

FV

FAREVELA

www.farevela.net



**è in edicola
il 6° CD rom**

PROVE

Hallberg-Rassy 54
Nauticat 385
Ronautica 340
Etap 28s

SEMPREVERDI

Hallberg-Rassy 41

SPORT

Sensini mondiale
In 1800 alla Barcolana
Tutte le regate di fine stagione

INTERVISTE

Vincenzo Onorato
Russell Coutts



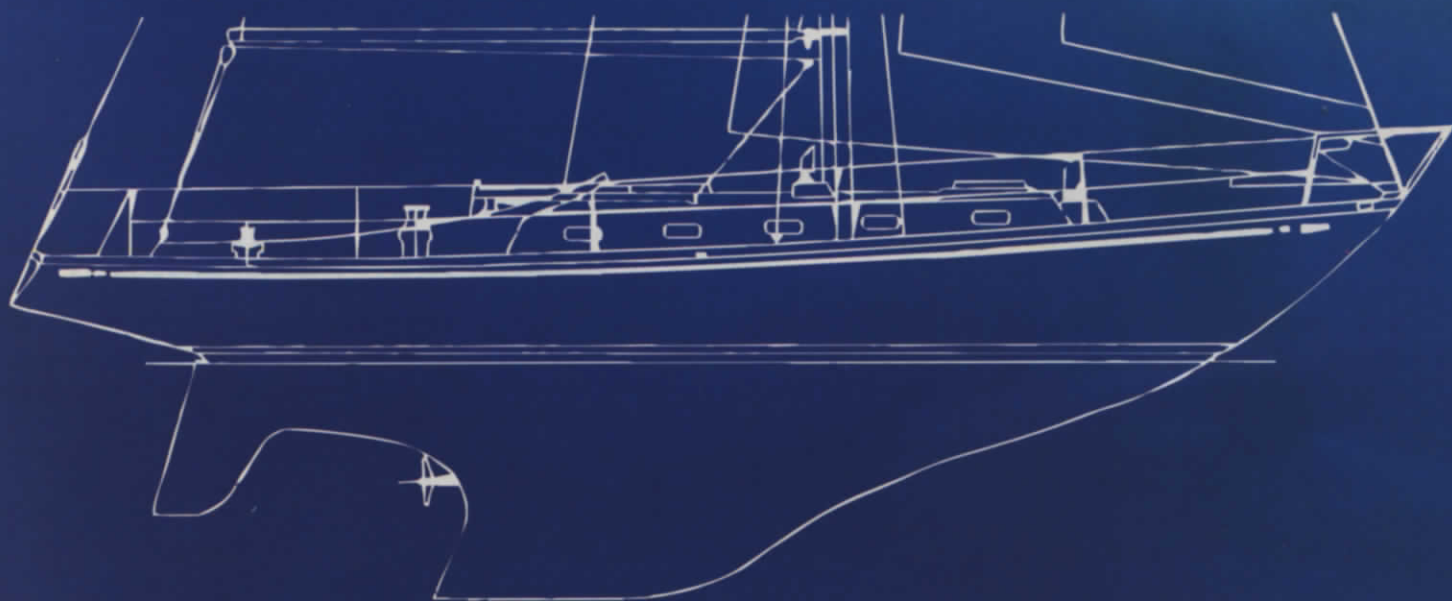
SPECIALE Nautor's Swan 40 anni di mito

speciale i 40 anni della Nautor

FOTO: BORBLENGHI (BOLEDO)

Swan da a mare

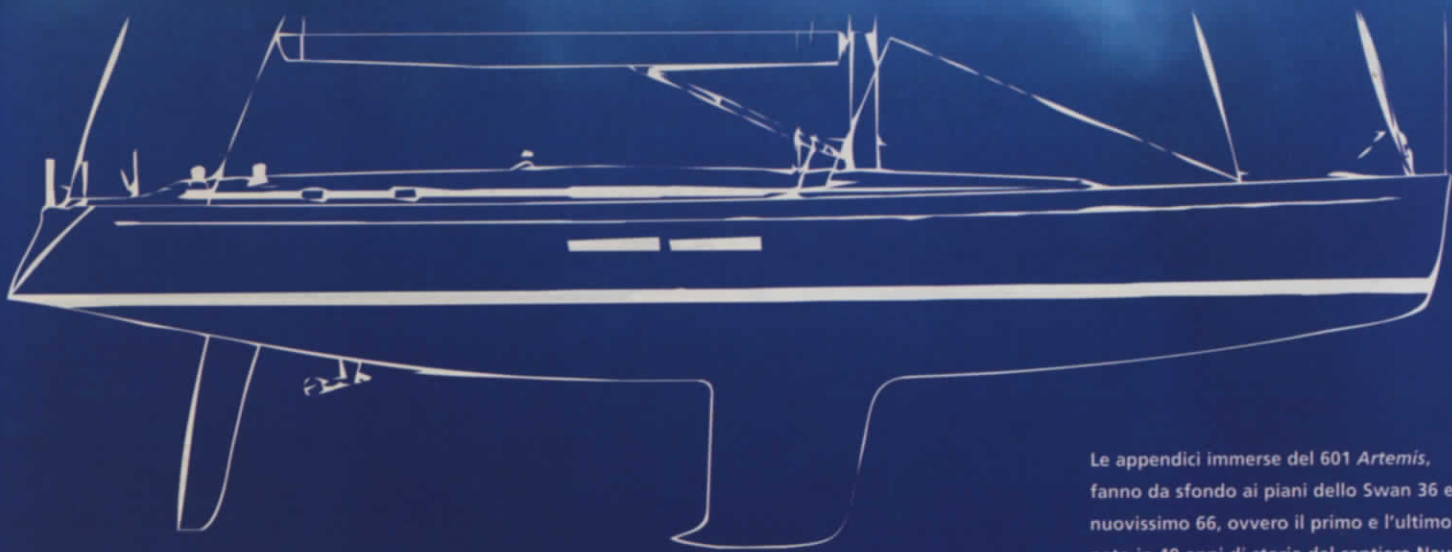
Dal raduno biennale di Porto Cervo all'anniversario del più noto cantiere del mondo. Ecco come l'evoluzione dei mitici "cigni" è anche storia dello yachting





