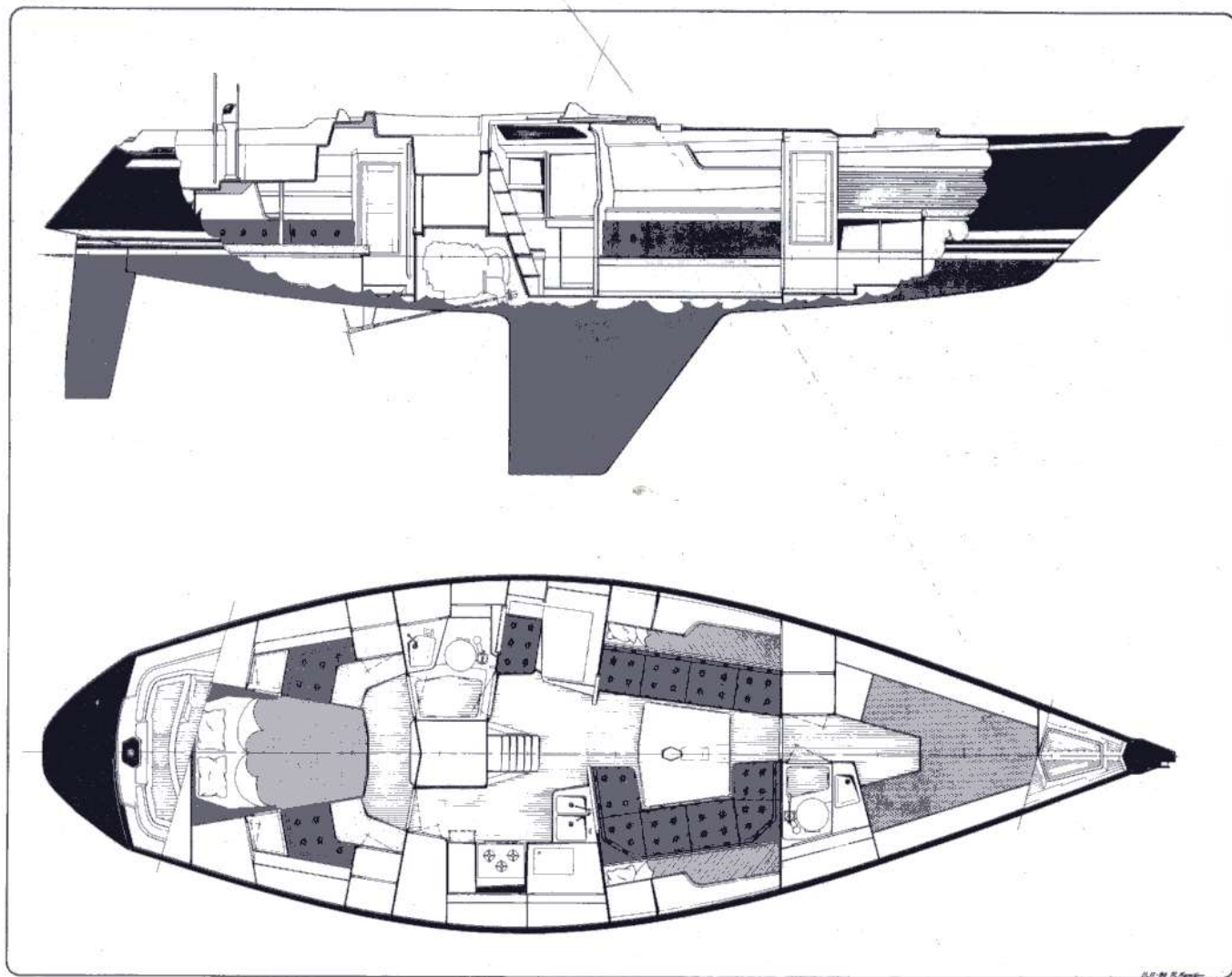


Le prove di vela e motore



Baltic 42 D.P. conferma una magnifica tradizione

Barca potente nelle andature portanti, ma si difende bene anche nella bolina. Tutto il sartame in tondino. Il gelcoat è perfetto e sembra porcellana. La balsa del sandwich, perfettamente resinata, non «beve». Gli splendidi legnami degli interni devono essere solo accarezzati.



