

COL NUOVO BALTIC 39'

Più veloci in crociera

Disegnata nel giugno del '77 dal gruppo C&C e costruita in sandwich di balsa dalla Baltic Yachts, questa barca rappresenta un vero trait d'union tra la crociera e la regata: la carena è infatti in linea con le più recenti tendenze del design e risulta nel complesso assai potente, ma la barca è lontana dal poter essere considerata un vero e proprio racer per via del peso e della disposizione degli interni, che risultano molto confortevoli e ben studiati per la crociera. Il concetto che ne deriva è quindi quello del «cruiser-racer».





SAIL PARADE

Lo studio C&C non ha certo bisogno di presentazioni nel mondo dei regatanti: «Phantom», «Sorcerer», «Solzig» e, più recentemente «Evergreen» sono barche che hanno fatto e continuano a far parlare di sé.

E fino a pochi anni fa i C&C costruiti da Benello erano tra i più temuti avversari nelle regate mediterranee.

Ora qualcosa è cambiato: accanto al racer si apre il mercato del «cruiser-racer». Questo nuovo ordine di idee deriva da una precisa constatazione e da un'esigenza che si è fatta sentire quasi prepotentemente negli ultimi anni. Roberto Fabbrì, titolare per l'Italia della C&C Yachts, ci dice: «Fino a poco tempo fa il racer puro era assai meno esasperato di quanto non lo sia adesso. Vi era quindi spazio nel mercato per alcune «production boats» che spesso risultavano assai competitive anche in regate internazionali. Questo tipo di barca trova però adesso un mercato troppo scarso; risulta infatti non abbastanza «solistica» per chi vuol regatare seriamente e ricorrere quindi al «one-off», ed è troppo complicata per il crocierista».

Per questo nasce il «cruiser-racer», una barca che non vuol certo far concorrenza ai raceri d'altissimo e, destinati ad un pubblico assai ristretto e particolarmente competente. Una barca di largo consumo, insomma, facile da usare ma che tenga comunque conto dei progressi che sono stati fatti nello studio delle carene. Una carena da regata, insomma, applicata ad un piano di coperta e a degli interni da crociera».

Ed infatti nel Baltic 39' avvertiamo già un'evoluzione rispetto al 42': le sezioni di prua risultano più tonde e più piatte mentre le sezioni di poppa, più larghe e anch'esse più piatte, cercano un allungamento delle linee ed una ulteriore spinta al galleggiamento per migliorare le prestazioni soprattutto nelle andature di lasco.

Il peso del Baltic 39' è di kg. 8000 di cui 3500 sono nel bulbo ed il piano velico prevede una J di 15,88 una J di 5,15, una P di 13,80 ed una E di 3,95.

COSTRUZIONE

La costruzione del Baltic 39', come tutte le barche della Baltic Yachts, è fatta in sandwich di vetroresina e balsa, a prua e nei punti maggiormente sollecitati, inoltre, vi sono stuoie unidirezionali per garantire una maggior rigidità dello scafo. Strutturalmente vi sono quattro paratie portanti e due correnti longitudinali. I due correnti longitudinali in compensato da mm. 18 uniscono circa la metà dello scafo alla coperta verticalmente e corrono dalla sezione maestra fino a prua. Inoltre, vi sono delle serrate di rinforzo tra scafo e correnti. Sette madieri in laminato (massello) di vetroresina uniscono tra loro i due correnti (su quali sono anche attaccate le lante delle sarle).

