

GEM 705

# CIVILIZED WA

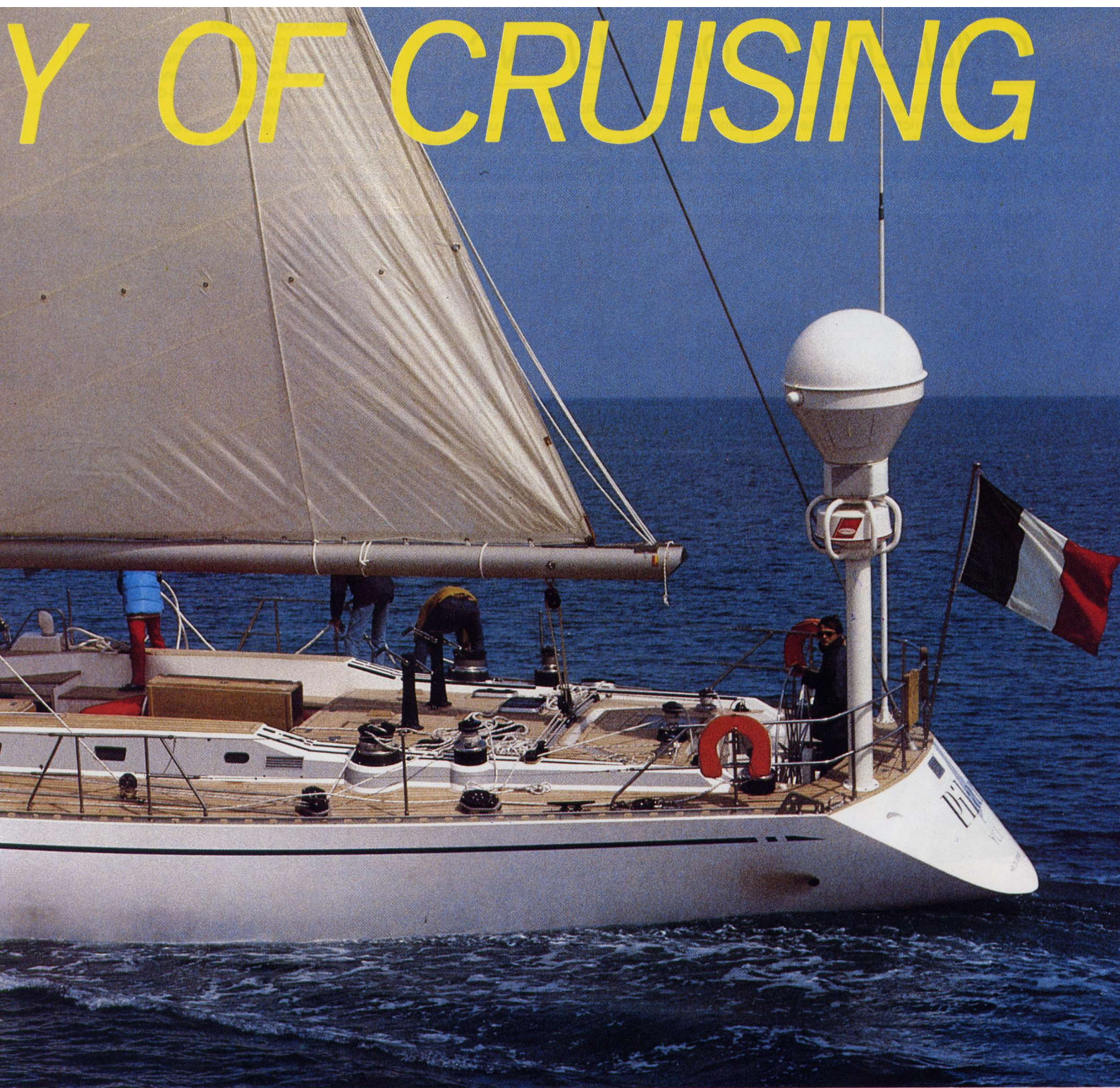
Correre le grandi classiche del circuito dei maxi seguendo un calendario fitto ed entusiasmante, o lasciarsi incantare dalla dolce seduzione di orizzonti lontani, ad altri preclusi, o, ancora, cedere al desiderio di un commuting veloce, tra spot mondani da visitare con molti amici... il mezzo permette tutto questo con l'aplomb, gli spazi e il passo disteso del glamour yachting di tradizione. Al di là delle consuete distinzioni tipologiche, con GEM 705 Giorgetti & Magrini individua una nuova forma di performance cruiser/racer polivalente, concepito per esprimere alte medie in qualsiasi condizione e per consentire un modo civilized di andar per mare, anche con equipaggio ridotto.



Entro ogni ambito creativo e produttivo, le variazioni e le modificazioni del fattore scala sono spesso coincidenti con l'indice della crescita non solo meramente quantitativa, ma qualitativa. Gli equilibri e le capacità realizzative vanno a redistribuirsi su nuovi, diversi profili, secondo nuove configurazioni, e chi ha sempre lavorato per la crescita qualitativa fatalmente si trova in posizione di primato, capace di crescere in fatturato e livelli produttivi senza mai oltrepassare le proprie capacità, aggiungendo, anzi, plus di crescita qualitativa con il progredire dell'esperienza. Lo yachting italiano è cresciuto, in anni recenti, e più velocemente, in fondo, di quanto si potesse supporre.

Diverse le ragioni della crescita, quasi tutte, però, casualmente ben coordinate. I giochi di Coppa America hanno dato un contributo non tra-

# Y OF CRUISING



scurabile e lo yachting italiano ha trovato anche nelle classi olimpiche, nello IOR e nel motor-yacht building ambiti di significativa espressione.

