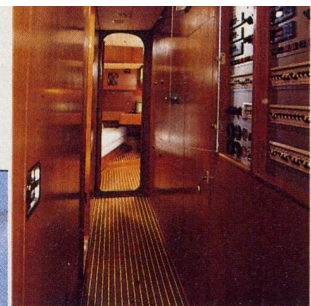


una crociera da swan

di Leonardo Zuccaro



MAXI
YACHT

Sono considerate le "Rolls Royce" della vela, una fama assolutamente giustificata.

Per scoprirne i segreti, abbiamo provato il nuovo 68', uno yacht per sognare.



Dieci nodi di vento reale e otto di velocità, senza sbandare. Questa è la dolce bolina dello Swan 68.

Di certo non poteva immaginare, Pekka Koskenkyla, che con quel progetto di 36 piedi che Rod e Olin Stephens gli stavano mostrando, avrebbe creato un mito, il mito degli Swan. Il fondatore della Nautor Yachts aveva però chiara una cosa: la qualità. Questo nuovo materiale, la plastica, lo intrigava, ne comprendeva le peculiarità; ma della grande serie, restava alquanto scettico. Temeva di perdere il controllo della produzione, di farsi prendere la mano dalla quantità, a scapito dello standard qualitativo. E così approntò la lavorazione del primo "Cigno" con una meticolosità maniacale, sfruttando ben poco i vantaggi dell'economia di scala che la vetroresina presenta. Era il 1966. Dopo quasi due anni, lo Swan 36 numero uno venne presentato al pubblico. Fu un successo. Naturalmente costava molto, ma a quest'unico "difetto" il mercato rispose con una valanga di ordini, confermando che la filosofia del cantiere era vincente. A distanza di quasi

trent'anni, la Nautor ha cambiato molti modelli, la sua gamma ora sfiora i 100 piedi di lunghezza, ma la politica è rimasta la stessa: fare le migliori barche di serie del mondo, costi quel che costi. Lo capì subito Ramon Carlin, il miliardario messicano che scelse uno Swan 65, il Sayula 2°, per correre la prima edizione della Whitbread, quella del 1973/74. La vinse, senza rompere nulla, mentre Pen Duick 6° di Tabarly, appositamente progettato per questa regata, disalberò ben due volte. Questa è la qualità Nautor. Pekka giocò sul terreno dell'affidabilità, chi va per mare, pensò, vuole innanzitutto stare sul sicuro. Per questo due-mila armatori hanno scelto le sue barche, come l'italiano Francesco Casoli che con uno Swan 59 ha recentemente vinto il

giro del mondo per barche da crociera. Uno dei meriti della Nautor è stato quello di studiare la barca nel suo complesso: inutile fare una landa che ha un carico di rottura di dieci tonnellate, quando la sartia ne regge due e il perno dell'aridatoio una. Questo per dire che nel cantiere finlandese ogni attrezzatura, ogni parte dello scafo viene studiata e testata per sopportare stress elevatissimi e tutto deve rispondere con pari resistenza. Naturalmente ciò comporta oltre ad uno staff tecnico di prim'ordine, un controllo di qualità su ogni pezzo installato. E così, per risolvere questo annoso problema la Nautor produce in casa gran parte dei componenti, albero compreso. Per quanto riguarda il legno, anzi il teak "Golden Light" visto che viene usata solo l'essenza più pregiata, non si acquistano partite, bensì piantagioni. In tal modo si è sicuri dell'omogeneità del prodotto e si contribuisce



Sopra, nella luminosissima dinette lo spazio è ripartito in zona pranzo e salottino di lettura. Gli interni, in "Golden Light" la migliore qualità di teak al mondo, sono frutto di accurati studi al computer per rispettare le giuste ergonomie. A lato, una delle due cabine ospiti dotate di cuccette a castello.



La cura del particolare caratterizza gli interni. In alto, il vano per la TV, dotato di carrelli a scomparsa; sopra, il mobile porta-bandiere.

**una
crociera
da
swan**



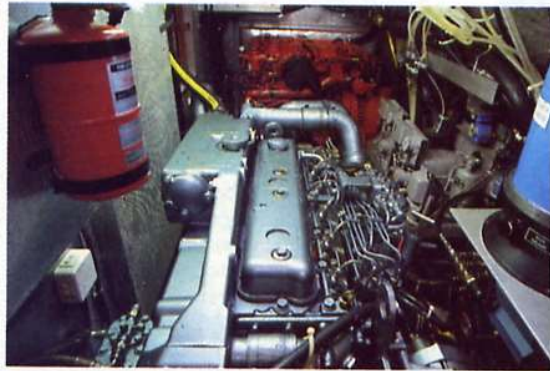
Sotto, una ricca pulsantiera "made in Nautor". Si notino i chiari simboli per ben identificare le funzioni e raggruppare le utenze.



