

Bi-loup 30

Une même philosophie: deux quilles et un confort maximum

Deux ans après le rachat de Wrighton, Médéric Thioux lance sa première nouveauté, le Bi-loup 30. Encore assez proche du 89, ce modèle esquisse néanmoins la politique du chantier spécialiste des biquilles: toujours des voiliers costauds et confortables, mais mieux finis. TEXTE ET PHOTOS EMMANUEL VAN DETH

Le Bi-loup 30 affiche des performances honnêtes à toutes les allures, mais il faut s'accommoder d'un génois à fort recouvrement.



Malgré sa carène ventrue, ce nouveau biquille accroche facilement les 6 nœuds

Les Bi-loup, c'est une incroyable histoire d'amour entre des plaisanciers qui aiment les voiliers costauds, rassurants, et un chantier spécialisé dans les biquilles. Profitant de son patronyme anglais, Richard Wrighton lance son premier Bi-loup, le 765, en 1979. L'idée, c'est de faire du Westerly à la française. Et ça marche! En 1980, le constructeur installé à Béthune présente son Bi-loup 9 M. Ce modèle sera profondément revu pour devenir le 88 en 1988. Ce modèle a été légèrement repris dix ans plus tard sous le vocable 89. Chaque série aura été un franc succès commercial: 100 Bi-loup 9 M, 180 Bi-loup 88 et même encore un peu plus de 89. C'est à partir de cette base que Médéric Thioux et Richard Wrighton ont travaillé. Résultat: une coque frégatée toujours large à la flottaison (2,73 mètres pour 3 mètres au pont) et coiffée d'un rouf plus imposant et ceinturé de hublots. L'antifouling, qui remonte à 20 cm au-dessus de la flottaison, tente d'affiner la silhouette. On préférerait une jolie bande adhésive! Longueur à la flottaison, surface de voile, déplacement, lest et profils asymétriques de quilles sont inchangés. Pas de révolution à l'extérieur: on note tout de même le gréement 9/10^{es} qui remplace l'ancien profil en tête, les semelles de quilles qui protègent le polyester (le lest est coulé dans les quilles) lors de l'échouage, et la petite ailette sur le safran qui améliore la posée tout en retardant le décrochage sous voiles. Motorisé en série par un 14 Ch Yanmar, le Bi-loup 30 est également disponible équipé d'un 21 Ch. Une option facturée 1 786 euros, inutile selon nous: le 14 Ch pousse déjà très bien, même contre le courant et la mer de face.

À L'AISE SOUS VOILES DÈS FORCE 2

Sans pilote, le skipper parvient à hisser seul la grand-voile dans l'avant-port de Saint-Quay-Portrieux. Seule difficulté, ne pas coincer un fourreau de latte dans un lazy jack. Génois déroulé, le Bi-loup fait bonne figure par 20 nœuds de vent. La barre reste douce et la vitesse se stabilise à 7 nœuds. Au près, on relève un bon 6 nœuds. Pas de gîte inconfortable: on peut garder le grand génois assez longtemps. Il faudra bien sûr réduire si le vent force, et composer avec une voile d'avant roulée et donc beaucoup moins performante. Par 14 nœuds de vent, la vitesse moyenne est de 6 nœuds, et encore 4,5 nœuds par 8 nœuds de vent. En dessous, le Bi-loup paye sa surface mouillée importante au prix fort. Le cockpit est confortable même à la gîte. On remarque les nombreux coffres, la baille



Son rouf et son franc-bord imposants ne lui vaudront pas un prix d'élégance, mais l'équipage reste longtemps au sec.

Taquet et son chaumard. Ça fait beaucoup d'inox et ça peut raguer: un seul taquet sur le livet de pont ferait parfaitement l'affaire.



Intégrée au tableau arrière, cette échelle en polyester qui équipait déjà le Bi-loup 89 est une vraie trouvaille: l'accès au bateau est possible même à l'échouage.



Un dessin très classique à deux niveaux, confortable et ergonomique. La capote enveloppante protège très efficacement l'équipage.



La baille à mouillage est profonde mais mal conçue: pour la fermer, l'ancre doit être avancée de 10 cm sur son davier. De plus, la chaîne ne peut sortir par l'avant: il reste donc toujours de la chaîne sur le pont.



