

SUPERPROVA

BALTI





TIC 47

Dotato di grande comfort, con finiture e costruzione di alto livello, il nuovo Baltic 47, firmato Judel/Vrolijk, è il modello più sportivo del cantiere finlandese di Laura Floris

Semi-custom, ovvero scafi uguali ma con interni realizzati secondo le richieste dell'armatore. Tra i cantieri che hanno fatto propria questa filosofia la Baltic di Bosund, in Finlandia, è uno dei migliori al mondo. Con una produzione annuale di circa venti barche, alcune delle quali anche di 80 piedi, il cantiere finlandese sembra guardare più alla qualità che alla quantità. Gli scafi vengono così realizzati con le più sofisticate tecniche di lavorazione dei compositi, come la post-cura (la cottura a forno dello stratificato) o il sottovuoto, col risultato che il laminato Baltic è ritenuto ormai da tutti il migliore per la costruzione di serie. E se nella realizzazione degli scafi alla Baltic sono dei veri maestri, lo stesso si deve dire per gli interni, dall'altissimo livello di finiture, dove ogni particolare anche il più piccolo risponde ai tre requisiti fondamentali di bellezza, durata nel tempo e marinabilità. Il modello che abbiamo provato è il primo esemplare del Baltic 47, l'ultima novità del cantiere finlandese.

Pregi

- Costruzione e finiture di alto livello
- Ottime prestazioni con vento leggero
- Alta qualità dell'attrezzatura e dell'impiantistica

Difetti

- Spazio prendisole limitato
- Posizione del trasto randa troppo appruata
- Il passaggio timoneria pozzetto è poco agevole

BALTIC 47

ESTETICA E PROGETTO

Cruiser racer di 14 metri e mezzo, il Baltic 47 è il modello più sportivo di tutta la gamma finlandese. Come il 35', il 40' e il 43' (i "piccoli" di casa Baltic), anche il 47 porta la firma di Friedrich Judele/Rolf Vrolijk. Le esperienze dei due designer tedeschi nel campo della regata pura hanno influenzato anche questo progetto, caratterizzato come tanti altri scafi Judele/Vrolijk dall'alto rapporto zavorra/dislocamento che in questo caso è del 41%. Il risultato è uno scafo ben involato ma rigido alla tela, in grado di sviluppare un'elevata potenza con venti leggeri mantenendo stabilità anche con quelli medio-forti; requisito questo che privilegia non solo l'aspetto prestazionale, ma anche quello eroicistico, permettendo di limitare le riduzioni di vela. Diverse le soluzioni proposte per il bulbo, a seconda dell'impiego che si farà dell'imbarcazione: l'esemplare che abbiamo provato era fornito di una chiglia ellittica a pescaggio ridotto dotata comunque di un basso centro di gravità a vantaggio del momento di inerzia.

Estremamente pulite le uscite di poppa, come da formula IMS; al contrario le entrate di prua presentano una certa stellatura, conferendo così classicità alle linee. Il posizionamento del baglio massimo quasi a centro barca ha permesso di contenere le dimensioni dello specchio di poppa che risulta così esteticamente molto elegante.

COPERTA E ATTREZZATURA

Il piano di coperta non presenta una vera e propria separazione tra zona manovra e quella ospiti. A estrema poppa la seduta per il timoniere è affidata alla classica schiena d'asino dalla quale si ha una buona visuale verso prua. Sulla colonnina Solimar è installata sia la bussola Suunto sia la strumentazione B&G oltre alla centralina idraulica Navtec che comanda il paterazzo, il vang e la mano di grasso. Molto ben protetto e di generose dimensioni il pozzetto (300x180 cm); buona l'ergonomia delle sedute con una profondità di 47 cm e uno schienale di 29 cm. Per lo stivaggio sono previsti tre gavoni ricavati nella schiena d'asino di cui quello centrale ospita le bombole del gas e l'imbocco per la barra d'emergenza, mentre in uno dei due laterali è ricavato l'alloggio della zattera di salvataggio. Sotto le panche del pozzetto altri due gavoni completano la possibilità di stivaggio per un totale di 3 m³. Abbondante l'aerazione che conta su ben nove oblò apribili e quattro boccaporti, quest'ultimi limitano però lo spazio prendisole. I passaggi laterali, larghi 60 cm nel punto più stretto, sono poco intralciati dalle rotaie (Frederiksen) del genoa. Tutte le manovre dell'albero sono rinviate in pozzetto e corrono libere sulla tuga; di dubbia efficacia il posizionamento del trasto randa a prua del tambuccio; anche se rende più agevole la discesa agli interni e libera il pozzetto, penalizza la regolazione della randa. L'esemplare della prova era equipaggiato con nove winch Lewmar, di cui sei nel pozzetto e tre ai piedi dell'albero, alcuni dei quali elettrici.

