

ACTUS

- ▶ Les potins des pontons..... 8
- ▶ La vie des chantiers..... 14
- ▶ Course et régata..... 20
- ▶ Le journal du littoral..... 22
- ▶ Les lecteurs ont la parole..... 26

ZOOM

- ▶ Cowes-Dinard..... 18

ESCALE

- ▶ Vue du ciel : L'île de Hoëdic..... 30

ESSAIS

- ▶ Quelques bords à bord
 - F101..... 34
 - Maxi 650..... 36
 - AK-650..... 40
 - Ponza 35..... 42
- ▶ 100 milles à bord Bavaria C 45..... 46

DOSSIER LOCATION

- ▶ Destinations lointaines..... 58
- ▶ Saint-Martin Après Irma, elle sourit encore..... 62
- ▶ Antilles Du nord au sud, Cuba et Belize..... 68
- ▶ Thaïlande L'Eden asiatique..... 74
- ▶ Seychelles Le paradis rien que pour nous..... 82
- ▶ Polynésie Le rêve ultime..... 90
- ▶ Equipement Que mettre dans mon sac?..... 94

MAG

- ▶ Rencontre Les marins du ciel..... 98
- ▶ Chantier Multiplast La fabrique des géants..... 104

TECHNIQUE

- ▶ Refit Sun Fast 37 L'habillage des vaigrages..... 110
- ▶ Matelotage : Méfiez-vous du nœud plat!..... 112

OCCASION

- ▶ Une occasion mise à nu Gib'Sea 302..... 114

Retrouvez-nous
sur notre nouveau site :
www.voileetmoteur.com



Abonnez-vous, page 125
ou sur le site www.editions-lariviere.fr

Le prochain numéro de Voile Magazine
sortira en kiosque le 15 février 2019



TONY DEMINS

de cœur et nos conseils



FRANCOIS VAN MALLEGHEM

46. 100 milles à bord du Bavaria C 45 en Méditerranée. La nouvelle génération Bavaria

OCCASION
UN GIB'SEA 304 MIS A NU



“ Vends Gib'Sea 304 de 1997 préparé

Le goût du large

Voilà un p'tit croiseur costaud et parfaitement équipé pour la vie en mer. De retour d'une année autour de l'Atlantique, ce Gib'Sea 304, atypique sur le marché de l'occasion des unités de moins de 9 m, ouvre en grand les portes du large à tous les rêveurs.

Texte et photos : Damien Bidaine.

pour la grande croisière, 30 000 €. ”

ILS VOULAIENT voir le monde, alors Fred et Mélanie ont acquis et préparé *Arwen*. Ensemble, ils ont franchi un à un tous les caps et se sont élancés à travers l'océan Atlantique, aller et retour, sur leur voilier de 7,80 m à la flottaison. Pour ce jeune couple d'ingénieurs à la tête bien faite, ce Gib'Sea 304 acquis en 2014 s'avère être un vrai premier choix. Le petit croiseur, dessiné par le tandem Michel Joubert et Bernard Nivelt, a beau ne mesurer que 9 m, il a plus d'un atout en poche. Le modèle est la dernière version du Gib'Sea 302 légèrement modifié et rebaptisé 304 avant que le chantier Gibert Marine – un des trois grands chantiers français dans les décennies 1980/90 – ne passe entre les mains de Dufour. Ce dernier reprendra la commercialisation du croiseur sous l'appellation Dufour 304 Trophy. La première version sort du chantier Gibert Marine en 1992 et se distingue immédiatement au Spi Ouest France en remportant le titre dans sa catégorie.

UN CROISEUR FUN ET RAPIDE DES ANNEES 1990

Si le petit temps ne lui est pas favorable, il prend ses aises dès que le vent forçait, affichant alors un comportement marin et de belles performances. Raide à la toile dans sa version grand tirant d'eau (1,85 m pour le Spi Ouest, mais 1,45 m en petit tirant d'eau), il est sécurisant et offre un confort minimal avec deux cabines dont un lit breton dans la pointe avant. C'était d'ailleurs l'objectif affiché du chantier à l'époque : réconcilier performance et budget serré sans sacrifier le confort intérieur. Vous l'aurez compris, ce Gib'Sea avait, dès sa sortie, tous les atouts d'un bon croiseur et il a rapidement acquis l'étiquette méritée d'une unité réussie. Entre 1992 et 1997, il en sera produit environ 145 exemplaires, tous modèles confondus : 302 et 304, en version quillard et dériveur lesté. Dans cette petite famille, *Arwen* compte parmi les derniers-nés, puisqu'il s'agit d'un 304 doté d'un lest fixe sorti du chantier en 1997. Le changement d'appellation est plus qu'une subtilité commerciale avec un petit tirant d'eau qui s'allonge de 20 cm, passant à 1,65 m, et des aménagements qui gagnent une véritable cabine indépendante en avant de l'étambrai. Des modifications importantes pour un petit croiseur qui prétend à des navigations hauturières et qui vont séduire Fred et Mélanie au même titre que ses passavants dégagés, sécurisants avec des rails de génois rentrés et bien calés le long du rouf en sifflet. Les atouts du 304 tiennent aussi à son gréement fractionné qui offre la possibilité de bien régler les voiles et à son écoute de grand-voile amurée en bout de bôme puis ramenée aux pieds du barreur sur un vrai rail d'écoute qui scinde le cockpit en deux sans trop l'encombrer. La carène robuste est assez ronde, particulièrement sur le tiers arrière.



