



### **PREGI & DIFETTI**

- \* Costruzione e finiture di alta qualita'
- \* Timone leggero e sensibile
- \* Specchio di poppa apribile
- \* Schienali del pozzetto centrale molto bassi
- \* Pochi tientibene in coperta
- \* Cuccetta alta di poppa un po' corta

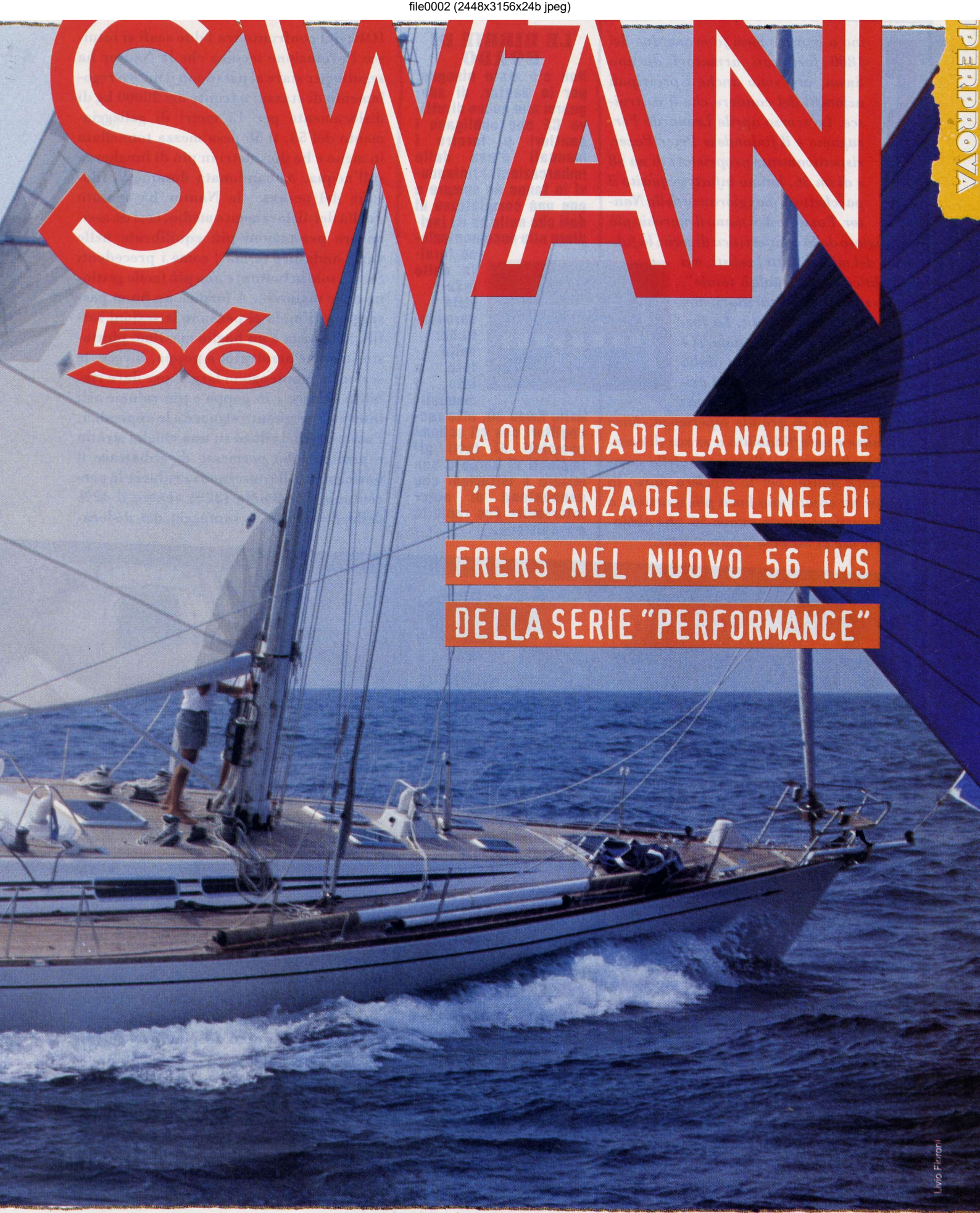


# SWAN

## 56

LA QUALITÀ DELLA NAUTORE E  
L'ELEGANZA DELLE LINEE DI  
FRERS NEL NUOVO 56 IMS  
DELLA SERIE "PERFORMANCE"

