

SUPERPROVA

BALTI



ALED OA
Y.C. VERONA
3



C 58

Progettato da S&S e costruito con le più avanzate tecnologie, il nuovo diciotto metri della Baltic presenta soluzioni interne innovative di Leonardo Zuccaro

Pregi

- Alto standard di costruzione e finiture
- Ottime prestazioni in bolina, con un passo sull'onda morbido e potente
- Distribuzione marina degli interni, ideale per le lunghe navigazioni

Difetti

- A motore rumorosità piuttosto elevata
- Mancano due mensole accanto al letto armatoriale e dei tientibene in dinette
- Capacità limitata del serbatoio carburante

BALTIC 58

Appena venti barche all'anno, ma tutte curate come degli esemplari unici, con interni tagliati secondo le specifiche esigenze di ogni armatore. È la Baltic di Bosun, in Finlandia, una cooperativa di artigiani il cui organico, composto da una quarantina di persone, è azionista stesso del cantiere: un singolare esempio di organizzazione aziendale, basata proprio sulla responsabilizzazione diretta di tutte le maestranze. All'interno dei tre piccoli ma attrezzatissimi loft, vengono impiegate le più avanzate tecniche di lavorazione dei compositi, come la post-cura (la cottura a forno dello stratificato) o il sottovuoto, per realizzare quello che unanimemente è ritenuto il miglior laminato per barche di serie.

Alla moderna tecnologia applicata fa riscontro un impeccabile livello delle finiture, dove ogni più piccolo particolare viene studiato e realizzato per essere bello, durevole e marino.

ESTETICA E PROGETTO



Anche il disegno del 58, come di tutta la gamma alta del cantiere finlandese, porta la prestigiosa firma dello studio newyorkese Sparkman & Stephens, ora diretto dall'architetto Bill Langan. Lo scafo è di linea classica e l'eleganza del profilo è caratterizzata da slanci accentuati che superano complessivamente i tre metri e dalla pregevole proporzione tra il bordo libero e la tuga. Nessun parametro di progetto è esasperato, a iniziare dal dislocamento medio, fino al posizionamento piuttosto centrale del baglio massimo che ha permesso di contenere le dimensioni dello specchio di poppa, a vantaggio sia dell'estetica che della simmetria dei volumi di carena anche a elevati angoli di inclinazione: un requisito che è sinonimo di sicurezza e comfort specie nelle navigazioni più impegnative. Tipico delle barche di S&S, privilegiata è la stabilità di peso, con un rapporto di zavorra/dislocamento che sfiora il 43%.

Il bulbo in piombo dotato di siluro terminale abbassa ulteriormente il baricentro, ottimizzando la resistenza alla tela. Le linee di carena disegnate al computer evidenziano l'estrema pulizia delle uscite di poppa, secondo gli input della nuova formula IMS. Le entrate di prua sono invece piuttosto stellate e conferiscono un passo morbido sull'onda, esaltato da un basso momento d'inerzia, frutto della sofisticata costruzione in compositi avanzati.

COPERTA E ATTREZZATURA



Il piano di coperta è studiato in funzione del doppio uso regata-crociera, con quattro zone operative distinte: le drizze sono a base d'albero servite da un winch elettrico, le manovre del tangone e i terzaroli a fine tuga su due winch a due velocità, le scotte del genoa nel pozzetto centrale servite da un coffee grinder amovibile, infine randa, volanti e scotte spi sono nel pozzetto di poppa. In crociera, i sistemi avvolgibili riducono gli interventi a base d'albero, mentre le scotte del genoa possono essere trasferite sui due winch elettrici posti nel pozzetto poppiero, in modo che il timoniere può controllare agevolmente le manovre principali da solo. Anche la randa è regolata da un winch elettrico e il trasto, subito a pruvia del tambuccio posteriore, è provvisto di due verricelli self tailing a due velocità. Le dimensioni



Durante la prova, svolta con dodici nodi di vento reale, il Baltic 58 ha mostrato le sue potenzialità in bolina, che si è dimostrata essere l'andatura preferita. È una peculiarità dei progetti di Sparkman & Stephens, frutto dell'alta percentuale di zavorra e del notevole allungamento del piano velico.



