

Le 25 Standard était déjà une petite bombe...
La version Sport nous a emballée !

TRICAT 25 SPORT

3 X PLUS DE FUN

IL EN EST AINSI DE CERTAINS BATEAUX QUI SONT PRÉCÉDÉS PAR LEUR RÉPUTATION. CE QUI NOUS AMÈNE À NOUS DEMANDER, À NOUS AUTRES PAUVRES ESSAYEURS, SI LEUR RAMAGE SE RAPPORTE À LEUR PLUMAGE. DANS LE CAS DU TRICAT, JE SAVAIS, AVANT MÊME DE MONTER À BORD, QUE JE NE SERAIS PAS DÉÇU.

Après le 22, Tricat a lancé la production du 25, un peu moins 'extrême' dans ses performances et donc dans ses réactions, mais avec un argument de poids : plus grand, le 25 offre quatre couchages. Le cockpit est plutôt spacieux, il accueillera sans problème jusqu'à 7 équipiers pour une sortie à la journée. Entre les deux versions, Standard et Sport, celle du jour, le solent

reste le même, mais la surface de la grand-voile devenue à corne passe de 22 m² à 25 m². Le spi quant à lui mesure 38 m², il s'amure sur la delphinrière. La plus grosse différence vient du plan anti-dérive, puisque le simple appendice, central et pivotant, de la version standard, se transforme, sur la version sport, en deux dérives sabre, une sur chacun des flotteurs.

Et sur l'eau ? Le Tricat 25 Sport nous attend sur son mouillage, quelque part au détour d'un méandre de la rade de Brest. Le bateau n'a pas navigué depuis un mois et déjà sur sa carène, les salissures ont envahi ses œuvres vives. Dérives et safran relevés, nous approchons à quelques mètres de la plage, de façon à procéder à un léger nettoyage, histoire de ne pas trop pénaliser ses performances. Heureusement le vent est annoncé plutôt frais, les petites algues ne devraient donc pas trop nous ralentir. Une fois le brossage effectué, le moteur est descendu, le temps de retrouver des eaux plus profondes, dans lesquelles le safran est à son tour mis en position basse ; il y est maintenu à l'aide de drosses. La grand-voile s'envoie depuis le pied de mât.



À l'intérieur, on peut manger et dormir à quatre.

La corne impose bien sûr de bien passer entre les lazy-jacks ; performance oblige, les drisses sont en Dyneema®, of course, histoire de limiter les poids dans les hauts. Inconvénient de la formule, le faible diamètre de ces bouts au rapport poids/solidité

imbattable, nécessite le port de gants. La brise qui agite le plan d'eau oscille entre 15 et 20 nœuds, elle commande la prise du premier ris. Et c'est parti pour un premier bord de près, à 8-9 nœuds ; les huit mètres de notre tri vont bien dans ce clapot qui inmanquablement finit par mouiller l'équipage. Puis au gré des virements de bord on se la joue régata en rabaisant une dérive, et en remontant l'autre (on pourrait très bien les laisser l'une et l'autre basse aux trois quarts). Elles se descendent depuis le cockpit, mais pour les remonter, il faudra se déplacer jusqu'au flotteur concerné. D'un bord sur l'autre, le

Sport accélère franchement au fur et à mesure que l'on abat, pour atteindre les 16-17 nœuds. Quel bonheur ! Même si l'eau gicle sur le visage, s'immisce dans le cou et remonte par les manches, elle n'est finalement pas si froide que ça... Il est certain que dans cette brise musclée un tel petit bateau est quand même assez humide. Le vent monte encore un peu, et il faut se résoudre à enruler : on lofe donc pour réduire la pression, avant de reprendre l'écoute et abatte de nouveau : sur l'écran du GPS, la valeur des nœuds augmente de 2 en 2, 6 nœuds, 8, 10, 12... Coque et flotteurs ne freinent pas (sur ce genre de bateau,

Performance oblige, les drisses sont en Dyneema®, of course, histoire de limiter les poids dans les hauts...

25 Sport aligne une centaine de degrés.

À la barre, le bateau demande à être bien réglé, donc bien équilibré, même au près : que le chariot soit trop remonté d'un poil, et la barre devient dure, sans véritable gain, en cap comme en vitesse. Dans ces conditions un peu musclées qui sont les nôtres aujourd'hui, on pourrait réduire et pourquoi pas prendre un deuxième ris, mais nous sommes en essai et désireux de voir ce que la bête a dans les tripes (...). « La grand-voile ne possède que deux ris, car ce bateau n'est pas conçu pour naviguer par 30 nœuds de vent », m'indique de toute façon Antoine Houdet, le père des Tricat. Avec cette vingtaine de nœuds, voire plus, le 25

il est, en général, le signe qu'il est temps de ralentir...), il accélère bien, il glisse bien. La coque centrale, légèrement tulipée, passe bien dans l'eau, idem pour le flotteur sous le vent, à aucun moment on n'a senti que ça pourrait freiner. Tant mieux. L'intérieur (avec une hauteur sous barrot maxi de : 145 cm) est des plus simples, brut de laquage, rien n'empêche ensuite de rajouter ici ou là quelques lattes de bois, qui sans alourdir excessivement le bateau, le rendront plus chaleureux. On peut dormir à quatre, deux adultes et deux enfants, sur la couchette double avant, ou sur l'une des deux couchettes simples latérales, au fond desquelles on dis-



La dérive centrale du standard se transforme sur la version sport, en deux dérives sabre, une sur chacun des flotteurs.



À la barre, le trimaran demande à être bien réglé pour donner son maximum.

pose encore d'un mètre environ pour y stocker du matériel.

CONCLUSION.

Le Tricat 25, indépendamment du modèle (sport, ou standard) est vendu selon deux niveaux d'équipement : confort, ou day-boat, auquel cas il est livré pratiquement nu. Sur le modèle essayé aujourd'hui, le propriétaire a choisi quelques options, comme les coulisseaux à billes, un enrouleur Profurl ; même si un solent à ris nous semblerait mieux adapté sur un bateau à caractère sportif. Le propriétaire a également équipé son bateau d'un lazy bag, et d'un spi (que le vent fort d'aujourd'hui ne nous a pas permis d'utiliser). Il ne faut pas se tromper de programme : le Tricat 25 reste un day boat, très rapide certes, et qui nous a paru sain dans son comportement. Le 25 Standard était déjà une petite bombe, le Sport avec sa grand-voile à corne encore plus musclée, et ses dérives excentrées, lui offrent de meilleures performances dans le petit temps.

LES PLUS

- Ca avoine.
- Un day-boat transportable.

LES MOINS

- L'eau dans le fond du cockpit.
- Un rouf glissant, un trampo trop souple.

FICHE TECHNIQUE

Architecte : Jack Michal
Chantier : Tricat
Matériau : Sandwich verre polyester en infusion
Longueur de coque : 8,00 m
Longueur à la flottaison : 7,35 m
Bau maxi : 5,50 m / 2,52 m
Tirant d'eau : 0,45 m / 1,70 m
Poids léger : 700 kg
Poids en charge : 1.250 kg
Surface grand-voile : 38 m²
Prix : 45 800 euros TTC en version Standard, 47 900 euros TTC en version Sport

Le rail courbe de GV, bien positionné, aide si besoin à bien choquer.