ALBERO E VELE

L'albero, concepito per un utilizzo regata crociera, è un Hall Spars a sezione ovale armato in testa, con sartie in tondino discontinuo e con tre ordini di crocette a 90° consentendo un più accurato



Il Baltic 47 che abbiamo provato era il primo esemplare varato. Durante la prova abbiamo constatato le potenzialità di questo progetto di Judele/Vrolijk con venti leggeri dove può sfruttare l'alto sviluppo del piano velico che armato in testa d'albero risulta per altro di facile regolazione e molto sicuro.



La dinette è in grado di ospitare otto persone, comodamente sedute intorno al tavolo ottagonale. Per aumentare la larghezza del corridoio, il divanetto scorre su due rotaie fino a ridosso del tavolo; in condizioni di barca sbandata, in assenza di un tientibene, risulta però un prezioso punto d'appoggio.



L'armatoriale a poppa, di ampie dimensioni, ha un'altezza di 181 cm che sale rapidamente verso la paratia del bagno. La cuccetta misura 192x156 cm; ai lati divanetti, armadi, mensole e un secrétaire.



La toilette armatoriale è attrezzata con telefono e sedile per la doccia.



Judel/Vrolijk hanno pensato ad una carena di impostazione IMS, che mantenesse una certa classicità, con discreti slanci sia a poppa sia a prua. Il piano di coperta presenta la classica tuga bassa stile Baltic che degrada dolcemente conferendo così molta eleganza al profilo. Lo specchio di poppa è chiuso e attrezzato con una scaletta per il bagno.



Nella versione provata, la cabina con cuccetta a castello (200x63 cm) funge da "ingresso" a quella matrimoniale.



La zona navigazione, con il tavolo da carteggio (75x93 cm) e la strumentazione disposta sulla paratia. Quattro i cassetti mentre ritroviamo anche su questo modello della Baltic il geniale alloggio per le carte nella controsoffittatura.



La cucina, attrezzata con ampi piani di lavoro, è disposta lungo il corridoio che porta alla cabina armatoriale e delimitata verso prua dal blocco frigo. Numerosi gli stipetti e le mensole di cui una pensata per il microonde.



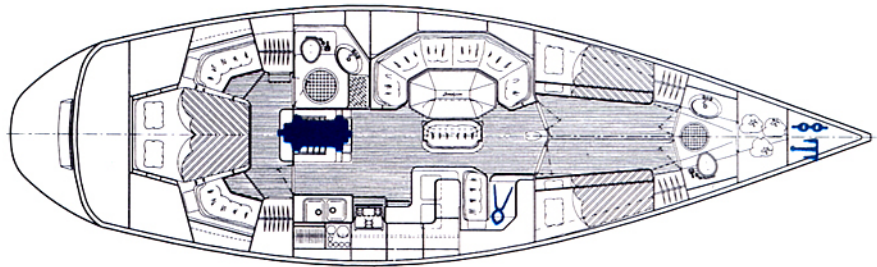
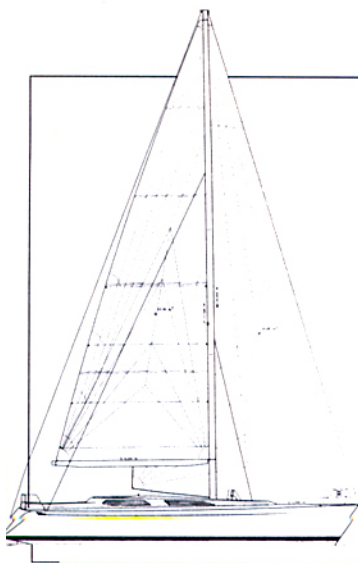
Il pozzetto, ampio e spazioso è lungo 3 metri. È prevista l'installazione di una capottina per renderlo ancor più riparato. Quattro i gavoni di grandi dimensioni per lo stivaggio.



