

finn boat NEWS

2
2021

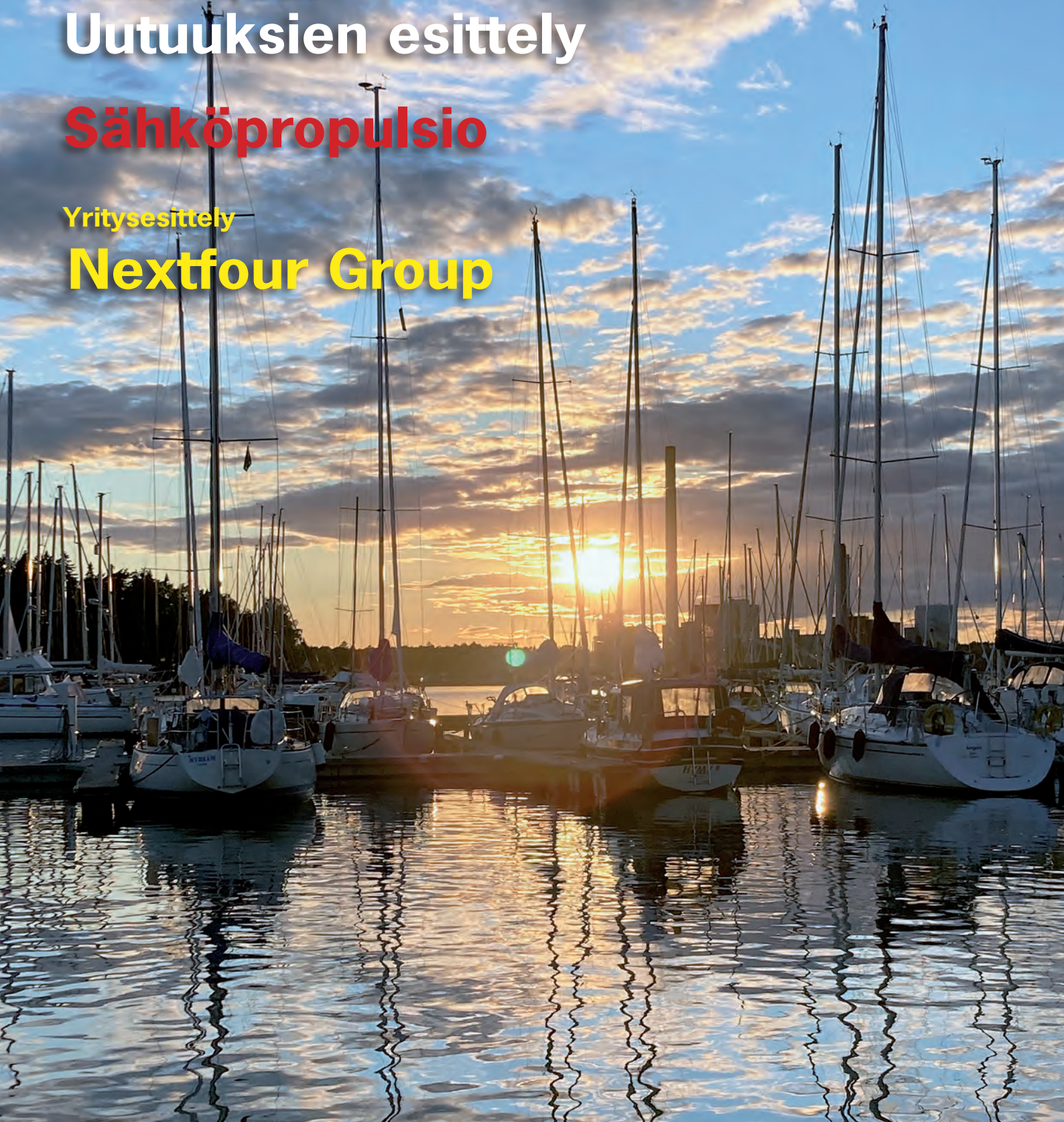
Uiva 2021 Flytande

Uutuuksien esittely

Sähköpropulsio

Yritysesittely

Nextfour Group





Tapahtumat pitävät Suomen käynnissä

Korona voi täydellä syyllä luonnehtia vuosisadan myrskyksi tapahtumien maailmassa. Kun laineet nyt vihdoin ovat lähteneet laskemaan, on aika ynnätä opit ja miettiä mitä tästä kaikesta opittiin. Kriisi teki monta asiaa näkyväksi.

Tätä kirjoittaessani olemme Messukeskuksessa juuri saaneet tukun kovasti toivomiamme uutisia. THL arvioi pisteyksissään, että messut tarkkoine turvajärjestelyineen kuuluvat vähäriskisimpiin yleisötapahtumiin. Yleinen mielipide ja myös hallituksen suunnitelmat kallistuvat yhteiskunnan avaamisen puolelle. Rokotekattavuus etenee, korona arkistuu, ja taudin kanssa opetellaan elämään.

Mikä tärkeintä, Etelä-Suomen aluehallintovirasto lievensi vihdoin yleisötapahtumien rajoituksia. Pääsemme valmistelemaan kuluvan syksyn tapahtumia täysimittaisesti eikä vuoden 2022 Vene Båt -messuihinkaan enää niin monta kuukautta ole!

Itselleni koronakuukaudet Suomen suurimman tapahtumatalon kipparina ovat olleet sitkeyden korkeakoulu. Olemme sopeuttaneet kustannuksia, neuvotelleet viranomaisten kanssa, hakeneet yritystutkia ja luoneet samaan aikaan aivan uutta virtuaali- ja hybridiliiketoimintaa.

Messukeskus julkisti jo yli vuosi sitten

kattavan terveysturvallisuusohjeistuksen, ja moni tapahtuma-alan yritys seurasi vavavedessä. Tätä näyttöä ei kuitenkaan otettu linjauksissa huomioon, vaan valittiin tie, jossa kaikenlaiset yleisötilaisuudet niputettiin yhteen ja niitä rajoitettiin voimakkaasti. Samaan aikaan ulkopuolinen selvitys osoitti, että messut ovat jopa terveysturvallisempia kuin kauppakeskukset, joissa on käyty vapaasti koko pandemian ajan.

Vaikea tilanne kirkastaa oman toiminnan tarkoituksen. Tapahtuma-ala on koronakuukausina tiivistänyt rivejään, verkottunut tehokkaasti ja löytänyt äänensä. Itse olemme tienneet tämän aina mutta nyt se on sanoitettu laajasti kuuluville: tapahtumat ovat merkittävää liiketoimintaa. Ne tuovat runsaasti tuloja ja työllisyyttä järjestämisspaikkakunnilleen.

Messukeskuksen talousvaikutus pääkaupunkiseudulle oli pandemiaa edeltävänä vuonna 2019 ennätykselliset 357 miljoonaa euroa. Tämä tulovirta kuivui 80 prosentilla pelkästään ensimmäisen pandemiavuoden aikana. Pääkaupunkiseudun ravintolat, hotellit, taksit ja muu elinkeinoelämä menettivät tämän seurauksena lähes 300 miljoonan euron tulovirran.

Korona on tehnyt monta muutakin asiaa näkyväksi. Isojen tapahtumien suunnittelujänne on pitkä. Venemessujakin on valmisteltu monen ammattilaisen voimin

jo vähintään vuosi ennen kuin ainuttakaan venettä ajetaan Messukeskuksen rakennusovista halliin. Viranomaisrajoitusten ennakoimattomuus ja pitkän aikavälin exit-suunnitelman puuttuminen ovat tuoneet melkoisesti vastatuulta meille tapahtumien tekijöille.

Valoa näiden vaikeuksien keskelle antaa asiakkailtamme tuleva kannustus.

Arki ilman elämyksiä ja kohtaamisia on valju ja väritön. Tunne syntyy omasta kokemuksesta. Uudenkarhean veneen kylkeä ei voi silittää näyttöpäätteen kautta. Stig sanoitti sen hyvin kesähitissään: "Onhan noita etäsessioita, VR-karkeloita, Mut aitoo ei mikään voita..." Juuri siksi tapahtumia halutaan, kaivataan ja odotetaan!

Vene Båt on kaikkien veneilystä ja vesielämästä innostuvien oma heimotapahtuma ja perinteikäs kauden avaus. Pitkän tauon jälkeen on tärkeää näkyä alan kärkitapahtumassa ja tavata niin tutut asiakkaat kuin uudet ostajat. Heitä odotamme messuille veneilyharrastuksen kasvavan suosion myötä entistä enemmän. Siispä nähdään venemessuilla helmikuussa!

Anni Vepsäläinen

toimitusjohtaja

Messukeskus Helsinki



Venealan Keskusliitto Finnboat ry • Båtbranschens Centralförbund Finnboat rf

Julkaisija/Utgivare

Venealan Keskusliitto Finnboat ry
Båtbranschens Centralförbund Finnboat rf
Käenkuja 8 A 47
FI-00500 Helsinki
www.finnboat.fi

Päätoimittaja/Chefredaktör

Jarkko Pajusalo (Finnboat), jarkko@finnboat.fi

Toimitus/Redaktion

Toimitussihteeri Lena Mickelsson-Ouru (Finnboat),
lena@finnboat.fi
Kari Wilén, kari.wilen@seakari.fi
Tiina Krooks, tiina@finnboat.fi
Toimituksen osoite kuten edellä
Redaktionens adress som ovan

Toteutus/Utformning

Oy Sea-Kari Ab, Kari Wilén
Stuvunäsintie 135-22, 01120 Västerskog
Puh./Tel. 0500 459 836

Paino/Tryckeri

Savion Kirjapaino Oy, Kerava
Painos/Upplaga 800 kpl/st

Ilmestymis- ja aineistopäivät/ Utgivningsdagar och deadline

nro/nr 3/2020, vko/v. 50, aineisto/material 29.11.

ISSN-L 0789-7332

Aikakausmedia ry:n jäsen

Kansikuva/Pärmbild

Jarkko Pajusalo



Jarkko Pajusalo

P Ä Ä K I R J O I T U S

Osui, mutta ei uponnut

Etellä-Suomen AVI teki 12.8.2021 hyvin kyseenalaisen linjauksen, minkä seurauksena jouduimme tekemään historiallisen päätöksen ja perumaan Helsingin Uivan venenäyttelyn, jota olemme järjestäneet turvallisesti ja yhtäjaksoisesti vuodesta 1978. Nyt olemme tehneet jälkihoitoa, maksaneet laskuja, hyvittäneet ennakkolipun ostaneille näyttelyvieraille lippukustannuksia ja maksaneet näytteilleasettajille paikanvuokria takaisin. Liiton talous on kuitenkin vahva ja teimme jo vuoden alussa isoja kustannussäästöjä, jotka kantavat hedelmää myös jatkossa. Korona ei siis upota yhdistyksemme taloutta. UIVA toteutetaan 0-katteella palveluksena jäsenkunnalle ja Tapahtumatakuu korvannee myös osan kustannuksista. Enemmän harmittaa vuoden mittaisen työn valuminen hukkaan ja se, että koko venealalta jäi kesän paras tapahtuma väliin aivan turhaan. Elokuun episodin ainoa hyvä seuraus oli se, että päättäjät heräsivät vihdoinkin arvioimaan eri tapahtumien ja kohtaamisten riskitasoja ja messutapahtumat on nyt määritelty vähäisen riskin tapahtumiksi myös terveysviranomaisten toimesta.

Tässä lehdessä esittelemme uutuuksia, joita olisi esitelty UIVA:ssa paikan päällä. Pidämme UIVA:n nettisivut auki pitkälle ensi vuoteen ja nostamme myös sosiaalisessa mediassa näytteilleasettajien uutisia. Haluamme tarjota tämän palvelun kiitoksena kaikille, jotka uskoivat UIVA:an myös tänä vuonna. Yhdessä menemme eteenpäin.

Syksy tuo vihdoon uuden suunnan. Finnboatin syyskokous järjestetään Kotkassa 4.-5.11. ja odotamme venealan ammattilaisten jälleennäkemisiä innolla. Syksyn messut ovat lähteneet rullaamaan maailmalla ja on hienoa nähdä, miten ihmisillä on tarve tulla paikan päälle tutustumaan tuotteisiin ja palveluihin ja tapaamaan tuttuja. Veneilijöiden yhteisöllisyys näkyy venemessuilla parhaalla mahdollisella tavalla, kun ihmiset viihtyvät hyvässä seurassa erinomaisen harrastuksen äärellä. Veneily tarjoaa ainutlaatuisia elämyksiä ja me tarjoamme harrastajille eväät elämyksille.

Maailmaa avataan jo hyvällä tahdilla ja järkeillä linjauksilla. Tiukat hygieniakäytännöt, koronapassi ja muut toimenpiteet takaavat sen, että yhteiskunta avautuu joka puolella ja pääsemme vihdoon elämään uutta normaalia – korona pysynee matkassa mukana muiden vastaavien virusten tavoin, mutta sen ei anneta upottaa yhteiskuntaa. Aika näyttää milloin ja miten turismi elpyy koronan jäljiltä.

