

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Cecchini (Harken): “Ormeggio dinamico e sicurezza grazie ai Mooring reel winch Mrw per i superyacht a motore”

Nicola Capuzzo · Tuesday, November 18th, 2025

Al Mets Trade 2025 di Amsterdam Harken si presenta con uno stand più grande e una parte dell'esposizione dedicata al mondo superyacht a motore. Un'evoluzione iniziata da tempo e che l'azienda americana (che sviluppa e produce tutti i winch nella sede italiana di Harken Italy) rende ancora più evidente con i Mooring reel winch e un ampliamento della gamma di prodotti Clr con nuove bitte e passacavi a scomparsa. SUPER YACHT 24 ne ha parlato con Emanuele Cecchini, Direttore Commerciale per Emea e Apac di Harken che spiega: “Lo stand del Mets 2025 per Harken ha una nuova configurazione. Oltre alla consueta area dedicata ai prodotti tradizionali — quindi dinghy, standard Oem e racing — c'è una nuova area contigua, un allungamento dello stand esistente che ospita una nuova esposizione focalizzata sul settore superyacht. Da alcuni anni Harken sta infatti indirizzando la propria produzione anche verso prodotti destinati al motore con soluzioni per l'ormeggio, la pulizia delle murate con rotaie, carrelli e golfari certificati ai quali gli operatori possono agganciare le lifeline per operare in sicurezza”.

Fra prodotti destinati ai superyacht, quali sono le principali novità?

“Fra le novità spicca il Mooring reel winch Mrw, la prima gamma di captive Harken dedicata all'ormeggio di superyacht a motore. L'ormeggio ha caratteristiche di dinamicità e carichi diversi rispetto a quelle dei winch destinati alla gestione del piano velico degli yacht a vela. La struttura è stata progettata di conseguenza, considerando che nel mondo dei superyacht i fattori che guidano la scelta sono differenti dalla vela. Abbiamo inoltre introdotto accorgimenti tecnici per gestire situazioni di extra carico e di picco che possono verificarsi nell'ormeggio di queste navi. Il modello che presentiamo al Mets è il Mrw36T che ha un carico massimo di tenuta pari a 36 tonnellate”.

La gamma Mooring reel winch da quanti modelli è composta?

“Sono quattro modelli che partono da un carico massimo di 17 tonnellate e arrivano a 50: Mrw17T, Mrw25T, il già citato Mrw36T e il Mrw50T, tutti disponibili con alimentazione elettrica o idraulica. Sono le taglie di performance più richieste nei superyacht a motore”.

Quali sono le differenze e le innovazioni rispetto ai sistemi tradizionali di ormeggio con le cime sulle bitte?

“I captive winch possono gestire l’ormeggio in modo dinamico, interfacciandosi ai sistemi elettronici Plc della nave e regolare le cime in base a rotazioni e intensità del vento o variazioni di marea, direttamente dalla plancia, senza l’intervento manuale dell’operatore. La manovra è quindi più precisa e sicura”.

Come è nata l’idea di sviluppare un winch dedicato all’ormeggio? È stata una richiesta dei cantieri o una vostra intuizione di mercato?

“È partita da Harken: avevamo già intuito la possibilità di applicare la tecnologia dei captive winch alla gestione dell’ormeggio e renderla più sicura. L’ormeggio è una manovra potenzialmente pericolosa, anche su barche piccole: la gestione automatizzata della cima con un captive riduce rischi e semplifica l’operazione”.

Quante gamme di captive winch ha oggi Harken?

“La gamma si divide in tre famiglie: Cruising, Air e Mooring. I primi possono essere usati su barche a vela, gli Air solo per la vela, i Mooring principalmente su yacht a motore”.

Quali sono le differenze tecniche tra i nuovi Mooring reel winch e un tradizionale captive per superyacht a vela?

