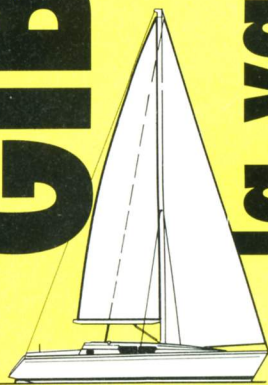


# VOILES ESSAI

# GIB'SEA 392

la valeur sûre



Accéder à la navigation facile par le biais d'un voilier de 11,90 mètres, c'est ce que propose Gibert Marine avec le Gib'Sea 392. Dernier-né de la gamme, ce bateau reprend tous les ingrédients chers au chantier de Marans : classicisme, espace et qualités marines, sous la griffe des architectes maison Michel Joubert et Bernard Nivelte. Par Didier Ravon, photos de l'auteur et Jean-Marie Rieuepeyrou, plans Robbert Das.



## COCKPIT

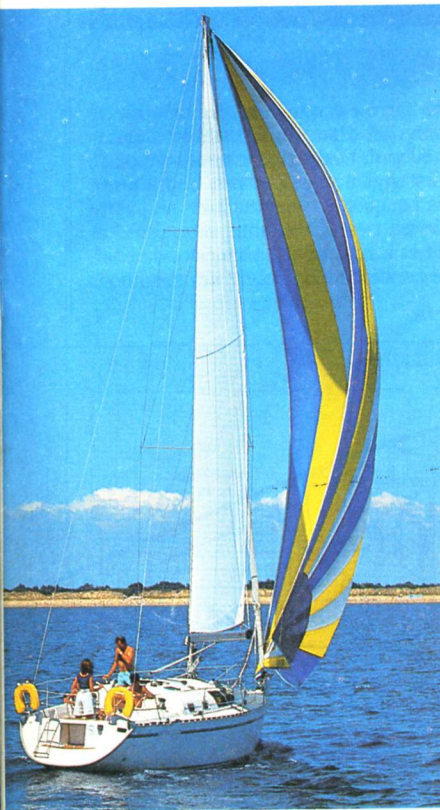
Le vaste cockpit aux formes douces s'ouvre de plain-pied sur la jupe arrière, en ôtant le siège dos d'âne du barreur. Les bancs du cockpit sont recouverts de teck, tout comme la jupe. Si la barre d'écoute, située en avant de la descente, permet de libérer le cockpit, la grande barre à roue gêne un peu le passage vers le siège du barreur, qui, en contrepartie, se trouve protégé de l'agitation de l'équipage. Les commandes moteur sont fixées sur une solide colonne de barre à roue faisant office de main courante.

## CONSTRUCTION

La coque du Gib'Sea 392 est construite d'une seule pièce en stratifié de polyester renforcé de verre. Le pont est également en stratifié de polyester. Le lest fonte, protégé par une peinture époxy, est boulonné par des goujons acier sur des contre-plaques intérieures cadmiées et les fonds sont renforcés par un ensemble de varangues. Le safran semi-suspendu en polyester renforcé possède une structure inoxydable soudée à la mèche. Les ferrures, la visserie et la boulonnerie sont en acier inoxydable au molybdène ou alliage léger anodisé.

## GRÉEMENT

Le Gib'Sea 392 est équipé d'un mât en alliage léger anodisé en tête à deux étages de barres de flèche. Des bastaques fixes associées et un bas-étau assurent une parfaite tenue de l'espar. Le gréement dormant discontinu est en acier monotoron. Tous les embouts sont sertis. L'enrouleur de grand-voile logé dans le tube de mât permet d'effectuer, depuis le cockpit, toutes les manœuvres d'envoi et de réduction de voilure, tandis que les drisses en Spectra passent à l'intérieur du profil pour sortir directement le long du mât.



**L**e chantier Gibert reste fidèle à une devise maison qui consiste à concevoir des «bateaux de synthèse», selon l'expression de l'architecte Michel Joubert. «Avec le Gib'Sea 392, nous nous sommes attachés à dessiner un voilier qui ne soit pas plus extrême dans ses formes de carène que dans son volume général d'emménagements», explique l'architecte rochelais.

