



LADY OF TASMANIA

Une folie amoureuse

Ce n'est pas un bateau comme les autres, alors il était dit que ce ne serait pas non plus un essai comme les autres. Un bateau unique avec des partis pris tranchés et assumés. Embarquement.

CONDITIONS DE L'ESSAI : golfe du Morbihan, vent de secteur Nord-Est puis Ouest, 0 à 6 nœuds, mer plate.

Voici un voilier atypique dans sa conception comme dans sa construction. Ce Lady of Tasmania est un bateau unique, construit comme un prototype mais qui n'est pas suivi d'une série. Dessiné par Juan Kouyoumdjian, il appartient à la veine des néo-classiques imaginés pour combler l'esthète autant que l'amateur de

performance. La silhouette fleurit bon le yachting d'antan : étrave droite mais long bout-dehors, voûte arrière bien décollée de l'eau et tableau classique. Le rouf bas, aux hiloires verticales et joliment arrondies, laisse place à un très grand cockpit prolongé d'une plage arrière. Un pont latté (en pin d'Oregon) et un gréement à corne viennent parachever le tableau. Pour

être moins visible, l'attention portée aux performances n'en est pas moins présente. Pour preuve, le volume important des sections avant, la présence d'un double safran, un gréement tout carbone et une quille relevable qui supporte, à l'extrémité d'une voile verticale, 800 kilos de plomb deux mètres sous la flottaison. Une fois démarré le moteur installé sous le cockpit, nous pouvons hisser la grand-voile. Les deux drisses (de grand-voile et de pic) arrivent chacune sur un bord au piano à l'arrière du rouf, il faut donc être deux. La manœuvre est facile, les drisses sont mouflées et nous n'utiliserons pas le winch électrique installé sur bâbord. Il sert surtout à manœuvrer la quille.

Malgré la démultiplication du palan installé dans le puits, cette aide est la bienvenue quand il est nécessaire de remonter l'appendice. Le génois aux allures de yankee avec son point d'écoute très haut est amuré à l'extrémité du bout-dehors et monté sur enrouleur. Le foc amuré à l'étrave est simplement endraillé.

UNE BELLE SURFACE DE VOILE

Les écoutes des deux voiles reviennent sur un même winch, ce qui ne pose pas de problème avec ce temps de demoiselle. Si le vent se



Élégance de rigueur. Au portant dans le petit temps, on déborde largement la grand-voile et on affale le foc pour mieux faire porter le génois amuré sur bout-dehors.



Du bout du stick. La barre est très neutre. Les deux safrans présentent l'avantage d'un tirant d'eau limité (la quille se relève) et d'un bon contrôle à la gîte.

lève, le problème se résout tout seul car, même si elle a une carène puissante et un fort rapport de lest, notre Lady est généreusement toilée et l'on ne navigue pas avec tout dessus si le vent dépasse les 15 nœuds. Pour l'instant, nous subissons davantage le courant que le vent. Mais nous tirons profit du moindre souffle pour faire notre route autour de l'île aux Moines. Avec le génois, on ne serre pas le vent mais on remonte sans difficulté au près. Le portant est plus poussif, il nous faut déborder la grand-voile à la main tant le vent est faible. Un peu de patience et un thermique venu d'Ouest arrive bientôt à notre rencontre. Tout de suite, le bateau s'anime.

On apprécie alors la facilité des déplacements sur ce pont très dégagé ou le confort de la grande plage arrière pour profiter en spectateur de la

scène. Même gîté, le bateau reste très équilibré à la barre. Au point que nous aurions préféré que cette dernière soit plus légère.

BON GOÛT ET FINITIONS DE QUALITÉ

Un grand bravo pour la qualité des finitions. Le travail des différentes essences de bois est irréprochable, on regrette seulement le choix d'un cale-pied en Flexiteek, moins régulier qu'un massif naturel. La qualité du travail du chantier se vérifie également sous le pont. C'est un volume unique qui offre une couchette double à l'avant, deux petites assises puis des meubles (cuisine et table à cartes) franchement minimalistes, deux belles banquettes et enfin deux larges couchettes glissées sous

les bancs du cockpit. L'espace n'est pas cloisonné mais le puits de quille en mange visuellement le milieu. Selleries en velours gris, intérieur de coque blanc débarrassé de tout vaigrage, ceinture d'acajou soulignant l'arrondi du rouf ou le support des couchettes : aucune faute de goût et une surface bluffante des bordés. Elle témoigne d'une construction particulièrement soignée. C'est à coup sûr la signature du constructeur. Mais il ne s'agit pas que de cosmétique. En soulevant les planchers, on découvre une structure très importante, avec des varangues et des omégas épais comme on peut en voir sur des machines de course beaucoup plus grosses. Les tissus sont bien visibles et l'ensemble ne risque pas de se déformer.

On est surpris de constater que le pont est en bois, soutenu par des barrots.

