

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

“Come si progetta un 43 metri per navigare il mondo con equipaggio ridotto”

Nicola Capuzzo · Wednesday, June 24th, 2026

Genova – Pensato per affrontare lunghe traversate con equipaggio ridotto, questo 43 metri costruito dal cantiere finlandese Baltic Yachts si sviluppa su una piattaforma tecnica centrata su integrazione e gestione dei sistemi. Dalla chiglia retrattile alla propulsione elettrica con pod azimutale, fino al controllo dei carichi del piano velico e alla ridondanza impiantistica, il progetto affronta in modo molto strutturato aspetti importanti come affidabilità, facilità di manutenzione ovunque nel mondo e regolarità di esercizio. SUPER YACHT 24 è stato a bordo dello yacht e ha intervistato Mattia Belleri, project manager e boat captain, per analizzarne impostazione e scelte ingegneristiche.

Quali sono stati i principi cardine del progetto?

“La barca è stata costruita con l’idea del bluewater: era il primo punto davvero rilevante. Poi Easy sailing, quindi la possibilità di portarla a vela in condizioni interessanti con poco equipaggio. E infine Easy maintenance, perché la barca doveva essere usata, macinare miglia, e quando hai queste dimensioni sai che se fai soluzioni troppo delicate o custom ti condizionano: non hai materiale disponibile”.

Come avete definito la lunghezza finale dello yacht?

“Siamo partiti da un’ipotesi molto più grande dei 43 metri attuali, ma conoscendo bene l’armatore che veniva da un 36 metri ho cercato di ‘proteggerlo’ suggerendogli di arrivare al massimo a 40 metri. Passare a 50 metri avrebbe significato perdere sensibilità al timone e performance. Poi alcuni elementi di layout e living hanno riportato la barca un po’ più in su come misure. Il tema dei tender è stato centrale: volevamo due tender, entrambi non visibili e non in coperta, per evitare limitazioni in navigazione. E volevamo un tender ‘grosso’: ne abbiamo messo uno da 7 metri nel garage di prua. In più desideravamo una linea della tuga molto slick, pulita, senza tempo. Tra proporzioni, altezze e lunghezze, il dimensionamento finale naturale è diventato 43 metri”.

E le scelte progettuali successive?

“Più o meno tutte le decisioni sono state prese in coerenza con i brief. Ad esempio la poppa: è una poppa vera, chiusa. Abbiamo spostato la paratia stagna all’estremità ottenendo vari vantaggi. Primo: quando la apri hai una poppa bella e fruibile senza la tenda. Secondo: il garage è stagno e non porta acqua o sale nelle zone tecniche. Inoltre ci permette di gestire il tender in ogni condizione: con mezzo metro d’onda lo tiriamo su in assoluta sicurezza senza i rischi di un sistema

tradizionale. La deckhouse spesso limita la visuale, ma noi l'abbiamo studiata per il contrario. Con gli osteriggi aperti vedi la prua, gli attacchi degli stralli in coperta e con i cuscini montati hai una posizione di timoneria completamente aperta. La scotta randa è stata portata sulla tuga per garantire massima sicurezza e fruibilità”.

Cosa significa easy sailing per l'armatore?

“Che quando la barca è a segno la porta da solo. Ha timone, scotta randa, vang, trinchetta e fiocchi a portata di mano. Abbiamo studiato un'impostazione in cui il chartplotter scompare per timonare sentendo solo la barca e il vento. E timonare da soli un 43 metri che fila a 16 nodi è un'esperienza particolare. Abbiamo sviluppato con Baltic un sistema di monitoraggio completo per gestire il rigging con i carichi degli stralli di prua, dei carrelli, delle sartie diagonali e verticali, la compressione dell'albero, scotta randa, base randa, cunningham, paterazzi. È tutto monitorato e registrato su scatola nera. Puoi essere un grande velista e avere sensazioni 'di pancia', ma capire se una diagonale sta caricando 25 o 35 tonnellate senza strumenti è impossibile”.

I tender sono stati un tema rilevante?

“Volevamo due tender e li volevamo entrambi invisibili. Il principale è un limo tender da 7 metri con entrobordo diesel da 220 cavalli, stiva fino a mille litri di carburante e funziona come bunker: l'equipaggio lo rifornisce e a sua volta il tender rifornisce la barca senza che l'equipaggio o gli ospiti debbano aspettare ore in porto. Il secondo tender è nel garage di poppa”.

Come avete organizzato l'accessibilità tecnica sotto coperta?

“Tutta la barca è disseminata di passa uomo, molti dei quali nascondono impianti che solitamente sono in sentina. Nella parte di prua la barca ha doppio ponte con 1,10 metri di differenza tra i livelli: in questo 'mondo di mezzo' abbiamo messo attrezzature che di solito creano problemi di accessibilità: captive winch, idraulica, canalizzazioni dell'aria, dorsali dell'aria condizionata, impianti, linea acqua, tutto. È una soluzione che tiene pulite le zone ospiti e permette all'equipaggio di fare manutenzione senza disturbare gli ospiti smontando e rimontando mobili. E qui si torna all'easy maintenance”.

