

Le prove di vela e motore



GIB'SEA 106

La barca della Gilbert Marine è stata disegnata dalla coppia Joubert-Nivelt seguendo lo schema della barca da crociera familiare che tanto successo ha riscosso in Francia e ora anche da noi.



Un mattino di Dicembre di quel 1984 bisestile come nessun altro, a Lavagna, ho festeggiato il mio quindicesimo anno di prove di barche e di contatti umani in un campo incredibile come quello della nautica cosiddetta «da diporto».

Ero con Colnaghi, titolare del Centro Italiano Yachting di Milano, a provare ed a parlare delle sue buone barche francesi.

Il Gib'Sea 106, ad esempio, barca a vela ideale, disegnata e fatta da gente che sa andare in mare per gente che vuole andare in mare, in Francia, a Marans, dalla Gibert Marine.

Della barca parlerò dopo e ne parlerò bene, non perchè si debba fare così come tanti pensano, ma perchè oggi non si fanno più barche «sbagliate». Certo, le barche «sbagliate» ci sono, sono state fatte ed ora biso-

La linea è estremamente moderna, con notevole lunghezza al galleggiamento e volumi di prora studiati in modo da non provocare dannosi appruamenti o eccessivo beccheggio. Il tutto risulta comunque ben calibrato e senza forzature.

Sotto il sedile di sinistra del pozzetto (foto sotto) è ricavato un ampio gavone che comprende tutta l'estrema poppa.



gnerebbe bruciarle per «sgorgare» la pesante situazione dell'usato.

Il Gib'Sea ha tutto positivo e più ancora, non costa nemmeno troppo, anzi direi che è proprio da comprare. È una buona barca a vela di quasi undici metri, solidamente costruita in fibra di vetro.

È una classica barca da famiglia ma con ottime doti di barca a vela, il che non vuol dire che possa partecipare con buone possibilità di vittoria alla settimana velica di Cowes.

Una buona barca da famiglia deve poter risalire il vento anche con mare formato e con vento forte per poter togliersi d'impiccio quando c'è un capo da doppiare. Inoltre, deve poter fare strada anche con venti leggeri, altrimenti perchè scegliere una barca a vela se poi il motore farà sempre tutto lui?

L'abitabilità interna è tutta francese: due cabine di poppa doppie con lavelli ed armadi.

A destra c'è l'angolo cucina, a sinistra il carteggio, un buon quadrato per 8-10 persone, grande armadio a sinistra, locale wc a destra e solita cuccetta a «V» di prua. Il tutto è ben illuminato e non provoca sintomi di claustrofobia.

Il Gib'Sea viene offerto anche nella versione Master, ovvero «padronale», con unica cabina poppiera e grandissimi gavoni sotto al pozzetto. È ovviamente disponibile anche la versione con chiglia mobile.

Il ponte del Gib'Sea 106 è comoda da percorrere, non ha stupidi intoppi od insensati

Nel pozzetto (foto in alto) non si riesce certo a darsi di gomito. Lo specchio di poppa, pur essendo generoso, appare proporzionato all'insieme. Il risultato è una notevole potenza dello scafo, soprattutto nelle andature portanti, ed un innegabile spazio interno.

L'angolo cucina (foto a lato) prevede il forno a tre fuochi, locale frigorifero e due lavelli inox. Il numero degli stipetti e dei ripostigli è all'altezza della situazione.

La lunghezza fuori tutto dello scafo è di undici metri e trenta centimetri, mentre quella del solo scafo, senza pulpito di prora e di poppa, è di dieci metri e settantacinque.





Il tavolo da carteggio del Gib'Sea permette di utilizzare con facilità carte e strumentazione.



Le finiture interne non lasciano intravedere nemmeno un pizzico di «plastica»: legno compensato marino impiallicciato in mogano e pannelli ben rivestiti in finta pelle danno un buono all'insieme, che risulta signorile e pratico al tempo stesso.



spazi liberi in cui uno può attaccarsi solo a se stesso. Il pozzetto è ampio e la barra è sistemata in modo da non essere ingombrante, le manovre sono da famiglia, compreso il verricello delle borose dei terzaroli giustamente posizionato sull'albero sotto la trozza del boma.

