



Lobster-henkeä ovat korkea keulakansi ja suuri avotila, jota katon lippa suojaa ajoviimalta.

Ensisilmäyksellä Cathay 39 ei tuo mieleen suomalaista venettä. Linjoissa on vierautta, olemus tyylikkyudessaan on jotenkin välimerellinen, ja koko on varsin suuri kotimaiseksi moottoriveneeksi.

Suomessa vene kuitenkin on syntynyt, Pernajassa tarkalleen ottaen. Sinne perustettiin reilu vuosi sitten uusi veistämö, Cathay Yachts, joka kaikessa hiljaisuudessa on veneen rakentanut. Vesille se saatiin heinäkuussa 2009, ja siitä lähtien veneellä on ajettu käytännön testiajtoa pitkin, poikin Suomenlahtea.

Kyseessä on vasta ensimmäinen yksilö, siis pitkälti koemalli. Hanke on niin erikoinen, että siitä on syytä vilkaista tarkemmin jo tässä vaiheessa. Vastaavan veneen valmistajia kun ei löydy ihan lähinaapuristakaan.

■ TEKSTI JA KUVAT PASI NUUTINEN

ELEGANTTI ESIKOINEN

Cathay Yachts on uusi kotimainen veistämö, jonka esikoisvene on kesän ajan liikkunut testiajossa Suomenlahden vesillä. Sekä vene että veistämön näkemykset sisältävät joukon tuoreita, kiinnostavia ajatuksia.



Lobstereista mallia

Cathayn isä ja veistämön omistaja on Antti Alestalo. Hän kertoo veneen idean muhineen mielessä jo hyvinkin vuosikymmenen verran.

– Kaipasin tilavaa ja tukevaa matkavenettä 4–6 henkilölle, Alestalo muistelee.

Katse suuntautui merta edemmäs, ja miellyttäviä malleja vaikutti löytyvän lobster-tyylisistä veneistä.

Tyylisuunta on nimetty Poh-

jois-Amerikan itärannikolla hummerinkalastuksessa käytettyjen veneiden mukaan. Niiden apajapaikat ovat avoimen Atlantin reunan matalikoilla, ja veneet ovat työn mukaisia.

Avotila on suuri pyydysten käsittelyä varten, ajohyttiin ja sa-

lonkiin mahtuu koko miehistö suojaan pahalta säältä. Merikelpoisuus on tärkeä tekijä, sillä vaikka huonolla säällä ei pyyntiin lähdetä, sellaisessa pitää pystyä turvallisesti palaamaan kotisatamaan.

Lobsterit toki muuttuivat, kun





Salonki on suuri ja näkyvyys vapaa kaikkiin suuntiin. Pöytä laskeutuu niin, että sohvaryhmästä saa parivuoteen yövieraille.

niitä ryhdyttiin rakentamaan huvikäyttöön. Lastiruumat ja syvät pilssit pienenevät. Uppoumarunko muuttui V-pohjaksi ja koneet kasvoivat, jotta matkavauhti saatiin korkeammaksi. Sisustus koki perinpohjaisimman muutoksen karusta työtilasta viihtyisäksi loma-asunnoksi. Vaihtoehtoja oli helppo sijoittaa, kun tilaa riitti.

Viime vuosina lobster-tyylisten huviveneiden suosio on ollut voimakkaassa kasvussa Välimeren maissa, etenkin Italiassa.

Korkeat sisätilat

Ulkoisesti lobster-henki näkyy veneen linjoissa. Ne ovat pääosin Alestalon omaa käsialaa, vaikka viime silauksen onkin antanut Kamu Stråhlmann, yksi maan tunnetuimmista venesuunnittelijoista.

Korkea, lähes pysty keula on ehtaa lobsteria. Parras jatkuu pitkälle korkeana ja laskee loivasti kohti perää. Juuri keulan korkeuden ansiosta kajuuttarakenteet näyttävät suhteellisen matalilta, vaikka sisällä on kauttaaltaan hyvinkin reilu seisomakorkeus. Sa-



moin katteen lipa avotilan ylle on toteutettu perinteen mukaan kaartuvien kannakkeiden.

