

## Beoordelingsrapport "SWAY"

Naam schip:	Sway
Type schip:	Swan Adm. Cupper
Ontwerper:	S.&S.
Ontwerpjaar:	Voor 1967
Bouwer:	Nautor Pietarsaari
Bouwjaar:	1972
Lengte over dek:	13,04 m
Lengte c.w.l.:	9,45m
Breedte:	3,55 m
Diepgang:	2,2 m
Displacement:	10 ton
Ballast:	4,7 ton lood
Type romp:	s-spant vinkielers
Bouwwijze romp:	Polyester (GRP)
Bouwwijze dek:	Polyester (GRP)
Bouwwijze opbouw:	Polyester (GRP)
Tuigvorm:	Masttop toren sloep
Rondhouten:	Aluminium
Zeiloppervlak:	Ca 76,67 o.b.v. 100% voordiehoek. Met Genua 1 ca 97,6 m2

## Beschrijving van de Sway

Schrijver dezes begint met een bijzonder gevoel aan de taak het eerste toelatingsverslag te schrijven over een SWAN 43, een klassieke polyester schoonheid uit de stal van S&S en de werf van Nautor te Pietarsaari in west Finland. Er zijn veel Swans gebouwd en van de 43 in het bijzonder zijn 67 rompen opgeleverd. Een schijnbaar groot aantal, meer over de hele wereld uitgesmeerd, zijn dat er niet zoveel. In elk geval is een Swan 43 in Nederland een bijzonderheid, die niet alleen aandacht verdient, maar ook een gevoel van bewondering ontlokt: Een fantastisch ontwerp, prachtig uitgevoerd.

Allereerst verdient de samenwerking tussen S&S en Nautor enige aandacht. Zij is een toonbeeld van een geslaagde symbiose, die resulteerde in een zeer geslaagde lijn van one-tonners, admiral-cuppers tot zelfs Withbread-racers, allemaal met een uitgebreide palmares waar het ging om resultaten bij zowel zeewedstrijden als ook races rond de boeien. De Swans waren niet alleen elegante wedstrijdboten, maar ook heel comfortabele familieschepen, die goed zorgden voor hun bemanning.

Functionele schoonheid gekoppeld aan effectieve vormgeving. Dat zijn de kenmerken van de gehele Nautor-Swan-serie, die begon met de Swan 36, de 1<sup>e</sup> afgeleide van de ons zo bekende Hestia. Met de verkoop van de 36 op papier aan een beroemde launching customer tegen de prijs van een halftonner haalde de fin Pekka Koskenkyllä meteen twee andere klanten binnen en overtuigde hij S&S dat hij een goede partij was om mee in zee te gaan. Daarmee was de samenwerking met S&S een feit en was Nautor geboren.

Succes breeds succes and makes the designs grow... zo ontstond al snel Swan 43.

Kenmerkend voor de Swan 43 zijn allereerst de duidelijk gescheiden kiel roercombinatie, waarbij het roer wordt gevoerd aan een typische S&S "bustle" scheg. Gevolg is een kielvlak met een mooi aquadynamisch profiel, met trimtab, diepgelegen loden ballast en een prachtig gestroomlijnd scheg/roer combinatie. Het vrij diepe v-vormige voorschip gaat vloeiend over in de afgeronde overgang naar de kiel.

Het achterschip is typisch voor een S&S-racer zodanig vormgegeven dat de opgeworpen hekgolf als het ware het schip dragend een beetje mee duwt. De Nadelen van een hoog specifiek gewicht (displacement/length-ratio bedraagt ca 360) worden dan ruimschoots gecompenseerd door het grote zeildraagvermogen door rompbreedte, ballast aandeel en het lage zwaartepunt, een stabiel en goedmoedig maar snel zeilend schip blijven. S&S waren meesters in dit aspect.

De negatieve spiegel is een uitvinding van S&S van vóór de Tweede Wereldoorlog, men wilde er gewicht mee uitsparen. Het oorspronkelijk ontwerp van de 6mR Firecracker had een "gewone overhang met positieve spiegel", maar door een vergissing/rekenfout lag het achterschip te diep. In plaats van het voorschip meer te ballasten, waarom zou je voorin onnut gewicht plaatsen, besloot men de spiegel "om te zetten", in Nederlands gewoon af te zagen, waardoor het achterschip lichter werd, met behoud van waterlijn lengte. De Firecracker is jaren lang bijna onverslaanbaar geweest.

Binnen het VKSJ-ratingsysteem geeft de negatieve spiegel een klein voordeel omdat de LOS wat lager uitkomt bij gelijke LOW. Daardoor wordt de berekende sailing-length iets lager uit dan reëel is. (Sailing Length=  $\{3 \times \text{LOS} + 2 \times \text{LOW}\} / 5$ )

Al met al is de Swan 43 een powerhouse van de eerste orde! Een schip dat vrijwel alle situaties aan kan en daar al meer dan 4 decennia het bewijs van levert.

In de VKSJ gelederen zal zij opzien baren: Qua boatspeed, qua elegantie en qua bouwkwaliteit. Zij zal met klapschroef een hoge rating hebben: ca 1,24/1,30 en met name op de langere afstanden, deze rating er goed uit kunnen varen. Zeker zal zij dan een voldoende grote bemanning moeten voeren. Het lierwerk is niet voor de kleintjes.

In elk geval is er op het ruime dek van de SWAY plek voor een adequate arbeidsverdeling en kan de bemanning na het doorhalen van de Genua, gerust zitting nemen aan de loefrail. Dat er weinig beschutting wordt gevonden tegen en achter de kajuit is een bijkomend nadeeltje. Het ziet er wel fantastisch racy uit, zo'n kleine lage opbouw. Maar ja dat is het voordeel van een lange brede romp met een zekere vrijboordhoogte: de leefbaarheid wordt niet gerealiseerd ten koste van een mooi profiel.

## **Beoordeling van de SWAY:**

Uit het voorgaande is duidelijk dat de SWAY Cash zich zonder mankeren kwalificeert voor opname in de VKSJ rangen. Haar ontwerpjaar, bouwjaar en hoge mate van authenticiteit rechtvaardigen een indeling in de Classic klasse van de VKSJ.

Ze is een toonbeeld van een ontwerp waarbij een goede samenhang is gevonden tussen vormgeving en bedoeld gebruik, zonder geweld te doen aan verhoudingen die wij zo graag zien in een klassiek zeiljacht. De omstandigheid dat de rondhouten van aluminium zijn, doet niet af aan de hoge mate van authenticiteit van dit prachtige schip, ze werd er van het begin af aan mee uitgerust.

## **Welkomstwoord**

Wij willen de eigenaars van de SWAY dan ook feliciteren met hun mooie schip, waarvan we graag meer willen zien tijdens de VKSJ evenementen in het seizoen.

Een warm welkom dus!

## **De Toelatingscommissie.**

(Sander Bakker, Dick ten Kate, Govert Munter, Gert van Soest en Maarten Lampe)

Oegstgeest, 19 juni 2012.