



Ecco la novità del prestigioso cantiere finlandese: dodici metri di raffinatezza per navigare sicuri in ogni condizione

Pregi

- Alto livello di costruzione e finiture
- Razionale distribuzione delle manovre
- Grande sicurezza e buone prestazioni a vela

Difetti

- Capienza serbatoi acqua insufficiente
- Pochi spazi prendisole in coperta
- Scaletta d'ingresso lunga e un po' ripida

BALTIC

40



Marco Albomico

di Leonardo Zuccaro

BALTIC⁴⁰

Baltic Yachts rappresenta la più alta espressione della cantieristica nordica: un laboratorio artigianale dove vengono realizzate secondo i più alti standard di costruzione non più di 40 barche all'anno, curate e rifinite come fossero degli esemplari unici. Una delle caratteristiche distintive di Baltic Yachts è infatti l'adozione del sistema "semi-custom": ogni modello viene personalizzato negli interni e nei piani di coperta secondo le specifiche esigenze dell'armatore. La prestigiosa gamma conta attualmente 8 modelli, di lunghezza compresa tra i 35' e gli 83'. La superprova si riferisce all'ultima novità del cantiere finnico.

ESTETICA E PROGETTO

Anche il progetto del 40, come già del 35 e del 43, i due "piccoli" di casa Baltic molto apprezzati nel settore della regata-crociera, porta la firma dello studio tedesco Judel & Vrolijk. Questi due architetti, professionalmente nati nel mondo della regata, hanno dimostrato una particolare versatilità nel conciliare le doti di potenza di un racer con la volumetria necessaria ad uno scafo da crociera pura. Il loro segno distintivo è l'alto rapporto zavorra-dislocamento, che su questo dodici metri sfiora il 42%: ciò permette di avere una barca ben invelata ma rigida alla tela, potente con venti leggeri, ma stabile con quelli medio-forti. Il bulbo con siluro terminale ad "osso di seppia", oltre ad abbassare il baricentro, si dimostra efficace per ottimizzare la portanza in bolina, mantenendo comunque il pescaggio entro limiti accettabili. A tale stabilità di peso fanno riscontro sezioni abbastanza strette al galleggiamento, ma piene alle estremità (alto coefficiente prismatico), per mantenere il giusto assetto anche a barca sbandata e assicurare un buon passaggio sull'onda.

COPERTA E ATTREZZATURA

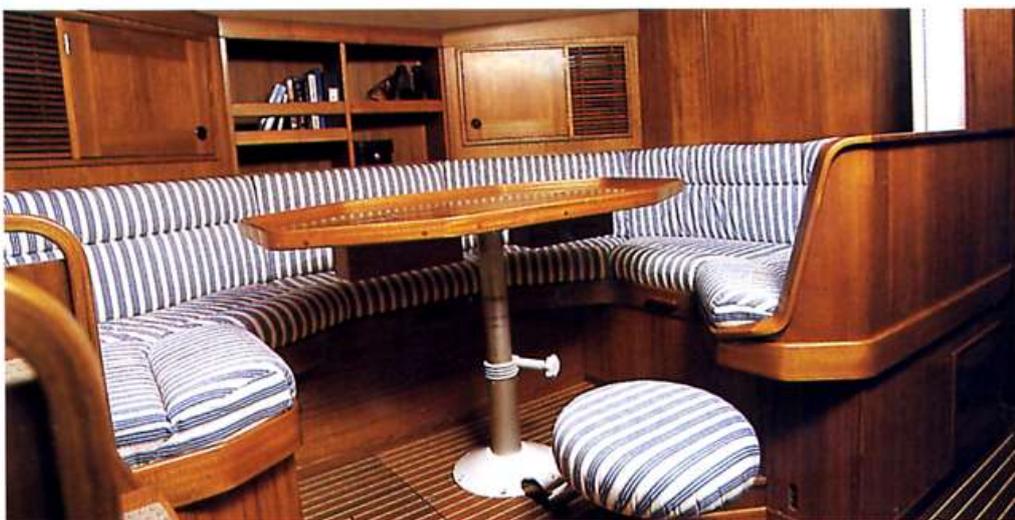
La distribuzione delle manovre prevede una zona operativa a base d'albero per le due drizze genoa e le due spi, servite da quattro winch (va precisato che sull'esemplare della prova, destinato unicamente alla crociera, ne erano presenti solo due): è una soluzione utile in regata per evitare intralci e comoda in crociera con i sistemi avvolgibili. Il profondo pozzetto, le cui panche proseguono sul lato prodiero, offre 6 comode e riparatrici sedute; i quattro gavoni, uno dei quali destinato all'auto-gonfiabile, misurano oltre 2 metri cubi di volume. Molto efficace il circuito della scotta randa, ad un solo rinvio, che evita i "chilometrici" recuperi in strambata; discutibile però la posizione del trasto, troppo avanzato rispetto alla bugna della vela e di ostacolo all'ingresso sottocoperta. L'attrezzatura è completa e della migliore qualità, studiata per affrontare una regata o una traversata oceanica senza dover prevedere modifiche né sostituzioni. Un po' carente lo spazio prendisole.

