

BALTIC 43'

HIGH - TEC C



Baltic 43' anticipa la tendenza produttiva dei prossimi anni, essendo un racer-cruiser costruito con materiali e tecnologie fino a oggi riservati a one-off destinati alla regata. L'uso del kevlar, con tessuti e unidirezionali prodotti su specifiche del cantiere con una tecnologia che evita possibili danni ai singoli fili (come succede per i comuni mi-

H RUISSING

Baltic 43' ha sancito un'importante svolta nel combattuto segmento dei racer-cruiser d'alto livello.

Rivolto a un mercato maturo, è un'imbarcazione che si avvale di tecnologie costruttive ben più avanzate di quelle tipiche della normale production.

Si stabilisce così un nuovo rapporto tra vivibilità e prestazioni, che segna la nascita di una nuova generazione di cruiser.

L'obiettivo: prestazioni sportive di alto livello senza nulla perdere nel fascino di allestimenti adatti a soddisfare il più esigente degli amanti del mare.



SAIL PARADE

sti lavorati sui telai sviluppati per la tessitura del vetro), la scelta della costruzione intera-
(continua)

Gabriele Dardanoni

Nella foto a doppia pagina, Baltic 43 in navigazione di bolina. Nelle foto piccole, a sinistra il settore navigazione e carteggio, a destra il Baltic 43 sotto spi.







HIGH-TECH CRUISING

mente a sandwich di balsa con la scelta di una qualità aeronautica del leggerissimo legno (tipo CK 57, soltanto 95-96 kg/m³), l'adozione di profili per la chiglia e il timone direttamente derivati dalle esperienze dei progettisti, Judel e Vrolijk, maturate nella progettazione dei racer per le level classes e per l'Admiral's Cup, e infine l'adozione di un armo frazionato sono le principali componenti tecniche che il prestigioso costruttore finlandese ha introdotto nella sua production anticipando una tendenza che vedrà nei prossimi anni elevarsi sensibilmente il livello tecnologico di tutti i racer-cruiser sul mercato.

Baltic Yachts realizza le sue imbarcazioni a Pietarsaari, dove la temperatura scende in inverno anche al di sotto di -30 °C: è questa la più sorprendente ed esatta spiegazione di una tecnologia costruttiva d'avanguardia che ha portato la prestigiosa azienda finlandese a una scelta così impegnativa come quella anticipata con Baltic 43' e con il prossimo Baltic 64', in cui l'adozione di resine epossidiche porterà la produzione al top qualitativo del momento. Com'è noto, la lavorazione della vetroresina e dei compositi richiede, per otte-

nere le migliori caratteristiche meccaniche dei laminati, un'rigido controllo delle condizioni ambientali: temperatura e umidità sono infatti i principali responsabili della non perfetta polimerizzazione delle resine e, insieme alla polvere, le principali cause di fenomeni come l'osmosi, la delaminazione e la scarsa resistenza meccanica di parti strutturali. In una posizione geografica quasi artica come quella occupata dalla piccola città finlandese è quindi naturale che vi sia ben radicata una cultura del controllo delle condizioni ambientali ed è proprio questo il fattore decisivo che ha permesso a Baltic Yachts di assumere una posizione di assoluto rilievo nel mercato delle imbarcazioni a vela. Il passaggio a tecnologie avanzate è dunque una naturale estensione di una tradizione qualitativa che le stesse condizioni climatiche hanno stimolato. Attualmente il livello di «pulizia» dell'aria alla



Baltic Yachts non ha forse equivalenti nel mondo: la laminazione, ad esempio, viene effettuata a +20 °C costanti, con la quasi totale assenza di contaminanti nell'aria (l'intero volume d'aria viene rinnovato ogni tre minuti da un impianto di aerazione e controllo climatico che, in inverno, deve mantenere a volte una differenza di temperatura di oltre 50 °C), che non solo permette l'impiego ottimale delle resine e la perfetta pulizia di tutte le superfici durante la lavorazione, ma anche soluzioni operative come il trasporto su cuscino d'aria delle stampate che altri cantieri non sono preparati

(continua a pag. 246)

Gabriele Dardanoni

Nella foto grande: uno scorcio dal quadrato verso il galley passante e la cabina di poppa. Nelle foto piccole, dall'alto: il living; gli alloggiamenti di prua; un bagno; la cabina armatoriale.

NOVITÀ

BALTIC 43

UN CABINATO DI GRAN FIRMA

I famosi Judel-Vrolijk hanno progettato l'ultimo nato della fortunata serie di scafi Baltic Yachts. Costruito e attrezzato con grande cura, ha interni confortevoli in grado di ospitare sino ad otto persone. È importato in Italia da Cesare Tibaldi.

Un cantiere tra i più famosi nel mondo e due yacht-designer di assoluto livello: quando una barca nasce dalla collaborazione di questi elementi si può stare tranquilli sulla validità del risultato. È il caso del Baltic 43, una delle ultime realizzazioni della Baltic Yachts, che ha come agente esclusivo per l'Italia Cesare Tibaldi.

Il celeberrimo cantiere finlandese questa volta ha chiesto il progetto a Judel-Vrolijk, forse i massimi esponenti di quella "new generation" progettuale che ha cambiato radicalmente la filosofia dello IOR. Sono stati loro i massimi artefici di quel "metodo tedesco" che ha portato la vela germanica a vincere tutto quanto c'era da vincere con i vari Pinta, Diva, Rubin e Outsider.

