

GIB' SEA 242 ET GIB' SEA 76

couchette double pour le 76, alors que chez le voisin, le triangle ne peut constituer qu'un prolongement des couchettes latérales. Côté panorama, les occupants de la couchette arrière du 76 ont droit à la vue sur la mer ; pas ceux du 242

qui sont privés de ce sympathique hublot dans le tableau.

Voilà qui nous mène tout droit à une différence fondamentale qui ne doit plus rien à la différence de taille : la réalisation proprement dite. Le Gib' Sea 76 est un bateau qui témoigne d'une recherche plus élaborée que la moyenne. Le groupe Graal qui l'a dessiné a pu y mettre en place quelques solutions originales (mobilité de la

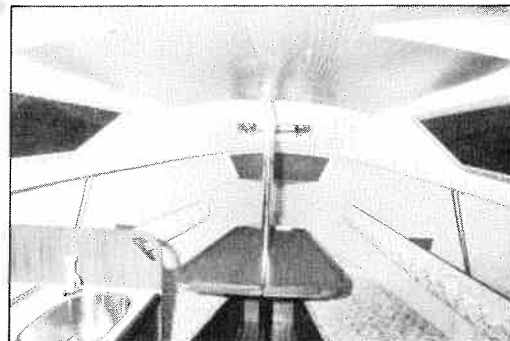
cloison arrière et du tableau, entre autres...). Sur le 242, signé également par le Graal, la démarche est visiblement différente ; pour des raisons d'économie on a simplifié autant que possible et supprimé tout ce qui n'était pas strictement indispensable (les mains courantes à l'intérieur, par exemple...). Avec une nuance, tout de même : le nouveau système de lest — en version dériveur — qui

ne manque pas d'intérêt. Le résultat, c'est un bateau sans histoire qui en offre beaucoup pour sa taille et son prix... même s'il ne peut garantir la même « qualité de vie » que son aîné.

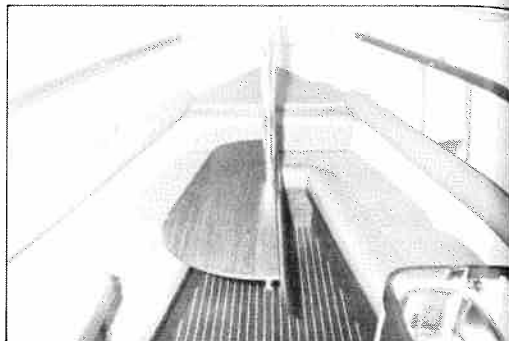
Comme on pourra le lire plus loin, les essais sur l'eau révèlent également des différences sensibles. Alors, plus logeable et plus rapide, le 76 ? C'est certain et notre intention n'était pas ici de

« contester » le 242, qui se révèle être un excellent bateau, mais d'apprécier l'écart entre deux gabarits relativement proches. Cet écart existe (le contraire serait étonnant...) et c'est heureux compte tenu de la différence de budget. On peut sans trop de risques prédire le succès de ce Gib' Sea 242, un voilier réellement capable d'emmener une petite famille en croisière ; le tout pour un prix extrê-

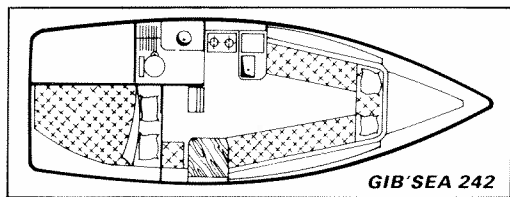
mement concurrentiel, avec en prime l'aptitude au transport routier. On peut également conclure que ce succès n'a guère de raison de porter ombrage au 76 qui, d'après nos constatations, sait fort bien faire valoir sa différence. Son équipage n'ira pas forcément plus loin ni plus longtemps que celui du 242, mais il peut assurément le faire dans des conditions de confort tout à fait convenables.



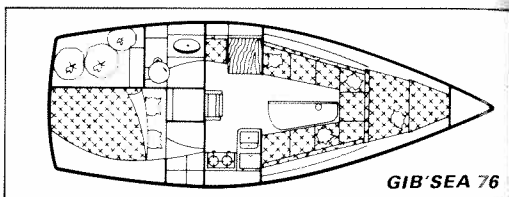
A bord du 242, un carré accueillant qui ressemble beaucoup, décoration mise à part, à celui du 76...



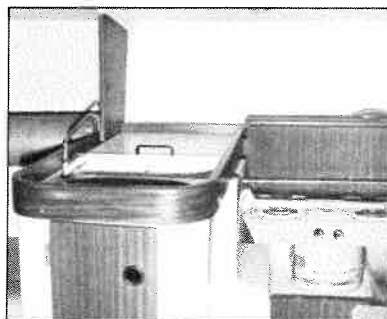
... mais ce dernier propose un volume supérieur et est prolongé par une vraie couchette double.



