

LA BARCA
DEL MESE

Super Prova

BALTIC 52

Difetti

- Capacità serbatoi gasolio limitata
- Rumorosità a motore leggermente elevata
- Scarsa aerazione nella cabina ospiti

Pregi

- Alto livello di costruzione e finiture
- Potenza sotto vela anche con venti leggeri
- Piano di coperta funzionale ed abitabile



Questo è il nuovo sedici metri firmato S&S e Baltic: sulla carena "computerizzata" secondo i nuovi parametri IMS, la proverbiale cura del cantiere finlandese si somma alla più avanzata tecnologia di costruzione

Marco Albonico

di Leonardo Zuccaro

BALTIC 52

Fondato da alcuni tecnici del vicino cantiere Nautor, Baltic ha da subito rappresentato quel qualcosa di nuovo che si aggiunge alla proverbiale cura della cantieristica nordica. La gamma Baltic, rappresentata in Italia dalla Baltic Italy di Viareggio, presenta scafi da 35' a 83'.

ESTETICA E PROGETTO

Lo scafo è stato disegnato al computer dallo studio Sparkman & Stephens, la cui leggendaria esperienza progettuale è da anni supportata da un avanzato know how informatico. Le linee

d'acqua del 52' tengono moderatamente conto dei parametri di stazza I.O.R. e si rivolgono più allo schema I.M.S. Il bulbo, sempre in piombo, viene proposto in due versioni: da regata, con pescaggio di mt. 2,80 e da crociera, con alette contenute, che porta il pescaggio a mt.2,20. Alto il rapporto zavorra - dislocamento (43%), privilegiando la stabilità di peso. Gli interni sono invece opera dello studio tecnico del cantiere: la tuga, tra i due pozzetti, è un pò alta, ma è pienamente giustificata dall'abitabilità, l'estetica complessiva è di gran classe.

COPERTA E ATTREZZATURA

La coperta è uno dei punti di forza del 52'. Infatti, senza limitarne l'agibilità, sono stati ricavati due splendidi pozzetti, dei quali il poppiero, compresa la panca del timoniere, è lungo m.2,40. Qui sono posizionati 2 winch elettrici

(opt) destinati a spi o volanti e che all'occorrenza possono servire per il genoa, a portata di mano del timoniere. Il pozzetto più a prua, leggermente sopraelevato, misura m.1,66x1,72: installando il dodger in tela, questo spazio è ben riparato e la ottima visibilità permette di starsene seduti all'asciutto quando si naviga con tempi duri. Le drizze principali sono a piè d'albero, servite da 4 winch di cui uno centrale elettrico (opt), mentre tutte le manovre spi, wang, cunningham e borose sono rinviate in pozzetto, con le due classiche batterie di stopper e un winch per parte. A prua dell'albero, sulla tuga, un piacevole spazio prendisole, che si somma a quello degli ampissimi passavanti (oltre 80 cm.). Eccellente lo spazio di stivaggio: più di 2,50 m³ complessivi nei 4 gavoni di poppa, oltre all'ampissimo pozzo dell'ancora, senza contare la cala vele.

ALBERO E VELE

Il 52' è uno sloop in testa d'albero; il falso strallo amovibile, dotato di tenditore, permette di issare una trinchetta, realizzando un armo a cutter: ci è sembrata un'ottima soluzione per la crociera, per bolinare con tempi duri evitando l'uso del poco efficiente genoa semi-avvolto. L'albero, ben rifinito, è un Nirvana a tre crocette in tubolare, l'estroso in pezzo unico a sezione ovale è sostenuto da sartame discontinuo in tondino Navtec. Le volanti, solo alte, non sono strutturali. La base d'albero è provvista di martinetto idraulico (mast jack) in grado di ottimizzare la tensione delle sartie agendo solo sulla apposita pompa: è un marchingegno usato sui grandi racer che risulta comunque comodo anche nell'uso crocieristico, in quanto riduce la compressione dell'albero quando non necessaria. Di ottimo taglio le vele di North (non di serie), anche se la posizione dell'avvolgifiocco solleva eccessivamente la base del genoa.

