

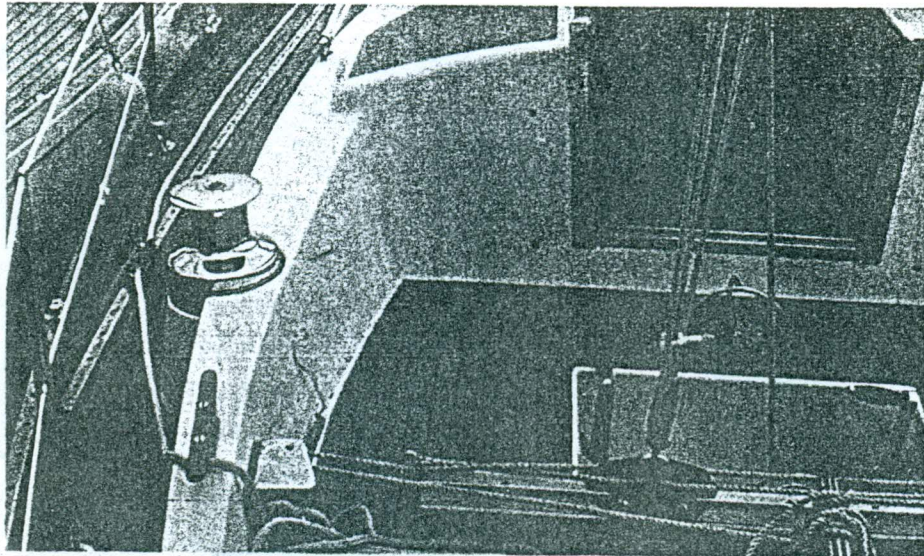
Il pozzetto, di taglio e dimensioni classiche, è tagliato dal trasto con il carrello su rulli per il paranco della scotta della randa. Il Tikka III batte bandiera di Malta.

Lo Swan 37' un veliero di straordinaria bellezza finito in maniera esemplare

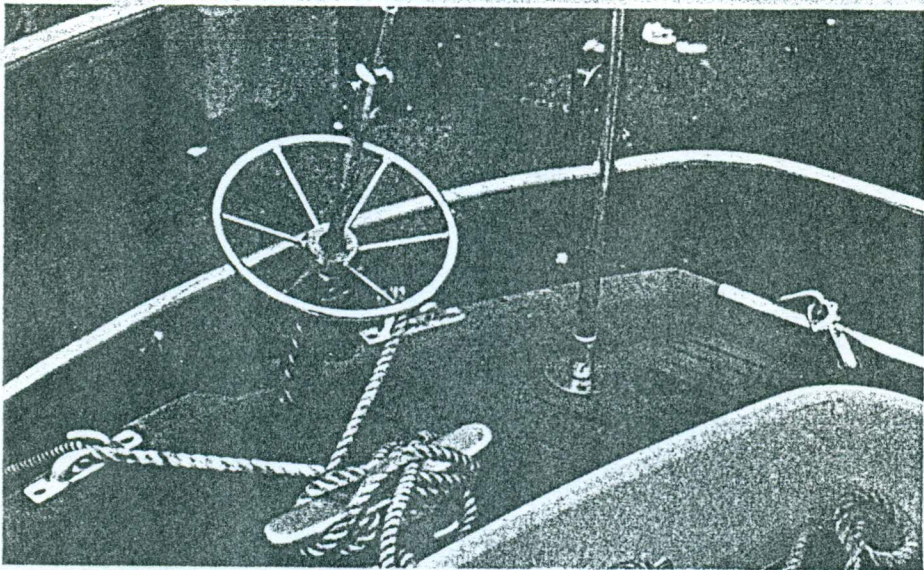
Si tratta di un elegante sloop dal disegno pulito e lineare costruito in Finlandia su progetto S & S. In Italia viene a costare circa 25 milioni di lire. Per le lunghe crociere si può montare un motore più potente del Volvo Penta da 15 cavalli in dotazione. È una barca molto ma molto elegante e ben finita.

Avevamo visto lo Swan 37' al Salone di Genova e ci aveva colpito: ci era sembrato, se non la migliore, certo una delle tre o quattro migliori barche a vela esposte a Genova.

