

ASTUS 20.2

La balade aboutie

Un joli petit trimaran idéal pour la balade comme pour l'arsouille...

Même s'il s'appelle Astus 20.2, cet Astus-là n'a plus rien à voir avec le précédent, le 20.1. Visite guidée d'un petit day-boat des plus agréables.

La tendance est lourde : les petits trimarans de balade sont en train de supplanter les mono-coques dériveurs d'antan. Et c'est tant mieux. Pour assurer sa place au sein de ce segment, l'Astus 20.2 possède de nombreux atouts. Bien sûr, il est plus stable que les dériveurs. Le système de dépliage télescopique le rend facile à mettre à l'eau, à remiser et à transporter. La petite cabine permet d'y dormir à deux et de s'y abriter à quatre le temps d'un repas. De plus, il est simple à faire naviguer, il peut aller vite sur l'eau, pour peu qu'il y ait un petit peu de brise ; et il va bien dans le petit temps. Que demander de plus ?

Il ne faut pas s'y tromper : l'Astus 20.2 est un bateau entièrement neuf. Car contrairement à de nombreux chantiers, qui en rajoutant un XX.2 ou un XX.3 se contentent de changer un

autocollant et deux poignées, l'Astus 20.2 est construit sur un nouvel outillage (moules), la coque et les flotteurs sont différents, le rouf aussi, et même les bras ont été modifiés. Le 20.2 est aussi plus large déplié, et pourtant moins large replié !

Alors, on est en droit de se poser la question de la mouche qui aurait piqué les responsables d'un chantier qui pourtant gagne : avec 75 exemplaires vendus du 20.1, on peut parler véritablement de succès. « De nombreux clients formulaient des remarques », m'indique Vincent Gibet, chargé des essais clients et presse chez Astus boats. « Certains se plaignaient de la trop petite taille du trampoline, ou encore de la difficulté d'accès à la cabine, car la poutre passait alors juste en arrière de celle-ci. » D'où l'idée de Jean-Hubert Pommois, patron du chantier, de

créer un bateau entièrement nouveau, sans en changer le nom, comme cela se pratique dans l'automobile. Traditionnellement, l'Astus appartient à la petite famille des day-boats, résolument tournés vers la promenade et non pas vers la performance. Mais là aussi, indique Vincent, « l'expérience des propriétaires a montré que de bateau de balade tranquille, ils se prennent au jeu du dixième de nœud gratté sur les petits camarades, et là, l'accastillage plutôt basique de la version familiale ne suffit plus ». D'où la décision du chantier de répondre à leurs attentes. Le client est roi (et quand en plus le manager du chantier est issu d'une école de commerce...) Le 20.2 se dévoile donc sous deux versions, celle de base, dédiée à la promenade, et une version sport, vitaminée de quelques m² de toile supplémentaires : contre

les 21 m² de voile de la version croisière, le bateau de notre essai offre 24 m², soit un gain de plus de 10 %. C'est la version que nous avons essayée. Sinon, le mât du 20.2 n'est pas plus haut que celui du 20.1, mais l'ancien rouf arrondi a laissé la place à un dessin plus anguleux (plus plat, comme sur l'Astus 22), ce qui a permis de gagner 15 cm de guindant sur la grand-voile, avec



Sur un tri de 20 pieds, le réglage de l'assiette est primordial. Il ne faut pas hésiter à bouger sur le trampoline.

au final une surface totale plus conséquente.

Le bateau de notre essai va même jusqu'à proposer une jolie garde-robe en Pentex s'il vous plaît, un composite des plus performants, raide et léger ; mais aussi assez fragile. Ces voiles sont d'un gris du plus bel effet (en tout cas très photogénique). La garde-robe du bateau de notre essai se complète d'un gennaker sur son bout dehors. En option, on dispose de deux autres voiles, un gennaker de portant, plus creux et qui se porte au capelage, et un spinnaker, plus grand, lui aussi au capelage.