Du coup, le Gib'Sea 392 est un bateau qui se situe parfaitement dans le milieu du marché. Joubert et Nivellet confessent qu'il n'est pas nécessaire d'optimiser une coque de croisière à grands coups de VPP, mais qu'il est bien plus déterminant de faire un voilier aux performances moyennes, sans trou, peu gâtard, doté d'une grande stabilité de forme et d'un comportement très sain à la mer. De plus, selon Michel Joubert, il faut dessiner le bateau tout en conservant à l'esprit que celui-ci peut être alourdi une fois équipé. C'est pour cela que le Gib'Sea 392 est un remarquable exemple d'une démarche méthodique et fiabilisée de façon à obtenir un heureux compromis entre des performances très honnêtes et des emménagements confortables et fonctionnels. Somme toute, le Gib'Sea 392 est un vrai voilier pensé et conçu pour la croisière – et uniquement la croisière.

## Au près

Mis à l'eau peu de temps avant le Grand Pavois de La Rochelle, le premier exemplaire de la série n'avait que quelques milles lorsque nous avons pu l'essayer en avant-première. Une fois n'est pas coutume, la météo nous a livré, sur un plateau d'argent, une gamme de vents allant de 5 à 25 nœuds, ce qui a permis de tester ce Gib'Sea, en deux jours, dans les conditions idéales que l'on est en droit d'attendre en croisière.

Le Gib'Sea 392 est gréé en tête, d'autant plus logiquement qu'il est équipé en série d'une grand-voile et d'un génois sur enrouleurs. Avec 77 mètres carrés de voilure au près, répartis entre un grand génois et une grand-voile courte en bordure mais de fort allongement en guindant, la puissance du Gib'Sea au près est largement conditionnée par la voile d'avant (52 mètres carrés).

Pour nous permettre de découvrir ce nouveau Gibert en toute tranquillité, un vent de sud-est d'à peine 10 nœuds soufflant sur une mer clapoteuse nous a rapidement montré que ce bateau peu toilé est un rien paresseux et a besoin d'un minimum de brise pour se débrider. Précisons que la grand-voile, aussi bien coupée soit-elle (ce qui est le cas), est sur enrouleur, donc plus faible en surface (peu de rond de

chute). De plus, le jeu de voiles venant juste d'être installé à bord du premier exemplaire de la série, les cotes de ladite voile étaient un peu pessimistes par rapport à la taille de l'espar. Cela dit, ne croyez pas qu'à 10 nœuds de vent, le Gib'Sea 392 soit une «trapanelle». Dès que l'on s'occupe un peu des réglages – et à condition de ne pas vouloir pointer en cap –, il accélère volontiers dans la risée. Très peu ardent à 10 nœuds de vent, le bateau n'en demeure pas moins très doux à la barre. Une véritable direction assistée sur une carène éprouvée aux formes classiques et très pures. Malgré le poids supplémentaire dans les hauts dû au mât à enrouleur, le tangage est quasiment imperceptible et surtout ne bloque pas le bateau dans le passage des vagues.

Ce temps nuageux, avec des faibles grains et le soleil qui joue à cache-cache, nous permet au moins de voir l'anémomètre s'emballer. Dès quinze nœuds de vent, ce Gib'Sea 392 n'est plus le même. Oublié le manque de nervosité. Il démarre tout en puissance feutrée, à l'image d'un moteur de grosse cylindrée. Bordure de grand-voile reprise, génois bordé de façon à ce que la chute soit à deux doigts de la barre de flèche supérieure, bien calé sous le vent, sentir la barre à roue glisser sous les doigts devient un vrai régal. Tandis que les autres bateaux prennent un ris de fond, voire un premier ris, on sent véritablement tout le potentiel du Gib'Sea idéalement toilé.

