

BARCADASOGNO



Swan 112

Il più grande degli Swan, un 34 metri nato per le lunghe navigazioni. Sostanziosa la costruzione, eleganti gli interni. Semplice l'organizzazione della coperta all'insegna della facilità di conduzione.

di Gabriella Cottignoli



Con la costruzione del 112, Nautor si è avventurata in un territorio inesplorato. Questo progetto non rappresenta soltanto la barca più grande mai costruita dal cantiere finlandese, ma segna il passaggio dalla co-

struzione di megayacht a quello di navi di piccole dimensioni. Se l'idea iniziale si basava su un 90 piedi, la scelta finale è ricaduta sul 112 per soddisfare una lunga lista di esigenze. Il cantiere è approdato alla decisione di co-

struire super yacht in base alle richieste di alcuni armatori Swan che volevano cambiare tipologia di imbarcazione senza rinunciare alle prerogative di uno Swan; avere un purosangue da corsa, docile e facile da condurre, una barca

A parte per lo scafo, lo Swan 112 è una barca interamente custom: gli interni e la coperta possono infatti essere realizzati secondo le scelte dell'armatore. Il modello preso in esame è una versione RS, Race Saloon.

BARCADASOGNOSWAN112

1. Posta di fronte alla cucina, la zona pranzo dell'equipaggio è costituita da un tavolo e un piccolo divano.
2. La cucina, a forma di U, è molto spaziosa e attrezzata con tutti i più comuni elettrodomestici.
3. A centro barca si trova la lussuosa zona living con il tavolo ottagonale circondato da un comodo divano con tutti i più comuni elettrodomestici.
 A centro barca si trova la lussuosa zona living con il tavolo ottagonale circondato da un comodo divano con tutti i più comuni elettrodomestici. La zona bar con il frigorifero e la macchina per il ghiaccio.

affidabile e sicura in navigazione, dall'eccellente qualità di costruzione e con una durata del valore commerciale garantita nel tempo. L'armatore dell'esemplare numero uno del 112 è infatti, con questa nuova barca, al suo terzo Swan. Se consideriamo il progetto dalla parte del cantiere, è lecito supporre che questa decisione non abbia portato a un percorso facile poiché, oltre certe dimensioni, ogni piccolo aumento di taglia porta con sé problematiche superiori a quanto si possa immaginare.

"Costruire barche sempre più grandi da condurre con un equipaggio ridotto, dà la possibilità di avere un maggiore volume interno sul quale lavorare con più libertà di manovra nella progettazione. L'impiego di meccanismi servoassistiti e impianti sofisticati costringe però a cambiare la

propria filosofia di lavoro" dice German Frers che ha firmato, come tutti gli Swan recentemente costruiti, anche questo progetto. Da 80 a 112 piedi il salto non sembrerebbe così lungo, ma la realtà è diversa. Il piano velico viene duplicato, il dislocamento passa da 50 a 100 tonnellate, la potenza del motore viene triplicata, i carichi sull'attrezzatura sono quattro volte superiori di quelli dei maxi yacht, per citare solo alcuni esempi. Basta pensare all'enorme fabbisogno energetico, alla potenza idraulica necessaria e al dissalatore impiegato per capire che il passaggio fra un maxi e questa serie non è cosa da poco.

E' nata una barca adatta non solo a navigare, ma anche per vivere lussuosamente in otto persone assistite da quattro persone d'equipaggio che, viste le dimensioni, non sono un numero esagerato.

Progetto

Come tutti gli attuali Swan, il 112 nasce dalla penna di German Frers. Il suo tocco in questo cruiser, armato a sloop in testa d'albero e quattro ordini di crocette, con un dislocamento che, con 110.000 chilogrammi a vuoto può definirsi medio, è riconoscibile per le linee d'acqua eleganti con buoni slanci a poppa e a prua. Lo scafo è laminato a mano in pelle singola da stampo femmina, impregnato con resine vinilestere e rinforzi multiassiali di fibre di vetro di tipo E. Prima della laminazione, lo stampo è stato sottoposto a un programma di sabbiatura, polishing e ceratura per raggiungere una finitura particolarmente brillante. Le paratie, strutturali allo scafo, sono in sandwich con un'anima di schiuma espansa.