La pianta e lo spaccato delle sistemazioni interne del Baltic 42 D.P.



Il Baltic 42 D.P. in navigazione al lasco e sotto spi.

L'ho visto e provato in Finlandia, nel suo mare. L'ho visto costruire tra le betulle a Bosund. È il Baltic 42 D.P. Ritengo sia da considerare, oggi, il fiore all'occhiello di questo cantiere giovane ed estremamente dinamico. Il disegno, indubbiamente piacevole, è di Doug Peterson, l'idea deriva da nomi come Yena ed Acadia. La vista in pianta parla di una barca veloce e potente nelle andature portanti, il baglio massimo è vistosamente arretrato. Anche la coperta è fatta per correre, ha due pozzetti, quello avanzato serve a chi lavora alle drizze, timoniere ed addetti alle scotte trovano sistemazione in quello all'estrema poppa.

L'attrezzatura velica è in testa d'albero e questo, disegnato dalla Baltic, prevede due ordini di crocette con sartiame in tordino. La realizzazione dell'insieme non dà spazio a commenti meno che positivi. La penna è di prim'ordine, come il cantiere, di qui una logica conseguenza: Baltic 42 D.P. non può essere che bello e buono. Come dicevo, l'incontro è avvenuto in Finlandia vicino a Turku, in un arcipelago di qualche cosa come sessantamila isole.

In un giugno stranamente freddo anche per questa latitudine (qui siamo oltre i sessanta gradi di latitudine). La temperatura, al mattino, era di tre gradi, groppi e neve.

Venivo da una saga di barche con saune e tuffi in acqua. Il Baltic era tra queste ed ho pensato di fermarmi un po'. Una volta ho fatto una Giraglia con un Baltic 37 e tanto vento, così quando vedo un Baltic mi

fermo sempre, è una specie di riconoscenza, credo. Così mi sono fermato, c'era della birra, io speravo di incontrare P.G. Chi sa della Baltic sa di P.G. È qualche cosa come un direttore tecnico del cantiere, ama le sue barche come si possono amare dei figli. È un paladino della costruzione in sandwich vetroresina e balsa. P.G. non c'era, c'era un suo aiutante altrettanto simpatico con un pizzetto estremamente baltico ed un individuo gentilissimo dalle scarsissime parole reduce dalla regata intorno al mondo sul Baltic 51 arrivato dodicesimo. Quello che attira dei Baltic, se non ci si è fatta una Giraglia perchè altrimenti le cose che attirano sono ben di più, è il ponte. Il tipo di tek spendidamente venato è messo in opera in modo impeccabile. Poi l'occhio cade sul gel-coat che sembra porcellana. Non vorrei esagerare nella cronaca di quello che ho visto per non irritare i costruttori nazionali! Volendo, qualche cosa che non va l'ho visto anche sul Baltic, esempio: il profilo dell'albero nero è, a mio parere, un po' grandino ed in cantiere mi hanno dato ragione ma hanno aggiunto: è comunque un fattore di maggior sicurezza, e qui si potrebbe tirare in ballo il «momento d'inerzia» che è sempre una bella cosa e dà lustro, ma mi astengo ed accetto l'appunto.

Così sono sceso a bere birra e a spillare qualche notizia in più di quelle solite che sanno tutti. Ho tirato fuori la storia non nuova ma sempre attuale degli scafi in vetroresina e balsa leggeri, estremamente rigidi ma che i Lloyds non vedono tanto di buon occhio per il vizio che ha la balsa di bere, ahimè, acqua. Avevo già lanciato questo guanto due anni fa a P.G. quasi nel

lo stesso mare mentre navigavamo piacevolmente su un Baltic 51, proprio quello che doveva classificarsi dodicesimo al giro del mondo, il nome era Skopbank of Finland. Ero stato sommerso da risposte, quasi tutte esaurienti, ed avevo tratto una mia conclusione: la balsa ha il vizio di bere ma non è come il lupo, nel senso che, se sapientemente trattata ed impregnata da maestri resinatori, non beve. Per suffragare con i fatti questa asserzione è stato fatto un prelievo dallo scafo dello Skopbank dopo otto mesi di mare: risultato: umidità completamente assente! Ma i Lloyds nicchiano ancora. Forza e limiti del conservatorismo.

