

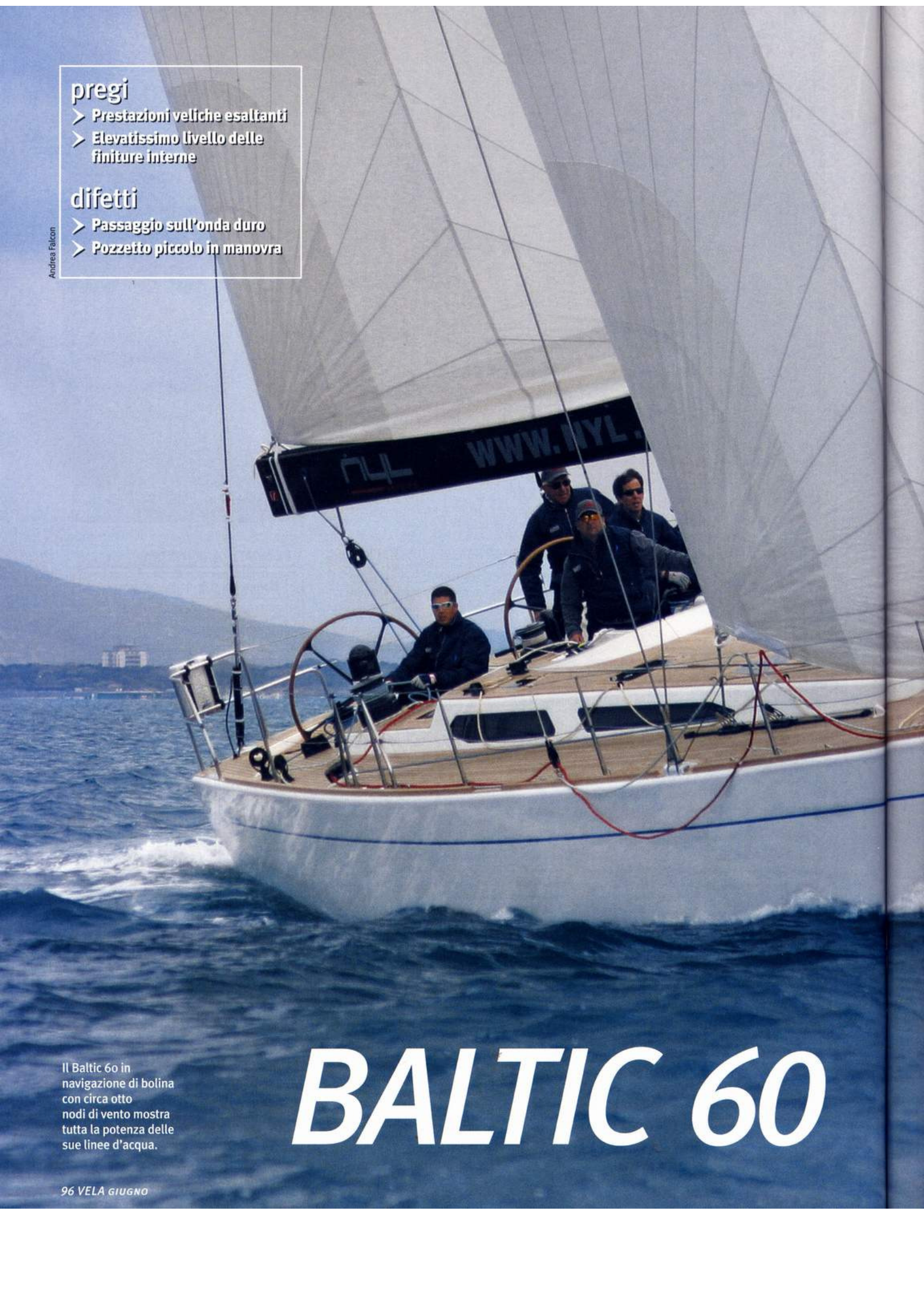
## pregi

- > Prestazioni veliche esaltanti
- > Elevatissimo livello delle finiture interne

## difetti

- > Passaggio sull'onda duro
- > Pozzetto piccolo in manovra

Andrea Falcon



Il Baltic 60 in navigazione di bolina con circa otto nodi di vento mostra tutta la potenza delle sue linee d'acqua.

