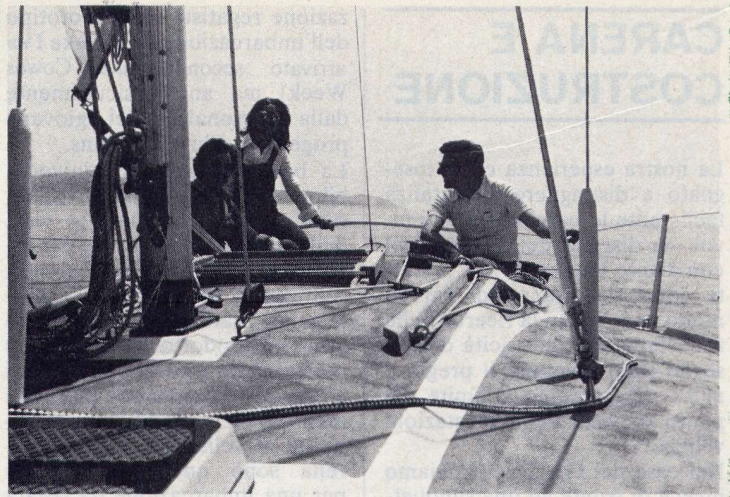




**Il GK 24 realizzato
dal cantiere inglese
Westerly Marine
Construction
è il frutto dello studio
effettuato da due «nomi»
dello yachting
internazionale:**

**Laurent Giles e Chris
Hawkins. Si tratta di un
quarter tonner lungo
metri 7,32 fuori tutto,
il cui prototipo
«Ebblake IV»
si è aggiudicato**

**un secondo posto
alla Cowes Week.
Del GK 24 sono disponibili
tre versioni:
Budget, Racing e Cruising
che si differenziano
sostanzialmente nel peso,
nella motorizzazione
e nelle sistemazioni interne.**

**Lo scafo messo
a disposizione
dall'Azimut di Torino
per la nostra prova
era un GK 24 Cruising.**

GK 24

WESTERLY MARINE CONSTRUCTION

CARENA E COSTRUZIONE

La nostra esperienza ci ha insegnato a distinguere abbastanza facilmente le barche nate sui tavoli da disegno dello studio del compianto Laurent Giles. Si tratta come tutti sanno di barche molto serie in cui la ricerca della robustezza e la classicità del disegno rappresentano il pregio e nello stesso tempo il limite dal punto di vista delle prestazioni veliche.

Nel caso del GK 24 ci troviamo invece di fronte ad una silhouette del tutto nuova, una forma molto snella, aggressiva, giovane che non deriva solo dalla finaliz-

zazione regatistica del prototipo dell'imbarcazione («Ebblake IV» arrivato secondo alla Cowes Week) ma anche sicuramente dalla personalità del giovane progettista Chris Hawkins.

La barca denuncia inequivocabilmente uno studio molto accurato portato a termine in vista della produzione in serie, per essere sicuri di offrire sul mercato, soprattutto su quello dell'esportazione, vitale per le industrie inglesi, un prodotto estremamente perfezionato in tutti i particolari e concepito in maniera di venire incontro ad un pubblico cosmopolita di velisti. Le linee di carena sono quelle più attuali per una imbarcazione da regata I.O.R. e risentono naturalmente delle influenze dei più affermati disegnatori del momento: Peter-

son, Holland ecc. I canoni adottati da questi progettisti vengono però completamente rielaborati da Hawkins, che ha sicuramente la personalità necessaria per concepire, come ha fatto, una barca dal sex-appeal tipicamente britannico. E' una cosa che si «sente» per esempio nel disegno del cavallino, nel timone sospeso allo specchio di poppa e soprattutto nella forma inconfondibile della coperta. Se non altro per questa il GK 24 sarà sempre facilmente riconoscibile tra le tante barche in vetroresina che affollano i marina moderni e che cominciano un po' ad assomigliarsi tutte. Eppure, malgrado il suo aspetto denunci un gusto prettamente inglese, questa barca sembra, dal punto di vista funzionale, concepita proprio per il

