

BROADBLUE 346

Un nouveau bateau anglais

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, à l'arrivée d'un nouveau catamaran anglais, notre curiosité s'éveille. 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, ça coûte cher en place de port, ça coûte cher à entretenir, et c'est donc inabordable pour la majorité des plaisanciers. Or nous avons affaire ici à un "petit" bateau ; pourtant, la communication annonce deux grandes cabines doubles, deux couchettes simples, des salles de bains confortables, une grande cuisine, une belle table à manger, une grande table à cartes dans le carré, un grand cockpit, etc. Vraiment ? Sur un 33 pieds ? Et l'ensemble pour 139 500 £ ? Certains raccourcis ont dû être pris, il a fallu trouver des compromis ? Mais va-t-il naviguer ? Pour en avoir le cœur net, nous avons envoyé Graham au Royaume-Uni pour voir de quoi il retourne vraiment avec ce nouveau Broadblue 346.



Les origines

Broadblue produit des bateaux depuis un certain temps déjà, le modèle le plus construit étant le 385. Nombre d'entre eux ont navigué loin, et réalisent de bonnes moyennes (des copains sont partis des Galapagos sur le leur, le même jour que moi sur mon propre catamaran, et ils sont arrivés deux jours avant aux Marquises) ! Mais qu'en est-il de ce plus petit bateau ? 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. 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.

Sur le pont

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 du mât reculé 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



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: De bonnes performances sous voiles avec le gennaker.

4: Le pont est bien dégagé, surtout sur l'avant. La largeur à la flottaison reste raisonnable.

5: Le dessin du rouf et celui du pont adoucissent la ligne générale.

à bord de mon bateau. 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, après avoir pris les tabourets du carré et les avoir installés dans leurs logements en fond de cockpit. Les prochaines versions disposeront d'une banquette continue le long du troisième côté de la table, ce qui permettra d'y loger le coffre à gaz en dessous. 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 coinceurs, ainsi que deux winchs Lewmar 40, dont un électrique. Les écoutes de génois se manœuvrent aussi depuis la console, via des anneaux de friction Antal. Les coinceurs et les winchs sont inclinés à 45°, ce qui peut sembler inhabituel, jusqu'à ce que Mark Jarvis, PDG de Broadblue, explique l'histoire. De nombreux éléments de ce bateau ont été conçus à la suite de remarques de clients, et ce choix a été fait pour répondre au souhait d'un mari et d'une femme qui voulaient tous deux pouvoir tout faire à bord. Lui mesure 1,90 m, et elle 1,60 m, donc, si les winchs avaient été montés horizontalement, ils auraient été trop hauts pour elle ou trop bas

pour lui. L'inclinaison à 45° les positionne à une bonne hauteur pour les deux, et pour les autres aussi ! Notre essai a permis de valider ce choix. Le fond du cockpit, ainsi que la plateforme arrière, sont recouverts de Seadek. Il s'agit d'un revêtement qui n'a pas été conçu pour ressembler à du teck, mais il est confortable aux pieds, et sa couleur claire ne devrait pas le rendre trop chaud sous les tropiques, ou en Méditerranée. Il est également sensiblement plus léger que les faux tecks.

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 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

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 carré est joli et lumineux, et la première chose qui me frappe, c'est la table et l'espace. En effet, 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



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

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. Malheureusement, certaines portes d'équipets ont un peu de mal à s'ouvrir. Heureusement, il s'agit probablement d'un défaut d'ajustage, mais, même si tel n'était pas le cas, le problème ne devrait pas être trop compliqué à résoudre.

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 x 50 cm), à condition que quelqu'un se souvienne encore de quoi il s'agit. Avec ses 13 cm de profondeur, elle est assez spacieuse pour y stocker bon nombre de cartes, ainsi que tout le petit bazar qui finit toujours "dans la table à cartes". 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. Mais nous y reviendrons plus tard.

En descendant dans la coque tribord, on a

l'impression de pénétrer dans la suite d'un plus grand cata. A l'arrière se trouve la cabine double, avec sa couchette de 2 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 lavabo, certains câblages devraient 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 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. Il y a moins d'espace que dans l'autre cabine, mais elle dispose aussi d'une banquette et de beaucoup d'espaces de rangement. 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.

Ce bateau pour quel programme?