▲ La belle salle d'eau est généreuse en équipets, en rangements et dispose d'une grande penderie humide très pratique.



▲ La fameuse table à cartes/glaçière du Gib'Sea est une solution pour ce petit espace qui nécessite d'être ordonné.



▲ Pas de planche travail mais un vrai gazinière deux feux/four et un évier profond, pratique.



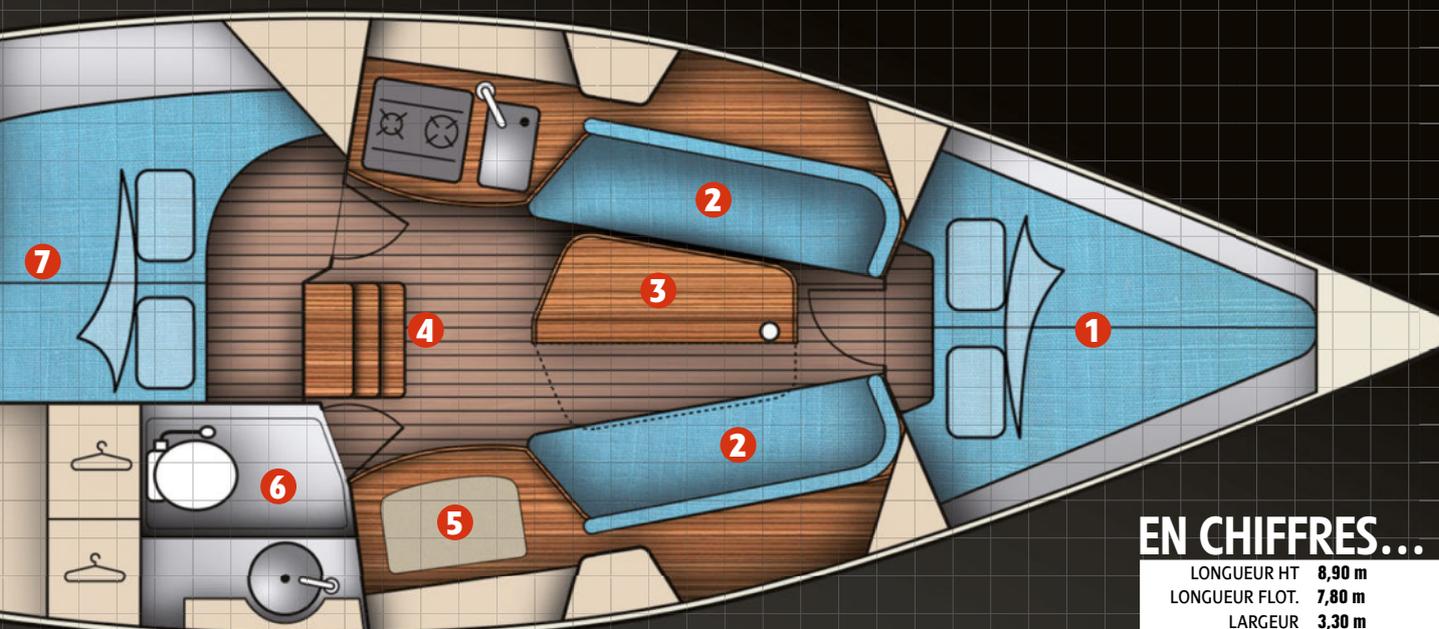
▲ La grande table à cartes ici fermée avec le rangement custom pour l'ordinateur portable.

