

BROADBLUE 346

Compact mais confortable

Broadblue produit des catamarans depuis une bonne dizaine d'années, le modèle le plus construit étant le 385, proche des 40 pieds – taille de base de nombreux chantiers. Mais qu'en est-il de ce plus petit catamaran ? Le Broadblue 346 est une évolution du 345, et il le remplace. S'il en conserve les coques, le pont et l'intérieur sont nouveaux.



1

Il fut un temps où les Anglais étaient à la pointe de la production des catamarans de croisière, mais, quelques décennies plus tard, cet âge d'or semble bien loin, les leaders du marché sont désormais français, sud-africains, australiens, ou d'autres nationalités. Aussi, l'arrivée d'un nouveau catamaran anglais mérite d'être saluée. La tendance actuelle sur les catamarans de croisière, c'est toujours plus : de nombreux chantiers démarrent leur gamme à 45 pieds. Un grand bateau, c'est bien, mais ça coûte cher à l'achat, en place de port et à l'entretien. Or nous avons affaire ici à un "petit" catamaran. Avant de naviguer, un bref aperçu technique : la coque, le pont, les moteurs et les menuiseries intérieures sont réalisés à l'usine Broadblue en Pologne, puis les bateaux sont acheminés au moteur vers le Royaume-Uni (ce qui permet de valider, entre autres l'installation mécanique), où le mât, le gréement et les voiles sont installés, et où sont effectués les travaux de finition.

Un mât à l'arrière du rouf

En approchant du bateau amarré sur le quai, je remarque tout de suite l'implantation du mât, tout à l'arrière du rouf. Il s'agit là d'une marque de fabrique des Broadblue, et de nombreux autres chantiers ont récemment commencé à voir les avantages de reculer le mât vers l'arrière. Le franc-bord semble élevé, mais on monte facilement à bord grâce à la large plateforme arrière, au centre de laquelle se trouve l'accès au cockpit. Mais est-ce que le franc-bord élevé et sa faible longueur ne lui donnent pas un look

trop "carré" ? Pas vraiment, car l'effet est atténué par la courbure du rouf et la forme des hublots (qui, au passage sont tous réalisés en verre feuilleté), ainsi que par le bouchain de la coque. Bon, ce qu'annonce le chantier semble se vérifier, le cockpit est grand. On y trouve des assises pour plus de personnes que je ne voudrais en avoir à bord de mon multicoque. Elles encadrent le cockpit sur trois côtés, avec l'accès à l'arrière au centre ; la table est à tribord, six personnes pourraient y manger confortablement. À bâbord, le poste de barre, avec la barre à roue en inox de 60 cm, le traceur Raymarine, les instruments, et les commandes moteurs.

Mais le point le plus intéressant du cockpit est le poste de manœuvre. Il est positionné juste en dessous et en arrière du pied de mât, et on peut y faire absolument tout : hisser, réduire, régler, etc. On y trouve une douzaine de renvois, autant de coinçeurs, ainsi que deux winches Lewmar 40, dont un électrique. Les écoutes de génois se manœuvrent aussi depuis la console, via des anneaux de friction Antal.

Plus sur l'avant, de jolis passavants, bien dégagés, courent sur toute la longueur du bateau, avec une main courante en inox le long du rouf. Point intéressant, on compte sur le passavant pas moins de quatre taquets, dont un très utile au milieu pour y frapper des gardes. Ce bateau a clairement été conçu par quelqu'un qui navigue. Plus vers l'avant, il n'y a pas de trampoline entre les coques, mais un pont avant rigide. Comme je l'ai déjà mentionné, ce bateau a un franc-bord élevé, ce qui implique une bonne hauteur sous nacelle, ce qui signifie, entre autres, que ce pont avant ne tapera pas



1 : Un gréement performant : mât pré-cintré avec triangulation sur un seul étage de barres de flèche, et un rond de chute généreux sur la grand-voile.
 2 : Les virements de bord sont facilités par le solent auto-vireur.
 3 : Le pont est bien dégagé, surtout sur l'avant. La largeur à la flottaison reste raisonnable.
 4 : Le dessin du rouf et celui du pont adoucissent la ligne générale.

dans la mer. On y trouve le guindeau électrique Lewmar, ainsi qu'une vaste baille à mouillage, suffisamment grande pour y stocker les pare-battages et les amarres.

