

NAUTISME

romand

Bol d'Or

L'or aux premiers, le mérite aux derniers

Patrimoine

Ballerina IV,
une étoile renaissante

Essai

Luthi 38, un outil de régates
simple et performant





BIENVENUE à bord

Le Luthi 38, un bateau 100% suisse, du concept à l'ensemble de la réalisation.

Luthi 38

UN VOILIER ÉPURÉ POUR UNE NAVIGATION SANS CONCESSION

Avec des résultats prometteurs à la Genève-Rolle-Genève et au Bol d'Or, le nouveau Luthi 38 se présente comme l'arme fatale de la classe 2 ACVL. Ce nouvel outil de régates, simple et performant, compile une synthèse d'expériences rarement observée.

Texte: Vincent Gillioz, photos: Loris von Siebenthal

Conçu dans un pur esprit de compétition, le nouveau Luthi 38, *Miss T fy*, ne cède à aucun compromis. L'ensemble de sa conception a été réalisé dans le but unique d'une optimisation de la performance. On ne trouvera pas de réchaud, ni d'évier ou équipet prétexte à faire croire à un bateau de course croisière. Qu'on se le dise, l'engin se veut exclusivement un outil de régates.

Le projet est le fruit d'une étroite collaboration entre plusieurs acteurs, souhaitant réaliser un Classe 2 ACVL, le plus abouti possible. Sebastien Schmidt a dessiné les formes, Jean-Marc Monnard d'Europ'sails, les voiles. Le mât a été réalisé par Christian Favre, les pièces mécaniques complexes par Olivier Cujean, le plan de pont et l'accastillage par Dominique Valiton, propriétaire et Olivier Luthi. L'équipe navigante a également participé au développement du projet, notamment pour la mise en place du plan de pont. Dès sa genèse, le projet a impliqué tous les acteurs, afin d'assurer un développement cohérent de l'ensemble, intégrant les contraintes et besoins de chacun. Le résultat est probant et si *Miss T fy* n'est pas un

bateau particulièrement innovant, il présente une synthèse d'expérience rarement observée sur un produit 100% suisse, équipement et étude compris.

Outre la performance, le cahier des charges imposait un bateau simple, sans quille basculante, appendice multiple, trapèze ou ballast. En revanche, la quille possède un trimmer. En y regardant de plus près, l'appendice va exactement dans le sens de la simplification, et sa manœuvre est déconcertante de facilité. Plus que d'un trimmer, il s'agit en fait d'un profil de quille asymétrique. L'incidence du flap, qui représente le dernier tiers du voile de quille, est réglée à 7°, et se manœuvre par une simple poignée qui inverse le profil, d'un bord sur l'autre.

DES LIGNES SOBRES ET RACÉES

En montant à bord, on apprécie particulièrement l'apparente sobriété de l'ensemble. Les lignes sont racées. La coque légèrement tulipée laisse à peine imaginer que *Guapa*, un des derniers Luthi 39, sort du même moule (modifié au-dessus de la flottaison pour *Miss T fy*). Le

bateau ne cache pas de cabine sous le pont, mais un espace vide, recevant le bout-déhors rétractable, le pied de mât, ainsi que les mécanismes du profil de quille et du pousse-algue. Le propriétaire envisage d'installer deux bannes dans cet espace, afin de permettre le matosage du matériel, de l'équipage et des voiles. Un moteur inboard bicylindre de 12 chevaux est également placé sous le cockpit dont les accès sont étudiés de manières ingénieuses. Inutile de chercher d'autres volumes intérieurs, il n'y en a pas.

