



*Sono passati circa 40 anni da quando è stato varato il primo Swan. Da allora ogni modello del cantiere finlandese è divenuto un'icona dello yachting moderno. In esclusiva per Top Yachts tutti i segreti della nascita di un mito*

JUST  
SWAN

LARS STRÖM



Lars Ström inizia a lavorare in Nautor appena trentenne. Per circa 35 anni è stato capo ingegnere del cantiere e da poco è andato in pensione. Lui è la persona che più di tutti conosce ogni segreto degli Swan usciti dal cantiere finlandese. Questa foto è del suo ultimo giorno di lavoro.



tutto nacque all'alba di una mattina del 1966 a Pietersaari, una landa desolata nel golfo di Bothnia, 500 km a nord di Helsinki e 400 a sud del Circolo Polare Artico. Qui Pekka Koskenkylä, allora dipendente di una cartiera, incontrò per la prima volta Rod Stephens, fratello dello yacht designer Olin J., per discutere sulla realizzazione di una barca abbastanza piccola, solo 36 piedi, da costruire e rifinire come un piccolo gioiello. Rod rimase affascinato dai progetti di Pekka, e quel piccolo 10 metri divenne il primo Swan a vedere la luce: fu subito un grande successo.

Il primo 36 piedi, disegnato appunto dallo studio Sparkman&Stephens di New York, venne varato il 17 luglio del 1967 alle quattro di pomeriggio e venne prodotto in 90 esemplari; un risultato più che eccezionale, se si considera il periodo storico.

I primi cinque anni di vita della Nautor furono ricchi di successi, le barche si vendevano e il cantiere divenne famoso in tutto il mondo. Come tutte le aziende dovette iniziare a strutturarsi per soddisfare le richieste. Investimenti importanti videro protagonista Pekka Koskenkylä, ma un incendio nel 1969 distrusse il cantiere e vanificò gli sforzi fatti fino a quel momento. Pekka cercò con tutte le forze di andare avanti da solo, ma alla fine dovette arrendersi e cercare un finanziatore. Lo trovò agli inizi degli anni '70, si trattava della cartiera Oy Wilh Schauman Ab, la stessa in cui lavorava prima di fondare la Nautor. Il ruolo di co-protagonista però gli stava stretto e da lì a



Di modellini Nautor' Swan Lars ne ha visti tanti, nella foto sopra è al centro, insieme a Christer Lill a sinistra, e a Mr Wick a destra. Siamo nel 1975 negli uffici di Pietersaari in Finlandia.

A destra, due generazioni di Swan. Un particolare che contraddistingue queste barche è la freccia a prua. Nella prima serie era più squadrata, con il tempo è stata smussata e arrotondata.





In alto a sinistra, una foto storica del cantiere originario su cui venne costruito quello della Nautor. La sede è in Finlandia, a Pietarsaari a 400 km dal Circolo Polare Artico.

Ogni componente veniva completamente progettato, realizzato e testato in cantiere, dal passauomo a ogni tipo di attrezzatura da montare in coperta.

Fino al 1980 la Nautor ha varato circa 900 yacht in 20 differenti progetti. Il più venduto della storia del cantiere è tutt'ora il 38 piedi, costruito dal 1974 al 1978 in ben 116 esemplari. Si smise di realizzarlo perché lo stampo non avrebbe potuto garantire ancora gli stessi standard di qualità.

A sinistra, un varo di uno Swan 43, questo modello fu costruito a partire dal 1970 e ne sono stati venduti 90.



breve decise di ritirarsi, divenendo il broker Nautor in Costa Azzurra. In quei giorni, venne assunto un certo Lars Ström, 33 anni, ingegnere finlandese dalle grandi capacità, era il 1973. Sono passati circa 35 anni e Lars oggi è andato in pensione. Ma perché parliamo di lui? Perché è la persona che più di tutti può raccontarci il dietro le quinte del mito Swan. Durante la sua carriera ha ricoperto diversi ruoli, divenendo infine, capo ingegnere della produzione. Una testimonianza imperdibile della storia dello yachting che racconta in esclusiva a Top Yachts.