nutile girarci attorno. Gli Swan sono le più belle barche al mondo. Le più ammirate. Le più ambite.

Semplicemente l'oggetto del desiderio per generazioni di appassionati del mare e della navigazione. Più che le parole, contano le linee. Precise, armoniose e filanti come solo le vere barche a vela possono mostrare. I materiali, tassativamente il meglio a disposizione di personale già di per sé qualificatissimo. La storia, fatta di giri del globo in regata, dure navigazioni, eccelsi progettisti, grandi marinai. Una vicenda iniziata appunto 40 anni fa in un golfo della Finlandia e approdata poi in Italia, grazie agli uffici fiorentini di Leonardo Ferragamo. A Porto Cervo, alla metà di settembre, si è svolto il consueto raduno biennale, la Rolex Swan Cup con ben 116 "cigni" al via per quella che è ormai molto più di una regata. Il trionfo dello yachting, inteso come capacità e stile nella navigazione. Ecco perchè dedichiamo questo speciale all'anniversario del cantiere e alle barche che ne hanno formato il mito. Esempari che rappresentano l'evoluzione stessa della progettazione nautica e, in definitiva, l'essenza della meraviglia rappresentata da una vela che solca il mare.



Le appendici immerse del 601 *Artemis*, fanno da sfondo ai piani dello Swan 36 e del nuovissimo 66, ovvero il primo e l'ultimo nato in 40 anni di storia del cantiere Nautor

di VANNI GALGANI e MICHELE TOGNOZZI

Per iniziare il nostro racconto Nautor cediamo la penna a due dei tre progettisti che ne hanno costruito il mito. In esclusiva per Fare Vela il 98enne Olin Stephens, progettista dei primi modelli, e German Frers, attuale disegnatore ufficiale del cantiere, ci spiegano cosa abbia rappresentato per le loro fortunate carriere l'incontro con gli Swan. Parole significative che ci introducono subito al fascino di barche destinate a durare. Il loro valore resta immutabile nel tempo, anzi si accresce. Gli Swan hanno navigato e navigano nei mari di tutto il mondo, dalla Nuova Zelanda alla natia Scandinavia. Tra i tanti scafi ormeggiati in una rada, la *blue arrow* dei "cigni", l'inconfondibile freccia blu che ne identifica le fiancate, viene subito notata. Gli armatori, chi le possiede insomma, ne va fiero, senza però mai ostentare, conservando uno stile che le doti marinaresche richieste da quei gioielli mantengono inalterato. Certo, gli Swan costano ma bastano poche miglia di bolina o di potente lasco per capirne il motivo. Sono queste le barche dei sogni e sono loro le protagoniste di questa storia.



CORTESIA SALAMON

CORTESIA SALAMON

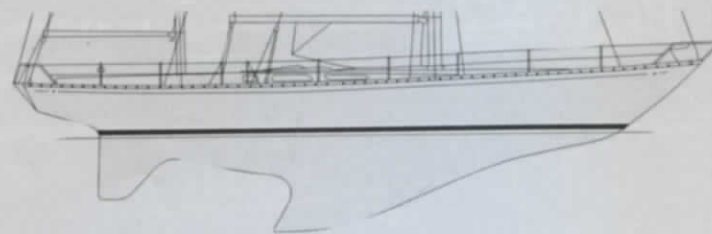
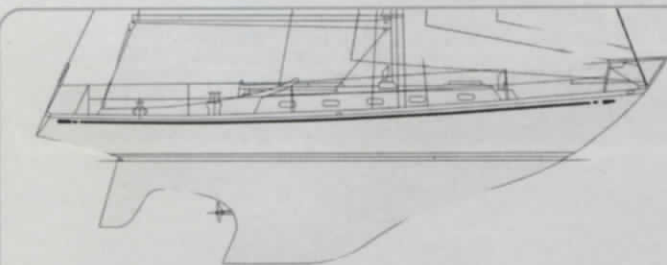
Olin Stephens: così nacquero gli Swan

