



IC36 Transportable et démontable, il s'adapte à tous les programmes !



Lieu de l'essai : **Cannes**

Conditions : **Vent d'est 10 à 15 nœuds, mer agitée**

La grande croisière en multicoque, telle que nous la connaissons depuis un quart de siècle, vient-elle de subir un premier revers avec la pandémie mondiale ? Ne serait-il pas temps d'imaginer et de privilégier une autre forme de plaisance plus simple ? Depuis son spot du lac Lipno, dans le sud de la République tchèque, l'équipe d'Independent Catamaran s'est penchée sur le sujet. Avec son IC36, un semi-open cat très malin, le petit chantier fait une entrée remarquée dans le cercle assez exclusif des constructeurs un peu décalés... mais haut de gamme. Nous avons pu essayer ce séduisant bolide lors du Cannes Yachting Festival, où il était présenté au public pour la toute première fois.

Il y a (vraiment) du nouveau à l'Est !

C'est un fait : depuis maintenant deux ans, la menace du Covid-19 condamne sans crier gare pour des durées imprévisibles de nombreuses zones de croisière, réduites alors à des mouillages de quarantaine. Pour autant, les programmes de navigation hauturière intégrant transatlantique, transpacifique et découverte de l'océan Indien restent inscrits comme le Graal zigzagodromique des globe-flotteurs impénitents. Une

quête de nouveaux horizons plutôt turquoise qui se traduit par une explosion de la demande de multicoques habitables haut de gamme de 45 à 60 pieds - les constructeurs affichent des carnets de commandes à 2 voire 3 ans. Mais une autre petite musique devient audible - celle d'une plaisance moins consommatrice de transport aérien, moins arrogante, plus sportive, plus « locale » (au sens grand-régional du terme) et moins dépendante d'infrastructures dispendieuses. L'IC36 s'inscrit donc dans cette



2



3



logique - on pourrait utiliser ici le vocable « décroissance », mais la très haute qualité de construction de ce catamaran se traduit par un prix élevé. Cette belle et séduisante machine est démontable, transportable sur semi-remorque ou projetable dans un container de 40 pieds. L'IC36 peut aussi bien hiverner à terre que traverser l'Atlantique, fréquenter les grands plans d'eau intérieurs (grands lacs américains et canadiens, lac Balaton, lac de Genève, lac de Constance...) ou parcourir la Baltique comme la Méditerranée à grande vitesse. Le confort n'a pas été oublié, comme nous allons le voir : en termes marketing, l'IC36 abandonne le diktat urban chic des grandes unités pour valider le concept sport-cruising. D'excellents arguments qui de-

mandent toutefois à convaincre les amateurs de multicoques, le plus souvent très sensibles à la générosité du volume offert.

Une association de talents

Jaromír Popek, né en 1976, est le moteur intellectuel et financier d'Independent Catamaran. Passionné de voile depuis 20 ans, l'homme se consacre au design, au développement de l'architecture et aux affaires. Tomas Jonas Janda est quant à lui né en 1972 ; il est architecte naval. Son premier catamaran a été conçu et construit en 4 ans (à partir d'une forme en Lego !). Son deuxième multicoque (de 9 m de long) a été réalisé pendant ses études universitaires - Tomas avait fait le pari de traverser l'Atlantique à bord de son propre voilier.

Après un tour de l'Europe et une transat à bord de ce catamaran, il a construit avec son père plus de 30 multicoques de 6 à 11 m, tous démontables et transportables. La rencontre des deux hommes a permis au premier de s'exprimer comme investisseur et chef de projet de l'IC36. L'expérience de nombreuses années de navigation côtière et hauturière a été mise à profit afin de mettre au point une approche originale et aboutie du catamaran de croisière rapide. Pour le design intérieur et extérieur, le binôme Jaromír/Tomas a été épaulé par Roman Vrtiška et Valdimir Žak. Ce sont de jeunes créatifs diplômés des universités de Prague et d'Aalto (Finlande), où ils ont reçu de nombreux prix pour leurs travaux d'architecture intérieure ou de conception de produits.

1/ Les architectes ont opté pour des entrées d'eau particulièrement fines.

2/ La moindre risée se traduit par une accélération très franche - un pur bonheur pour le barreur.

3/ L'accastillage haut de gamme permet de régler au mieux l'IC36 ; dès lors, dépasser les 10 nœuds est une simple formalité !