*“Iniziat a lavorare in cantiere nel '73 come capo disegnatore, occupandomi fin da subito alla realizzazione dello Swan 38 di Sparkman&Stephens. Lavorare in quel periodo era molto difficile, soprattutto se il progettista si trovava dall'altra parte dell'Oceano. Per darvi un'idea, per fare una telefonata a New York ci voleva un'attesa di un giorno e mezzo.*

*Le calcolatrici elettroniche iniziavano a comparire, ma erano molto costose. Computer e cellulari, ovviamente, manco a parlarne. Ogni disegno veniva effettuato a mano e spedito solamente via posta. Le comunicazioni urgenti venivano eseguite via Telex. Lo Swan 38 fu subito un successo, segue a pag. 132*



IN QUEGLI ANNI SI LAVORAVA COSÌ



Björn Schauman



Leif Liljekvist



Hagar Wärnström



Riunione di progettazione



Kim Lybeck



Ola Haltman



Carl Magnus Wind



## CRASH TEST

Nel tempo si sono conquistati la fama di barche indistruttibili. Il motivo è semplice, sono costruite in maniera eccezionale viste le tecnologie di quegli anni, con una qualità della vetroresina eccellente: gli esemplari di quegli anni avevano i bagli affogati direttamente nella vetroresina, ogni tipo di paratia mobile, o quant'altro, veniva stratificato allo scafo e i paglioli erano appoggiati su un struttura in alluminio leggera e resistente.

Le falchette, anodizzate direttamente in Nautor in speciali vasche, sono spesso sovradimensionate e strutturali allo scafo. La maggior parte dei componenti a bordo di uno Swan è stato costruito internamente, dagli acciai di coperta alle rotaie dell'albero. Gli interni prima di venire montati nello scafo vero e proprio, venivano "provati" in una barca, non navigante, appositamente allestita per questo scopo. Solo quando era-



no spariti tutti i difetti venivano posizionati a bordo. Per ogni barca i carpentieri selezionavano uno specifico tronco di teak, dal quale venivano tagliati tutte le lastronature degli interni, donando omogeneità agli arredi. Si narra anche che prima di adottare un componente veniva chiamato un operaio con il compito di distruggerlo, insomma un vero Crash Test. Se l'oggetto si fosse rotto, non si sarebbe potuto utilizzare.



Lo Swan numero 001, il mitico Tarantella, un 36 piedi disegnato da Sparkman & Stephens. Oggi è di proprietà della Nautor ed è stato completamente risistemato. Nessuno al tempo avrebbe mai immaginato che questo 36 piedi sarebbe entrato nella storia dello Yachting.





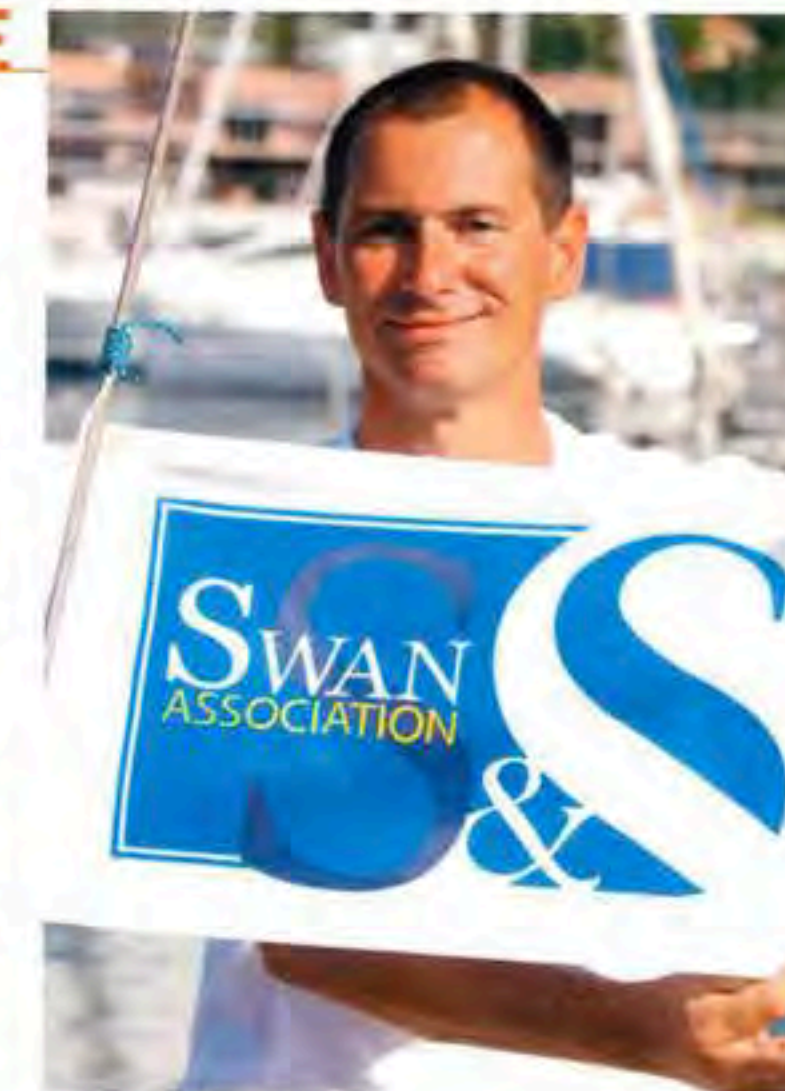
Se in quegli anni Olin trascorreva molto del suo tempo nello studio di New York, suo fratello Rod faceva visita al cantiere almeno una volta al mese. Arrivava sempre con una sola valigetta, e per anni mi sono chiesto come faceva a rimanere a lungo lontano da casa con un bagaglio così piccolo. Non gliel'ho mai chiesto, ma con il passare del tempo mi sono convinto che Rod era come le sue barche: essenziali e mai superflue. Ogni sua "ispezione" era attesa con diversi stati d'animo da tutti i dipendenti. Il suo era più che altro un controllo sull'an-

