

L'ARISTOCRAZIA DELLA VETRORESINA

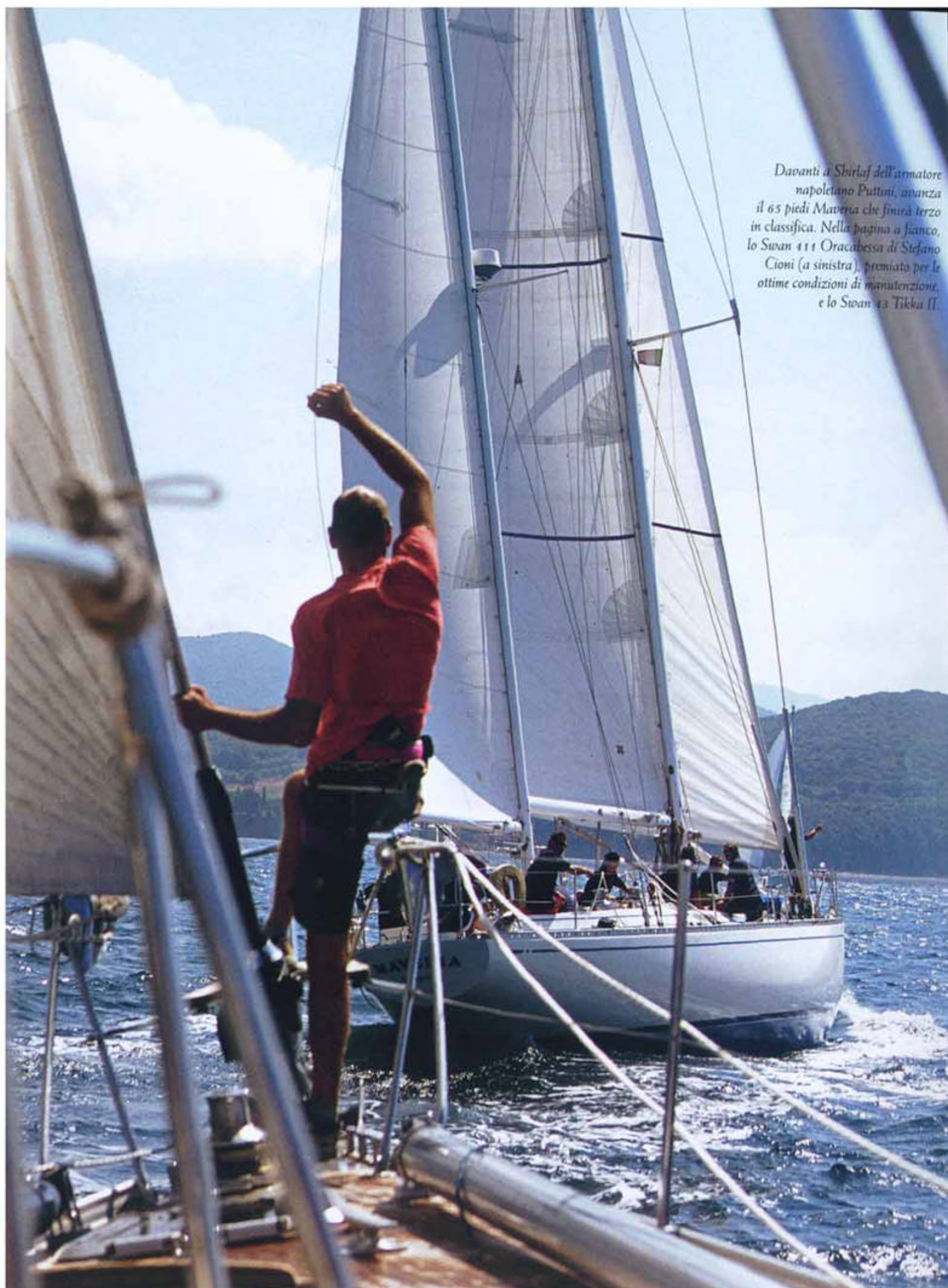


A Etrusca Marina per le regate degli Swan Classic, una flotta di 27 scafi provenienti da sette paesi riafferma il primato di eleganza dei cigni finlandesi e rivendica il loro diritto di passaggio nell'affascinante mondo delle barche d'epoca

