

BARCHE®

FULL ENGLISH TEXT

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE

Cover

MCY 76 *Skylounge*

The Idea Factory

- Pierangelo Andreani
- Ivan Erdevicki
- Apex 850 Royal Huisman

People

Alberto Galassi

Brokerage

O'MEGA
by SSH Maritime

1993-2020
27 Years
BARCHE

Gigayacht

Benetti *Lana*

Superyacht

Baltic *142 Canova*

Boats

- Franchini *Mia 63*
- AQUA *38X*
- Cranchi *Z35*
- Bénéteau *Barracuda 9 OB*

Events

- Azimut Yachts in Portofino
- Compasso d'Oro 2020
- Investor Media Monaco



Global SAILING

Tanta tecnologia per ottenere performance e autonomia. L'obiettivo non è vincere una regata, ma navigare nel comfort intorno al mondo

High performance and autonomy achieved through extensive technology. The aim is not to win a regatta, but to sail around the world in comfort

*by Niccolò Volpati
photo by Jeff Brown, BreedMedia and Carlo Borlenghi*

43,3m



È NATA IN FINLANDIA, A PIETARSAARI, E I PRIMI PASSI LI HA MOSSI NELLE FREDDI ACQUE DEL NORD EUROPA, tra la Finlandia, la penisola scandinava e i Paesi Bassi. Ma il vero e proprio battesimo lo ha fatto l'estate scorsa con il maestrale della Sardegna. È lì che Baltic ha avuto le conferme che si aspettava. Il 142 Canova è stabile, veloce e resistente. Può sembrare assurdo che una nave di queste dimensioni abbia bisogno di conferme, ma le novità e la tecnologia utilizzata in fase di costruzione sono così tante, che nulla è stato dato per scontato. Non a caso, a bordo, durante il test, c'erano tutti: l'armatore, l'equipaggio, gli uomini del cantiere, quelli di North Sails, che hanno fornito le vele, e quelli di Rondal, che hanno curato l'attrezzatura di coperta. La prima particolarità che salta subito agli occhi è la presenza della lamina DSS. Non è esattamente un foil, o meglio, non è un foil così come siamo abituati a vederne in circolazione. Il DSS, acronimo di Dynamic Stability Systems, è stato progettato per ridurre l'inclinazione della barca.

Developed by Lucio Micheletti, the design features particularly striking clean lines. This is thanks in part to a layout that has made it possible to have a completely clear surface. Even the portholes are limited because the yacht uses forced ventilation.

Curato da Lucio Micheletti, il design colpisce per la pulizia. Merito anche di un layout che ha permesso di avere un piano completamente sgombro. Persino gli oblò sono limitati perché la ventilazione è forzata.



È un'ala laterale che fornisce una riserva di momento raddrizzante che ha due funzioni: ridurre lo sbandamento oppure "caricare" maggiormente le vele. In sostanza il DSS serve per aumentare il comfort e le performance. Il 142 *Canova* è una barca, anzi una nave, decisamente veloce. È capace di raggiungere i 30 nodi, ma non è un maxi da regata. L'armatore voleva una barca veloce per poter navigare ovunque intorno al mondo. Il suo ideale è il blue water cruising, non le boe di una regata mondiale. L'ala laterale DSS serve quindi per ottenere il massimo comfort a bordo anche navigando velocemente per coprire lunghe distanze. Uno scafo molto sbandato è sicuramente meno confortevole di un'imbarcazione che, per forza di cose, si inclina quando è di bolina, ma lo fa senza eccessi. Il 142 *Canova* è stato costruito con l'obiettivo di poter navigare ovunque, in qualsiasi condizione meteo marina e sempre. Per questo la tecnologia impiegata è servita a permettere alla barca di poter fare manutenzione facilmente in tutto il mondo. È quindi stata pensata per non avere limiti e far sì, come spiega Mattia Belleri,

il project manager, che le dimensioni di *Baltic 142 Canova* non rappresentino un ostacolo. Oltre al piano velico, le performance e il DSS, tutta la conduzione è stata progettata all'insegna dell'easy sailing. Quando, per questa barca, si parla di equipaggio ridotto, vuol dire che bastano solo due persone per condurla ed è piuttosto impressionante dato che lo scafo misura più di 41 metri. I risultati sottovela ottenuti in Sardegna hanno dimostrato che tanto impegno nel progetto e nella costruzione sono stati ricompensati. La barca ha navigato a più di 30 nodi di velocità e anche quando filava a 20 era docile e facile da condurre. Le due lamine DSS che consentono di contenere lo sbandamento, garantiscono una maggiore sensibilità al timone. E così una nave da diporto che misura 43 metri e trenta centimetri di lunghezza fuori tutto si può timonare facilmente, anche senza avere i bicipiti di un culturista. Uno degli aspetti che colpisce di più della coperta è la quasi totale assenza di oblò e passavomo sulla tuga. L'aerazione è forzata, come avviene negli appartamenti più moderni e lussuosi. Tutta la propulsione,

