

banc d'essai comparatif

UNE SÉLECTION DE 6 CROISEURS DE 8 m à 8,60 m



Nous étions à peu près certains de rencontrer à Port-Camargue, fin février, une gamme de vents étendue, surtout dans les registres élevés qui révèlent impitoyablement les faiblesses des coques et des gréements. Et puis l'activité du centre nautique n'y est pas tout à fait en sommeil au cœur de l'hiver, l'École de Mer qu'anime Jean-Marie Vidal continue à former des moniteurs de haut niveau technique. C'est une quinzaine d'entre eux qui, une semaine durant, se sont succédé à bord de nos six bateaux tandis que l'équipe de « Neptune » passait d'une barre à l'autre et prêtait une oreille attentive aux commentaires — pas toujours tendres mais objectifs de ces filles et garçons que nous tenons à remercier ici de leur concours.

Nous avons pu apprécier aussi l'hospitalité des locaux de l'école et les facilités d'amarrage à quai qu'il nous aurait été plus difficile de trouver plus tard en saison.

Nous avons pu naviguer par des vents soufflant le plus souvent entre 5 et 15 nœuds avec une bonne journée de brise où l'anémomètre enregistrait jusqu'à 35 nœuds. Techniquement, nos essais ont consisté en successions de parcours fractionnés allure après allure et en triangles de type olympique assez réduits pour permettre des regroupements rapides et de fréquents changements d'équipages, car dès que deux bateaux se trouvent bord à bord l'esprit régatier a tôt fait de se manifester. Les permutations s'imposaient donc pour éliminer les différences pouvant découler de la différence de cohésion des équipages et des liens « affectifs » qui peuvent se créer entre les hommes et tel ou tel bateau.

6 CROISEURS DE 8 m à 8,60 m

GIB SEA 28

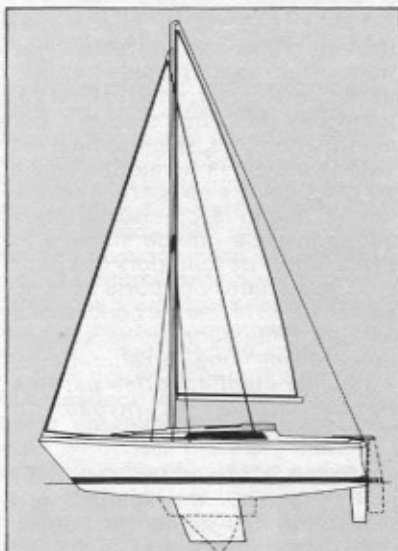
Dans la gamme du chantier Gibert Marine, le Gib'Sea 28 appartient déjà à l'ancienne génération. C'est, avec le Gib'Sea Plus, l'un des modèles les moins récents. Mais, tout comme l'Aquila, il supporte allègrement ses quatre années d'existence avec plus de 400 bateaux livrés à ce jour. Son architecte, Michel Joubert, avance en toute franchise qu'il a dessiné « un vrai bateau de croisière tranquille, même si ses performances dans le petit temps devaient être moyennes. » Donc, pas de considérations de jauge, mais un voilier de 8,50 m confortable, capable d'être mené en toute sécurité par un équipage familial.

D'ailleurs, la carène ne prête pas à équivoque. La surface mouillée n'a pas donné lieu à des recherches poussées, les volumes avant et arrière sont généreux pour compenser la surcharge provoquée par l'armement d'un croiseur. Pour le lest, pas de profil étroit, mais une longue semelle pour faciliter l'échouage.

Dans l'histoire du chantier, le 28 devait faire date. C'était le premier bateau proposé en deux versions, quillard ou dériveur lesté, formule reprise par la suite pour tous les bateaux de la gamme. A bord du 28, la dérive en tôle pivote et se loge en position haute dans le saumon et le puits de dérive. En raison du faible poids de cette dernière, un winch fixé sur l'un des éléments des emménagements suffit à sa remontée.