Alors que nous avons viré pour un long bord vers Fort-Boyard, les risées plus musclées courent le long de l'île d'Oléron. Le clapot s'est levé. Barre d'écoute légèrement au vent et point de tiré de génois avancé, le bateau conserve toute sa puissance au près. En revanche, la qualité du réglage de la bordure de la grand-voile s'avère plus déterminante que sur une voile classique. C'est la tension de bordure qui donne des «chevaux» à la grand-voile et il ne faut pas hésiter à franchement mollir la bordure dès que le vent faiblit, tandis qu'à partir de 20 nœuds apparent, celle-ci sera étarquée au maximum. Peu gâtard (le maître-bau avoue 3,90 mètres), très sain, le bateau reste d'une formidable douceur à la barre, tout en devenant normalement ardent. A 20 nœuds de vent réel, l'impression de sécurité et le confort au près sont dignes d'une vraie limousine.

## Au portant

Le vent étant monté d'un cran, après quelques heures de près, on ne peut s'empêcher d'abattre pour

profiter pleinement des charmes du portant, d'autant que le vent apparent n'est pas si chaud en cette saison. Tel un dériveur, le Gib'Sea pivote sur place et, voiles ouvertes, s'appuie sur son généreux franc-bord. Vingt-cinq nœuds de vent maintenant, et nous avons toujours tout dessus. On peut dès lors choquer de la barre d'écoute pour soulager un peu le bateau et se décider quand même à prendre quelques tours de rouleaux dans le génois. Aucun doute, l'impression au près ne fait que se confirmer au portant : ce Gib'Sea préfère la brise. C'est vrai, nous ne sommes que quatre à bord et le bateau n'est pas en charge maximale en direction des Antilles. Reste que le bougre dévale un résidu de houle et la longueur à la flottaison (9,75 mètres) ne fait que contribuer à cette vélocité. A la barre, les sensations sont vives et si, debout, il faut barrer jambes écartées pour rester bien calé, on reconnaît bien là le comportement sain des carènes signées Joubert-Nivellet. Le bateau est si docile dans ce clapot croisé qu'on pousse le jeu à l'envoyer au lof. Assurément, il faut le vouloir pour y arriver. Plus tard, dans une brise mollissante et au vent arrière, le manque de rond de chute se fait évidemment sentir.

## Manœuvres

On peut l'affirmer haut et fort : manœuvrer le Gib'Sea 392 est un jeu d'enfant. Seul ou, éventuellement, à deux, l'établissement des voiles et la réduction de voilure ne posent pas le moindre problème. En croisière, vous pouvez être sûr de profiter de votre quart de repos en toute tranquillité, on ne vous réveillera pas pour ariser. Le plan de pont reste des plus classiques et l'accastillage se révèle parfaitement dimensionné. Avec quatre winches self-tailing Barbarossa (deux 48-2 pour le génois et deux 32-1 pour les réglages, la bordure et les réductions de voilure), les manœuvres sont physiquement aisées. Quatre bloqueurs Spinlock complètent cet accastillage sérieux. Sur le mât, deux winches de part et d'autre permettent d'envoyer les voiles sur des drisses en Spectra, ce qui offre l'avantage d'une remarquable résistance à l'allongement. Les passavants sont larges, la circulation facile et l'antidérapant de bonne qualité. Conformément à la réputation des Gib'Sea, les mains courantes omniprésentes permettent de rester toujours accroché lors des déplacements à la gîte. Devant la descente, un coffre intelligent permet de stocker les écoutes et bouts, libérant le fond du cockpit des traditionnels «paquets de nouilles»