Tyylikkyyttä auttaa puhtaslinjaisuus. Musta runkoväri sopii veneeseen hyvin, sitä vasten valkoisen ja puun yhdistelmä saa ajohytin näyttämään lähes painottomalta. Viivoja eivät riko edes kaiteet, sillä niitä on vain tarttumakavoina hytin katolla.

– Oikeastaan vain kerran on tullut tilanne, jossa olisin kaivan-

nut kannelle kaiteita, Alestalo sanoo.

– Silloin keulan ankkurivinski jumitti, ja sitä piti mennä selvittämään aallokkoisessa paikassa.

Silti näillä näkymin tuotantoversioon on tulossa kaiteet ainakin osalle sivukantaa.

Vetolaite voitti akselin

Avotila on suuri. Kalustuksena on

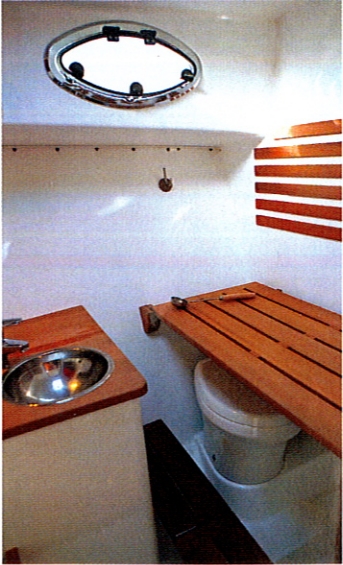
vain penkit etu- ja takalaidoilla, joten selkeämmäksi ei enää juuri pääse. Uimatasolle kuljetaan reilun kokoisesta ovesta.

Myös taakse tullaan asentamaan ankkurivinski, mutta sen sijainti on vielä hiukan hakusessa. Ilmeisin kohta vasemmalla takakannen alla joutunee nimittäin generaattorin asemapaikaksi. Se on nyt kajuutan takimaisen penkin alla, mutta sieltä se siirretään melun kannalta viisaasti kauemmas oleskelutiloista.

Keskellä avotilaa on luukku suureen ruumaan. Sinne mahtuu kunnioitettava määrä varusteita ja tarvikkeita. Lisää säilytystilaa on etumaisen penkin alla, mutta laidat partaiden alla on pyhitetty köysikoukuille sekä keksille ja muille pitkille tarvikkeille.

Takimaisen penkin selkänojaan on upotettu lokero fendareille, mutta itse penkki nousee ylös konetilan luukkuna. Moottori on Volvo Pentan D6, jonka 370 hevosvoimaa potkii vettä Duopropin kautta.

Periaatteessa moottorin voisi sijoittaa edemmäksi ja käyttää akselivetoa, mikä olisi lobster-tyyliä



Umpisuomalainen sovellus on pikkukiuas ja kääntölauteet, joilla toiletti muuttuu saunaksi.

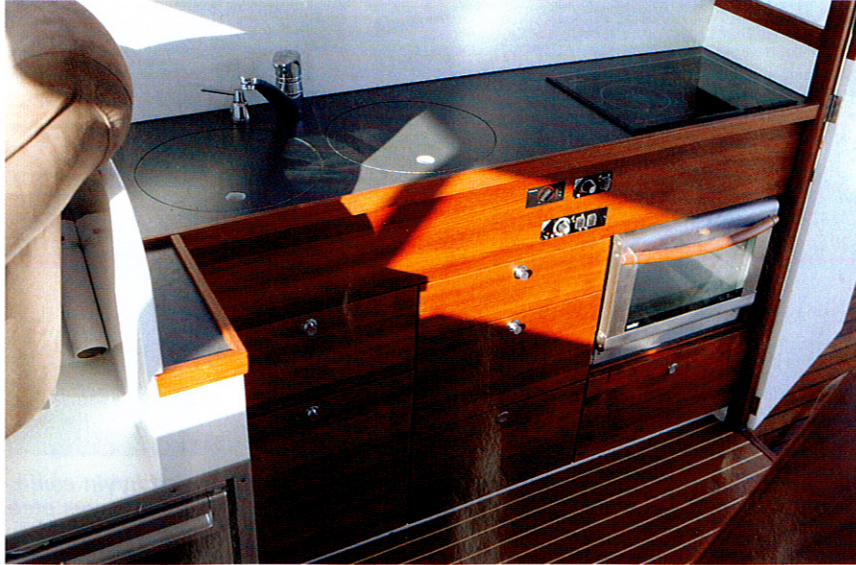
paremmin noudattava tapa. Ales-talo kuitenkin tunnustautuu heti vetolaitteiden kannattajaksi.