Fait indiscutable, le volume de coque est important et suffisamment cloisonné. Le croiseur ne s'en plaindra pas, bien au contraire. De nombreux rangements, une grande cuisine, une longue couchette sous le cockpit, une vaste cabine avant, sans oublier un cabinet de toilette à droite de la descente, tels sont les points forts de l'intérieur du 28. Il s'agit là d'une organisation bien adaptée à la navigation familiale. On peut même avancer qu'elle est davantage orientée pour faciliter la vie en mer.

Sur le pont, les déplacements sont faciles, les passavants larges, l'accastillage judicieusement positionné. Le mât, de fabrication National Mast, est posé sur le pont et équipé d'un seul étage de barres de flèche. Selon une technique adoptée par le chantier, l'espar est maintenu dans le plan transversal par un galhauban et deux bas-



Chantier : Gibert Marine • Longueur de coque : 8,50 m • Longueur à la flottaison : 7,20 m • Maître-bau : 3 m • Tirant d'eau quillard : 1,55 m • Tirant d'eau dériveur lesté : 0,85 m / 1,90 m • Déplacement quillard : 2 900 kg • Lest : 1 000 kg • Surface de voilure : grand-voile : 16,50 m², génôis : 27,50 m², inter : 19,50 m², loc 1 : 11,70 m², tourmentin : 5,50 m², spinnaker : 58 m² • Architecte : Michel Joubert • Matériau : stratifié de fibre de verre et résine polyester • Catégorie de navigation : 2e • Jauge en douane : 7,50 Tonneaux.

haubans avant et arrière, chacun repris sur sa propre cadène. Dans le plan longitudinal, on trouve l'étai et un double pataras revenant sur chaque coin du tableau.

Pas de sophistication pour le Gib'Sea 28, mais des solutions simples et fonctionnelles tant au niveau du gréement que dans le domaine des emménagements.

AQUILA RÉG

22 octobre 1976, la date accompagne les plans de forme. L'Aquila surprend. En cinq ans depuis sa présentation au Salon nautique 1977, ce croiseur de 8,50 m a résisté aux modes tout en conservant de brillantes performances. Seul son petit tableau ne supporte plus la comparaison avec les formats arrière généreuses des bateaux contemporains, mais, à l'époque, nous confiait Philippe Harlé, « la tendance était aux petits arrières ». Si la jauge IOR entra en ligne de compte dans l'étude de la carène, l'Aquila, elle ne fut pas le seul à bénéficier de ces études en bassin de carènes. Ses lignes d'eau tirent de celles du Mallard 9 m qui bénéficia en 1976, de longues études en bassin de carènes volumineuses avant et arrière équilibrées par un creux important de safran compensé accroché à un petit bustle, un maître-bau rétro ainsi peuvent se définir les caractéristiques de l'Aquila qu'il soit Régate Standard.

C'est au niveau du dessin du lest, du matériau que la différence est importante. Le « Régate » a un lest profond (1,65 m) en plomb de 980 kg, alors que l'Aquila peut être équipé de deux lests, l'un en fonte (1 950 kg) le second profond (1,65, 980 kg).

Les différents poids en plomb (2 480 kg pour l'Aquila Régate, 2 860 kg pour l'autre version) s'expliquent par le gain obtenu sur la structure et les emménagements (250 kg) ainsi que sur l'équipement mécanique (150 kg). Si on compare que la base du triangle avant (Jc) est inférieure pour l'Aquila Régate (3,20 m contre 3,40 m) que le mât est à deux étages, les barres de flèche avec un hauban monofil, telles sont les variantes entre les deux bateaux. Quant au rating, il affiche 20,4 pour un Aquila équipé d'un lest de fonte contre 20,6 pieds pour un Régate sans moteur.

Malgré son petit roof qui donne une plage avant bien dégagée, le franc-bord modéré, le volume intérieur de l'Aquila est important et sûr, certains regretteront l'absence d'une couchette sous le cockpit mais en contre-partie, ils disposeront de deux coffres généreux pour le rangement de matériel de survie. Pour l'organisation des emménagements, c'est le plan du cabinet de toilette à droite

PLANS DE PONT

GIB SEA 28

Si le plan de pont du Gib'Sea 28 mérite la mention bien, le confort du cockpit n'appelle qu'une note très moyenne. L'explication apportée par l'architecte M. Joubert est simple, le cockpit du Poker, dessiné voilà sept ans, fut réutilisé pour le 28. En fait, si l'on est bien assis sur les bancs du cockpit aux hiloires profondes, la situation devient beaucoup moins confortable dès que le barreur tente de barrer au vent. Au nombre de coffres le 28 remporte la palme. La soute à voiles à tribord est très vaste, et les deux coquerons arrière sont à même de satisfaire le croiseur le plus exigeant.

