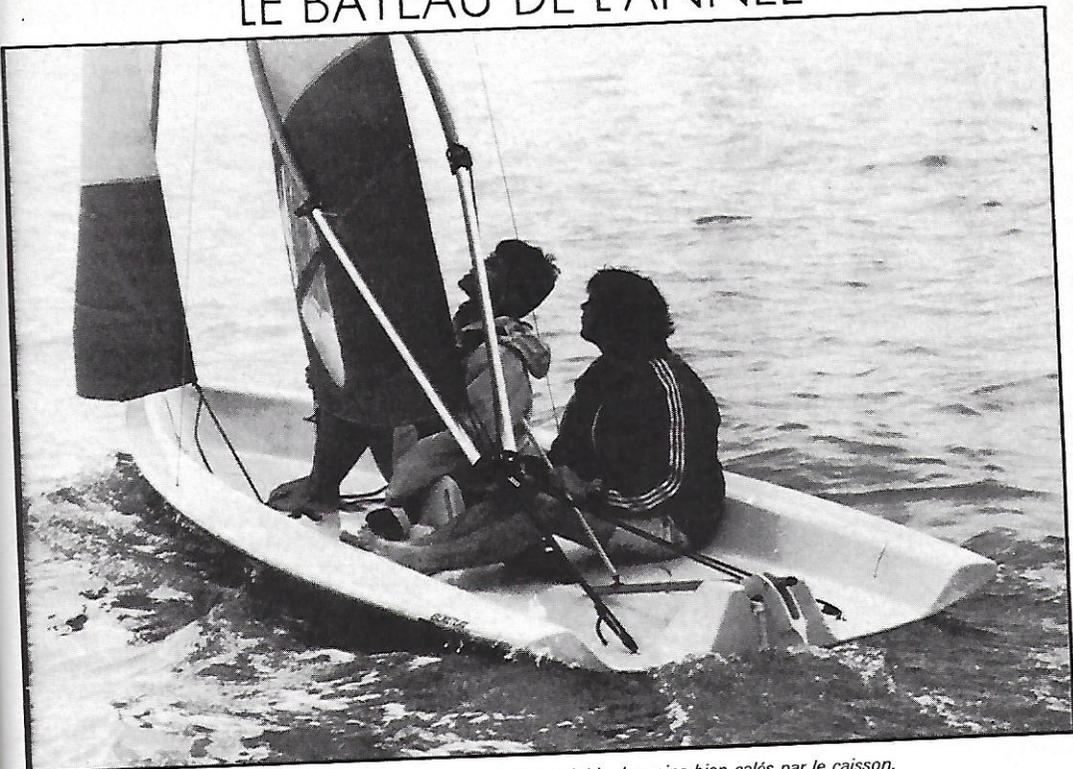


# LE BATEAU DE L'ANNÉE



*La position assise dans le fond se révèle agréable, les reins bien calés par le caisson.*

## WIZZ

### La décontraction en dériveur

Une espèce en voie de disparition, le dériveur ? Il est moins aisé de l'affirmer maintenant, au moment où il vient de subir une énergique cure de jouvence qui s'est soldée par l'attribution du titre de « Bateau de l'année » au Wizz, pionnier de cette nouvelle vague.

Depuis la création en 1975 par notre revue de ce titre annuel, c'est la première fois qu'un bateau non habitable devient « Bateau de l'année ». Cet événement montre à lui seul que le Wizz attire l'attention et que, quelle que soit sa carrière future, il aura apporté quelque chose de nouveau dans le monde du dériveur, en offrant en particulier une alternative à l'omniprésente planche à voile. Non pas d'ailleurs que cette dernière soit nuisible, bien au contraire, mais tout simplement parce que le concepteur du Wizz a estimé qu'elle ne pouvait satisfaire tout le monde ; ceux par exemple qui préfèrent la navigation « assise » aux joies du wishbone ou

encore les amateurs de balade en double.

Ces candidats à un bateau différent ne trouveront rien de bien révolutionnaire dans le principe du Wizz : il y a toujours une coque, une dérive, un safran et un mât fixe. L'originalité du projet réside plutôt dans sa recherche de simplification poussée à l'extrême.

Notre confrère « Voiles et Voiliers », qui a lancé l'idée de ce nouveau dériveur, avait en effet clairement défini l'objectif : passer moins de temps à préparer le bateau, et donc plus de temps à s'amuser sur l'eau avec un engin qui marchera vite sans avoir besoin des multiples gadgets des dériveurs

classiques.

Premier chantier à emboîter le pas, Bénéteau a ainsi lancé le Wizz, dessiné par Jean-Marie Finot. Plusieurs prototypes ont navigué au cours de l'année passée avant que le modèle définitif soit présenté au Salon nautique 82. Keltic se lançait également dans le bain en exposant à ce salon le Skeltic de Jacques Fauroux, un dériveur d'inspiration comparable, quoique doté d'un trapèze.

#### Un franc-bord minimum

Au premier coup d'œil, le Wizz ne ressemble guère aux dériveurs connus. Son très faible franc-bord lui donne une jolie silhouette,

agressive à souhait, tandis que l'absence de tableau arrière et l'allure peu conventionnelle des caissons intrigue quelque peu l'observateur; sans parler de la présence dans le fond des « foot-straps », comme sur les planches de saut. Côté gréement, la bôme brille par son absence, remplacée par un wishbone. Pourquoi une telle substitution? Tout simplement pour éviter l'encombrant hale-bas et simplifier encore l'équipement en supprimant, par exemple, le vit de mulet.

Rien de tel que quelques bords pour se faire une idée; alors voyons si tout cela est aussi facile qu'on le dit...

