



MULTI(S)PLICATEURS DE PLAISIR

Tricat 25 Évolution ou Astus 24 ? Attention, les deux spécialistes français du trimaran redoublent d'arguments pour vous séduire.

TEXTE ET PHOTOS OLIVIER BOURBON

Plus vite, plus loin, plus serein. Transportables sur route, deux fois plus rapides que la plupart des monocoques de taille équivalente, ils naviguent à plat. Les petits trimarans repliables ne manquent pas d'atouts et d'astuces. Dans un temps compressé, ils permettent de multiplier les milles, les plans d'eau, les découvertes. Explorer des zones peu profondes, se poser sur la plage, se rire des courants et des cailloux fait partie de leur rayon d'action exceptionnel. Polyvalents, ils rassurent les familles et satisfont les amateurs de sensations qui dépasseront les 10

noeuds sans forcer. Une fois repliés, ils ne nécessitent pas forcément d'acquiescer de place au port. Que des avantages, donc. Deux chantiers français, Tricat et Astusboats, proposent cet été deux nouveautés, que nous présentons sur un créneau qui ne demande qu'à élargir son audience. Et si l'expérience de la multiplication des plaisirs nautiques vous tente, sachez que l'association Tri Speed Cup a mis en place un circuit de régates et de randonnées (ou rallyes) en Manche, Atlantique et Méditerranée. Au fait, ses membres sont souvent d'anciens régatiers venus du monocoque...

ASTUS 24



GUIDE ESSAI

CROISIÈRE CÔTIÈRE

Tricat 25 Évolution Comme un grand



*Pas une grimace, pas un rictus :
l'épreuve du tricotage dans la « petite
mer » s'apparente à une formalité...*



Nouveaux flotteurs élancés, bras à crosse en carbone, plan de voilure optimisé : voici l'Évolution du Tricat 25. Une (r) évolution, vraiment ?

S'élancer de La Trinité, tricoter dans les cailloux et les (contre) courants du golfe du Morbihan, beacher à l'île aux Moines, régater et revenir à son point de départ, avant la tombée de la nuit, le tout dans la même demi-journée : soit, au total, une bonne vingtaine de milles bien tassés. Un programme aussi dense aurait-il été à la portée d'un croiseur de moins de 8 m ? On en doute. Pour le trimaran Tricat 25 Évolution (7,70 m) l'affaire ne présente aucune difficulté et ce n'est pas le moindre avantage d'un multi. Évolution, dites-vous ? Ayant navigué sur le Tricat 25 « classique », lancé en 2006, le jeu des sept différences s'imposait. Certaines nouveautés sautent aux yeux au premier regard, à commencer par ces flotteurs plus élancés, grâce à une nouvelle répartition des volumes. Les étraves sont inversées pour un effet « perce-vagues » plus marqué. Autre innovation, les bras de liaison à crosse arrondie permettant de rehausser les poutres. Un sandwich carbone époxy a été utilisé pour un gain de poids et de rigidité. Tricat étend ainsi l'utilisation du carbone jusqu'à présent réservé aux appendices (safran et dérives). Le plan de voilure a également subi une cure de jouvence. La grand-voile dispose d'une corne plus marquée et d'une bordure moindre, ce qui lui donne un profil plus élancé. Côté surface, la GV gagne 0,5 m² et le foc 2 m² pour un surcroît de puissance. Le gennaker et le spi, eux, ne changent pas. Tout comme la coque centrale, si ce n'est ce petit rehaussement à l'arrière du cockpit, pour éviter les projections d'eau. Esthétiquement, le pari est réussi. Au mouillage, les lignes du Tricat 25 Évolution lui donnent un air de mini trimaran de course au large.

SEXY ET EFFICACE

Mais il ne s'agit pas simplement d'être plus « sexy ». Le principal se passe bien entendu sur l'eau et nous attendons de ce nouveau modèle qu'il surpasse son prédécesseur. Les conditions du jour, avec un vent irrégulier en direction et force, mais toujours établi, se prêtent bien à une analyse des performances dans diverses conditions. Le parcours prévu permet en sus de progresser à toutes les allures. Une fois sorti du chenal de La Trinité-sur-Mer, nous mettons ►

47°36 N ~ 2°48 W

“GOLFE DU MORBIHAN. Autour de 15 nœuds dans des airs irréguliers en direction, un sacré jus et des grains pour pimenter le tout.”

