

TRICAT 30

Vrai Tricat et vrai croiseur

En lançant le Tricat 30, le chantier breton change de dimension, de créneau, de modèle industriel... mais sûrement pas de philosophie. La preuve sur 100 milles entre Arradon et Le Pouldu.

Texte : François-Xavier de Crécy. Photos : François Van Mallegem et l'auteur.



La cardinale ouest du Rouleau
marque la fin du passage des Béniguet
quand on sort
de la baie de Quiberon.

« **D'ACCORD.** » Antoine Houdet, le fondateur et patron du chantier Tricat, n'est pas du genre à en faire des tonnes. Mais son flegme n'est qu'apparent et ce « d'accord », pour nous, vaut de l'or : il signifie qu'il est chaud pour se plier avec nous à l'exercice du « 100 milles à bord », alors que son Tricat 30 n'est à l'eau que depuis une grosse semaine. « D'accord », ça veut dire que la mise au point a forcément été rapide, donc que le bateau est bien né. Ça veut dire aussi que nous ne nous formaliserons pas s'il y a un taquet mal placé ou une fargue manquante... Car ne nous y trompons pas, Antoine joue gros en présentant ce fameux 30 pieds qu'il mûrit tranquillement depuis trois ans. Jusque-là, ses Tricat étaient des day-boats, voire des « week-end boats », à l'image de l'excellent Tricat 25 Evolution. Antoine et son épouse ont bien passé deux semaines à bord de ce nouveau croiseur en Corse, l'été dernier, mais n'oublions pas qu'il y a quelques années, ces deux-là partaient en raid aux Glénan en autonomie complète... en Hobie 16. Le confort est finalement une notion subjective ! Mais en toute objectivité, le Tricat 30 a tous les attributs d'un authentique croiseur à trois coques, façon Corsair ou Dragonfly. Un carré en U offrant une vue imprenable sur la mer, deux quasi-cabines, une cuisine superbement équipée, un vrai cabinet de toilette isolé avec WC marins, cuve à eau noire et même douche ! En le découvrant à son corps-mort d'Arradon par un brumeux matin de mars, on n'aurait pourtant pas parié sur un tel niveau de confort. Ce qui frappe au premier abord, ce sont ces superbes flotteurs jaunes dont les étraves droites à pan coupé évoquent irrésistiblement celles des multicoques Ultimes, ces dérives au profil élancé et ces jolis bras en carbone à la crosse prononcée. Le rouf est certes volumineux, mais il ne compromet pas l'harmonie des lignes. C'est précisément l'équilibre recherché par Antoine et par son compère l'architecte Jack Michal : réussir

un trimaran à la fois marrant à mener, très rapide, et vraiment confortable. Plus confortable et plus volumineux, si possible, que ses concurrents de même taille... Pari tenu ? C'est ce que nous allons voir. Nous quittons Arradon avec un peu de retard, et naïvement je m'inquiète de la renverse du courant. Antoine hausse les épaules, et il a raison : même dans ces petits airs, le Tricat 30 étale avec facilité le courant de flot. A chaque risée, il s'appuie sur son flotteur qui s'enfoncé peu et glisse en se jouant des marmites et autres maelströms. Voilà donc un premier élément de réponse. Le Tricat 30 a bien la légèreté, la raideur et la puissance de ses petits frères. Le côté ludique est bien là, la facilité de manœuvre aussi. Le palan de grand-voile, imposant avec ses réas de grand diamètre, offre toute la puissance voulue avec ses six brins, multipliés par quatre si l'on utilise le palan fin. Le génois de taille raisonnable est bordé sans forcer sur des winches de rouf bien dimensionnés.

PAS BESOIN DE BEAUCOUP D'AIR...