INTERNI

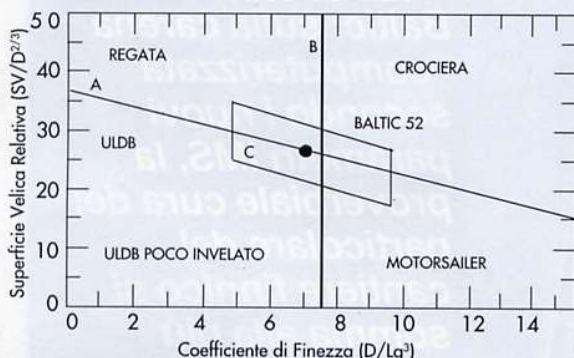
Per la ripartizione degli spazi interni, la Baltic adotta un semi-custom: l'armatore, con i tecnici del cantiere può scegliere la soluzione che meglio risponde alle sue esigenze. L'esemplare da noi provato era suddiviso privilegiando le ampiezze dei singoli locali: le due cabine armatoriali, una a poppa e una oltre l'albero, sono in pratica dei "living", con divanetti e piani di scrittura ed entrambe con locale doccia separato da quello w.c.-lavello. La terza cabina, ha le due cuccette sovrapposte e toilette dotata di doppia porta, per consentirne l'uso come servizio principale. Unico neo, non è molto aerata. La cucina, in tutte le versioni, è posta nel passaggio verso la cabina di poppa; offre un'altezza di oltre 2 metri e una agibilità eccellente. Il sistema di refrigerazione è doppio, un frigo da 150 lt. e un freezer da 60 lt. a pozzetto con compressore collegato al motore (tipo Frigo-boat) e un frigo verticale elettrico. Il carteggio dispone di un piano di cm.77x92 e molto posto per la strumentazione. La dinette ha da un lato il tavolo con le due panche-divano, dall'altro una piccola zona di "rappresentanza" con mobili vari. L'armatoriale di prua dispone di una terza cuccetta, posta sopra la grande matrimoniale, dotata anch'essa, come tutte le altre, di telo antirollio e perfetta per un bambino. A prua estrema c'è la cala vele con un autentico passo d'uomo da cm. 90x90 e branda in tela per il marinaio.

COSTRUZIONE E FINITURE

Nella costruzione del 52' sono condensate molte delle nuove tecnologie di stratificazione per

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	4,2	6,8	7,5	8,2
γ 90°	Traverso	5,5	8,3	9,2	9,6
γ 135°	Lasco	3,9	7,0	8,2	9,8
γ 180°	Poppa	2,3	4,7	6,9	8,3

Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	16,00
Lunghezza scafo	m	15,30
Lunghezza al gall.	m	13,15
Larghezza	m	4,70
Pescaggio	m	2,80-2,20
Dislocamento	kg	14.500
Zavorra	kg	6.000
Superficie velica	m ²	142
Numero cuccette		7/9
Motore e cavalli	Yanmar	95 cv.
Capacità serb. acqua	lt	750
Capacità serb. gasol.	lt	250

La barca viene venduta senza vele.
DISEGNATA DA: Studio Sparkman & Stephens- Baltic Yachts
COSTRUITA DA: Baltic Yachts
IMPORTATA DA: Baltic Yachts Italy
Via Trieste, 24; 55049 Viareggio(Lu)
tel.0584/387948 fax 0584/387849.

Optional

Aria condizionata
Riscaldamento
Winch elettrici
Winch idraulici
Avvolgifiocco
Desalinizzatore

