

bienvenue à **BORD**



Construit par le chantier naval Lüthi à Crans Céligny, Guapa est une réalisation entièrement helvétique.



LÜTHI LD 36

LE PREMIER COURSE-CROISIÈRE A QUILLE RETRACTABLE ET INCLINABLE

Tirant d'eau limité et performances. En première mondiale, ce voilier novateur entièrement suisse présenté par Sébastien Schmidt et Olivier Lüthi propose une quille qui monte et qui descend et que l'on peut encore incliner pour gagner en performance.

Bienne-Nidau. Matin d'automne sur les bords de l'Aar. Une trouée dans les frondaisons qui borde le canal et le bateau révolutionnaire apparaît. Robe gris métallisé, pont en teck blond, mât noir en carbone, ce voilier étonnant est élégant et racé, à l'image de son nom: Guapa. « En espagnol, Guapa, c'est la belle, la séduisante... » précise avec un large sourire son skipper et propriétaire. Ainsi, depuis l'été dernier, le Lüthi LD 36 Guapa joue la belle sur les Trois Lacs, pour le plus grand plaisir d'un couple de passionnés, Félix et Monique Meyer.

Amoureux de la navigation, en régate comme en croisière, ils rêvaient tous deux d'un voilier vraiment polyvalent, réalisé en Suisse. Le cahier des charges transmis à l'architecte genevois Sébastien Schmidt et au constructeur de Crans Olivier Lüthi était un véritable défi : imaginer et construire un voilier de régate performant, confortable et au tirant d'eau minimum de 1 m 50. Autre limitation : la longueur donnée sa place d'amarrage sur les bords de l'Aar.

D'un premier coup de baguette magique, le tandem Olivier Lüthi-Sébastien Schmidt a imaginé de résoudre la limitation de longueur en créant un bateau modulable, trop long pour sa place en navigation, mais avec une jupe relevable de 65 kilos seulement pour entrer dans son gabarit d'amarrage ! Une jupe prévue pour se poser sur le pont pour transporter le bateau et pour naviguer en configuration raccourcie, en perdant toutefois quelques dixièmes de nœuds...

LA QUILLE MIRACLE

Pour la quille amovible souhaitée pour passer les fins de semaine au mouillage idyllique de l'île St-Pierre, la solution était simple. Sébastien Schmidt et Olivier Lüthi ont voulu aller plus loin en relevant le défi des performances et en offrant non seulement une quille rétractable, mais aussi une quille basculante permettant d'augmenter la raideur et les performances en course, des appendices basculants qui font leur apparition sur le

Léman pour des bateaux de régate comme le Psaros 40, également dessiné par Sébastien .

Pour le Lüthi Guapa, ils ont donc ressorti leur baguette magique en imaginant tout d'abord un voile de quille en bronze fraisé dans lequel passe le vérin permettant de remonter ou de descendre le profil. A la réalisation, l'ensemble a demandé une précision extrême, car les parois entourant le vérin ne dépassent pas 3 mm. Le choix du voile en bronze a été dicté par la recherche d'un matériau stable et sans corrosion. Ce profil en bronze coulisse ainsi dans un puits de dérive en carbone sortant de la coque et équipé du vérin. Quand la quille arrive en position basse, elle se « plug » au fond, le tirant d'eau atteignant alors 2,50 m avec un bulbe d'une tonne.

Ensuite, le duo de créateur a décidé d'attaquer le fonctionnement en quille basculante, en faisant s'incliner cet ensemble dans son logement, grâce à une olive en inox qui tourne sur du carbone et à la force de deux vérins hydrauliques.

Gros avantage de ce système novateur, le puits est fermé et étanche, ce qui évite tout problème d'humidité à l'intérieur du bateau, qui reste ainsi une véritable unité de croisière. Et malgré cet équipement sophistiqué et les renforts de varangues, le devis de poids du bateau s'est maintenu à 3,7 tonnes, avec les voiles et les tangons à bord.

