

A LA BARRE DUEL

GIB'SEA 262 SUN WAY 25

Gib'Sea 262 contre Sun Way 25, deux visions différentes du voilier de 7,50 m, souvent le premier bateau habitable du ménage plaisancier. Le Gib'Sea choisit le confort en croisière en insistant sur la hauteur sous barrots et une vraie cabine arrière. Insubmersible, le Sun Way 25 mise sur la voile facile axée surtout vers les balades de week-end.



La surface perdue par l'enrouleur du Sun Way 25 le pénalise par petit temps.

Sept mètres cinquante, c'est sans aucun doute la taille charnière entre le croiseur côtier et le véritable voilier de croisière habitable grâce à une hauteur sous barrots suffisante pour se tenir debout.

Chez Jeanneau, on connaît bien ce segment de marché avec, coup sur coup, deux réussites exceptionnelles : en premier, le Sangria, puis son remplaçant, le Fantasia qui, rebaptisé Sun Way 27 dans la nouvelle gamme, termine une carrière commencée il y a neuf ans.

A noter que ces deux plans sont dus au cabinet Harlé qui a été tout naturellement retenu pour créer la troisième génération, c'est-à-dire le Sun Way 25. Mais alors que le Fantasia dépassait largement le Sangria en confort intérieur avec une vraie cabine arrière séparée, le Sun Way 25 marque une orientation radicalement différente avec un bateau plus simple, plus sportif d'allure, bref plus jeune.

En conformité avec cette apparence, une taille et un déplacement nettement plus petits aboutissent à un budget d'autant moins important qu'il s'agit d'un voilier homologué insubmersible, ce qui évite l'achat et l'entretien d'un canot de survie.

Lancé en 1989, le Gib'Sea 262 reste beaucoup plus classique dans ses objectifs en visant avant tout l'habitabilité maximale comme en témoigne l'importance des dimensions de son rouf. Dessiné par le groupe Graal, il présente bien sûr une certaine ressemblance avec le Gib'Sea 242 signé par le même cabinet d'architecture, avec en particulier ses grands hublots semi-zénithaux si caractéristiques, mais ses lignes paraissent nettement plus homogènes avec une silhouette un peu boulotte, mais sympathique.

D'une certaine manière, il s'inscrit plutôt comme un concurrent direct du Fantasia, mais nous avons pensé qu'il était intéressant de confronter deux modèles des années quatre-vingt-dix, même si leurs conceptions divergent, donnant à ce duel une autre dimension puisqu'il s'agit plutôt d'un choix entre deux formules, en quelque sorte le croiseur sportif contre le croiseur familial.

Le Gib'Sea 262 est livrable en version dériveur intégral, mais pour la circonstance, nous avons retenu la version quillard pour la comparer avec le Sun Way 25 qui est toujours équipé d'un aileron fixe, aussi bien dans un souci de simplification que pour répondre aux règles de stabilité assez sévères qui régissent les



Le spi du Gib'Sea 262 hissé plus haut profite de 15 m² en plus.

voiliers insubmersibles dans la législation française.

Autre paramètre commun, nos deux voiliers sont équipés du même moteur fixe, monocylindre Diesel de 9 ch, qui convient parfaitement à leur déplacement.

Première petite différence dès la mise en route : il faut soulever le couvercle du coffre à voiles bâbord dans le cockpit du Gib'Sea 262 pour découvrir le tableau de bord et le contacteur de démarreur alors que

celui du Sun Way est directement accessible par le barreur.

On se rend très vite compte que la visibilité est bien meilleure sur le Sun Way 25 dont le rouf est beaucoup moins saillant et n'est pas coiffé d'un rail d'écoute de grand-voile comme sur le Gib'Sea 262.

Il suffit aussi de la première manœuvre en marche arrière pour découvrir la supériorité du safran sous voûte qui équipe le Sun Way 25 par rapport à la lame accrochée au ta-

bleau du Gib'Sea. Moyennant quoi, nous sommes toujours agréablement surpris par la facilité de manœuvrer des voiliers de cette taille, même dans des marinas étroites, les fausses manœuvres étant vite corrigées, au besoin à la force des bras. Avec son liston en caoutchouc, le Sun Way 25 bénéficie d'une protection supplémentaire.

Barre d'écoute : sur le rouf ou dans le cockpit ?

Dès la sortie du port, nous hissons la grand-voile. Sur les deux bateaux la drisse est renvoyée au cockpit avec un winch sur le rouf, mais celui du Sun Way 25 sert aussi à l'écoute de foc, tandis que le Gib'Sea 262 est équipé de winches de foc placés sur les hiloires de cockpit de manière classique. Cette disposition permet au barreur d'avoir les écoutes de foc à sa portée pour les régler ou virer de bord, mais à l'inverse, sur le Gib'Sea 262, il ne peut pas atteindre son écoute de grand-voile dont le coinqueur est placé sur le rouf.

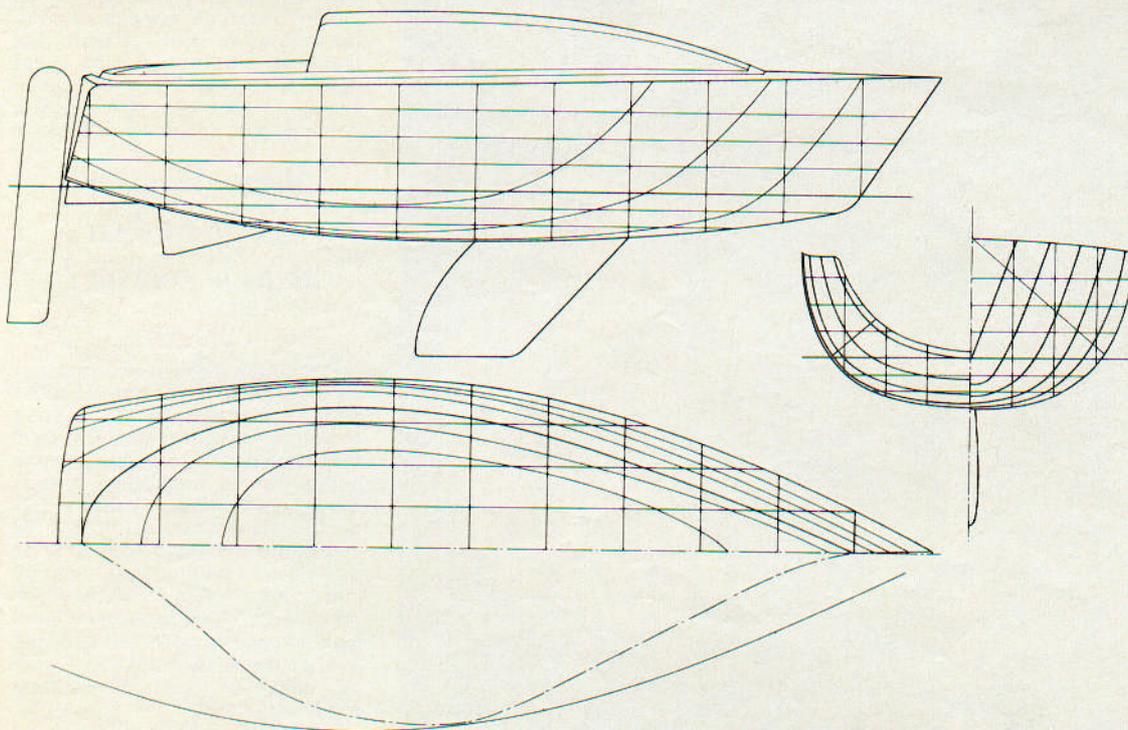
Le Sun Way 25 marque un peu plus de cohérence dans ce domaine avec son rail d'écoute à l'avant du cockpit qui permet au barreur de contrôler lui-même sa grand-voile sans faire appel à un équipier.

