

Conséquence du choix du gréement 7/8, le 242 (à gauche) est moins voilé sur l'avant.

GIB' SEA 242 ET GIB' SEA 76

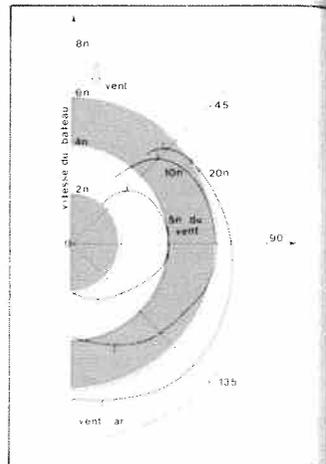
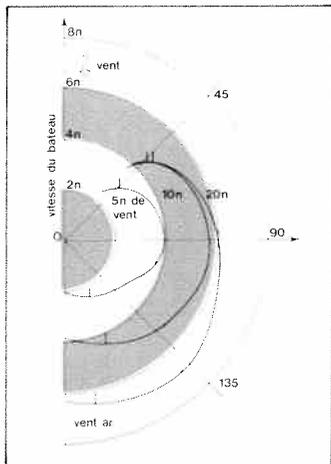
reste encore facilement accessible au barreur dans cette taille de bateau.

Les drisses sortent du mât par des réas intégrés au pied de mât et reviennent le long du capot de descente sur des bloqueurs triples placés devant un winch utilisé pour l'étarquage. Le 76 que nous avons essayé disposait d'un accastillage de spi et comptait bloqueur et winch sur chaque bord, alors que le 242, dépourvu de cette voile, se contentait d'un seul bloqueur triple et d'un seul winch.

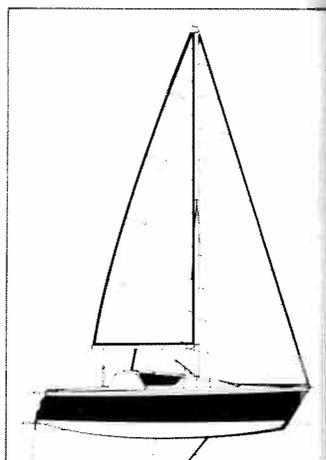
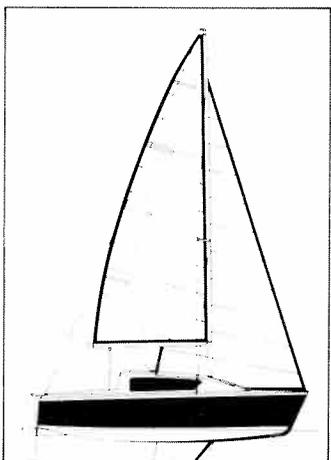
Complété par quelques taquets droits bien placés, l'accastillage très simple de ces deux bateaux nous est apparu dans l'ensemble suffisant et correctement placé pour manœuvrer ces petits voiliers sur lesquels les efforts restent, il est vrai, très modérés. Ils sont tous deux correctement équipés en taquets d'amarrage, chaumards et davier, le 76 recevant deux taquets alors que le 242 se contente d'un seul, central. Des chaumards arrière seraient pourtant les bienvenus.

Sur l'eau, le comportement des deux carènes est bien différent. L'impression laissée par le 76 est celle d'un bateau puissant, proche d'une unité plus importante. Le 242 appartient nettement à une catégorie plus petite. Déplacement, largeur et stabilité inférieurs provoquent cette sensible différence.

Nos essais par petit temps ont mis en évidence un écart de vitesse important en faveur du 76. Cette différence, moins marquée, est confirmée par l'ordinateur mais



La comparaison des deux polaires montre que si leur extension aux allures portantes est presque équivalente, il n'en est pas de même au-dessus de l'axe représentant le vent de travers. Les polaires du 76 montent en effet plus haut ce qui traduit de meilleures performances contre le vent. On peut encore remarquer que par 20 nœuds de vent le 242 atteint juste 6 nœuds au vent de travers alors que le 76 dépasse nettement cette valeur.



mant sur le 242 que sur le 76, ou encore de la traînée produite par le puits hors-bord latéral du 242 qui n'était pas encore correctement bouché sur ce premier bateau. Si le chantier y remédie rapidement on retrouvera malgré tout ce remous, quand on naviguera à la voile en laissant le hors-bord dans son puits.

