

# Nautisme

N°217 • octobre-novembre 2001 • bimestriel

Fr. 9.-

romand



Luthi 8.70

## Nouvelle menace en classe 5

**Tour de France à la voile p. 40**  
**Entre déception et  
satisfaction**

**Interboot 2001 p. 28**  
**Salon de Friedrichshafen:  
quarante ans de succès!**



Très attendu, le Luthi Huit Septante semble avoir tenu toutes ses promesses. Fin à la barre, rapide et bien conçu, ce voilier affiche un sacré potentiel.



PHOTOS: LORIS VON SIEBENTHAL

Luthi 8.70

# Nouvelle menace sur la classe 5 de l'ACVL

Avec une ligne épurée, des choix technologiques ciblés, ainsi qu'une grande finesse et sensibilité de barre, le Luthi 8.70 se profile comme un produit d'avenir, qui devrait faire un malheur en classe 5 de l'ACVL. PAR LORIS VON SIEBENTHAL

Dès que l'on monte à bord du Luthi Huit Septante, le pont, étonnamment sobre, semble presque dénué d'accastillage! Olivier Luthi a fait preuve d'une simplification exemplaire – une barre d'écoute de grand-voile, deux winches, des rollers –, et les impératifs induits par la présence d'un mât aile accentuent encore cette sensation. Le plus surprenant reste la sobriété du piano. Le hale-bas de grand-voile, le cunningham et la drisse de spi sont fixés sur une plaque à l'embase du mât rotatif, alors que les autres drisses se bloquent sur le mât. La rotation du mât se gère grâce à deux palans renvoyés de part et d'autre du piano. Seul demeure sur tribord, le taquet du point d'amure du spi asymétrique. En avant de la barre d'écoute – pour éviter de charger les extrémités – amarres et pare-battages se rangent dans un coffre au fond du cockpit. La cabine, ouverte et claire, offre un espace volumineux pour ce type de bateau. Une petite gazinière ainsi qu'un évier prennent place de part et d'autre de la des-

cente, en avant desquels se situe une banquette en arc de cercle qui se transforme en couchette double. Le triangle avant est occupé par le bout-dehors rétractable et pivotant, qui se glisse, après la navigation, dans un des équipets latéraux, le long de la coque. Des toilettes chimiques se dissimulent judicieusement sous la descente en faisant coulisser la marche supérieure. Sous le cockpit, deux couchettes cerceuil encadrent l'emplacement du moteur inbord, alors que l'arrière est condamné dans le souci d'équilibrer les poids. «Nous savons par expérience, que plus le volume de rangement est important, plus on amasse de matériel inutile» nous glisse Olivier Luthi qui, visiblement, ne désire pas voir ses bateaux finir en caravane flottante. En navigation, un hublot situé en arrière de la quille permet de vite repérer des algues indésirables. La superbe peinture bleu nacré recouvre une carène très tulipée, comme aime les dessiner Sébastien Schmidt. Elle offre des formes optimales à la gîte pour remonter au vent. La largeur maximale du pont de 2,9 mètres



Le design du 8.70, en particulier sa peinture nacrée très réussie, accrochera sans doute bien des regards.



**Au portant**, le 8.70, avec un spi asymétrique amuré sur un bout-dehors orientable et rétractable, reste très simple d'emploi.

– correspondant au maître bau – permet à l'équipage un rappel efficace, alors que son étroitesse à la flottaison réduit la surface mouillée pour favoriser les performances dans les petits airs. Un bulbe de 900 kilos pour un tirant d'eau de 1,90 mètre assure une bonne raideur à la toile. Le bateau n'exige donc pas un équipage complet au rappel pour libérer de la puissance.

Le gréement est formé d'un mât aile pivotant en carbone à un étage de barres de flèche, d'un poids raisonnable de 50 kilos. Il supporte une grand-voile entièrement lattée à fort rond de chute de 25 m<sup>2</sup>, et génois à recouvrement de 20 m<sup>2</sup>.