– Hyötysuhde ja käsiteltävyys on näissä niin monta kertaa todettu akselivetoa paremmaksi, hän toteaa.

Satamamanöövereitä helpot-tamaan on pitkässä veneessä myös paikallaan keulapotkuri.



Keulakajuutassa on parivuoteen lisäksi nojatuoli ja reilu vaatekaappi. Seinien karneeraus viimeistelee tunnelman.



Pentteri on kompakti. Työtaso on niukasti, mutta säilytystilaa on lisää sohvaryh-män päädyn vetolaatikoissa.



Käytännössä koko tila keski-linjasta vasemmalle on pyhitet-ty sohvaryhmälle. Pöytäsen sen keskellä on laskettavissa alas tila-päiseksi vieraspediksi.

Salongin etuosasta laskeudu-taan varsinaisiin makuutiloihin. Keulassa on päähytti, varustet-tuna parivuoteella, nojatuolilla ja vaatekaapilla. Seiniä peittää tiikki-karneeraus, mikä nostaa tunnel-maa pari pykälää elegantimmaksi kangasverhouksiin nähden.

Vasemmalla on toinen makuu-hytti. Siellä punkat ovat kahdessa tasossa, eivät kuitenkaan suora-naisena kerrospetinä. Sielläkin on vaatekaappi, mutta pukeutumisen vaatima istuskelu tapahtuu ylem-män punkan päädyssä. Karneera-us toki peittää seinää täälläkin.

Oikealla laidalla on toiletti – jon-ne on saatu sovitettua myös sau-na. Onpas sittenkin suomalais-vene, tuota eivät varmasti keksi enempää välimerelliset kuin jen-kitkään!

Avainsana on vakaus

Vaikka Cathay 39 nousee puhtaa-seen liukuun, sen ajo muistuttaa paljon puoliliukuvan kulkua. Run-gon pituus ja terävästi leikkaava keula auttavat suuntavakaudessa hitaasti ajattaessa. Vauhdin kas-vaessa koko vene nousee ylem-mäksi vedessä, eikä havaittavaa liukukynnystä ole. Huippunope-uksilla ajetaan varsin pitkällä ves-silinjalla, joten kyyti on pikem-minkin jyhkeän rauhallista kuin eloisian kevyttä.

Tuntuvan väljä

Salonki-ohjaamossa tilojen väl-jiys häkellyttää. Mittaa hytillä on hyvinkin kolmisen metriä kanttii-nä. Oikealla edessä on ohjaamo ja sen takana seinää vasten tii-vis pentteri: kaksi rst-pesuallasta, kaksilevyinen liesi ja uuni.

