TRICAT 6.90

Le trimaran pour tous !

Depuis près de vingt ans qu'il conçoit, construit et commercialise des trimarans repliables, Antoine Houdet a acquis une certaine expérience de ce type de week-enders survitaminés. Expérience qui trouve ici une synthèse excitante, validée en mer et au bivouac.

Texte : F.-X. de Crécy. Photos : François Van Malleghem et l'auteur.

Devant Port-Navalo, le Tricat arrive lancé et se joue du jusant.

MEME SI LA CRISE SANITAIRE

n'a jamais arrêté la production du chantier Tricat, Antoine Houdet, son patron, présente volontiers son petit dernier comme un bébé du confinement. Peut-être parce que le ralentissement de la vie sociale et économique s'est avéré propice à une réflexion plus approfondie sur la vocation de ces trimarans de poche réputés coûteux, et à la remise en question de certaines routines de conception. De fait, en découvrant le Tricat 6.90 à son mouillage d'Arradon, on est d'abord frappé par ce qui change, en particulier le cockpit dégagé et le volume de ce rouf très épaulé, très vitré, qui abrite un espace de vie étonnant. Mais quand la grand-voile est en tête, qu'on déroule le génois et qu'on tire la barre, on apprécie immédiatement ce qui ne change pas sur ce Tricat : l'agilité, la facilité et une capacité d'accélération qui donne tout de suite la banane à l'équipage. C'est un fait ! La justesse de ce bateau, nous la ressentons dans nos os dès les premiers bords.

