

# COME TU MI VUOI

*Fedele alla sua filosofia più recente, Baltic Yachts ha realizzato su uno stesso scafo, lungo 17 metri, quattro imbarcazioni completamente differenti*



## La serie completa

BALTIC 56.01

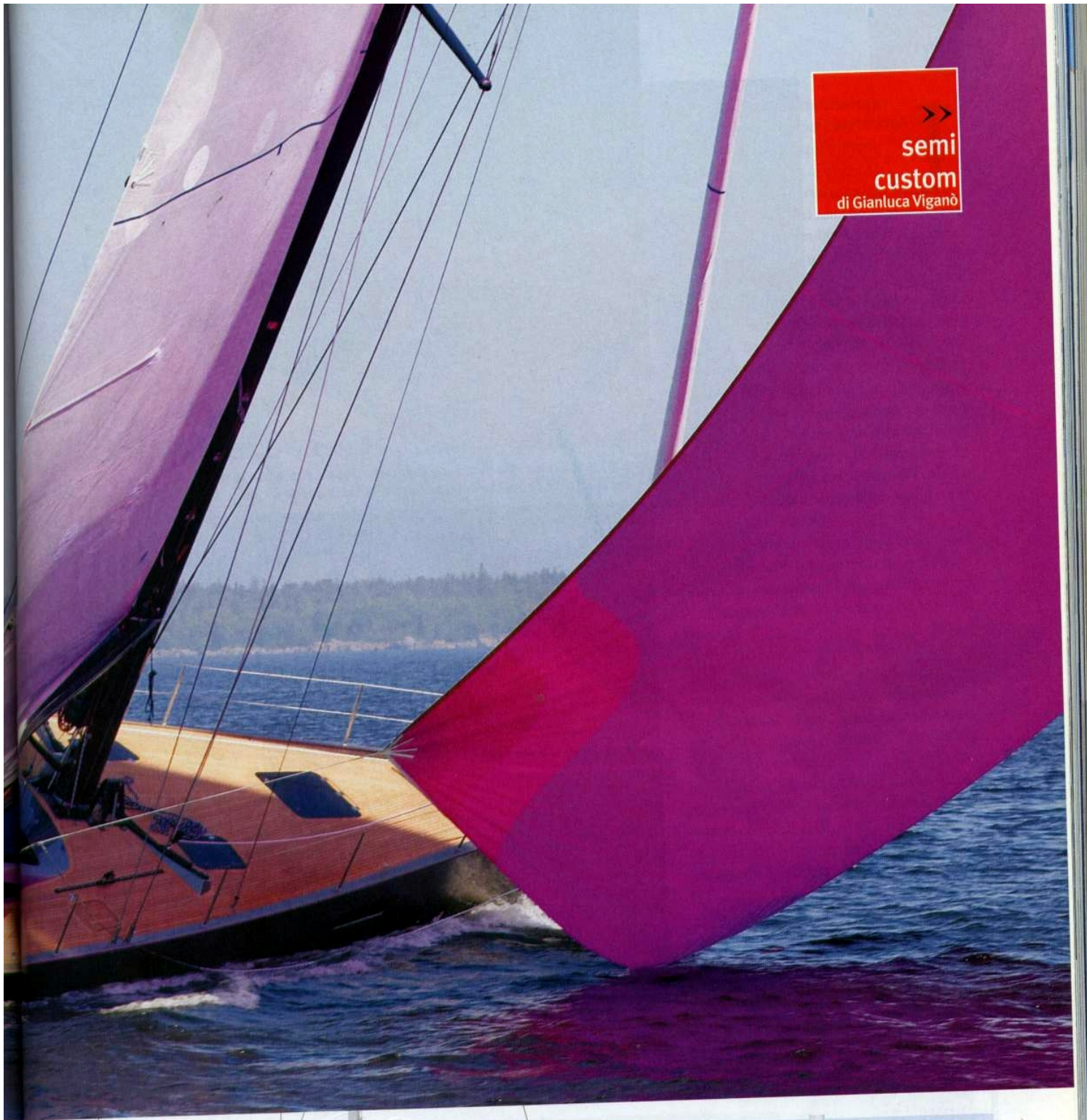


BALTIC 56.02

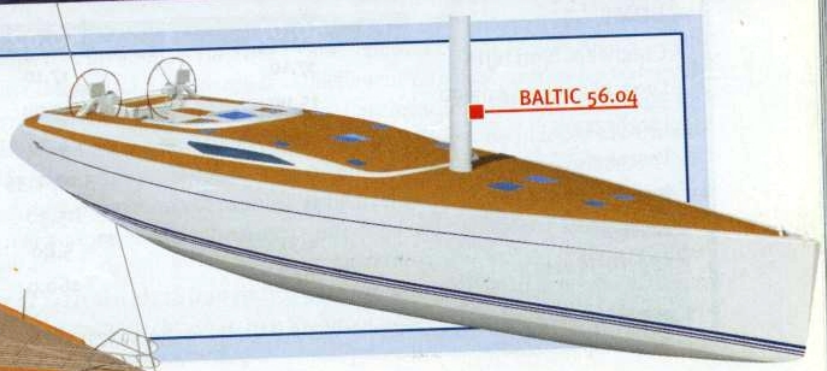




>>  
semi  
custom  
di Gianluca Viganò



BALTIC 56.03



BALTIC 56.04



**L**a presentazione del Baltic 56.01 è stata l'occasione per poter provare il primo esemplare di una nuova serie semi custom del cantiere finlandese. La sua grande preparazione in questo settore del mercato gli ha permesso di realizzare imbarcazioni profondamente diverse tra di loro, partendo però dallo stesso scafo iniziale, progettato dallo studio Judel&Vrolijk. È infatti sicuramente inusuale vedere un day sailer, due fast cruiser e un ocean cruiser che nascono tutti dallo stesso progetto. Per comprendere meglio lo sviluppo di questa nuova nicchia di mercato e le peculiarità di una barca semi custom, abbiamo rivolto alcune domande ad Alessandro Vismara, noto progettista nazionale e titolare della Baltic Italia.

**Giornale della Vela** - Nel mercato odierno si parla molto di custom e semi custom. Baltic è sicuramente uno dei cantieri più impegnati in questo tipo di mercato. Come si è preparato a questo cambiamento?

