

Kari Wilén  
 Timo Utter

# Swan 65

# Blue Magic Kuningatar



Swan 65 Blue Magic purjehti viime elokuussa Helsingin vesillä ja on ilmeisesti Suomessa Seagahm Charterin hoivissa osan ensi kesääkin. Täysillä purjeilla suuntaamme avomerelle, jossa tuuli nousi 14 m/s. Blue Magic on viimeinen eli 41:nen Swan 65 ja vene toimitettiin Nautorilta amerikkalaiselle tilaajalle vuonna 1989.

**Swan 65** tunnettiin aikoinaan valtamerien kuningattarena. 1970-luvun alussa se oli suurin sarjavalmisteen lujitemuovipurjevene. Kuusviitosesta tuli legenda, kun sillä vuonna 1974 voitettiin ensimmäinen Whitbread Round the World -kilpailu. Se oli samalla orastavan suomalaisen veneteollisuuden mestarinnäyte, aikakautensa kauniimpia ja ylväimpiä pursia.

**Pääsimme viime elokuussa kokeilemaan Blue Magic -ketsin kulkua Suomenlahden reippaissa tuulissa.**

**P**ekka Koskenkylän perustama veneveistämö Nautor aloitti toimintansa vuonna 1966 rakentamalla veneitä perinteiseen tyyliin puusta. Koskenkylä onnistui hankkimaan kuuluisalta amerikkalaiselta suunnittelutoimisto Sparkman & Stephensiltä oikeudet valmistaa 11-metrinen kilpa- ja matkapursi lujitemuovista ja vuonna 1967 Swan 36 oli sarjatuotannossa. Veneen erinomainen kilpailumenestys Cowes Weekillä Englannin vesillä poiki veistämöille sekä mainetta että tilauksia. Samalla alkoi kiivastah- tinen uusien mallien suunnittelu,

jota edes veistäjän tuhoutuminen tulipalossa ei keskeyttänyt kuin muutamaksi kuukaudeksi.

Swan 36:n rinnalla Koskenkylä alkoi valmistaa 43-jalkaista Swania. Siitä tuli ensimmäinen sarjatuotantopursi, joka kelpuutettiin Englannin Admiral's Cup -joukkueeseen. Tulipalon jälkeen vuonna 1970 Nautor esitteli peräti kolme uutta mallia, jotka kaikki olivat S & S:n piirtämiä. Vuonna 1972 Swan 48 Noryema voitti kuulun Bermuda Racen.

48 oli ensimmäinen malli, jossa nähtiin Swanien tavaramerkiksi muodostuva kanteen juohavasti liittyvä ylärakenne. Sel-





Kaikissa paitsi neljässä Swan 65:ssä on ketsitakila. Isomasto on kutteritakiloitu ja Blue Magicin masto on ilmeisesti yhtä korkea kuin slupeissa käytetty masto. Saalingit sojottavat suoraan sivulle, joten kovassa kelissä isomasto tuetaan barduunoilla.

lainen oli myös Swan 65:ssä, joka oli Pekka Koskenkylän viimeinen suuri haaste Nautorilla. Hän purjehti yhtiöstä 70-luvun alussa omalla 65:llään ja siirtyi Canneisiin Välimerelle välittämään veneitä. Siihen mennessä pohjalaisveistämö oli rakentanut muun muassa 90 kappaletta Swan 36:tta, 67 kappaletta Swan 43:a ja 51 kappaletta Swan 40:ä.

### Ketsejä ja sluppeja

Ensimmäinen Swan 65 tuli tuotantoon vuonna 1972. Se oli veistämölle kunnianhimoinen projekti, koska kuusviitonen oli suurin sarjatuotantoon otettu lujitemuovipursi. Kuusviitosen esikuva oli S & S:n piirtämä amerikkalainen alumiinipursi Dora, joka oli pärjännyt hyvin sikäläisissä

avomerikilpailuissa ja melkein voittanut Bermuda Racen. Näin suuren purren valmistus asetti veistämöön tekniset valmiudet koetukselle ja Rod Stephens matkusteli tiuhaan New Yorkin ja Pietarsaaren väliä.