Veneilyn suosio on nyt historiallisen korkealla tasolla joka puolella maailmaa. Maailmantalouden nousu koronakuopasta ja veneilyn ennennäkemätön suosio aiheuttaa toimitusketjuihin haasteita, mutta lopulta nämä ovat positiivisia haasteita. Elämme vanhoja hyviä aikoja, joita on mukava muistella myöhemmin, kun sen aika joskus koittaa. Ja taas uudet sukupolvet voivat hymyillen katsella vanhojen muistelua.



Muovikomposiittijätten kierrätystä testataan KiMuRa-hankkeessa	6
Koeajopäivät kolmatta kertaa Lauttasaarella	7
Uiva Flytande peruuntui: Uutuusien musta aukko	8
EBI tiedottaa: Uutisia Brysselistä	10
Shköpropulsio - tulevaisuutta vaiko tätä päivää?	12
Yritysesittely Nextfour Group Oy	14
Kaukaloiden tyhjentäminen ja veden sisäänpääsyn estäminen	16



PALSTAT

Peräaallot	2
Pääkirjoitus	3
Järjestöasiaa	4
Uutiset	18
Kansainvälinen lehdistöseuranta	21
Ledaren, svensk resumé	22

Koonnut: Lena Mickelsson-Ouru

UUSIA JÄSENYRITYKSIÄ

Suomen Veneteollisuusyhdistyksen uusi jäsen on Turussa sijaitseva Nextfour Group Oy, jonka toiminnasta kerrotaan toisaalla tässä lehdessä. Yrityksen yhteyshenkilö on Patrik Gustafsson ja toimitusjohtaja on Niklas Öhman.



Venealan Kauppiaat ja Osatoimittajat -yhdistyksen jäseneksi on liittynyt Espoon Keilaniemessä majaa pitävä Axopar- ja Brabus-veneitä edustava Axopar Boats Oy. Yrityksen toimintaa vetää Osku Mörtenhumer.

Venealan Telakka- ja korjaamoyhdistyksen uusi jäsenyrittäjä on Loviisa Boat Service Oy, jonka toimintaa pyörittää Tomi Nordström. Uusi jäsen Telakkayhdistyksessä on myös Kirkkonummella sijaitseva BNG Palvelut Oy yhteyshenkilönään Tomi Kouvilehto.

VENETEKNIKKAPÄIVÄ 7.12.

Tämänvuotinen Venetekniikkapäivä toteutetaan webinaarina tiistaina 7.12. Tekniikkapäivän kesto on noin kaksi tuntia ja alustavina aiheina ovat huvivenedirektiivin uusinnan tilannepäivitys, työvenemääräyksen ja huvivenedirektiivin rajapinta sekä lujitemuoviveneiden kierrätys ja kierrätettävyyttä.

Webinaari on avoin koko venealalle ja se on Finnboatin jäsenille maksuton tilaisuus, ulkopuolisille se maksaa 50,00/hlö (sis. alv).

SYYSKOKOUSPÄIVÄT 4.-5.11. KOTKASSA

Vihdoinkin päästään kokoontumaan! Liiton ja jäsenyhdistysten syyskokoukset oheisohjelmineen pidetään Kotkassa torstaina ja perjantaina 4.-5.11. Tapaamme torstaina Kotkan Seurahuoneella, jossa nautitaan

yhteinen lounas. Messukeskus Vellamosa käydään läpi sääntömääräiset asiat. Lisäksi kuulemme Saaristoasiain neuvotelukunnan selvityksen Veneilyn taloudelliset vaikutukset -tutkimuksesta. Tämän jälkeen siirrytään Kotkan Höyryrannalle, jossa tutustumme Panimon toimintaan ja historiaan ja maistelemme erilaisia oluita. Illan päätteeksi on vuosikokouksillallinen ravintola Keisarinsatamassa. Perjantaina 5.11. on ohjelmassa vielä tutustuminen Puuvenekeskukseen tai vaihtoehtoisesti Maretariumiin. Linkki ilmoittautumiseen lähetetään kaikille jäseninfona vielä erikseen. Tarkkaillkaa siis sähköpostejanne!

TÄRKEITÄ PÄIVÄMÄÄRIÄ

Kalentereihin kannattaa jo hyvissä ajoin merkata oheiset tärkeät päivämäärät:

- Syyskokouspäivät 4.-5.11./Kotka
- METS Amsterdam 16.-18.11.
- Venetekniikkapäivä 7.12./webinaari
- Venealan Telakka- ja korjaamoyhdistyksen Telakkafoorumi 20.1.2022/Kuggom
- Boot Düsseldorf 22.-30.1.2022
- Helsingin kansainväliset venemessut 11.-20.2.2022
- Suuri Korjaamopäivä 14.2.2022/Helsingin Messukeskus
- Allt för Sjön Tukholma 11.-20.3.2022
- Kevätkokouspäivä 7.4.2022/Korpilampi
- Suomi Veneilee -koeajopäivät 20.-21.5./Helsinki, Lauttasaari
- Finnboat Floating Show 13.-17.6.2022/Nauvo
- Helsingin Uiva Venenäyttely 18.-21.8.2022/Helsinki, Lauttasaari.

VENEILYTUTKIMUS 2021

Haaga-Helia ammattikorkeakoulu ja Suomen Tuotetieto Oy toteuttivat kesällä veneilytutkimuksen. Kyselyllä kerättiin tietoa veneilijöiden tekemistä venematkoista ja rahankäytöstä sekä haettiin ehdotuksia vierassatamien kehittämiseen. Tutkimuksen toimeksiantajana olivat Maa- ja metsä-



talousministeriön Saaristoasiain neuvotelukunta, Pidä Saaristo Siistinä ry, Venealan Keskusliitto Finnboat ry ja Suomen Purjehdus ja Veneily ry. Tutkimuksen tulokset julkistetaan valtakunnallisessa Saaristoseminaarissa 26.10.2021. Tulokset esitellään myös Finnboatin jäsenkunnalle liiton syyskokouksessa 4.11.2021.

SAARISTOSEMINAARI PYHTÄÄLLÄ 26.-27.10.2021

Miltä saaristo- ja vesistöalueiden tulevaisuus näyttää koronapandemian jälkeen? Tästä ja monesta muusta ajankohtaisesta asiasta, kuten monipaikkaisuudesta ja älykkästä sopeutumisesta keskustellaan tämän vuoden saaristoseminaarissa. Lisäksi kuullaan terveisiä eri saaristo- ja vesistöalueilta aluestudioiden välityksellä. Seminaarin ensimmäinen päivä koostuu alustuksista ja niihin liittyvistä keskusteluista, ja toisena päivänä on luvassa retki Kotkan alueella. Seminaari järjestetään hybridimallilla: Osallistuminen on mahdollista paikan päällä, aluestudioissa tai omalta kotikoneelta. Iltaohjelma ja yöpyminen ovat Kotkassa. Lue lisää ja katso päivittyvä ohjelma [Saaristoseminaari 2021 -silvulta](#). Seminaaripaikka on Huutjärven koulu, Huutjärventie 56, 49210 Pyhtää. Seminaariin



voi siis osallistua myös aluestudioilta tai omalta kotikoneelta. Aluestudioiden paikakunnat ilmoitetaan kutsun yhteydessä. Iltaohjelma on Kotkan Höyrypanimolla ja majoitus Sokos Hotel Seurahuoneella Kotkassa. Lisätietoja seminaarista antaa johtava asiantuntija Elina Auri, maa- ja metsätalousministeriö, p. 0400 744 900, korkeakouluharjoittelija Aino Tuohiluoma, maa- ja metsätalousministeriö, p. 050 473 3475, kulttuuri- ja matkailusihteeri Pauliina Sakki, Pyhtään kunta, p. 0400 587 911.

HELSINGIN VENEMESSUT – VUODEN KOHOKOHTA!

Helsingin kansainväliset venemessut järjestetään perinteiseen tapaan helmikuussa, tarkat päivämäärät ovat 11.-20.2.2022. Finnboat messujen toimeksiantajana on luonnollisesti myös paikalla ja löydätte meidät vanhalta tutulta paikalta eteläisen sisäänkäynnin luota, kongressipuolelle vievän käytävän päästä. Tarjolla on kahvia ja hyvää seuraa. Muistathan ilmoittautua näytteilleasettajaksi.

EHDOTA VUODEN VENEILYTEKOA

Oletko huomannut esimerkillisen teon tai toiminnan? Entä tavannut henkilön, joka

esimerkillään kannustaa kaikkia vesilläliikkuja parempaan veneilykulttuuriin ja sujuvampaan yhteispeliin vesillä? Jos olet, anna äänesi kuulua, jotta kiitoksen saa se, joka sen ansaitsee.

Vuoden Veneilyteko -tunnustuksella palkitaan yksityinen henkilö, yritys, asia tai tapahtuma. Ilmiö voi olla paikallinenkin, mutta sillä on laajempaa merkitystä veneilyharrastuksen edistämisessä tai veneilyturvallisuuden parantamisessa, joko suoranaisesti tai esimerkkinä muille.

Tunnustuksen on perustanut Veneilytoimittajat ry – Båtjournalisterna rf, johon kuuluu noin 90 veneilystä ja merenkulusta

ammattikseen kirjoittavaa journalistia. Ehdotuksen Vuoden Veneilyteoksi voi lähettää joulukuun mennessä yhdistyksen johtokunnan sihteerille: lena@finnboat.fi

Tunnustuksen saajan valitsee yhdistyksen johtokunta, ja palkinto luovutetaan saajalleen Helsingin venemessujen lehdistötilaisuudessa 11.2.



Haluamme kehittää Finnboat News -lehteä!

Auta meitä kehittämistyössä vastaamalla News-kyselymme. Kysely on lyhyt, joten sen vastaamiseen menee ainoastaan pari minuuttia. Kyselyyn vastataan nimettömänä.

Kyselyyn voit vastata lukemalla oheisen QR-koodin mobiililaitteellasi tai kirjoittamalla <https://q.surveypal.com/Finnboat-News-kysely> osoitteen verkkoselaimeesi. Kysely löytyy lisäksi www.finnboat.fi -sivustolta Finnboat News -otsikon alta. Kyselyyn voi vastata suomen tai ruotsin kielellä.

Voit vaihtoehtoisesti vastata kyselyyn tulostamalla yllä mainitun osoitteen kautta avautuvan kyselylomakkeen ja postittamalla vastaukset meille (postiosoite löytyy tämän lehden sivulta 2). Huomioithan, että tällöin postituskulut on maksettava itse. Voit myös ottaa täytetystä lomakkeesta kuvakaappauksen ja lähettää vastaukset sähköpostilla osoitteeseen info@finnboat.fi. Huomioithan, että tällöin vastaus ei enää ole nimetön/anonyymi.

Vi vill utveckla Finnboat News-tidningen! Hjälp oss med utvecklingsarbetet genom att svara på vår News-förfrågan. Enkäten är kort, så det tar endast ett par minuter att svara på den. Man svarar anonymt.

Man kan svara på förfrågan genom att läsa bifogad QR-kod med din mobilenhet eller skriva adressen <https://q.surveypal.com/Finnboat-News-kysely> i din nätbrowser. Enkäten finns även på webblatsen www.finnboat.fi under rubriken Finnboat News. Man kan svara antingen på finska eller svenska.

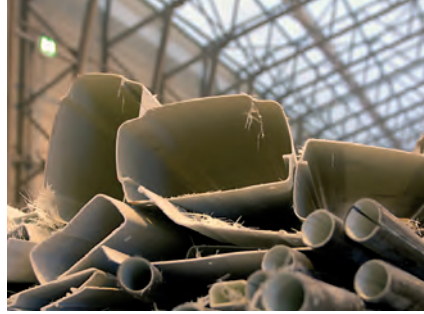
Alternativt kan du svara på enkäten genom trycka ut förfrågningsblanketten via adressen ovan och posta svaren till oss (postadressen finns på sidan 2). Märk väl att i så fall måste man själv betala postningskostnaderna. Du kan även ta en skärmdump av blanketten och skicka svaren per e-post till adressen info@finnboat.fi. Notera, att då är svaret inte längre anonymt.

Muovikomposiittijätteen kierrätystä testataan Suomessa KiMuRa -hankkeessa

Muoviteollisuus ry:n Komposiittijaoston hanke tähtää toimivan muovikomposiittijätteen keräyksen ja hyötykäytön järjestämiseen Suomessa (Kierrätetty Murskatu Raaka-aine, KiMuRa) <https://www.plastics.fi/komposiitti/kimura-projektihanke/>. Hankkeelle saatiin tukea ympäristöministeriöltä liittyen Muovietiekarttaan, jonka päämääriä hanke toteuttaa usealla tavalla. Hanke käynnistyi 1.1.2021 ja se päättyi 30.9.2022.

