



TEST ClubSwan50. Questa barca è un vero shock!

Ottobre 3, 2016 ■ 3 Commenti

IL REGALO PERFETTO!

Regala o regalati un abbonamento al **Giornale della Vela cartaceo + digitale** e a soli **69 euro l'anno** hai la rivista a casa e in più la leggi su PC, smartphone e tablet. Con un mare di vantaggi.

Scoprili qui >



Nel raccontare questa prova non so da che parte cominciare. Forse da quando ho visto i render della barca la prima volta. Già si capiva che sarebbe stata una mezza rivoluzione: la matita di Mister K (Juan Kouyoumdjian) aveva calcato i disegni riuscendo a rendere aggressiva l'eleganza del cantiere Swan, un bolide da regata in carbonio con la coperta in teak che non ha tradito un'antica tradizione.



Oppure potrei raccontarvi di come nel Golfo di Saint Tropez abbiamo toccato i 13 nodi navigando al traverso con Code 0 e 12 nodi di vento reale, o della sensazione che vi regala questo scafo quando accelera nella raffiche come fosse un multiscafo: di istinto ti giri verso poppa per renderti conto della velocità con cui lasci l'acqua scorrere alle tue spalle.



schermata-2016-10-02-alle-18-42-43



O forse potrei

iniziare dalle due pale dei timoni, che caratterizzano notevolmente questa imbarcazione, come ben si intuisce dal loro profilo che potete osservare nella

foto qui a fianco. Nonostante la velocità il ClubSwan 50 è stato sempre facile da timonare, assolutamente leggero, garantendo controllo e una sensibilità assoluta. Di bolina l'assetto perfetto affinché la barca regali il massimo delle prestazioni è farla camminare con un angolo di sbandamento intorno ai 22° che consente di avere l'angolo di incidenza ottimale della pala sottovento e quella sopravvento fuori dall'acqua oltre a garantire la massima lunghezza al galleggiamento. Raggiunto questo equilibrio lo scafo si appoggia sullo spigolo della carena e parte come su una corsia tracciata nell'acqua incrementando la velocità in maniera impressionante. La doppia pala a bassa immersione permette di non avere "interferenze" con la forma della carena e consente di spostare la chiglia (caratterizzata da una lama di deriva ad alta efficienza con bulbo terminale di piombo) più a prua migliorando così le prestazioni alle portanti: con arie leggere la poppa non tocca praticamente l'acqua.



di Rambier 88, ha la funzione di posticipare il punto di stallo del timone. Nel disegnarle Mister K si è ispirato ai tubercoli delle pinne delle balene: i tubercoli aiutano la balena a muoversi senza sforzi nell'acqua ad angolazioni particolarmente acute. Uno studio dell'università di Harvard ha provato che l'angolo di attacco (l'angolo tra la pinna e la direzione del flusso dell'acqua) di una megattera può essere fino a 40 volte più acuto rispetto a quello di una pinna liscia, fornendo maggiore controllo nelle manovre alla balena.

L'obiettivo di Kouyoumdjian è stato quello di realizzare una barca molto veloce con una costruzione interamente in carbonio pre-preg, uno spigolo in carena molto pronunciato e una facile conduzione che permette di portare la barca ai suoi limiti senza difficoltà, conciliando l'anima racer con caratteristiche da vero cruiser. Il ClubSwan 50 è uno scafo One Design pronto a diventare classe: gli scafi venduti ad oggi sono già undici e già nel 2017 ci sarà un circuito di regate dedicato. Dal punto di vista operativo, la **ClubSwan 50 sarà una classe gestita professionalmente di imbarcazioni con armatore timoniere**. L'apice della



rappresentanza del proprio Paese.

Lo scafo **ha forme caratterizzanti e personali**: uno specchio di poppa aperto e largo quanto il baglio massimo; prua rovescia così come il cavallino; spigolo di uscita pronunciato e sezioni di poppa concave; basso bordo libero. Oltre allo scafo, anche il rig e il bompresso fisso sono realizzati in carbonio.

Per quanto riguarda il piano velico, l'albero posizionato decisamente a poppa, a centro



generosa superficie velica. Le volanti armate al posto del paterazzo, consentono di avere una randa con una piena forma square top che può allungarsi bene verso poppa regalando la massima potenza.

Il piano di coperta, in linea con la filosofia di tutta l'imbarcazione, è pensato con una doppia funzione: consentire sia ad un numeroso equipaggio di muoversi con facilità durante le regate ma di rendere la barca di facile conduzione in crociera anche a due persone. I winch in pozzetto sono quattro e altri due sono posizionati in tuga. Il trasto della randa è armato all'estrema poppa, dove arriva anche il boma, e rimandato vicino al winch della scotta della randa per semplificare il controllo delle regolazioni al randista.



