



Du volume partout sur cette coque qui avance tranquillement, à son rythme.

Gib'Sea 282 Volume et simplicité

C'est un leurre de rêver de bateaux à la fois coureurs et croiseurs confortables. Ils sont généralement un peu l'un, un peu l'autre. Le Gib'Sea 282 ne trompe pas son monde. Parmi les huit mètres destinés à la croisière sans complication, peu de voiliers présentent autant de spécificités correspondant à ce programme. En laissant volontairement de côté des équipements ou aménagements dont les utilisateurs n'ont que faire.

texte & photos DANIEL BARLE

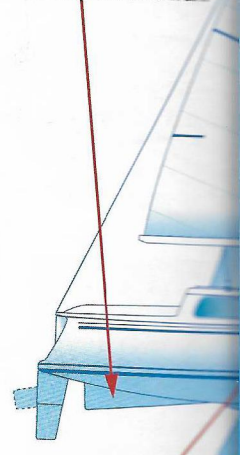
Au premier regard sur le Gib'Sea 282, le parti pris du chantier apparaît clairement. Et se confirme dès que l'on pose le pied à bord. La silhouette ramassée est le signe d'une recherche d'optimisation du volume, sans s'embarasser de critères esthétiques. Recordman de la jauge... en douane, il affiche quasiment 8 tonneaux, ce qui est ordinairement le lot d'unités proches de 9 m. La hauteur sous barrots variant entre 1,69 m (poste avant) et 1,84 m (descente) le distingue

également, tandis que la largeur de la partie arrière (3,15 m au maître bau) libère un espace peu commun dans le cockpit et dans l'unique cabine arrière. 190 plaisanciers se sont laissés convaincre. Ce n'est peut-être pas un score formidable, mais le marketing de Gibert Marine était davantage réputé pour sa mesure que pour son agressivité.

Résidence secondaire, c'est de cette manière qu'Alain Bossard et son épouse qualifient leur Gib'Sea 282, équipé d'un chauffage Wallas 1300 à air pulsé, ce qui

Les p

Le long aileron protège insuffisamment l'hélice dont une des trois pales peut être endommagée à l'échouage. Il faut donc parfois se mettre à l'eau avant de toucher afin de bien positionner l'hélice. Autre conseil : n'oubliez pas de libérer le safran.



Malgré le soin apporté les vaigrages textiles des paravents peuvent être remplacés par l'injection de colle sp

montre bien que la fin de la saison et les frimas ne pêchent nullement de leur confort de leur habitacle rejoindre celui de leur b...
D'abord disponible en quillard, Gibert a très rapidement sorti le modèle dériveur intégral. Il répondait à l'attente d'une clientèle tant tirer aisément avec l'habitabilité et du confort s'affranchir des marinas et aux autres sans bécquillage.
Le Gib'Sea 282 n'est pas seulement une maison sur l'eau.

partout
ue qui
quille-
thme.

Les points à surveiller

Le long aileron protège insuffisamment l'hélice, dont une des trois pales peut être endommagée à l'échouage. Il faut donc parfois se mettre à l'eau avant de toucher afin de bien positionner l'hélice. Autre conseil : n'oubliez pas de libérer le safran.

Le défaut d'étanchéité parfois constaté sur les hublots a pour cause principale les vis de fixation ne résistant pas aux différences de dilatation et se rompant les unes après les autres.

La dérive se relève par un bout remontant sur le pont et circulant dans un tube inox. Si le principe est simple, la visite du puits est plus difficile et le remplacement de la manœuvre sans doute malaisé.

Malgré le soin apporté à l'entretien par Alain Bossard, les vaigrages textiles des cabines finiront tôt ou tard par se décoller par suite de la dégradation de la mousse isolante. Leur remplacement sera alors inévitable. L'échéance peut être reculée par l'injection de colle spéciale au moyen d'une seringue.

montre bien que la fraîcheur automnale et les frimas ne les empêchent nullement de quitter le confort de leur habitation pour rejoindre celui de leur bateau.