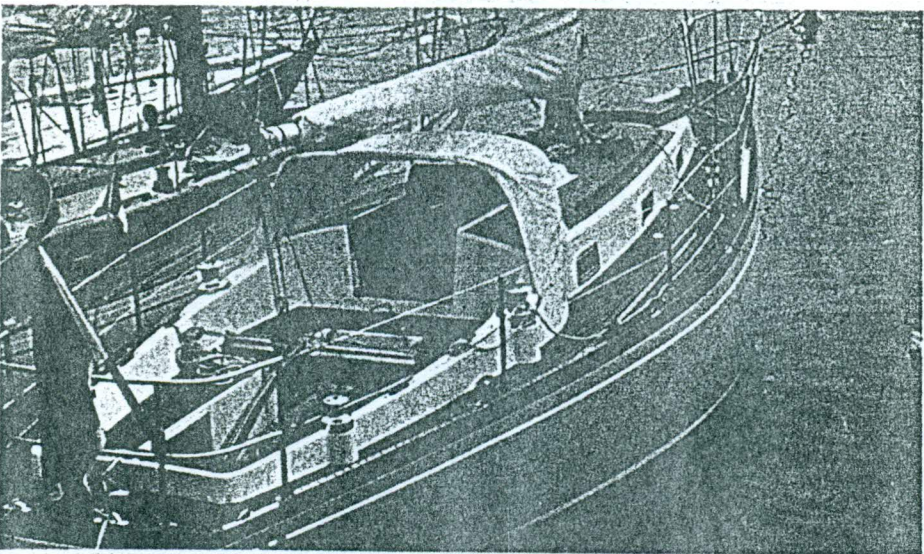
Ci accordammo così con il simpatico proprietario del Tikka III, John



Un dettaglio del pozzetto con il trasto, la bussola e uno dei verricelli del genoa. Si notino le disposizioni delle due rotaie per i passascotte.



Un dettaglio della poppa, con i bozzelli delle manovre dello spinnaker e l'arridatoio a volano per tesare lo strallo di poppa.



La semplicità della coperta è sullo Swan veramente apprezzabile in quanto nulla è sacrificato alla funzionalità delle manovre.

Ripard di Malta, per provare la sua interessantissima barca in regata.

Nel frattempo "Stormy Petrel" vinceva la One Ton Cup ad Auckland. Stormy Petrel è uno scafo Swan 37 con qualche modifica nella tuga, nella chiglia e nel timone, ma sostanzialmente è stato progettato sullo stesso disegno di base. Il risultato ottenuto alla One Ton Cup è stato confermato dai risultati conquistati nella Settimana IOR di Genova in cui Tikka III ha battuto in compensato e talvolta in tempo reale tutte le barche più grosse appartenenti alla I e II classe.

Lo Swan (che in inglese significa cigno) 37' è un elegante sloop armato in testa d'albero, il cui disegno è pulito e lineare come vuole lo stile del prestigioso studio degli architetti Sparkman & Stephens.

Viene costruito in vetroresina dai cantieri finlandesi Nautor Ky, ed è importato in Italia dalla Hurrell and Johnson di Santa Margherita Ligure.

Caratteristiche ed attrezzature

Salendo a bordo dello Swan si viene subito colpiti dalla semplicità della coperta e delle attrezzature.

Tutto a bordo è logico, classico, nulla è banale, ordinario. La coperta di teak è veramente straordinaria, sia per l'aspetto sia per la finitura: una piacevole sorpresa per una barca di vetroresina di serie.

Anche il sartame, nella sua spartana semplicità, è degno di menzione: i due stralli di prua e di poppa sono in tondino di inox, mentre le due sartie alte e le — solo due — sartie basse sono di cavo. Vi è un terzo strallo basso di trinchetta, staccabile dalla coperta, che si usa solo in condizioni difficili e normalmente non è in uso.