ALBERO E VELE

L'albero è di Powell a sezione ovale con tre ordini di crocette, armato in testa e sostenuto da sartie in tondino Navtec, di serie. Potendo contare su un raddrizzamento così elevato, il piano velico è a notevole sviluppo verticale: ciò ha permesso di ridurre la superficie del triangolo di prua, a vantaggio della manovrabilità in crociera. Molta attenzione è posta all'assetto longitudinale dell'albero e al contenimento del "pumping" (il movimento ritmico sull'onda), con l'adozione delle



Al lasco sotto spi il Baltic 40 ha dimostrato di possedere entrambe le qualità necessarie ad uno scafo concepito per la regata-crociera: velocità e facilità alla ruota. Le punte rilevate al Gps hanno sfiorato gli 8 nodi, con un comportamento al timone sempre equilibrato e sensibile.



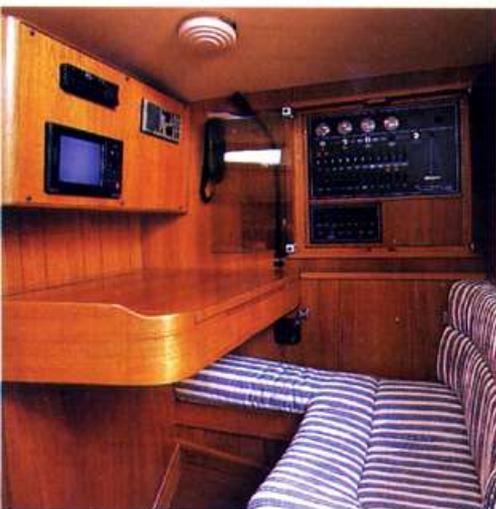
La dinette è di forma semi ovale, molto spaziosa e ben aerata dal boccaporto 50x50. Il tavolo è del tipo abbattibile e misura cm 113x70: può così formare una cuccetta doppia, che porta a 6 i posti letto. La lavorazione del teak degli interni è esemplare, con largo uso di legno massello.



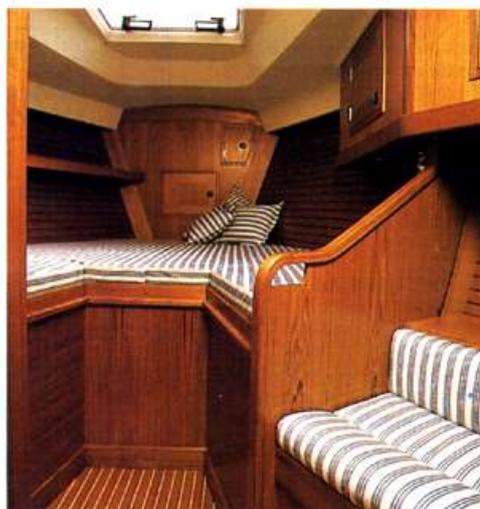
La cabina armatoriale di poppa presenta questa cuccetta centrale di cm 140x200 che è divisibile al centro con un telo antirollio. Con questo sistema si riesce a dormire anche a barca sbandata: un requisito indispensabile per chi intende affrontare lunghe navigazioni.



