

*Nautor Swan 57'*

# 57 PIEDI INTORNO AL MONDO: OBIETTIVO CHARTER

*Ispirato dal 44', ma con un occhio attento  
al successo del 65', Swan 57'  
appartiene alla recentissima generazione dei  
racers-cruisers-oceanici.*

*Quelli disegnati, insomma, dallo studio  
Sparkman & Stephens.*

*Uno yacht prestigioso che media la semplicità d'uso  
del 44' con le prerogative di comfort  
e di lusso del più grande 65'.*

*Si propone — e l'accostamento ai nomi di Sayula,  
King's Legend, Disque d'Or e ADC Accutrac  
i 65' impegnati nelle prime due regate  
intorno al mondo è automatico — come racer  
cruiser oceanico. Considerevole  
l'autonomia a motore — 800 miglia a sette nodi  
di media — e generoso il piano velico  
che può essere a scelta a sloop o a ketch.*

Swan 57' è un lussuoso racer-cruiser ai limiti inferiori della tipologia oceanica tanto cara al cantiere finlandese. Uno yacht che lo studio di Murray Hill definisce particolarmente adatto al charter «importante». Una definizione molto precisa giustificata in parte da un tema, quello proposto da Nautor, molto esigente, in parte da un risultato da valutare con attenzione che assicura a questa barca almeno un primato: quello dell'ottimale rapporto tra prezzo, utilizzo e rendita.

Un investimento, insomma, che, se ben pilotato, dovrebbe realizzare in pochi anni il costo della barca. Charter oceanico, quindi, con lunghe soste fra le isole di tutti gli oceani. Dove, cioè, accanto a vecchi e lenti barconi skipperati da anziani signori inglesi con moglie e cane si avverte, sempre di più, l'esigenza di barche nuove, attrezzatissime, velo-

ci, con interni confortevoli e funzionali più che lussuosi e con equipaggio giovane, divertente e sportivo.

Charter oceanico anche per la grande autonomia del 57'; 800 miglia a motore alla velocità di crociera di sette nodi; argomento questo; inutile nascondere, di un certo rilievo per quei «clienti» che, con falso spirito pionieristico, vogliono vivere la vela e navigare col motore.

Charter oceanico «esclusivo» siglato dalle disposizioni interne di un certo respiro-solo sei veri posti letto (due cabine con due toilettes, cuccetta di quarto e letto nel quadrato) più la cabina a due cuccette per l'equipaggio, ed un attrezzatissimo galley.

Charter oceanico, infine per un piano velico generoso ed una manovra semplificata che consente a sole quattro persone di portare il 57' in qualsiasi condizione di

*(continua)*



## Nautor Swan 57'

(segue)

vento e di mare. Sicurezza e garanzia di alto standard costruttivo e qualitativo per la supervisione, come per tutte le barche Nautor, dei Lloyd's di Londra. Charter, soprattutto, come suggerimento, ma anche crociera privata a lunghissimo raggio per una barca obiettivamente spreca-ta se tenuta ferma per più di una stagione all'anno.

Aspetto importante: Swan 57' è stato disegnato tenendo ben presente le regole I.O.R. tra 40' e 41' il suo rating I.O.R. '78 (ma diminuirà con le nuove regole), per consentirgli una buona competitività in regata.

Swan 57' abbraccia così, per tutti questi motivi, una fascia di mercato piuttosto ampia favorito anche dalla mancanza di un riferimento alternativo nella produzione europea ed americana.

### LA COSTRUZIONE

Lo scafo è costruito in vetroresina stratificato a mano e le paratie, in compensato marino di teak, sono resinare in chiglia, sui fianchi ed in coperta. Quest'ultima, sempre in vetroresina, è stratificata a sandwich di balsa con inserimenti in alluminio là dove viene fissato il fitting di coperta. La scassa dell'albero che appoggia in chiglia è in acciaio inox ed è collegata in portanza strutturale con tutto lo scafo mediante longheroni ed ordinate rinforzate e collegate a ragno tra di loro. Il bulbo, una lega di piombo e antimonio, è fissato allo scafo con il classico sistema Nautor: la fusione è contenuta tra due piastre in acciaio collegate insieme mediante prigionieri annegati nella lega; nel bulbo sono ricavati due «pockets», due buchi colmati di stucco che, all'occorrenza, riempiti di piombo aumentano il peso della zavorra.