A la sortie du Golfe, on envoie le gennaker tout neuf, livré la veille au soir par la voilerie Aulona. Là aussi, c'est facile : le bout-dehors basculant vient à vous, de telle sorte que vous l'amurez à hauteur d'homme sans avoir à faire d'acrobaties à l'étrave. Il suffit ensuite de haler la sous-barbe et de la frapper au taquet d'amarrage : l'amure est prête. Il n'y a plus qu'à envoyer le gennaker en tête et le dérouler pour prendre ce petit coup de pied aux fesses qui signale les bons multicoques. Cette accélération, sensible même dans les petits airs, signale une plateforme assez raide pour transmettre la puissance du gréement aux carènes avec un minimum de perte. Au lieu de se déformer sous la contrainte, le bateau accélère, c'est aussi simple que cela. D'où l'intérêt des bras en carbone dont la structure a été particulièrement soignée dans la continuité du travail accompli sur le Tricat 25 Evolution, et surtout des raidisseurs qui maintiennent fermement les flotteurs dans le plan. Pour aller vite, un multicoque doit aussi être léger, bien sûr. C'est l'une des raisons pour lesquelles le Tricat 30 est entièrement construit en sandwich, son plan de drapage combinant mousse PVC et feutre (Soric) en fonction des contraintes. Seuls les fonds sont en monolithique pour permettre d'échouer sans souci. L'ensemble est mis en infusion, et la grande nouveauté c'est que ce n'est pas chez Tricat que ça se passe. Faute de surface et d'outillages suffisants, la construction des coques et des flotteurs du Tricat 30 a été confiée au chantier lorientais Marsaudon Composites – excellent choix –, Tricat se chargeant de construire les bras, d'assembler le tout et de finir le bateau. Le temps qu'Antoine nous explique ce choix de la sous-traitance



« Pour poser les étraves sur le sable de l'île d'Houat, on ne s'est pas contentés de relever les dérives sur les flotteurs : on les a carrément extraites de leur puits. »

pour le Tricat 30, nous sommes déjà au beau milieu de la baie de Quiberon, cap sur le passage des Béniguet. Le Tricat aligne les milles sans faire de vague, c'est le cas de le dire, dans de tout petits airs. Par moments, ses étraves fendent une eau sans ride, le vent ne soufflant qu'au niveau du gréement. Ainsi lancés au près bon plein, nous flirtons avec la vitesse du vent. Puis une petite brise s'affirme peu à peu alors que nous contourrons Houat par l'ouest et laissons à bâbord la ouest du Rouleau. Ce soir nous irons à Belle-Ile mais la journée est belle, pourquoi ne pas aller faire un tour à la Grand'plage d'Houat ? Après tout, la vitesse de notre trimaran nous autorise toutes les fantaisies. Y compris celle qui consiste à aller poser nos étraves sur le sable le temps d'aller se dégourdir les jambes sur la dune. Du coup, c'est vrai que le louvoyage jusqu'à Sauzon, dans un vent qui fraîchit en soirée, sera un peu plus long que prévu... Tant pis, on assume. A la barre, on cherche à faire de la vitesse plutôt que de (Suite page 52)



▲ C'est vite fait, 115 milles en Tricat 30, même dans des petits airs ! Vitesse rime avec liberté.



▲ Le pied articulé de la table lui permet de s'adapter aussi bien au cockpit qu'au carré. Le cockpit est raccourci par la présence de la barre d'écoute, mais il reste convivial à quatre ou cinq.