A parte lo stampo dello scafo, lo stesso per tutte le configurazioni





4



5 6



del cantiere, il 112 è un 100% custom; interni e coperta, costruita da stampo maschio in fibra di vetro, sono infatti realizzati su richiesta dell'armatore. L'esemplare n. 1 è un 112 RS, dove la sigla RS sta ad indicare Race Saloon. La chiglia presenta la pinna in acciaio saldato con bulbo in piombo, il timone è in materiale composito con cuscinetti autoallineanti.

Poiché le imbarcazioni di questo tipo sono spesso destinate a restare fuori dai porti, anche le operazioni di imbarco e sbarco sono state studiate con cura e risolte all'insegna della massima praticità. Lo specchio di poppa sul quale si ripiega la passerella, regolabile in altezza e lateralmente tramite comando idraulico, è attrezzato

con piattaforma di lancio apribile e ospita un tender di 4,6 metri. La scaletta per la discesa in acqua si ripiega sul lato della barca per non "sporcare" la linea dello scafo.

Interni

L'alto livello di personalizzazione degli interni rende ogni 112 un one-off. Le paratie interne non strutturali permettono di creare la disposizione interna scelta dall'armatore. La costruzione dello spazio sottocoperta di uno Swan comincia contemporaneamente alla laminazione dello scafo, gli interni sono costruiti in moduli e le paratie strutturali vengono collocate quando lo scafo è nello stampo. La ricchezza non sempre si traduce, per fortuna, in ostentazione e,

appena scesi sottocoperta, si apprezza con immenso piacere la sensazione di eleganza sobria insieme a quella di sorprendente spazio. Alle pregiate finiture in legno, la nuova generazione di Swan unisce originali pannellature di colore bianco che accrescono, insieme alla luce assicurata dall'ampia finestratura lungo tutto il perimetro della deck-house, la già buona luminosità e la sensazione di grande abitabilità. Sotto la deck-house si trovano un ampio tavolo ottagonale, la zona bar con frigorifero e produttore di ghiaccio sul lato sinistro, mentre sul lato opposto si nota un grande divano e uno dei quattro quadri di controllo (oltre a questo ce ne sono due in pozzetto e uno al carteggio) con il joystick

4. La cabina armatoriale è posta a poppa, ha due letti gemelli con un divano e un tavolo al centro e due bagni laterali.

5. Una delle tre cabine degli ospiti. Anche per questa è stata scelta la soluzione con due letti affiancati.

6. Nel quadrato centrale si trova un divano e uno dei quattro quadri di controllo con la strumentazione elettronica e il comando della timoneria.

BARCADASOGNO



1. Il pozzetto è diviso in due zone separate: quella di governo e quella per gli ospiti. In quest'ultima, del tutto libera da ogni manovra, trovano posto due tavoli e due divani laterali, un frigorifero e un ampio gavone.

per la timoneria e la leva del comando motore. La strumentazione è costituita da due sistemi di navigazione separati con quattro schermi combinati di radar e plotter cartografici, ma tutte le informazioni possono essere visualizzate anche sullo schermo TV, un Bang & Olufsen 28". E' superfluo dire che lo Swan è attrezzato con sistemi di comunicazione all'avanguardia, dal GSM, a un sofisticato sistema di collegamento alla linea telefonica di terra, al Vhf e alla radio SSB. L'autopilota ha due posizioni di comando che possono servire, all'occasione, anche

grande cabina a letti gemelli, il cui spazio sottostante è stato sfruttato per riporre gli effetti personali, un divano e un tavolo a centro cabina, due bagni gemelli, uno a tribordo, l'altro a babordo, entrambi con box doccia separato con pareti in cristallo, piani in Corian, scaldasalviette temporizzati per evitare sprechi di energia e godere, allo stesso tempo, di piccoli e piacevoli vizi. Fra questa cabina e il quadrato si trovano due delle tre cabine ospiti. La terza si trova a proravia della dinette e, a differenza delle prime che hanno due letti gemelli, questa ha invece i letti sovrapposti. Tutte le cabine sono dotate di impianto hi-fi, TV e aria condizionata con regolazione della temperatura da ogni cabina. Procedendo verso prua si accede alla grande cucina a "U" che nulla ha da invidiare a quella che si può trovare in un appartamento di lusso, con elettrodomestici normalmente impiegati per l'uso casalingo, dove nulla è stato lasciato al caso - esiste addirittura un cassetto per riporre l'aspirapolvere - e agli alloggi destinati all'equipaggio, con zona pranzo, due cabine e due bagni.