LE GIB'SEA 304 FACE A SES CONCURRENTS

Modele	Gib'Sea 304	Etap 30i	Dufour 30 Clas.	First 300 Spir.	Kelt 9m
LONG. COQUE	8,95 m	8,92 m	8,95 m	8,98 m	9 m
LONG. FLOT.	7,80 m	8 m	7,90 m	8,86 m	7,50 m
LARGEUR	3,30 m	3,16 m	3 m	2,98 m	3,10 m
TIRANT(S)D'EAU	1,65 m	1/1,70 m	1,20/1,55 m	1,45/1,82 m	1,70 m
DÉPLACEMENT	3 200 kg	3 500 kg	3 640 kg	3 200 kg	3 400 kg
LEST	1 100 kg	1 100 kg	950 kg	1 050 kg	1 250 kg
SV AU PRÈS	51,80 m2	40,90 m2	42,20 m2	52 m2	49 m2
MATÉRIAUX	strat. verre/pol.				
ARCHITECTE(S)	Joubert/Nivelt	Mortain/Mavrikios	Dufour	Groupe Finot	Philippe Briand
LANCEMENT	1992	1995	1997	1994	1982
CONSTRUCTEUR	Gibert Marine	Etap Marine	Dufour	Bénéteau	Kelt Marine
COTAT. ARGUS	22 600-29 200 €	17 800-24 000 €	14 600-18 700 €	24 400-28 600 €	13 400-23 600 €



Le First 300 spirit est le concurrent le plus proche en taille, en cotation et en performance, mais le rouf en sifflet du Gib'Sea 304 dégage plus d'espace pour une circulation sécurisante sur le pont.



Le Gib'Sea 304 en 7 points

1. La couchette de la cabine avant mesure 1,90 x 1,60 m. Elle dispose de deux équipets et d'un rangement dans la marche.

2. Les deux banquettes du carré mesurent 1,90 m avec une profondeur de 0,65 m.

3. La table du carré dépliée mesure 1,20 x 0,90 m.

4. La hauteur sous barrots au niveau

de la descente est de 1,85 m.

5. La table à cartes mesure 0,95 x 0,60 m.

6. Le grand cabinet de toilette et la douche ont une hauteur sous barrots de 1,80 m.

7. Dans la cabine arrière, la couchette mesure 1,60 x 1,90 m. On y dispose en outre d'une penderie et de deux équipets de 1,80 m de long.

EN CHIFFRES...

LONGUEUR HT	8,90 m
LONGUEUR FLOT.	7,80 m
LARGEUR	3,30 m
TIRANT D'EAU	1,65 m
DEPLACEMENT	3 200 kg
LEST	1 100 kg
SV AU PRES	51,80 m ²
FOC	28,20 m ²
GRAND-VOILE	23,60 m ²
TRINQUETTE	14 m ²
SPI	65 m ²
MOTORISATION	18 ch
RESERVOIR FUEL	70 l
RESERVOIR EAU	160 l (vache)
MATERIAU	strat. verre/pol.
ARCHITECTES	Joubert/Nivelt
CONSTRUCTEUR	Gibert Marine
PRIX DEMANDE	30 000 €



▲ Avec les emménagements alignés le long des bordés, la circulation dans le carré et la vie à bord sont relativement faciles, même pour deux couples d'adultes. L'aménagement d'*Arwen* est riche en équipets fermés rajoutés par ses précédents propriétaires en respectant l'esthétique globale.

L'ŒIL DE L'EXPERT

Notre expert Claude Mettrie a rendu son verdict. *Arwen* est au-dessus de la moyenne : meilleur état général, meilleur armement.

A la demande de la revue *Voile Magazine*, nous avons visité le voilier *Arwen*. Ce constat n'a pas valeur d'expertise, il s'agit d'une simple et rapide vue générale du navire en complément de l'article « Une occasion mise à nu ». Tout éventuel acquéreur ne devra pas omettre de se faire assister d'un expert maritime de son choix, ce dernier lui délivrant alors un rapport complet et détaillé.



▲ Une ligne alourdie par le portique et l'éolienne, mais qui reste élégante et pas trop datée.

Cette caractéristique – qui vaudra aux unités régatant en série HN le sobriquet de « tonneau » –, lui permet d'offrir un volume intérieur important et fait qu'il supporte bien la charge. Un coup de chance, car le 304 dispose de très nombreux rangements. Lors de leur préparation, Mélanie en décomptera trente-sept pour tout ranger durant leur année sabbatique ! Des volumes de stockage de toutes tailles, répartis de la jupe à l'étrave, qui s'avèrent très pratiques et qui, si l'on reste attentif à la répartition des poids, affectent peu les performances.

