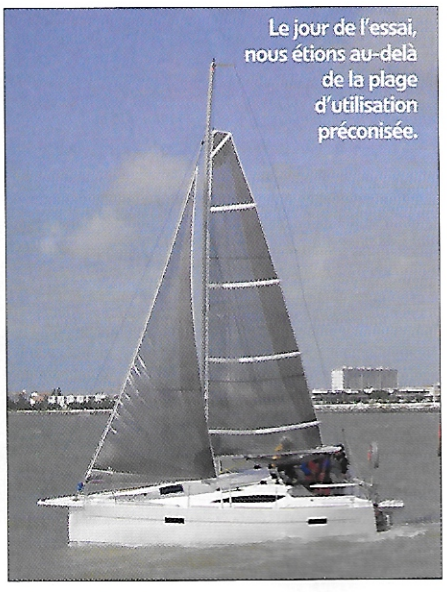
VIKO S21

Le petit cheval blanc !

IL A EU DU COURAGE le petit Viko S21 nouvellement importé de Pologne par Import'Nautic Sailing basé à Port-la-Forêt, car on ne lui a pas fait de cadeau ! Remonter à la voile, contre le vent et la marée le chenal du port de La Rochelle avec une mer formée et 23 nœuds établis n'est pas une mince affaire pour une unité de moins de 7 m, qui plus est un dériveur intégral. Et pourtant nous y sommes parvenus ! « Dans le mauvais temps (…) tous derrière et lui devant » dit la chanson et de fait : frôlant les enrochements de la digue, virant de bord sur le fil, coupant la route des autres croiseurs réunis pour l'élection du Voilier de l'année, virant de nouveau au pied de la tour Richelieu. Ce fut incontestablement du sport et nous étions largement au-dessus de la plage d'utilisation normale du plus petit Viko de cette gamme qui s'échelonne de 21 à 35 pieds. Pourtant, avec un ris pris dans la grand-voile et le foc entièrement déroulé, son comportement fut agréablement surprenant et sécurisant.
A quatre adultes à bord, l'un de nous était clairement de trop dans le cockpit pour enchaîner les virements et il ne faut surtout pas se fier à la plaque du constructeur qui certifie le Viko pour six adultes ! Avec un équipier dans le carré, j'occupe la place « d'embraqueur » dans la descente devant le piano et ses deux petits winches sur lesquels reviennent les écoutes de génois. Derrière moi Philippe, un lecteur équipier, et Thibault à la barre. Un barreur bien installé bénéficiant, en guise de barre franche, d'une belle raquette en inox et surtout d'un très efficace cale-pieds qui intègre le point d'attache du palan d'écoute de grand-voile. D'un point de vue ergonomique, on est bien. Vu les conditions, Philippe aurait été mieux placé sur l'hiloire, libérant du coup le cockpit, dégageant une perspective sur la route pour le barreur et surtout améliorant le couple de rappel, mais nous n'avions pas retiré les dossiers en inox habillés de mousse, pourtant amovibles, du cockpit. Un équipement sans aucun doute très appréciable dans des conditions plus maniables.


Le jour de l'essai, nous étions au-delà de la plage d'utilisation préconisée.

UNE BONNE CARENE ET UN PLAN DE PONT A AFFINER

Mais le temps n'est pas au farniente et nous continuons notre glorieuse remontée du chenal. La carène dessinée par Sergio Lupoli (l'architecte des Comet) se comporte très bien, n'enfourne pas, mouille peu, pas de départ au lof non plus et un seul manque à virer. Alors certes nous sentons bien que nous sommes sur un dériveur lesté imaginé pour des petites navigations lacustres et non sur la version quille pivotante ou lest fixe également au catalogue. Le Viko S21 lancé en 2015 appartient à cette famille 100 % pratique – très populaire en Pologne – des petits dériveurs légers, transportables, rapides à mâter/démâter et à mettre sur remorque. Des unités joliment dessinées et bien pensées, mais dotées d'un accastillage très léger. C'est pourquoi Gilles Mercier, l'importateur français, a décidé de revoir entièrement l'accastillage, le gréement courant et les équipements des unités commercialisées en France avec le concours d'entreprises françaises (Ino Rope, Outils Océans, Plastimo, NV Equipment, etc.). Si l'unité essayée à La Rochelle, tout juste importée, était encore dans son jus, nous ne doutons pas que ce travail d'optimisation fera monter d'un cran la qualité du plan de pont du Viko S21, l'adaptant à un programme de petites navigations côtières. Si certains équipements d'origine pèchent, il en va autrement des aménagements intérieurs cosy et bien finis. Des finitions élégantes, grâce en partie à l'usage d'un contre-moule qui dissimule par définition stratification et boulonnage d'accastillage. Notons quand même la très grande souplesse du contre-moule placé sous le cockpit qui fait office de plafond à la couchette arrière… Une belle couchette qui occupe toute la largeur du Viko et prive le cockpit de grands coffres. Mais les rangements sont ailleurs : en plus du coffre dans le cockpit, le Viko dispose d'une petite baille à mouillage et d'une immense penderie humide sur tribord qui peut recevoir des WC chimiques optionnels.
Dehors, le vent monte. Nous virons puis abattons : retour au port. L'occasion de se rendre compte combien la barre est dure