“La prima volta che seppi della Nautor fu alla fine dei '60, quando Pekka Koskenkyla venne da S&S per avere dei consigli ed acquistare un disegno di una barca in vetroresina da costruire in Finlandia. C'era un disegno già esistente, comprovato e disponibile, una versione modificata di una piccola barca di grande successo chiamata Hestia (34 piedi). Questa imbarcazione modificata aveva appena vinto la One Ton Cup del 1966 in Danimarca e quindi

proponemmo questo disegno a Koskenkyla. Mentre stavamo studiando i dettagli per sviluppare questi piani, S&S stava anche lavorando con un velista finlandese, Ake Lindquist, sui disegni di una barca più grande di tipo simile. Lindquist aveva bisogno di un costruttore e la logica propose il nome di Koskenkyla. Armatore e costruttore si trovarono d'accordo e gli eventi si svilupparono in fretta tanto che lo Swan 43 fu costruito come il primo degli Swan. La barca più piccola andò poi in produzione come "Swan 36". Entrambe le barche furono considerate come una buona sintesi tra caratteristiche sportive e crocieristiche. Il primo armatore era un perito dei Lloyd's con elevate competenze. Con lui collaborò con successo mio fratello Rod, che era l'incaricato di seguire la realizzazione dei progetti S&S. Questi gli inizi, a cui seguì un incendio al cantiere che rese necessario un aiuto finanziario che l'azienda cartiera finlandese Oy Ab colmò. Ciò consentì di raggiungere uno standard così elevato nella costruzione tanto che le Nautor's Swan arrivarono spesso a essere considerate le "Rolls Royce" della cantieristica.”



LE BARCHE PIÙ SIGNIFICATIVE



SWAN 36	1967
Progettista	Sparkman&Stephens
Lunghezza	10,91 m
Larghezza	2,94 m

Dislocamento	7.000 kg
Sup. Velica (R+G)	73,3 mq
Prodotto	dal 1967 al 1970
Esemplari prodotti	90

SWAN 65	1972
Progettista	Sparkman&Stephens
Lunghezza	19,68 m
Larghezza	4,96 m

Dislocamento	31.800 kg
Sup. Velica (R+G)	219,4 mq
Prodotto	dal 1972 al 1989
Esemplari prodotti	41



FOTO BORBLENIGH (ROLEX)

La filosofia di base e le origini con S&S

Da quando sono nati, gli Swan hanno rappresentato e rappresentano un punto di riferimento nella caratteristica di barche a vela. Analizzarne l'evoluzione, dal 1966 a oggi, equivale a valutare come si è evoluto l'intero mondo dello yachting. Gli Swan sono stati concepiti, fin dagli esordi, per eccellere nella categoria dei cruiser sportivi: barche veloci, vincenti in regata finché i regolamenti lo hanno consentito, ma senza scendere a compromessi sulla robustezza e sulla qualità. Per i primi dieci anni gli Swan non solo derivavano da barche di successo, ma erano famosi racer essi stessi. La storia comincia nel 1966 col **36**, un cruiser-racer derivato da plurivittoriosi one tonner (come *Clarionet* e *Roundabout*) del mitico studio newyorkese S&S, in quegli anni nel pieno delle sue attività. Erano barche innovative, tra le prime ad avere la forma "a delfino" col timone a poppa separato dalla pinna di deriva. A questo seguirono il **43** (dei quali il più famoso fu l'*Helisara II* del maestro von Karajan) e altri modelli sostanzialmente simili nei concetti, fino al **55**, primo grande Swan, derivato dagli ocean racer *Jacaranda* e *Ragamuffin*,



Dal nostro archivio, alcune foto storiche degli Swan 65 alle prime Whitbread. Dall'alto: *Kings Legend*, secondo all'edizione del '77, durante l'arrivo nel Solent; nel pozzetto di *Kings Legend* si asciugano le vettovaglie dopo una burrasca; *Sayula II*, mitico vincitore della prima edizione



In alto: un 46 MkII, prossimo alla strarizzata; questo modello, prodotto per quattordici anni, è stato probabilmente lo Swan più amato di sempre. Pagina a sinistra: uno dei numerosi 36 ancora naviganti.

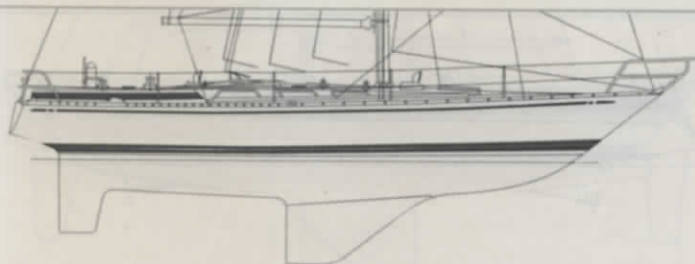
Qui sopra: la targa identificativa di un 38 S&S: si può leggere il numero di scafo e la data di costruzione

German Frers

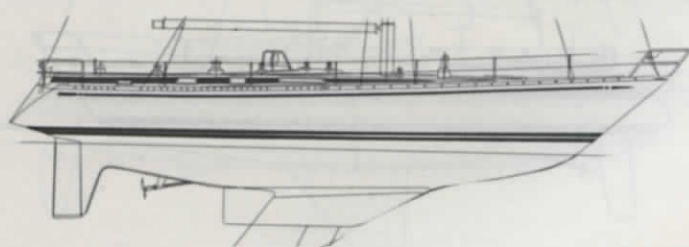
"Il nostro comune accordo deriva dalla fiducia reciproca, per dedicare i nostri sforzi alla continuità della linea pur nell'evoluzione di nuovi modelli. Dal primo Swan che ho disegnato, il 51, molte cose sono cambiate: la tecnologia progettuale, i materiali, le tecniche costruttive, persino il modo in cui i velisti vogliono che le loro barche siano e come desiderano usarle. Solo la filosofia base resta la stessa: costruire i migliori yacht di media grandezza al mondo, usando i migliori materiale e le migliori attrezzature, il tutto in forme sia marine che moderne."