Le risposte del gentile collaboratore di P.G., due anni dopo sono state le stesse con qualche cosa in più: l'esame allo scafo dello Skopbank.

Io detesto la birra ed ero alla seconda lattina quando siamo usciti. Randa e genoa di Hood ben ghindati ed a segno. Un po' di neve in faccia che per me era grandine, dieci-dodici metri al secondo di vento, al timone un collega danese gran bevitore ma negato per qualsiasi tipo di aggeggio nato per muoversi col vento. Bolina strozzata con genoa perennemente a collo, in quelle situazioni io soffro. Il gentile individuo dalle scarse parole, divenuto loquacissimo, continua a ripetere un numero 25 - 25 - 25... i gradi al vento, niente da fare! Così l'ho presa io. Ho puggiato un po' ed hanno respirato tutti, barca compresa. E qui mi ritrovo ancora senza parole.

Stimavo le raffiche sui venticinque nodi, Baltic 42 D.P. con Genoa e randa piena andava un po' giù e mi è sembrato accettabile. Forse i punti di scotta erano un po' da rive-

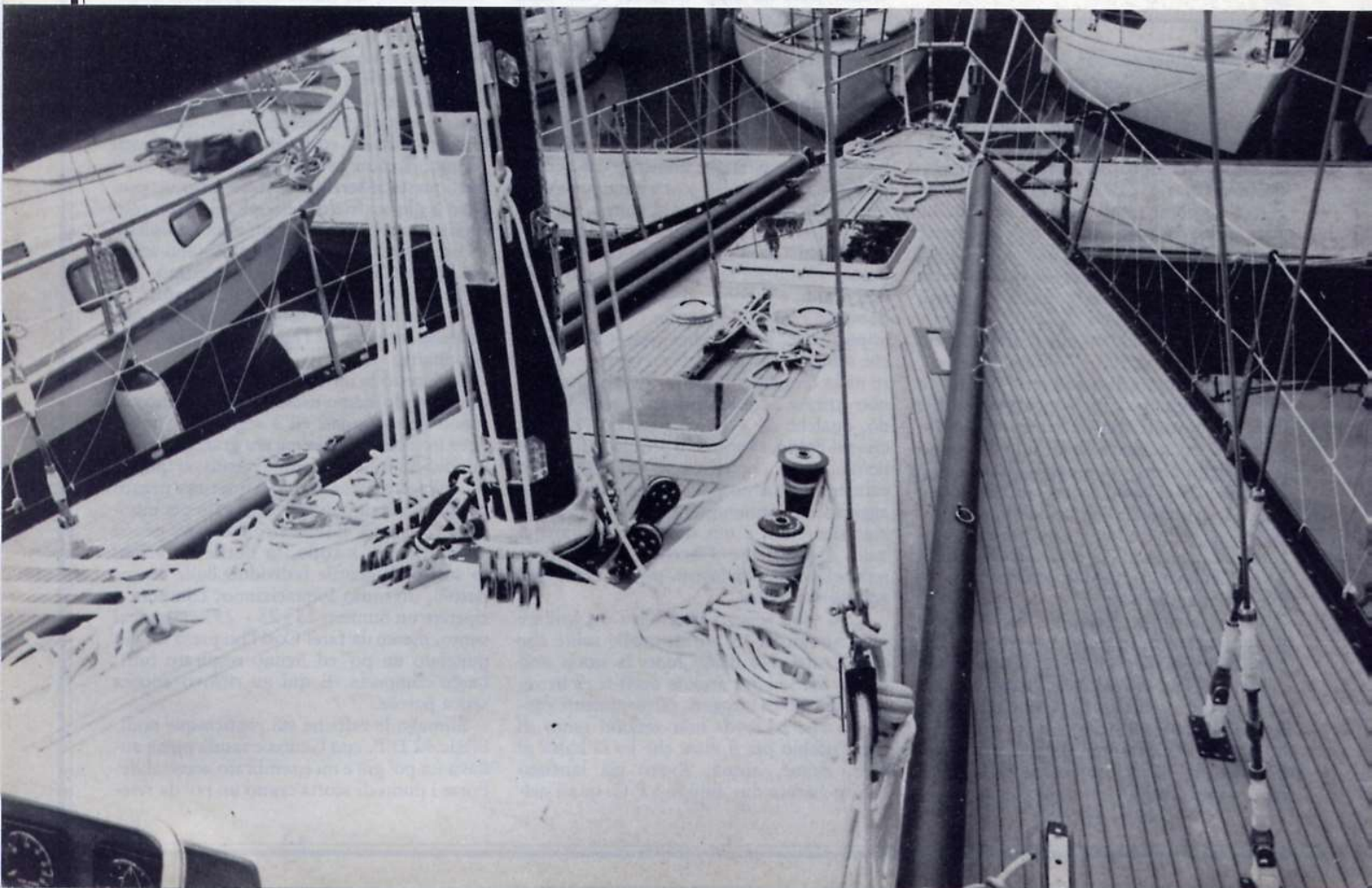
Baltic 42 D.P.

