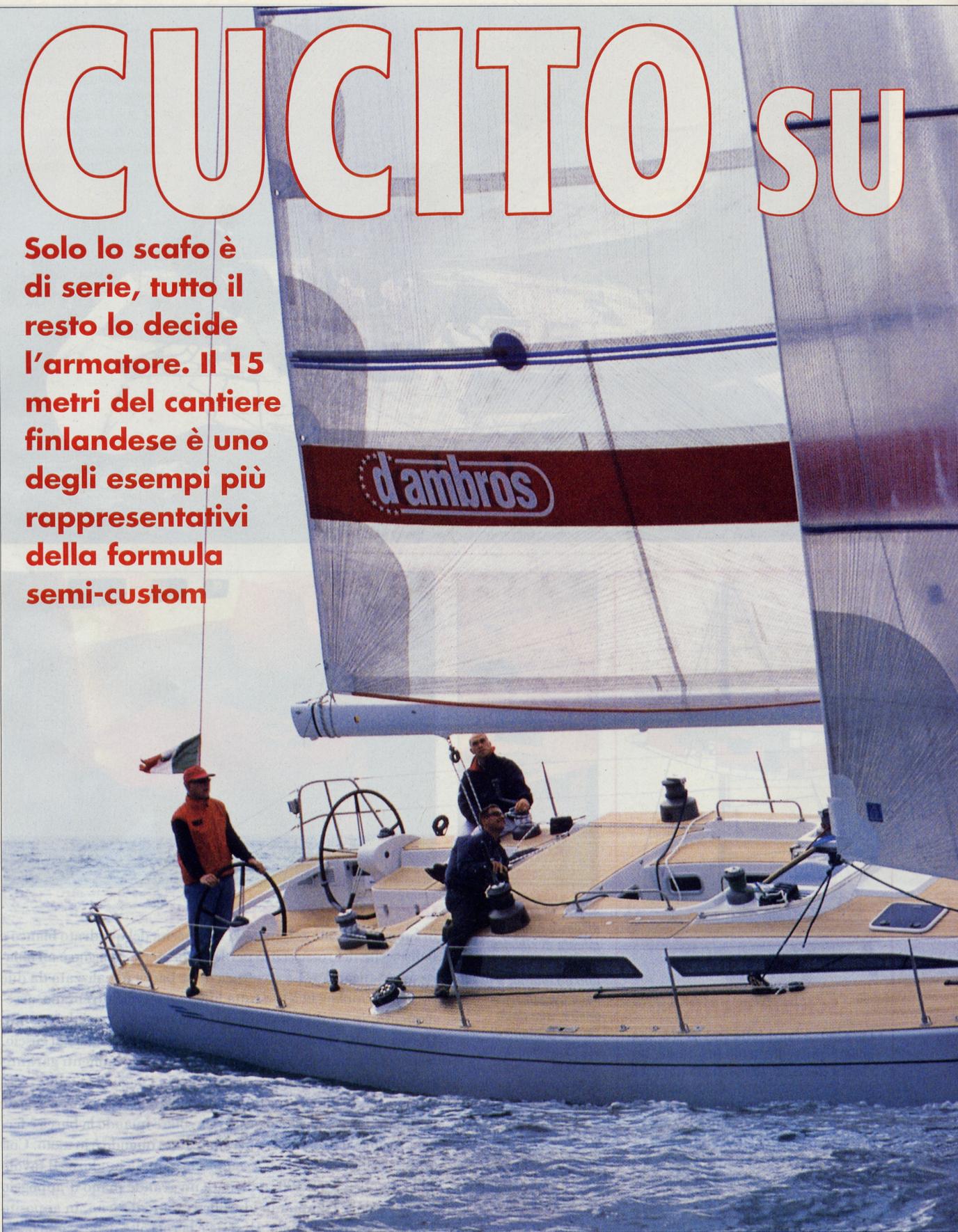


CUCITO SU

Solo lo scafo è di serie, tutto il resto lo decide l'armatore. Il 15 metri del cantiere finlandese è uno degli esempi più rappresentativi della formula semi-custom



MISURA

Le linee eleganti e pulite di Melissa, l'ottavo esemplare del Baltic 50, mentre naviga in bolina con 8 nodi di vento reale. A destra, la coperta caratterizzata dalla doppia ruota.



