

TRICAT 30'

Une alternative française en trimaran de croisière repliable

Un trimaran de croisière moderne et rapide à l'habitabilité augmentée.



Le trimaran habitable-repliable est un concept séduisant : vitesse, agrément de la sortie à la journée, plaisir de la croisière semi-hauturière avec un tirant d'eau minimum, projection possible par container, et toutes ces qualités dans un format compact adapté aux marinas modernes ! Jusqu'à présent, Dragonfly et Corsair ont dominé ce marché, mais le segment fourmille d'initiatives créatives (hélas, pas toujours couronnées de succès commercial !). Le chantier Tricat, connu pour ses 140 réalisations en 22', 23.5' et 25', dévoile son Tricat 30'. Nous l'avons essayé par une belle journée ventée de fin d'automne.

Texte : Philippe Echelle – Photos : Philippe Echelle et DR

UNE PRODUCTION PLUS DIVERSIFIÉE QU'ON NE LE PENSE GÉNÉRALEMENT

Au-delà des deux marques emblématiques, plusieurs constructeurs ont relevé le défi : citons le formidable Seaon 96cr, aux performances décoiffantes dont la production s'est arrêtée après une douzaine d'exemplaires superbement fabriqués ; le Trimax, qui n'a pas dépassé le stade du prototype ; le Bandit 870, un bateau intéressant qui peine à sortir de la confidentialité et des soucis logistiques liés à une production délocalisée en Asie ; le très affuté T29 de Pauger ou le Challenge 30' de Naval Force 3. Tous ces multicoques sympathiques offrent des qualités devenues rares (facilité d'utilisation et sensations ludiques), mais butent sur plusieurs obstacles – le prix (ces petites séries techniques sont coûteuses à fabriquer), l'absence d'image de marque ou la méfiance au-delà d'un public de connaisseurs passionnés, et la prime au volume aménagé, tellement favorable au monocoque (surtout d'occasion) –, qui limitent leur diffusion.

TRICAT, UN ARTISAN ENGAGÉ ET UNE FABRICATION COMPOSITE DE QUALITÉ

Antoine Houdet est un navigateur très expérimenté, régatier, coureur au large, grand amateur de multicoques et pilote d'essai de ses propres productions. Pour la fabrication des coques du T30', Tricat délègue à Marsaudon Composites, à Lorient, une sous-traitance confiante dans un chantier réputé pour ses multiples réalisations de grande qualité et sa rigueur en matière de respect du devis de poids (citons Paradox, réplique à peine civilisée d'un 60' Orma, Idec II, les TS 50' et 42', Eos 54'...). Les bras carbone sont fabriqués par Tricat, comme tous les éléments secondaires et les appendices (carbone également) ; l'assemblage et l'aménagement étant effectués dans le nouvel atelier du chantier à Plescop (Morbihan). Ce trimaran se veut simple à utiliser et dénué d'esbrouffe ; pourtant, le chantier s'est donné les moyens d'un composite work exigeant. Tous les éléments du Tricat 30' sont réalisés en infusion (époxy-carbone pour les bras et les appendices, polyester-verre pour les coques).

UN SYSTÈME DE REPLIAGE LISIBLE, SOLIDE ET EFFICACE

Comme tous les systèmes de repliage à axe horizontal, c'est la tension des trampolines qui maintient le parallélogramme bloqué en position ouverte ; une fois ceux-ci bien raidis, cela suffit. La réglementation exige pourtant une sécurité anti-repliage complémentaire ; sur le Tricat 30, c'est le trampoline avant triangulaire bloqué par un palan qui joue ce rôle. Les efforts verticaux sont repris par les câbles water stays dont la tension est maximum en fin d'ouverture (un réglage fin effectué par le chantier, à ne pas modifier, sous peine de martyriser les axes de repliage). Ces câbles structurels (pourquoi ne sont-ils pas en Dyform, offrant 30 % de résistance supplémentaire à diamètre égal ?) seront à changer tous les 5 ans en utilisation normale. Cette géométrie variable peut paraître simple, mais elle est exigeante et doit être lisible (c'est le cas ici) pour clarifier la manipulation. L'opération exige de mollir le galhauban patte d'oie à l'aide du palan frappé sur l'arrière du flotteur (pas d'inquiétude, le mât tient en latéral avec les bas haubans !), de larguer le trampoline avant puis le bout du trampoline principal depuis le cockpit, et le flotteur recule presque tout seul (on l'aide avec un bout placé en diagonale sur la crosse avant). Une précaution : intercaler un pare-battage entre la coque et le flotteur en fin de repliage pour éviter les frottements.