CORTESIA STUDIO FRERS



SWAN 38	1974	Dislocamento	8.300 kg
Progettista	Sparkman&Stephens	Sup. Velica (R+G)	82,5 mq
Lunghezza	11,66 m	Prodotto	dal 1974 al 1979
Larghezza	3,52 m	Esemplari prodotti	116 (best seller)



SWAN 47	1975	Dislocamento	14.700 kg
Progettista	Sparkman&Stephens	Sup. Velica (R+G)	126,9 mq
Lunghezza	14,57 m	Prodotto	dal 1975 al 1984
Larghezza	4,19 m	Esemplari prodotti	70

Pillole di Swan

German Frers "Disegnare uno Swan è stato un sogno che si realizza. In Sardegna ogni due anni si celebra il successo di un cantiere e mi sembra che la festa sia sempre più bella. Mi sono sempre prefisso di disegnare barche con notevole capacità di navigare, naturalmente se riescono a farlo possono anche fare regate. Gli Swan non devono essere solo eleganti, devono essere anche veloci. Lo sviluppo tecnologico ha permesso di costruire barche sempre più potenti".

Roel Pieper - armatore Favonius "Credo che gli Swan riassumano il piacere di andare a vela. Sono veloci e comodi...in barca io mi devo divertire..."

Matteo Salamon - armatore Only You "Tutto, o quasi, a bordo di uno Swan è costruito dal cantiere, in particolare gli acciai e le parti in alluminio, inclusi alberi e falchette, che vengono anodizzati internamente, entro speciali vasche".

armato sia a yawl che a sloop con poppa classica o moderna. Con il **48**, siamo nel 1971, le linee si evolvono: lo scafo è decisamente più largo, le appendici più immerse e, per la prima volta, compare il disegno della tuga a cuneo che verrà in seguito riconosciuta come "tuga Swan". Questo splendido modello, il favorito di Olin Stephens, ha iniziato la sua carriera vincendo la Bermuda Race del '72, fino alla vittoria di *Jacobite* (ex *Crocodile*) all'ultima Swan Cup. Ma è il **65** che segna forse l'evento più significativo nella storia del cantiere. Primo maxi prodotto in serie, voluto da Pekka Koskenkyla dopo aver ammirato le linee di *Dora IV*, vinse a sorpresa la prima avventurosa Whitbread Round the World Race col nome di *Sayula II*, consacrando gli Swan come barche robuste oltre che veloci. Ancora oggi richiestissimo, il **65** ha linee tradizionali talmente equilibrate da essere considerato uno dei più bei scafi mai realizzati. Con il **38**, storico best-seller del cantiere (116 esemplari venduti in sei anni), si entra nella terza generazione di progetti S&S. Primo esemplare ad avere la lama di deriva imbullonata, presenta appendici più moderne e un piano di coperta innovativo con alloggi dei tangoni scavati lungo la tuga. Il **47**, classe 1975, rappresenta uno degli ultimi Swan curati da Olin Stephens, che si ritirerà dallo studio nel '79. Evoluzione di famosi Admiral's Cupper, venne realizzato anche in versione speciale con deriva mobile per il New York Yacht Club. Alla fine degli anni '70 l'evoluzione dello Ior rendeva impossibile realizzare barche vincenti in regata che fossero realmente adatte alla crociera. Inoltrare S&S non riusciva più a competere con i progettisti emergenti.

L'interludio con Holland

Volendo proseguire nella direzione delle barche sportive, la Nautor affidò a Ron Holland, giovane designer neozelandese, due progetti da realizzarsi in versioni distinte regata e crociera. Nacquero il **39**, derivato da *Imp*, vincitore overall dell'Admiral's del '77, e il **441**, ispirato ai plurivittoriosi *Marionette* e *Big Apple*. A questo punto le linee subirono un brusco passo avanti: scafi leggeri, larghissimi al baglio massimo e stretti alle estremità, modellati per seguire le impostazioni del regolamento, con appendici allungate e timoni appesi. Le versioni da corsa erano veri e propri racer Ior, flush deck con strutture interne tubolari, che presero parte alle più famose regate dell'epoca, compreso il famigerato Fastnet del '79 dove il **441** *Casse Tete V* ruppe lo sperimentale timone in carbonio. La successiva evoluzione dello Ior non consentì più di ottenere buoni cruiser da scafi destinati alle regate.

