

## Le Gib Sea 38

**Tomtom et Clairette, le 14 janvier 2011 à 05:24**

Le Gib Sea 38 est une variante du célèbre **Gin Fizz** (Schnaps, Gin Fizz, toujours de l'alcool, décidément !) de Jeanneau, un des premiers voiliers de grande croisière en polyester de la marque, dont l'architecture a été revue : pont rehaussé (on dit « à teugue ») pour plus d'espace intérieur, roof panoramique, cockpit ramené à l'arrière ... Il a été construit à 51 exemplaires – c'est peu – par les chantiers Gibert Marine de 1979 à 1981, et mesure non pas 38 pieds mais 37 (soit 11.40m) ! En effet, le Gib Sea 37 était une simple copie du Gin Fizz, l'appellation 38 signifiant que c'était une nouvelle version « agrandie », notamment en ce qui concerne l'espace intérieur ... On pourrait appeler ça un pied psychologique :) .

Deux versions étaient proposées : une version quillard (une quille fixe sous la coque descendant à 2m sous l'eau), et une version dériveur lesté (DL), avec un saumon à 1.40 m complété lorsque les conditions le réclament par une dérive en tôle portant le tirant d'eau à 2.50 m. L'avantage du quillard est qu'il est plus raide à la toile et remonte mieux au vent, tandis que le dériveur lesté permet de bénéficier de l'effet "quille longue" du saumon pour la stabilité de route mais aussi dans le gros temps, où l'effet "croche-pied" est moindre.

Côté gréement, là encore, le client avait le choix entre deux configurations : sloop et ketch. Le sloop a un seul mât avec une grand-voile de surface plus importante, tandis que le ketch a un mât d'artimon à l'arrière, au niveau du cockpit : plus petit que le mât principal, il supporte une "petite grand-voile", appelée voile d'artimon, qui permet d'une part de fractionner la voilure (plus de voiles mais moins grandes, c'est un plus en équipage réduit) et de mieux équilibrer le bateau afin de faciliter le travail du pilote automatique. Cependant, l'expérience montre que les performances du ketch, notamment au près, sont en deçà de celles du sloop ! Le grand génois – c'était la mode, à l'époque – est gréé en tête, c'est à dire qu'il part du haut du mât. Le gréement dormant est simple, avec un seul étage de barres de flèche et 4 bas-haubans en pyramide, et tient un mât de section généreuse.

En ce qui concerne la construction, c'est du polyester monolithique (c'est à dire des couches superposées de fibre de verre imprégnées de résine polyester) à peu près partout, sauf pour le pont qui est en sandwich balsa avec peaux en verre / polyester, ce qui pose quelques problèmes lorsque l'accastillage n'a pas été posé dans les règles de l'art. Tout est sur-dimensionné, à l'époque on ne savait pas très bien évaluer la résistance de ces matériaux nouveaux et on avait tendance à en mettre bien plus que ce qu'il ne fallait. Résultat : les varangues sont énormes, et la coque fait 4 cm d'épaisseur dans les fonds. Le poids s'en ressent, mais c'est solide !

L'agencement intérieur est relativement original : le bateau dispose de deux descentes, une qui donne dans la cabine arrière – où se trouve la très grande table à carte – depuis le cockpit, et une autre qui arrive directement dans le carré, celle-là ne sert presque qu'au mouillage ou pour l'aération. Le carré est dit "à salon de pont", car quand on y est assis, on a une vue panoramique tout autour du bateau ! C'est très agréable, par rapport aux tous petits hublots

habituellement rencontrés sur la plupart des voiliers. Et en plus les coffres sous les banquettes sont immenses ! La cuisine en L est assez spacieuse et est dotée de deux glacières (la plus grande est un frigo, l'autre sert seulement de rangement).

Vous pouvez aussi consulter ce qu'en disait la revue Bateaux au moment où le bateau est sorti sur [le site de l'ancien propriétaire](#). C'est très intéressant, surtout lorsqu'on compare avec un essai dans un magasin de voile récent.

