

# SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

## Test Swan 128, carbonio pre-preg e postcura a 90°

Nicola Capuzzo · Monday, December 8th, 2025

***Questo servizio è stato pubblicato in anteprima sul numero 4-2025 del supplemento Yacht Upstream disponibile a questo link***

**Pietarsaari (Finlandia)** – Con una lunghezza scafo di 38,98 metri lo Swan 128 è il secondo yacht più lungo mai costruito dal cantiere dopo il 131 piedi del 2006 e completa la gamma Swan Maxi composta anche dai modelli 88, 98, 108 e 120. Giovanni Pomati, a.d. del cantiere, ha spiegato che “Più di vent’anni fa Nautor costruì il 131 piedi, che ancora oggi rappresenta la nostra barca più lunga. Non si trattava di un one-off, ma ne fu realizzato un solo esemplare. Aveva uno stile classico, simile a quello del 112 – di cui ne sono stati costruiti quattro – con una deckhouse importante e riconoscibile. Nel 2019-2020 è arrivato il 120, una pietra miliare, soprattutto per gli interni che hanno aperto al cantiere le porte del mondo superyacht. La storia vuole che durante il Salone di Monaco l’armatore di un nostro Swan 98 vede il 120, si innamora degli spazi e chiede un upgrade: desiderava uno yacht di serie sopra ai 120 piedi ma con le forme del 108, che nel frattempo era diventato il capostipite della più recente generazione di maxi, con nuove linee di carena disegnate sempre da Germán Frers. Il resto del team era composto da Micheletti per lo stile della coperta, Misa Poggi per quello degli interni e Odo Giordo nel ruolo di rappresentante dell’armatore grazie alla sua lunga esperienza nel mondo superyacht”.

Per il 128 il team non cambia: l’architettura navale è firmata da Frers, stile di coperta e tuga da Micheletti+Partners, stile interni a cura di Misa Poggi. Per lo studio della carena il progettista argentino ha sfruttato la collaborazione di Cape Horn Engineering per verificare e ottimizzare le forme del corpo canoa in tutte le condizioni dinamiche di navigazione. Lo yacht è costruito tramite laminazione sandwich con tessuti in fibra di carbonio pre-impregnati in resina epossidica con tecnologia Sprint e anima in Corecell, prodotti ed ingegnerizzati dall’azienda Gurit. Il procedimento prevede la postcura in forno per circa 18 ore, con curva caratteristica che arriva fino a 90° e postcura che avviene in due fasi principali più una terza finale.

SUPER YACHT 24 lo ha provato nelle acque di casa in una delle prime uscite subito dopo il varo. A bordo un equipaggio in gran parte italiano guidato da Luca Serra, uno dei comandanti italiani di maggior esperienza. L’uscita era prevista per il giorno precedente, ma il meteo con vento sui 20/25 nodi ha costretto a rinviarla di 24 ore e le condizioni sono di aria molto leggera. Prima di uscire in mare, uno scambio con Frers in persona per mettere a fuoco il progetto dello yacht: “L’evoluzione

del settore sta portando a barche sempre più grandi, progettate per la crociera e il 128, nato con una dimensione leggermente inferiore e poi ‘cresciuto’ in fase di sviluppo, interpreta al meglio forme, proporzioni ed esigenze attuali. È una barca pensata per navigare, in particolare con ottime prestazioni in condizioni di vento leggero. L’armatore è un appassionato di regate e desiderava una barca che trasmettesse le sensazioni più autentiche della vela e non sembrasse un grosso ‘camion’. Non è una Ferrari, ma ci si avvicina. Anche gli ospiti, che spesso non sono velisti, restano sorpresi dall’esperienza di navigazione che una barca di queste dimensioni riesce comunque a offrire. Il progetto del 128 è stato affinato grazie a nuovi strumenti che hanno permesso di ottimizzare le forme dello scafo. Abbiamo scoperto come queste modifiche riducano la resistenza all’avanzamento man mano che la barca sbanda, migliorandone la stabilità e il bilanciamento. La carena nasce per rendere al massimo alle diverse andature, rimanendo simmetrica ai diversi angoli di sbandamento che rimane contenuto, intorno ai 20° in condizioni ottimali, per un notevole comfort in navigazione.

A completare il tutto ci sono appendici efficienti, che garantiscono grande controllo, e una chiglia telescopica che migliora le prestazioni con vento forte. Il pescaggio profondo, vicino ai 7 metri, contribuisce a rendere questa barca estremamente piacevole da condurre”.