L'albero è della Nautor Ky, di cui sono anche il boma a rullino, i tangoni e i buttafuori. In opzione si può scegliere invece un albero di Proctor o della Sparlight. Le vele sono di Hood, e normalmente sono in uso, oltre alla randa, i genoa numero 1 e 2, un fiocco 20' e un reacher drifter leggero a bugna alta, oltre ad un paio di spinnaker, uno leggerissimo (floater) e uno normale che si può tenere fino a 25 nodi di vento. Sull'albero tre verricelli Barlow, più 4 nel pozzetto per le scotte.

Le rotaie di scotta sono cinque, due per i fiocchi, due per lo spinnaker e il reacher, estese fino a poppa, e una

trasversale per la scotta della randa con un carrello Lewmar sui rulli lubrificati che permettono una regolazione trasversale di fino. I fanali di via sono sul pulpito, in posizione molto ben visibile.

Manca il pozzo per la catena e l'ancora, ma per il regatante è una tentazione in meno di tenere pesi a prua ed in coperta.

Sul tambuccio è montata una capottina di protezione (che nello Stormy Petrel è addirittura rigida, incorporata nella tuga).

Nel pozzetto si sta in cinque, ma per manovrare bene due persone sono sufficienti oltre al timoniere. Il resto dell'equipaggio deve sistemarsi altrove.

Abitabilità

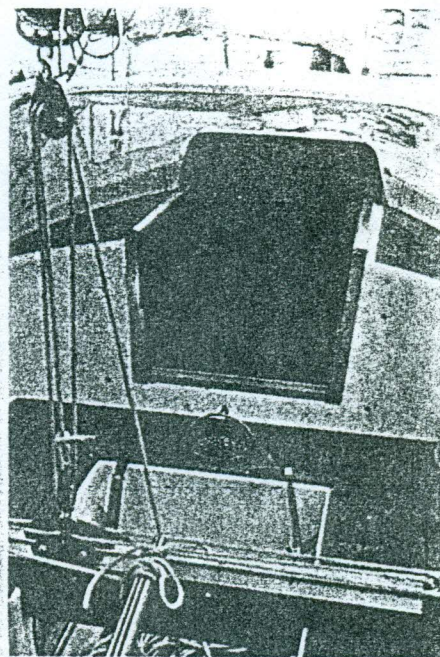
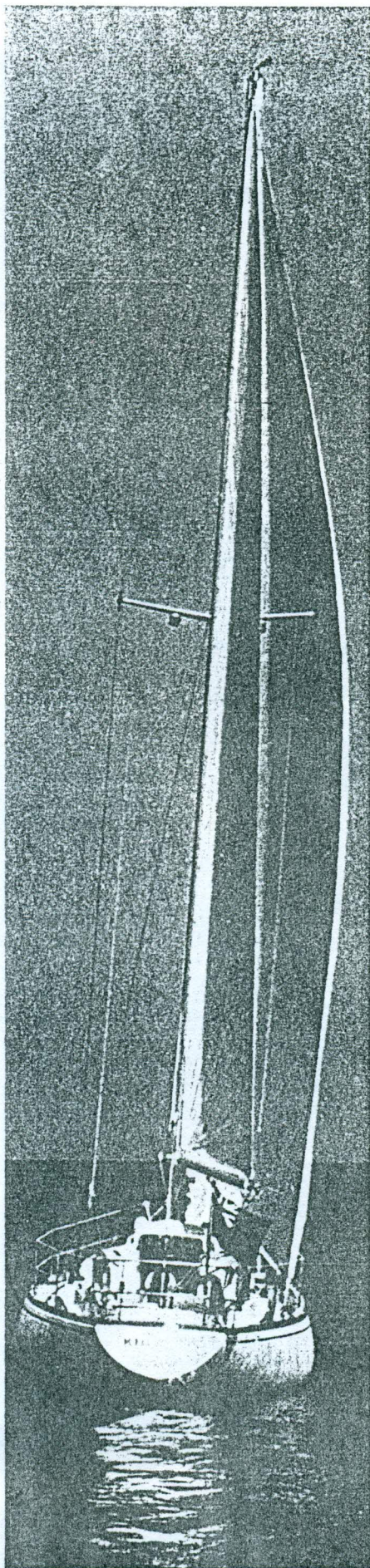
L'interno dello Swan 37' ha il tipico arredamento degli One Tonner. Il quadrato centrale con quattro cuccette è separato da una piccola cabina di prua a due cuccette da un locale igienico con lavandino, w.c. e doccia sulla sinistra e da uno stipetto sulla dritta.