Velocità critica 9,21

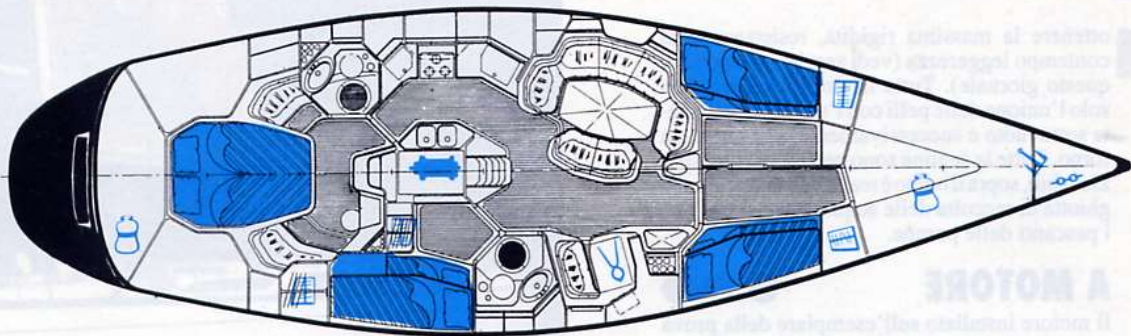
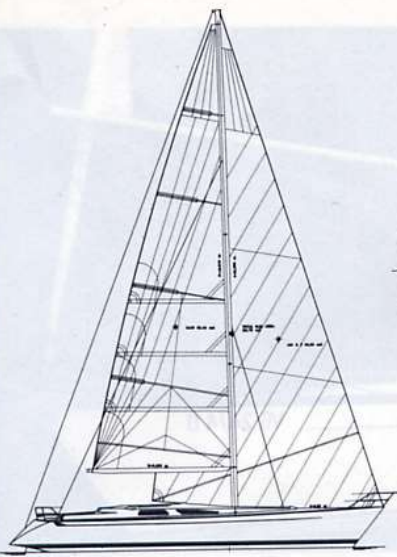
LEGENDA:

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
Baltic52	S&S	16,00	14.500	7/9	142	Baltic Y.	-
First51	Frers	15,63	13.000	8	142	Beneteau	-
G.S.52	Frers	16,30	20.500	8/10	157	Pardo	561.344
C&C51	Ball	15,77	20.744	14	157	C&C Y.	791.000
GibSea522	JN	16,00	15.000	6/10	155	GibSea	360.000
S.O.51	Farr	15,35	14.000	8/12	120	Jeanneau	427.500
Nauta54	Kaufmann	16,60	17.100	8/10	167	Nauta Y	-
Swan53	Frers	16,06	20.000	8/9	-	Nautor	-
Solaris55	Peter.	16,70	19.700	8	173	Serigi	-
S.W50	Norlin	15,25	14.200	8	144	SwedenY	-
X512	Jeppensen	15,50	-	10	138	XYacht	492.000

Per maggiori dati sulle imbarcazioni vi rinviamo alla rubrica "I prezzi del nuovo"



CUCCETTE



MOTORE



CATENA



STIVAGGIO VELE



CARTEGGIO



STIVAGGIO ANCORA



ARMADI



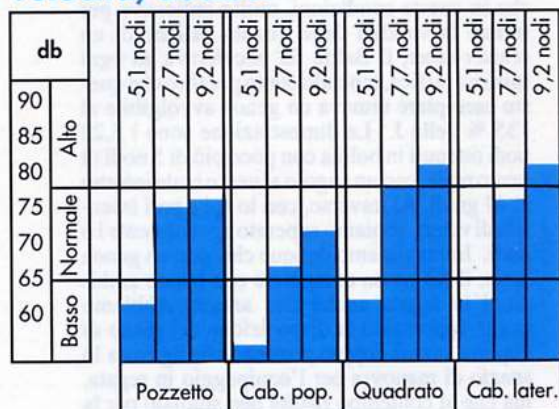
Pagella

ESTETICA E PROGETTO	●●●●	Progettato da S & S per poter competere sia nei circuiti I.O.R. che I.M.S., evidenzia un favorevole rapporto dislocamento/superficie velica per esprimere molta potenza. Il basso baricentro determina un ottimo raddrizzamento.
COPERTA E ATTREZZATURA	●●●●●	Con l'adozione del doppio pozzetto si ottiene un eccellente comfort in crociera e una buona ripartizione delle manovre in regata. Attrezzatura di prim'ordine.
ALBERO E VELE	●●●●	Albero a sezione contenuta, per limitare il peso, ma ben insartito con baby e falso strallo e volanti che irrigidiscono la struttura. Il sartame di serie è in tondino, pure di serie il martinetto della base d'albero.
INTERNI	●●●●●	La ripartizione degli interni è a scelta dell'armatore, che comunque può contare su una volumetria di base eccezionale, tanto che sui sedici metri di lft, senza minimamente limitare l'ariosità dei singoli locali, si possono ricavare fino a 5 cabine e 3 toilette.
COSTRUZIONE E FINITURE	●●●●●	Costruzione molto robusta, rigida e leggera, ottenuta dal sandwich di vetro/kevlar e balsa aeronautica con resina epossidica. Le finiture sono al massimo del livello.
A MOTORE	●●●	Motorizzazione ben dimensionata, accessibilità da tutti i lati, di contro valori di rumore un pò alti dal quadrato verso poppa e capacità serbatoi gasolio limitata.
A VELA	●●●●●	La prova si è svolta con un vento tra i 4 e i 7 nodi. La barca accelerava ad ogni minima raffica, mettendo in evidenza le sue chiare doti di scafo per la regata crociera.
DOTAZIONI E IMPIANTI	●●●●	L'impiantistica, com'è tradizione del cantiere, è eccellente, volendo essere pignoli un appunto alle valvole dei w.c. poco accessibili. Le dotazioni standard sono complete, escluse solo le vele.