# BALTIC 60



prova

di Pietro Fiammenghi



*Il progetto Judel/Vrolijk è uno yacht impegnativo e prestazionale capace di regalare emozioni intense ma impone una conduzione esperta e attenta*

**A** prima vista, dimensioni a parte, il Baltic 60 sembra un altro yacht come altri. Bordo libero importante, tuga filante ma pronunciata e pozzetto profondo per riparare gli ospiti dal vento. Poi però, l'occhio non può che soffermarsi sullo smisurato albero in carbonio sverniciato e sull'enorme boma piatto tipo "America's Cupper" installati su quest'ultima creazione della divisione Semi Custom della Baltic Yachts. Con un simile piano velico, l'effetto d'insieme perde irreversibilmente quelle tinte mansuete che i tratti della coperta tentavano faticosamente di regalare, assumendo caratteristiche nuove e decisamente più inquietanti. In effetti, oltre al piano velico, il Baltic 60 vanta altre finezze tecniche che lo rendono il classico lupo travestito d'agnello. La costruzione di scafo e coperta è realizzata interamente in pre-preg di fibra di carbonio con resina epossidica polimerizzata in postcottura a 70 gradi. Il tutto, realizzato in sandwich con anima in Corecell per contenere il peso dell'intero scafo sulla soglia delle cinque tonnellate malgrado i 18 metri di lunghezza. Sotto al gelcoat, per ovviare alla fragilità degli urti tipica del carbonio, è stata aggiunta una ulteriore pelle in Kevlar, mentre le paratie strutturali degli interni sono state anch'esse realizzate in pannelli di nero carbonio, ma essendo piatte, è stato possibi-

le laminarle con un'innovativa pressa a caldo capace di migliorarne ulteriormente le caratteristiche chimico fisiche. I componenti non strutturali degli interni hanno invece anima in Nomex e il tutto è innocentemente rivestito con fogli di caldo e suadente teak, lo stesso che copre per intero la coperta. Le linee d'acqua dello scafo sono realizzate senza compromessi. A definirne le sezioni salienti di questo tecnologico Custom di 17 tonnellate di dislocamento, sono stati gli assiomi della stazza IMS. Le linee d'acqua del Baltic 60 sono infatti direttamente estrapolate dai racer di ultima generazione progettati dal tedesco Rolf Vrolijk. Scafi protagonisti delle ultime stagioni di regate internazionali con i nomi di "Banco Espirito Santo", "Innovation" e "Bribon", il celebre 58 piedi del re di Spagna, le cui linee d'acqua sono state ulteriormente sottoposte a modellazione in CFD (Computational Fluid Dynamics) per ottenere l'ottimizzazione delle forme in funzione della formula di stazza. Murate alte e verticali, sezioni marcatamente a U associate a un baglio massimo centrale piuttosto limitato, i tratti salienti della carena di questo cruiser-racer espressamente concepito per ottenere il massimo dal rating. Un presupposto squisitamente agonistico che però penalizza la larghezza in coperta, limitata dalla totale assenza di svasatura delle murate, e il pas-

SEGUE A PAG. 100 >>



Vista da poppa si nota la pulizia della scia a testimonianza della bontà delle linee.

A destra, il gavone dell'ancora da cui esce il braccio basculante per la catena. Sotto, l'elegante e pulito design complessivo della tuga libera da ingombri.





A sinistra, il pozzetto è dotato di due comode panche per la crociera ma risulta un po' piccolo in regata. Sotto, tutte le manovre scorrono in appositi vani.



