

LADY OF TASMANIA

Une Lady qui envoie du lourd!

LADY OF TASMANIA est du genre à faire tourner les têtes. Comment ne pas remarquer la grâce de sa silhouette élancée de houari, l'audace de son fier bout-dehors, la sobriété chic de son étrave droite, la délicatesse des courbes de son rouf et de ses hiloires, le raffinement de son pont en pin d'Oregon, la sensualité langoureuse de sa longue plage arrière et le classicisme distingué de son tableau ? Mais cette attitude bon chic bon genre, inspirée des lignes d'un pilote anglais, n'est que la face émergée de l'iceberg. Il faut connaître cette dame dans l'intimité pour la découvrir sous son vrai jour. Loin d'être figée dans le carcan de la tradition, elle assume un caractère résolument moderne qu'elle dévoile dans la confiance, sous la ligne de flottaison.

Les appendices explosent les codes d'antan avec un double safran ainsi qu'un long et fin voile de quille en inox, supportant un bulbe de 900 kg. En soulevant les planchers, on peut directement observer la structure de la carène : un sandwich époxy infusé, mis en œuvre avec une mousse de haute qualité recouverte jusqu'à 12 mm de tissu au niveau

des renforts. Le bateau, qui mesure 10 mètres à la flottaison, ne pèse que 3 400 kg malgré son bulbe de 800 kg et son pont latté de 22 mm d'épaisseur, soutenu par des barrots en acajou ! Qu'il s'agisse des matériaux ou des techniques de construction, la carène de *Lady of Tasmania* est comparable à celles des engins de course actuels. Un constat qui n'a rien de surprenant : les plans sont signés Juan Kouyoumdjian. C'était un souhait du client : pas question que les autres bateaux tournent autour de sa belle, même si c'est pour l'admirer ! Le choix du lest a été guidé par les exigences de performance (voile vertical prolongé d'un bulbe).

QUILLE SABRE ET WINCH ELECTRIQUE

Mais *Lady of Tasmania* étant basée à Bréhat, la possibilité de réduire le tirant d'eau coulait de source. L'architecte a ainsi opté pour une quille sabre manœuvrée à l'aide d'un winch électrique. Une option un peu radicale : en cas de talonnage, la structure est très vulnérable. Autre désagrément : le puits de quille barre la vue et la circulation dans le carré. On aurait préféré une quille relevable, qui aurait fait fusible en cas de choc et s'intégrerait mieux aux aménagements, quitte à égratigner légèrement les polaires de vitesse. On ne profite donc pas pleinement du volume intérieur qui a pourtant le mérite d'être très ouvert grâce à l'absence de cloison (ce dernier critère inscrit au cahier des charges a dicté le dessin d'une structure très rigide). Le triangle avant accueille une couchette double. Dans son prolongement, le carré s'organise de manière symétrique avec deux blocs (réchaud à bâbord, tableau électrique et vasque à tribord) puis deux grandes banquettes. Un grand vide-poches court le long du bordé derrière le dossier. On dispose aussi de rangements sous les assises. Deux belles couchettes individuelles sont installées à l'arrière, sous le cockpit. Pas de table de carré mais après tout, nous sommes à bord d'un voilier dont l'identité est plus proche de celle d'un grand day-boat que d'un croiseur. L'ambiance sobre et moderne (selleries grises



▲ La grand-voile s'élève à 16 mètres, et doit être arisée dès 15 nœuds de vent.

et peinture blanche), égayée par les éléments de menuiserie, est réussie. Quant aux finitions, elles sont irréfutables. Un très beau travail d'aménagement signé Beboat. Bien que notre *Lady* ait établi ses quartiers en Bretagne Nord, une région qui souffre rarement de la canicule, on regrette l'absence de panneaux ouvrants. En cet après-midi estival, on manque d'air sous le pont. Et sans vouloir encore stigmatiser le climat costarmoricain, les petits hublots tout ronds tout mignons seront peut-être un peu justes pour faire pénétrer la lumière quand la météo est mitigée. Esthétisme et confort ne sont pas toujours d'accord ! Après tout, sur un day-boat c'est à l'extérieur que l'équipage passe le plus clair de son temps. Et de ce point de vue, il n'y a pas grand-chose à redire. On circule très bien de la plage avant vers le grand cockpit dégagé : l'écoute de grand-voile passe sur les côtés de la plage arrière et tombe sous la main du barreur. Le reste des manœuvres revient au piano, dont la drisse mouflée qui permet de hisser le pic (en carbone, comme tous les espars). Ce dernier