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 ne m'était jamais venue à l'esprit. Je l'ai fait plusieurs fois sur des monocoques, une fois avec un mât qui dépassait de quelques mètres à l'avant et autant à l'arrière. C'était très gênant dans les écluses et pour accoster, mais souvenez-vous du théorème de Pythagore : si vous positionnez le mât en diagonale entre les angles, il ne dépassera pas. En tous cas pas sur ce catamaran. Combinez cela avec le fait que ce catamaran est nettement plus court qu'un conteneur de 40 pieds, et vous obtenez un bateau qui peut être transporté sur un cargo classique, sans devoir recourir aux frais d'un transporteur spécialisé. Broadblue l'a déjà expérimenté, certains bateaux des générations précédant le 346 ayant été construits en Chine, puis expédiés au Royaume-Uni pour y être terminés. Cela ouvre des possibilités de navigations bien au-delà des navigateurs britanniques qui font les canaux français. Je pense à l'Intercoastal Water Way aux USA, aux étés en Nouvelle-Angleterre, aux hivernages aux Bahamas. Et pourquoi pas un grand tour si tel est votre désir ? Quid des Antilles ?

Technique

Le bateau de notre essai était équipé de deux moteurs diesel Beta Marine de 20 CV, bien qu'en série ce soient 2 x 16 CV. La transmission se fait via saildrive, avec deux hélices bipales repliables en série. Une option moins coûteuse et qui mériterait d'être envisagée serait l'installation d'un moteur hors-bord. Le long coffre sous le cockpit est conçu pour pouvoir recevoir un hors-bord arbre long de 20 à 25 CV, doté d'un démarrage électrique et d'un système de relevage lui aussi électrique. Avec le moteur hors-bord relevé, le gain de traînée sous voile est significatif. Sur ce bateau, les deux moteurs à 3 500 tr/min donnent une vitesse de 7,5 nœuds, mais sur un moteur, il est

possible d'atteindre de 5,5 à 6 nœuds, en consommant 1,5 l/h. Avec le réservoir de 200 litres, l'autonomie théorique est de 650 milles. Ainsi, les canaux français que Mark a mentionnés pourraient être effectués avec un seul plein. Les batteries de démarrage des moteurs sont des 85 Ah, celles de service sont au nombre de deux, de 110 Ah chacune, qui se trouvent dans la coque bâbord (le chauffe-eau est à bâbord). Il y a de la place pour une autre batterie. Avec deux panneaux solaires de 160 W, trois batteries de servitude seraient parfaites pour la croisière. Dans l'ensemble, le câblage électrique est soigné, bien sécurisé et bien marqué. Les réservoirs d'eau douce sont dans les ailerons, aidant à positionner les masses le plus bas possible et bien centrées.

Et comment navigue-t-il ?

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 pouples. 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. Le jour de notre essai, un anticyclone couvrait le nord des îles Britanniques, une situation habituelle en cette fin de printemps, et nous avons eu sur la côte sud de l'Angleterre des vents légers de nord-est, aussi, je ne m'attendais pas à des performances miraculeuses...

Sortir de l'étroite marina d'Haslar s'est avéré aisé 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 pré-contraint, grâce à une double triangulation, et



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



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

6 : Une ergonomie intelligente fait que la porte ne semble pas petite.

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

8 : Le système de double palan d'écoute de grand-voile rend inutile la présence d'un hâle-bas pour le réglage des voiles.

On notera la plateforme qui court sur toute la largeur du bateau.

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

10 : La table à cartes est suffisamment grande pour recevoir des cartes papier. Le répéteur Raymarine permet de contrôler le pilote auto depuis la table à cartes.

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

un seul étage de barres de flèche. Des galhau-bans, 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. Rappelez-vous que j'ai déjà parlé de piloter le bateau depuis la table à cartes ? Mark nous en a fait une superbe démonstration, et nous avons viré notre dernier bord dans le port... sans



12

personne sur le pont. En nous dirigeant vers l'un des mouillages de Chichester, nous avons mouillé à East Head, et nous sommes arrêtés pour le déjeuner. Mouiller s'est avéré aisé, le guindeau étant contrôlé par les deux boutons poussoirs intégrés au pont avant. Il peut également être commandé depuis le poste de barre, bien que je ne trouve pas l'usage de l'interrupteur montée/descente très intuitif. Un petit détail qui devrait s'arranger avec l'habitude.

La chaîne chemine sur le pont dans une réservation protégée au fond par de l'inox. Au fil du temps, des montées et descentes de la chaîne, il est possible que le gelcoat sur les parties verticales soient endommagée. La protection serait meilleure si les côtés étaient eux aussi recouverts d'inox.

Autre avantage du pont rigide, la structure est plus raide sur l'avant, ce qui évite l'utilisation d'une martingale.

Mis à part le fait que j'opterais pour une ancre de nouvelle génération de type Spade ou Rocna, plutôt que la Bruce montée sur notre bateau d'essai, j'ai été impressionné par la configuration du mouillage retenue sur le Broadblue.