Sopra, i passavanti liberi da ingombri facilitano il passaggio verso prua in navigazione.

## COPERTA

La coperta, rivestita interamente di teak, risulta essenziale, pulita e funzionale. Le drizze, manovrabili dal pozzetto, scorrono sotto il piano di calpestio, mentre i punti di scotta del fiocco sono regolabili idraulicamente dal pozzetto stesso. La randa, oltre al vang, paterazzo e base, regolabili grazie a due centraline Navtec simmetriche poste appena sotto ai verricelli, viene assistita idraulicamente sia nella regolazione del trasto che nella gestione dei verricelli per cazzare la scotta. Una scelta necessaria, visti i carichi in gioco e l'impossibilità materiale di installare un secondo coffee grinder in pozzetto. Elettrici risultano sia i due verricelli dedicati alle scotte della vela di prua, sia la coppia riservata alle drizze, anche se i primi possono essere associati a un coffee grinder a tre velocità. Ottima sia la posizione che la sensibilità fornita dalla doppia timoneria posta appena dietro il trasto della randa. Una disposizione che consente una visibilità perfetta al timoniere in tutte le condizioni.

### ATTREZZATURE DI SERIE

Winch scotte genoa: . . . .2 Harken 99 st 2 v.  
 Winch drizze: . . . . .2 Harken 65 st 2 v.  
 Rotaie e trasto randa: . . . . .Harken  
 Stopper: . . . . .Spinlock Xts  
 Albero e boma: . . . . .Sparcraft  
 Oblò: . . . . .Lewmar  
 Boccaporti: . . . . .Lewmar  
 Timoneria: . . . . .Custom



A sinistra, la cabina armatoriale situata a prua è arredata da due comodi letti a murata. È fornita di bagno indipendente con vano doccia separato. A lato, uno dei bagni presenti a bordo. Tutti offrono grandi spazi e sono dotati di numerosi stipetti.



A sinistra, una delle due cabine gemelle per gli ospiti situate a poppa. Sotto, il tecnologico tavolo da carteggio.



Simon Pallfrader

## INTERNI

L'arredamento interno stupisce due volte. La prima per la cura nell'assemblaggio e l'eleganza dei legni scelti, la seconda per l'innovazione. Per espresso volere dall'armatore, sono stati infatti abbandonati gli articolati interni cui la Baltic ci aveva abituato, sostituendoli con arredi di analoga qualità ma decisamente più ariosi e se vogliamo funzionali. La dinette, posta ai piedi della scala di accesso è grande e luminosa, servita sulla destra da un'ampia cucina a L e sulla sinistra da un tecnologico tavolo di carteggio. A poppa si trovano due camere doppie gemelle dotate ognuna di bagno e separate centralmente dalla sala macchine. A prua, oltre la dinette, è stata invece ricavata l'ampia cabina armatoriale. Alta, luminosa e spaziosa è arredata di due ampi letti laterali e fornita di un bagno fornito di doccia indipendente. Impressionante è l'altezza interna, che si mantiene elevata sino a prua estrema, mentre la qualità e la funzionalità degli impianti di bordo resta uno dei cardini della produzione Baltic.



A sinistra, la dinette posta ai piedi della scala d'ingresso è ampia e luminosa e corredata di due comodi divani. La cucina a L è sulla destra.

### ALTEZZE IN CABINA

Cabina di poppa .....cm 195  
 Toilette di poppa.....cm 193  
 Cucina .....cm 196  
 Dinette .....cm 193  
 Toilette di prua .....cm 193  
 Cabina di prua .....cm 193

