

SUPERPROVA

GIB' SEA 41



Livio Fioroni

Ecco il nuovo cruiser-racer del cantiere francese Gibert Marine, un dodici metri di Rob Humphreys concepito sui nuovi parametri IMS

di Leonardo Zuccaro

Pregi

- Pozzetto ampio ed ergonomico e tuga molto libera
- Organizzazione razionale delle manovre
- Passo morbido sull'onda e alta rigidità alla tela

Difetti

- Scarsa aerazione delle cabine di poppa
- Costruzione piuttosto pesante
- Alta rumorosità a motore



GIB'SEA 414

Dopo venticinque anni di attività, il cantiere Gibert Marine ha operato un profondo rinnovamento aziendale che ha interessato sia i quadri dirigenti che la stessa filosofia produttiva. Così, ai Gib' Sea da crociera pura che sono ormai un punto di riferimento del settore noleggiato, si sono affiancati modelli più sportivi che rientrano nella categoria dei crociera-regata e che sono stati appaltati al progettista inglese Rob Humphreys. Il primo esempio è venuto dal Master 48, che a due anni dal varo del primo esemplare ha collezionato già diverse vittorie nelle "classiche" francesi, come la Spi Ouest. A ruota è venuto il 302, che si è imposto nella prestigiosa Settimana di La Rochelle dello scorso anno. Con questo nuovo 414 che è stato presentato al Salone di Genova, Gibert Marine conferma così la sua attenzione verso il mondo delle regate, senza ovviamente dimenticare l'aspetto crocieristico a cui continua a dare la sua priorità.

ESTETICA E PROGETTO

Progettato anch'esso da Rob Humphreys, il 414 è un tipico compromesso crociera-regata attualizzato secondo i nuovi input dell'IMS: linee di carena pulite, massimo sviluppo del galleggiamento, appendici strette e molto allungate. Più che a contenere la superficie bagnata il progettista inglese ha però puntato sull'equilibrio dei volumi, per privilegiare le condizioni di vento medio ma soprattutto per non penalizzare l'abitabilità degli interni. Con vento leggero si può comunque contare sull'importante sviluppo della superficie velica (100 mq tra randa e genoa al 150%), che rapportata al dislocamento è tra le più alte della categoria. Alla notevole stabilità di forma che deriva dalla larghezza delle sezioni, si somma un alto coefficiente di raddrizzamento ottenuto dal bulbo a basso baricentro dotato di zoccolo terminale. Due le versioni proposte, quella crociera con zavorra in ghisa e pescaggio di m 1,85 e quella regata con bulbo in piombo più immerso (m 2,25) e albero a tre crocette. Moderna e aggressiva l'estetica, caratterizzata da bordi liberi bassi al centro che si alzano decisi verso prua, da slanci contenuti e da una poppa poco inclinata, oltre che piacevole da vedere anche molto funzionale.

COPERTA E ATTREZZATURA

Forme e spazi ben studiati, con una distribuzione razionale delle attrezzature: questo in sintesi il nostro giudizio sul piano di coperta del 414. Il pozzetto è ampio e pulito senza per questo rinunciare al trasto randa in posizione corretta; ed è anche protetto da paraspruzzi ergonomici che creano comode sedute sui bordi esterni. Lo stesso vale per la tuga dove sono rinviate tutte le drizze, servite da quattro winch di cui due destinabili allo spi, che sono nascoste sotto una calandra piana che trasforma l'intera zona in un prendisole. Manca solo un po' di attrezzatura per regatare (ad esempio i bozzelli verticali per i bracci e i paranchi di regolazione dei carrelli del genoa), ma quello che c'è è ben piazzato e di qualità. Senza dimenticare la geniale piattaforma basculante ricavata sullo specchio di poppa, che serve anche come passerella. Dei quattro gavoni, due sono larghi e poco profondi mentre quelli di poppa si sviluppano in verticale; esemplare infine la seduta a lato della ruota sul paraonde appositamente ribassato.



Livio Fioroni

Sebbene frenata da una micidiale elica a tre pale fisse, l'esemplare della prova ci ha più volte "deliziati" con brevi planate di solo genoa e randa. Con appena quindici nodi di vento reale è un segno abbastanza tangibile delle potenzialità di questo progetto di Humphreys, la cui priorità resta comunque la crociera.



