

Yachting Sud

SUR L'EAU

Sueurs froides à Ostende
Trois coupes pour les Dragon

Transat Jacques Vabre
Gloire, casse et abandons

Mini Transat 6.50
Dur, dur pour Bert

Pêche exotique
Harponner le poisson

Le rayon vert
Thoè l'a vu !

Salons d'hiver
Les nouveautés

Merena et les dauphins
Étonnante rencontre

Océan Indien
Rameurs, ramez !

MRCC
Ils veillent sur vous



BI-LOUP 26

Volumineux et transportable !

Bien plus moderne que le 36 et le 30, le Bi-loup 26 est le premier modèle du chantier Wrigthon développé par la nouvelle équipe. Beaucoup de nouveautés : du volume et des performances revues à la hausse pour ce biquille transportable sur la route, qui remplace le 77 NV, diffusé à 300 exemplaires depuis 1995.

Essai réalisé par Emmanuel van Deth

« CONÇU POUR S'ÉCHOUER DEUX FOIS PAR JOUR »

Même si notre essai s'est déroulé à La Rochelle sans avoir pu programmer un échouage sur une plage de l'île de Ré ou d'Oléron, **Mederic Thiout**, le nouveau patron du chantier **Wrighton**, tient à rappeler que ses biquilles sont avant tout destinés à se poser sans dommages à chaque



Les quilles en polyester sont protégées par une semelle

marée, soit plus de 700 fois par an. D'où une construction en polyester particulièrement robuste – 10 à 12 mm de polyester dans les fonds, des quilles moulées avec la coque pour plus de robustesse et un lest protégé de la corrosion. Pour autant, le **Bi-loup 26** n'a rien d'un coffre-fort et les conditions de navigation particulièrement favorables lors de notre sortie ont permis au **26** d'exprimer tout son potentiel sous voiles.

LE COCKPIT

Ne vous fiez pas au nom de baptême de notre voilier d'essai, **Révolution**. Si le **26** apporte son lot d'innovations, il reste bien un **Bi-loup**, c'est-à-dire un croiseur familial et sans histoires. Ici, pas de cockpit en T typé régates, mais deux niveaux de banquettes toutes droites. Le compromis, toujours difficile, qui consiste à optimiser assises confortables à l'extérieur et volume suffisant pour la cabine arrière, est ici plutôt convaincant : au mouillage comme en navigation, l'équipage est bien installé. Sous nos latitudes un peu fraîches, la capote enveloppante prévue par le chantier assure une totale protection du vent et des embruns. Tout à l'arrière, la jupe est encore plus large que celle du **77NV** et gagne un revêtement en teck. Le tableau arrière qui fait office d'échelle de bain, déjà présent sur le **Bi-loup 30**,



Le tableau arrière articulé fait office d'échelle de baignade

à intelligemment été adapté. Un vrai plus pour ce voilier prévu pour s'échouer et découvrir les mouillages sauvages : l'accès à la mer, au sable ou encore à l'annexe devient aisé. On note également l'emplacement intelligent – toujours à l'arrière mais en hauteur – pour le radeau de sauvetage.

GRÉEMENT ET PLAN DE PONT

Les précédents modèles nous avaient habitués à des gréements ramassés avec génois à fort recouvrement, capelés en tête. Assortie à un enrouleur, une telle voile d'avant est



Un gréement plus moderne avec une grand-voile plus importante

aisée à établir et à adapter aux conditions de vent. Revers de la médaille, les virements de bords sont fastidieux, la voile exigeante à border plat et la visibilité sous le vent quasi nulle. Le chantier a donc choisi un gréement plus moderne avec une grand-voile plus grande. Quant



La plage avant, plus fonctionnelle que celle du 30'

au génois, il est capelé au 7/8ème et surtout se contente de glisser entre galhaubans et bas-haubans. Grâce à ce recouvrement plus modeste, les cadènes peuvent rester sur le livet de pont. Le point d'ancrage est plus robuste et le mât mieux tenu. Le plan de pont très classique tente de s'accommoder d'un rouf volumineux sans trop pénaliser la circulation sur les passavants, forcément étroits. Les indispensables mains courantes en inox, indisponibles au moment de notre essai, sont désormais à poste. Sur la plage avant, on constate que



Passavants étroits mais circulation néanmoins fluide

>>> les inutiles chaumards et la baille à mouillage étriquée du Bi-loup 30 n'ont plus cours : les taquets sont bien placés à l'angle coque/pont et l'ancre à poste ne bloque plus le couvercle de la baille à mouillage, assez grande pour avaler un mouillage de 100 m. Les taquets sont désormais bien placés sur le livet de pont. Bon point également pour le génois dont la bordure ne s'entrave pas sur le balcon. Du côté de l'accastillage, rien que du classique éprouvé avec retour des manœuvres sur le rouf et winches de génois sur les hiloires de cockpit. Seule spécificité Wrighton, le double palan de grand-voile qui permet de se passer de barre d'écoute. Après quelques largages impromptus – quand on s'appuie sur un des taquets –, le système s'avère très fonctionnel.

