

*L'inconfondibile roccia  
sarda dei Nibani fa da  
cornice alle prime  
miglia del Gem 610,  
sospinto da  
un'inusuale, leggera  
brezza.*

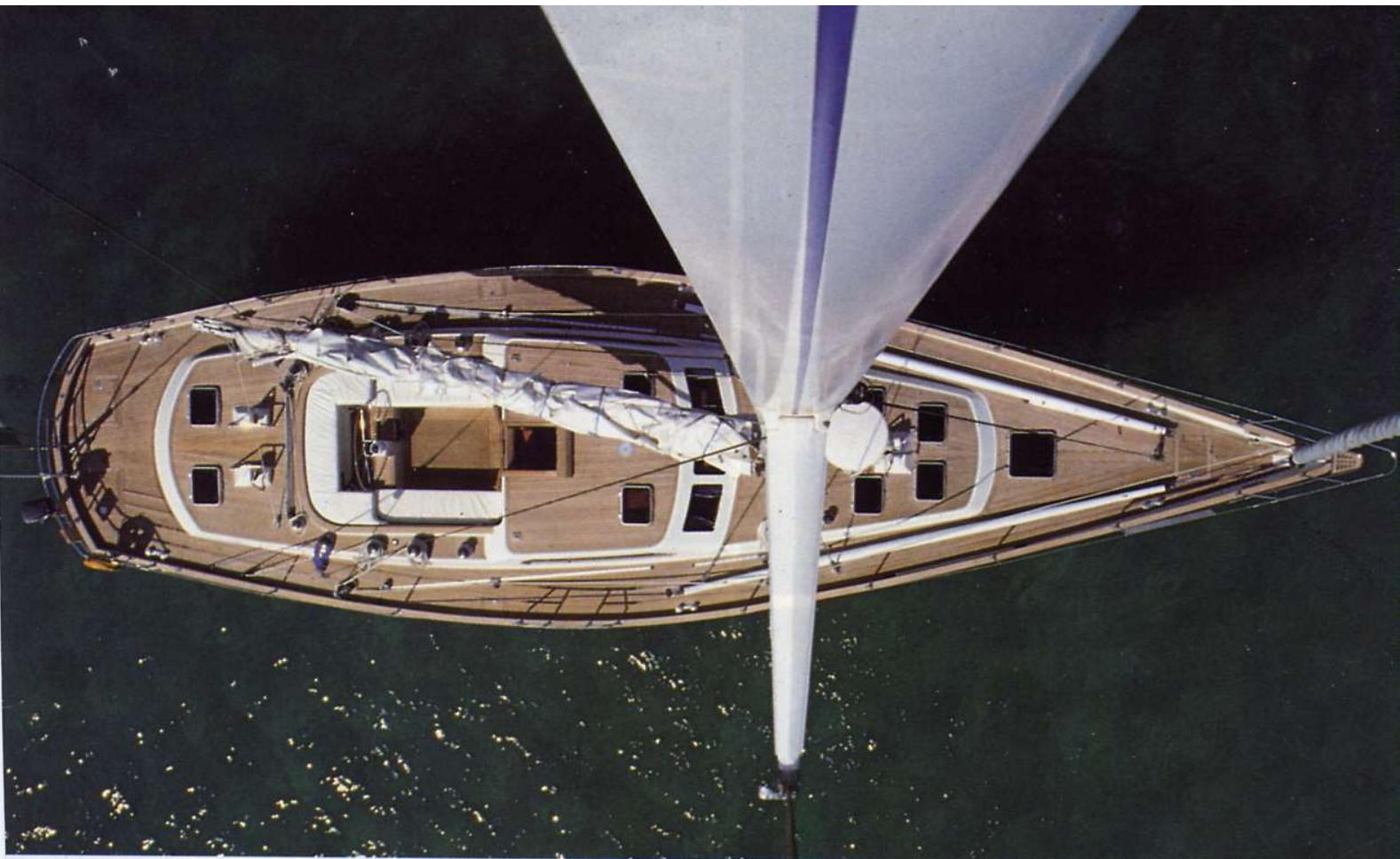




*Sopra: schiacciate dal teleobiettivo, le linee di Kinzana mostrano ancor di più la loro imponenza; al timone, il suo armatore. Sotto: avvolgifiocco e cime di prua lavorano liberi da impacci, grazie al sistema d'ancoraggio a scomparsa. Il pozzetto, protetto e confortevole, è concepito in modo da non isolare il timoniere.*