Samana vuonna aloitettiin myös Swan 44:n valmistus ja vene sai tammikuussa 1973 hyvin arvostetun "Boat of the Show"-tittelin Lontoon kansainvälisessä venenäyttelyssä.

Swan 65 -pursia valmistettiin yhteensä 41 kappaletta. Purjehtimamme Blue Magic on niistä uusin, vuonna 1989 valmistunut ketsi. Veistämöön tekniikkaguru Lasse Strömin mukaan kuusviitokset olivat yleensä ketsitakiloituja, mutta neljässä on sluppitakila. Strömin mukaan useaan

...





Blue Magicin runko on maalattu talvella 2004 ja vene on nyt sekä ulkoisesti että sisältä erinomaisessa kunnossa. Olin Stephens piirsi Swan 65:n kauan ennen kuin väärin päin käännettyt peräpeilit tulivat muotiin.



Blue Magicissa on neljä vinssiä ja kahdeksan vapautinta mastolla. Näin nostin- ja reiviköyksiä ei kerääny veneen kannelle tai avotilaan. Isopurjeen mastoliesmassa on Harkenin kuulalaakeroidut vauvut, joten raskas purje nousee suhteellisen kevyesti mastoon.

Veneen avotila on suojainen, mutta kaipa. Välikannessa on kulkuaukko omistajan kajuuttaan. Sivukannella näkyy isomaston styyrpuurin puoleisen peräruksen hydraulinen kiristin.

ketsiin asennettiin myös sluuppiversion korkeampi isomasto, jolla saatiin lisättyä purjepinta-alaa. Blue Magicissa on ilmeisesti tällainen 1,5 metriä alkuperäispiirustuksia korkeampi takila.

Veistämön kolmas Swan 65 nousi maailmanmaineeseen. Kyseessä oli meksikolaisen pesukonemiljonääri Ramon Carlinin Sayula II, joka voitti vuoden 1973–74 Whitbread Round The World -maailmanympärkilpailun tasoituksilla. Toisella osuudella Kapkaupungista Sydney:iin vene kaatui kovassa myrskyssä, mutta sekä runko että takila kestivät kuperkeikan. Veneen suunnittelija Olin Stephens totesikin maailmanympärkilpailun osoittaneen, ettei vene ollut hidas. Hänen mukaansa Sayulan voiton avaimet olivat purren kestävyys ja hyvä hallittavuus. Vene on tietävästi edelleenkin ensimmäisen omistajansa hallussa.

Vertailun vuoksi mainittakoon, että Sayula II käytti Whit-

Kipparin on vaikea nähdä genuan virtauslangat, koska ohjauspaikka on aivan veneen perässä. Ratti on tukeva ja ohjauspylvääseen on rakennettu mittaripidikkeet. Moottorin kojelauta, kytkimet ja mittaristot on suojattu pleksikansilla.

bread-kilpailun toiseen osuuteen runsaat 30 vuorokautta, kun VO70-vene ABN AMRO ONE käytti tammikuussa vastaavaan matkaan vajaat 20 vuorokautta.

Swan 65:n kilpailumenestys ei päättynyt tähän. Toisessa Whitbread-kilpailussa vuosina 1977–78 oli mukana kolme kuusviitosta (sluuppi King's Legend ja ketsit Disque d'Or sekä ADC Accutrac) ja ne päätyivät toiseksi, neljänneksi ja viidenneksi 15 veneen joukossa. Neljä vuotta myöhemmin kuusviitonen Xargo III sijoittui vielä kuudenneksi, mutta sen jälkeen uudemmat ja kevyemmät purret valtasivat tuloluettelot.

