

TEST CRUISER

**Se siete armatori facoltosi e volete una barca "fuori dal coro", sulla quale poter decidere praticamente tutto, eccovi il nuovo Baltic 50, entry level del cantiere finlandese nel mondo delle barche semi-custom, lo stato dell'arte per tecnologia, classe e livello di finiture.**

di YANNI GALGANI

Il mondo del custom è un settore molto ristretto della nautica: parte da un armatore esperto, con le idee chiare e molto tempo da dedicare ai propri sogni, che si fa progettare e realizzare una barca completamente su misura, nata dalle sue idee. Questa formula, oggi molto rara, comporta diversi svantaggi: intanto quelli legati al lato economico, sia per la forte spesa iniziale e sia per la scarsa rivendibilità. Ma, anche ammettendo che questo aspetto non sia per voi determinante, pensare una barca da zero può essere molto complicato e non è affatto detto che il risultato poi vi soddisfi: molto più logica e sensata appare la formula del semi-custom: dato un progetto di uno scafo si può personalizzare tutto il resto, ma senza stravolgimenti: potrete intervenire sulle appendici adottando l'immersione che desiderate, modificare il piano velico per l'uso che intendete farne, ridisegnare il piano di coperta, disporre gli interni come preferite e, soprattutto, aggiungere o modificare tutta una serie di particolari per rendere la barca completamente "vostra". Di che cosa stiamo parlando? Seguiteci nella descrizione di questo meraviglioso 50 piedi e lo scoprirete.

**BALTIC 50**

## CRUISER



Come dicevamo, il Baltic 50 è una barca semi-custom. Questo significa che il progetto dello scafo è di serie e, quindi, realizzato su stampo femmina. Tutto il resto, cioè la coperta, le appendici, il piano velico e, ovviamente, gli interni, sono modificabili. Il primo Baltic 50 nacque nel 1998 da un progetto di Bill Tripp jr., che un armatore americano fece realizzare alla Baltic Yachts. **Appreciation** (questo è il suo nome), pur con interni rifiniti, era più orientata alle regate, ma piacque molto anche ad armatori "da passeggio". Baltic ha deciso di inserirla nella sua produzione semi-custom, e già due unità sono state consegnate in Italia nella versione "mediterranea". **Le linee d'acqua**, tipicamente Ims, sono molto tirate; prua senza slanci molto fine, baglio massimo contenuto, sezioni di poppa potenti ma non sgraziate. Esteticamente il risultato è ottimale: linee aggressive rese eleganti da alcuni fattori

come bordi liberi bassi, cavallino ben avviato, poppa proporzionata (e, nel nostro caso, aperta), tuga sapientemente disegnata e grafica raffinata. **La costruzione**, di alto livello, unisce la leggerezza all'estrema rigidità (sulle onde non si avverte alcuna vibrazione, come se fosse realizzata in un pezzo unico).

**Le appendici** sono ottimizzate per le prestazioni, senza penalizzare troppo l'immersione. **Il piano velico** è un testa d'albero con le caratteristiche di un frazionato; questo unisce i vantaggi di un genoa piccolo e gestibile con la semplicità dell'armo senza volanti.

**L'albero** è uno Sparcraft in carbonio, le lande sono in composito. Efficienti (e appropriate su una barca così) le vele "fusion" in kevlar della Quantum. **La coperta**, rivestita in teak ottimamente lavorato, risulta pulita e funzionale. Sulla prua vi è il pratico sistema dell'ancora scomparsa, con annesso winch per il tonnellaggio delle cime; subito dietro un

**Varie viste della coperta, con i due pozzetti della grande ruota. Da notare il sistema dell'ancora, il vano di raccolta delle manovre provenienti dall'albero, le lande in composito e la pulizia del piede d'albero.**

profondo gavone per l'attrezzatura. Il piede d'albero ha pulegge che distribuiscono le manovre sotto il piano di coperta, fino agli stopper e ai winch. **Due i pozzetti**: più a prua per gli ospiti "passeggeri", dedicato ai cuscinetti e al prendisole, dotato anche di due schienali imbottiti supplementari. In questa zona, specie quando la barca sbanda, si risente della mancanza di corrimano o appigli e risulta molto faticoso puntellarsi. Verso poppa, il grande pozzetto di manovra sul quale si affacciano il trasto di randa, i 4 winch elettrici e tutte le manovre che arrivano dall'albero. Le panche sono di dimensione piuttosto ridotta, ma servono solo all'equipaggio di manovra. Dopo le panche, la grande ruota con vicini i