UN PLAN DE PONT OPTIMUM

Le cockpit, complètement ouvert, offre un rappel maximum pour les équipiers. En navigation, cette disposition avantage l'ergonomie du voilier, les déplacements sont aisés et l'espace vraiment plaisant. L'accastillage à 95% Harken, est disposé de manière réfléchie. Une partie des bouts prennent place sous le pont afin d'éviter son encombrement. On peut s'asseoir partout, sans craindre de bloquer une quelconque manœuvre. Cinq winchs à

deux vitesses sont disposés sur le pont, quatre latéralement, et un à la sortie du piano. Une large barre d'écoute traverse le fond du cockpit à l'arrière du barreur. L'écoute de grand-voile est renvoyée sur les deux bords, et se règle sur les winchs latéraux arrière. De subtils renvois sont positionnés à plusieurs endroits du cockpit, permettant d'exercer à peu près toutes les manœuvres sur n'importe quel winch. Le piano, réduit à sa fonction essentielle, est disposé sur le rouf, conçu autour de celui-ci, et non le contraire, comme sur la plupart des bateaux. Chaque bloqueur identique a une fonction clairement identifiée. Le hale-bas de bôme est renvoyé de chaque côté du piano, de façon à être facilement accessible, même assis au vent. Le réglage des focs se fait latéralement et longitudinalement, sur des coinçeurs situés sous les winchs d'embragues, permettant au régleur de maîtriser complètement sa voile depuis son poste.

Les bastaques, renvoyées à l'intérieur du mât, se règlent également au niveau du piano. Elles reprennent leur tension sur le double pataras, qui se manœuvre depuis l'arrière, près du poste de barre.



Malgré un vent à peine perceptible lors de cet essai, le voilier glisse à 2 nœuds.

ATTENTION, DÉCOLLAGE IMMÉDIAT

En navigation, la simplicité continue à se faire largement remarquer. Difficile de se croire sur un 38 pieds. Testé dans des conditions extrêmement légères, le voilier démarre et glisse à deux nœuds, alors que le vent est à peine perceptible. Lorsqu'une légère brise se lève enfin pour s'établir à un beaufort, le bateau file rapidement à plus de quatre nœuds.

Les espaces larges facilitent les déplacements de l'équipage, qui peut se positionner de manière à optimiser l'assiette du bateau, légèrement sur l'avant. Trouvant ses formes de carènes à la gîte, la glisse est impressionnante. On dirait que la coque ne déplace pratiquement pas d'eau. Deux virements de bords continuent à montrer l'aisance des manœuvres. A l'envoi du spi medium, le bout-dehors prend sa place trois mètres devant l'étrave. Le spi asymétrique tracte le voilier à presque cinq nœuds, alors que les airs sont toujours à peine perceptibles. A la barre, l'engin se révèle très léger et précis. La longue lame qui fait office de safran est parfaitement équilibrée et le bateau se comporte de manière extrêmement saine. La finesse du profil exige toutefois un bateau précisément réglé et un barreur expérimenté. Dans des conditions plus musclées, l'objet doit exiger une équipe rodée pour pouvoir révéler ses performances.

Cette première sortie, qu'il aurait été souhaitable de réaliser dans des conditions plus musclées, a toutefois révélé l'énorme potentiel de ce nouveau Luthi. La victoire successive du *Miss T fy* lors de la Genève-Rolle et du Bol d'Or en Classe 2, dans des conditions diamétralement différentes, a prouvé la réussite du projet. Bien que très homogène, la Classe 2 a désormais un nouveau concurrent qu'il sera difficile de laisser en retrait.



Le piano, disposé sur le roof, est réduit à sa fonction essentielle.

Caractéristiques techniques

Longueur:	11,6 mètres (38 pieds)
Largeur:	3,28 mètres
Tirant d'eau:	2,50 mètres
Déplacement:	3420 kilos (bulbe 1260 kg, voile de quille 400 kg, lest interne 420 kg)
Surface de voile maximum au près:	94 m ² (grand-voile 51 m ² , génois 43 m ²)
Spi:	asymétrique 170 m ² et 138 m ²
Tirant d'air:	17,4 mètres
Bout dehors:	3 mètres
Quille:	en L avec voile de quille fraisé, et flap orientable de 7° sur le dernier tiers du profil
Mât:	carbone, construction Favre
Coque:	sandwich verre / époxy / Airex (et quelques renforts en carbone)
Construction:	chantier naval René Luthi & Fils S.A.



Le Luthi 38 *Miss T fy* vainqueur en Classe 2 de la Genève-Rolle et du Bol d'Or, avec des conditions de vent diamétralement opposées.