Tutte le manovre dell'albero sono rinviate al pozzetto e corrono in coperta, sacrificando lo spazio prendisole. Grazie ad una rotaia lo stralotto di prua è regolabile.



La ferramenta di coperta è completa e di qualità. Ampio il gavone dell'ancora.



CUCLETTE

MOTORE

CATENA

STIVAGGIO VELE

CARTEGGIO

STIVAGGIO ANCORA

ARMADI

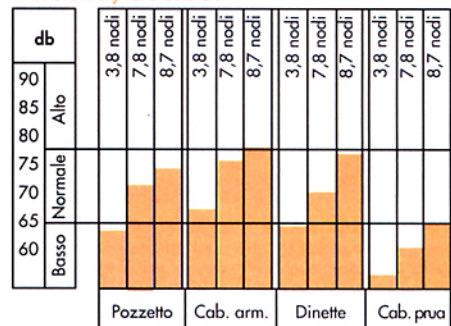
Pagella

ESTETICA E PROGETTO	●●●●●	Pur mantenendo una certa classicità di linee, di tutta la gamma il 47 è il modello più sportivo. Ben invelato e leggero, sviluppa molta potenza con poca aria.
COPERTA E ATTREZZATURA	●●●	Classica la ripartizione così come l'organizzazione delle manovre. Poco convincente la posizione del trasto randa.
ALBERO E VELE	●●●●●	Albero concepito per il doppio uso crociera-regata, ben rifinito e con sartame in tondino, viene regolato da volanti strutturali. Lo stralotto di prua è regolabile.
INTERNI	●●●●●	Abbastanza classica la disposizione, con la matrimoniale a poppa e due cabine a prua. Di grandi dimensioni il quadrato con una zona carteggio ben organizzata. Mancano un po' di tintibene interni per migliorare l'equilibrio.
COSTRUZIONE E FINITURE	●●●●●	Leggerezza e rigidità sono le principali caratteristiche. Da sottolineare l'asse del timone in vetroresina che costituisce un'unica struttura con la pala. Eccellente il livello di finitura.
A MOTORE	●●●●●	La potenza del motore è ben dimensionata, buona l'accessibilità al vano. Ben direzionabile la retromarcia anche se l'elica a due pale presuppone un abbrivo un po' lento.
A VELA	●●●●●	Ottimo il comportamento con venti med-leggeri. Morbida la ruota, molto comoda la posizione al timone.
DOTAZIONI E IMPIANTI	●●●●●	Impiantistica di alto livello, ben curata e ben disposta. Da aumentare la capacità dei serbatoi dell'acqua.

Vel. a motore/giri min.

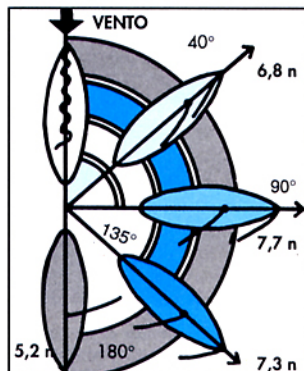
Giri al minuto	Nodi
1000	3,8
2500CROCIERA	7,8
3400MAX	8,7

Rumorosità motore: velocità/decibel



Risultati del test

Bolina: angolo reale 42°
 angolo sbandamento max 15°
Velocità
 bolina: 6,8 n
 traverso: 7,7 n
 lasco: 7,3 n
 poppa: 5,2 n
CONDIZIONI DEL TEST
 Velocità del vento reale: 10 nodi
 Stato del mare: poco mosso
 Vele usate: randa full batten genoa al 135% della J
 Misurazioni effettuate con GPS Sony, fonometro Delta e stazione del vento Danaplus.