Anche sottocoperta l'imbarcazione, disegnata in collaborazione con l'architetto italiano Michele Bonan e realizzata da Poltrona Frau, è camaleontica: la dinette si trasforma in poche mosse da un comodo e spazioso salotto da crociera nell'area di riposo per l'equipaggio con cuccette da regata posizionate su entrambe le mura e ricavate sollevando gli schienali dei divani. Il cantiere finlandese ha poi osato dove altri non si erano ancora azzardati eliminando il tavolo da carteggio che negli ultimi anni si era visto riservare dimensioni sempre più piccole. Vale la pena toglierlo del tutto allora e sostituirlo con un piano a scomparsa. Il layout prevede la scelta tra due e tre cabine matrimoniali, di cui quella



Il prezzo della barca pronta per navigare si aggira intorno a 1.300.000 Euro.

Dati tecnici

Lft con bompresso (m): 16,74

lunghezza scafo (m): 15,24

Lwl (m): 14,00

B.Max (m): 4,20

pescaggio (m): 3,35

zavorra (kg): 3.400

dislocamento a vuoto (kg): 8.500

Sup. velica bolina (m2): 142

Sup. velica portanti (m2) 296



Condividi:

[Facebook](#)[Twitter](#)[WhatsApp](#)

3 commenti su “TEST ClubSwan50. Questa barca è un vero shock!”

VERBAVOLANT

3 OTTOBRE 2016 ALLE 18:09

pessima posizione dei winch considerando la larghezza del pozzetto; la circolazione esterna deve essere sicura.

[Rispondi](#)

CLAUDIO VENNI

4 OTTOBRE 2016 ALLE 17:15

ottimo articolo bravi

[Rispondi](#)



3 OTTOBRE 2016 ALL'9:30

grande Veronica. hai colto le vere caratteristiche ed unicità del progetto. i Winch sono posizionati perfettamente, unica modifica in corso d'opera sarà la migrazione dei paranchi carrello randa, oggi non all'altezza. la cucina verrà spostata a centro barca x ridurre trascinamento a poppa con aria sotto i 13 nodi.

Rispondi

Lascia un commento

Il tuo indirizzo email non sarà pubblicato. I campi obbligatori sono contrassegnati *

Scrivi qui..

Nome*

Email*



I'm not a robot

reCAPTCHA
Privacy - Terms

[Commento Articolo »](#)

← Previous

Tava'E 535, la barca da crociera..... VIDEO Vola Maserati, vola! Intant...

Next >



In evidenza

Può interessarti anche

Classe 2000: 5 nuove barche che diventano Classic Boat di valore storico

Anno nuovo, nuove Classic Boat: arrivano le 'Classe 2000'. Apriamo l'anno sul fronte 'classic' parlando di quei progetti di inizio XXI secolo che, nei prossimi 12 mesi, compiranno ben 25 anni dal loro primo varo, classificandosi così come Classic Boat.



USATO Classic Boat. Le cinque migliori barche di FARR da 7,5 a 12,4 metri

Il panorama relativo le Classic Boat –ovvero le barche di serie ultraventiquenni e varate a partire dal 1967– è un contesto vasto e in continua via d’espansione, composto da scafi di ogni foggia e dimensione e, forse, non così facilmente “navigabile” come

Matchless, storia e testamento di uno Swan 57 eccezionale

C’era una volta una vela diversa, forse più romantica, forse più appassionata – forse non sta a noi dirlo. Certo è che, oltre alle leggende, ce ne rimangono oggi i custodi. E, grazie ai tanti di loro, il sogno e



Classe 2000: diventano Classic Boat di valore storico 20 'nuove' barche

Anno nuovo, nuove Classic Boat: arrivano le 'Classe 2000'. Apriamo l'anno sul fronte 'classic' parlando di quei progetti di inizio XXI secolo che, nei prossimi 12 mesi, compiranno ben 25 anni dal loro primo varo, classificandosi così come Classic Boat.

Giornale della Vela

Direttore responsabile: Luca Oriani

PER COMUNICARE CON LA REDAZIONE

02 535 81111 – speciali@panamaeditore.it

PER LA PUBBLICITÀ

Senior account:

Guido De Palma:

tel. 02 535811208

cell. +39 347 2347433

depalma@panamaeditore.it.

Pierfrancesco Pugno:

cell. +39 3496621980



[Cookie policy](#)

[Privacy policy](#)

INFO ABBONAMENTI, VENDITE DIRETTE E PRODOTTI DIGITALI

tel. 02 535811 111/200

abbonamenti@panamaeditore.it

Magazine

Magazine

Sezioni

Barche, Test & Cantieri

Crociere, Avventure&Noleggio

Ponti & Ormeggi

Gentlemen & Skipper

Regate & Sport

Tecnica, Accessori & Pratica

Iniziative

Eventi

Velista dell'Anno

Vela Cup

Boat Show

Mercatino

[Sfoggia gli annunci](#)

[Pubblica un annuncio](#)

[Gestisci i miei annunci](#)