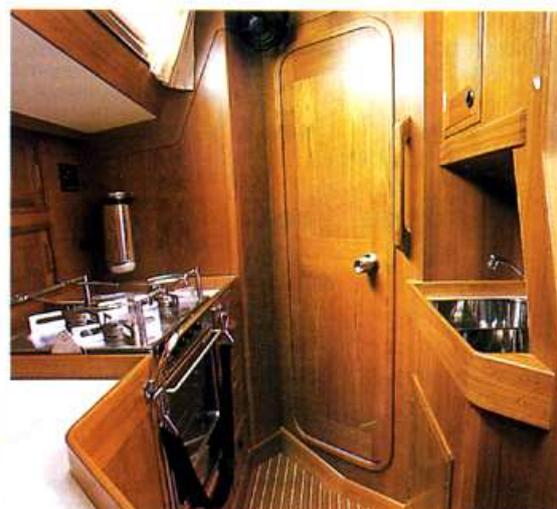
Una delle peculiarità dei Baltic è da sempre l'eleganza delle linee; anche il 40 mostra una perfetta proporzione tra i bordi liberi e la tuga, capace tuttavia di concepire altezze interne decisamente sopra la media. La caratteristica saliente del progetto è invece l'alta percentuale di zavorra che sommata alla configurazione del bulbo a basso baricentro, determina un elevato raddrizzamento. Osservando questa foto si può notare l'assetto sbandato in bolina.



Il piano del carteggio misura cm 68x92, ed è sostenuto, quando aperto, da un cardano a gas. Abbondante lo spazio per la strumentazione.



La cabina di prua dispone di una cuccetta a V di cm 190x205 ed è per arredi e distribuzione una seconda armatoriale, con toilette riservata.



La cucina del Baltic 40 è in assoluto la più grande e funzionale della categoria: oltre 265 cm di sviluppo lineare, divisi in due zone operative opposte.



La parte bassa delle toilettes è in controstampo a gelcoat; sopra, lo splendido teak trattato.



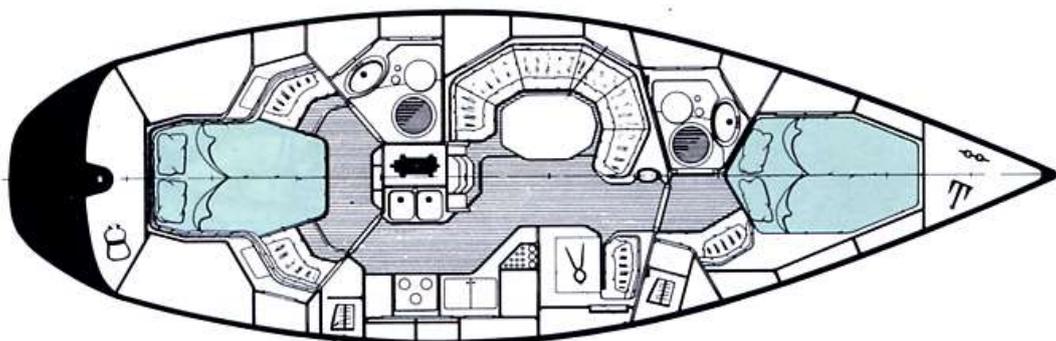
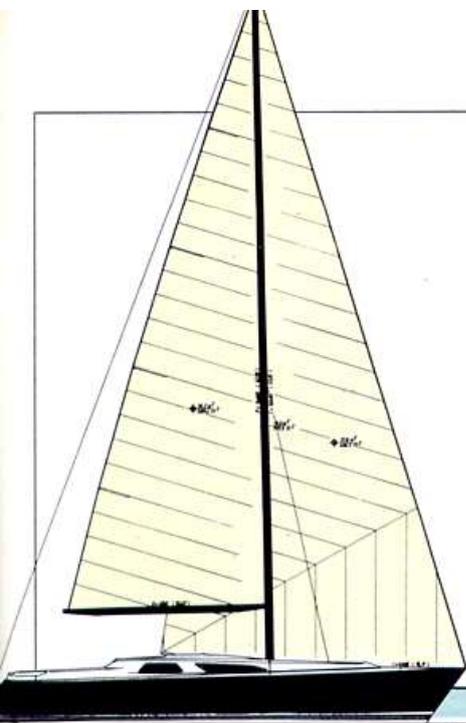
Il pozzetto di cm 190x250 è profondo e sicuro con qualsiasi tempo. Da notare la grande ruota.