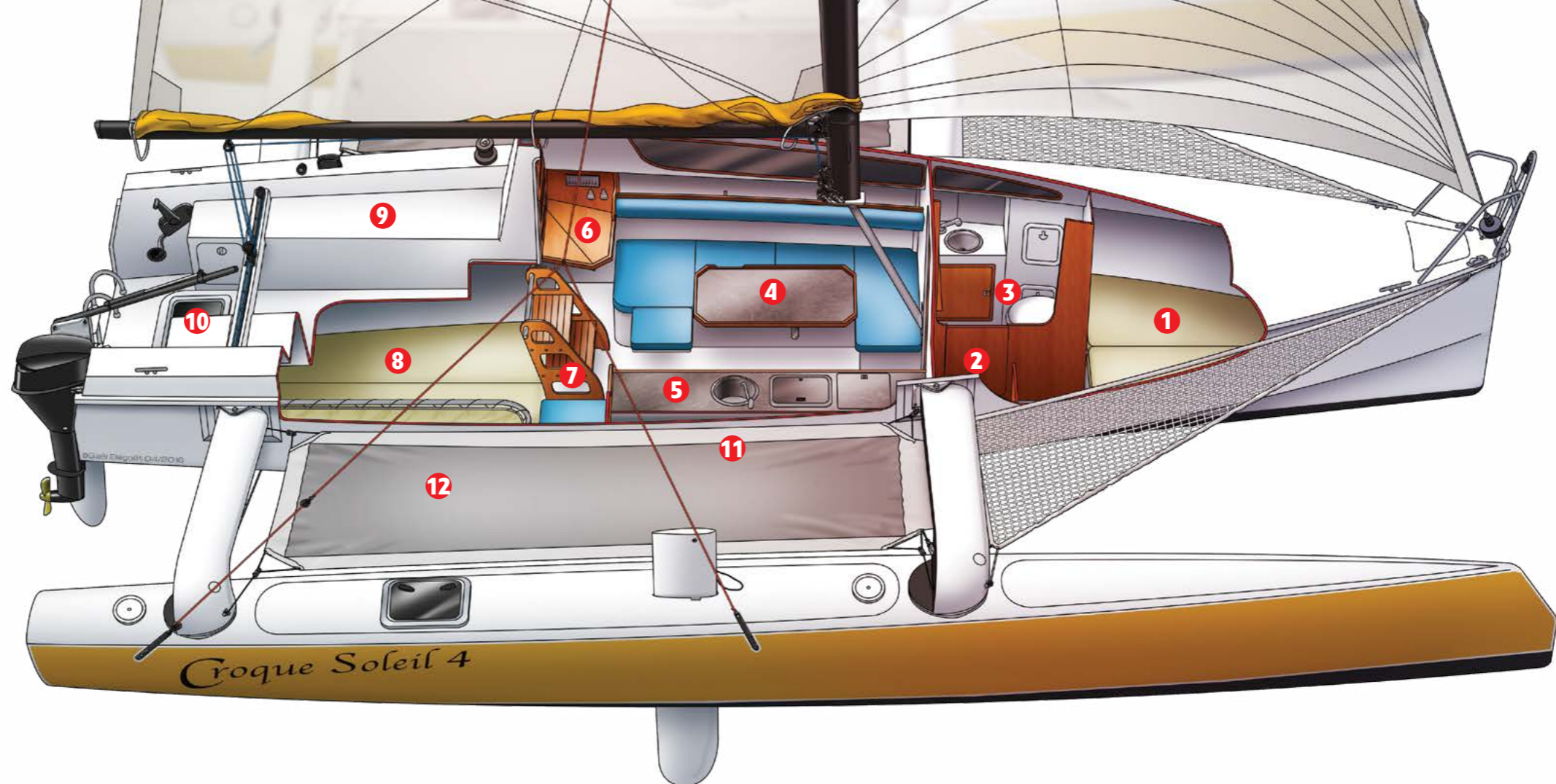


▲ Le gennaker permet d'allumer dans les petits airs, on le porte jusqu'à 70° du vent, puis on passe sous génois.

EN CHIFFRES...

LONGUEUR DE COQUE	9,20 m
LONGUEUR FLOTTAISON	9,20 m
LARGEURS	3,50-7 m
DEPLACEMENT	2 200 kg
TIRANTS D'EAU	0,45-1,20 m
SV AU PRES	60 m ²
GENOIS	22 m ²
GRAND-VOILE	38 m ²
GENNAKER (OPTION)	43 m ²
MATERIAUX	sand. verre/PVC/feutre fonds monolithique
CONSTRUCTION	infusion (Marsaudon)
MOTORISATION (OPTION)	HB Mercury 10 ou 15 ch
BATTERIES	80 Ah AGM (service)
RESERVOIR GASOIL	12 l
RESERVOIR EAU DOUCE	90 l
ARCHITECTE	Jack Michal
CONSTRUCTEUR	Chantier Naval Tricat
CONTACT	06 22 04 77 11
CATEGORIES CE	B/5 pers., C/7 pers.
PRIX DE BASE	178 000 €
PRIX BATEAU ESSAYE	197 280 €

Principales options : antifouling Copper Coat (3 800 €), moteur hors bord 10 ch (4 950 €), gennaker (3 800 €), frigo Webasto B129 (1 200 €), pack électronique sans fil Tacktik (1 934 €), VHF fixe Navicom et antenne (570 €), pilote ST 1000 (780 €), chariot de GV Antal (1 580 €), radeau 6P (1 080 €), panneau solaire 80 W (800 €), mouillage (468 €)...



