

# LUTHI F10 LE LÉMAN PAR MER FORTE

Il y a comme cela des propositions qui ne se refusent pas. Par exemple, lorsque Michel Desjoyeaux vous propose l'écoute de grand-voile du Luthi F10, jolie machine de dix mètres tout en carbone, qu'il a contribué à créer au sein de la structure Mer Forte, avec son ami suisse Olivier Luthi.



*Une plume. Pas une ride sur le lac et pourtant le Luthi glisse, son sillage à peine perceptible.*

**18** noeuds. L'anémomètre et la girouette du Luthi F10 racontent un peu n'importe quoi, le problème de calibrage est manifeste, mais le speedomètre, lui, ne ment pas : il affiche une vitesse GPS. Et sur le lac Léman, le courant de marée... Nous voici donc déboulant à 18 noeuds vers la bouée sous le vent, devant Yvoire. Au stick, Michel Desjoyeux, bien campé dans ses baskets, ne bronche pas et travaille tranquillement ses relances. Tout juste un brin de tension dans la voix lorsqu'un équipier traine un peu trop vers l'avant du cockpit.

*«J'ai dit tout le monde derrière»,* répète le double vainqueur du Vendée Globe, du ton sans appel qui peut parfois être le sien. Régleur de spi mis à part, nous voici donc tassés derrière le barreur ; oups, pas trop tout de même, après le dernier chandelier il n'y a plus rien, pas de balcon, et la filière n'est jamais qu'une sangle lâche sur laquelle on se plie les abdominaux dans les bords de près. Lorsque la grande carcasse du constructeur Olivier Luthi nous rejoint, on se serre, mais sans faire les mallins. A cette vitesse, ce n'est pas le moment de passer à la patouille, d'autant que ça caille en ce dernier week-end de championnat du petit lac.

Plus bas, plus vite... Le Psaros 40 aux

**Travaillés.** Les formes de carène très spécifiques minimisent la traînée dans les petits airs et développent une puissance maximale aux forts angles de gîte.

**Jolie brochette.** Les trois créateurs d'un voilier hors normes : de gauche à droite, l'architecte Olivier Mousselon, le constructeur Olivier Luthi et Michel Desjoyeux.



cing trapèzes est désormais dans le sillage, le Psaros 33 et son spi noir semblent oubliés depuis longtemps. Un petit coup de frein, l'étrave inversée à légèrement plongé dans l'eau verte, l'équivalent de deux seaux d'eau est monté sur le pont, petite alerte sans frais, le voilier n'a pas bougé de sa ligne, un léger lof et voilà que ça repart. Dix-huit noeuds sur un monocoque par mer plate, sans vague ni houle pour donner l'élan, ça peut en boucher un coin. De fait, tout le monde à bord s'en met plein les yeux, et les concepteurs du Luthi F10 ont la banane. Eux-mêmes ne voyaient sans doute pas leur bateau sous cet angle-là. Dessiné

## 18 NEUDES SUR UN MONOCOQUE PAR MER PLATE, SANS VAGUE NI HOULE POUR DONNER L'ÉLAN, ÇA PEUT EN BOUCHER UN COIN !

pour les petits airs lacustres, voici qu'il se révèle une authentique bombe au port dans la brise.

Sacré Léman. Ce samedi, sur la régata des Pirates organisée par le CN Hermance, c'est nuages bas, rafales, vêtements polaires et ciré. Hier c'était polo à manches courtes et brise de curé. Six noeuds dans les rafales, pas une ride sur le lac, et le sillage imperceptible d'un voilier qui marche pratiquement à la vitesse du vent.

Le Luthi F10 est singulièrement étroit à la flottaison, ses sections rondes minimisent la surface mouillée et il ne traîne pas d'eau. Au-dessus de l'eau, les formes arrière s'évasent jusqu'à un faux bouchain.

L'objectif de l'architecte Olivier Mousselon était de bénéficier de la même surface mouillée jusqu'à 20 degrés de gîte, la puissance – et donc un déplacement nettement sous le vent du centre de carène – intervenant plutôt à partir de 25 degrés d'angle, pour la brise et le reaching. Les lignes d'eau ont aussi été travaillées de façon à limiter la dissymétrie de carène à la gîte. Ajoutez à cela une toniture inversée très marquée, artifice permettant tout à la fois d'élargir le pont à l'emplacement où l'équipage fait du rappel, de réduire les poids dans les extrémités de la coque et de limiter le volume du roof pour une même hauteur sous barrots. Quel que soit l'angle sous lequel on l'observe – oublions l'étrave inversée qui est surtout là pour la frime – le Luthi F10 a des allures peu communes, et très esthétiques à la fois.