### GLI INTERNI

Tentiamo del 57' una sintesi architettonica. Termine forse un po' pretenzioso applicato ad una barca, ma assolutamente adeguato allo Swan 57' se riferito ad un risultato globale di funzionalità ed abitabilità che in questa, come in molte altre barche del cantiere finlandese, è pienamente raggiunto.

Obiettivi centrati, cioè, non solo nella scelta e nella lavorazione dei materiali impiegati, che sono poi sempre gli stessi (perché cambiarli?), ma anche nel preciso equilibrio degli spazi interni, nella disposizione degli stessi, nell'ambientazione e nella collocazione dei «pezzi» d'arredamento

e nella sapiente suddivisione e qualificazione delle zone.

Il 57' dà così l'impressione di una barca da vivere anche dentro. Dove, cioè, è piacevole stare per ore intorno ad un tavolo senza schiacciarsi i piedi, dove è divertente organizzare una grande festa in porto, dove si è invogliati da un galley attrezzatissimo e ben organizzato a preparare piatti d'alta cucina. Dove, infine, in assoluta indipendenza, si può passare ore nella propria cabina, senza accenni di claustrofobia, a leggere o riposare.

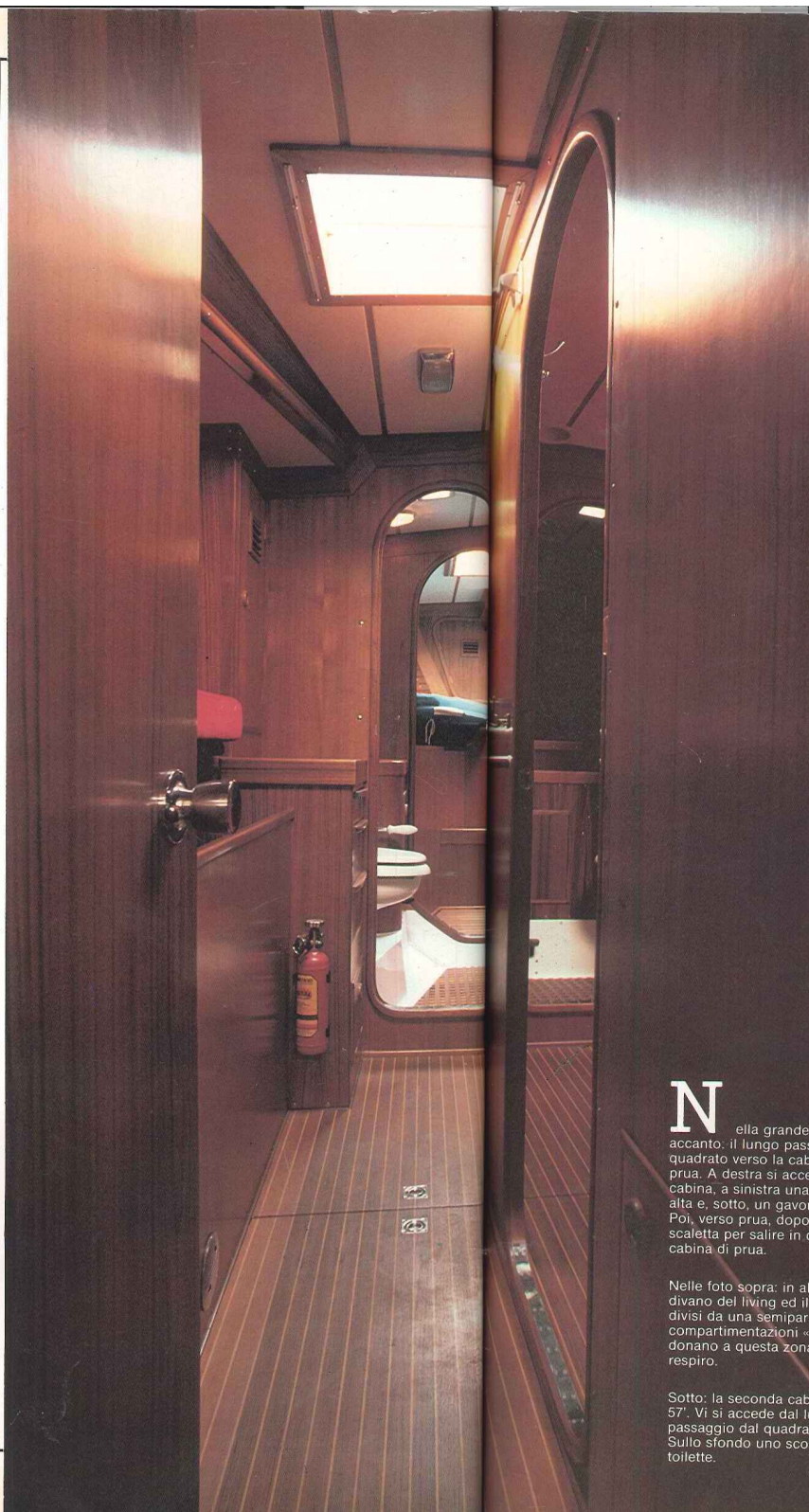
È questo il senso della barca. Che, al di là di perfetti particolari che ormai tutti conoscono ed assumono a valori di riferimenti nel paragone con altre barche «bello come uno Swan»... «ma non è mica uno Swan»... «interni tipo Swan»... ecc., è evidenziato non solo da un aspetto comunque prestigioso, ma anche da un contenuto sostanziale non meno importante: ci riferiamo alla costruzione, all'impiantistica e a tutti quegli aspetti rilevanti, specie su uno yacht di queste dimensioni con vocazione oceanica, troppo spesso, nella scelta di una barca, mai abbastanza valutati e criticamente soppesati.