savanti, i passauomo a filo della tuga, le galloce in acciaio inossidabile retrattili, sia la deck-house sopraelevata, corrispondono alla tendenza attuale, improntata alla semplicità di manovra da una parte, al comfort per le lunghe navigazioni dall'altra, uso cui è destinata la barca. L'albero è in carbonio, così come il boma dotato di sistema avvolgibile per la randa full batten, paterazzi e vang sono in acciaio inossidabile. Tutti i winch sono comandati idraulicamente; le ancore in dotazione a questo 112 sono due C.Q.R. in acciaio inossidabile, ciascuna da 130 chilogrammi, con catena in acciaio inossidabile da 16 mm e lunga 120 metri, sostenute da bracci idraulici. Il pozzetto con dodger ripiegabile e bimini semipermanente prevede due zone: quella per il timoniere e quella per gli ospiti. La prima è dotata di doppia timoneria a ruota del tipo a settore e catena. Ogni postazione è una stazione di comando indipendente, completa come detto di plotter cartografico per GPS e radar. La cura per la comodità degli ospiti nel tentativo di soddisfare ogni desiderio di chi è a bordo comincia dal pozzetto che risulta completamente libero dalle manovre: due divani a L, due tavoli, frigorifero, gavone per teli da bagno e attrezzatura per snorkeling.



2. La stazione di guida è invece costituita da due postazioni indipendenti complete di strumentazione elettronica.

come timoneria d'emergenza. Dalla zona carteggio, al livello inferiore della deck-house, si accede con rapidità alla sala macchine; i pavimenti sono insonorizzati. La cabina armatoriale di questo Swan è ricavata all'estrema poppa. L'armatore ha optato per una

Coperta

La coperta, costruita con listelli in teak da 16 mm, è dominata dalla deck-house sopraelevata con finestratura fumé. Sia la coperta, completamente sgombera da ostacoli, con le scotte del fiocco che corrono sotto la tuga per liberare i pas-

Gli impianti

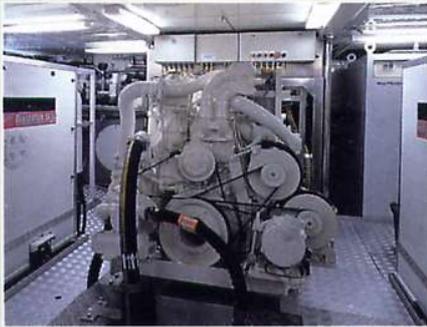
L'impiantistica merita un discorso a parte, se non altro per l'attenzio-

SWAN 112 BARCA DA SOGNO IN CIFRE**Progetto**

German Frers.

I dati

Lungh. m 34,34 – lungh. al gall. m 28,16 – largh. m 7,42 – pescaggio m 4,40 – dislocamento a vuoto



Il motore è un MTU da 414 cavalli, riesce a imprimere una velocità di circa 10 nodi.

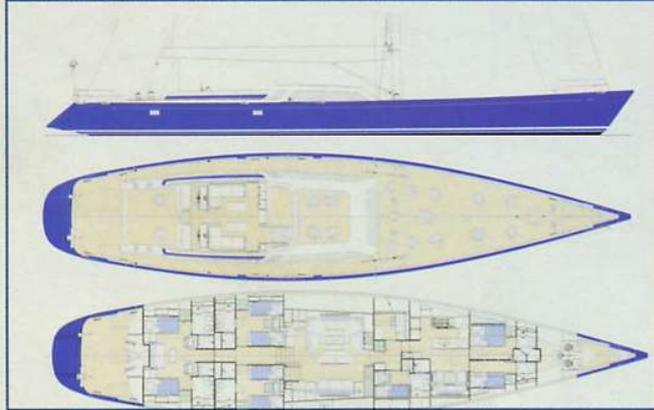
kg 110.000 – dislocamento carico
kg 130.000 – zavorra kg 28.000 –
serbatoio acqua lt 3000 – acqua
calda lt 300 – dissalatore 544 litri/
ora – serbatoio acque nere lt 800
– serbatoio acque bianche lt 600 –
motore MTU 6R183 da 414 cv.

