

A LA BARRE

GIB'SEA 76

Offrir tous les éléments de confort d'un grand bateau, y compris la hauteur sous barrots, avec une taille et un budget réduits, tel est le programme des nouveaux 7,50 m. Dessiné par le Groupe Graal, le Gib'Sea 76 y ajoute des idées originales sur le traitement des volumes et l'éclairage des emménagements. En plus, il va vite et bien.



Les normes de confort ont bien changé depuis le début de la plaisance. Il y a vingt ans dans le premier vrai bateau de croisière était celui où l'on pouvait s'asseoir dans le carré sans courber la tête. Aujourd'hui, il faut pouvoir se tenir debout dans la descente ou devant la cuisine, et la cabine arrière double a remplacé le poste avant, fermé par un rideau dans le meilleur des cas. Naturellement, la longueur de la coque a évolué en conséquence, en augmentant d'un bon mètre, et tourne autour de 7,50 m. C'est d'ailleurs la mesure retenue par le constructeur du *Gib'Sea 76*, qui n'a pas cherché à jouer sur les centimètres ou les kilos pour entrer avec toutes ses chances dans un créneau déjà bien rempli.

Son habileté a consisté à s'assurer les services d'un cabinet de jeunes architectes, le Graal, un trio sympathique que nous avons découvert à l'occasion de la première *Micro-cup*. Il ne s'agit pas pour autant de débutants, leur liste de références comprenant, entre autres le catamaran *Royale*. Mais leur vision d'un croiseur de grande série ne manque pas d'originalité, si l'on en juge par le résultat final. Tout en respectant les impératifs commerciaux du programme, ces architectes ont su donner au *Gib'Sea 76* une personnalité qui fait souvent défaut à de nombreux modèles récents, à tel point qu'ils sont pratiquement impossibles à identifier si on supprime les autocollants qui les décorent aux couleurs de leur chantier.

Ce n'est certes pas le cas du *Gib'Sea 76*, facile à reconnaître au premier coup d'œil avec sa jupe arrière soulignée par un long hublot, et grâce à son rouf qui lui confère un peu l'allure d'un étrange insecte. Cette impression provient de la forme curieuse des hublots en plexi fumé qui, comme de grands yeux, regardent à la fois sur les côtés et vers le ciel. Mais il ne s'agit pas là de simples marques de reconnaissance. Dans des domaines aussi importants que le volume intérieur et l'éclairage qui le met en valeur, les concepteurs n'ont pas voulu se laisser enfermer dans les solutions classiques qui ne tiennent pas compte de la longueur limitée de la coque. Pour diminuer l'omniprésence des cloisons nécessaires pour une certaine intimité, il faut soit les ouvrir, soit les éclairer.

Les architectes n'ont pas hésité à adopter les deux solutions sans

lumière apporté par l'éclairage zénithal changent réellement la qualité de vie à bord, en éliminant la sensation de claustrophobie souvent éprouvée à l'intérieur de petits voiliers. Il faut se promener le mètre à la main pour constater qu'en fait, ses dimensions sont très proches de celles de ses concurrents directs.

Pas d'échouage sur béquilles pour la version quillard

Pour l'ensemble de la conception, les architectes du *Gib'Sea 76* ont délibérément visé à mi-chemin entre les extrêmes afin d'obtenir un bateau sage, ni trop mou, ni trop sportif, qui contente le maximum d'utilisateurs. Il semble toutefois qu'ils ont travaillé les coefficients de manière à obtenir de bonnes performances, domaine dans lequel, moyen veut facilement dire médiocre.

Le *Gib'Sea 76* est à la fois bien voilé et bien lesté, le tirant d'eau de

la version quillard restant raisonnable. Toutefois, les plaisanciers pratiquant des ports d'échouage devront choisir le dériveur lesté qui est le seul à pouvoir béquiller correctement.

La semelle de l'aileron du quillard est en effet trop courte pour assurer un bon équilibre. Quitte à supporter le handicap d'un certain tirant d'eau, les architectes ont cherché à profiter du meilleur rendement possible du plan de dérive. Dans la version dériveur lesté, la faible largeur de la dérive pivotante procède de la même recherche, mais on peut craindre des décrochages en eau perturbée, d'autant que le profilage de la tôle est pratiquement inexistant, aussi bien au bord d'attaque qu'au bord de fuite.

Dans cette taille de voilier qui présente pratiquement les mêmes éléments qu'une coque de 8,50 m, les chantiers sont obligés de simplifier au maximum la construction pour respecter un écart de prix significatif. Si l'assemblage du

Au près dans la brise, le Gib'Sea 76 fait preuve d'une aisance étonnante.