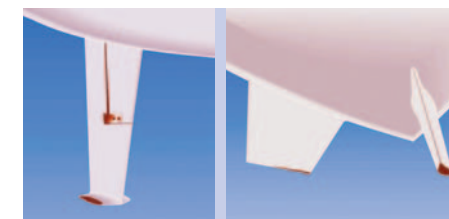
La grand-voile se borde grâce à un double palan fixé sur le rouf. Cette installation a le mérite de soulager les efforts subis par la bôme et se révèle pratique à l'usage.

pour le mouillage arrière, la partie centrale du tableau qui forme une échelle de bain, et enfin, le logement pour le bib. Les manœuvres sont renvoyées sur quatre winches:

une paire de 30 et une de 8 (deux 16 self tailing en option). L'ensemble est fonctionnel en navigation. Bravo pour les bonnes mains courantes, mais on regrette l'étroitesse des

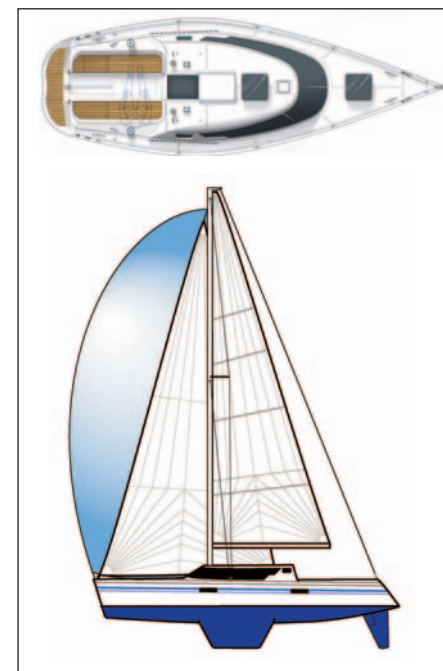
passavants: seulement 20 cm au niveau de la cadène. C'est curieusement dans les opérations de mouillage que le Bi-loup 30 se montre le moins bien armé: sa baille à

mouillage et son échancrure arrière ne sont pas pratiques, d'autant qu'il faut avancer l'ancre sur son davier pour libérer le cou-vercle. Les emménagements affichent une



DES APPENDICES ÉTUDIÉS POUR L'ÉCHOUAGE

Le lest du Bi-loup n'est pas exposé à la mer ni au sable: coulé dans les quilles en polyester, il est bien à l'abri de la corrosion. Médéric Thioux le répète à l'envi: « Un Bi-loup est conçu pour s'échouer deux fois par jour. » C'est pourquoi des semelles d'échouage ont été rapportées pour protéger le polyester à l'endroit de la posée. De même, le safran, qui peut être en contact avec le sol, a reçu une petite ailette afin d'augmenter sa portance. Impossible de s'enfoncer.



CARACTÉRISTIQUES BI-LOUP 30

Architecte	Richard Wrighton
Constructeur	Chantier Wrighton
Matériau	polyester
Longueur de coque	8,90 m
Longueur à la flottaison	7,70 m
Largeur	3,00 m
Tirant d'eau	1,10 m
Déplacement léger	3,00 t
Lest	1,20 t
Surface de grand-voile	18,00 m ²
Surface de génois	28,00 m ²
Motorisation	14 Ch D
Catégorie de navigation	B
Prix	75 230 €

Avec son carré dînète, le Bi-loup offre six couchages

▷ confortable hauteur sous barrot – 1,86 mètre – et diffusent beaucoup de lumière grâce aux nombreux hublots. Une belle vue panoramique parfaitement adaptée aux pays frais, mais sans doute moins agréable en Méditerranée au mois d'août. Des rideaux ou des stores seront à prévoir, d'autant que l'aération est globalement un peu chiche: un grand panneau à l'avant, un plus petit dans le carré, un dans les toilettes, et enfin trois dans la cabine arrière. À noter: les hublots de coque offrent une vue sur l'horizon quand on est attablé au carré. Les boiseries inspirent confiance: 13 mm pour les cloisons structurelles, 9 mm ailleurs. Mais le bon meuble rustique typique des anciennes productions Wrighton n'a plus cours. Nous voilà passés à l'ère du satiné, de l'arrondi et du proprement ajusté.