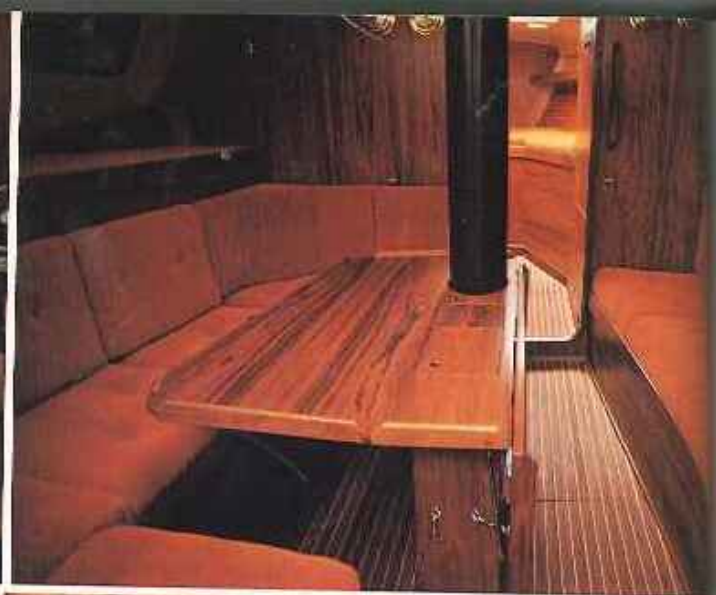
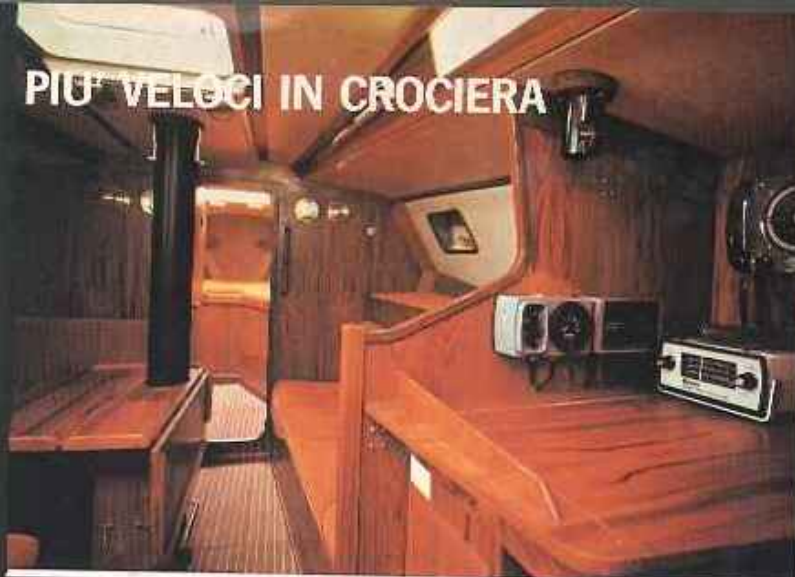
Il bulbo è attaccato ad un invito dello stampo (della stessa forma e profilo del bulbo) con sette perni in acciaio inox (del Ø mm. 30) solidali con i sette madieri di cui parlavamo sopra mentre l'albero poggia sulla scassa situata sul secondo perno del bulbo.

La coperta è attaccata allo scafo tramite i perni in inox di Ø mm. 8 della falchetta millebuchi con sezione a T e a questo propo-

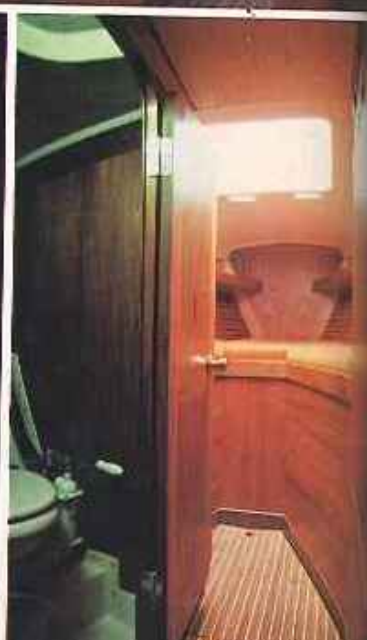
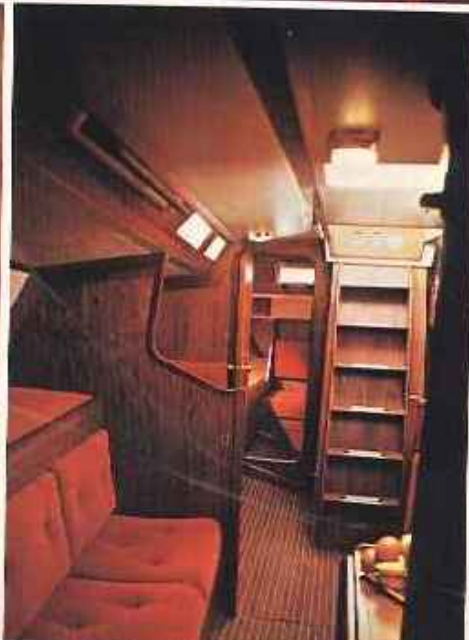
SCHEDA TECNICA