UN BATEAU FACILE A FAIRE NAVIGUER

Quand j'arrive à Saint-Philibert, le bateau est déjà gréé, mâté, rapidement, il rejoint son élément. Ouf, la brise quasi inexistante du matin a laissé place à un peu d'air, et c'est tant mieux. Ce bateau est un vrai petit vélo, dans le sens où l'on en fait ce qu'on veut sans qu'il soit nécessaire d'utiliser le moteur. Ainsi, tandis que je reste à terre, pour réaliser ces photos sous voile, Vincent quitte et prend le quai sous grand-voile seule, les joies du petit bateau évolutif. Cette grand-voile à

5 ou 6 nœuds. Un regard sur le système de remontage du safran indique que la pelle est légèrement reculée, j'abats en grand et reprends de la drosse, ça va mieux et les choses semblent à peu près rentrer dans l'ordre.

Sur ce genre de petit bateau, plus encore que sur n'importe quel autre, le réglage de l'assiette est primordial. Le safran est bien sûr tout à l'arrière, et le stick, quoique télescopique, est peut-être un peu court pour permettre au barreur, selon l'allure, de positionner son corps là où il donnera au bateau une meilleure assiette. Ce d'autant



un code zéro, et dans ce petit temps, nous faisons un près tout à fait correct, avec moins de 10 nœuds, on est à 6 nœuds, bord à bord, on fait 120° entre deux bords. L'écoute de gennaker revient sur une poulie winch fixée sur

tour elle coinceur. Le système est ingénieux et pratique.

Côté grément dormant, sur le bateau de notre essai, les transfilages textiles des haubans et galhaubans seront prochainement remplacés par des lattes de ridoir. Ainsi, à

“ L'Astus appartient à la petite famille des day boats, résolument tournés vers la promenade et non pas vers la performance. ”

plus que le moteur hors-bord est tout à l'arrière. Ainsi, au près, je joue à venir plus sur l'avant, bien installé sur le flotteur au vent ; Vincent en fait de même, et c'est tout juste si le flotteur sous le vent touche l'eau. Le gain de vitesse est immédiat, et

le bras arrière via une sangle, et se frappe sur un simple taquet. Plus tard, alors qu'il y a un peu plus de vent, sous foc et grand-voile, on aura du mal à faire mieux que 100° entre deux bords, sur une mer plate. Les empannages succèdent aux virements de bord, nous explorons la baie de Quiberon, on profite à fond de ce bateau, qui s'avère évolutif quelle que soit l'allure. Et dans une risée venue d'on ne sait où, on s'offre, sous gennaker, une pointe à plus de 10 nœuds. Ce sera notre maximum du jour (j'en connais qui ont surfé à bien plus que ça). Mais on sort alors des plages d'utilisation 'normales'.

UN GREEMENT TRES SIMPLE

Un rapide coup d'œil sur les voiles permet de constater que si l'enrouleur de solent s'amure de façon très classique à l'étrave, son système d'écoute mérite qu'on s'y attarde. Dans un souci de simplicité, pour suppléer l'absence de winch, cette écoute de foc transite par une poulie gréée sur le point d'écoute du foc, formant ainsi un palan à deux brins, elle se termine par un mousqueton qui se frappe sur le transfilage de trampoline. Ce système permet le réglage précis du point d'écoute selon l'allure, par un simple déplacement de ce mousqueton. L'autre extrémité revient vers une

l'issue de chaque démantage (même s'il n'est pas nécessaire de dégréer les haubans pour transporter le bateau et son mât sur sa remorque), il suffira de remonter les lattes entre cadènes et embouts de haubans.

Le dormant est complété par de fausses bastaques, reprises en Y d'une part sur l'arrière par un palan, et sinon fixées sur la liaison bras avant - flotteur. Réalisées en Dyneema, elles stabilisent la plate-forme. Leurs extrémités méritent mieux que les nœuds qui s'effilochent aux extrémités. Ca n'est pourtant pas compliqué, il suffit de disposer des aiguilles ad hoc, d'œils adaptés, et le tour est joué (voir MM 139).

Pour ce qui est du confort à bord, l'espace extérieur est des plus respectables (eu égard à la taille du bateau). Le cockpit est de taille royale, ouvert et spacieux, on s'y allonge sans problème pendant la sieste, au mouillage,



Le cockpit est royal, et permet d'y vivre à l'aise.