Le radeau de survie se loge dans la partie arrière du cockpit, l'espace étant suffisant pour y ranger du petit matériel supplémentaire.

Là encore, l'accastillage est bien disposé selon un schéma désormais classique, toutes les manœuvres reviennent au cockpit.

Les deux winches de génois S21 à deux-vitesses (référence 30) sont fixés sur le sommet des hiloires, les deux winches une-vitesse servant au spi et aux drisses placés sur le sommet du roof. Ceinturé de chaque côté par un long hublot le roof décroît progressivement jusqu'à la plage-avant. On se déplace facilement sur le pont du Gib'Sea 28, mais il est dommage de ne pouvoir disposer de mains courantes dès la sortie du cockpit. Ajoutons qu'à l'endroit où elles sont implantées, l'équipier trouve à portée de mains les deux bas-haubans et le galhauban.

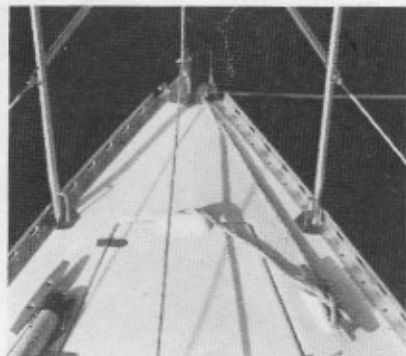
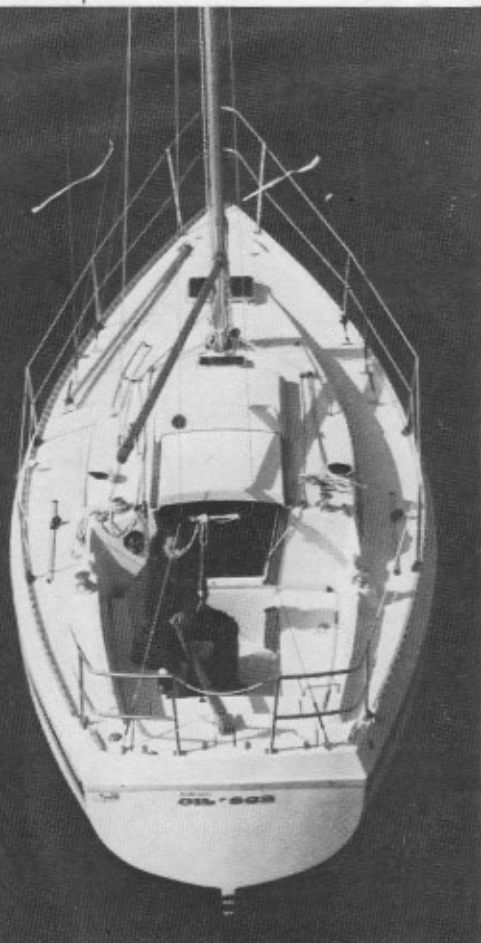
Sur la plage avant, l'équipement appelle peu de commentaires dans la mesure où l'équipage dispose d'un accastillage complet: deux taquets, deux chaumards intégrés à la ferrure d'étrave, un davier pour la chaîne d'ancre. Le coffre à mouillage est d'un volume plus que raisonnable et il est équipé d'un couvercle avec sortie de l'aus-sière vers l'avant.

Le mât (National Mast) n'échappe pas aux critiques déjà émises: ferrures de tangon trop fragiles et peu commodes. Enfin, dernier point négatif, il manque dans l'inventaire un winch pour l'étrarque des bosses de ris.