Lunghezza tt. m. 11,81 • lunghezza m. 9,90 • larghezza max. m. 3,83 • immersione m. 2,13 • dislocamento Kg. 8.200 • zavorra Kg. 3.450 • posti letto n. 8 • riserve acqua l. 180 • riserva carburante l. 100 • piano velico sloop • superficie velica mq. 35,81 • motorizzazione Volvo Penta D 110 S 25 HP con S-Drive • materiale di costruzione, sandwich di vetroresina e balsa • progetto, C&C design Group • Cantiere, Baltic Yacht, Bosund (Fietarsaari) • Agente esclusivo per l'Italia, Roberto Fabbrì, Via Coppino 433 - 53049 Viareggio - Tel. (05) 31795.

PIU' VELOCI IN CROCIERA



In alto, a sinistra: il quadrante e la cabina di prua; a destra: una
vista del salotto da poppa verso prua.
Qui accanto: la cabina di poppa ed uno scorcio della dritta in
quadrante.
Sotto: la cucina; ancora una vista del quadrante con la dritta ed
in fondo la cabina di poppa; il bagno.
Nella pagina accanto: la dritta; il tavolo da carta 2200; ancora il
quadrante con — in primo piano — il display della dritta e la
cassette di quarto.



leggiato

ato si può sottolineare che C&C furono i primi a usare questo tipo di falchetta, nove anni fa.

PIANO DI COPERTA

Tutta la coperta, anch'essa realizzata in sandwich di balsa, è rivestita da teak a commenti neri. Subito a poppa dello strallo e delle bitte d'ormeggio è situato il gavone dell'ancora dietro al quale, in posizione centrale, vi è la rotaia per i punti di mura delle trinchette. A poppavia di questa rotaia un grande Goyot dà sulla cabina di prua e a sinistra del Goyot (fissati agli appositi supporti) tangone e buttafuori. Subito dietro al Goyot, invece, inizia la tuga.

A pruvavia dell'albero, in posizione centrale, vi è la rotaia dello stralsetto montato su carrello e regolabile con un winch; intorno all'albero, vi sono i winches per la drizza di randa, due drizze di genoa e una drizza di spinnaker.

Le drizze passano attraverso a bozzelli solidali ad un collare situato in coperta intorno all'albero ed ancorato all'albero stesso, sottocoperta, tramite due staffe. Il boma è naturalmente dotato di vang e di tendivela. A poppavia dell'albero un piccolo Goyot dà sul quadrato. Nella passeggiata su ogni lato, vi è una rotaia di genoa e l'attacco delle sartie, che sono in rod-rigging, è abbastanza interno e permette di cazzare bene i genoa.

Ai lati della discesa due Electrolux per l'aerazione della cucina e del carteggio. Sulla parte prodiera della discesa, vi è la consolle portastrumenti. Il trasto della randa è situato sulla parte prodiera del pozzetto ed il carrello è rinviato su due clam cleats situati a portata di mano del timoniere.

Nel pozzetto, sulla dritta, vi è un banco rialzabile ad ottenere un gavone mentre il banco di sinistra è fisso. Ai lati del pozzetto due winches per lato ed inoltre i rinvii per le scotte di genoa ed i bracci di spinnaker.

Dietro ai banchi, la colonnina con timoneria Edson e bussola Suunto; il sedile della timoneria è a dorso di cammello; sotto a questo sedile, in posizione centrale, è alloggiato l'autogonfiabile mentre ai lati sono ricavati due gavoni autodrenanti per contenere le bombole di gas.

