

La barca di famiglia

Una solida piattaforma per una navigazione sicura e confortevole, addolcita da un design lineare e morbido, rende il Gamma 20 un punto di riferimento per il "mondo dislocante" sempre più oggetto di attenzioni

testo di Francesco Popla

Agli albori dello yachting moderno esisteva la barca di famiglia che passava con orgoglio da una generazione all'altra. Per essere tramandata doveva essere costruita con tutti i crismi di un oggetto che deve durare negli anni. Il Gamma 20 è stato voluto da Guido Bonandrini per rispondere alla necessità di mantenere inalterato il suo valore nel tempo. La barca incarna alla perfezione lo spirito del vero dislocante, con scafo in solido acciaio e sovrastruttura in lega di alluminio, linee esterne dritte e poco filanti ma al contempo morbide. Su questo tipo di scafo, grazie alle relative lente andature, si riesce, in completo relax, a godersi la navigazione e l'ambiente circostante. Il Gamma 20 centra questo aspetto ricercandolo nella comodità e sicurezza, nelle linee esterne, nel layout interno e nelle bontà delle scelte tecniche successivamente dettagliate. Uno yacht pen-

sato per chi vuole vivere il mare in ogni sua condizione e per tutto l'arco dell'anno con la convinzione di navigare protetto da uno scafo d'acciaio e "cocolato" da arredi moderni ma caldi grazie alla scelta di materiali e forme accoglienti. Il carattere marinairesco trapela anche dall'arrotondamento delle linee del mobilio interno e delle strutture e dalla presenza di tientibene nelle zone di possibile equilibrio precario in navigazione come le scalette. Il Gamma 20 in molti aspetti estetici, oltre che in quelli tecnici, cerca uno spazio proprio: il dritto di prora, letteralmente dritto, conferisce personalità allo scafo così come la posizione della plancia molto avanzata, consentendo alla tuga di espandersi fino a pochi metri da prora estrema. I camminamenti laterali, pratici e sicuri grazie alla loro larghezza e all'altezza dell'impavesata su cui si appoggia una piccola battagliola nella zona centro poppiera, portano al prendisole prodiero, da cui si può accedere alle cabine equipaggio, a dire il vero un po' sacrificate in altezza. Un altro più ampio prendisole si trova sul generoso flyingbridge, su cui è stata creata una zona conviviale all'aperto che si aggiunge a quella del pozzetto riparato dal prolungamento del fly stesso, sui cui divani possono accomodarsi una decina di persone senza considerare timoneria e zona sole.



Gli interni sono accoglienti e di gusto classico. I rivestimenti di tutti i locali sono fatti con pannelli strutturali che possono essere sostituiti facilmente, per arredare la barca con uno stile differente.

L'accesso all'interno della tuga avviene dalla porta vetro a tutto baglio ma anche dal camminamento del lato sinistro; in questo modo l'equipaggio può accedere alla plancia dalle proprie cabine senza ledere la privacy dell'armatore e dei suoi ospiti. Sotto il ponte principale si trovano, partendo da pop-pavia, la cabina vip, quella ospiti con due letti singoli, le due sale macchine e a poppa estrema la cabina armatoriale. Quest'ultima, appoggiata sulla volta di poppa, risente, chiaramente più delle altre, delle vibrazioni indotte sullo scafo dalla propulsione, come si evince anche dalla tabella di misurazione del rumore irradiato.

D'altro canto, con le sale macchine quasi a centro nave, è possibile diminuire vantaggiosamente l'inclinazione delle linee d'assi a 10° con chiaro incremento del rendimento propulsivo.

Gli interni sono realizzabili secondo i *desiderata* dell'armatore; nella "numero uno", quella oggetto della prova, un riuscito **gioco di colori chiaro-scuro** dona all'ambiente dinamicità grazie ai pannelli marrone scuro delle paratie e del mobilio e ai ciellini, alle poltrone in pelle bianca e alla pavimentazione del salone in bambù. Risulta, quindi, un ambiente classico ma al contempo fresco.