Le Tricat 30 en 12 points

1. Hauteur sous capot dans le triangle avant : 0,90 m. Couchette : 1,97 x 1,65 m. Un panneau de pont.
2. Hauteur sous barrots dans la coursive : 1,70 m.
3. Hauteur sous barrots dans le cabinet de toilette : 1,71 m.
4. Table (adaptable cockpit) : 1,10 x 0,52 m. Banquette : 1,96 x 0,68 m.
5. Plan de travail cuisine : 0,60 x 0,48 m. 4 coffres, 2 tiroirs, 2 équipets.
6. Table à cartes : 0,62 x 0,44 m.
7. Hauteur sous barrots des nombreux rangements : 1,85 m. Hauteur à l'épouille : 1,76 m (sous panneau 1,91 m).
8. Couchette arrière : 1,89 x 1,50 m. 0,69 m de large entre les bancs.
9. Bancs de cockpit : 1,56 x 0,52 m.
10. 3 petits coffres (dont gaz), 1 panneau accès soule arrière.
11. Passavants : 0,18 m de large, 0,21 m à la cadène.
12. Trampoline : 4 x 2 m.





Beaucoup de bouées mais pas grand monde à Sauzon, et Carole qui n'ouvre qu'en avril...

serrer le vent au plus près, mais on est quand même souvent à 50° du vent réel. Il n'est cependant pas évident de prendre ses marques car cette barre parle peu et donne de drôles de petits coups de raquette. C'est l'ajustage des axes de fémelots qui laisse à désirer, on fait confiance à Antoine pour régler le problème. Arrivés devant Sauzon à la nuit, nous affalons et le hors-bord (Mercury 9,9 ch) prend le relais. Ce moteur a été pris à l'essai, Antoine ne s'interdit pas de passer à un modèle plus puissant (on peut aller jusqu'à 15 ch) et/ou un arbre plus long. Cela serait nécessaire pour naviguer au moteur dans la houle, mais en même temps il faut tellement peut d'air au Tricat 30 pour faire route à la voile... Lampe halogène au front, nous choisissons une bouée dans le port de Sauzon. Pour mouiller dans de tout petits fonds, nous avons carrément extrait les dérives de leur puits. Quand nous les remontons à l'aide de leur drosse (ce qui est parfois difficile), il reste toujours un petit morceau de profil dans l'eau : nous préférons éviter une rencontre inopinée avec une chaîne de mouillage par exemple. Pas fâchés de nous mettre au chaud, nous commençons à préparer un dîner et allons de surprise en surprise en utilisant cette cuisine disposée le long du bordé tribord. Avec sa gazinière deux feux, son frigo, son plan de travail et ses gros rangements, elle n'a rien à envier à celle d'un honnête croiseur de 11 ou 12 m ! Le chantier n'a négligé ni l'eau sous pression ni les généreux tiroirs, toujours avec cette idée qu'on doit se sentir sur un vrai croiseur. C'est réussi, d'autant qu'on s'installe autour d'un confortable carré en U pour déguster nos pâtes au pesto. Et surélevé, le carré ! Un vrai petit salon de pont avec vue sur la mer, rien que ça... Antoine, qui a imaginé ce bateau dans ses moindres détails depuis trois ans, est ravi de cette première croisière.

Le voilà qui nous décrit les fonds droits pensés pour échouer à plat et ne pas imposer à l'équipage de vivre penché, mais il n'a pas fini sa phrase que le bateau se penche et se pose sur un flotteur. Il semble que le concept d'échouage à plat n'est pas tout à fait au point.

UN PEU DE ROULIS À L'ÉCHOUAGE !