A l'intérieur, il a tout d'un grand

La tendance actuelle, qui consiste à combiner le carré et le cockpit en un seul espace ouvert et de niveau, n'est pas possible ici, puisque la cloison supporte le gréement. Trois petites marches permettent l'accès au carré depuis le cockpit, définissant ainsi les deux zones distinctes selon leurs fonctions respectives. La porte coulissante semble petite (d'une hauteur de 1,60 m, elle l'est), mais peu importe. Le bas de la porte est au niveau de la marche inférieure, tandis que la partie supérieure va quasiment jusqu'au plafond du carré, avec une hauteur sous barrot de deux mètres. L'ergonomie est soignée. Le plateau en bois comporte un échiquier incrusté. Je suis immédiatement conquis par ce bateau ! La qualité du travail de menuiserie est celui qu'on s'attendrait à rencontrer à bord d'un bateau plus haut de gamme. La table mesure 135 cm par 75 cm, et, avec un banc en L sur deux côtés, auquel se rajoutent les deux tabourets pivotants (ceux qui peuvent également être utilisés dans le cockpit), six à huit personnes peuvent y manger confortablement.

Sur tribord, la cuisine en U pourrait être celle d'un plus grand bateau. On y trouve de grands espaces de rangement, en haut comme en bas, ainsi qu'un tiroir à couverts, un évier double, un réfrigérateur de 75 litres à ouverture frontale avec un petit freezer, une plaque de cuisson à

trois feux, mais aussi un four encastré avec grill dans sa partie haute, et, en dessous encore, un tiroir de rangement. Impressionnant ! L'évier et la gazinière prennent place contre la cloison arrière, et entre les équipets coulisse un hublot en verre trempé de 78 cm x 57 cm. Le plan de travail et les parties verticales sont en ammonite de couleur pierre claire, équipés d'une double prise 220 V pour le petit électroménager. Un espace de rangement supplémentaire est prévu sous la banquette avant, pour les affaires qui servent moins, ou pour y stocker des boîtes de conserves ou autres produits secs. Une partie de ce volume peut éventuellement être transformée en congélateur. D'ailleurs, il est déjà isolé.

En avant de la cuisine, les marches descendent dans la coque tribord, et, plus en avant encore, se trouve la table à cartes. Elle est assez grande pour recevoir des cartes papier (85 cm x 50 cm). Mais elle ne se résume pas à cela : assis sur son siège pivotant avec sous les yeux le système Raymarine, il est possible de contrôler le pilote automatique, et donc le bateau. Compte tenu de la vue quasi panoramique qu'elle offre, on peut aussi y effectuer les quarts de veille quand il ne fait pas beau.

En descendant dans la coque tribord, on a l'im-

pression de pénétrer dans la suite d'un plus grand cata. A l'arrière se trouve la cabine double, avec sa couchette de 2 m x 1,6 m (eh oui, plus grand que votre lit à la maison), mais, avant d'y arriver, on traverse une coursive de 2,60 m, avec une assise d'un côté, placards et étagères de l'autre.

L'ensemble de la cabine mesure de fait 4,60 m de long. La couchette est haute, mais on utilise la banquette pour y accéder facilement. En avant de la descente, se trouve la salle de bains. Elle mesure 2,40 m. On y trouve un WC électrique, un lavabo et une douche séparée. Un placard, avec ses portes en miroir, prend place au-dessus du lavabo, sa partie arrière pouvant être retirée pour accéder à des systèmes techniques. Sous le la-

vabo, certains câblages pourraient être mieux organisés et protégés.

L'éclairage naturel est abondant, avec deux longs hublots dans la cabine sur le bordé extérieur, un petit panneau qui ouvre dans le cockpit, et un plus grand qui donne quant à lui sur la plateforme à l'arrière. Il y a beaucoup de spots LED, ainsi que des prises 12 V et 220 V dans les cabines et le carré, et des prises USB à la table à cartes.

La coursive bâbord se trouve juste en avant de la cloison principale, accessible de nouveau par

**NOUS NAVIGUONS
 À UN TRÈS
 RESPECTABLE
 7,3 NOEUDS.
 MAIS ATTENTION,
 IL Y A MOINS
 DE 10 NOEUDS
 DE VENT.
 INCROYABLE...
 MAIS VRAI !**



DESCRIPTIF TECHNIQUE

Constructeur : Broadblue
Architectes : Mark Jarvis, Darren Newton et Derick Reynolds
Longueur hors-tout : 10,2 m
Bau maxi : 4,85 m
Tirant d'eau : 1,01 m
Déplacement : 4 800 kg
Catégorie de navigation : A
Grand-voile (de série) : 28 m ²
Solent autovireur : 19 m ²
Gennaker (de série) : 45 m ²
Spinnaker : 98 m ²
Carburant : 2 x 100 litres
Eau : 2 x 250 litres
Options moteur : 1 x 20 CV Yamaha 4 temps hors-bord ou 2 x 16 CV ou 20 CV diesel Beta Marine avec saildrives
Gréement : Sloop fractionné, mât implanté à l'arrière, bout dehors pour amurer le gennaker ou le Code 0
Aménagements : 2 cabines doubles, 2 couchettes simples, salles de bains avec douche
Prix de base : 139 500 £ HT
Prix du bateau essayé : 203 000 £ HT

5 : Une douzaine de renvois et deux winchs permettent de ramener l'ensemble des manœuvres en un seul endroit.