**Alessandro Vismara** - *Dal 1974 la Baltic ha iniziato la propria attività realizzando solo imbarcazioni semi custom, ove con questo si intendono barche che nascono da uno stesso stampo per lo scafo e la coperta e la chiglia e il timone e il piano velico e poi vengono allestite con interni divisi e con styling su misura per il cliente. Di circa 600 Baltic realizzati "in serie", non ve ne è uno uguale all'altro. Nel 1983 la Baltic ha iniziato a realizzare imbarcazioni interamente custom, le prime furono delle barche da regata per l'Admiral's Cup, fino a maxi per il giro del mondo quali il Martela, il Midnight Sun, il Baltic 83 nel 1985 è il primo vero grande custom in composito per uso crociera privata. La capacità di coniugare l'alta qualità nei compositi e la completezza negli impianti e negli arredi ha fatto sì*



Sopra, l'ampio pozzetto caratterizzato dalla doppia ruota con le manovre sulle colonnine. Sotto, la rotaia del fiocchetto autovirante. Si nota anche il canard a regolazione idraulica.



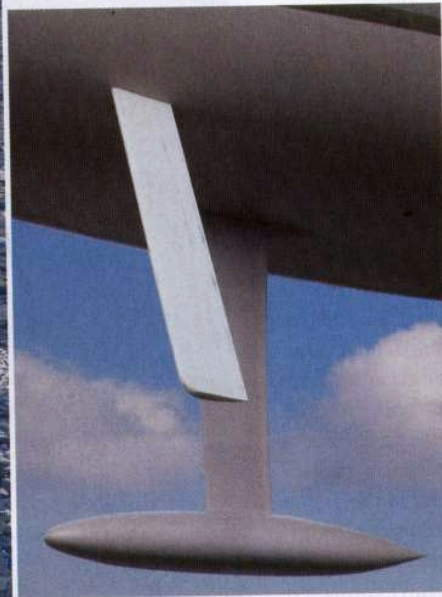
Sopra, il perno su cui ruota la canting keel. A sinistra, la tuga corta ha un design moderno che ben si raccorda alla coperta.