UN VOLUME INTÉRIEUR GÉNÉREUX

La hauteur sous barrot de 1,88 m ne vise pas uniquement le confort des personnes de grande taille, elle se convertit immédiatement en volume perçu et permet l'implantation dans les montants de roof de très généreux panneaux plexi latéraux ; un vrai point fort d'agrément. L'échelle mobile de descente s'escamote sous la table à cartes, découvrant une vraie grande couchette double à l'arrière et une banquette cadre rabattable à tout faire (couchage ou rangement). La cabine avant est un peu moins large aux pieds, mais reste agréable pour un couple. Le cabinet de toilette (souvent parent pauvre dans ces tailles) est accueillant et permet de prendre une douche (chaude, au port, si l'on choisit d'installer un chauffe-eau électrique) et de faire sa toilette confortablement (la bouilloire et le gant de toilette constituent aussi un confort autonome à redécouvrir !). La cuisine en long dépasse de loin les possibilités d'une kitchenette de camping, il y a une vraie cuisinière 2 feux encastrée (avec plateau anti-débordement) avec de larges plans de travail, un évier rond et l'eau sous pression ; un réfrigérateur à ouverture verticale (option) ainsi que tous les rangements souhaitables. Une réussite dans cette taille ! Le carré surélevé joue la perspective d'un petit salon de catamaran pour 3-4 personnes (5 avec un tabouret repliable) avec visibilité panoramique sur le plan d'eau (qu'il faudra savoir occulter pour le repos nocturne !). La table pivotante futée se transpose dans le cockpit s'il fait beau. La zone centrale des trimarans est délicate à traiter en terme d'aménagement ; ici, c'est un sans-faute qui favorise une convivialité heureuse complétée par l'intimité des 2 cabines. Le choix des matières décoratives m'a paru un peu austère, une finition plus design serait pertinente.

ESSAI EN MER

Avec sa silhouette rassurante et ses prestations intérieures accueillantes, le T30' séduira une clientèle rebutée par les volumes trop spartiates et qui ne s'attend pas à un tel confort à bord d'un trimaran de 9 m. Avec 1800 kg, il est plus léger qu'un Dragonfly 28' et affiche le même poids qu'un Corsair F31, dont le volume intérieur n'avait rien de comparable. En approchant du corps-mort, le premier coup d'œil dévoile un multicoque puissant, bien dégagé de l'eau avec un franc-bord de coque centrale important. Le design des bras croisés est élégant et les flotteurs modernes à gros volumes confirment qu'ils sont conçus pour offrir beaucoup de sécurité à haute vitesse ou par mer croisée. Leurs entrées d'eau sont fines et progressives, les hautes étraves inversées et les ponts arrondis améliorent la pénétration et le dégagement de l'eau tout en offrant un effet de spatule progressif. Les sections s'aplatissent vers l'arrière pour favoriser la glisse en appui. En arrivant à bord, l'ergonomie surprend agréablement,



Un plan de voilure bien équilibré qui fournit une puissance appréciable sans rendre le bateau pointu, la mise en place du gennaker est facilitée par la conception du bout dehors triangulaire rabattable.



Observez la largeur des passavants et la sécurité offerte par les trampolines avant, une belle machine à la taille idéale pour une utilisation intensive.