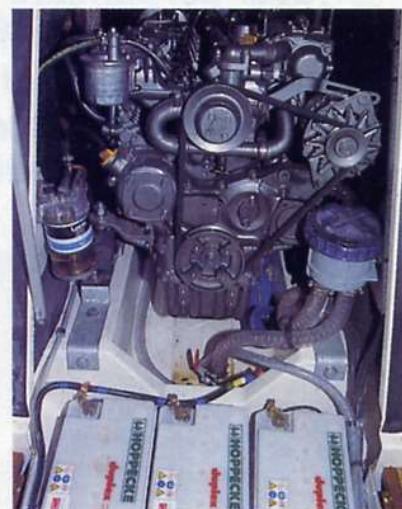
Grazie al notevole sviluppo longitudinale, la dinette è in grado di accogliere comodamente otto ospiti, lasciando ampio spazio alla cucina.



Il carteggio è organizzato con una consolle sospesa che lascia libero il piano di cm 100x65. La panca racchiude un vano per i ferri di bordo.



La toilette vista dall'alto. Delle due porte una dà direttamente nella cabina armatoriale, l'altra in dinette. È allo studio una versione a due bagni.



Il vano motore è facilmente accessibile su tutti i lati e contiene una ghiotta stagna e l'alloggiamento delle batterie.



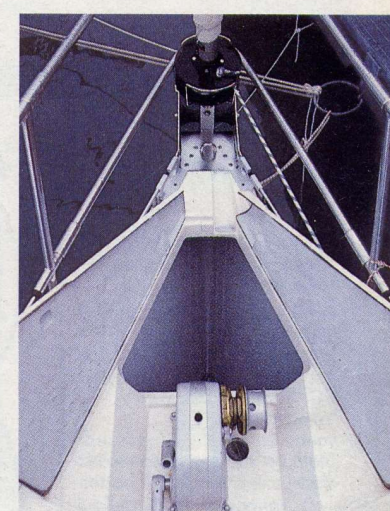
Il 414 ha dimostrato un buon passo sull'onda e un'alta stabilità che le deriva dal bulbo a basso baricentro. L'estetica appartiene all'ultima generazione dei cruiser-racer IMS, che ha come elementi caratteristici la poppa larga ma poco inclinata, le sezioni piuttosto svasate e pochissimo slancio di prua. Tra le barche di questa categoria, è una delle più proporzionate e snelle, pur essendo dotata di una tuga importante che fornisce altezze interne ovunque confortevoli.



Un frigo a pozzetto da 80 litri, due lavelli e numerosi stipetti compongono la cucina lineare che può contare sulla panca della dinette come vano porta-cambusa nonché come sostegno in navigazione.

La cabina armatoriale di prua dispone di una cuccetta a V di cm 210x174, un armadio-scrittino e due divanetti.

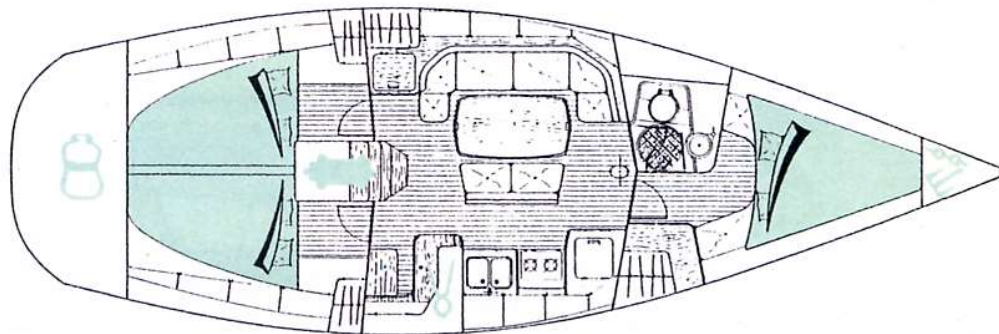
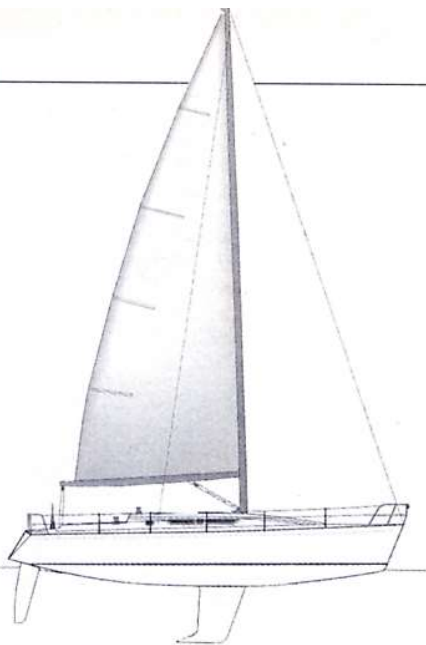
Inusuale l'ampiezza del piano di calpestio delle cabine poppiere gemelle, con cuccette di cm 145x195.