Piano velico

sup. vel. randa mq 237,8 – sup. vel.
fiocco mq 246,80 – sup. vel. genoa
mq 345,5 – spinnaker asimmetrico
mq 712 – I m 40,80 – J m 12,10 – P
m 36,86 – E m 12,90.

Gli indirizzi

OY Nautor AB,
Pietarsaari, Finlandia,
tel. 0035867601111,
fax 0035867667364,
www.nautorgroup.com
e-mail: email@nautors-
swan.com
Ufficio Commerciale
per l'Italia IME,
Porto Carlo Riva,
Rapallo,
tel. 0185/54773,
fax 0185/232424
e-mail:
ime@swanyachts.it



ne riposta dal cantiere nel risolvere i problemi relativi alla generazione della forza idraulica ed elettrica. E' facile intuire quanta potenza sia necessaria per muovere, con elica a passo variabile, una barca di tali dimensioni, per alimentare i servizi e i servomeccanismi a comando idraulico, come il verricello per l'ancora, i winch, i sistemi avvolgibili per le vele, passerelle, scalette, piattaforma di poppa, autopilota e il bowthruster retrattile.

Un altro punto oggetto di uno studio specifico è stato il controllo del rumore e delle vibrazioni per riuscire ad avere motori e generatori silenziosi, non solo durante le traversate a motore, ma anche per garantire il silenzio nelle ore notturne, oppure durante la navigazione a vela, visto l'immane fabbisogno di potenza necessaria per l'attrezzatura.

La visione dalla sala macchine, posta a centro barca sotto la deck-house all'altezza del baglio massimo, all'occhio dell'osservatore attento e appassionato, risulta una vera delizia: motore, apparati elettrici e centralina idraulica sono

tutti ordinatamente raggruppati in questo ambiente dalla superfici lucide insieme a tutti gli impianti tecnico-sanitari, dove è attivo un sistema di ventilazione a velocità variabile in base alla temperatura e alla pressione. Ogni cosa al suo posto. E anche di più.

Qui, fra gli altri, sono installati due generatori da 35 kW, dotati di schermi acustici e cuscinetti antivibranti, per caricare il parco batterie attraverso 8 alternatori da 100 A e alimentare gli impianti trifase come l'aria condizionata e i servomeccanismi idraulici. L'alimentazione elettrica si basa su un sistema a 24 V a corrente continua, con batterie di servizio della capacità di 4000Ah. Un convertitore di frequenza a corrente alternata assicura la connessione alla corrente elettrica di terra in qualsiasi porto del mondo. Infine, quattro inverter alimentano le utenze di bordo a corrente alternata. Tutte le funzioni elettriche vengono monitorate nella sala di controllo, con allarme negli alloggi equipaggio e alle timonerie. La centralina idraulica a 47 funzioni è alimenta-

ta da pompe azionate dal motore e dai generatori, con un pacco di batterie di back-up a 24 V per la centralina. Un sistema di ventilazione forzata è presente in tutta la barca, sentina compresa.

Da ultimo, il motore, un MTU da 414 cv, se appare a prima vista leggermente sottodimensionato per una barca di queste dimensioni e con questo tipo di impianti, in realtà è sufficiente a imprimere alla barca una velocità di crociera di 10 nodi. Altri sistemi ausiliari, quali il sistema centrifugo multiplo di pulizia del carburante e il sistema per l'olio nuovo e quello di scarto con pompa elettrica di trasferimento, ingresso e uscita in coperta sono pure in dotazione al 112. Una pregevolezza a conferma della cura per ogni dettaglio: per ridurre al minimo i rumori anche all'esterno della barca, il sistema di scarico del motore e dei generatori è stato insonorizzato con fibra di vetro e dotato di separatore acqua/gas. L'acqua viene espulsa sotto la linea di galleggiamento, le emissioni di gas appena sotto lo specchio di poppa.

Sotto, lo Swan 112 ha una linea molto elegante e slanci pronunciati. Le finiture, molto pregiate, sono realizzate in legno e la buona finestratura della deck-house garantisce una grande luminosità degli ambienti.