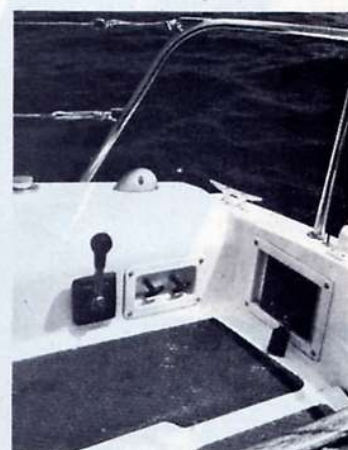
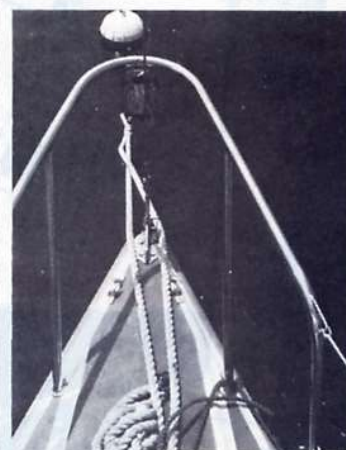
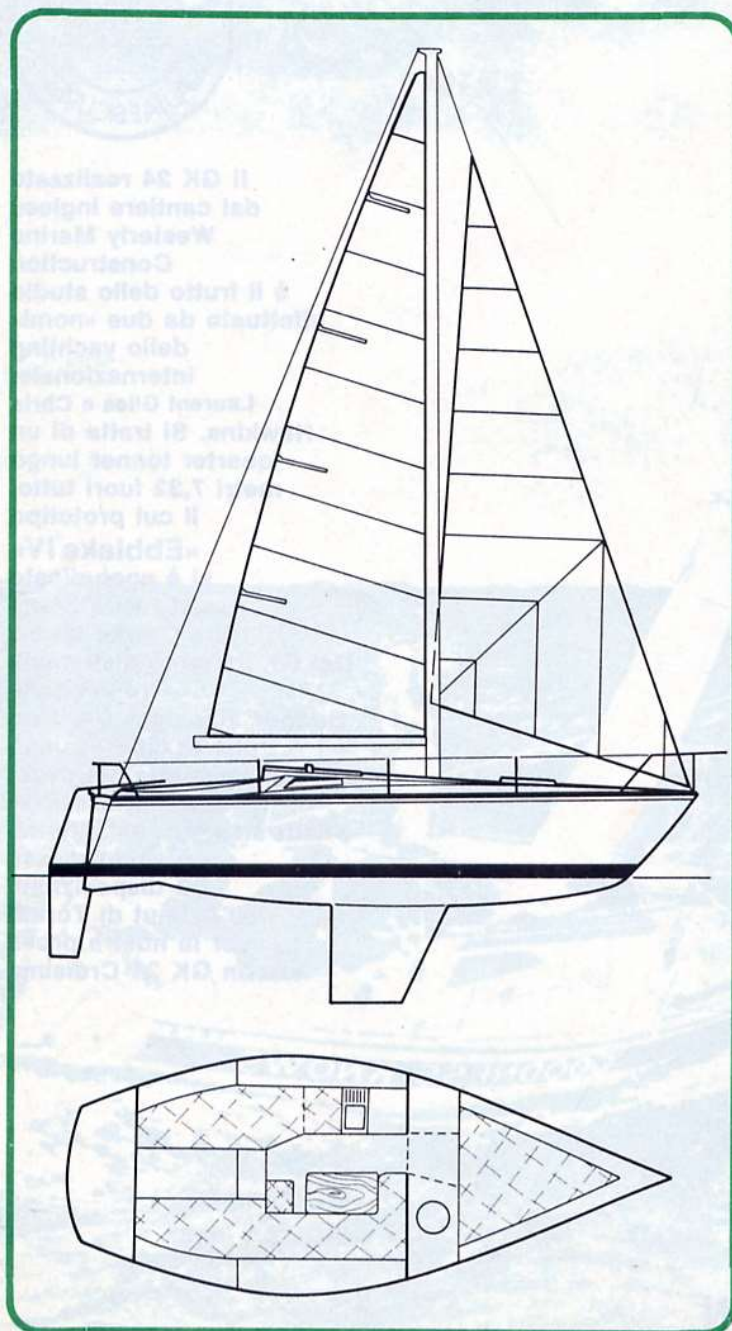
Mediterraneo. Il pozzetto è molto grande e posto immediatamente a ridosso dello specchio di poppa, quasi del tutto verticale, su cui si innesta la pala del timone. La forma stessa delle falchette del pozzetto è un evidente invito a sedere in richiamo, con le spalle appoggiate alla battagliola. Non a caso le stesse panche del pozzetto sono rivestite di Tread-Master. Il resto della coperta è caratterizzato dalla linea grintosa della tuga, sottolineata dai riquadri eseguiti con una vernice antisdrucchiolo celestina molto efficace. La soluzione è molto più gradevole esteticamente del solito antisdrucchiolo a punta di diamante inglobato nello stampo della coperta ma, in contropartita, richiederà una certa manutenzione periodica.