PERPROVA



Livio Ferroni

DI LEONARDO ZUCCARO

**F**ino a quattro mesi fa erano due dei 1800 fortunati armatori di uno Swan, ora sono anche i principali azionisti del cantiere che li costruisce. Lo scorso aprile Leonardo Ferragamo e il finlandese Peter Fazer, rispettivamente proprietari di un 68 e di un 56, hanno infatti acquisito il pacchetto di maggioranza della Nautor. Passa così di mano il marchio più prestigioso della cantieristica di serie, la fabbrica del mito di tutti i velisti, ma la politica della "qualità totale", fanno sapere da Pietarsaari, non cambierà di una virgola. La formula degli Swan, d'altronde, si è dimostrata azzeccata fin dalla comparsa, trent'anni fa, del primo 36' di Sparkman & Stephens: un progettista di grande esperienza, linee purissime e un'affidabilità a prova di oceano. Parallelamente alla nascita della gamma "deck house" per la crociera pura, la Nautor ha creato una linea più sportiva, a cui appartiene questo nuovo 56' che abbiamo provato in versione cruiser-racer.

## LE BIBBIE DI BORDO

Non c'è stato bisogno, per la Nautor, di adeguarsi alle nuove direttive CE che obbligano i cantieri a fornire i manuali d'uso delle imbarcazioni. I finlandesi lo fanno da sempre e con una completezza di dati che nulla ha da invidiare alla documentazione fornita dalle industrie aeronautiche: nella foto a lato, i manuali dello Swan 56, otto raccoglitori con gli schemi completi di tutti gli impianti di bordo e con misure e istruzioni che consentono di poter intervenire con rapidità e precisione.



IOR; dal confronto tra i due scafi si intuisce l'evoluzione tecnica che la Nautor ha seguito per stare al passo con il nuovo regolamento di stazza: a fronte dei 20000 kg di dislocamento per 13 metri di galleggiamento del 53, il 56 pesa mezza tonnellata in meno e ha due metri in più di lunghezza sull'acqua. Abbandonata dunque la filosofia del pesante, la Nautor ha sposato quella del dislocamento medio, così da assicurare prestazioni più equilibrate nelle varie andature (e non, come i precedenti Swan, solo in bolina) e una più facile gestione delle manovre. A fornire un buon passaggio sull'onda ci pensano le sezioni sottili della prua e un baglio massimo piuttosto stretto e arretrato; a poppa, invece, le sezioni si mantengono larghe per dare stabilità al lasco e in poppa e più volume agli interni. Per quanto riguarda le appendici, l'adozione del siluro su una chiglia stretta e profonda ha permesso di abbassare il baricentro e di conseguenza ridurre la percentuale di zavorra (32% contro il 42% dello Swan 53), a vantaggio del disloca-



1



2



3

### PROGETTO ★★★★★

Come lo Swan 60, capostipite della nuova serie "Performance Range", e il più recente Swan 48, anche il 56 presenta linee e parametri progettuali che si rifanno ai canoni IMS, pur senza snaturare quella eleganza classica che è un po' il segno distintivo dei "Cigni". Il disegno porta la firma di German Frers, da oltre quindici anni progettista esclusivo del cantiere finlandese e autore dell'intera gamma Nautor. Questo nuovo diciassette metri nasce con l'ottica di rimpiazzare lo Swan 53, uno dei modelli di maggior successo dell'epoca

**1** - I winch delle scotte sono raggruppati nel pozzetto di poppa, che grazie alle ampie dimensioni (cm 300x180) è in grado di ospitare un tavolo amovibile.  
**2** - La grande ruota rivestita in pelle d'alce, con il ripetitore degli strumenti e del pilota automatico.  
**3** - Il pozzetto centrale è spazioso e privo di intralci, ma i bassi schienali penalizzano il comfort delle sedute.

