

la regina del nord

di
Leonardo
Zuccaro



VERLADOC
Via Giusti, 74 - 18038
(IM) - Tel. 0184/5415
0184/41210 - portelli
tel: 0337/58881
Barchese Sinali 45



Livio Fiorani

La potenza di un racer, il comfort di un maxi cruiser: progettato da Bruce Farr, il custom made di casa Baltic è un venti metri ad alta tecnologia



La sottilissima prua del Baltic 67 mentre fende l'acqua a dieci nodi di velocità. A lato, la zona pranzo; in alto, il pozzetto dedicato agli ospiti.

Duecentosettanta metri quadrati di tela, che in poppa salgono a quattrocentosessanta, per diciotto tonnellate e mezzo di dislocamento. Se i numeri, da soli, non riescono a esprimere la potenza della barca che stiamo per presentarvi, proviamo a paragonarli con quelli dei "Coppa America". Cominciamo con Azzurra edizione Newport '83: 167 mq per 28 tonnellate, cioè 100 mq in meno di superficie velica e 10 tonnellate in più di dislocamento. Qualcuno dirà che Azzurra appartiene alla preistoria della vela e che i 12 m SI non erano barche poi così potenti. Prendiamo allora un termine di confronto più recente, New Zealand di S. Diego '92, per intenderci lo scafo del bompreso contestato: 283 mq di tela per 20 tonnellate di dislocamento. Se la barca in questione comincia a incuriosirvi, vi stupirà di più sapere che non si tratta di una barca da regata, e tanto meno di un Coppa America, bensì di un venti metri da crociera con quattro cabine e quattro bagni, doppia dinette, cucina, sala macchine con annessa officina, cala vele di prua con locale equipaggio e tender-garage a poppa. Ora,

se vi venisse voglia di confrontare quei numeri con quelli dei cruiser di pari lunghezza, notereste che il rapporto peso-potenza, per dirla nel linguaggio automobilistico, è in media del 30% più spinto. Il nome di questo "missile" è Aledoa 4 ed è un custom made progettato da Bruce Farr e costruito dalla Baltic Yachts su specifica richiesta di un armatore italiano. Interprete delle esigenze armatoriali, nonché punto di riferimento per lo sviluppo del progetto e della costruzione, la Baltic Italy che fa capo ad Alessandro Vismara. L'idea ruota attorno a tre input non facili da coniugare: comfort, semplicità di gestione, alte prestazioni con vento leggero. In altre parole, una barca per le condizioni estive del Mediterraneo, che non sia vincolata all'uso del motore neppure con cinque nodi di vento, ma che sappia "autocostruirsi" il suo apparente alla stregua dei racer più spinti. Di norma, per rispondere a queste esigenze, la soluzione è aumentare la superficie velica e al contempo la zavorra necessaria per il raddrizzamento, con il risultato di ottenere una

barca potente, ma faticosa da manovrare. Per Aledoa, Bruce Farr ha seguito una strada diversa: grazie all'uso massiccio di fibra di carbonio con cui è costruita l'intera struttura, dallo scafo alla coperta, compreso l'albero, il mobilio e il timone, ha tolto peso dove non serve. In particolare modo in alto, visto che solo l'albero, realizzato dagli americani della Omohundro, pesa 500 kg in meno del suo analogo in alluminio. In sintesi, al posto di aumentare il peso in chiglia è



Il vano per le carte nautiche, uno dei tanti pregevoli dettagli del Baltic 67. In alto, la toilette armatoriale.

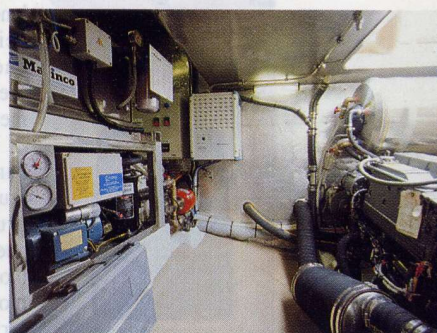
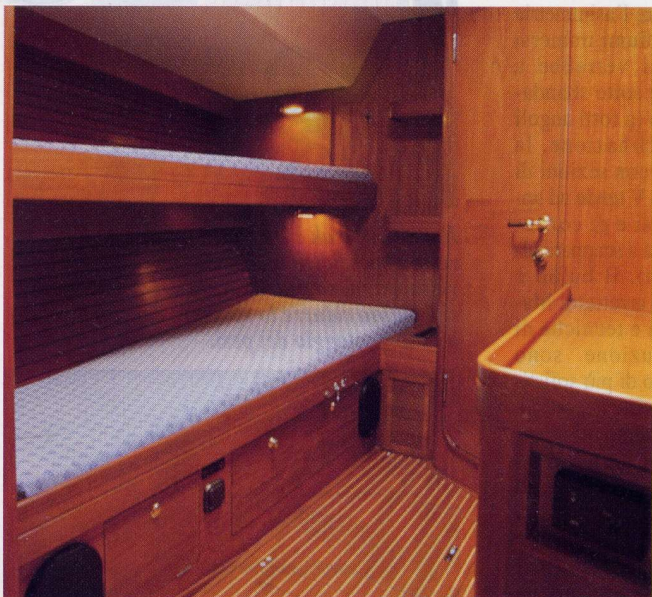