Vel. a motore/giri min.

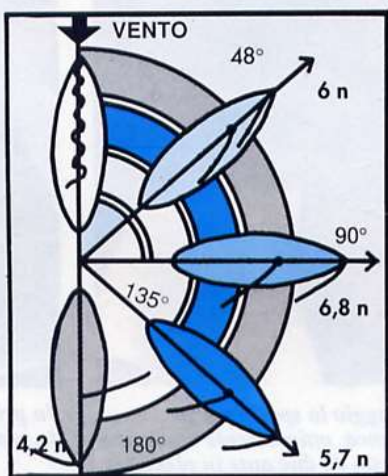
Giri al minuto	Nodi
1500	5,1
2200	6,6
2800	7,7
3800 max	9,2

Rumorosità motore: velocità/decibel



Risultati del test

Bolina: Angolo reale 48°
 Angolo sbandamento 8°
Velocità
 bolina: 6 n
 traverso: 6,8 n
 lasco: 5,7 n
 poppa: 4,2 n
CONDIZIONI DEL TEST
 Velocità del vento reale nodi 4/7
 Stato del mare quasi calmo
 Vele usate: Randa- Genoa
 140% avvolgibile-Spi 0,75 oz.
 Misurazioni effettuate con log Walker e stazione del vento Danaplus, gentilmente forniti dalla Marine Discount.



Attrezzature

Winch	Barient
Rotaie	Antal
Stopper	Spinlock
Salpa ancora	Lewmar
Albero	Nirvana
Boccaporti	Goiot
Centralina idraulica	Navtec
Bussola	Silva
Timoneria	Solimar

Dimensioni

Altezze in cabina	
Cabina armatoriale	m. 1,97
Dinette	m. 1,98
Cucina	m. 2,04
Cabina di prua	m. 1,91
Lung. pozzetti	
poppa	m. 2,40
prua	m. 1,66

"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	●●●●	Buono
●●	Sufficiente	●●●●●	Ottimo
●●●	Discreto		

BALTIC 52

Per ottenere la massima rigidità, resistenza e al contempo leggerezza (vedi servizio a pag 62 di questo giornale). Tutta la stratificazione, non solo l'unione delle pelli con l'anima, è realizzata sottovuoto e successivamente post-curata in forno. Tutte le sentine sono perfettamente ispezionabili, sopra il bulbo è realizzata una profonda ghiotta di raccolta delle acque, dove si trovano i pescanti delle pompe.

A MOTORE

Il motore installato sull'esemplare della prova era uno Yanmar da 95 cv. aspirato: la scelta è dovuta al fatto che si è preferito un motore leggermente più pesante, ma meno delicato del turbo. Discreta la velocità di crociera di 7,7 nodi a 2800 giri, mentre a manetta (3800 g/m.) la velocità registrata è stata di 9,2 nodi, con leggere vibrazioni, anche se in parte smorzate dal giunto omocinetico. Buona l'agibilità al vano motore, accessibile da tutti i lati, mentre il test del rumore ha rilevato valori superiori alla media nella zona poppiera. L'elica di serie è a due pale orientabili dell'americana Luke, che ha la particolarità di essere dotata di un leggero passo strutturale, per migliorare la spinta a medio regime. I serbatoi gasolio sono, a nostro avviso, di capacità limitata (250 lt).