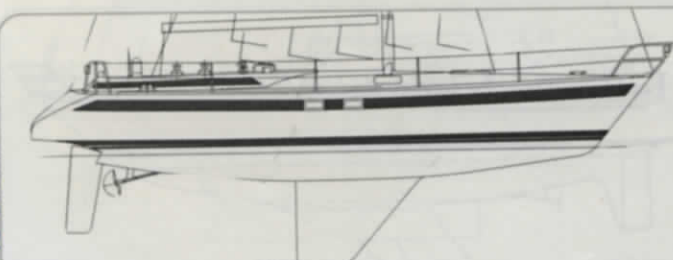
L'arrivo di German Frers

Per questo, quando il cantiere valutò di realizzare una barca sullo stampo di *Blizzard*, velocissimo 50' Ior membro della squadra inglese all'Admiral's del '79, German Frers, il progettista, impose un nuovo e modificato progetto: più lungo al galleggiamento, dotato di volumi più importanti e di una maggior superficie velica per adattarsi alle esigenze di una

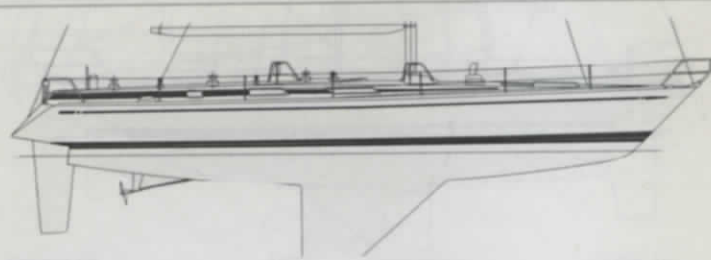


CORTESIA SALAMON

LE BARCHE PIÙ SIGNIFICATIVE



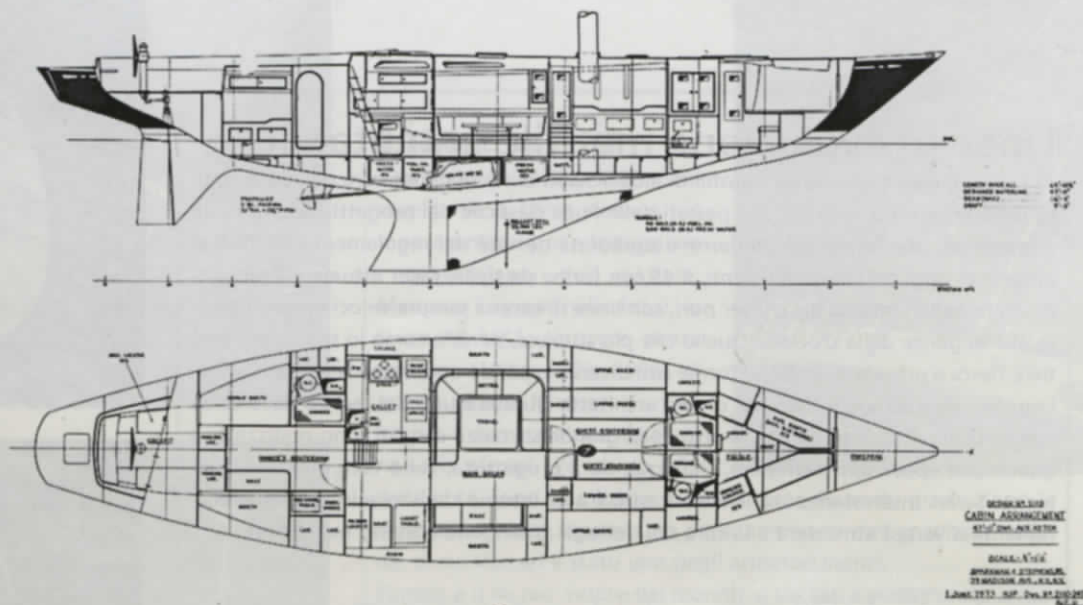
SWAN 39	1978	Dislocamento	8.200 kg
Progettista	Ron Holland	Sup. Velica (R+G)	91,3 mq
Lunghezza	11,99 m	Prodotto	dal 1978 al 1980
Larghezza	3,81 m	Esemplari prodotti	33



SWAN 51	1981	Dislocamento	19.000 kg
Progettista	German Frers	Sup. Velica (R+G)	153,7 mq
Lunghezza	15,62 m	Prodotto	dal 1981 al 1985
Larghezza	4,49 m	Esemplari prodotti	36



FOTO BURELBERG (BOLEA)



Sopra: *Flying Dragon* è uno Swan 70, uno dei modelli recenti che unisce, in pieno spirito Nautor, prestazioni d'eccezione a finiture di lusso.