Le cockpit fait également office de cuisine et de carré ; un système de bâches amovibles permet de protéger cette zone de vie au mouillage et/ou au port.



Une fabrication très haut de gamme

Au-delà de la séduction formelle et de l'originalité du concept, ce qui frappe le visiteur de l'IC36, c'est l'exigence de qualité et le soin apporté à la fabrication et à l'équipement ; on est ici plus près du niveau d'un prototype de course que d'un catamaran de croisière. La poutre centrale monobloc en carbone vient s'encaster dans les réservations des coques. La poutre arrière aluminium tubulaire de forte section est magnifiquement laquée. Quant à la croix avant full carbon, elle intègre la cathédrale, la martingale en rod et la poutre de compression. Le « composite work » est admirable, digne des meilleures références, et ce qui ne se voit pas est au même niveau (coffres moteurs arrière, par exemple). Les fixations de trampolines sur joncs

stratés se parent de petits mousquetons Wichard pour éviter les fastidieux lashings, c'est très malin !). Le mât rotatif et la bôme sont de chez Pauger, tout comme les superbes contre-ventements carbone du toit Targa (ils transforment ce cabriolet sport en multicoque cocooning après installation des cloisons textiles de tour de roof). Ces éléments particulièrement raffinés ajoutés à la magnifique présentation cosmétique transmettent à l'observateur attentif un message limpide - cet IC36 touche à la perfection. Quant à l'équipement de la version présentée et essayée ici, il est superlatif.

Un design réussi au service de l'ergonomie et des performances

Sous tous les angles possibles, la silhouette de l'IC36 est séduisante - les

bruits de ponton du Cannes Yachting Festival étaient éloquentes à cet égard. Le catamaran est parfaitement au poids du plan et flotte haut sur l'eau, mettant en valeur l'équilibre des formes de coques, lesquelles sont très affinées à la naissance des lignes d'eau. Les voûtes arrière sont fines dans le but d'éviter l'effet de bascule des fortes vagues. L'objectif est également de rester cohérent avec la finesse d'étrave. Les sections sont classiques pour ce genre d'unités de performance avec un U aplati sans trop de rocker ; cette courbure de flotteur favorise la manœuvrabilité, mais également le tangage si elle est (trop) prononcée... L'harmonie des proportions est incontestablement sculpturale, et participe beaucoup au pouvoir de séduction de l'IC36. La poutre arrière accueille la passerelle et la transforme intelligemment en siège arrière. L'accessibilité par les jupes est bonne. Quant au plan de pont, il encombre logiquement les pourtours des postes de barre, mais tout cela est superbement conçu et installé - et puis la place ne manque pas dans le cockpit. L'accès aux trampolines est aisé ; toujours à l'avant, le poste à mouillage avec puissant guindeau est tout à fait rationnel - un point essentiel pour une utilisation cruising. L'IC36 est un catamaran semi-open, ce qui signifie qu'il est équipé d'un toit bimini Targa découvrable (bravo pour l'ingénieux dispositif de toile lattée automatique) et que les montants, en carbone, accueillent de superbes glissières en réservation qui permettent de transformer rapidement le grand



A l'avant, les trampolines se réservent une imposante surface - l'annexe gonflée y trouve confortablement sa place.

cockpit ouvert en une « house » confortable et protégée du vent.

Des aménagements étonnants

Nous venons d'évoquer le carré-cockpit extérieur : cet espace polyvalent peut aisément accueillir une dizaine de convives autour de l'îlot central multifonction facilement escamotable (pour une semaine de régates ou autre programme d'exigence). La table, l'évier et le plan de travail/cuisson sont bien adaptés aux casse-croûte, en mer comme au mouillage. Le plan d'aménagement propose deux grandes couchettes doubles à l'arrière (dotées d'une bannette équipier en dessous pour la régates). La coque tribord accueille la table à cartes en coursive, l'armoire technique et le logement batteries (une superbe installation, bravo !) ainsi qu'une belle salle d'eau avec toilette. À bâbord, même disposition à l'arrière, mais la cuisine est en coursive centrale, et l'avant occupé par deux couchettes superposées. Tout cela est superbement réalisé dans un style chic et dépouillé, mis en valeur par la qualité de fabrication.

