

Triaskell

ESSAI VOILE



TRIASKELL

PLASMOR
7,85 M - 59 900 €

Design iconoclaste, gréement de ketch aurique et volume intérieur incroyable: le Triaskell ne fait rien comme les autres. Un pari fou? Peut-être pas. Le chantier Plasmor défend juste sa vision de la navigation: découvrir, pêcher, caboter... en prenant son temps.

TEXTE ET PHOTOS
EMMANUEL VAN DETH

Performances

Gréement. Pour Dominic Bourgois, le patron du chantier Plasmor, plus il y a de voiles, mieux c'est ! Le but ? « Retrouver les formes primitives de la navigation ». Ne souriez pas, avec le Triaskell, il y a en effet de quoi s'occuper. La configuration de ketch aurique retenue compte trois voiles dans la configuration de base. On peut également s'offrir un clinfoc amuré sur un long bout-dehors et un flèche. **Au près.** Le faible allongement du gréement et le faible tirant d'eau ne permettent pas de serrer beaucoup le vent. Comptez un angle de 110° bord sur bord. **Au portant.** A partir de force 3, la vitesse oscille entre 5 et 6 nœuds au grand large. Dans les claques à plus de 20 nœuds, nous avons même approché les 7 nœuds

en lofant un peu. En abattant, la grande-voile aurique masque rapidement les voiles d'avant, aussi il ne faut pas hésiter à naviguer plein vent arrière, en ciseaux. **Passage dans la mer.** Dans le Golfe du Morbihan, nous n'avons eu affaire qu'avec du petit clapot, avalé avec aisance grâce à l'inertie du bateau. L'étrave très défendue ne mouille pas du tout. **Brise ou petit temps?** Médium et brise sans hésiter, car la surface mouillée importante du Triaskell (largeur à la flottaison respectable et quilles de grande surface) colle la carène à l'eau. Mais la configuration ketch aurique, à condition d'envoyer le flèche, peut sauver les meubles dès force 2. Dans le vent fort, ce sera régime trinquette et artimon pour équilibrer au mieux le bateau et descendre le centre de

voilure. **Motorisation.** C'est l'embarras du choix. Sur notre voilier d'essai, un hors-bord de 30 ch se cache sous un capot, dans un puits. L'installation est remarquablement silencieuse : au ralenti, on ne peut affirmer si le moteur tourne ou non ! Plasmor propose également trois motorisations Diesel : 14, 21 ou 29 ch Yanmar monté en sail-drive. **Gîte.** Largeur généreuse, centre de voilure assez bas et deux quilles en fonte (425 kg chacune) qui représentent 30 % du déplacement total : des caractéristiques qui se traduisent sur l'eau par une bonne raideur à la toile et un comportement toujours sain.

Agrément de navigation

A la barre. A vous de choisir, suivant les conditions du jour, la barre à roue extérieure ou celle de la timonerie (montage à drosses). A moins que vous préfériez la barre franche, solidaire du safran extérieur ? Le débattement du manche est malheureusement réduit



reste à appliquer la bonne peinture, celle qui masque la stratification. Celle du Djinn 7, par exemple...

Rangements. Pas moins de 19 coffres se cachent sous les couchettes ! Il faudra quasiment dresser un plan de rangements pour trouver rapidement les spaghettis.

Construction
Matériaux coque et pont. Plasmor privilégie la robustesse et la longévité. Pas de sandwich sensible aux infiltrations, mais du bon polyester monolithique suréchantillonné. C'est plus lourd mais increvable. **Appendices.** Les deux quilles en fonte sont prévues pour un échouage stable et sans souci. Sur une cale inclinée ou sur un terrain meuble, le safran robuste sert également de point d'appui... d'appoint.
Entretien. Peu de boiseries extérieures sinon du teck, des pompes à pied, un tableau électrique immédiatement accessible, des boulons de quille visibles : le chantier a privilégié la simplicité et la fiabilité. ⚓

Un incroyable volume, avec 1,80 m de hauteur sous barrots et jusqu'à 6 couchages. Mais la finition mériterait un peu plus de soin.