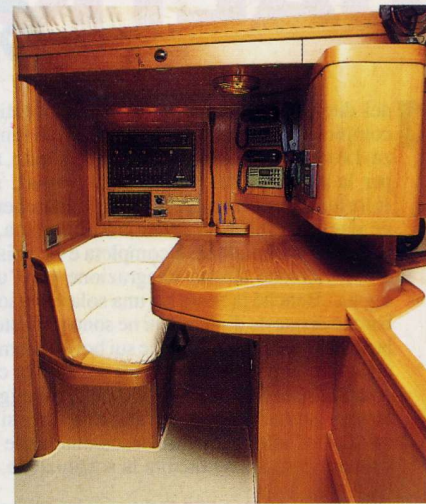
La notevole larghezza della dinette può porre qualche problema di appoggio a barca sbandata, anche per l'assenza di tibette superiori e dello schienale della panca. Tutti i vani sottostanti le sedute sono utilizzabili come gavoni. Il tavolo, che misura 100x120 cm, testimonia la qualità dell'ebanisteria.



Questa foto evidenzia i vantaggi della distribuzione al centro della cabina armatoriale: quasi nove metri quadrati di superficie, un'infinità di armadi e stipetti, un bel divano a due posti e un letto di 160x200 cm che non paga lo scotto dell'altezza limitata. Mancano solo due mensole ai lati della testata.



Il Baltic 58 che abbiamo provato è il primo esemplare della serie costruito dal cantiere svedese. Tra le caratteristiche di questa nuova barca da segnalare le grandi doti di marinittà e il morbido passaggio sull'onda: dopo una serie di virate abbiamo potuto valutare che l'angolo di bolina non supera gli 80°.



Il carteggio, che misura 75x100 cm, è uno dei più grandi mai osservati. Sotto la tendina si vede il geniale vano portacarte.



Nel luminoso living è realizzato questo angolo "conversazione", sopra cui è stata montata la televisione e l'impianto hi-fi. L'altezza interna che sfiora i due metri contribuisce alla sensazione di grande ariosità del locale.

La cucina è attrezzata con ampi piani di lavoro e la forma quadrata permette di muoversi agevolmente anche a barca sbandata. Di serie la cucina è dotata di forno a gas, qui sostituito con uno a microonde.



La toilette armatoriale è dotata di zona doccia separata, chiusa da una porta in cristallo. Il mobilio è un monoblocco di vetroresina che ingloba lavello e tazza, molto semplice da pulire.



Una delle due cabine di prua. Le cuccette misurano 75 x 190 cm. L'aria è assicurata da un boccaporto e da una manica a vento.



Dal tambuccio del pozzetto di poppa si entra nella cabina per l'equipaggio, dotata di due cuccette a castello e un armadio.

BALTIC 58

dei due pozzetti sono praticamente identiche e complessivamente sfiorano i 5 metri di lunghezza. Lo spazio prendisole non è abbondante, anche per la presenza dei numerosi boccaporti sparsi sulla tuga, che creano però un'eccellente aerazione degli interni. L'attrezzatura di coperta, tutta delle migliori marche, è completa e ben disposta e non richiede alcuna integrazione per l'uso in regata. Benché la ruota sia una sola (spesso sulle barche di queste dimensioni ne sono previste due) la posizione è comoda anche sui bordi esterni, con un sicuro appoggio per i piedi sulla bella colonnina Solimar. Esemplare lo spazio di stivaggio nei quattro gavoni di poppa (circa 3 m³), dove si trova un "furbo" alloggiamento basculante delle bombole del gas, che ne facilita la sostituzione.

ALBERO E VELE

L'albero di Sparcraft a sezione ovale è armato in testa con tre ordini di crocette a 90°, così da permettere un miglior controllo della flessione rispetto alle crocette acquartierate. Una scelta che se da un lato è più consona alle regate, implica però l'uso delle volanti strutturali: nella dotazione standard sono previste solo le alte, ma nell'esemplare della prova sono state giustamente aggiunte le due basse, che pur non incidendo sulla facilità di esecuzione delle manovre, consentono di lavorare con più precisione il profilo della randa. Le sartie sono in tondino discontinuo Navtec e per meglio regolare la compressione dell'albero, il Baltic 58 è provvisto del "mast jack", la pompa idraulica posta sotto la mastra, che è installata fissa sotto la panca della dinette.