La barca ideale, si sa, non esiste. Salvo farsela progettare e costruire su misura, esattamente come la si è sempre sognata. Resta però l'ostacolo della rivendibilità: i prototipi, specie se di medie dimensioni, subiscono una svalutazione più alta delle barche di serie, e trovare un acquirente che abbia gli stessi gusti del committente richiede talvolta molto tempo. Insomma, per realizzare quel sogno bisogna essere disposti a prendere dei rischi. La soluzione per minimizzarli esiste ed è il semi-custom: scafi uguali, che nascono da uno stesso stampo e dunque sono già sperimentati, da personalizzare negli interni e nella coperta, nel piano velico e nelle appendici. Ovverosia in tutto ciò che caratterizza una barca e la rende "ideale" per il suo armatore. Un intelligente compromesso che sposa i vantaggi della serie con l'esclusività dei one off, garantendo quel valore nel tempo che è frutto di un'identità nota, cioè dell'appartenenza a una gamma. A lanciare questa formula fu vent'anni fa il cantiere Baltic, che via via ha abbandonato la produzione strettamente di serie, sostituendola con modelli semi-custom. Esempio più recente è il Baltic 50, veloce ed elegante progetto di Bill Tripp jr. e Alessandro Vismara, il primo dei quali è stato commissionato da un armatore americano che voleva un one off per regatare in IMS. Appreciation, questo il suo nome, impressionò per le sue prestazioni ma ancor più sorprese per i suoi arredi che, al contrario di quelli tipicamente minimalisti dei racer, erano completi e rifiniti nei minimi dettagli. Il trucco c'è ma non si vede: tutto quel mobilio è stato infatti realizzato con pannelli a sandwich impiallacciati con una sottilissima lamina di legno che all'apparenza li rende identici ai soliti compensati. Con un peso complessivo che è però di un terzo. Gli esemplari successivi sono stati divisi internamente in maniera differente uno dall'altro (vedi pagine seguenti). Ma le variazioni di peso sono sempre risultate contenute e di conseguenza ininfluenti in termini di assetto. E questo anche grazie alla capacità del cantiere di utilizzare qualsiasi tipo di stratifica, dal vetro E con laminazione "bagnata"

(segue a pag. 86)

LA COPERTA

Diversamente dai precedenti modelli della Baltic, caratterizzati da un'impostazione un po' nordica della coperta e da una quantità di attrezzatura tale da ostacolare i movimenti, il 50 ha un ponte molto pulito e grandi superfici a disposizione sia per manovrare che per stendersi. E qui si nota l'intervento di Vismara, che da buon progettista italiano ha dato il suo contributo per una ripartizione degli spazi esterni più consona all'uso mediterraneo e per una più razionale disposizione del fitting. Le versioni previste sono sostanzialmente due, come si può osservare nei disegni a destra della doppia pagina: a pozzetto unico di poppa (versione A) o a doppio pozzetto (versione B e C). Mentre la prima è di chiara destinazione sportiva, ed è stata voluta solo dall'armatore di Appreciation, le altre rispondono alle necessità di un crociera-regata che, seppure spinto, deve conciliare gli spazi esterni con quelli interni, ol-

tre che dare maggiore vivibilità ai pozzetti. Le versioni B e C differiscono a loro volta nella soluzione della timoneria, a doppia ruota o a ruota singola. Avendole provate entrambe (quella a ruota singola nel test che appare sul numero di ottobre del 2000) dobbiamo riconoscere che in termini di funzionalità la doppia ruota è senz'altro preferibile. Poter passare agevolmente a poppa dal pozzetto, senza intralci e saliscendi, è un bel vantaggio specie se si dispone, come in questo caso, di uno specchio aperto che è una sorta di planchetta da usare anche come prendisole. Si perderà forse un po' di sensibilità al timone rispetto alla ruota singola di grande diametro, ma con un buon circuito di frenelli come quello adottato, con le boccole autoallineanti e soprattutto con una pala ad altissimo aspect ratio, la prontezza della risposta è comunque eccellente. E gli sforzi minimali. Per di più, sulla versione con doppia ruota

Sotto, il pozzetto di poppa della versione con doppia ruota. Azzeccata la passerella in carbonio che, a riposo, serve a chiudere lo specchio di poppa.