Le Tricat 30' veut rester simple, en utilisation comme en maintenance. La construction tout infusée et la fabrication carbone des bras lui procurent une raideur de plate-forme appréciable.



le cockpit est vaste et le passavant favorise des déplacements aisés autour du roof, un point délicat parfaitement résolu sur le T30'. Nous embouquons le chenal de la Trinité/Mer au moteur à la rencontre du vent de NE qui souffle vigoureusement depuis plusieurs jours. L'absence de composante solaire permet à la brise et à la mer de s'apaiser durant la nuit, des conditions parfaites ! Nous envoyons les voiles, et le Tricat accélère franchement, la brise de terre (8, 10, puis 12 nœuds réels) est très fraîche, mais le soleil adoucit le ressenti et fait exploser la lumière de fin d'automne en baie de Quiberon. Au petit largue, le bateau se révèle immédiatement plaisant à barrer sous gennaker Mylar (Voilerie Aulona) ; la voile est puissante et stable, à l'image du trimaran, qui ne réclame pas de réglages pointus pour dérouler un beau sillage. La vitesse oscille entre 9 et 11 nœuds, la barre est juste, agréable et n'exige pas d'effort particulier ; l'effet directionnel est puissant, comme il convient, mais il manque sans doute un vrai siège et une précision micrométrique dans la liaison stick-safran pour profiter pleinement de l'excellent comportement du bateau. Le clapot du large est maintenant formé, en route pour le tour de l'île de Houat. La brise s'établit à 12-13 nœuds avec des risées régulières à 15-16 nœuds, la piste idéale pour notre trimaran ! Le T30' ne se fait pas prier pour accompagner les risées, bien calé en appui sur son flotteur tribord. Il est facile de déclencher des séquences de glisse à 12-14 nœuds (vitesse max : 14,5 nœuds ce jour-là). Le pilotage est ludique et précis ; la raideur de plate-forme remarquable participe activement au plaisir de l'exercice. Pas de bruit mécanique annonciateur de flexions parasites, de grincements ou de mouvements de liaisons. La construction époxy-carbone des bras explique ce résultat apprécié ; dommage que la toile des trampolines ne soit pas aussi parfaitement ajustée (ce bateau est le no 1). L'équilibre de barre est excellent, et l'interaction avec les dérives semble parfaite à cette allure. En laissant l'île de Houat à tribord, une houle formée se manifeste sur laquelle le Tricat 30' surfe avec agilité dans de belles accélérations. Il est temps de stocker le gennaker et d'envoyer le foc, car le retour sur la Trinité s'effectuera au près. A l'usage, le bout dehors articulé confirme le bien-fondé de la solution et sa bonne réalisation ; replié, il permet de conserver la voile en position d'attente sans l'exposer, rangée proprement dans son sac le long du passavant et prête à bondir. Les deux dérives en bas, le trimaran fait un très bon cap sur un plan d'eau maintenant plus agité. Leur surface mouillée réduite, leur finesse et leur allongement semblent convenir parfaitement au bateau ; la barre reste presque neutre. Les réglages de travail sont efficaces et bien dimensionnés, le double palan de grand-voile est parfaitement dimensionné. Le foc est parfait, je me sens moins en accord avec la grand-voile, bien propulsive, mais dont les plis en départ de corne me déplaisent (un réglage, sans doute). Le retour contre le vent est rapide, ces 30 milles autour des îles du Morbihan sont bouclés en à peine plus de 3 heures, dans des conditions idéales et sans embruns !

CONCLUSION

Le Tricat 30' est un multicoque facile d'accès, ludique et bien construit. Par vent médium, il montre le meilleur de lui-même en affichant des vitesses élevées dans une parfaite sérénité. Les équipages motivés profiteront de sa raideur structurelle, de son design moderne et des qualités dynamiques pour soutenir des performances redoutables dans la grosse brise. La version croisière essayée dispose d'un excellent potentiel propre à satisfaire l'amateur chevronné tout en tranquillisant le nouvel accédant ; un exemplaire survolté en cours de réalisation est doté d'un mât carbone rotatif plus grand et de cloisons en fibre noire, il devrait

faire parler la poudre. Certains candidats à l'année sabbatique trouveront que le trimaran n'offre pas l'habitabilité d'un catamaran ; vrai, mais conserver de telles performances avec la possibilité d'explorer des destinations lointaines en expédiant le bateau par container mérite réflexion...