Nautorin viimeisen Swan 65:n tilasi amerikkalaispurjehtija, jolla oli varsin omaperäisiä ajatuksia veneen sisustuksen suhteen. Veneen nimeksi tuli Plum ja siihen rakennettiin ainoastaan kaksi makuukajuutta, mutta kolme

toiletia, joten etenkin päälai-pion edessä olevat tilat poikkisivat suuresti veistämön tavanomaisesta tilaratkaisusta. Kun omistaja muutaman vuoden jälkeen vaihtoi suurempaan veneeseen, palautui vene veistämölle.

Tämän jälkeen seikkailija ja tv-tuottaja Folke West purjehti veneellä Expo 98 -cruisingkilpailussa maailman ympäri. Se sai silloin nimekseen Fazer Blue Magic, josta sittemmin sponsorin nimi on jäänyt pois. Seuraavaksi vene joutui kroatialaisen kilpa-ajajan omistukseen, mutta tämä luopui siitä ennen kuin joutui maksamaan verot.

Ruotsissa asuva suomalainen Fred Andersson, kokenut purjehtija ja tunnettu mm. Amer Sportsin Volvo Ocean Race -projektin käynnistäjänä, hankki varsin huonoon kuntoon päässeeseen Blue Magicin vuonna 2001. Sen jälkeen vene on useana talvena ollut kunnostettavana ja telakoituna mm. Swan-pursien entisöintiin erikoistuneen Yxpila Boat Yardin veistämöllä Kokkolassa.

### Vankkaa menoa

Suuri vene kestää suuret tuulet, mutta Swan 65 on kyllä poik-

keuksellisen tukevan tuntuinen Suomenlahdella 14–15 m/s länsituulella. Ratin takana seisoi Whitbread-kippari Kenneth Gahmberg, joka Skopbank of Finlandilla osallistui maailmanympärkilpailuun vuosina 1981–82. Mastoissa oli täysi isopurje, mesaani ja hieman sisään rullattu genua. Kuvausveneeseen oli kauan sitten ollut pakko kääntyä takaisin, mutta Blue Magic kulki sivutuulella 10–11 solmua aaltojen roiskiessa kannella.

Swan 65 viihtyi ilmeisesti reippaassa tuulessa ja kanto purjeensa ihailtavan hyvin. Toki olisimme voineet laskea mesaanin, koska varsinkin luovissa vene tuntui luovikärkkäältä ja oli raskas ohjata. Mesaanin laskeminen tuskin olisi vähentänyt vauhtia, mutta parantanut veneen tasapainoa.

Kuusviitosesessa on reilun kokinainen skegi peräsinlavan edessä. Tämä lisää veneen suuntavakavuutta ja suojaa peräsintä kolkhuilta. Mutta peräsimen lavassa ei ole tasapainottavaa osaa, joten ohjaaminen on tavallista raskaampaa. Veneen purjeet onkin trimmattava niin, ettei peräsi-meen tule liikaa painetta. Mesa-



Karttapöytä on reilun kokoinen ja veneessä on uudenlaiset navigointi- ja kommunikointivälitteet. Pleksioven takana on purren hienon sähkötaulu.

Salongin U-sohva on todella tilava ja ruokapöytänä on tukeva klaffipöytä. Sisustus on tehty burmalaisesta tiikistä ja veneeseen on vaihdettu halogeenispotit. Sekä katossa että ikkunan alla on kaiteet.



nilla purjehdittaessa sitä sai vääntää hartiavoimin.

Veneen liikkeet olivat rauhallisia ja pehmeitä. Kuusviitosen syvä runko ja keulan varsin terävä vesilinja aiheuttaa sen, ettei vene tamppaa eikä ryski aallokossa. Sen sijaan se on märkä purjehdittava. Aallot iskevät keulakannelle, mutta ulottuvat vain harvoin keskikannella olevan miehistön niskaan. Syvässä istuinkaukalossa mesaanimaston takana miehistö säilyy täysin kuivana, vaikka roiskevesi virtaa sivukansia pitkin.

