

finnboat NEWS

2
2023

Uiva 2023 Flytande

Pohjoismaiden suurin uiva venenäyttely

Finnboat Floating Show

Yritysesittely

Saxdor Yachts Oy



Yhdessä olemme enemmän

Koronavuodet toivat tullessaan veneilybuumin, joka lisäsi venekauppaa, elävöitti satamatoimintaa sekä vilkastutti liikennettä vesillä. Positiivisten puolien lisäksi vierassatamien saunan lauteilla ja seurojen laitureilla on syystäkin pohdittu, miten tuoreet veneenomistajat ovat ehtineet perehtyä veneilyturvallisuuteen ja koulutukseen ennen kaasuttelua kimmeltävälle ulapalle.

Suomen Purjehdus ja Veneily ry on veneuseurojen ja luokkaliittojen kattojärjestö, joka huolehtii muun muassa seurojen kassastajien ja kouluttajien koulutuksesta sekä ylläpitää katsastusjärjestelmää. SPV:n jäsenseuran jäsenenä tuoreen veneilijän on helppo löytää oppia ja tukea harrastuksen alkumetreille – sekä myös myöhempiin vaiheisiin. Mutta miten luotsata mökiveneilijät tai oman laituripaikan omaavat seuraan ja koulutusten pariin?

Siinä olisi koko veneilykentän yhteisen pohdinnan paikka.

Ydintehtävämme on paitsi edistää vastuullista veneilyä, myös auttaa turvaamaan jäsenseurojemme toiminnan jatkuvuus ja tukea jäsenhankinnassa. Seuramatkalla-kiertue, seura-aktiivien verkostotapaamiset sekä kampanjat ja viestintämateriaalit ovat tärkeitä vuorovaikutuksen väyliä liiton, seurojen ja veneilijöiden välillä.

Yhdessä Finnboatin kanssa toteuttamamme Aloita veneily -materiaalit ja -webinaarit tarjoavat aloittavalle veneilijälle peruspaketin harrastuksen alkuun. Finnboatin, Pidä Saaristo Siistinä ry:n, Suomen Meripel-

lusseuran, Suomen Uimaopetus- ja Hengenpelastusliiton ja SPV:n Vastuullisesti vesillä -hanke edistää puolestaan turvallista ja ympäristövastuullista vesillä liikkumista. SPV:n Yhdessä vesille -hanke innostaa jäsenseuroja ja yksittäisiä veneilijöitä tarjoamaan maksuttomia veneilyelämyksiä tutuille ja tuntemattomille.

Yhdessä olemme enemmän – niin vesillä kuin rannassakin. Toisiamme tukevalla työllä voimme edistää niin kotimaista venekauppaa kuin turvallista, vastuullista ja antoisaa harrastustoimintaakin.

Aurinkoista veneilyä toivottaen,
Jan Thorström, toiminnanjohtaja
Suomen Purjehdus ja Veneily ry

Rohkeasti mukaan!

Turun Pursiseuran toiminnanjohtaja Katja Rytkönen jakaa vinkit jäsenhankintaan.

Huomioi opiskelijat ja meripartio Ymmärsimme jokunen vuosi sitten potentiaalini, joka Turussa opiskelevissa nuorissa aikuisissa on. Eri tiedekunnissa on nykyisin omat purjehduskerhonsa, ja olemme järjestäneet opiskelijoille vuosittain purjehduskursseja ja purjehdukseen tutustumisia. Myös yhteistyö Suomalaisen Yhteiskoulun lukion Merilinjan opiskelijoiden ja meripartiolaisten kanssa on ollut aktiivista. Näin olemme saaneet monia uusia jäseniä



ja aktiivisia nuoria mukaan toimintaamme. Lisäksi muutimme alennetun liittymis- ja jäsenmaksun ikärajan 19–29-vuotiaisiin.

Puskaradio avuksi

Oman seuran jäsenet ovat parhaita puskaradiolaisia. Meillä ei vaadita jäsenhakemukseen suosittelijoita, vaan sen sijaan kysymme, miksi jäsenyyttä hakeva haluaa liittyä seuraan. Ilahduttavan usein hakemukseen on kirjoitettu, että seurasta on saatu hyvää palautetta ystäviltä ja tutuilta, jotka jo ovat seuran jäseniä.

Sosiaalinen media haltuun

Se, miltä seura ja seuran toiminta näyttää ulospäin, on tärkeää. Tällä on merkitystä erityisesti silloin, kun seuraan liittymistä pohditaan. Vaikuttaako toiminta sisäänpäin kääntyneeltä vai saako sellaisen vaikutelman, että on tervetullut mukaan toimintaan ja tapahtumiin? Osataanko sosiaalisen median kanavia hyödyntää?

Tapahtumien voima

Meillä suuren suosion on saanut loppusyksyn Rommirunt, joka järjestetään seuran saaritutikohdassa. Tapahtuman kohdeyrymänä ovat 18–35-vuotiaat ja siihen voi osallistua, vaikka ei vielä olisikaan seuran jäsen. Matkaveneilyssä kauden päätapahtuma on elokuinen kesäjuhlamme. Sinne löytävät nykyisin myös lapsiperheet ja vastikään seuraan liittyneet jäsenet.



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 Tiina Krooks, tiina@finnboat.fi
Katri Koskinen, katri@finnboat.fi
Kari Wilén, kari.wilen@seakari.fi

Toimituksen osoite kuten edellä
Redaktionens adress som ovan

Toteutus/Utformning

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

Paino/Tryckeri

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

Ilmestymis- ja aineistopäivät/ Utgivningsdagar och deadline

nro/nr 3/2023, vko/v. 50, aineisto/material 23.11.

ISSN-L 0789-7332

Aikakausmedia ry:n jäsen

Kansikuva/Pärmbild

Ruffe Nurmi



Jarkko Pajusalo

P Ä Ä K I R J O I T U S

Veneet liikkuvat, kehittyvät ja kiertävät

Vilkas veneilykesä alkaa olla jo takana ja monen katse on koh-ti syysveneilyä, mikä vaatii veneilijöiltä, veneiltä ja varusteilta enemmän kuin vesillä liikkuminen kesäkeleillä. Koronavuodet toivat vesille ennätysmäärän uusia veneilijöitä ja tänä kesänä oli ilo nähdä myös ruotsalaisten löytäneen takaisin Suomen saaristoon.

Maailma on kuitenkin muuttunut taas ainakin hetkellisesti ja kuluttajien luottamusta oman talouden tulevaisuuteen koetellaan inflaation, korkotason nousun, heikkenevien talousennusteiden ja Ukrainassa riehuvan sodan johdosta. Tämä tarkoittaa varovaisuutta ostopäätöksissä ja viime vuosia hitaampaa kaupankäyntiä. Käytettyjen veneiden kauppa on kuitenkin käynyt selvästi uusia vilkkaammin, eikä veneily ei ole menettänyt suosiotaan, vaikka kilpailu ihmisten vapaa-ajasta on taas kiristynyt ulkomaan matkailun vapauduttua.

Veneily kehittyy ja myös venealan yritykset vastaavat muuttuneeseen kysyntään. Kestävä kehitys on yhä useamman veneilijän valinta ja tähän kysyntään vastaava tarjonta kasvaa vauhdilla. Ei olekaan ihme, että eri propulsiovaihtoehtoja nähtiin myös Helsingin Uivassa ennätysmäärä. Samalla Uivassa nähtiin myös ennätysmäärä veneitä ja osastoja maa-alueella, mikä tarjosi nähtävää ja ostettavaa joka bud-jettitasolle. Sää verotti jonkin verran kävijämääriä, mutta tapahtuma puolustaa paikkaansa Pohjoismaiden suurimpana uivana venenäyttely-nä, mistä iso kiitos kaikille näytteilleasettajille. Meidän on yhdessä jatkettava työtä, jotta näin hieno kesätapahtuma saadaan yhä laajem-man kansan tietoisuuteen.

Veneiden ja muovikomposiittien kierrätys on siirtynyt projektivai-heesta prosessiksi. KiMuRa-projektin tuloksena on syntynyt suurin reitti muovikomposiitin kierrätykselle Kuusakoskelta Finnsementil-le ja nyt myös käytöstä poistettuja pienveneitä on kierrätetty samaa reittiä venetehtaiden lujitemuovijätteen kanssa Pidä Saaristo Siistinä ry:n ja Lounais-Suomen Jätehuollon toimesta. Pienveneiden laajempi kierrätys edellyttää myös muiden alueellisten jätehuoltoyritysten ja kuntien aktivoitumista. Nyt liian moni romuvene päätyy sementin sijaan energijakeeksi tai huutokaupataan kuluttajille, jotka eivät tie-dä, miten turvattomia erityisesti vanhat soutuveneet ovat. Ympäris-töministeriö teettää parhaillaan tutkimusta, jonka tarkoituksena on selvittää Suomessa käytöstä poistettujen veneiden todelliset määrät. Veneala on mukana auttamassa tiedonkeruuta ja odotammekin mie-lenkiinnolla tutkimuksen valmistumista vielä tämän vuoden puolel-la. Veneiden kierrätys on saatu uudelleen käyntiin Suomessa pitkän tauon jälkeen yhteistyössä eri muovikomposiittitoimijoiden kanssa ja meillä on kaikki mahdollisuudet saada kierrätys toimimaan myös pitkällä tähtäimellä.

Turvallista syysveneilyä!



Viidennet Suomiveneilee.fi-koeajopäivät	6
Yritysesittely Saxdor Yachts Oy	8
Finnboat Floating Show	10
Yritysesittely: Bätagent	12
EBI tiedottaa: News from Brussels	13
Uiva 2023 Flytande Jokaiselle jotakin	14
KiMuRa-reitti toiminnassa: Komposiittien kierrätys Suomessa	19
Eri propulsio- ja voimalinjatyyppien hyötysuhteet	20



PALSTAT

Peräaallot	2
Pääkirjoitus	3
Järjestöasiaa	4
Uutiset	22
Kansainvälinen lehdistöseuranta	25
Ledaren, svensk resumé	26

Koonnut: Tiina Krooks

Uusia jäsenyrityksiä

Venealan Kauppiaat ja Osatoimittajat ry:n johtokunta on hyväksynyt jäseniksi seuraavat yritykset: Oy Finnpeite Trading Ab (www.finnpeite.fi), Saxdor Yachts Oy (www.saxdoryachts.com) sekä Oy Strömsholm Ab (www.umsboats.fi).

Venealan Telakka- ja korjaamoyhdistys ry:n johtokunta on hyväksynyt jäseneksi Oy Kotka Yacht Store Ltd:n (www.kotkayachtstore.com/).

Suomen Veneteollisuusyhdistys ry:n johtokunta on hyväksynyt jäseniksi seuraavat yritykset: TL Marine Oy (www.aaltomarine.fi/), Neilos VLR Oy (www.neilos.fi) sekä TM Company (www.thesnubber.com).

Liiton syyskokouspäivät 2.–3.11. Turussa

Syyskokouspäivät järjestetään perinteisesti marraskuussa ja tämän vuoden kokouspaikkana toimii Ruissalo Spa & Hotel, jossa pidetään sääntömääräiset kokoukset sekä majoitutaan. Torstain illallinen nautitaan Turun Linnassa Kuningattaren salissa. Perjantain aamupäivän ohjelmassa on perinteinen yritysvierailu, jonka kohde



taan Turun Linnassa Kuningattaren salissa. Perjantain aamupäivän ohjelmassa on perinteinen yritysvierailu, jonka kohde



selviää myöhemmin sillä tämän lehden painohetkellä, odotetaan vielä viimeisiä vahvistuksia. Lämpimästi tervetuloa mukaan!