Giorgetti e Magrini vivono da protagonisti questa cruciale fase di crescita. Da ormai lungo tempo, infatti, lo Studio di Via Merlo è un punto di riferimento certo per una audience internazionale qualificata che, con alle spalle una cospicua esperienza di navigazione, ha individuato, con competenza e precisione, i confini e le esigenze del proprio yachting e che desidera un vettore

(continua)

**Gianfranco Gullì**

A tutta pagina, un'immagine della bolina di GEM 705. Nelle foto piccole, la coperta verso poppa in navigazione e la dinette open air nel grande pozzetto centrale.



# CIVILIZED WAY OF CRUISING

(segue)

definitivo, senza compromessi, che riassume in sé una vasta gamma di richieste. Un bene investimento consistente, da utilizzare per lungo tempo con molta soddisfazione, propria e degli ospiti. Un vettore veloce e sicuro, da portare in velocità solo con un paio di amici, anche non

obbligatoriamente molto esperti, in souplesse. Uno yacht confortevole, segnato da una personalità ben definita, con un'autonomia operativa importante, una strumentazione e un'accessoristica adeguate, per mantenere, in qualsiasi momento, in qualsiasi situazione, il contatto, in

tempo diretto, con il mondo. Passando, con coerenza e professionalità, fasce dimensionali diverse, lo Studio di Via Merlo ha definito una linea di performance cruiser di respiro oceanico, ognuno segnato da un proprio carattere ben individuabile.

GEM 705 a pieno diritto si inserisce nel mondo del glamour yachting a vela, su una dimensione ancora facilmente gestibile. Le forme vengono da un brillante compromesso tra le esigenze della crociera veloce con poco equipaggio e quelle



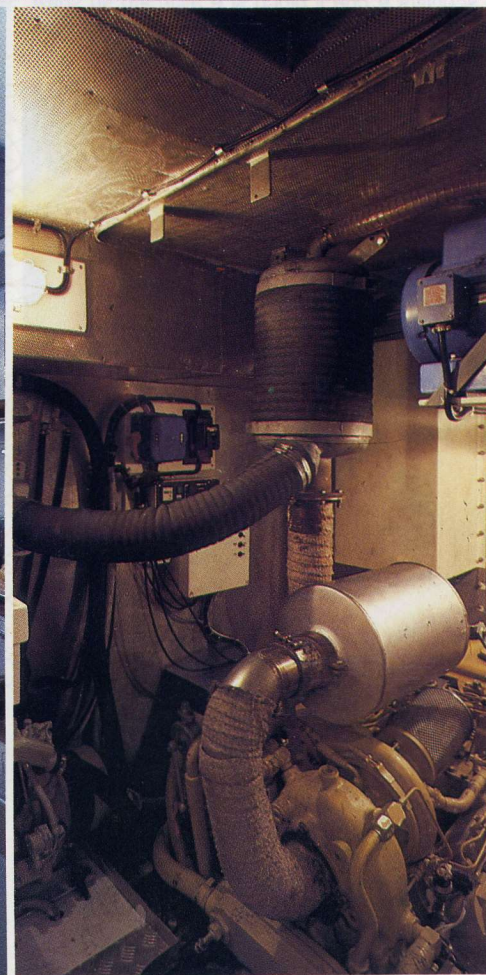
## SCHEDA TECNICA

lunghezza ft	m	21,75	motorizzazione	Caterpillar diesel
lunghezza al galleggiamento	m	18,16		3208 T da 230 HP
larghezza max	m	5,80	velocità di crociera a motore	nodi 9
pescaggio	m	3,65	materiale di costruzione	lega leggera
dislocamento a pieno carico	kg	38.000	progettazione e survey	Giorgetti & Magrini
zavorra	kg	17.500		Via C.G. Merlo 1, 20122 Milano
superficie velica	m <sup>2</sup>	299		telex 315645 tel. (02) 799561/791094
serbatoi acqua	litri	1.000	costruzione	Yachts Officine Pesaro
serbatoi carburante	litri	2.000	allestimento	Cantiere Ferri, Fano

dell'ocean racing IOR.

La carena è stata infatti pensata per essere competitiva, con rating intorno ai 60' IOR, come i contendere oggi protagonisti nelle grandi classiche di lungo percorso del circuito dei maxi: Middle Sea Race, Fastnet, Miami-Nassau, Bermuda, Sydney-Hobart, Transpac. È una sintesi possibile su queste dimensioni: le sezioni sono più morbide di quelle tipiche di un racer IOR di minori dimensioni, il bustle è pronunciato e la transizione allo slancio di poppa è giocata con

gradualità. La forma delle appendici è stata determinata in base all'analisi dei risultati dell'applicazione di un Velocity Prediction Program. Obiettivo: alta efficienza, stabilità di rotta, facile manovrabilità, e agevole governabilità. Il dislocamento in racing trim, con la riserva di acqua e carburante ridotta, si avvicina sensibilmente ai valori normali dei racer di taglia comparabile. Le forme sono eleganti, con leggero tumble home in corrispondenza del baglio massimo; la larghezza è distribuita con gradualità. Svasata



con misura e fine al galleggiamento la prua; slanciata, utile dinamicamente e ben proporzionata la poppa; contenuto il bordo libero. La stabilità aggiuntiva di forma non è affatto trascurabile ed è importante il rapporto zavorra/ dislocamento (continua a pag. 153)

**Gianfranco Gullì**

*Nella foto grande: il salone verso prua. Nelle foto piccole, dall'alto: il carteggio, la cucina, l'accesso alla sala macchine e la doppia ospiti con letti in piano a centrobarca.*