A lato, la zona carteggio si sviluppa ai piedi della scala d'ingresso e dispone delle più moderne apparecchiature elettroniche. Sopra, una visione dell'ampio e luminoso quadrato, diviso in zona pranzo e salottino. Da notare il grado di finitura del mobilio, realizzato con pannelli di sandwich rivestiti da una sottile lamina in teak.

**la
regina
del
nord**



A lato, l'angolo lettura con il divano a tre posti e la parete attrezzata con Tv e Hi-Fi. Il design degli interni è opera dello studio R&J, che da anni collabora con il cantiere finlandese.

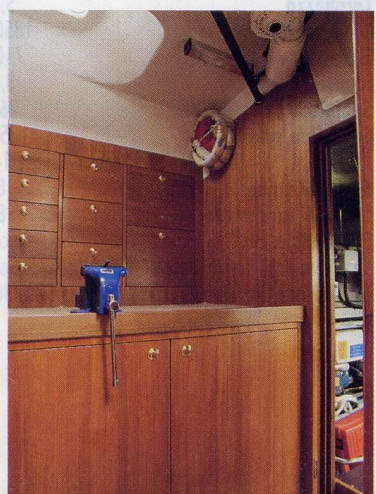


La posizione arretrata della sala macchine concede ampio spazio agli impianti di bordo. A lato, una delle due cabine ospiti posizionate a prua dell'albero. Sotto, la cucina si sviluppa su tre lati.



stato diminuito quello dello scafo, delle attrezzature e degli allestimenti interni. Risultato: un'imbarcazione leggera ma con un coefficiente di raddrizzamento talmente alto da permettere un piano velico di queste proporzioni. Ad abbassare il baricentro ha contribuito anche la particolare costruzione del bulbo, costituito da una lama in scatolato di acciaio, vuota all'interno, su cui è appeso il siluro in piombo. Gran parte dei settemila e cento chili di zavorra vengono così a trovarsi a oltre tre metri di profondità. "Per la prima volta ho potuto progettare un maxi cruiser realmente veloce, svincolato dalle stazze e dai limiti solitamente imposti dalla costruzione di serie - ha dichiarato soddisfatto Farr, che aggiunge - se Aledoa dovesse competere in IMS, avrei infatti dovuto aumentare di cinque tonnellate il dislocamento". Le linee d'acqua del Baltic 67 derivano da quel-

Sopra, la cabina armatoriale posta a centro barca. A lato, la cala vele di prua con le due cuccette per l'equipaggio; a destra, la zona officina con il banco di lavoro.



le dei WOR 60, la nuova classe per la Whitbread: baglio massimo arretrato con entrate sottilissime, forte sviluppo della lunghezza al galleggiamento (18 m su poco più di 20 di fuoritutto), appendici strette e allungate (alto aspect ratio). Osservando le sezioni si notano però alcune differenze sostanziali, come la stellatura delle sezioni di prua che fino al bulbo si presentano a V anziché a U: Farr ha voluto così garantire un passo sull'onda più morbido e un maggiore

comfort in bolina con mare formato. Per bilanciare l'asimmetria dei volumi immersi che si verrebbe a creare sotto sbandamento (a forti angoli di inclinazione, la barca con sezioni di prua a V tende ad appiattirsi e di conseguenza a scappare all'orza), il bulbo è molto arretrato. Materiali e tecniche di costruzione sono

quanto di più sofisticato esiste nel settore dei compositi avanzati: scafo e coperta in sandwich di Pvc a densità variabile, con tessuti di carbonio preimpregnati (prepreg SP System), lavorati sottovuoto. La cottura, che serve a incrementare le caratteristiche meccaniche del laminato, è avvenuta a una temperatura di 85° e ciò ha richiesto la realizzazione di un forno