## MOUSSELOU/DESJOYEUX UN DUO EFFICACE

C'est sur la Mini-Transat 1991 qu'Olivier Luthi (10<sup>e</sup> du classement) avait connu Michel Desjoyeux (vainqueur de la deuxième étape). Vingt ans plus tard, il l'a sollicité pour concevoir un bateau lémanique de dix mètres susceptible d'être développé en petite série monotype. Desjoyeux, qui connaît bien le lac pour y avoir couru – et gagné – le championnat de multicoques D35, à épaule son jeune collaborateur Olivier Mousselon. «Gadzart» à la tête très bien faite, passé par l'école d'architecture navale de Southampton, accessoirement régatier passionné, qui a essayé ses cinés sur des ponts de Mumm 30 et de J80.

Les lignes du Luthi F10, c'est Mousselon. Le plan de pont, c'est beaucoup Desjoyeux, et on sent bien qu'il s'est fait plaisir dans cet exercice. Deux winches en tout et pour tout, et le piano est une savante usine à gaz de bloqueurs textile dont les télécommandes sont planquées sous le roof. Aux virements et

## LUTHI F10, LE LÉMAN PAR MER FORTE



**Optimisé.** Pas une ficelle de trap ne traîne sur le pont. Le piano est planqué sous le roof, tandis qu'écrou de grand-voile et bastingues passent dans un tunnel sous le plancher de cockpit. En bas, le point de tire de génois sur son rail transversal.

## LUTHI F10

Longueur de coque : 10 m. Longueur à la flottaison : 9,80 m. Largeur : 3 m. Largeur à la flottaison : 1,78 m. Tirant d'eau : 2,75 m (1,75 m quille haute au port). Déplacement : 1,65 t. Test : 935 kg (voile de quille 135 kg, bulbe 800 kg). Voiture au près : 26,40 m<sup>2</sup>. Spi : 158 m<sup>2</sup>. Coque et pont : sandwich mousse-carbone en infusion. Mât, bôme et bout-dehors carbone. Gréement textile PBO. Prix : 194 000 euros.





**Monotypie.** Après *Furia*, le prototype, *Triumvirat* est le premier bateau de la série *Luthi FIO*. La réduction d'un règlement de monotypie est en cours.

empannages, le réglage de grand-voile – votre serviteur – se retrouve plus ou moins à quatre pattes pour gérer les bastingages sur bloqueurs et palan fin, mais c'est probablement le prix à payer pour ne pas avoir un bout qui traîne dans le cockpit ni sur le pont.

**CONSTRUCTION CARBONE ET POIDS LÉGER**

A tous égards, le bateau est hors normes. Construits en carbone dans le chantier hongrois Pauger et assemblés chez Luthi, coque et pont pèsent 490 kilos. A lui seul, le bulbe en plomb de 800 kilos, fixé en bas d'une voile de quille de 2,75 mètres de profondeur, représente la moitié du déplacement total. Le haubanage textile (PBO) du mât carbone pèse tout juste 7 kilos. «Même avec un *ajalpage* au rappel, explique Olivier Mousselon, le centre de gravité reste sous le centre de carène.» Evidemment, ça aide.

Retour sur l'eau. A l'affalage, on a cru que les 160 mètres carrés du spi emportaient à l'horizontale Alison, l'armée d'Olivier, qui gère la plage avant. Nous voici repartis vers Corsier-Port, et ces huit milles contre le vent menaçant de redistribuer les cartes. Sur la tranche, le Luthi a beau tenir ses 7,4 nœuds, barre dans l'axe, ce qui est plutôt remarquable vu

**«MÊME AVEC UN ÉQUIPAGE AU RAPPEL, EXPLIQUE OLIVIER MOUSSELMON, LE CENTRE DE GRAVITÉ RESTE SOUS LE CENTRE DE LA CARÈNE.»**

l'angle de gîte, les 14,90 mètres du *Psaros 40 Spz & Co* ne nous laissent rapidement aucune chance. Et le *Psaros 33 Banque Paris-Bertrand Sturza* remonte inexorablement, avec un près à grimper aux arbres. Même avec notre trimmer de quille dont nous apprenons à jouer modérément, impossible de lutter contre la quille basculante et la dérive orientable du plan Sébastien Schmidt, qui doit caper cinq degrés de mieux.