damento dei lavori durante il quale verificava lo stato di ogni barca insieme ad Ake Lindqvist. Il loro tour sembrava quasi una gara a chi trovava più dettagli da modificare e relative soluzioni per migliorare il risultato finale. Il mio lavoro a quel tempo era quello di seguirli con un blocchetto su cui annotare ogni loro commento. Insieme formavano una coppia formidabile e diedero un contributo fondamentale alla crescita del cantiere. Dettavano i tempi e istruivano gli operai su come raggiungere i più alti standard qualitativi. segue a pag. 139

## L'ASSOCIAZIONE

È nata meno di dieci anni fa dalla passione di alcuni armatori di Swan disegnati da Sparkman & Stephens. Tutto ebbe inizio dopo la partecipazione di Matteo Salamon a una Swan Cup a Porto Cervo nel 2000. Rimase affascinato dalla quantità di barche iscritte, per la maggior parte moderne e diverse dal suo Swan: Only You, uno splendido 38 piedi S&S del 1976. Una volta finita la regata iniziò a discutere con due amici, Stefano Cioni e Nicola Ardito, anche loro armatori di Swan S&S, sulla fattibilità di creare una sorta di "famiglia" di armatori di Swan S&S. Un club esclusivamente dedicato ad appassionati, all'interno del quale condividere esperienze, amicizie e scambiarsi consigli. Internet li aiutò molto e ben presto il sito web divenne il cuore dell'associazione. Iniziarono a pubblicare disegni, fotografie, progetti di restauro, raccontare esperienze, e a raccogliere, in giro per il mondo, centinaia di appassionati. Da lì il passo a un raduno è breve, Matteo Salamon e Stefano Cioni organizzarono il primo rendez-vous di Swan S&S a Porto Azzurro nel 2003. Fu un successo e si decise di ripetere l'evento ad anni alterni, le ultime due edizioni si sono svolte a Scarlino in Toscana. Leonardo Ferragamo, alla guida del cantiere, gli diede l'incondizionato appoggio di Nautor e oggi a distanza di pochi anni, S&S Swan Association è una realtà riconosciuta a livello mondiale e soprattutto dal cantiere. Sul sito web si trovano le schede, le foto delle barche associate con i disegni originali, i consigli su come restaurare la barca e il forum, ormai diventato un punto di riferimento importante per gli appassionati e che vede anche i tecnici della Nautor dare consigli direttamente agli armatori. Una passione incredibile ha dato vita a tale associazione e nel 2009 organizzerà il prossimo raduno nell'Isola di Capraia dal 25 al 27 giugno. [www.classicswan.org](http://www.classicswan.org)

Matteo Salamon e sua moglie Giulia durante il primo raduno di Swan Sparkman & Stephens. Oggi l'associazione è riconosciuta a livello mondiale.





## PEOPLE OF SWAN



**VINCENZO ONORATO.** 51 anni, Presidente della Moby Lines Spa. Inizia a navigare all'età di 13 anni. Da quel momento non si è più fermato. Personaggio famoso sia per la sua azienda sia per le sue imprese veliche, dall'America's Cup al Farr 40. Nonostante abbia navigato su tantissimi tipi di imbarcazioni rimane fedele a uno Swan 65 che manco a dirlo si chiama Mascalzone Latino. Il suo è l'ex Plum, numero di serie del cantiere finlandese 039. Più volte l'ha definita una barca perfetta per le crociere, molto elegante e sinuosa. Come contraddirlo? Lo stesso modello fu il vincitore della prima edizione della Whitbread, anno 1973. L'armo a ketch lo contraddistingue in maniera inconfondibile, e di poppa regala grandi emozioni.