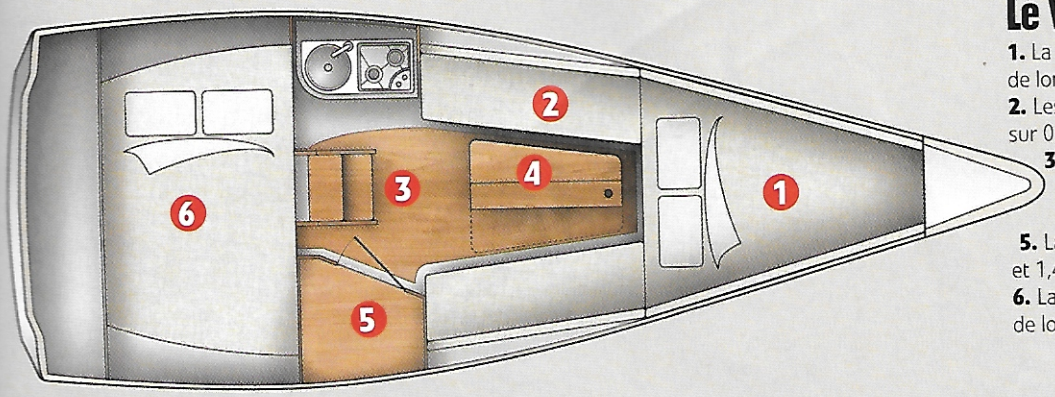
« Ligne dynamique et petite delphinière pour amurer un gennaker. »

dans ces conditions, peu aidée par des défauts de montage qui donnent du jeu à l'ensemble du système de barre. Un jeu que nous avons également perçu dans la fixation de la dérive. Clairement, ce Viko brut de décoffrage manque de préparation. L'importateur français en est conscient, sa priorité ayant été de profiter du salon du Grand Pavois pour présenter cette nouvelle offre au grand public, il lui faudra maintenant améliorer la copie. Notre essai sur l'eau se termine : cap sur la cale pour une démonstration de la chèvre qui permet de démâter rapidement et simplement le Viko S21. Un système éprouvé qui montre une fois de plus son efficacité : en 30 minutes, le petit croiseur est sur sa remorque, démâté, prêt à prendre la route, à rejoindre Port-la-Forêt pour une préparation par les pros du Finistère Sud qui – nous n'en doutons pas – sera aux petits oignons ! ■