Hankkeessa on mukana seitsemän (7) komposiittituotteita valmistavaa yritystä eri puolilta Suomea: Ekin Muovi Oy, Exel Composites Oyj, Fenix Marin Oy, Muovilami Oy, Muovityö Hiltunen Oy, NCE Oy, Patria Aerostructures Oy. Kuusakoski Oy on mukana kiertotaloustoimijana ja Finnsementti Oy komposiittimurskan hyötykäyttäjänä. Muoviteollisuus ry, Finnboat ry, Suomen tuulivoima ry ja Ympäristöteollisuus ja -palvelut YTP ry ovat mukana asiantuntijayhteisöinä ja tiedonvälityskanavana.

Projektin alkuvaiheessa Komposiittirytykset ovat alkaneet lajitella komposiittijätteen eroon muusta jätteestä projektin ohjeiden mukaisesti. Ensimmäiset kuormat on jo saatu toimitettua KiMuRa:an valituille Kuusakosken jäteasemille (Hyvinkää, Imatra, Joensuu, Jyväskylä (Muurame), Kalajoki, Kuopio, Tampere). Kuusakoski tekee tässä vaiheessa murskaukset keskitetysti Hyvinkäällä ja siellä on tehty tarvittavat murskauskoeket, jotta siellä ollaan valmiita ottamaan vastaan toivottavasti ajan myötä kasvavat määrät yritysten komposiittijätettä. Finnsementillä voidaan jo nyt ottaa projektin tavaraa rinnakkaisprosessointiin, vaikka hekin ovat tekemässä prosessipäivityksiä syksyn 2021 aikana.



Projektin aikana saadaan toivottavasti mahdollisimman paljon ja monenlaista komposiittijätettä testiin eli Kuusakoski ottaa jätettä vastaan myös yrityksiltä, jotka eivät ole suoraan mukana KiMuRa-projektissa. Projektin yhteyshenkilö Kuusakoskella on Anu Söderena.

Hankkeessa demonstroidaan tehokas ja asianmukainen tapa lajitella yritysten komposiittituotteiden tuotannossa syntyvä jäte sekä syntyvän jätteen reitit sementin valmistukseen saakka. KiMuRa on harjoitus, jonka pohjalta on mahdollista luoda koko Suomen kattava systeemi teollisuuden komposiittijätteen keräämiselle ja jatkokäsittelylle. Tällä hetkellä muovikomposiittijätteelle ainoa taloudellinen, teknisesti valmis ja teollisessa mittakaavassa toteutettava kierrätystapa on sen hyödyntäminen sementin valmistuksessa. Sementtiteollisuus on voinut osoittaa, että muovikomposiitin käyttäminen sen prosessissa vähentää sekä prosessin kuluttamaa energiaa, että vähentää CO₂-päästöjä.

Hankkeessa kertyvän tiedon pohjalta voidaan luoda pohjaa kuluttajilta tulevan muovikomposiittijätteen (esim. veneet) kierrätykselle. On myös tärkeää, että hankkeen tulokset luovat perustaa lähitulevaisuudessa kasvavalle tuulivoimaloiden lapojen kierrätystarpeelle, joka on edessä tuulivoimaloiden tullessa käyttöikänsä päähän. Käytöstä poistuvien tuotteiden kierrätyksessä tarvittavien purkutoimintojen ja purussa syntyvien



materiaalivirtojen käsittelyyn ei tässä hankkeessa oteta kantaa.

Lisätietoja hankkeesta antavat

Mika Mustakangas (mika.mustakangas@patriagroup.com)

Pirjo Pietikäinen (pirjo.pietikainen@plastics.fi)

Muovikomposiitin hyödyntäminen sementinvalmistuksessa

- muovikomposiitin hyödyntäminen tapahtuu klinkkeriuunissa 1450 °C lämpötilassa
- komposiitin sisältämä hartsi toimii polttoaineena, jota sementtiuuni tarvitsee kiviaineksen kuumentamiseksi
- lasikuitu sulaa ja sekoittuu muihin sementin raaka-aineisiin
- muovikomposiitilla voidaan korvata muita seosaineita ja näin vaikuttaa sementin ominaisuuksiin
- muovikomposiitti vähentää sementinvalmistuksen CO₂-päästöjä, kun korvataan fossiilisia polttoaineita
- jotta komposiittimateriaalia voidaan hyödyntää sementinvalmistuksessa, se ei saa sisältää klooriyhdisteitä
- teollisessa mittakaavassa hyödyntäminen edellyttää riittäviä määriä tasalaatuista materiaalia ja tasaista materiaalivirtaa
- tämän hetken tietämyksen mukaan hiilikuitu ei sovellu sementinvalmistuksen raaka-aineeksi

Koeajopäivät Lauttasaassa



Kolmatta kertaa Lauttasaassa järjestetty Suomiveneilee.fi-koeajopäivät tarjosivat turvallisia koeajoja sekä kokeneille että aloitteleville veneilijöille. Kelit olivat kesäiset ja liikenne vesillä vilkasta.

Teksti ja kuvat: Kari Wilén

Kuten aikaisemminkin sijoittuivat koeajopäivät perjantaille ja lauantaille. Kahdellakymmenellä veneellä ajettiin lähes 300 koeajoa ja koeajajia oli yhteensä yli 500 henkeä. Siitäkin huolimatta, että järjestelyihin ja ennakkomarkkinointiin ei jäänyt kuin muutama päivä sen jälkeen kun aluehallintoviraston myönteinen päätös oli saatu.

Kokeiltavina oli niin pieniä kuin suurempiakin veneitä, sekä purjeilla että sähköllä kulkevia.

- Tällaiselle tapahtumalle on selkeä tilaus. Haluamme tarjota ihmisille mahdollisuuden vertailla ja testaila hyvin erityyppisiä veneitä yhdellä kertaa, jotta se omaan käyttöön sopivin vene varmasti löytyy. Vene on pitkäaikainen hankinta, joten vaihtoehtojen vertailu myös ihan koeajamalla



kannattaa, kertoi tapahtuman järjestäneen Venealan Keskusliiton Finnboatin toimitusjohtaja Jarkko Pajusalo.

Tapahtuma oli lohkottu Maritimien ja Bike & Boat Worldin laiturialueille.

- Tapahtuma oli onnistunut. Paikalle saapuneet huomioivat turvallisuusmääräykset ja asiakaskohtaukset toteutettiin Covid-19 -määräykset huomioiden, totesi Bike & Boat Worldin toimitusjohtaja Erkan Fere.

Erikoisin koeajettava vene oli kantosiiville nouseva täyssähkömoot-

torivene Candela. - Teimme kahden päivän aikana 42 koeajoa ja 100 eri henkilöä sai nauttia hiljaisesta ja aalottomasta koeajosta, kertoo Telve Oy:n Sabina Hollmén.

- Huipennus osui lauantain viimeisille tunneille, kun liikkeellä oli tosiostajia, Jarkko Pajusalo päättää.



Uutuuksien musta aukko

Etelä-Suomen aluehallintoviraston äkkipäätöksellä jo valmiiksi jumpattu elokuvaan Uiva jouduttiin perumaan. Yritykset olivat tuomassa näyttelyyn lukuisia uutuuksia, jotka nyt jäivät esittelemättä potentiaalisille asiakkaille. Seuraavassa joitakin niistä.

Teksti: Kari Wilén

Kuvat: Kari Wilén ja valmistajat

Näyttelyn peruuttamispäätös jouduttiin tekemään vain viikkoa ennen kuin portit HSK:n kotisatamassa olisivat avautuneet yleisölle. Noin 250 venettä piti olla esillä ja koronapandemian nostaman veneilyinnostuksen odotettiin houkuttelevan alueelle runsaasti kävijöitä. Ainakin nämä uutuudet jäivät näkemättä.

Nimbuksen uusi C8 valmistetaan Suomessa ja se jatkaa yhteysvenesarjaa kahdeksanmetrisellä hyttiveneellä. **Nimbus C8** sopii retkikäyttöön ja ympärikäveltävä ohjaushytti tarjoaa myös suojaa hankalissa sääoloissa. Keulakannen alla on makuutilat kah-

delle ja toiletti. Veneeseen sopii 200–300 hevosvoimainen perämoottori.

Uivassa ensiesittelyn varaslähdön piti tehdä Sakari Mattilan suunnittelema **Saxdor 320 GTC**, joka on Suomen olosuhteisiin hyvin sopiva ohjaushyttivene. Hytti on läpikäveltävä ja perän avotila voidaan laajentaa sähköisesti alas käännettävillä laidoilla. Keulassa on parivuode ja vessa, ohjaamossa pentteri ja aterio. Tarjolla on kolme moottorivaihtoehtoa ja tehoalue 300–600 hevosvoimaa.

Finnmaster T9 on Finnmaster Boatsin T-sarjan uusi lippulaiva. Daycruiserin avotila on suuri, ohjaamossa on kaksi erillisistuinta ja käytä-



Nimbus C8



Dromeas D28 SUV



Finnmaster T9



Saxdor 320 GTC

vän vastakkaisella puolella yksi istu-
mapaikka lisää. Kulmasohva avotilan
peräosassa on tilava ja sen äärellä on
sähköisesti aurinkotasoksi nostettava
pöytä. Pentteri on hyvin varustettu
ja keulakannen alla on yöpymistila
ja WC. Vakiona T9 toimitetaan kak-
simoottoriasennuksella, yhteensä
500–600 hevosvoimaa.

Venevalmistusmaana Turkki ei ole
meidän vinkkelistä katsottuna kovin-
kaan tunnettu ja Dromeas-veistämö
onkin perustettu vasta 2017. Ohjaus-
hyttiveneen **Dromeas D28 SUV**
ensiesittelyn piti tapahtua Uivassa.
Kyseessä on ympärikäveltävä vene,
jossa kajuutan liukuovet ovat molem-

min puolin hyttiä. Ohjaamossa on
istuimet kipparille ja navigaattorille
ja takapenkille mahtuu viisi henkeä.
Keulakajuutassa on vuode ja wc-tila.
Perämoottoritehoksi suositellaan 250–
500 hevosvoimaa.

Silverin lujitemuovirunkoisten
veneiden Z-sarja on laajentunut alle
kuusimetrisellä **Silver Puma BRz**
-veneellä. Muotoilusta on vastan-
nut norjalainen Eker Design mutta
isommista Z-sarjan veneistä tuttua
Petestep-porraspohjaa Pumassa ei ole.
Veneessä on suojainen avotila ja pit-
källe sivuille jatkuva tuulilasi. Moot-
torivaihtoehdot sijoittuvat 80–115 he-
vosvoiman väliin.

Max on uusi venebrändi, jonka
takana on katamaraanialuksia ja työ-
lautoja Raumalla valmistava Alpo
Pro Boats. **Max 68** on keularampilla
varustettu 6,8 metriä pitkä ja 2,5 met-
riä leveä alumiinirakenteinen katama-
raani, joka painaa ilman lisäkalustoa
1050 kiloa. Kattiin voi asentaa yhden
tai kaksi perämoottoria maksimitehon
ollessa 200 hevosvoimaa, jolla saavu-
tetaan 35 solmun nopeus. Kaiteissa on
kulkuportit, aluksessa on tuulilasilla
varustettu ohjauspulpetti ja ohjaamon
istuinkaukalo. Kantavuus on 2159 ki-
loa.

Nord Star -malliston uusi päivitys
on **Nord Star 33+**, jossa on entis-



NordStar 33+



First 24



Silver Puma BRz



Max 68



Terror 21



RCD review and EBI involvement

The Recreational Craft Directive or RCD is the key piece of legislation at EU level, providing requirements for the design and manufacture of recreational craft and personal watercraft. In 2020, the European Commission started a review of the RCD, selecting a consortium of companies tasked with carrying out a study on: 1) exhaust emissions, 2) evaporative emissions, and 3) design categories. During the course of the study, which has recently ended, EBI has been closely monitoring the process, held a number of meetings with the consortium and in each of them, presented its position and provided evidence to support the study.

A key development was that measures to reduce greenhouse gas emissions from recreational boats are included in the study and may feature in a future revision of the RCD. The European Commission confirmed to EBI that the European Green Deal is the driving force behind this decision. This flagship policy of the current Commission has the target of making the EU carbon-neutral EU by 2050, with an intermediate reduction target of 55% by 2030 compared to 1990 levels.

The study is now completed and expected to be published by No-

tä enemmän panostettu asumismukavuuteen. Veneeseen on saatavilla kaksi tilaratkaisua. Cruiser-versiossa ohjaushytin takaseinä avautuu suuren parioven kautta peräkannelle ja pentteri on siirretty ohjaushyttiin. Veneessä on kaksi tilavaa makuukajuutusta, tilava pesuhuone ja wc. Tehosuositus on 400–880 hevosvoimaa.