Quanti captive winch ci sono?

“Ce ne sono otto, uno Harken e sette Rondal che abbiamo reingegnerizzato con loro per renderli più robusti e più leggeri di circa 200 kg ciascuno per un totale di una tonnellata e mezzo in totale. Sono tutti strutturali, compatti e soprattutto in posizione furba: la drizza e la scotta randa sono raggiungibili senza avere un ragazzo in sentina che lavora alla cieca con la radio. Qui tocchi, vedi, lavori avendo tutto sotto controllo”.

Come gestite le vele di prua?

“Ci siamo ispirati ai grandi navigatori solitari e agli Imoca60, dove i velisti gestiscono tutto da soli su un 60 piedi in mezzo all'oceano. Nella zona di prua il doppio ponte finisce e lascia il posto al sail locker vero e proprio. Lì abbiamo due 'sail drum', tamburi per avvolgere le vele di prua su stralli flessibili. È stato un altro elemento chiave per l'easy sailing, perché con cinque stralli di prua – A3, Code 0, fiocco, trinchetta e tormentina – avevamo bisogno di gestire vele molto grandi da 1.200 mq e stralli da 65 metri di lunghezza senza sacchi in coperta. La vela, già arrotolata sul suo cavo flessibile, viene infilata nel tamburo e avvolta. Non pieghi il cavo, non stressi nulla e soprattutto ogni vela ha il suo posto”.

E le sartie?

“Sono Carbolink, ellittiche: non vibrano, hanno enorme stabilità, e soprattutto sono maintenance

free”.

Avete trovato soluzioni specifiche anche per l’ormeggio?

“Sì, abbiamo creato un pozzetto d’ormeggio chiuso dove nascondere tutto. I verricelli delle due ancore sono posizionati 7-8 metri più a poppa rispetto alla prua. Così portiamo indietro il peso delle catene, migliorando bilanciamento e beccheggio. I due verricelli sono inoltre backup l’uno dell’altro: se uno si rompe, la catena viene deviata sull’altro tornando però nel gavone corretto”.

Che caratteristiche ha la chiglia?

“Volevo la chiglia tra il vetro della tuga e l’albero, con accesso immediato e senza dover aprire il vetro come accade in tante barche. Abbiamo addirittura arretrato un po’ il vetro rispetto ai desiderata per ottenere questa configurazione che permette di fare pulizie, ingrassare, controllare tubi e castagne con estrema semplicità. Tutto è in super duplex, acciaio inossidabile ad altissima lega e non diamo antivegetativa sul bulbo: rimane quasi a specchio. Con Apm-Keels abbiamo studiato una soluzione per appoggiare quasi tutto il peso della barca sulla chiglia retratta quando, in luoghi remoti, non troviamo un travel lift da 850 tonnellate con vasca da 10 metri per essere tirati su e appoggiati sulle nostre selle. Abbiamo studiato castagne speciali per appoggiare la barca quasi su tutta la lunghezza, in emergenza”.

È possibile navigare a vela con la chiglia in posizione sollevata?

“Sì, con poco vento tiriamo su la chiglia per sbandare di più, con 6 nodi d’aria facciamo quasi 10 nodi di velocità. Una barca grande, con vento, cammina sempre. Una barca grande con 6 nodi in genere va a motore: noi no, andiamo a vela”.

Parliamo della propulsione.

“Abbiamo un motore elettrico con pod azimutale a 360° e passo variabile di Hundested Propeller. È una soluzione che ci consente un controllo millimetrico dello yacht. Quando si va a vela rigenera con il motore elettrico che diventa una dinamo capace di tirare fuori anche 30 kW. In certe condizioni di vento e velocità diventiamo autonomi: ricarichiamo tutto ciò che consumiamo. L’impianto lavora a 750 volt in continua, una tensione alta ma sotto la soglia dei 1000 volt che definirebbe l’alta tensione. Questo ci permette sezioni dei cavi ridotte, trasporto efficiente dell’energia, minor manutenzione. Tutto il sistema è stato sviluppato da Visedo, oggi parte di Danfoss. Utilizzano componenti industriali ‘off the shelf’ che si trovano ovunque, IP68 e super compatti: un oggetto grande come una scatola di scarpe dal peso di circa 15 chili gestisce fino a 200 kW”.

Com’è strutturata la sala macchine in un sistema full-electric come il vostro?