A sinistra, la versione con pozzetto di poppa a ruota singola. Le drizze corrono incassate nella tuga ed escono, come visibile nella foto, davanti ai winch laterali.

Da queste foto si può notare la differente ripartizione delle manovre della versione a doppio pozzetto: tre zone distinte per l'esemplare a lato, una sola zona concentrata nel pozzetto di poppa per quello della foto a destra. Comune a entrambe il rivestimento in teak da 6 mm del ponte, incollato con epossidica e sacco a vuoto.



il timoniere siede comodamente di lato sui passavanti, mentre su quella a ruota singola deve appoggiarsi sopra ai paraspruzzi del pozzetto, che in quel punto sono piuttosto stretti. L'altra differenza tra queste due versioni è nella diversa posizione delle manovre: nella B sono tutte concentrate nel pozzetto di poppa, incluse quelle delle drizze che corrono incassate nei paraspruzzi ed escono

davanti ai winch. Questo schema, più crocieristico, libera il pozzetto di prua da qualsiasi intralcio e consente a una sola persona la completa regolazione delle vele. Nell'altra versione sono invece state predisposte le solite tre zone di manovra distinte: i winch delle drizze sono a lato del tambuccio, quelli delle scotte del genoa nel prendisole che divide i due pozzetti e quelli per la randa a poppa.

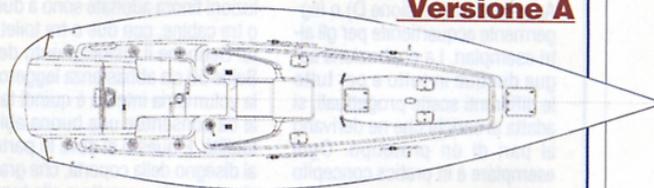
Una soluzione ovviamente più consona alle regate, soprattutto considerando che si ha lo spazio giusto per montare un coffee grinder al posto dei verricelli tradizionali. Per il resto lo schema è lo stesso, salvo qualche piccola variazione nel disegno della tuga e del pozzetto, che lasciano comunque intendere la disponibilità del cantiere persino alle richieste di carattere estetico.

Sotto, le tre versioni della coperta finora realizzate, la versione A si riferisce ad *Appreciation*, mentre la C è di *Melissa*, fotografato nella pagina di apertura del servizio.

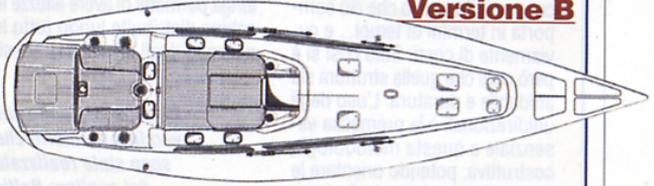


Sopra, *Appreciation* è il primo esemplare di Baltic 50 progettato per un armatore americano che voleva un cruiser racer per correre in IMS. Decisamente sportiva la disposizione della coperta, a pozzetto singolo.

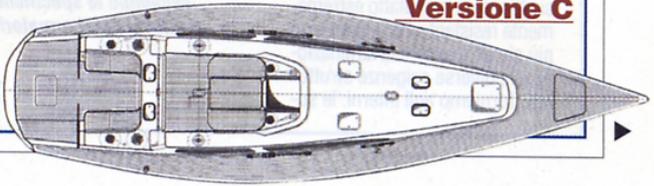
Versione A



Versione B



Versione C



INTERNI

Sei versioni d'interni, una diversa dall'altra. I disegni dei Baltic 50 che trovate in queste pagine sottolineano quella personalizzazione totale degli spazi e degli arredi che è un po' il punto di forza della costruzione semi-custom. Se si eccettua la paratia maestra, unico vincolo strutturale inamovibile, il resto degli interni può essere disposto a piacere. Ma come si può notare, anche la paratia maestra, pur restando fissa al suo posto (a ridosso dell'albero) può assumere inclinazioni diverse: perpendicolare all'asse prua-poppa come nella versione D, o inclinate come nelle altre. Ciò deriva dalla diversa configurazione del piano velico, con crocette in linea per