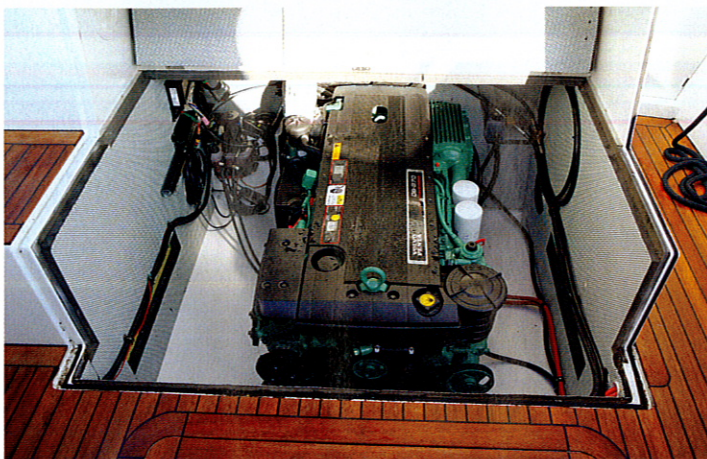


Ikkunan edusta on mattaharmaa heijastusten vähentämiseksi. Hallintalaitteet ovat hyvin esillä. Matkaveneilijä antaa plussan kunnan kyynärtuesta kaasukädelle. Liukukynnystä ei juuri havaitse, joten kuskin näkyvyys eteen säilyy kaikilla nopeuksilla.

–Tavoitteena oli alunperin, että veneellä voi valita sopivan nopeusalueen kuskin maun eikä rungon halun mukaan, Alestalo kertoo. Käyttökokemukset viittaavat tavoitteeseen päästyn.

Tarkkoja kulutusmittauksia ei vielä ole tehty, arvioita vain. Alestalo kertoo niiden perustuvan Volvo Pentan moottorikohtaisiin taulukoihin, joiden mukaan edullisin nopeus asettuu 2 100 kierrokseen minuutissa. Silloin nopeus on 17 solmua ja mailikulutus laskennallisesti 1,3 litran tuntumassa. Mukavimmaksi on todettu noin 23 solmun matkavuhti, jolloin kulutus kasvanee parilla desillä, kun kierrokset nousevat 2 600:aan minuutissa.

Tulokset tosin muuttuvat vielä. Nyt potkurina on Volvo Pentan G5, mutta se tullaan vaihtamaan G4:ään, jotta koneen huippukierrosluku saadaan nousemaan suositusalueelle. Nyt siitä jäädään parin sadan verran.



Volvo Pentan D6:n ympärillä on huoltomiehelle hyvin tilaa.

Pohjan V-kulma perässä on 17 astetta. Kun palteetkin ovat melko leveät, ei trimmitasolle ole ilmennyt tarvetta. Sellaiset kuitenkin veneessä on, Volvo Pentan QL:t.

– Ei uskallettu olla laittamatta, Alestalo hymähtää.

Protoveneestä tuli melko paljon odotettua keveämpi. Vesilinja

asettui suunniteltua alemmaksi, ja painopiste edemmäksi. Siksi palteet ovat paikallaan ollessa jopa kokonaan irti vedestä. Laiturissa niistä lähtee nyt melkoinen liplatus. Tilannetta on tarkoitettu muuttaa jo testiveneessä generaattoria ja vesitankkia siirtämällä sekä laskemalla palteita hieman.

Nykyiselläänkin tilanne muuttuu vauhdin kasvaessa ja perän painuessa runkoaaltoon.

Runko vaikuttaa tukevalta ja hyvin tehdyltä. Helinöitä ja runkoäänä ei esiintynyt, tosin eipä testi-aioon juuri aallokkoa osunutkaan.

Syntyy ilman muotteja

Rungon ja koko veneen valmistusmetodia on harvemmin moottoriveneissä sovellettu. Cathayt valmistetaan nimittäin ilman muottia, tavallaan yksityyppiveineinä.

Todellisuudessa ei aivan yksityyppeinä, sillä mallikaaria kyllä käytetään. Niiden päälle kootaan divinycell-levyt, jotka sitten laminoidaan käsin molemmin puoli sandwich-rakenteeksi. Samalla tavalla tehdään sekä runko että kansi, kuten kaikki muutkin osat.

Tapaa sovelletaan kyllä useinkin juuri protovaiheessa, mutta





Selkeydeltään kiitettävän avotilan keskellä on luukku suureen ruumaan. Partaiden alla on koukut köysille ja kekseille.

Cathaylla ei ole aikomusta tois-
taiseksi siirtyä lainkaan muottila-
minointiin, kuin korkeintaan joi-
denkin komponenttien osalta.

– Työ kävi itse asiassa yllättä-
vän sujuvasti näinkin, Alestalo
perustelee muotittomuutta.