mento complessivo, pur conservando una elevata coppia raddrizzante. Ad alto "aspect ratio" anche il timone, dotato di una pala stretta e profonda con asse in composito. Oltre alla versione cruiser-racer il 56 viene proposto anche in versione "Regatta", dotata di piano velico frazionato, appendici molto allungate e 1500 kg di peso in meno. In sostanza, conservando quell'identità di compromesso crociera-regata tipica dei vecchi Swan, il 56 possiede una carena più potente, rapporti progettuali più favorevoli e allo stesso tempo risulta di più facile gestione anche per equipaggi familiari.

**COPERTA ★★★★★**

Rispetto ai precedenti modelli si apprezza una maggiore pulizia della coperta, che sebbene sia ricca di attrezzatura, è disposta in modo da lasciare ampie zone libere. Per agevolare il passaggio prua-poppa servirebbero però dei tien-tibene, visto che la battagliola è peraltro un po' bassa. La tuga lunga e stretta ha permesso di ricavare passavanti spaziosi, che anche a estrema poppa conservano una larghezza abbondante; e i bassi schienali del pozzetto centrale dedicato agli ospiti evitano il solito saliscendi per accedere agli interni, pur penalizzando l'ergonomia delle sedute. Difetto che viene in parte compensato dalle dimensioni del pozzetto di poppa, concepito come zona di manovra ma che in realtà,

*Lo Swan 56 in bolina, durante la prova svolta con 13 nodi di vento reale. Il progetto è di German Frers, autore dell'intera gamma della Nautor.*

**PIANO VELICO ★★★**

La versione cruiser-racer è armata in testa, con un albero a tre crocette perpendicolari realizzato direttamente dalla Nautor su profilo della olandese Nedal. Tradizionale la geometria del sartame, tutto in tondino discontinuo Navtec, che prevede le volanti alte in accoppiata con lo strallo di trinchetta e, su richiesta, le volanti basse per una più precisa regolazione del profilo. Il piano velico si rifà alle ultime tendenze dello yacht design, con una base della randa (E) di 40 cm più lunga della J e quindi con un sostanziale equilibrio di superficie tra randa e genoa al 100%. Di serie la rotaia Harken per la full-batten, la centralina idraulica Navtec che comanda il tendipaterazzo e il vang, il tangone e il buttafuori e le manovre correnti, complete di bracci e scotte spi, in Spectra.

**4** - I larghi passavanti, rivestiti con doghe di teak incollate sottovuoto.

**5** - A base d'albero, i quattro winch per le drizze, le manovre del tangone e le borose e i relativi stopper Spinlock ad alto carico.



4



5



6



7

Livio Fioroni

con il tavolo amovibile, rappresenta il living principale. Gli alti paraspruzzi ospitano due winch Lewmar 77 per le scotte del genoa (su questo esemplare erano elettrici) e due 54 per lo spi o le volanti, mentre al centro della tuga si trovano un winch 54 per la scotta della randa e due 40 per il carrello. Ai piedi dell'albero sono invece concentrate le manovre di drizza e del tangone, servite da quattro winch, di cui uno elettrico per la randa (opt) e da stopper ad alto carico Spinlock. Quattro i gavoni in pozzetto, a cui si aggiunge la cala vele e il vano nello specchio di poppa che si apre idraulicamente. Il verricello per l'ancora è esterno, così da servire anche per il tonneggio.

**6** - Vista da prua la coperta evidenzia la pulizia delle superfici davanti all'albero.

**7** - Il gavone dell'ancora e, sulla sinistra, il tamburo verticale del verricello elettrico, nascosto da una protezione in plastica che serve a evitare che le scotte si impiglino sul barbotin.