Cette construction remarquable est due au travail du chantier Beboat d'Erwan Boisecq. Ne travaillant que sur des «one-off», il s'est fait remarquer en construisant un très joli 6,50 classique sur plan William Atkin. Une carène déclinée avec plusieurs gréments, catboat ou houari avec la complicité de Thomas Jullien. Mais il n'a pas vocation à faire que du classique, pour preuve un 6 mètres de facture beaucoup plus moderne est actuellement en construction dans l'atelier installé à Arradon. Il offre la possibilité de faire construire le bateau de ses rêves. Et de faire le choix, comme sur Lady of Tasmania, de se passer de toilettes ou de table de carré. Une hérésie à une époque où le confort au port est tellement valorisé. Une évidence pour un dayboat qui ne vise que le plaisir des yeux et celui de son équipage. ■



Cocooning. On se sent bien dans la cabine du Lady of Tasmania, mais seulement une fois assis car la hauteur sous barrots n'est pas au rendez-vous. Il n'y a pas de cloison mais le puits de quille divise le volume.



Minimaliste. Ce petit meuble de rangement fait office de table à cartes. En vis-à-vis, on trouve un petit évier et les instruments électroniques fixés sur un panneau vertical.



Sérieux. Il faut soulever les planchers pour apprécier la qualité de la construction : la structure transversale et longitudinale est impressionnante pour un bateau de cette taille. Tout le fond de coque est accessible.

CE QUI NOUS A SÉDUITS

- L'esthétique très flatteuse.
- La qualité de construction et le soin apporté aux finitions.
- Les choix assumés d'un vrai dayboat.

CE QUI NOUS A DÉPLU

- La barre manque un peu de sensibilité, la rançon d'un bateau équilibré.
- La couchette double entravée par la cloison avant.
- L'absence de baille à mouillage.
- Le cale-pied en Flexiteek à la surface inégale.

LADY OF TASMANIA Une folie amoureuse

LES CHIFFRES de Voiles et Voiliers

LADY OF TASMANIA	
Longueur	10 m
Largeur de coque	2,92 m
Tirant d'eau	0,90-1,90 m
Poids	3 200 kg
Lest	900 kg
Surface de voile	65 m ²
Génois	23 m ²
Grand-voile	52 m ²
Matériau	sandwich (verre-mousse-époxy)
Architecte	Juan Kouyoumdjian
Prix TTC	nc

MESURES

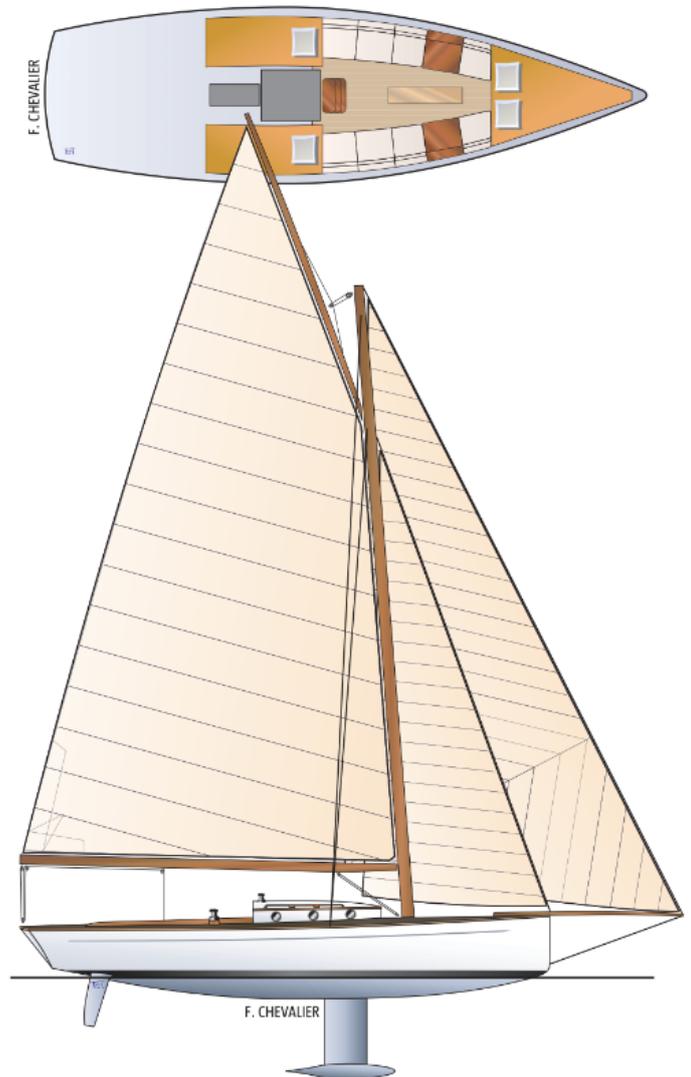
Hauteur sous barrots : 165 cm.

Couchette avant : 220 x 165 cm.

Banquettes : 186 x 54 cm.

Couchettes arrière : 188 x 100 cm.

Constructeur : Beboat, www.beboat.fr



CONCLUSION

Ce bateau magnifique et exclusif ne peut guère être jugé que par son propriétaire qui en a défini le programme et il ne conviendra pas forcément à une autre personnalité. Mais il permet de donner libre cours à son imagination et fait revivre une époque où l'on choisissait un architecte avec qui l'on déterminait un programme avant de trouver le chantier capable de construire ce cher objet du désir.