A VELA

La prova è stata effettuata con vento variabile tra i 4 e i 7 nodi reali. È stato interessante vedere che in queste condizioni, molto indicative per testare la validità delle qualità veliche di un cruiser-racer, il Baltic 52' accelerava ad ogni minima raffica, tenendo conto peraltro che questo esemplare armava un genoa avvolgibile al 135 % della J. La dimostrazione sono i 5,22 nodi ottenuti in bolina con poco più di 5 nodi di vento reale, con un angolo al vento reale intorno ai 47 gradi. Al traverso, con lo spi e pari intensità di vento, abbiamo superato agevolmente i 6 nodi. Immaginiamo dunque che, con un genoa serio, il 52' possa competere con buone ambizioni in regata anche con ariette. Abbiamo anche apprezzato la disposizione del piano di coperta, con il doppio pozzetto che agevola lo spazio di manovra per l'equipaggio in regata, ma che al contempo risulta ben studiato per la crociera, quando, arretrando la scotta del genoa sul winch di poppa, lascia completamente libero il pozzetto anteriore. La ruota è morbidissima e la posizione al timone è comodissima.

DOTAZIONE E IMPIANTI

L'impiantistica è curatissima e i materiali usati sono di prima qualità. Le batterie servizi, a basso voltaggio (6 Volt) collegate in serie (24 volt), hanno una capacità complessiva di ben 750 Ah e si trovano in un alloggiamento stagno in sentina. Tanta energia serve ad alimentare l'inverter da 3500 Watt che sostituisce il generatore per la produzione della 220 di bordo: è una scelta che ci lascia un pò perplessi, anche se bisogna apprezzare la semplicità e la leggerezza che l'assenza del gruppo elettrogeno implica. Quattro aspiratori provvedono al ricambio d'aria del vano motore e degli altri vani poco aerati. Le tubazioni del gasolio sono in rame, con giunti elastici in gomma, mentre il circuito dell'acqua dolce è in tubo rigido con raccorderia in acciaio inox. Un appunto alle tubazioni dei w.c., difficilmente accessibili.



L'eleganza di linee del 52' porta la firma dello studio Sparkman & Stephens: i caratteri distintivi sono lo slancio di prua pronunciato e la poppa molto inclinata, mentre i bordi liberi, contenuti sul baglio massimo, si alzano gradualmente verso prua di oltre 30 cm.



La dinette dispone di un grande divano a C e della panca contrapposta, il tavolo, sostenuto da un unico ma solido piede, non è invece di generose dimensioni: cm. 110x80.



La cucina dispone di questo banco per i 3 frigo e il forno e contrapposta la zona lavelli.



Nella zona carteggio lo spazio per la strumentazione non manca, ottimamente realizzato il quadro elettrico, protetto da due ante in plexiglas.



In primo piano il pozzetto di poppa, con la grande ruota Solimar. Sullo sfondo il pozzetto centrale.



Malgrado il poco vento e il genoa avvolgibile al 135%, che come si può notare, è molto alto di base, il 52' si è dimostrato agilissimo, accelerando prontamente su ogni raffica e dopo la virata. Sicuramente, con un genoa più appropriato, è un'imbarcazione che può ben figurare nei circuiti I.M.S., per i quali è stato disegnato. La tuga, subito a pruvia del pozzetto posteriore è invece leggermente alta, per disporre di un'altezza nella cabina sottostante di oltre 2 metri.



La cuccetta armatoriale ha le stesse misure di un letto di casa: 160x195. Tra i due materassi si può montare facilmente una paratia antirollio.



La toilette della cabina armatoriale è sdoppiata: questa è la zona doccia, sul lato opposto il w.c. e il lavabo.



La cabina a pruvia dell'albero è larga quanto la barca, sul lato di sinistra c'è la cuccetta doppia con sopra il terzo letto, sulla dritta una zona "living".



Massima cura del dettaglio: la barra d'emergenza è già provvista di grilli per rinviare il governo su winch, i gavoni di poppa si aprono anche sui fianchi.



La base d'albero è organizzata in modo da trasferire sul winch centrale elettrico tutte le drizze principali. Il vang è idraulico.



I passavanti misurano 85 cm. e sono molto liberi. Il circuito dell'avvolgifiocco corre in battagliola ed è in cavo d'acciaio.