

A L T I M O N E



A L T I M O N E

# BAIA ITALIA 70 TRASPARENZE

DI PAOLO ROSSI FOTO DI GIOVANNI DE SANDRE

Con il suo nuovo 22 metri il cantiere partenopeo propone un open con ampi spazi all'esterno e con una sovrastruttura "trasparente". Per ottenere questo ha fatto anche "scompare" la vetrata di poppa. La linea dello scafo, bassa e tesa, ricorda – e il nome le rende omaggio – la miglior scuola dello yacht design italiano della fine degli anni '70 che ha prodotto fast commuter dall'intramontabile fascino.



LA VETRATA TRA SALONE E POZZETTO, INCERNIERATA, RUOTA SULL'ASSE ORIZZONTALE E SCOMPARE.

Baia 70' è il naturale, quanto atteso, seguito del percorso di rinnovamento di gamma che il cantiere Baia ha intrapreso due anni fa con il suo modello "One". Tutti lo ricorderanno anche per la sua spregiudicata taglia extra large, 4,66 m di baglio su 13,30 di lunghezza sono ancora un record nella categoria, oltre che per il rivoluzionario modo di interpretare il pozzetto, vero centro vitale di qualunque open puro. Per la prima volta, su una barca di questa taglia, spariscono gli arredi fissi e si lascia la libertà all'armatore di decidere come usare lo spazio a seconda del momento e delle esigenze. Pozzetto e spiaggia diventano uno il proseguimento dell'altra, essendo realizzati alla stessa quota e con un'ampia apertura centrale che li collega e li unisce, facendo di fatto scomparire l'impressione della fisiologica divisione data dall'impavesata di poppa. Il nuovo 22 metri nasce con l'idea di proporre un open mediterraneo con ampi spazi all'esterno e con una sovrastruttura molto "trasparente". Per ottenere questo, la strada obbligata è stata quella di far "scompare" la vetrata di chiusura di poppa al main deck. A proposito di questo scrivevo recentemente un articolo sul neo varato Pershing 72', in quel caso la vetrata scompariva in una scassa creata sotto alla quota del ponte, tra la sala macchine e il comparto cabine. Nel Baia Italia 70' invece, la soluzione perseguita è il perfezionamento di ciò che nel loro Atlantica 78' è stato testato. La vetrata è incernierata alla sua sommità e, potendo ruotare su un asse orizzontale, si impacchetta al cielo della sovrastruttura liberando totalmente il ponte. Nella

sua configurazione chiusa offre la possibilità di entrata e uscita da una porta singola dotata dello stesso cinematico a movimentazione elettrica. Per enfatizzare inoltre la continuità tra esterno ed interno, la stessa mastra sul ponte è scomparsa a favore di una zona raccolta acque celata sotto ad un elegante carabottino realizzato a filo teak.

Il nuovo Baia è un progetto nato dalle capacità di un team composto dall'architetto Carlo Galeazzi per le linee e l'impostazione generale in collaborazione con l'ufficio tecnico del cantiere, diretto dall'ingegnere Flavio Di Caterino, che si è occupato anche dell'engineering e della messa a punto dei molti servomeccanismi presenti, e dall'ingegnere Alberto Ascenzi per lo studio della carena e l'apparato di propulsione. La splendida linea dello scafo, bassa e tesa sull'acqua, ricorda vagamente, reinterpretandola, la miglior scuola dello yacht design italiano della fine degli anni Settanta che ha prodotto alcuni fast commuter, allora gli open si chiamavano ancora così, dall'ineguagliabile e intramontabile fascino. Molto elegante, sportivo senza cenni di eccessiva aggressività, questo open è il risultato di una sapiente composizione tra bilanciate linee tese, volumi filanti dinamici e misurati contrasti cromatici. Ogni murata è percorsa da due lunghe fasce scure ribassate a formare la striscia di oblò, sovrapposte tra loro in un raddoppio di circa quattro metri nella quota che lambisce la cabina amatoriale. Così, oltre che forte segno stilistico distintivo esterno, la grande luminosità già assicurata a tutti i vani del ponte basso, raddoppia addirittura della



LA ZONA PRANZO CON DIVANO AD L ACCOGLIE 6/8 COMMENSALI. IL PARABREZZA PROSEGUE SUL TETTO DEL SALONE INONDANDO DI LUCE L'AMBIENTE.



