



Het resultaat onder zeil tijdens een regenachtige proefvaart.
Foto Younique

Younique Yachts transformeert afgeschreven 48 voeter

Reïncarnatie van een Swan

Peter Melchers en Egbert Wattel van Younique Yachts in Makkum hebben een bijzondere klus afgerond. Een Swan 48 uit 1972 werd in opdracht van een klant volledig gestript en vervolgens helemaal weer opgebouwd. Naar eigentijdse maatstaven maar met behoud van de oorspronkelijke lijnen.

Eigenlijk was de 45 jaar oude Swan al afgeschreven, maar de klant heeft een grote voorliefde voor dit type schip en zag een kans om het volledig naar eigen inzicht om te bouwen. Zo kreeg een oud schip een tweede leven. Bij Younique Yachts spreken ze dan ook van een 'reïncarnatie'. "Het schip was in slechte staat", vertellen Melchers en Wattel, "het was nog minder dan een opknapper. Maar het casco was goed; dat was Swan-kwaliteit, nog zwaar gebouwd in glas en was volledig droog. Het dek is in sandwich gebouwd met schuim. De uitgesproken lijn van romp zie je nu niet

meer, maar was destijds gangbaar: een bolle buik, met naar binnenlopende flanken en achter weer uitlopend. Dat geeft het ontwerp een onmiskenbaar karakter."

'Eer van Swan behouden'

De eigenaar gaf Younique Yachts de opdracht om het jacht weer onder zeil te brengen, inclusief een rigoureuze transformatie. Vraag is: hoe calculeer je zo'n klus? Wattel: "Door het werk op te knippen in drie fases: leeghalen en strippen, herbouwen en tenslotte afbouwen."

Dat is snel gezegd, maar de praktijk was

weerbarstiger. Alleen al het loshalen van de toe-rails met honderden vast gecorrodeerde bouten was een helse klus. Die is niet teruggeplaatst, in plaats daarvan is de rompedekverbinding extra gelamineerd.

Het interieur moest volledig worden vervangen door een modern onderkomen, dat eerder een lounge-plek zonder deuren is voor weekendtochten dan een scheepse accommodatie voor zeereizen.

Melchers: "Extra uitdaging voor ons was wel: de eer van Swan behouden. We stelden ons de vraag: 'Wat hadden ze toen gedaan als ze nu geleefd hadden?', want die mensen konden natuurlijk wel bouwen en het is zonde om iemands werk af te breken. Zij hebben over alle details nagedacht; wij ook, maar dan met nieuwe middelen."

De klassieke romp van de Swan 48.



Onderdeks is het licht en ruim geworden.





De midscheepse ingang met breed brugdek en gebogen waterkering.

Ingang verplaatst

Toen het schip kaal was, wachtte een forse ingreep: de kajuitingang werd verplaatst. Die zat oorspronkelijk uit het midden, en dat zag je terug in de dekingeling. Nu werd de ingang in de hartlijn van schip gebracht, waardoor de deck-layout symmetrisch kon worden gemaakt.

Het verplaatsen van de ingang ging in stappen. Eerst werd een nieuwe waterkering aangebracht, die drager van het dak werd. De waterkering is in schuim gemodelleerd, bekleed met glas/epoxy en afgewerkt met teak. Voor de vallen en trimlijnen werden geanodiseerde aluminium doorvoeren aangebracht; met de hand geslepen. Toen de waterkering op zijn plaats zat, werd de ingang uitgezaagd en bijgewerkt, en toen die af was, kon het schot eronder worden weggehaald.

Onderdeks bleven het hoofdschot, piek-schot en achterschot in tact, maar verder werd het interieur zoveel mogelijk open gemaakt, zonder deuren.

De schotten onder de puttings zijn vervangen door zware ingelamineerde knieën, die alle belasting op de puttings overnemen. Het nieuwe tuigplan heeft namelijk één centrale positie van de puttings voor de hoofdwanen.

Melchers: "De complete huid is geplamuurd en daarna hebben wij de spanten erop gezet, bekleed met carbon. In combinatie met langsdragers in de romp worden krachten goed verdeeld en het geheel draagt bij aan de stijfheid van de romp."