Purjveneistä mielenkiintoisin uutuuus on Beneteaun pirteäksi kuvailtu **First 24**. Se on sporttinen pursi, mutta kuitenkin asuttava sellainen, nostokölillä varustettu ja siten trailerilla kulkeva pikkupursi. Hallittavuutta kovassa vauhdissa lisäävät kaksi peräsinlapaa ja suuren avotilan sivukansille mahtuu 3-4 henkeä. Kajuutassa on makuutilat neljälle, hyvä istumiskor-

keus ja säilytyspussi laidoilla. Valmistaja on Beneteaun vuonna 2018 ostama slovenialainen Seascope-veistämö.

Kotkalaisen perheyritys Miilu Boatsin mäntyrunkoinen ja kahvelipurjeella varustettu **Terror 21** on ranskalaisveneen replika 1800-luvun lopulta. Suunnittelija on yhdysvaltalainen Paul Gartside ja vene on rakennettu Kotkan Puuvenekeskuksen tiloissa. Kansi on tiikkiä ja takila Oregon-mäntyä. Vene on 6,1 metriä pitkä, varustettu nostokölillä ja sisäistä painolastia on 400 kiloa.

News from Brussels

Provided by European Boating Industry

vember 2021 at the latest. The Commission will then start investigating whether changes should be made to the RCD after discussions with the European Parliament and Council. EBI, together with its members, is preparing for this step and will get in touch with Members of the European Parliament as well as analyse the final outcome of the study.

Navigating Brexit

On 24 December 2020, just before the end of the Brexit transition period, the EU-UK Trade and Cooperation Agreement was agreed, providing the basis for new relationship between the EU and the UK. In order to deal with this new situation, EBI developed a dedicated Brexit FAQs for its members, in order to better understand the new relationship and provide answers to a set of key questions.

The guidance covers the key questions for boating industry companies, such as on second-hand boats, VAT treatment and certification requirements. EBI constantly seeks clarification from the European Commission, which translate into clearer answers for EBI members. EBI updates also include clarifications coming from the UK Government, such as the recent decision to extend the period during which CE-marked products can be placed on the GB market to end-2022. The latest Brexit FAQ can always be received from EBI.

EBI leadership through End-of-Life Working Group

Europe deals with a large fleet of recreational boats, the majority of which are manufactured from composite materials, which ensure durability and design freedom. Yet, dismantling and recycling composites – and, consequently, end-of-life boats – poses a real challenge ahead of the circular

economy. In order to move the topic forward, support EU countries and develop policy proposals, EBI and the European Commission jointly established the Working Group on End-of-Life recreational boats. It brings together voices from the EU institutions, Member States, EBI members, stakeholders, and experts. The objective is to establish a roadmap for EU and national action by the end of 2022, dealing with the entire lifecycle of recreational boats, existing stock, dismantling, recycling and sustainable composites.

The Working Group meetings have included presentations on regional experiences, such as the French APER initiative, which brings together a network of waste management companies dedicated to boat dismantling, or the Belgian Nieuwpoort Marina which set up a scheme to remove abandoned end-of-life boats. EBI's partner, the European Composites Industry Association (EuCIA) has also participated focusing on composite plastics and its recycling possibilities in cement production. Finnboat is also an active member of the Working Group and its CEO Jarkko Pajusalo has presented the Finnish collaboration to recycle boats with recycling company Kuusakoski Oy, using existing infrastructure and optimising costs.

The latest meeting in June 2021 saw experts and academics taking the floor, introducing the latest developments in recycling technologies positively experimented in real life. Markku Vilkkki, CEO of Finnish company Conenor Oy provided a presentation on the company's conversion of composite plastic waste into circular recycled materials and products. Conenor technology has been transferred from the wind energy sector to boating, further highlighting the

need for cross-industry cooperation on composite waste.

The next meeting will be held in early October 2021, and will focus on transport issues for end-of-life and financing options available for industries and owners.

EBI's General Assembly elected renewed leadership team

Meeting virtually for the second General Assembly of the year, EBI members voted on the new Council. Together with four members, Jean-Pierre Goudant as President, Carlos Sanlorenzo as Vice-President and Treasurer, and Anne-Marie Bouwer-aerts as Vice-President will lead the association for the next two years. Two new sustaining members were welcomed – International Boat Industry and the Marine Innovation Association from Israel – further increasing EBI's network in the industry.

The General Assembly discussed the successful progress made in the first half of 2021. EBI further increased its outreach to the EU institutions and officials and saw many of its policy contributions taken up. In particular, the European Commission published its 2021 Blue Economy Report in May, including EBI's study on Covid impacts on recreational boating, and concrete proposals for the sector in its new Strategy for the Sustainable Blue Economy.

Another policy area in which EBI was active is the EU-US tariff dispute where EBI is keeping in close contact with its US and international partners and putting pressure on the European Commission for the removal of the tariffs. This has led to the suspension of the 1 June tariff increase and the start of negotiations on a permanent removal of the existing tariffs. Other policy areas that EBI has been active on include tourism policy, end-of-life boats, Brexit, VAT rates, European Green Deal and importantly the ongoing review of the Recreational Directive.

Tulevaisuutta vaiko tätä päivää?



Sähköinen propulsiovaihtoehto veneisiin on muutaman vuoden ollut kehitystyön keskiössä. Ensimmäiset ratkaisut esiteltiin jo varsin kauan sitten, mutta nyt erilaisia ratkaisuja syntyy kiihtyvään tahtiin.

Teksti: Kari Wilén

Kuvat: Kari Wilén, valmistajat



Sähkövenessä Elwood 550 HT on Oceanvoltin propulsiojärjestelmä.

Jatkuvasti yhteiskuntakeskusteluun nouseva ilmastonmuutos ja sen torjumiseksi tarvittava kasvihuonepäästöjen vähennys on ajankohtaistanut myös keskustelun sähköpropulsiojärjestelmien merkityksestä vesiliikenteen yhteydessä.

Suomalaisista ratkaisuksista ensimmäinen kaupallinen sähköpropulsio oli Oceanvoltin systeemi, johon tutustuin ensimmäistä kertaa syksyllä 2011. Sellainen oli asennettu Maestro 40 -veneeseen. Sen jälkeen yrityksen propulsiolaitteita on asennettu lukuisiin purjeventeen, kuten Baltic Yachtsin uuteen 68-jalkaiseen Café Racer -veneeseen ja maailmankuulun Vendée Globe -kipparin Alex Thomsonin Hugo Boss -veneeseen. Moottoriveneisiin Oceanvoltin systeemejä on istutettu vähemmän, Q30 oli pilottiprojekti ja puuvene Elwood 550E HT viimeisin. – Plaanaaviin veneisiin meillä ei löydy ratkaisuja,

kertoo yrityksen aluemyyntipäällikkö *Alec von Weissenberg*. Sähkömoottori itsessään ei ole ongelma, vaan akut. Niiden energiatiheys on laboratoriooloissa saatu nostettua 6-700 Wh/kg. Kun tämä on myös arkipäivää pääsemme ehkä 30 solmun nopeuteen, ehkä viiden vuoden kuluttua.

Elwood Boats Oy:n *Pasi Virnes* on sitä mieltä, että sähköpropulsio sopii erinomaisesti puuveneisiin. – Oleellista on, että nopeusalueen suhteen pysytään uppoumaveneissä tai puoliliukuvissa ja näinhän puuveneiden kohdalla varsin usein on. Nostaisin esille sähköpropulsiojärjestelmän tuoman mukavuuden, hiljaisuuden ja nautinnollisuuden. Edetään rauhallisesti, ajan kanssa. Lisäksi tulee tietysti ajamisen edullisuus. Elwood 550 HT:llä päiväreissun energiahinta on yksi euro.

Sähköperämoottorien puolella vuonna 2004 perustettu saksalainen

Torqeedo on menestynyt hyvin ja etenkin pienten moottorien myynti on noussut pystysuorasti. – Kannettavien polttomoottorilaitteiden sähköistymistä odotettiin kauan, *Pasi Partanen* Brandt Groupista toteaa. Kun se sitten tapahtui, kaikki tapahtui hyvin nopeasti. Soutuveneluokan sähköperämoottorit ovat teknisesti ylivoimaisia ja niiden myynti kasvoi markkinalähtöisesti kovalla vauhdilla. Suoravetoista Travel-mallistoamme on yksinkertaistettu ja se korvaakin yhä useammin 2-6 hv kokoluokassa polttomoottoriperämoottorin.

– Hidas veneily voidaan hyvin sähköistää, Partanen jatkaa. Aikaisempi hintakeskustelu on taonnut, kun kuluttajat ovat havainneet sähköperämoottorien edut. Sen sijaan liukuvien huviveneiden puolella en näe välitöntä läpimurtoa eivätkä litiumakujen hinnatkaan ole laskusuunnassa.

Jurvalaisen E-Boatin mallistoon



kuuluu aurinkosähkövene, katamaanirunkoinen SunnyCat. Aluksessa on 4 kW Torqeedo Cruise -perämoottori ja erillinen lyijyakku, jolla on pärjätty hyvin. – Kesän testiajoissa totesimme, että uusitut aurinkopaneelit ovat niin tehokkaita, että päivän ajelun jälkeen akuissa oli enemmän virtaa kuin lähtiessä, yrityksen 2018 perustanut toimitusjohtaja **Jarmo Isohella** toteaa. Vaikka ekologinen ajattelu nykyään on pinnalla, ovat useimmat asiakkaamme keski-ikäen ylittäneitä henkilöitä. Nuoret ilmeisesti haluavat nopeakulkuisia vemppeleitä.

Rauno Kurki-Suonio Tekno-Marinesta näkee sähköpropulsio mahdollisuudet hyvinä Suomessa. – Meillä on satoja tuhansia soutuveneitä järvilämmen ja niihin voisi kaikkiin asentaa sähköperämoottorin. Näiden äänettömyys ja olematon huoltotarve vetoaa ihmisiin, Kurki-Suonio toteaa. Myös kevyesti kulkeviin purjeveneisiin, kuten H-veneeseen ja Avance 245:een voisi asentaa pienitehoiset sähkömoottorit - kuten mökkiveneisiin, joita käytetään lyhyillä kauppareissuilla ja verkoilla käymiseen. Eri ratkaisuja kyllä löytyy, esimerkiksi itävaltalaiselta Aquamotilta, jota edustamme.

Kurki-Suonio ei usko, että lähi-vuosien aikana akkuteknologiassa tapahtuu suuria, koska niiden hinta on kynnyskysymys. Myös veneilijöiden asennoitumisen pitää muuttua, kiire pitää unohtaa.

Näitä mielipiteitä myötäilee myös

Electric Marinen **Jani Kylmäluoma**.

– Sähköpropulsio yleistyminen vaatii veneilijöiltä filosofisen ajatusmuutoksen, hän sanoo. Sähköpropulsiota ja polttomootoreita ei tulisi verrata yksi yhteen. Vielä ei haluta luopua totutusta ajomatkasta tai toiminta-ajasta. Tämä koskee yhtä hyvin veneilyä kuin autoilua.

Electric Marine konvertoi polttomoottoriveneitä sähkökäyttöisiksi. Akselivetoisiin veneisiin vaihdetaan E-Tech –sisämoottorit, purjeveneveloiteella varustettu vene saa podin. Esimerkiksi purjeveneessä konver-



toinnin kantava kriteeri on sähköpropulsio äänettömyys ja ekologisuus, vaikka uuden vastaavan polttomoottorin asentaminen saattaisi olla halvempaa.

– Akustojen korkea hinta on rajoitettava tekijä kun puhutaan tämän alan liiketoiminnasta, hän jatkaa. Akkuteknologian kehitys säätelee sähköveneilyn tulevaisuutta. Energiatiheys pitää saada nostettua aivan toiselle tasolle.

Keskustelu sähköpropulsiosta kiihtyy. Erilaisia sähköveneitä ja sähköpropulsiota esitellään kuin liukuhihnalta, äärimmäisinä ehkä ruotsalainen kantosiipivene Candela ja norjalainen 150 hv sähköperämoottori Evoy. Myös suuret toimijat Volvo Penta ja Brunswick ovat heränneet ja hankkineet osuuksia akkuteknologia-yrityksistä.