In poco più di 20 metri di lunghezza si sviluppano due ponti per un totale di 177 metri quadrati calpestabili

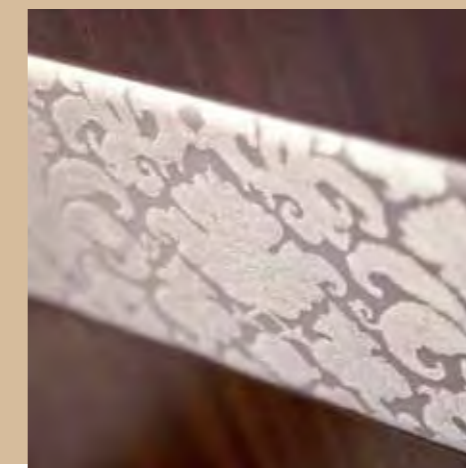


La prova

Lo yacht avrebbe meritato di essere provato in un mare più impegnativo: credo proprio che avrebbe messo maggiormente in luce le proprie doti marinaresche. Il Gamma 20 ha tenuto un'ottima stabilità in ogni manovra effettuata; nelle virate anche strette a differenti velocità ha mantenuto un assetto trasversale pressoché diritto e anche nelle percorrenze rettilinee con onde al traverso il rollio è stato minimo, grazie a un performante sistema di stabilizzazioni a pinne. A 7 nodi, in virata, il raggio di curvatura è di soli 10 metri e raddoppia alla velocità di 13 nodi.

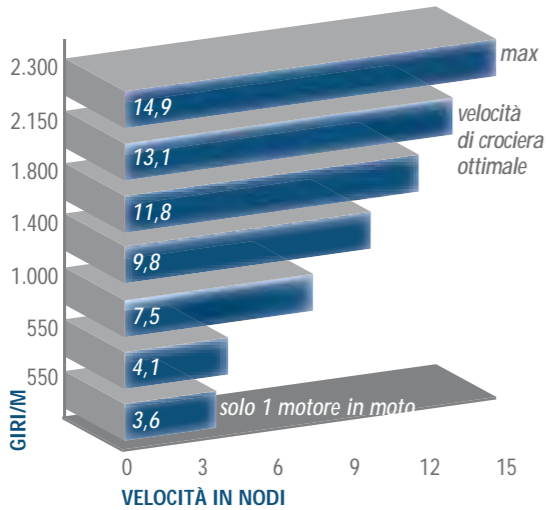


La barca ospita **6 persone in tre cabine doppie** e i due membri dell'equipaggio possono spostarsi dagli alloggi alla plancia **senza interferire** con gli ospiti a bordo. I bagni sono dotati di rubinetterie a muro retroilluminate e **docce idromassaggio**.

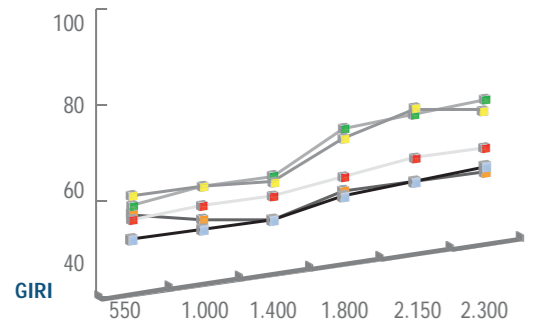


LE PRESTAZIONI

CONDIZIONI DELLA PROVA Località La Spezia • cielo sereno • stato del mare 1 • vento scala Beaufort 1 • temperatura 20 °C • carburante 20% • persone a bordo 6



RUMORE IN DBA



Giri	dBA plancia	dBA salone	dBA armatoriale	dBA vip	dBA pozzetto
550	52	56	61	57	59
1.000	54	59	63	56	63
1.400	56	61	64	56	65
1.800	61	65	73	62	75
2.150	64	69	79	64	78
2.300	67	71	79	66	81

con solo generatore in modo

Giri	Autonomia in ore	Autonomia in miglia	Consumi lt/nm
550	1.375,0	4.950,0	1,1
550	846,2	3.469,2	1,6
1.000	254,6	1.909,7	2,9
1.400	97,2	952,3	5,8
1.800	50,5	596,0	9,2
2.150	28,4	371,4	14,8
2.300	22,1	329,1	16,7