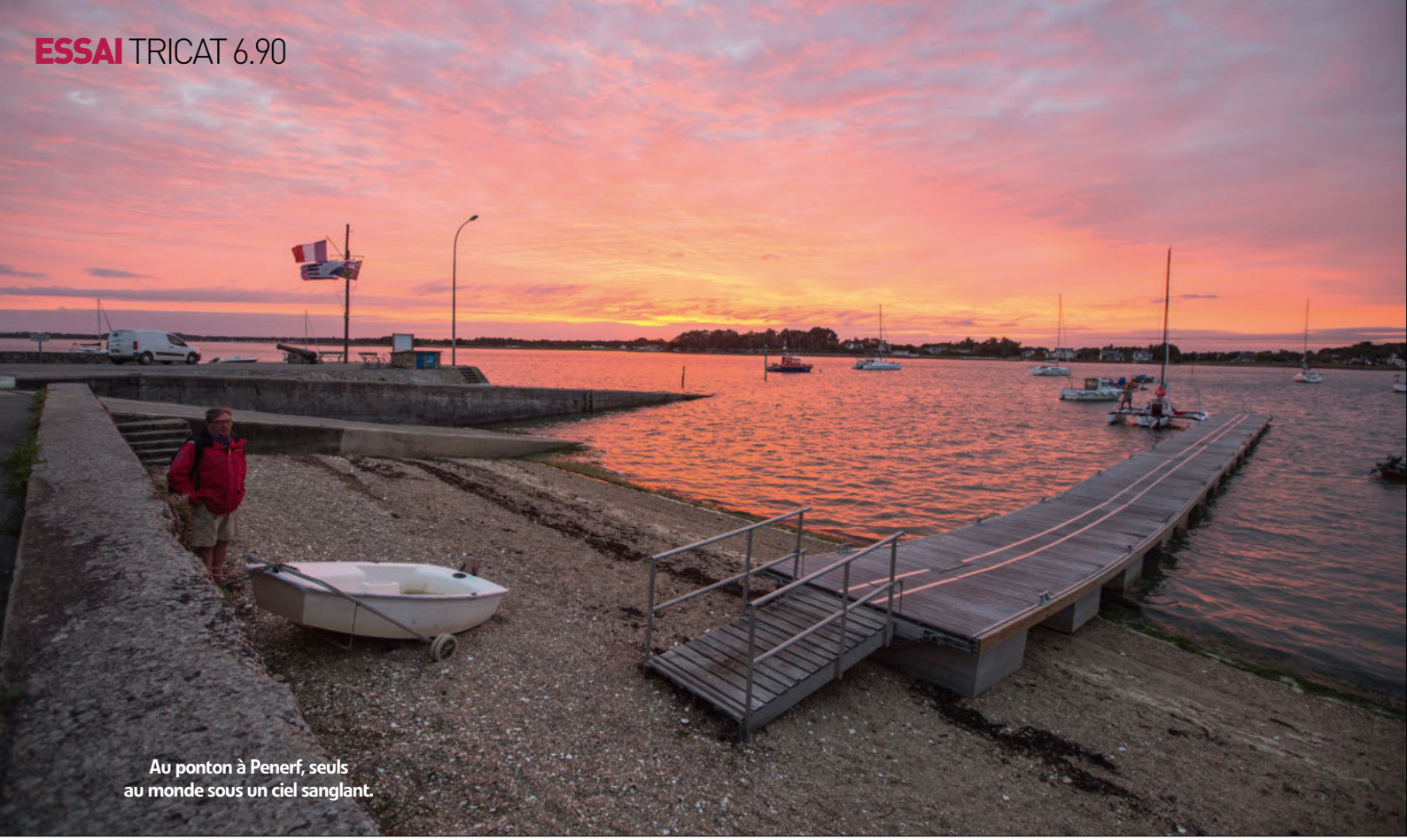
PREMIERE SURVENTE, LES ETRAVES SIFFLENT

La première survente attrapée à l'approche de l'île de la Jument nous prend au dépourvu pour notre plus grand plaisir. On ne touche à rien, les étraves sifflent mais s'enfoncent à peine, les flotteurs à fond plat jouant pleinement leur rôle de « lift ». Plus on va vite, plus leur portance dynamique prend le pas sur la « simple » flottabilité. Il est vrai que Jack Michal, qui dessine les carènes des Tricat depuis le début, est bien placé pour suivre ce qui se fait dans la course au large : il travaille au bureau d'études de Multiplast. De risées en veines de courant, nous sommes vite en sortie de golfe, entre Locmariaquer et Port-Navalo. L'intérêt de ce terrain de jeu, outre sa beauté changeante et ses courants ludiques, c'est qu'avec ce vent irrégulier on va vite « plusieurs fois par jour », façon de rappeler que comme dans les sports mécaniques, le plaisir n'est pas tant dans la vitesse que dans l'accélération. Et de ce côté-là, notre Tricat en a sous le capot… une vraie mobylette ! Son secret, c'est la rigidité de la plateforme, notamment dans le plan latéral avec ses raidisseurs de bras.

Parce que la plateforme est raide, les surventes sont immédiatement converties en vitesse pour notre plus grand plaisir. Le plan de voilure, peu élancé, utilise toute la longueur du bateau avec un pied de mât plutôt avancé et une bôme très longue. Une logique qui prend plutôt à rebrousse-poil celle des multicoques de course au large d'aujourd'hui, avec leur grand-voile reculée, très élancée et leurs grands triangles avant. L'explication ? Antoine la fournit avec son flegme pragmatique coutumier : l'emplacement du pied de mât est dicté par la structure du bateau, et la volonté d'avoir une bôme aussi légère que possible implique de lui imposer peu de contrainte. Donc d'aligner le point de tire de la grand-voile, son palan et la barre d'écoute. Ce qui fut fait, et ça fonctionne à merveille ! On pourrait craindre qu'une grand-voile à bordure aussi longue ne fasse un bateau ardent, ou en tout cas nécessitant une constante régulation à l'écoute : ce n'est pas le cas, le bateau est équilibré, tolérant, la barre reste douce. Sensible à la tension de la grand-voile, comme sur tous les bateaux, mais pas plus que cela. Certes, la bôme assez basse impose un peu de gymnastique au louvoyage. Mais sur le long bord qui nous mène vers la pointe de Saint-Jacques, on s'en soucie peu. On profite surtout des jolies pointes de vitesses que nous offre le Tricat sous son gennaker. Envoyé à la volée sous forme de boudin, il a été déroulé en un clin d'œil et sera affalé de même. C'est aussi cela, le bonheur des petits bateaux : rien n'est dur, rien n'est compliqué. D'autant qu'Antoine s'est ingénié à simplifier le plan

“ En approche de la cale de Penerf, flotteur dûment protégé ! ”

Le gennaker sur emmagasineur, c’est simple comme un coup de drosse.