Faktalaatikko

- Vapaa-ajan veneilyn 126,000 tpa CO₂-päästöt vastaavat noin 0,2 % koko Suomen kasvihuonepäästöistä.
- USA:ssa tehdyn tutkimuksen mukaan vanhat ennen vuotta 1998 valmistetut 2-tahtiperämoottorit vastaavat 35 % käytössä olevasta moottorikannasta ja 90 % vapaa-ajan veneilyn päästöistä. Näissä päästöissä on hiilidioksidin lisäksi erityisen haitallisia typen oksideja ja häkää.
- sähköveneilyssä optimoidaan matkaa ajan kustannuksella.
- veneilyn sähköistämisen suurin ratkaistava haaste on veden vastus, joka on moninkertainen verrattuna tieliikenteessä voitettavaan pyörien vierintävastukseen - veneily onkin verrattavissa autoiluun, jossa ajettaisiin vain ylämäkeen.
- veneilyn sähköistyminen Suomessa on tosiasia soutuvenealuokasta alkaen – Suomessa myydään vuosittain 10000 polttomoottorikäyttöistä perämoottoria ja jo yli 6000 sähköperämoottoria. Sähköperämoottorien myynti kasvoi 26 % vuonna 2020 ja myynnin kasvun odotetaan jatkuvan vahvana myös jatkossa tarjonnan kasvaessa ja kysynnän ja sähkömoottorien käyttömahdollisuuksien laajentuessa.
- nopeiden liukuvarunkoisten veneiden merkittävä sähköistyminen vaatii akkuteknologialta kehitysharppauksen kohti parempaa teho-painosuhdetta ja kustannus-tehosuhdetta.



Kotimaista huippuelektronikkaa

Nextfour perustettiin vuonna 2007 ja nykyään sen osaa-miskenttä sekä ohjelmisto-, elektroniikka- että mekaniikkasuunnittelun puolella on vakuuttava. Kyseessä on palveluyritys, joka tekee yhteistyötä asiakkaidensa kanssa, hoitaa tarvittaessa tuotteiden jokaisen tuotantovaiheen kehittämisestä, prototyypeistä, muotoilusta alkaen aina käyttöönottoon ja ylläpitoon. Kaikki hoituu saman katon alta.

Yritys työllistää nyt viitisenkymmentä henkilöä, joista noin 15 toimii marine-puolella. Omistajat toimivat itse aktiivisesti yrityksessä. Toimitusjohtajana toimii Niklas Öhman ja talossa kaksi vuotta työskennellyt, venepuolelta tuttu Patrik Gustafsson on venejärjestelmäpuolen tuote- ja myyntipäällikkö.

Ainoa Suomessa

– Navigointipuoli lähti käyntiin yhteystyöstä Inhan Tehtaiden toimitusjohtaja Juha Lehtolaan, tuotekehitysjohtaja Anders Kurténiin sekä IT-johtaja Tomi Juholaan, Niklas Öhman kertoo. He

Turkulainen Nextfour on ainoa navigointijärjestelmiä veneisiin valmistava yritys Suomessa. Joh-toajatuksena oli alusta alkaen luoda järjestelmä, jolla voi hallita sekä navigoinnin että veneen muita toimintoja yhden laitteen kautta.

Teksti: Kari Wilén
Kuvat: Valmistaja

olivat jo pitempään keskenään ihmetelleet, miksi navigointi- ja hallintalaitteiden pitää olla erillisiä yksiköitä, joita ripotellaan pitkin ohjaamoja. Miksei niitä voisi yhdistää yhdeksi laitteeksi, kuten autoteollisuudessa jo oli tehty.

– Buster-miehet olivat jo puhuneet tästä joidenkin suurten plotterivalmistajien kanssa, mutta vastakaikua ei ollut syntynyt, Niklas jatkaa. Teimme heidän kanssaan herrasmiehesopimuksen siitä, että lähdemme kehittämään sellaista integroitua järjestelmää, jota he kaipasivat. Mikäli projekti onnis-

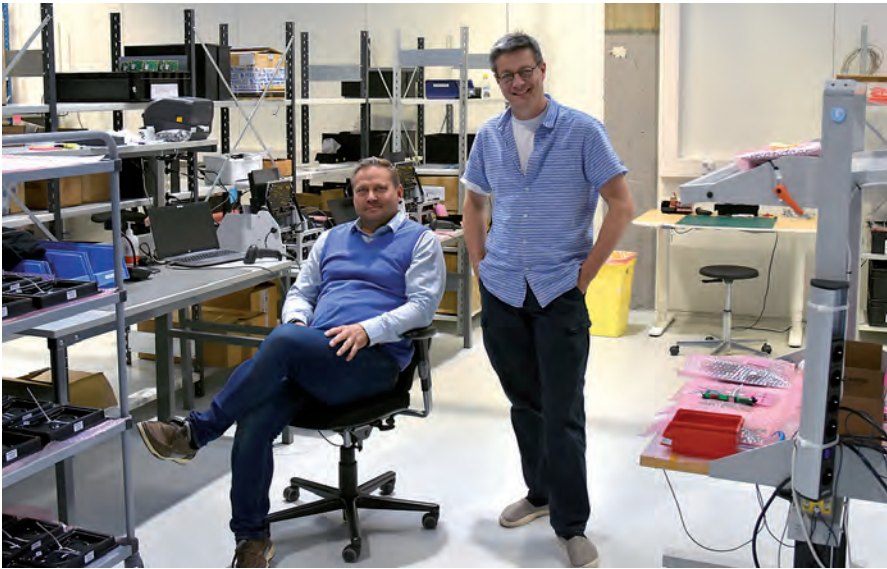
tuu, he ovat siinä mukana ja sitoutuvat kahden vuoden toimituksiin. Ellei, Nextfour kantaisi itse epäonnistumisen riskin.

Talven aikana ensimmäistä Q-järjestelmää kehitettiin ja sitä testattiin Bustereissa kesällä 2015. – Se oli ensimmäinen prototyyppi, jossa oli vielä painonappeja, Niklas kertoo. Käyttäjätiestien perusteella luovuimme niistä. Siihen asti visusti salassa kehitetty Buster Q esiteltiin Nauvossa 2016 Finnboat Floating Shown yhteydessä.

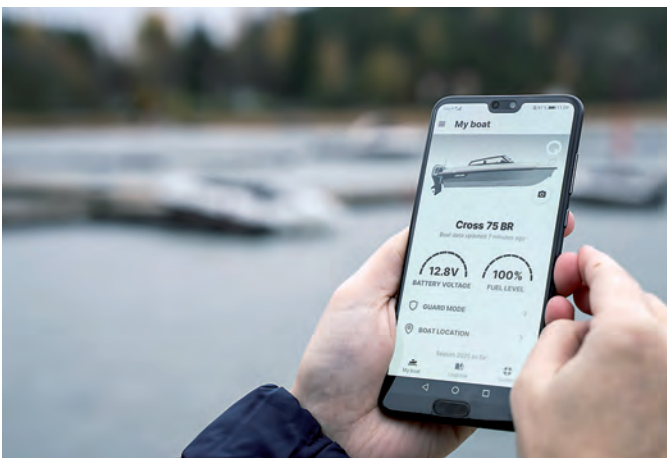
Nextfour tekee siis tuotekehitystä muille tahoille, kuten lääketieteen alalla Merivaara-konsernille toteutetun leikkaussalien ohjausjärjestelmän ja LM Dentalille hammashoitovälineiden RFID-seurantalaitteen. Wallas-Marinille kehitettiin muunneltava alusta, jonka ansiosta yritys pystyy käyttämään samaa elektroniikkaa ja ohjelmistoa useissa eri lämmittimissä.

Navigointijärjestelmä päätuote

Marine-puoli on Niklas Öhmanin mukaan Nextfourin merkittävin osa



Toimitusjohtaja Niklas Öhman ja myyntipäällikkö Patrik Gustafsson Nextfourin verstaalla.



Mobiilisovelluksen avulla voidaan etänä olla yhteydessä veneen alynäyttöön, tarkastaa polttoainetilanne ja tarkastaa, että vene on turvallisesti laiturissa.

ja se tuo liikevaihdosta suurimman kakun. – Näin on luonnollisesti siksi, että navigointijärjestelmässä myynti muodostuu sekä suunnittelu-, ohjelmointi- että muotoilutyöstä, mutta sen lisäksi myös järjestelmän valmistuksesta. Koko yrityksen liikevaihto oli viime vuonna noin 7 miljoonaa euroa, josta venepuoli vastasi noin neljästä miljoonasta. Tänä vuonna odotamme sen liikevaihdon kasvavan reiluun viiteen miljoonaan euroon. Komponenttien saatavuus oli kesällä heikko, mutta odotamme toimitusten vähitellen normalisoituvan syksyn aikana.

Navigointijärjestelmän Q Experience avulla voi hallita koko venettä yhden laitejärjestelmän kautta. Siihen kuuluu alynäyttö Q Paneeli, jossa on merikartat, mutta josta myös saa käyttöönsä esimerkiksi moottorin ja veneen tiedot, sääpalvelun, ohjeet ja manuaalit. Q Switch on digitaalinen katkaisija, jonka kautta veneen lait-

teet kuten valot ja tuulettimet ynnä muut kytkeytyvät Paneeliin. Uusitulla Q2 Kaukosäätimellä voidaan Q Paneelin toimintoja käyttää vaikka laiturilta tai veneen kannelta.

The Q Display 2 Series –tuoteperheeseen kuuluu kolme eri plotterikokoa, joista 10 ja 16 tuuman näytöt ovat tuttuja entuudestaan. Viime vuonna kehitetty toinen sukupolvi toi valikoimaan myös kymmentuumaisesta laajennetun tuplasti suuremman alynäytön. Näytöt ovat teräväpiirtoisia ja käytettävyydeltään entistä parempia. Näytön voi jakaa moneen osaan ja uusia järjestelmään sisällytettyjä ominaisuuksia on esimerkiksi Boat Guard –toiminto eli varashälytín. Se valvoo ilmaisen Q-mobiilisovelluksen kautta veneen turvallisuutta ja hälyttää älypuhelimelle mikäli veneeseen murtaudutaan tai se on täyttymässä vedellä. Veneen akku- ja polttoainetasojakin voi tarkastella, kuten myös sen sijaintitietoja. Lämmityksen voi

myös kytkeä päälle etäyhteydellä. – Järjestelmä on on-line koko ajan ja se voidaan näin myös automaattisesti päivittää ilman että veneen omistajan tarvitsee tehdä mitään muuta kuin hyväksyä se, Niklas Öhman toteaa.

– Q Experiencea on myös kutsuttu infotainment-järjestelmäksi, kertoo vuorostaan myyntipäällikkö Patrik Gustafsson. Plotteriominaisuuksien lisäksi se toimii veneen viihdekeskuksena, siinä on sisäänrakennettu radiovastaanotin, vahvistin ja bluetooth esimerkiksi musiikin striimausta varten.

Esi- ja jälkiasennus

Nextfourin ensimmäinen ja nytkin suurin asiakas on Inhan Tehtaat, jonka veneillä on suuri markkinaosuus Pohjoismaissa. Mutta Q Experience –järjestelmän on valinnut myös norjalainen Askeladden. Sitä käytetään myös Grand RIB –veneissä ja Patrikin mukaan sähköveneet ovat uusi, mielenkiintoinen kohderyhmä. Omalla sovelluksella Q:lla voitaisiin ohjata ja seurata kaikkia niiden toimintoja.

– Skipperin vuokraveneisiin on asennettu Q Experience –järjestelmät, jotka helpottavat veneiden käyttöä ja navigointia, Patrik Gustafsson kertoo. Niihin kehitimme sovelluksen, joka ilmoittaa kuljettajalle milloin ollaan alueella jossa on nopeusrajoitus tai aallonmuodostamiskielto. Näin kipparin on helppo säätää veneen kulunopeus sopivaksi. Vuokranantajalle välittyy myös tieto siitä, missä vene liikkuu ja esimerkiksi mikä sen polttoainetilanne on.

Navigointijärjestelmää on tähän asti myyty pääasiassa venevalmistajille, mutta nyt veneenomistajat voivat hankkia sen myös jälkiasennusta varten. – Q2 on helpompi asentaa ja moni jolla on Q1 järjestelmä haluaa vaihtaa siihen, Gustafsson sanoo. Olemme jo tehneet satakunta tällaista kauppaa. Suunnitelmissa on myös avata oma nettikauppa ja kehittää jälleenmyyntiverkostoa.

Kaukaloiden tyhjentyminen ja veden sisäänpääsyn estäminen

Veden pysyminen veneen ulkopuolella on ainainen haaste joka vaikuttaa sekä turvallisuuteen että mukavuuteen. Seuraavassa kerrataan erityisesti yli 6 m veneitä koskevia perustekijöitä.