tuire, per il pozzetto, una valida protezione in tempi duri. Ampi spazi a poppa offrono una duplice alternativa: una piacevole abbronzatura come manovre senza impacci, con parabordi e cime a portata di mano. Al di sotto trova posto un capacious gavone al quale si accede attraverso due grandi sportelli. Pulpiti e draglie, debitamente stratonati con conseguente sussulto dell'armatore, risultano realmente inamovibili, dando la stessa sensazione di sicurezza dei tientibene, ben posizionati. Si nota la disposizione tradizionale e pulita dell'attrezzatura, che rifugge da tentazioni di grandezza, ma non è neanche troppo essenziale. Intorno alla barca, al posto della falchetta forata, una muratina di circa venti centimetri d'altezza conferisce estrema eleganza alle fiancate, senza appesantire affatto, pur alzando il bordo libero, il profilo esterno dello yacht. Salpando, il sistema dell'ancora si dimostra efficace ma assolutamente discreto: vericello da tremila watt, catena ed ancora sono a scomparsa, e quest'ultima rientra poco al di sotto del musone permettendo a Kinzana di mostrare il suo bel «naso» appuntito senza altri spigoli. Si fanno subito notare anche i passacavi chiusi ricavati nella murata, dotati di cuscinetti: al di là di una valida estetica, le cime non si logorano, non escono e niente vi si può impigliare; i vantaggi superano il prezzo di maggior versatilità di un passacavo aperto. Uscendo dal porto la barca aumenta la velocità, ma a questo non cor-

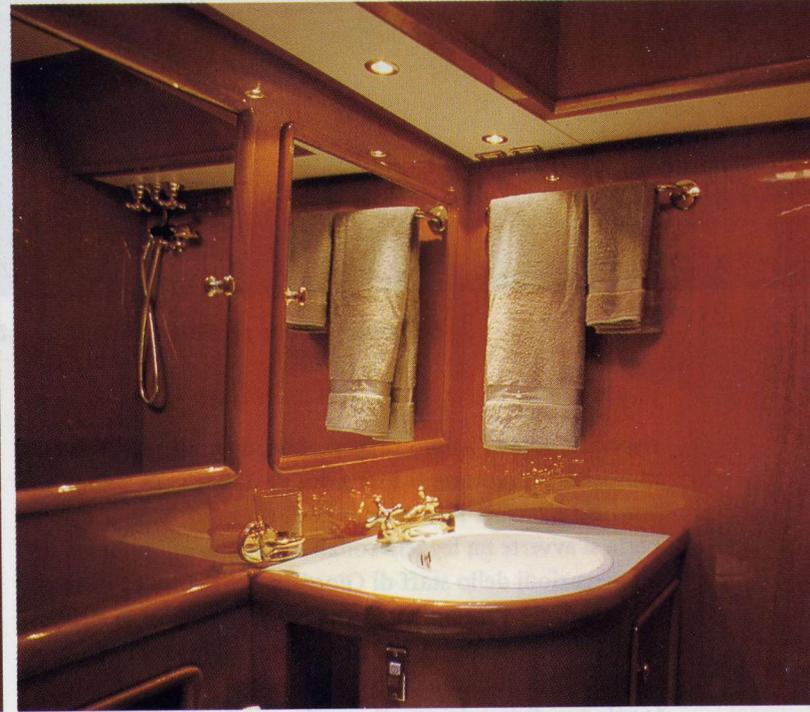
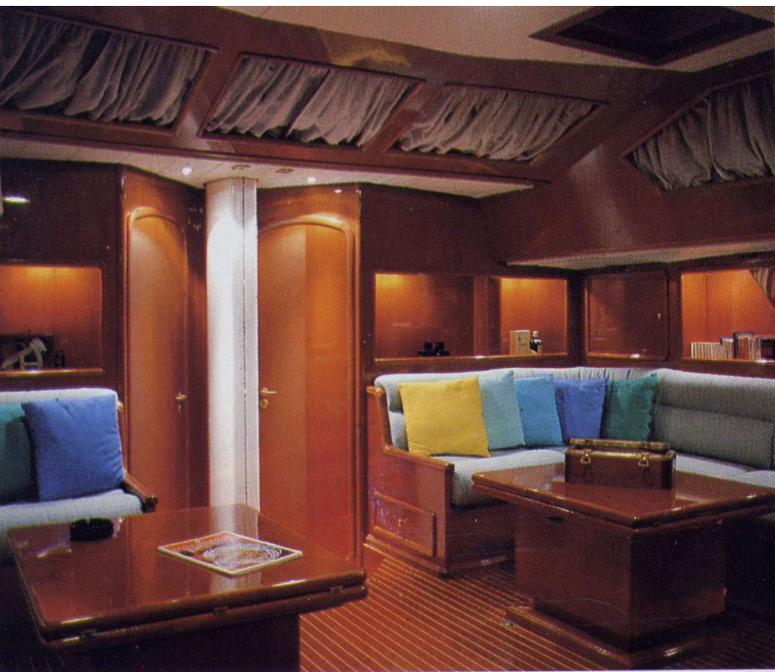