Di serie viene fornita la rotaia Harken con carrelli a sfera, indispensabile optando per una randa steccata; anche se la drizza è servita da un winch idraulico, questa attrezzatura è indubbiamente utile anche per una randa di tipo tradizionale, vista la superficie di quasi 80 mq. Di serie la centralina idraulica Navtec che comanda il paterazzo, il vang e la mano di grasso; lo stralotto è invece regolato dalla classica rotaia verticale, con paranco doppio rinviato in pozzetto. Il tangone e il buttafuori in carbonio sono opzionali.

INTERNI

Il Baltic 58 è proposto in due versioni di interni, che senza variare il numero delle cabine (sempre quattro doppie oltre alla cala vele), presentano una diversa disposizione dei locali. La prima ripropone il classico schema Baltic con l'armatoriale a poppa, già visto sul 52 e sul 64, mentre la seconda è assolutamente innovativa e rappresenta a nostro avviso il più significativo progresso dell'"interior design" degli ultimi dieci anni. La singolarità sta nel posizionamento a centro barca della cabina armatoriale, ovvero la zona dove si avverte in misura minore il rollio e dove i volumi sono più ampi: la superficie è infatti di quasi 9 mq e l'altezza sfiora i 2 metri. Il vantaggio di questa disposizione è inoltre quello di piazzare la cabina dell'equipaggio a estrema poppa, come un tempo erano le salette nautiche, a diretto contatto con il pozzetto di manovra.

Dotata di un bagno proprio, questa cabina con due letti a castello comunica con un piccolo vano officina, con tanto di banco di lavoro e morsa, che a sua volta dà accesso alla sala macchine. Scendendo la scaletta principale invece, si entra nell'ampio living: a sinistra la zona carteggio, col grande tavolo, varie librerie e un grande armadio cerate, mentre sulla dritta si apre l'attrezzatissima cucina di forma a C, ideale per lavorare anche in navigazione. La dinette colpisce per la luminosità



Alla ruota il Baltic 58 si è rivelato morbido e tendenzialmente neutro, e anche a elevati angoli di sbandamento della barca il timone non denota alcun accenno a stallare. La motorizzazione scelta dal cantiere è compatta e potente, in grado di consentire un buon passo e una velocità massima di 8,1 nodi.



Nel pozzetto centrale, che misura 230x170 cm è installato questo coffee grinder che in crociera può venire facilmente rimosso.



Lo spazio prendisole sulla tuga non è abbondante, per la presenza dei numerosi boccaporti ma i passavanti sono larghi quasi un metro.

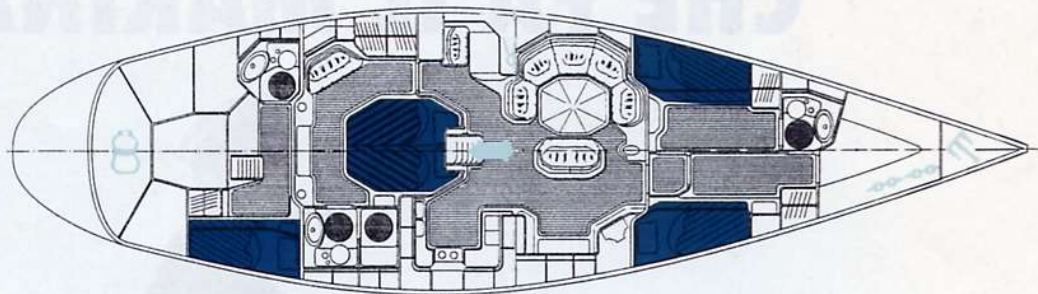
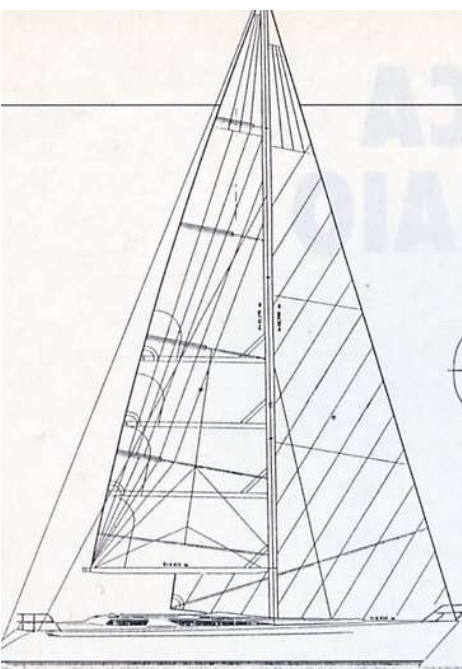


Questo è il pozzetto di poppa, dove possono convergere tutte le manovre di scotta. Bella la grande ruota semi incassata della Solimar rivestita in pelle di renna.