METS 2023 Suomi-paviljongissa tusina jäsenyritystä mukana

METS-messut järjestetään Amsterdammassa 15.-17.11.2023 poikkeuksellisesti keskiviikosta perjantaihin. Perinteisessä Suomen maapaviljongissa on Finnboatin lisäksi mukana kaksitoista jäsenyritystä; BrandID, Lahnakoski Oy Ab, Lankapaja Oy, Mirka Oy, Navix Oy, Nextfour Solutions, Oceanvolt, Safire Heaters, TM Company, Toppi Oy Ab, VA-Varuste Oy sekä Wallas. Lisäksi yli 200 m² paviljonkiosastoa täydentää VIAP Valves Oy. Finnboat järjestää paviljongissa

tuttuun tapaan happy hour -tapahtuman 16.11. torstaina, jonne kutsutaan mm. kansainvälisiä toimittajia, sidosryhmien edustajia sekä paviljonkiyritysten kutsuvieraita.

boot Düsseldorf 2024 Finnboatin jäsenyritykset vahvasti mukana

Boot24 vene- ja vesiturheilumessut järjestetään Düsseldorfissa 20.-28.1.2024 ja halli 4:ssä vahvaa Suomi-näkyvyyttä tuovat Finnboatin lisäksi kymmenen yritystä; Botnia Marin, Finnmaster Boats, Inhan Tehtaat Oy, Linex-Boat Oy, Quarken Boats, Sargo, Axopar, Bella Boats. Saxdor ja XO-Boats. Jäsenyrityksistä on ensimmäistä kertaa mukana myös Remoran Oy, heidän osastonsa löytyy moottori- ja tarviketuolelta hallista kymmenen.

Myös bootissa Finnboat järjestää yhteisosastolla tervetuliaistapahtuman, jonne kutsutaan mm. kansainvälisiä toimittajia, sidosryhmien edustajia sekä yritysten kutsuvieraita.

Lujitemuoviseminaari

Muoviteollisuus ry:n ”SUSTIS - Komposiitit osana kestävä kehityksen ratkaisuja” -lujitemuoviseminaari Hyvinkään Sveitsissä 12.-13.10.2023. Ohjelma, lisätietoja sekä ilmoittautuminen <https://www.plastics.fi/lujitemuoviseminaari/>

Nimitysuutisia

YachtsAgent

Emmi Mattila on aloittanut YachtsAgentilla markkinoinnin harjoittelijana 10.4.2023. Veneala on Emmille täysin uusi aluevaltaus. Emmi opiskelee markkinointia



Jyväskylän ammattikorkeakoulussa. Hän on viimeistä vuottaan opintojen parissa ja suorittaa korkeakoulun harjoittelujakson YachtsAgentilla. Emmi on ottanut vastuul-

leen muun muassa uutiskirjeiden, blogipostauksien sekä some-sisällön luomisen.

Garmin

Iiro Kinnanen aloitti kesäkuussa Garmin Key Account Manager OEM Marine Finland tehtävässä, Matti Hällforsin jäätyä eläkkeelle. Iiro siirtyi Garminille Finnmasterilta ja hänen monipuoliselle kokemukselleen venealalta tulee käyttöä, kun hän vastaa jatkossa Garmin marine-venealvalmistaja sekä jälleenmyyjä yhteistyökumppanuuksista. Garmin kiittää Mattia merkittävästä 13-vuoden työpanoksesta ja toivottaa Iiron tervetulleeksi tiimiin.



Iiro Kinnanen



Matti Hällfors

Päivämäärät talteen - 2024 tapahtumat:

Vene 24 Båt	9.–18.2.	Helsinki, Messukeskus
Suomiveneilee.fi koeajotapahtuma	17.–18.5.	Helsinki
Lakeside Floating Show	10.–14.6.	Lehmonkärki
Uiva Flytande	15.–18.8.	Helsinki

Kansainvälisiä venenäyttelyitä 2023 Näyttelytilanne Finnboat Newsin painohetkellä, muutokset mahdollisia. Laajempi näyttelylista osoitteessa: www.finnboat.fi

Ajankohta	Kaupunki	Maa	Nimi	IFBSO
23.9.-1.10.2023	Friedrichshafen	Saksa	Interboot International Watersports Exhibition	x
3.-5.10.2023	Tampa, Florida	USA	IBEX	x
11.-15.10.2023	Barcelona	Espanja	Barcelona International Boat Show	x
25.-29.10.2023	Biograd na Moru	Kroatia	Biograd Boat Show	x
10.-13.11.2023	Xiamen	Kiina	China (Xiamen) International Boat Show	x
15.-17.11.2023	Amsterdam	Alankomaat	Marine Equipment Trade Show METSTRADE	x
22.-26.11.2023	Berliini	Saksa	BOOT & FUN Berlin	x

VENEIDEN CE-SERTIFIINTI JA TEKNINEN DOKUMENTOINTI AVAIMET KÄTEEN PERIAATTEELLA

- 1 VENE-SERTIFIINTI UUSILLE VENEILLE
- 2 JÄLKISERTIFIINTI
- 3 YKSITTÄISHYVÄKSYNNÄT AMMATTIVENEILLE



Turku • Puh. 044 303 1309 • ceproof.fi

alumeco
recycal

Vähäpäästöisempi kierrätetty alumiini

RecycAl tuotteiden ensimmäiset erät ovat saapuneet kesän 2023 aikana valikoimaamme!

RecycAl tuotteita on saatavilla kulmaprofiileina, neliöputkina sekä pyörötankoina – suoraan Turun varastoltamme.

Kysy myynniltämme lisätietoja RecycAl-tuotteista:

+358 10 836 63 00
mail@alumeco.fi
www.alumeco.fi



Keväinen lähtölaukaus Veneentekijäntiellä

Teksti ja kuvat: Kari Wilén

Viidennet Suomiveneilee.fi koeajopäivät järjestettiin toukokuun lopulla Helsingin Lauttasaassa. Testattavia veneitä oli laitureissa aikaisempaa enemmän, mutta nyt purjeveneitä valikoimassa ei ollut.

Aurinkoinen sää suosi tämänkertaista, kaksipäiväistä tapahtumaa ja houkutteli Lauttasaareen niin veneilyyn vasta tutustuvia, kuin ostopäätökseensä vahvistusta hakevia veneilijöitä. Samalla Veneentekijäntien veneliikkeet viettivät kauden avausta, joten tarjolla oli veneiden lisäksi varusteita ja tarvikkeita kymmenen paikallisyrittäjän tiloissa. Maaosastoja oli kuudella yrityksellä, jonka lisäksi yhteistyökumppani Range Rover esitteli automallistoaan. Laitureita oli peräti seitsemän ja kuten aikaisemmin pääosa veneistä oli esillä Maritim, BoatWorldin ja Marinepalvelun satama-altaissa.

Koeajopäivillä kävijöiden testattavissa oli yli 40 venettä 25 valmistajalta. Kuten aikaisemminkin oli tapahtuma maksuton ja koeajojen aikana veneissä oli aina mukana kokenut kippari. Hyvä veneilyssä toi Veneenteki-

jäntien laitureille noin 600 kävijää ja koeajoja tehtiin kahden päivän aikana noin 400. Vesillä nähtiin sekä perheitä, pariskuntia että kaveriporukoita, jotka halusivat tutustua eri veneisiin ja vertailla niitä keskenään.

Tyytyväisyyttä kevätsäässä

- Olemme tyytyväisiä, että olemme päässeet järjestämään tapahtuman jo viidettä vuotta peräkkäin, sanoo Venealan Keskusliitto Finnboatin toimitusjohtaja Jarkko Pajusalo. Tapahtuma on vakiinnuttanut asemansa toukokuuisena koeajotilaisuutena ja tuleme kehittämään sitä edelleen.

- Tapahtumassa yleisö pääsi tutustumaan veneisiin ja veneilyyn matalalla kynnyksellä; pelastusliivit sai lainaksi ja jokaisessa veneessä oli ammattitaitoinen kippari mukana, hän jatkaa. Tämä on ainutlaatuinen tilaisuus kokeilla erityyppisiä ja eri



merkkisiä veneitä yhdessä tapahtumassa.

Tyytyväisiä kommentteja tuli myös kävijöiltä. Lauttasaarelainen Ava Engström oli saapunut paikalle yhdessä espoolaisen Juha Lukion kanssa, ja he kävivät koeajamassa useita veneitä. Entinen kilpurjehtija Engström

osallistui koeajotapahtumaan ensimmäistä kertaa ja oli yllättyneen iloinen tapahtumasta. Engström oli hankkimassa moottorivenettä yhteysvenekäyttöön ja piti koeajon merkitystä tärkeänä hankintapäätöksessä. "Olen liikkunut merellä paljon ja haussa on turvallinen yhteysvene. Lisäksi veneen täytyy olla myös yksin hallittavissa", Engström kertoo.

Nuoret Otso ja Noel tulivat isän kanssa paikalle hakemaan moottorivenefilistä ja kyydissä käytiin useammassa veneessä. Ossi ja Taija Merisalo kiikaroivat uutta venettä, mutta vielä ei ollut varmuutta minkälainen se voisi olla. "Nyt tutustutaan ja kierrellään rauhassa, täällä kun on paljon veneitä esillä", Merisalo toteaa.



LAAJA TEKNIKKATURVA VENEILLE

Kattaa nimetyt osat mm. moottorista, vaihteistosta, voitelu- ja jäähdytysjärjestelmästä sekä generaattorin.
Max korvaus jopa 30.000 €.

PIENENNÄ JÄLKIKULURISKIÄ. MYY TURVA OSANA KAUPPAA.



KYSY LISÄÄ:

mikko.hagerstrom@insuregroup.fi

Puh. +358 (0)40 5813880





Nousukiito jatkuu

Ensimmäinen Saxdor-vene, Saxdor 200, julkistettiin 2020 keväällä ja sitä päästiin testamaan Suomiveneilee.fi-koeajopäivillä kesäkuussa. Sen suosio oli heti valtaisia, ja nyt yrityksen pienintä mallia on myyty reilusti yli kappaletta.

Saxdorin toimitusjohtaja Erna Rusi kertoo, että malliston suunnittelija ja luoja Sakari Mattila halusi 200:lla yhdistää vene- ja vesijettimaailmat, hyvän ajettavuuden ja hauskuuden. – Siinä onnistuttiin kyllä täydellisesti, hän toteaa. Layout muutettiin myöhemmin ”jockeyseat”-mallista neljän hengen istuttavaksi ja sitä on nyt myyty ympäri maailmaa.

Yhteistyötä ja oma tehdas

Sakari Mattila ideoi, konseptoi ja suunnittelee veneet ja Saxdorilla on yhteistyökumppaneita, joiden kanssa lopulliset suunnitelmat tehdään. Esimerkiksi rakenne- ja tekniikkapuolella on ollut toteutuksessa mukana tunnettu slovenialainen toimisto J&J Design ja he ovat myös osallistuneet tuotteiden muotoiluun. Tämä koskee Saxdor 200 ja 320 -malleja, kun taas Saxdor 270 ja 400 -veneissä on käy-

Yritys perustettiin virallisesti syksyllä 2019 ja Saxdor Yachtsin varsinainen toiminta käynnistyi seuraavan vuoden alussa. Sen jälkeen yrityksessä ei ole katsottu peräpeiliin, vaan kasvuvauhti on ollut huima.

Teksti: Kari Wilén
Kuvat: Saxdor, Kari Wilén



Toimitusjohtaja Erna Rusi ja pääomistaja Sakari Mattila.

tetty nuorta niin ikään slovenialaista VOM Creations -toimistoa.

Saxdor-veneet valmistetaan Puolassa, maan koillisosassa sijaitsevassa Elk-kaupungissa, suomalaisfirman kokonaan omistamassa tehtaassa. Tämä

seutu on tunnettu Puolassa venevalmistuksen klusterina.

– Tehdasta alettiin rakentamaan tammikuussa 2022 ja sisään muuttimme 10. joulukuuta samana vuonna, Erna Rusi kertoo. Kolmen päivän työrupeaman jälkeen tuotanto oli taas täydessä käynnissä, mistä kiitoksen ansaitsee osaava puolalainen henkilökuntamme.

– Rahoitus on tullut omistuspöytäalalta, Rusi toteaa. Uskomme siihen, että oma tehdas on oleellinen osa yrityksemme identiteettiä. Oma tehdas, omat työntekijät, omat tilat niin, että emme ole riippuvaisia kenenkään muun kapasiteetista.

– Tuotantotilaa on vajaat 10 000 neliötä ja siitä meillä on vielä noin 1500 neliötä ottamatta käyttöön, eli rakennusoikeutta on vielä jäljellä, hän jatkaa. Jossain vaiheessa tulee ehkä vielä ahdasta, kun veneet ja kappalemäärät suurenevat. Hankimme siksi vierestä samankokoisen tontin, joten pystymme teoriassa rakentamaan siihen toisen tehtaan. Tässä markkinatilanteessa on kuitenkin oltava malttia, joten siihen rakennusprojektiin emme vielä ole lähteneet.



