

Marino Swing



Yleisön pyynnöstä

Marino Swingin nopeus ja merikelpoisuus ovat Suomen etelärannikolla jo legenda. Veneen kehitti 60-luvulla Marinon perustaja ja silloinen toimitusjohtaja **Torbjörn Fagerström**. Esikuvana oli **Raymond Huntin** kehittämä syvä v-pohja. Fagerström, joka oli innokas kilpaveineilijä, haki veneelle sekä pehmeyttä aallokossa että parasta nopeutta. Yrityksen ja erehdyksen kautta jalostui pohjamuoto, jonka ominaisuuksia on edelleen vaikea ylittää.

Ensimmäinen pohjan sovellus oli Marino V-14, joka voitti luokkansa Suomen mestaruuden vuonna 1967. Seuraavaksi esiteltiin samaan pohjaan perustuva tuulilasivene Marino Mustang, jolla muun muassa herrat **Seppo Muraja** ja **Arto Kulmala** ylittivät Atlantin Dakarista brittiläiseen Guayanaan kesällä 1970. Yli tuhat tuntia kestänyt matka tehtiin yksin ilman tukialustaa, ja samalla tuli ikään kuin todistetuksi veneen merikelpoisuus.

Mustangin rinnalle tuotiin 1972 avovene Marino Swing, jossa oli sama pohjarakenne. Ensimmäinen tuotantovene voitti samana vuon-

Saaristolaisten suosikkivene Marino Swing on jälleen otettu tuotantoon kymmenen vuoden tauon jälkeen. Syynä oli patoutunut kysyntä; käytettyjä Swingejä ei ole saatavana, eivätkä muut veneet kelpaa ostajille. Niinpä muotit oli kaivettava esille ja veneelle hankittava CE-hyväksyntä. Retrouutus Marino Swing esitellään Helsingin venemesuilla jopa entistäkin ehompana.

HENRIK WECKSTRÖM

na Sipoon Kitön saaristokisan, ja siitä saakka Swingit ovat hallinneet Sipoon moottorivenekisoja näihin päiviin asti.

Kilpaveneen pohja

Swingissä on kokoisekseen epätyypillisen syvä v-pohja (22–23 astetta) ja runsaasti nousulistoja. Tämä, aikanaan kilpailemalla kehitetty yhdistelmä antaa veneelle juuri halutut ominaisuudet. Vene kulkee aallokossa niin pehmeästi kuin tämänpainoinen vene vain voi, mutta listat antavat rungolle niin paljon nostetta, että meno on kuivaa. Keula ei myöskään leikkaa aaltoihin, eli ve-

ne ei tee liian äkillisiä suunnanmuutoksia ja on siten hallittavissa kelissä kuin kelissä.

Lähes kaikilla tämän kokoluokan veneillä on hyvä ajaa tyynessä säässä, mutta Swing tekee poikkeuksen siinä, että sillä pärjää kohtuullisesti myös kovassa kelissä. Pärjäämisen ehtona toki on, että myös kippari on tehtäviensä tasolla ja ymmärtää, kuinka ajetaan tuulen ja aallokon ehdoilla.

Vene-lehden vertailussa vuonna 1979 Swing oli selvästi luokkansa nopein kahdenkymmenen hevosvoiman teholla saavuttaen yli 24 solmun nopeuden. Sipoossa moni

nuorukainen on vuosien saatossa ajanut yli 70 hevosvoiman teholla, jolloin veneen huippunopeus ylittää jopa 50 solmua. Siinäkin vauhdissa Swing toimii jotenkuten ja on taitavan kuljettajan hallittavissa. Emme kuitenkaan suosittelu kokeilemaan kyseistä nopeutta.