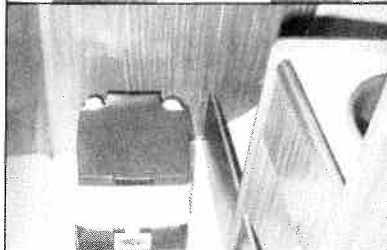
GIB' SEA 242



GIB' SEA 76



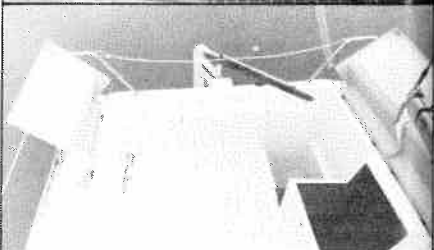
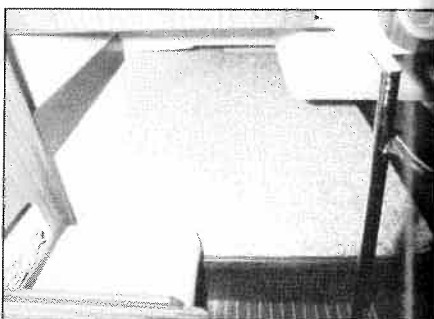
Bien agencée, la cuisine du 76 est agrémentée d'un meuble polyester pratique.



Couchette arrière du 242 : de bonne taille, mais franchement emboîtée sous le cockpit.

Rien de trop comme largeur, mais un revêtement de sol efficace dans les toilettes du 242.

Support du radeau, puits moteur et grand coffre à voiles : rien ne manque



LES PERFORMANCES

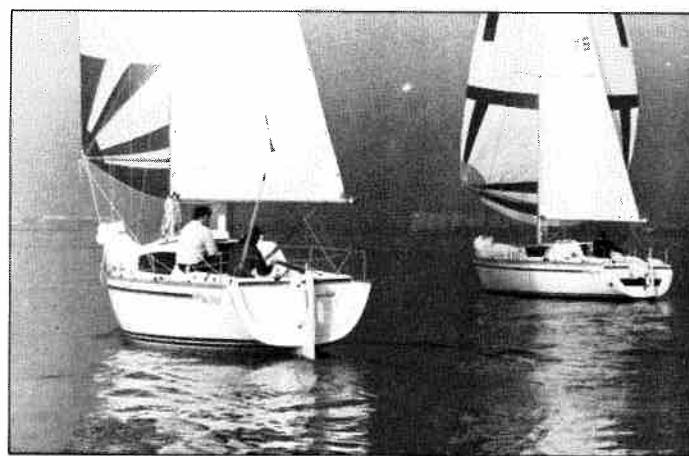
Tous deux dessinés par le Graal, les carènes des Gib' Sea 242 et 76, proches par leur longueur, leur franc-bord et leurs emménagements, sont en fait bien différentes. Seul le premier est transportable. On est d'ailleurs en droit de s'interroger sur la pertinence d'un tel choix quand on connaît la gaure que représente le transport d'un voilier d'un tel déplacement derrière une voiture. Toujours comparé au 76, il présente des sections avant sensiblement plus en V et un maître-bau au bouchain plus prononcé, alors que leurs formes arrière sont très proches.

C'est donc par sa largeur, son déplacement supérieur et sa stabilité plus forte que le Gib' Sea 76 apparaît plus important, différence très sensible lorsque l'on passe d'un bord à l'autre. Difficile de confondre les plans de voilure ; le 242 est gréé en 7/8 avec des barres de flèche poussantes et le 76 en tête avec des haubans dans l'axe latéral du mât. Cela permet au 242 de recevoir une grand-voile plus grande que celle du 76, et presque aussi importante que le génois maxi. Le génois du 76 est lui beaucoup plus grand.

En version quillard, les appendices des deux voiliers sont sensiblement identiques. C'est dans les versions dériveur qu'il faut rechercher une innovation marquante.

La quille courte en fonte abritant une dérive en tôle, que l'on trouve sur le 76, permet, pour un coût réduit, d'obtenir un tirant d'eau intermédiaire.

Cette formule a été abandonnée sur le 242 au profit d'une dérive qui s'escamote entièrement en pivotant dans un puits de dérive intégré dans la coque, ce qui permet de réduire le tirant d'eau à 0,40 m. Le lest est constitué par



Tous deux à l'aise dans les petits airs mais la différence de surface de toile profite au 76.

que. Longue de 2,50 m et large de près d'1 m, cette pièce, protégée de la corrosion par un traitement époxy, forme une semelle d'échouage inclinée à 2° vers l'avant qui protège la coque. On regrettera toutefois que la dérive soit simplement découpée dans une tôle de 14 mm, un profil un peu plus élaboré rendrait cette formule plus séduisante.

Accroché sur le tableau arrière incliné comme sur le 76, le safran du 242 offre la même forme incurvée vers l'avant, permettant de compenser le safran et d'obtenir une barre douce.

Gréé en 7/8, le mât du 242 est soutenu par deux galhaubans, des barres de flèches poussantes, deux bas-haubans et un pataras se terminant par une patte d'oie réglable par un palan à quatre brins, système simple et efficace sur une unité de cette taille.

Gréé en tête et d'un profil plus fort, le mât du 76 est soutenu

par deux barres de flèches et les haubans sont dans l'axe latéral du mât. Dans ce cas, le cintre latéral du mât est parfaitement contrôlé, mais les pataras ne permettent plus de travailler la quète. Aussi notre préférence va-t-elle au grément 7/8, la grand-voile plus importante et un triangle avant plus modéré permettant un réglage plus facile et quasi instantané. Il permet également quelques économies en réduisant le nombre des focs.

L'accastillage des deux voiliers est assez proche, avec tout de même des winches plus puissants sur le 76, ce qui est logique. En revanche, si le mât du 76 est équipé d'un winch pour reprendre les bosses de vis bloquées en bout du bôme, le 242 essayé en était malheureusement dépourvu.

Les deux barres d'écoute sont installées d'une façon classique sur le bridge-deck avec palan coin-