SCHEDA TECNICA

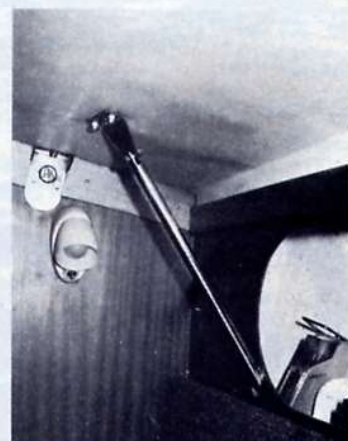
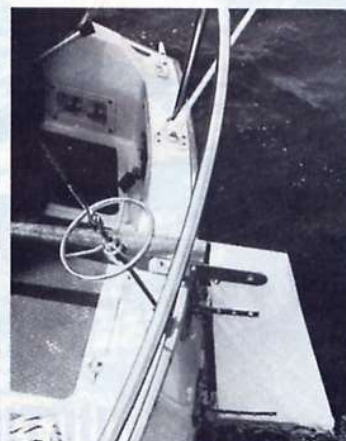
Costruttore: **WESTERLY MARINE CONSTRUCTION - WATERLOOVILLE - PORTSMOUTH - GB.**

Importatore: **AZIMUT, Corso Vittorio Emanuele 169 - 10139 TORINO.**

Lunghezza f.t.: **m 7,32** - Lunghezza al gall.: **m 6,00** - Larghezza max: **m 2,82** - Immersione: **m 1,52** - Zavorra: **kg 635** - Dislocamento: **kg 1610**.
VELATURA: randa: **mq 9,57** - Genoa: **mq 20,16** - Genoa 2: **mq 16,44** - Fiocco: **mq 10,96** - Fiocco 2: **mq 5,48** - Spinnaker: **mq 47,35**.



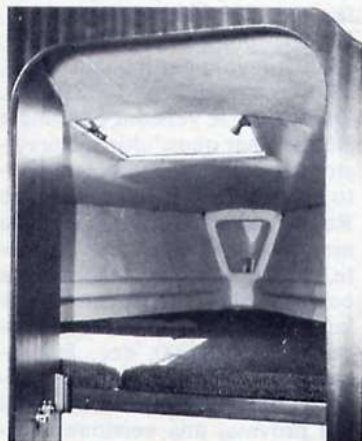
Sopra: a sinistra, la zona prodiera del GK 24 con il pulpito inox ed il sistema per l'ormeggio; a destra, i comandi del motore ed il quadro elettrico sistemati sulla dritta nell'estrema zona poppiera del pozzetto. Sotto: a sinistra, il timone esterno del GK 24; a destra, particolare dell'attacco delle lande allo scafo.