Sur le papier, il nous rend six minutes par heure, mais voilà : le championnat du petit lac se court en temps réel. Les Suisses ont une jauge merveilleuse (le SRS, Swiss Rating System) capable de prendre en compte trapèzes, quille mobile, ballast liquide, mât twistable ou

**Noir c'est noir.** Sous le pont, c'est toute une histoire : quille relevée avec son trimmer, drisses avec leurs télécommandes, mât carbone avec son mast-jack permettent d'ajuster la tension du gréement PBO en continu.



**Total look.** Si l'étrave inversée relève surtout d'une coquetterie de designer, elle n'est pas pour déplaire.

**Finesse.** Lorsqu'on dit que ce bateau se barre avec deux doigts, ce n'est pas qu'une image.



orientable et autres joyeusetés qui en disent long sur les façons de doper les performances d'un monocoque lacustre. Cela ne les empêche pas, depuis peu, de courir en temps réel au sein de chacune des catégories constituées d'autant de fourchettes de rating. Pour le Bol d'Or – la régaté des régates – le Luthi emportera peut-être quelques gueuses de plomb propres à le faire descendre dans le bas de la classe 1 qui ne connaît pas de limite supérieure.

Mission impossible ? Ce serait compter sans les facettes du lac (ou sans le flair tactique de l'équipage, selon le point de vue). Par deux fois, le *Psaros 33* s'enterre vers la rive Nord sous un nuage sans vent, tandis que côté Hermance nous filons sans demander notre reste. Ceux du *Psaros* sont si mal inspirés que *Triumvirat*, deuxième Luthi FIO de la série, fraîchement mis à l'eau, leur brûle la politesse. Crise sur le gâteau, *Spz & Co* saute au classement pour départ prématuré. Les Luthi signent un doublé inespéré, c'est l'heure de retraverser le lac pour se mettre au chaud, pendant le bord de large serré on se refille la barre en croquant du chocolat. Cela caille de plus belle, et pourtant le petit port de Crans-près-Céligny arrive trop vite. Nous n'étions pas pressés de faire tomber le spi.

**MER FORTE ET LES «DESJOYEAUTERIES»**

Mer Forte est un bureau d'études créé en 2009 par Michel Desjoyeux et Denis Juhel, qui en 2000 était en charge du suivi de la construction du trimaran *Géant*. L'objectif de l'entreprise est de valoriser le savoir-faire technologique acquis et développé au fil des années par un skipper aussi brillant devant une feuille blanche que sur l'eau (ce que Juhel appelle «les Desjoyeauteries»). Trois jeunes ingénieurs et architectes navals, dont Olivier Mousselon, travaillent aux côtés de Juhel et Desjoyeux dans les locaux de Port-La-Forêt. Mer Forte a eu pour premier client le chantier *Shipman*, pour lequel la société a conçu des plans de pont de navires de croisière. Ont suivi des études de systèmes et de plans de pont pour le 60 pieds *Fancia*, des calculs sur les appendices du *Macif* de François Gabart, des travaux de mise au point du *Dock & Go* pour Bénéteau, ou encore des études d'optimisation des voiles du *Club Med 2*. Mer Forte sera partie prenante du *Team France* pour la Coupe de l'America, coanimé par Cammas, Desjoyeux et Kersauson. Le Luthi FIO est le premier bateau intégralement conçu par le bureau d'études.

**DU TOUCAN AU LUTHI FIO**

Ebéniste de formation, Olivier Luthi est un de ces constructeurs de bateaux qui ont de l'ore au bout des doigts. Il a grandi au bord du lac, dans le chantier fondé au début des années 60 par son père René. Le premier bateau sorti des ateliers a été un *Cap Corse* en bois moulé. Ont suivi les premiers Toucan, série lacustre de légende dont un exemplaire courra la *Transat 1972*, aux mains d'Alain Gillsman. En cinquante ans, plus de 500 bateaux ont été construits à Crans-près-Céligny, dans cette petite entreprise où l'on sait tout faire. La maison Luthi a signé quelques séries fameuses et plusieurs protos marquants. Parallèlement au Luthi FIO, machine de course tout carbone, le chantier s'est attaqué à la réhabilitation d'un Luthi MF10 en fibre de verre, toujours sur plans Mousselon, pour un programme de petite croisière rapide sur le lac.



**Croisière.** Le premier MF10, version croisière du FIO, vient de sortir du chantier de Crans-près-Céligny.