Appena scesi dal tambuccio ecco a dritta l'angolo della cucina con il fornello e il forno montati su di una sospensione cardanica, poi c'è il lavello con accessori. A sinistra abbiamo il tavolo per carteggiare con una paratia per montarvi le varie, e sempre più numerose, apparecchiature elettroniche ora usate in regata.

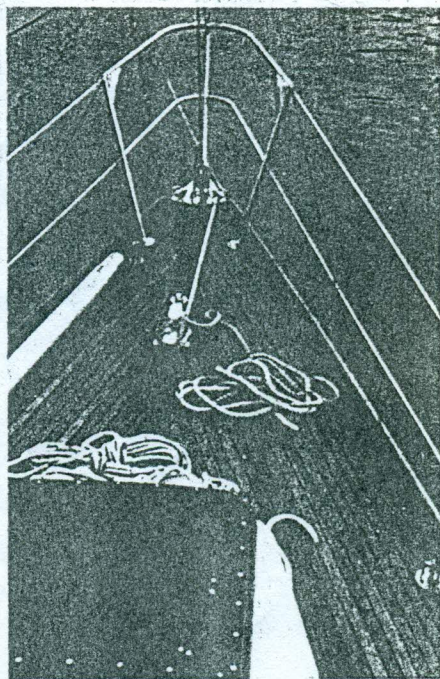
Verso poppa, sotto ai banchi del pozzetto, ci sono due cuccette della guardia.

La cosa che sorprende positivamente andando sottocoperta è la rifinitura dell'interno, impeccabile, di teak, fatta in maniera che in nessun angolo si veda lo scafo in plastica, pregio questo che ben poche barche di vetroresina posseggono. Il rivestimento, oltre che a rendere gradevole alla vista l'interno, serve ottimamente per evitare la condensa, così noiosa quando si deve abitare a bordo con le temperature basse. La cura di tutti i dettagli è portata a limiti difficilmente trovati altrove. Porteremo come esempio la sistemazione nel gavone di poppa della bombola del GPL: essa viene alloggiata in una scatola con coperchio stagno e con un tubetto sul fondo che comunica con l'esterno. Tanto che, in caso si verificasse una perdita (evento che è responsabile ogni anno di numerosi sinistri ed anche di vittime umane) il gas si scarica a mare senza riempire lo scafo.

In otto persone si navigherà sullo



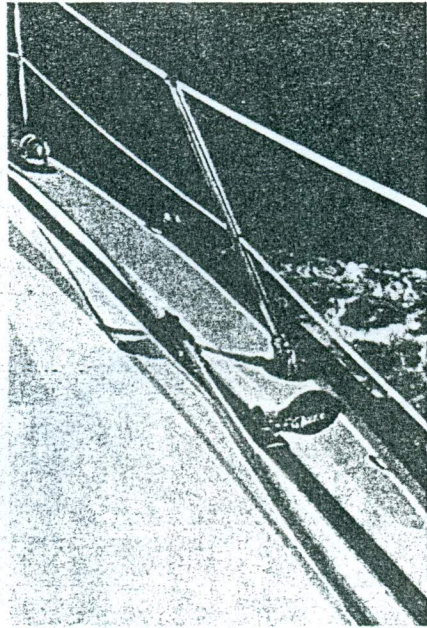
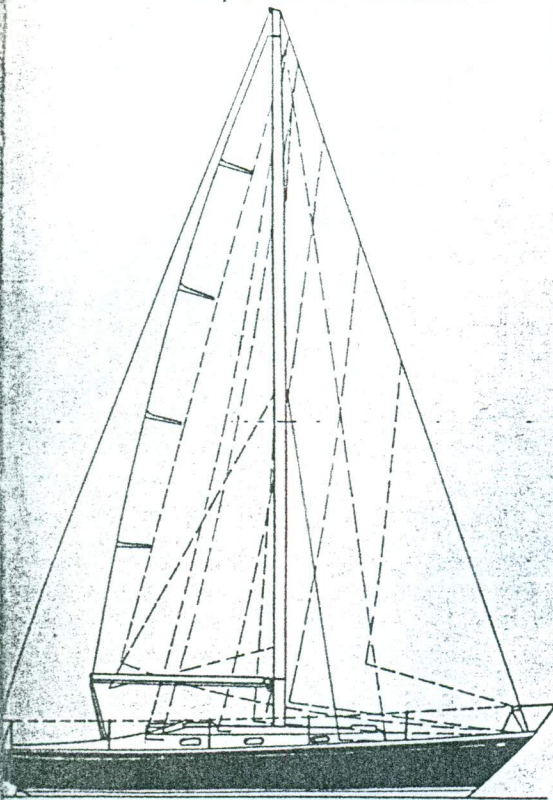
Il tambuccio coperto dalla capottina e la plancetta portastrumenti: bolinometro, anemometro, solcometro, scandaglio.