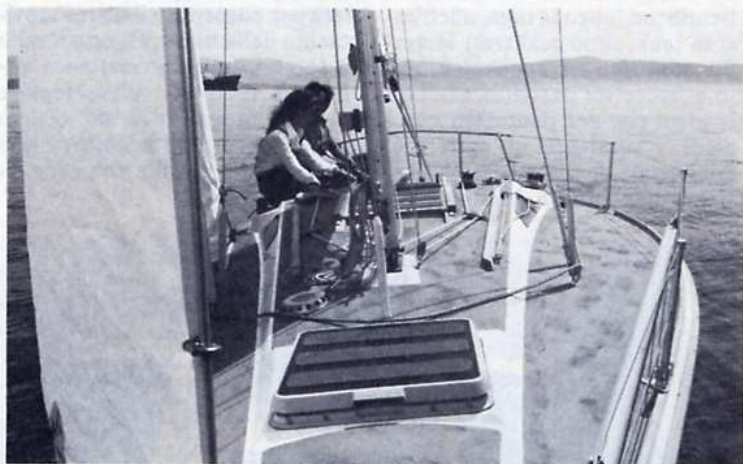
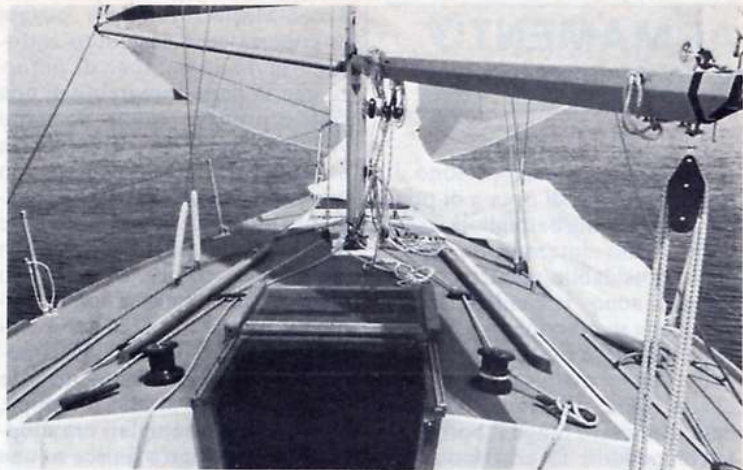
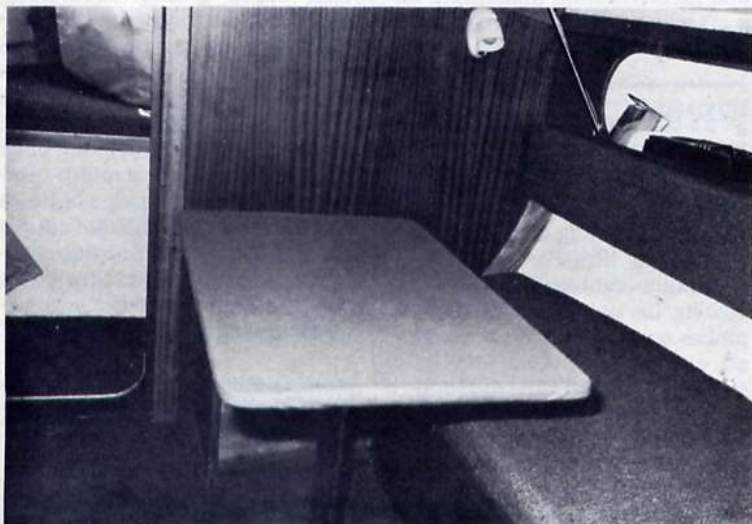
ABITABILITA' E DOTAZIONI

Esternamente il ponte molto sgombro e il pozzetto di notevoli dimensioni offrono un'abitabilità di tutto comfort per l'uso diurno ed estivo dell'imbarcazione. All'interno, pur nella ristrettezza delle dimensioni, esistono praticamente tutte le dotazioni di un vero e proprio yacht. Prima di tutto il soffitto è tutto coibentato e rivestito di un materiale simile a vilpelle, ma più morbido, di color crema molto chiaro. La barca ha una potenzialità di cuccette enorme, per le sue dimensioni. Oltre alla cabina di prua con la sua cuccetta doppia, prevede infatti anche le due cuccette di quarto e un divano intorno alla dinette che potrebbe ospitare anche altre due persone. E' chiaro che comunque la quantità di spazio a disposizione sconsiglia di usare il

GK 24 in più di quattro persone ma comunque mi sembra già un risultato di tutto rispetto quello di poter ospitare l'equipaggio in due cabine ben separate in una barca che non misura fuori tutto più di m 7,32. E in più si potrà usufruire di un divano intorno al tavolo della dinette che non viene direttamente utilizzato come giaciglio, di vari ripostigli sulle fiancate, di un lavello, di una cucina a due fuochi, di un locale toilette con WC e armadio. Ci sono tutti i presupposti per godere dell'abbuono per sistemazioni interne previsto quest'anno dallo IOR. Unico problema quello di muoversi in un'altezza in cabina che non consente posizioni più erette di quella seduta. Ma questo è ovviamente lo scotto da pagare per la bella linea della coperta e d'altronde bisogna dire che anche rovinandola con una brutta tuga non si sarebbe mai comunque ottenuta l'altezza in cabina (non dimentichiamo le dimensioni della barca).