Un panel de motorisations très varié

Independent Catamaran propose trois motorisations. La première formule est classique, avec deux hors-bords de 9,9 CV HB sur chaises articulées. Cette formule conviendra parfaitement au catamaran qui ne nécessite que peu de puissance motrice pour les manœuvres de port. La deuxième option est également traditionnelle, avec deux diesels en board de faible puissance et des hélices repliables. La version Independence est la plus sophistiquée – c'est celle de notre unité d'essai. Ce système de propulsion global intègre deux moteurs électriques Oceanvolt de 6 kW capables de fournir beaucoup d'électricité en peu de temps en

mode hydrogénération, surtout à partir de 10 nœuds, une vitesse de base pour l'IC36. La réserve de 14 kWh du parc de batteries lithium alimenté par les panneaux solaires Solbian est toujours suffisante pour toutes les actions quotidiennes, manœuvres de port incluses. Le constructeur précise qu'elle s'adresse à des utilisateurs soigneux et avertis – nous ajoutons à cette remarque que le prix de cette configuration est élevé. À l'usage, nous avons apprécié la parfaite manœuvrabilité et le couple à bas régime, idéal pour de discrètes entrées de ports encombrés. Les tests d'hydrogénération ont démontré la bonne puissance de charge, avec une perte de vitesse un peu supérieure à un nœud, une valeur acceptable au vu des vitesses moyennes de l'IC36 – entre 10 et 20 nœuds.

Un catamaran sportif, polyvalent et rassurant

Pour un essayeur de multicoque, décrire 5 heures de plaisir sur l'eau n'est pas forcément chose si aisée. L'impétrant bute sur deux écueils ; trop factuelle, trop analytique, l'expérience coupée en tranches paraîtra vidée de substance. Trop sensible et émotionnel, le compte-rendu risque de perdre le lecteur dans un récit (trop) personnel. J'ai déjà dit avec quelle aisance l'IC36 manœuvre dans cette version électrique. La puissance, le couple et la vitesse maxi (9 nœuds) sont parfaitement adaptés ; j'irai même jusqu'à écrire que c'est une source de plaisir tant les commandes d'inverseurs Oceanvolt sont délicates et intuitives. Le slalom de la traversée des passerelles pivotantes du Cannes Yachting Festival au milieu de la circulation des bateaux constitue un bon exercice d'appropriation. À l'ouvert de la baie de Cannes, nous envoyons la belle GV North membrane, laissons le mât en auto-rotation et déroulons le Code 0. Le tempérament dynamique de l'IC se révèle immédiatement dans un clapot désordonné accompagné d'une brise d'est de 10 nœuds (nous sommes encore masqués par les îles de Lérins). Lancé,

LE POINT DE VUE DE LA BARREUSE



À la barre, les sensations sont bien présentes, j'ai été sensible au plaisir d'une conduite sûre et facile sous Code 0. L'appui sur l'eau et la vitesse procurent un réel confort dans la mer formée sans chahuter l'équipage. Le catamaran est vraiment joli et très bien fini. Il y a beaucoup d'espace à vivre dans la nacelle, mais, si la pertinence d'une petite cuisine en bas est bien réelle, je me demande toutefois comment se passera la vie à bord, les repas et les moments de détente. Autre questionnement : le fonctionnement de l'îlot de cuisine et la compatibilité à la mer ou dans un mouillage frais de cet open cat avec les cloisons textiles que nous n'avons pas pu tester lors de cet essai.

Barre de liaison des safrans, lashing du haubanage : l'IC36 a été peaufiné et optimisé jusqu'aux derniers détails.



Le mât rotatif et la bôme sont réalisés en carbone de chez Pauer Ltd ; le gain en termes de poids est de l'ordre de 40 % comparé à l'aluminium.



Les couchettes doubles sont bien traitées à bord de cette unité avant tout performante.



La cuisine est installée en coursive dans la coque bâbord.