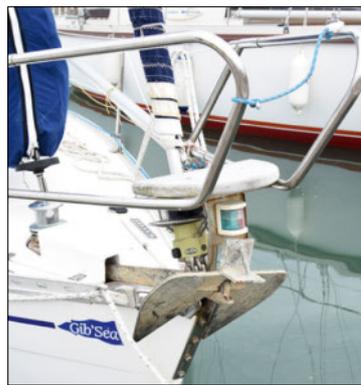
EQUIPE POUR NAVIGUER LOIN DES MARINAS

Preuve en est le temps de parcours d'*Arwen* pour sa traversée de l'Atlantique d'est en ouest, réalisée en quatorze jours sous génois et solent tangonnés par 20-25 nœuds constants. Pas mal pour un croiseur de moins de 9 m ! S'il marche bien, ne nous y trompons pas, le 304 n'est pas un voilier de régaté, surtout *Arwen* avec son arceau en inox implanté au-dessus de la jupe. Un équipement caractéristique des voiliers de grande croisière qui s'avère très pratique en balade – petite ou grande – en supportant l'annexe et de quoi être indépendant en énergie en navigation ou au mouillage. L'installation est antérieure à la préparation du croiseur par Fred et Mélanie, mais les deux panneaux de 100 W ont été changés avant le voyage et posés sur des supports inclinables pour suivre l'évolution du soleil au fil de la journée. Lorsqu'ils l'ont l'acheté, le voilier était déjà très bien équipé, avec un grément dormant changé trois ans auparavant, tout comme le génois et son enrouleur Profurl ainsi que la grand-voile full battent à trois bandes de ris et son lazy-bag. Des voiles (Sails Concept) préservées durant les transatlantiques puisque les anciennes voiles étaient aussi du voyage.



ŒUVRES MORTES

Les bordés présentent des traces de choc sans gravité à l'étrave (mouillage) et les rails de fargue sont déformés là où des poulies de spi ont été frappées, là encore sans gravité. Un nettoyage du gel-coat et un lustrage redonneraient de la brillance et de l'éclat à la coque.



MOTEUR

Dépote de la culasse et injecteurs passés au banc en 2016, vidange en 2017, mais il faut prévoir un entretien courant et le changement des filtres avant la prochaine saison. 2 514 heures.



ELECTRONIQUE

L'équipement est complet avec deux pilotes, un combiné Garmin, un GPS portable, une VHF fixe et une portable, un AIS transpondeur et un récepteur BLU.



GREEMENTS

Câble inox monoton serti – sertissages inférieurs en bon état. L'ensemble du gréement dormant a été remplacé en juin 2011. L'espar Z Spar d'origine comprend des échelons de mât en alu. Un étai largable avec ridoir à volant. Le gréement courant est bon.



PONT

Le pont est en bon état – l'accastillage est d'origine, usagé mais fonctionne, tout comme les trois feux de route et le guindeau. Le taud de cockpit récupérateur d'eau est astucieux.

L'armement comprend deux tangons pour le spi et le génois qui devront être dégrappés.



CONCLUSION DU RAPPORT D'EXPERTISE

L'intérieur est propre et en bon état malgré son âge et sa navigation en grande croisière dans l'Atlantique – les éléments de confort présents à bord (gazinière/ four, radio/CD et réfrigérateur) fonctionnent. Le jeu de voiles est très complet avec deux CV mais plutôt ancien (2011) et usagé, et l'électronique est complète et fonctionnelle. Le Gib'Sea 304 est un voilier solide, à l'aise dans la brise et *Arwen* se situe dans la partie supérieure de la fourchette de prix.

NOTRE ESTIMATION

Coque, pont, accastillage, moteur.....	20 000 €
Voiles.....	2 500 €
Electronique et pilote.....	3 000 €
Divers et sécurité.....	1 500 €
TOTAL	27 000 €

INTERIEUR

Des modifications par rapport au standard avec l'ajout d'équipets latéraux. Les fonds sont propres et secs. Vaigrages et housses OK.



CHAISE D'ARBRE ET HELICE

Congé non d'origine à la sortie de coque, hélice bipale fixe en bronze 2997, à polir mais bon état. Carène propre sans cloquage.





L'essentiel de la préparation a donc concerné l'électronique avec l'achat d'un traceur Garmin (GPSmap 547XS), d'une VHF ASN, d'un transpondeur AIS et l'ajout d'un second pilote automatique Simrad TP32 gyrocompas. Le couple s'est également penché sur l'installation électrique en révisant les sections du câblage, en changeant les batteries de servitude et en passant tous les éclairages en LED. Enfin, il a procédé à une grosse révision du moteur (dépose de la culasse et des injecteurs), au renforcement de la ferrure d'étai en tête de mât et au remplacement des bagues de safran. En prévision des tropiques, une capote, un taud de navigation et un taud de mouillage ont été confectionnés sur mesure et dans les règles de l'art.