Sulla tuga sono rinviate le manovre del tangone, la scotta e la drizza randa. Discutibile la posizione del trasto.



La ferramenta di coperta è completa e di ottima qualità. L'ancora di serie è una Bruce.



CUCETTE

MOTORE

CATENA

STIVAGGIO VELE

CARTEGGIO

STIVAGGIO ANCORA

ARMADI

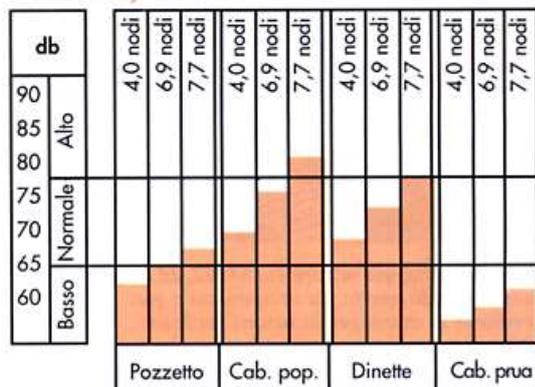
Pagella

- ESTETICA E PROGETTO** ●●●●● Un dodici metri molto elegante e raffinato, al top del livello di serie. Dislocamento medio con elevato raddrizzamento, con spiccata propensione al vento medio.
- COPERTA E ATTREZZATURA** ●●●●● Razionale ripartizione delle manovre in tre zone operative, per evitare intralci e liberare il pozzetto. Quest'ultimo è spazioso e perfettamente riparato. Poco lo spazio prendisole.
- ALBERO E VELE** ●●●●● Albero molto rifinito, leggero ma ben insartito in tondino Navtec, con volanti basse e alte di serie e stralzo regolabile.
- INTERNI** ●●●●● Coerente alla filosofia Baltic, è una disposizione armatoriale con due sole cabine ma di ampi volumi. Pratica e funzionale la cucina, spaziose le due toilettes. Abbondanti le altezze.
- COSTRUZIONE E FINITURE** ●●●●● Costruzione supertecnologica, in grado di garantire il rispetto dei pesi di progetto, esaltando le doti di robustezza, comfort e durata nel tempo. Finiture al massimo livello qualitativo.
- A MOTORE** ●●●●● Motorizzazione ben dimensionata, con velocità di punta identica a quella critica. Buona l'accessibilità al vano, nella norma i valori di rumore.
- A VELA** ●●●●● Ottimo comportamento con vento medio, morbido il passo sull'onda, minimo lo sbandamento. Consigliato un g. 160%.
- DOTAZIONI E IMPIANTI** ●●●●● Impiantistica di altissima qualità, ma serbatoi acqua limitati. Completa la dotazione di serie.

Vel. a motore/giri min.