Il resto è storia comune delle barche Nautor. Non vi diciamo — del 57' — quanti stipetti ci sono o se i divani sono comodi o no. Bisogna per apprezzarla, «navigarla» viverci. Per afferrarne i pregi che, ad una prima affrettata lettura, facilmente sfuggono. Questa, comunque, la suddivisione degli interni. Dal pozzetto si accede direttamente in una zona di servizi, galley a sinistra e carteggio a destra, in comunicazione visiva con il quadrato; che comprende, a destra, un grande divano ad U e, disposto per baglio, un tavolo a doppie antine ribaltabili. Di fronte un divano semplice incassato tra la semiparatie che lo divide dalla cucina ed un contenitore mobile-bar. Sopra il divano, una cuccetta. Veramente completa la cucina che comprende, tra l'altro, due frigoriferi da 100 litri ciascuno, «Shipmate» basculante a tre fuochi e forno, doppio lavello e una serie infinita di stipi e contenitori: niente da invidiare, cioè, a una vera cucina.

Dal quadrato, verso, prua, un passaggio leggermente disassato sul quale si affaccia, a sinistra una cabina con due cuccette sovrapposte e toilette separata con doccia; a destra una cuccetta in tubolare alta a chiudere un grande gavone aperto per riporre cime, attrezzatura di coperta e

Paolo Cavaglione

(continua a pag. 180)