non solo quella a vela, è innovativa. In sala macchine si trova un motore esclusivamente elettrico e un vero e proprio sistema integrato capace di fornire energia sia al motore sia per i consumi di bordo. Si tratta di una vera e propria tecnologia di tipo industriale applicata al mondo dei superyacht. Il sistema si caratterizza per un voltaggio di ben 750 Volt che distribuisce l'energia elettrica per il propulsore, il bow thruster e i captive winch, ma l'alto voltaggio serve anche per trasformare l'inerzia della navigazione in idrogenazione. In pratica, mentre naviga a vela con un vento di circa 20 nodi, senza particolari riduzioni delle performance, riesce a generare l'energia sufficiente per tutti i consumi di bordo che viene immagazzinata nel pacco batterie. In sostanza, quello progettato per *Baltic 142 Canova* è un sistema che, oltre alla spinta come qualsiasi propulsione durante la navigazione a vela, sfrutta le eliche per generare energia e immagazzinarla, arrivando a ottenere fino a un massimo di 33 kW. Inoltre, il motore elettrico ha il vantaggio di un ingombro più contenuto e questo ha permesso a Lucio Micheletti, che ha curato il progetto degli interni e della coperta, di avere spazi maggiori. Quasi superfluo dire che tutto è all'insegna del comfort, che non si traduce solo in grandi spazi a disposizione, ma anche nella collocazione della cabina armatoriale nella zona della barca più silenziosa. È un privilegio dato dai tanti metri quadrati a disposizione e dai pochi decibel e, per rimanere fedeli al blue water cruising, anche la zona equipaggio rappresenta una parte importante della barca. Micheletti, infatti, ha dedicato molta attenzione a questa zona, disegnando un'area molto confortevole e funzionale, sia per le dimensioni, sia per il layout. Insomma, rimanere a bordo di *142 Canova* è un piacere per l'armatore e i suoi ospiti, ma anche per il comandante e l'equipaggio.

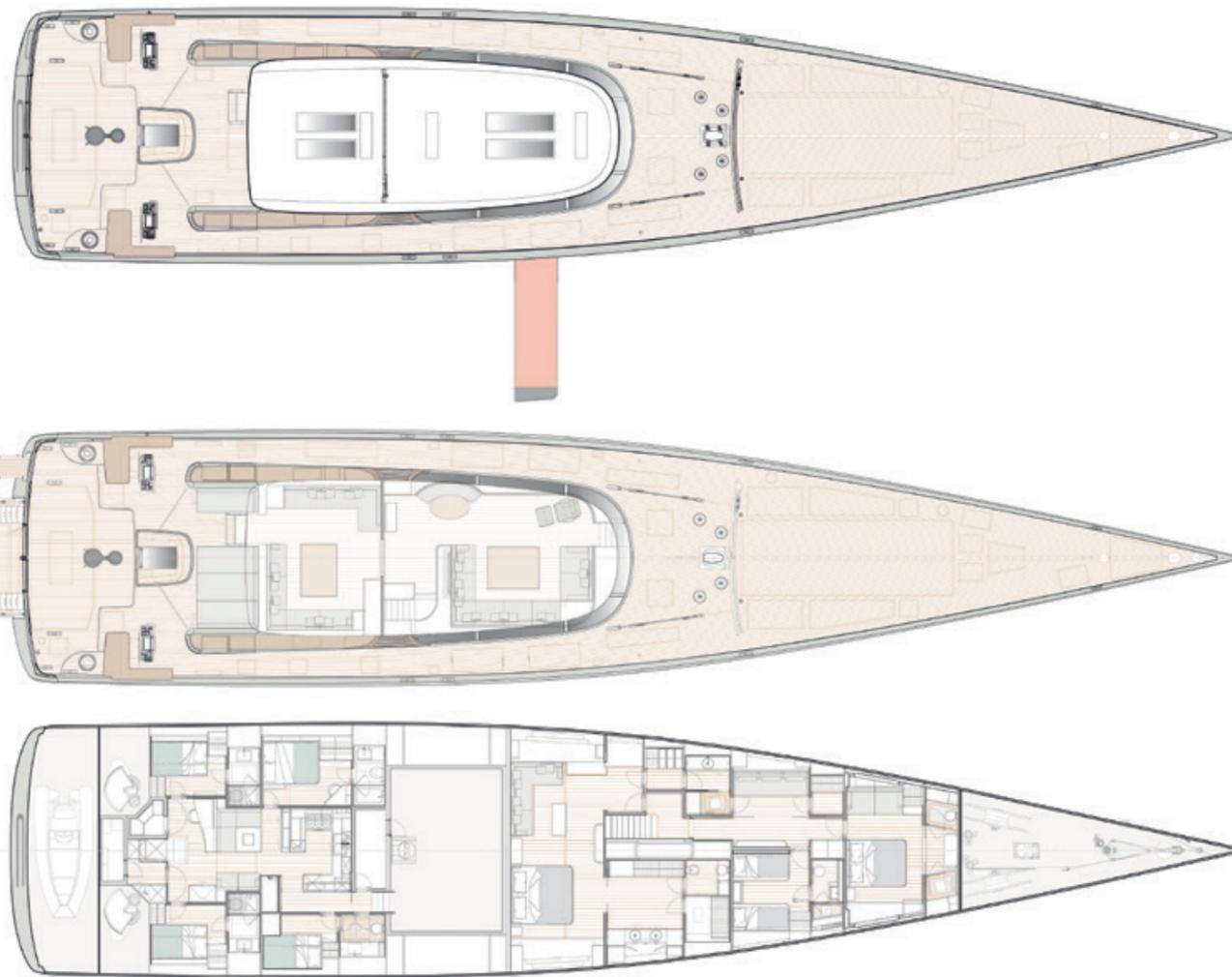
Canova is packed with technology and its electric propulsion system takes up less space in the engine room, allowing the interior designer to arrange the various spaces in order to achieve the highest standards of comfort.