Il motore è un Janmar tre cilindri Diesel da 27 cavalli con linea d'asse ed elica fissa a due pale.

Siamo usciti da Lavagna con poco vento e mare lungo da sud. Abbiamo constatato che gli architetti — Michel Joubert e Bernard Nivel — hanno fatto un bel lavoro: buona manovrabilità a vela ed a motore, nessun beccheggio o rollio eccessivi, ottima la disposizione delle manovre.

La barca si muove anche con poco vento ed è — ovviamente — molto sensibile al timone.

L'attrezzatura è volutamente semplice per non creare difficoltà di manovra; l'albero è appoggiato in coperta e lo strallo di prora è normalissimo. Esiste però la possibilità di sostituirlo con un avvolgifiocco.

Il boma è alto sulla testa di chi sta in pozzetto ed è una cosa simpatica che evita gravi rischi, in particolare ai meno esperti. La dotazione vele prevede due fiocchi, la tormentina e la randa: il genova e lo spi sono opzionali.

Il sartame è di acciaio inox con le lande fissate a piastre mediante bulloni passanti; il tutto dello stesso materiale.

Il paterazzo è montato con un normale aridoio che può essere sostituito con un tenditore più sofisticato.

La battagliola e il pulpito sono sufficientemente alti e fissati con basette e candelieri robusti.

La coperta in sandwich di balsa è notevolmente rigida e la sensazione al calpestio è di buona solidità.

Il motore posto sotto al pozzetto è accessibile frontamente dalla discesa e lateralmente dalla cabina di poppa.

Il Gib'Sea 106 sotto vela presenta una certa rigidità iniziale derivante dalla sua stabilità di forma, poi si inclina e il richiamo diventa morbido con un dosato concorso della forma e del peso.

Il vento che abbiamo incontrato non ci ha consentito di fare grandi cose comunque anche solo in base a questa esperienza limitata ritengo di poter affermare che la barca non patisce alcuna condizione di mare e di vento.

Alberto Bonzi

Condizioni meteo di prova

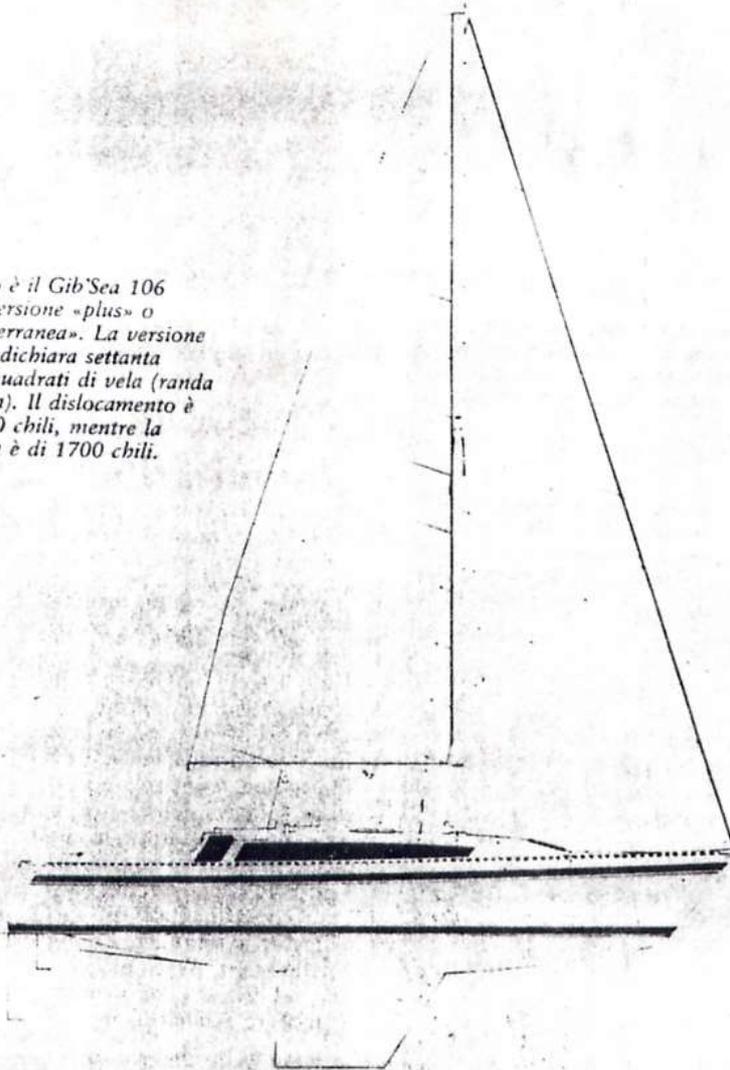
Temperatura:	°C 15
Vento forza:	1-2
Stato del mare:	2

Intendimenti progettuali

Barca robusta concepita per la navigazione familiare con buone doti di tenuta di mare e di velocità. Versatile al punto di consentire diverse versioni di arredamento in funzione dell'uso a cui la barca viene destinata. Versione con chiglia fissa e deriva mobile. Attrezzature semplici per evitare difficoltà di manovra ad equipaggi meno esperti.

La cabina di prua può ospitare due persone con relativi oggetti personali. Il Gib'Sea offre quindi la possibilità di adibire il quadrato a soli scopi conviviali, mentre le tre cabine doppie separate assicurano ottime e private sistemazioni notte.

Questo è il Gib'Sea 106 nella versione «plus» o «mediterranea». La versione «plus» dichiara settanta metri quadrati di vela (randa e genoa). Il dislocamento è di 4800 chili, mentre la zavorra è di 1700 chili.



Scheda tecnica

Imbarcazione: Gib'Sea 106
 Cantiere: Gib'Sea Maran (F)
 Progettista: Michel Joubert-Bernard
 Nivelé
 Distributore o importatore: Centro Italiano Yachting

Generalità

Materiale di costruzione: vetroresina
 Lunghezza fuori tutto: 11,30 metri
 Lunghezza al galleggiamento: 9,10 metri
 Larghezza massima: 3,60 metri
 Immersione: 1,80 metri
 Dislocamento: 4.800 Kg
 Zavorra: 1.700 Kg
 %: 35,41
 Superficie velica: Randa + Genoa: 70,60 metri quadri
 Tipo di attrezzatura: sloop
 Altezza sull'acqua: 15
 Omologazione R.I.Na.: si

Motorizzazione

Motore: Janmar
 N° cilindri: 3
 Ciclo: Diesel
 Cilindrata: 1642 cc.
 Potenza: cav. 27 (kw 19,87)
 Regime di max potenza: 3.200 giri/min.
 Rapporto di riduzione: 2,03:1
 Elica tipo: nr. pale 2
 Capacità serbatoio: litri 90
 Materiale: inox
 Tipo di trasmissione: Asse
 Raffreddamento: acqua circuito aperto
 Generatore asservito: 12 V 60 Ah
 Gruppo elettrogeno: SI
 Impianto raddrizzatore corrente banchina: si

Piano velico e attrezzatura

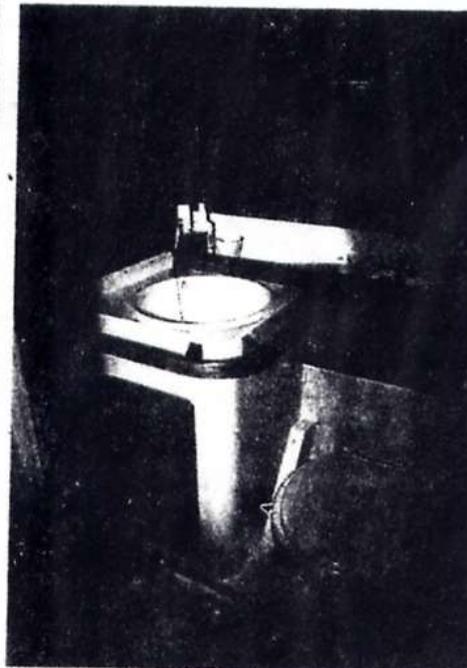
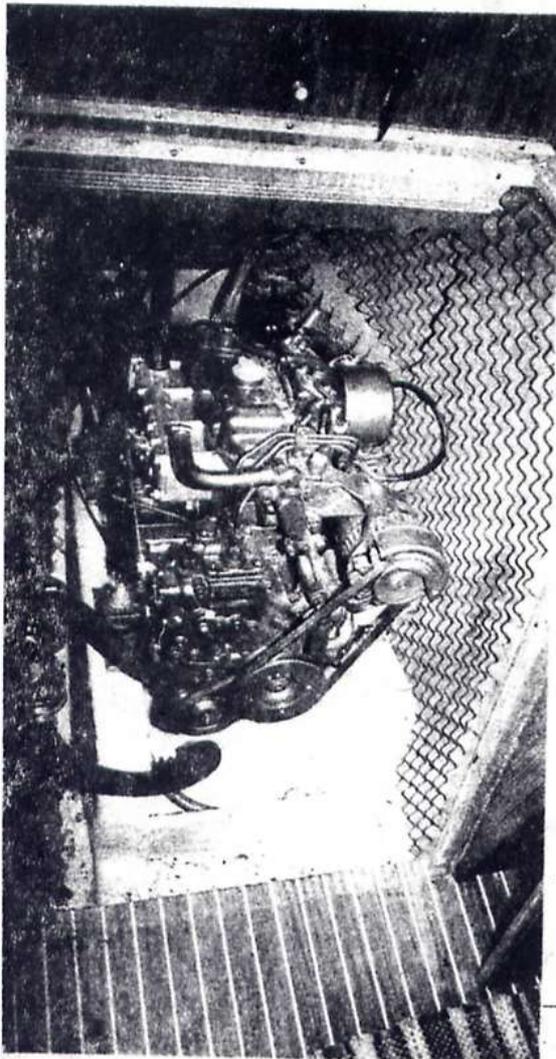
Marca vele: Elvstrom
 Randa: 25,1 metri quadri
 Genoa: 45,20 metri quadri
 Flocchi: 1 mq 2 mq 16
 Tormentine: 7 metri quadri
 Superficie velica totale disponibile escluso spi: 70,60 metri quadri
 Spi: 96 metri quadri
 Albero: 15
 Materiale albero: Francespar
 Diametro strallo prua: mm 8
 Diametro sartame: mm. 6/8
 Verricelli: n. 4 marca Sri
 Timoneria: barra

Abitabilità - Accessori

Altezza in cabina: metri 1,90
 Cuccette: 3 doppie in locale separato
 3 singole in locale separato
 Toilette: n. 1 in locale separato
 WC: n. 1 tipo marino manuale
 Doccia nella toilette: si + 2 lavandini nelle cabine
 Lavandino toilette: si
 Cucina: in locale promiscuo
 Numero fuochi: 3
 Combustibile: GPL
 Sospensione cardanica: si
 Fermapentele: si
 Lavello cucina: si n. 2
 Materiale: inox
 Serbatoio acqua: litri 300
 Materiale: inox
 Impianto idraulico in pressione automatica: si
 Pompa sentina: elettriche n. 1
 manuali n. 1
 Impianto elettrico: tensione 12 V
 batterie n. 1
 capacità 105 h

Indici di prestazione

Slanci della carena: LOA/LWL = 1,241
 Finezza della carena: BWL/LWL = 0,395
 Rapporto di zavorra: (Z/Δ) 100 = 35,41
 Indice di stabilità di forma: SA x H/(BWL)³ = 22,662
 Superficie velica per tonnellate: SA/Δ; m²/tonn. = 14,708
 Potenza motrice per tonnellate: HP/Δ; HP/tonn. = 1,458
 Numero di Bruce B = VSA / √V³Δ = 0,498
 Dislocamento relativo: Δ/(LWL)³; Kg/m³ = 6,369
 Velocità limite teorica: 2,54 √LWL (nodi) = 7,662



Il locale WC è dotato di doccia e di pompa per l'esaurimento dell'acqua che si accumula sotto il pagliolo. La riserva di acqua dolce è di circa trecento litri in serbatoi di acciaio inox.

Il tre cilindri Yanmar (a lato) è accessibile da tre lati, trasmette allo scafo vibrazioni e rumorosità più che accettabili. La riserva di carburante prevede 90 litri di gasolio in serbatoio di acciaio inox.