CE-hyväksytty

Eräs kynnys vanhan venemallin ottamiseksi tuotantoon uudestaan on nykyisin vaadittava huvivenedirektiivin mukainen CE-hyväksyntä. Koska Swingille hankittiin jo vuonna 1978 Merenkulkuhallituksen Sini-nen Kilpi -hyväksyntä, CE-merkinän ei ajateltu tuottavan sen suurempia ongelmia. Niitä ei myöskään tullut; Swing havaittiin CE-normin mukaisesti turvallisiksi jopa 35 hevosvoiman moottorilla ja viiden hengen kuormalla.

Suurimmalla sallitulla teholla Swing kiittää maksimissaan 35 solmun nopeudella. Kaksikymmentä hevosvoimaa on kuitenkin täysin riittävä ja siksi suosittelavin moottoritelo, jolloin myös välttyään veneen rekisteröinniltä. Kevyt-kulkuinen vene nousee yhden hengen

kuormalla liukuun jopa kuuden hevosvoiman moottorilla.

Työläs mutta luja rakenne

Marino Swing tehdään yksikuorisena. Runko laminoidaan käsin etukäteen leikatuista lasikuitumatoista. Matot asetetaan siten, että saumat limittyvät kolin kohdalla, joten kolistä muodostuu paksu ja erittäin vahva. Kuiturunko laminoidaan kolmessa vaiheessa. Alempien kerrosten annetaan kovettua välillä, jotta ne kestäisivät uusien kuitukerrosten ankaraa telaarimista.

Parhaimman lujuuden saavuttamiseksi käytetään sekä katkokuitumattoa että ristipunottua pitkäkuituista niin sanottua rowing-mattoa. Pirkimykseenä on mahdollisimman korkea lasipitoisuus, jotta rakenteesta tulee mahdollisimman vahva ja vesiäviivis.

Kaikki sisäelementit, kuten sisälaitaa kiertävät kelluntaponttoonit, laminoidaan suoraan runkoon kiinni, mikä lisää rungon jäykkyyttä. Topcoatilla maalattu ja väripigmenteillä käsitelty sisäpinta ei ole yhtä kauan kuin kaksikuorisen veneen sisäpinta, mutta huomattavasti käytännöllisempi.

Käytettävien aineiden laatuakin vaikuttaa lopputulokseen. Siksi Swingissä käytetään parhaita raaka-aineita mitä on saatavilla. Aineista olisikin turha tinkiä, koska niiden osuus erittäin työvaltaisessa tuotannossa on varsin pieni, eikä venettä yritetäkään myydä hinnalla.

Nykypäivänä useimmat muut vastaavat veneet rakennetaan kaksikuorisina. Se tarkoittaa, että runko ja kalustekuori tehdään omista muoteissaan, ja kun runkoon on asennettu palkit, kansiosa liitetään päälle. Selvittää vähillä muoteilla, ja kaikkialla veneen sisällä kiiltää kaunis muottipinta. Vene on siisti ja helppo myydä.

Kauttaaltaan kaksinkertaisen rakenteen haittana on, että se on lujuuteen nähden turhan painava. Kuorien liittäminen toisiinsa on vaativa tehtävä, ja ajan mittaan ne saattavat irtoilla toisistaan. Silloin edessä on täysremontti.

Toinen tuotantotekniikkaa helpottanut uudistus on ruiskulaminointi. Muottiin ruiskutetaan polyesterihartsin ja lasikuidun seosta, josta telataan ilmakuplat pois. Taitava ruiskumestari ja hyvät telajat saavat ruiskutekniikallakin hyvää jälkeä aikaiseksi, mutta hyvän käsilaminoinnin veroista lujuutta ei saavuteta. Paitsi tietenkin rakennetta paksuntamalla, mikä jälleen lisää painoa.

Talviveneyllyn valtiat

Ilmastomuutoksen myötä rannikon ja saariston asukkaat pystyvät tai joutuvat veneilemään lähes ympäri vuoden, mikä asettaa veneille ihan uusia vaatimuksia. Kelimuutokset ovat nopeita, vedenkorkeus heittelee rajusti, ja myrskyjä tulee ja menee. Viimein suojakeli vaihtuu hetkessä kovaksi pakkaseksi.