Giri al minuto	Nodi
1500	4,0
2800CROCIERA	6,9
3600MAX	7,7

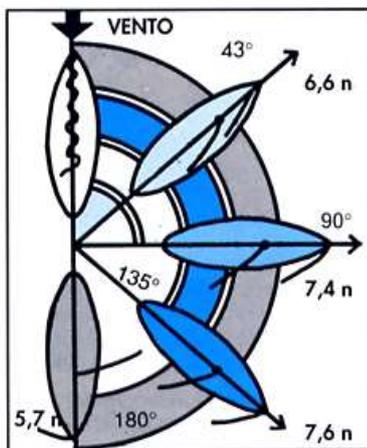
Rumorosità motore: velocità/decibel



Risultati del test

Bolina: Angolo reale 43°
 Angolo sbandamento max: 25°
 Velocità bolina: 6,6 n
 traverso: 7,4 n
 lasco: 7,6 n
 poppa: 5,7 n

CONDIZIONI DEL TEST
 Velocità del vento reale: nodi 12
 Stato del mare: poco mosso
 Vele usate: Randa full
 batten-geoa avvolg. 140%
 spi 0,75 triradiale
 Misurazioni effettuate con Gps Sony e stazione del vento Danaplus.



Attrezzature

Verricelli Lewmar
 Rotaie Antal
 Stopper Antal
 Boccaporti ed oblò Gaiot-Gebo
 Albero Powell
 Timoneria Withlock
 Vele North

Dimensioni

Altezze in cabina
 Cabine di poppa m 1,84
 Dinette m 1,94
 Toilette di poppa m 1,87
 Cabina di prua m 1,85
 Lung. del poz. m 2,50

"Il commento della signora"

Praticità della cucina ●●●●●
 Volumi cambusa e frigorifero ●●●●●
 Qualità ed estetica degli interni ●●●●●
 Spaziosità e funzionalità dei bagni ●●●●●
 Volumi di stivaggio, armadi e cassetti ●●●●●

Legenda

● Scarso
 ●● Sufficiente
 ●●● Discreto
 ●●●● Buono

BALTIC 40

volanti alte e basse e del baby-stay regolabile su rotaia, rinvio in pozzetto. Compreso nella dotazione standard anche il vang rigido della Quick.

INTERNI

Previste due versioni base d'interni, entrambe spaziose ed equilibrate, con due sole cabine ma di ampio volume: come già accennato, Baltic prevede eventuali modifiche su richiesta e infatti, l'esemplare della prova presentava una distribu-

zione intermedia tra le due, che ci è apparsa molto azzeccata. L'angolazione della paratia maestra ha permesso di realizzare il secondo bagno per la cabina di prua, dotata di una grande cuccetta a V. Subito dietro, la dinette si sviluppa sulla sinistra con un divano semi ovale per 6 persone e tavolo abbattibile, per formare un letto di cm 130x225. Opposto, il carteggio leggermente avanzato permette una cucina di dimensioni sorprendenti (265 cm complessivi di sviluppo lineare) divisa in due zone operative: a murata i fornelli, il frigo e i piani di lavoro; sull'altro lato i due lavelli con lo scolapiatti. Continuando verso poppa, si apre la grande cabina armatoriale con toilette interna, che sfoggia una cuccetta centrale di cm 140x200, separabile al centro da un telo antirollio: è uno dei

tanti particolari che denotano l'attenzione posta verso chi naviga a lungo raggio. Due armadi, una libreria e numerosi stipetti, completano il mobilio in splendido teak satinato. Abbondanti ovunque le altezze in cabina (a prua cm 185), buona l'aerazione; qualche perplessità invece sulla scaletta d'ingresso, lunga 7 gradini e un po' ripida.