GUIDE ESSAI



J.P. Pustienne

« Véloce et agile, le 25 Évolution est une incitation permanente au rase cailloux : attention tout de même aux dérives... »

VERDICT

LES + DU TRICAT 25 ÉVOLUTION

- + Les flotteurs élancés et les bras à crose en carbone pour un gain en vitesse et en rigidité.
- + Le nouveau plan de voilure offrant un surcroît de puissance.
- + La coque centrale qui ne lève pas de manière cavalière et permet de naviguer à plat.

LES - DU TRICAT 25 ÉVOLUTION

- Les dérives plus difficiles à relever depuis le cockpit quand le bateau va vite.
- Il faut lâcher la barre pour reprendre du chariot de GV.
- Le poste de barre au confort résolument « sportif ».

TRICAT 25 ÉVOLUTION

Longueur HT = 7,70 m
Flotteurs = 6,66 m
Largeur = 2,52 m-5,50 m
TE = 0,35 m-1,20 m
Tirant d'air = 11,50 m
Déplacement = 780 kg
Voilure au près = 40 m²
Spi = 38 m²
Couchettes = 4
Catégorie = C 5 pers.,
D 8 personnes
Architectes = Jack
Michal/Antoine Houdet
Constructeur = Tricat
Conception =
Antoine Houdet
Prix de base = 52 700 €
(version sport)
Bateau essayé, version
croisière + bras carbone
+ gennaker = 67 000 €.

► cap à l'Est, vers le golfe du Morbihan. C'est au débridé et sur une mer rangée que nous entamons notre essai. Je retrouve avec plaisir les sensations du Tricat 25 : accélération immédiate à la moindre risée, navigation à plat grâce à la coque centrale qui reste (partiellement) immergée, vaste cockpit offrant une vue dégagée sur l'étrave et le plan d'eau. Les nouveaux flotteurs se révèlent efficaces. La « patte » au vent décolle plus vite et celle sous le vent freine moins. D'où un gain sensible en performance. Le speedo dépasse facilement les 10 nœuds. À première vue, les flotteurs transpercent bien les vagues, mais attendons d'être au près dans une mer un peu plus formée pour nous faire un jugement plus arrêté. La barre est douce et stable, nous semblons calés sur des rails. En revanche, il n'est pas forcément évident de trouver un poste de barre confortable, et c'est encore en arrière du rail d'écoute de GV que nous sommes le mieux installés. Les bras à crose remplissent leur rôle : ils tapent moins dans l'eau et évitent ainsi de nous freiner. La progression est notable par rapport aux bras en alu du 25 classique qui créent parfois un « effet sous-marin » pas très agréable... Rien à re-



Oliver Bourbon

« L'échouage est dans les cordes de ce tri au look de Beach Boy. »

dire non plus point de vue accastillage, le bateau est équipé Harken. Toutes les manœuvres reviennent au pied de mât puis sur deux winches self tailing (de série). Les commandes sont à portée de main, c'est facile et tout à fait gérable en solitaire ou équipage familial. Le Tricat 25 Évolution dispose de deux dérives sabres en carbone, une sur chaque coque. Un choix technique qui offre l'avantage de pouvoir régler la profondeur d'immersion et donc d'optimiser la navigation. Revers de la médaille, nous devons changer de configuration à chaque virement ou empannage. À moins d'opter pour une solution moins performante mais plus confortable : immerger les deux dérives à mi-hauteur et ne plus les toucher. Le système de bouts permettant de relever ou d'abaisser les dérives depuis le cockpit montre ses limites dès 6-7 nœuds de vitesse. Il faut alors aller sur le flotteur et bien faire attention en cas de mer formée. Le portant est évidemment l'allure la plus adaptée pour se faire plaisir avec ce trimaran. Cela tombe bien, nous pouvons tirer la barre et donc envoyer le gennaker. L'écoute en continu simplifie la vie aux empannages. La bôme, oblique et haute, passe sans risque.

Les grands prendront quand même la peine de se baisser un petit peu. Pour pouvoir choquer aisément, le chariot de GV est incurvé – un bon point en terme de sécurité. Mais reprendre du chariot est proportionnellement plus costaud et nécessite d'utiliser (malgré l'entraînement) ses deux mains. Et donc de lâcher la barre.