Teksti: Markku Hentinen/Marine Mentors Oy

Valtaosa meikäläisistä moottoriveneistä on vakavuusstandardin ISO 12217 määrittelyn mukaan joko avoimia tai osittain katettuja veneitä. Niiden kaukalot eivät siis ole niin pieniä, nopeasti tyhjeneviä ja ovet ja luukut niin tiiviitä, että ne täyttäisivät täysin katetun (fully enclosed, aiemmin kannellinen) veneen vaatimukset. Olosuhteet tule niillä rajoittaa sellaisiksi, ettei partaan yli todennäköisesti lyö liian suuri aalto tai ettei keula sukella. Tämä tarkoittaa suunnitteluluokkaa C tai D, ellei veneessä ole kellukkeita. Koviin olosuhteisiin oikea ratkaisu on täysin katettu vene, tai standardin ISO 6185 mukainen kellukkeilla varustettu vene (tyypillisesti RIB).

Varalaita aukkoihin ja partaaseen

Varalaita merkitsee yleisesti korkeutta vedenpinnasta sellaiseen kohtaan, josta vesi pääsee valumaan veneen sisäpuolelle. Loppukäyttäjien kielenkäytössä varalaidalla tarkoitetaan kuitenkin usein vain laidoituksen partaan korkeutta, unohtaen alempana sijaitsevat vuotoaukot. Partaan korkeudella on toki suuri vaikutus aallokossa, vähentäen sisään roiskuvan tai ylilyövän veden määrää, kun vene kallistelee tai jyskii. Käyttäjät kuitenkin yleensä huomaa tällaisen vaaran ja muuttaa suuntaa tai nopeutta pienentääkseen partaan yli pääsevän veden volyymin. Ilmanotto- ja tuuletusaukkojen ja ei-tiiviiden luukkujen tai laipioiden kautta salakavalasti vuotavalla vedellä on usein vakavimmat seuraukset, ja se on aiheuttanut uppoamisia sekä vesillä että laiturissa.

Vakavuusstandardi ISO 12217-1

antaa kuusi eri optiota riittävän vakavuuden ja varalaidan saavuttamiseksi. Tämä tasapuolistaa eri yleisjärjestelyjen ja konseptien käyttöä, mutta vaikeuttaa standardin nopeaa sisäistämistä. Asiaa helpottaa standardin liitteessä I esitetty yhteenvetotaulukko. Optiot 1-2 koskevat täysin katettuja veneitä, ja optiot 3-4 kellukkeilla varustettuja veneitä. Suunnitteluluokkiin A tai B pääsee vain optiolla 1, ellei veneessä ole kellukkeita. Suomessa yleisille reilun 6 m pituisille osittain katetuille tai avoimille moottoriveneille käytetään optioita 5-6, sisältäen laitakuormakokeen. Standardin antamat minimivaralaidat tuntuvat melko vaatimattomilta, D-luokan 0,2 metristä A-luokan 0,5 metriin. Tulee toki huomata, että vaatimus on annettu täyden kuorman tilanteelle. Monelle venetyypille tiukempi vaatimus on kuitenkin se pieni positiivinen jäännösvaralaita laitakuormalla, joka vaaditaan vaikka kaikki henkilöt kerääntyisivät veneen toiselle laidalle.

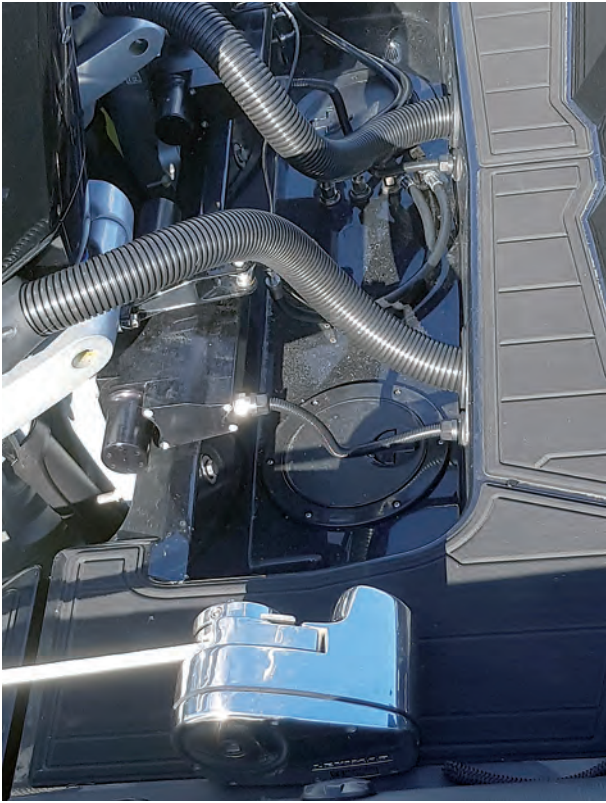
Veneen eri versioita suunniteltaessa unohtuu helposti, että varalaita ja jäännösvaralaita voivat vaihdella niissä suuresti: perämoottoriversion painopiste on todennäköisesti korkeammalla kuin sisäperämallisissa, henkilöt pääsevät mahdollisesti taaemmas, aukkojen sijainti tai sulkuaitteiden tiiveys on erilainen jne. Lisäksi tulevat eri kansijärjestelyt, kuten avoin ohjaamo, suljettu järjestely mahdollisesti painavine liukuovineen, targa-kaari tai jopa flybridge, jolle päästet-

tävien henkilöiden määrää voidaan joutua rajoittamaan. Luonnollisesti myös henkilöiden korkeussuuntainen sijainti vaikuttaa kallistuskulmaan ja sitä kautta jäännösvaralaitaan. Varsinkin viimeksi mainituissa venetyypeissä myös tuulipinta kasvaa helposti niin suureksi ($A_{LV} > 0,5L_H B_H$), että tuulen aiheuttama kallistava vaikutus on merkittävä ja vakavuuden riittävyys tulee tarkistaa.

Kaukaloiden koko ja sijainti

Kaukalolla tarkoitetaan mitä tahansa aluetta, johon vettä voi kerääntyä. Tyypillisiä kaukaloita ovat istuinkaukalot tai muut oleskeluun ja kannella liikkumiseen tarkoitettut kaukalot, mutta myös esimerkiksi ankkuriboksit ja säilytyslokerot luetaan sellaisiksi, ellei niitä voida sulkea säätiiviisti. Myös perästä auki olevat istuinkaukalot luetaan standardissa kaukaloiksi. Koska kaukaloihin kerääntyvä vesi on vakavuuden kannalta vaarallista, asetetaan kaukaloiden koolle, tyhjenemisajalle, tiiveydelle ja kaukaloista veneen sisätiloihin johtaville kulkuaukoille vaatimuksia.

Suunnitteluluokissa A ja B kannella arvioidaan tulevan runsaasti vettä. Kaukaloiden sisältämän vesimäärän ja vapaan nestepinnan vakavuutta heikentävä vaikutus tulee laskea joko standardin ISO 12217-1 likimääräis- menetelmillä tai suoralaskennalla. Vaatimusta ei kuitenkaan sovelleta, mikäli kaukaloissa on riittävän suuret, esteettömät tyhjennysaukot (tai



Huoltoluukkujen tiiveys on tärkeä.

Kaukaloiden koko ja kynnyshkorkeus on huomioitava.

avoin perä), tai kaukaloitten reunat ovat matalat (alle 3 % kaukalon maksimileveydestä vähintään 35 % matkalla kaukalon ympäröimistä), tai veneen vakavuuslaajuus on yli 90°. Myös suunnitteluluokassa C aallonkorkeuden arvioidaan jo olevan sellainen, että keulan yli lyö runsaasti vettä. Jos $L_H/2$ keulan puolella on kaukaloita, tulee niiden olla nopeasti tyhjeneviä standardin ISO 11812 mukaan, ja silloinkin kaukalon partaan tulee olla korkea täyttämällä option 6 vaatimukset. Toinen vaihtoehto on rakentaa veneestä täysin katettu ja laskea kaikkien kaukaloitten vaikutus vakavuuteen vastaavalla tavalla kuin suunnitteluluokassa A ja B. Suunnitteluluokassa D kaukaloitten koolle ei aseteta rajoituksia, vaan veneiden katsotaan olevan tässä mielessä avoimia. Ajatuksena on, että varalaitavaatimus on riittävä estämään veden kerääntymistä kaukaloihin, ja että vesi valuu kaukaloista pilssiin.

Luukkujen, ovien ja muiden aukkojen tiiveys

Suljettavien aukkojen tiiveysvaati-

mukset perustuvat siihen, että vesillä tapahtuvat vuodot huomataan, ja vesi tyhjennetään ennen kuin vuodot vaarantavat veneen turvallisuutta. Tästä logiikasta johtuen vaatimukset eivät ole niin tiukkoja, että ne estäisivät veden vähittäisen kerääntymisen veneeseen sen ollessa esimerkiksi perä tuuleen päin ankkuroituna. Tilannetta pahentaa se, että veneeseen kertyvä vesi pienentää varalaitaa, jolloin vuoto vähitellen kiihtyy ja mahdollisesti jokin toinenkin aukko - esimerkiksi kone- tai tankkitilan tuuletusaukko - painuu veden alle.

Laidoituksessa sijaitsevien sulkulaitteiden, kuten runkoikkunoiden, tulee kestää jatkuvaa upotusta ilman vuotoa, eli kuulua tiiveysluokkaan 1. Sen sijaan kansilla ja kaukaloissa, joilla normaalisti kävellään, sallitaan tiiveysluokka 2, mikä tarkoittaa ajoittaisen upotuksen kestävyttä. Tämä testataan siten, että luukun tai muun sulkulaitteen reunoihin tai tiivistisiin kohdistetaan tiheä vesisuihku 45° kulmassa kolmen minuutin ajan. Vettä saa tällöin tunkeutua sulkulaitteen toiselle puolelle enintään 0,05 l. Vesi-

määrän tulee olla vähintään 10 l/min ja vesijohtoverkon paineen 200 kPa. Tiiveysluokka 3, jota edellytetään ylärakenteiden, kansien ja kaukaloitten niillä alueilla, joille ei normaalisti astuta, sallii samalla testillä 0,5 l vuodon.

Nämä vaatimukset ovat riittäviä, jos kaikki veneen pilssissä ja kaukaloissa oleva vesi havainnoidaan ja poistetaan hallitusti. Jos vene kuitenkin on valvomatta vaikkapa suojatossa satamassa perä tuuleen päin, on progressiivisen vuodon vaara ilmeinen. Tilannetta pahentaa vielä se, että perässä on usein säilytystilaa, jossa säilytetään veneen painavimpia varusteita. Näihin riskeihin kannattaa vastata sijoittamalla avotilan koneluu- kut avotilassa, perämoottorikaivon läpiviennit tai huoltoluukut minimi- vaatimuksia korkeammalle tai varmistua siitä, että ne ovat standardin vaatimuksia tiiviimmät.



Nautor toimitti heinäkuussa Juan K:n suunnitteleman maksipurren ClubSwan 125 Skorpios venäläiselle omistajalle, joka jo elokuussa osallistui sillä 695 mailin avomerikilpailuun Rolex Fastnet Race. Skorpios oli kovatuulisen kilpailun nopein yksirunkovene ja kiersi reitin hieman yli kahdessa vuorokaudessa. Kuva Rolex/Kurt Arrigo

PELASTA ITÄMERI -PALKINTO

Suomen Messusäätiön 5000 euron Pelasta Itämeri -palkinto jaettiin tänä vuonna kahden tahon kesken. Christian Feodoroffin perustama Seaboost tarjoaa mekaanisia vaihtoehtoja ja Loviisan Veneveistämö on kehittänyt tiukatkin ympäristövaatimukset täyttävän pohjanpesupaikan veneille. Kunniamaininnan sai ylitarkastaja Oskari Hanninen (Tukes) väsymättömästi asian esille tuomisesta.

Suomalaisen yrittäjän Seaboost Oy:n kehittämä Powerbrush on työkalu, jolla voidaan puhdistaa veneen pohja liasta, limasta ja näkistä. Harjalla puhdistaa jopa neljä metriä leveiden veneiden pohjat, ja se sopii kaikentyyppisiin veneisiin mukaan lukien köllilliset veneet. Seaboost Oy:n keltu harjasmatto Powerturf palkittiin Runar Bäckström Säätiön vuoden 2015 innovaatiopalkinnolla.

Loviisan Veneveistämö on perheyritys ja yksi Suomen vanhimpia telakoita. Jo noin kymmenen vuotta sitten Loviisan Veneveistämö investoi ympäristön huomioonottavaan veneiden pohjanpesupaikkaan. Veneen pesu tapahtuu päällystetyllä alustalla, josta pesuvesi kerätään eräänlaiseen pesuränniin. Rännissä vettä painavampi aines, muun muassa maali, merilevä ja näkit, kerääntyy rännin porrastettuihin lokeroihin

ja vesi valuu eteenpäin erottimen kautta välikaivoon, josta se johdetaan suodatusoran kautta erillissuodattimiin.

Turvallisuus- ja kemikaaliviraston (Tukes) ylitarkastaja Oskari Hanninen on neuvonut, esitelmöinyt ja kirjoittanut tulevasta muutoksesta todella ahkerasti ja aina pyydettäessä. Jo monen vuoden ajan hän on tehnyt aiheesta arvokasta ja ymmärrettävää viestintää.