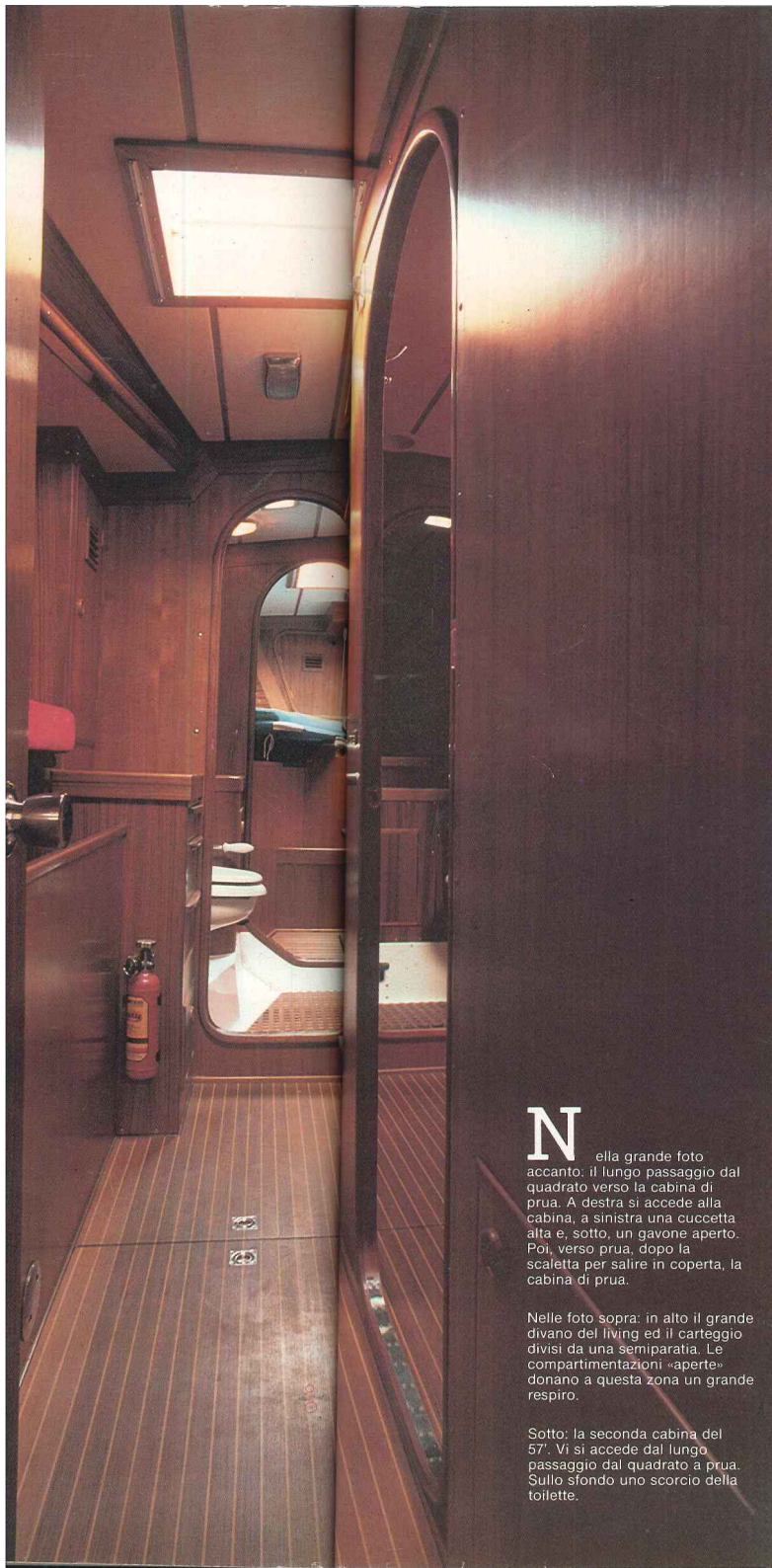


**N**ella grande accanto. Il lungo pass quadrato verso la cabina prua. A destra si accede alla cabina, a sinistra una cuccetta alta e, sotto, un gavone. Poi, verso prua, dopo scaletta per salire in cabina di prua.

Nelle foto sopra: in alto il divano del living ed il pozzetto, divisi da una semiparatie; a destra, le cuccette sovrapposte donano a questa zona un ampio respiro.

Sotto: la seconda cabina prua. Vi si accede dal quadrato dal pozzetto. Sullo sfondo uno scorcio di toilette.

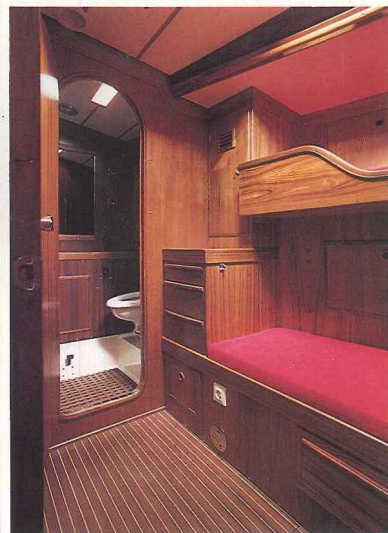
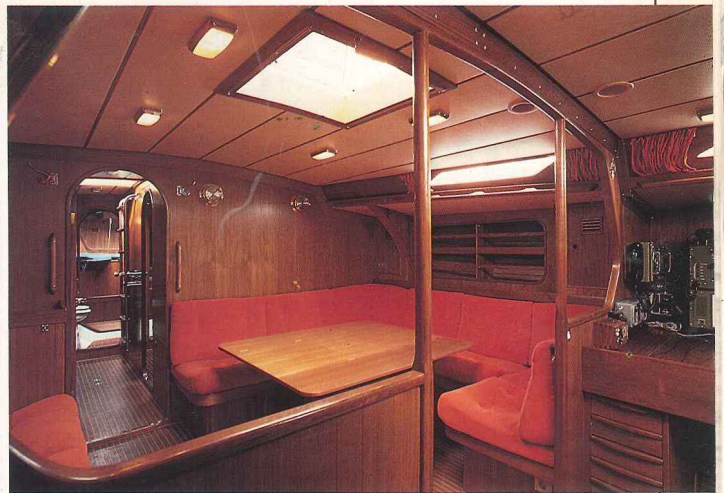