Puuskissa Blue Magicin suojan puoleinen sivukansi viistää vettä, mutta vene pysyy hyvin kipparin käsissä. Tuntuu kuin alus pysyisi hallinnassa missä kelissä tahansa. Kolmannessa Whitbread-kilpailussa Xargo III broachasi ainoastaan kerran matkallaan maailman ympäri.

Käännyimme takaisin kohti Helsingin satamaa ja Katajanokkaa. Sivumyötäisessä vauhti nousee jonkin verran, mutta ei merkittävästi. Kuusviitonen ei ainakaan tässä aallokossa lähde surffaamaan, vaan kulkee kiltisti runkonopeuttaan.

Rantaan päästyämme totean, että tuskin miehistön kokemattomat jäsenet olisivat viihtyneet uudenlaisessa avomeripurussa tässä kelissä yhtä hyvin kuin Swan 65:ssä.

### Kansitilat

Swan 65:n kansi on tasainen, koska ylärakenne nousee taakse-

päin mentäessä juohevasti kannen tasosta. Mutta varusteita, luukkuja, venttiilejä ja vinssejä kannella on runsaasti. Kanteen on myös upotettu monta ns. kansiprismaa, jotka tehokkaalla tavalla levittävät valoa sisätiloihin. Blue Magic sai kaksi vuotta sitten uuden 12 millimetriä paksun tiikkikannen, joka liimattiin alipaineella. Tällä tavalla lujitemuovikanteen ei tarvinnut porata reikiä ja säästyivät tuhansia ruuveja.

Veneen perässä sijaitseva avotila on nykyaikaisiin matkapurssiin verrattuna ahdas ja takaa kapea. Penkeille mahtuu istumaan kuusi henkeä. Keskellä venettä sijaitseva välikansi sitä vastoin on laaja, joskin isopurjeen levanki jakaa sen käytännössä kahteen osaan. Roiskereunat ovat korkeat ja tukevat. Maston edessä keulakansi on käytännössä täysin tasainen ja hyvin helppokulkuinen. Keulakannella on suuri työntöluukku alla olevaan keulapiikkiin, jossa veneen purjearasto sijaitsee. Suuren liuku- luukun tekeminen vesitiiviiksi ei ole ihan yksinkertaista.

Veneessä on Nautorin valmistama takila ja myös veistämön verstaassa tehtyjä alkuperäishelejoja. Vinssit on hankittu Harkenilta ja Lewmarilta. Isopurjeen jalusta varten välikannella on itsekelaava Lewmar 52 ST -vinssi, veneen reunoilla Lewmar 66 ST, 52 ST ja Harken 98 -vinssit. Nostinvinsit ovat mastoilla ja myös puomilla on yksi vinssi, jolla kiristetään puomiliesmaa.

Isomastossa on kaksi suoraan sivulle sojottavaa saalinkiparia ja epäjatkuvat vantit. Mastonhupputakiloitu salko on tuettu kahdella vähän mesaanimaston taakse ulottuvalla peräharuksella, joissa on hydrauliset kiristimet. Veneessä käytetään myös toisen saalingin kohdalle ulottuvia barduunoita. Mesaanimastossa on yksi saalinkipari ja nostin sekä reivivinssi mastolla.

Isopurjeen Lewmar-levanki on tuhdin näköinen, ja sen säätököysä varten roiskereunan sisäpuolella on Antalin pikalukot. Mesaanin jalus tulee takaa maston juurelle ja välikannella olevalle vinnille. Jalus toimii samalla puominalasvetimenä, mutta on siksi myös hieman tiellä avotilassa. Genuaa varten on Harkenin hydrauliset jalusvinssit.

Säilytystilaa on kipparin penkin alla ja avotilan penkeissä, mutta suuremmat tavarat säilytetään veneen keulassa. Sivuu-

...



Blue Magicissa on Yanmar-diesel, joka on asennettu hyvin äänieristettyyn tilaan salongin turkin alle. Pääkoneen edessä on hiljainen aggregaatti.

penkkien sisälaipiot ovat pleksiä ja niiden takaa näkyy veneen ohjaukskvadrantti, jonka vaijerit näin voi nopeasti tarkistaa.