Saxdor-mallistoa oli esillä Cannesin näyttelyssä, jossa Saxdor 400 GTO sai ensiesittelynsä. Uutuus on venevalmistajan lippulaiva ja edustaa Saxdorin perinteisiä päämääriä, eli asiakkaalle enemmän venettä kohtuulliseen hintaan.

Teoriassa Saxdor voisi Rusin mukaan ottaa tehtäseen alihankintatöitä, osaamistahan on, mutta nyt sellainen ei ole ajankohtaista, koska omien veneiden valmistus vie koko kapasiteetin.

Laaja mallisto

Saxdorin mallisto rakentuu neljälle venerungolle, mutta versioita on, laskentatavasta riippuen, kahdeksan. Esimerkiksi Saxdor 270:stä on kaksi versiota, 320:stä peräti kolme ja nykyinen lippulaiva Saxdor 400 on jatkossa saatavissa kahtena mallina. Saxdor 205:ssä on sama runko kuin 200:ssa, mutta siinä on enemmän sosiaalista tilaa ja siihen saa myös vesian.

Kysyessäni malliston kasvattamisesta Erna Rusi vastaa, että Sakarin tuntien, kyllä. – Mutta ei ole tarkoitus aloittaa valmistamaan mitään jättikokoisia veneitä, vaan enemmän mallistossa siirrytään vaakasuunnassa ja kehitetään eri versioita. Cannesissa julkistimme syyskuussa Saxdor 400 – mallin ja se on meidän kruununjalokivemme.

Nykymallistosta 320 on malliston kysytyin ja sitä valmistetaan ja myydään eniten.

Yhtä suurta firmaa

Tehtas Puolassa on Saxdorin kokonaan omistama tytäryhtiö. Firmassa on noin 450 työntekijää, suurin osa tuotannossa, ja kymmenkunta henkilöä pääkonttorissa Helsingissä. Pääkonttori on muuttamassa Lauttasaa-resta Ruoholahteen.

– Sakari on yrityksen pääomistaja ja hän on edelleen hyvin aktiivinen, suunnittelee meille jatkuvasti tulevia malleja, Rusi kertoo. Sakari elää ja hengittää Saxdoria joka päivä. Rahoituksesta vastaa sijoittajaryhmä ja meillä on lisäksi yksittäisiä sijoittajia, mukana myös muutamia kansainvälisiä henkilöitä.

Myynnistä vain kolme prosenttia tulee Suomeen, loppu menee vientiin. – Lähdimme liikkeelle hyvin Eurooppa-keskeisesti ja meillä on vahva EMEA-painotus, Rusi kertoo. Nyt olemme laajentumassa, meillä on viisi maanosaa ja noin viitisenkymmentä jälleenmyyjää. Paikkoja, joista meidän veneitämme voi ostaa, on reilu sata. Maailmassa on kuitenkin vielä paljon tyhjää. Reilu puolitoista vuotta sitten avasimme yhteistyön Pohjois-Amerikassa MarineMaxin kanssa, joka on maailman suurin veneiden jälleenmyyjä. Mukana on myös Australia, Uusi Seelanti ja Aasiassa Japani ja



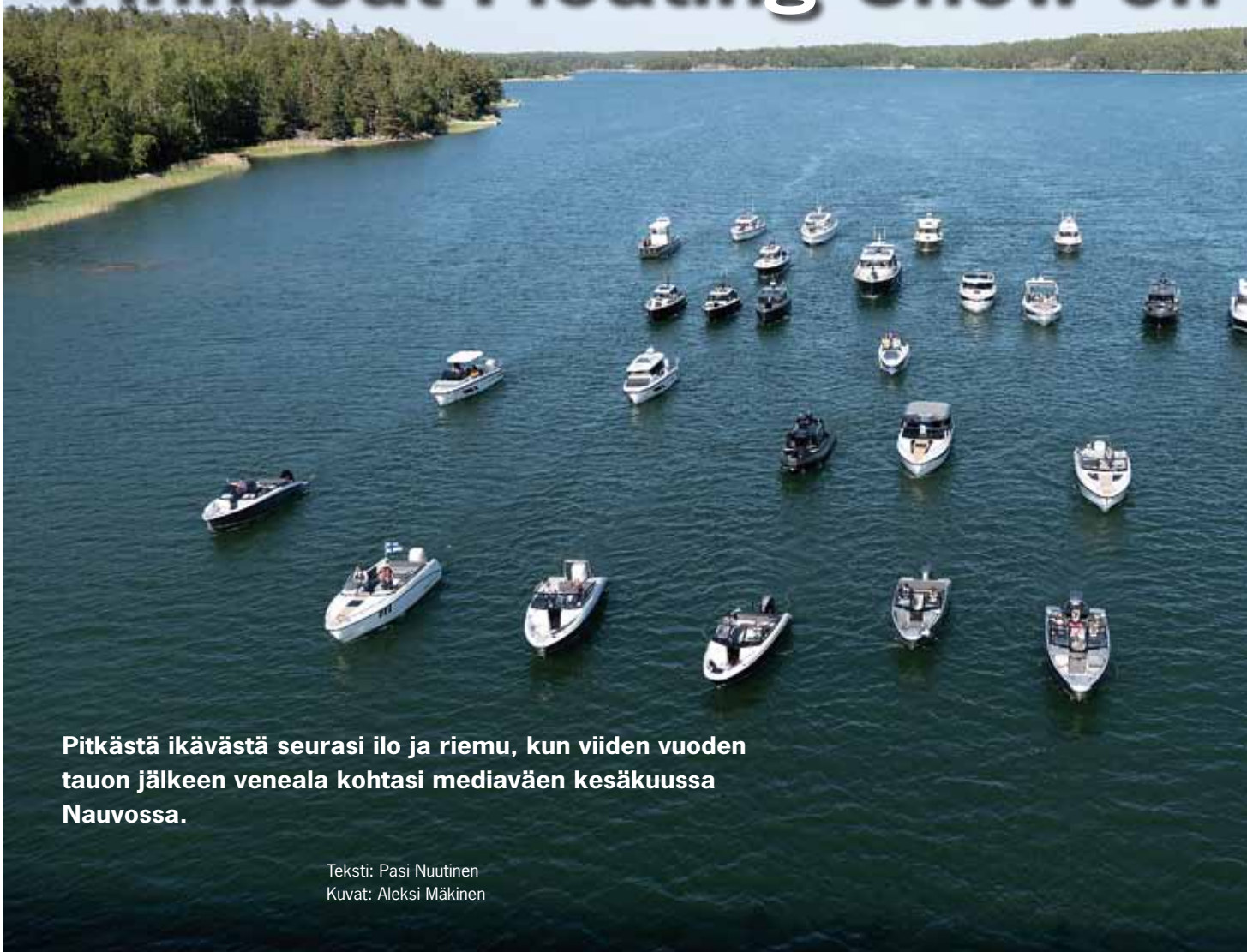
Singapore. Eli Kaukoidässä meillä on laaja jälleenmyyjäverkosto.

Pieniä veneitä ei yleensä kannata viedä kovinkaan kauas, mutta esimerkiksi Thaimaassa Saxdor 200 on ollut hyvin suosittu. – Keihäänkärkemme kaukoviennissä tulevat olemaan 320 ja 400, Rusi toteaa. Daycruiser-malliset veneet ovat nykyään kova trendi ja niitä myydään moniin eri tarkoituksiin, päiväpursiksi tai vaikkapa ison jahdin yhteysveneeksi.

Tunnuslukuista Erna Rusi mainitsee liikevaihtoluvuista sen, että kun yritys aloitti 2020 se oli 4,2 miljoonaa, kasvoi seuravana vuonna 19,2 miljoonaan ja nousi vuonna 2022 jo 38 miljoonaan euroon. Ja tänä vuonna menään varmaan noin 67 miljoonaan. Joten liikevaihtokäyrä on jyrkällä nousukiidolla.

– Koko ajan tietysti investoimme uusiin malleihin ja tuotannon kehittämiseen, hän toteaa. Työvoimakustannukset ovat Puolassa edulliset, mutta teemme veneitä Puolassa koska siellä on erittäin vahva veneenrakennusperinne ja ammattiyhteisö. Olemme perustaneet yhteistyössä Elkin kaupungin kanssa Saxdor Academyn, jossa nuoret opiskelijat saavat ammattiopetusta veneenvalmistuksessa. Koulutamme myös omaa henkilöstöä ja tuomme paikalliseen toimintaan myös pohjoismaalaista yrityskulttuuria.

Finnboat Floating Show on



Pitkästä ikävästä seurasi ilo ja riemu, kun viiden vuoden tauon jälkeen veneala kohtasi mediaväen kesäkuussa Nauvossa.

Teksti: Pasi Nuutinen
Kuvat: Aleksi Mäkinen

12 venevalmistajaa toi testattaviksi 27 uudenkarheaa venettä. Saaristo Nauvon ympärillä keikaroi täydellisellä kesäsäällä. 35 ulko- ja kotimaista toimittajaa keskittyi neljänä päivänä veneiden ajamiseen ja tutkimiseen, sekä nautti iltaisin suomalaisesta vieraanvaraisuudesta.

Ei ihme, että median edustajat kehräsivät tyytyväisinä kuin kissat kermalautasen ääressä.

"Ehdottoman ainutlaatuinen tapahtuma" kiitti mm. Motorboat & Yachtingiin kirjoittava britti Alexander Smith. Freelancerilla ei ilman Floatingia ole mitään mahdollisuutta päästä tutustumaan suomalaiseen venetarjontaan läheskään samassa mitassa.

Uusilla nettimedioilla yhteydet valmistajiin ovat vasta muotoutumassa, joten ranskalaiselle Bateaux.com-sivustolle kirjoittava Chloé Torterat tuskin pääsisi Suomeen koeajoille lainkaan.

"Se olisi sääli, sillä suomalaiset daycruiserit ja avoveneet todella kiinnostavat lukijoitamme," Torterat sanoo.

Konkari Lars-Åke Redéen on käynyt Floatingissa jo 25 vuotta ja alleviivaa tapahtuman paluun merkitystä paitsi medialle, myös venevalmistajille.

"Teillä on Suomessa ihan poikkeuksellinen yhteishenki, eikä sen vaikutusta koko alalle voi vähätellä."

Viimeksi Floating Show järjestettiin vuonna 2018. Koronan takia jou-

duttiin perumaan kaksi tapahtumaa merellä ja yksi järvillä. Venevalmistajilla kyllä riitti kysyntää tuolloin ilman yhteistä mediatapahtumaakin, mutta juuri kansainvälinen media painosti Floatingin nopeaan paluuseen, kertoo Finnboatin toimitusjohtaja Jarkko Pajusalo.

Kehityskohteita

Mediaseuranta on vielä käynnissä, mutta palautteet osallistujilta, niin osallistuneilta yrityksiltä kuin lehdistöltä on jo kerätty. Kokonaisuus näyttää kovin suotuisalta. Varmuudella seuraavaan kertaan aikoo osallistua 73,7 % vastanneista, todennäköisesti vielä 21,1 % lisää.

Yksityiskohtiin esitetään ehdotuksia ja toiveita, helppoja ja vaikei-

palannut



ta. Edellisiin kuuluu nyt ensimmäistä kertaa kokeillun uudelle alustalle siirretyn online-varausjärjestelmän kehittäminen. Kuten IT-palvelut yleensä, sekään ei toiminut ihan toivotusti.

"Versio 2.0 on varmasti parempi," Pajusalo lupaa. Teknisesti varmempi, mutta myös etenkin venekuljettajille käytännöllisempi: se näyttää paitsi sen, kuka tulee kyytiin seuraavaksi, myös mistä veneestä, ja mihin edelliset vieraat viedään.

Finnboat tarjosi ensimmäistä kertaa video- ja dronekuvaa järjestäjän puolesta. Silti juuri niiden huomiointia toivottiin myös toimittajien omiin tarpeisiin. Se tulee vaikuttamaan reitit suunnitteluun, samoin kuin toive pidemmistä ulkomerelle suuntautuvista legeistä. Pajusalo pohtii esimerkiksi



kaivatun Öron sisällyttämistä ohjelmaan niin, että regatta viettäisi siellä yhden yön.

