



*Une ligne agressive qui fait tourner les têtes.  
L'Astus 18.2 est un beau trimaran...*

# Astus 18.2 :

## Le trimaran plaisir par excellence !

L'Astus 18.2, dont le prototype a été présenté lors du Nautic de Paris fin 2010, vient prendre la relève de l'Astus 16.1, le day-boat de la gamme. Véritable innovation ou simple relooking marketing ? Nous allons le découvrir à l'occasion d'un raid d'essai autour de l'île de Porquerolles en Méditerranée.

Que ce soit pour des sorties à la journée en famille ou des raids côtiers plus sportifs, les petits trimarans transportables ont le vent en poupe ces dernières années. Cela n'a pas échappé à Jean-Hubert Pommois qui a créé son chantier Astusboats en 2004. Surfant sur l'engouement du public pour des trimarans de loisir accessibles, le chantier a rapidement imposé sa présence sur ce marché de niche en sortant chaque année un nouveau modèle. Maintenant que sa

gamme est constituée, de l'engin de plage de 14 pieds au croiseur côtier de 22 pieds, Astusboats a entamé depuis deux ans le renouvellement de ses modèles les plus anciens. Affublée du suffixe .2, cette

seconde génération de trimarans se veut plus axée sur les performances, dicit le constructeur.

Dès le premier coup d'œil, le suspens est levé. Le dessin de l'Astus 18.2, dû à l'architecte

Philippe Roulin, ancien collaborateur du célèbre cabinet VPLP, n'a plus grand-chose à voir avec celui de son prédécesseur.

Exit la coque tulipée de l'Astus 16 et bienvenue au bouchain vif à mi-hauteur du franc bord.

Etraves fines et quasi verticales, flotteurs presque aussi longs que la coque centrale, pontages blancs surmontant les coques rouge vif et graffiti zébrant rageusement le bordé du flotteur, ce trimaran affiche une esthétique racée qui ne manquera pas de faire tourner les têtes sur son passage.

Celui-ci a permis d'abaisser judicieusement le redan de la coque centrale afin d'élargir le plancher du cockpit sans nuire à la finesse de la carène dans l'eau.

### **BIENVENUE À BORD !**

A bord, le résultat est convaincant avec un cockpit exceptionnellement spacieux pour un voilier de cette taille prévu pour cinq adultes. Avec des banquettes de 2,50 mètres de long, un espace de 140 centimètres de large séparant les bancs et le plancher plat entièrement dégagé, ce cockpit prend des allures de terrasse posée sur l'eau, agréablement prolongée par la jupe de 80 cm mais surtout par les trampolines qui constituent de parfaits bains de soleil.

Mais la comparaison avec un quelconque ponton flottant s'arrête là. Etraves fines et quasi verticales, flotteurs presque aussi longs que la coque centrale, pontages blancs surmontant les coques rouge vif et grafiti zébrant rageusement le bordé du flotteur, ce trimaran affiche une esthétique racée qui ne manquera pas de faire tourner les têtes sur son passage.

La ressemblance avec l'Astus 20.2 sorti l'année dernière n'est pas un hasard. C'est la préforme de la coque centrale de ce dernier qui a été modifiée pour obtenir le moule de l'Astus 18.2. Au passage, le brion de l'étrave a été arrondi afin de faciliter son passage sur les rouleaux centraux de la remorque lors de la sortie de l'eau.

On retrouve le système de repliage, cher au chantier, à base de simples poutres alu télescopiques. Il permet de passer aisément

de 3,85 mètres de large en navigation à 2,50 mètres sur la remorque, sans outil et en laissant les trampolines en place. Le bateau peut également être replié à flot pour se faufiler au moteur jusqu'à une place de port. Dans ce cas, attention au coup de gîte lorsque l'on se déplace sur les flotteurs positionnés légèrement au-dessus de l'eau.

