



Monotipo multiuso

È il più recente one design del cantiere finlandese. Costruito in carbonio e senza vincoli di regolamento, ha come primo obiettivo le prestazioni sull'acqua. Senza però dimenticare che c'è un cigno nel pedigree e che l'armatore, volendo, ci deve poter andare anche in crociera. Ma sempre come Nautor comanda. Built in carbon fibre and without regulation restrictions, she's the most recent one design from the Finnish shipyard in Pietarsaari. Though her primary objective is high performance, she doesn't forget her Swan pedigree or that the owner may simply wish to go cruising - in typical Nautor style, of course.

Giacomo Giulietti



Gisella Macchiaroli



 Quando alla Nautor annunciarono la nascita del 601, un nuovo monotipo di grandi dimensioni, totalmente in carbonio e dalle finiture (e prezzo) in linea con gli standard Swan, la voce che correva in banchina era: «Però, coraggiosi...», con quel «coraggiosi» detto con il tono di chi in realtà pensa «incoscienti». Evidentemente la lezione dello Swan 45 e la sua esplosione come classe one design non aveva detto niente agli esperti da banchina, ma era servita ai cervelli di casa Nautor per mettere a punto la strategia vincente. Morale: a un anno di distanza dal varo del primo Swan 601, sono già sette gli esemplari in mare.

«Avevamo tre obiettivi da raggiungere con la nuova gestione del cantiere», spiega il marketing director Enrico Chieffi, padre del progetto 601 e dei modelli più recenti: «entrare a pieno titolo nel campo commercialmente più in espansione, quello delle barche grandi; ricominciare a costruire barche da regata, che sono sempre state tradizione del cantiere sin dal primo Swan (il 36' Casse Tete II che debuttò in regata alla Cowes Week del 1968 vincendo sette prove su sette, ndr); riaffermarci nel campo delle barche finalizzate esclusivamente alla crociera. Il 601, come il 45, rientra nel programma di attuazione del secondo punto. Si rivolge a



chi fino alla sua comparsa non avrebbe comprato uno Swan».

Questo one design è una freccia di carbonio (il primo esemplare è stato battezzato proprio Carbon Arrow) cesellata dal bulino dello studio German Frers (autore di tutta la produzione Nautor), che ha pensato innanzitutto e senza compromessi alle prestazioni: quando l'obiettivo è un monotipo si possono non subire i vincoli progettuali dettati da un regolamento. Quindi le linee d'acqua e il piano velico sono finalizzati alla velocità. Ma basta dare un'occhiata ai numeri riportati nella tabella di pagina 127 per rendersene conto. La cosiddetta superficie velica relativa (il rapporto tra superficie velica e dislocamento) posiziona lo Swan 601 tra le barche molto invelate; mentre quello che si definisce coefficiente di finezza (rapporto tra dislocamento e lunghezza al galleggiamento) lo caratterizza come barca leggera; infine il rapporto tra baglio massimo e lunghezza scafo designa una barca decisamente stretta.

Il piano velico, ad alta efficienza (stretto e alto), ha una randa importante e un genoa, frazionato a 9/10, a minima sovrapposizione. La sua base si ferma al 107% della J (la distanza tra l'attacco dello strallo in coperta e la faccia anteriore dell'albero). Secondo la fluidodinamica, a parità di superficie velica un piano velico senza sovrapposizione è più efficace. Per recuperare la superficie velica tolta ai genoa si portano le teste degli alberi sempre più in alto, agevolati dall'uso del carbonio nel rig. La fibra nera ha un peso contenuto e quindi l'albero, più leggero, fa sbandare meno la barca. Chi si rivolge a Nautor vuole un oggetto esclusivo, anche quando si tratta di una macchina da corsa. Nel caso del 601 l'armatore può scegliere tra due configurazioni di coperta: a singolo o a doppio pozzetto. La preferenza per l'una o l'altra si riflette nelle due versioni degli interni. Nella

A MULTI-PURPOSE ONE DESIGN

When Nautor announced the imminent arrival of the 601, a roomy new one design built entirely from carbon fibre but with both a finish and price tag very much in line with Swan tradition, eyebrows were raised and there were mutterings of fools treading, etc. on docksides far and near. Clearly news of the Swan 45 and its explosive popularity as a one design class had failed to reach those dockside sages, but the brains behind the boats at Nautor had learned their lesson well. Now, less than a year on from the launch of the first 601, seven have splashed.