## FICHE TECHNIQUE

**Architectes :** Michel Joubert et Bernard Nivelte.

**Constructeur :** Gibert Marine SA, BP 32, 17230 Marans, tél. 46.68.55.55.

### Dimensions

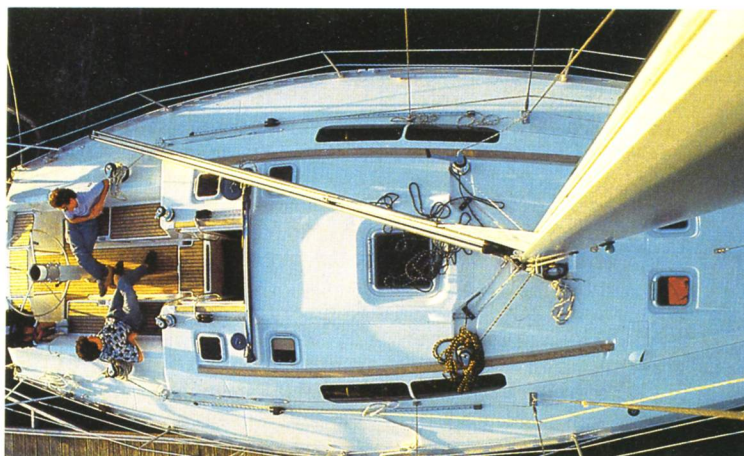
Longueur : 11,90 m  
Flottaison : 9,75 m  
Bau maxi : 3,90 m  
Tirant d'eau : 2,05 m  
Déplacement lège : 7,5 t  
Lest : 3,1 t  
Capacité eau : 420 l  
Capacité fuel : 155 l

### Voilure (standard)

Grand-voile : 29 m<sup>2</sup>  
Génois : 52 m<sup>2</sup>  
Spi : 112 m<sup>2</sup>  
TMT : 10 m<sup>2</sup>  
Homologation : 1<sup>re</sup> catégorie  
Prix (départ chantier) : 885 000 F ttc avec moteur Perkins Prima 50 ch, plage arrière, échelle de bain, génois et grand-voile sur enrouleurs, tourmentin.

### Options (prix ttc)

- Supplément dériveur lesté : 15 000 F
- Eau chaude sous pression : 16 000 F
- Couchette supplémentaire dans carré : 3 700 F
- Tangon avec chariot : 4 600 F
- Gréement courant de spi : 4 850 F
- Passavants habillés de teck : 57 800 F
- Ber de stockage : 6 500 F



PLAN DE PONT

Le plan de pont du Gib'Sea 392 est on ne peut plus fonctionnel et largement dégagé du fait des voiles sur enrouleurs. Complétés par une batterie de bloqueurs de part et d'autre de la descente, les winches de réglage de bordure de grand-voile et de réduction sur le rouf permettent en outre de régler la tension d'écoute de grand-voile, ainsi que la barre d'écoute dès que la brise fraîchit. Les drisses revenant directement au pied de mât libèrent d'autant le pont. Les passavants sont larges, les formes bien étudiées, sauf le sommet de l'hiloire qui peut s'avérer glissant, car dépourvu d'antidérapant. A noter enfin que le pataras en patte d'oie n'est pas réglable.



ÉTRAVE

L'espace pont avant est bien agencé, notamment avec un vaste coffre à mouillage muni en série d'un guindeau mécanique. La ferrure d'étrave en acier inoxydable comporte un double davier ainsi que deux taquets et chaumards, placés de façon à éviter le ragage des amarres. Enfin, on apprécie le balcon avant ouvert et sa planchette de teck.

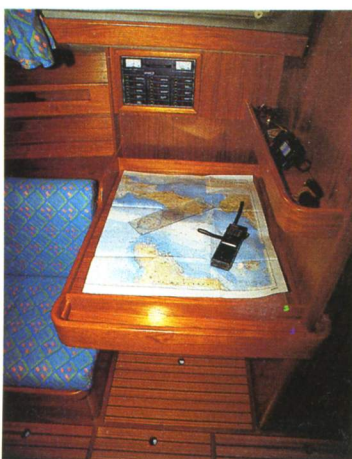


TABLE À CARTES

Mesurant 72 centimètres sur 80, la table à cartes est prolongée d'un vaste vide-poches. L'absence de siège navigateur peut être résolue par l'adjonction d'un tabouret mobile si l'on ne souhaite pas effectuer la navigation dos à l'avant. Le tableau électrique à disjoncteurs est bien placé, tout comme la console électronique.