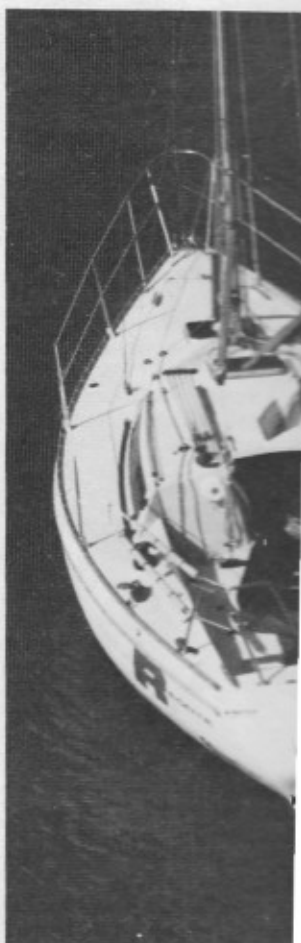
AQUILA RÉGAT

Pénalisé par son petit ta le cockpit de l'Aquila manq que peu de confort, surto se réfère à son program régaté. Nous n'avons qu apprécié, au louvoyage d brise, l'étroitesse des plats-b le manque de dispositif de b pour les pieds du barre contraire, on se satisfait de l tion assise sur les bancs de une situation où l'équipage pleinement des hiloires de bien inclinées, d'une large cieusement calculée pour l caler, enfin d'une bonne vis l'avant. Autres atouts du c ses deux coffres à ouverture l'un à tribord, l'autre à bâbo rangement pour le radeau di à proximité du tableau arrié

Contrairement à ces autres croiseurs de sa catég roof de l'Aquila ne présente forme en sifflet mais une fac oblique qui s'arrête pratiq au niveau du mât. En consé



Le pan oblique du pont affine la silhouette du Gib Sea 28 tout en apportant de la hauteur sous barrots à l'intérieur. Notez l'étroitesse des plats-bords, et la forme des hiloires qui ne favorisent pas le confort du barreur.



GIB SEA 28

Si l'espace visuel caractérise l'intérieur du First 28, c'est la compartimentation des volumes qu'il faut évoquer avec les aménagements du Gib'Sea 28. Une formule qui laisse moins de surface au plancher, une circulation plus difficile, mais une disposition sans doute mieux adaptée à la vie en mer. Ainsi les mangeurs de milles apprécieront le cabinet de toilette à droite de la descente. Il constitue un véritable placard à cirés et à bottes et un endroit pour stocker les vêtements mouillés. Il est ventilé par une dauprade fixée sur le roof et équipé d'un lavabo avec pompe à pied.

A l'opposé, côté bâbord, deux cloisons verticales encadrent la cuisine. Celle-ci est traitée avec soin. Par rapport à la cuisine du Gib'Sea 31, un croiseur de 9 mètres décrit dans notre précédent numéro, elle nous semble plus pratique. Deux bacs pour les éviers alimentés en eau douce par une pompe à pied, un plan de travail, une grande glacière, des logements pour les bouteilles d'huile et de

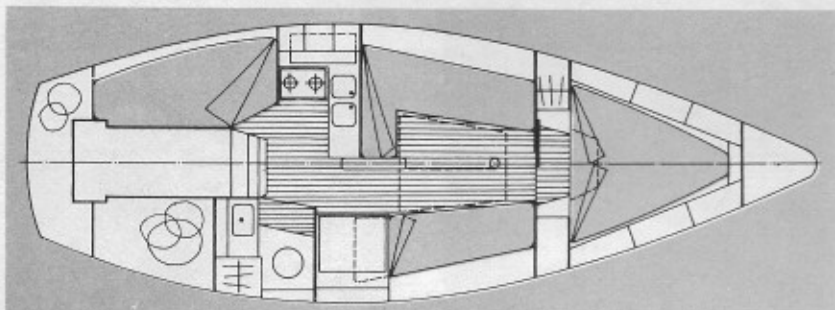
vinaigre, un ratelier pour les verres, il y a là de quoi satisfaire l'appétit de tout un équipage. Seule vraie critique à émettre sur les aménagements du 28 : l'accessibilité de la couchette bâbord située sous le cockpit. Ce n'est qu'au prix de contorsions que l'on parvient à s'y glisser. Une fois installé, la situation est confortable, la hauteur au-dessus du matelas importante, ce dernier étant réalisé dans un matériau résistant à l'eau de mer.