### Les mêmes sensations que sur un dériveur

Testé par un séchard de 1 à 2 Beaufort, la bête se montre d'une finesse de barre époustouflante, et dégage les mêmes sensations que sur les petits dériveurs. Le safran, long et étroit, est totalement compensé. Le génois réglé, on pivote le mât au maximum pour augmenter la puissance de la grand-voile: le bateau calé à la gîte, glisse à merveille. Même en équipage réduit, quant un régleur de génois reste sous le vent, la barre garde sa légèreté. Une fois le réglage trouvé, le bateau accélère franchement et se barre sur un fil qu'il est important de conserver. En effet, si le plaisir est total, la conduite exige une certaine concentration, car la vitesse chute d'un bon nœud, à la moindre variation de vent.

Comme beaucoup de bateaux modernes, le Luthi 8.70 bénéficie d'un spi asymétrique qui s'amure sur un bout-dehors rétractable. Les manœuvres sont donc extrêmement simples même à deux personnes.



Le plan de pont se révèle d'une sobriété exemplaire.

Sous spi, le bateau est toujours aussi vivant et permet de belles accélérations en conservant un contrôle très précis. On prendra garde toutefois de placer judicieusement les poids pour exploiter la carène profonde. Autre atout intéressant, le bout-dehors orientable: lorsque le vent monte un peu, le pivoter au vent permet de dégager le spi de la grand-voile pour abattre et ainsi conserver l'équilibre du bateau. Si le vent forcé encore, il est possible d'utiliser un tangon classique pour naviguer sous spi symétrique pour ne pas «ratisser» le plan d'eau. Pour tester les limites du safran nous avons essayé de lofer sous spi au maximum: la barre reste aussi légère et répond parfaitement. Réalisé avec soins en sandwich mousse-verre-époxy, ce bateau se construit sur commande et peut donc bénéficier de choix personnels, tels qu'un pont en teck ou un génois sur emmagasineur. Les concepteurs, Olivier

Luthi, Alain Marchand et l'architecte Sébastien Schmidt, étudieront les diverses exigences pour proposer des solutions aux performances similaires, car sans devenir une pure monotypie, la série comptera des voiliers personnalisés au potentiel identique. Vendu au prix de 106 000 francs avec trois voiles, le rapport qualité-prix est excellent vu le soin apporté par le chantier et les matériaux choisis. «L'objectif de ce voilier est avant tout de (re)donner aux gens l'envie d'aller tirer des bords pour le plaisir des sensations», explique Olivier Luthi. Et cette cible semble parfaitement atteinte, tant le bateau s'est montré agréable à barrer et offre une grande marge de progression. Car si le Luthi 8.70 nécessite encore une phase de perfectionnement pour exploiter son plein potentiel, il permettra sans aucun doute aux plus malins, de régner parmi les maîtres de la classe 5 de l'ACVL. ■

### FICHE TECHNIQUE

Longueur HT: 8,70 m  
Largeur: 2,90 m  
Tirant d'eau: 1,90 m  
Déplacement: 1825 kg  
Lest: 965 kg (plomb et fonte)  
Grand-voile: 25,2 m<sup>2</sup>  
Génois: 20,2 m<sup>2</sup>  
Spi: 97 m<sup>2</sup>  
Bout-dehors: 2 m  
Couchettes: 4  
Moteur inboard: 9 CV  
Classe ACVL: 5  
Constructeur: Luthi