### Upeat sisätilat

Kajuuttaan laskeudutaan välikannella korkeaa ja kapeaa porasta. Alkuperäiseen pohjaratkaisuun verrattuna etenkin päälai-pion edessä olevat tilat on rakennettu uudestaan. Keulassa on säilytystilaa ja erilaisia kaappeja, sekä putkipunkat alla olevine säilytystiloihin. Laipioissa on tikkait, joiden avulla kannelle pääsee suuren pleksisen työntöluukun kautta. Tämän tilan yhteydessä on mukavat kerrosvooteet, jotka on ilmeisesti tarkoitettu charter-purjehdusten ajaksi palkatun miehistön makuupaikoiksi.

Paapuurin puolella on tilava toiletti, joka on varustettu erillisellä suihkuhuoneella. Päälai-pion edessä on lisäksi kaksi tuplakajuutaa, joissa on kerrosvooteet. Paapuurin puoleinen on sikäli rauhallisempi, ettei sen kautta kuljeta keulatiloihin, kuten styruurin kajuutan läpi.

Salonki on keskellä venettä ja suuren klaffipöydän ääreen mahtuu ainakin kahdeksan henkeä syömään. Keskikäytävän vastakkaisella puolella on vielä pienempi pöytä ja L-sohva, johon mahtuu viisi henkeä. Alkuperäisissä piirustuksissa laidoilla sohvien takana on meripunkat, mutta useimmissa Swan 65:ssä ne on vaihdettu kirjahyllyiksi ja säilytyskaapeiksi. Kahvoja ja kai-teita on paljon sekä laipioissa että ikkunoiden alla, joten liikku-

minen sisällä ei tuota vaikeuksia.

Karttapöytä on todella suuri ja erilaista säilytystilaa navigointipaikan ympäristössä on enemmän kuin riittävästi. Blue Magicissa purjehdusmittarit sekä navigointi- ja yhteydenpitovälineet on talvihuoltojen yhteydessä uusittu. Veneessä on Eberspächerin lämmitin ja ilmastointi etelänmatkojen varalle.

Keittiö on portaikon vasemmalla puolella ja se on varustettu tavanomaisten varusteiden lisäksi liesituulettimella, mikrolla, pakastimella ja jääpalakoneella. Suhteellisen kapeassa tilassa kokki pystyy hyvin työskentelemään huonoissakin sääoloissa.

Karttapöydän takana on pieni toiletti ja siitä perään päin alkavat omistajan hulppeat tilat. Peräkajuutassa on saranoidulla istuimella varustettu lipastopöytä, mukava sohva ja leveä parivuode paapuurin laidalla. Toiletti on väljä ja varustettu erillisellä suihkutilalla. Pienen kulkuaukon kautta pääsee siirrettävää porasta pitkin suoraan veneen avotilaan. Kaappeja ja muita säilytystiloja on runsaasti ja tämä kajuutta onkin säilynyt alkuperäisessä muodossaan.

### Ikuinen

Swan 65 on rakennettu kestä-mään iäisyys. Runko on umpilaminaattia ja rakenne on jäykistetty poikittaisilla ja pitkittäisillä vaahdolla täytetyillä jäykisteillä. Rungot on laminoitu kahdessa osassa aukaistavissa muoteissa, jolloin veneeseen voidaan tehdä

syvä pilssi ja rungon kanssa samaa kappaletta oleva skegi kannattamaan peräsinlapaa. Kansi on kerrosrakennetta, jossa ytimenä on Divinitycell. Takilaputket on eloksoitu Nautorin omissa eloksointialtaissa ja useat kansi-helat on tehty veistämön teräs-verstaalla.