Dans le carré, les ébénisteries et le vaigrage sont traités dans un style qui date quelque peu, surtout si l'on se réfère aux derniers bateaux produits par le chantier Gibert : le 114 et le 126. Une certaine impression d'austérité règne à l'intérieur du Gib'Sea 28. Dommage. Des essences de bois clair seraient les bienvenues.

La table à cartes est solidaire de la cloison contiguë au cabinet de toilette. On peut y travailler soit debout, soit assis sur la couchette tribord, le dos tourné vers l'avant du bateau. Un équipet est prévu pour

le rangement des documents nautiques et la place ne manque pas pour la fixation des instruments de navigation. Couchettes en L à bâbord se transformant au port en lit-double, couchette simple à tribord, les volumes de rangement ne manquent pas. Ils sont complétés par des vide-poches à la partie supérieure, et des équipets dissimulés par des coussins. Mais, comme sur le First 28, leur fixation au moyen de bouton-pression ne facilite pas l'accessibilité aux équipets.

La hauteur sous barrots du poste avant, 1,67 m, ne prête pas à la polémique. La cabine-avant est vraiment grande et les espaces de rangement, coffres sous les couchettes, équipets latéraux et avant, suffisent au stockage des effets personnels de deux équipiers. Quant aux couchettes proprement dites, leur surface est généreuse qu'elles soient utilisées séparées ou en lit double.



COMPORTEMENT SOUS VOILES

GIB SEA 28

Le Gib'Sea 28 n'aime pas le petit temps dans le bas de l'échelle Beaufort. Il se révèle peu vivant. Rien d'étonnant. Michel Joubert nous avait confirmé que ses préoccupations se situaient à un autre niveau. D'ailleurs précisait-il : « *Combien de plaisanciers naviguant en croisière familiale continuent-ils à tirer des bords lorsque l'aiguille de l'anémomètre se situe dans le bas du cadran ?* » Il faut donc de la brise au Gib'Sea 28. La tramontane du troisième jour de nos essais lui donna tout le loisir de s'exprimer. Raide à la toile, sous inter et un ris alors que ses concurrents portaient le foc 1. Le 28 semblait se jouer des éléments, rappelant que nous étions en présence d'un voilier au déplacement légèrement supérieur à celui de ses concurrents. Si sa vitesse était inférieure aux plus brillants bateaux de la flotte, peut-être de 1/10^e de nœud, et son cap moins bon, il passait néanmoins le clapot en toute impunité. Dans le temps médium, si on s'appliquait à ne jamais arrêter le bateau, ses performances étaient plus qu'acceptables. Elles se situaient dans le milieu de la flotte.



AQUILA RÉGATE

Entreprise ambitieuse de réunir six bateaux capables de lutter à armes égales. Si le First 28 était équipé d'une hélice fixe, l'Aquila Régate manquait d'un foc de brise type Solent. Indiscutablement, avec un foc à ris emprunté à un Sirocco, une forme défiant les lois les plus élémentaires de l'aérodynamisme, il était beaucoup trop creux, l'Aquila ne pouvait être mené aux maximum de ses possibilités. Malgré ce handicap, il se montra le plus performant. Dans la brise, avec cette voile inadaptée, si la vitesse était équivalente à celle du First 28, son cap était supérieur. Les bateaux de P. Harlé ont toujours montré d'excellentes qualités nautiques dans le mauvais temps, l'Aquila ne fait pas





CONCLUSION

Ce tableau qui regroupe les caractéristiques des six bateaux, depuis le coût des suppléments en passant par les dimensions des couchettes, vous permettra de mieux cerner l'identité de chacun. Si son étude détaillée peut être prise en considération à l'heure importante du choix, elle n'est pas le seul critère de sélection car la vocation d'origine du bateau reste un élément déterminant. Plus précisément, deux groupes de trois voiliers affichent des programmes qui demandent à être nuancés. D'un côté, le *First 28*, le *Trident*, l'*Aquila-Régate* se sont révélés des croiseurs doublés d'une vocation course; le dernier cité, avec ses emménagements allégés et son grément quelque peu sophistiqué, ne cache pas son jeu: la régates. En contrepartie, pour la croisière, son lest profond, ses quatre couchettes, ses bastaques sont des éléments non négligeables. Il ne saurait y avoir d'équivoque: l'*Aquila* s'adresse au plaisancier, l'*Aquila-Régate* au plaisancier-régatier.