Texte : D. Bidaine. Photos : F. Van Malleghem

OLIVIER BLANCHET

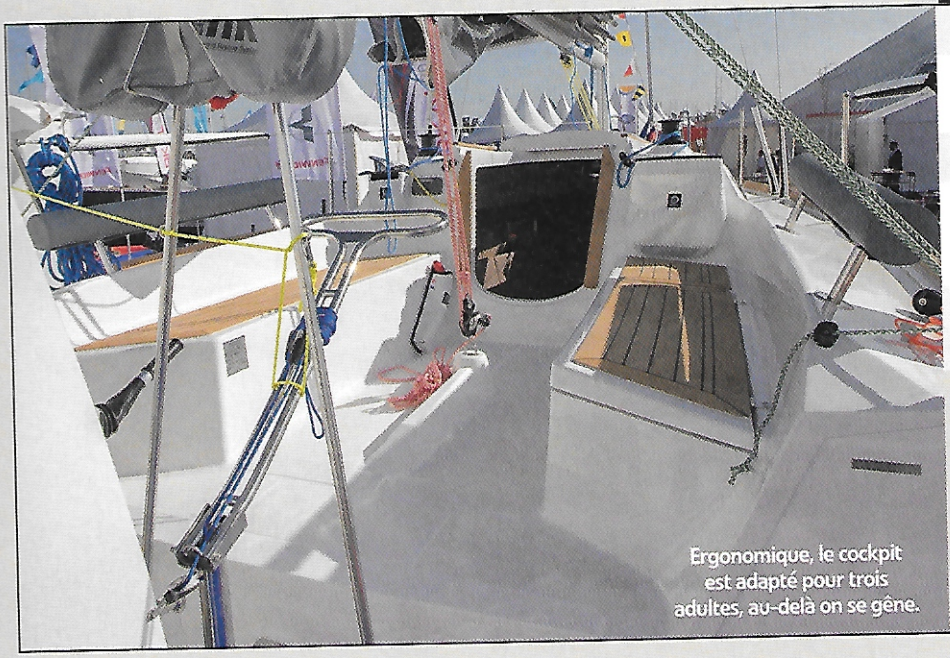
▲ L'intérieur est simple mais chaleureux et joliment fini avec deux hublots de coque comme un grand !



Le Viko en 6 points

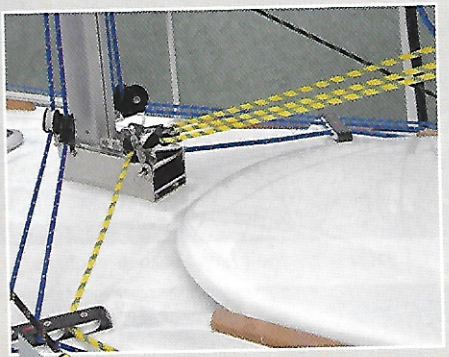
1. La pointe avant mesure 1,90 m de long et 1,40 de large au plus large.
2. Les banquettes mesurent 1,35 m de long sur 0,43 de profondeur.
3. La hauteur sous barrots au pied de la descente est de 1,66 m.
4. Table du carré : 0,71 x 1,23 m.
5. La penderie fait 0,75 x 0,90 m et 1,40 m de hauteur sous barrots.
6. La couchette arrière mesure 2,12 m de long sur une largeur de 1,22 m.

EN CHIFFRES...


Ergonomique, le cockpit est adapté pour trois adultes, au-delà on se gêne.

LONGUEUR COQUE	6,50 m
LARGEUR	2,50 m
TIRANTS D'EAU	0,25-1,20 m
DEPLACEMENT	950 kg
LEST	250 kg
SV AU PRES	23 m²
GENNAKER	23 m²
MATERIAU	sandwich verre
ARCHITECTE	Sergio Lupoli
CONSTRUCTEUR	Viko Yachts
CATEGORIE CE	C pour 6 personnes
PRIX DE BASE	32 350 €
PRIX DU BATEAU ESSAYE	42 882 €

Equipement standard France : électronique Rayamarine, VHF Navicom, protections Outils Océan, voiles Houari Voiles, capotes NV Equipment, gréement courant Ino Rope.
Principales options : revêtement Flexiteek, hublots de coque, dosserets de cockpit, quille relevable ou fixe, compartiment toilette (penderie), hors-bord électrique, chèvre en V.

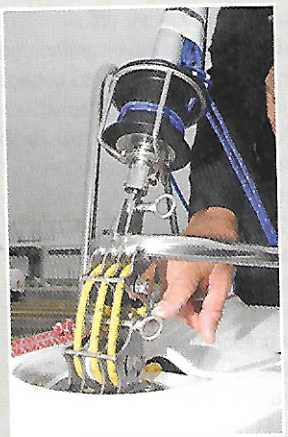

Pas pratique
Le hale-bas revient au cockpit mais sans bloqueur ! Un exemple caractéristique de choses à revoir.

Pratique
Le haut cale-pieds pour le barreur permet à l'écoute de grand-voile d'être à la bonne hauteur.

Pratique
Des dossiers amovibles pour le cockpit ! Une très bonne idée pour le petits temps.

Pratique
L'échelle de descente se dépose pour faciliter l'accès à l'immense couchette arrière.

Pratique
La chèvre reste à poste et épouse la forme du livet formant à l'occasion un bon cale-pieds pour manœuvrer.


Pratique
L'étai est directement pris sur la chèvre, laquelle intègre le palan de sorte qu'il n'y a aucun réglage de tension à faire pour naviguer.