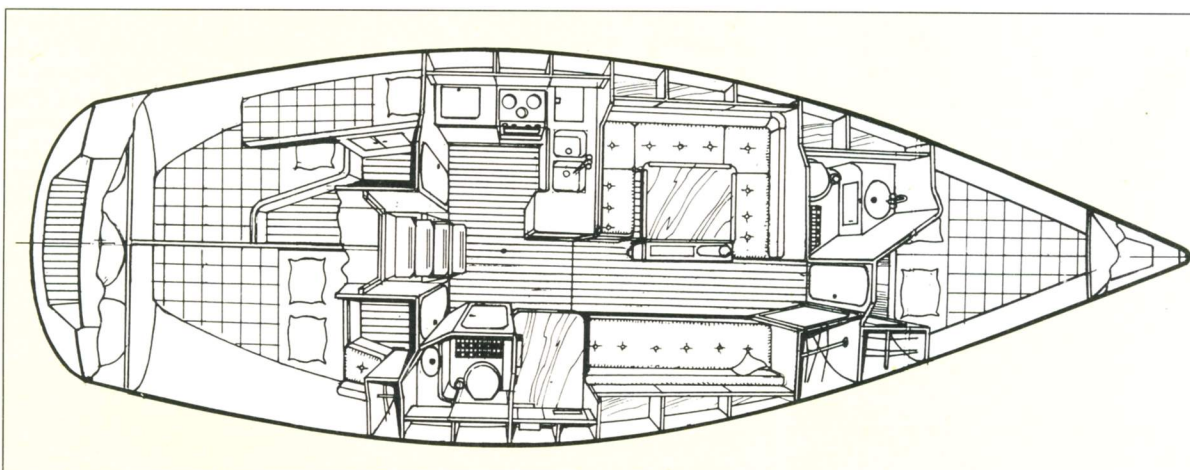


CARRÉ

C'est devenu une habitude chez Gibert, le carré est immense et constitue le véritable espace à vivre du bord. La suppression d'un siège de table à cartes permet d'augmenter la taille de la banquette bâbord. Dix personnes trouvent place dans ce carré sans souci. La table dépliée est gigantesque (un peu trop à notre goût) mais on apprécie l'espace derrière les banquettes permettant de ne pas se sentir coincé contre les bordés. L'ensemble est très confortable, bien pensé et d'une grande sobriété. Grâce à la répartition et à la taille des panneaux de pont, nous n'avons pas décelé la moindre trace de condensation, malgré des conditions météo propices à l'humidité.

## VERSIONS ÉQUIPEMENT MOTORISATION

Disponible en deux versions de tirant d'eau (2,05 mètres en standard et 1,50 mètre), Gibert Marine propose aussi une version dériveur lesté très séduisante. Avec un tirant d'eau de 1,05 mètre dérive relevée, cette version comporte une fausse quille dans laquelle pivote la dérive. Équipé du moteur Perkins Prima 50 quatre cylindres de 50 ch à 3600 tours-minute, le Gib'Sea 392 est à la fois vélocité et très silencieux au moteur, tandis qu'il atteint sa vitesse de carène à 2800 tours-minute. Le tableau de bord moteur très complet possède un témoin d'alarme de pression d'huile, de température d'eau, de présence d'eau dans le filtre à huile et de charge batteries, sans oublier un compte-tours, un horamètre et une jauge à gazole. L'accès au moteur ne pose pas de réelles difficultés et l'on apprécie la bonne isolation phonique. L'équipement électrique comporte deux batteries pour une capacité totale de 190 ampères-heure, un tableau électrique à 15 disjoncteurs thermiques, un ampèremètre et un voltmètre. Deux coupe-circuit bipolaires permettent de brancher le réseau d'utilisation sur l'une des deux batteries.