Dans les arguments commerciaux du Sun Way 25 figure le génois à enrouleur livré en standard, un avantage pour la facilité de manœuvre bien que l'envoi d'un génois sur un voilier de 7,50 m n'exige pas de grosse dépense physique.

Assez rapidement en mer, en tout cas par petit temps, on regrette la surface de voilure perdue par ce système, l'enrouleur n'étant pas encastré sous le pont. La veine d'air s'échappant sous la base du génois diminue suffisamment son rendement aux allures de près pour que l'on sente le bateau nettement sous-alimenté au-dessous de douze nœuds de vent. Certes, le point de tire très rentré de l'écoute de génois placée sur le rouf donne la possibilité de pratiquer un excellent cap, mais il manque ce soupçon de puissance qui procure à la fois une bonne vitesse et la sensation que le bateau a trouvé son équilibre.

Actuellement, la barre est si neutre et si douce dans ces conditions que le barreur manque d'informa- ▶

PLANS DE FORMES DU GIB'SEA 262



tion pour faire marcher son bateau au mieux. A notre grande surprise, le Gib'Sea 262, malgré son aspect beaucoup moins sportif, s'est révélé nettement plus à l'aise, tiré à bonne vitesse par son génois médium de 22 m² montant presque en tête de mât. On pourrait incriminer la perte en cap due à la présence d'un enrouleur pour expliquer la supériorité du Gib'Sea 262 dans tous les louvoyages que nous avons effectués, mais le Sun Way 25 donnait l'impression de mieux pouvoir pointer dans le vent que son adversaire qui ne l'emportait que par sa vitesse supérieure.

On peut logiquement se demander si la responsabilité de cette relative paresse du Sun Way 25 n'est pas due tout simplement à l'insubmersibilité qui a obligé les architectes à limiter la hauteur du mât et par conséquent la surface de voilure. Mais il faut bien voir aussi que dans l'esprit de la gamme Jeanneau, les Sun Way ne sont pas des voiliers de régates et que la taille des voiliers est commandée par la recherche de la facilité de manœuvre sur des voiliers destinés à une clientèle pas forcément expérimentée.

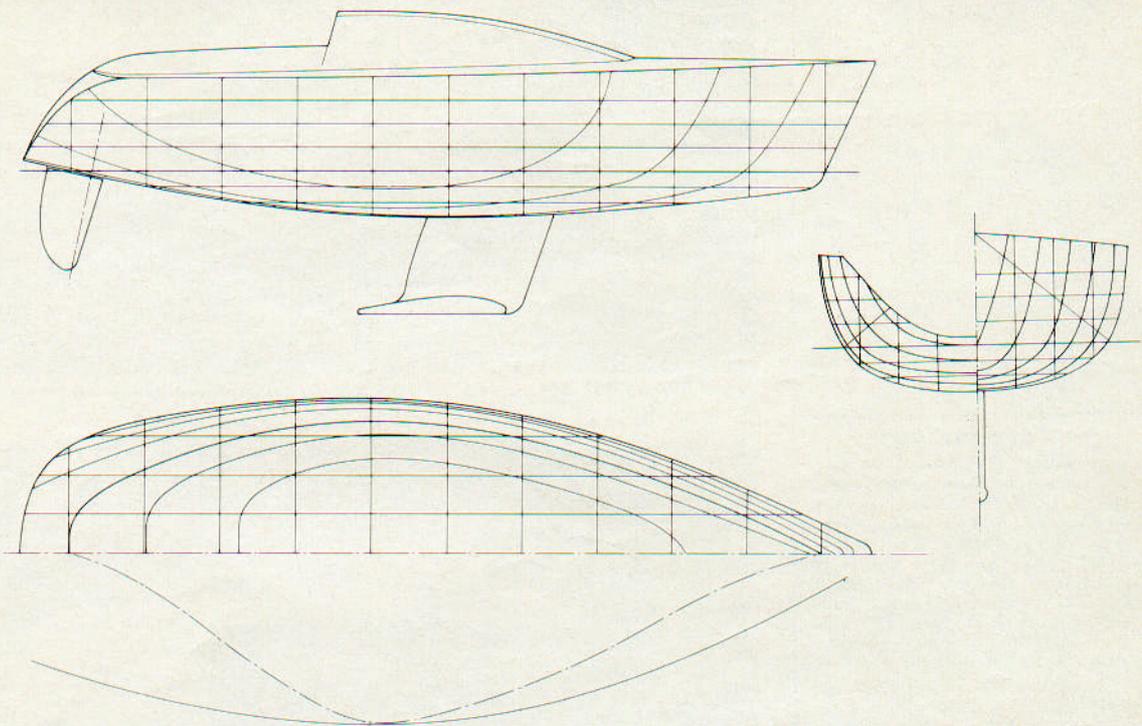


Pour envoyer le spi, deux personnes suffisent sur des voiliers de cette taille.

En revanche, le chantier Gibert Marine, s'étant souvent fait reprocher une certaine timidité en matière de surface de voilure, n'a pas hésité à adopter des normes plus sportives qui font du 262 un voilier

bien toilé pour le petit temps, pour autant que l'on utilise le génois médium standard. Lorsque ce bateau sera équipé d'un génois à enrouleur, accessoire jugé indispensable aujourd'hui par une majorité

PLANS DE FORMES DU SUN WAY 25



de propriétaires, il perdra certainement lui aussi quelques mètres carrés précieux pour la vivacité.

Sun Way 25 : vive le safran sous voûte !

Dans le petit temps, le grand spi en tête de mât du Gib'Sea 262 est naturellement un peu moins stable que celui plus bas du Sun Way 25, mais la surface est payante et le 262 gagne inexorablement sur son adversaire du jour. Par bonne brise, la taille du 262 continue à jouer en sa faveur avec une coque théoriquement plus raide à la toile et par conséquent plus puissante pour passer en force dans le clapot.