En allant sur le trampoline, et en revenant vers la coque centrale avec le bon timing, on arrive facilement à le redresser. Une fois chaque équipier calé dans sa couchette, ça ne devrait plus bouger ! Antoine est curieux d'essayer la grande couchette arrière, sous le cockpit. Philippe, notre lecteur équipier du jour, ira dans la pointe avant. Quant à votre serviteur, c'est sur la banquette du carré qu'il prendra un repos réparateur. Pour ne rien vous cacher,

cette nuit-là fut glaciale, et rendue bruyante par les bouées tintant contre l'une ou l'autre des trois coques quand elles furent de nouveau à flot. Ce sont des choses qui arrivent, en croisière. Mais les selleries, qui étaient très fermes sur le Tricat 25 – on avait dormi à bord à l'occasion d'un récent comparatif – sont ici nettement plus voluptueuses. Le lendemain, notre route vers l'embouchure de la Laïta – cette riante rivière qui marque la frontière entre Morbihan et Finistère – est rapide. Le temps est gris, mais ce n'est pas tous les jours qu'on a de l'eau plate entre les Poulains et les Birvideaux, profitons-en... 10 à 12 nœuds de vent nous suffisent à avaler les milles à un train d'enfer. 8, 9 nœuds, des pointes à 12 sans effort dans les risées, et en un peu plus de trois heures nous voilà à négocier la barre sableuse de la Laïta. C'est ça, la magie du trimaran, un bateau qui élargit

Les Houdet, une sacrée fratrie !

Quand il évoque les croisières de son enfance sur le Sun Fizz familial, on le relance un peu par curiosité, un peu par politesse : « Et vous alliez où ? ». « Ça dépend, en Norvège, en Islande, une année au Spitzberg... » Ils étaient comme ça les Houdet. Quand d'autres hésitaient entre Groix et l'île d'Yeu, eux allaient voir les ours blancs. Dans ces conditions, il ne faut pas s'étonner de voir aujourd'hui Antoine à la tête d'un chantier naval – après d'improbables études de biologie. Idem pour ses frères et sœur. L'un (Christophe) est le préparateur attitré de Francis Joyon, après des années de voyages au long cours avec sa regrettée compagne Anne Caseneuve. L'autre (Luc) a présidé pendant des années la Société des régates de Vannes. Quant à leur sœur Florence, elle a épousé un voilier et n'est jamais très loin d'un plan d'eau !



Antoine Houdet, le créateur des Tricat, est un peu tombé dedans tout petit...



« Les étraves inversées à pan coupé offrent un maximum de volume aux flotteurs, et elles ne manquent pas d'allure. »

A voir... et à revoir !

singulièrement le terrain de jeu en croisière. Sur trois jours, nous aurions pu viser les Glénan aussi bien que l'île d'Yeu, le Belon ou Noirmoutier, tout en gardant plein de temps pour les escales. La vitesse est un vrai luxe en croisière, un gage de liberté. Le vent est froid, mais dans le cockpit on est bien protégé par le rouf dont la hauteur pourrait aussi s'avérer gênante si les grands vitrages ne nous permettaient pas de surveiller le plan d'eau sous le vent. Et si le soleil pointe le bout de son nez, il n'est pas interdit d'aller en profiter sur un trampoline, au vent de préférence pour garder les fesses au sec. Cela étant dit, la différence de hauteur n'est pas très importante entre les deux bords, pour la bonne raison que le dièdre (angulation des flotteurs dans le plan) est quasi nul.

L'EXPERIENCE DE GENERATIONS DE TRICAT

Une bonne nouvelle pour notre croisière, car on s'imagine mal balancer d'un flotteur sur l'autre au mouillage ! Mais les performances sous voiles ne semblent pas en souffrir, preuve que Jack Michal et Antoine Houdet n'en sont pas à leur coup d'essai. Le volume des flotteurs et le dièdre sont parfaitement dosés pour ménager à la fois le confort et la vitesse. Dans l'embouchure de la Laita, c'est logiquement le hors-bord qui prend le relais... On se méfie de ce banc de sable à la topographie incertaine, surtout après les tempêtes d'hiver.