**L'essenza usata per gli interni, l'anigre, rende gli ambienti molto luminosi. Nel particolare, la vaschetta per il log, la zona di raccolta delle valvole dell'autoclave, il vano doccia separato nella cabina armatoriale.**

comandi del motore e della centralina idraulica a 3 vie (vang, paterazzo e base randa). Il timoniere riesce a manovrare anche i winch di scotta randa. Al top anche tutta l'attrezzatura. Dal pozzetto ospiti, tramite un tambuccio stagno realizzato in modo impeccabile, si accede al quadrato. Non descriveremo nei dettagli le disposizioni interne poiché realizzate specificamente per l'armatore. Diremo solo che, nonostante i teorici scarsi volumi, la sensazione è di luminosità e grande spazio, merito del design, semplice e lineare, del legno scelto, un ottimo anigre africano chiaro ma venato, e del sapiente sfruttamento di ogni centimetro possibile. **La disposizione** offre due cabine e due bagni, con relative

docce separate, un ampio quadrato centrale, un carteggio completo di computer, e una cucina a sviluppo lineare lungo il corridoio, dotata persino di cappa di aspirazione. Tutti ambienti ben proporzionati, con altezze raramente sotto i 180 cm e dotati di una incredibile ricchezza di armadi e cassetti. Le finiture sono difficilmente eguagliabili e una serie di dettagli o accessori denotano l'estrema personalizzazione.

Uno dei pochi difetti riscontrati è la scarsa dimensione del vano motore con relativa difficoltà di accesso, consentita da infiniti sportellini da ricercare tutto intorno. Di ottima qualità, invece, **gli impianti**, dalle due autoclavi (una per l'acqua salata in coperta) all'incredibile quantità di batterie (dovute anche ai winch elettrici) con relativo inverter, al riscaldamento Eberspächer a 7 uscite. **Le prestazioni** sono, ovviamente, eccezionali. La forma dello scafo, la costruzione e la

distribuzione dei pesi sono da racer e il comportamento riflette questa impostazione. **Al lasco e in poppa** si plana con facilità, il controllo con la grande ruota è ottimo (anche se, inizialmente, bisogna prenderci la mano) e si riesce a sfruttare in pieno le onde per far partire la barca anche senza spi. Ma dove siamo rimasti estremamente impressionati è nelle andature di bolina. L'accelerazione appena si aprono le vele è, diremmo, bruciante, come le migliori auto sportive. Il passaggio sulle onde (nel nostro caso secche e ripide) è appena avvertibile, abbiamo volutamente provato a farla picchiare senza riuscirci. Di conseguenza, ogni raffica si traduce in accelerazione con scarso aumento dello sbandamento e senza rallentamenti sulle onde. Buone anche **le prestazioni a motore**, anche se avremmo preferito qualche cavallo in più. Impeccabile, come per tutte le barche con timone appeso, la manovrabilità. ■