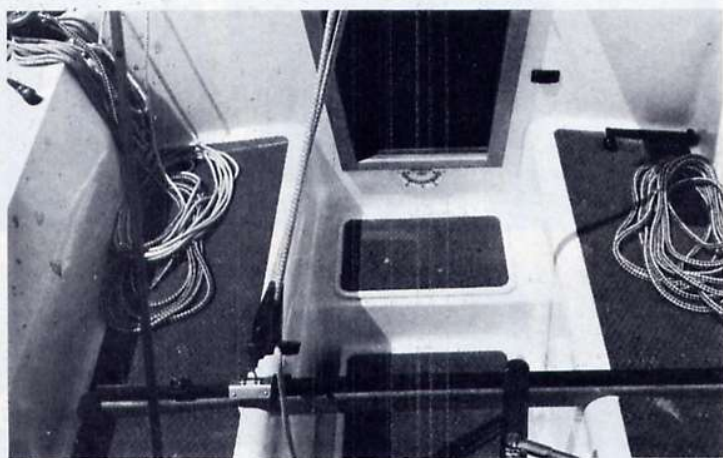
Qui sopra: a sinistra, scorcio della cabina di prua che dispone di due cuccette in un unico piano; a destra, il blocco cucina sistemato sul lato di sinistra subito a poppavia della cabina prodiera. Sotto: il tavolo ed il divano sulla dritta del salone, di fronte alla cucina. A fianco, dall'alto in basso: viste verso prua e verso poppa della coperta del GK 24, un flush deck dalle linee filanti; abitabilità del pozzetto; il cofano motore sotto la discesa in cabina ed il motore nel suo alloggiamento; il boccaporto che si apre in coperta, verso prua



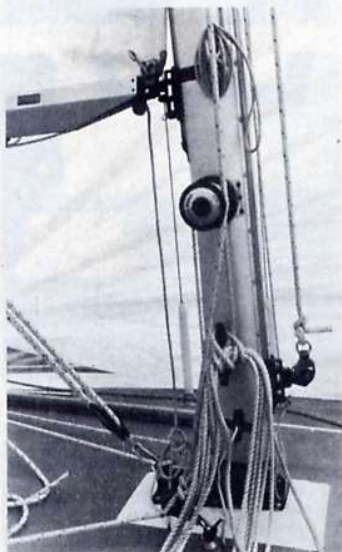
ARMAMENTO E ACCESSORI

Albero, boma e tangone sono di Proctor; pulpiti di prua e di poppa, draglie della battagliola e sartie sono interamente d'acciaio inossidabile mentre di lega leggera sono i candelieri. La giunzione scafo-coperta è protetta da un sottile bottazzo in teak e dello stesso materiale è la falchetta bassa, a sezione trapezoidale, che corre lungo il bordo interrompendosi in corrispondenza delle basi dei candelieri. I tintibene lungo la tuga, anch'essi in teak, sono realizzati secondo un profilo a L capovolta molto efficace sia per afferrarsi con le mani che per puntarsi con i piedi. L'osteriggio di prua e il tambuccio di discesa sono parzialmente coperti da strisce di

Tread-Master. L'albero poggia in coperta ed è sostenuto sottocoperta da un puntone di rinforzo che fa parte integrante di una vera e propria paratia. Il piano velico è quello di ogni piccola macchina da corsa moderna, con una randa a rapporto di allungamento notevole e generose vele di prua. Nella versione Racing la barca viene fornita di un intero gioco di vele Hood. Tutte le manovre, tranne la drizza della randa che usufruisce di un winch apposito sull'albero, sono rinviate al pozzetto. Lo strallo di poppa, che nei primi esemplari era sdoppiato, è ora unico e finisce su una landa posta leggermente a sinistra per consentire il libero movimento della barra. Questo strallo è servito da un arridatoio a volantino. Il motore sull'esemplare da noi provato era un ottimo Volvo Penta monocilindrico tipo MD 5A da 7 cavalli, con elica bipala chiudibile.



Sopra: vista del pozzetto da poppa; il trasto mobile della scotta della randa scorre su un binario fissato su una barra a tutta lunghezza, che separa non solo idealmente l'estrema zona poppiera riservata al timoniere da quella per i «passaggeri». Sotto a sinistra, in primo piano la scotta della randa e, sulla destra, i rinvii per lo spi; al centro, la scotta del fiocco con relativi binario, winch e galloccia; a destra, infine, la zona bassa dell'albero con l'attacco del boma, winch, trasto per spi ed attacco del vang.



