



es portes  
es charges  
nd nombre  
s ambitions.

volumes avant et  
termine par un aile-  
directeur actif pour  
route se double de  
ournir un point bas  
on plus robuste du  
profond. Le nombre  
ous la coque est  
cockpit se vide direc-  
rs le tableau arrière

### Construction problème

analysé les procédés  
de ce chantier dans  
de janvier dernier et  
le Gib'Sea 77 est  
les mêmes métho-  
La coque en tissus  
s alternés est raidie  
s et ses menuiseries  
ents scellées, le pont  
sandwich polyester  
a de 12 mm d'épais-

seur. La liaison pont-coque du type « en cornière » coiffée d'un rail de fargue en alu boulonné participe également à la rigidité.

Les cadènes de haubans sont prises sur des goussets stratifiés à la fois sur la coque et sur le pont, les bas-haubans avant travaillant sur la cloison principale. Avec trois cadènes distinctes, l'effort est largement réparti et, la compression du mât étant reçue par une épontille en tube inox bien dimensionnée, le Gib'Sea 77 ne doit pas connaître d'ennuis de structure.

Selon l'habitude du chantier, en accord avec le programme même du bateau qui exclut toute sophistication, aucune partie de la coque n'est doublée autrement que par un revêtement collé. Les réparations restent donc faciles à effectuer en cas d'accident. On peut remarquer également que le lest rapporté ne laisse pratiquement aucun volume sous les planchers pour recueillir l'eau des fonds. Il faudra tenir ces derniers aussi secs que possible, mais il n'est pas très simple de soulever les grands panneaux de contre-plaqué, pas assez divisés et trop bien ajustés. Le propriétaire pourra régler ce problème avec une égoïne, le chantier, mieux outillé, pouvant certainement arranger ce point avec plus de facilité.

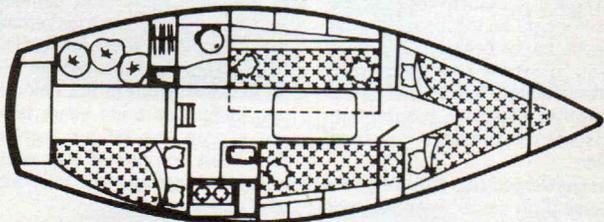
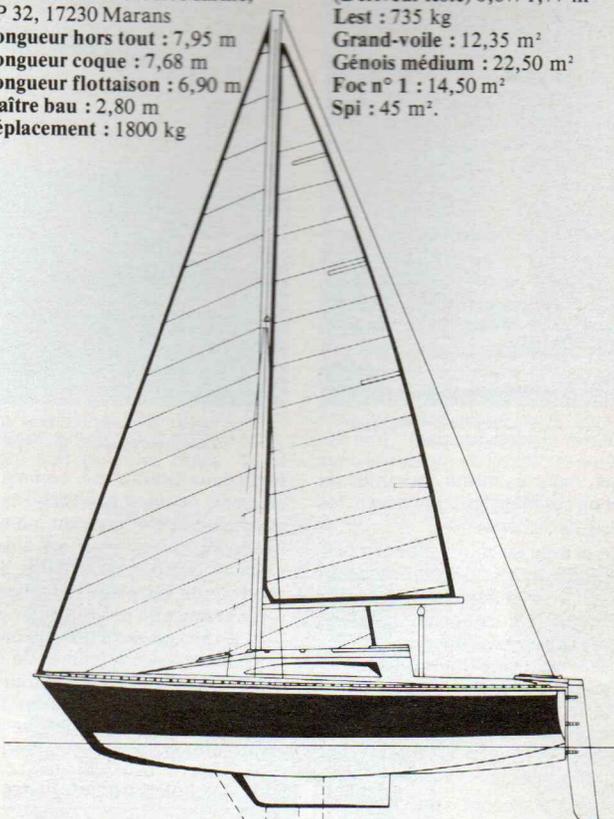
Le système de manœuvre de dérive est remarquable de rusticité, le bout de relevage agissant en direct sans aucun palan. Par ailleurs, le danger de fuite est éliminé, le seul orifice étant très réduit et largement au-dessus de la flottaison. Avec un safran en polyester équipé de trois sérieuses ferrures, maintenant entièrement incluses dans le moulage, le constructeur propose un bateau vraiment étudié pour un usage intensif.

La simplicité générale marque également un plan de pont plutôt réussi, aussi bien du point de vue esthétique que pratique, malgré un dessin sans grande originalité.

Étant donné la vocation première du Gib'Sea 77 appelé à naviguer avec un équipage assez nombreux, l'importance du cockpit ne surprendra pas, ni surtout sa largeur, qui doit permettre à quatre personnes de s'asseoir sans se marcher sur les pieds. Mais, à la gîte, on ne trouve pas facilement un point d'appui pour les pieds sur la banquette sous le vent. Il n'est pas très facile non plus de monter au rappel sur les hiloires étroites et assez hautes. Pourtant, une fois installés, barreur et équipier s'y tiennent agréablement. Le taquet d'écoute de foc

Architecte : Jean-Claude Meyran  
Constructeur : Gibert Marine,  
BP 32, 17230 Marans  
Longueur hors tout : 7,95 m  
Longueur coque : 7,68 m  
Longueur flottaison : 6,90 m  
Maitre bau : 2,80 m  
Déplacement : 1800 kg

Tirant d'eau : (Quillard) 1,50 m,  
(Dériveur lesté) 0,87/1,77 m  
Lest : 735 kg  
Grand-voile : 12,35 m<sup>2</sup>  
Génois médium : 22,50 m<sup>2</sup>  
Foc n° 1 : 14,50 m<sup>2</sup>  
Spi : 45 m<sup>2</sup>.



**Prix** : départ chantier avec grand-voile, génois médium et tourmentin, batterie 12 V 55 Ah, 2 winches, 2 vitesses, 1 winch de drisse etc. Version quillard hors-bord : 99 500 F. Version quillard-moteur fixe 7,5 ch : 120 500 F. Version dériveur lesté hors bord : 103 000 F. Version dériveur lesté moteur fixe 7,5 ch : 124 000 F. **Options** : béquilles : 1 205 F ; accastillage de spi : 1 020 F, tangon de spi : 1 130 F ; spi : 3 700 F ; chaise hors-bord : 1 330 F, etc.

devant le winch mobilise une place assise à un endroit intéressant pour l'assiette longitudinale du bateau.

Il aurait été préférable de prévoir un logement au moulage pour l'encastrer. Autre petit détail, les charnières du coffre à voiles présentent des angles vifs agressifs pour la partie postérieure des cirés et de l'équipage. Un petit coup de lime s.v.p., Monsieur Gib'Sea!

Avec ses charnières trop rapprochées, le couvercle du canot de survie demande à être manié avec précaution, c'est dommage, car le volume de la soute qu'il abrite est bien pratique pour ranger à portée de main du matériel comme le seau, les amarres et les défenses.

Pour sortir du cockpit sur les passavants plutôt larges, l'équipier peut se tenir à un chandelier bien