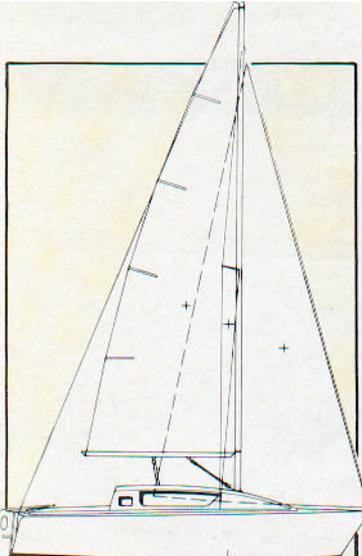
Pourtant, le Sun Way 25 oppose une meilleure défense, tout d'abord grâce à son enrouleur qui lui permet d'ajuster plus rapidement sa voilure à la force du vent, mais aussi par l'efficacité de son safran sous voûte qui contrôle mieux le bateau que celui du Gib'Sea. Sur ce dernier, en effet, des décrochages intervien-



◀ Plus long, le rouf du Gib'Sea 262 laisse une plage avant plus petite.

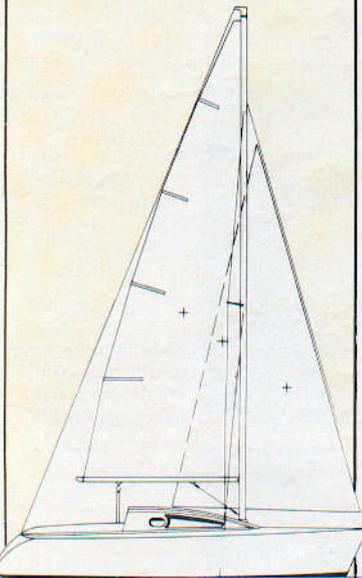


◀ Pas de chaumards sur le Sun Way 25, mais un balcon ouvert pratique.



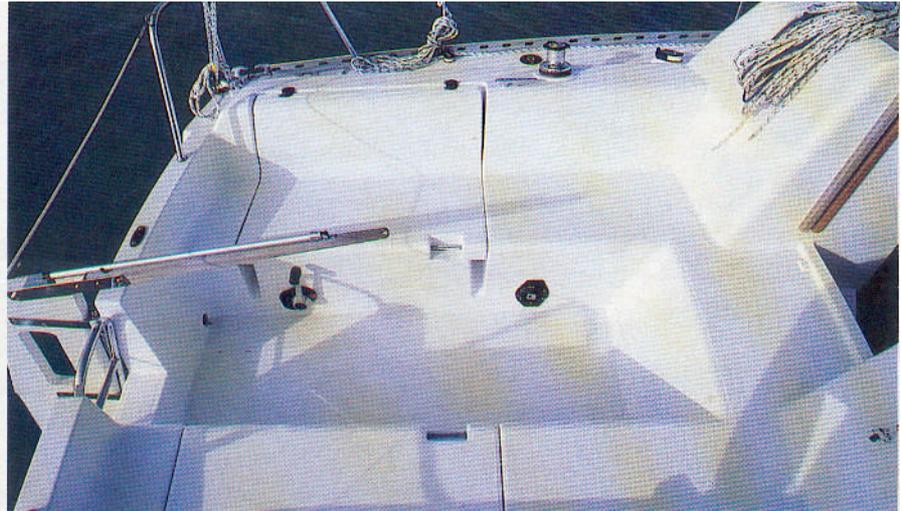
GIB'SEA 262

Architectes : Groupe Graal.
Constructeur : Gibert Marine, BP 32, 17230 Marans ; tél. : 46 68 55 55. **Prix :** version quillard avec moteur Yanmar 9 ch, grand-voile, génois médium, eau sous pression, échelle de bain : 241 500 F ; version dériveur intégral : 249 500 F. **Options :** réchaud-four, 3 360 F ; tangon, 1 800 F ; gréement de spi, 1 950 F.



SUN WAY 25

Architectes : cabinet Harlé et Mortain. **Constructeur :** Jeanneau, BP 83, 85503 Les Herbiers Cedex ; tél. : 51 64 20 20. **Prix :** version quillard avec moteur Yanmar 9 ch, grand-voile, génois enrouleur, eau sous pression, échelle de bain : 209 500 F.



Sur le Gib'Sea 262, deux grands coffres dont un est destiné au canot de survie.



La barre du Sun Way 25 est équipée d'un petit bloqueur de cap.

nent dès que l'on est obligé de tirer un peu fort sur la barre.

Bien que le cockpit du 262 mérite le qualificatif d'anatomique avec ses dossiers et ses contre-hiloires bien inclinés, celui du Sun Way 25, de conception plus sportive, fonctionne mieux pour manœuvrer vite. Il y est par exemple beaucoup plus facile de travailler l'écoute de grand-voile pour suivre les risées.

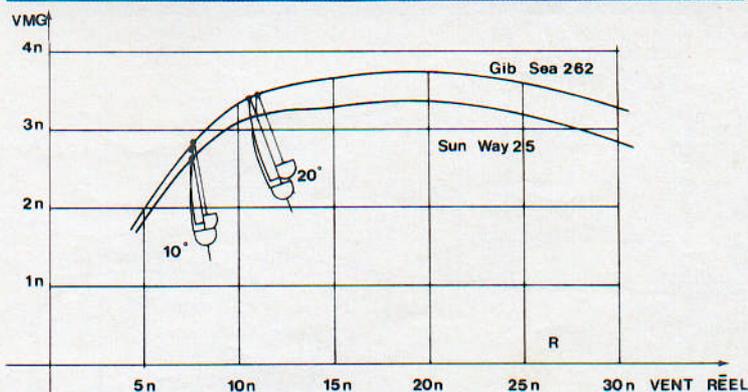
Par ailleurs, le confort de l'équipage au rappel profite de l'absence d'accastillage sur les contre-hiloires et du remplacement des filières en câble par des sangles textile au niveau du cockpit ! L'inclinaison des chandeliers vers l'extérieur améliore également la position assise au vent des équipiers, mais cette saillie les

rend vulnérables au moment des manœuvres de port.

Il faut également noter que grâce à quinze centimètres de plus en longueur, les banquettes du Sun Way 25 accueillent quatre adultes assis côte à côte, alors que dans le 262, le quatrième ne dispose que d'une demi-place.