Ajatus liittyy toiseen kehitettävään asiaan, järvillä pidettävän "pikku-Flotarin" imagon terävöittämiseen. Kokoraja tapahtumien välillä ei ole ehdottoman tarkka, mutta ehkä voisi korostaa niihin osallistuvien veneiden erilaista luonnetta meri- ja järvikäyttöön.

Merellä se voisi mahdollistaa pitkiä ja avoimia legejä, järvillä suuremman ja tarkemmin mediaa houkuttelevan venevalikoiman.

Samalla pitäisi päästä pikku-Flotarin väheksyvästä kutsumanimestä eroon, Pajusalo toivoo.

"Lakeside Floating, eikö se kuulosta aika houkuttavalta"?

Painopistesuunta purjevenevälityksessä

Viime vuosina yritysmaailmassa on vallinnut trendi, että ruotsalaiset käyvät Suomessa hankkimassa omistuksia. Venevälitystoiminnassa on liikenne ainakin tässä tapauksessa ollut päinvastainen.

Teksti: Kari Wilén

Tukholmalainen Niklas Forsén perusti Båtagent-yrityksen vuonna 2005. Hän oli kiinnostunut purjehduksesta ja koki, ettei pääkaupunkiseudulla ollut venevälityслиikettä, joka pääasiallisesti olisi keskittynyt käytettyjen purjeveneiden välitykseen, Göteborgissa kylläkin. Toiminnan kasvaessa hän otti mukaan kumppaneita venevälittäjiksi.

Vuonna 2015 göteborgilainen Anders Hultman osti liiketoiminnan ja se laajeni Ruotsin lisäksi myös Suomeen ja Tanskaan. Sekä Portugaliin, jonne Forsén siirtyi hoitamaan ruotsalaisia asiakkaita. Vuosi sitten Hultman kysyi vuorostaan Robert Renlundilta haluaisiko hän hankkia Båtagentin omistukseensa. Vastaus oli myönteinen, firmasta tuli suomalainen mutta molemmat edelliset omistajat ovat edelleen aktiivisia välittäjiä.

– Hallinnollinen viestikapula siirtyi minulle, toteaa Robert Renlund. Kapulan vaihto tapahtuu ilmeisesti noin joka kymmenes vuosi.

Pitkä kokemus venealalta

Robert Renlundin lähisuvussa on ollut useita veneiden valmistuksen parissa työskennelleitä, hän kuuluu oikeastaan jo neljänteen sukupolveen. Åbo Akademiassa taloustiedettä opiskellut Robert työskenteli ensin kansainvälisissä yhtiöissä, kunnes vuonna 2007 päätti tehdä harrastuksestaan ammatin ja kouluttautui veneenraken-tajaksi. Vanhemman veljensä kanssa

Andy Nyström ja Robert Renlund töissä Uivassa venenäyttelyssä.



hänellä oli pieni telakka Tvärminnes-sa, jossa huollettiin ja talvisäilytettiin sekä moottori- että purjeveneitä. Nyt laajenevaa toimintaa vetää Janne Petersson.

– Veneet ovat olleet kuvioissa lapsesta saakka, Robert Renlund kertoo. Isäni valmisti Finnark-veneitä ja isoäitini isä oli osakas kokkolalaisessa Röd-sö Båtvarvissa. Isäni myi aikanaan Finnark veneiden tehdasrakennuksen Nautorille ja siinä toimii nykyään Riskan puusepänverstas.

Vuonna 2018 Renlund aloitti välittäjänä Båtagentilla ja otti vastuulleen toiminnan Suomessa. Samalla muut hommat saivat jäädä, koska Båtagentilla on se periaate, että keskitytään tiukasti käytettyjen huviveneiden välitykseen ja niiden toimeksiantoihin.

– Painopisteemme on purjeveneiden välityksessä, Renlund sanoo. Siitä huolimatta, että viimeisen vuoden aikana painopiste on ollut purjeveneissä, pyrkimyksenä on, että noin 70 % toimeksiannoista koskee purjeveneitä, loput 30 % moottoriveneitä. Keskitymme välittämään veneitä, joiden koko mahtuu haarukkaan 20–65 jalkaan.

– Tänäään meillä on 137 venettä vä-

lityksessä, joista noin 60 % on purjeveneitä ja 40 % moottoriveneitä, hän jatkaa. Veneitä myymme miltei joka päivä, mieluiten sarjatuotantoveneitä ja merkkikohtaisesti Hallberg-Rassyt ja Bavariat menevät hyvin kaupaksi. Tunnettuja brändejä on helpompi myydä ja etenkin laatuveneet Orustin alueelta ovat suosittuja.

Heikon kruunun takia Ruotsista myytävistä veneistä yli 70 % menee Pohjois-Eurooppaan, esimerkiksi Saksaan ja Hollantiin. Suomesta noin 65 % veneistä menee ulkomaille. – Brexit-Britannia on hieman hankalampi, Renlund toteaa. Mutta myin kuitenkin sinne juuri Swanin.

Båtagent toimii franchising-periaatteella ja välittäjiä on nyt 18. Niistä 5 toimii Suomessa, 10 Ruotsissa ja 3 Tanskassa.

– Viimeisten kolmen vuoden aikana olemme myyneet noin 600 venettä myyntiarvoltaan 85 ja 90 miljoonan välillä, Robert Renlund päättää. Nyt on helpompi myydä kalliimpia veneitä ja vaikeampi korona-aikaisia moottoriveneitä. Ruotsalaiset ostajat tekevät yleensä ostopäätöksen ripeämmin kuin suomalaiset, jotka keskittyvät enemmän yksityiskohtiin.

News from Brussels

European Roadmap on End-of-Life Boats

The "Roadmap on the implementation of the circular economy for end-of-life boats" was launched by the European Commission and European Boating Industry (EBI) in March. It sets the stage to comprehensively solve the issue of end-of-life boats. Public and private stakeholders, including national authorities, industry, boaters, academia, and related industries came together in a Stakeholders' Group co-chaired by EBI and the European Commission to develop a comprehensive approach. It follows the successful dismantling and recycling schemes already set up in many European countries.

The industry, represented by EBI, commits to phasing out landfilling and energy recovery by 2030. It will expand the use of more sustainable recycling solutions in coordination with other composite use industries, such as wind energy. Moreover, it provides recommendations to be implemented, including on financing, dismantling, transport, recycling, research and innovation. It will be executed by political and private actors and be driven forward by a new EU Network on end-of-life boats, promoting action at EU level and better coordination of Member States. The full Roadmap can be found on the EBI website.

Legislative proposal to counter greenwashing

The Commission has proposed a new Directive with common criteria against greenwashing and misleading environmental claims. The aim is to encourage consumers to make truly greener choices by giving more clarity, stronger reassurance on environment-friendly products and services. Companies choosing to make a 'green claim' about their products or services, will have to respect minimum norms on how they substantiate these



Philip Easthill, EBI

claims and how they communicate them. EBI is closely following the file for the recreational boating industry. It closely aligns with EBI's various working lines on Life Cycle Assessment.

EBI granted observer status of Baltic Sea Convention

HELCOM, or the Helsinki Commission, is an intergovernmental organization that works to protect and conserve the marine environment of the Baltic Sea region. Its members include the nine coastal states and the European Union. HELCOM is relevant for the recreational boating sector as it provides joint policy approaches, guidance and recommendations on sustainable practices for boating activities in the Baltic Sea. EBI is now an observer member of the HELCOM Commission and its various Working Groups to represent the recreational boating industry.

EBI welcomes a new leadership team

EBI members gathered for their General Assembly at the end of June at the Jeanneau Yard in Les Herbiers, France and elected a new council. Robert Marx (BVWW/Germany) will serve as President for the next two years with Anne-Marie Brouweraerts (Nautibel/Belgium) as Vice President & Treasurer and Jean-Paul Chapeleau (FIN/France) as Vice President. Piero Formenti (Confindustria Nautica/Ita-

ly) will take the new position of Vice Chair. Jordi Carrasco (ANEN/Spain) and Miroslaw Hajdukiewicz (Polboat/Poland) join the council as new members.

New database of composites recycling solutions in Europe

EBI partner, the European Composite Industry Association (EuCIA), has published an overview of providers of composite recycling technologies in Europe. It is a very useful resource for companies active on the topic of boat recycling and end-of-life composite waste. The overview can be found [here](#).

It is free-of-charge and aims to facilitate access to organisations offering recycling services for composite materials and parts. It provides contact details, information about the technology and which type of fibres are accepted. The information provided has been supplied by the recyclers and EuCIA does not make any recommendations regarding the processes and services offered.

The data will be updated every six months with the next one in January 2024. For any recycling companies missing, please contact EBI.

About EBI

European Boating Industry - EBI represents the recreational boating and nautical tourism in-

dustry in Europe. EBI is made up of the national associations representing the recreational boating industry, in addition to several individual organisations as sustaining members. EBI's mission is to advance and represent a sustainable boating and nautical tourism industry #MadeInEurope. More information about EBI can be found on europeanboatingindustry.eu.





Pohjoismaiden suurin uiva venenäyttely

Järjestyksessä 45:s Uiva Flytande järjestettiin perinteisesti HSK:n kerhosatamassa Lautsaassa. Kesän vaihteleva sää jatkui myös elokuun lopulla mutta ei häirinyt hyvää tunnelmaa Vattuniemellä.

Teksti ja kuvat: Kari Wilén



Vuodesta 1978 asti järjestetty ja elokuusta 1988 asti Helsingfors Segelklubin kotisatamassa järjestetty Uiva Flytande -näyttely on kasvanut Pohjoismaiden suurimmaksi venealan kesätapahtumaksi. Näyttely oli kaikkien aikojen laajin, mukana oli yli 300 venettä ja maaosastoja 3000 neliön verran. Yli 150 yritystä esitteli tänä vuonna tuotteitaan ulkoilmanäyttelyssä. Kävijämäärä, runsaat 10 000 henkilöä, supistui hieman viime vuodesta, jolloin näyttely teki comebackin koronapandemian aiheuttaman tauon jälkeen.

- HSK:n yli kahden hehtaarin venesatamaan rakennettu messualue tarjosi kattavan valikoiman tarvikkei-

ta, varusteita ja palveluja veneilijöille, toteaa Finnboatin toimitusjohtaja Jarkko Pajusalo. Kuluttajien luottamus omaan talouteensa koetellaan inflaation, heikkenevien talousnustien ja Ukrainassa riehuvan sodan johdosta. Tämä tarkoittaa varovaisuutta ostopäätöksissä ja viime vuosia hitaampaa kaupankäyntiä.

- Veneitä myytiin kuitenkin Uivassa haastavasta markkinatilanteesta huolimatta, hän jatkaa. Eli uusien veneiden kauppa on hidastunut, muttei suinkaan pysähtynyt. Vakavasti liikkeellä olevat asiakkaat löysivät laitureille myös tänä vuonna. Maaosastoilta kauppa kävi useiden näytteilleasettajien mukaan kivasti.

Runsaasti uutuuksia

Ohjelmalavalla Venemestarin päätoimittaja Jan Sjölund esitteli Uivan uutuusveneitä ja hänen luettelonsa olikin varsin pitkä. Samalla kun pienveneiden kauppa on vilkkaiden koronavuosien jälkeen palannut omille raiteilleen käy suurempien matkaveneiden kauppa edelleen hyvin. Näistä Sjölund nosti esille esimerkiksi Sunseeker Manhattan 55:n ja Axopar 45 XC Cross Cabinin. Daycruiserin ja walkaroundin piirteitä yhdistävä Yamarin 80 DC sai Uivassa maailman ensiesittelynsä. Saxdor GT, uusi Silver Seahawk CCX sekä Suvi 43 ja Suvi 44 olivat muita merkittäviä uutuuksia. Sähkövenet kiinnostivat myös



yleisöä, ensiesittelyssä olivat Valkama Fish ja Picnic Cruiser, tuttu aikaisemmista näyttelyistä täyssähköinen Q30 ja suurin Greenline 40 Hybrid.

Purjeveneiden määrää on edelleen supistunut. Dehler 38 SQ nähtiin nyt myös oikeassa elementissään ja Scandi 42 oli palannut näyttelyyn Karibia-kierrokseltaan. Myös suuret Lagoon-katamaraanit kiinnostivat kävijöitä. Maailmanympärikisaan lähtevä yksinpurjehtija Ari Käsäkoski kertoi ohjelmalavalla valmisteluistaan ja esitteli Fuji-veneensä.