## CRUISER



### Benvenuti a bordo

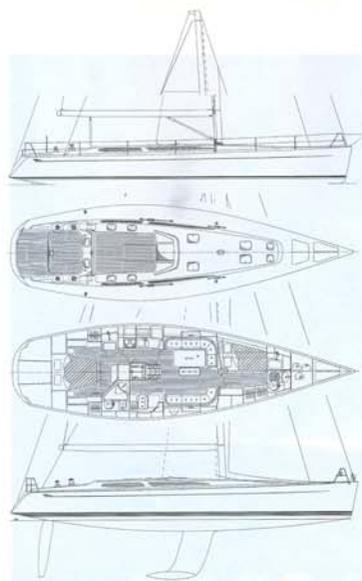
In Finlandia sono le 7:30, quando venite svegliati da grida di bambini. Vi affacciate alla finestra e pensate di essere in una favola: è buio pesto, i bambini giocano nel cortile, indossando giacconi pelosi, sembrano pupazzi e cadono fiocchi di neve grandi come meringhe. Siete emozionatissimi e l'atmosfera vi fa sentire sospesi come in un'altra dimensione... perché tra poco, in cantiere, incontrerete per la prima volta l'oggetto dei vostri sogni, ma anche il frutto delle vostre idee. Tutto è nato pochi mesi fa, con Alessandro (Vismara) a Viareggio: le grandi decisioni, la coperta, le appendici, gli interni... "già, mi devo ricordare di dirgli che voglio il lavandino più grande perché lo spazio c'è, l'ho verificato in sezione". Sulla strada, che porta in cantiere, i fiocconi sembrano scaraventarsi sul parabrezza (come il salto nell'iperspazio di Guerre Stellari!), all'improvviso attraversa una renna, vi aspettate anche Babbo Natale. Ma il regalo è lì che vi aspetta in cantiere. Venite accolto dal Project Manager specifico della vostra barca (1) che vi accompagna. La temperatura interna è piacevolissima, il pavimento immacolato: voltate l'angolo ed eccola! Il cuore vi salta in gola, lo scafo è veramente meraviglioso. Salite e riscendete nella zona del quadrato. Discutete con il Project Manager le vostre idee, disegnatle, concordate, e questo avviene per ogni ambiente. Sere di studio, dopo il lavoro, con vostra moglie anziché guardare la televisione... e ora, con le decisioni in mano, le state verificando in cantiere direttamente sulla barca! La vostra esperienza ha dato i suoi frutti, con l'aiu-

to di Alessandro avete ottenuto esattamente ciò che volevate (a parte alcune cose, ma si sa, i nordici, quando sanno di avere ragione, sono testardi). Di lato c'è la coperta, splendida, con le doghe in teak già incollate, verificate la posizione dell'attrezzatura, chiedete di modificare alcuni particolari. Loro annotano, segnano e, poi, faranno, con quella meticolosità e quella volontà derivante anche dal credo religioso, che vede nella dedizione al lavoro un principio di vita.

Quattro mesi dopo, in Italia è primavera e vi preparate a uscire soli con vostra moglie: mentre lei tiene il timone, con il grande winch elettrico, senza alcuna fatica, tirate su la randa. Ci sono almeno 15 nodi di reale e la barca parte come un Laser. Ma il bello viene quando srotolate il genoa 135%: il vostro Baltic accelera come una moto, senza aumentare sensibilmente lo sbandamento, 7, 8, 9 nodi. Prendete la grande ruota, è morbida ma estremamente reattiva (sotto, la pala di 260 cm si fa sentire!). Virate, mollate la scotta e vostra moglie, sempre con il winch elettrico, recupera senza fatica la scotta genoa di un 50 piedi: veramente non ci potete credere.

La barca si comporta magnificamente e, sotto raffica, accelera e basta. Le manovre sono tutte lì dove le avevate volute, a vostra misura, esattamente come gli interni, realizzati con quel bel legno africano che, a fatica, siete riusciti a ottenere.

Gli armadi e i cassetti che avete chiesto, il disegno dei mobili semplici e lineari come piace a vostra moglie (lei è architetto...), la stoffa dei divani, e tutta quella serie di particolari che avete studiato nei minimi dettagli, compresa quella retina per le zanzare sulla griglia del tambuccio: siete felici, finalmente, una barca veramente "vostra".