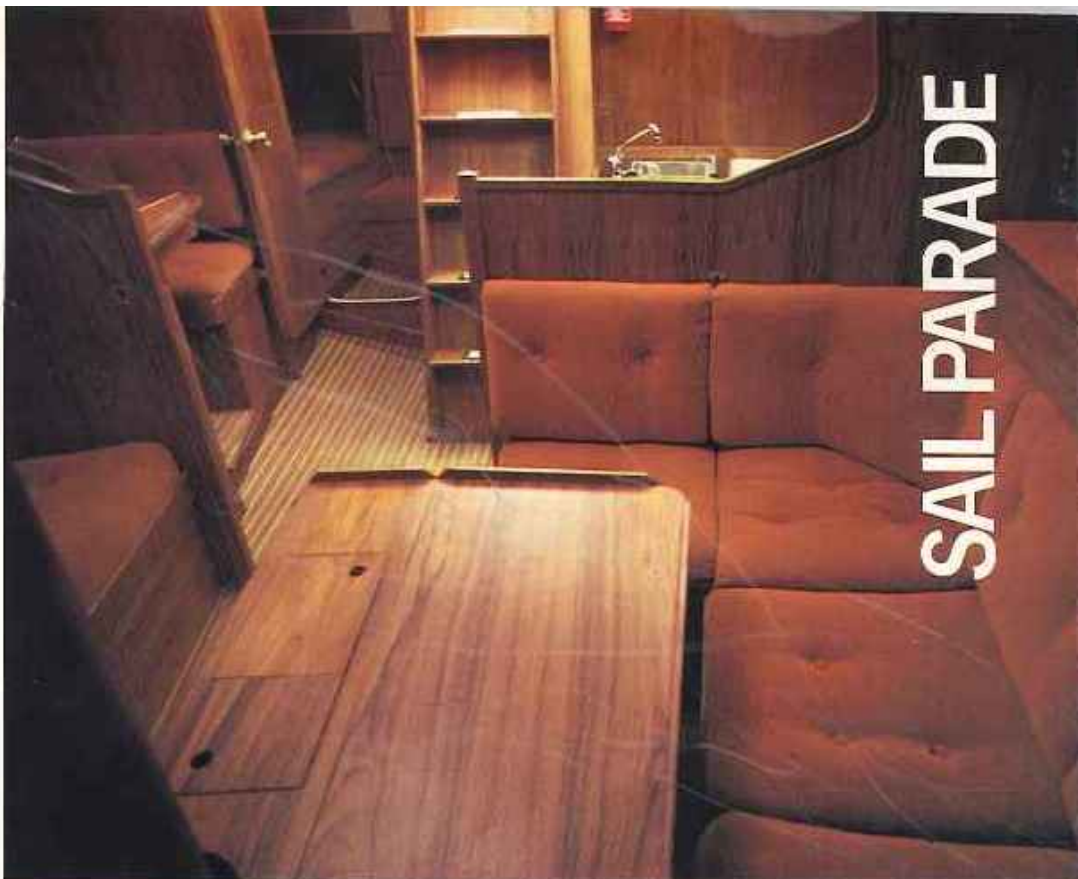
GLI INTERNI

Sono realizzati secondo un alto standard qualitativo, con paratie in compensato di teak e cornici in teak massello; inoltre, nella cabina di prua e di poppa, una dogatura in mogano ricopre totalmente le murate.

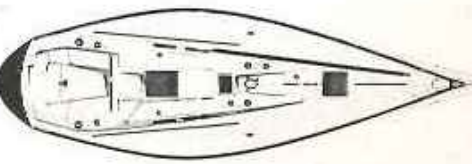
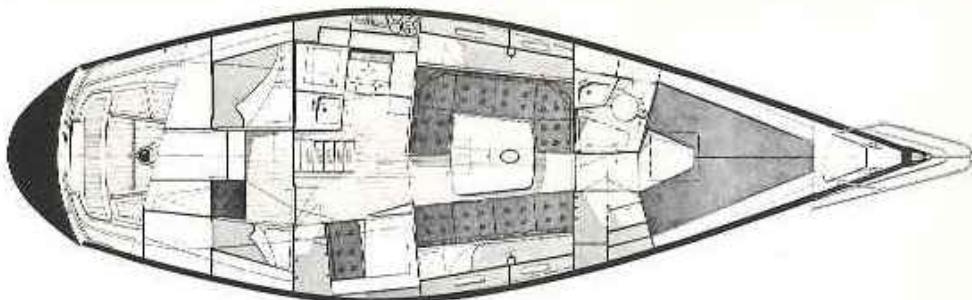
La cabina di prua, isolata da una porta, è risolta con due letti disposti a V lungo i quali vi è un elegante e pratico ripiano d'appoggio in teak massello ed è dotata di due punti luce. Nel corridoio di accesso al quadrato sulla sinistra, vi è il bagno (lavello con doccia a telefono, WC Baby Blake, un armadietto a due antine e specchiera). Di fronte al bagno vi è un armadio appendiabiti.