In alto, a sinistra, il piano del carteggio accoglie la carta intera ed è provvisto di alte battute laterali. Molto completa la dotazione di strumenti, che include anche uno schermo radar supplementare, visibile dal pozzetto di poppa. A sinistra, la cucina è fornita di ogni accessorio utile ad aiutare le mansioni del cuoco di bordo, non manca neppure la macchina per il caffè espresso.




La cabina armatoriale è un'autentica "suite" che ingloba un piccolo living costituito da un divano ed uno scrittoio. È possibile optare per una versione a letti separati, forse più marina.



Sopra, la sala macchina sebbene colma di impianti, è organizzata alla perfezione. A lato, una toilette ospiti.



alla salvaguardia ambientale, perché per ogni albero tagliato, ne vengono piantati tre. Servono ovviamente grandi spazi e maestranze numerose: per l'appunto 20.000 mq coperti e 350 persone. Per fare una cinquantina di barche all'anno, sono grossi numeri. Vero è che si tratta di yacht di una certa importanza, come il nuovo Swan 68 che noi abbiamo provato. Il progetto è di German Frers, a cui il cantiere ha affidato il compito di rinnovare la gamma. Un connubio perfetto quello tra l'argentino e il cantiere, che poggia sulla stessa interpretazione dello yachting, fatta di linee classiche e dislocamenti importanti. Una strada in realtà già tracciata dallo studio newyorkese Sparkman & Stephens, che per la Nautor ha disegnato alcuni tra i modelli di maggior successo, come il 47 e il 65. Il nuovo 68 pesa quaranta tonnellate; mentre la vela si sta orientando verso il "leggero", la Nautor continua imperterrita l'opzione del pesante. Per comprendere questa loro persino anacronistica scelta, basta fare un po' di bolina contro del mare formato: mentre guardi la prua delle barche vicine "esplodere" su ogni onda, tu sei come sopra un materasso ad acqua, una sensazione che proiettata per migliaia di miglia influisce non poco sulla qualità della vita a bordo. Lo sbandamento è appena percettibile. E le velocità? Con dieci nodi di vento reale, il 68 viaggia costantemente intorno agli otto nodi, con angoli mai superiori ai 40°. "Noi realizziamo barche da crociera ed è la bolina il nostro banco di prova - ci spiega Ulf Finnas, uno dei tecnici Nautor - solo in quelle condizioni si vede se una barca è confortevole e sicura. Al lasco, tutti gli scafi sono piacevoli". Bisogna riconoscere che Frers ha dato agli Swan anche quel pizzico in più di personalità che forse mancava. 

una
rociera
da
swan

Livio Florani



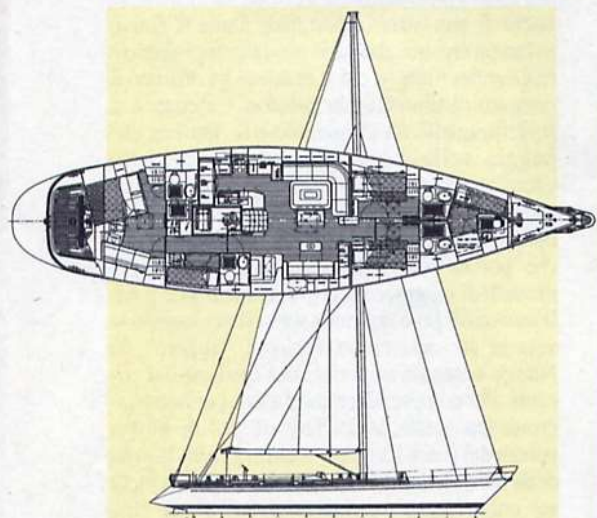
Sopra, la base d'albero è la zona operativa delle drizze, dotata di due winch elettrici. A lato, il pozzetto dell'equipaggio, dove convergono tutte le manovre di scotta. In questo modo, il pozzetto centrale per gli ospiti resta totalmente libero da intralci.



Sopra, la botola della doccia esterna. Sotto, i comandi a pedale dei winch a lato del timone.