TORTURE TEST DANS COURANTS CONTRAIRES

Locmariaquer d'un côté, Port Navalo de l'autre : nous pénétrons dans le golfe du Morbihan. C'est parti pour une session de rase cailloux entre les îles en profitant de l'étalement. Grâce à notre très faible tirant d'eau (0,35 m dérive relevée), nous empruntons des passages inenvisageables en monocoque. Puis nous nous faisons plaisir en beachant à l'île aux Moines. Rien de plus simple, le bateau se pose comme une fleur sur le sable. Ces petits trimarans sont vraiment des bateaux d'exploration... Nous retrouvons le Tricat 22 Extrême, un nouveau proto qui nous fait saliver (lire ci-contre). Après quelques runs de vitesse à bord de ce trimaran 100 % carbone, nous devons sortir du Golfe, au près, pour regagner La Trinité. Cette fois, les courants sont contraires avec un petit 80 de coefficient tout de même. Nous passons dans des marmites et avons par moments la sensation de remonter un torrent. Heureusement, Antoine Houdet, directeur du chantier Tricat, connaît la zone comme sa poche et nous sort de cette mer intérieure à la faveur de contre-courants bien négociés. Le retour se fait au près, dans une mer qui lève un peu mais reste relativement sage. Si le bateau esquisse une tendance à taper, ce n'est que normal eu égard à sa faible longueur. La rigidité de la plateforme est satisfaisante par rapport à des trimarans de taille équivalente non repliables. Le Tricat 25 Évolution affiche de belles performances aux virements et nous louvoyons efficacement. Un gros grain s'abat en fin de journée, nous ne resterons pas au sec. Je vais chercher mon ciré et en profite pour examiner de plus près l'intérieur. La cabine abrite une grande couchette double à l'avant, non séparée, ainsi que deux couchettes simples qui font également office de carré. On trouve aussi une table pivotante multipositions, un WC chimique escamotable et un « coin cuisine » se composant d'un réchaud. L'électricité est fournie en standard avec des feux à LED : feux de mât, compas de route, tableau électrique. Toujours de série, un panneau solaire que l'on peut brancher à une prise allume cigare. Fort d'évolutions testées et approuvées, ce trimaran transportable de 25 pieds initie une montée en gamme du chantier Tricat. En attendant une nouvelle unité de 30 pieds ? ■



JP Fustienne



Oliver Bourbon

TRICAT 22 EXTRÊME : QUAND ANTOINE FAIT LA BOMBE...

Le Tricat 22 Extrême est encore au stade de prototype mais allume déjà : 15 nœuds au près sur ce cliché ! Construit sur mesure par Antoine Houdet pour son frère Luc, 100 % carbone infusion, ce tout nouveau support est composé d'une coque centrale de Tricat 22 et de flotteurs de Tricat 25. Il est équipé de trois safrans

pour naviguer sur une seule coque. Le 22 Extrême Tritera Pi (jeu de mot thérapeutique ?) a décroché une très belle 35e place au Bol d'or, sur le lac Léman, devant plus de 500 bateaux. Voilà qui est prometteur en vue d'une éventuelle commercialisation. Un futur concurrent pour le Diam 24 ou le Multi 23 ?

GUIDE ESSAI

ASTUS 24

Longueur HT = 7,60 m
Flotteurs = 6,80 m
Largeur = 2,55 m-5,25 m
TE = 0,35 m-1,45 m
Tirant d'air = 10,76 m
Déplacement = 760 kg
Voilure au près = 34,60 m²
(GV 22 m², Foc 12,60 m²)
Gennaker = 29 m²
Hauteur sous barrots
= 1,70 m
Nbre de couchettes = 4
Homologation CE = C 5
personnes, D 7 personnes
Architecte = Éric Henseval
Constructeur = Astusboats
Conception : J.-H.
Pommois
Prix de base : 52000 €

PRINCIPALES OPTIONS

Il faudra choisir pour le « pack croisière » pour disposer des options de confort et vraiment franchir le cap du day-boat : enrouleur de foc, matelas, échelle de bain, électricité, feux de navigation et de mouillage, WC chimique, bloc cuisine équipé...

Prix du pack croisière = 7200 €.

Prix du bateau essayé = 59200 €.

«Barrer ce petit trimaran familial s'avère un jeu d'enfant : la preuve par l'image.»