**CAMILLO MANFREDINI.** 56 anni, architetto. Blue Itacha è il suo gioiello. Uno splendido e appena restaurato Swan 44. Uno scafo veloce e potente che venne prodotto dal 1972 al 1978 su progetto di Sparkman & Stephens. La comprò nel 1989 da Riccardo Bonadeo con la quale cercò di qualificarsi per l'Admiral's Cup. Camillo Manfredini ha un legame molto stretto con la sua barca, che non è la prima, ma certo quella che gli ha regalato più soddisfazioni. Quando la timona la paragona a una gloriosa Aston Martin degli anni '70 che corre sul circuito di Monza. Alla domanda cosa prova per il suo Swan mi ha risposto "il rapporto con la mia barca è come quello di un uomo con un'amante, deve rimanere segreto".



**STEFANO CIONI.** 49 anni, producer. Il suo è uno Swan recentemente restaurato dal Cantiere del Carlo di Viareggio. E' un 411 del 1977, numero scafo 009. La barca si chiama Oracabessa, come la città Jamaicana che fu set cinematografico di numerosi film di 007. Il legame che ha con il suo Swan è particolare per mille motivi, e quello più curioso l'ha scoperto quando al momento dell'acquisto ha visto il nome del primo proprietario dello Swan: era lo stesso della sua barca precedente, uno Sparkman&Stephens 34'. Stefano Cioni, tra l'altro uno dei fondatori della S&S Association, naviga molto e sul serio; insieme a sua moglie ha preso tantissime sventolate e ogni volta che le racconta è sempre più fiero di come si è comportata la sua "bimba" Oracabessa.



**STEFANO NARDELLOTTO.** 40 anni, imprenditore. Il suo è uno Swan 371 del 1981 numero di serie 052 e progettato da Ron Holland. Un vero navigatore, con la sua barca Capogiro, ha girato in lungo e in largo, ma rimanendo sempre affezionato al suo mare, l'Adriatico. Il sogno, che spera di realizzare a breve, è quello di cambiare barca, sta cercando uno Swan 47 di Sparkman e Stephens, per partire per una crociera lunga un anno. Non da solo però, perchè lui si muove solo con sua moglie e suo figlio. Il piccolo, all'età di 10 mesi, aveva già alle spalle 30 giorni di navigazione.



**CARLO DEGLI ESPOSTI.** 54 anni, produttore televisivo. Comprare uno Swan Sparkman & Stephens era il sogno della sua vita. Il suo si chiama Coast to Coast è un 65' con scafo numero 010 del 1973. Un rapporto speciale lo lega a questa barca, grazie all'amicizia di infanzia con Massimo Osti, il precedente armatore che ha "scelto" Carlo degli Esposti come colui che avrebbe meglio mantenuto questo splendido Swan. Ed ebbe ragione. Oggi la barca è stata rimessa a nuovo e viene vissuta a 360°. Carlo ci racconta che appena può parte anche per brevi crociere, e se gli impegni di lavoro lo consentono vive a bordo, come quando per girare una trasmissione sul mare si trasferì su Coast to Coast per 5 mesi. Il suo prossimo obiettivo è la traversata atlantica.



NAUTOR'S SWAN

TOP  
SAIL



## ENRICO CHIEFFI

Uno dei velisti più forti che l'Italia abbia mai avuto. Alle spalle due Olimpiadi, due Coppe America e una quantità impressionante di titoli Mondiali, Italiani ed Europei in diverse classi. Ma fermiamoci qui. Enrico ha cambiato vita. Sono passati dieci anni da quando Leonardo Ferragamo, appena comprato il cantiere finlandese, chiese al velista italiano di entrare a far parte di una nuova squadra, la Nautor Swan, nel 1998. Enrico non voleva fare il velista a vita e questo lo sapeva, lo aveva "previsto" nella sua tattica, quella più importante, quella personale. Voleva intraprendere una carriera al di fuori dalla nautica; il rischio sarebbe stato di traghettare una passione in un lavoro. Ma nella vita anche un buon tattico può cambiare strategia, e accettò la proposta. Il suo primo compito in azienda fu quello di organizzatore delle regate