Veneen uppouma on teknisessä erittelyssä mainittu noin 32 tonniksi, mutta varustellut kuusviitokset painavat käytännössä rutkasti enemmän. Lyijyköli painaa 14 tonnia, joten se on huomattavan raskas ja antaa veneelle hyvin edullisen painolasti/uppouma-suhteen. Tämä selittää osaltaan veneen hyvän tuulen-sietokyvyn.

Blue Magic on upeassa kunnossa, koska se on nyt jo viidettä kertaa Yxpila Boat Yardilla talvihuollossa. Pari vuotta sitten vene sai uuden tiikkikannen lisäksi ilmastoinnin ja 14 kilowatin Panda-aggregaatin. Sinä talvena veneen runko myös maalattiin Awl Grip-värillä ja nyt Blue Magic on ulkoa katsottuna uuden veroinen.

Veneessä on Volvo Pentan 140 hevosvoiman apumoottori, joka on sijoitettu salongin turkin alle pilssin päälle. Alkujaan kuusviitosessa käytettiin Volvo Penta MD32 tai Perkins 115 hv -moot-toreita. Max-Prop-potkuri on vaihdettu Volvo Pentan 4-lapaiseen taittolapapotkuriin. Alkuperäisten spesifikaatioiden mukaan kuusviitosessa on neljä polttoainesäiliötä, jotka vetävät yhteensä 970 litraa. Makeaa vettä voi ottaa mukaansa 1 370 lit-

raa seitsemään eri tankkiin. Veneen toimintasäde riittää myös valtameripurjehtijalle.

Käytetyn Swan 65:n hinta liikkuu Yxpila Boat Yardin vetäjän ja Swan-asiantuntija Ola Hallmanin mukaan 400 000–800 000 euron välillä. Haarukka on suuri, mutta niin ovat erot veneiden kunnossa ja varustelussakin. Eräs Internetistä löytynyt 70-luvun puolivälin spesifikaatio, jossa on mukana Olin Stephensin alkuperäiset kommentit konstruktioista, mainitsee uuden perusvarustellun purren verottomaksi hinnaksi 340 000 US-taalaa, eli nykyra-hassa noin 285 000 euroa. Swan 65 tuntuu säilyttäneen arvonsa erinomaisesti.

Swan 65:llä purjehtiminen on elämys, joka ei hevillä unohtu. Rauhallinen, vakaa ja ylväs kulku on kaukana nykypäivän keveiden cruiser/racer-pursien levottomasta ja nykivästä menosta. Swan 65:ssä maailmanympäri-purjehtija saattoi vapaavahdin aikana levätä rauhassa punkkasaan ja siemaista viiniä pentterissä valmistetun aterian kanssa siinä missä hänen nykyinen kollegansa konttaa kannella, kun ei VO70-veneiden rajujen liikkeiden takia pysy pystyssä, laskeutuu läpimärkään mustaan hiilikuituonkaloon ja hotkaisee purjepusseilla istuen pakkaskuivatun mössönsä lämpökupista.

Toista se oli ennen...

Omistajan kajuutta on yllällisen kokoinen ja varustettu omalla uloskäynnillä ja pesutilalla. Joissakin veneissä paapuurin laidalla sohvan tilalla oli toinen vuode.

### Tekniset tiedot

|                            |                      |
|----------------------------|----------------------|
| Pituus                     | 19,68 m              |
| Vesilinja                  | 14,33 m              |
| Leveys                     | 4,96 m               |
| Syväys                     | 2,90 m               |
| Uppouma                    | 31 800 kg            |
| Painolasti                 | 13 900 kg            |
| Isopurje                   |                      |
| (pitkä masto)              | 78,0 m <sup>2</sup>  |
| Genua                      | 141,4 m <sup>2</sup> |
| Spinaakkeri                | 339,0 m <sup>2</sup> |
| Mesaani                    | 25,3 m <sup>2</sup>  |
| Suunnittelu                |                      |
| Sparkman & Stephens        |                      |
| Valmistaja                 |                      |
| Nautor's Swan, Pietarsaari |                      |