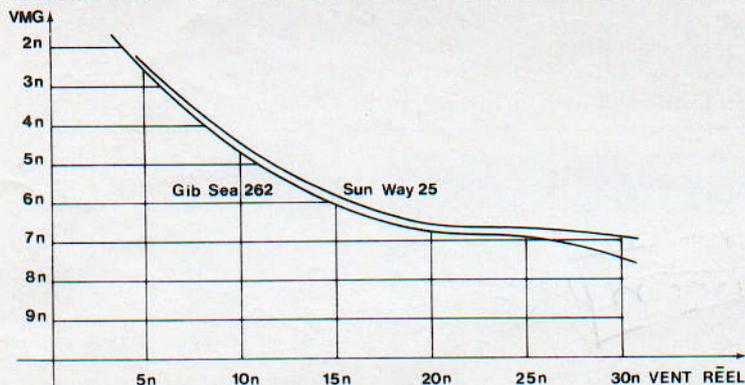
On peut donc dire que le Jeanneau a choisi une option plus tournée vers la promenade que son concurrent dont le cockpit plus protégé correspond plutôt à une orientation croisière. Moyennant quoi, sur de longs parcours, la barre courte et haute du Gib'Sea 262 se révèle un peu fastidieuse à tenir, le barreur devant maintenir la main en l'air sans possibilité d'appui.

VMG AU PRES



Les deux courbes tracées représentent le gain au vent (VMG) obtenu par chacun des voiliers pratiquant le meilleur compromis cap/vitesse au louvoyage. En abscisse, la vitesse du vent réel (ne pas confondre avec celle du vent apparent indiquée par l'anémomètre). La courbe propre à chacun des voiliers analysés permet de connaître leur VMG pour une vitesse du vent donnée. Elle fournit également une indication sur la gîte qui correspond au VMG et permet de vérifier que ces deux bateaux gîtent de façon tout à fait analogue. Pour ces deux croiseurs, il faudra toujours réduire avant d'atteindre 30° de gîte, et cela quelle que soit la force du vent, pour qu'ils puissent atteindre leur meilleur VMG.

VMG AU PORTANT



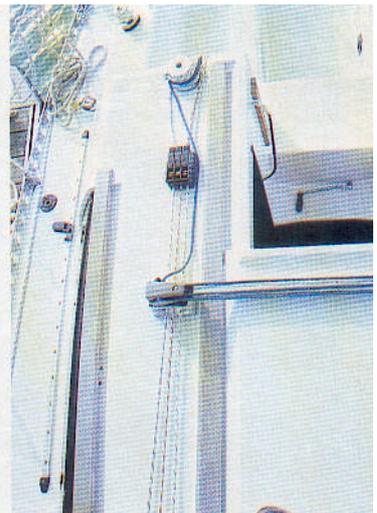
Les deux courbes représentent le gain obtenu dans le sens du vent par chacun des deux voiliers naviguant de part et d'autre du plein vent arrière pour obtenir la meilleure progression. En abscisse, la vitesse du vent réel (ne pas confondre avec celle du vent apparent indiquée par l'anémomètre). La courbe propre à chacun des bateaux analysés permet de connaître leur VMG pour une vitesse du vent donnée. Le tracé plein indique les performances des deux bateaux sans porter le spi. Il est bien évident que ces performances peuvent être améliorées en hissant cette voile.

La barre du Sun Way 25 est dotée d'une petite crémaillère métallique qui permet normalement de la bloquer à l'angle voulu, ne serait-ce que le temps d'une manœuvre. L'idée nous a semblé ingénieuse, mais la réalisation un peu légère et la lame en inox fixée sous la barre se tord facilement si l'on force un peu.

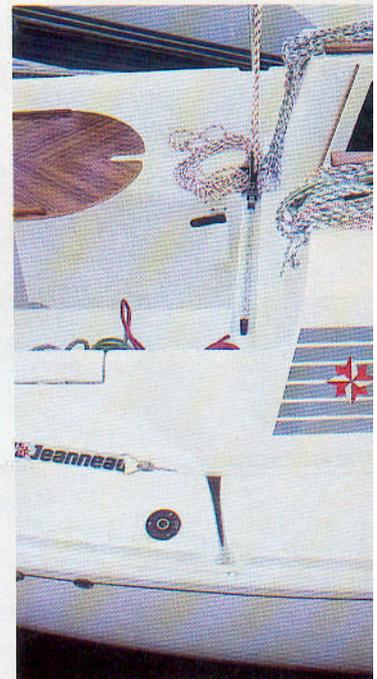
En matière de circulation sur le pont, le Sun Way 25 est avantagé par ses passavants totalement libres et par une plage avant plus grande que celle du Gib Sea 262. En revan-

che, nous avons cherché en vain des poignées ou des mains courantes comme celles qui équipent le rouf du 262, les glissières en teck n'étant pas étudiées pour offrir une bonne prise. Les deux constructeurs ont pratiquement adopté le même dessin antidérapant moulé relativement efficace, Jeanneau n'ayant pas oublié d'en doter le haut des hiloires, partie souvent glissante.

Le Sun Way 25 comporte, lui, des calepieds moulés parfaitement lis-



Des mains courantes et des poignées rassurantes sur le Gib/Sea 262.

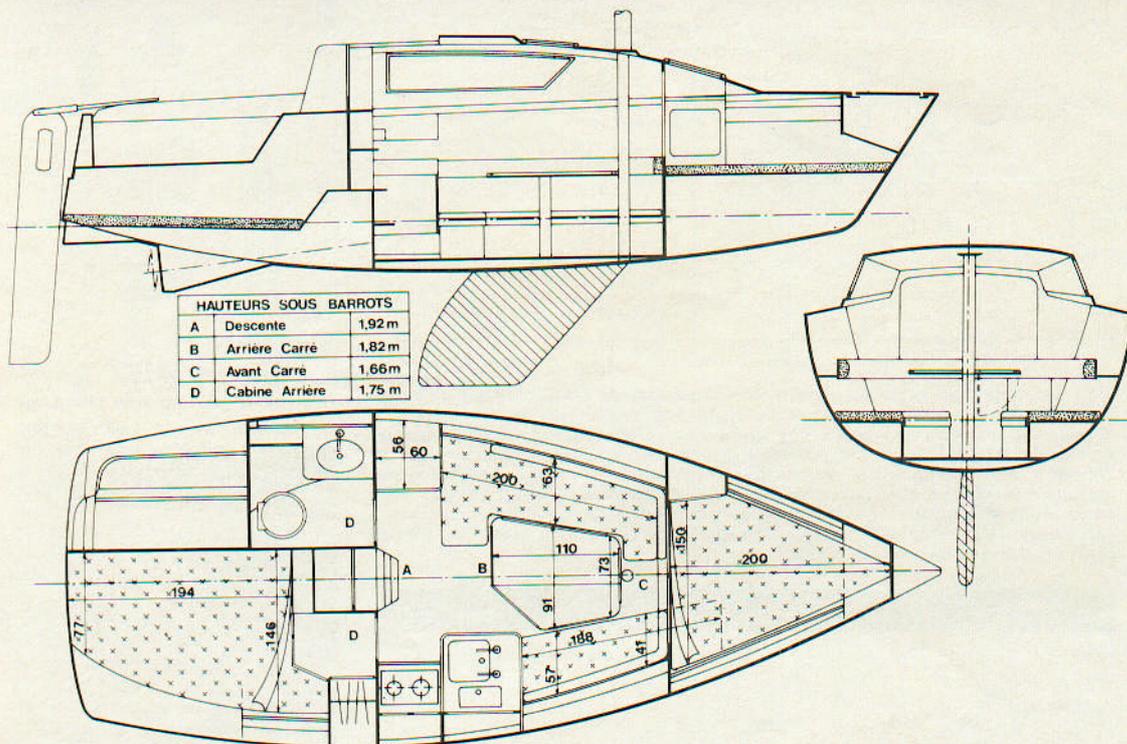


La table de repas du Sun Way 25 s'installe aussi dans le cockpit.

ses et de faible hauteur qui nous ramènent loin en arrière lorsque les voiliers n'étaient pas ceinturés par un rail en alu à l'instar du Gib Sea.