*Un'immagine che sottolinea la bellezza e la funzionalità della coperta del Kinzana.*

risponde, come l'istinto suggerirebbe, un aumento della rumorosità del motore: il Mercedes da 130 cavalli spinge silenzioso Kinzana fino a nove nodi e mezzo; solo sottocoperta si avverte un leggero ronzio. Vengono allora in mente le spiegazioni dello staff di Giorgetti & Magrini sugli studi effettuati per l'isolamento acustico del motore: la prima, concreta prova di un'applicazione ben riuscita. C'è poco vento, sette-otto nodi, quando il Gem 610 si prepara ad alzare le vele per dirigersi verso il grande scoglio di Mortorio. La manovra, fra avvolgifiocchi e «lazy jack» (le cime guida che «contengono» la randa sul boma, rendendo più agevole il compito della drizza e, ammainando, la piegatura), risulta facile. Kinzana, di bolina larga, s'inclina leggermente e prende velocità, con prontezza ma senza nervosismi; il vento rinforza un poco, la barca non aumenta l'inclinazione ma solo la velocità, un ottimo indizio di stabilità di forme. Si stringe, la barca fila e bastano un paio di virate a mostrare una coperta razionale oltre che elegante. La prua è sgombra, i tangoni sono ben assicurati in coperta con appositi agganci, le drizze nascono e muoiono a piede d'albero, rinviate ai propri winch da bozzelli adeguatamente posizionati. Un ulteriore, temporaneo rinforzo del vento rivela un'importante funzione del rialzo centrale della tuga, che ripara uno spazioso e confortevole pozzetto proteggendolo dai pochi spruzzi che oltrepassano la murata. I winch primari e se-

condari sono alla giusta altezza, e gli appoggi sono comodi. Il vento cala del tutto, e costringe a un prematuro rientro; la silenziosità del motore invita sottocoperta, al riparo da un cocente sole. Grazie alla grande finestratura centrale, il salone è pieno di luce che evidenzia le piacevoli sfumature del mogano Honduras verniciato a specchio, impronta decisiva di un interno classicamente moderno, dall'aspetto molto marino. Particolarmente interessanti nella doppia dritta dai divani a «L» contrapposti, è la regolazione in altezza dei due tavoli, bassi per un accogliente living e alti per una raffinata sala da pranzo. Praticamente simmetriche, dietro alla scala di accesso e separate dal motore, la cucina e la zona strumentazione, che accoglie, oltre al carteggio e all'elettronica, i comandi principali dell'impianto elettrico ed idraulico, ed il sistema delle pompe. La cabina armatoriale è all'estrema poppa, l'eleganza discreta ravvivata da un grande e colorato affresco. Ovunque, si notano finiture di pregio, soprattutto nella lavorazione dei legni. L'ampia cala vele, le comode cabine doppie gemelle e i tre bagli sottolineano una disposizione classica e razionale, senza sprechi ma anche senza costrizioni. In fase progettuale, l'armatore aveva più volte sollecitato (e forse non ce n'era bisogno) l'attenzione sull'importanza dell'efficace funzionamento di tutti gli impianti, in vista di una prolungata permanenza in barca. Non avendo, in una sola uscita, la pos-