Moyennant quelques "bouts de ficelle" pour maintenir le pied du mât aile pivotant sur sa rotule et le conserver dans l'axe lors du mâtage, une personne seule peut mâter, déployer les flotteurs et mettre à l'eau ce bateau de seulement 260 kg en 20 minutes, sans effort ni risque particulier.

### **IL EST TEMPS DE NAVIGUER...**

Nous n'aurons même pas à nous donner cette peine lorsque nous arrivons à la base d'Etoile Marine Méditerranée, située sur la presqu'île de Giens à Hyères, où nous attend notre Astus 18.2, tranquillement accroché à son corps mort à quelques mètres de la plage de sable.

Dérive pivotante relevée, l'engin ne cale que 20 centimètres de tirant d'eau et se laisse aisément beacher tout contre le sable afin d'être chargé directement depuis la rive.

Copieusement chargé d'ailleurs, vu la quantité de matériel embarqué pour trois personnes et deux jours en autonomie complète. Les multiples caisses et sacs s'amoncellent sur une bonne partie du vaste cockpit... avant d'être engouffrés par l'unique mais spacieux coffre facilement accessible par le haut via un grand capot amovible. L'étanchéité de ce dernier, qui



*Dès que le vent est de la partie, le petit trimaran s'ébroue avec une belle aisance. Agréable !*



*Le cockpit est du genre... géant. On y embarque ici de quoi tenir en autonomie complète pendant deux jours...*



*Pour le stockage, il y a le coffre avant, très volumineux...*



*Confortable pour la famille, le 18.2 permet d'envisager des sorties à la journée comme de petites croisières côtières.*

se résume à un simple rebord de quelques centimètres, s'est avérée satisfaisante face aux rares seaux d'eau de mer qui sont passés par-dessus le pont pendant notre essai. Il pourrait cependant être avantageuse-

ment remplacé par un véritable panneau de pont étanche pour ceux qui envisagent de débouler bride abattue dans une mer forte. En l'absence de baille à mouillage et de coffre de cockpit

"humide", nous conservons deux caisses en plastique posées sur la grande jupe à l'arrière pour y stocker les mouillages et pare-battages.

Equipé d'une chaise de fixation mais pas du moteur hors-bord qui va avec, l'appareillage à la voile entre les bateaux au mouil-

de surface en moins.

Malgré cette voile réduite, nous parvenons à faire jeu égal avec le trimaran Astus 22.1 qui nous accompagne, à condition de ne pas chercher à trop serrer le vent. Avec 105 à 110 degrés entre chaque bord, nous gagnons largement en vitesse

sensation de vitesse s'accroît tandis que l'embryon de rouf reste suffisamment bas pour ne pas obstruer la vue.

Cette position protégée du vent conviendra parfaitement aux jeunes enfants qui se sentiront en sécurité. Seul hic, à plusieurs reprises, l'étrave fine et peu volumineuse de la coque centrale est venue se planter à travers le sillage raide de gros bateaux à moteur. Le paquet de mer qui passe alors par-dessus le pontage avant ensuite s'écouler sur le plancher du cockpit.

Après avoir délesté le bateau d'une partie de l'équipage et du matériel sur la grande plage de Notre-Dame, au nord-est de l'île de Porquerolles, nous attaquons des bords de travers sous genaker. Ce dernier, qui reste à poste à l'extrémité du bout-dehors télescopique, se manipule avec une facilité déconcertante grâce à son emmagasinage à bout continu. Les 60 % de surface supplémentaires sont bienvenus pour animer le bateau lorsqu'on abat. Sans ressentir d'accélération réellement percutante, la vitesse grimpe sensiblement pour s'établir

bien équilibrée, se manipule sans effort à l'aide des 2 bouts dédiés. Le profil de la longue pelle de safran est soigné et la finesse de son extrémité réclamera un minimum d'attention pour ne pas l'abîmer lors des manipulations à terre.