En longeant bien les falaises de la côte du Finistère dans le creux du coude formé par la rivière presque deux heures avant la pleine mer, nous avons bien assez d'eau pour passer. Les choses se gâtent un peu en amont du port, où la vase semble avoir gagné du terrain. On prend donc un coffre pour profiter du calme de la Laita en attendant le jusant, et on en profite pour s'entraîner au pliage-dépliage du bateau. Un jeu d'enfant ! Deux mousquetons à défaire, un palan à mollir et un bloqueur à ouvrir : nous voilà devenus monocoque. Ou plutôt une sorte de catamaran très étroit puisque la géométrie des bras oblige les flotteurs à descendre de quelques centimètres en basculant vers l'arrière, déjaugant légèrement la coque centrale. Cette particularité permet de conserver une stabilité correcte pour manœuvrer au moteur. Mais en aucun cas pour naviguer à la voile ! Le soir, au port lorientais du Kernevel, on fait tourner les couchettes pour tester les différentes configurations. La cabine arrière, cela se confirme, a vraiment la cote. Le triangle avant, à l'avant du grand cabinet de toilette équipé d'un vrai WC marin et d'une douche, passe plutôt bien. Mais il manque de rangements (un équipement textile ne serait pas de refus). Sur la banquette du carré surélevé, il faut s'accommoder de la sellerie fragmentée, mais si la lumière du jour est trop cruelle



Pas pratique La position de barre n'est pas très satisfaisante avec ce stick un peu court.



Pas pratique L'échelle de bain est très exposée, il vaudrait mieux qu'elle soit amovible.



Pratique Géniale, cette tringle à cirés dans la coursive. On l'utilise immédiatement.



Pratique Le grand vitrage du rouf est souvent utile pour surveiller le plan d'eau sous le vent.



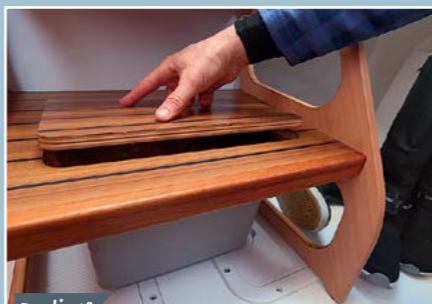
Pratique La vue sur mer depuis le carré surélevé est un régal dès le petit-déjeuner.



Pratique Malins, ces lazy-jacks réglables depuis le bag. Plus besoin d'aller en pied de mât.



Pratique Le coffre arrière donne accès à une vraie petite soute qui contient beaucoup de matos.



Pratique Génial et bien proportionné, ce bac poubelle placé sous la première marche de descente.



Pratique Bien protégé par le rouf, le cockpit est bien proportionné et bien accastillé pour manœuvrer sans forcer.



Pas pratique Le trampoline est très bas par rapport à l'hiloire, il faut passer par les bras (et plutôt par l'avant).



Pratique Les renvois à plat-pont sont bien utiles quand l'un des winches est pris par l'écoute de génois.



Pratique La delphinrière basculante permet d'amurer le gennaker sans faire d'acrobaties à l'étrave.



Pratique Le bras articulé de la table se fixe soit sur la platine du cockpit, soit sur celle du carré. Vraiment top !



Pratique La main courante (garnie de cuir) est indispensable pour passer de l'appui du balcon à celui du hauban.



A 14 nœuds, on sent que le Tricat 30 en a encore sous le pied... Et l'entrée du golfe du Morbihan est vite avalée.

on peut faire la grasse matinée en s'incrutant sous le grand vide-poches qui court le long du bordé! Niveau rangements, du reste, ce Tricat 30 est bluffant, que ce soit côté cuisine, on l'a dit, mais aussi au-dessus de cette petite table à cartes tournée vers la face arrière du rouf. Son plateau incliné est étonnamment fonctionnel. Antoine y fait la navigation sur une carte papier, comme pour nous prouver que son nouveau bébé a tout d'un vrai croiseur à l'ancienne. Cartes et pilotes côtiers trouvent leur place sans problème, tout comme les petits accessoires qu'on place dans les multiples rangements qui habillent toute la face arrière du rouf. Génial!

Eh bien, pas du tout. En fait, le plus efficace est de maintenir le gennaker en ciseaux, quitte à lui gréer un petit barber frappé sur la cadène, pour descendre droit dans le lit. C'est étonnamment rapide et en plein sur la route. Evidemment, l'exercice demande une attention soutenue à la barre, typiquement le genre de bord qui vous fait rêver d'une position de barre un peu plus ergonomique. En fait, ce poste de barre sera déjà beaucoup plus confortable quand Antoine aura remplacé

le stick moussé un peu fin et un peu court par un stick « raquette » type Wichard de longueur réglable. On l'aura mieux en main. Ensuite... la configuration du cockpit, avec sa barre d'écoute au niveau du raidisseur entre les poutres arrière, impose au barreur de se placer assez loin devant la barre. C'est pour cette raison que certains concurrents, à l'image du Cruze 970 de Corsair, ont un banc de barre qui permet d'excentrer le barreur. Antoine préfère ne pas trop compliquer le