– Tarvittaisiin pitempi sarja ve-
neitä ennen kuin muotin hinta
kannattaisi, hän jättää silti taka-
portin raolleen.

Mutta Cathayllapa ei olekaan
pyrkimystä pitkiin sarjoihin. Täs-
sä lienee suurin ero muihin veis-
tämöihin. Tarkoitus on pysyä pie-
nenä, 6–8 henkeä työllistävänä
veistämönä. Sopivaksi tahdiksi
lasketaan noin kaksi venettä vuo-
dessa. Valitulla rakennustavalla
nämä kaksi voidaan sitten räätä-
löidä erittäin tarkasti asiakkaan
toiveiden mukaiseksi, kun edes
väliläipioiden paikat eivät sido si-
sustussuunnittelun käsiä.

Tervetullutta ajattelua

Cathay 39 on iso vene. Olisi help-
po tuhahtaa, että kai sitä nyt saa
väljyyttä yhdelle perheelle, kun
paatilla on pituutta tusinan metriä
ja leveyttä lähes neljä. Tottahan
sekin, mutta pienellä pohdinnalla
tuhahduksen voi vaihtaa hatun-
nostoon.

Kunnia kuuluu siitä, että veistä-

möllä on ollut malttia tehdä juu-
ri se, mitä pitikin tehdä. Vene on
nyt eittämättä väljästi asuttava
suunnitellulle käyttäjämäärälleen,
ilman ensimmäistäkään esiin tai
piiloon väliaikaisesti käännettä-
vää kikkaseinää, -tikasta tai -ta-
soa. Se jos mikä on toimivuutta.

Vene on myös tyylikäs. Mate-
riaalit ovat korkealaatuisia – lami-
naatin hartsikin epoksia – ja tilat
elegantin selkeitä. Se helpottaa
paitsi käyttöä, myös huoltoa ja
siistinä pitämistä.

Näinä kompromissien, suhmu-
rintien ja sopupelien aikoina on
erittäin raikasta tavata vene, jo-
ka ei tähtää keskinkertaisuuteen.
Kaikkeaa-kaikille -konsepti on jo
riittävän yleinen.

Toisissa käsissä runkoon olisi



Kun ankkuria tarvitaan, se nostetaan telineineen ylös boksista. Kun se on piilossa, ei keulaan jää törröttämään metalliosia.



**Kulku kajuutan
ohi on helppoa
leveällä kannella.**

jestelyistä – valmistajan
omasta mielestä paras
näkemys ei välttämättä
sovi kaikille. One Off -tekniik-
ka antaa mahdollisuuden ottaa
huomioon nimenomaan todellisia
toiveita eikä vain verhon värin va-
lintaa. Tässä kokoluokassa nimit-
tään mahdollisuuksia riittää.

Tässä hintaluokassa puoles-
taan asiakasta on syytä kuun-
nella. Protovenen hinnaksi
esitetään 377 000 euroa ilman
alv:ia, jolloin loppuhinnaksi
meikäläisillä markkinoilla tulisi
460 000 euroa. □

sovitettu kaksi, kolme pikkuhyt-
tiä lisää, yläohjaamo, targakaa-
ri uisteluvarustukselle, taavetit
apujollalle ja ”monimuotoinen”
kuomujärjestelmä koko komeu-
den peitoksi.

Lopuksi olisi leikattu pituudes-
ta muutama metri pois ja ryhdyt-
ty kiittelemään monipuolisuutta
kokoon nähden, ahtaissa väliköis-
sä kyykistellen.

Tervettä itsekritiikkiä taas on
se, että asiakkaille annetaan mah-
dollisuus esittää toiveitaan tilajär-



Tekniset tiedot

Cathay 39

Pituus 12,00 m
Leveys 3,90 m
Syväys 1,10 m
Paino 4 500 kg
Vesitankki 300 l
Makuusijat 4 + 2
Henkilöluku 15
MoottoriVolvo Penta D6,
370 hv diesel
Polttoainesäiliö 680 l
Hinta 377 000 € + alv.
Valmistaja Cathay Yachts,
Pernaja, www.cathayyachts.fi