"We had three goals when we took over the management of the yard," explains Marketing Director Enrico Chieffi, father of the 601 and the newest Swan models. "We wanted to make a full force foray into the fastest expanding area of the market, we also wanted to start building racers again to continue a tradition started with the first Swan (the 36' Casse Tete II which made her racing debut at the 1968 Cowes Week winning seven of seven rounds, ed.'s note), and we wanted to re-establish ourselves on the pure cruiser scene too. Like the 601, the 45 is part of our plans for goal number two and targets owners who would not have bought a Swan until its appearance."

This one design is a carbon fibre arrow (the first example was actually christened Carbon Arrow) created by German Frers, the man behind all of the Nautor designs. The emphasis was first and foremost on uncompromising performance. One designs aren't subject to so many restrictions and so the waterlines and sail plan have all been honed for speed -

a quick scan of the table on page 127 will tell you that. Its sail area/displacement ratio shows that the Swan 601 has more sail than most other craft around while its fineness ratio (the ratio between the displacement and length on the waterline) characterise it as a light boat. Lastly, the ratio between the maximum beam and hull length shows it to be a decidedly narrow one too.

The 601's high efficient sail plan (narrow and high) has a big main sail and a 9/10 fractioned genoa with a minimal overlap. In terms of fluid dynamics, a sail plan with no overlaps is more efficient. To make up from the sail surface stolen from the genoa, the mast heads have been raised, helped by the use of carbon in the rig. Carbon fibre is very light and a lighter mast means less heeling. The kind of person who goes to Nautor for their boats wants an exclusive product, even if it is a thoroughbred racer. In this case, the owner gets to choose between two deck layouts: single or twin cockpit. This choice will also reflect in the interior versions.



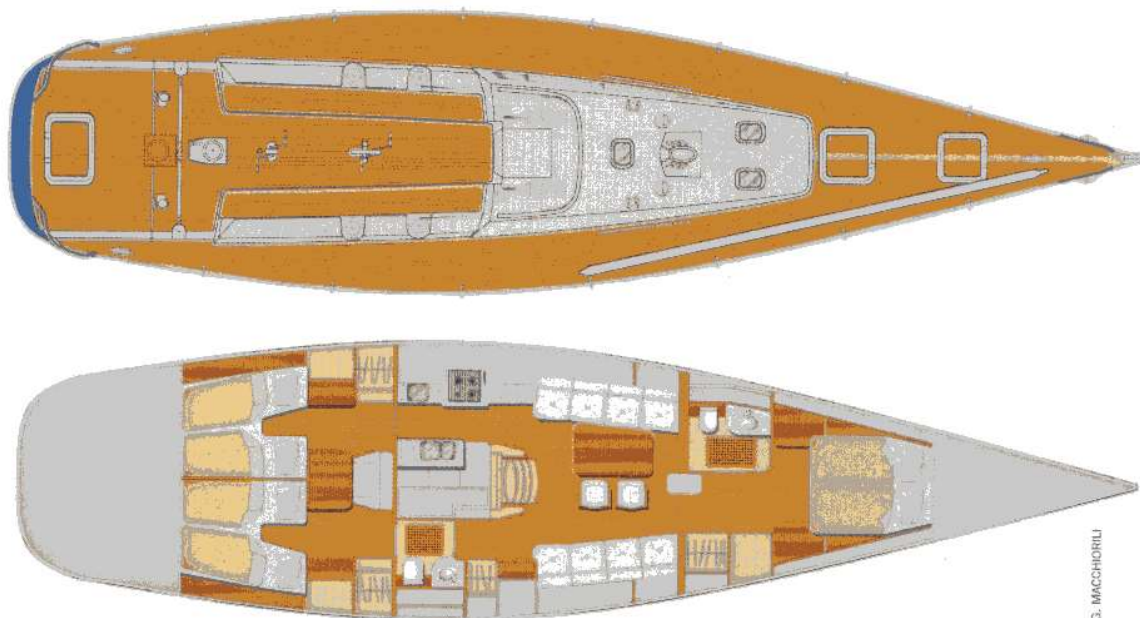
pra, lo Swan 601 In
sione pozzetto singolo
navigazione. A destra,
e viste della coperta a
doppio pozzetto, con
la colonnina del
grinder anteriore
primo piano. A sinistra,
volò da carteggio.