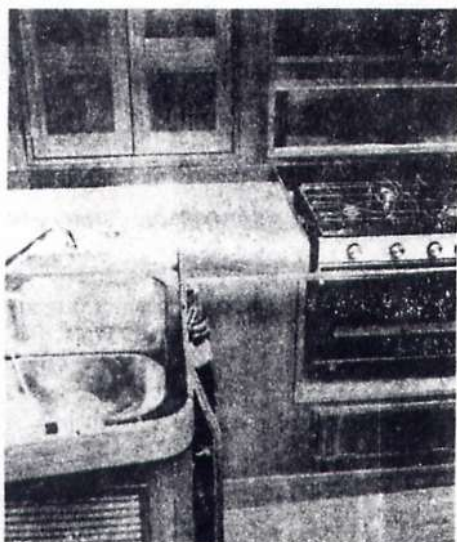
dere, anche il genoa mi sembrava troppo grasso, ma sono cose che capitano ad una barca appena varata. Ci siamo messi a regata con una barca stretta e lunga, tipo H-Boat, il suo angolo di bolina era indubbiamente più stretto, alla fine, però l'abbiamo passata. Posso dire, in tutta sicurezza, che bastano due dita sulla grande ruota per tenere in rotta questo Peterson anche con i candelieri in acqua, e questo è, fuor d'ogni dubbio, un ottimo sintomo. Dentro è una gran barca, che dire d'altro, ha una degna cabina armatoriale a poppa, un buon angolo carteggio, una cucina sufficiente, il quadrato — dato che il baglio massimo è relativamente appoppato — potrebbe essere più grande. I legni sono trattati in modo che l'accarezzarli provoca quasi piacere. È una di quelle barche che, banalmente, si potrebbero chiamare: «definitive».

Alberto Bonzi

Il pozzetto poppiero di Baltic 42 D.P. Si noti il perfetto allineamento dei corsi in tek particolarmente stretti. A poppa è visibile il tesastrallo idraulico. Buono anche il perfetto allineamento tra punto di scotta della randa e trasto.

Tutti i verricelli sono Lewmar. Si notino le uniche due sartie in tondino inox. L'albero prevede due ordini di crocette, è costruito su disegno della stessa Baltic, esiste uno stralotto con rotaia per la tesatura rapida. Con onda formata è consigliabile mettere in forza la volante sopravvento.





Questo è il lato cucina. La riserva d'acqua prevede due serbatoi inox da 250 litri cadauno. Esiste una batteria a 12 volt 90 ampères per il motore ed una da 190 ampères per i servizi. Il motore Perkins con scambiatore di calore offre la possibilità di avere acqua calda corrente.

