



Etonnant de stabilité et de vélocité, le Triton sublime l'art oublié de la godille.

# TRITON 4.8

## La nouvelle godille

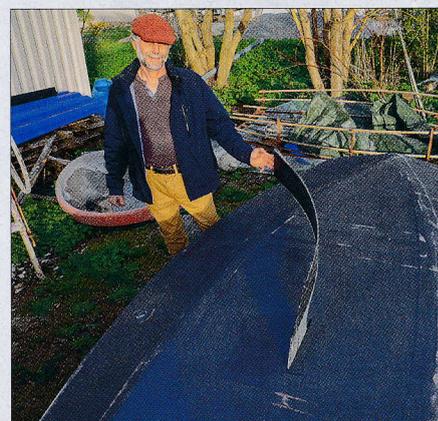
**IL A DE LA SUITE** dans les idées, Alexandre de Roquefeuille. Après un tour du monde en famille sur son Sun Fizz en 2003-2005, cet ancien patron d'atelier naval reconverti en skipper et expert maritime se passionne pour la godille. Un championnat du Monde amateur ayant lieu à Groix tous les ans, il se met en tête de dessiner l'embarcation gagnante. Son premier prototype est une réplique de voile-aviron aux formes traditionnelles. En résine et en bois, donc légère, la carène, par sa forme arrondie, manque néanmoins de stabilité.

### UNE BÊTE DE VITESSE A LA GODILLE!

Il repart alors d'une page blanche, et donne naissance, il y a trois ans, au Triton. Réalisé en CP 5 mm et époxy, il a été pensé pour la vitesse. Son concepteur l'a équipé de capteurs de charge reliés à un ordinateur, et il a mesuré les poussées verticales, horizontales et latérales de l'aviron propulseur. Objectif : gagner en stabilité, car « le roulis fait perdre de la vitesse » souligne-t-il. Avec un bouchain très vif qui court de l'étrave au maître bau, à l'emplacement du pilote, le bordé intermédiaire a vocation à devenir propulsif : malgré les mouvements de l'aviron et du pilote, le canot reste étonnamment à plat. Une dérive souple en carbone qui provoque un effet « coup de fouet », un petit canard en amont pour remonter au vent, et un poids

maîtrisé (90 kg) : le canot bat tous les records ! Mais c'est aussi sur les avirons qu'il a beaucoup travaillé : étudiant différentes formes de pelles, il est arrivé à un dessin inspiré d'un foil. En carbone également, cette pelle permet de travailler à la verticale dans l'eau, optimisant ainsi la poussée en exigeant un minimum d'efforts. Le résultat est tout simplement bluffant. « On avance à 4 nœuds sans forcer, et on dépasse maintenant les 5 nœuds en augmentant la fréquence de battements ». Le tout sans sillage, et potentiellement en mode duo grâce aux dames de nage postées de part et d'autre du tableau arrière, suffisamment large pour que deux pilotes puissent s'y côtoyer. Le cockpit est autovideur à 100 kg, et les œuvres vives désormais recouvertes d'un antifouling au graphite pour une glisse toujours plus parfaite. Un puits de dérive permettant l'installation d'un petit moteur électrique d'assistance est également proposé en option. « C'est un moyen assez pratique pour explorer un bord de côte, et très ludique en famille avec les enfants, explique le concepteur, je vais peut-être en faire un autre plus petit, pour le mettre sur une galerie de toit, ou simplement le proposer comme annexe ». Le quatrième exemplaire est déjà vendu, mais les recherches continuent : « Peut-être un modèle tout en composite sur lequel installer de vrais foils, j'y crois vraiment ». En attendant de voler, le Triton fait déjà tourner les têtes dans les ports...

**Texte : Pierre-Yves Poulain. Photos : Alain Roupille.**



▲ La botte secrète du Triton, c'est cette dérive souple en carbone qui participe de la propulsion.



▲ L'aviron courbe à pelle en carbone travaille à la verticale dans l'eau pour un résultat étonnant.

#### TRITON 4.8

**Longueur :** 4,80 m

**Largeur :** 1,60 m

**TE :** 0,14 m

**Déplacement :** 90 kg

**Prix :** à partir de 5 500 € prêt à godiller, hors options, 2 000 € en kit (43 pièces, 50 heures de travail hors peinture).

**Distributeur :** [www.alternav.com](http://www.alternav.com)