

LIBRE DE BORD

● Après avoir eu notre comptant de largeur et d'allures portantes, il faut bien goûter un peu au louvoyage. Ça commence sous le vent de l'île de Ré par des bords tranquilles sur eau plate...

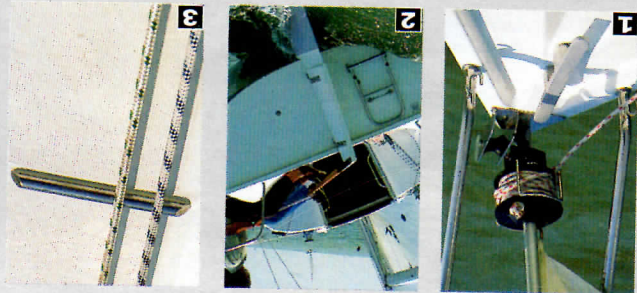


● ... et ça continue dans des conditions nettement plus musclées, sitôt engagé dans un pertuis Breton bien chahuté par 20 nœuds de nord-ouest.

● Et là, divine surprise pour l'équipage : ce bateau bien défendu à le bon goût de ne pas nous arroser ! Et le confort des banquettes de cockpit mérite le détour.

LES DETAILS QUI FONT LA DIFFERENCE

La ferrure d'étrave est réduite à sa plus simple expression (photo 1) : avec un davier assez léger et des guides en fil d'inox en pied de balcon qui ne peuvent guère servir de chauxards. Ce n'est pas vraiment gênant, le gros taquet central bien dégagé permettant de capeler facilement toute amarre textile. C'est encore plus vrai pour les taquets arrière qui, placés sur le calepieds, se passent très bien de chauxards. Bon point enfin pour la grande



taille de la balle à mouillage. Peu profond (photo 2) pour rester à l'échouage au-dessus du niveau de la quille relevée, le safran est en revanche très large. La proportion peut choquer les puristes, mais cette grande surface est très efficace, toujours suffisante pour ramener le bateau en ligne. Notez la position de l'échelle de bain et l'assise confortable du barreur sur l'hiloire. La barrette d'inox placée de chaque côté du rouf sous les retours de drisse (photo 3) protège du ragage sur le polyester, inévitable autrement sur ce te surface à forte courbure. Une belle preuve de souci du détail.

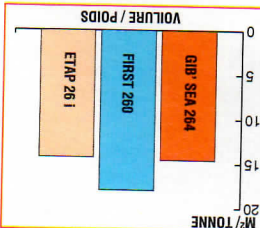
Trois petits tours...

Ne rêvez pas : c'est en fait 75 tours de manivelle qu'il vous faudra faire pour relever les 800 kilos de la quille pivotante du GIB Sea 264. Mais l'effort à fournir est faible (surtout pour la descente) et le système de transmission par vis sans fin a prouvé son efficacité mission par vis sans fin a prouvé son efficacité depuis près de 20 ans. Bref, ça passe vite et ça ne se fait pas si souvent, la remonte totale de la quille n'ayant aucun intérêt en navigation (cela diminue même sensiblement la stabilité). En revanche, nous avons noté un « plus » en terme d'équilibre de route au large dans la brise en remontant une quinzaine de tours (recul du centre de dérive). Autre particularité : l'absence de pataras, le mât tenant grâce à la forte angulation sur l'arrière du haubannage latéral. Simple et efficace, mais attention à l'usure de la grand-voile sur les barres de flèche. Une forte tension sur les galhaubans (plus que sur notre bateau d'essai) s'impose pour raidir l'étai.

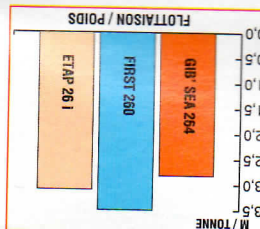


Le point de vue du technicien

A l'image de son rapport de voilure modéré, surtout dû à une petite voile d'avant (voir graphiques ci-contre), le 262 manque un peu de chevaux en dessous de force 2. Mais il reste toujours évolutif et vient à la barre, pour peu que l'on s'efforce de garder de la puissance dans les voiles (ne pas border plat) et de ne pas prétendre « piper » dans le clapot.

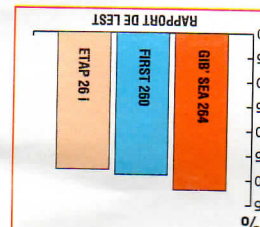


Le secret au près, c'est de réduire la toile assez vite (des force 4) : plus il est à plat, mieux le 264 passe dans le clapot et plus il va vite. Des bords de près (90° bord sur bord) à une vitesse voisine de 5 nœuds, c'est un bon résultat pour un voilier de ce farage. Au bon plein, le régime peut monter à 6 nœuds, à condition de bien ouvrir la voilure.



Brise

Si la vitesse plateenne au près à partir de force 5, le 264 nous a en revanche étonné par sa capacité d'accélération au portant. Témoins les moyennes de 7 nœuds - et plus de 8 nœuds avec spi - que nous avons tenues au grand large. La barre est ferme et il faut parfois pomper un peu, mais le contrôle est facile et le barreur toujours parfaitement installé.



LES PERFORMANCES

Vent médium

Petit temps