Suomen Messusäätiö jakaa palkinnon yhteistyössä Baltic Sea Action Groupin, John Nurmisen Säätiön ja Pidä Saaristo Siistinä ry:n kanssa.

EDELLÄKÄVIJÄT OPETTAVAT LAPSET VENEILEMÄÄN

Hangon kaupunki ja Inkoon kunta päättivät rahoittaa monimuotoista vesillä liikkumista opettavat Vilskettä Vesillä -luokkalukukirjat ja Aalloille-opetuspelit paikkakuntansa ihan jokaiseen alakouluun. Nyt kaikissa Hangon ja Inkoon suomen- ja ruotsinkielisissä alakouluissa voidaan aloittaa opetussuunnitelmaan (OPS16) kirjattujen vesillä liikkumisen ja vesipelastuksen opettaminen lapsille. "Vilskettä Vesillä -luokkalukukirjat hankkeen konsepti mahdollistaa systemaattisen ja vastuullisen opetuksen myös ilman opettajan omaa veneilyosaamista", Hangon kaupunginjohtaja Denis Strandell

toteaa. Luokanopettajien on helppoa hyödyntää näitä opetusvälineitä luontevasti esim. vesiympäristöopin yhteydessä ja käsitellä aihetta monesta näkökulmasta eri oppitunneilla.

"Näin tärkeän oppiaineen ja elämän perustaitojen opetus ei saa olla koulun varallisuudesta tai luokanopettajan omasta veneilyosaamisesta kiinni. Tuotin nämä opetusmateriaalit ja kehitin tämän valtakunnallisen yhteiskuntavastuullisesti rahoitettavan hankkeen, jotta täällä maailman vesistöisimmässä maassa ryhdyttäisiin vihdoin opettamaan ihan jokaiselle lapsille veneilyä koulussa. Ilman vankkaa yhteistyökumppaniverkostoa ja vastuullisia, yhteiskuntamme kehittämistä tukevia yrityksiä tämä olisi ollut mahdotonta toteuttaa", tietokirjailija Lissu Suursalmi vakuuttaa.

YAMAHA MOTOR EUROPE JA QUARKEN BOATS

Tänä vuonna lanseeratut uudet, suorituskykyiset 300 ja 250 hevosvoiman Yamaha V6 -moottorit ovat kaikkien Quarkenin veneiden voimanlähteenä osana uutta viisivuotista yhteistyösopimusta. Hiljattain perustettu suomalainen venevalmistaja Quarken haluaa tarjota asiakkailleen parhaan mahdollisen asiakaskokemuksen hyödyntämällä uusinta veneilyteknologiaa. Yrityksen taustalla on joukko kokeneita venevalmistajia. Laadukkaista materiaaleista valmistetut Quarken-veneet koostuvat jatkossa entistä enemmän moduuleista. Silti jokainen vene on räätälöitävissä myös asiakkaan yksilöllisten tarpeiden mukaan. Asiakas valitsee ensin rungon useista eri vaihtoehtoista ja sitten kannen varusteet sen mukaan, haluaako hän avoveneen vai pidemmille matkoille sopivan retkiveneen. Valikoima alkaa 27-jalkaisista veneistä ja laajenee lähitulevaisuudessa 33- ja 40-jalkaisiin malleihin. Virallinen lanseeraus tapahtuu Düsseldorfin venemessuilla tammikuussa 2022.

"Quarken suunnittelee ja valmistaa veneitä, jotka ovat helposti päivitettävissä tarpeen mukaan sekä kirjaimellisesti että teknisesti", toteaa Antero Sundberg, toimitusjohtaja ja yksi yrityksen perustajista. Jo



kaiseen runkoon on valittavissa myös erilaisia moottoreita. Kumppanuus Yamahan kanssa antaa Quarkenille mahdollisuuden tarjota poikkeuksellisen hyvän asiakaskokemuksen, sillä veneet on alusta pitäen suunniteltu juuri Yamahan moottoreita silmällä pitäen. Veneen painojakauma sopii täydellisesti premium-perämoottoreille.

JOENSUUN JA KUOPION BUSTER-, YAMARIN JA CROSS-VENEIDEN JÄLLEENMYyntI

Joensuuhun ja Kuopioon saatiin uudet Buster-, Yamarin- ja Cross-veneiden jälleenmyyjät. Joensuussa myynti siirtyi Jokikoneelle ja Kuopiossa aloitti Moto3, joka tähän asti on keskittynyt käytettyjen vapaa-ajankoneiden kauppaan. Uudet kauppiat aloittivat elokuun alussa.

Joensuulainen Jokikone on yksi Suomen suurimmista vapaa-ajankonekaupoista. Jokikoneella on pitkä kokemus venemyynnistä ja oman alueen vesistöt ja veneiden käyttötarpeet ovat tulleet tutuiksi vuosien varrella. Liikkeen näyttelytilassa tulee olemaan kattava valikoima Buster-, Yamarin- ja Cross-malleja.

Kuopion uusi jälleenmyyjä on Moto3, joka on tähän asti keskittynyt käytettyjen vapaa-ajankoneiden myyntiin. Vaikka uusien veneiden myynti on kaupalle uutta, Moto3:n yrittäjillä on pitkä kokemus venemyynnistä ja Buster-, Yamarin- sekä Cross-veneet ovat tuttuja tuotteita. Myös

Kuopiossa liikkeen ulkoasua päivitetään uuteen malliin.

Molemmat jälleenmyyjät ovat ns. Boat Package -dealereita. Veneet toimitetaan Yamaha-perämoottoreilla ja jälleenmyyjät hoitavat Buster-, Yamarin- ja Cross-veneiden myynnin ja huollon sekä myymiensä moottoreiden huollot.

GARMIN SURROUND VIEW

Garmin on esitellyt Garmin Surround View-kamerajärjestelmän, joka tuo uudenlaisen video-opastuksen vapaa-ajan veneilyyn. Surround View-järjestelmässä on kuusi rungon läpi asennettavaa kameraa, jotka näyttävät reaaliaikaisen 360 asteen lintuperspektiivikuvan veneen ympäriltä.

Järjestelmässä käytetään kuutta 1080p kameraa, jotka on sijoitettu eri puolille venettä: eteenpäin suunnattu kamera keulassa, taaksepäin suunnattu kamera perässä ja kaksi sivulle suunnattua kameraa veneen kummallakin kyljellä. Kun järjestelmä on aktivoitu, se näyttää yhteensopivan Garmin-karttaplotterin tai MFD-näytöllä kattavan kokoomakuvan, jossa on 360 asteen reaaliaikainen videonäkymä veneen ympärille. Veneen kippari voi katsoa yhden tai kahden kameran näkymää samanaikaisesti lintuperspektiivinäköm-

kanssa sekä zoomata ja panoroida kohti kiinnostavia kohteita yksittäisissä kameranäkymissä.

Surround View-kamerajärjestelmä tuottaa lisäksi useita laajennetun todellisuuden toimintoja, jotka parantavat tilannetietoisuutta ja auttavat välttämään törmäyksiä.

YAMAHAN UUSI ALUMIINI-RUNKOINEN YAM-KUMIVENEVALIKOIMA

Uusien YAM Taf-malliston rungot on valmistettu alumiinista, joka tarjoaa useita



tärkeitä etuja. Alumiinirunkoinen vene vaatii vähemmän hevosvoimia puskeakseen aaltojen läpi pitäen samalla kokonais- ja käyttökustannukset kurissa.

YAM Taf-kumiveneet sopivat hyvin säännölliseen rantautumiseen ja pelastusvenekäyttöön sekä takaavat veneen pitkän käyttöiän. Alumiinirungot ovat myös sopivan jäykkä, joten kuljettaja voi käsitellä venettä varmoin ottein tuulisemmillakin vesillä.

Kaikkiin uusiin YAM kumiveneemalleihin on saatavana laaja valikoima Yamaha-perämoottoreita ja istuinkokoonpanoja. Taf-malleihin on saatavana lisävarusteena myös penkki ja konsoli. Lisäistuimia ja säilytystilaa varten on saatavana pehmustettu istuin myös konsolin viereen. Mallistoon kuuluvat YAM 350Taf, YAM 310Taf ja YAM 270Taf.

GALEONIN MAAHANTUONTI VAIHTUI

Galeon-veneiden maahantuonti ja myynti

siirtyi GN Boats Oy:lle, joka on ostanut Nordec Nauticin liiketoiminnan. Jatkossa Nordec Nautic jatkaa käytettyjen veneiden kauppaa ja GN Boats keskittyy uusien veneiden myyntiin. Molemmissa yrityksissä venekaupasta vastaa entinen Nordec Nauticin yrittäjä, nykyinen GN Boatsin osakas Juha Pulli.

AALLOILLE-KORTTIPELIT

Aalloille-korttipelien avulla voi veneilytietämyksen lisäksi kehittää veneilyyn liittyvää



kielitaitoa ja sanavarastoa. Sanavisa opettaa vesiltä tutut termit neljällä kielellä ja kolmella tavalla pelattava peli tutustuttaa niin merimerkkeihin kuin vesillä tarvittaviin turvavälineisiin ja varusteisiin. Aalloille-tietovisan (sopii myös aikuisille!) voi ostaa netistä osoitteesta www.vaahtopaat.fi

UUSI YAMAHA HARMO

Yamahan innovatiivinen sähköveneen propulsiojärjestelmä HARMO esiteltiin Genovan Boat Show 2021 -näyttelyssä. Uusi Yamaha HARMO -voimanlähde on kokonaisvaltainen, älykäs teknologiapaketti, joka sisältää sähkökäyttöisen työntövoimalaitteen, kaukosäätimen ja ohjaussauvan.

Moottorissa hyödynnetään sähkömagneettista kehävetoteknologiaa, jolla saatetaan perinteistä akselivetoa parempi sähkömoottorin hyötysuhde. Potkurin ulkokehälle asennettu vetokehä mahdollistaa suuremman työntövoiman pienemmillä nopeuksilla vastaaviin perinteisiin moottoreihin verrattuna. Ohjaus on sujuvaa ja suuren ohjauskulman ansiosta nopeat ja terävätkin käännökset sujuvia. Yamaha Premium- ja High Power -perämoottoreista tuttuun



HelmMaster EX -järjestelmään perustuva ohjaussauva auttaa hallitsemaan venettä vaivattomasti.

HARMO asennetaan kuten perinteiset

perämoottorit: perälaudan kiinnikkeen kautta. Laitteessa on kallistustoiminto, joka nostaa moottorin pois vedestä, kun sitä ei käytetä tai kun alus rantautuu.

NIMITYSUUTISIA

Messukeskus

Vene 22 Bät -tiimiä Messukeskuksessa luotsaa syyskuun alusta alkaen Business Manager *Jussi Kivikari*. Hän on ollut Messukeskuksen palveluksessa pitkään ja tuntee venemessut myös hyvin. Myyntipääällikkönä jatkavat edelleen Tomi Frick ja Risto Wuolle.



Raymarine

Onni Korhola on aloittanut Technical & Support Manager -nimikkeellä 3.5.2021 asemapaikkanaan Espoon konttori. Onnin tehtäviin kuuluu Raymarine-tuotteiden tekninen tuki sekä Suomessa ja Eestissä toimivan huoltoliikeketjun tietotaidon ylläpitäminen ja kehittäminen.

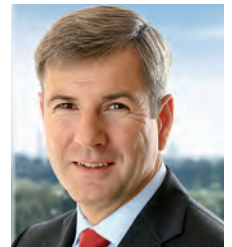


Kristian Ahlgren on aloittanut Technical Sales Executive -nimikkeellä 16.8.2021. Kristian vastaa myynnistä nimetyille asiakkaille asemapaikkanaan Ylöjärvi.



IFBSO

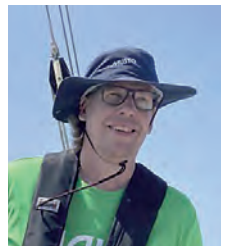
The International Federation of Boat Show Organisers (IFBSO) held its annual AGM online on 1st September. During the meeting *Renate Maddocks-Born* announced that, after eight years as IFBSO's secretary general, she will be stepping down from her role at the end of the year and will be succeeded by former IFBSO president *Goetz-Ulf Jungmichel*.



Instead of having different tiers, IFBSO membership will revert to two different types: boat show members and sustaining members. There will also be sponsorship opportunities, for example at the annual congress, live and online events.

Sail and Go

Sail And Go Ab Oy:n omistaja on vaihtunut. 3.9.2021 tehdyllä kaupalla yhtiön omistaa nyt *Jari Nupponen*. Kurt Taxell jatkaa hallituksen varsinaisena jäsenenä ja Mikael Hulden varajäsenenä.