Uno dei pezzi forti del 414 è il pozzetto, che oltre a essere molto pulito e spazioso, rispetta alla perfezione le ergonomie di seduta. Corretta anche la posizione del trasto randa, che peraltro non limita il passaggio verso poppa.

Larghi e liberi da intralci i passavanti, dove mancano però i bozzelli dei bracci spi e i rinvii dei carrelli genoa.

Di serie il salpancore manuale, poco indicato su una barca di questa taglia. L'avvolgifiocco è esterno.



CUCLETTE

MOTORE

CATENA

STIVAGGIO VELE

CARTEGGIO

STIVAGGIO ANCORA

ARMADI



Pagella

ESTETICA E PROGETTO	●●●●●	Tipico esempio di compromesso crociera-regata, disegnato sui nuovi parametri IMS. Le sue condizioni preferite sono quelle di vento medio. Molto azzeccata l'estetica.
COPERTA E ATTREZZATURA	●●●●●	Pozzetto spazioso, grandi volumi di stivaggio, manovre ben disposte: la coperta è il principale punto di forza del 414.
ALBERO E VELE	●●●●	Albero curato, ripartizione equilibrata delle superfici ideale per la crociera. Le vele di serie sono di qualità mediocre.
INTERNI	●●●●●	Spazi sfruttati al centimetro, ripartizione semplice ma funzionale anche in navigazione. Un po' scarsa l'aerazione delle cabine poppiere.
COSTRUZIONE E FINITURE	●●●●	Costruzione valida per la crociera, ma pesante e non molto rigida per la regata. Le finiture sono migliorabili.
A MOTORE	●●●●●	Nella versione crociera la potenza è ben dimensionata. Buona l'accessibilità e la manovrabilità, migliorabile l'isolamento acustico.
A VELA	●●●●●	Marcata rigidità alla tela, buon passo sull'onda. L'elica a tre pale fisse non rende attendibili i dati di velocità.
DOTAZIONI E IMPIANTI	●●●●●	Componentistica completa, montaggio marino, ampia autonomia dei serbatoi e del banco batterie.

Vel. a motore/giri min.

Giri al minuto	Nodi
1500	2,2
2700CROCIERA	7,2
3650MAX	8,3

Rumorosità motore: velocità/decibel



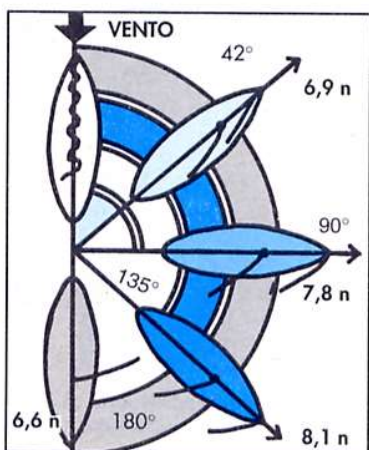
Risultati del test

Bolina: Angolo reale 42°
Angolo sbandamento max 20°

Velocità
bolina: 6,9 n
traverso: 7,8 n
lasco: 8,1 n
poppa: 6,6 n

CONDIZIONI DEL TEST
Velocità del vento reale: 15 nodi
Stato del mare: poco mosso
Vele usate: randa full batten -genoa al 150% della J

Misurazioni effettuate con GPS Sony, fonometro Delta e stazione del vento Danaplus.