SUR L'EAU

Le moteur retenu par le chantier, un Yanmar de 14 ch, changera la vie des plaisanciers habitués au moteur en puits du 77 NV : plus de puissance, manœuvres plus faciles et surtout recharge des batteries bien plus efficace. Même dans nos mers difficiles, cette mécanique – désormais proposée en *sail drive* – sera toujours capable de propulser le **Bi-loup 26** à près de 5 nœuds. Mais c'est pour tester sous voiles ce petit **Bi-loup** que nous sommes à bord ! Dans le chenal, 10 à 12 nœuds de vent d'Ouest nous accueillent. La grand-voile de 15m² est prestement hissée, suivie par le génois... Surprise, nous avons affaire à un jeu de voiles de très belle facture en Hydranet. Le tout livré en série. Du côté de la carène, notre 26 fait l'impasse sur le frégatage de coque de ses aînés. Mais à l'image des « gros » transportables comme le First 24 ou le Tonic 23, les flancs sont très verticaux afin de respecter le gabarit routier – 2,55 m en Europe. Quant aux quilles moulées, elles adoptent un profil asymétrique pour améliorer le cap au près. Et ça marche plutôt bien : le 26, malgré la traînée de son hélice tripale (une J-Prop repliable, disponible en option, équipe la moitié des bateaux qui quittent le chantier), cavale à 5,2 nœuds et remonte à 50° du vent réel. La gîte est modérée grâce aux 600 kg de lest bien sûr, mais l'importante Jargeur à la flottaison – seulement 35 cm de moins que celle du pont. Après quelques bords sous le pont de l'île de Ré pour assurer quelques images « vues du ciel », retour dans les Pertuis pour tester la bulle en nylon, simplement amurée à l'étrave. Le petit **Bi-loup 26** caracole à plus de 6 nœuds et rechigne à partir au lof même quand on tente de le pousser à la faute au large serré. Par forte gîte, le bateau tape très peu, il arrive juste que l'eau claque entre la coque et la quille au vent qui prend un peu l'air... Pour le barreur, impossible de soupçonner qu'on dirige un biquille : la barre est juste ardente comme il faut.



Un cockpit classique et confortable. Il ne manque plus que des sangles pour se caler le dos.



AMÉNAGEMENTS INTÉRIEURS

Qu'elle est raide, cette descente ! Il a bien fallu trouver de la place pour loger le gros 14 ch, par ailleurs très bien insonorisé et facile à entretenir car très accessible. L'imposante pièce



Hauteur sous barrots et vue panoramique

de polyester qui coiffe la mécanique peut faire office de très confortable poste de veille. La hauteur sous barrots est supérieure à 1,80 m sous le



Le moteur est un 14 Ch Yanmar



La cuisine est agencée tout en longueur, à l'américaine

rouf panoramique. Voir devant depuis l'intérieur est vraiment un plus – un point commun à tous les *Bi-loup*. La finition, déjà très soignée sur le numéro 1, est désormais comparable à celle des modèles de grande série. La trame des emménagements est identique au 77NV, à ceci près qu'elle est inversée. Le carré dînette (107 x 68 cm) installé à bâbord a encore de beaux jours devant lui ! Déjà présent à bord du *Bi-loup 765* lancé en 1979, il peut se transformer en couchette double – un peu courte pour deux adultes avec ses 172 x 100 cm – mais aussi en table à cartes. Le chantier a



La cabine avant tient plutôt du lit breton

évier, une glacière et de nombreux rangements. Dommage que les ouvertures des placards, trop petites, interdisent le stockage d'une cocotte-minute. À l'étrave, le chantier a prévu un couchage pour deux. Pas de dégagement en tête de la couchette (2,14 m de longueur et 1,80 de large à la tête), il s'agit d'un lit breton. Les rangements se limitent à deux équipets et à des coffres peu accessibles. La vraie cabine double, celle du propriétaire se glisse sous le



La cabine arrière est confortable et bien équipée en rangement

cockpit. Digne d'un croiseur de 3 ou 4 pieds de plus, le matelas affiche 1,74 à 1,92 m de long sur 1,24 à 0,78 m de large. On découvre des coffres, placards et équipets. Le chantier est même parvenu à dégager un volume de rangement tout contre la découpe du radeau de survie. Reste que la garde au-dessus du matelas – 30 cm seulement – rappelle que nous sommes à bord d'un petit croiseur transportable. Mais on dispose tout de même d'un vrai cabinet de toilette entièrement contremoulé.

CONCLUSION

Le *Bi-loup 26* est incontestablement plus séduisant que son aîné. Plus rapide, plus élégant et plus confortable que le 77NV, il en donne plus sur tous les tableaux. Reste qu'avec son moteur *in board*, ce petit biquille est forcément assez lourd, ce qui ne facilite pas les opérations de transport. Certes, il est possible de rallier la Méditerranée ou la Bretagne par la route. Encore faut-il disposer d'un véhicule puissant – un fourgon utilitaire ou un 4x4 sont recommandés – et rester très vigilant sur la route : pas question de taquiner les limites de vitesse ! À bord, les emménagements permettent à une famille avec deux enfants de passer de vraies vacances. Les bricoleurs opéreront pour les formules en kit : le chantier, qui vient de livrer son 1000^e voilier à finir soi-même, propose son *Bi-loup 26* complet en kit à 29 000 € HTVA. Une excellente opportunité pour ceux qui ont le temps.

Fiche technique :

Longueur de coque :	7.80 m
Longueur à la flottaison :	7.00 m
Largeur :	2.55 m
Tirant d'eau :	0.95 m
Déplacement :	1700 kg
Lest :	600 kg
Surface de grand-voile :	15,00 m ²
Surface du foc :	23,00 m ²
Motorisation in-board :	14 CV diesel
Capacité carburant :	40 L
Capacité eau :	140 L
Architecte :	BE Wrighton
Prix prêt à naviguer HTVA :	48 328 €
Catégorie CE :	B
Contact : Chantier Wrighton :	tél. : + 33 03 21 57 13 51