LA SCHEDA

CONSTRUTTORE Gamma Yachts International, Ugnano (BG), tel. 035 4183047, info@gamma-yachts.it, www.gamma-yachts.it

PROGETTO Vripack (architettura navale) • Vripack/Gamma Yacht (designer)

SCAFO Lunghezza f.t. m 22,10 • lunghezza di costruzione m 20,50 • lunghezza al galleggiamento a pieno carico m 20,20 • larghezza m 5,90 • immersione sotto le eliche a p.c. m 1,50 • peso medio ton 62 • altezza massima m 7,50 • riserva gasolio lt 5.500 • riserva acqua lt 2.000 • impianto trattamento acque grigie e nere Hamann • capacità cassa acque grigie e nere lt 1.000 • potenza motori cv 1.304 • rapporto peso/potenza (a pieno carico) kg/cv 20,91 • rapporto lunghezza/larghezza 3,42

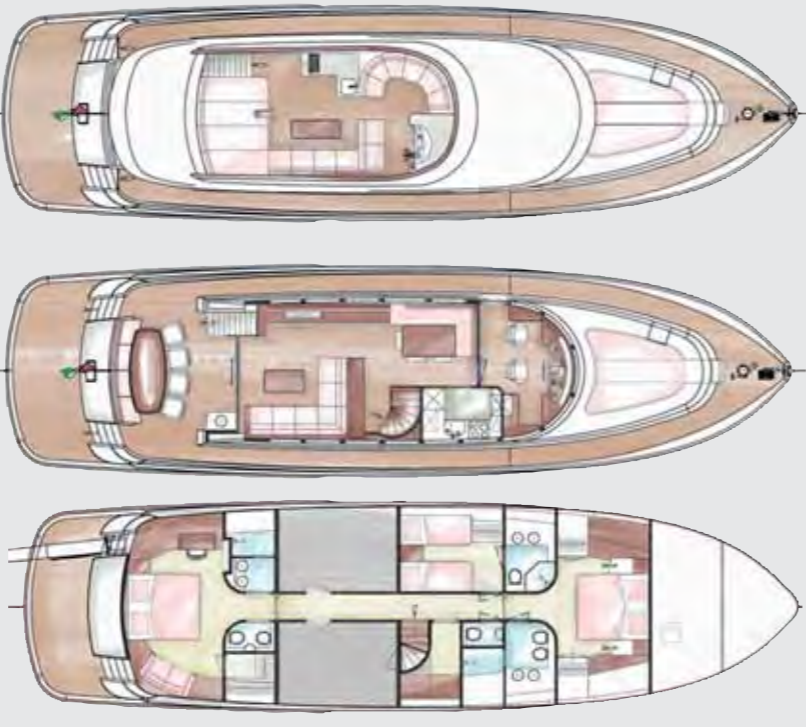
MOTORI Due Yanmar 6 SY 650 • potenza massima cv 652 (kW 479) • 6 cilindri in linea • 4T diesel • velocità massima a 2.100 giri/m • alesaggio x corsa mm 127 x 154 • cilindrata 11.700 cc • rapporto peso/potenza kg/cv 1,76 • lunghezza mm 1.910 • larghezza mm 870 • altezza mm 1.038 • peso a secco kg 1.150 (senza riduttore) • sistema di iniezione common rail con iniezione

diretta a controllo elettronico • sovralimentazione a turbosoffiante • 4 valvole per cilindro • trasmissione ad asse tradizionale ZF 325_1 • eliche a 4 pale Armatec