UNE FINITION BEAUCOUP PLUS FLATTEUSE QUE CELLE DU 89

Le Bi-loup 30 se démarque aussi par son incroyable capacité de couchage: sept personnes peuvent dormir! Deux dans chaque cabine, encore deux dans le carré dînète convertible, et une dernière en face. La circulation à l'intérieur est aisée grâce à ce carré déporté sur tribord. Deux bonnes prises sur les demi-cloisons amélioreraient encore le passage vers l'avant. Le cabinet de toilette, installé près de la descente, est entièrement contremoulé. Un WC chimique est livré en série pour éviter une installation « lourde » WC marin et réservoir à eaux noires (néanmoins proposée en option). Une bonne astuce quant aux coffres sous les couchettes: les couvercles en contreplaqué sont solidaires de la sellerie. Faciles à ouvrir, on s'en sert plus volontiers. Déjà vendu à onze exemplaires en six mois de commercialisation, le Bi-loup 30 est bien parti pour jouer les best-sellers chez les biquilles. À moins qu'il ne se fasse voler la vedette par le prochain 27 pieds, en préparation à Béthune? Le 30 nous a paru robuste, sain, confortable et sensiblement mieux fini que les précédents modèles. Pour ne rien vous cacher, on aurait aimé une carène, un plan de pont et un gréement plus modernes. Mais Paris ne s'est pas fait en un jour, Wrighton non plus. Le chantier évolue mais n'oublie pas les amateurs intéressés par la possibilité de monter eux-mêmes les emménagements ou l'accastillage de pont. Ce croiseur ravira les amateurs de balades tranquilles en famille et d'échouage au fond des rias abritées. Il promet des navigations paisibles où la notion de performance devient secondaire. Et si c'était ça, la plaisance? ■ EVD



Les emménagements se distinguent par leur volume important et la lumière dispensée par le rouf généreusement vitré.



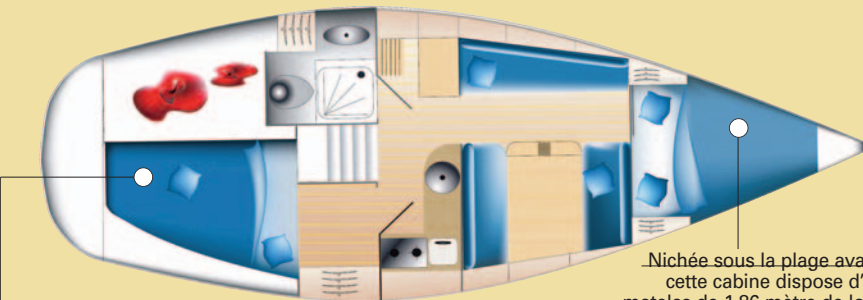
On s'installe confortablement au coin navigation face à la marche. Le plateau mesure 72 x 51 cm. À la gîte, bâbord amures, on cherche un appui pour se caler. On aimerait aussi quelques rangements supplémentaires.



Le carré dînète permet à quatre convives de s'attabler. Une rallonge porte la table à 80 x 136 cm pour atteindre la banquette bâbord. Pour la nuit, il est possible d'aménager une couchette double en quelques secondes.



Agencée en L, la cuisine est équipée d'un grand évier rond, de nombreux rangements et de fargues. Il manque juste une barre de protection devant la cuisinière et un hublot ouvrant.



C'est la plus grande couchette du bord: 1,94 x 1,50 mètre. La cabine est équipée de coffres, d'une penderie et de trois hublots ouvrants.



Nichée sous la plage avant, cette cabine dispose d'un matelas de 1,86 mètre de long sur 1,26 mètre à la tête et 36 cm aux pieds. Un gabarit correct pour un couple ou deux enfants, mais pas pour deux grands gaillards. Rangements: quatre coffres sous les couchettes, un grand équipet et deux meubles.

Les fonds sont renforcés par un contremoulage qui présente sept varangues et un bâti pour le moteur. La coque est très robuste: 14 à 16 mm sous la flottaison, 8 à 10 mm ailleurs. Des échantillonnages très supérieurs à la moyenne.