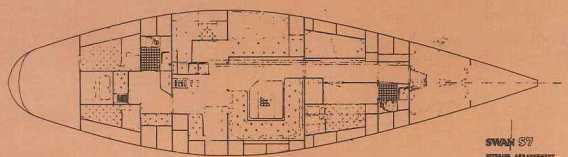
**N**ella grande foto accanto: il lungo passaggio dal quadrato verso la cabina di prua. A destra si accede alla cabina, a sinistra una cuccetta alta e, sotto, un gavone aperto. Poi, verso prua, dopo la scaletta per salire in coperta, la cabina di prua.

Nelle foto sopra: in alto il grande divano del living ed il carteggio divisi da una semiparatia. Le compartimentazioni «aperte» donano a questa zona un grande respiro.

Sotto: la seconda cabina del 57'. Vi si accede dal lungo passaggio dal quadrato a prua. Sullo sfondo uno scorcio della toilette.



**SCHEDA TECNICA**  
 lunghezza f.t. m 17,50  
 lunghezza al gall. m 13,96  
 larghezza m 4,83  
 immersione m 2,80  
 dislocamento Kg 22.500  
 zavorra Kg 8.600  
 sup. velica sloop (R+G) mq 136  
 sup. velica ketch (R+G+M) mq 147  
 riserva acqua l 1.000  
 riserve carburante l 550  
 motorizzazione Diesel Perkins 54 Kw (73 SHP)  
 posti letto n. 9 + 2  
 progetto Sparkman & Stephens  
 costruzione vetroresina  
 costruttore cantiere Nautor Finlandia  
 commercializzazione Nautor Italia srl  
 Via Milite Ignoto 12 A S. Margherita Ligure (Ge), tel. (0185) 80507.





## 57° INTORNO AL MONDO: OBIETTIVO CHARTER

(continua da pag. 118)

piccole vele. Logico quindi, in questa zona che, chiusa, diventa un piccolo appartamento, un accesso diretto alla coperta facilitato da una scaletta in alluminio amovibile. Nella cabina di prua, destinata all'eventuale equipaggio, due cuccette in tubolare sopra ai gavoni che contengono le vele.

Veramente grande la cabina armatoriale a poppa che, nell'equilibrio di tutti gli interni, assume il valore di un appartamento: accesso indipendente dal pozzetto del timoniere, grande letto doppio, ed un singolo, due divanetti, beauty desk e toilette separata dentro il perimetro della cabina.

### **Il piano di coperta**

Molto pulito e ben organizzato tutto il piano di coperta. Il pozzetto è giocato su due diversi livelli: molto profondo e più stretto (per l'ingombro di quattro gavoni laterali) quello per il timoniere, leggermente rialzato e sgombro quello per la manovra.

A prua, la continuazione dei bordi del pozzetto vanno a definire il perimetro della tuga che termina poco prima dell'albero. Dotazioni, come è ovvio, completissime: quattro winches per le vele di prua per le manovre rinviate in pozzetto e sei a piede d'albero per la manovra delle drizze e dello spinnaker.

### **Motorizzazione ed impiantistica**

Il motore, un Perkins diesel da 54 Kw (73 SHP) è collocato sotto la scaletta di accesso in quadrato. L'insonorizzazione è ottenuta mediante lastre di gomma espansa, piombo e fogli di alluminio forellati.

I serbatoi dell'acqua sono tre in acciaio inossidabile posti sotto i paglioli in posizione centrale e collegati tra di loro da un sistema di saracinesche regolabile mediante centralina. Tra i serbatoi, tre contenitori in vetroresina ermetici per le batterie. Il serbatoio del carburante, anch'esso in acciaio inox, contiene 550 litri. L'impianto elettrico, a 24 volt, è estremamente funzionale: tutti i cavi passano in tubicini numerati ogni 50 cm. che permettono di isolare e riconoscere ogni singolo utente senza dover smontare, in caso di guasto, tutta la barca.

E  
N  
D