Canova è un concentrato di tecnologia, la propulsione elettrica permette di avere ingombri minori in sala macchine, consentendo al progettista dell'interior design di collocare i locali in modo da ottenere il massimo del comfort.



Il *Baltic 142 Canova* è il frutto di un grande lavoro di squadra dove ogni soggetto, compreso l'armatore, ha contribuito a realizzare una barca destinata a influenzare tutta la progettazione nautica.

The *Baltic 142 Canova* is the result of major team work where everyone involved, including the owner, contributed to the creation of a boat destined to influence nautical design as a whole.

**Baltic Yachts****Alholmintie, 78****FI-68600 Pietarsaari, Finland****T. +358 67819200****info@balticyachts.fi****www.balticyachts.fi**

PROGETTO: Farr Yacht Design (naval architect), Lucio Micheletti (interior design and exterior styling)
SCAFO: Lunghezza fuori tutto 43,30m • Lunghezza al galleggiamento 41,60m • Baglio massimo 9,00m • Chiglia telescopica • Pescaggio con chiglia alzata 3,80m • Pescaggio con chiglia abbassata 6,50m • Dislocamento a secco 146.500 kg • Zavorra 49.000 kg

PROJECT: Farr Yacht Design (naval architect), Lucio Micheletti (interior design and exterior styling)
HULL: LOA 43.30m • Waterline length 41.60m • Maximum beam 9.00m • Lifting keel • Draft with keel up 3.80m • Draft with keel down 6.50m • Light mass displacement

La tecnologia è al servizio delle performance.

Si naviga veloci, ovunque. Baltic 142 Canova è un blue water cruise versione maxi.

Technology at the service of performance. Fast sailing, anywhere in the world. The Baltic 142 Canova is a maxi version blue water cruiser.