Per raggiungere il mare aperto serve una navigazione a motore di circa 40 minuti alla velocità di crociera di 10,3 nodi assicurati dal motore Scania da 550 cv ed elica danese dell’azienda Hundested Propeller (parte del gruppo Bsi). La massima tocca i 13 nodi mentre quella di crociera può arrivare fino a 11 nodi. Per la cronaca, il secondo 128 avrà una propulsione ibrida con sistemi Danfoss. Quando finalmente si spegne il motore navighiamo in un vento variabile tra 5,8 e 8,8 nodi, non molto ma comunque sufficiente a vedere le velocità del 128 superare costantemente quelle del vento. Si naviga con randa e fiocco autovirante la velocità di punta è 10,1 nodi con 7,6 nodi d’aria e un angolo al vento apparente di 30°. Per il resto la velocità è spesso superiore agli 8 nodi, con punte a 8,8 e 9,5. Il 128 ha una timoneria meccanica con una catena stile bicicletta che permette al timoniere di scegliere una modalità più o meno diretta. Con vento forte meglio un feedback morbida, in manovra invece è preferibile averlo più diretto. La chiglia telescopica è realizzata da Apm Keels e impiega circa due minuti e mezzo a scendere del tutto. Secondo Davide Legati di Apm “A oggi à la chiglia più grande che abbiamo mai costruito, è realizzata in acciaio ad alta resistenza super duplex. Ha corsa di 2,30 metri con un pescaggio massimo di 6,70 e minimo di 4,40 mentre il bulbo. Che non abbiamo realizzato noi, pesa 23 tonnellate. La chiglia si distingue per essere poco invasiva negli interni mentre ormai è un dato di fatto che anche le chiglie telescopiche, una volta ritenute meno performanti delle lifting keel a causa del rapporto tra lunghezza di profilo e corda, sono adatta a barche da crociera/regata”.

La barca è armata con un albero e boma di carbonio di Southern Spars (installato da RigPro), vele North Sails e rigging Future Fibres con sartie AEROSix e strallo/paterazzo ECsix. L’armatore ha fatto scelte precise riguardo al piano velico: randa full batten tradizionale (no square top), fiocco autovirante per navigare anche in equipaggio ridotto, prua senza bompresso. Riguardo all’attrezzatura di coperta Emanuele Cecchini, direttore commerciale per Emea e Apac di Harken, ha raccontato a SUPER YACHT 24 che “l’obiettivo dell’armatore era avere attrezzatura di coperta ai massimi livelli in termini di performance e peso. Il ponte di coperta spicca per la sua pulizia con appena quattro winch in pozzetto e altri due all’albero. La drizza della randa e le scotte di randa e fiocco autovirante sono infatti gestite da tre winch air captive installati sottocoperta. Si tratta di un’evoluzione dei modelli tradizionali di Harken, più leggeri e dimensionati appositamente per lo svolgimento di manovre specifiche con carichi di lavoro importanti. Quelli di scotta randa e fiocco sono anche abbinati a dei tensionatori, strumenti che servono a mantenere sempre la scotta in

tensione nella direzione del captive e quindi sul tamburo ed evitare che si accavallino i colli delle cime sottocoperta, una situazione che può creare danni o problemi in fase di lascata. Ovviamente ci sono anche dei sensori che permettono di evitare situazioni del genere. I captive winch facilitano, oltre a renderla più sicura, la gestione del piano velico. I sei winch “tradizionali” sono di due taglie, 12-35 e 13-35, e hanno la prima velocità ridotta, utile soprattutto per le unità all’albero nelle issate di una vela di prua: a differenza degli altri assicurano infatti una velocità di poco più lenta ma continua. Hanno entrambi un carico di lavoro di 11 tonnellate, il primo serve a gestire vele di prua come il gennaker mentre il secondo è dotato di un motore ausiliario che permette la contro rotazione del winch per alleggerirlo dal carico sulla campana e lascare in modo più armonico, efficace e sicuro per le mani. Infine a prua è stato installato un winch della serie Clr 4000 per il tonneggio in fase di ormeggio”.

Tutte le cime sono di Gottifredi Maffioli preparate ad hoc da VelaMania e al riguardo, Paolo Torre, direttore tecnico dell’azienda ha spiegato che “Il nostro lavoro inizia quando il cantiere ci fornisce i disegni di albero e coperta con i carichi massimi di lavoro che si svilupperanno in navigazione. Con questi elementi noi studiamo il cordame e in maniera particolare il tipo di calze da utilizzare per quel cordame. I cordami sono formati da un’anima in dyneema o poliestere mentre per la calza esterna esistono tante tipologie diverse a seconda del tipo di manovra e agli accessori utilizzati: poliestere, Technora, Pbo, cordura, kevlar e altri materiali. Sulla gran parte delle manovre sostituiamo inoltre circa due o tre metri della calza scelta con una Dyneema che aiuta lo scorrimento della cima. Esistono poi manovre, come la drizza del gennaker ad esempio, che devono resistere all’abrasione sul winch durante un’ammainata veloce. Di solito viene scelta una calza in Technora che sopporta temperature elevate e ha una resistenza molto forte all’abrasione. Il 128 utilizza captive winch per le scotte di randa e fiocco che richiedono cime molto stabili, che non subiscono allargamenti di diametro, il rischio è l’accavallamento dei colli. È importante realizzare una fornitura il più possibile reperibile ovunque in giro per il mondo per riuscire a gestire qualsiasi emergenza. Uno yacht del genere ha circa 500/600 kg di cordame per le varie manovre. Una volta preparato il materiale non solo lo spediamo in cantiere, ma ci occupiamo anche di installarlo e testarlo in mare per verificare che tutte le scelte fatte siano corrette e ovviamente siamo a disposizione 24 ore su 24 per ogni necessità”.

## **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**

This entry was posted on Monday, December 8th, 2025 at 6:00 pm and is filed under [Yacht](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.