#### LE CARATTERISTICHE TECNICHE DEI QUATTRO MODELLI

NOME	56.01	56.02	56.03	56.04
Lunghezza fuori tutto	17,10	17,10	17,10	17,10
Lung. al galleggiamento	15,00	15,00	15,00	15,00
Larghezza	4,60	4,70	4,70	4,60
Pescaggio	2,95	3,10/2,35	3,10	3,60/2,40
Dislocamento a vuoto	13,30	15,30	15,30	13,80
Zavorra	4,31	5,80	5,80	5,00
Superficie velica	167,0	160,0	160,0	160,0

**Baltic** - Via Colombo 12, 55049 Viareggio (LU), tel. 0584 564719, fax 0584 407798, e-mail: info@balticyachts.it





A sinistra, una vista del bulbo basculante e di uno dei due canard, necessario per il mantenimento della rotta nelle andature di bolina. Si notano sia la presenza del siluro terminale dalle buone dimensioni in modo da garantire un buon raddrizzamento, sia la forma asimmetrica della lama del canard, che assicura una maggiore efficienza idrodinamica.



Sopra, lo schema di funzionamento del sistema della canting keel. Due pistoni orizzontali ne assicurano il movimento e la posizione desiderata. A sinistra, una vista panoramica della coperta che risulta libera da ingombri e dotata di ampie zone da poter dedicare a prendisole.

che negli anni la Baltic diventasse il cantiere di riferimento per il custom. Questo anche perché è uno dei pochi cantieri che ha al suo interno uno studio di progettazione completo che garantisce la qualità del prodotto finale anche quando vi sono molti disegnatori e tecnici esterni. Come ad esempio è avvenuto per la realizzazione dei 3 mega yacht di 147, 142 e 152 piedi.

**GdV** - Secondo lei, come mai si è diffusa questa tendenza?

**A.V.** - Non direi che sia una tendenza ma una logica conseguenza per armatori esperti. Chi viene da Baltic ha usualmente

avuto altre barche ed è giunto a maturazione tecnica. Baltic realizza prodotti tecnologici e i nostri armatori sono dei conoscitori ed entrano nel merito della tecnica del prodotto. Non comperano il nome ma la capacità di progettare, costruire e consigliare. Baltic lavora più da azienda di servizio che da brand di vendita prodotto.

**GdV** - Quali sono i pregi e gli eventuali difetti per un armatore che sceglie una barca custom?

**A.V.** - Prima di arrivare al custom puro usualmente si passa da un semi custom, come il 50, 56, 60 e 66, in produzione in que-

sto periodo, sono il principio da cui partire per trasferire le proprie esigenze su scafi di base. Uno dei vantaggi e semplicità di questo è che avendo una base di partenza è più facile sentirsi sereni, si possono vedere altre barche simili fatte per differenti armatori e si prendono spunti. Poi l'armatore più esperto passa a farsi realizzare la barca partendo da un foglio di carta bianco e interloquendo con noi o con il suo progettista di fiducia, si arriva a realizzare i disegni preliminari e poi il prodotto. Una cosa importante è che la Baltic garantisce in prima persona l'imbarcazione, quindi ve- >>



<< rifica e corregge il lavoro del progettista. I vantaggi di un semi custom sono come detto la maggiore economia e la maggiore semplicità, il custom logicamente è l'interpretazione più precisa delle esigenze del cliente. Quello che conta però è che con Baltic non parliamo di un custom puro, una barca progettata e realizzata in esemplare unico, ma visto che il ruolo del cantiere è centrale, si tratta di un prodotto su misura ma con tutte le garanzie di una barca di serie e un grande nome internazionale per il valore commerciale. Un tempo valeva il nome del progettista, oggi valgono i nomi e la qualità dei cantieri, è anche per questo che vi è sempre più gente che si fida a fare le barche custom.

**GdV** - Solo cantieri attrezzati e competenti possono operare una simile differenziazione su uno stesso scafo?

**A.V.** - Certamente sì, per fare barche custom o semi custom è necessario avere una struttura tecnica di gente molto esperta, che sappia spostarsi da una soluzione all'altra e da una tecnica costruttiva all'altra, ci vuole uno studio di progettazione interno molto forte, che spazi dall'idrodinamica agli impianti, agli arredi e soprattutto ci vuole un'azienda strutturata in modo flessibile che sia in grado di considerare ogni barca in modo completamente separato. È un modo opposto a quello della produzione.



Sopra, la cabina armatoriale posta a prua è corredata di un letto matrimoniale dalle misure generose e di bagno privato.