A sinistra: *Only You*, Swan 38 perfettamente mantenuto dal suo armatore, Matteo Salamon, presidente dell'associazione Swan S&S. In alto a destra: i disegni originali del 65

barca da crociera. Così nacque, siamo nel 1981, il primo bellissimo Swan Frers. Nel 1982 il 651 sostituì il glorioso 65, tornando al successo nelle regate oceaniche: alla Whitbread dell'86 *Fazer Finland* ottenne il terzo posto, primo delle barche di serie. L'ulteriore passo avanti, uno dei più significativi nell'evoluzione degli Swan, avvenne col mitico 46, prodotto dall'83 all'97 in ben 109 esemplari. Il concetto fu di realizzare un cruiser veloce ma completamente slegato dai regolamenti di stazza e pensato più per soddisfare le mutate esigenze dei clienti Nautor: con diverse proposte per il piano velico, le appendici e le soluzioni interne, poteva essere ampiamente personalizzato. In più l'eleganza delle linee ne fece subito un grande classico, talmente apprezzato che, dopo sette anni, si preferì aggiornarlo (con la versione MkII, diverse appendici e interni) piuttosto che sostituirlo, lasciandolo in produzione per altri otto anni. Nel 1988 nacque il primo maxi sopra gli 80 piedi. Lo **Swan 86** si ispirava per le forme agli imbattibili maxi da regata, come i vari *Moro di Venezia* di Raul Gardini. Le linee sono incredibilmente eleganti, con slanci esagerati, specie a poppa, bordi liberi bassi e tanti dettagli di stile, come lo strallo di prua arretrato e lo spigolo tra scafo e coperta arrotondato.

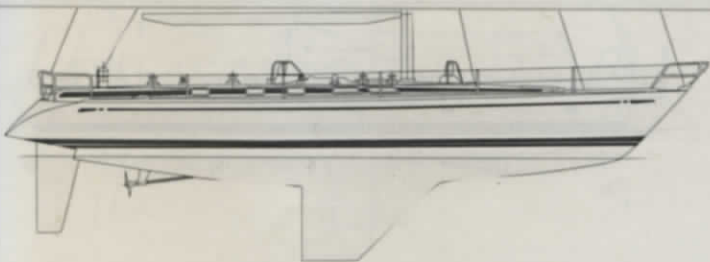
L'attualità tra regata e crociera
Col 60, classe 1994, la Nautor si riaffaccia al mondo delle regate. Infatti il nuovo regolamento Ims, pensato per i cruiser-racer, consente lo sviluppo di uno scafo adatto ai due utilizzi. Il 60, bello e



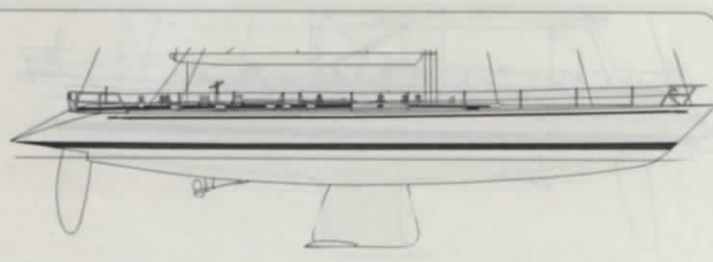
FOTO NAUTOR

Un cantiere cult

Pietarsaari è a soli 300 km dal Circolo Polare Artico, sulla sponda orientale del Golfo di Botnia, nella regione finlandese di Vaasa. Le migliori barche al mondo nascono quindi tra i 63° e i 64° di latitudine N, in una zona dalle solide tradizioni cantieristiche. Oggi la superficie del cantiere è di 10.000 mq, con un capannone capace di ospitare scafi fino a 160 piedi. Il Marina occupa 570 mq con pescaggio di 5,5 m. 440 i dipendenti. In totale sono state prodotte circa 2.000 barche. In un anno se ne producono una quarantina.



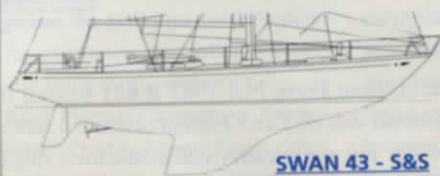
SWAN 46	1983	Dislocamento	14.200 kg
Progettista	German Frers	Sup. Velica (R+G)	120,3 mq
Lunghezza	14,36 m	Prodotto	dal 1983 al 1997
Larghezza	4,41 m	Esemplari prodotti	81 MK1+28 MK2



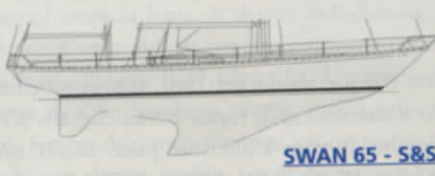
SWAN 86	1988	Dislocamento	55.000 kg
Progettista	German Frers	Sup. Velica (R+G)	359,7 mq
Lunghezza	26,23 m	Prodotto	dal 1988 al 1990
Larghezza	6,20 m	Esemplari prodotti	3

Linee in evoluzione ma stile immutabile

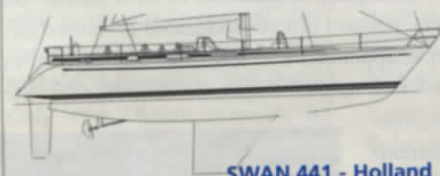
Abbiamo messo a confronto i profili di alcuni Swan di simili dimensioni dal '66 a oggi. Le differenze sono evidenti: si è passati dalle linee classiche dei progetti S&S, morbide e immortali, alle forme più moderne e squadrate dettate dal regolamento IOR fino ai modelli di oggi nettamente distinti, il 45 con forme da tipico racer attuale e il 66, ultimo nato nella famiglia dei cruiser puri, con linee di carena sempre veloci ma più attente alle esigenze della crociera. Quello che più stupisce, però, è come lo spirito del cantiere riesca a prevalere anche su forme così diverse, creando un caratteristico family feeling che vince sui segni tipici dei diversi architetti. Questo è uno dei segreti della forza commerciale di queste barche, frutto della grande sostanza con cui sono realizzate: a qualunque epoca appartengano, chiunque sia il progettista, sono tutti inconfondibilmente Swan. Interessante anche il confronto tra gli interni: i volumi e lo stile sono sicuramente diversi, l'atmosfera e la cura dei dettagli rimangono costanti nel tempo.