CROISIÈRE CÔTIÈRE, RANDONNÉE

Astus 24, un

Le chantier Astusboats change de braquet en

TEXTE ET PHOTOS
OLIVIER BOURBON

Partir en croisière à bord d'un monocoque de 7,60 m ne pose de problème à personne. En revanche, le faire à bord d'un trimaran repliable de taille similaire en rebute plus d'un. L'Astus 24 entend justement casser l'image parfois dangereuse et élitiste du multi, en suivant trois grandes lignes directrices : confort, simplicité et sécurité. Promesse tenue ? Mer plate, soleil, petite brise thermique de 10 à 13 nœuds. En baie de Quiberon, les conditions de notre essai sont idéales pour le petit tri, quoiqu'un peu faiblards pour le pousser dans ses retranchements. Ce qui frappe d'emblée, c'est ce cockpit qui fait la part belle au confort et ne dépaysera pas les plai-

sanciers venus du monocoque. Replié, l'Astus 24 a tout l'air d'un petit monocoque auquel on aurait ajouté deux flotteurs. Déplié, il offre une belle plateforme de 20 m².

DEUX PIEDS POUR LE LARGE. Hilaires relativement hautes, assises spacieuses et protégées, nombreux rangements : cinq coffres étanches – dont deux dans les flotteurs ! –, six équipets dans les dossiers. Ces détails qui n'en sont pas changent la philosophie par rapport à l'Astus 22, pur day-boat qui n'affiche pourtant que deux pieds de moins. On aime particulièrement le double poste de barre surélevé, avec petit siège douillet sur chaque bord,

47° 35' 10" N ~ 3° 01' 42" O

“ LA TRINITÉ-SUR-MER. Du soleil et des conditions plaisantes mais un peu faiblardes pour pousser l’Astus 24 dans ses retranchements. ”



1 GRÉEMENT

À noter, comme sur le Tricat: les bastaques sont reprises sur les flotteurs ce qui autorise une GV à corne.

2 ÉTRAVES

Elles sont inversées mais moins «perce-vagues» que sur le Tricat.

3 ROUF

Un long hublot latéral apporte de la lumière à l’intérieur, à la différence du hublot en forme de goutte de son concurrent.

tri plein de malice

passant du day-boat au trimaran de croisière côtière. Pas une mince affaire.

VERDICT

ASTUS 24 LES +

- + Le poste de barre déporté
- + Les nombreux rangements dans le cockpit, le carré et la cabine avant
- + La baille à mouillage déportée vers l’arrière pour une meilleure répartition des poids

LES -

- La couchette avant plutôt adaptée aux petits gabarits
- Les tubes de liaison arrière gênant les déplacements à bord

permettant de mieux voir le plan d’eau. Astucieux également, le capot de descente coulissant peut se démonter entièrement, ce qui favorise la communication à bord et réduit la sensation d’enfermement dans le carré. Seul hic de ce cockpit ergonomique, il faut enjamber les tubes en aluminium qui font office de bras de liaison arrière. Mais les concepteurs de l’Astus 24 ont intelligemment exploité cette contrainte en implantant le rail de GV au-dessus des bras, séparant ainsi de manière sécurisante le poste de barre et la « cellule de vie » pour les équipiers. Sur la plage avant, une autre particularité Astus plutôt bien vue avec un petit coffre qui peut servir de baille à mouillage reculée.

Un atout pour mieux répartir les poids et dégager de l’espace pour le bout-dehors. Quid des aménagements intérieurs? La large descente permet d’accéder au carré affichant une bonne hauteur sous barrots (1,70 m). Là encore, les volumes et les rangements ne manquent pas pour stocker du matériel et des effets personnels – trois coffres sous les assises de carré, un dans la pointe avant, un grand volume sous le cockpit et les fonds des couchettes, ainsi que de nombreux équipets. Pour ne pas gêner la circulation, la dérive pivotante est décentrée et se situe sous la couchette bâbord dans le carré. L’Astus 24 offre ainsi un espace de vie très correct avec quatre couchages, deux à l’arrière et deux ▶



4 GENNAKER
29 m² qui suffisent à faire gentiment lever le flotteur au vent par petits airs.

5 DESCENTE
Capot amovible pour l'espace en plus et hauteur sous barrots notable (1,70 m).

6 POSTE DE BARRE
Il est surélevé pour le confort du barreur et une meilleure vision du plan d'eau.

7 TRANSPORT
Une fois replié, l'Astus 24 respectera le gabarit routier.

► dans le triangle avant. Cette cabine séparée se révèle quelque peu étriquée : il faut faire preuve d'une certaine souplesse pour s'y glisser. Mais on ne peut pas demander le grand luxe à bord d'une unité à trois coques de moins de 25 pieds ! WC chimique et panneau de pont pour la ventilation sont en option. Le carré dispose aussi d'un « coin cuisine » avec évier et robinet, l'eau étant fournie par un jerrican placé sous le meuble.