Il semble également que l'on ait voulu faire des économies sur l'accastillage de mouillage et d'amarage du Sun Way 25 si l'on considère son petit davier d'étrave et l'absence de chaumards, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. Le Gib Sea 262 est beaucoup mieux loti dans ce domaine, mais nous préférons toutefois le balcon avant du Jean-

PLANS D'EMMENAGEMENTS DU GIB'SEA 262



Un diesel 9 ch suffit largement pour la propulsion à près de six nœuds.

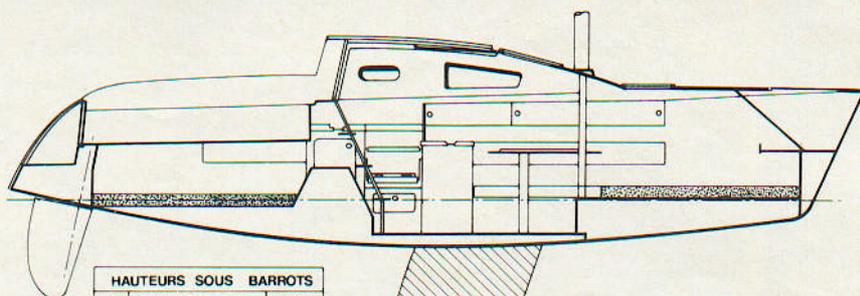
neau creusé en son milieu pour faciliter l'embarquement. L'absence de safran au tableau permet également au Jeanneau de disposer d'une ouverture directe pour faire communiquer le cockpit et la jupe arrière, disposition très plaisante pour la baignade.

En navigation, un portillon amovible vient obturer le passage pour les enfants. Sur le Gib'Sea, l'accès à la mer est prévu avec une échancrure décalée dans le tableau arrière que l'échelle de bain vient obturer quand elle est relevée.

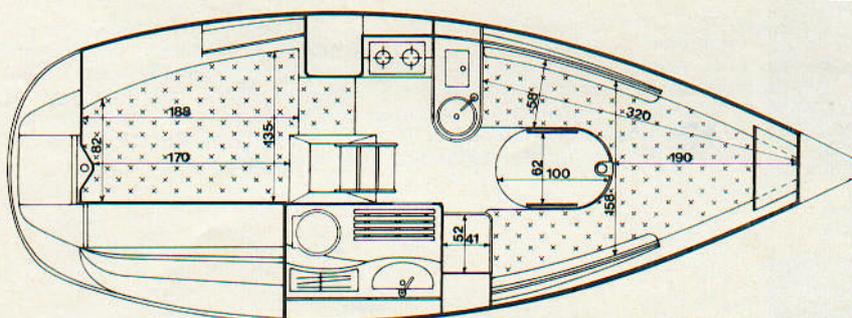
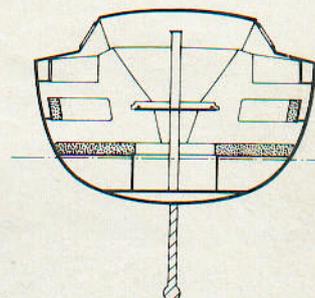
Il faut remarquer que sur ces deux voiliers, l'échelle de bain fait partie de l'inventaire standard, ce qui aurait paru inimaginable il y a seulement quelques années sur des voiliers de cette catégorie.

Descente : sur le Gib'Sea 262, la descente est aussi soignée que sur les grands modèles avec des marches à bords relevés revêtues d'un antidérapant à pastilles, et deux poignées en inox. Pour la rendre moins vulnérable aux intempéries, la marche supérieure est réalisée en polyester avec le moulage du pont. La descente du Sun Way 25 est

PLANS D'EMMENAGEMENTS DU SUN WAY 25



	HAUTEURS SOUS BARROTS	BARROTS
A	Descente	1,75m
B	Arrière Carré	1,64m
C	Avant Carré	1,32m
D	Cuisine	1,68m
E	Toilette	1,65m



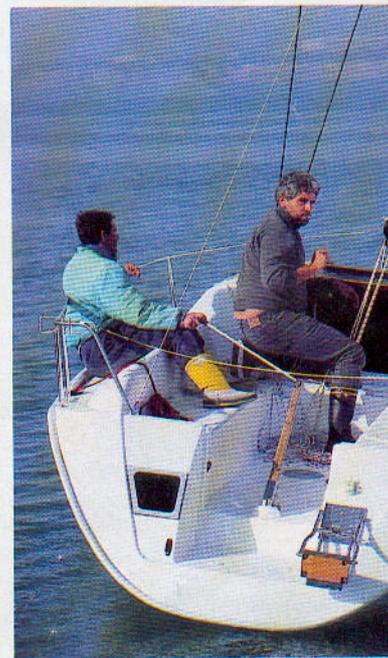
nettement plus succincte avec sa petite échelle amovible devant le coffre moteur. Les montants tubulaires servent à se tenir, mais les marches étroites en bois verni se révèlent assez glissantes une fois mouillées.

Carré : deux styles s'opposent à l'intérieur de nos voiliers : le Gib'Sea 262 reste résolument traditionnel par ses menuiseries en teck et ses vaigrages en Skai tandis que le Sun Way 25 est tourné vers la clarté et la gaieté avec ses tissus imprimés se détachant sur les grandes surfaces gris clair du contremoulage intégral. Néanmoins, le Gib'Sea 262 est conçu selon les normes modernes d'éclairage et de volume et c'est plutôt la couleur du bois et des revêtements que la surface des hublots qui fait la différence d'ambiance.