Vesijetti- ja flyboard-akrobaatit viihdyttivät jälleen yleisöä ja tällä kertaa frakkipukuiset kaverit olivat kutsuneet pari daamia mukaan tans-

seihin korkealla mastojen tasalla.

Kysyimme muutamalta näytteilleasettajalta heidän mielipiteitään näyttelystä pari viikkoa näyttelyn päättymisestä. Ohessa heidän mietteitään.

Petri Ääri

Valkama Watercraftsin Petri Ääri toteaa, että yritys oli tuotteen ensi kertaa mukana Uivassa. Mikkelissä toimiva yritys valmistaa liukuvia Valkama Picnic ja Valkama Fish täyssähkövenettä.



Petri Ääri/
Valkama Watercrafts

- Sähköveneily yleensä kiinnosti yleisöä, kysymyksiä esitettiin esimerkiksi kantamasta ja latauksesta. Moni halusi koeajolle ja kommentoi sen jälkeen, että olipa positiivinen yllätys kuinka hiljainen vene on ja kuinka tehokkaasti se liikkuu, Petri Ääri kertoo. Bisnes sujui hyvin, odotuksemme täyttyivät ja osa kävijöistä kertoi tulleensa varta vasten tutustumaan meidän tuotteisiimme.

Petri kertoo, että varsinaisia ennakotilauksia ei saatu mutta muutama vahvan ostajaehdokkaan kaupoja odotetaan syntyvän lähiviikkojen aikana. Valkaman osastolla oli ajoittain jopa ruuhkaa, vaikka lauantain sateinen sää varmaan hieman verotti



kävijämäärää. Syksy ja talvi näyttävätkin melko lupaavilta, sillä täyssähköveneissä kysynnän notkahdusta ei liene näköpiirissä.

Timo Salminen

YachtsAgentin Timo Salminen vastaa puhelimeen Ranskasta, jossa hän valmistele Lagoon 51:sen luovutuspurjehdusta etelän suuntaan, Biscayan yli. Uivassa hän on esitellyt Lagoon-katamaraneja jo parikymmentä vuotta ja nyt laiturissa olleet Lagoon 42 ja 50 keräsivät hyvin yleisöä. Lisäksi yrityksellä oli esillä useita alumiinirunkoisia Highfield-ribejä.



Timo Salminen/
YachtsAgent

– Meillä oli Lagooneihin ennakkovo-

varaussysteemi ja tutustumisajan varanneiden lisäksi veneisiin oli jonoksi asti tulijoita, Timo Salminen kertoo. Meillä on oma laituriverkko veneiden ja betoniponttoonin välissä, jolloin Lagooneihin tutustuvat katselijat eivät tuki kulkutietä. Neljä esittelijää avusti Uivassa vieraita.

Timo kertoo, että verrattuna edelliseen vuoteen yrityksen liikevaihto on kolminkertaistunut. – Olemme tänä vuonna myyneet neljä Lagoonia, heinäkuussa kaupaksi meni kaksi. Ihmiset ovat selkeästi oppineet arvostamaan katamaraanin suuria ja sosiaalisissa mielessä käytännöllisiä tiloja. Sen sijaan moottoriveneiden puolella on ollut nihkeämpää, vaikka olemmekyllä pystyneet parantamaan tilannetta viime vuoteen verrattuna. Myös Charter Management –ohjelmamme on menestynyt hyvin, Kroatiassa on jo kuuden veneen fliitti ja kolme uutta

venettä on tulossa sinne.

Salmisen mielestä sateinen lauantai varmasti tiputti kävijämäärää kaupan kannalta tärkeänä päivänä. Purjeveneitä soisi hänen mielestään myös olla enemmän Uivassa.

Topias Tarma

Topias Tarma kertoo, että hän oli edellisen kerran Uivassa Navy Blue Shopin kanssa 6–7 vuotta sitten, joten elokuun tapahtuma merkitsi melkein uutta



Topias Tarma/
Navy Blue Shop

tulemistakin yritykselle. Navy Blue Shop on perustettu vuonna 2008 jolloin ensimmäinen kivijalkamyymälä avattiin Lautasaassa Heikkiläntiellä. Vuonna 2021 myymälä muutti nykyiseen



osoitteeseen Veneentekijäntielle, aivan HSK:n naapuriin. Yrityksellä on myös myymälä Hangossa kävelykadun varrella ja se lisäksi kesällä Itäsatamassa on myyntikoju, joka palvelee vierasvenesatamaa käyttäviä veneilijöitä. Pop-up myymälöitä on kesäisin myös Kuhmoisen vierasvenesatamassa ja Uudessakaupungissa.

Yrityksen merihenkiset tuotteet suuntautuvat vapaa-aikaan, ja myymälöissä sekä verkkokaupassa on tarjolla sekä vaatteita, purjehduskenkiä ja muita laadukkaita asusteita.

- Myimme Uivassa tuotteitamme suoraan asiakkaille ja etenkin purjehduskenkien menekki oli hyvä, Topias Tarma toteaa. Kauppamme ovat auki ympäri vuoden, Hangon myymälä talvella kuitenkin vain viikonloppuisin, mutta valikoima siirtyy kengistä ja shortseista enemmän hieman raskaampiin asusteisiin kuten ulkoilu-

takkeihin ja neuleisiin. Brändimme ovat kuitenkin samat kesät ja talvet.

- Mielestäni näyttelyn järjestelyt toimivat hyvin ja telttapaikkojen sijoittelu oli ihan OK, hän jatkaa. Hyvää oli myös se, että ruokailumahdollisuuksia oli tarpeeksi ja aivan vieressä. Kävijöitä oli kuitenkin vähemmän kuin mitä odotimme, ilmeisesti koska sää ei loppua kohden ollut suotuinen. Lauantai piti olla paras myyntipäivämme, mutta osittain sateinen sää verotti näyttelyvieraiden määrää.

Fredrik Östman

Onnellinen mies vastaa puhelimeen Pietarsaareissa. Fredrik Östman oli toista kertaa Uivassa esittelemässä kaunista Nordwind 20 -puuvenettä, jonka hän on rakentanut Jakobstads Båtvarv -veistämöllä. Hänellä oli edellisellä kerralla saman mallinen puupursi näyttelyssä, ja sen hän myi

t a p a h t u m a n jälkeen. Tänä vuonna näyttelleasettajan tyytyväisyyteen oli hyvä syy; Nordwind meni kaupaksi jo näyttelyn aikana perjantai-iltana, kun ostajat olivat ensin koepurjehtineet sen. Veneen uusi kotisatama on Kivenlahdessa.

- Mielestäni saimme tänä vuonna enemmän julkisuutta ja ehkä senkin puolesta oli hyvä, että vene jäi pääkaupunkiseudulle, Fredrik Östman toteaa. Eniten kävijät kuitenkin kyselevät puuveneiden korjauksista ja entisöinnistä. Yksi pariskunta oli myös kiinnostunut suuremmasta purresta, joten ehkä sellainen tilaus tulee parin vuoden kuluttua.



Fredrik Östman/
Jakobstads Båtvarv



Jakobstads Båtvarv kaupungin vanhassa satamassa perustettiin vuonna 1904 ja on siten Östmanin mukaan Suomen vanhin vielä toiminnassa oleva puuveneveistämö. Yritys valmistaa erimallisia pienursia, mutta myös moottorivene on suunnitteilla.

- Talven aikana teemme pääasiassa puuveneiden entisöimis- ja ylläpitohommia, Fredrik kertoo. Niitä ovat esimerkiksi Hai-veneeseen ja moottoriveneeseen kunnostus, sekä erilaiset vakuutuskorjaukset. Kotkassa on myös eräs keskeneräiseksi jäänyt Hai-veneeseen uudisrakenne, nähtäväksi jää saameko sen projektinloppuun saattamisen.

Östman kiitteli näyttelyn järjestelyjä mutta totesi, että Norwindin paikka aivan ponttoonilaiturin tyvässä oli katselijoiden kannalta hieman hankala.

Vesa Saarinen

Mastervolt Finland Oy:n toimitusjohtaja Vesa Saarinen yritti kysyttäessä

muistella, montako kertaa hän on ollut Uivassa. Tarkka luku ei selvinnyt, mutta hän kertoi olleensa jo Valkosaarella kun Uiva järjestettiin NJK:n kotisatamassa. - Sananmukaisesti olen ollut mukana tapahtumissa joka vuosi, helmikuun sisämessuilla ainakin yli kolmekymmentä kertaa, joten perspektiiviä on, Saarinen toteaa.

Mastervolt on suuri integroitujen sähköjärjestelmien toimittaja ja asiakkaita ovat 90-prosenttisesti ajoneuvo-teollisuus, ja venevalmistajat iso osa tästä. - Huolehdimme siitä, että esimerkiksi Navicon laitteet saavat tarvitsemansa sähkön, alkaen akuista ja johdotuksien sekä kytkimien kautta. Uivan laitureilla esitellyistä veneistä yhdeksän kymmenestä oli varustettu meidän maasähköjärjestelmillämme,



Vesa Saarinen kertoo.

Tämänkertaisesta Uivasta Saari- nen totesi, että laituriliikenne oli hie- man rauhallisempaa kuin edellisenä vuonna. Tähän vaikuttaa varmasti taloudellinen tilanne ja sateinen ke- sä. Takana on kuitenkin pari hyvää vuotta.

- Kävijämäärä oli mielestäni kuitenkin riittävä, Saarinen jatkaa. Meidän toimintaan se ei suuresti vai- kuta, koska venevalmistajat ovat asi- akkaamme. Ja nimenomaan yli kah- deksanmetrisiä veneitä valmistavat veistämöt. Tähän segmenttiin talou- dellinen tilanne vaikuttaa vähemmän ja suurempien veneiden kauppa käy hyvin.

Hänen mielestä Uivan järjestelyt toimivat hyvin. Mutta yhden selkeän kehitysehdotuksen hän toi esille: kor- vattaisiin pienet teltaosastot yhdellä suurella, yhteisellä näyttelytelalla. Tämä selkeyttäisi Saari- sen mukaan kävijöiden navigointia messualueella.

KiMuRa-reitti toiminnassa:

Komposiittien kierrätys toimii Suomessa

KiMuRa-projekti selvitti teollisuuden komposiittijätteen reitin Klerrätetyksi ja MURskatuksi RAaka-aineeksi sementtiklinkkerin valmistusprosessissa. Itse projekti päättyi syyskuussa 2022 ja projektissa kehitetty KiMuRa-reitti on nyt suurin tie lujitemuovin kierrätykselle.

Teksti ja kuvat: Jarkko Pajusaloinen

Komposiittimateriaalijäte käytetään hyödyksi rinnakkaisprosessoinnin kautta valmistettaessa klinkkeriä ja siitä edelleen sementtejä. Lasikuitu kierrätetään sementtiklinkkerin raaka-aineeksi ja polymeerimatriisi tuottaa klinkkerin valmistuksessa tarvittavaa energiaa.

Projekti herätti myös venealan yritykset kehittämään omien jätteidensä lajittelua. Komposiittijätteet pitää kerätä muista erilleen niin, ettei mukana ole asiaankuulumattomia jakeita, jotka vaikeuttaisivat jätteen hyötykäyttöä. Esimerkiksi klooripitoiset ydinaineet eivät sovellu kierrätykseen. Yrityksissä jäte varastoidaan siten, ettei jätteen laatu kärsi esimerkiksi likaantumisen tai kastumisen vuoksi ja kuljetetaan Kuusakosken keräyspisteisiin. Kuusakoskella on 19 keräyspistettä ympäri Suomea ja murskaus tapahtuu keskitetysti Hyvinkäällä. Oikean murskaustavan löytäminen vei aikaa, mutta nyt se on löytynyt ja voidaan keskittyä murskauksen optimointiin. Murskauksen tehokkuus kasvaa merkittävästi Kuusakosken laitosinvestoinnin valmistuttua 2024.

Komposiittimurske viedään Finnsementin tehtaalle Lappeenrantaan, missä se prosessoidaan klinkkeriuunissa noin 1 450 asteessa. Murs-



Finnsementti Oy:n Lappeenrannan tehtaan SRF-laitos, jonne varastoidaan SRF (Solid Recovered Fuel).

keen sisältämä muovi palaa ja tuottaa energiaa, joka korvaa fossiilisia polttoaineita. Kuitu taas sulaa ja sen sisältämät mineraalit sitoutuvat sementin raaka-aineena käytettävään klinkkeriin, joten komposiitti hyödynnetään täysimääräisesti, eikä siitä jää tuhkaa, toisin kuin energiahyötykäytössä. Prosessissa jätemuovi korvaa fossiilista hiiltä ja petrokoksia sekä klinkkeriin yhdistyvä kuitu korvaa esimerkiksi piitä ja kalkkia.