**COSTRUZIONE ★★★**

La prerogativa principale degli Swan è la durata nel tempo e i tanti esemplari che da decenni girano il mondo (tra cui quel 65 piedi di nome Sayula che si aggiudicò, unica barca di serie, la prima edizione della Whitbread) lo dimostrano ampiamente. La cura del dettaglio è maniacale, con un controllo degli standard qualitativi che si traduce nella realizzazione in cantiere di gran parte dei componenti, albero incluso. In questa ottica va inquadrata la tecnica della pelle singola che la Nautor continua a impiegare per i suoi scafi, compreso questo nuovo 56, e che, conservativa quanto si vuole, garantisce dai rischi di delaminazione a cui può essere invece soggetto il

sandwich. Rischi tanto più ingiustificati visto che risparmiare un po' di peso su un dislocamento che non è leggero ha poco senso. Gli unidirezionali e i tessuti ibridi di vetro-Kevlar disposti secondo le linee di stress, le paratie resinata a scafo e coperta e una ossatura di rinforzo poderosa, formano una struttura monolitica resistente sia alle torsioni che alle flessioni longitudinali e dunque molto rigida.

#### **A VELA ★★★★★**

La prima sensazione che si prova al timone del 56 è di una estrema leggerezza e precisione della ruota, merito della pala lunga e stretta e delle boccole con cuscinetti autoallineanti. Una maneggevolezza che fa dimenticare di essere su una barca lunga diciassette metri e del peso di 20 tonnellate, sia sotto vela che nelle manovre di ormeggio. La bolina è la solita degli Swan, potente, morbida e senza scricchiolii; 80° l'angolo rilevato tra i due bordi e quasi 8 nodi la velocità sul Gps. Rispetto ai modelli della "vecchia" generazione è invece cambiato il comportamento alle andature portanti, dove anche con venti medio-leggeri come quello della prova si raggiunge con facilità la velocità di carena, senza il benché minimo rollio. La ruota di grande diametro consente inoltre una posizione comoda sui bordi esterni e una completa visuale delle vele di prua.

#### **A MOTORE ★★★★★**

Di serie è montato uno Yanmar turbo-compresso da 96 cv con linea d'asse dotata di guarnizione "drip free" (senza manutenzione) ed elica a tre pale Max Prop. A regime di crociera si raggiungono comodamente 7,5 nodi, mentre al massimo si arriva 8,5 nodi. Eccellente l'insonorizzazione, sia per l'assenza di ▶

*A lato, la cabina armatoriale che nell'esemplare della prova era ricavata a prua dell'albero. Nell'altra versione, oltre a questa cabina c'è una suite armatoriale che occupa l'intera zona di poppa.*



*Sopra, l'accesso frontale alla sala macchine, ricavato sotto la scala principale. All'interno, è visibile sul fondo il generatore Westerbeke da 6 kW, a cui si accede più comodamente da un portello laterale ad altezza d'uomo.*



*Sopra, la cabina di poppa a castello, posta sulla sinistra della discesa dal pozzetto posteriore. A lato, la matrimoniale ricavata sulla destra.*



*Da questa immagine si può intuire la forma delle sezioni di carena del 56, con la prua sottile e la poppa larga e piatta.*

★ SCARSO ★★ SUFFICIENTE ★★★ DISCRETO ★★★★ BUONO ★★★★★ OTTIMO

## GLI INTERNI

### Altezze in cabina

CABINE DI POPPA	CM 189
TOILETTE DI POPPA	CM 194
CUCINA	CM 196
DINETTE	CM 195
TOILETTE DI PRUA	CM 190
CABINA ARMATORIALE	CM 192

Sotto, il quadrato composto da un divano a L, un divano a tre posti sull'altro lato e due poltroncine al centro.



La cucina si sviluppa lungo il corridoio di sinistra che dal quadrato dà accesso alla zona di poppa.



Le dimensioni sono espresse in centimetri



A lato, la cala vele di prua dotata di due brande basculanti in tubolare e tela. In alternativa si può avere una cabina singola per il comandante, con wc e lavabo.

Livio Fioroni



A sinistra, la toilette armatoriale e, sopra, il relativo box doccia separato.