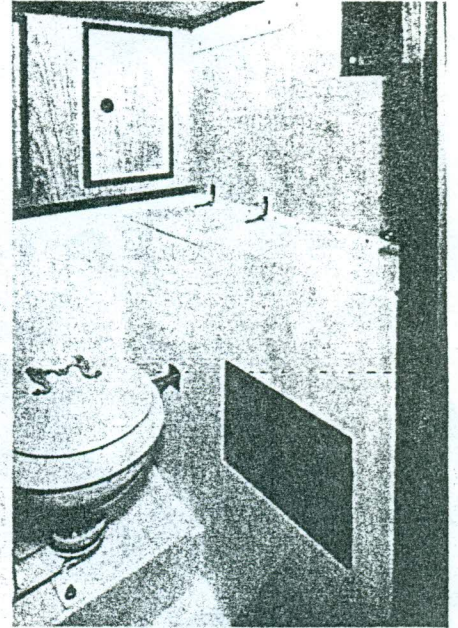
A prua manca il pozzo per la catena: l'architetto Stephens insiste molto sulla necessità di tenere, in regata, i pesi al centro, ed egli non vuole perciò l'ancora e la catena a prua.

Si nota la tipica sezione, con il baglio massimo molto abbassato, dello Swan 37.

Il piano velico dello Swan 37'.