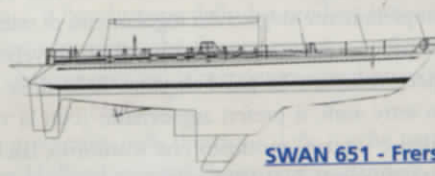
SWAN 43 - S&S



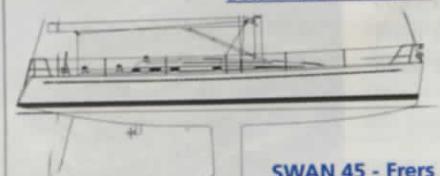
SWAN 65 - S&S



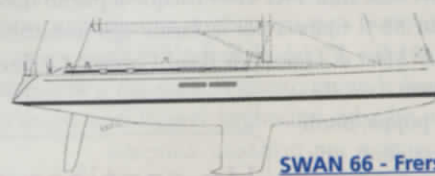
SWAN 441 - Holland



SWAN 651 - Frers



SWAN 45 - Frers



SWAN 66 - Frers



SWAN 38 - S&S

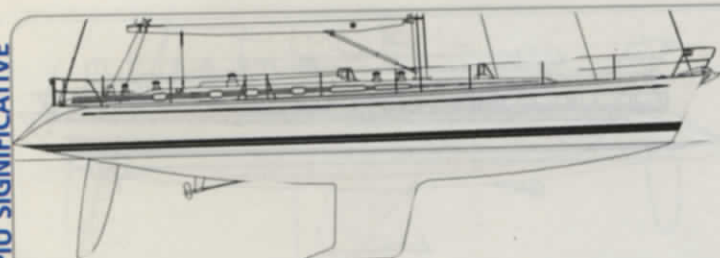


SWAN 53 - Frers



FOTO NAUTOR

LE BARCHE PIÙ SIGNIFICATIVE

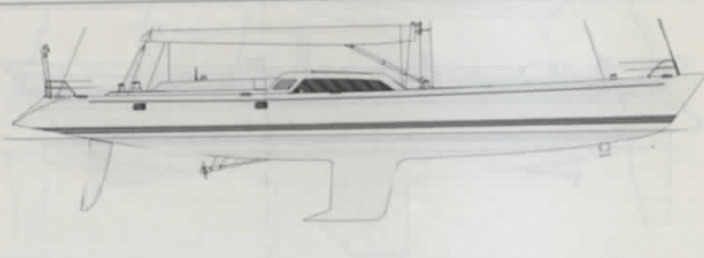


SWAN 60

1994

Progettista	German Frers
Lunghezza	18,85 m
Larghezza	5,34 m

Dislocamento	28.500 kg
Sup. Velica (R+G)	222,2 mq
Prodotto	dal 1994
Esemplari prodotti	29 - in produzione



SWAN 112

1999

Progettista	German Frers
Lunghezza	34,34 m
Larghezza	7,42 m

Dislocamento	110.000 kg
Sup. Velica (R+G)	583,3 mq
Prodotto	dal 1999
Esemplari prodotti	5 - in produzione



FOTO NAUTOR

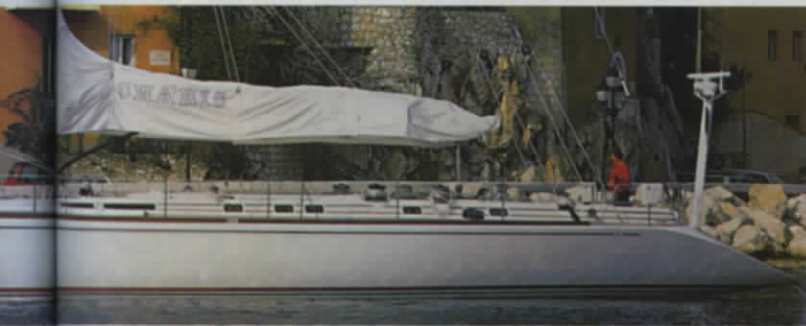


FOTO NAUTOR

Ciao Eurosia

Alla Rolex Swan Cup 2006 mancava forse la barca italiana più rappresentativa per festeggiare i quarant'anni del cantiere. Mancava *Eurosia* (nella foto), lo Swan 46 MK1, vincitore di tre edizioni (1990, 1992, 1996) di questa regata. Mancava *Eurosia* perchè il suo armatore, il romano Loris Vaccari, si è spento il 20



FOTO ROLEX

settembre dopo una lunga malattia, proprio pochi giorni dopo la conclusione della regata. Una perdita importante per la vela italiana, di cui Vaccari è stato uno degli armatori storici.