Swan, ma presto diventa prima responsabile marketing, poi commerciale, fino a ricoprire la carica di amministratore delegato di Nautor Med. Insomma l'Enrico velista è diventato Enrico manager. "Quando Leonardo decise di iniziare questa sfida la situazione era abbastanza difficile", dice Enrico, "avevamo da risolle-



re le sorti di un glorioso cantiere che era rimasto indietro in molti aspetti, fra cui il prodotto. Ciò che ha permesso di far cambiare rotta al cantiere sono state un preciso disegno imprenditoriale del nostro presidente, Leonardo Ferragamo e le persone: quelle in Finlandia, del cantiere e quelle nel mondo che ci rappresentano. Ancora oggi mi meraviglio della passione che ognuno ci mette nel raggiungere l'obiettivo aziendale. Questa rimane tutt'ora una forza incredibile che si radica in chiunque venga a contatto con il mito Swan".

Enrico Chieffi e Leonardo Ferragamo, amici da tempo e compagni di tante regate, sono ormai una coppia indissolubile. L'imprenditore toscano ha rilevato la Nautor nel '98 e ha portato con sé anche l'abile velista, oggi diventato amministratore della Nautor Med. Hanno sulle spalle il compito di mantenere alto il nome glorioso della Swan. Un compito difficile, certo, che ha comportato scelte imprenditoriali rigorose ma che stanno portando importanti risultati.

## COMPRIARE UNO SWAN PUÒ ESSERE UN INVESTIMENTO



Sono ricercatissimi, difficili da trovare e per quanto lo può essere una barca, anche un investimento. Lorenzo Bortolotti (nella foto), direttore commerciale della Nautor ci spiega perché gli Swan del primo ventennio e in particolar modo quelli progettati dallo studio Sparkinan & Stephens, possono essere un investimento. "Tralascio il punto di vista estetico,

ma da quello tecnico sono barche molto resistenti, ancora in ottima salute. Comprare uno Swan di quel periodo, in questo momento è abbastanza difficile, il mercato europeo offre ben poco e il prezzo rimane stabile. Negli Stati Uniti durante gli ultimi anni sono avvenute molte operazioni commerciali, grazie anche al cambio euro/dollaro favorevole, ed il mercato è

quasi saturo. In questi mesi sta calando l'offerta, ma in un paio d'anni molte barche torneranno in vendita. I modelli più richiesti e che addirittura si rivalutano nel tempo sono sicuramente il '65, il '43 e il '44. Chi è interessato a uno Swan consiglia di affidarsi a un Broker Nautor, l'unico diretto contatto con la sede del cantiere, dove vengono custoditi tutti gli Owners Manual di ogni barca, i disegni originali e gli schemi degli impianti. Questo è il punto di forza della rete vendita: conoscere in dettaglio come è nata una barca e i lavori che sono stati eseguiti nel tempo. Informazioni a noi note grazie al rapporto di fiducia e assistenza che abbiamo con gli armatori. Una garanzia ufficiale sia per chi compra sia per chi vende. I nostri broker hanno tutti lavorato con il cantiere, ognuno con diverse mansioni, conoscono le barche e i processi produttivi, basti pensare al fondatore Pekka Koskenkylä, che una volta venduto il cantiere si mise a vendere le sue barche in Costa Azzurra".

segue da pag. 134 Rod, oltre a essere un importante progettista, era anche un abile navigatore, pensate che ogni volta che qualcuno aveva un'idea per risolvere un problema Rod rispondeva: "Perfetto, l'ho già testata sul Mustang (la sua barca, ndr.) e il risultato è...". Era uno che non lasciava nulla al caso. Era conosciuto anche per una famosa lista di 143 punti che dovevano essere fedelmente perseguiti nella costruzione di uno Swan, oggi molti di questi vengono ancora presi in considerazione nella produzione attuale di Nautor".

Lars Ström ha avuto la fortuna di lavorare oltre che con lo studio Sparkman & Stephens anche con Ron Holland e German Frers. Con Holland, all'incirca dal 1979 al 1990, si affrontò il periodo di transizione della cantieristica internazionale. I computer e relativi programmi di calcolo erano molto più diffusi e le tecniche produttive stavano cambiando. Molti armatori, affezionati al marchio Nautor non vedono di buon occhio i progetti di Holland, ma il suo lavoro è stato fondamentale per permettere continuità al cantiere. Holland fu un designer innovatore, prima con le sue barche classe Tonner, poi direttamente con gli Swan. Dette uno stile diverso un po' seguendo le linee dettate dalla moda del tempo. Dopo di lui, il progettista ufficiale, designato a