<< SEGUE DA PAG. 98

saggio sull'onda che risulta "duro" se non accompagnato con una poggiate sulla sommità di ogni singola cresta. Le sezioni di prua e di poppa risultano anch'esse forgiate dalla stazza. Caratterizzate da murae dritte e fondo piatto, le classiche sezioni a U tipiche dei racer di ultima generazione, sono rialzate verso l'alto per ottenere la minima lunghezza possibile al galleggiamento. Un espediente collaudato che se da un lato migliora ulteriormente il rating, dall'altro costringe i progettisti a posizionare la maggior parte del volume immerso della carena nelle sole sezioni centrali. Una forzatura progettuale che porta a "scavare" soprattutto le sezioni poppiere, finendo col depotenziare parzialmente la carena, rendendola meno stabile nelle andature portanti con vento teso. Un prezzo alto da pagare in termini di

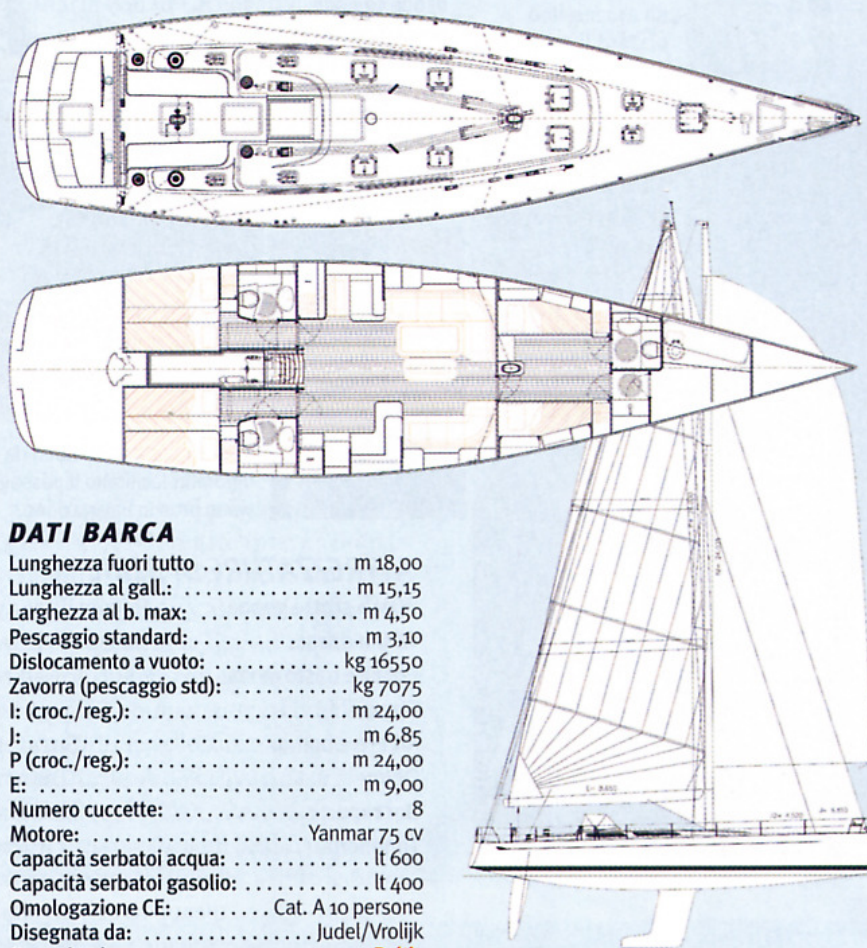


La prua sottile è quasi verticale e denota uno scafo dalle diagonali tese e carena a U.

equilibrio dinamico ma che schiuderà, a chi riuscirà a domare questo custom di razza, la vetta delle classifiche. Anche l'albero, alto 27 metri e realizzato interamente in carbonio, soggiace fedelmente alle ultime tendenze indicate dall'IMS. Sezione ellittica generosa per ottenere il massimo abbuono possibile, due soli ordini di crocette notevolmente aquartierate e assenza di sartie volanti con lande in falchetta. Discorso analogo per le appendici. La sola condizione posta dall'armatore ha riguardato l'entità del pescaggio, non superiore a 3,1 metri. Il resto, segue fedelmente i dettami dei racer puri. Lama della chiglia in acciaio realizzata a controllo numerico, siluro di sette tonnellate proteso verso poppa come imposto da regolamento e timone appeso, stretto e profondo, costruito interamente in carbonio. Tutto come da manuale.