*Dall'alto, in senso orario: il salone può accogliere più di dieci ospiti; l'eleganza classica della cabina armatoriale è ravvivata dall'«affresco del tucano»; i tre raffinati bagni sono ottimamente dimensionati; la cucina, a L, ospita ripiani, ghiacciaie e cassetti in quantità. Nella pagina a fianco: il «cuore» del Gem 610, in cui sono accentrati tutti i sistemi di controllo degli impianti; una delle due accoglienti cabine gemelle.*

sibilità di verificare, la cosa migliore da fare è senz'altro chiederlo a lui stesso: un'espressione soddisfatta si rivela più eloquente di qualsiasi risposta. Racconta di faticose boline, di sollecitazioni varie, di una burrasca a sessanta nodi senza un graffio. Viene da pensare che sia fortemente influenzato dalla presenza di uno dei principali responsabili dell'operazione Gem 610, venuto apposta per constatare le condizioni della barca dopo qualche centinaio di miglia di navigazione. Invece, niente: i due cominciano a parlare della barca, quest'ultimo elenca tutte le piccole imperfezioni e i difetti che ha notato, si vagliano ipotesi, si suggeriscono so-

luzioni; sembrano due amici che si sono appena «fatti» la barca. I problemi che vengono immancabilmente fuori da una barca varata da poco, e quelli nati dalla sacrosanta fretta di incominciare le vacanze non sembrano preoccupare minimamente l'armatore, né il progettista che continua ad elencarli con fare quasi sadico: a fine stagione, Kinzana tornerà in cantiere, e sarà ancora più a punto per la prossima estate, a cura di Giorgetti & Magrini. È proprio da questa discussione, dal rapporto effettivamente sereno e costruttivo fra i progettisti e il cliente, che nasce la prova più concreta e sicura: Kinzana, Gem 610, è una barca ben riuscita.

**lunghezza ft** m 18,50  
**lunghezza al gall.**  
 m 15,00

**larghezza massima**  
 m 5,18

**pescaggio** 2,50

**dislocamento t** 28,90

**zavorra t** 8,25

**motorizzazione**

Mercedes da 130 hp

**piano velico** l m 24,30;

J m 7,50; P m 21,70;

E m 6,90;

**superficie velica**

mq 213

**dotazioni**

**verricello salpancore**

Lofrans da 3000 watt

**bozzelli, boccaporti e**

**passauomo** Lewmar

**sartame** G&G Rigging

**scotte** Gottifredi & Maffioli

**albero, boma e**

**tangoni** Cariboni

**avvolgiflocco** Profurl

**sistema randa**

**steccata** North Italia

**winches** Lewmar

**timoneria idraulica**

BCS

**elica** Max Prop a tre pale

**desalinizzatore** Global

Water da 2200 litri/giorno

**strumenti del vento**

Autohelm

**pilota automatico**

Autohelm

**SSB** Skanti

**VHF, Loran e radar**

Raytheon

**impianto di  
 termoventilazione in  
 ogni cabina  
 progetto**

Giorgetti & Magrini,

Via privata Perugia 10,

20122 Milano,

tel. (02) 791094/76004502,

fax 315645,

fax (02) 782566.

**costruttore**

Cantiere Navale P. Ferri,

Via D. Albertario,

61032 Fano (PS).

---

## KINZANA

---