Pidä Saaristo Siistinä ry ja Lounais-Suomen jätehuolto keräsivät kesällä 2022 lähes 100 käytöstä poistettua venettä, jotka toimitettiin Kuusakosken kautta kierrätykseen KiMuRa-reittillä. Tänä kesänä saaristosta on ilmoitettu lähes 40 venettä noudettavaksi kierrätykseen, joten kierrätysmäärissä voidaan hyvinkin päästä viime vuoden lukuihin myös 2023. Jotta pienveneidän kierrätys saataisiin Suomessa toimimaan laajemmin, tulisi kuntien ja paikallisten jätehuoltoyritysten aktoivoitua ja lähteä mukaan.

Venetehtaista materiaalia ovat jo toimittaneet AMT-Veneet, Baltic Yachts, Bella Veneet ja Terhitec, Finnboat toivoo, että mahdollisimman moni venetehtas lähtisi mukaan, jotta venevalmistuksen materiaalivirrat saataisiin kierrätykseen. Mukaan lähteminen on helppoa – ota yhteys Kuusakoski Oy:n liiketoiminnan kehityspäällikkö Anu Söderenaan (anu.soderena@kuusakoski.com), jonka kanssa voitte katsoa lähimmän ja kustannustehokkaimman vastaanottopisteen.

Lisätietoa komposiitin kierrätyksestä: <https://www.plastics.fi/kimura/>

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 klinkkerin raaka-aineisiin
- klinkkeri on yksi sementin raaka-aineista
- muovikomposiitti vähentää sementinvalmistuksen CO₂-päästöjä, kun korvataan fossiilisia polttoaineita
- jotta komposiittimateriaalia voidaan hyödyntää sementinvalmistuksessa, se ei saa sisältää suuria määriä klooriyhdisteitä
- hiilikuitu ei sovellu sementinvalmistuksen raaka-aineeksi kaikilla sementtitehtailla, mutta Finnsementin Lappeenrannan sementtitehtaalla pystytään käyttämään myös pieniä määriä hiilikuitua lasikuidun joukossa.

Eri propulsio- ja voimalinjatyyppien hyötysuhteet

Teksti: Markku Hentinen, www.marinementors.fi

Kohonnut ympäristötietoisuus ja polttoaineiden hinta ovat tuoneet veneisiin uusia propulsio- ja koneratkaisuja. Esim. sähkö- ja (bio)kaasumoottorien etuna on ainakin pelkän propulsioon osalta pienet tai olemattomat paikalliset päästöt ja hyvä hyötysuhde. Koko veneen kannalta tilanne ei aina ole yhtä edullinen. Tämä johtuu siitä, että esim. akut tai kaasusäiliöt tuovat veneeseen paljon lisää painoa ja tilavaatimuksia kuin perinteisten polttoaineiden tankit. Tämä johtaa suurempiin runkoihin, mikä yleensä tarkoittaa myös paksumpia materiaaleja ja mahdollisesti painavampia varusteita ja laitteita. Nämä lisäävät veneen kulkuvastusta, jolloin konetehoa täytyy kerrannaisvaikutuksena kasvattaa, jotta saavutettaisiin sama suorituskyky kuin perinteisillä ratkaisuilla.

Propulsiotyyppi ja koko voimalinjan optimointi veneen nopeusalueen, kuormituksen ja moottorin mukaisesti vaikuttavat suuresti siihen, miten tehokkaasti veneeseen varastoitu energia saadaan muunnettua eteenpäin vieväksi voimaksi. Seuraavassa on verrattu diesel- ja sähköpropulsiota. Jos tarkastellaan koko elinkaarta, täytyy mukaan ottaa käytettävän energian tuotantotavat, kuljetukset, koneiden varusteiden ja laitteiden valmistus, huolto, kierrätys ja romutus. Kokonaisuudessa tulisi myös ottaa huomioon infrastruktuuriin ja jakeiluun tarvittavat investoinnit ja muut panostukset. Seuraavassa elinkaari-aikaiset kustannukset ja päästöt on jätetty tarkastelun ulkopuolelle, mutta niistä on tulossa ICOMIAN kautta lisätietoa myöhemmin.

Propulsiohyötysuhteen komponentit

Varastoidun energian muuntaminen eteenpäin vieväksi voimaksi sisältää potkuripropulsiossa seuraavat komponentit:

- toimilaitte, joka tuottaa vääntömomenttia pyörivälle akselille
- apujärjestelmät varastoidun energian muuntamiseksi em. toimilaitteelle sopivaan muotoon
- vaihteisto, joka muuttaa akselin kierroslukua ja mahdollisesti suuntaa
- akselin tuenta ja laakerointi
- potkuri tai impelleri

Veneissä tyyppillinen vääntömomenttia tuottava toimilaitte on bensiiniä tai dieseliä polttava mäntämoottori, jonka hyötysuhde polttoaineen energiasältöön verrattuna on optimikuormituksella n. 25 % (ahtamaton bensiinimoottori) - 40 % (suuri dieselmoottori). Kaasumoottorien hyötysuhde on samaa suuruusluokkaa. Sen sijaan sähkömoottorien hyötysuhde on selvästi korkeampi, jopa yli 90 %. Sähkömoottorin etua vielä lisää se, että hyötysuhde pysyy hyvänä paljon laajemmalla kuormitus- ja kierroslukualueella kuin polttomoottorilla.

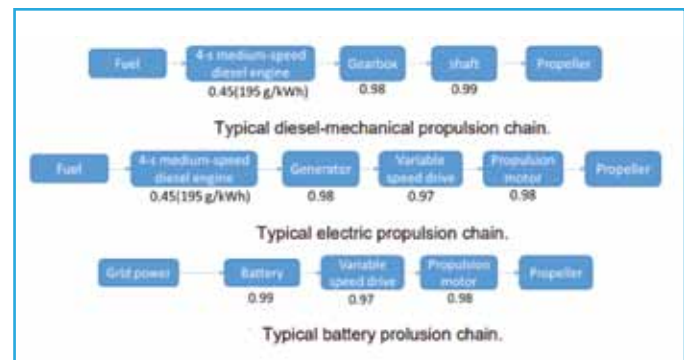
Apujärjestelmät sisältävät polttomoottoriasennuksissa polttoaineen syötön, jäähditys- ja sytytysjärjestelmän. Ne tarvitsevat energiaa 1-2 % kokonaistehosta. Sähkömoottoriasennuksissa häviö on usein pienempi. Akselin tuenta ja laakerointi vievät n. 1-2 % tehosta.

Vaihte tai vaihteisto aiheuttaa häviöitä, jotka ovat suuruusluokkaa 2-5 % kokonaistehosta. Sähkömoottoriasennuksissa häviö on usein pienempi. Akselin tuenta ja laakerointi vievät n. 1-2 % tehosta.

Potkurin hyötysuhde jää veneissä tyyppillisesti 50-60 prosenttiin, mikä johtuu mm. laajasta nopeusalueesta, suuresta kuormituksesta halkaisi-

jaan nähden, sekä nopeissa veneissä kavitaatiosta. Optimaalisen potkurin löytämistä vaikeuttaa sekin, että veneiden potkurit valitaan hyllypotkureista, eikä niitä suunnitella juuri ko. veneelle kuten laivoissa. Moottorin tyyppi ei periaatteessa vaikuta potkurin hyötysuhteeseen optimipisteessä, mutta sähkömoottorin antama suuri vääntömomentti laajalla kierroslukualueella voi helpottaa potkurin valintaa.

Kuvassa 1 on esitetty vertailu diesel-mekaanisen, diesel-sähköisen ja puhtaasti sähköisen voimalinjan hyötysuhteiden välillä, kun kyseessä on rahtilaiva rannikkokäytössä. Esitetyt hyötysuhteet ovat hyvin optimistisia veneasennuksiin verrattuna, mutta antavat kuvan suuruusluokista optimitilanteesta. Täyssähköisen akkupropulsioon kokonaisyhyötysuhteek-

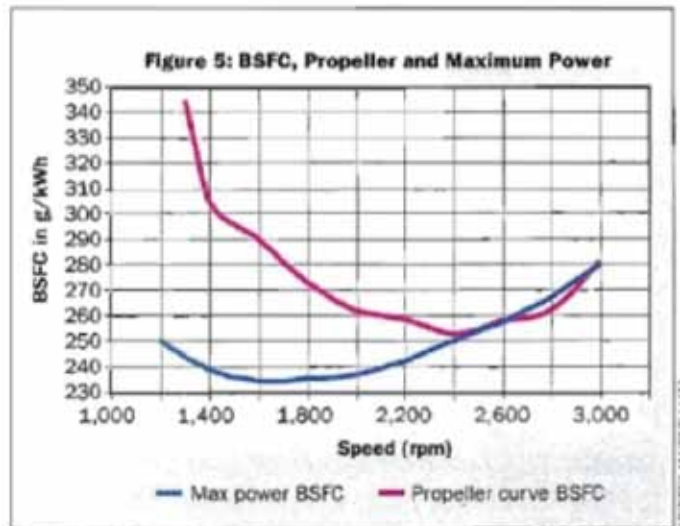
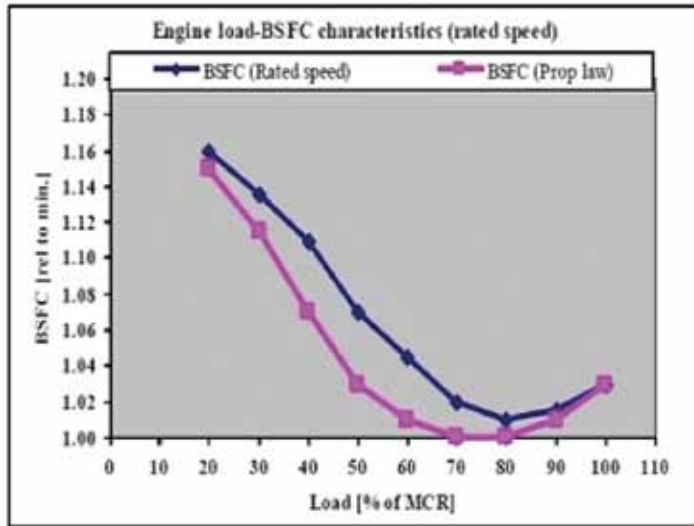


Kuva 1. Diesel-mekaanisen, diesel-sähköisen ja puhtaasti sähköisen voimalinjan hyötysuhteiden vertailu laivasovelluksessa [1]

sion saatu lähes 68 %, ja dieselille vastaavasti 31,4 %. Dieselsähköisen voimalinjan hyötysuhde on alhaisin, n. 28 %. Vertailussa on oletettu, että potkurin hyötysuhde on sama voimalinjasta riippumatta.

Hyötysuhde optimipisteessä ulkopuolella

Laivojen propulsio voidaan useimmiten optimoida tietyille lastitilanteelle ja nopeudelle, ja säätösiipipotkurin avulla mukaudutaan eri kuormitusti-



Kuva 2. Periaatekuva laivadieselin ominaiskulutuksesta kuormituksen funktiona [2], sekä esimerkki venedieselmoottorin ominaiskulutuksesta kierrosluvun funktiona täydellä teholla (sininen käyrä) ja potkurin ottamalla teholla (punainen viiva) [3]

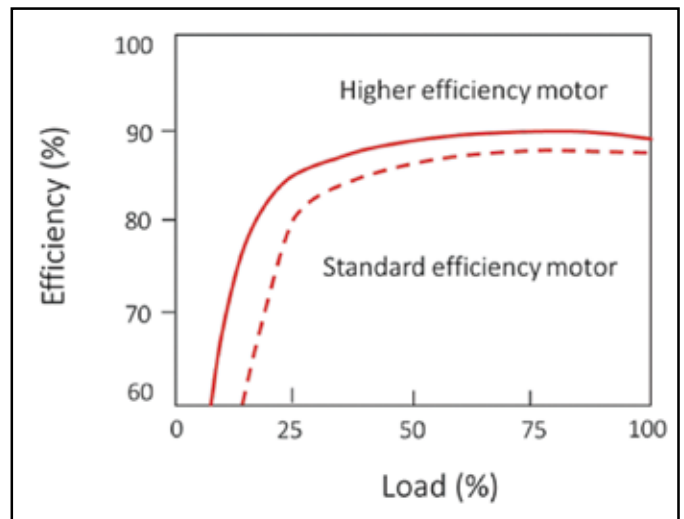
lanteisiin. Veneillä taas sekä nopeus että kuormitus vaihtelevat suuresti, eikä säätösiipipotkureita yleensä käytetä. Tämä tarkoittaa, että sekä potkuri että moottori toimivat suuren osan ajasta optimipisteensä ulkopuolella. Kuvassa 2 on esitetty laivadieselin suhteellinen ominaiskulutus eri kuormituksilla, ja erään venedieselin ominaiskulutus kierrosluvun funktiona sekä täydellä teholla että potkurin ottamalla teholla. Pienemmillä nopeuksilla veneen vastus ja siten potkurin kuormitus pienenevät, jolloin dieselmoottori käy osateholla. Tällöin sen hyötysuhde heikkenee ja ominaiskulutus nousee (punainen viiva). Sähkömoottori on tunteettomampi kuormituksen ja kierrosluvun vaihtelulle (kuva 3).