Attrezzature

Verricelli	Lewmar
Rotaie	Lewmar
Stopper	Spinlock
Boccaporti e oblò	Goiot
Albero	Sparcraft
Vele	Elvstrom
Salpancora	Goiot

Dimensioni

Altezze in cabina	
Cabine poppa	m 1,87
Dinette	m 1,91
Toilette	m 1,86
Cabina di prua	m 1,82
Lung. del pozzetto	m 2,77

"Il commento della signora"

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

Legenda

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

GIB'SEA 414

ALBERO E VELE

Grande randa e genoa di dimensioni contenute: è la nuova tendenza in atto nei testa d'albero e che Humphreys ha voluto anche per il 414. Quanto a efficienza si avvicina a quella di un frazionato, con la sostanziale differenza di essere più facile da regolare (niente volanti strutturali) e quindi più indicato per la crociera. In entrambe le versioni l'albero è di Sparcraft, a due crocette leggermente aquartierate sulla prima, a tre crocette perpendicolari su quella da regata, dove però andrebbe sostituito il sartame in spiroidale con il tondino. Tendipaterazzo meccanico e vang rigido sono di serie così come, nella versione base, la randa steccata e il genoa avvolgibile al 150%.

INTERNI

Il "trucchetto" di inclinare le due paratie divisorie funziona a dovere. Per capire meglio i risultati ottenuti basta osservare il pianetto degli interni: il quadrato ha guadagnato quei centimetri necessari a ospitare la cucina e il carteggio sulla stessa murata, dando così più volume alla dinette; il bagno dispone della doppia porta di accesso e di un angolo wc a dimensione "umana", le cabine di poppa di un piano di calpestio più ampio. La ripartizione è a tre cabine doppie, con l'armatoriale a prua provvista di due divanetti che proseguono in linea con la cuccetta a V e un armadio che supporta un piccolo scrittoio.

A poppa, le due gemelle dispongono di mensole chiuse e un armadio a tutta altezza. Sul lato della dinette è ricavata anche una ghiacciaia con sopra il vano cerate, mentre la panchetta centrale contiene una grande cambusa a cassetti. In cucina, il frigo a pozzetto limita un po' la superficie di appoggio, in compenso lo spazio di stivaggio è abbondante e l'ergonomia di lavoro ottimale.

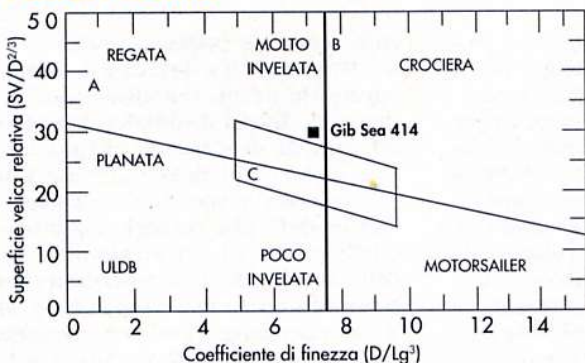
anche grazie all'appoggio posteriore fornito dalla panca stessa. La consolle portastrumenti sospesa lascia interamente dedicato alla carta il piano e c'è anche un ripostiglio per i ferri di bordo. Piuttosto scarsa l'aerazione delle cabine di poppa, con due soli oblò di cui uno in pozzetto. Le altezze interne sono invece ovunque abbondanti. È allo studio una modifica per ricavare il secondo bagno nella zona poppiere.

COSTRUZIONE E FINITURE

La tecnica del laminato pieno con cui è realizzato lo scafo non è la più indicata per una barca con velleità corsaiole, anche se resta tuttora la più affidabile nel tempo. Il mobilio strutturale e l'assenza di controstampi di rivestimento hanno comunque permesso di contenere un po' i pesi, come indicato dai 7200 kg di dislocamento, che è assai prossimo a quello delle concorrenti fatte interamente in sandwich. Preferenza alla robu-

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 alte 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	4,2	6,4	7,6	7,8
γ 90°	Traverso	3,6	6,6	8,1	8,5
γ 135°	Lasco	3,1	5,6	7,0	7,4
γ 180°	Poppa	2,3	4,7	6,3	6,9

Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	12,40
Lunghezza al gall.	m	10,20
Larghezza	m	3,90
Pescaggio	m	1,85 - 2,25
Dislocamento	kg	7500
Zavorra	kg	3000
Superficie velica (150%)	m²	100
Numero cuccette		6/7
Motore e cavalli	Yanmar	48cv
Capacità serb.acqua	lt	350
Capacità serb.gasolio	lt	200
Disegnata da:	Robert Humphreys	
Costruita da:	Gibert Marine	
Importata da:	Donati Attilio	
Centro Nautico Il Porticciolo, Via del Sempione 86, 28053 Castelletto Ticino (NO), tel.0331/92214.		

