

**MENSUEL**

L' A N N E E

# BATEAUX

MARS 88

*Magazine*

NUMERO 38



M 3022 - 38 - 40,00 F



CATAMARANS DE GRANDE CROISIERE ■ HACKER LE MAGICIEN  
DES ANNEES 30 ■ VIRGO UNE BEAUTE VENUE DE FORMOSE ■  
LES VOILES : DES FORMES NOUVELLES DES MATERIAUX NOUVEAUX  
■ SAINT-BARTH, L'ILE DES INITIES ■ GIB SEA 442 ■ FERRETTI 47 ■

40 F - 12 FS - L8.800 - CAN. \$ 9.95 - 990 PTAS

P A R B E R N A R D D E G U Y



BERNARD DEGUY

# 442

*De nos quatre mousquetaires,  
constructeurs de la  
plaisance française, Gibert Marine, tel Athos  
s'il est le plus discret en est  
peut-être l'un des plus performants.*



BERNARD DEGUY

Dans le "triangle d'or" de la Vendée, à Marans, Gibert Marine, dans le calme du marais poitevin, loin des rumeurs exacerbées du syndicalisme rochelais, (dont il n'est pourtant qu'à 20 kilomètres), construit bon an mal an, près de huit cents bateaux. Cette entreprise, qui fait partie du groupe Comapar, holding familial des champagnes Gosset, emploie trois cents personnes dans deux unités de production. Ses bateaux se veulent "marins" et le P.D.G. Robert Chambole donne l'exemple en naviguant très régulièrement sur le dernier de la série. Ouvert à l'exportation il reste attaché à un équilibre avec le marché intérieur. Environ 50 % de la production sont répartis entre



l'Europe (300 bateaux) les Etats-Unis et le Canada (15 seulement) et le reste du monde. Le Gib'Sea 442 que nous venons d'essayer est le descendant de la lignée du Gin Fizz et du 126. Le cabinet Joubert-Nivelt est encore l'auteur de ce dessin et pour avoir essayé, en leur temps, les deux précédents je puis vous affirmer qu'ils sont en progrès constants et que leur dernier né est pratiquement sans reproche quant à la carène et l'équilibre des poids et de la voilure. Lors d'un entretien avec Michel Joubert, dans sa ferme-bureau d'études il m'a confié les principales innovations de ce 442.

*"Il s'inscrit dans la suite logique du 126. Plus long en flottaison, avec des sorties et*

*des entrées d'eau plus fines, mais des formes plus évasées au pont, il gagne en vitesse. Grâce à une quille, 2aux bords de fuite elliptiques, et dont le centre de gravité a été abaissé, nous avons pu augmenter le plan de voilure pour un déplacement identique. Là aussi nous avons gagné en performance dans les petits airs. Le 442 n'ayant aucune vocation I.O.R. nous nous sommes attachés à la stabilité de route, ce qui nous a amené à dessiner un aileron relativement important devant le gouvernail plutôt qu'un safran suspendu."*

Michel Joubert a également insisté sur un autre aspect : *"Le plan de pont a été particulièrement étudié pour la navigation en*

**Un pont bien dégagé,  
avec un rouf classique, une barre à  
roue Goïot de 1,2 m  
d'une douceur inaccoutumée.**

**La plage arrière  
est équipée d'une échelle de bain.**



PHILIP PLESSON / GIBERT MARINE

*famille. Les winches principaux des écoutes de foc se trouvent très rentrés dans le cockpit pour minimiser les risques, les manœuvres de prises de ris, de hale-haut et hale-bas, la drisse de spi sont ramenées au cockpit. Suppression du rouf en sifflet et retour au classicisme d'antan, ce qui nous donne un plus grand volume habitable dans la partie avant, et permet de laisser les hublots latéraux ouverts... quand il pleut au port. Pour finir, les volumes de rangements intérieurs sont exceptionnels, plus de huit coffres dans le carré, correspondant à l'utilisation du voilier pour dix personnes."*

Après ce beau discours il était temps d'aller voir ce fier navire. Mi-octobre, sur la panne n° 10 du port des Minimes, le vent souffle à 45 nœuds. La météo n'annonce qu'une suite de dépressions, plus creuses les unes que les autres, le bon sens veut que l'on reste au port... C'est ainsi qu'en janvier, je me retrouve à la Marina des Trois Ilets, en Martinique, devant le tableau arrière d'"Heliconia", 442 mis à disposition par la Société Kiriacoulis. Avec mon équipière numéro Un, j'embarque aussitôt pour prendre possession des lieux.

Tout propriétaire, par vocation skipper, s'installe d'emblée à la table à cartes. Celle-ci d'un format grand aigle, se trouve à droite de la descente. Bien calé sur le siège en lattes (merci pour les cirés humides) le navigateur disposera d'une multitude de rangements pour les ouvrages, instruments, cartes etc...