Vaikutukset painoon ja tilantarpeeseen

Monia koneasennuksen komponentteja voidaan jättää pois siirryttäessä täyssähköiseen propulsioon: polttoainetankkia, polttoainejärjestelmää, ilmanottoa ja pakoputkia ei tarvita, ja jäähdytysjärjestelmä ja vaihde, samoin kuin itse moottori, ovat todennäköisesti pienempiä ja kevyempiä kuin polttomoottorikäytössä. Akkujen selvästi heikompi energiatiheys johtaa kuitenkin huomattavasti suurempaan painoon ja tilavaatimukseen polttoainetankkeihin verrattuna. Lähteessä [1] on laskettu esimerkki pienehkön

rahtilaivan diesel- ja täyssähköisen propulsioon painosta ja tilavaatimuksesta, perustuen kuvan 1 mukaisiin hyötysuhteisiin ja akkujen energiatiheysiksi 200 Wh/kg ja 300 Wh/l. Jos aluksen suoritusarvot pidetään samana, painaa sähköpropulsioasennus 6,1 kertaa dieselasennukseen verran, ja tilavaatimus kasvaa 2,5 kertaiseksi. Näissä luvuissa ei vielä ole otettu huomioon alussa mainittuja kerrannaisvaikutuksia.

Edellä olevan perusteella sähköpropulsio ei näytä houkuttelevalta ainakaan nopeissa veneissä. Vertailua kuitenkin vaikeuttaa sähköpropulsioon muut edut: pieni melu- ja värähtelytaso, suuri vääntömomentti heti nollakierroksilta lähtien, ja vapaus sijoittaa akkuja hajautetusti veneen eri osiin. Kokonaishyötysuhteeseen vaikuttaa myös ns. hotellikuorman osuus koko energiantarpeesta. Mitä vähemmän polttomoottoria ajetaan sen optimialueella, sitä kiinnostavammaksi sähköpropulsio tulee. Lisäksi voidaan kysyä, miten pitkät toimintasäde oike-



Kuva 3. Hyötysuhteen ja kuormituksen välinen riippuvuus 7,5 kW:n standardi ja korkean hyötysuhteen moottorille. [4]

astaan tarvitaan, ja mikä on riittävä nopeus mihinkin käyttöön?

Lähteet:

1. Peng Wu, Richard Bucknall: Marine propulsion using battery power. https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1528988/1/Wu_Marine%20propulsion%20using%20battery%20power_full%20paper_final.pdf
2. Load management for main engine, auxiliary engine & electrical loads - shipboard energy efficiency measures. Ships business, <http://ships-business.com/engine-load-management.html>
3. Nigel Calder: Hybrid marine power. Professional Boatbuilder, Aug/Sep 2007
4. Energiatohokkaat moottorikäytöt. Motiva, https://www.motiva.fi/files/7807/Energiatohokas_moottorijarjestelma_KOULUTUSAINIESTO.pdf

Kivenlahden Marinan laajennus

Kivenlahden Marina sijaitsee Kivenlahden vene-satamassa Espoossa. Liikenneyhteydet ovat hyvät sekä maitse, että meritse. Kiinteistössä toimivat Tekno-Marine Oy, Espoon Vene- ja Moottorihuolto ja Kivenlahden Venekerho. Kivenlahden Marinaan on suunniteltu laajennus, joka toteutetaan rakentamalla lisärakennus veneiden korjauksia ja moottoreiden ym. tekniikan asennuksia varten.

Tämän laajennuksen ja Kivenlahden Marinan jatkokehitykseen etsitään partneria, joka on kiinnostunut osallistumaan projektin toteutukseen ja tulevaan toimintaan. Yhteydenotot: Rauno Kurki-Suonio, Tekno-Marine Oy rauno@tekno-marine.fi

Seldén täydentää rullalaakeroitujen plokien tarjontaa



Uutta tarjonnassa ovat 100 ja 130 mm kehrän halkaisijaltaan olevat RBB 100 ja RBB 130 plokkit. Plokkit ovat joko single plokkeja tai "stand-up" eli seisovia plokkeja. Seldénin rullalaakeriplokkit minimoivat kitkan aktiivisissa säädöissä ja ovat siten ihanteelliset ison skuutin, barduunoitten ja myötätuulipurjeiden säätöihin. RBB plokien sivut ja kehrät ovat konetyöstettyä eloksoitua alumiinia, sauvalaakerit ovat Torlonista kuten siivittäistukea varten olevat kuulalaakerit. Koko sarja kattaa nyt 60 mm – 130 mm:iin.



Mursu 715

Vääksyn Konepiste laajentaa toimintaansa

Päijät-Hämeeseen syntyy Suomen suurin vene- ja konekaupan palvelukeskitys, kun Suomen suurimpiin vene- ja konekauppoihin kuuluva Vääksyn Konepiste laajentaa toimintaansa ja siirtyy vuoden loppupuolella uusiin tiloihin. Käyttöön tulee kaikkiaan lähes 5000 neliötä hallitilaa uusille ja käytetyille veneille, mönkijöille ja moottorikelkoille.

Porilainen Brand ID laajentaa Yhdysvaltoihin

Brand ID käynnistää venekansituotteiden ja teknologisten laitteiden etupaneelien valmistuksen Yhdysvalloissa. Toimintaa varten on perustettu tytäryhtiö Brand ID & Smartdeck USA Inc. Tuotanto käynnistetään aluksi täysin suomalaisin voimin. Yhdysvalloissa tullaan valmistamaan teollisuuden tuotemerkintöjä, teollisten tuotteiden polykarbonaattipaneelita kansainvälisille teknologiayrityksille sekä synteettisistä raaka-aineista Smartdeck-venekansituotteita. Lisätietoja: <https://www.brandid.fi/>

Mursu 715 – vaihtoehtoja rajattomasti

SILACRAFT lanseerasi Uiva Flytande 2023 venenäyttelyssä hybridirunkoisen ja muokattavan monikäyttöveneen, Mursu 715, joka voidaan räätälöidä täysin asiakkaan tarpeiden mukaisesti. Vene voidaan rakentaa avoversioisena, keularampillisena, ajohytillisenä, työ- tai huvikäyttöön joko yhdellä tai kahdella perämoottorilla tai sisäperämoottorilla. Lisätietoja www.silacraft.fi

Helppoutta kumiveneen hoitoon

WendaShop on aloittanut kumiveneiden hoitotestin maahantuonnin. Hoitotestillä saadaan palautettua alkuperäinen väri ja vanhasta kumiveneestä kuin uusi. Kolmen stepin systeemi soveltuu niin hypalon- kuin PVC-kumiveneille. Viimeisenä vaiheena on suojakerros, joka suojaa UV-säteiltä, suolalta ja lialta, tämä vaihe sopii erinomaisesti myös uusiin kumiveneisiin. WendaShopista saa myös hypalonia ja liimaa korjauksiin. Lisätietoja: www.wendashop.fi, myynti@wendashop.fi, puh. 02-2351333.



Vähäpäästöisemmät RecycAl-tuotteet nyt Alumecolta

Käytetyn alumiinin uudelleen sulattaminen uudeksi materiaaliksi vaatii vain 5 % energiaa verrattuna uuden alumiinin tuottamiseen raaka-aineesta. Näin ollen myös hiilidioksidipäästöt vähenevät. RecycAl-tuotteiden tapauksessa hiilidioksidipäästöt ovat alle 2,20 kg CO2/kg alumiinikiloa kohti ja RecycAl-tuotteissa hyödynnetään alumiinimurun korkeaa kierrätys-

astetta. Alumiinia voidaan kierrättää lähes loputtomasti ja materiaalihäviö on hyvin vähäinen, toisin kuin muissa materiaalityypeissä. RecycAl-tuotteita on saatavilla kulmaprofiileina, neliöputkina sekä pyörötankoina – suoraan Alumeco Oy:n Turun varastolta. Lisätietoja: <https://www.alumeco.fi/>



Yamarin 80 DC

Uusi Yamarin 80 DC yhdistää pohjoismaisen käytännöllisyyden välimerelliseen veneily-kulttuuriin

Ensiesiintymisensä Helsingin Uivassa venenäytelyssä tehnyt, ja siellä loistavan vastaanoton saanut Yamarin 80 DC eroaa tyypillisistä pohjoismaisista daycruiseista erityisesti keulakanneltaan, jossa kulku suojaamaan matkustamiseen tapahtuu paapuurin laidalla, kanteen upotetun kulkuväylän kautta.

Yamarin Q -älynäyttö on kiinteä osa venettä, samoin Yamahan F300 V6-perämoottori. Vakiovarusteena on yksi 16" Q-näyttö elektronisilla Navionics-kartoilla, lisävarusteena näytön saa tuplattua. Lisätietoja veneestä ja jälleenmyyjät: <https://yamarin.com/fi/mallisto/yamarin-80-dc>

Foilaava Baltic

Baltic Yachts laski heinäkuun keskivaiheella vesille äärimmäisen kevyen Baltic 111 Raven –purren sen yhden pisteen nostolenkkiä käyttäen. Silloin veneessä ei vielä ollut T-muotoisia hydrofoileja ja niiden tukivarsia. Syyskuun alussa 34-metrinen superjahti Raven laskettiin uudestaan veteen koepurjehduksia varten. Purjehdustiimiä johtaa suomalaisillekin tuttu ruotsalainen avomeri- ja valtameripurjehtija Klabbe Nylöf ja viiden hengen ydinmiehistön kippiari on Damien Durchon, joka on purjehtinut mm. supermaksilla Comanche.

Purren on suunnitellut espanjalainen toimisto Botin Partners, mutta ulkoisesta ja sisätilojen muotoilusta vastaa palkittu

suomalainen Jarkko Jämsén. Rakenteellisen lujuussuunnittelun on tehnyt uusiseelantilainen PURE Design. Vene painaa 55 tonnia, josta 9300 kg muodostuu painolastista. Köli on kiinteä mutta rungossa on vesipainolastitankit, joilla vakautetaan vene purjehtiessa kun foilit eivät ole käytössä. Rungossa on pitkä laitataite ja veneessä on kaksi peräsintä. Purjehtiessa perä on vedessä mutta pituussuuntaista asentoa voidaan säätää trimmievillä. Propulsio toimii dieselsähköisesti ja veneessä on Southern Sparsin takila ja North 3DL –purjeet.

T-foilit, saman tapaiset kuin America's Cup –veneissä, toimivat hydraulisesti ja ne on jättöreunoissa varustettu trimmievillä. Ne kantavat 60 % veneen uppoumasta kun se purjehtii hyvää vauhtia.

Jämsén sanoo, että sisustuksen toteutuksessa osa veneen rakenteista ovat pelkistettyinä muotoilun komponentteja. Matkustamo on muotoiltu "linnunpesäksi" ja sen saa peitettyä kiinteällä suojakuomulla.



Baltic 111 Raven





Veneily · Matkailu · Vapaa-aika

KALLAVESJ'



Kuopio-hallissa 5.-7.4.2024

pe 11-18 | la 10-18 | su 10-16

Kallavesj'-messut on Kuopion Pursiseuran vuosittain järjestämä veneilyn, matkailun ja vapaa-aajan suur tapahtuma.