RASE CAILLOUX SANS PRISE DE CHOUX. Si Astusboats diversifie son offre en s'attaquant au marché de la petite croisière, on retrouve les qualités des unités plus petites. La glisse est toujours rapide, simple et sécurisante grâce à des flotteurs volumineux (1 250 litres) et « perce-vagues ». Nous enregistrons quelques pointes à 10 nœuds sous gennaker. L'Astus 24 vire sans souci. Globalement, les manœuvres sont aisées avec le foc et le gennaker sur emmagasineur. Côté accastillage, on dispose de quatre winches de pont ; deux sur le rouf pour le piano et les écoutes de génois et deux placés devant le chariot de GV, pour les écoutes de gennaker : le bateau est bien pensé pour la navigation en solo. On regrette simplement la taille modeste des chariots de foc qui limite les réglages. Mais c'est pro-

bablement mon côté régatier qui me fait pinailler. Toujours dans un souci de simplicité, les commandes sont regroupées dans la coque centrale. Avec son unique dérive pivotante, l'Astus 24 se démarque de son rival Tricat 25 Evolution (lire pages précédentes). Sur notre 24 pieds, nul besoin de changer de configuration après un virement ou un empannage, ni même d'aller sur un flotteur pour relever un appendice. Il suffit de tirer sur un bout et on reste au sec dans le cockpit. En cas de choc, dérive et safran se relèvent automatiquement sans risquer la casse. De quoi faire du rase cailloux et/ou beacher sans se prendre la tête. D'autant qu'avec les mains courantes et les balcons avant et arrière (de série), on se déplace en toute sécurité. Pour ce qui est du moteur, on recommande fortement d'opter pour un arbre long. L'arbre court sort de l'eau si tout le monde n'est pas à l'arrière. Ce qui n'est pas très pratique pour hisser les voiles...

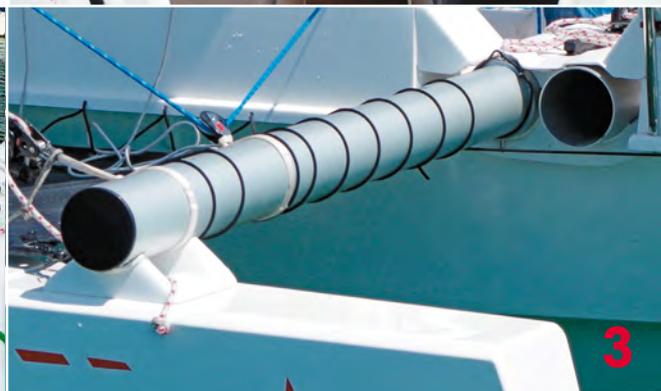
DU POINT DE VUE LOGISTIQUE, le nouvel Astus est facile à transporter et à mettre en œuvre. Le bateau ne pèse que 760 kg et respecte, bras repliés, le gabarit routier (2,55 mètres de large). Avec la possibilité d'explorer différents plans d'eau, l'univers de la croisière côtière sied bien à l'Astus 24. ■

Tricat 25 Évolution

L'option polyvalence

Astus 24

La solution confort



1 Cockpit vaste, simple et fonctionnel avec un chariot d'écoute de grand-voile incurvé pratique mais un poste de barre classique.

2 L'intérieur abrite quatre couchettes, dont une cabine double non séparée à l'avant. Difficile de s'isoler, donc, mais tous les éléments de confort de base sont bien présents : équipets, coffres, électricité, réchaud, WC chimique.

3 Les bras de liaison en carbone sont articulés et il suffit de libérer des sécurités pour les replier sur l'arrière. Au-delà de l'aspect esthétique, ces bras à crosse ont pour vertu d'accentuer la rigidité de la plateforme.

1 Le cockpit fait dans la simplicité. En y ajoutant le confort : poste de barre avec sièges douillet, assises hautes, nombreux rangements.

2 A l'intérieur de l'Astus 24, on trouve quatre couchages dont une cabine double (parentale) séparée mais aussi une véritable kitchenette. L'Astus 24 paraît pensé pour la balade et la randonnée familiale.

3 Les bras de liaison télescopiques en aluminium se stockent dans la coque centrale et sont faciles à déployer, bien que moins efficaces en termes de rigidité que ceux en carbone de son concurrent.