A L T I M O N E



cabina più importante. Fatto presupposto il dictat oggi imperante che l'amatoriale debba avere più luce e vista degli ospiti, trovo questa soluzione stilistica più elegante e appagante in tutti i sensi, dei classici buchi a scafo, di varia forma e natura, cui gli ultimi vari ci hanno abituato. La sovrastruttura, molto contemporanea nella concezione e leggermente avanzata rispetto alla norma, è dissimulata nella sua imponenza dalle vetrate a fascia con i montanti invisibili all'esterno, la più bassa delle quali, per aumentare lo slancio generale, prosegue addirittura all'esterno oltre il limite a poppa della chiusura del salone. Non è però

solo un segno di stile poiché di fatto, in navigazione proteggono gli ospiti in pozzetto dalle fastidiose turbolenze che in quella zona si vengono a creare, soprattutto alle alte velocità che questo scafo riesce a raggiungere. Il parabrezza di oltre 12 mq. continua nella sua parte superiore con una seconda vetrata fissa micropuntinata, quasi altrettanto ampia, che di fatto ne è il suo naturale prolungamento e si estende fino a quasi la metà del cielo del salone, rendendo gli interni estremamente luminosi e piacevoli. A poppa di questo, la sovrastruttura prosegue con un tetto scorrevole che, unito alle due vetrate laterali apribili elettricamente, garantisce un'ampia possibilità di ventilazione naturale relegando l'uso dell'aria condizionata solo alle giornate più torride. Il piano di coperta è classico, un divano a C nella parte poppiera di coronamento può essere usato sia da zona pranzo esterna che, abbassando il tavolo, come area prendisole aggiuntiva. Comodi divani lungonave sia a destra che a sinistra percorrono le murate, definendo un'area conversazione esterna che arriva a lambire la vetrata per poi proseguire in continuità anche all'interno della stessa. Nella configurazione en plein air, con vetrata sollevata, si crea così un'area living continua tra esterno e interno dove si trova, sulla destra, la zona pranzo con divano a L e tavolo abbattibile per 6-8 ospiti e, a sinistra, il mobile che nasconde lo schermo al plasma e il piccolo bar. Chiude sulla destra la completa timoneria con seduta singola anche per il copilota. Il ponte di coperta a prua, facilmente raggiungibile grazie ai due passavanti protetti da un'alta e sicura falchetta, è allestito con il classico grande prendisole centrale; la novità sta nel fatto che la sua accessibilità è consentita,

L'ARMATORIALE, PRIVA DI SIMMETRIE, RISULTA SPAZIOSISSIMA. IL BAGNO È VALORIZZATO DALL'ACCOSTAMENTO DI LEGNO E MARMO.