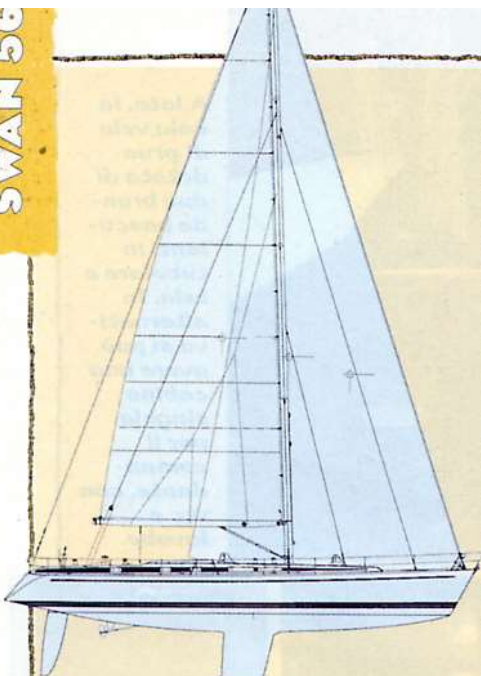


L'angolo del navigatore dispone di un ampio piano di carteggio (cm 70x90) e di una consolle che può ospitare, oltre alla solita strumentazione, anche il computer.

### I concorrenti

NOME	PROGETTISTA	LFT (M)	LARG. (M)	DISL. (KG)	S.V. (MQ)	PESC. (M)	CUCC.	CANTIERE	PREZZO
Swan 56	Frers	17,53	4,73	19500	174	2,70	8	Nautor	-
BALTIC 58	S&S	17,83	5,06	19000	195,6	3,20	8	BALTIC	-
SOLARIS 59	PETERSON	17,70	4,85	22700	180	2,75	8	SE, RI, GI	-
X 612	JEPPESEN	18,29	5,10	19500	196,9	2,90	6/8	X-YACHTS	1.525.680 LIRE
CENTURION 61 S	DUBOIS	18,75	5,05	22000	200	2,65	6/10	WAUQUIEZ	-

PREZZI X 1.000 IVA ESCLUSA FRANCO CANTIERE. PER UN CONFRONTO PIÙ AMPIO CONSULTATE LA RUBRICA "GUIDA ALL'ACQUISTO - BARCHE NUOVE".



## Dati barca

LUNGHEZZA FUORI TUTTO	.....M	17,53
LUNGHEZZA SCAFO	.....M	17,19
LUNGHEZZA AL GALLEGGIAMENTO	.....M	15,08
LARGHEZZA	.....M	4,73
PESCAGGIO	.....M	2,70
DISLOCAMENTO A VUOTO	.....KG	19500
ZAVORRA	.....KG	6230
SUPERFICIE VELICA (150%)	.....MQ	174
SUPERFICIE SPI	.....MQ	255
NUMERO CUCCETTE	.....	6+2
MOTORE	.....	YANMAR 96 CV
CAPACITÀ SERBATOIO ACQUA	.....LT	850
CAPACITÀ SERBATOIO GASOLIO	.....LT	600
DISEGNATA DA	.....	GERMAN FRERS
Costruita da	.....	NAUTOR
RAPPRESENTANTE PER L'ITALIA	.....	NAUTOR'S SWAN EUROPE S.A.M. LE BEAU RIVAGE, 9 AVENUE D'OSTENDE, MC 98000 MONACO, TEL. 00377 93105300, FAX 00377 93250756.

## Prezzi

SU RICHIESTA

## Attrezzature di serie

WINCH SCOTTE GENOA: 2 LEWMAR 77 ST 3 VEL;  
WINCH SCOTTA RANDA: 1 LEWMAR 54 ST 2 VEL;  
WINCH SCOTTE SPI: 2 LEWMAR 54 ST 2 VEL;  
WINCH CARRELLO SCOTTA RANDA: 1 LEWMAR 40 ST 2 VEL; WINCH DRIZZE: 2 LEWMAR 48 ST 2 VEL + 2 LEWMAR 54 ST 2 VEL; ROTAIE GENOA E TRASTO RANDA: HARKEN; STOPPER: SPINLOCK XT E ZS; ALBERO E BOMA: NAUTOR; OBLÒ E BOCCAPORTI: GOIOT.