#### UN PO' DI MISURE

Altezza pala timone 260 cm  
Passavanti 60+70 cm  
Panche pozz. manovra 125x42 cm  
Panche pozz. ospiti 135x43 cm  
Area prendisole 180x102 cm  
Tavolo dinette 138x74 cm  
Tavolo carteggio 77x60 cm  
Letto armatore 200x137+148 cm  
Letti ospiti 192x91+130 cm  
Larghezza porte 47 cm

#### DEDICATO A...

Le barche rappresentano l'ultima frontiera dei sogni possibili. Sono oggetti non necessari e, di solito, riescono ad annullare le nostre più recondite volontà di ragionamento facendoci fare scelte assolutamente irrazionali. I costi sono spesso non paragonabili a qualsiasi altro bene acquistabile, e il concetto di "investimento" non è quasi mai applicabile. Proprio per questo motivo a nostro avviso, devono rappresentare puri oggetti di desiderio. Le barche, che "potrebbero" avere una finalità lontanamente utilitaristica, rappresentano un alibi per giustificare a noi stessi un acquisto razionalmente non giustificabile. E allora, chi può osare, e si immerge in un'avventura che rappresenta solo in minima parte l'acquisto di una barca. Il Baltic 50 nascerà e crescerà con voi, lo aspetterete con ansia, lo studierete e lo conoscerete nei minimi dettagli e, quando finalmente lo avrete varato, lo vivrete come una cosa animata che vi parla e che vi culla, che vi dà soddisfazioni e che vi fa sentire ammirati. E, spesso, vi scoprirete a indugiare in banchina per rimirarlo qualche minuto ancora.



#### I CONCORRENTI

NOME	CANTIERE	LUNGH.	LARGH.	DISL.	SUP.VEL.	PREZZO
Swan 48	Nautor	14,83	4,32	14.000	141,00	-
Farr 50	BSI	15,39	4,70	17.000	124,03	555.000
Sweden 50	Sweden Y.	15,25	4,35	14.200	144,00	-
X 482	X-Yachts	14,50	4,31	12.700	138,52	781.000
Najad 490	Najad V.	15,00	4,50	18.000	125,00	983.000

#### SPECIFICHE TECNICHE

Progetto: Bill Tripp jr. / Vismara Design

Lunghezza f.t.	15,24 m
Lunghezza gall.	13,30 m
Larghezza	4,34 m
Immersione	2,70 m
Dislocamento	10.950 kg
Zavorra	4.083 kg
Piano velico (m): I 20,57; J 5,84; P 18,31; E 6,73	
Superficie vel.	155,00 mq
Motore Volvo MD 22	50 hp
Serb.nafta	280 l
Serb.acqua	560 l

#### ATTREZZATURA

- Albero 3 crocette in carbonio Sparcraft Usa
- Sartame tondino Navtec (lande in composito)
- Centralina idraulica Navtec a 3 vie
- Avvolgifiocco Reckman
- Attrezzatura di coperta Frederiksen
- Winch Lewmar elettrici 2x66 ST + 2X54 ST
- Stopper Spinlock
- Timoneria ruota Ø 165 cm

#### COSTRUZIONE

- Scafo: sandwich di fibre di vetro/kevlar unidirezionali e balsa aeronautica CK57, resina epossidica, utilizzo della tecnica sottovuoto.
- Coperta: sandwich di fibre di vetro/kevlar unidirezionali ed espanso, resina epossidica, utilizzo della tecnica sottovuoto.
- Lande: "V-strap type" in fibre aramidiche

#### DOTAZIONI

- Oblo e osteriggi Lewmar
- Bitte ormeggio a scomparsa
- Salpancore elettrico + cabestano a scomparsa
- Riscaldamento Eberspächer 7 uscite
- Doppio vano frigo elettrico
- N° 2 pompe autovalvole con vaso di espansione
- Batterie 8x125 Ah 24v + 1x120 Ah 12v
- Inverter 2500 w
- Cucina Alpes Inox 4 fuochi
- Forno microonde

#### METEO DELLA PROVA

Vento: da 14 a 21 nodi reali.  
Mare: da mosso a molto mosso

#### PREZZO

Su preventivo

#### PER INFORMAZIONI

Baltic Yachts Italia  
Via Paolo Savi, 381 - 55049 Viareggio (LU)  
Tel. 0584 387948 - Fax 0584 387949  
e-mail: balticyachts@balticyachts.it  
www.balticyachts.it