Le vrai prix du Triaskell
 ► **Prix standard : 59 900 €** avec moteur 30 ch HB en puits, deux barres à roue, eau, gaz, électricité, quatre couchages, gréement artimon, grand-voile, trinquette, bossoirs, capots de pont, WC chimiques.
 ► **Options :** IB sail-drive Yanmar 21 ch, **5 600 €** ; IB sail drive Yanmar 29 ch, **7 100 €** ; voilure supplémentaire (bout-dehors, clinfoc et fleche), **1 000 €**.

ÉLÉMENTS DE COMPARAISON	TRIASKELL	BI-LOUP 26	SUN 2500 D
Longueur de coque	7,85 m	7,80 m	7,50 m
Longueur à la flottaison	7,77 m	7,50 m	7,15 m
Largeur	3,00 m	2,55 m	2,90 m
Tirant d'eau	0,95 m	0,90 m	0,69-1,75 m
Poids	2 900 kg	1 800 kg	2 080 kg
Lest	850 kg	700 kg	670 kg
Voilure au près	40 m ²	38,00 m ²	30,10 m ²
Spi	-	36 m ²	36 m ²
Eau douce	150 l	140 l	56 l
Carburant	25 l (HB) 60 ou 110 l (IB)	40 ou 60 l	25 l
Moteur	HB 30 ch ou IB 14, 21 ou 29 ch	IB 14 ch	HB 9 ch ou IB 9 ch
Architecte	Christophe Baley	Richard Wrighton	Olivier Petit
Constructeur	Plasmor	Wrighton	Jeanneau
Essai dans Bateaux		620	569

LE BILAN

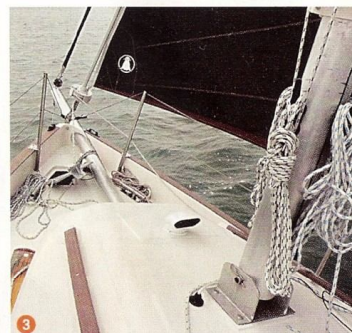
Souvenez-vous des bateaux avec lesquels vous jouiez petit dans votre bain, des embarcations qu'empruntait Donald dans les bandes dessinées... Il y a de ça chez le Triaskell. Cette silhouette massive et rassurante et ce gréement fractionné d'un autre âge nous ramènent précisément en enfance, au pays des navigations enchantées. Et ça marche ! Depuis que le chantier a ajusté ses tarifs à la baisse pour proposer un bateau prêt à naviguer à moins de 60 000 €, six commandes ont été enregistrées. Le Triaskell, « le plus petit des bateaux de voyage » comme le présente Plasmor, est sûr, bien construit, échouable et confortable pour sa taille, même si la finition mériterait un traitement plus soigné. Des qualités qui ouvrent au grand frère des Skellig les portes de la croisière en famille. Son autonomie en eau et en carburant et ses importants volumes de rangements permettent de larguer les amarres une ou deux semaines sans revenir au ponton. Et le gréement n'est finalement pas compliqué à mener. Mais l'artimon gâche cependant le cockpit. Alors pourquoi pas une version sloop dont le mât serait rallongé d'un mètre ?