## Prestazioni misurate

### CONDIZIONI DEL TEST

VELOCITÀ DEL VENTO REALE ..13/14 NODI  
STATO DEL MARE .....POCO MOSSO  
EQUIPAGGIO IMBARCATO .....7 PERSONE  
PULIZIA CARENA .....BUONA

### VELE USATE

R. FULL BATTEN - GENOA 135% - GENNAKER.

### STRUMENTAZIONI USATE

GPS B&G CON CARTOGRAFIA C-MAP/FONOMETRO DELTA/STAZIONE VENTO B&G.

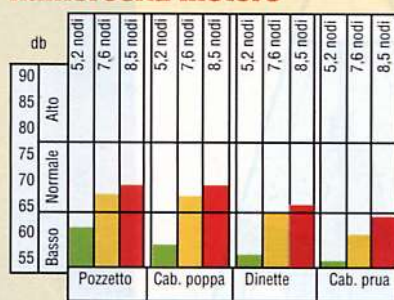
### VELOCITÀ A VELA

BOLINA 40° .....7,8 NODI  
TRAVERSO .....8,4 NODI  
LASCO 135° CON GENNAKER .....9,4 NODI  
POPPA CON GENNAKER .....7,5 NODI

### VELOCITÀ A MOTORE

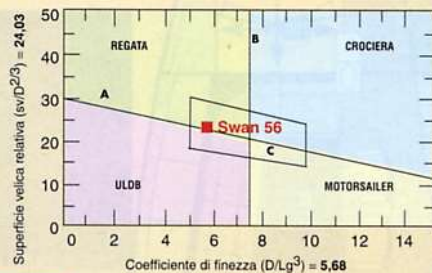
1500 GIRI .....5,2 NODI  
2600 GIRI CROCIERA .....7,6 NODI  
3100 GIRI MAX .....8,5 NODI

## Rumorosità motore



## Fattori tecnici

VELOCITÀ CRITICA .....NODI 9,43  
LFT/BAGLIO MAX .....3,63  
(<3,00 = BARCA MOLTO LARGA - > 3,70 = BARCA MOLTO STRETTA)  
RAPPORTO ZAVORRA/DISLOCAMENTO .. 31.9%



### LEGENDA

A-B: PIÙ UNO SCAFO SI ALLONTANA DA QUESTE DUE LINEE E PIÙ PRESENTA LE CARATTERISTICHE DI UNO DEI QUATTRO SETTORI COLORATI.

C: TRAPEZIO CHE CONTIENE IL 70% DELLA FLotta. SUPERFICIE VELICA RELATIVA: VALORE ALTO = BARCA MOLTO INVELATA IN RAPPORTO AL SUO PESO COEFFICIENTE DI FINEZZA: VALORE BASSO = BARCA LEGGERA - VALORE ALTO = BARCA PESANTE.

## Dettagli azzeccati



**1** NON È DI SERIE, L'HA VOLUTA L'ARMATORE DELL'ESEMPLARE DELLA PROVA; MA È TALMENTE BEN FATTA E FUNZIONALE CHE MERITA DI ESSERE PRESENTATA: FUORI È LA SOLITA STAMPA CHE SI APPENDE SULLA PARATIA DELLA DINETTE, DENTRO È UN VANO PORTACARTE NAUTICHE PER RIPORRE QUELLE CHE NON SERVONO NEL TAVOLO DA CARTEGGIO.



**2** I SERBATOI IN SENTINA CONSENTONO DI ABBASSARE IL BARICENTRO, CONCENTRARE I PESI, A VANTAGGIO DEL PASSO SULL'ONDA, MA



OFFRONO ANCHE GRANDI VOLUMI DI STIVAGGIO SOTTO LA DINETTE. DA NOTARE LA QUALITÀ DEGLI IMPIANTI, CON RACCORDI IN ACCIAIO INOX E UNA COMPLETA ACCESSIBILITÀ ALLE VALVOLE DI ESCLUSIONE E AI FILTRI. **3** LO SPECCHIO DI POPPA CHE SI TRASFORMA IN PLANCETTA È COMODISSIMO, MA REALIZZARLO BENE NON È FACILE. QUELLO DELLA NAUTOR È UN ESEMPIO DI FUNZIONALITÀ: UN PISTONE IDRAULICO NASCOSTO DIETRO LA CALANDRA CENTRALE, CON IL MECCANISMO CHE COMANDA ANCHE L'USCITA DEI GRADINI IN TEAK.