A la moindre risée, notre tri d'essai (la version "sport") décolle !

corne s'envoie dans la gorge du mât, elle s'étarque à l'aide d'un cunningham, ce qui permet de se passer de winch. D'ailleurs, on n'en trouve aucun.

Je rejoins le bord, et enfin j'attrape la barre. Bizarrement, elle est un peu dure, alors que la vitesse n'est encore que de

l'écran du GPS passe quasi instantanément de 5 à 7 nœuds.

Le vent est bien faible, nous déroulons le gennaker. Il s'agit d'une voile plate, et de fait assez polyvalente, il nous permet de dépasser sans problème le vent de travers, et même plus. Finalement, cette voile s'apparente plus à

ESSAI

ou quand le reste de l'équipage fait son possible pour améliorer les réglages du bateau afin d'en tirer la quintessence... La longueur totale des bancs est de 245 cm (avec il est vrai le passage des bras de liaison arrière qui limite la longueur 'allongée' à 165 cm), sa largeur maxi est de 140 cm, et celle des assises est de 40 cm.

La descente, qui permet d'accéder dans la petite cabine, est tout à fait pratique (hauteur maxi 62

MISE AU SEC, UN REGARD SUR LES UVRES VIVES

La journée est déjà bien avancée et il est temps de rentrer sur la rivière de La Trinité. Nous reprenons une place le long du quai. Avant de remonter le bateau sur sa remorque, les flotteurs sont rentrés. L'opération est très simple, il suffit dans un premier temps de choquer les fausses bastaques, avant de défaire le bout de tension du



Un bateau évolutif sur lequel on s'éclate à la barre.

maintenir les bras parallèles. Une fois sorti de l'eau, un regard sur les œuvres vives s'impose. Elles sont traitées telles que doivent l'être celles d'un trimaran, à savoir : un minimum de surface mouillée, tout en offrant un maximum de surface de pont. A cela s'ajoute la nécessité de pouvoir être replié, et donc de passer au gabarit routier dès que les bras sont ramenés ; grâce à l'utilisation des doubles tubes, le 20.2 se replie désormais plus et mieux, puisque sa largeur totale est ramenée à 2,40 mètres. Plus que nécessaire ! Le safran et la dérive sont pivotants. Il n'est pas si simple qu'il n'y paraît de répondre à ce cahier des charges finalement complexe. Et c'est tout ce qui fait la beauté de l'exercice. Pour ce qui est de la construction, elle nous semble soignée, idem pour le moule. Ici, la préforme a été réalisée selon le

procédé de découpe numérique en trois dimensions, sur des blocs en mousse. Cela offre un dessin parfait. Un simple regard sur la perspective de l'arête du redan suffit pour s'en convaincre. Comme souvent dans les petits chantiers, la partie composite (pour parler plus franchement, le moins agréable à faire, la stratification), est sous-traitée. La construction privilégie le monolithique, sauf pour les parties plates qui sont réalisées en sandwich.

EN CONCLUSION

C'est sûr, on a là un bateau agréable, un petit day-boat à trois pattes, facile à mettre à l'eau, à préparer, et à faire naviguer. Evidemment, dans la brise un peu soutenue, il faudra faire preuve d'un minimum de retenue.



Grâce à sa remorque, l'Astus 20.2 permet de passer d'un bassin de navigation à l'autre sans difficulté. Vive le transportable !

cm, largeur maxi 52 cm), en nette amélioration par rapport au 20.1, et à l'intérieur, on pourra y dormir à deux. Un peu serrées, quatre personnes pourront même y tenir assises ! La hauteur maxi y est de 125 cm, la couchette double offre dans ses plus grandes dimensions 190 cm x 110 cm.

transfilage de trampoline, défaire les deux goupilles qui maintiennent les bras de liaison (mécaniques, en tube d'aluminium) en position ouverte. Il suffit ensuite de marcher sur le trampoline pour voir les bras se rentrer, ils sont alors ramenés vers la coque centrale en prenant soin de bien