Sotto, la zona carteggio allestita nella versione A. Appare subito evidente la corretta disposizione degli strumenti di navigazione e la completezza del quadro elettrico generale.

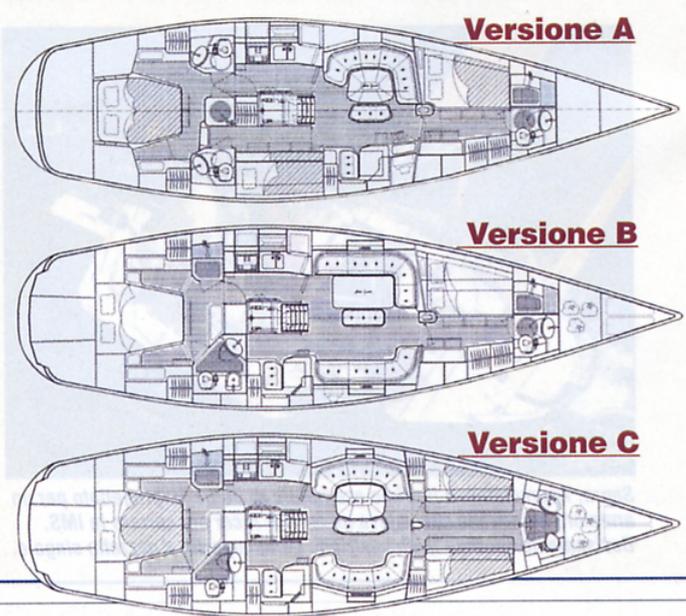


Sopra, la cabina armatoriale con letto al centro, comune a tutte le versioni con doppio pozzetto. A sinistra, la cabina armatoriale di prua della versione D, a pozzetto singolo.

Appreciation (versione D) o leggermente acquartierate per gli altri esemplari. La costruzione segue dunque in tutto e per tutto le differenti scelte progettuali, si adatta ai carichi che ne derivano al pari di un prototipo. Ogni esemplare è in pratica concepito e realizzato come un modello unico, con tutto quello che ciò comporta in termini di tempi... e ovviamente di costi. Solo così si è però certi che quella struttura sia affidabile e duratura. L'uso degli unidirezionali è la premessa essenziale a questa metodologia costruttiva: potendo orientare le fibre nella direzione degli stress si ottiene un manufatto estremamente resistente ma leggero e in più si può adattare la laminazione alle diverse esigenze strutturali. Torniamo agli interni: le so-

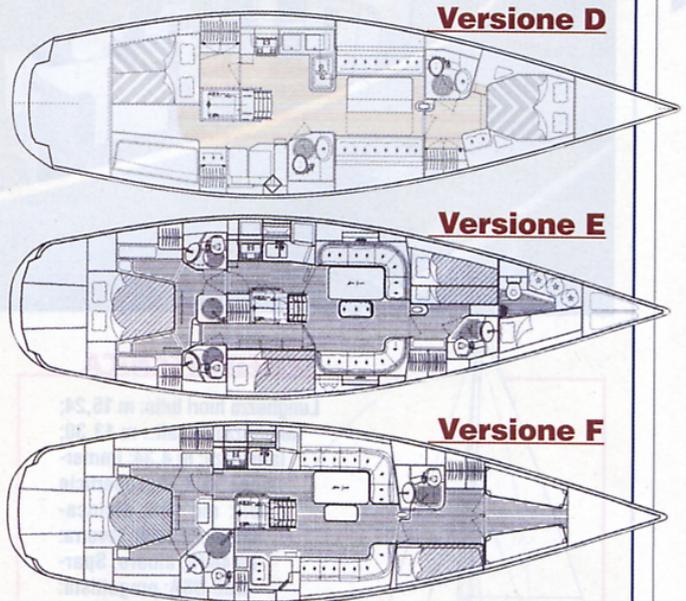
luzioni finora adottate sono a due o tre cabine, con due o tre toilette. Sebbene il dislocamento del Baltic 50 sia abbastanza leggero, la volumetria interna è quindi tale da consentire una buona abitabilità. E questo si deve in parte al disegno della coperta, che grazie al doppio pozzetto e alla tuga lunga permette di avere altezze in cabina distribuite lungo tutto lo sviluppo degli interni e la possi-