Lo stralotto è regolabile dal cursore che scorre su questa lunga rotaia, rinviata al pozzetto.

NON È LA BARCA CHE FA LA DIFFERENZA



CUCETTE

MOTORE

CATENA

STIVAGGIO
VELE

CARTEGGIO

STIVAGGIO
ANCORA

ARMADI

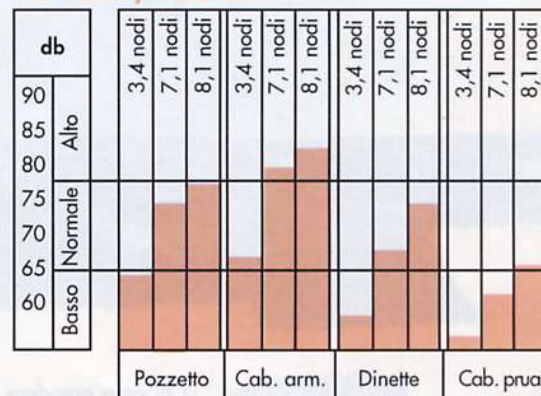
Pagella

- ESTETICA E PROGETTO** ●●●●● Carena studiata al computer per correre in IMS; estetica elegante con belle proporzioni tra bordo libero e tuga. Elevata stabilità di peso e piano velico molto allungato.
- COPERTA E ATTREZZATURA** ●●●●● Doppio pozzetto che razionalizza l'uso misto regata-crociera. Buona la soluzione di **trasferire dietro tutte le manovre**.
- ALBERO E VELE** ●●●●● Albero molto curato, progettato per dare il massimo in regata, prevedendo regolazioni di fino. Indispensabile a nostro avviso l'adozione della doppia volante.
- INTERNI** ●●●●● La versione della prova è quanto di più innovativo e marino abbiamo osservato su scafi di queste dimensioni. Mancano un po' di tintibene interni per migliorare l'equilibrio.
- COSTRUZIONE E FINITURE** ●●●●● Costruzione al massimo del livello qualitativo, capace di conciliare la leggerezza alla resistenza.
- A MOTORE** ●●●●● La potenza del motore è ben dimensionata, ma va migliorata l'insonorizzazione e, nell'uso prevalentemente crocieristico, sostituita l'elica a due pale con una a tre pale orientabili.
- A VELA** ●●●●● Grandi doti boliniere, esaltate da un elevato allungamento del piano velico e una notevole percentuale di zavorra. Morbida e potente sull'onda, molto sensibile alla ruota.
- DOTAZIONI E IMPIANTI** ●●●●● Impiantistica ben curata e disposta perfettamente. Da aumentare la capacità dei serbatoi del gasolio.

Vel. a motore/giri min.

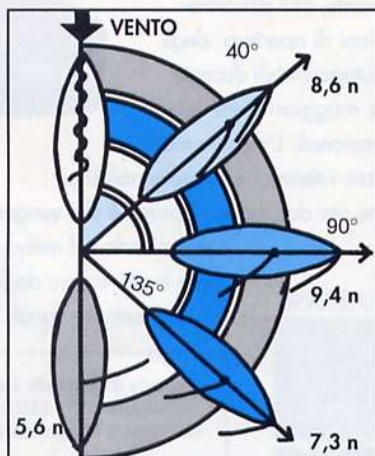
Giri al minuto	Nodi
1000	3,4
2000CROCIERA	7,1
2650MAX	8,1

Rumorosità motore: velocità/decibel



Risultati del test

Bolina: Angolo reale 40°
Angolo sbandamento max 20°
Velocità
bolina: 8,6 n
traverso: 9,4 n
lasco: 7,3 n
poppa: 5,6 n
CONDIZIONI DEL TEST
Velocità del vento reale: 12 nodi
Stato del mare: poco mosso
Vele usate: randa full battent genoa al 150% della J



Misurazioni effettuate con GPS Sony, fonometro Delta e stazione del vento Danaplus.