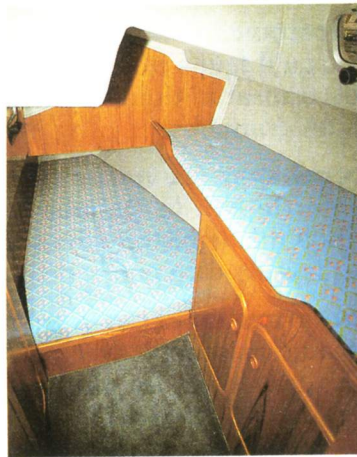
**LES RANGEMENTS DU BORD**

<b>Cockpit</b>	1 coffre arrière (second mouillage), 1 coffre à gaz, 1 grand coffre latéral (canot de survie), 1 grand coffre latéral (spi, amarres, annexe...)
<b>Carré</b>	1 bar dans la table (trois bouteilles), 2 grands vide-poches latéraux (outillage), 2 vastes bibliothèques, 2 grands équipets derrière chaque dossier de banquettes (conserves), 1 grand coffre (armement de sécurité).
<b>Cuisine</b>	3 grands équipets (épicerie, vaisselle), 1 grand tiroir à couverts, 1 réfrigérateur (55 litres), 1 range bouteilles (quatre), 1 glacière, 1 poubelle (20 litres), 1 placard (une cocotte + quatre poêles et quatre casseroles), 1 grand placard avec quatre vastes tiroirs à fils (vivres frais).
<b>Cabines</b>	<b>Avant :</b> 1 penderie (six ensembles cirés), 2 grands vide-poches compartimentés (vêtements), 1 penderie avec vide-poches au-dessus (vêtements), 2 très grands coffres (sacs, gilets de sauvetage, accastillage). <b>Arrière bâbord :</b> 1 grand double placard sous couchette (vêtements), 1 grand coffre (conserves, bouteilles). <b>Arrière tribord :</b> 1 vaste penderie, 3 équipets à vêtements, 1 vide-poches, 1 très grand coffre sous couchettes (sacs, pilotes, cartes...).
<b>Coin navigateur</b>	1 vide-poches devant la table, 1 équet vide-poches sous la table, 1 grand équet (outils), 1 vide-poches profond derrière la table (ouvrages de navigation), 1 équet bibliothèque.
<b>Toilettes</b>	1 vaste équet compartimenté, 1 grand placard sous lavabo.



**CUISINE**

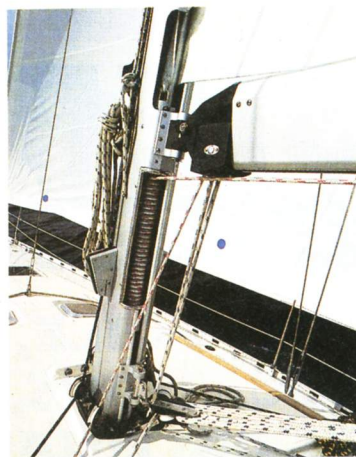
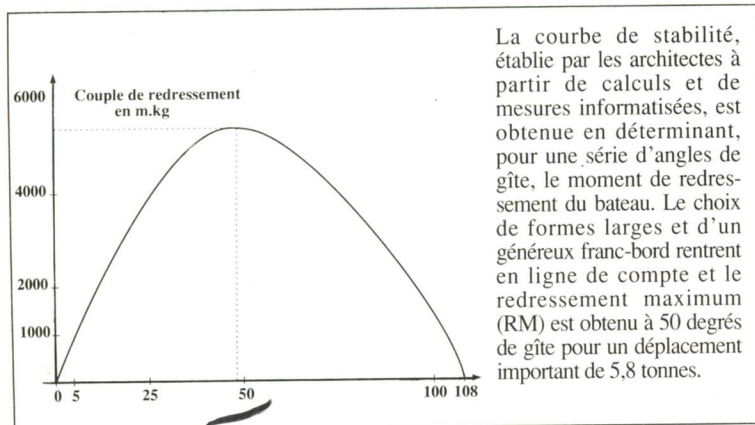
Disposée en «L», la cuisine est un modèle du genre. Le réchaud à deux feux et le four sur cardan permettent, une fois fermés, d'avoir un plan de travail spacieux prolongé de part et d'autre par le réfrigérateur et un vaste équet. Notez aussi les deux véritables éviers (56 x 34,5 centimètres) et de nombreuses astuces telles que le vide-ordures.