A destra, tre delle sei versioni di interni che sono state realizzate dal cantiere Baltic seguendo le specifiche richieste degli armatori.

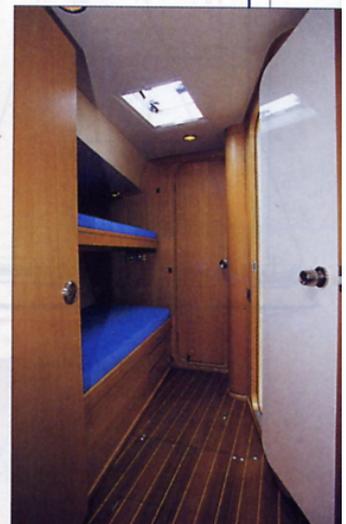




A sinistra, la dinette di Melissa (versione F) si compone di due divani a L a murata con panca centrale. Da notare l'assenza di coprifiolo nella paratia maestra, realizzata in sandwich di carbonio e poi fresata sui bordi per incollare a filo l'impiallacciatura in legno. A destra, le altre tre versioni di interni realizzate, con in alto quella di Appreciation, primo esemplare della serie.



A lato, il quadrato della versione A ospita la dinette a ferro di cavallo con panchetta centrale e sulla murata opposta una lunga zona di stivaggio che prosegue verso poppa con il carteggio. Tradizionale in questo caso la scelta dell'essenza di rivestimento, che è in teak Burma. Nella foto a destra, la cabina ospiti di Melissa (versione F) ripresa dalla cala vele di prua.



bilità della cabina armatoriale a poppa, con letto al centro. Unico a non averla è infatti Appreciation (versione D) che, con il suo pozzetto singolo, non può disporre dei necessari volumi a poppa. E infatti in questo caso l'armatoriale con relativo bagno è stata trasferita a estrema prua, dove spicca un letto centrale che ricorda quello dei motoscafi e che è confortevole solo all'ancora. Altro particolare interessante riguarda la ripartizione delle cabine ospiti: nella versione A sono due, una a lato del motore con cuccette sovrapposte, l'altra a prua dell'albero con un matrimoniale addossato a murata. Una buona soluzione per chi naviga a lungo raggio e può contare su due posti letto a centro barca. Più simmetrica la ripartizione nell'esemplare C, che presenta due cabine gemelle davanti all'albero, entrambe

con cuccette a castello. Evidentemente in questo caso era la privacy che si è voluta privilegiare. Di tutte le versioni la più esclusiva è forse la B, con cabina doccia separata nella cabina armatoriale, una grande cabina ospiti a prua e una dinette che si sviluppa sulle due murate. Mentre la più sportiva è sicuramente la E, che è poi Melissa: prua vuota e leggera con due semplici cuccette in tubolare. Alcuni hanno poi fatto scelte radicali, come nell'esemplare E da cui è scomparsa del tutto la zona carteggio. Condivisibile o meno, questo è il bello del semi-custom: potersi ritagliare gli interni come si vuole.

Sotto, una delle versioni a tre cabine nella quale la cabina ospiti a castello si trova a centro barca. A destra, la cala vele di Melissa attrezzata con due cuccette in tubolare.