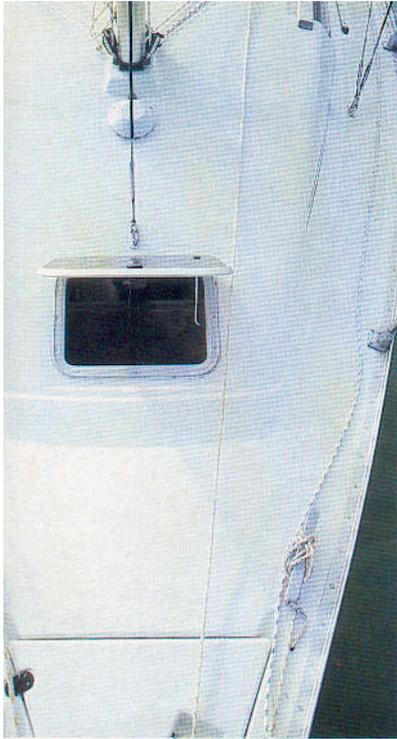
Dans un ensemble classique, le Gib'Sea 262 fait preuve d'une certaine innovation avec ses bandes en alu pour maintenir le doublage du rouf et deux mains courantes tubulaires au dessin aussi original que fonctionnel. L'impression de volume y est plus marquée que dans le Sun



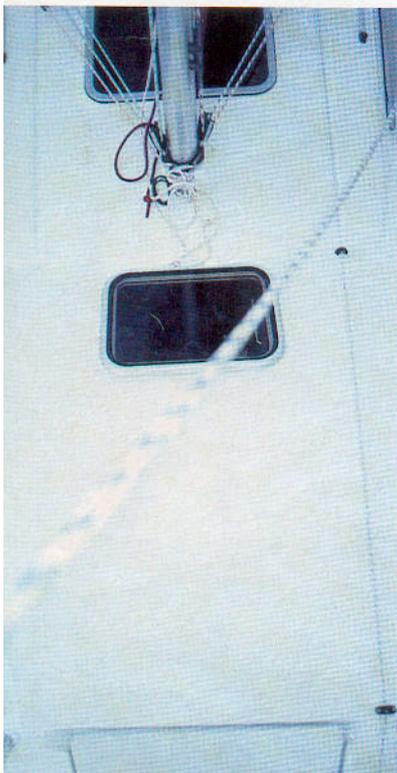
En navigation, l'échelle de bain ferme l'ouverture du tableau du Gib'Sea 262.



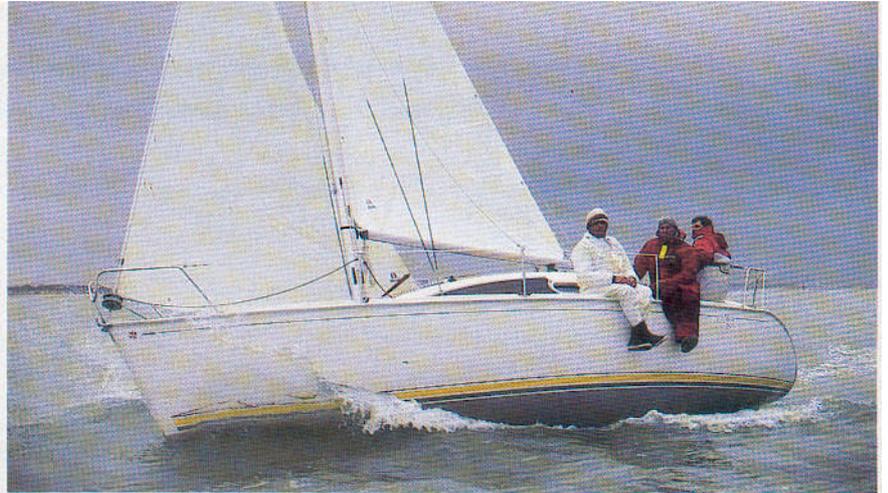
L'accès à la mer est particulièrement soigné sur le Sun Way 25.



Aérateur fixe et capot ouvrant : le Gib'Sea 262 est bien ventilé.



Tout dessus à force 4, l'équipage au vent tient facilement le Sun Way 25.

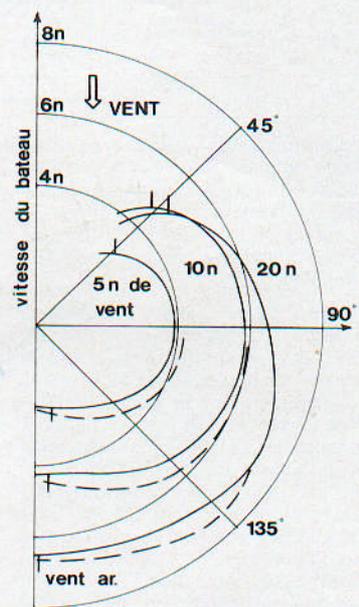
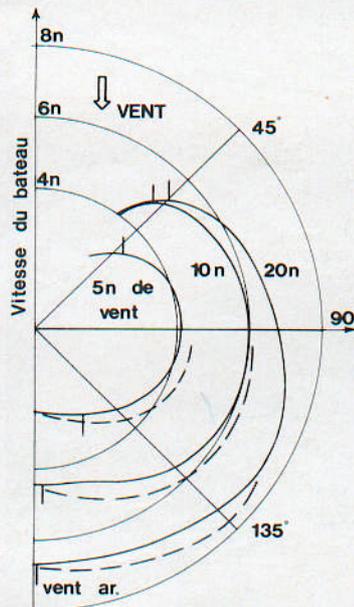


Le bain de soleil fait partie du programme du Sun Way 25.

Way 25, du fait de la largeur plus importante de la coque que ne vient pas réduire les épaisseurs de la mousse d'insubmersibilité.

Par ailleurs, les cotes de hauteur sous barrots sont nettement en faveur du Gib'Sea où elles dépassent

1,90 m dans l'entrée. Mais avec ses banquettes de carré se prolongeant sans discontinuité par les couchettes avant, le Sun Way 25 joue sur la longueur apparente que le système du lit breton adopté sur le Gib'Sea vient réduire.

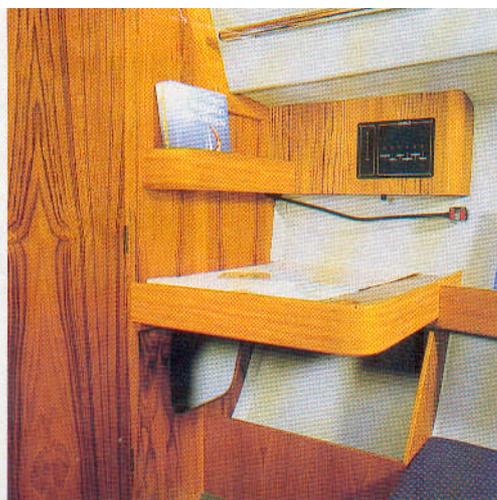


■ Chacune des polaires représente la vitesse des deux bateaux testés en fonction du gisement exprimé en degrés et pour trois vitesses : 5, 10 et 20 nœuds de vent réel. Les tirets verticaux placés aux sommets inférieurs et supérieurs des courbes précisent le gisement pour lequel la meilleure progression au vent arrière ou au louvoyage est obtenue. La distance du point 0 au tiret représente alors la vitesse du bateau, et sa projection verticale la progression équivalente

plein vent arrière, ou contre le vent (VMG). Au portant, le trait plein indique la vitesse obtenue sans le spi, le tracé en pointillés la vitesse qu'il est possible d'atteindre en hissant cette voile. Un examen précis des polaires vient confirmer les résultats observés sur l'eau. Nettement plus voilé, tout en conservant une bonne raideur à la toile, le Gib'Sea 262 devance le Sun Way 25, qui se révèle être un bateau sensiblement plus petit, dans la plupart des conditions.