DEVELOPED IN PIETARSAARI, FINLAND, THIS YACHT TOOK ITS FIRST STEPS IN THE COLD WATERS OF NORTHERN EUROPE, between Finland, the Scandinavian peninsula and the Netherlands. However, its real christening took place last summer with Sardinia's mistral wind. It was there that Baltic received the confirmation it was expecting. The 142 Canova is stable, fast and resilient. It might seem absurd that a ship of this size needs confirmation, but so many innovations and different technologies were used during the construction that nothing can be taken for granted. It's no coincidence that everyone was on board during the test: owner, crew, men from the yard, the North Sails team who supplied the sails and the Rondal team who looked after the deck equipment. The first special feature to really stand out is the presence of the DSS foil. It's not the same as the normal foil we're used to seeing in circulation. DSS stands for Dynamic Stability Systems and was designed to reduce the tilt of the boat. It's a lateral wing that increases righting moment and serves two purposes: to reduce listing or to further "charge" the sails. In substance, the DSS helps to boost comfort and performance. The 142 Canova is a decidedly fast boat, or indeed ship. It's even capable of reaching 30 knots, but don't expect top regatta speeds. The owner wanted a fast boat in order to be able to sail anywhere around the world. His ideal is blue water cruising, not the buoys of a society regatta. The DSS lateral wing is therefore used to achieve the highest standards of comfort on board, even when sailing fast to cover long distances. A listing hull is certainly less comfortable than a vessel that obviously tilts when it's close-hauled, but does not do so excessively. The 142 Canova has been built with a view to be able to sail it anywhere, in any sea and weather conditions, at all times. Because of this, the technology used means that the boat can be maintained easily all over the world. It has been designed to have no limits and, as Mattia Belleri the project manager explains, to ensure that the Baltic 142 Canova's dimensions are not an obstacle. In addition to the sail plan, the performances and the DSS, the ship has been designed entirely with easy sailing in mind. When we talk about a reduced crew for this boat, it's worth bearing in mind that it can be sailed by a crew of just two, which is extremely impressive given that the hull is over 41 metres long. The results achieved under sail in Sardinia demonstrated that all the hard work during the design and construction process has truly paid off. The boat sailed at a speed of





over 30 knots and even when it was travelling at 20 it was docile and easy to sail. The two DSS foils that make it possible to reduce listing also ensure greater sensitivity at the helm. This is why a yacht measuring 43.3 metres long overall can be steered easily, even without the biceps of a bodybuilder. One of the most striking aspects about the deck is the almost total absence of portholes and hatches on the deckhouse. Ventilation is forced, as is the case in the most modern and luxurious apartments. The entire propulsion system, not just the sails, is innovative. The engine room houses a purely electric engine and a truly integrated system capable of supplying energy both to the engine and for on-board consumption. This is real industrial-type technology applied to the world of superyachts. The system is characterised by its voltage of 750 Volts, which distributes power to the engine, the bow thruster and the captive winch, but the high voltage is also used to transform the navigation inertia into hydrogeneration. In practice, while sailing with a wind of around 20 knots, without any particular reduction in performance it manages to generate enough energy for all the on-board power consumption, storing it in the battery pack. Substantially speaking, the system designed for the *Baltic 142 Canova* is one that, in addition to providing a thrust like any propulsion system during sailing, uses the propellers to generate energy and stores it, reaching a maximum of 33 kW. Furthermore, the electric engine benefits from smaller dimensions and this meant that Lucio Micheletti, who designed the interiors and deck, had more space to work with.

181



Engine room

Il sistema di propulsione è molto innovativo. È stata utilizzata una tecnologia industriale in funzione di un megayacht. Si tratta di un sistema elettrico, ad alto voltaggio che consente di avere sia la spinta, sia la generazione di energia quando la barca naviga a vela. Insomma, l'elica fa un doppio lavoro: spinge quando si naviga a motore e genera corrente elettrica quando si va a vela.

The propulsion system is highly innovative. Industrial technology has been used for this megayacht. It comprises a purely electric, high-voltage system that provides an added thrust and energy generation when the yacht is sailing. In short, the propeller serves a dual purpose: it thrusts when using the engine to travel and generates electricity when sailing.



It almost goes without saying that everything stands out for the high standards of comfort, and this does not just regard the large spaces available, but also the positioning of the master cabin in the quietest part of the boat. This is a privilege made possible by the large number of square metres available and the low decibels. Furthermore, in order to keep faith with blue water cruising, the crew area also represents an important part of the boat. Micheletti devoted a lot of attention to this area, designing a very comfortable and practical space, both in terms of its dimensions and layout. As well as being enjoyable for the owner and guests, remaining on board the 142 Canova is also a pleasure for the captain and crew. ▴

Foil DSS

Sono due lamine laterali che fuoriescono dallo scafo più o meno a centro barca. Non si tratta però dei foil tradizionali che sono ormai diffusi sulle barche performanti. In questo caso, servono per ridurre lo sbandamento della barca quando è di bolina. L'obiettivo è duplice: maggior comfort in navigazione e performance migliori sotto vela.

DSS Foils

These two lateral foils protrude from the hull more or less amidships. However, they're not the traditional foils that are now widespread on high-performance boats. In this case they're used to reduce listing when the yacht is close-hauled. The objective is twofold: greater comfort while on the move and better performances under sail.