Le repliage en cinq minutes et cinq images



La mécanique est exactement la même que sur le Tricat 25 – entre autres. On commence par libérer le filet avant (1), qui empêcherait le flotteur de reculer, puis on ouvre le mousqueton de la drosse de sécurité au niveau de la poutre arrière (2) avant de détendre la patte-d'oie du hauban (3). Reste à ouvrir le bloqueur du bout de dépliage (4), le flotteur commence à rentrer tout seul. On peut ensuite l'aider à l'aide d'un bout (5) frappé sur la crosse de la poutre avant (à poste ou non).

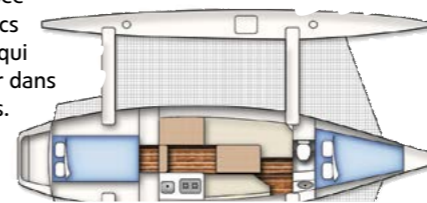
LE TRICAT 30 FACE À SES CONCURRENTS

Ils ne sont pas très nombreux, les trimarans de croisière, mais ils sont bien installés sur leur marché avec deux chantiers incontournables, Dragonfly et Corsair.

Corsair Cruze 970 ESSAI N°228



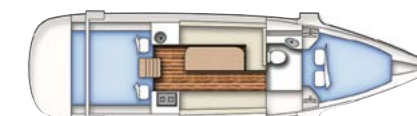
CET HERITIER du Corsair 31 se veut aussi rapide et plaisant à mener, mais plus volumineux et plus confortable. La présence d'un petit pont arrière, qui réduit d'autant la longueur du cockpit, est compensée par deux grands bancs en tube inox et toile qui permettent de barrer dans de bonnes conditions. A l'intérieur, deux cabines et un coin cuisine.



Dragonfly 32 ESSAI N°204



EN COMPARAISON du Tricat 30, on aurait pu aussi parler du Dragonfly 28 mais il est beaucoup moins volumineux. Le nouveau Tricat lorgnerait plutôt sur la clientèle du 32 – qui est 90 000 € plus cher. Lancé en 2013, le Dragonfly 32 offre une hauteur sous barrots considérable (1,89 m), une belle ligne, et bien sûr des performances assez extraordinaires, notamment dans la version Sport au grément plus ambitieux. Notez que contrairement aux Tricat, les Dragonfly ne sont pas faits en infusion.



A Kernevel, l'autre Tour du Monde



▲ Au Tour du Monde, la salle est chaleureuse mais comme toujours, c'est au bar que ça se passe. Si vous branchez Antoine sur ses recettes de rhum arrangé, la soirée peut être longue.

On connaît davantage celui de Brest, mais le Tour du Monde du port de Kernevel, à l'entrée de la rade de Lorient, n'a rien à lui envier... A l'image de ses fish & chips que l'on dit moins riches mais au moins aussi bons (question de dosage de la levure dans la pâte paraît-il). Si vous êtes pressé, vous pouvez aussi vous contenter d'un sandwich au crabe sur le pouce : ils sont excellents. Quant à l'ambiance, elle est chaleureuse à midi, animée le soir et souvent torride le week-end! Bref, une adresse d'autant plus incontournable en croisière qu'elle est ouverte tout l'hiver, contrairement à la plupart des restaurants de la côte. On y va souvent, mais on n'en a pas encore fait le tour!

DES RANGEMENTS A FOISON

Quant aux articles de plus gros volume, ils vont logiquement sous le cockpit. Une bonne solution peut consister à les stocker sur la couchette cadre d'appoint montée à tribord. En utilisant son palan, on peut même caler ces objets en les pressant un peu contre le pont, et plus rien ne bouge. Si le plan s'était déroulé comme prévu – mais est-ce jamais le cas en croisière? – la brise dépressionnaire de sud-ouest nous aurait offert un magnifique bord de bon plein, puis travers, puis portant sur la route du Golfe. Bon, en fait, ce scénario de rêve prévu par toutes les météo ne s'est pas produit et nous avons embouqué la passe sud de Lorient... au vent arrière. Un peu décevant, on vous l'accorde, mais ce fut l'occasion d'un exercice intéressant. On pensait, a priori, qu'un multicoque rapide comme ce Tricat justifiait qu'on tire des bords de portant avec suffisamment d'angle pour avoir une bonne vitesse et trouver ainsi une VMG (vitesse de rapprochement) satisfaisante vers un point situé pile sous le vent, en l'occurrence le passage de la Teignouse.