Le tableau électrique se trouve sur le côté, en partie haute. Très complet avec voltmètre et ampèremètre de contrôle, quinze interrupteurs thermiques assurent la sécurité des réseaux d'installation. Trois batteries de 12 V fournissent l'énergie nécessaire et suffisante (285 Ah) à l'ensemble électrique du bord. Une fois cette

**Le carré sur bâbord avec les couchettes supérieures de la version croisière. Table à cartes et cuisine de grande taille.**



PHILIP PLESSON / GIBERT MARINE



PHILIP PLESSON / GIBERT MARINE

prise de territoire effectuée un regard vers la cuisine, à gauche de la descente. En U, vaste, confortable au port comme à la mer il semble tout à fait possible d'y cuisiner pour 6 à 12 personnes. "Le cuisinot", calé en cas de gîte, et isolé au port, dispose d'un ensemble complet : une cuisinière à gaz, deux feux plus four, un groupe réfrigérateur-glacière à deux bacs, ouvrant par le haut, et d'une capacité de 120 litres. S'y ajoute un évier inox, double bacs, avec eau sous pression et pompe d'eau de mer au pied, sans oublier de vastes plans de travail indispensables dans ce genre d'endroit. L'aération, par dorade, assure l'arrivée d'air frais, même lorsque le voilier navigue en eaux agitées et que les panneaux sont fermés. L'éclairage est dis-

pensé soit par néon la nuit, soit par les hublots latéraux de jour.

En avant de cet ensemble navigation-cuisine, un très grand carré où tout l'équipage prendra place. Sur chaque bord, une couchette supérieure avec sa lampe de chevet (emplacement idéal à la mer car le plus confortable du bateau), ce qui, avec les deux banquettes, permet à quatre personnes de dormir dans le carré en toute quiétude. La table, avec abattant à tribord, reçoit sans gêne dix couverts, ce qui correspond à la charge maximum dans la version "Croisière" quatre cabines.

Un panneau de pont central ouvrant, les hublots latéraux, sans oublier les deux hublots de coque, fournissent l'éclairage à giorno, relayé par quatre points lumineux la nuit. Sous les banquettes et sous les couchettes supérieures un nombre de coffres impressionnant permet d'envisager le stockage d'un avitaillement pour croisière au long cours. Le plancher dissimule les quatre réservoirs en inox dont la capacité totale avoisine les 600 litres. C'est beaucoup pour deux, mais beaucoup trop faible pour dix. Un astucieux "mange-miettes" dissimulé dans le plancher du carré permet de nettoyer l'ensemble et de faire tomber poussières et saletés dans un petit bac amovible. Tout cet ensemble est réalisé en teck massif, lamellé collé, ou contre-plaqué marine. Il en ressort un aspect général un peu sombre mais nous ne sommes pas ici pour disserter du goût et de couleurs de tout

un chacun. A l'avant deux options : une cabine unique de propriétaire avec son cabinet de toilette indépendant, eau chaude et froide sous pression, sur la version "Master" ; deux cabines doubles séparées du carré à droite par les wc, à gauche par un cabinet de toilette/douche, sur la version croisière. Ces deux ensembles sont réalisés en polyester monobloc d'où un gain de temps à la construction, et un nettoyage facile par la suite. L'aération et l'éclairage sont là aussi suffisants et bien placés.

Jetons encore un coup d'œil sur les deux cabines arrière. Une fois la porte de la cabine fermée, la hauteur sous barrots est telle qu'il est tout à fait facile de se mouvoir, de s'habiller ou se déshabiller debout.

La grande couchette dissimule de vastes coffres. De nombreux rangements sous forme d'équipets, penderies, placards, permettent d'y installer les garde-robe les plus fournies. Une tablette permettra à madame de laisser traîner de menus objets. Trois hublots, dont deux ouvrants, ventilent à souhait, même en eaux tropicales ce havre de repos. Les deux cabines sont séparées par l'emplacement du moteur, et des trappes de visite, de chaque côté, permettent d'accéder aux principaux organes (filtres, pompes, faisceaux électriques). La partie avant du moteur, quant à elle est accessible par le démontage de la descente.

Il est grand temps de gagner le cockpit, démarrer le Perkins Prima 50 et larguer les amarres. Derrière la barre à roue Goïot de 1,20 m de diamètre le barreur jouit d'une tranquillité absolue et d'une parfaite visibilité sur l'ensemble du voilier. Son siège dissimule, en son centre, le coffre dans lequel prend place la bouteille de gaz, les deux parties latérales donnent l'accès à un grand rangement, sous le plancher duquel se trouve le secteur de barre.