D'abord disponible en version quillard, Gibert a très rapidement sorti le modèle dériveur intégral. Il répondait ainsi à l'attente d'une clientèle souhaitant tirer aisément avantage de l'habitabilité et du confort pour s'affranchir des marinas, et profiter des mouillages inaccessibles aux autres sans béquillage.

Le Gib'Sea 282 n'est pas seulement une maison sur l'eau! Sacri-

fiant au confort, ses 2,8 tonnes de déplacement ont évidemment une incidence sur les performances. Mais il n'est pas question ici de regrets, puisque l'intérêt du bateau repose sur l'homogénéité

Un excellent rapport qualité/prix

du concept : voilier de croisière confortable facile à manœuvrer. Tout le monde s'accordait à reconnaître au 282 un bon rapport qualité/prix, cette particularité se retrouve pour l'occasion. Entre 175000 et 187000 F pour un modèle 89. On peut s'offrir pour cette somme un voilier solide et sage, sans craindre de trop mauvaises surprises. ■

Le point de vue d'un propriétaire



Il est agréable de pouvoir transporter sa résidence secondaire...

Dériveur intégral, modèle 1991, *Lauberce* est de seconde main, acheté 240000 F en 1994 au Mille Sabords du Crouesty. Magnifique et calme, le vieux port de La Roche-Bernard, sur la Vilaine, reçoit très fréquemment la visite d'Alain Bossard et de sa femme. Ils aiment vivre à bord d'un bateau. Au port ou au mouillage, le Gib'Sea 282 est apprécié pour le volume de son carré, la disposition de ses emménagements, malgré l'insuffisance de rangements. Défaut facile à réparer pour un bricoleur moyen. Sous voiles, par petit temps, Alain Bossard reconnaît une certaine paresse (spi indispensable) et un manque de puissance. Mais le Gib'Sea 282 s'anime dès que le vent touche la force 4. Surtoilé, il est capable de passer sur sa barre. La faculté d'échouage est exploitée au maximum, mais, prévient Alain :

« Attention à l'hélice sur les fonds irréguliers, et gare à la peinture sous-marine qui n'aime pas beaucoup cet exercice! »
(bilan des travaux effectués et prévus par Alain Bossard en fin de dossier)

Fiche technique

Gib'Sea 282

Architectes	Joubert & Nivellet	Tirant d'eau 1,35 m (quillard); 0,60/1,65 m (dériveur intégral)
Constructeur	Gibert Marine	Lest 800 kg; 900 kg (DI)
Diffusion	190 exemplaires de 1988 à 1993	Poids 2800 kg
Matériau	Polyester	Voilure au près 46,60 m ²
Longueur de coque	8 m	Catégorie 2 ^e
Flottaison	7,10 m	Jauge 7,9 tonneaux
Maître bau	3,15 m	Motorisation 9 ou 18 ch Diesel IB

Peu de mauvaises surprises à attendre Coque et pont Une construction sérieuse et durable

Mis à l'eau en 1991, le Gib'Sea d'Alain Bossard n'est pas un bateau ancien. Il faut donc plutôt rechercher ce qui pourrait flancher dans les années à venir, les chantiers et leurs bureaux d'études ayant de nos jours suffisamment la maîtrise de leur sujet pour ne pas laisser mettre sur le marché des bateaux présentant des défauts rédhitoires.

Lauberge est poste toute l'année dans le port de La Roche-Bernard. En eau douce, ce qui, concernant l'osmose, pourrait représenter un facteur aggravant. Il n'a subi aucun traitement préventif. L'examen des œuvres vives mené chaque saison lors du carénage ne révèle aucune atteinte. Les nouvelles résines em-



Mains courantes, rails de foc, retours des drisses, tout ce qu'il faut pour naviguer tranquillement.

ployées depuis le début de la décennie devraient gérer la période de transition. Les œuvres mortes sont encore impeccables, et de même. L'ensemble est en bonne santé. Les propriétaires sont souvent à bord, et ont un certain goût pour les œuvres entretenues, y est...
Exam...
beaucoup.