Nel tender-garage trova posto un battellino costruito dalla Baltic. In alto, l'accesso esterno alla sala macchine.

apposito. Per assicurare la massima robustezza e affidabilità, la zona di prua è costituita da un laminato a doppio sandwich così composto: pelle esterna in carbonio, anima, pelle intermedia in Kevlar, seconda anima, pelle interna in carbonio. In questo modo si è scongiurato il rischio di delaminazioni, che si erano verificate proprio sui WOR 60 durante l'ultimo Giro del Mondo, e si è al contempo aumentata la resistenza all'impatto nella malaugurata ipotesi di



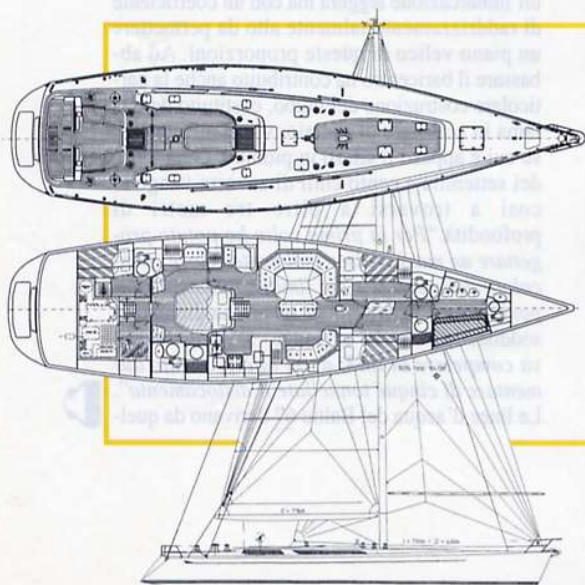
Il ponte in teak è incollato sottovuoto con resina epossidica alla sottostante coperta in vetroresina, ed è strutturale. In questo modo si è potuto ridurre lo spessore del sandwich, a tutto vantaggio dei pesi.



Oltre alle due rotaie interne per genoa e trinchetta, il Baltic 67 è provvisto di una rotaia esterna che corre lungo la falchetta. Le lande sono in carbonio, il sartame è in tondino, le drizze e le scotte in Spectra.



Aledoa 4 in bolina con dieci nodi di vento reale durante il nostro servizio.



TUTTI I DATI TECNICI

Lunghezza ft	20,40 m
Lunghezza al gall.	18,00 m
Larghezza	5,42 m
Dislocamento	18500 kg
Zavorra	7100 kg
Immersione	3,65 m
Superficie velica 150%	267 mq
Superficie spinnaker	356 mq
Motore	Yanmar 4LH-HTE 140 cv
Serbatoi acqua	800 lt
Serbatoi carburante	800 lt
Progettista	Bruce Farr
Cantiere	Baltic Yachts, Marine Service, Via Paolo Savi 381, 55049 Viareggio, tel. 0584/387948, fax 0584/387949.





la
regina
del
nord



A lato, il pozzetto di poppa dove sono concentrate le manovre di scotta, servite da quattro winch elettrici. Sopra, per il gennaker è stato realizzato un piccolo bompreso da installare sul musone di prua. In alto, il boma in carbonio di Omohundro.



collisione. Non è stato trascurato neppure il fenomeno delle vibrazioni che nelle barche in carbonio, per la estrema rigidità del materiale, rappresenta un grosso problema: una lamina di fibra di vetro, posta a quattro metri di distanza l'una dall'altra, interrompe la continuità dei pannelli di sandwich, smorzando la propagazione. Inoltre tutti i componenti degli impianti, dal motore alle pompe di sentina, sono installati su speciali silent block, molto più morbidi di quelli normalmente forniti con gli apparati. E di impianti, su Aledoa, ce ne sono tanti: generatore da 8 kW, aria condizionata, dissalatore, elica di prua retrattile, riscaldamento. Ma la vera chicca è l'allestimento interno, che le immagini di queste pagine illustrano meglio delle parole. La cura del particolare è la solita di casa Baltic, ma forse va precisato che tutto quello splendido teak è in realtà una sottile impiallaccatura, incollata sottovuoto su pannelli di sandwich leggerissimi ma robusti e stabili nel tempo. La disposizione ripropone lo schema usato per il Baltic 58 ed è una delle più razionali e marine finora viste su barche di questa taglia: la cabina armatoriale a centro barca assicura ai suoi ospiti sonni tranquilli anche nelle navigazioni più impegnative, mentre la sala macchine a poppa ha volumi adeguati per tutti gli impianti sopra descritti ed è facilmente accessibile dall'alto. (L.Z.)