Marche avant, arrière, le bateau évolue sans problèmes dans la marina très encombrée. La bonne évolution et la puissance du moteur rendent la manœuvre aisée. En eaux libres j'envoie la grand-voile et déroule le gènois. Le mât, Soférac, doubles barres de flèche, est tenu par haubans, galhaubans, et quatre bas-haubans implantés très en avant et en arrière de l'axe, ce qui permet la

suppression des bas étais et du baby-stay, dégageant ainsi totalement la plage avant de tous câbles tant pour les manœuvres de tangon que de mouillage.

Par force 2, grand-voile haute et gènois déroulé, nous filons à 6 nœuds au près serré dans la baie de Fort-de-France. Bord sur bord le bateau remonte à près de 40° du vent, avec des voiles qui n'ont rien d'exceptionnel, c'est le moins que l'on puisse dire, après une traversée de l'Atlantique.

La barre d'écoute Amiot, située en avant de la descente se règle au millimètre près grâce à son palan 4 brins, les taquets coinçeurs situés aux extrémités en rendent la manœuvre facile et agréable. Les deux gros winches self-tailing disposés de part et d'autre de l'entrée de la descente permettent de border sans fatigue le gènois de plus de 71 m<sup>2</sup>. Quant aux virements de bord, le passage dudit gènois se fait avec rapidité et aisance grâce à l'absence de tout câble entre le mât et l'étau. Le bateau est très doux à la barre et répond à la moindre sollicitation du barreur. Stable sur sa route il reste en ligne sans aucun effort, libérant ainsi le barreur d'une attention trop soutenue. Après deux heures de navigation "facile", nous décidons un arrêt baignade et pique-nique. La première crique est la bonne, le grand coffre à chaînes, qui peut contenir deux mouillages complets, et en option un guindeau électrique, ce qui est le cas sur le notre, est accessible par deux trappes. L'ancre C.Q.R., repose sur un des deux daviers de la

ferrure d'étrave en inox. Par fonds de 5 mètres je mouille une quinzaine de mètres de chaîne, m'équipe sur la jupe arrière et vais jeter un coup d'œil à l'ancre, palmes, masques et tubas sortis d'un des coffres latéraux du cockpit.

Après une heure d'une très belle promenade sous-marine, l'échelle arrière me permet de remonter très facilement dans la jupe où l'on peut se rincer agréablement grâce à la douchette dissimulée derrière une trappe sur le tableau arrière. Nous renvoyons les voiles pour une nouvelle traite de quelques dizaines de milles. L'alizé s'est un peu renforcé : 25 à 30 nœuds, grand-voile à deux ris et gènois à moitié déroulé, nous passons en force et sans mouiller dans un clapot formé. La barre reste toujours aussi douce et précise et c'est un régal d'occuper ce poste, ce qui devient de moins en moins le cas. Le soleil disparaissant dans la mer Caraïbe, nous prenons un mouillage forain rapidement à la nuit tombante. Heure merveilleuse où citron vert, sirop de canne à sucre et rhum agricole se marient en un "ti punch d'où la glace sera formellement proscrite pour les amateurs de ce nectar, qui, c'est bien connu, exclut la cyrhone au bénéfice du délirium... (à consommer avec modération).

Pendant trois jours nous naviguerons ainsi de baies en criques, bercés la nuit dans les mouillages forains par la houle du large. Mais tout a une fin, et nous devons rendre ce 442 dont l'agrément à la mer ne s'est jamais démenti.

B.D.

Architectes : Michel Joubert et Bernard Nivellet

Longueur hors tout : 13,70

Longueur de coque : 13,20 m

Longueur flottaison : 10,90 m

Bau maximal : 4,05 m

Tirant d'eau : lest court 1,65 m

lest long 2,25 m

Déplacement léger : 9 800 Kg

Grand-voile : 40,50 m<sup>2</sup>

Gènois : 71,50 m<sup>2</sup>

Moteur Perkins Prima 50

Réservoir fuel 215 l

Réservoir eau douce 600 l

Nombre de couchettes : 12

Prix TTC avec trois voiles

de base et quille profonde :

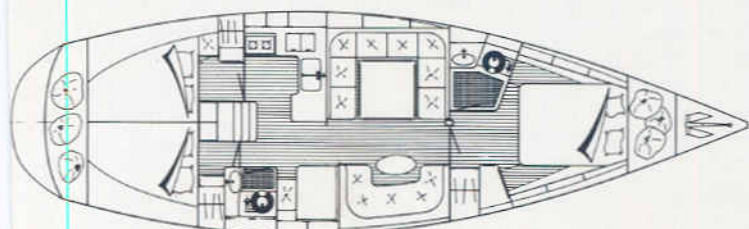
- modèle croisière : 950 000 F

- modèle master : 980 000 F



Deux winches d'écoute manœuvrables du centre du cockpit.

#### AMENAGEMENT DE LA VERSION MASTER



BERNARD DIEGUY