Le volume intérieur et la visibilité constituent de vraies bonnes surprises dans cette taille, de même que l'ergonomie.



La couchette double arrière est large et aisément accessible par dégagement latéral de l'échelle de descente ; bien vue, la bannette repliable de rangement cargo !






DESCRIPTIF TECHNIQUE




Constructeur : Tricat
Architectes : Jack Michal et Antoine Houdet
Matériau : Sandwich mousse/verre/polyester (infusion) pour les 3 coques ; carbone époxy (infusion) pour les bras et les appendices
Longueur : 9,20 m
Largeur : 3,50 m/7 m (les bras doivent être démontés pour un transport routier)
Mât : Aluminium AG+ fixe en série
Surface de voilure au près : 60 m ² /au portant : 75 m ²
GV : 38 m ²
Foc : 22 m ²
Gennaker : 38 m ²
Tirant d'eau : 0,42 m/1,60 m
Poids léger : 1850 kg
Homologation CE : 5 en B/7 en C
Prix : 152 830 euros HT en version croisière de base



LES CONCURRENTS

Constructeur	NAVAL FORCE 3	QUORNING	CORSAIR	MULTIDO
Modèle	CHALLENGE 30.2	DRAGONFLY 28 TOURING	CRUZE 970	BANDIT 870
Surface au pres en M ²	46	56	62	46
Poids lège	1500	1950	1814	1900
Prix en € HT	124 916	134 700	167 300 US\$	130 000

-  Architecture et design réussis
-  Volume intérieur surprenant
-  Fabrication rigoureuse

-  Design intérieur
-  Absence de siège de barre
-  Absence de casquette rigide ou rabattable en série pour protéger la descente

Les flotteurs longs et volumineux apportent beaucoup de sécurité dynamique, les étraves tronquées réduisent significativement le spray à haute vitesse.

Le bras croisés sont bien dégagés de l'eau, l'équilibre d'assiette est assuré au repos, mais un dièdre dynamique se manifeste dès la mise en appui, et permet au flotteur au vent de s'élever.

Jack Michal et Antoine Houdet ont réussi à bien intégrer le roof tout en offrant un volume interne étonnant et une importante hauteur sous barrot. La surface vitrée procure une belle lumière interne et permet la vision diagonale sous le vent depuis la barre.

Les liaisons des bras à la coque centrale sont confiées à de généreuses pièces inox mécanosoudées traversées par des axes. Le pivot (cinématique horizontale, comme les Dragonfly) sur le flotteur s'effectue au moyen d'un plateau carbone rotatif issu du bras.



Futé, le bout dehors rabattable ! La triangulation évite l'emploi de pattes d'oie ou d'un coûteux système télescopique, et sécurise la préparation du gennaker ou du spi.

Les puits de dérives sont implantés dans les flotteurs. Une solution gain de place et de poids qui convient parfaitement au Tricat 30'. Les dérives carbone sont légères, efficaces et discrètes, le coulissage est bien étudié. Le T30' est un dériveur intégral qui échoue sur le fond de sa coque centrale monolithique.

L'accastillage est bien dimensionné, et le double palan multi-brins sur poulies à billes convient parfaitement au réglage.

Sur ce premier exemplaire, il y a une marche entre les passavants et les trampolines, cette différence de hauteur sera résorbée sur les modèles suivants en remontant les fixations de trampolines côté coque centrale.

Le moteur 9,9 Mercury est bien adapté et l'un des plus légers du marché (38 kg), il est connecté à la barre par une biellette qui améliore considérablement l'efficacité directionnelle.

Le safran carbone relevable est maintenu par un casque aluminium fixé sur la jupe arrière.