Attrezzature

Verricelli Barient
Rotaie Frederiksen
Stopper Antal
Boccaporti e oblò Giot
Albero Sparcraft
Timoneria Solimar
Salpancora Lewmar 1500 W

Dimensioni

Altezze in cabina
Cabina armatoriale m 1,98
Dinette m 1,98
Toilette di poppa m 2,10
Cabina di prua m 1,91
Lung. del poz. (tot.) m 4,80

"Il commento della signora"

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

Legenda

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

BALTIC 58

COSTRUZIONE E FINITURE

Primo a realizzare scafi di serie in sottovuoto e primo a usare i compositi avanzati, il cantiere Baltic può vantare un'esperienza impareggiabile di costruzione. Come tutti i modelli della gamma, anche il 58' è realizzato interamente in sandwich. Le pelli sono costituite da tessuti unidirezionali di vetro R (di qualità superiore rispetto al più comune vetro E), alternati a tessuti misti di vetro-kevlar, appositamente prodotti per la Baltic. L'anima è invece in balsa aeronautica (tipo CK 57), che è del 30% più leggera rispetto alla balsa tradizionale. Tutta la stratificazione avviene con la tecnica del sacco a vuoto, un sistema che migliora la compattezza dei vari strati, eliminando i rischi di delaminazione. Inoltre il laminato viene post-curato a forno, per incrementare la resistenza della resina vinilestere. Le lande sono rinviate direttamente sulla paratia maestra, che è in sandwich di termanto impiallac-

ottenuta dai due lunghi oblò fissi della tuga; la zona pranzo è rappresentata da un divano a ferro di cavallo e una panchetta priva di schienale per un totale di otto comode sedute, mentre sul lato di dritta si sviluppa un angolo "conversazione" con un divanetto a due posti.

La paratia maestra separa le due cabine gemelle per gli ospiti, dotate di letti a castello, che sono servite da un'unica toilette con doppio ingresso. Infine la cala vele di prua, con accesso sia interno che esterno, attrezzata con due brande in tubolare che possono accogliere l'equipaggio nel caso la cabina di poppa venga destinata agli ospiti. Particolarmente ampie e lunghe tutte le cucette.

ciato in teak, a sua volta resinata a scafo con epossidica. Il bulbo è in piombo, mentre l'asse del timone è in alluminio, leggero e al contempo molto resistente. Per evitare l'uso delle viti, sempre fonte di infiltrazioni, il ponte in teak è solitamente incollato, usando però resina epossidica lavorata con il sacco a vuoto. Il livello delle finiture è altissimo, sia per la qualità della lavorazione che per i materiali impiegati.

A MOTORE

Per il 58 la Baltic ha optato per un propulsore compatto e potente, in grado di garantire un buon passo, contenendo i pesi e gli ingombri: lo Yanmar turbo da 140 cv, della serie 4LH-HTE. Discutibile però la scelta dell'elica a due sole pale orientabili, che si rivela indubbiamente più idonea alle regate che alla navigazione crocieristica: infatti la velocità massima registrata ha di poco superato gli otto nodi, che ci sembra insufficiente in rapporto alle dimensioni della barca. Va però sottolineato che il regime massimo di 2.650 giri è ben al di sotto di quello indicato dalla Yanmar, e ciò lascia supporre una errata regolazione del passo. Piuttosto elevato anche il rumore nei locali di poppa, a causa della trasmissione V drive, che è indispensabile visto il posizionamento così arretrato del motore. Pregevole l'adozione del giunto omocinetico Scatra per evitare problemi di allineamento. Perfettamente accessibile la sala macchine, con una botola d'ispezione dall'alto che permette l'intervento a 360°. Ottima infine la manovrabilità in retromarcia, che dispensa dall'adottare un'elica direzionale di prua, spesso indispensabile su dimensioni del genere.