Le carré du Gib'Sea 262 profite de la largeur importante de la coque.



Un mini-coin navigation relativement complet équipe le Gib'Sea 262.

le choix d'installer ces derniers en tête des couchettes du carré ou tout à fait à l'avant.

Sans présenter l'intimité d'un vrai poste avant séparé, le lit breton du 262 offre tout de même un confort plus élaboré à ses occupants qui disposent de deux équipets et d'un casier pour ranger leurs affaires avec, en plus, un coffre sous les matelas. Dans le Sun Way 25, les rangements avant se résument à deux petits casiers au bout des équipets de carré et à une tablette dans l'étrave.

Cabine arrière : le Gib'Sea 262 propose une véritable cabine arrière isolée où l'on retrouve en réduction tous les éléments de confort de voiliers plus gros, à savoir une penderie et un petit banc en tête de couchette ainsi que la possibilité de se tenir debout dans l'entrée.

Les dimensions de la couchette double conviennent à deux adultes, même si côté cockpit la hauteur sous barrots est limitée. On arrive tout de même à se retourner.

Les concepteurs du Sun Way 25 ont choisi une option différente en laissant communiquer la couchette double arrière avec le reste des emménagements. Un rideau assure un début d'isolement. Entièrement logée sous le pont et le cockpit, cette couchette bénéficie d'un accès convenable si l'on profite de la hauteur plus importante côté coque pour s'asseoir et enfiler son sac de couchage.

L'éclairage en provenance d'un hublot arrière agrémente beaucoup l'ambiance de ce compartiment. Le constructeur propose également en option un hublot ouvrant sur le cockpit alors que la cabine arrière

LE POINT DE VUE DU TECHNICIEN

■ Le Sun Way 25, l'un des derniers dessins de Philippe Harlé, se caractérise par un rééquilibrage des extrémités avant et arrière. Cela se traduit au niveau de la courbe des aires, résolument symétrique, ou encore avec l'apparition d'un véritable élanement arrière au volume modéré qui donne à la carène son élégance.

Au niveau des entrées d'eau nettement en U, le choix d'un maître-bau peu reculé conduit à un demi-angle d'entrée d'eau important que nous avons mesuré à 26° environ. La carène du Gib'Sea 262 tracée par le Graal apparaît nettement différente. Il s'agit en fait d'une coque plus puissante et plus volumineuse et qui semble avoir été tronquée pour se limiter à une longueur hors tout près proche de celle du Sun Way 25.

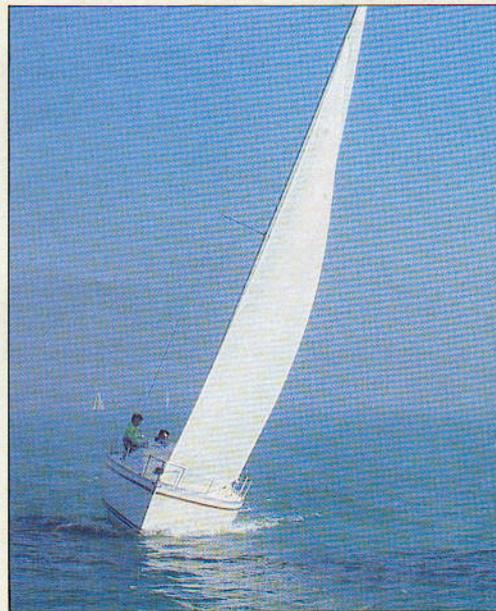
Les entrées d'eau bien en V sont plus fines, avec un demi-angle mesuré à 24° environ. Le maître-bau est nettement reculé et les sections arrière beaucoup plus larges. Le safran étroit et profond est rejeté en arrière du tableau arrière, alors que le profil elliptique du Sun Way est suspendu sous la voûte, ce qui permet de limiter la longueur tout en conservant une barre douce et efficace, mais impose une jaumière qui trouve difficilement son passage au niveau de la couchette arrière.

Plus courte et plus légère, la quille du Sun Way porte à son extrémité un véritable bulbe, alors que celle du Gib'Sea est simplement renflée pour abaisser le centre de gravité, mais sans bulbe marqué.

Lest et déplacement plus importants et bau à la flottaison plus large donnent au Gib'Sea un moment de redressement plus fort, ce qui n'apparaît pas vraiment au niveau des coefficients de raideur à la toile que nous calculons pour 15 et 30° de gîte. En effet, ces coefficients sont, rappelons-le, le rap-

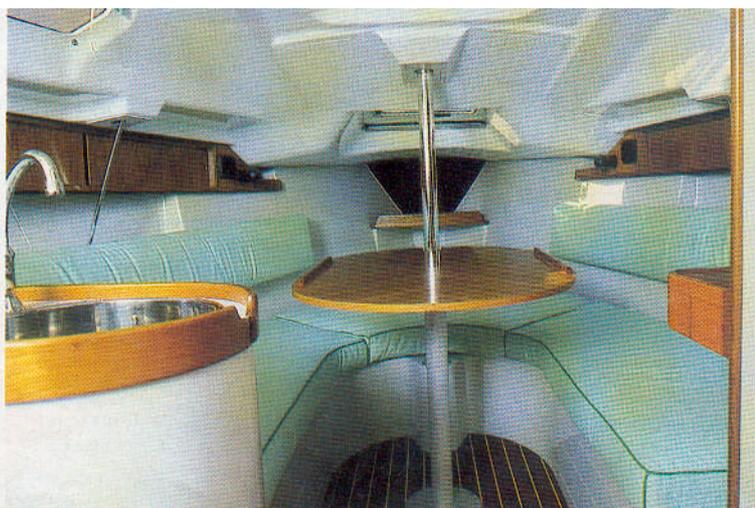
port entre le moment de redressement et le moment du couple de chavirement, lui-même produit de la distance verticale qui sépare les centres de voilure et de dérive par la surface maximale de la voilure au près. Le centre de voilure plus haut et la surface qui dépasse de 30 % environ celle de son concurrent vont donc compenser le moment de redressement plus important du Gib'Sea 262, ce qui explique que les coefficients de raideur à la toile restent proches.

Ce sont ces caractéristiques — voilure plus vaste et couple de redressement plus important — qui expliquent pour l'essentiel l'avantage en perfor-





La table à cartes du Sun Way 25 s'appuie sur la cloison des toilettes.



Convivial et lumineux, le carré du Sun Way 25 adopte un style moderne.

mances que l'ordinateur attribue au Gib'Sea.