Come per gli Swan 60 e 48, anche per questo 56 piedi, German Frers ha scelto un dislocamento medio.

◀ vibrazioni che per la qualità dell'isolamento, con livelli misurati al fonometro inferiori a 70 decibel anche nei locali attigui alla sala macchine. A quest'ultima si accede sia sul lato frontale che su quello laterale, tramite due porte ad altezza d'uomo. Ottima anche la manovrabilità all'ormeggio, che rende a nostro giudizio superflua l'installazione di un'eventuale elica di prua.

## INTERNI ★★★★★

Due le versioni proposte dal cantiere, sulle quali è possibile apportare una serie di modifiche in funzione delle proprie esigenze. La prima, che rispecchia fin troppo il carattere esclusivo degli Swan, presenta due sole cabine armatoriali, una a prua e l'altra a poppa, oltre alla cala vele con due brande basculanti o, in alternativa, una cabina per il comandante con wc e lavabo. L'altra, a cui si riferiscono le foto, al posto dell'armatoriale di poppa prevede due cabine, quella di dritta con cuccetta matrimoniale, quella di sinistra con letti a castello. Da sottolineare che grazie ai due ingressi (dal pozzetto di poppa e dal centrale) viene garantito l'accesso indipendente a ciascuno dei locali, toilette degli ospiti inclusa.

## IMPIANTI E DOTAZIONI ★★★★★

La presenza di pompe a pedale per l'acqua dolce e salata in cucina, del compressore del frigo alimentato dal motore o ancora delle due pompe manuali di sentina testimonia l'importanza data alla marinità degli impianti, che devono essere in grado di garantire il funzionamento anche in situazioni di emergenza. Notevoli anche le autonomie, sia di acqua che di carburante ed elettricità. (L.Z.)

di poppa. Lo scafo penetra agevolmente grazie alle sezioni fini di prora. A regime continuativo di crociera, vale a dire a 3.200 giri/m, la velocità registrata era intorno agli 8 nodi.

Quando abbiamo incocciato una leggera bava di vento proveniente da NNE le vele hanno accennato a una certa portanza che però non ha consentito di verificare il comportamento alle varie andature. A malapena si sono visti i tre nodi per brevi tratti con brezza al traverso. E' chiaro che in queste condizioni la barca non ha accennato ad alcuno sbandamento e il suo procedere è stato liscio, senza spostamento d'acqua lungo i lati e a poppa. Abbiamo più volte ammainato e rispiegato le vele e constatato che la complessità delle regolazioni non si addice alle calme di vento. L'impressione che è quella di una barca molto raffinata, e che con il suo vento può essere veloce.

**Vela**  
MOTORE

## LA PROVA IN CIFRE

### SWAN 56

#### Progetto

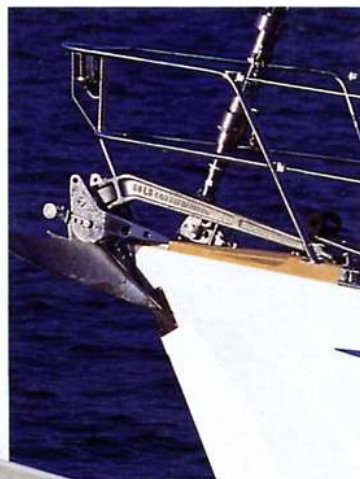
German Frers.

#### Prezzo

Trattative private.