Attrezzature

Verricelli	Lewmar
Rotaie	Frederiksen
Stopper	Antal
Boccaporti e oblò	Goiot
Albero	Hall Spars
Timoneria	Solimar
Avvolgifiocco	Rekman

Dimensioni

Altezze in cabina	
Cabina armatoriale	m 1,81
Dinette	m 1,96
Toilette di poppa	m 1,87
Cabina di prua	m 1,90
Lung. del pozzetto	m 3,00

"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 47

controllo della flessione rispetto alle crocette aquartierate. Naturalmente presenti le volanti strutturali rinviate nell'esemplare della prova ai due winch più poppieri. La randa era una Diamond fullbatten, con lazy jack; sempre Diamond il fiocco rollabile con tamburo Rekman. Regolabile lo stralzo di prua grazie ad un cursore che scorre su una rotaia a pruvia dell'albero.

INTERNI

Il Baltic 47 è proposto in varie versioni di interni, che differiscono tra loro nel numero di cabine e nella disposizione delle zone carteggio e cucina. A giudicare dai volumi di cui dispone, va precisato che la soluzione attuata nell'esemplare della prova non ci ha pienamente convinti e riteniamo

che quella indicata sul piano degli interni sia più razionale. La zona di prua era organizzata con una cabina a cuccette a castello (200x63 cm) e una con cuccetta matrimoniale (226x107 cm), entrambe un po' limitate nella privacy e servite da un'unica toilette, anche questa con doccia. Dal locale wc si accede all'ampia cala vele che usufruisce del grande boccaporto di prua (83x83 cm). La zona di poppa era invece riservata alla cabina armatoriale, una vera e propria suite con letto di 192x156 cm, due divanetti a murate, grandi armadi, numerosi stipetti e secrétaire. Aerazione e luce sono assicurate dai tre oblò che danno sul pozzetto e da un boccaporto che funge anche da entrata di servizio. L'altezza in cabina, 181 cm, non è elevata ma aumenta rapidamente verso il bagno dove sfiora i 187 cm. Quest'ultimo è dotato di un comodo sedile per la doccia. Parte del corridoio che collega l'armatoriale alla dinette, la cui altezza è di 196 cm, è occupato dai piani della cucina disposta a L in cui trovano posto due lavelli, la cucina a tre fuochi con forno, il microonde, e le

due grandi celle frigorifero con apertura verticale. Numerosi gli stipetti ed è previsto un comodo scolapiatti. Verso prua, la zona navigazione con un ampio tavolo di carteggio (75x93 cm) e tutta la strumentazione a paratia. Come su altri Baltic anche sul 47 ritroviamo la geniale soluzione dell'alloggio delle carte, ricavato nella controsoffittatura. Sul lato opposto la dinette che può ospitare otto persone di cui due sul divanetto, quest'ultimo scorrevole. Il tavolo (137x77 cm) è abbassabile per creare un'ulteriore cuccetta.

COSTRUZIONE E FINITURE

Come tutti i modelli della gamma, anche il Baltic 47 è realizzato interamente in sandwich di tessuti unidirezionali di vetro R alternati a tessuti ibridi di vetro-kevlar. L'anima è invece in balsa aeronautica (tipo CK 57), che è del 30% più leggera rispetto a quella tradizionale. Per migliorare l'adesione tra i vari strati eliminando così rischi di delaminazione il cantiere utilizza la tecnica del sacco a vuoto, mentre il pigmento del gelcoat dello scafo è ad alta resistenza contro gli ultravioletti. Il bulbo è in piombo, mentre una novità è costituita dall'asse del timone non più in alluminio bensì in vetro S ed epossidica, imboccolato su autoallineanti. Altissimo come nella tradizione del cantiere il livello delle finiture, sia per la qualità della lavorazione che per i materiali impiegati.

A MOTORE

La motorizzazione standard proposta dal cantiere è uno Yanmar 4JH2-TE diesel che sviluppa una potenza di 62 cavalli al regime di 3600 giri al minuto, un propulsore compatto e potente, in grado di garantire un buon passo, contenendo i pesi e gli ingombri. La geometria del motore, a quattro tempi e a iniezione diretta, è un quattro cilindri in linea disposti verticalmente. Buona l'accessibilità al vano, nella norma i valori di rumore, con la cabina di poppa come al solito leggermente penalizzata. Per quanto riguarda l'elica si è optato per la due pale orientabili.