Les concurrents du Tricat 30 en chiffres

Modèle	Long.	Largeur(s)	TE	Dépl.	SV au près	Génois	GV	Matériau	Architecte	Constructeur	Année	Prix
Tricat 30	9,20 m	3,50 - 7 m	0,45/1,20 m	2 200 kg	60 m ²	22 m ²	38 m ²	sandwich PVC/verre	Jack Michal	CN Tricat	2016	178 000 €
Cruze 970	9,70 m	2,55/6,88 m	0,45/2,10 m	1 810 kg	59 m ²	20,20 m ²	38,80 m ²	sandwich PVC/verre	BE Corsair Marine	Corsair Marine	2015	184 233 €
Dragonfly 32 T.	9,80 m	3,70/8 m	0,50/1,90 m	3 100 kg	71 m ²	27 m ²	44 m ²	sandwich verre/PVC	Jens Quorning	Quorning Boats	2014	263 760 €



L'écoute de gennaker (en continu), revient aux winches d'hiloire, celle du génois est aux winches de rouf (voir ci-dessous).

bateau et il a probablement raison. Mais à l'usage, on s'aperçoit que c'est bien sur l'hiloire, c'est-à-dire aussi loin que possible de l'axe du bateau, qu'on est le mieux pour barrer. On parle, on parle, et le passage de La Teignouse est déjà là, le vent a repris ses droits après une bonne heure de calme plat et la baie de Quiberon s'ouvre à nous. Elle est noire de voiles, c'est aujourd'hui le premier jour du Spi Ouest-France! On ne se lasse pas de ce spectacle, d'autant que les conditions deviennent vraiment sympathiques.

DU BEAU MONDE EN BAIE DE QUIBERON

Nous contournons les différents « ronds », appréciant au passage quelques jolies empoignades. Au moment de lofer en fin de parcours, la brise est enfin bien établie. Pas celle qui était prévue, mais ça marche quand même... Au-delà de 10 nœuds, la barre s'allège et l'ambiance monte d'un cran tandis que les étraves commencent à siffler doucement. C'est à 14 nœuds, sans forcer et sans la moindre difficulté, que nous défilons entre Port-Navalo et Port-Haliguen. Avec le courant, nous ne devons pas être loin des 20 nœuds sur le fond. C'est sûr, ça met la banane! Le bateau est sain, facile, on sent qu'on pourrait prendre encore du vent avant de réduire (bien vu, les drosses de ris en Spectra), et encore pas mal de mer avant de craindre un enfournement. La marge de sécurité est énorme au niveau des volumes avant. Quel fabuleux jouet! De toute évidence, le chantier Tricat tient là un bateau qui peut faire un carton à l'export. Astucieusement placé entre les Dragonfly 28 et 32, il est bien plus volumineux que le premier et beaucoup moins cher que le second... Alors bien sûr, le ticket d'entrée reste très élevé pour ces croiseurs sur trois coques, mais la croisière n'est pas la même, mais alors pas du tout! ■



▲ Le Tricat 30 est capable de bien serrer le vent en restant rapide. Lors des virements, le passage d'un winch de rouf sur l'autre est très facile, et on est ensuite à la bonne hauteur pour border.

Optez pour l'arbre long



Pour son croiseur, le chantier Tricat a fait le choix d'un hors-bord à commande déportée (photo ci-contre) bien pratique en manœuvre. L'unité essayée avait un 10 ch, mais on peut monter jusqu'à 15 ch. Pourquoi pas? On peut surtout – et ce sera notre conseil – opter pour un arbre long, plus efficace dans la houle.

Conso : 2 l/h



CAPACITE DU RESERVOIR CARBURANT 12 litres

Vitesse



VITESSE MAXI SUR MER PLATE 6,8 nœuds