Un "Cigno" ora lo riconosci da lontano, quella poppa e quello slancio di prua sono come una firma a caratteri cubitali. Ma il maggior merito che va attribuito al progettista è quello di aver creato dei volumi interni particolarmente ampi, mantenendo un'estetica elegantissima. Il 68 dispone di tre cabine per gli ospiti, una suite armatoriale, la cabina per l'equipaggio, ciascuna dotata di toilette. Cinque cabine, cinque bagni! Il living, 18 mq di superficie, ospita la zona pranzo sulla sinistra, il salottino sulla dritta, che prosegue verso poppa con il carteggio. Oltre quattro metri lo sviluppo lineare della cucina, lavapiatti, lavatrice, maceratore e il compattatore di rifiuti e macchina del caffè espresso. A proposito di impianti, gli standard qualitativi sono al massimo dei livelli ed è proprio la sezione tecnica di bordo ad aver fatto degli Swan le barche più apprezzate dagli skipper professionisti. Ogni tubo, ogni filo è facilmente identificabile; se si guasta un'autoclave, c'è pronta la seconda già predisposta in parallelo: si ruota un by-pass e l'armatore può finire la sua doccia. I wc non funzionano ad acqua di mare, bensì ad acqua dolce: appena mezzo litro per volta, è il sistema Vacuflush in uso sugli aerei, che in barca elimina ogni possibile rischio di intasamento. Naturalmente scaricano in cassette apposite. Le batterie sono a 2 Volt collegate in serie/parallelo, durano il triplo di quelle usuali. Per la ricarica ci sono comunque un generatore da 16 kW, due caricabatterie, due alternatori collegati al motore. Per non disturbare gli ospiti durante la pennica pomeridiana, la lavapiatti a 220 Volt può funzionare senza il gruppo elettrogeno, ma con silenziosi inverter. E si può anche fare il bucato con la lavatrice, tanto i due dissalatori producono 400 litri d'acqua ogni ora. Per quanto concerne la sicurezza attiva, la Nautor è uno dei pochi cantieri di barche a vela ad installare un impianto antincendio automatico in sala macchine. In caso di falla, oltre alle pompe di sentina elettriche e a quelle manuali, c'è una "idrovora" di alta capacità collegata al motore. Ma perché si produca una falla, l'impatto deve essere davvero violento: ben due strati di tessuto ibrido di vetro-kevlar, appositamente realizzati dalla Ahlstrom su specifiche Nautor, formano una barriera antiurto eccezionale. Ed è anche raro che una paratia possa muoversi a causa della collisione, giacché oltre ad essere resinata a scafo con alti sormonti, sono anche imbullonate. Non ci sono viti, invece, sul ponte in teak, per montare le doghe, si usa solo colla epossidica con lavorazione sottovuoto. Questi sono solo alcuni dei tanti dettagli che hanno creato degli Swan, al pari delle Rolls Royce, un mito. (L.Z.)

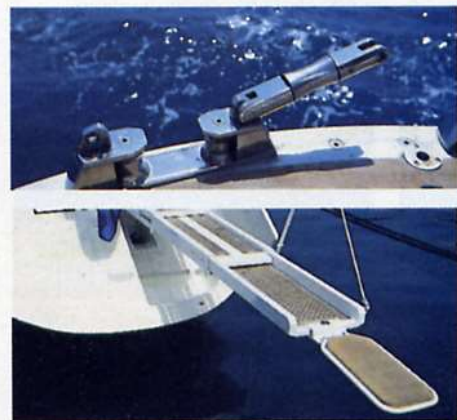


I NUMERI DELLO SWAN 68

Lunghezza fuori tutto **m 20,60**; Lunghezza al galleggiamento **m 16,68**; Larghezza **m 5,42**; Dislocamento **kg 40000**; Zavorra **kg 14600**; Pescaggio **m 3,55**; Superficie velica **mq 275**; Capacità serbatoi acqua **lt 1600**; Capacità serbatoi carburante **lt 1400**; Motore **Perkins 200 cv**; Generatore **Westerbeke 16 kW**; Alternatore **Motorola 170 Ah servizi**; Alternatore **Motorola 80 Ah motore**; Inverter **AGF 3000 Watt**; Inverter **AGF 2000 Watt**; Caricabatterie **Victron 100 Ah servizi**; Caricabatterie **Victron 70 Ah motori**; 2 Dissalatori **da 236 lt/h cad**; 2 Autoclavi in parallelo **Flow Jet**; Boiler **80 lt**; Aria condizionata **Condaria Fan Coil**.



Il timoniere dispone di un interfono per comunicare con la prua o con il carteggio.



Il passacavo, in alto, è apribile e dotato di pulegge. Sopra, la scaletta idraulica si richiude a scomparsa sulla poppa.