Dans la version sémelle, la coque, la dérive sont constituées d'une tôle d'aluminium de 14 mm se manoeuvrant par l'intermédiaire d'un bout aboutissant au rouf. Dans le cas de

Gadget à l'œil... et le pif!

C'est une petite chose noire et feu à l'étrave pointue, aux pare-battage en berne, qui tricote des quatre pattes à hauteur de bottes derrière son maître. Vous l'aurez



Que d'espace à l'arrière vu à hauteur de teckel.

deviné, Gadget est un chien, un teckel, adopté par la famille Bossard sur un coup de tête et un regard, vif et intelligent, qui sait que personne ne résiste à ses arguments. Gadget, qui a beaucoup de qualités, cultive aussi celle d'être chien-pêcheur. Disons, veilleduchon, ou signale-

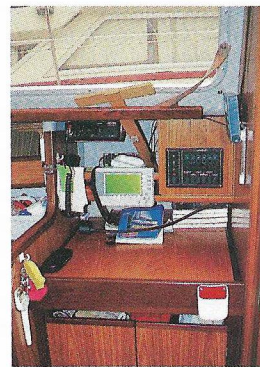
touché, puisque la nature n'a pas voulu qu'un chien tienne la barre ou une canne à pêche comme vous et moi. Alain Bossard connaît la technique halieutique sur le bout des doigts, Gadget aussi! La Vilaine se prête à merveille à ces pratiques. Lorsque le maître s'installe sur le ponton, le chien fait de même. La rivière porte aux rêves tandis que, par l'asticot alléché, le gardon se laisse prendre au piège. Mais Gadget veille, son œil ne quitte pas le flotteur qui s'agite, le manque de réaction l'intrigue, sa queue frétille, il aboie, son maître ferre le poisson est étêté. Gadget n'aime pas les gesticulations. Alain relance sa ligne. A ses côtés, Gadget est encore de quart. ■

Emménagements Priorité à la convivialité

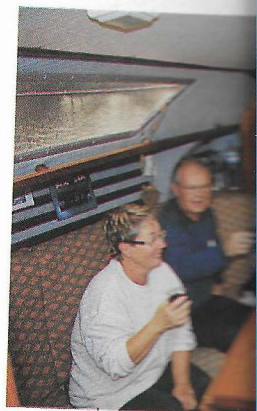
L'impressionnant volume du 282 a été utilisé par les concepteurs avec une certaine réussite. La cuisine à l'américaine, en long sur tribord, peu classique sur une unité de cette taille, est parfaitement pensée. Le revers de cette disposition est que le coin salon n'est en fait qu'un demi-carré. La table a été recoupée et articulée sur charnières par Alain Bossard. On y prend place plus aisément. Pas à plus de cinq, sauf en disposant des tabourets dans la partie centrale. Si les rangements sont suffisants du côté cuisine, le carré en est un peu orphelin. Les cloisons offrent certaines possibilités pour un bricoleur. Retour à la cuisine pour remarquer, au-dessus de la gazinière, le hublot ouvrant posé par le propriétaire sur le panneau Plexi du hublot latéral.

La table à cartes, près de la descente sur tribord, est ridiculement petite, on y travaille debout et on finit par installer la carte et la règle sur la table du carré.

On pourrait presque dire que le bateau a été dessiné autour de la cabine arrière! Eclairée par un panneau en Plexi fumé donnant sur le tableau arrière, elle est aus-



Pas de siège pour la table à cartes, on navigue debout!



La hauteur sous barrots (1,84 m) est bienvenue pour accueillir la t...

si longue que large. Toutefois, si vous avez le choix, choisissez la place côté coque, la hauteur sous plafond y est nettement plus conséquente.