Jos liikkuu vesillä näissä olosuhteissa, tarvitsee vahvan, turvallisen ja merikelpoisen veneen, joka ei ole liian iso eikä raskas. Parasta on, jos vene on omin voimin vedettävissä rannalle, kuten Swing on. Sen täytyy myös kestää jäissä ajoa, ja kun se joskus jäätyy kiinni, sen pitää irrota helposti.

Mitä pienemmällä moottorilla tulaaan toimeen, sen parempi. Polttoaineen hinnan ja vesistöjen saastumisen lisäksi vaakakupissa painaa myös laaja toimintasäde tankkiselällä. Polttoaine painaa myös käsissä, kun se haetaan maitse huoltoasemalta ja kannetaan veneen luo irtotankissa tai kanistereissa. Mahdolliset lähistöllä sijaitsevat venetankkauspisteet ovat kuitenkin avoimina vain kesän sesonkikaudet, mutta saaristo-alaisten veneilysesonki ulottuu jäidenlähdestä jäiden tuloon.

Turvallisuutta lisää myös se, jos vene on soudettavissa, mikäli kone pettää tai polttoaine loppuu.

Pienen moottorin jaksaa myös yksin tai lankomiehen avustuksella irtottaa peräpeilistä ennen veneen kääntämistä talviteiloille.

Muun käytettävyyden ohella eräs ominaisuus nousee talviveneyllyssä ylitse muiden: veneen kuivuus. On ensiarvoisen tärkeää, että vene ei roiski vettä sisään eikä matkustajien päälle, kun pakkasella ajetaan aallokossa ja tuulessa. Swing lienee tässä suhteessa luokkansa paras – sen kulku aallokossa on erittäin kuivaa.

Paranee vanhetessaan

Marino Swing ei 70-luvulla ollut kovinkaan erikoinen muiden kaltaistensa joukossa. Toki silloinkin sen nopeus, korkea laatu ja merikelpoisuus pantiin merkille. Tänä päivänä, kun valtaosa pienimmistäkin pulpettiveneyistä ovat kaksikuorisina, leveitä, ja niin raskaita, että ne vaativat suuria moottoritietoja ja jarrullisen trailerin, Swingin paremmuus jotenkin korostuu.

Uusien veneiden rinnalla Swing on kevyt ja kapea, ja siksi se on myös suhteellisen kiikkerä. Siinä mielessä sen voi sanoa olevan parhaimmillaan nuorisoveneenä. Moni nuorena aloittanut vannoutunut käyttäjä



Kuva Thomas Mänttösen

MARINO Swingin innokkaimmat omistajat ovat muodostaneet merkkikerhon. Kokoontuminen järjestettiin Porvoonjoella viime kesänä.



Kuva Henrik Weckström

POHJA jäykistetään kolmella pitkittäispalkilla, jotka nojautuvat peräpeiliin tukevilla polvioilla. Sisäturkki eli lattia laminoidaan kiinni sekä palkkeihin että veneen kylkiin. Kyljet saavat lisäjäykistettyä pitkittäisistä kellukepalkeista. Vaneria käytetään vain peräpeiliin jäykistämiseen, turkkitasan alla on vain umpilaminaattia.

kuitenkin jatkaa Swingillä ajamista vielä keski-ään ylittäneenä. Eivätkä he Swingistään luovu, ellei löydy parempaa venettä tilalle.

Toistaiseksi Swingiä parempaa yleisvenettä ei ole löytynyt, ja siksi niitä tarvitaan kasvavalle nuorisolle taas lisää, vaikka miltei kaikki tähän asti valmistetut 809 Swingiä ovat edelleen käytössä.

TEKNIikka

Pituus: 4,3 m
Leveys: 1,7 m
Paino: 180 kg
Suurin henkilöiluku: 5
Moottorisuositus: 20–35 hv
Valmistaja: Oy Marino Ab, Sipoo