

MINIMALISTE SANS ÊTRE SIMPLISTE

LUTHI F10 Mis à l'eau pour la première fois en juillet 2012, ce bateau fait partie de la petite famille des voiliers conçus sans aucune concession: high-tech, sobre, rapide.

VINCENT GILLOZ

Né des nombreuses discussions qu'entretenaient Jean-Louis Frei, déjà propriétaire d'un Luthi, et quelques régatiers réputés, le F10 se veut une sorte de voilier idéal. «A chaque fois que nous naviguions ensemble sur le bateau de Jean-Louis, nous parlions toujours des améliorations que nous pourrions apporter», explique le Vaudois Michel Vaucher, maître voilier et responsable du développement du projet avec Olivier Luthi. «Puis, un jour, il nous a donné carte blanche pour imaginer un voilier complètement abouti. Nous avons amené le cadre du bateau, soit le rapport de lest, et ses caractéristiques globales. Il ne restait plus qu'à élaborer une coque performante en assemblant tous ces paramètres.»

Typé lac, soit pour des conditions de vent plutôt faible à moyen, le projet a ensuite été confié au bureau d'étude Mer Forte, dirigé par Michel Desjoyeaux. C'est le jeune architecte Olivier Mousselon qui s'est chargé de l'ensemble des calculs ainsi que du design de la coque, des appendices et structures. Dotée d'une surface mouillée minimum, sa carène ne subit que très peu de déformation, et ce quels que soient les angles de gîte, ce qui offre un allongement maximum à toutes les allures. Le Luthi F10, nouvelle coqueluche du lac? o

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Longueur: 10 m
 Largeur: 3 m
 Tiran d'air: 16 m
 Tiran d'eau: 2 m 70 – 1 m 70
 Poids: 1650 kg
 Surface de voile au près: 76,4 m²
 Asymétrique Runner: 158 m²
 Prix: 200 000 francs hors taxes, équipé de trois voiles

GRÉEMENT DORMANT

L'ensemble est entièrement en PBO (fibre polymère extrêmement résistante et légère).

DESIGN

Concept épuré et poids abaissé au maximum. Aucun winch de cabine, bloqueurs textiles, essentiel des manœuvres ramené en fond de cockpit.

MATÉRIAU

Coque, mât, bout-dehors et bôme sont construits en carbone.

MÂT

Il est équipé d'un mast-jack au pied (vis de tension) afin de ne pas avoir de ridoirs (tendeurs mécaniques habituellement situés sur le pont à l'extrémité des câbles qui tiennent le mât) pour tendre l'ensemble.

SAFRAN

La partie immergée du gouvernail est largement dimensionnée afin d'offrir un maximum de répondant et de plaisir à la barre.

VOILE DE QUILLE

Etroit et doté d'un trimmer (volet qui permet de changer le profil de l'appendice en fonction des conditions) afin d'augmenter la portance au près.

QUILLE

Relevable avec une vis sans fin, qui donne la possibilité de gagner un mètre de tirant d'eau pour entrer dans les ports.

ÉTRAVE

Inversée, elle permet d'avoir un allongement maximum de la carène à tous les angles, et de ne pas dépasser la longueur hors tout avec le bout-dehors rentré.