Le bateau que nous avons visité est dans un état proche du neuf et nous cherchions dans quel secteur allaient survenir les premières déconvenues. Nous avons fini par trouver dans la cabine avant (agrée-

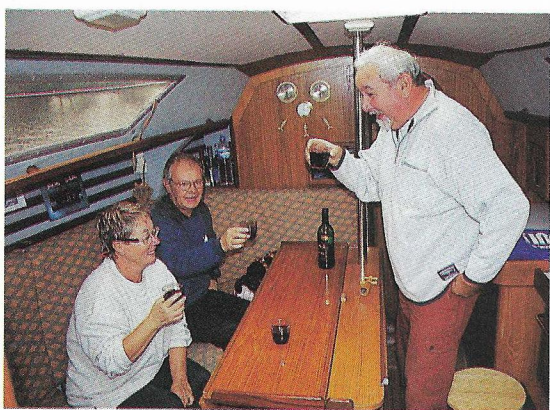
ployées depuis le début de la décennie devraient allonger la période de tranquillité. Les œuvres mortes sont encore impeccables, le pont de même. L'ensemble respire la bonne santé. Le fait que les propriétaires soient souvent à bord, et aient un certain goût pour les choses entretenues, y est évidemment pour beaucoup.

Dans la version dériveur intégral, le lest en fonte est boulonné sous la coque, la dérive pivotante constituée d'une tôle d'aluminium de 14 mm se manoeuvrant par l'intermédiaire d'un bout aboutissant sur le rouf. Dans le cas d'un

achat d'occasion, ce type de bateau est naturellement à examiner à sec afin de mettre éventuellement en évidence le résultat d'atterrissages hasardeux. On en profitera pour regarder si l'hélice, bien mal protégée, et le safran n'ont pas eu à souffrir de ces touchettes malencontreuses.

Examiner surtout semelle et appendices

Alain Bossard regrette qu'aucun emplacement accessible ne soit prévu pour le canot de survie, le coffre de cockpit étant une solution de facilité pour le chantier, pas pour l'utilisateur. Il a donc fait confectionner un support pris sur le balcon arrière. ■



La hauteur sous barrots (1,84 m) à l'arrière du carré est bienvenue pour accueillir la forte stature du propriétaire.

si longue que large. Toutefois, si vous avez le choix, choisissez la place côté coque, la hauteur sous plafond y est nettement plus conséquente.

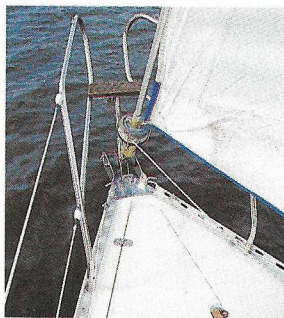
Durée de vie des vaigrages : dix ans

Le bateau que nous avons visité est dans un état proche du neuf et nous cherchions dans quel secteur allaient survenir les premières déconvenues. Nous avons fini par trouver dans la cabine avant (agrée-

ble) et près de la cuisine des débuts de décollement des vaigrages synthétiques, comme toujours doublés mousse, dont la durée de résistance excède rarement les dix ans. M. et Mme Bossard n'ont pas accueilli cela comme une bonne nouvelle! Pour finir sur une bonne note, saluons le coin toilette, en grande partie en polyester clair, si facile d'entretien. ■

Gréement et accastillage

Bon pour le service



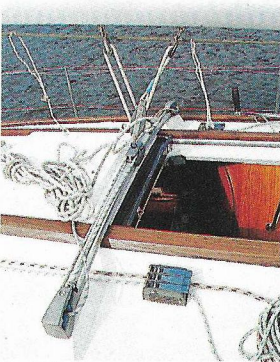
Le balcon et les daviers sont dignes d'un voilier plus grand.

Après 8000 milles de navigation, mât et gréement dormant de *Lauberge* sont en pleine forme, le profil de bôme surdimensionné. Le seul problème constaté par le propriétaire est la tendance des rivets Pop de fixation du vit-de-mulet sur la bôme à se cisailer trop facilement. Des rivets en inox, au



Une bôme et un vit-de-mulet qui inspirent confiance. Dommage que les rivets Pop ne soient pas à la hauteur.

besoin de la taille au-dessus, devraient éliminer ce souci. L'accastillage est bien dimensionné. Une mauvaise note cependant pour le winch Harken utilisé pour remonter la dérive et qui présente déjà un jeu anormal. Les efforts sont donc importants.