Zichtbare wegeringen

Door het verwijderen van schotten en kasten ontstond veel meer vrijheid voor de

nieuwe indeling van het interieur. Melchers en Wattel gingen in de weer met strooklatten en touwtjes, om in samenspraak met de eigenaar, die zeer betrokken was, tot de ideale opstelling te komen. Bijzonderheid: de eigenaar wilde door het hele schip een zichtbare wegering tegen de huid.

Om die te bevestigen waren de spanten ook nodig. De overgang van de wegering in de vloer blijft in het zicht, dus die moet piekfijn verlopen. Er is geen meubelfrontje dat het kan maskeren. De meubels zijn trouwens ook bijzonder, die worden uit Corian gefreesd. Dat betekent uiteraard meer gewicht aan boord, maar op dit schip is dat niet van grote invloed.

Wattel: "Natuurlijk letten we op de balans van het schip, maar met ballast kunnen we corrigeren, bijvoorbeeld met extra lengte ankerketting."

Fraaie details

Wie goed kijkt ziet fraaie details. De scepters bijvoorbeeld zijn verzonken in onderdeksse potjes. Er zijn nieuwe fundaties gemaakt, deels verzonken, voor de elektrische Anderson lieren. Achterop zit een walstroomaansluiting mooi verborgen onder een klep. In de ankerbak zit een door Alucraft vervaardigd, uitklapbaar ankergerie, dat op de boeg kan worden vergrendeld. De ramen in de kajuit zijn vernieuwd. Wattel: "We hebben het oude silhouet aangehouden zodat het herkenbaar Swan blijft. Maar de ramen zijn op diepte gefreesd en op een flens gelijmd." De kajuitingang is geen garage, maar een flush luik met een



Keukenblok van Corian. Foto Younique

Een carbon kniestuk vangt de krachten van de puttings op.



In het heel schip zitten wegeringen in het zicht.



Opklapbaar ankergerie.



De ramen zijn op diepte gefreesd.



vast glaspaneel. Nog een detail: de kussens van binnen passen precies op het brede brugdek, wat daarmee een aangename loungeplek wordt.

Ronde vormen

De ronde vormen van de Swan vroegen om extra inspanningen. Bijvoorbeeld bij het leggen van het teakdek. Voor de overgang van het voordek naar de bolle opbouw was een droog naadstuk nodig. En wijzend naar de gangboorden zegt Melchers: "We hebben van binnen naar buiten het teakdek gelegd, nadat we eerst een strooklat tegen de opbouw hadden gelegd. En kijk hoe mooi het teak langs de wantputtings loopt..." Wattel valt hem bij: "Daaraan zie je ook hoe goed de lijnen zijn van dit schip, hoe goed het ontwerpwerk gedaan is. In oude schepen zit veel meer lijnenspel dan in nieuwe, al maakt dat de bouw ook duurder. Zo'n reïncarnatie als van deze

Swan, daar moet je wel een legendarisch schip voor hebben dat zich daarvoor leent. Wij wilden de lijnen niet verknallen, maar hebben wel de grens opgezocht om vernieuwende dingen toe te voegen. Dat past bij Yunique Yachts; wij willen anders zijn dan de rest."

Eind juni maakte de Swan proefvaarten en werd daarna op transport gesteld naar Italië. Na eerder een speciale tender te hebben gebouwd, levert Yunique Yachts met deze Swan opnieuw een sterk staaltje vakmanschap af.

www.yunique-yachts.com



Swan 48, Fins succesmodel

Oy Nautor AB in Jakobstad, Finland, heeft sinds de oprichting in 1966 meer dan 2000 polyester Swan zeiljachten gebouwd in een range van 36 tot 131 voet. De gerestaureerde Swan 48 is ontworpen door het Amerikaanse bureau Sparkman & Stephens. In de periode 1971-1975 werden er 46 van gebouwd. Twee maal won een Swan 48 de Newport Bermuda Race. De boot is sloepgetuigd, heeft een ruim 19 meter hoge mast en een zeiloppervlak van in totaal circa 98 vierkante meter, de spinnaker 209 vierkante meter. De lengte o.a. bedraagt 14,60 m, op de waterlijn 11,36 m, de breedte is 4,15 m, diepgang 2,26 m. De waterverplaatsing is ruim 16 ton, 6,4 ton ballast.