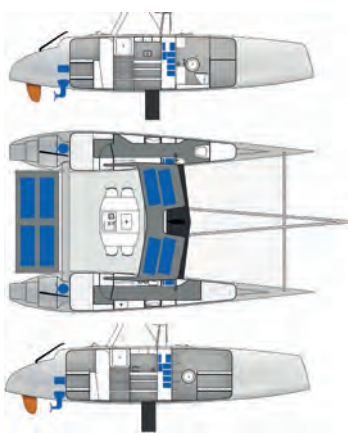


le catamaran stabilise aisément sa vitesse à la hauteur du vent réel. Ensuite, bien calé dans son siège, le barreur aborde le meilleur du multicoque : la marge de progression en créant du vent apparent est bien au rendez-vous. La plate-forme est très raide ; quant à l'accord dérives profondes, safrans et lignes d'eau, il est immédiatement perceptible. Cette sensation, conjuguée à l'effet directionnel ferme et précis des appendices, est une source de plaisir intense pour le barreur. Sans être surtoilé (88 m² au près pour 3 tonnes), ce catamaran affiche une vitesse bien réelle. Ce magnifique multicoque de seulement 36 pieds se faufile avec une aisance remarquable dans le chaudron turbulent créé par le vent d'est qui souffle depuis trois jours et lève une mer croisée et confuse d'1,50 m. Avec un multicoque moins agile, la situation serait contrariante, mais, à la barre de l'IC, j'éprouve une véritable satisfaction, celle du skieur confirmé dans un champ de bosses recouvert de poudreuse toute fraîche ! Ça glisse avec bonheur, la prise en main de la barre carbone est parfaite, les liaisons avec la biellette noire inter-safrans n'offre aucune inertie, les trajectoires sont ultra précises ; tous les éléments (châssis, appendices, gréement carbone, mât carbone rotatif, voiles super raides) contribuent au magnifique résultat de cet instrument affûté. Avec un peu d'attention, la vitesse de 14-15 nœuds peut être maintenue dans les condi-

tions évoquées plus haut avec une brise variable de 13-15 nœuds. La vitesse max aujourd'hui sera de 15,6 nœuds, mais ce n'est qu'un chiffre, il ne reflète pas l'élégance de l'allure moyenne élevée et réellement ludique de cette navigation superbe.

Conclusion

Le lecteur aura compris que quelque chose s'est passé entre ce multicoque et l'essayeur ! Cette réalité n'efface pourtant pas (ou souligne peut-être ?) les qualités objectives de l'IC36, à savoir taille raisonnable, intelligence du concept global, qualité de fabrication et plaisir d'usage. J'ai aimé le caractère racé de l'engin, sa beauté formelle et sa qualité de fabrication. Après l'avoir réessayé dans son cocon d'origine, en Europe centrale sur le lac Lipno, j'aimerais choisir ce beau multicoque pour une participation à l'ARC 2022. Certes, il s'agirait là d'une utilisation quelque peu éloignée du programme initial, mais ce serait amusant de comparer la prestation de l'IC36 face à la meute des grands multicoques habitables.



L'IC36 est démontable et transportable – il peut voyager en camion ou dans un container de 40 pieds.



Les 14 kWh du parc de batteries lithium sont installés à l'arrière du cabinet de toilette, de manière à optimiser le centrage des poids.



Le système de propulsion électrique Oceanvolt donne entière satisfaction – ici lors des manœuvres de port.

- + + Design superbe
- + + Comportement et performances de haut niveau
- + + Polyvalence de programme et transportabilité
- - Prix élevé et incertitude à la revente
- - Pas forcément facile à imposer à un équipage familial
- - Catamaran pour 4 maximum en mode croisière

DESCRIPTIF TECHNIQUE

Architectes : Thomas Jonas Janda / Vrtiška/Žak
Concepteur : Jaromir Popek
Constructeur : Independent Catamaran (République tchèque)
Longueur : 11,00 m
Largeur : 6,20 m
Hauteur sous nacelle : 0,80 m
Déplacement : 2,50 t / 3,00 t selon versions
Plan anti-dérive : dérives sabres
Tirant d'eau : 0,85 m (safrans fixes) / 2,00 m dérives basses
Hauteur du mât : 15,20 m (carbone rotatif ou aluminium fixe)
Grand-voile : 42,00 m ²
Solent : 18,00 m ²
Foc : 9,00 m ²
Code 0 : 46,00 m ²
Nombre de couchages : 6-8
Eau : 2 x 200 l
Motorisation : Oceanvolt 2 x 6 kW/2 Yanmar diesel/ 2 hors-bords
4 temps Yamaha 9,9 CV
Prix / Versions : RAW : 346 500 € HT / PACER : 403 900 € HT
INDEPENDENCE : 497 800 € HT