Le haut de la pelle du safran présente un curieux front plat sur lequel vient buter l'eau en navigation. En résultent deux belles gerbes d'eau de chaque côté du safran aux qualités hydrodynamiques discutables.

Quant à la tête de safran en aluminium moulé, on retrouve celle utilisée pour le restant de la gamme, avec le même jeu, regrettable mais supportable.

## ET LA VIE À BORD ?

L'île de Porquerolles est l'un des 4 sites constituant le Parc national de Port-Cros. La réglementation y interdit formellement le bivouac à terre. Même dépourvu de cabine, le couchage à bord est tout à fait envisageable. On peut s'installer, au choix, sur l'un des trampolines ou sur des matelas gonflables posés au fond du cockpit. Ce choix pourra être dicté par la configuration choisie lors de la construction du



*L'avantage du tri de croisière côtière : 20 cm de tirant d'eau. Autant dire que beacher devient aussi simple que de faire un château de sable...*

lage est l'occasion de constater la bonne manœuvrabilité de ce multicoque léger qui vire facilement.

Nous remontons au près vers l'île de Porquerolles par une mer calme, accompagnée d'une petite brise oscillant entre 2 et 3 Beaufort. Le bateau est équilibré et la barre peut être lâchée sans qu'il dévie de sa trajectoire. Malgré le poids de notre chargement, la vitesse est correcte : entre 5 et 7 nœuds. Il faut préciser que, si nous disposons de certaines options de la version "sport" comme le rail d'écoute de grand-voile et son palan Harken à 6 brins, nous portons la toile de la version "loisir" dont les voiles en Dacron accusent 3 m<sup>2</sup>

ce que nous lui concédons en cap.

Cap qui pourrait être amélioré en raidissant l'étau. Pour cela, il faudrait pouvoir retendre les haubans en équipant d'un petit palan les pattes d'oie sur lesquelles ils sont reliés aux extrémités des poutres.

Comparés au trampoline d'un cata de sport de taille équivalente, les bancs de l'Astus 18.2 offrent un confort d'assise appréciable. Mais, pour les navigations plus longues, nous avons adopté la position assise au fond du cockpit, les fesses posées sur un gilet de sauvetage et le dos bien calé contre le bordé idéalement incliné.

Ainsi posés au ras de l'eau, la

## Comparés au trampoline d'un cata de sport de taille équivalente, les bancs de l'Astus 18.2 offrent un confort d'assise appréciable.

entre 7 et 11 nœuds, au gré des risées qui culminent à 3 Beaufort. Les écoutes de spi profitent de taquets coinçeurs Ronstan montés sur tourelle pour épargner les mains de l'équipier, mais l'absence d'inclinaison de ces tourelles rend le largage de l'écoute malaisé lorsque l'équipier est perché loin sur le flotteur au vent.

Lorsque nous regagnons la plage, malgré les fonds en pente douce, pas de soucis à se faire pour la dérive et le safran, tous deux équipés de taquets largables en cas de choc. La dérive,

bateau, le chantier proposant pas moins de trois possibilités différentes. Le prototype présenté au Nautic était dépourvu de banc. Ce sont les trampolines, élargis, qui faisaient office et permettaient d'y allonger deux personnes côte à côte la nuit venue.

En option, un ou deux bancs rigides pouvaient être ajoutés à l'intérieur du cockpit, réduisant la largeur du passage central, mais ajoutant de nombreux coffres pour le stockage des affaires ne craignant pas



*Au loin, les habitables. Seul l'Astus a pu s'approcher aussi près de la côte pour faire profiter à son équipage de cette belle plage... Magique !*



*Il est l'heure de se coucher. Heureusement, le constructeur a prévu différents systèmes pour vous permettre de dormir à l'abri. Mais que reste-t-il aux grands ?*

profiter confortablement d'une vue imprenable sur l'étrave et les voiles, suspendu au-dessus de l'eau et hors de portée des embruns.