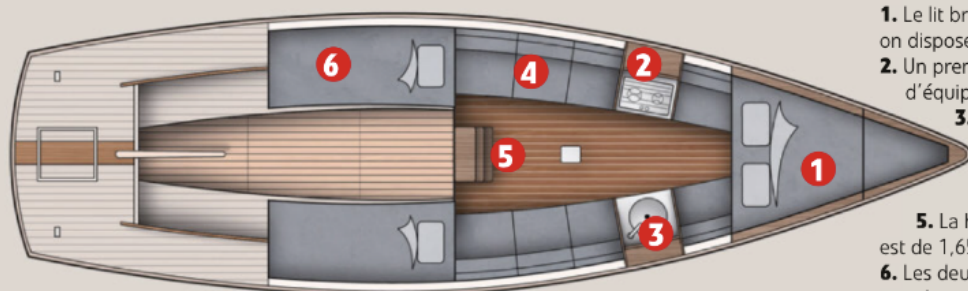
« Tableau classique, rouf à hiloires droites :
tout comme un yacht ! »

mesurant plus de 6,50 mètres, la grand-voile s'élève à près de 16 mètres et demande à être arisée dès 15 nœuds. Avec un vent qui est monté ponctuellement jusqu'à 12 nœuds, nous apprécions pleinement sa puissance : nous filons entre 7 et 8 nœuds (avec un léger courant favorable) et remontons à 30 degrés du vent sur une mer plate. La barre est douce, *Lady of Tasmania* marche bien droit. Ce comportement sain ne doit pas nous faire oublier que nous ne sommes pas en présence d'un oiseau du large. Le bateau, très puissant, reste un day-boat, aussi réussi soit-il. L'absence de baille à mouillage et le foc simplement endraillé (le yankee est sur emmagasineur) nous le rappellent... Un parti pris discutable mais tout est permis à bord d'un one off ! Et une *Lady* de cette classe et de cette trempe-là, on n'en rencontre pas tous les jours. On a hâte de découvrir le dernier-né du chantier : un 6 mètres typé Open 6.50 destiné à la série, résolument moderne et signé Finot-Conq...

Texte et photos : Cécile Hoynant.



Le volume intérieur, grâce à l'absence de cloisons, offre un volume important.



Le Lady of Tasmania en 6 points

1. Le lit breton mesure 220 x 165 cm. Sous la couchette, on dispose d'un espace de stockage.
2. Un premier bloc à bâbord est équipé d'un réchaud, d'équipets et d'un vide-poches.
3. Un second bloc à tribord accueille le tableau électrique et une petite vasque.
4. Les banquettes du carré, qui peuvent servir de couchettes d'appoint, mesurent 1,86 x 0,54 m.
5. La hauteur sous barrots au pied de la descente est de 1,65 m.
6. Les deux couchettes arrière symétriques installées sous le cockpit mesurent 1,88 x 1 m.

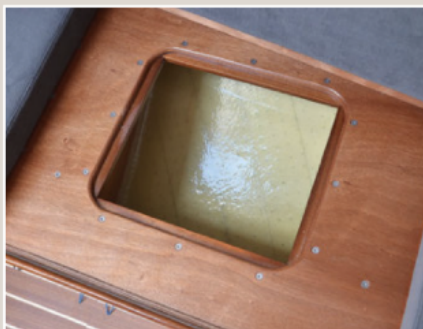
EN CHIFFRES...

LONG. HORS TOUT	11,80 m
LONG. COQUE	10 m
LONG. FLOTTAISON	8,05 m
LARGEUR	2,92 m
TIRANTS D'EAU	1,90-0,90 m
DEPLACEMENT	3 200 kg
LEST	900 kg
SV AU PRES	52 m ²
FOC	18 m ²
GRAND-VOILE	34 m ²
YANKEE	30 m ²
MATERIAU	sandwich verre/époxy
MOTORISATION	30 ch Volvo
ARCHITECTE	Juan Kouyoumdjian
CONSTRUCTEUR	Beboat (02 97 47 50 88)
CATEGORIE CE	B/5 personnes
PRIX DE BASE	sur devis

Pas de tarif ni d'options, normal, Lady of Tasmania est un véritable one-off, c'est-à-dire un bateau réalisé à la demande. Ce qui peut vous permettre de demander au chantier toutes les personnalisations et équipements qui vous passent par la tête... A condition d'y mettre le prix !



Pratique
Le circuit d'écoute de grand-voile est bien pensé : il n'entrave ni le cockpit ni la plage arrière et l'écoute revient près de la barre.



Pratique
Des rangements sont accessibles sous les banquettes et on en profite pour apprécier la qualité de construction de la coque !



Pratique
La plage arrière abrite un grand coffre très pratique pour ranger les équipements nécessaires au mouillage et à l'amarrage.



Pas pratique
Chic mais pas très sécurisant : il n'y a pas de filière à l'avant, alors qu'il faut manœuvrer le foc endrillé : attention à bien rester à bord !



Pas pratique
L'hiloire de cockpit verticale n'est pas très confortable quand on s'installe sur le plat-bord.



Pratique
Rail de grand-voile et drisse mouflée : tout est fait pour que la voile et son pic ne soient pas difficiles à hisser.