Au ponton à Penerf, seuls au monde sous un ciel sanglant.

de pont et à dégager le cockpit. Plus de renfort pour faire obstacle entre les bras, les efforts sont repris par la cloison structurelle et le cockpit reste ouvert sur l'arrière. Plus d'accastillage sur les bancs, les bloqueurs du palan de dépliage des bras ont été avancés sur les hiloires et les winches sont sur le rouf. Deux winches qui permettent de tout faire sans difficulté grâce aux sorties de drisse sur tourelle qui facilitent les renvois vers l'un ou l'autre – généralement celui que n'occupe pas l'écoute de génois ou de gennaker.

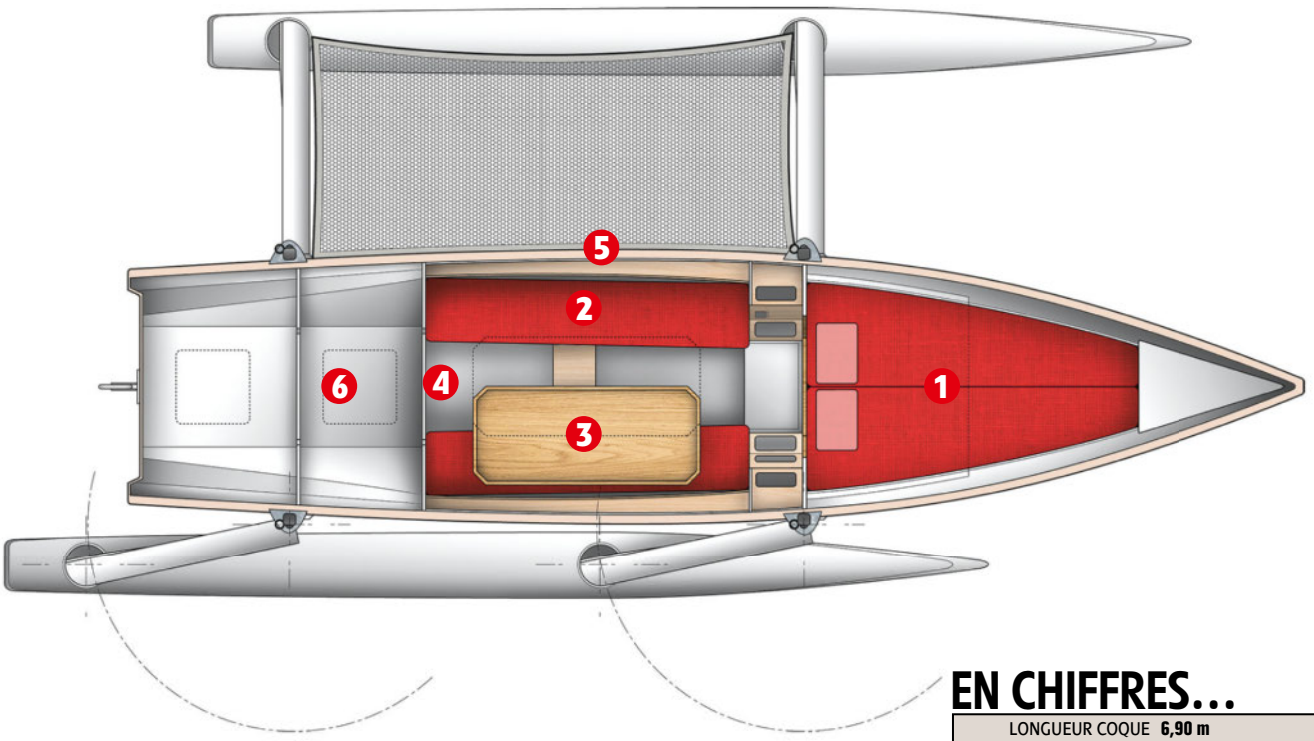
DES ASTUCES TRES BIEN VUES !