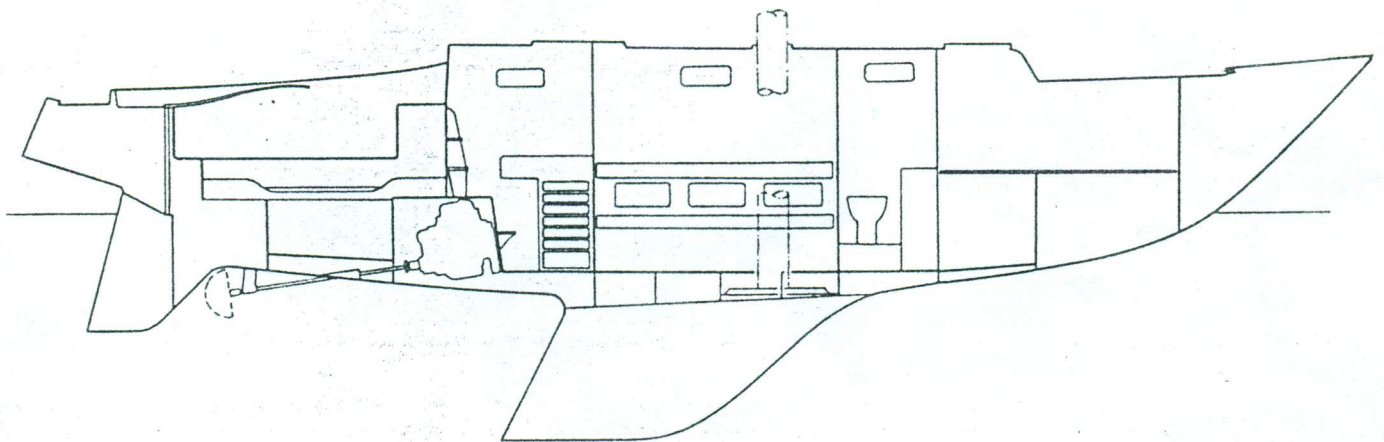
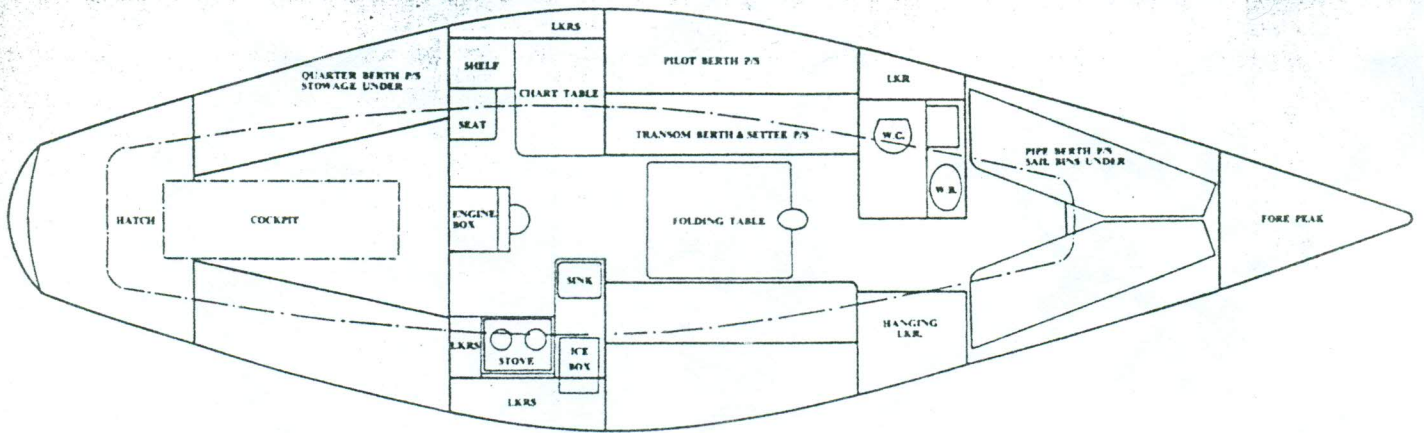


Un interessante dettaglio del candeliere, la cui inclinazione si può modificare per evitare vi facciano forza le scotte: qui lo si vede inclinato all'interno.



Il locale igienico con lavandino e w.c. a pompa.

Piano delle sistemazioni e spaccato dello Swan 37'.



Swan 37' ovviamente solo in regata, essendo sei persone l'equipaggio ideale per una crociera.

Prezzi e dotazioni

Il motore montato di serie sullo Swan 37' è il notissimo Volvo Penta MD2 che per la sua potenza (15 HP) è però da considerarsi veramente solo un ausiliario. Chi volesse usare lo Swan per crociere lunghe dovrebbe montare un motore più grosso; di spazio ve n'è in abbondanza.

L'elica standard è a pale pieghevoli; è anche questa una ricercatezza da accettarsi solo in regata.

Il prezzo dell'imbarcazione completa, franco cantiere finlandese, costruita sotto il controllo del Lloyd's Register inglese, senza vele né strumenti è di 18 milioni di lire.

Trasportata in Italia via mare, sdoganata ed immatricolata, completa di vele e strumenti il suo prezzo raggiungerà i 25 milioni di lire circa.

Navigabilità e giudizio generale

Lo Swan 37' ha un rating IOR di 27,5 piedi. E' un progetto riuscito, che vince.

« Talvolta sonnecchia anche Omero » dice un antico adagio, e purtroppo ad alcune recenti realizzazioni di Sparkman & Stephens non sono state lesinate critiche. Il discorso sarebbe lungo e questa non è la sede più adatta per incominciare, però nessuna critica può toccare questo Swan 37', che vince pur essendo una barca di strettissima serie, e che forse potrebbe migliorare ancora le sue prestazioni qualora fosse alleggerita di alcune rifiniture che lo rendono bello e apprezzabile, ma pesante, come, per esempio, la meravigliosa coperta di teak e tutte le finiture interne che fanno somigliare lo

Swan 37' a una barca non di serie, ma costruita per un proprietario esigente e pignolo.