Eurosia è il 46 più veloce del mondo, e Vaccari è stato l'unico armatore capace di vincere tre Swan Cup con la stessa barca.

A ricordare quelle vittorie è il romano Silvio Scopel, che a bordo ricopriva il ruolo di tailer. "...quella del 1990 fu forse la più bella, quella che mostrò le vere potenzialità della barca e del suo equipaggio. Poi eravamo giovani ed eravamo partiti tutti insieme preparandoci dal capionato invernale. Quello che ricordo con piacere era la sintonia con Bezzi che era alla randa, bravissimo. Poi Mauro Pelaschier, il timoniere, era impressionante di poppa...velocissimi..."

Sempre Scopel ricorda l'edizione del 1994. "Anche quella era nostra, siamo arrivati secondi per pochissimo. Certo *Highland Fling* aveva uno come Russell Coutts e loro hanno regatato bene, ma romanticamente era nostra, tanto poi ci siamo rifatti due anni dopo." Girava infatti una battuta tra i velisti in banchina quando finì l'edizione del 96 "Ha vinto la barca che ha vinto anche due anni fa".

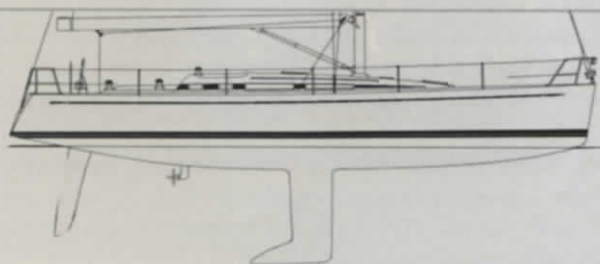
Scopel è uno dei tanti nomi che hanno avuto l'onore e il piacere di navigare su *Eurosia*, una delle barche italiane che ha allevato generazioni di velisti. Tra i più illustri Mauro Pelaschier, Tommaso Chieffi, Francesco de Angelis, Vasco Vascotto, Davide Innocenti, Paolo Marsarini, Alberto Barovier, e poi Luca Serra, i figli dell'armatore Loris Vaccari, Michele e soprattutto Emanuele, per gli amici Stakkio (azzurro nella classe Finn alle Olimpiadi di Barcellona 1992, primo velista della Capitale a riuscire nell'impresa). E poi tanti altri, come chi vi scrive per esempio, che ricorderanno quelle vittorie come un pezzo di storia, indelebile per chi ama questo sport.

(Francesco Coari)

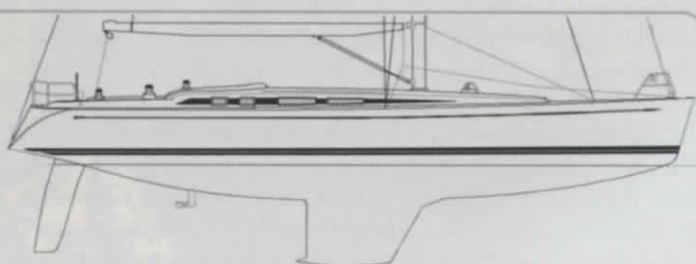
potente, viene proposto in due versioni, la race più leggera di ben cinque tonnellate e armata con albero frazionato. La sua linea, con slanci ridotti e murate alte, apre le porte alle nuove forme che caratterizzeranno gli Swan fino ai giorni nostri. La nuova veste degli Swan si indirizza verso barche più grandi: nel 1999 nasce il **112**, primo scafo sopra i 100 piedi ma anche primo Raised Saloon di nuova generazione, che darà il via a un'intera gamma con tuga panoramica. Siamo ai giorni nostri: la gamma attuale prevede una netta distinzione tra la regata e la crociera, ormai mondi inconciliabili. Per le corse vengono create due classi monotipo di grande successo, il **45** e il **601**, con circuiti di regate dedicati e regole restrittive; sull'altro versante, Frers ha studiato nuove carene completamente dedicate alla crociera veloce, progettate con cura per consentire navigazioni oceaniche in pieno comfort. Parliamo del **46** e del **53**, splendidi cruiser pesanti caratterizzati da importanti volumi adatti ad accogliere comode cabine e impianti completi. Come sempre, progetti eleganti ma all'avanguardia.

In alto: *Island Fling*, il primo 60 in versione regata, ha segnato il ritorno della Nautor alle grandi competizioni. **Sopra:** lo splendido profilo del '86. **A sinistra:** uno Swan 47 in crociera

Si ringrazia per la collaborazione Matteo Salamon di www.classicswan.org



SWAN 45	2002	Dislocamento	8.850 kg
Progettista	German Frers	Sup. Velica (R+G)	132,9 mq
Lunghezza	13,83 m	Prodotto	dal 2002
Larghezza	3,92 m	Esemplari prodotti	51 - in produzione



SWAN 53	2005	Dislocamento	22.000 kg
Progettista	German Frers	Sup. Velica (R+G)	143,50 mq
Lunghezza	16,48 m	Prodotto	dal 2005
Larghezza	4,75 m	Esemplari prodotti	11 - in produzione