DANS LE VENT FORT, CE SERA RÉGIME TRINQUETTE ET ARTIMON

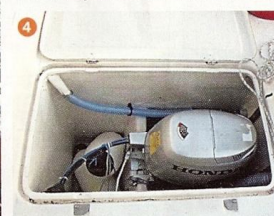
par la présence du mât d'artimon. Les multiples transmissions (textiles pour la barre extérieure, à drosses pour celle de la timonerie) se traduisent malheureusement par une sensation de lourdeur. On a l'impression de diriger un voilier de 8 ou 10 m, voire un catamaran plus grand. Mais le Triaskell est toujours évolutif, capable de virer court et d'aborder précisément un quai. **Ergonomie du cockpit.** Le beau salon de pont de 6 m² qui fait office de cockpit doit s'accommoder de ce tube en aluminium et de son haubannage. On se sent haut perché, mais les bancs amovibles sont confortables. **Protection de l'équipage.** Forcément plus exposé au vent, mais moins aux embruns. Le chantier a donc prévu des cagnards qui protègent efficacement les assises. **Manceuvres.** On navigue à l'ancienne. Les drisses (drisse de pic et de mât pour la grand-voile aurique) restent sur le mât et les écoutes se bordent sans winches. En ce qui concerne la grand-voile, reprise par deux palans, et l'artimon de surface réduite, les efforts sont peu importants. En revanche, les voiles d'avant réclament vite des bras. **Circulation.** Pas d'hiloirs à escalader. Les passavants sont protégés par de hauts pavois qui ceignent tout le pont. Et le rouf est coiffé de longues mains courantes ajourées. On progresse donc sans difficultés et en sécurité jusqu'à la plage avant. **Accès à l'intérieur.** Grâce à la timonerie très haute, l'accès aux emménagements ne demande aucune acrobatie. La descente travers à la marche surprend au début. Puis l'équipage l'adopte rapidement.

A l'escal

Mouillage. La baille de faible volume offre le minimum, juste de quoi stocker le câblot, la chaîne et une partie de l'ancre. Faute de davier ad hoc, relever le mouillage promet d'être physique. **Amarrage.** A l'avant et à l'arrière, deux gros



1 Le safran est extérieur au tableau pour faciliter l'entretien. Mais rien n'est prévu pour faciliter la baignade. 2 Pas de cockpit, mais un simple prolongement du pont équipé de bancs amovibles et encombré par l'artimon. 3 Pied de mât articulé, baille à mouillage simpliste et taquets rustiques. 4 Le moteur hors-bord, logé dans un puits, est remarquablement silencieux.



tubes en inox soudés sur leur support font office de taquets. Pas agricole, mais presque, ils jurent avec les frêles chaumards et les taquets de garde en plastique. Lesquels seraient avantageusement remplacés par des écubiers qui assureraient une course plus directe aux amarres. **Accès à l'eau.** Pas de jupe ni de marches intégrées. Seule une échelle sur le tableau arrière permettra à l'équipage de se baigner ou de rejoindre l'annexe. **Rangements techniques.** A l'arrière du pont, un énorme coffre occupe toute la largeur de la coque. Ce volume peut vite devenir un fourre-tout peu pratique, aussi le chantier peut-il l'aménager à la demande.

Confort

Carré. Il s'appuie sur le bordé tribord. Deux courtes banquettes encadrent une table de 108 x 90 cm équipée de fargues. La nuit, ce carré, qui a désormais gagné en ri-

gidité, peut se transformer en couchette double d'appoint. **Couchages.** Une cabine double à l'avant, et deux couchettes cercueil sous le cockpit. Fréquentables même à la gîte et moins soumises au tangage, elles seront agréables en navigation. **Cuisine.** Compacte, elle intègre un évier, un réchaud deux feux et des rangements. La cloison en bois, très proche des brûleurs, devra être protégée.

Table à cartes. Face à la route, le coin navigation permet de préparer sa navigation et ses atterrissages dans de bonnes conditions. **Toilettes.** Sur les tout derniers Triaskell, la cabine WC/douche est contremoulée, ce qui simplifie les opérations de nettoyage. **Finitions.** Les ajustages des cloisons et des boiseries sont encore approximatifs. L'absence de vaigrages n'est pas gênante, mais il

Sa place dans le paysage nautique

C'est un OFNI, car il n'a pas l'ombre d'un concurrent direct. Ou alors des vieux fifty d'occasion comme le Fisher 25, le Nauticat 33 ou encore les petits Evasion Bénéteau. Sur le marché du neuf, les biquilles de croisière sont pourtant bien présents (Tilapia, Bi-Loup 26), mais aucun ne prétend à une navigation rustique en arborant un gréement

de ketch aurique. Une telle configuration est en effet aujourd'hui inexistante, même sur les unités de promenade plus modestes. Construction polyester mise à part, le Triaskell vient quasiment jouer les trouble-fête chez les voiliers de tradition. Un pari osé et parfaitement assumé par le chantier, qui se plaît dans ces marchés de niche.