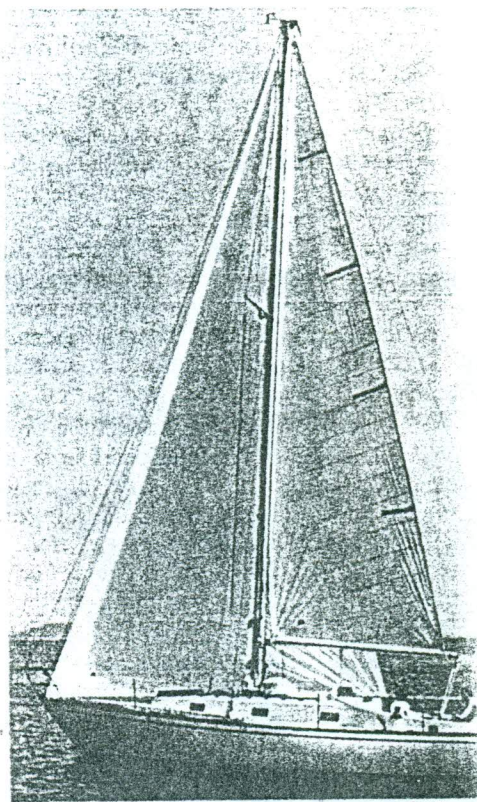
Il rapporto peso-superficie velica potrebbe far pensare a prima vista a una barca da maltempo, eppure anche con tempi leggeri (nonostante la sua bolina non sia straordinaria come quando ci sono 20 o 30 nodi) il passo dello Swan è ragguardevole, tanto da renderlo capace di risalire e passare sottovento un noto e diffuso modello dello stesso architetto, costruito in Italia, e di 1,65 metri più lungo al galleggiamento.

Il passaggio è dolce sull'onda e lo scafo non picchia, tanto che di bolina larga si riesce a tenere il genoa senza dovere ricorrere al reacher, a bugna più alta, per non imbarcare acqua sul fiocco. È una barca cioè asciutta che, se anche non rigidissima (lo Stormy Petrel ha un rapporto zavorra dislocamento aumentato) non mette quasi mai il trincarino in acqua, data la forma caratteristica della carena con un baglio massimo piuttosto vicino al galleggiamento. L'angolo di bolina è mediamente 35-40 gradi dal vento apparente. Fino a 15-18 nodi di vento si porta bene il genoa senza terzarolare e questo si può tenere, sulle andature portanti, fino a 30 nodi di vento.

Aumentando il vento, prima di cambiare genoa conviene ridurre la randa, (manovra facilissima d'altronde con il boma a rullino della Nautor Ky) e solo successivamente passare al genoa 2, tuttociò per evitare una tendenza orziera che non si può correggere col trimmer che non c'è.

La conclusione è che lo Swan 37' è una barca straordinaria, certamente la più consigliabile, oggi, nella sua categoria, sia per chi voglia correre e vincere sia per chi voglia semplicemente andare in crociera con una barca molto ma molto elegante e ben finita.

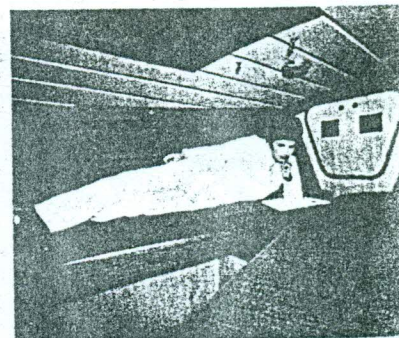
Vittorio di Sambuy



Risalta da questa foto la modesta superficie della randa confrontata a quella del genoa. Le vele di questo esemplare sono di Ratsøy.



Il quadrato dello Swan 37', con il tavolo aperto. Si notano, dietro agli schienali delle cuccette inferiori, le due cuccette superiori.



La cabina di prua a due cuccette.

Dimensioni e caratteristiche

Lunghezza fuori tutto:	11,18 metri
Lunghezza al galleggiam.:	8,33 metri
Larghezza massima:	3,30 metri
Dislocamento:	6.300 chilogrammi
Zavorra:	3.300 chilogrammi
Superficie velica:	55 metri quadrati