Qualità tecniche più spiccate

- falegnameria impeccabile
- Ripidità d'insieme
- Ottimo centraggio

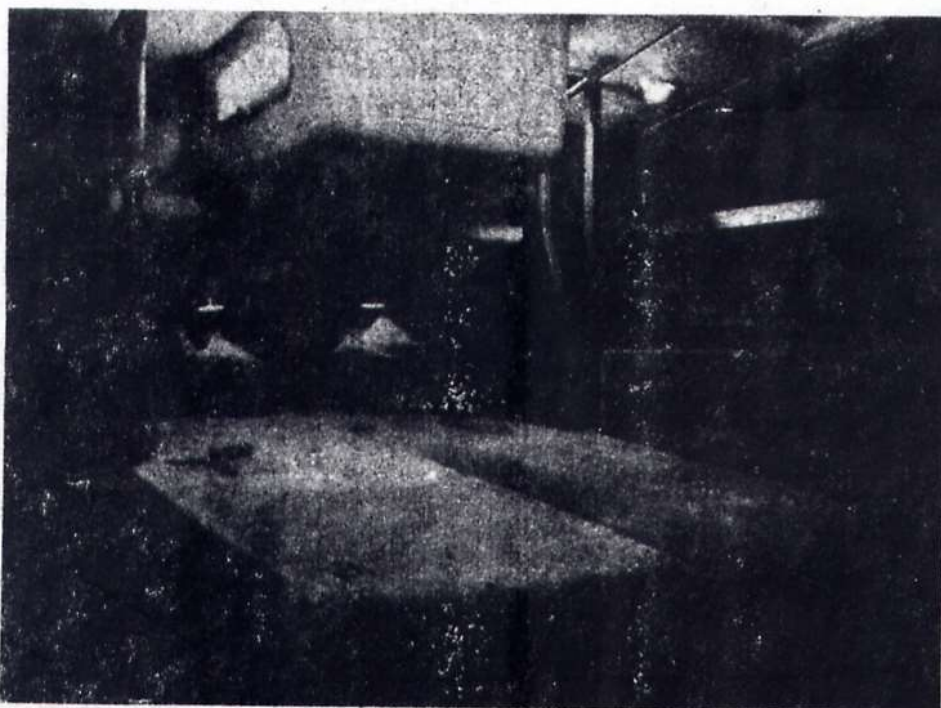
Possibili miglioramenti

- Dimensioni del quadrato
- Profilo albero sovradimensionato

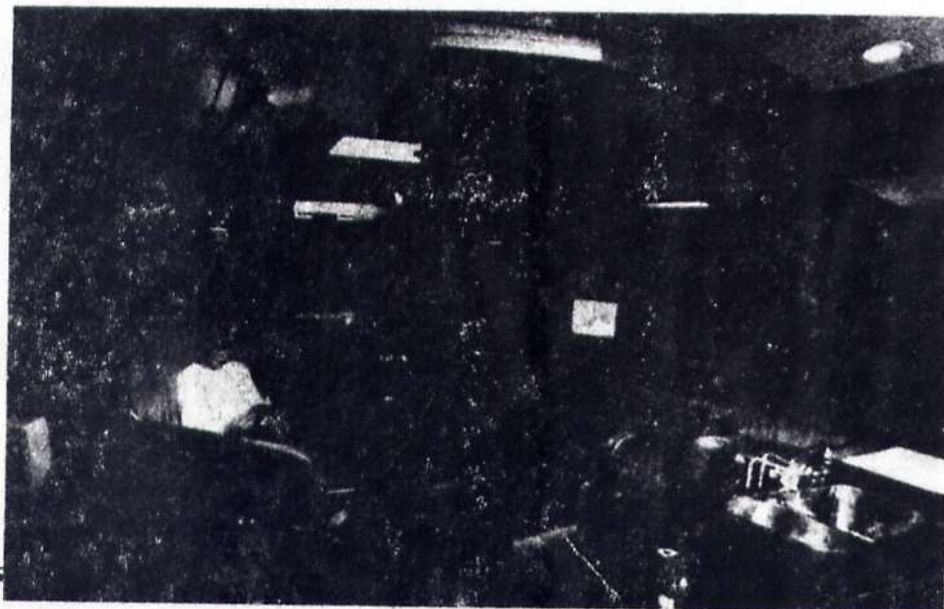
Considerazioni sul prezzo

- In linea col mercato

Questa è l'ampia cabina di poppa degna di una barca decisamente più grande. A destra è ricavato un locale W.C. completo di doccia.