KANSAINVÄLINEN LEHDISTÖSEURANTA MAALISKUU – ELOKUU 2021 JÄSENISTÖSTÄ KIRJOITETTUJA ARTIKKELEITA

Liiton toimistoon tulee n. 30 venelehteä ympäri maailmaa ja niiden kirjoittelua suomalaisista tuotteista seurataan jatkuvasti. Oheisena on lueteltu vain laajemmat tuote-esittelyt sekä testit. Pienempiä uutisia on kotimaisista tuotteista kansainvälisessä lehdistössä huomattavasti runsaammin. Kaikkia artikkelikopioita voit tilata Finnboatin toimistosta. Lehtiä säilytetään arkistossa yksi vuosi niiden ilmestymisvuoden jälkeen.

Lehti/Maa	Nro	Artikkeli	Sivu
Bootshandel Skipper, Saksa	4	Fahren und entspannen - Q30, vene-esittely	46–51
Bootshandel Skipper, Saksa	4	Geschmeidiger daycruiser – AMT 210 DC, vene-esittely	40–45
Bootshandel Skipper, Saksa	4	Neue Boote – Bella 550 R, lyhyt vene-esittely	27
Bootshandel Skipper, Saksa	4	Neue Boote - Flipper 900 DC, lyhyt vene-esittely	31
Bootshandel Skipper, Saksa	4	Neue Boote – Terhi 480 TC, lyhyt vene-esittely	33
Bootshandel Skipper, Saksa	5	Neue Boote – Nord Star 31 + Patrol, lyhyt vene-esittely	38
Bootshandel Skipper, Saksa	5	Neue Boote – Silver Puma BRZ, lyhyt vene-esittely	33
Bootshandel Skipper, Saksa	5	Neue Boote – Yamarin 63 DC, lyhyt vene-esittely	34
Bootshandel Skipper, Saksa	9	Sportive Raumriesin – Silver Tiger DCZ, vene-esittely	44–49
Båtliv, Ruotsi	1	Båtliv Provar – Två välutrustade flaggskepp – Flipper 900DC vs. Yamarin 88 DC, venevertailu	40–44
Båtliv, Ruotsi	1	Nautor Swan bygger motorbåt – Swan Shadow, lyhyt vene-esittely	32
Båtliv, Ruotsi	1	VMAX Edition från Buster – Buster VMAX mallisto, lyhyt vene-esittely	32
Båtliv, Ruotsi	4	Båtliv provar – Lugn och fin elbåt för alla, Bella Zero, vene-esittely	52–53
Båtliv, Ruotsi	4	Båtliv provar – Sjötesterna avslöjar allt Crescent 405R vs. HR 430 std vs. Terhi 400, venevertailu	44–48
Båtmagasinet, Norja	2	Sjøegenskapene skiller mest – test: Crescent 405 vs. HR 430 vs. Terhi 400, venevertailu	38–46
Båtmagasinet, Norja	2	Valget som endrer komfort og forbruk – test: Fire propeller på samme båt Falcon BR7, varustetesti	48–52
Båtmagasinet, Norja	3	Bruktbåt: Daycruisere, hett marked for brukte dagsturbåter – Ibiza 680 Touring vs. Nordkapp 605 Enduro vs. Finnmaster 62 BR vs. Askeladden C 61 BR vs. Yamarin 64 Dc vs. Buster XL, venevertailu	46–50
Båtmagasinet, Norja	3	Test - Ekstremt lettsolgt, brukt Minor 29 Oscar, vene-esittely	38–43
Båtmagasinet, Norja	6	Førsteintrykk – Enkel e-båt fra Nimbus-gruppen – Bella Zero, vene-esittely	48–51
Båtmagasinet, Norja	6	Heftig flaggskip fra Sargo – SARGO 45, lyhyt vene-esittely	11
Båtmagasinet, Norja	6	Nytt flaggskip fra Finnmaster - Finnmaster T9, lyhyt vene-esittely	10
Båtmagasinet, Norja	8	Test: Fortjener et Større publikum – brukt AMT 215 PH, vene-esittely	68–72
Kazi, Japani	4	Boat Review Targa 32, vene-esittely	86–91
Marina.ch, Sveitsi	141/maj	Gutes verbessert – Buster XL, vene-esittely	16–19
MotorBoot, Saksa	5	Neuheiten – Rundumpaket: Buster Phantom Cabin, lyhyt vene-esittely	30
MotorBoot, Saksa	6	Neuheiten Flaggschiff – Sargo 45, lyhyt vene-esittely	35
MotorBoot, Saksa	7	Nord Sport – Yamarin 63 DC, vene-esittely	16–21
Praktiskt Båtagande, Ruotsi	4	Klassikern, Magnifik motorseglare – Nauticat 44, klassikkovene-esittely	32–39
Praktiskt Båtagande, Ruotsi	5	Båttest – Crossover i ny upplaga, Yamarin Cross 75 BR, vene-esittely	50–54
Praktiskt Båtagande, Ruotsi	9	Båttest Slow Boating – Glid i Frid – Bella Zero, vene-esittely	22–28



Natorin valmistama Swan Shadow -vene esiteltiin ruotsalaisen Båtliv-lehdessä 1-2021.

Sähkövene Bella Zero on esitelty kolmessa pohjoismaalaisessa veneilylehdessä; Båtliv, Båtmagasinet ja Praktiskt Båtagande.



LEDAREN



Träffad, men inte sänkt

Södra Finlands RFV gjorde 12.8.2021 en tvivelaktig linjedragning, på grund av vilken vi måste göra det historiska beslutet att annullera Helsingfors Flytande båtutställning, som vi arrangerat tryggt och kontinuerligt från och med år 1978. Nu har vi

idkat eftervård, betalat räkningar, ersatt biljettkostnaderna för de utställningsgäster som på förhand köpt biljett och betalat tillbaka platshyran åt utställarna. Förbundets ekonomi är dock stark och vi gjorde redan i början av året stora kostnadsbesparingar, som bär frukt även i fortsättningen. Coronan sänker alltså inte vår ekonomi. Flytande förverkligas som en tjänst med 0-täckning åt medlemskåren och Evenemangsgarantin torde också täcka en del av kostnaderna. Mest grämer man sig över att ett års arbete runnit ut i sanden och det, att hela båtbranschen missade sommarens bästa evenemang alldeles i onödan. Den enda goda följden av episoden i augusti var den, att beslutsfattarna äntligen vaknade upp för att bedöma risknivåer vid olika evenemang och träffar och mässevenemangen är nu definierade som lågriskevenemang även av hälsovårdsmyndigheterna.

I denna tidning presenterar vi nyheter, som skulle ha vists på under Flytande. Vi håller Flytandes nätsidor öppna långt in i nästa år och lyfter även fram utställarnas nyheter i den sociala median. Vi vill erbjuda denna service som tack för alla, som trodde på Flytande också detta år. Tillsammans går vi framåt.

Hösten medför äntligen en ny riktning. Finnboats årsmöte arrangeras 4–5.11 i Kotka och vi väntar ivrigt på att återse båtbranschens proffs. Höstens mässa har kört igång ute i världen och det är fint att se hur människorna har ett behov att komma på plats för att bekanta sig med produkter och tjänster och träffa bekanta. Båtfolkets gemenskap syns på bästa sätt på båtmässorna, då människorna trivs i gott sällskap tillsammans med en utmärkt hobby. Båtlivet erbjuder unika upplevelser och vi erbjuder entusiasterna verktygen för upplevelserna.

Världen öppnas redan i rapp takt och förnuftiga linjedragningar. Strikt hygienpraxis, coronapass och andra åtgärder garanterar, att samhället öppnar sig på alla håll och att vi äntligen får leva det nya normala – coronan torde hänga med såsom andra motsvarande virus, men den tillåts inte sänka samhället. Tiden utvisar när och hur turismen återhämtar sig efter coronan.

Båtlivets popularitet är nu på en historisk hög nivå överallt i världen. Den globala ekonomins uppgång från coronagropen och båtlivets unika popularitet förorsakar utmaningar för leveranskedjorna, men i slutändan är dessa positiva utmaningar. Vi upplever gamla goda tider, som det är trevligt att dra sig till minnes senare, då den tiden någon gång infaller. Och igen kan de nya generationerna med ett leende se på de äldres minnestunder.

FÖRENINGSNYTT

MEDLEMSNYTT

Ny medlem i Finlands Båtindustriförening är Next-four Group Oy i Åbo, vars verksamhet beskrivs i en artikel i detta nummer. Företagets kontaktperson är Patrik Gustafsson och verkställande direktör Niklas Öhman.

Axopar Boats Oy är ny medlem i Båtbranschens Marinhandlare och Komponentleverantörer. Verksamheten leds av Osku Mörtenhumer.

Till Båtbranschens Varvs- och Serviceförening har två företag anslutit sig: Loviisa Boat Service Oy med Tomi Nordström i ledningen och BNG Palvelut i Kyrkslätt med Tomi Koivulehto som kontaktperson.

BÅTTEKNIKDAGEN 7.12

Årets Båtteknikdag förverkligas som ett webinarium tisdagen den 7.12. Det tar cirka två timmar och då behandlas bl.a. fritidsbåtledningsrådets senaste uppdatering samt återvinningen av glasfiberbåtar.

HÖSTMÖTESDAGARNA I KOTKA 4–5.11

Då vi äntligen kan samlas hålls förbundets och medlemsföreningarnas höstmöten torsdag och fredag 4–5.11 i Kotka. Vi möts på Kotka Seurahuone, intar en lunch och behandlar de stadgeenliga ärendena i Vellamo. Efter det besöker vi Kotkan Höryrypanimo och årsmötesmiddagen avnjuts på restaurang Keisarinsatama. På fredagen bekantar vi oss ännu med Träbåtcentret eller Maretarium. En länk för anmälan skickas till alla per e-post.

HELSINGFORS BÅTMÄSSA – ÅRETS HÖJDPUNKT!

Helsingfors internationella båtmässa arrangeras traditionellt i februari, datum är 11–20.2.2022. Finnboat är mässans uppdragsgivare och är naturligtvis på plats. Ni hittar oss på den gamla bekanta platsen vid den södra ingången, i ändan på gången som för till kongressavdelningen.

FÖRESLÅ ÅRETS BÅTLIVSGÄRNING

Med priset Årets Båtlivsgärning belönas en privatperson, ett företag, en sak eller ett evenemang som befrämjat båtlivet eller dess trygghet. Priset har grundats av Veneilytoimittajat ry – Båtjournalisterna rf, en förening med ca 90 medlemmar. Förslag till pristagare kan sändas direkt till föreningens sekreterare: lena@finnboat.fi.

V O L V O

Uudet Volvo Long Range -lataushybridit. Puhtaasti sähköllä jopa 90 km.

Volvo Long Range -lataushybridit ovat tulossa. Uuden akkuteknologian ansiosta sähköinen toimintamatka on jopa 90 km (S60). Long Range -lataushybridit antavat suuren tehon ilman kompromisseja: T6 350 hv ja T8 455 hv. Suorituskyky maantiellä on upea – ja ajettaessa sähköllä päästöt pysyvät nollassa. Huippuvarustelu, neliveto ja uusien turvateknologia ovat vakiovarusteina.

Toimintamatka sähköllä** jopa

S60 | V60 | XC60 | S90 | V90 | XC90
90 km 88 km 76 km 87 km 85 km 68 km

LADATTAVIEN
#1
SUOMESSA*

Volvo Long Range High Performance

Nelivetoiset T8 AWD High Performance -versiot ovat saatavana S60/V60/XC69/S90/V90/XC90 -lataushybridimalleihin. **Tilaa omasi nyt.**

455 hv
Teho

4,6 s
0-100 km/h
(S60)

90 km
Toimintamatka
sähköllä (S60)


19 g/km
CO₂ (S60)

LUE LISÄÄ [VOLVOCARS.FI](https://www.volvocars.fi)

* Lähde: Liikenne- ja viestintävirasto/Henkilöautojen ensirekisteröinnit 1-8/2021.

** Toimintamatka- ja kulutusarvot on tarkoitettu ensisijaisesti automallien väliseen vertailuun. Auton kulutukseen ja toimintamataan vaikuttavat muun muassa kuljettajan ajotapa, ajonopeus, lämpötila, keli- ja ajo-olosuhteet sekä auton kuormaus.



VENE  BÅT Messukeskus Helsinki **11.–20.2.2022**

Varaa osastosi nyt!

Ota yhteyttä:

Tomi Frick, myyntipäällikkö
tomi.frick@messukeskus.com
+358 40 777 9996

Risto Wuolle, myyntipäällikkö
risto.wuolle@messukeskus.com
+358 400 970 788

venemessut.fi
facebook.com/venemessut
#venemessut


**finn
boat**

MESSUKESKUS
TURVALLISESTI TAPAHTUMIIN