PROVA IN MARE

Abbiamo provato il GK 24 a Livorno, in una tersa giornata di maggio, con uno scirocchetto debole che non ha mai superato forza 2. In effetti, come ho avuto occasione di dire già spesso, la prova di una barca a vela con venti deboli è senz'altro la più interessante. Con vento le barche camminano tutte e non è possibile, se non in regata, vedere veramente quale è il rendimento della barca che si sta provando. Un'altra prova molto importante sarebbe anche quella con moltissimo vento e mare formato ma per ovvi motivi organizzativi è molto difficile effettuarla. Nel caso nostro abbiamo riscontrato che il rendimento della barca nelle particolari condizioni della prova è stato eccellente sotto tutti i punti di vista. La carena dalle minime superfici bagnate sembra fatta apposta per i nostri deboli venti estivi mediterranei. L'imbarcazione avanza volentieri a tutte le andature, ha una buona stabilità di rotta e si mantiene manovriera anche da «ferma». Si stringe il vento bene a 38-40 gradi senza differenze apprezzabili di velocità. Le manovre sono tutte facili e la posizione delle varie ferramenta, dei winches, dei rinvii e delle rotaie è molto razionale. La sensazione per il velista è di piena soddisfazione perché la barca è sensibilissima e risponde ad ogni minima regolazione e ad ogni minima variazione nella forza e nella direzione del vento. A motore la marcia è spedita e si vede che la potenza dell'apparato è ben dimensionata rispetto al peso della barca e alla resistenza, invero esigua, che essa incontra nell'avanzamento. Anche con l'elica chiudibile abbiamo verificato una manovrabilità immediata sia a marcia avanti che a marcia indietro.

PREZZI

La barca viene offerta come s'è detto, in tre versioni: Budget, Racing e Cruising rispettivamente a 5.740, 10.800 e 9.250 sterline, franco cantiere. La versione Racing ha un'attrezzatura completissima e molto corsaiola: gioco completo di vele, scotte e strallo cavo sono tutti di Hood; i winches numerosi e surdimensionati della Lewmar; le sistemazioni interne sono le stesse della versione Cruising ma un po' alleggerite, per esempio nel WC,

che è un Porta Potti chimico e, soprattutto, nel motore, che è un 12 HP RCA Dolphin a benzina. Gli interni sono sostanzialmente gli stessi anche nella versione più economica, che è fornita senza motore e con una attrezzatura velica ridotta al minimo. La Cruising differisce dalle altre due soprattutto nel profilo del bulbo, che è meno profondo di ben 30 centimetri (immersione m 1,22). Nella lista degli extra troviamo: randa, L. 175.000; genoa 1, L. 325.000; genoa 2, L. 260.000; genoa 3, L. 225.000; fiocco 1, L. 190.000; tormentina, L. 125.000; spinnaker L. 400.000; attrezzatura per spi, L. 215.000; due winches Lewmar (n. 16 a due velocità), L. 225.000; due winches sempre Lewmar per lo spi (n. 8), L. 106.000; quattro parabordi, L. 28.000; cime d'ormeggio, L. 28.000; attacco per motore f.b., L. 77.000; WC chimico, L. 110.000; verniciatura antivegetativa, L. 100.000; kit per gabinetto SL 400, L. 193.000; cuscineria rivestita in sky, L. 230.000, in stoffa, L. 285.000; estintore, L. 22.000; pompa di sentina, L. 55.000; tavolo per il quadrato, L. 85.000; invasatura, L. 350.000. Questo per le versioni Cruising e Budget (per quest'ultima è previsto un package di completamento a L. 1.500.000). Per la versione Racing, che ha già di serie la maggior parte delle cose elencate, sono previsti anche altri extra come il varo, armamento e collaudo che costano complessivamente L. 300.000, ecc. Riassumendo, sulla base dell'esperienza del proprietario della barca da noi provata, una versione Cruising completamente armata e pronta a navigare non costa meno di una quindicina di milioni.

CONCLUSIONI

Una barca giusta, equilibrata, che rappresenta un interessante compromesso tra la regata e la crociera. Molto divertente a vela anche nell'uscita diurna, nella regata di triangolo o anche in quella d'altura se si dispone di un equipaggio giovane e molto sportivo. Per la crociera vige la stessa regola: pensiamo che due coppie giovani e spartane possano vivere a bordo la loro vacanza estiva con una certa comodità e in piena sicurezza e autosufficienza.