Testo e foto di **Paolo Maccione**

«QUESTA È LA VERA VELA. Bisogna tornare a regatare come è successo qua, con gli spinnaker che si aprono dopo un quarto d'ora». A parlare così è Guido Spadolini, presidente del Club Nautico Scarlino che ha allestito Etrusca Marina, nuovo porto a pochi chilometri a sud di Piombino, per ospitare dal 24 al 27 agosto scorso la seconda edizione della Swan Classic. Una frase a effetto pronunciata durante la premiazione, che

riassume lo spirito di questo gentleman racing and meeting. Un raduno a carattere biennale al quale potevano partecipare tutti gli Swan progettati da Sparkman & Stephens. Sugli 858 Swan costruiti in vetroresina tra il 1967 e il 1981 su disegno S&S, 227 sono quelli associati fra loro nel mondo (www.classicswan.org) e circa 200 quelli che navigano in Mediterraneo. Causa qualche defezione dovuta al maltempo i 27 scafi presenti, su 32 preiscritti,



Davanti a Shirleaf dell'armatore napoletano Puttini, avanza il 65 piedi Maveria che finirà terzo in classifica. Nella pagina a fianco, lo Swan 411 Oracabessa di Stefano Cioni (a sinistra), premiato per le ottime condizioni di manutenzione, e lo Swan 43 Tikka II.



EVENTI

rappresentavano comunque la memoria storica e le radici del cantiere Nautor, fondato negli Anni 70 dal finlandese Pekka Koskenkylä, il quale ha voluto essere presente al raduno. Per l'azienda, oggi di proprietà di Leonardo Ferragamo, è intervenuto il vicepresidente Enrico Chieffi, che ha definito la manifestazione «Un raduno di passione, con enormi risvolti di immagine per il gruppo e un vero investimento sul marchio, anche se nessuno degli armatori presenti acquisterà mai uno Swan nuovo». Un evento unico al mondo che ha stupito la stessa Nautor, main sponsor che ha messo a disposizione il formidabile apparato organizzativo del nuovo marina, diventato la sua base nautica nel Mediterraneo. Altri sponsor la Salomon & C., Schenker dissalatori, la veleria Doyle e le distillerie Nastro d'Oro. In banchina anche il pittore Luca Ferron e il modellista Edoardo Miola, scelti da Nautor per illustrare in modo artistico gli eventi più belli della stagione. Dello scamo regolamento di regata vale la pena ricordare l'obbligo per ogni armatore di timonare la propria barca, escludendo di fatto l'ingaggio di skipper professionisti. Pare che la legge fatta abbia subito sortito l'inganno. Per aggirare l'ostacolo, c'è stato chi ha venduto l'uno per cento della proprietà della propria barca con tanto di atto notarile per potere cedere la barra a uno del mestiere.

Un raduno così non sarebbe stato possibile senza l'impegno di

Matteo Salamon, titolare dell'omonima azienda milanese di arte contemporanea nonché armatore dello Swan 38 Only You e fondatore dell'associazione Classic Swan. Insieme a Stefano Cioni, proprietario dello Swan 411 Oracabessa, scafo del 1977 vincitore del Best Maintained Swan, ha trascorso gli ultimi due anni a pianificare ogni dettaglio dell'evento. La giuria del premio, che tiene conto dell'originalità e dello stato di manutenzione di ogni singola barca, era invece composta da Ivana Epis e Michael Hurrell, impegnato da oltre trent'anni come broker di Swan. Hurrell, che oltre a vendere barche sa anche come si portano in mare e detiene ancora il record di vittorie alla settimana di Cowes a bordo del suo Swan 36 Casse Tete. Per assegnare il premio è stato visitato ogni scafo, dopo aver fatto scendere a terra armatore ed equipaggio affinché non influenzassero il giudizio. Il nome del vincitore è stato comunicato solo al momento della proclamazione, come si fa con gli Oscar. Il malignare che è serpeggiato quando è stata annunciata la vittoria di uno degli organizzatori si è subito spento al cospetto di uno scafo curato come l'Oracabessa di Cioni. Col coordinamento di Brunella Landi la vita in banchina è sempre stata movimentata con cocktail, zucchero filato per i bambini, dinner party con 600 invitati, fuochi d'artificio e musica dal vivo. In mare la flotta di 27 imbarcazioni era composta di dodici diversi modelli di Swan prove-