Avec le *Gib'Sea 28*, le *Kelt 8 mètres* et le *Jouët 820*, c'est la croisière rapide qu'il faut évoquer, et c'est cet objectif qui se situe au premier plan des préoccupations des architectes et des chantiers. Les coques sont volumineuses, les emménagements conçus pour la vraie vie à bord.

Il reste que ces six bateaux, malgré leur taille relativement modeste sont des voiliers susceptibles de conserver bonne figure face à des unités plus importantes. Ils nous ont pour la plupart agréablement surpris tant par leur volume intérieur que par leurs performances dans la bonne brise. Toutefois, nous ne manquerons pas de remettre sac à bord du *Jouët 820* afin de nous faire une nouvelle idée quant à ses possibilités. Et ce, en toute objectivité.

L'équipe rédactionnelle de « Neptune » tient à remercier pour leur précieuse collaboration :

- Le capitainerie du port de plaisance de Port-Camargue.
- Les moniteurs de l'école de voile de Jean-Marie Vidal à Port-Camargue.
- Alizé Yachting : agent du chantier Bénéteau à Port-Camargue.
- Sun Marine : agent des chantiers Gibert Marine et Kelt Marine.
- Lion Plaisance : agent du chantier Neptune SMAP à la Grande-Motte.
- Buchel Nautisme : agent du chantier Yachting France à Port-Camargue.
- Nautica : agent du chantier Jeanneau à la Grande-Motte.

GIB'SEA 28	AQUILA RÉGATE	JOUËT 820
	133 600 F	
Yanmar 1 GM (7,5 ch) : 165 500 F	2 60 RMC : 158 050 F	RM 130 D : 157 490 F Volvo MD5 :
Yanmar YS12 (12 ch) : 169 500 F		RM 260 : 161 620 F RM 390 : 162 700 F
Yanmar 2GM (15 ch) : 177 500 F		Volvo M17
DL : 4 000 F biquilles : 1 300 F		Dériveur : 4 610 F
55 A.H. (12 V)	50 A.H. (12 V)	55 A.H. (12 V)
55 l	27,5 l, hélice bec de canard	
Génois médium Foc 1 Grand-voile 2 ris	Pas de voiles	GV à deux bandes de ris Génois médium
Tangon : 1 340 F Poulies, cordages : 1 270 F Winch de drisse : 700 F Spi médium radial : 4 750 F	Inventaire standard	Tangon : 826 F Winch, poulies et cordages : 1 800 F Spi médium : 3 600 F
Non	Non	Standard
Supplément	Supplément	Option
100 l + 70 l	90 l	100 l
0,45 m	0,47 m	
3	2	
0,90 x 0,74 m	0,65 x 0,67 m	0,70 x 0,80 m
1,90 x 1,08 m	Non	1,95 x 1,15 m
Fixe : 0,78 x 0,71 m	Pivotante : 0,78 x 0,56 m	0,78 x 0,56 m
1,03 x 0,80 m	1,19 x 1,07 m	1,30 x 0,80 m
2,05 x 1,75 m	2 x 1,63 m	1,95 x 1,80 m
1,96 x 0,53 m	1,99 x 0,50 m	1,90 x 0,62 m
1,90 x 0,56 m	1,93 x 0,55 m	1,95 x 0,62 m
Oui	Non	Non
1,68 m	1,70 m	1,75 m
1,70 x 0,73 m	1,76 x 0,67 m	1,90 x 0,80 m

Photos : Jean-François de GIRARD, Yves RONZIER. Illustrations : Georges COMMARMOND