A VELA

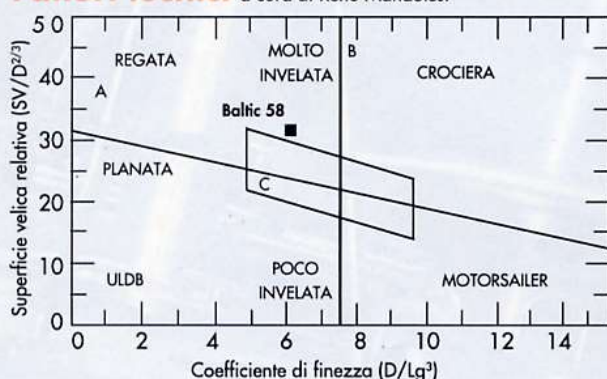
La prova si è svolta con 12 nodi di vento reale e onda poco formata. Dopo una serie di virate, abbiamo potuto verificare ciò che il progetto lascia immaginare già sulla carta, ovvero l'eccellente comportamento in bolina. Non è solo l'angolo, che sui due bordi non supera gli 80°, ad averci sorpreso, ma anche la velocità che non è mai scesa sotto gli 8 nodi, neanche nei brevi ma generalmente influenti cali di intensità delle raffiche. La barca continua a sviluppare potenza anche sull'onda, che passa con estrema dolcezza, rendendo molto confortevole la navigazione contro vento. Alla ruota è morbida e tendenzialmente neutra, e anche a elevati angoli di sbandamento il timone non denota alcun accenno a stallare. Non disponendo di uno spi o un genacker, non abbiamo potuto testare le potenzialità alle andature portanti, ma il rapporto tra la superficie bagnata e la superficie velica promette comunque bene.

DOTAZIONI E IMPIANTI

Ogni componente è scelto in base ai più alti standard qualitativi, senza alcun risparmio economico e tutto è montato in funzione della facilità di ispezione. Un requisito che va sottolineato, specie per chi naviga per "lunghe rotte". L'unico neo potrebbe essere quello della limitata capacità dei serbatoi carburante, che è di 400 lt, ma c'è la possibilità di installarne di supplementari. L'impianto elettrico prevede due voltaggi differenti: 12 V per il motore, con due batterie da 110 Ah e 24 V per i servizi, con due banki da 330 Ah cad., ricaricati ovviamente da due alternatori. L'esemplare della prova era dotato di un inverter da 2,5 kw, che sostituiva il gruppo elettrogeno: a nostro avviso il generatore su una barca del genere è d'obbligo. Le pompe di sentina di serie sono tre (due manuali e una elettrica), solo una l'autoclave, ma ogni utenza dispone della pompa a pedale di rispetto. In cucina c'è la pompa per l'acqua salata.

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

Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	17,83
Lunghezza al gall.	m	14,50
Larghezza	m	5,06
Pescaggio	m	3,20
Dislocamento	kg	19.000
Zavorra	kg	7.940
Superficie velica	m²	195,6
Numero cucette		10
Motore e cavalli	Yanmar	140 cv
Capacità serb.acqua	lt	800
Capacità serb.gasolio	lt	400
Disegnata da:	Sparkman & Stephens	
Costruita da:	Baltic Yachts	
Importata da:	Baltic Yachts Italy, Via Trieste 24, 55049 Viareggio (LU), tel.0584/387948, Fax 0584/387949.	

Optional

Generatore
Aria condizionata
Riscaldamento

Fattori tecnici

Velocità critica	n.	9,25
Lft/Baglio max		3,52
(meno di 2,70=barca larga, più di 3,40 barca stretta)		
Zavorra/Dislocamento		41,8 %
(valori medi compresi tra 34%		
Coefficiente di finezza		6,23
Superficie velica relativa		27,47

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 58	S&S	17,83	19.000	10	195	Baltic Y.	-
Swan 59	Frers	17,92	27.200	8/10	-	Nautor	-
C&C 57	Rob Ball	17,00	20.744	14	192	C&C Y.	700.000*
D.58	Joubert/Nivelt	18,20	27.000	6/8	171	Dynamique Y.	833.000
Centurion 59	Dubois	17,87	25.000	6/8	196	Wauquiez	-
Solaris 57	Peterson	17,10	23.700	8	173	Serigi	-
J 60	Johnstone	18,28	16.300	7/13	167	J Boat	655.000
Taswell 60	Dixon	18,30	25.000	6/8	143	Ta Shing	-
Atlantic 61	Anassis	18,50	35.000	11	180	Atlantic Boatyard	548.000
Nauta 57	Kaufman	17,27	18.400	8/9	178	Nauta Y.	-

Per maggiori dati consultate "I prezzi del nuovo". I prezzi sono in migliaia di lire IVA esclusa. * Dollari canadesi