#### **ET ALORS ?**

L'heure de ramener l'Astus 18.2 à sa base arrive trop vite, mais ces deux jours ont permis de confirmer l'aptitude de ce séduisant trimaran à répondre à son programme ambivalent.

Véritable plate-forme de loisir lorsqu'il s'agit d'accueillir une famille complète, y compris les plus jeunes, avec tout le matériel associé pour profiter sereinement de la mer et du littoral, il est également capable d'offrir des sensations intéressantes une fois allégé, pour peu que l'on opte pour le gréement sport. Car si la voilure loisir manque un peu de tonus et de nervosité pour les plus aguerris, ces derniers seront comblés par les caractéristiques du gréement sport (coupe triradiale, tissu mylar, bôme et accastillage ad hoc) afin de profiter du potentiel de ce day-boat léger.

l'humidité. La version dont nous disposons dispose quant à elle de deux bancs rigides ajoutés à l'extérieur de la coque centrale afin de privilégier l'espace dans le cockpit. Surplombant la mer, ils viennent réduire la largeur utile des trampolines qui ne peuvent accueillir confortablement qu'une seule personne.

Si l'esthétique générale du bateau fait l'unanimité, la finition du cockpit est plus discutable. L'antidérapant gris qui recouvre les bancs est trop agressif pour la peau tandis que le bordé intérieur de la coque centrale laisse apparaître le relief granuleux de la stratification simplement peinte au gelcoat. Ce joli trimaran mériterait une solution de vaigrage à la hauteur du soin apporté à son design.

#### **LE TRI DE CAMPING CÔTIER, C'EST L'ÉCLATE !**

Le lendemain, le vent est monté d'un cran. Sous foc et grand-voile haute, nous tirons un long

bord de largue jusqu'à la presqu'île de Giens par un bon force 4 et un mètre de creux. Le flotteur sous le vent à moitié enfoncé dans l'eau, la voilure du gréement loisir s'avère suffisante pour ces conditions plus musclées. L'Astus 18.2 allonge tranquillement la foulée pour se stabiliser entre 10 et 12 nœuds. Si on est loin des accélérations grisantes des Formule 18 et autres catas de sport, la navigation en toute sérénité est parfaitement adaptée à un usage familial. Contrairement à ce que l'on aurait pu craindre la veille, à aucun moment l'étrave n'est prise à défaut par une vague plus abrupte que les autres. Avec la vitesse, le bateau se cabre légèrement et survole le clapot. Sans connaître les limites de l'engin et en voyant de temps en temps le flotteur de 400 litres s'enfoncer quasi entièrement dans l'eau, on conserve malgré toutudemment une main sur l'écoute de grand-voile, mais la marge semble importante avant de se retrouver dans une situation proche du chavirage.

*A voir le sourire du barreur, on imagine le plaisir d'être à la barre de cet Astus 18.2...*

Dérive relevée, la barre se montre nettement plus ferme que la veille. Alternant les aulofées pour accélérer dans le vent apparent et les départs en surf au grand largue, je me régale à piloter ce petit trimaran en jouant avec les éléments. Assis sur le flotteur au vent, les pieds en appui contre le rebord du banc et le dos calé contre la patte d'oie du hauban, stick télescopique à la main, le barreur a une position parfaite pour



#### **FICHE TECHNIQUE**

**Chantier :** Astusboasts

**Modèle :** Astus 18.2

**Longueur :** 5,49 m

**Largueur :** 3,85 m déplié / 2,50 m replié

**Tirant d'eau :** 1,25 m / 0,20 m

**Déplacement :** 260 kg

**Surface de voile :** 20 m<sup>2</sup> (version sport) / 17 m<sup>2</sup> (version loisir)

**Motorisation :** 4 CV maxi

**Homologation CE :** 4 personnes en catégorie C, 5 personnes en

catégorie D

**Architecte :** Philippe Roulin,

Perspective Yacht Design