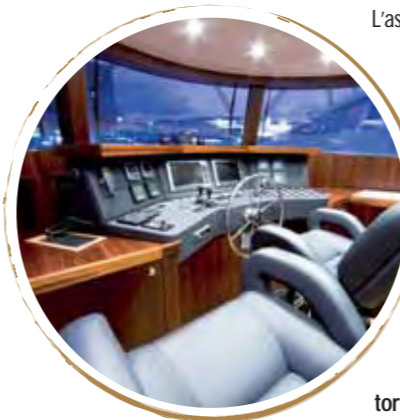
PRINCIPALI DOTAZIONI STANDARD

Strumentazione controllo propulsione Yanmar • gps-chart-plotter Raymarine E-120 • radar Raymarine Sdh 4KW-72 MG • bussola elettronica Raymarine • autopilota Raymarine ST70 • echo Raymarine • vhf Raymarine 240E • lavasciuga Bosch • freezer Zanussi • frigorifero Smeg • lavastoviglie, forno combinato, piastra vetroceramica Miele Marine • doppio lavello inox con rubinetto Grohe • 3 videocamere • centrale frigorifera Veco/Climma Cws 721 RC da Btu 72000 • 1 generatore Mastervolt Wispher Vltr kW 16 • elica di prora idraulica Vetus da kW 33 • elica di poppa idraulica da kW 33 • riscaldamento combinato a gasolio Kabola • dissalatore Idromar 180 lt/h • passerella telescopica a scomparsa Besenconi con centralina dedicata

CERTIFICAZIONE Classe Rina CE A **PREZZO** € 2.156.000 + iva (modello provato); € 2.086.000 + iva (modello base completo)



La timoneria risponde prontamente ai comandi risultando un yacht manovriero e reattivo. A velocità di crociera si evidenzia un'ottima stabilità di rotta.



L'assetto longitudinale rimane costante fino a 12 nodi mentre per velocità superiori si può ricorrere agli stabilizzatori di assetto (flap): alla massima andatura di 14,9 nodi è auspicabile disporre i flap con la massima inclinazione di 22 gradi. Sia la navigazione sia le manovre mettono in luce un equilibrio fra scafo, propulsione, timoneria e stabilizzatori portando così a una permanenza a bordo confortevole anche nelle manovre a bordo confortevole anche nelle manovre di cambi repentini di rotta con tutta la barra. Il timoniere ha un'ottima visuale anche nei settori poppieri; la presenza della cucina sul lato dritto subito a poppavia della plancia occlude la vista per circa 30°, ma basta spostarsi verso murata per ovviare.

Commento tecnico sullo scafo

Il materiale è l'acciaio 42 grado A, con uno spessore massimo di 8 mm mentre la sovrastruttura è in una lega di alluminio AIMg 4,5 MN H321. La pulizia e la precisione di saldature e profilati danno l'impressione di procedure e modalità costruttive di eccellenza, confermate dalla stratificazione Naiad dell'antidumping che rende la barca molto silenziosa; l'attenzione all'isolamento acustico e all'assorbimento delle vibrazioni si riscontra nel doppio strato di legno appoggiato su uno di gomma per tutti i piani di calpestio interno. Soluzioni intelligenti ed efficaci si possono scoprire anche nei dettagli, come le Pto calettate sui motori di propulsione per il funzionamento delle apparecchiature idrauliche, i due alternatori trascinati dai motori che consentono di non usare il generatore ausiliario e la calderina a gasolio per il riscaldamento per usare lo yacht 365 giorni l'anno. Ogni particolare è stato accuratamente studiato, valorizzato e, con la stessa attenzione, realizzato. L'adozione di soluzioni alternative rispetto a quelle affermate nella cantieristica navale conferisce un valore aggiunto. La presenza di uno skeg di importanti dimensioni rende lo scafo maggiormente resistente al rollio; con le pinne stabilizzatrici in funzione, tali oscillazioni sono drasticamente smorzate. Esiste anche la possibilità di installare pinne da zero speed, ma la necessità di potenziare i componenti di potenza e la struttura delle pinne e asse portano a costi maggiorati.

I CONSUMI