### Une préparation aisée

De fait, rien à dire sur la première partie du programme: le Wizz se prépare beaucoup plus simplement et rapidement que n'importe quel dériveur en double existant. Seul un solitaire comme le Laser pourrait rivaliser avec lui dans ce domaine. Les deux éléments de mât en aluminium s'emboîtent entre eux et le guindant de grand-voile est enfilé sur l'ensemble. Le foc, solidaire de l'étau, étant fixé sur le mât, il suffit alors de bloquer les haubans à embouts en T dans des cavités du plat-bord, de placer le pied de mât dans son emplanture, puis de tirer sur le foc pour dresser le tout et, enfin, d'accrocher le bout de l'étau sur l'étrave. Il ne reste plus ensuite qu'à emboîter le safran — pivotant astucieusement sur un rouleau en nylon — sur sa « colonne » de soutien, puis à placer les écoutes de foc et de grand-voile, ce qui ne pose là encore aucune difficulté. Bien entendu, le wishbone devra avoir été placé autour du mât avant l'installation de celui-ci...

Des poignées ménagées dans la coque elle-même facilitent le transport et la mise à l'eau. Deux personnes suffisent pour cette opération, mais les 70 kg de la coque n'encouragent guère à de longues séances de portage. En mettant un premier pied à bord, on est frappé de la bonne stabilité de cette embarcation dont la construction s'apparente plus à celle d'une planche à voile — le moulage en polyester est rempli de mousse — que d'un dériveur classique. Une fois la dérive (à la fois sabre et pivotante, comme sur les planches) engagée dans son puits et la tension du guindant de grand-voile réglée au moyen d'un petit bout, il ne reste plus qu'à démarrer.

Ce n'est évidemment pas une surprise, mais c'est toujours agréa-



*La stabilité et la décontraction du Wizz résumées en une photo: le cockpit est praticable jusqu'à l'avant.*

ble à constater: le Wizz démarre nerveusement et ne rechigne pas à évoluer avec précision dans les espaces les plus réduits. Si l'on est un peu décontenancé au départ par la forme inhabituelle du cockpit, on apprécie bien vite la variété de positions qu'il offre.

Assis bien calé dans le fond ou sur le plat-bord, suivant la force du vent, on découvre avec le Wizz qu'il y a d'autres façons de s'installer sur un dériveur que de rester coincé sur son caisson. Les pieds calés dans les « foot-straps », on s'aperçoit qu'il n'est alors guère possible pour un gabarit moyen de

faire un rappel maximum. Il se révèle à l'usage que le comportement du bateau n'en pâtit pas, sa stabilité permettant à un équipage de deux personnes de tenir le bateau en toutes circonstances sans se dépenser réellement.

### Un véritable « pont-promenade »

Engin de vitesse accélérant à la moindre occasion avec une déroutante bonne volonté, le Wizz n'en est que plus surprenant par sa bonne stabilité. Au point que l'équipier peut aller se promener debout en avant du mât en cours

*Un peu trop long sur notre bateau d'essai, l'étau ne permettait pas une bonne raideur de l'attaque du foc; ce détail a été rectifié depuis.*



de navigation sans que l'équilibre du bord soit en péril! La carène, conçue par Jean-Marie Finot, révèle d'autres particularités comme le peu de sensibilité à la gîte, contrairement à la plupart des dériveurs. Même si le bateau gîte et va jusqu'à embarquer de l'eau sous le vent, il reste bien contrôlable et dispose encore d'une certaine marge de manœuvre avant le chavirage.

L'enfournement ne pose pas non plus de problème, l'eau dégageant directement à travers le cockpit vers l'arrière ouvert. Il faut simplement ne pas trop s'attendre à rester sec dès qu'il y a bon vent! Au virement de bord, le contact de la voile est certes plus agréable que celui d'une bôme bien rigide... La manipulation de la dérive réclame un petit tour de main mais s'avère efficace tandis que le safran est muni d'un ingénieux système d'escamotage en cas de choc. Le puriste regrettera de ne pouvoir mieux contrôler la chute de la grand-voile mais la simplicité du système mérite ce sacrifice. Le Wizz peut également s'utiliser en solitaire, devenant alors encore plus vivant dans les petits airs.

### Un dériveur indulgent

Revenons-en aux petites faiblesses du Wizz: elles se résument essentiellement dans la manipulation à terre; une planche à voile autorisait sur ce point une autonomie parfaite à une personne seule. Le propriétaire du Wizz retrouvera là le classique problème du double: disposer d'un équipier pour chaque manutention. Sur un autre plan, l'association docilité-stabilité-vitesse du Wizz apparaît comme une évidente réussite; il est cependant possible qu'elle déçoive quelques équipages sportifs qui regretteront la trop grande indulgence du Wizz. Le planing a-t-il la même saveur quand on sait qu'on a peu de chances de passer à l'eau dans la seconde qui suit? Il y a gros à parier, cependant, qu'un tel souci d'acrobatie et de dépense physique ne concerne que bien peu de gens et que la décontraction du Wizz recueille la majorité des suffrages. Affaire à suivre en tout cas: la prochaine saison nous en dira plus sur l'avenir du Wizz et des autres membres de la nouvelle vague.

Olivier LE CARRER ■

**Caractéristiques:** Architecte: Jean-Marie Finot; constructeur: Bénèteau; longueur: 4,40 m; largeur: 1,62 m; voilure: 13,50 m<sup>2</sup>; poids: 70 kg; prix: 8940 F.



*L'accastillage brille par sa simplicité; on remarque les « foot-strap » permettant de bien se caler les pieds dans la brise.*



*Le redressement du Wizz se fait facilement et ne nécessite pas ensuite de corvée d'écopage.*

*S'écoulant rapidement par l'arrière, l'eau embarquée parfois par l'étrave ne nuit pas au comportement du Wizz.*