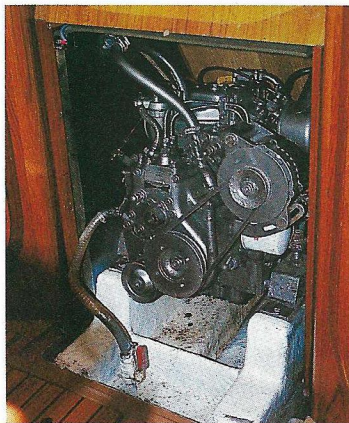


Pas idéale pour les réglages, la barre d'écoute sur le rouf libère descente et cockpit.

Les chandeliers sont montés sur des embases fixées par accroche du talon dans le rail de fargue et par boulonnage à travers le pont. Il y a là un point de faiblesse, et les voisins sont donc priés de ne pas se servir des filières pour déborder leur bateau. La barre d'écoute posée sur le rouf est un inconvénient compensé par une descente entièrement libre. ■

Mécanique Puissance en réserve

Tapi dans son compartiment, sous la descente, le Yanmar 18 ch est correctement insonorisé par des plaques de mousse dense. La puissance convient idéalement pour pousser à bonne vitesse les trois tonnes en charge du Gib'Sea 282. Les commandes de mise en route sont bien à l'abri dans le coffre bâbord, tandis que celles des gaz sont en saillie dans le cockpit, accrochant sans doute, parfois, une jambe de pantalon de ciré. Mais c'est

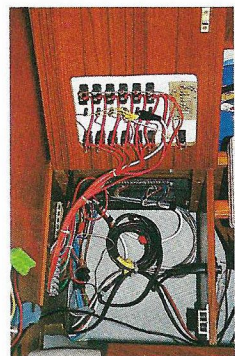


vraiment pour chercher la petite bête ! L'accessibilité au moteur est ce que elle est dans un bateau de 8 m, où la préférence va à la surface de vie. La vérification du niveau d'huile est un exercice d'adresse. Le réservoir de gazole de 50 litres n'est pas équipé d'origine d'une jauge de carburant, ce qui était suffisamment ennuyeux pour qu'Alain Bossard se décide à en faire poser une. Le seul incident survenu concerne l'axe de la pompe à eau, changé en 1996. ■

La modeste taille du compartiment moteur rend certaines interventions de routine assez délicates.

Circuit électrique Presque dans la norme

Ce n'est pas sur tous les bateaux que le tableau électrique est ouvrant et les branchements accessibles. C'est le cas ici, ce qui permet de remarquer qu'il y a de la place pour raccorder de nouveaux instruments si le besoin s'en faisait sentir. Ce qui donne



Fils non repérés mais câblage très propre derrière le tableau ouvrant.

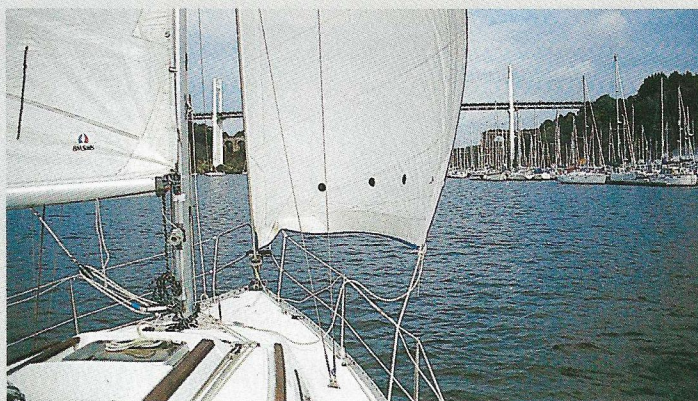
aussi l'occasion de noter que les fils ne sont pas repérés.