Tapahtumaa on järjestetty jo vuodesta 1964 lähtien ja siitä on muodostunut vuosien saatossa varma kevään merkki, joka kokoaa tuhansia kävijöitä tutustumaan näytteilleasettajien monipuoliseen tarjontaan ja tekemään hankintoja.



Yleisöllä on tapahtumaan ilmainen sisäänpääsy.

Tervetuloa näkemään ja tekemään kauppaa Kallavesj' 2024 -messuille!

Kallavesj' 2023 -messuilla vieraili yli 15 000 kävijää ja näytteilleasettajia oli lähes 100.

Näyttelypaikat ovat nyt myynnissä - hyödynnä nopean varaajan etu!

Hinta 31.10.2023 asti:

2 x 2 m.....	256 €
3 x 3 m.....	468 €
6 x 3 m.....	864 €
6 x 6 m.....	1 584 €
9 x 6 m.....	2 160 €
12 x 6 m.....	2 592 €
Muu koko.....	kysy tarjous

Hinta 1.11.-31.12.2023:

2 x 2 m.....	288 €
3 x 3 m.....	527 €
6 x 3 m.....	972 €
6 x 6 m.....	1 782 €
9 x 6 m.....	2 430 €
12 x 6 m.....	2 916 €
Muu koko.....	kysy tarjous

Hinta 1.1.2024 alkaen:

2 x 2 m.....	320 €
3 x 3 m.....	585 €
6 x 3 m.....	1 080 €
6 x 6 m.....	1 980 €
9 x 6 m.....	2 700 €
12 x 6 m.....	3 240 €
Muu koko.....	kysy tarjous

Sähköliittymä 80 / 120 €. Hintoihin lisätään alv 24 %.

Lue lisää ja varaa paikkasi: www.kallavesj.fi/naytteilleasettajille



Kallavesj' 2024 järjestäjä:

Kuopion Pursiseura ry
Vesitie 17, 70460 Kuopio

puh. 040 760 3446
kuops@kuopionpursiseura.fi

www.kallavesj.fi
www.facebook.com/Kallavesj

KANSAINVÄLINEN LEHDISTÖSEURANTA TAMMIKUU –ELOKUU 2023 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
Motor Boot/Saksa	8/2023	XO-Boats mit Cox-Außenborder; XO EXPLR 9; lyhyt vene-esittely	27
Motor Boot/Saksa	8/2023	Neue Targa 41 in der Entwicklung; Targa 41; lyhyt vene-esittely	26
Praktiskt Båtägande/Ruotsi	8/2023	Smidiga finska hajar; Silver Shark BRX & CCX; pitkä vene-esittely	26—28
Bootshandel Skipper/Saksa	8/2023	Sowas von praktisch; Quarken 27 Cabin; pitkä vene-esittely	46—51
Bootshandel Skipper/Saksa	8/2023	Elektrisch auf dem Wasser; Q-Yachts Q 30; lyhyt vene-esittely	27
Bootshandel Skipper/Saksa	7/2023	Leicht und Stark; Silver Shark CCX; pitkä vene-esittely	32—37
Bootshandel Skipper/Saksa	7/2023	Neue Boote: Silver Puma BRZ; lyhyt vene-esittely	23
Bootshandel Skipper/Saksa	7/2023	Neue Boote: Saxdor 400 GTO; lyhyt vene-esittely	22
Bootshandel Skipper/Saksa	7/2023	Neue Boote: Quarken 27 Cabin; lyhyt vene-esittely	20
Bootshandel Skipper/Saksa	7/2023	Neue Boote: Finnmaster T9 ST, Grandezza 30 CA; lyhyt vene-esittely	19
Motor Boot/Saksa	6/2023	Fixer Finne zum fischen; Saxdor 200; lyhyt vene-esittely	28
Motor Boot/Saksa	6/2023	Auf die finnische Art; Terhi 450 Sloep; pitkä vene-esittely	14—17
Praktiskt Båtägande/Ruotsi	6/2023	Yamarins senaste sexmetrare; Yamarin 59 SC; lyhyt vene-esittely	10
Båtshandel Skipper/Saksa	6/2023	Neue Boote: Yamarin 67 DC; lyhyt vene-esittely	25
Båtshandel Skipper/Saksa	6/2023	Neue Boote: Aquador 300 HT; lyhyt vene-esittely	21
Båtliv/Ruotsi	4/2023	Flaggskepp med prestenda; AMT 240 DC; lyhyt vene-esittely	25
Båtliv/Ruotsi	4/2023	Yamarin med sidokonsol; Yamarin 59 SC; lyhyt vene-esittely	20
Praktiskt Båtägande/Ruotsi	4/2023	Smarta små systrar; AMT 190 BR & RF; pitkä vene-esittely	14—20
Motorboot/Saksa	4/2023	Multitool fürs Abenteuer; Axopar 45 Cross Cabin; pitkä vene-esittely	18—23
Båtmagasinet/Norja	4/2023	Hva slags båt skal jeg velge?; AMT 190R, Terhi 475 BR, Targa 32; lyhyt vene-esittely	66—67
Båtmagasinet/Norja	4/2023	Hva slags båt skal jeg velge?; Grandezza 340C, AMT 190HT; lyhyt vene-esittely	64
Båtmagasinet/Norja	4/2023	Det smarte førstegangervalget; Bella 550 BR; pitkä vene-esittely	18—24
Soundings/USA	3/2023	Breakout Boats; Axopar 45 XC; lyhyt vene-esittely	58
Motorboot/Saksa	3/2023	Finn for fun – Neue Yamarin 59 BR; Yamarin 59 BR; lyhyt vene-esittely	40
Båtmagasinet/Norja	3/2023	En kompromissløs transportbåt; Buster Magnum Cabin; pitkä vene-esittely	18—22
Båtliv/Ruotsi	3/2023	Bella 550 BR – välutrustad och bränslesnål; Bella 550 BR; lyhyt vene-esittely	44
Båtliv/Ruotsi	1/2023	Ny roddbåtsmodell från Finland – Terhi 390; lyhyt vene-esittely	26
Båtliv/Ruotsi	1/2023	Bättre komfort vinnade koncept – Yamarin 67 DC; pitkä vene-esittely	38—41



QUARKEN 27 CABIN



XO EXPLR 9

LEDAREN



Båtarna åker, utvecklas och återanvänds

En livlig båtsommar lider mot sitt slut och mången riktar sina blickar mot höstseglatserna, vilka kräver mera av båtfolket, båtarna och utrustningen än utfärderna till sjöss i sommarvädret. Coronaåren för-

de med sig ett rekordantal nya båtfarare och i år hade vi glädjen att se, att även svenskarna har hittat tillbaka till Finlands skärgård.

Världen har dock åtminstone momentant igen förändrats och konsumenternas tilltro till sin egen ekonomis framtid prövas av inflationen, räntenivåns stegring, försvagade ekonomiska prognoser och av kriget som härjar i Ukraina. Detta betyder försiktighet vid köpbeslut och en långsammare handel än under de senaste åren. Handeln med andrahandsbåtar har dock gått betydligt livligare än med nya och båtlivet har inte förlorat sin popularitet, även om konkurrensen om människornas fritid igen har blivit skarpare då resor till utlandet åter blivit möjliga.

Båtlivet utvecklas och även företagen i båtbranschen svarar på den förändrade efterfrågan. Den hållbara utvecklingen är fortfarande de flesta båtfares val och för denna efterfrågan växer utbudet snabbt. Det är därför inget under, att man på Helsingfors Flytande såg ett rekordantal propulsionsalternativ. Likaså såg man på Flytande ett rekordantal båtar och landmontrar, vilka erbjöd mycket sevärt och många köpalternativ på alla budgetnivåer. Vädret beskattade i viss mån besökarantalet, men evenemanget försvarar sin plats som den största flytande båtutställningen i Norden, tack till alla utställare. Vi måste tillsamman fortsätta att arbeta för att allt större folkgrupper blir medvetna om ett så fint sommarevenemang.

Återvinningen av båtar och plastkomponenter har från ett process skede utvecklats till en process. Som ett resultat av KiMuRa-projektet finns det en direkt linje för återvinning av plastkomposit från Kuusakoski till Finnsement. Nu har också ur bruk tagna småbåtar återvunnits via samma rutt som båtfabrikernas glasfiberavfall, tack vare Håll Skärgården Ren rf och Sydvästra Finlands Avfallsservice. Återvinningen av småbåtar kräver även en aktivering av andra regionala avfallsföretag och kommuner. Nu blir för många båtvrak energiråvara eller auktioneras ut till konsumenter, som inte vet hur osäkra speciellt gamla roddbåtar är. Miljöministeriet låter som bäst göra en undersökning, som har som mål att klargöra hur stort det verkliga antalet ur bruk tagna båtar i Finland är. Båtbranschen deltar i informationsinsamlandet och vi väntar med intresse på att undersökningen skall bli klar ännu detta år. Återvinningen av båtar har efter en lång paus igen kommit igång i Finland i samarbete med olika plastkomponentaktörer och vi har alla möjligheter att få återvinningen att fungera även på lång sikt.

Trygga höstseglatser!

FÖRENINGSNYTT

Nya medlemsföretag

Båtbranschens handlare och Komponentleverantörer rf:s styrelse har som medlemmar godkänt följande företag: Oy Finnpeite Trading Ab, Saxdor Yachts Oy samt Oy Strömsholm Ab. Båtbranschens Varvs- och serviceförening rf:s styrelse har antagit Oy Kotka Yacht Store Ltd som medlem. Finlands Båtindustriförening rf:s styrelse har godkänt följande företag som medlemmar: TL Marine Oy, Neilos VLR Oy samt TM Company.

Förbundets höstmötesdagar 2–3.11 i Åbo

Höstmötesdagarna arrangeras som traditionellt i november och som mötesplats fungerar Ruissalo Spa & Hotel, där de stadgeenliga möten hålls och där vi inkvarterar oss. På torsdagen avnjuts supén på Åbo slott i Drottningens sal. Fredag förmiddag finns det traditionella företagsbesöket på agendan, destinationen klarnar senare. Varmt välkomna!

METS 2023

METS-mässan arrangeras i Amsterdam 15–17.11.2023, exceptionellt från onsdag till fredag. I den traditionella Finland-paviljongen deltar förutom Finnboat tolv medlemsföretag samt ett annat företag (se sid. 4). Finnboat arrangerar i paviljongen det sedvanliga happy hour –evenemanget torsdagen den 16.11, till vilket man inbjuder bl.a. internationella journalister, representanter för intressegrupper samt paviljongföretagens inbjudna gäster.



boot Düsseldorf

Båt- och båtsportsmässan boot 24 arrangeras i Düsseldorf 20–28.1.2024 och i hall fyra tillför förutom Finnboat tio medlemsföretag en stark Finland-exponering (se sid. 4). Av våra medlemsföretag deltar också för första gången Remoran Oy, vars monter finns i hall tio för motorer och utrustning. Också här arrangerar Finnboat ett välkomstillfälle.

PYSÄYTTÄMÄTÖN IKONI

DEFENDER



NYT SAATAVILLA KEVYT MAASTOKUORMA-AUTONA

Defender 130 on aiempia malleja tilavampi ja entistä muuntautumiskykyisempi. Minne tahansa seikkailusi suuntautuvatkaan, urbaaniin viidakkoon tai aiemmin kulkemattomille poluille, oikealla varustepaketilla olet valmis kohtaamaan kaikki haasteet. Defender on luotu suuriin tekoihin, joten matkasi on valmis alkamaan. Lue lisää: www.landrover.fi



LUE LISÄÄ

Defender 130 D250 MHEV SE kevyt maastokuorma-auto alkaen 94 700,00 € + toimituskulut 600,00 € (arvioitu autovero 0 €). CO₂-päästöt 235 g/km, EU-kulutus yhdistetty 8,8-9,3 l/100km. Annetut arvot on laskettu valmistajan ilmoittamista testituloksista. Kuvan auto erikoisvarustein. Pidätämme oikeudet hinnanmuutoksiin.



VENE  **BÅT**

Helsingin
Messukeskus

9.–18.2.2024

**Laita päivät
kalenteriin.**

venemessut.fi
facebook.com/venemessut
[#venemessut](https://twitter.com/venemessut)


**finn
boat**

/MESSUKESKUS