### CONSTRUCTEUR

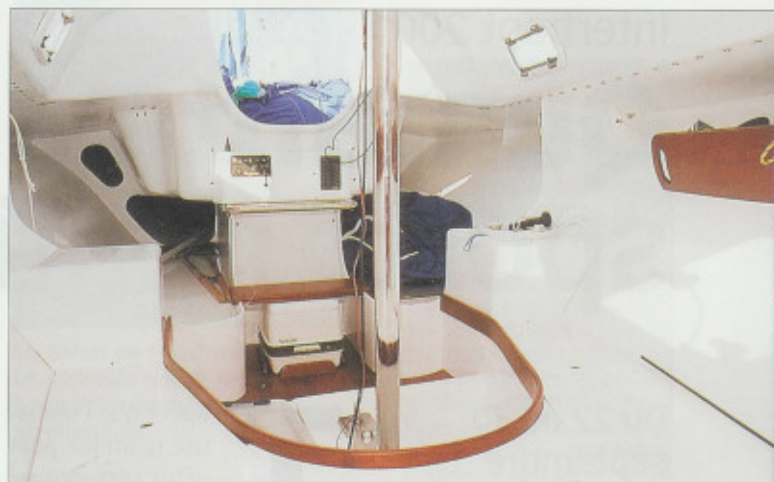
Chantier Luthi  
Route du Port 2  
1299 Crans-près-Céligny  
Tél. 021/776 28 68  
Fax: 021/776 09 29



et semble presque dénué d'accastillage.



L'utilisation d'un mât aile pivotant, beaucoup plus rigide qu'un mât traditionnel, oblige à réviser sa façon de régler son bateau.



Grande couchette double, deux couchettes cercueil, gazinière, évier et toilettes chimiques: juste ce qu'il faut pour passer quelques jours sur le lac.



La largeur maximale du pont de 2,90 mètres permet à l'équipage un rappel efficace

## TECHNIQUE

### Mât aile : quels avantages pour quels inconvénients

S'il est devenu impensable de nos jours de construire un grand multicoque sans mât aile, rares sont encore les monocoques à en bénéficier. En effet, si le gain aérodynamique est certain, un grand nombre de solutions restent encore à trouver pour qu'il fasse l'unanimité. L'idéal pour un profil, c'est de pouvoir le creuser afin de le rendre puissant lorsqu'on cherche à accélérer; et de pouvoir l'affiner lorsque la vitesse est atteinte, pour en diminuer la traînée qui agit comme un frein. Enfin, il faut pouvoir vriller le profil pour évacuer la puissance excessive (fig. 1). Sur un mât classique, on parvient à modifier le profil de la grand-voile en cintrant le mât grâce aux pataras, bastaques et au hale-bas de bôme. Sur un mât aile, le profil du mât est beaucoup trop rigide pour qu'on puisse le modifier, il faut donc trouver différents artifices. Le jeu consiste à considérer le mât comme faisant partie

intégrante de la voile. En le pivotant sous le vent, on creuse l'ensemble du profil, et en le ramenant dans l'axe du bateau, on l'aplatit (fig. 2). Ceci nécessite donc une voile finement optimisée pour offrir des performances polyvalentes, sans être trop pénalisé dans le tout petit temps comme dans la brise. Autre inconvénient, l'ensemble des drisses et réglages de voile ne peuvent être ramenés sur le piano, leur tension varieraient en fonction de la rotation du mât. Sur le Luthi 8.70, le hale-bas de grand-voile, le cunningham et la drisse de spi sont rassemblés sur une plaque d'embase de mât et pivotent avec ce dernier. En navigation au près, tous ces réglages se trouvent sous le vent et les taquets sur tourelle sont incontournables. Les autres drisses sont quant à elles, bloquées au mât, il est donc moins pratique de les régler finement en régate. Des solutions comme un palan fin placé sur le mât ou

un cunningham de génois restent à trouver. D'un autre côté, le mât offre une simplicité très agréable. Finies les fastidieuses séances de réglage pour tirer le bon profit de telles ou telles voiles. Le mât a le profil du moule et les maîtres-voiliers font avec. Mais le grand avantage réside dans un écoulement optimal le long de la grand-voile, surtout à l'extrados du profil (le moteur du bateau) alors qu'un mât ordinaire offre un décrochement important (fig. 1 et 2). Interrogé à ce sujet, Sébastien Schmidt nous explique son choix: «Le mât aile sera prédominant sur les voiliers de demain. S'il reste encore des solutions à trouver, ce type de gréement offre déjà d'incontestables gains aérodynamiques, et une simplicité qui apporte un grand confort en navigation comme en manutention. Il s'agit aussi de réviser sa façon de naviguer et de régler son bateau!»

Différences de réglages entre un mât traditionnel et un mât aile pivotant.