Le bateau n'est pas équipé de bossoirs, mais, avec la plate-forme arrière qui court sur toute la largeur, il serait intéressant de disposer d'un système basculant,



13

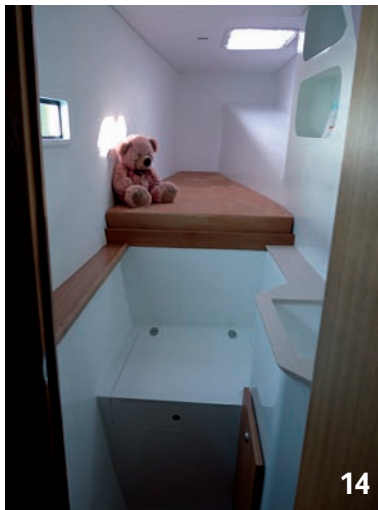
cela devrait bien fonctionner. Même si nous n'avions pas d'annexe lors de notre essai, monter et descendre à bord du semi-rigide, pour faire les photos sous voile, s'est avéré facile depuis la plate-forme arrière. Cet endroit est également parfaitement adapté à la pêche, ou pour simplement s'asseoir et profiter d'un coucher de soleil au mouillage.

Conclusion

Après ces performances sous voile assez surprenantes dans les petits airs, nous avons passé une soirée très agréable, la cuisine semble vraiment conçue pour la croisière. La nuit qui a suivi à bord fut des plus confortables, même si j'avais oublié que, dans cette partie du monde, à la fin du printemps ou au début de l'été, il fait jour très tôt (4h30 du matin !), et, si je devais naviguer ici, je choisirais certainement des stores pour occulter toutes les ouvertures.

Ai-je été rebuté par la taille de ce cata ? Pas du tout. Et rappelez-vous que le plus petit bateau de certains des chantiers les plus connus peut coûter jusqu'à deux fois plus cher.

Si vous préférez acheter un "petit" bateau, de quelle taille doit-il être et avez-vous vraiment besoin d'un pied de 40 ou 45 pieds ? Pensez-y...



14



15

12 : Une vraie cuisine, avec double évier, four et grill séparés, et des espaces de rangement volumineux.

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

14 : La couchette simple sur l'avant bâbord. La cabine est petite, mais elle dispose pourtant d'un WC et d'un lavabo.

15 : La salle de bains luxueuse inclut un WC électrique, un lavabo et une douche séparée.

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 reacher ou le Code 0
Aménagements :	2 cabines doubles, 2 couchettes simples, salles de bains avec douche
Prix de base :	139.500 £ HT
Prix des principales options, en GB £	
Propulseur d'étrave sur la coque bâbord :	1.850 £ HT
Moteur hors-bord 25 CV avec démarrage électrique, relevage électrique, arbre long :	2.995 £ HT
Deux moteurs diesel 16 CV Béta Marine avec saildrives :	11.500 £ HT
Option pour deux moteurs de 2 x 20 CV Beta Marine avec saildrives :	1.975 £ HT
Prise de quai, 4 prises, chargeur, chauffe-eau, tableau électrique :	1.650 £ HT
Chargeur onduleur 1 600 W :	1.550 £ HT
Pack instruments navigation côtière :	5.950 £ HT
Pack instruments navigation hauturière :	9.950 £ HT
Mise à l'eau, gréage et mise en service :	3.950 £ HT
Deux couches d'antifouling semi érodable :	950 £ HT
Quatre couches de traitement époxy sur œuvres vives :	2.300 £ HT
Tabourets sur mono-pied pour le carré et le cockpit :	315 £ HT chaque.
Stores sur enrouleurs avec moustiquaire pour hublots (3 hublots) :	225 £ HT chaque.
Ventilateurs pour le carré et les cabines :	500 £
Prix du bateau essayé :	203.000 £ HT

Quatre taquets le long de chacun des passavants.
Très pratiques en croisière.

Le mât en aluminium Selden est maintenu
par haubans, bas haubans, une double
triangulation sur un seul étage de barres de
flèche. Ce qui en fait un gréement très sûr.

Le mât est emplanté à l'arrière du rouf,
une marque de fabrique de Broadblue.

Le double palan d'écoute
permet un bon réglage de
la grand-voile.

De véritables fenêtres
en verre donnent une bonne
visibilité et une belle
lumière à l'intérieur.

Nombreuses assises
confortables dans
le cockpit, y compris
autour de la table.



Passer du solent autovireur
au reacher. La manœuvre se
fait facilement en solo depuis
le poste de barre.

La barre, les instruments sur
bâbord et le poste de
manœuvres centralisés
rendent ce catamaran facile
à manœuvrer.

Le redan sur la coque permet
de diminuer la surface
mouillée tout en augmentant
le volume intérieur.

La large plateforme arrière
est parfaite pour pêcher,
plonger, et accéder
à l'annexe.