La customisation d'un certain nombre d'accessoires est une des bonnes surprises de ce Gib'Sea. Avec ses différents propriétaires, *Arwen* semble ainsi s'être bonifié. On retrouve certes des astuces d'origine tels que le coffre à bouts devant la descente, le panneau de contrôle moteur abrité dans un coffre, mais aussi de pures améliorations imputables aux différents propriétaires. Citons pêle-mêle les six équipets fermés du carré, le petit taud de cockpit permettant la récupération d'eau de pluie, l'installation mobile du traceur dans la descente permettant une utilisation intérieur/extérieur, le montage d'une baladeuse sur la pompe du puisard permettant d'aspirer les fonds dans leurs moindres recoins et l'ajout sur l'étambrai d'un support de bouteilles en aluminium digne de Philippe Starck ! Le porte-bouteilles est anecdotique mais il correspond à l'esprit de ce Gib'Sea bien pensé pour la vie en mer comme le montre aussi le support en menuiserie pour l'ordinateur portable devant la table à cartes. Une table à cartes originale puisqu'elle renferme le rangement fourre-tout traditionnel mais aussi la glacière. On aime – ou pas – cette configuration particulière qui oblige le navigateur à maintenir clair son espace de travail qu'il doit partager avec le préposé

à la cambuse ! Le reste des aménagements est conforme à l'origine et bien conservé. Très appréciables sur une petite unité, la très bonne hauteur sous barrots dans tout l'habitacle ainsi que la grande salle d'eau. Un vrai luxe, tout comme les généreuses dimensions de la couchette arrière.

PLAN DE PONT ADAPTE AUX SOLITAIRES

Des aménagements à la taille du voilier qui ont bien vieilli, excepté le vaigrage au-dessus de la gazinière désormais doublé par un revêtement réfractaire de protection. Les dernières améliorations apportées par Fred et Mélanie avant leur grand départ ont évidemment concerné la sécurité avec l'achat d'une balise EPIRB indispensable pour naviguer au large et l'ajout d'un haut-parleur VHF dans le cockpit. Une particularité d'*Arwen* est ainsi sa parfaite configuration pour naviguer en solitaire. On retrouve à poste dans le cockpit les écoutes de génois et de solent, mais aussi de part et d'autre de la descente toutes les drisses, tandis que depuis la barre franche, le skipper

distingue le traceur, écoute la VHF et contrôle le guindeau. On s'avance sur les passavants uniquement pour reprendre les bosses de ris au pied du mât, envoyer et libérer le spi asymétrique de sa chaussette ou endrailler les mousquetons du solent en Mylar sur son étai largable. Ce dernier, enfermé dans un sac imaginé par Fred et Mélanie, peut cependant rester à poste, prêt à servir. Avec ses équipements adaptés et son tempérament équilibré, ce Gib'Sea 304 est donc parfaitement préparé pour naviguer en haute mer et prêt à encaisser sans faillir des conditions météorologiques corsées comme ce fut le cas entre les Bahamas et les Bermudes. Une traversée durant laquelle Fred et Mélanie mirent *Arwen* en fuite sous solent seul dans une mer très formée avec 5 m de creux et des rafales à 50 nœuds. Un souvenir qui n'est pas le plus beau de leur voyage, mais une preuve s'il en fallait une qu'on peut être petit et costaud. On ne souhaite pas à *Arwen* de revivre un coup de vent, en revanche ce croiseur a pris le goût du large et possède indiscutablement tous les arguments pour offrir à ses futurs propriétaires de belles croisières, proches ou lointaines. ■

FRED ET MELANIE, LA MELODIE DU BONHEUR

Avant de s'engager dans son tour de l'Atlantique en 2016, Fred a déjà pas mal navigué mais insuffisamment au large selon lui. Régatier en Class 8, un temps moniteur fédéral en voile légère sur Hobie Cat 16, il est plutôt fan de multicoque. Son premier voilier sera un Edel Cat 26 avec lequel il bourlingue et réalise quand même un tour de Corse en 2012 ainsi que les traversées continent-Corse-continent qui vont avec. Pour Mélanie, l'appréhension de la vie en mer et au large était un peu plus forte, et pour cause : apprentie plaisancière en 2015 mais résolue à vivre pleinement l'aventure, elle n'avait à son actif que quelques embarquements en Class 8... Désormais rompus à l'exercice du large, ils naviguent plus près de l'eau et des côtes, vadrouillant et régatant sur un Astus 22 entre la Bretagne et le lac de Cazeaux près de Bordeaux.



La « trace » d'*Arwen* laissé par le couple aux Açores.