Il quadrato visto da poppa. Si noti il singolare metodo di «angolare» le paratie. È un metodo che, oltre a permettere un miglior sfruttamento degli spazi, assicura anche un ottimo irrigidimento dell'insieme, alla condizione di realizzare una robusta giunzione centrale.



Scheda tecnica

Imbarcazione: Baltic 42 D.P.
Cantiere: Baltic - Yachts - Bosund - Finlandia
Progettista: Doug Peterson
Importatore: Roberto Fabbri s.a.s.
Via Michele Coppino 433 - Viareggio - tel. 0584-394058

Generalità

Materiale di costruz.: sandwich balsa + VTR
Lunghezza f.l.: metri 12,78
Lunghezza al gall.: metri 10,49
Baglio max: metri 4,07
Immersione: metri 2,41
Deriva: fissa
Dislocamento: chilogrammi 8.350
Zavorra: chilogrammi 3.655
Superficie velica
Randa + Genoa: metri quadri 105,90
Tipo di attrezzatura: sloop
Altezza sull'acqua: metri 18,50
Rating (se da regata): piedi 33
Prezzo base (esclusa IVA 18%): non indicato
Omologazione RINA: sì

Motorizzazione

Motore: Perkins 4-108
N° cilindri: 4
Potenza: 45 HP* (22 KW)
Riduttore (rapporto): 2:1
Elica: tipo abbattibile, 2 pale
Serbatoio carburante: 170 litri acciaio inox
Trasmissione: a V
Raffreddamento: acqua - circuito chiuso
Generatore: 12 volt alternatore

Condizioni meteo di prova

Località: Turku - Finlandia
Vento: 1,5
Mare: quasi calmo
Temperatura: 6 C°
Persone a bordo: 6

Piano velico e armamento

Vele marca: Hood
Randa: metri quadri 34,07
Genoa: metri quadri 71,83
Fiocchi: metri quadri 34,59
Tormentina: metri quadri 14,72
Randa di cappa: metri quadri 11,04
Spi: metri quadri 167,41
Albero: 17,68 metri
Sezione: 165x254 millimetri
Strallo di prua: 7 mm.
Sartiame: fondino diametro 6,35 mm. Paterazzo 7 mm.
Timoneria: ruota
Verricelli: 12 Lewmar

Sistemazioni interne - Accessori

Altezza in cabina: 1,95 metri
Cucette: numero 8 + 1 in 3 cabine
WC: 2 tipo marino in locale separato
Lavello: 2 porcellanati
Serbatoio acqua: 230 litri x 2 acciaio inox
Fornello: 3 fuochi
Combustibile: gas-gpl
Pompa di sentina: 2 manuali
Aspiratore motore: sì
Impianto elettrico: v 12
Capacità batteria: 1 x 90 Amp.
1 x 190 Amp.

Indici di prestazione

Slanci della carena: LOA/LWL = 1,21
Finezza della carena: BWL/LWL = 0,38
Rapporto di zavorra: (Z/L) 100 = 43%
Indice di stabilità di forma: SA x H/(BWL)³ = 27,77
Superficie velica per tonnellate: SA/Δ; m²/tonn. = 12,75
Potenza motrice per tonnellate: HP/Δ; HP/tonn. = 5,42
Numero di Bruce B = SA / (LWL)³ = 0,50
Dislocamento relativo: Δ(LWL); Kg/m³ = 7,4
Velocità limite teorica: 2,54 √ LWL (noc) = 8,20