(segue da pag. 82)

(resina impregnata a mano) fino ai prepreg di carbonio, per equilibrare con la maggiore leggerezza della scocca l'eventuale aumento di peso degli arredi e degli impianti. O come nel caso di Melissa, il settimo esemplare da poco varato e realizzato interamente in carbonio, per ottimizzare le prestazioni veliche. L'impiego della fibra nera, oltre a una maggiore rigidità strutturale, ha infatti permesso un risparmio di 420 kg per lo scafo e 250 kg per la coperta. Peso in parte destinato a incrementare la percentuale di zavorra, che qui rappresenta il 50% del dislocamento, a vantaggio non solo della potenza in bolina ma anche della facilità di manovra conseguente alla maggiore capacità di tenere tela. Scelte e soluzioni che l'armatore ha condiviso fin dall'inizio con Alessandro Vismara, da anni interfaccia progettuale della Baltic. "Il committente voleva una barca che rappresentasse il meglio del compromesso cruiser-racer. Uno scafo con alti rapporti progettuali per costruirsi l'apparente anche

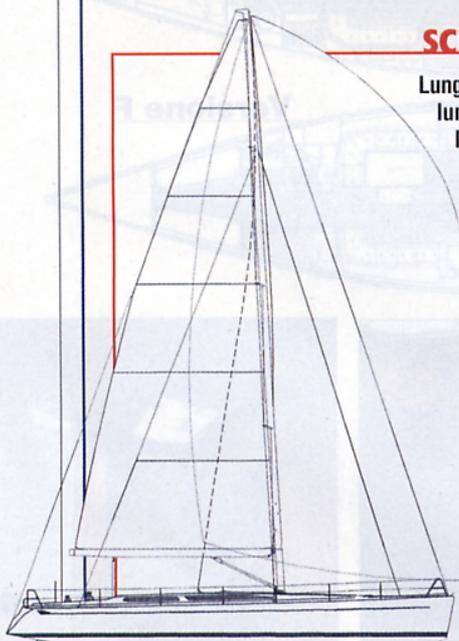
SCHEDA TECNICA

Lunghezza fuori tutto: m 15,24; lunghezza al gall.: m 13,30; larghezza: m 4,34; immersione: m 2,70; superficie vel.: mq 155; dislocamento: kg 9800; zavorra: kg 4470; albero: Sparcraft USA; progettista: Bill Tripp/Vismara Yacht Design; cantiere: Baltic Yachts.

Baltic Yachts Italia:
Via Cristoforo Colombo 12, 55049 Viareggio (LU), tel. 0584 564719, fax 0584 407798; e-mail: info@balticyachts.it; sito web: www.balticyachts.it

Sopra, un esemplare di Baltic 50 in costruzione. Il colore giallo indica l'impiego di tessuti di Kevlar.

Sotto, il musone dell'ancora asportabile di Melissa, realizzato in carbonio.



Sopra, il piano velico armato in testa d'albero. Prevista anche la versione frazionata. A destra, il locale tecnico degli impianti, a poppavia del vano motore.



con pochissimo vento, ma confortevole sia all'ancora che in navigazione. Per questo abbiamo lavorato molto sulla concentrazione delle masse, posizionando tutti gli impianti a metà barca e lasciando la prua completamente vuota". In effetti, nell'uscita di prova l'aspetto che ci ha più colpiti è il ridotto beccheggio, merito anche dell'albero in carbonio e del siluro molto arretrato, appeso a una sottilissima quanto rigida lama in acciaio 17.4 PH fresata a controllo numerico. Agile e scattante, Melissa ci ha permesso di bolinare a 7 nodi con appena 6 nodi di vento reale. Del motore ci si può in sostanza dimenticare. Coperta e interni sono semplici e lineari, ma senza quegli eccessi di minimalismo che poco hanno a che fare con un oggetto che naviga a vela. Ma è soprattutto la qualità della costruzione e delle finiture a distinguere Melissa dai concorrenti. Un perfetto mix di alta tecnologia e cura artigianale. (L.Z.)



Sopra e a lato, due dettagli che illustrano la personalizzazione degli interni: il pianale ribaltabile in cucina e la scelta di una essenza chiara del mobilio.