“Abbiamo il motore elettrico da 600 cv, molto più piccolo di un diesel ma con una coppia impressionante. Il pacco batterie è di circa 200 kWh con cui facciamo 7-8 ore con i motori spenti, mantenendo tutto acceso – cucina elettrica, sauna, aria condizionata, hotel load. I generatori li abbiamo costruiti insieme a Baltic: le macchine standard, a parità di ingombro, arrivavano a 80-85 kW, le nostre sono da 210 kW. Abbiamo accoppiato una macchina elettrica ad alto voltaggio, raffreddata a liquido, a un motore Cummins da propulsione. La gestione dei regimi è ottimizzata: vanno sempre a 160 kW, se necessario a 210 kW. Inoltre la temperatura è bassissima. Quando siamo al nord, per entrare in sala macchine serve la giacca. Non abbiamo inerzia termica perché manca il grande motore termico di propulsione. Niente 50-55°C, niente plastiche cotte, niente pitture rovinare. Dopo sei anni è tutto come nuovo”.

Quali vantaggi offre questa configurazione?

“Navigare a 9 nodi, con tutto l’hotel load, usando un solo generatore a regime basso. Secondo: caricare le batterie in un’ora scarsa. Facciamo 3-4 ore di generatore al giorno invece di 24. Significa fare sei volte meno ore motore, sei volte meno manutenzione, sei volte meno cambi olio e filtri. In 6 anni abbiamo fatto 100.000 miglia: i motori hanno 4.000 ore, nulla”.

Qual è il livello di ridondanza?

“Tutte le funzioni critiche sono anche a comando manuale: nel control room una persona può regolare il pitch e ruotare il pod a mano, accelerare sul motore, ovviare a qualunque failure di comunicazione. È un sistema che garantisce sempre la possibilità di governare la barca, qualunque cosa succeda. Abbiamo il ‘backup montato’ su ogni impianto importante – pompe di raffreddamento, pompe acque nere, linee di condizionamento, watermaker, raffreddamenti tecnici – oltre alla pompa principale c’è la pompa di rispetto già installata. Ruoti le valvole, selezioni dal PLC, e sei operativo. In termini di peso non cambia nulla: nei ricambi avrei comunque portato tutto”.

Quali altri fornitori italiani rientrano nell’impiantistica tecnica di bordo?

“Idromar per i watermaker, Frigonautica per la refrigerazione, High Tender Marine per il tender limo, vari costruttori per impiantistica e movimentazioni. Abbiamo scelto molto italiano perché la qualità e l’affidabilità sono eccellenti”.

Come funziona il foil?

“È un accessorio: la barca è nata per essere bluewater, quindi solida e autonoma di per sé, con stabilità di peso e forma e una chiglia che da sola garantisce un momento raddrizzante elevato. Il Dss (Dynamic stability system) serve solo come elemento di sicurezza e comfort: togliere 7-8 gradi di sbandamento cambia completamente la vita a bordo; inoltre si riducono beccheggio e rollio e sulle lunghe navigazioni è un beneficio enorme: la barca diventa più docile, è sui binari e richiede meno correzioni al timone. Ma la barca funziona bene anche senza: se lo vuoi, lo metti altrimenti lo chiudi o addirittura lo rimuovi. La movimentazione avviene tramite cime e un captive winch push-pull sviluppato con Harken”.

Qual è stata la filosofia con cui avete sviluppato gli interni?

“L’idea era evitare spazi immobilizzati per funzioni che occupi un’ora al giorno. Volevamo zone multifunzione, vivibili, leggere e facili da mantenere. L’armatore vive tanto in barca: doveva essere una casa vera, una villa sul mare, performante, veloce, ma soprattutto comoda. L’armatore vive qui lunghi periodi dell’anno. Era fondamentale che fosse casa sua: pratica, accogliente, ottimizzata, senza personale costretto a passare la giornata a pulire tende o superfici delicate. Le zone tecniche sono tutte concentrate in aree accessibili, lontane dalle cabine, per garantire privacy e silenzio”.

Cosa distingue la cabina armatoriale?

“È larga quasi 9 metri perché avvolge la scassa del foil e la zona della chiglia. È nel punto più centrale e stabile della barca. Il letto misura 2×2 metri, quindi puoi dormire in entrambe le direzioni e posa su un pannello basculante di carbonio che ruota di $\pm 12^\circ$ annullando lo sbandamento della barca”.

La barca ha vetri dimmerabili, perché?

“Non volevamo tende: sono manutenzione, polvere, pulizie continue. Abbiamo scelto vetri con pellicola dimmerabile Vision Systems. Alimentandoli o disalimentandoli orienti gli elettronici e li scurisci o li rendi trasparenti. Hai controllo termico, luminoso e privacy senza avere nulla da lavare

o sostituire. Per un uso intensivo come quello dell'armatore è perfetto”.

Quali scenari hanno messo alla prova la barca?

“Sicuramente il Nord. Lì capisci la qualità di costruzione, la gestione termica, la robustezza degli impianti. Nelle Svalbard, con 80° Nord sul GPS, la barca era perfetta: niente vibrazioni, niente rumore, sala macchine fredda, elettrico stabile. In queste condizioni capisci se le scelte di progetto erano giuste”.

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**

Il Sailing Super Yacht forum torna a Genova il prossimo 27 novembre

This entry was posted on Wednesday, June 24th, 2026 at 6:38 pm and is filed under [Interviste](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.