Ajoutez à cela quelques astuces bien vues, à l'image de la petite boucle en Spectra qui garde la drosse d'enrouleur à proximité de son taquet et lui évite de traîner sur le trampoline, ou du code couleur cher à Antoine : tout ce qui est bleu (drisse, écoutes) est pour le génois, ce qui est rouge pour la grand-voile, ce qui est vert pour le gennaker. Efficace. Et pour nous il est temps de passer du vert au bleu ! Passé la pointe et le port de Saint-Jacques, le génois remplace en effet le gennaker. Car il nous faut lofer vers l'estuaire de la Vilaine pour attraper les premières perches du chenal qui nous intéresse : celui de Penerf. Penerf, sa rivière, sa presqu'île miniature : le genre de points de la carte sur lesquels on zoome régulièrement mais devant lesquels on passe sans s'arrêter. Jusqu'au jour où on a à la fois suffisamment de temps, une météo propice et le bateau adapté… Alors c'est décidé, on y va ! Adapté, un bateau comme le Tricat 6.90 l'est forcément pour les escales les plus improbables avec son format de poche et son tirant d'eau qui se réduit jusqu'à quelques dizaines de centimètres. Le chenal, si étroit que les tourelles rouges et vertes semblent dessiner un slalom géant plus qu'une voie royale, nous impose un peu de louvoyage pour suivre sa trajectoire courbe entre les bancs de vase. Puis nous voilà en rivière pour un dernier bord tout droit en eau parfaitement plate. Une risée fronce la surface et nous emmène jusqu'au port comme sur un tapis volant. Magique ! Puis on roule, on affale, et tout s'arrête.
On s'accorde d'un coup au rythme pépère de ce petit bourg ostréicole qui s'est un peu fait oublier dans le coude de sa petite rivière, ou plutôt ses trois rivières – « comme le rhum », remarque Antoine qui ne perd pas le nord. Celles de Sarzeau, de l'Epinay et de Penerf se rejoignent juste en amont de cette presqu'île qui semble monter la garde entre les deux rives et deux communes, le Tour du Parc et Damgant. En un tournemain, la grand-voile est dans le lazy-bag qu'Antoine avait préalablement déferlé. Un lazy-bag sur un si petit bateau ? Et pourquoi pas ? Le nouveau Tricat sera plus agile pour multiplier les escales courtes en toute simplicité – et sans encombrer le pont. Antoine avait même prévu une petite annexe, mais nous n'en aurons pas l'usage et elle reste rangée dans l'un des deux grands coffres de cockpit. Sacré volume de rangement, aussi bien pour les gros articles (dans le fond) que pour les petits (dans les bancs). Les flancs verticaux des bancs de cockpit servent aussi à visser la platine de fixation de la table, utilisable à l'extérieur comme à l'intérieur. La dimension de son plateau semble néanmoins plus adaptée au cockpit qu'au carré, où elle contraint un peu trop les déplacements.
Après avoir passé un moment à la cale, nous

LE TRICAT 6.90 FACE A SES CONCURRENTS

Modèle	Tricat 6.90	Astus 22.5	Dragonfly 25
LONG. HORS TOUT REPLIE	7,60 m	8,30 m	8,95 m
LONGUEUR COQUE	6,90 m	6,90 m	7,65 m
LARGEUR REPLIE-DEPLIE	2,45-4,60 m	2,52-4,60 m	2,30-5,80 m
TIRANTS D'EAU	0,30-1,20 m	0,34-1,40 m	0,35-1,50 m
SV AU PRES	28,70 m² (version Sport)	30 m²	41 m²
GENNAKER	24 m²	32 m²	-
DEPLACEMENT LEGE	720 kg	650 kg	1 150 kg
ARCHITECTES	BE Tricat/Jack Michal	VPLP	Quorning/Olsen
MATERIAU	sandwich verre/PVC/polyester	stratifié de verre	sandwich verre/PVC
CONSTRUCTEUR	Tricat	AstusBoat	Quorning Boats
PRIX DE BASE	52 500 € (version Sport)	49 800 €	107 400 €

L'avis de Voile Magazine. Le Tricat et l'Astus sont deux concurrents frontaux, lancés qui plus est exactement au même moment ! Ils diffèrent néanmoins par la technique de construction et le système de pliage des bras. On a hâte de les comparer sur l'eau… Le Dragonfly 25 est un nettement plus grand bateau, beaucoup plus équipé pour la croisière. La gamme Corsair, quant à elle, n'a pas de modèle intermédiaire entre le Pulse 600 et le Corsair 880.