**CABINES ARRIÈRE**

La cabine arrière bâbord est agencée de façon originale avec un lit double (195x121x50) et une couchette «superposée» (182x72x47) permettant à un couple avec enfant d'avoir une parfaite indépendance tout en conservant un bon espace vital. La cabine tribord, symétrique en volume, est classique mais dotée d'un lit double que les «grands» marins apprécieront.

**COURBE DE STABILITÉ**



**ENROULEUR DE GV**

Le tambour d'enrouleur de grand-voile encastré sous le vit-de-mulet est accessible et permet de superviser parfaitement la vis sans fin et l'enroulement du bout lors des manœuvres. D'une simplicité d'utilisation étonnante, la réduction de voilure et les manœuvres peuvent être effectuées seul sans quitter le cockpit.



**TOILETTES**

Entièrement monobloc en polyester renforcé, les cabinets de toilette sont très vastes, du fait de la disposition du lavabo en angle et d'un choix délibéré d'espace. Bien équipé avec eau froide sous pression et robinetterie esthétique, leur comportement, même en mer, est un modèle du genre. L'accès aux vannes est commode et l'ensemble très cohérent.

Cela dit, en navigation, les bouts et écoutes se coincent trop volontiers... Enfin, toujours dans un souci de sécurité, le palan d'écoute de grand-voile en avant du panneau de descente, associé à la bôme très haute, libère l'espace et protège les têtes distraites...

**Vie à bord**

Destiné à la croisière en «famille» nombreuse – et à l'image du vaste cockpit – la consigne du cahier des charges «faire grand» a été respectée. Au mouillage ou même au port, le siège dos d'âne du barreur, une fois ôté, permet d'accéder directement à la jupe, ce qui, en croisière, est fort astucieux.

Les emménagements du Gib'Sea 392 sont fort traditionnels mais, une fois encore, que ce soit au mouillage ou à la mer, on apprécie le comportement remarquablement marin du bateau, à l'image des mains courantes bien positionnées et de la très large descente, idéale à la gîte. L'intérieur est sobre, bien conçu et fonctionnel. Evidemment, l'espace a été privilégié et, pour augmenter l'habitabilité du gigantesque carré, la table à cartes ne possède pas de siège navigateur, la banquette tribord en faisant office. On peut regretter néanmoins que, sur une unité de 39 pieds, le coin navigateur ne soit pas véritablement indépendant.

Avec trois cabines doubles (deux à l'arrière et une à l'avant) et le carré, dix personnes peuvent dormir confortablement à bord, sachant que la cabine arrière bâbord comporte, outre un petit lit double, une couchette supérieure astucieuse pour un enfant. Fidèle au style Gibert, la cuisine en «L» et son organisation frisent le sans-faute et on apprécie de pouvoir cuisiner véritablement bien calé à la gîte. Enfin, les deux cabinets de toilette, pour une fois, ne sont pas là pour la figuration et ont la taille que l'on est en droit d'attendre.

**Conclusion**

Ce Gib'Sea 392 est un voilier sans surprises, bourré de rangements, très marin (et Dieu sait si c'est important quand le temps se gâte). Il est évident qu'il a été conçu pour naviguer à plusieurs et sans soucis. Les enrouleurs de voiles étant désormais parfaitement au point, il faut reconnaître l'agrément inestimable de pouvoir manœuvrer seul sans quitter le cockpit. De l'étrave au tableau arrière, on se sent en sécurité sur ce bateau et, si la décoration, dans sa sobriété, paraît un peu austère, le Gib'Sea 392 se révèle vélocé et puissant dans la brise, et très sain à toutes les allures.

**NOS APPRÉCIATIONS**

**POINTS FORTS**

- Les qualités marines et le confort à la mer.
- La facilité de manœuvre.
- Les emménagements fonctionnels.
- Le volume de rangements.

**POINTS FAIBLES**

- Les performances dans le petit temps.
- L'empattement de la barre rendant difficile l'accès à l'arrière.
- La décoration intérieure un peu «tristounette».