Il quadrato è giocato intorno a un tavolo ad antine ribaltabili il cui corpo centrale contiene un bar portabottiglie; sulla sinistra un divano a U e, sopra di esso, una cuccetta di quarto; sulla dritta, invece, un divano-letto ed un'altra cuccetta di quarto.

La zona dei servizi è separata da due paratie a piena luce; a sinistra della discesa il galley con disposizione a elle con due lavelli in inox



SAIL PARADE



continua a pag. 269)

Francesco Longanesi Cattani

PIU' VELOCI IN CROCIERA

(continua da pag. 123)

e frigorifero (sistemati a paratia, verso poppa); la cucina a tre fuochi e forno Eno è sistemata invece a murata. Molto ampia, la stipetteria della cucina prevede un grande stipetto sotto ai lavelli (con la poubelle solidale ad una delle ante). In questo stipetto si ispezionano le valvole di scarico; ancora uno stipetto è ricavato sotto al tavolo ed uno ricavato sotto al sedile, il pannello portastrumenti e, a murata, ancora uno scomparto per compasso, squadrette, regoli e matite che vengono così a trovarsi sempre a portata di mano. Dietro alla scaletta di discesa è ricavato invece un ripostiglio per scotte, pastecche, cinture di sicurezza e cerate. A dritta, prima della cabina di poppa, un armadio appendiabiti.

A poppa la cabina armatoriale, anch'essa con le murate completamente ricoperte da una dogatura in mogano, è risolta con un letto singolo sulla sinistra, un letto matrimoniale sulla dritta ed un sedile accanto al letto singolo.

Motorizzazione ed impiantistica

Il motore di cui è dotato il Baltic 39' è un Volvo Penta D 110 S 25 HP bicilindrico con trasmissione a S-Drive (Sail Drive). Sistema pratico, questo dello S-Drive, soprattutto in una barca da crociera in quanto le vibrazioni sono del tutto eliminate; la propulsione avviene tramite un'elica folding ed al motore, dotato di alternatore da 35 Amp., si accede dai tre lati del gavone situato nella cabina di poppa. Sotto il motore vi è una ghiotta per la tenuta d'olio in modo da evitare che eventuali perdite vadano a finire nella sentina centrale. Il serbatoio della nafta, in acciaio inox, ha una capienza di 100 litri ed è situato sotto al divano di dritta.

L'impianto elettrico a 12 Volts è realizzato con due batterie: una destinata ai servizi (95 Amp.) ed una al motore (60 Amp.). Le batterie, contenute in una scatola di vetroresina sotto alla discesa, sono indipendenti tra loro ed a ricarica automatica con diodo (viene automaticamente ricaricata la batteria meno carica).

Dà sottolineare, inoltre, che tutte le plafoniere sono dotate di lampade Hella all'argon che hanno la caratteristica di produrre una luce molto forte con un assorbimento minimo. Tutte le funzioni sono rinviate su di un quadro elettrico, situato a dritta del carteggio, con interruttore generale ed interruttori magnetotermici (e questo vi dà la misura della cura dei particolari tecnici da parte della Baltic Yachts), voltmetro, amperometro ed indicatore di livello serbatoio acqua e serbatoio nafta.

Tutte le prese a mare sono in bronzo con flange esterne a livello della superficie della carena. Il serbatoio dell'acqua ha una capacità di 180 litri, è realizzato in inox e situato sotto al divano di sinistra, in quadrato. Oltre alle pompe a pedale d'acqua dolce, sia nella toilette che nel galley vi sono delle pompe a pedale d'acqua di mare. Due le pompe di sentina Whale, una comandata dall'esterno ed una dall'interno, ed ambedue che pescano nella sentina centrale.