Quelques données techniques pour finir :

Architecte : Michel Joubert

Longueur de coque : 11.40 m

Longueur de flottaison : 9.15 m

Largeur : 3.80 m

Tirant d'eau : 2.00 m pour le quillard, 1.40 m / 2.50 m pour le dériveur lesté

Déplacement lège (sans équipage ni chargement) : 8 t

Lest : 3 t

Génois : 46.5 m<sup>2</sup>

Grand-voile : 28.5 m<sup>2</sup> (sloop) / 23.5 m<sup>2</sup> (ketch, avec artimon de 8 m<sup>2</sup>)

Spi symétrique : 100 m<sup>2</sup> (mais nous on n'en n'a pas)

Nombre de couchages : 10 (bon il faut des gens qui s'aiment bien, quand même !)

Moteur d'origine : Perkins 4108

Adresse de cette page :

<http://www.lesbaleinesetlescoquillages.com/notre-bateau/le-gib-sea-38/>

## **7 commentaire(s) :**

paulet olivier - 4 janvier 2012 @ 17:59

Je suis propriétaire d'un Gib sea 38 DL depuis plus de 20 ans et je suis tres attentif a votre voyage.

je pense pouvoir parti un jour aussi et pouvoir naviguer au soleil.

Mon bateau est base a Douarnenez .

A bientôt

arquilliere annie - 21 février 2012 @ 14:48

Bonjour! Mon compagnon a acheté un gib sea 38 et voudrait enlever la réserve d eau en inos

afin de régler une infiltration d'eau sous cette cuve, et il semble que c'est impossible à enlever, même en la condamnant... il a pourtant travaillé sur pas mal de bateaux et est artisan... avez-vous des tuyaux ou adresse pour en savoir plus... je crois que c'était le prototype.... merci d'avance ! annie

Clairette - 21 février 2012 @ 17:22

Bonjour !

Ca doit être possible d'enlever le (les?) réservoirs d'eau original(aux), puisque nous n'avons plus l'original. En revanche, comment l'enlever, on ne peut pas vous dire vu qu'il a été enlevé par un ancien propriétaire.

Si le souci est lié au démontage des planchers et cloisons, on peut vous en dire plus, mais si c'est vraiment lié au réservoir on ne peut pas vraiment vous aider. Même l'ancien propriétaire (qui a installé les nouveaux réservoirs) n'avait pas eu Schnaps avec le réservoir initial donc il ne pourra pas vous donner plus d'infos, et avant lui, on ne connaît pas l'historique de Schnaps... Bref, n'hésitez pas à préciser la question si on peut vous aider, et surtout bon courage et longue vie à votre GibSea 38 !

Stéphane - 10 avril 2012 @ 13:10

Bonjour

je suis propriétaire d'un Gib sea 38 depuis 1991, j'ai apporté beaucoup de modifications, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur.

j'ai eu ce problème de réservoir qui fuit, pour les enlever je l'ai découpé car ayant découpé une trappe de visite, j'avais constaté que les soudures du fond étaient très piquées (j'ai retrouvé des clous et vis non inox à l'intérieur), et j'ai opté pour la solution suivante: j'ai enlevé les deux réservoirs et stratifié les fonds pour me servir de réservoir, je navigue depuis 1995 avec cette installation et je n'ai aucun souci, de plus je gagne en volume car j'ai environ 700l d'eau dans les fonds maintenant (400 environ avec les réservoirs enlevés)

Pour enlever les réservoirs, il faut démonter le carré, (attention à la casse !!) découper à certains endroits éventuellement afin de ne pas tout enlever,

Bon courage  
cordialement

Stéphane - 10 avril 2012 @ 15:45

Par ailleurs, j'ai également remplacé la varangue "carré/salle d'eau" car elle était complètement vermoulue, l'eau qui stagnait sous les réservoirs et l'infiltration au bas de la cloison dans la douche, en effet, le retour de la stratification ne remonte pas assez et l'eau passait entre celle-ci et la cloison, A vérifier !!

tomtom - 11 avril 2012 @ 03:28

Bonjour et merci pour ce commentaire.

Nous avons prévu, en effet, d'utiliser tout l'espace des fonds pour les réservoirs en se servant de la coque comme moule. Ce sera fait lors de la mise à nu de Schnaps d'ici quelques années, avant de repartir !

tomtom - 11 avril 2012 @ 03:29

Ici aussi, nous avons le même problème : le bas de la varangue est complètement pourri. Ca ne pose aucun problème pour naviguer étant donné l'échantillonnage des fonds, mais le remplacement est prévu, lui aussi ...