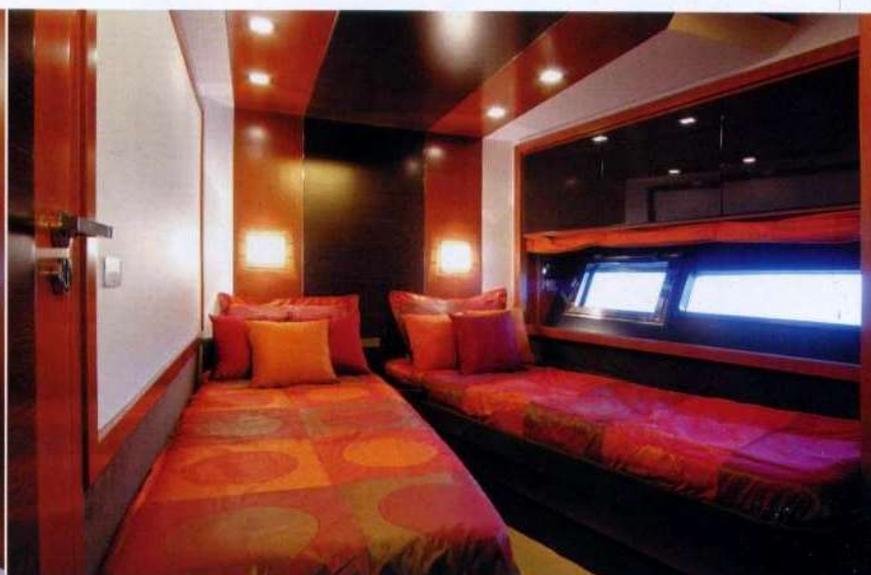
A L T I M O N E



UNA PANORAMICA DELLE TRE CABINE PER GLI OSPITI. LA VIP È ALL'ESTREMA PRUA.

oltre che dai due fianchi, come tradizionalmente siamo abituati a vedere, anche dalla poppa dello stesso. Infatti i due camminamenti laterali prima menzionati si congiungono tra loro tramite un comodo passaggio di circa 70 cm. di larghezza rivestito in teak a prua del parabrezza. All'interno, nella parte prodiera tra la timoneria e la zona bar, si trova la scala che porta al ponte cabine. La cucina e la cabina marinai si trovano disimpegnate subito a sinistra (prevista a breve anche la possibilità di accesso diretto alla stessa), simmetricamente a destra è ubicata la cabina ospiti con letti gemelli; a prua la vip a tutta larghezza con letto matrimoniale e a poppa estrema la grande amatoriale con letto di tre

quarti ed angolo studio. Tutte le cabine sono ovviamente dotate di zona bagno indipendente con doccia separata, particolarmente ampia nel caso della suite armatore. I materiali utilizzati per i rivestimenti e le finiture sono pregiati e lavorati con maestria. Le essenze di legno scelte sono teak e wengè finiti a poro aperto, i tessuti, la pelle bianca e le laccature di due colori sono impreziosite nella loro lavorazione con una sottile bacchetta in acciaio che sottolinea il cambio di materiale in modo non costante e asimmetrico, la stessa scelta di realizzare i ciellini con diversi materiali, fino a tre nello stesso vano, rende tutto l'interno molto elegante e assolutamente non scontato e prevedibile, addolcen-



## SCHEDA TECNICA

## A L T I M O N E

Lunghezza f.t.

21,68 m

Larghezza

5,65 m

Immersione

1,05 m

Dislocamento a pieno carico

40 t

Cabine ospiti

3

Cabine equipaggio

1

Motorizzazione

2 x Cat C32 Acert 1.825cv

2 x Mtu 12V M93 1.822cv

2 x Mtu 10V M93 1.523cv

Trasmissione

Arneson Drive ASD 14

Velocità max

52 nodi

Serbatoio combustibile

5.500 l

Serbatoio acqua

800 l

Bowthruster

15cv

Strumentazione di navigazione:

-radar/plotter

con Gps e ecoscandaglio

Progetto:

-carena

ing. Alberto Ascenzi

-styling e concept

arch. Carlo Galeazzi

Costruzione:

Cantieri di Baia SpA

www.baia yacht.it

do le linee essenziali e asciutte del disegno dell'arredo stesso. I bagni sono rifiniti con lastre di marmo alleggerito nei mobili lavabo con una non convenzionale geometria di rivestimento che ricorda una stola.

La luce, abbondante già ovunque, nell'amatoriale addirittura raddoppia, permettendo anche piacevolissimi scorci di vedute all'esterno a pelo d' acqua e invitando a vivere lo spazio in cabina. Le prestazioni sono più che generose e ai vertici della categoria; l'ottima carena

motorizzata nel primo esemplare varato con una coppia di Caterpillar C32 Acert da 1.825 cv ciascuno (possibilità di montare anche Mtu 10V M93 da 1.523 cv o Mtu 12V M93 da 1.822 cv), le trasmissioni Arneson Drive Asd 14 e le eliche di superficie Rolla, permettono la ragguardevole velocità di punta di 52 nodi con una continuativa di 42. Aggiungerei la sottolineatura a una caratteristica unica e indice stesso della qualità della carena: la possibilità di planata con un solo motore.