#### Lo scafo

Versione **Cruiser/Racer**: lunghezza ft m **17,19** • lunghezza al galleggiamento m **15,08** • larghezza m **4,73** • immersione a vuoto m **2,70**, in carico m



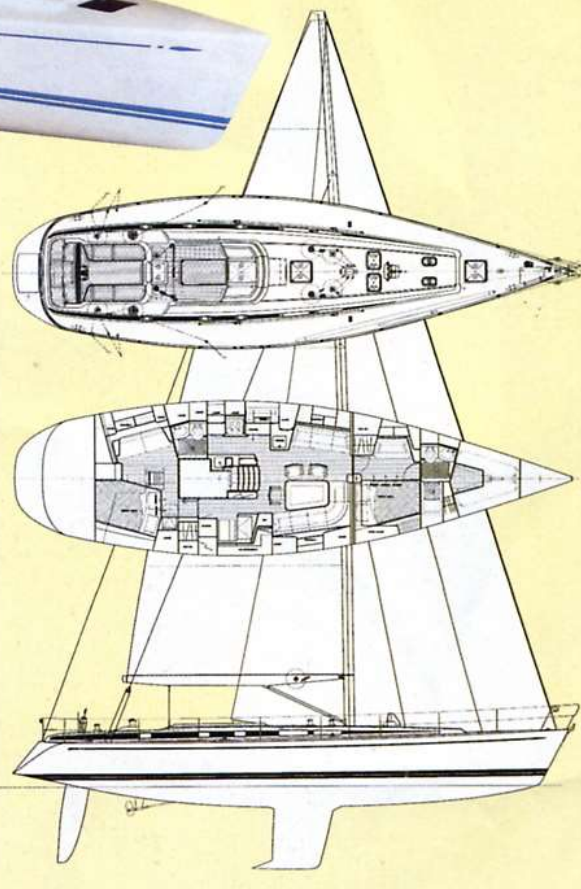
#### Indirizzi

##### Costruttore

Nautor's Swan,  
P.O. Box 10, Fin-  
68601, Pietarsaari,  
Finlandia,  
tel. 00358/  
67601111,  
fax 67667364.

##### Distributore

Nautor's Swan  
Monaco, 9 av.  
d'Ostende, Monaco,  
tel. 0033/  
93105300,  
fax 9325056.



2,75 • zavorra kg **6.320** • dislocamento a vuoto kg **19.500**, in carico kg **21.500** • riserva combustibile lt **400** • riserva acqua lt **850** • cabine **2** • posti letto **4** • locali toilette **2**. Versione **Regatta**: lunghezza ft m **17,19** • lunghezza al galleggiamento m **14,86** • larghezza m **4,73** • immersione a vuoto m **3,36**, in carico m **3,40** • zavorra kg **6.620** • dislocamento a vuoto kg **18.000**, in carico kg **19.600** • riserva combustibile lt **150** • riserva acqua lt **300** • cabine **1** • posti letto **4 + 2** • locali toilette **2**.

#### Motori e impianti

Entrobordo turbodiesel **Yanmar** • mod. **4JH2-DTE** • **4** cilindri in linea • alesaggio x corsa mm **82 x 86** • cilindrata **1.860 cc** • iniezione diretta • turbocompressore con aftercooler • potenza **96 cavalli** • giri massimi **3.600** • impianto elettrico **24 V** • peso a secco kg **244** • oppure Volvo Penta MD 22 da 57 cv.

#### Attrezzatura

Versione crociera/regata: armo in testa, randa mq **67,70** • trinchetta mq **70,80** • genova 150% mq **106,30** • spi mq **255** • I m **22,60** • J m **6,27** • P m **20,30** • E m **6,67**. Versione regata: armo a 7/8, maestra mq **92,70** • fiocco mq **67,40** • genova 150% mq **101,20** • spi mq **243** • I m **21,72** • J m **6,21** • P m **23,01** • E m **8,06**.

Il modello e i piani della versione crociera/regata, con armo in testa d'albero.

#### Le prestazioni

Andatura	angolo al vento	vel. nodi con vento 16 nodi	vel. nodi con vento 10 nodi	note
bolina	52°	8,8	8,3	
bolina larga	75°	9,7	9	
lasco	90°	10,1	9,2	
gran lasco	135°	10	8,3	con spi
poppa	180°	8,4	5,6	con spi

La tabella è ottenuta con dati delle predizioni al computer dello studio Frers che ha progettato la barca.