COSTRUZIONE E FINITURE

La tecnica di costruzione che la Baltic adotta è una delle più avanzate e raffinate in assoluto, senza alcun risparmio nei materiali impiegati. Lo scafo del 40 è in laminato a sandwich, con pelli in fibre di vetro unidirezionali, anima in balsa aeronautica e resina epossidica modificata, un nuovo composto di alto potere adesivo e impermeabilizzante, per scongiurare i rischi di osmosi. L'asse del timone è in alluminio e lavora su cuscinetti a sfera; i frenelli sono sostituiti da una biella in inox, meno soggetta a manutenzioni e rotture. Il risultato complessivo è un mix di resistenza e leggerezza ideale in regata così come nelle navigazioni più impegnative. La cura delle finiture è persino maniacale: per citare qualche esempio, la struttura su cui poggia il pagliolato è in alluminio, per evitare i fastidiosi scricchiolii e assicurare sempre l'apertura; le guide di ogni portello scorrevole, tambuccio incluso, sono dotate di feltrino antivibrazione.

A MOTORE

Di serie è installato il Volvo Penta modello 2003 da 45 cv turbo diesel. La trasmissione è ad asse tradizionale, ma l'astuccio è del tipo esente da manutenzione, in quanto privo di baderna. Da sottolineare la presenza del giunto omocinetico Scatra, raramente in dotazione su barche di queste dimensioni e che si dimostra particolarmente efficace nel risolvere i problemi di allineamento. La velocità di punta rilevata al Gps è stata di 7,7 nodi, che confrontata alla velocità critica (7,67 nodi) dimostra il corretto dimensionamento della motorizzazione. Buona l'accessibilità al vano, nella norma i valori di rumore registrati al fonometro.

A VELA

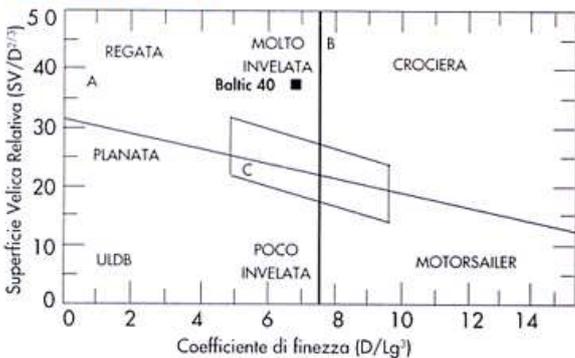
La prova si è svolta con 12 nodi di vento reale e onda appena formata: a riva una randa "full battent" e un genoa triradiale avvolgibile al 140% della J, entrambe di North. La sensazione che si riceve è di navigare su una barca di dimensioni superiori, tanto è morbido il passo sull'onda e contenuto lo sbandamento (intorno ai 20° max). Proprio quest'ultimo dato ci porta a ritenere indispensabile per la regata un genoa al 160%. In bolina a 42° al vento reale abbiamo rilevato una velocità di 6,6 nodi, mentre al lasco sotto spi si sono sfiorati gli 8 nodi. Eccellente la stabilità di rotta, con la ruota che resta sempre leggera ed equilibrata. Da sottolineare infine la razionale disposizione delle manovre, distribuite su un'ampia superficie di lavoro, anche i tre oblò della cabina di poppa, usabili come tasche per infilare le scotte e le drizze, mantengono ordinato il pozzetto.

DOTAZIONI E IMPIANTI

L'impiantistica è al massimo dei livelli, con componenti di altissima qualità. La riserva d'acqua (190 lt) è però insufficiente, ma è possibile installare un serbatoio supplementare. Molto bello e funzionale il quadro elettrico, degno di nota il secondo alternatore di serie, che serve un banco di 3 batterie da 120 Ah cad.

Poco razionale la posizione degli staccabatterie, che si trovano nella cabina armatoriale. La dotazione standard è molto completa.

Fattori tecnici a cura di Reno Mandolesi



LEGENDA

A-B: linee dei valori medi (più uno scafo si allontana da esse e più presenta le caratteristiche tipiche di uno dei quattro settori).
C: l'area C contiene il 70% delle barche a vela presenti sul mercato italiano. Superficie velica relativa: indica la capacità di raggiungere alte velocità intorno alla velocità critica e quindi di entrare in planata. Coefficiente di finezza: elevati valori di questo fattore sono tipici di barche "pesanti", mentre barche "leggere" hanno un basso coefficiente di finezza.