Le Tricat 6.90 en 7 points

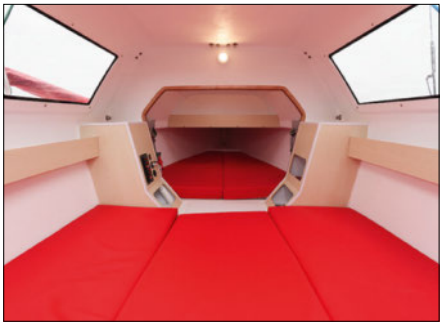
1. Dans le triangle avant, une belle couchette double : 1,97 m de long pour 1,15 de large aux épaules. Hauteur sur couchette : 0,84 m au niveau de la tête, 0,38 m au niveau des jambes. Vide-poches (prof. 0,10 m) et équipets textiles.
2. Banquettes du carré : 1,90 x 0,46 m. La partie centrale peut être garnie d'un matelas pour faire une grande couchette double.
3. La table sur bras mobile mesure 0,85 x 0,54 m. Utilisable dans le carré ou dans le cockpit.
4. La hauteur sous barrots au pied de la descente est de 1,47 m panneau fermé, 1,70 m avec le panneau semi-ouvert.
5. Vitrages latéraux du rouf : 1,15 x 0,37 m.
6. Dans le cockpit, les bancs font 1,72 m de long pour 0,31 de large. Le fond de cockpit fait 0,61 m entre les bancs.
7. La barre d'écoute (en option) fait 1,53 m.

EN CHIFFRES…

LONGUEUR COQUE	**6,90 m**
LONGUEUR REPLIE	**7,60 m**
LARGEURS	**2,45-4,60 m m**
TIRANTS D'EAU	**0,30-1,20 m m**
DEPLACEMENT	**720 kg**
SV AU PRES	**28,70 m² (Sport 32,80 m²)**
GENOIS	**9,70 m² (Sport 10,80 m²)**
GRAND-VOILE	**19 m² (Sport 22 m²)**
GENNAKER	**24 m²**
SPI	**34 m²**
MATERIAU	**sandwich verre/PVC/polyester**
CONSTRUCTION	**infusion**
ARCHITECTES	**BE Tricat/Jack Michal**
CONSTRUCTEUR	**Tricat**
CATEGORIE CE	**C/5 personnes**
PRIX DE BASE	**52 500 €**
PRIX BATEAU ESSAYE	**77 584 €**

Principales options : version croisière, soit full options intérieur/ext. (63 594 €), lazy-bag (520 €), gennaker sur emmag. (1 950 €), voiles Sport (4 350 €), pack électronique (2 995 €)…

▲ Le volume intérieur est surprenant et l'espace bien organisé, même si la table prend pal mal de place. Notez les vide-poches le long du bordé et dans le lit breton, sous la face avant du rouf.



▲ L'ajout du panneau central et de son matelas permet de disposer d'un vrai lit double.

▲ Les meubles du prototype sont «faits maison», ceux du modèle de série seront moulés.

▲ Sous le panneau central, le réchaud et la cagette qui fait office de cambuse. Bien vu !

▲ Le panneau de descente a deux positions, à l'usage il reste souvent en mode casquette.

Moins d'accastillage et plus de convivialité dans le cockpit, qui peut recevoir la table.

gagnons son ponton d'attente pour pouvoir dormir sur nos deux oreilles sans avoir à régler les amarres en fonction de la marée. Certes il n'est pas vraiment fait pour ça, comme nous le fera remarquer – avec le sourire – le personnel du port, mais il n'y a pas grand monde à l'escale ! La terrasse et les salles du Café Pêcheur (prononcez « Caf'Pêch' ») sont en revanche bien remplies. Résidents estivaux ou permanents, tous semblent ravis de pouvoir à nouveau profiter de la vie sans masque. Et nous aussi, sans le moindre doute !