VINCITORI E PREMIATI

CLASSE A (oltre 47'):

- 1) *Coast to Coast* (Swan 65 ketch)
- 2) *Matchless* (Swan 57 sloop)
- 3) *Maveria* (Swan 65 ketch)

CLASSE B (sotto 44'):

- 1) *Caid* (Swan 431)
- 2) *Only You* (Swan 38)
- 3) *Tikka II* (Swan 43)

BEST MAINTAINED: *Oracabessa* (Swan 411, 1977)

PIÙ VECCHIO: *Kwinte II* (Swan 43, 1969)

PROVENIENTE DA PIÙ LONTANO: *Momo* (Swan 411, Irl)

nienti da Italia, Francia, Irlanda, Belgio, Inghilterra, Olanda e Svizzera. Due le classi, una per gli Swan inferiori a 44 piedi di lunghezza e una per quelli superiori a 47 piedi. Tre le regate, corse con venti fra 10 e 20 nodi fino alla vicina isola di Cerboli. Il rating applicato, semplice e poco elaborato, è stato giudicato imperfetto da alcuni concorrenti. Tutto normale, si è mai visto un compenso che abbia accontentato tutti?

Yacht Digest ha trovato ospitalità per il ketch Shirleaf, Swan 65 del 1976 del napoletano Giuseppe Puttini, un purosangue di linee indiscutibilmente classiche in grado di bolinare a 10 nodi, che diventano 12 in poppa. Un gennaker scoppiano durante un lato di lasco ha frenato la sua corsa verso posizioni più elevate in classifica generale. Veterana dell'evento era Kwinte II, Swan 43 varata nel 1969, e arrivata da Belgio a dorso di camion. La timo-



Qui sopra, il ketch di 65 piedi Coast to Coast, primo nella categoria oltre i 47 piedi. In alto, a destra, il porto di Etrusca Marina, sede del raduno velico e nuova base di Nautor Swan in Mediterraneo. Pagina a fianco, Only You, lo Swan 38 secondo nella classe sotto i 44 piedi.



nava André Annicq, commodoro del Royal Belgian Sailing Club fondato nel 1863, come dire il corrispondente Carlo Croce presidente del nostro Yacht Club Italiano.

Di fronte a eventi simili viene da porsi una domanda. Gli Swan e più in generale gli scafi in vetroresina che oggi sono definiti classici potranno domani entrare nel novero delle barche d'epoca? Per le barche americane, costruite prima del 1974, è già così. Da noi la discriminante dei materiali di costruzione è sempre forte e molti considerano inaccettabile avvicinare la tradizione del legno a quella delle materie plastiche. Koskenkylä dice che: «Una volta che gli anni sono trascorsi è giusto che una barca, indipendentemente dal materiale con il quale è stata realizzata, diventi d'epoca». Chieffi rincara la dose: «Il materiale non può essere una discriminante e gli scafi in vetroresina per me potranno diventare d'epoca che, in fondo, altro non significa se non appartenere a un tempo passato». Altri ancora sottolineano che come il legno è stato soppiantato dalla vetroresina, quest'ultima in futuro verrà certamente sostituita dai compositi. Inutile impuntarsi. Un giorno qualcuno romperà il tabù e sull'onda di una vera e propria operazione nostalgica, come già avvenuto per le barche a fasciame, decreterà d'epoca anche le barche in vetroresina. Il tema è caldo. E fra due anni, quando a Etrusca Marina si ripeterà la Swan Classic, potrebbe già essere tutto cambiato. ⚓