

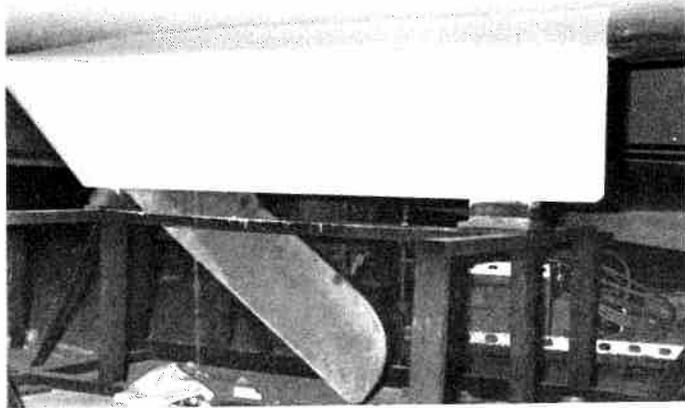
A LA BARRE DE GIB'SEA 76

ques difficultés pour réaliser une fixation sérieuse du safran. La rigidité approximative sur les premiers bateaux n'est plus un souci depuis les modifications des ferrures qui soutiennent une lame en contreplaqué à l'échantillonnage imposant. La présence d'un petit aileron fixe permet heureusement un certain écartement entre les ferrures. Cependant, en raison de la taille du safran, une construction en polyester comme sur le *Gib'Sea 68* serait probablement plus résistante sans compter l'avantage d'un entretien réduit.

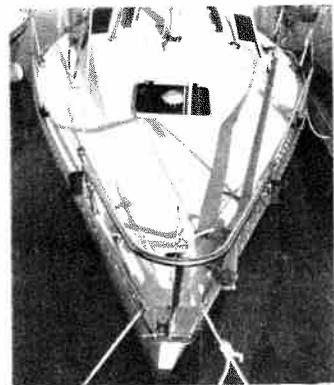
Des passavants pas très larges, mais une circulation facile

Le plan de pont représente un des points forts de ce modèle sur lequel la circulation s'effectue facilement de l'étrave jusqu'à l'arrière. Non que les passavants soient très larges, mais les surfaces sont bien planes et le pied ne rencontre aucun obstacle. De plus, le rouf s'arrête assez près du mât pour dégager une belle plage avant pour la taille de ce voilier. Avec ses arrondis sur l'arrière et le retour horizontal glissant des hublots latéraux, cette superstructure n'est pourtant pas très praticable, et lorsqu'on prend un ris, bien gité, on regrette que les mains courantes ne soient pas plus en saillie pour servir de cale-pieds. Néanmoins, l'efficacité de l'antidérapant moulé est convenable.

Si la profondeur du cockpit souffre un peu de la présence d'une cabine arrière, en revanche sa largeur en profite, et le dessus bien plan des hiloires forme comme une double banquette pour s'asseoir. Sans arrondis « ergonomiques », ce système s'avère très confortable en assiette normale et pas si mal à la gîte pour le rappel au vent. La longueur totale du cockpit permet normalement à trois personnes de s'asseoir côte à côte, mais seuls le barreur et l'équipier le plus en arrière peuvent profiter de la fosse pour mettre leurs jambes. Toutefois le troisième trouve facilement une position confortable sur le bridgedeck devant la descente. Ce n'est que pour embrasser l'écoute de foc au winch qu'il cherche à se caler, devant s'agenouiller sur la ban-



La nouveauté et profonde du derreur leste n'est pas profilée



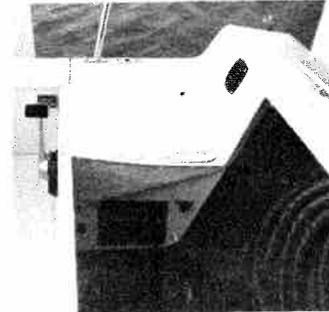
Le rouf en sautier assez court laisse une belle plage avant



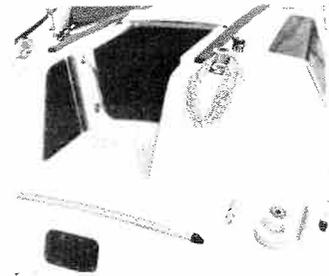
Les chaumards arrière sont mal placés pour les gardes.



Après essais, le safran a été compensé et ses ferrures renforcées.

