

**I NUMERI DEL
BALTIC 142 CANOVA**
Lungh. 43,3 mt
Lungh. gall. 41,60 mt
Largh. 9 mt
Immers.: 3,80-6,50 mt
Disloc. : 140 tonn.
Zavorra: 47,7 tonn
www.balticyachts.fi

LA BARCA DA CROCIERA IDEALE? ECCOLA!

BALTIC 142 CANOVA

Questo gigante da 43 metri ha tutto quello che un diportista sogna di avere: comfort, performance, eleganza e autosufficienza energetica green

Facciamo un gioco. Chiudiamo gli occhi e immaginiamo una barca da crociera ideale dotata di tutto quanto la frontiera tecnologica possa offrire oggi. La immaginiamo allora accattivante da un punto di vista estetico. Ma anche ecologica e capace di buone performance. Confortevole, dove quest'aggettivo ha almeno una duplice funzione: spaziosa,

accogliente e con una cura maniacale dei dettagli al suo interno, ma anche comoda in navigazione, quindi una barca che sbanda in maniera contenuta e sia stabile all'ormeggio o all'ancora. Il risultato di questa nostra fervida immaginazione è il Baltic 142 Canova, al varo durante la primavera 2019. Il progetto delle linee d'acqua è di Bruce Farr, il design degli esterni e degli interni è stato

>>

I SEGRETI DEL BALTIC 142 CANOVA

DENTRO LA SUPER BARCA

La più avanzate soluzioni tecnologiche applicate a una barca da crociera, ecco quali sono i punti di forza nascosti dentro il nuovo Baltic 142, un vero concentrato di innovazione

COMANDI

Una vasta gamma di automizzazioni consentirà di condurre la barca anche in equipaggio ridotto.

VELE

L'impostazione di base prevede una randa square top avvolgibile sul boma e un fiocco autovirante, più altre vele di prua più piccole da vento forte e asimmetrici rullabili per gli angoli più aperti.

STRALLI

Gli stralli presenti in coperta, tensionabili idraulicamente, serviranno ad avvolgere fiocchi di misure decrescenti in base all'intensità del vento.

WINCH FOIL

Un verricello elettrico azionerà il movimento orizzontale dell'appendice DSS con un circuito parancato.

LINEA DI CONTROLLO

Il circuito parancato che regolerà l'appendice sarà capace di fornire regolazioni anche minime per ottimizzare le performance del foil.

CHIGLIA

La chiglia sarà retrattile per potere affrontare anche le zone con bassi fondali.

FOIL DSS

Sarà un'appendice unica che scorre orizzontalmente e avrà una triplice funzione: diminuire la resistenza idrodinamica dello scafo, ridurre lo sbandamento e contenere il beccheggio.

CARENA

Pur essendo una barca da crociera avrà una carena da sportiva, con volumi a prua tesi, capace di muoversi bene anche nelle brezze. Lo scafo sarà costruito con l'impiego di fibra di carbonio pre-impregnata.

BOCCAPORTI DI ISPEZIONE

Una finestra che servirà a ispezionare lo stato dell'appendice.

ALLOGGIO FOIL

La "scatola" orizzontale di alloggiamento del foil sarà sotto la superficie degli interni.

A destra, il foil DSS in fase avanzata di costruzione in cantiere. Un'appendice simmetrica sui due lati, che scorrerà orizzontalmente dentro la barca immergendo una delle due estremità a seconda delle mura su cui si naviga.



In alto, una delle puleggie interne che azionerà il circuito del Foil DSS.

<< sviluppato dallo studio Micheletti&Partners e da Baltic Yachts. Un 43 metri, con chiglia retrattile, foil DSS, un piano velico con randa square top full batten rollabile sul boma e quindi facilmente riducibile senza perdere efficienza. Il sistema di automazioni di bordo consentiranno a un equipaggio ridotto di potere manovrare questo 142 piedi senza particolari difficoltà. Il beccheggio ed il rollio sono sensibilmente ridotti dal foil DSS, la scelta di posizionare la cabina armatoriale a centro barca è funzionale a quella ricerca del confort ottimale che muove tutto il progetto. Un'altra chicca saranno le cabine flottanti con pannelli staccabili. Tutta la barca – e con tutta intendiamo anche ciò che le cabine di solito nascondono – sarà facilmente raggiungibile grazie ad un sistema di pannelli facilmente staccabili che semplificherà ogni tipo di intervento a bordo. Le cabine saranno costruite con un particolare rivestimento di pannelli intorno per ridurre al massimo rumore e vibrazioni.

Il Baltic 142 Canova sarà anche “green” grazie a una propulsione ibrida elettrica e diesel, e avrà un'enorme autonomia dal punto di vista energetico. Se si pensa che tutte le manovre sono comandate elettricamente si comprende, almeno in parte, la portata del lavoro tecnologico a bordo di questo scafo. Come si genera l'energia? Principalmente con il trascinamento dell'elica e a 14 nodi questa barca produce 20 Kw perdendo per l'attrito solo mezzo nodo. Possiamo dirlo: lo stato dell'arte della crociera a vela è racchiuso nei 43 metri di questa super barca.

IN CANTIERE

COME NASCE IL NUOVO BALTIC

La barca è in avanzata fase di costruzione e sarà varata durante la primavera 2019, l'alloggiamento del foil e il funzionamento dello stesso è al centro del progetto.



In alto uno dei componenti cruciali della costruzione della barca, la cassa di alloggiamento del Foil DSS.

Sotto, in cantiere si prova il funzionamento del foil. In questa foto l'appendice nella posizione che avrà quando sarà immersa a pelo d'acqua.



Sopra, lo scafo in avanzata fase di costruzione, si notano i volumi di prua che tradiscono il DNA anche sportivo di questo progetto.