A VELA

Dieci nodi di vento reale e onda poco formata erano le condizioni in cui si è svolto il nostro test che ha messo in luce le potenzialità del Baltic 47 con poca aria, grazie ad un alto sviluppo verticale del piano velico (la IM sfiora i 20 metri) e a una ridotta superficie bagnata. L'alta percentuale di zavorra mantiene molto limitato lo sbandamento mentre al timone siamo rimasti colpiti sia per la stabilità di rotta sia per la leggerezza della ruota anche sotto sbandamento.

DOTAZIONI E IMPIANTI

Lo standard qualitativo dell'impiantistica, come nella tradizione del cantiere, è molto alto. Ogni componente è di qualità e facilmente ispezionabile. La capacità dei serbatoi dell'acqua (400 lt) non è particolarmente abbondante, ma è possibile installarne di supplementari o risolvere il problema con un dissalatore. Più che sufficiente quello del gasolio. Due le linee elettriche presenti a bordo, la 12 V per il motore servita da una batteria da 120 Ah, mentre i servizi a 24 V possono contare su 360 Ah. Di serie anche un inverter da 2 kw. Due pompe manuali e una elettrica assicurano lo svuotamento delle sentine mentre una pompa a pedale in cucina (c'è anche quella per l'acqua salata) e una nella toilette coadiuvano l'uso dell'autoclave. (L.F.)

Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	14,55
Lunghezza al gall.	m	12,04
Larghezza	m	4,39
Pescaggio	m	2,65
Dislocamento	kg	11.200
Zavorra	kg	4.600
Superficie velica	m ²	142,00
Numero cuccette		6/8
Motori e cavalli	Yanmar	62 cv
Capacità serb.acqua	lt	400
Capacità serb.gasolio	lt	200
Disegnata da:	Judel/Vroljik	
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
Albero in carbonio



Ampi e spaziosi i passavanti del Baltic 47 nel punto più stretto misurano 60 cm e sono poco intralciati dalle rotaie del genoa.

Il VPP del certificato di stazza IMS

	Vt	6	8	10	12	14	16	20	DCS
γ 45°	Bolina	5,207	6,272	7,022	7,396	7,606	7,725	7,846	49,074
γ 90°	Traverso	7,096	8,007	8,382	8,648	8,960	9,237	9,630	59,960
γ 135°	Lasco	5,481	6,981	7,824	8,311	8,732	9,192	10,174	56,695
γ 180°	Poppa	3,368	4,410	5,437	6,427	7,327	7,932	8,764	

I concorrenti

Modello	Progettista	Lft.	Disloc.	Cucc.	S.vel.	Cantiere	Prezzo
Baltic 47	Judel/Vroljik	14,55	11200	6/8	142	Baltic Y.	-
Swan 46 MKII	Frers	14,36	14200	6/8	166	Nautor	-
Ovni 47	Briand	14,80	15000	8	120	Alubat	1.768.000 FF
Bavaria 47 Hol.	Mohnhaupt/J&J	14,60	12500	6/10	130	Bavaria	356.224
First 4515	Farr	14,20	10500	8	111	Bénéteau	1.263.912 FF
Grand Soleil 45	Frers	13,94	10600	6/8	117	C. del Pardo	383.350
Dufour 48	Berret/Roseo	15,00	13500	6/10	117	Dufour & Sp.	2.300.000 FF
Gib'Sea 472	Joubert/Nivelt	14,20	11500	10	112	Gilbert Marine	1.285.835 FF
Hallberg R. 49	Enderlein	14,96	18000	10/12	132	Hallberg Rassy	610.000
Sun Odyssey 47 cc	Briand	14,40	12500	6/8	112	Jeanneau	1.375.193 FF
Solaris 48 cc	Peterson	14,70	14000	8	135	Se.Ri.Gi. Solaris	-
Taswell 49	Dixon	14,90	14500	6	121	Ta Shing	398.000 S
Centurion 49	Dubois	14,43	14000	9/11	140	Henri Wauq.	2.920.000 FF

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