Etat de vitesse au près. Même en se limitant aux résultats théoriques fournis par l'ordinateur, l'écart entre les deux carènes reste sensible et varie sur notre parcours de 20 milles, de vingt minutes par petit temps à plus de

vingt-cinq minutes par 20 nœuds de vent réel. La différence la plus importante est observée contre le vent, à partir de 10 nœuds, le 242 payant alors un fardage important et une raideur à la toile plus faible, due à une moindre largeur à la flottaison, à un déplacement plus faible et à un tirant d'eau encore plus réduit.

Au portant, l'écart de performances reste très modéré, le déplacement plus léger du 242 compensant sa moindre surface de voilure. Par ailleurs, les formes arrière identiques, avec des fonds plats sur les deux modèles, sont



Les manœuvres reviennent d'un seul côté du rouf dans la version standard du 242.

un gage de grande stabilité à cette allure, les safrans bien compensés donnant une barre toujours douce. Le 76, plus raide à la toile, passe dans le clapot sans taper, alors que la marche du 242 dans ces conditions sera plus lente et moins confortable. Cette différence de comportement trouve en grande partie son origine dans la limitation du bau maximal, gabarit routier oblige. Le regret est d'autant plus grand que la version dériveur intégral, avec ses fonds parfaitement protégés, doit ouvrir à cette version du 242, d'un tirant d'eau de 0,40 m ne l'oublions pas, une infinité de mouillages interdits à la majeure partie de la flotte des voiliers de plaisance.

Les résultats du 242 au près peuvent paraître décevants, mais sont en fait très relatifs et dus en grande partie aux excellentes performances prévues par l'ordinateur pour le 76. Comparé à ses concurrents directs, également transportables, le Gib' Sea 242 se

ÉLÉMENTS DE COMPARAISON

Caractéristiques	Gib' Sea 76	Gib' Sea 242
Longueur de la coque	7,60 m	7,12 m
Longueur à la flottaison (L)	6,60 m	6,36 m
Bau maximum	2,84 m	2,50 m
Bau à la flottaison	2,34 m	2,12 m
Franc-bord avant	1,01 m	0,99 m
Franc-bord milieu	0,91 m	0,9 m
Tirant d'eau minimum	—	—
Tirant d'eau maximum	1,50 m	1,35 m
Tirant d'air	10,92 m	10,88 m
Déplacement en charge (D)	2 730 kg	2 170 kg
Poids en ordre de marche	2 240 kg	1 710 kg
Poids du lest	710 kg	550 kg
Nature du lest	fonte	fonte
Poids de la dérive	—	—
Nature de la dérive	—	—
Largeur des passavants	0,31 m	0,32 m
Catégorie de navigation	—	—
Jauge en douane (tonneaux)	5,57 tx	—
Surface du triangle AV (1)	14,95 m ²	10,5 m ²
Surface maxi du génois (2)	23,69 m ²	16,29 m ²
Surface du foc n° 1	13,9 m ²	9,7 m ²
Surface de la grand-voile	13,74 m ²	15,5 m ²
Surface maxi (2 + 3)	37,43 m ²	31,79 m ²
Surface pour la jauge	28,69 m ²	26,00 m ²
Surface du maître couple immergé en charge (B)	0,81 m ²	0,68 m ²
Surface de dérive : totale	3,64 m ²	3,18 m ²
Surface mouillée totale (M)	14,91 m ²	13,18 m ²
Position du centre de dérive et du centre de carène CD	5,7 %	4,6 %
Par rapport au milieu de la flottaison (en % de L) : CC	6,6 %	4,6 %
Ecarte entre CV et DC en % de L	19,1 %	17,1 %
Stabilité initiale M.R. par degré	46,88 kgm	24,55 kgm
Raideur à la toile 15°	3,62	2,31
30°	6,63	3,90

20 MILLES SUR ORDINATEUR

ALLURE	Gisement du vent	Gib' Sea 76			Gib' Sea 242		
		Vitesse en vent réel					
		5 n	10 n	20 n	5 n	10 n	20 n
Louvoyage	0°	2,14	3,51	3,93	2,06	3,09	3,07
Bon plein	45°	3,03	4,96	5,53	2,72	4,08	4,59
Largue	90°	3,97	5,94	6,60	3,84	5,71	6,19
Grand large	135°	2,86	5,15	7,04	2,82	5,07	6,88
Vent arrière	180°	2,26	4,18	6,44	2,20	4,08	6,40
Temps du							