Plus large, plus lourd, plus voilé et doté d'un tirant d'eau plus fort, le Gib'Sea possède tout naturellement les caractéristiques techniques et les performances d'un voilier plus grand, et seule sa longueur hors tout reste à peine supérieure à celle du Sun Way 25.

L'examen détaillé des courbes représentant le VMG nous montre que l'écart est plus important au près, alors que les performances sont très proches au portant. Les polaires nous indiquent que les meilleures vitesses sont obtenues sous spi à des allures voisines du grand largue, toutes deux aux alentours de 7,5 nœuds. Le petit temps n'effraie pas non plus nos croi-

seurs, et le moteur pourra rester silencieux dès 5 nœuds de vent réel au largue pour lequel on peut espérer une vitesse de 4 nœuds tout à fait honorable. Au vent arrière enfin, le meilleur VMG est obtenu pour une route très proche de la ligne droite sans spi, alors qu'il sera payant, une fois cette voile hissée, de lofer pour permettre un meilleur rendement des voiles.

Gréé en 4/5, le Sun Way se voit doté d'un triangle avant réduit qui, avec un génois sur enrouleur à recouvrement réduit, explique l'essentiel de la différence de voilure entre les deux modèles. Le Gib'Sea 262 est en effet équipé d'un génois qui monte presque en tête d'un mât à peine plus haut, et avec un très fort recouvrement (157 %).

Rémi TRISTIAN ■

du 262 comporte deux hublots ouvrants en standard.

Toilettes : il ne faut pas s'attendre à trouver une salle de bains dans un voilier de 7,50 m, mais un compartiment minimum pour s'isoler et procéder à quelques ablutions. Le Sun Way 25 répond tout à fait à cette définition avec ses dimensions calculées au plus juste, mais suffisantes. Jeanneau n'a pas hésité pour autant à prévoir une douche avec eau sous pression, et une pompe à main évacuant les eaux usées. Les parois contremoulées peuvent être éclaboussées à loisir.

Il en est de même dans le 262, mais le constructeur n'a pas prévu de douche bien que l'espace pour se remuer soit un peu plus large. Dans les deux bateaux, nous avons relevé le même défaut, c'est-à-dire l'absence d'aération permanente, et le même avantage : une penderie pour les vêtements humides qui ne sécheront bien qu'avec le hublot ouvert.

Cuisine : nos deux architectes ont retenu une disposition en L qui optimise l'encombrement par rapport à la longueur. Quand on fait le compte, les deux cuisines offrent des facilités assez comparables y compris l'eau sous pression en série, mais le réservoir du Sun Way 25 ne contenant que 50 litres, il faudra surveiller de près la consommation.

Avec ses 100 litres et pas de douche, le 262 offre une meilleure autonomie conformément à son programme. Le constructeur du Gib'Sea inscrit à son tarif une option réchaud-four tandis que Jeanneau propose de transformer la glacière en réfrigérateur moyennant supplément.



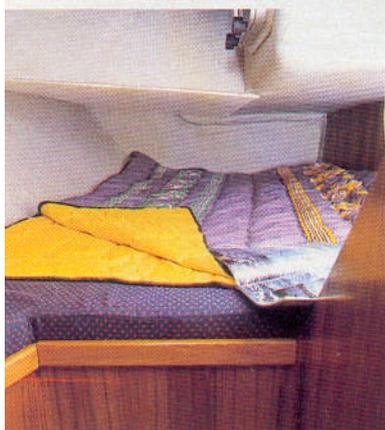
Des tests en mer confirment le léger avantage accordé au Gib'Sea 262 par l'ordinateur.



◀ Traditionnelle et pratique, la cuisine du 262 avec ses vaisseliers marins et un four en option.



◀ La couchette double du Sun Way 25 jouxte sa cuisine en polyester.



Le Gib'Sea 262 propose une véritable cabine arrière isolée avec lit double.

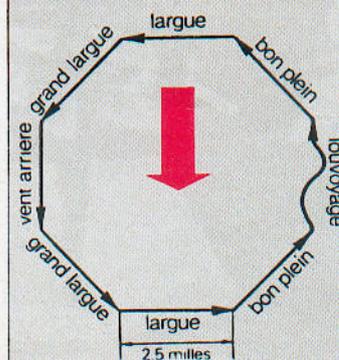
Coin navigation : dans nos deux voiliers, la table à cartes tourne le dos à la marche ce qui est moins gênant que son format réduit. On est en effet très loin du format grand aigle, mais le skipper ne sera pas mécontent de trouver un petit pupi-

tre pour consulter une carte pliée en deux ou ranger ses documents.

Pour travailler dans le Sun Way 25, le navigateur s'assied sur le bout de la banquette du carré, alors que dans le Gib'Sea 262 il dispose d'une banquette transversale à deux places formée par la branche en L du carré. Cette disposition se révèle très utile en offrant un siège à proximité de la descente. Il n'est pas rare de voir un équipier l'utiliser pour chausser ses bottes ou mettre son ciré.

Rapport qualité/prix : la différence de prix entre ces deux modèles se retrouve bien dans leurs prestations. Le Sun Way 25 ajoute à son prix attractif des arguments commerciaux non négligeables : une allure racée, un grand cockpit ouvert sur la jupe arrière, une facilité de manœuvre incontestable sans oublier bien sûr l'insubmersibilité très sécurisante. A cela, le Gib'Sea 262 répond par une silhouette un peu plus massive, mais sympathique, et par les performances et le confort de la peinture au-dessus qui ouvrent les portes de la vraie croi-

VINGT MILLES SUR ORDINATEUR



Allure	Gisement du vent	Gib'Sea 262	Sun Way 25
LEGERE BRISE 5 nœuds de vent réel			
Louvoyage (VMG près)	0°	2,01	1,91
Bon plein	45°	3,17	2,92
Largue	90°	4,38	4,13
Grand largue	135°	3,63	3,46
Vent arrière (VMG portant)	180°	2,66	2,60
Temps du parcours	—	6h16'48"	6h38'19"
PETITE BRISE 10 nœuds de vent réel			
Louvoyage (VMG près)	0°	3,34	3,14
Bon plein	45°	5,04	4,78
Largue	90°	6,04	5,83
Grand largue	135°	5,92	5,73
Vent arrière	180°	4,76	4,61
Temps du parcours	—	3h56'17"	4h6'53"
BONNE BRISE 20 nœuds de vent réel			
Louvoyage (VMG près)	0°	3,21	2,80
Bon plein	45°	5,15	4,85
Largue	90°	6,48	6,20
Grand largue	135°	7,65	7,42
Vent arrière	180°	6,80	6,63
Temps du parcours	—	3h32'33"	3h46'52"

Vitesse en nœuds

sière avec un budget encore très raisonnable.

Le choix entre ces deux modèles revient plutôt à une question de style de vie opposant la convivialité du Sun Way 25 à l'intimité plus bourgeoise du Gib'Sea, car il est impossible de les départager par leur aptitude à affronter la mer.

Jacques MONSAULT ■