FICHE TECHNIQUE

Astus 20.2

Longueur hors tout
(coque centrale) : 5,95 m
Longueur des flotteurs : 5,40 m
Bau maxi flotteurs dépliés : 4,5 m
Hauteur du mât : 7,65 m
Déplacement : 380 kg
Tirant d'eau : 0,25 m / 1,25 m
Surface de voilure au près
(croisière) : 20 m² (GV : 14,5 m² ;
foc : 5,5 m²)
Surface de voilure au près (sport) :
24 m² (GV : 17m² ; foc : 7 m²)
Surface de voilure au portant :
35 m² (42 m² dans la version sport)
Motorisation maxi : 6 CV
Conception : Jean-Hubert Pommois
Architecte :
Perspective Yacht Design
Prix de vente :
Astus 20.2 : 19.800 euros
Prix de vente de la version 'sport'
essayée : 21.960 euros

LES PLUS

- Un petit bateau facile à transporter et à remiser.
- Pas trop cher.

LES MOINS

- Pas l'idéal pour les familles nombreuses.

“ Sur ce genre de petit bateau, plus encore que sur n'importe quel autre, le réglage de l'assiette est primordial... ”



L'intérieur permet de dormir à deux. Idéal pour du camping côtier...



LA BASTAQUE DYNEEMA.

Le matelotage des extrémités de cette tresse mérite mieux que ce simple nœud...



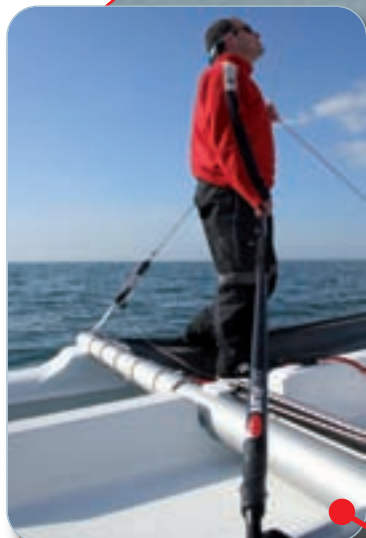
LE PALAN 6 BRINS.

Uniquement sur la version sport, permet un bon contrôle de la grand-voile.



LE BOUT DEHORS.

Télescopique, il reçoit le gennaker.

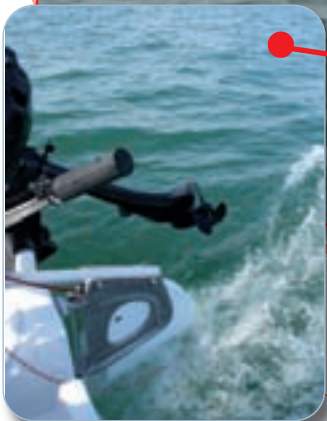


LE STICK TELESCOPIQUE.

Il est long, pas assez cependant pour permettre au barreur de se positionner là où l'assiette du bateau sera optimisée.

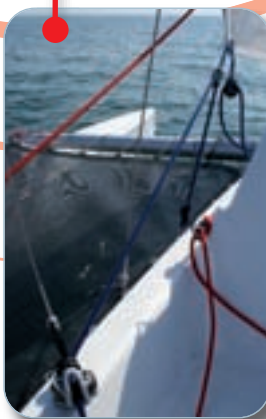


L'Astus 20.2 sous voile.



LE SAFRAN RELEVABLE.

Tout comme pour la dérive, le safran relevable permet de beacher. Une goupille permettrait de le maintenir en position basse, une complication que le chantier ne souhaite pas mettre en place, de façon à pouvoir prendre ou quitter la plage aisément.



L'ECOUTE DE FOC.

Une extrémité est fixée sur un mousqueton qui se frappe, selon l'amure, plus ou moins en avant du trampoline ; elle passe dans une poulie sur le point d'écoute de foc, avant de revenir sur une tourelle coinçant.



LA BAILLE A MOUILLAGE.

Son emplacement, en pied de mât, participe à un bon centrage des poids ; bien entendu, on aurait préféré voir le poids de la chaîne et de l'ancre plus profondément stockés.