“Oltre alla struttura, che è progettata per un ‘heavy duty’ quindi per gestire picchi di carico imprevisti tipici dell’ormeggio, cambiano i rapporti di recupero: un captive winch per la gestione del piano velico deve recuperare molta più cima e più velocemente, mentre nell’ormeggio si recupera meno cima e con velocità inferiori. Inoltre il feeder ha due assi di scorrimento invece che uno proprio per resistere agli shock e ai picchi di carico che nell’ormeggio variano di frequente e i diametri delle cime sono diversi: è un concetto d’uso molto differente”.

Ha parlato della gamma Air, in cosa si distinguono rispetto ai winch tradizionali?

“Il captive winch Air è l’evoluzione del modello cruising. È una versione alleggerita, con una struttura che consente un importante risparmio di peso rispetto ai modelli classici. Il Captive Air è focalizzato sul mercato vela e non può essere usato per l’ormeggio. Lo abbiamo utilizzato su barche molto performanti che hanno esigenze di pesi sfidanti, alcuni esempi sono il Baltic 111 Raven o il Wally Bullit, in entrambe gestiscono la scotta randa tramite joystick, eliminando la scotta manuale”.

Avete collaborato con produttori di cime per sviluppare i Mooring reel winch?

“No, abbiamo utilizzato cime fornite dai cantieri e le abbiamo testate. Le sollecitazioni di una cima d’ormeggio sono diverse da quelle di una cima che gestisce una vela: nell’ormeggio la reazione è diretta, senza elementi intermedi che assorbono il carico, le cime sono anche più elastiche proprio per assorbire maggiormente eventuali carichi dinamici, è un lavoro di ‘squadra’. Quando raggiunge un picco di carico il Mooring reel winch molla e accompagna il carico, assecondandolo. Nei modelli per la gestione del piano velico questo non succede quasi mai, perché si lavora entro un range di carico più stabile e progressivo”.

E per quanto riguarda la manutenzione?

“Le manutenzioni ordinarie si possono svolgere a bordo, l’installazione prevede zone libere intorno

alla macchina e tutti i componenti da controllare sono accessibili”.

Parliamo della gamma Clr, quali sono le novità?

“La gamma di prodotti Clr (Compact Light Retractable) è composta dai Mooring Winch – verricelli a scomparsa per il tonneggio – ai quali oggi si aggiungono due nuovi articoli, sempre a scomparsa: Clr Bollard e Clr Fairlead. Il Clr Bollard è l’evoluzione della classica bitta ed è disponibile nelle taglie da 10, 20 e 30 tonnellate di carico. Clr Fairlead è invece un deviatore disponibile in un modello da 10 tonnellate di tenuta. Entrambi i prodotti sono realizzati in acciaio Aisi316 e sono personalizzabili con lo stesso materiale del ponte di coperta mentre il movimento up/down è gestito manualmente tramite l’utilizzo di una maniglia o trapano dotato di un terminale dedicato; per le taglie di bitta più grandi è prevista la movimentazione motorizzata elettrica o idraulica”.

Tra le novità c’è anche il winch DynaDrive.

“Sì, è una gamma di winch idraulici e elettrici epicicloidali ispirati ai cambi automatici a variazione continua: la trazione resta costante, e il rapporto si adatta al carico. Sono progettati con un design intelligente, che integra la trasmissione epicicloidale a due velocità e il motore posizionato maggiormente all’interno del winch, riducendo al minimo l’ingombro sottocoperta. La curva di coppia particolarmente ampia riduce al minimo la necessità di cambiare rapporto durante le manovre, garantendo progressione regolare e velocità di recupero elevate quando richieste: un perfetto equilibrio tra potenza e praticità per yacht di grandi dimensioni, a partire dalle 9 tonnellate di carico e destinati principalmente alla crociera. È inoltre un winch a bagno d’olio, quindi richiede una manutenzione più programmabile nel tempo quindi più facile da gestire per gli equipaggi”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

**SUPER YACHT 24 È ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

A gonfie vele i preparativi del Sailing Super Yacht Forum del 2 dicembre a Genova.
Ecco il programma

This entry was posted on Tuesday, November 18th, 2025 at 10:49 am and is filed under [Suppliers](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.