ve: the single cockpit
sion of the Swan 601
er sail. Right: two
s of the main deck
twin cockpits with,
ve, a close up of the
coffee grinder.
osite page, bottom:
charting table.



prima il carteggio è a poppavia del modulo centrale che integra cucina (sulla sinistra), sala macchine (a dritta di fronte al bagno) e discesa; nella seconda versione, è il bagno di poppa a occupare il posto del carteggio, spostato sulla dritta. In entrambi i casi le cabine doppie sono tre, con l'armatoriale a prua, e due i bagni. In regata, le sei cuccette possono raddoppiare, sfruttando come cabina anche il quadrato. Ma senza dimenticare di essere a bordo di uno Swan da sfruttare anche come barca da crociera. Quindi il caldo legno fa sentire la sua presenza decisa in ogni ambiente mentre il tecnologico carbonio fa capolino solo qua e là. ❄️

In the former, the chart area is aft of the central module which includes the galley and engine room and companionway. In the twin cockpit version, the aft head takes the place of the chart area which is moved to starboard. In both instances, there are three two-berth staterooms - the master is forward - and two heads. When racing, the six berths can be doubled by using the living area as a cabin. But this Swan can also be used as a cruiser and so there is plenty of warm wood throughout while carbon fibre technology is only allowed to raise its head here and there.



G. MACCHIORI

SPECIFICATIONS

DIMENSIONI / DIMENSIONS

Lunghezza f.t./LOA	18,30 m
Lunghezza gall./LWL	16,13 m
Larghezza/Beam	4,54 m
Pescaggio (a vuoto)/ Draught (light)	3,60 m
Pescaggio (a pieno carico)/ Draught (loaded)	3,66 m
Sup. velica/Sail surface	220,5 m ²
Dislocamento a vuoto/ Light displacement	18 tonn.
Dislocamento a pieno carico/ Loaded displacement	20,5 tonn.
Zavorra/Ballast	8,5 tonn.

SUPERFICIE VEL./SAIL AREA

Attrezzatura/Rigging	9/10 sloop
Randa/Main sail	124,5 m ²
Genoa 107%	96,0 m ²
Spinnaker	320 m ²

IMPIANTI / EQUIPMENT

Serbatoio acqua/Water tank	380 l
Serbatoio combustibile/Fuel tank	256 l

OSPITI / GUESTS

Cabine/Cabins	3
Cucette/Berths	6+6
Bagni/Bathrooms	2
Equipaggio/Crew	20

IN COPERTA / ON DECK

Albero/Mast	Hall Spars
Verricelli/Winch	Harken

IN PLANCIA / NAVIG. GEAR

Pilota aut./Automatic pilot	B&G
Plotter	Raymarine
Bussola/Compass	Suunto
Radar	Furuno

SALA MACCHINE / ENGINE ROOM

Motore/Engine	Volvo Penta D2-75
Potenza/Power	72 hp
Trasmissione/Transmission	Sail Drive

COSTRUZIONE / CONSTRUCTION

Materiale scafo/Hull material	carbonio/carbon fibre
Progetto/Plans	German Frers

Cantiere/Shipyard

Nautor

OY NAUTOR AB
 Box 10, 68601 Pietarsaari, Finland
 Tel. +35/86-7601111
 fax +35/86-7667 364
 www.nautorgroup.com
 email@nautors-swan.com



Sopra, particolare di una delle due ruote del timone. A destra, il 601 in navigazione sotto spi. A sinistra, dall'alto: la cucina vista dal quadrato e sullo sfondo una cabina doppia; la zona living; la cabina armatoriale. Above: a detail of one of the two steering wheels. Right: the 601 sailing under spi. Opposite page, from top: the galley seen from the wardroom and, (the background, a double cabin; the living area; the owner's suite.