## Baltic 60

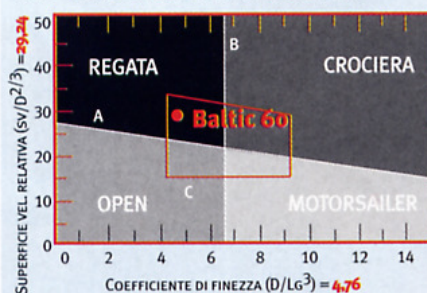
# LA PROVA IN CIFRE



### DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto ..... m 18,00  
Lunghezza al gall.: ..... m 15,15  
Larghezza al b. max: ..... m 4,50  
Pescaggio standard: ..... m 3,10  
Dislocamento a vuoto: ..... kg 16550  
Zavorra (pescaggio std): ..... kg 7075  
I: (croc./reg.): ..... m 24,00  
J: ..... m 6,85  
P (croc./reg.): ..... m 24,00  
E: ..... m 9,00  
Numero cuccette: ..... 8  
Motore: ..... Yanmar 75 cv  
Capacità serbatoi acqua: ..... lt 600  
Capacità serbatoi gasolio: ..... lt 400  
Omologazione CE: ..... Cat. A 10 persone  
Disegnata da: ..... Judel/Vrolijk  
Costruita da: ..... Baltic  
Importata da: Baltic Yachts Italia, Via C. Colombo 12, 55049 Viareggio (LU), tel. +39 0584 564719, fax +39 0584 407798, info@balticyachts.it, www.balticyachts.it

### TIPOLOGIA DI PROGETTO



**LEGENDA:** A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezio che contiene il 70% della flotta. SUPERFICIE VELICA RELATIVA: valore alto = barca molto invelata in rapporto al suo peso. COEFFICIENTE DI FINEZZA: valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

### FATTORI TECNICI

Velocità critica (2,43 x V<sub>lw</sub>): ..... nodi 9,35  
Lunghezza scafo/baglio max: ..... 3,36  
( < 2,90 = barca molto larga )  
( > 3,50 = barca molto stretta )  
Rapporto zavorra/  
dislocamento: ..... 43% vers. bulbo std.

### PREZZI

Versione std con mot. 75 cv: ..... N.P.  
f.co cantiere, Iva esclusa  
Dotazioni di serie  
Sei winch Harken manovrabili sia elettricamente che tramite coffee grinder, ancora claw di 30 kg, desanizzatore Newport Spectra 400 g/d, condizionatore e riscaldamento CLD 24000 Btu 230 VAC, Albero con due ordini di crocette in carbonio, boma in carbonio, idraulica e attrezzatura Navtec, batterie dei servizi al gel per un totale di 1000 Ah, batteria motore da 55 Ah, B&G Hercules grand prix race pack, Ultra Sonic Speed, computer P4 2Ghz con schermo da 15 pollici, wireless touch screen per le regate, mini M sat, telefono gsm, radio Vhf, Cd e radio, televisione a schermo piatto di 20 pollici.

### GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

NOME	LUNG.	LARG.	DISL. (KG)	PESC.	SUP. VEL.	CANTIERE	PREZZO (€)
Baltic 60.....	18,00	4,50	16550	3,10	220	Baltic	N.P.
Solaris 60.....	18,50	5,15	18300	2,70/4,20	207	SeRiGi	N.P.
Swan 601.....	18,30	4,54	18000	3,60	220	Nautor	N.P.
Farr 60.....	18,33	4,95	14360	4,00	229	Caroll Marine	N.P.

Note: i prezzi si intendono Iva esclusa e franco cantiere. Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove".