

SUPERPROVA

GIB'SEA

362



Pregi

- Pozzetto molto funzionale e abitabile
- Interni di grandi volumi e ben sfruttati
- Buon comportamento sia a vela sia a motore

Difetti

- Si sente l'assenza di due winch in pozzetto
- Finiture degli interni migliorabili
- Capacità limitata del serbatoio gasolio e una sola batteria di serie



Ecco la novità del cantiere Gibert Marine, ideale per il charter e per quanti navigano con equipaggio numeroso

Gibert Marine, che proprio nel 1991 ha festeggiato il ventesimo anno di attività, è uno dei colossi della cantieristica europea: dal suo stabilimento di Marans sulla costa Atlantica escono in media venti scafi al giorno, di cui una buona metà viene esportata in tutto il mondo. La caratteristica di base dei Gib'Sea è di essere concepiti solo ed esclusivamente per la crociera: dunque barche principalmente confortevoli e facili da condurre, ma che, con un attento studio delle linee d'acqua, sono anche veloci e divertenti a vela.

ESTETICA E PROGETTO



Il progetto del 362 è di Joubert & Nivellet che, con una equilibrata disposizione dei volumi di carena, hanno centrato il duplice obiettivo di ottenere uno scafo performante e confortevole in navigazione. Il dislocamento medio offre ampi volumi degli interni, permettendo

di Leonardo Zuccaro

GIB'SEA 362



La coperta del nuovo Gib'Sea 362 è una delle più abitabili della categoria. Il pozzetto è molto ampio e misura 230 cm. La schiena d'asino sollevabile permette di accedere facilmente allo spoiler di poppa. Tutte le manovre che dall'albero arrivano al pozzetto sono nascoste da un carter.

una capacità di carico elevata, condizione importante su una barca da crociera; la poppa è poco inclinata per sfruttare quanto più possibile il piano di coperta, mentre lo slancio di prua e i bordi liberi contenuti conferiscono una piacevole estetica. La tuga è invece un pò massiccia, ma d'altronde non c'è altra soluzione per ottenere quote interne così elevate (mai inferiori ai 180 cm). La stabilità è decisamente affidata alla forma, la larghezza sull'acqua è di poco inferiore al baglio massimo, le sezioni larghe e piatte con fiancate quasi verticali suppliscono al basso rapporto zavorra-dislocamento (nella versione a bulbo fisso sfiora appena il 30%).

Del 362 esiste anche la versione a deriva mobile, con pescaggio ridotto a 80 cm e doppia pala di timone, per mantenere una buona direzionalità anche ad elevati angoli di sbandamento.

COPERTA E ATTREZZATURA

La coperta del 362 è una delle più abitabili della categoria, a cominciare dal pozzetto lungo oltre 230 cm, dove la schiena d'asino sollevabile permette di accedere direttamente allo spoiler di poppa. Sopra la tuga un carter in vtr nasconde il circuito di rinvio delle drizze e pareggia il dislivello dei boccaporti, in questo modo si è ottenuto un ampio spazio prendisole completamente libero da intralci.

Ottima l'ergonomia alla ruota, oltre che sui bordi inclinati del paraspruzzi, si timona comodamente seduti sulle panche. Il numero dei winch è però insufficiente, ne occorrono altri due in pozzetto per le scotte del genoa, che in tal modo diventano manovrabili anche dal timoniere. Il circuito di scotta della randa è notevolmente avanzato, libera il pozzetto da intralci ma certo non giova al profilo della vela. Ampio il volume dei gavoni, in grado di contenere anche l'autogonfiabile, che può essere posizionato sotto la schiena d'asino, dove però ostruisce il comodo passaggio verso lo spoiler.

ALBERO E VELE

L'albero Z Spars è armato in testa e poggia in coperta; il profilo, di sezione surdimensionata, ingloba il meccanismo dell'avvolgiranda ed una canaletta laterale per issare all'occorrenza una randa tradizionale.

Due gli ordini di crocette leggermente acquartierate, che evitano l'uso delle volanti; il controllo della flessione è affidato allo stralotto, ma il doppio paterazzo impedisce di installare un tenditore, in realtà utile a diminuire la sensibile catenaria che si crea su un armo in testa. La ripartizione delle superfici è equilibrata, l'albero è notevolmente avanzato cosicché la randa, con un boma molto lungo, è grande poco meno del genoa; l'avvolgifiocco e l'avvolgiranda sono di serie.

INTERNI

Sorprendente l'abitabilità degli interni: ben tre cabine separate, oltre alla dinette con una branda alta di navigazione e due panche usabili anche come cuccette, per un totale di 9 comodi posti letto. E' una disposizione ideale per il charter, che non comprime affatto il volume dei



Le due panche della dinette fungono da comode cuccette, sul lato di sinistra c'è anche una utile branda di guardia a le dimensioni sono veramente ridotte. Il tavolo misura 140 x 130 cm. Da eliminare, quando non serve, la scatola che copre il meccanismo della chiglia mobile.



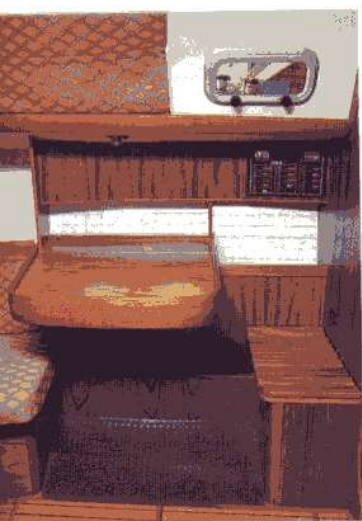
La toilette è un monoblocco di vetroresina che semplifica pulizia e manutenzione. La doccia è dotata di pompa di sentina e miscelatore.



La parte terminale del tavolo nasconde un vano dove sono raggruppate le valvole del circuito idrico e funge anche da pattumiera.



bordi liberi contenuti e gli accentuati slanci rendono piacevole la linea dello scafo; la tuga, sebbene di notevoli proporzioni, è ben raccordata al ponte. Buona la finestratura che permette anche un costante riciclo dell'aria all'interno. L'armamento previsto è in testa d'albero ed è equipaggiato di serie con sistemi avvolgibili; l'estruso è dotato anche di una canaletta tradizionale per issare una randa normale. Manca per una migliore regolazione un tendipaterazzo.



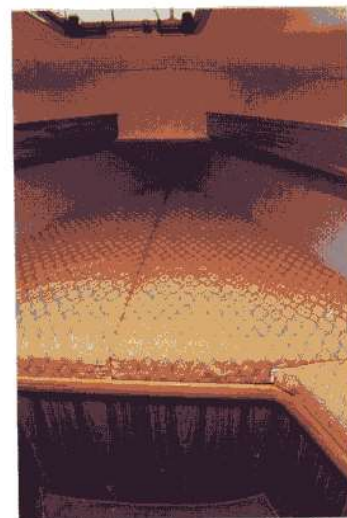
Il carteggio misura 75x80 cm; l'assenza della sponda permette di ottenere una seconda seduta.



La cucina a L è ben organizzata: c'è addirittura un lavello a due vasche, che può essere chiuso da un tagliere.



Il piano della cuccetta delle cabine gemelle di poppa prosegue con un funzionale divanetto-scarpiera.



La cabina di prua è ampia, il piano di calpestio consente di muoversi agevolmente.



Il pozzetto è lungo 230 cm; la schiena d'asino ribaltabile consente di ottenere un piano unico fino all'estrema poppa.



Di serie vengono forniti due winch, che servono per drizze e scotte, ma insufficienti a gestire tutte le manovre.



Questo carter, facilmente amovibile, copre il circuito delle drizze e livella le cornici dei boccaporti, creando un ampio spazio prendisole completamente libero.

GIB'SEA 362

solo un piano d'appoggio ma si può sfruttare il tagliere che si incastra perfettamente su una delle due vasche del lavello.

Valida la soluzione del carteggio senza sponda, che funge così da alternativa al tavolo principale; quest'ultimo è molto grande, lungo 140 cm prosegue verso poppa con un vano contenente le valvole del circuito idrico e uno spazio destinabile a pattumiera.

La toilette misura 107X120 cm ed è in monoblocco di vetroresina, facile da pulire e senza manutenzione. Di fronte un vero armadio per le cerate, con scolo in sentina.

Infine la cabina di prua con una enorme cuccetta a V di 190X220 cm.

COSTRUZIONE E FINITURE

Lo scafo è in laminato semplice composto di stuoia e mat di fibre di vetro impregnati di resina poliestere. E' un sistema un po' antiquato, ma nell'ottica della grande serie è ideale per garantire una perfetta adesione dei singoli strati, senza il rischio di delaminazioni.

La coperta è invece in sandwich di balsa, per coibentare meglio la superficie maggiormente esposta al sole, senza appesantire la struttura. Particolare rimarchevole, il guscio è monolitico, cioè senza giunzione centrale; il paramezzale è sostituito da due longheroni che nella zona della chiglia formano, con i fitti madieri, lo scatolato su cui grava il bulbo e il puntone dell'albero.

Le paratie strutturali sono cinque, tutte resinare a scafo ed anche parte del mobilio è conglobato alla scocca in modo da rappresentare un ulteriore rinforzo nelle zone di maggiore sollecitazione. L'essenza usata per gli interni è il teak, la cui fiammatura così marcata è esteticamente discutibile; le finiture sono migliorabili.

A MOTORE

Di serie è montato uno Yanmar da 24 cv che si è dimostrato ben dimensionato per mantenere una notevole velocità anche risalendo il vento. La linea d'asse è tradizionale, l'elica di serie è a tre pale fisse, il calcagnolo è in vetroresina strutturale. Al massimo regime (3500 giri), il nostro log ha rilevato punte massime di 7,3 nodi, mentre a 2500 giri, ovvero in assetto di crociera, abbiamo superato i 6,5 nodi.

Questo tre cilindri è molto silenzioso, tanto che anche nelle cabine di poppa il fonometro non ha mai sfondato la soglia degli 80 decibel. Buona l'accessibilità al vano motore su tutti i lati, ottima la manovrabilità a marcia indietro, senza apprezzabili effetti evolutivi.

A VELA

La prova si è svolta con una tramontana sui 15 nodi di reale e mare quasi piatto, condizioni ideali per il 362 che, non particolarmente invelato, può affrontare a tutta tela.

Molto divertenti le andature larghe dove la notevole stabilità di forma e il poco peso del bulbo mantengono un buon assetto senza accenni a strarzare e favoriscono qualche breve "surf". La ruota rimane leggera e precisa anche nei momenti di massimo sbandamento e in bolina è pressoché neutra; l'angolo al vento è risultato discreto (43 gradi reali), migliorabile potendo diminuire l'abbondante catenaria.

DOTAZIONI E IMPIANTI

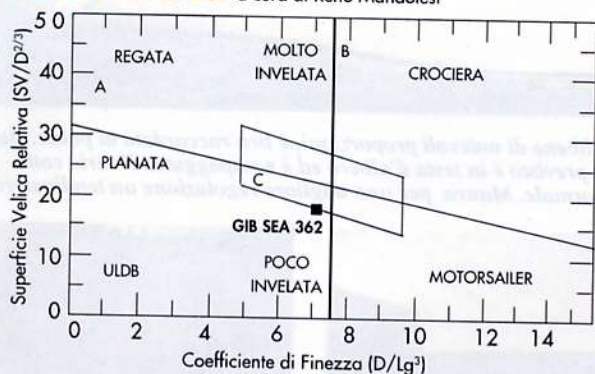
Il cantiere Gibert Marine presta da sempre molta attenzione all'impiantistica di base: le prese a mare sono in materiale sintetico anticorrosione, le valvole di intercettazione raggruppate in un vano tecnico sono etichettate con la funzione espletata.

I serbatoi dell'acqua in acciaio inox hanno una capienza di ben 350 lt.

Maggiorabile a nostro avviso il serbatoio gasolio (70 lt) ma soprattutto la riserva di energia: una sola batteria, sebbene da 100 Ah, non è sufficiente a garantire la sicurezza di funzionamento. Il frigo è optional, mentre la dotazione delle pompe, che comprende l'autoclave, le due di sentina (una elettrica ed una manuale) e quella di svuotamento della ghiotta della doccia, è completa.

Fattori tecnici

a cura di Reno Mandolesi



LEGENDA

A-B: linee dei valori medi (più uno scafo si allontana da esse e più presenta le caratteristiche tipiche di uno dei quattro settori).

C: l'area C contiene il 70% delle barche a vela presenti sul mercato italiano. Superficie velica relativa: indica la capacità di raggiungere alle velocità intorno alla velocità critica e quindi di entrare in planata.

Coefficiente di finezza: elevati valori di questo fattore sono tipici di barche "pesanti", mentre barche "leggere" hanno un basso coefficiente di finezza.

Velocità in nodi previste al calcolatore

	Vt	5	10	15	20
γ 45°	Bolina	3,7	6,1	6,9	7,3
γ 90°	Traverso	4,5	7,0	7,8	8,3
γ 135°	Lasco	3,1	5,8	7,3	8,1
γ 180°	Poppa	2,0	4,1	6,1	6,5

Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	10,90
Lunghezza al gall.	m	8,90
Larghezza	m	3,55
Pescaggio	m	1,75
Dislocamento	kg	5.000
Zavorra	kg	1.500
Superficie velica	m²	62,00
Numero cuccette		9
Motori e cavalli	Yanmar 24CV	
Capacità serb.acqua	lt	350
Capacità serb.gasolio	lt	65
Disegnata da:	Joubert & Nivelt	
Costruita da:	Gibert Marine	
Importata da:	Donati Attilio Centro Nautico il Porticciolo - Via del sempione 86, 28053 Castelletto Ticino (NO)	
Tel.		0331-922141

Optional

Salpancora elettr.	L. 3.000.000
Tangone/attr. spi	L. 1.500.000
Impianto acqua calda	L. 2.435.000
2° batteria con frigo	L. 3.800.000

I prezzi sono da intendersi esclusi di IVA

Fattori tecnici

Velocità critica	n. 7,25
Lft/Baglio max	3,07
(meno di 2,70=barca larga, più di 3,40 barca stretta)	
Z/D	30,0%
(valori medi compresi tra 34 e 47%)	
Coefficiente di finezza	7,09
Superficie velica relativa	21,20

LEGENDA:

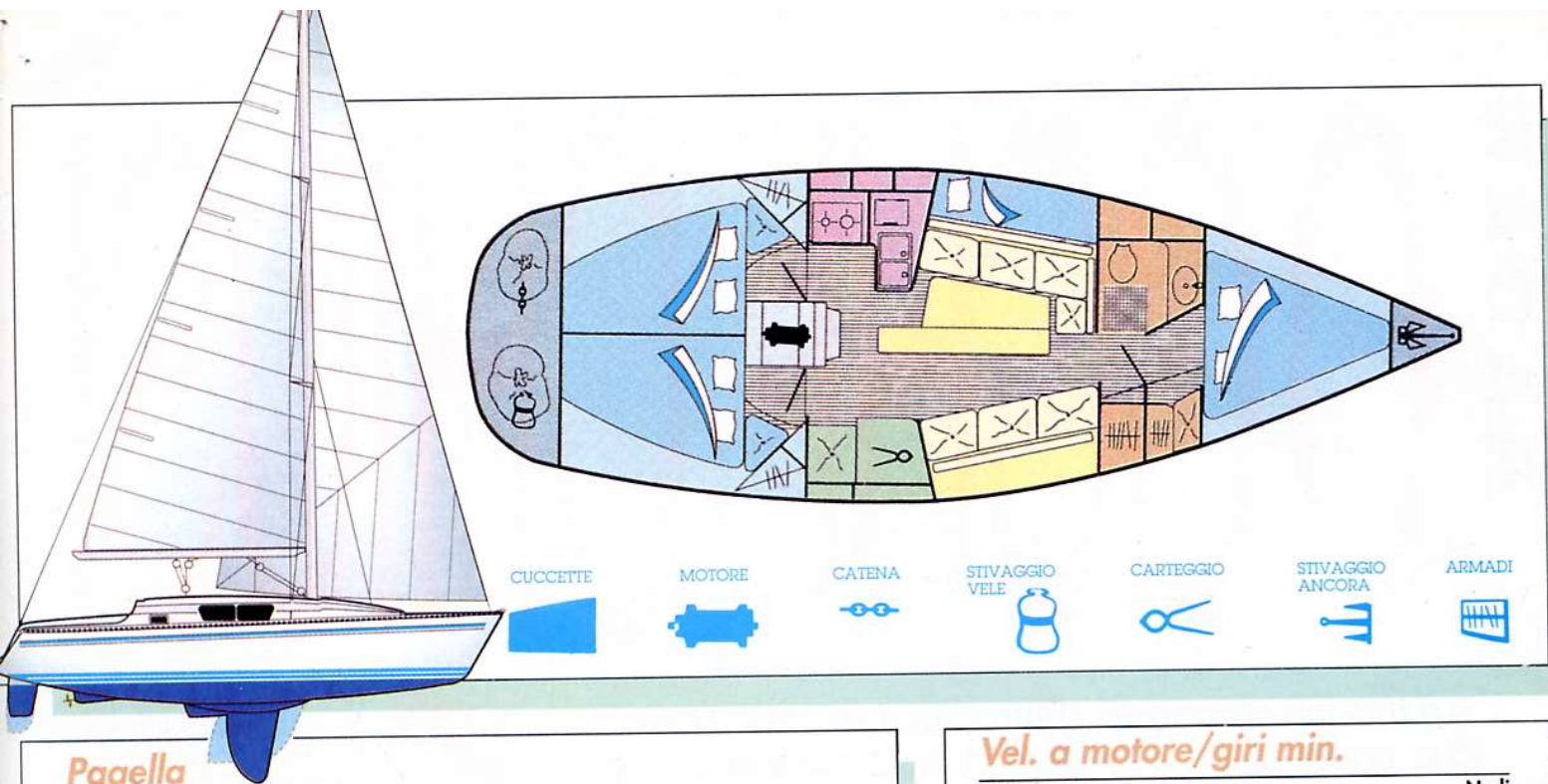
Vt: velocità del vento reale in nodi.
 γ : angolo rispetto alla direzione del vento reale.

Le velocità indicate in tabella sono state elaborate al calcolatore in base ai parametri costruttivi e alle misure effettuate in mare.

I concorrenti

Modello	Progettista	Lft.	Disloc.	Cucc.	S.Vel.	Cantiere	Prezzo
GIB'SEA 362	J/N	10,90	5.000	9	62	Gibert M.	134.230
Ovni 36	Briand	11,55	5.600	6/8	72	Alubat	170.000
Baltic 35	J/V	10,64	4.480	6	70	Baltic Y.	-
Bavaria 340	Mahnhaupt	10,75	3.700	6	50	Bavaria	120.349
G.S.343	Jezequel	10,90	4.650	6/7	67,7	Pardo	130.522
First355	Berret	10,80	5.200	6/8	67,5	Beneteau	115.850
Comet 1050	Finot	10,50	5.000	6/7	58,4	Comar	104.400
Swan36	Frers	11,16	5.700	4/6	-	Nautor	-
SWY.36	Norlin	11,00	6.500	7	80	Sweden Y.	-
X342	Jeppensen	10,65	4.200	6	66	X Yacht	107.558
Dehler 36 cws	v.d.Stadt	11,00	5.600	5	62	Dehler	149.100
Centurion 36	Dubois	10,89	7.300	6	82	Wauquiez	195.000
Legend 35.5	Luhrs	10,84	5.800	7	62	Hunter	121.000
SunOd.36	Andrieu	11,00	5.700	6/8	70	Jeanneau	136.000
Feeling1090	Harlé	11,10	4.900	6/10	71	Kirié	124.900
Sigma 35	Thomas	10,74	5.800	7	68	Sigma Y.	132.000
H.R.36	Frers	10,87	7.500	8	75	Hallberg Rassy	181.000
J 35	Johnstone	10,79	4.530	6	59	J-Boat	99.000
Tripp 36	Tripp	11,13	4.536	6/7	75,5	Carroll M.	162.500

Per maggiori dati vi rinviamo alla rubrica "I prezzi del nuovo". Tutti i prezzi sono espressi in migliaia di lire.



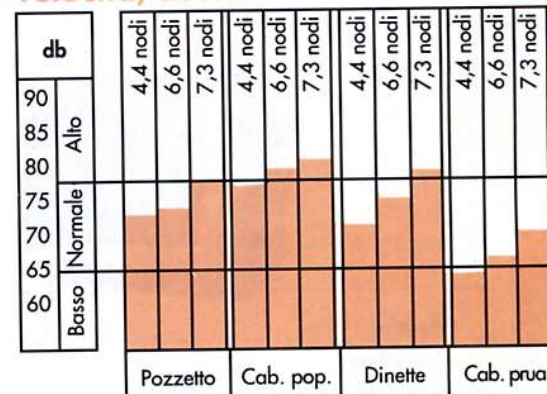
Pagella

- ESTETICA E PROGETTO** ●●● Dislocamento medio per assicurare ampi volumi interni, notevole stabilità di forma per rendere più confortevole la navigazione. L'estetica un pò appesantita dalla tuga.
- COPERTA E ATTREZZATURA** ●●●● Coperta molto abitabile, geniale soluzione del pozzetto apribile verso poppa. Ampio spazio prendisole sulla tuga. Mancano due winch di scotta.
- ALBERO E VELE** ●●● Albero di profilo non molto raffinato ma semplice da regolare, piano velico equilibrato. Manca un tendipaterazzo. Le vele di serie sono di qualità mediocre.
- INTERNI** ●●●●● Ottimi sia come ripartizione che come ariosità. Molto adatti al charter o a famiglie numerose.
- COSTRUZIONE E FINITURE** ●●● Costruzione tradizionale in laminato semplice, un pò pesante ma robusta. Le finiture sono migliorabili.
- A MOTORE** ●●●● Motorizzazione ben dimensionata, velocità ottime anche controvento. Positiva la tabella rumore, accessibilità completa.
- A VELA** ●●●● Si apprezza la mano felice dei progettisti Joubert & Nivel, specialisti di barche da regata. Molto divertente alle andature portanti. Discreta la bolina.
- DOTAZIONI E IMPIANTI** ●●●●● L'impiantistica è ben curata, accessibili tutti i componenti principali, le dotazioni di serie sono abbastanza complete.

Vel. a motore/giri min.

Giri al minuto	Nodi
1500	4,4
2500CROCIERA	6,6
3500MAX	7,3

Rumorosità motore: velocità/decibel

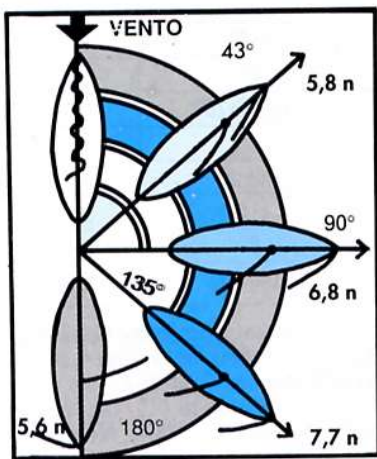


Risultati del test

Bolina: Angolo reale 43°
 Angolo sbandamento 25°
Velocità
 bolina: 5,8 n
 traverso: 6,8 n
 lasco: 7,7 n
 poppa: 5,6 n

CONDIZIONI DEL TEST
 Velocità del vento reale nodi 15
 Stato del mare quasi calmo
 Vele usate: Randa avvolg. genoa avvolg. 135%

Misurazioni effettuate con log Walker e stazione del vento Danaplus, gentilmente forniti dalla Marine Discount.



Attrezzature

Verricelli	Harken
Rotaie	Amiot
Stopper	Spinlock
Boccaporti ed oblò	Goiot
Albero	Z Spars
Timoneria	Withlock
Vele	Tasker

Dimensioni

Altezze in cabina	
Cabine di poppa	m 1,94
Dinette	m 1,88
Toilette	m 1,84
Cabina di prua	m 1,82
Lung. del poz.	m 2,30

"Il commento della signora"

Praticità della cucina e frigorifero	●●●
Volumi cambusa	●●●
Qualità ed estetica degli interni	●●●
Spaziosità e funzionalità dei bagni	●●●●
Volumi di stivaggio, armadi e cassetti	●●●

Legenda

● Scarso	●●●●● Buono
●● Sufficiente	●●●●●● Ottimo
●●● Discreto	