Sopra, la cucina dal design accattivante e moderno a U è situata sulla murata di sinistra e fornita di tutti gli elettrodomestici.



## Baltic 02



**N**ato per le crociere veloci, questo secondo esemplare del Baltic 56 presenta una tuga decisamente più lunga e munita di doppia finestratura per lato. La poppa chiusa aumenta la sicurezza in navigazione. Comodo lo spazio prendisole, ricavato a prua via del trasto della randa, con quest'ultimo posizionato in una zona che non risulta di intralcio alla circolazione. La chiglia è retrattile e permette la navigazione anche in zone a pescaggio ridotto.

## Baltic 03



**T**erzo modello della serie, questo Baltic è stato ottimizzato per le crociere a lungo raggio e con equipaggio. La coperta dotata di doppia entrata permette infatti di separare quella di servizio da quella principale. Anche sottocoperta la disposizione prevede una zona equipaggio e una armatoriale. La prima è situata a poppa ed è fornita di due cuccette e di bagno privato. La seconda che comprende quadrato e zona prodiera ha due comode cabine doppie.





## Baltic 04



Ultimo nato della nuova serie, il quarto esemplare è stato ottimizzato per una navigazione in solitario come richiesto espressamente dall'armatore. Per questo, tutto quanto non è in uso deve essere a scomparsa e nei limiti del possibile comandato elettricamente o da pompe idrauliche, ma senza per questo incidere sul dislocamento finale. Per agevolare la navigazione è attrezzata con un sistema automatizzato che comanda le manovre delle vele.

Sopra, una visione globale dell'ampia e moderna dinette che è interamente realizzata in materiali compositi. Decisamente buona l'illuminazione offerta dalla finestratura della tuga e dai punti luce presenti al suo interno. I passamani collocati sul mobilio risultano utili durante le navigazioni di bolina.

**GdV** - Baltic lo ha effettuato su 56 piedi, secondo lei è pensabile anche per taglie minori?

**A.V.** - Abbiamo fatto nel periodo dal 2000 al 2004, ben 9 barche di 50', una diversa dall'altra ma tutte partite dallo stesso progetto e scafo, con coperte a 1 o 2 pozzetti, con interni da 2 a 5 cabine, con soluzioni da pura regata a pura crociera. Un po' come sta avvenendo ora con il B 56 e il nuovo B 60 (il primo era da pura regata, il secondo da pura crociera). È interessante vedere quale sia la possibile varietà di barche che possono nascere su uno stesso modello. Punto fondamentale certamente che per ogni barca vengano rifatti i centraggi e la distribuzione dei pesi in modo che l'idrodinamica sia corretta.

**GdV** - In un lavoro del genere, qual è secondo lei la cosa più impegnativa per il progettista? E quella più stimolante?

**A.V.** - Sicuramente la parte più stimolante ed impegnativa al tempo stesso è riuscire a lavorare in simbiosi con il cliente e non farsi prendere dall'idea di progettare la nostra barca con le nostre idee ma la sua con le sue sotto la nostra guida.

**GdV** - Quali sono state le difficoltà a realizzare due modelli così diversi su uno stesso scafo?

**A.V.** - Potrei dire nessuna difficoltà da un punto di vista tecnico, certamente se lo scafo è sempre lo stesso, è molto impegnativo fare bene le cose da un punto di vista idrodinamico e fare meno compromessi possibile.

**GdV** - Guardando il 56.01 si notano subito sia i due canard di prua che la canting keel. Quali difficoltà costruttive hanno comportato le applicazioni di tali meccanismi su uno scafo tradizionale? Si sono dovuti operare molti rinforzi sullo scafo?

**A.V.** - Il 56.01 è tutt'altro che uno scafo tradizionale, è un progetto del 2003 di Vrolijk, nato come sintesi di concetti idrodinamici applicati alle imbarcazioni da crociera veloce. La costruzione è quanto di più sofisticato, interamente in carbonio e Nomex, e l'ingegneria strutturale su misura per le soluzioni adottate.

**GdV** - Cambiano molto le linee d'acqua dei due modelli?

**A.V.** - No, le linee d'acqua restano chiaramente le stesse, anche se una barca ha voluto avere più slancio a prua e l'altra meno. Sono molto diverse invece la chiglia, il timone e il piano velico. ■