Judel e Vrolijk hanno disegnato per Baltic Yachts uno scafo dalle linee moderne e abbastanza "bombato", il che permette di disporre di notevoli volumi interni. La tuga è molto allungata e stretta, in modo da lasciare ampio spazio ai lati. La chiglia ha un disegno arrotondato, ricavato da prove in vasca e dalle esperienze dei prototipi: è realizzata in fusione di piombo e antimonio. Il timone è del tipo semiellittico a spada.

La costruzione dello scafo è eseguita dalla Baltic Yachts a regola d'arte, com'è nella tradizione del cantiere finlandese. La fibra di vetro a strati alternati (mat-rovving unidirezionale più mat-rovving normale) è unita con sandwich di balsa speciale, selezionata per costruzioni aeronautiche. Il sistema consente di realizzare una barca leggera che però risulta solida e sicura quanto gli altri Baltic.

La coperta è in fibra di vetro impregnata a mano e rinforzata anch'essa con sandwich di balsa per ottenere la massima rigidità e coibentazione. Volendo può essere ricoperta in teak.

Il pozzetto è unico, con tre panche e la

A COLPO D'OCCHIO

- Costruzione a sandwich
- Sicuro
- Ben attrezzato
- Per lunghe navigazioni
- Rating IOR

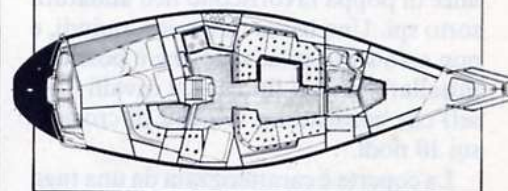
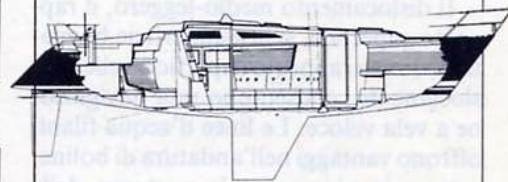
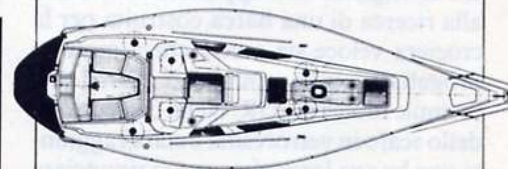
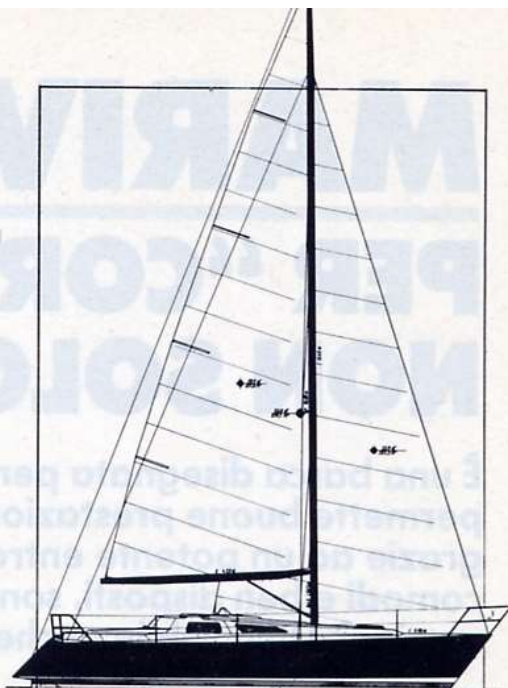
SCHEDA TECNICA

Lunghezza fuori tutto m 13,12; lunghezza al galleggiamento m 10,90; larghezza m 4,20; immersione m 2,45; dislocamento kg 8960; zavorra kg 3850; superficie velica I = m 17,67; J = m 5,2; P = m 15,75; E = m 4,8; motorizzazione Volvo Penta 2003 Turbo Diesel da 43 cv (32 kw); rating IOR: 33,7 piedi; progetto Judel-Vrolijk; costruttore Baltic Yachts (Finlandia); agente esclusivo per l'Italia: Cesare Tibaldi, via Giulini 6, 20123 Milano. Telefoni: 02/873867 oppure 055/857011.

ruota del timone in mezzo. Razionale la disposizione delle manovre fisse e correnti: carrelli, stopper, pastecche sono piazzati dove occorre e nella giusta misura consentendo anche ad un equipaggio ridotto di non avere problemi in navigazione. L'albero è a tre ordini di crocette del tipo racing/cruising, mentre la centralina idraulica è della Navtec. Dieci i winch, tutti della Lewmar.

Passiamo agli interni, altro punto di forza dell'imbarcazione. Tutta la falegnameria è in teak, sia massello che laminato, le superfici visibili sono verniciate e satinata a mano. Tre le cabine a disposizione: una doppia a prua, un'altra con letti sovrapposti e infine la terza a poppa, riservata all'armatore, con letto matrimoniale e una toilette.

Molto ampio il salone con la dinette e



In alto, il piano velico del Baltic 43; sopra, il piano di coperta e le sistemazioni interne.

il divano a forma di "U" (trasformabile in letto matrimoniale) sulla sinistra e un altro divano sulla destra. La zona cucina, il tavolo da carteggio e un'altra toilette completano gli allestimenti interni, in grado di offrire un grande comfort a equipaggi di sei-otto persone anche per lunghi periodi. Impianto idraulico ed elettrico sono all'altezza del resto dell'imbarcazione.

Una gran bella barca da crociera, quindi, questo Baltic 43, che però ha il suo rating IOR per quanti vogliono impegnarsi in regata. Secondo noi ne vale la pena, visto che le classi Crociera vanno di moda e soprattutto che Judel-Vrolijk hanno l'abitudine di disegnare scafi che vanno forte.

D.P.