6 : Des sièges confortables à l'arrière, de chaque côté du cockpit.

7 : La table du carré avec l'échiquier intégré confirme la qualité de la menuiserie.

8 : La cabine propriétaire sur tribord, avec la salle de bains en vis-à-vis. Beau coup d'espace et de lumière naturelle.

trois marches. A l'arrière, une autre cabine double avec un lit de la même taille qu'à tribord, mais il est cette fois-ci positionné perpendiculairement à la marche et non longitudinalement. Plus en avant prend place une autre couchette simple, et, bien qu'elle soit assez étroite au niveau des pieds, elle est tout de même assez spacieuse, et on y trouve même un toilette et un lavabo. Entre ces deux cabines, l'espace disponible permet une grande zone de stockage, où il serait facile d'implanter une autre couchette.

Au total, ce catamaran dispose de plus de volume et d'espace de vie que ce à quoi on pourrait s'attendre sur un bateau de cette taille.

Une bonne surprise sous voiles

Le dessin des catamarans de conception moderne favorise des entrées d'eau fines, et le Broadblue n'échappe pas à la règle. Les coques disposent d'étraves fines et verticales, avec un bau s'élargissant jusqu'aux poupes. Un redan permet d'obtenir une ligne de flottaison assez fine, et plus de volume intérieur, tout ceci contribuant à des performances que je n'aurais pas imaginées sur un bateau de cette taille. Sortir de l'étroite marina d'Haslar s'est avéré aisé



- ◆ Des performances surprenantes sous voile
- ◆ Un volume intérieur étonnant pour 33 pieds
- ◆ Le poste de barre

avec les deux moteurs Beta Marine de 20 CV. La grand-voile a été facilement hissée avec le guindeau électrique, tandis que le foc autovireur était déroulé ; et déjà nous étions dans le solent, à l'extérieur du grand port de Portsmouth.

La grand-voile Banks Sails de 40 m² est à corne et fort rond de chute. Le mât Selden est précontraint, grâce à une double triangulation, et un seul étage de barres de flèche. Des galhaubans, des inters et deux étais en font un gréement très sûr. Quand le plan d'eau se dégage, nous échangeons le solent pour le gennaker (en option), et, avec un vent dépassant le travers, les instruments Raymarine nous indiquent que nous naviguons à un très respectable 7,3 nœuds. Mais attention, il y a moins de 10 nœuds de vent. Incroyable... mais vrai !

Au retour, au près, nous avons louvoyé jusqu'à la marina Chichester, sous grand-voile et foc autovireur à nouveau. Les connaissances locales de Mark et le faible tirant d'eau du catamaran nous ont permis de nous approcher de la plage, de tirer le maximum de chaque virement de bord, et nous sommes rapidement entrés dans un grand port naturel, toujours à une vitesse respectable au près.

Conclusion

En 33 pieds, le tour du monde n'est pas vraiment au programme. En dépit de sa certification en catégorie A, il faudra peut-être y réfléchir à deux fois avant d'envisager une traversée sérieuse. Pourtant, Broadblue prétend avoir la plus forte proportion de propriétaires sur le marché des catamarans, et ce modèle n'est pas destiné à la location (il n'y a pas de bain de soleil avec réfrigérateur et grill sur le flybridge, etc.). Quand je demande à Mark Jarvis de me définir le type de clientèle intéressée par ce bateau, il parle de marins britanniques qui traverseront la Manche, démâteront et passeront un été sur les canaux français pour descendre en Méditerranée. Ils passeront ensuite une ou deux saisons dans les îles grecques, puis en Turquie, etc. Les gens passent des années en Méditerranée.

L'idée de poser le mât sur le pont en diagonale permet à l'esper de ne pas dépasser des coques – pratique pour les écluses et pour rentrer dans un conteneur de 40 pieds. Cela ouvre des possibilités de navigations : Intercoastal Waterway aux USA, étés en Nouvelle-Angleterre, hivernages aux Bahamas. Et pourquoi pas un grand tour si tel est votre désir ?



- ◆ La qualité de certains câblages doit être améliorée
- ◆ Les portes de placards de la cuisine ainsi que des tiroirs peinent à s'ouvrir
- ◆ Pas assez de stores occultants