AVEC OU SANS COUCHETTE CENTRALE

Pour la nuit, Antoine renonce au matelas central pour faciliter les déplacements à bord, quitte à faire avec une couchette un peu étroite (46 cm). Dans le triangle avant, on tient à deux à condition de ne pas trop s'étaler… Bref, on ne partirait peut-être pas une semaine en croisière à trois, mais pour une nuit ou deux ça passe – d'autant que les matelas en mousse sont d'une épaisseur très correcte. Le petit-déjeuner est pris à bord avec le concours d'un réchaud plat qui a parfaitement sa place sur l'assise centrale, entre les deux petits meubles. Les rangements ne manquent pas à bord, que ce soit en dur, à l'image des vide-poches très utiles le long des bordés, ou en mode textile. Nous sommes néanmoins contents de pouvoir nous déplier à l'extérieur, malgré la bruine matinale, car il faut reconnaître que l'espace est compté autour de la table. La taille du plateau – déjà signalée – y est sans doute pour quelque chose, car dans l'absolu, le rouf qui utilise toute la largeur de la coque ne manque pas de volume. Notre retour vers le golfe du Morbihan se fera au près dans un clapot un peu gênant par moments. Le bateau passe plutôt bien, mais il est si léger qu'il s'arrête facilement – mais se relance de même. Ce ne sont pas les cavalcades de la veille, mais nous filons facilement 6 nœuds à 50° d'un vent réel établi à 14 nœuds. Enfin, établi… Il finira par nous lâcher en baie de Quiberon, à quelques bords de Port-Navalo. Il nous faudra même recourir au hors-bord – bien monté et facile à utiliser – pour ne pas prendre la renverse dans le nez. Mais une fois dans le golfe, nous constaterons que le Tricat 6.90 est aussi très à l'aise dans les petits airs. Là, pour le coup, son poids plume fait merveille pour peu que l'équipage s'avance pour décoller le tableau. Et ça pédale… Ludique et facile à faire marcher, c'est vraiment un bateau à mettre entre toutes les mains. C'est précisément l'ambition d'Antoine Houdet de démocratiser autant que possible ce type de trimaran repliable. Mais sans transiger sur la qualité du composite, comme nous le constaterons en passant au chantier, à Plescop. Les Tricat sont tous réalisés en infusion dans les règles de l'art, avec une âme en mousse PVC, parfois un feutre alvéolé type Soric pour les parois verticales du cockpit, et des renforts carbone au niveau des bras. Pour construire ce type de multicoque qui, mine de rien, encaisse des contraintes considérables, l'expérience compte ! Celle d'Antoine Houdet lui permet aujourd'hui d'innover pour essayer d'élargir son public. Et avec un tel jouet, il pourrait bien y parvenir. ■

PLIAGE ET DEPLIAGE, TOUJOURS PLUS FACILE

Le principe de repliage des bras vers l'arrière, comme sur les Dragonfly, n'a pas changé. Mais le système est plus fluide que jamais, notamment au dépliage, parce que le palan utilisé pour ressortir le flotteur et remettre la plateforme en tension va désormais de l'arrière du flotteur à l'avant de la coque. Amorcer le dépliage est donc plus facile, et le bloqueur du palan, placé sur le rouf, n'encombre plus les bancs de cockpit. Un vrai plus en termes de confort et d'ergonomie. On remarque par ailleurs que le trampoline est désormais endraillé le long de la coque, ce qui est à la fois sécurisant et plus efficace pour le mettre en tension. On n'arrête pas le progrès chez Tricat !

▲ Le bloqueur du palan de dépliage est désormais sur le rouf, il n'encombre plus le cockpit. Et le système est encore plus fluide.

A voir... et à revoir !

Pratique

Le barreur peut facilement accéder aux winches en utilisant le stick. Il peut aussi se reculer pour s'appuyer aux balcons arrière moussés et laisser de la place à son équipière.

Pas pratique

Une main courante serait la bienvenue sur le rouf.

Pratique

L'écoute de génois mouflée permet de border à la main jusqu'à environ 15 nœuds de vent.

Pratique

Les renvois de drisse orientables permettent de choisir facilement son winch selon les circonstances.

Pratique

Le lazy-bag se fait discret en nav grâce à ses rabans intégrés, mais il se rend très utile à l'escale.

Pratique

Les mini-bloqueurs de type « voile légère » sont parfaitement adaptés aux drosses de dérive.

Pratique

Les boucles en Dyneema gardent les drosses à proximité de leur coinceur, elles ne traînent pas sur le trampo.

Pratique

Pas moins de six coffres dans le cockpit, quatre petits et deux grands. Bravo !

Pas pratique

Une fois attablés autour du grand plateau de la table, plus personne ne bouge… Mais bon appétit !

Pratique

Le trampoline endraillé le long de la coque compense l'absence de passavant en « dur ».