UN FOIL A L'ETRAVE

Le voile de quille relevable et basculable étant particulièrement étroit, c'est une dérive-foil à l'avant du bateau qui permet de compenser le manque de surface au près. Cet appendice de deux mètres de long prend place dans un puits à l'entrée de la cabine avant. Une nouvelle fois, le tandem Lüthi-Schmidt a innové en créant un système de mobilité du foil dans son puits, ce qui permet à la dérive de se mettre directement au bon angle après un virement de bord. Cette dérive-foil s'enlève simplement en ouvrant le capot du pont avant.



UN PONT HI-TECK

En montant à bord, on apprécie immédiatement le magnifique pont en teck massif (5,2 mm d'épaisseur) et le cockpit ouvert et spacieux aux banquettes généreuses. Le mât en carbone (17,50 m) est l'œuvre de Christian Favre. Il est construit en M 40 J Haut Module et est équipé de barres de flèches poussantes à 20 degrés. A l'étrave, la ferrure d'étau est constituée d'un véritable pont posé en arrière de l'étrave et qui résiste à 6,5 tonnes.

Le bout-dehors est orientable et rétractable. Il s'appuie sur un rail Harken qui prend place dans la baille à mouillage. Le profil du safran est le même que celui des Psaros 40 et descend à 1 m 70. Quant au jeu de voiles noir, il a été entièrement réalisé par Europ' Sails sous la supervision de Jean-Marc Monnard.

Naturellement, la qualité de l'accastillage et le positionnement des winches de génois et de bastaques est parfait. Pour la grand-voile, il faut s'habituer au renvoi de l'écoute sur les poupées placées en arrière du barreur.

LE CHARME DU CEDRE

L'intérieur du LD 36 est moderne et lumineux, tout en élégance avec son plancher lamellé. L'accès est agréable. On découvre tout d'abord un coin cuisine avec son four et ses rangements à babord de la descente qui est en réalité le capot monobloc d'accès aux batteries et au moteur de 27 CV. A signaler la présence d'un boiler pour l'eau chaude. En face, à tribord, se logent une cabine de toilette et une véritable soute à voiles qui se prolonge sous le cockpit jusqu'à l'arrière du bateau et qui permet de stocker les voiles. L'intérieur est traité en placage de cèdre du Honduras et confère un aspect très moderne et très actuel à l'ensemble.

Avec une largeur de 3,20 m, le carré est spacieux et offre une bonne hauteur sous barrot. La table du carré est amovible et vient se placer sur la mécanique de la quille mobile. La cabine avant est ouverte sur le carré et accueille une couchette double de grande dimension. Elle est éclairée et aérée par un grand capot, alors que l'ensemble des hublots latéraux du bateau peuvent également s'ouvrir. Autre solution très pratique développée par le chantier Lüthi, le capot d'entrée qui se glisse dans le toit du carré.

UN VOILIER TRES VIVANT

En navigation, le LD 36 démontre d'emblée toute sa puissance. Lors de ce premier essai sur le lac de Bièvre par petite bise, le bateau a démontré qu'il était capable de démarrages impressionnants malgré la présence à bord d'un équipage très complet. Dès l'envoi du spi asymétrique sur son tangon rétractable, il exprime vraiment son caractère de voilier de régates en glissant sans bruit au portant. En remontant au près, il gîte assez rapidement d'où l'importance du rappel de la quille et de son bulbe basculant au vent. Un équipage de sept à huit personnes en régates permet de faire un rappel efficace, même si en croisière, le voilier s'est montré parfaitement manœuvrable à deux.

L'inclinaison de la quille, l'importante surface de voile à maîtriser et la qualité du jeu de voiles réalisé et de tout l'équipement en font un bateau de régates qui va offrir de grandes satisfactions à son équipage. Pour la saison 2004, le programme de régates de Félix Meyer se concentrera sur le lac de Neuchâtel, avec, pour l'instant, le Bol d'Or du Léman en option. Mais il suffit parfois d'un coup de baguette magique...



Pour la saison 2004, le nouveau Lüthi sera certainement un concurrent redoutable, que ce soit dans le petit temps ou dans la brise.

L'étonnante jupe arrière de Guapa permet à son propriétaire de conserver sa place d'amarrage malgré la taille de son nouveau bateau.