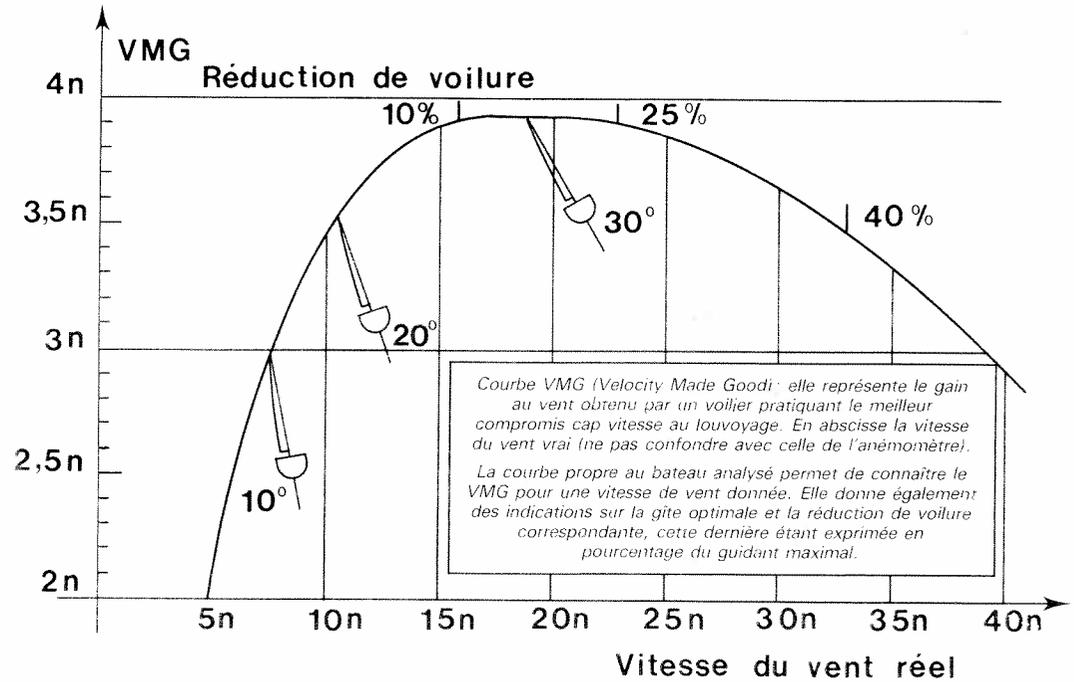
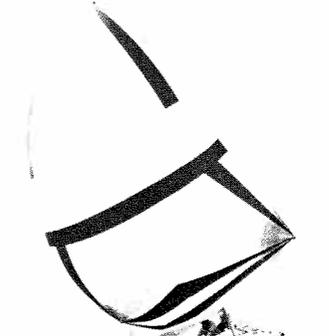


Les tableaux moteur est abrité dans le grand coffre à voiles

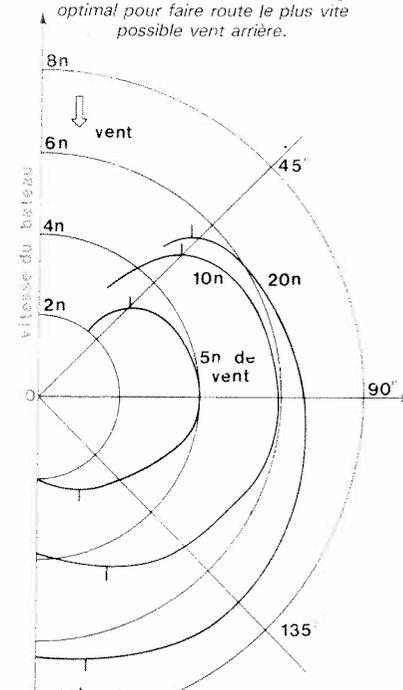


De grands hublots fixes éclairent la cabine arrière et les toilettes.

Malgré son grand spi, le *Gib'Sea 76* « tient debout » au large



Les trois courbes ci-dessous sont les polaires représentant la vitesse du bateau pour trois vitesses de vent différentes. La lecture permet d'obtenir la vitesse pour chaque allure, c'est-à-dire chaque direction de vent arrière. Ce dernier donne en particulier l'angle optimal pour faire route le plus vite possible vent arrière.



Le point de vue du technicien

Le groupe GRAAL composé d'Alexandre Deleule, Grégoire Delto et Patrick Dubois, et auteur notamment du catamaran Royale, dessine avec le *Gib'Sea 76* son premier croiseur destiné à être construit en série par un grand chantier.

Bien dessinée comme le montre la diagonale régulière, la carène se caractérise par des entrées d'eau résolument en U, un maître bau très reculé presque circulaire et des fonds très plats. L'examen de la courbe des aires presque droite sur l'arrière, et pincée à l'avant montre que les volumes immergés arrière l'emportent sur les volumes avant.

Cette caractéristique laisse présager de bonnes performances au portant et au près dans la brise, et une faiblesse par petit temps.

Le plan de voileure comparé à ceux du *First 26* et du *Fantasia* privilégie la grand voile, ce qui donne un centre de voileure plus haut.

Le safran, d'une surface généreuse, a été modifié après les premiers essais et revient maintenant vers l'avant dans sa partie basse. La compensation ainsi obtenue équilibre la barre et neutralise l'inclinaison de l'axe des aiguillots qui suit celle du tableau arrière.

Le programme VPP nous confirme que l'on peut attendre de bonnes performances pour le *Gib'Sea 76* par 20 nœuds de vent, alors que par 5 nœuds de vent au contraire, l'équipage devra être particulièrement attentif aux écoutes.

Le *Gib'Sea 76* est le premier croiseur de série, mais certainement pas le premier dessin pour le Graal qui existe depuis plusieurs années et signe un projet qui ne manque pas de maturité, comme en témoignent les plans particulièrement précis qui nous ont été confiés.