Optional

Acqua calda	FF. 16.021
Vers. chiglia lunga	FF. 834.739
Ponte teak	FF. 60.709

Fattori tecnici

Velocità critica	n.	7,76
Lft/Baglio max		3,18
(meno di 2,70 = barca larga, più di 3,40 barca stretta)		
Zavorra/Dislocamento		40 %
(valori medi compresi tra 27% e 47%)		
Coefficiente di finezza		7,07
Superficie velica relativa		26,10

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.



Lo specchio di poppa apribile è la migliore soluzione per non pregiudicare l'estetica e avere una plancetta.

stezza anche per l'asse del timone, in acciaio inox pieno con boccole a cuscinetti.

A MOTORE

Sette nodi a regime di crociera, oltre otto al massimo: i dati rilevati sull'esemplare della prova, equipaggiato con uno Yanmar da 48 cv ed elica a tre pale fisse, sono più che soddisfacenti. La versione regata monta invece un Nanni da 35 cv con elica a due pale abbattibili. Buona la manovrabilità a marcia indietro, facilmente accessibile il motore su tutti i lati ma decisamente alti i valori di rumore, specie nelle cabine poppiere.

A VELA

Rigidità alla tela e dolcezza sull'onda sono le sensazioni più immediate che abbiamo ricevuto dalla prova, svolta con vento variabile da 8 a 15 nodi di reale. Per quanto riguarda i dati di velocità, l'elica a tre pale fisse non ci consente di esprimere un giudizio attendibile. Tuttavia nei rinforzi di vento, quando il freno "subacqueo" si fa sentire meno, il 414 ha dimostrato un buon passo in bolina con un assetto equilibrato (la poppa è sempre sulle linee) e la ruota fin troppo neutra e sensibile. Al lasco senza spi, la barca ha più volte superato la velocità critica che è di 7,7 nodi. Ottima l'organizzazione delle manovre, con il trasto randa a portata di mano del timoniere e la scotta adeguatamente demoltiplicata.

DOTAZIONI E IMPIANTI

L'impiantistica è ben curata e completa di tutte le componenti necessarie, dalla pompa a pedale di rispetto in cucina, alla ghiotta stagna per la sentina del motore o gli antisifoni nelle aspirazioni acqua di mare. Ampie anche le autonomie con 350 litri d'acqua e 200 di gasolio in serbatoi inox. Tre le batterie di serie da 95 Ah ciascuna. (L.Z.)

I concorrenti

Modello	Progettista	Lft (m)	Disloc. (kg)	Cuc.	S.vel. (m²)	Cantiere	Prezzo (L.)
Gib Sea 414	Humphreys	12,40	7200	6/7	100	Gibert Marine	817.876 FF
Este 39	Vallicelli	11,95	6500	6+2	101,5	C.N. D'Este	245.000.000
X412	Jeppesen	12,50	7200	8/9	98	X-Yachts	296.783.000
First 42s7	Farr	12,95	9500	6	94	Beneteau	960.286 FF
Sun Odyssey 42.1	Andrieu	12,80	8300	9/10	80,9	Jeanneau	962.400 FF
Feeling 416	Harlè	12,60	7200	10	84,1	Kirié	994.000 FF
Bavaria 39	J&J	12,15	7400	6/7	92	Bavaria	219.861.000
Baltic 40	Judel&Vrolijk	12,00	6800	6/8	93,7	Baltic Y.	-
Grand Soleil 42	Frers	12,65	9000	7/9	91	C.del Pardo	323.000.000
Swan 40	Frers	12,26	7800	7	98	Nautor	-

Per maggiori dati consultate "I prezzi del nuovo". I prezzi si intendono IVA esclusa franco cantiere.