Velocità in nodi previste al calcolatore

	Vt	5	10	15	20
γ 45°	Bolina	4,1	6,2	7,0	7,5
γ 90°	Traverso	4,5	6,8	8,1	8,5
γ 135°	Lasco	3,4	5,1	7,1	7,6
γ 180°	Poppa	2,2	4,3	5,9	6,8

Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	12,00
Lunghezza al gall.	m	9,975
Larghezza	m	3,88
Pescaggio	m	2,18
Dislocamento	kg	6.800
Zavorra	kg	2.800
Superficie velica	m ²	110
Numero cuccette		6/7
Motori e cavalli	Volvo Penta 45cv	
Capacità serb.acqua	lt	190
Capacità serb.gasolio	lt	125
Disegnata da:	Judel/Vrolijk	
Costruita da:	Baltic Yachts Ltd.	
Importata da:	Baltic Yachts Italia, Via Trieste 24, 55049 Viareggio (Lu)Tel. 0584/387948, fax 0584/387949.	

Optional

Ponte in teck	25.000.000
Riscaldamento	-
Salpancore	3.000.000

Fattori tecnici

Velocità critica	n.	7,71
Lf/Baglio max		3,09
(meno di 2,70=barca larga, più di 3,40 barca stretta)		
Coefficiente di finezza		6,85
Superficie velica relativa		30,65

LEGENDA:

Vt: velocità del vento reale in nodi,
 γ : angolo rispetto alla direzione del vento reale.

Le velocità indicate in tabella sono state elaborate al calcolatore in base ai parametri costruttivi e alle misure effettuate in mare.

I concorrenti

Modello	Progettista	Lft.	Disloc.	Cucc.	S.Vel.	Cantiere	Prezzo
Baltic 40	J/Vrol	12,00	6.800	6/8	93	Baltic Y.	-
Comet 375	Peterson	11,50	6.000	8/9	75	Comar	175.275.000
J40	Johnstone	12,26	7.700	7	73	JBoats	212.000.000
G.S.38	Groupe Finot	11,48	6.500	7/9	80	Pardo	184.596.000
First 38s5	Berret	11,70	6.600	6/8	80	Beneteau	161.900.000
Dehler 39 cws	Van de Stadt	12,10	5.900	7/8	67	Dehler	173.500.000
BA 40	Barra/Starkel	12,00	6.500	7/9	99	Alb Sail	-
Fenicia 40	R. Favaro	12,50	7.000	6/8	92	Studio Altura	-
SW.Y. 390	Norlin	11,88	7.600	5/7	-	Sweden Y.	-
X372 Prestige	Jeppesen	11,48	5.100	6	76	X Yacht	136.316.000
Ovni 39	Briand	11,99	8.000	6/8	80	Alu Y.	196.000.000
Bavaria 390	Mohnhaupt	12,75	8.000	6/8	87	Bavaria	194.770.000
Dufour 39	Frers	11,60	6.800	6/9	83	Dufour	204.142.000
Gib Sea 392	J&N	11,60	6.500	6/8	83	Gibert	177.600.000
Legend 40.5	Luhrs	12,23	9.080	7	70	Hunter	-
Sun Fast 39	Fauroux	11,99	6.000	8	92	Jeanneau	160.700.000
Feeling 39	Vaton	11,50	7.000	10	74	Kirié	171.000.000
Z 40	S&S	12,30	9.000	6/8	92	Zuanelli	225.000.000
Centurion 40	Dubois	12,07	9.500	6/7	103	Wauquiez	264.000.000
Tripp 40	Tripp Jr.	12,27	5.783	6/7	90	Carroll M.	177.000 \$

Per maggiori dati vi rinviamo alla rubrica "I prezzi del nuovo". I prezzi indicati sono IVA esclusa.