Rien de vraiment catastrophique, car l'installation servie par deux batteries combinant démarrage et service

n'est pas d'une extraordinaire complexité. La protection des circuits se fait par disjoncteurs. L'important à retenir est que le circuit électrique sait se faire oublier. Aucun dysfonctionnement. Alors, puisque que le propriétaire est satisfait, pourquoi ne le serions-nous pas ? ■

LE BILAN

Peu de frais imprévus pour un bateau soigné



Quand il ne franchit pas les écluses d'Arzal pour aller en mer, la Vilaine est le terrain de jeu favori de monsieur Bossard.

Ce qu'il coûte vraiment

Dépenses exceptionnelles		Dépenses prévues	
1996		Remplacement de la grand-voile	7 000 F
Pompe à eau moteur	1 100 F	Bôme à rouleau	5 000 F
1997		Coût annuel	
Hublot ouvrant	790 F	(hors frais de port)	
1998		Francisation	752 F
Remplacement des batteries	1 500 F	Assurance	3 800 F
1999		Licence VHF	499 F
Pose jauge gazole	1 500 F	Carénage	1 200 F
Coupe-orin	800 F	Entretien moteur	700 F
Total	5 690 F	Révision bib	env. 1 500 F
		Total	8 451 F

Nom	Constructeur	Longueur
Cabochar	Bénéteau	4,8
Capelan	Bénéteau	4,8
*Capelan	Bénéteau	4,8
Catalina	Catalina	5,0
California 520	Bénéteau	5,2
Piranha	Bénéteau	5,2
Arcachonnais	Jeanneau	5,2
Arcachonnais	Jeanneau	5,2
Baleinier 520	Kirié	5,25
Cap 540	Jeanneau	5,4
Edel 5	Edel Strat	5,4
*Edel 5	Edel Strat	5,4
*Corsaire		5,5
Corsaire		5,5
Edel 2	Edel Strat	5,5
First 18	Bénéteau	5,5
*First 18	Bénéteau	5,5
First 18	Bénéteau	5,5
*Kelt 550	Kelt Marine	5,5
Piranha MK2	Bénéteau	5,5
*Cap Corse	Barat	5,75
Forban MK2	Bénéteau	5,8
Forban MK2	Bénéteau	5,8
Tahiti	Power Craft	5,9
Edel 600	Edel Strat	6,0
Edel 600	Edel Strat	6,0
Flirt	Jeanneau	6,0
Flirt	Jeanneau	6,0
*Flirt	Jeanneau	6,0
Flirt	Jeanneau	6,0
*Flirt	Jeanneau	6,0
Sheriff	Yachting France	6,0
Etap 20	Etap	6,05
*Etap 20	Etap	6,05
*Etap 20	Etap	6,05
Gib'Sea 20	Gibert Marine	6,05
*Sun Fast 20	Jeanneau	6,10
Sun Fast 20	Jeanneau	6,10
*Sun Fast 20	Jeanneau	6,10
Sun Fast 20	Jeanneau	6,10
First 210	Bénéteau	6,20
First 210	Bénéteau	6,20
First 210	Bénéteau	6,20
Kelt 620	Kelt Marine	6,20
*Kelt 620	Kelt Marine	6,20
Kelt 620	Kelt Marine	6,20
Etap 22 i	Etap Yachting	6,25
Fifty 21	Kirié	6,25
Neptune 625	Neptune	6,25
Sun Way 21	Jeanneau	6,31
Sun Way 21	Jeanneau	6,31
Kerlouan	Bénéteau	6,40
Kerlouan	Bénéteau	6,40
Muscadet	APS Aubin	6,40
Muscadet	APS Aubin	6,40
Muscadet	APS Aubin	6,40
Coco	Archambault	6,50
Jouët 22	Yachting France	6,50
Mousquetaire	Stephan	6,50

Année d'origine. Il est vain de prévoir une décade année par année pour les modèles anciens ; l'état est plus important que le millésime. C'est pourquoi les bateaux sont souvent regroupés

Retrouvez sur Minitel