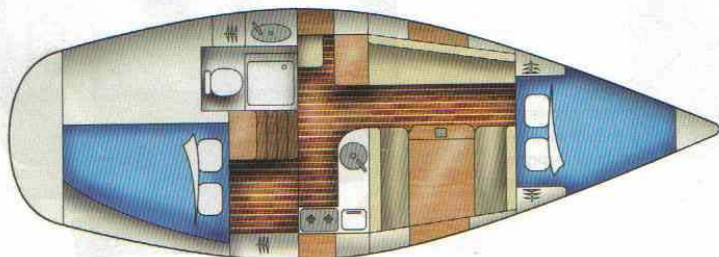


**Bi-Loup 30**

# Le bateau tout-terrain

Il a une drôle de gueule ce biquille, avec son r ouf anguleux et proéminent. Simple et robuste, il n'est pas pour autant d enu  de qualités marines. Le bateau r ev  pour des croisières sans souci dans les pays à fort marnage... et la solution r ev e au problème des places de port!

Texte : Sébastien Mainguet. Photos : François Van Mallegem.



Il y a du changement chez Wrighton. Bien sûr, c'est une évolution sans révolution. Un Bi-Loup reste un Bi-Loup, et  a se voit... Mais le dessin du grand hublot de r ouf, assez travaillé (avec une échancrure sur l'arrière), dénote un souci du design assez inédit pour le constructeur de Béthune. Par ailleurs le nouveau patron du chantier a beaucoup investi dans l'outillage moderne, et en particulier dans la découpe numérique, de sorte que la qualité de la finition a fait un grand bond en avant. C'est tout à fait flagrant à l'intérieur, et visible aussi sur le pont. Bref, un peu de raffinement dans une recette qui demeure assez rustique. En montant à bord, on peut déjà relever la très faible largeur des passavants (25 cm). Le r ouf prend presque toute la place, or les Bi-Loup ne sont pas très larges (ce qui peut être un avantage en terme de tarifs portuaires). Heureusement, la hauteur de cette superstructure (44 cm !) facilite les déplacements dans la mesure où l'on peut attraper

la main courante sans avoir à trop se baisser. Le 21 ch Yanmar qui ronronne gentiment assure une vitesse de croisière de 6 nœuds ; il est sans doute mieux adapté au programme que le 14 ch monté en standard. Ce biquille à l'air pataud saura-t-il attraper les « bouffes » dans lesquelles le vent ne dépasse guère 4 ou 5 nœuds ? Sur mer plate, au vent de travers sous spi asymétrique, il se d hale plus facilement qu'on ne l'imagine.

### Mention bien pour l'accastillage

  la limite, peu importe, la voile dans les tout petits airs n'est pas au programme du bateau. Dès que le vent atteint les 8 nœuds, tout s'arrange. La barre devient plus parlante et le bateau semble bien équilibré. Quand le vent monte à 10/12 nœuds, on peut commencer à jouer avec le spi - lofer dans la molle et abattre légèrement dans les ris es.   ce jeu-là on constate que le Bi-Loup est plutôt raide à la toile et se contrôle facilement. Un comportement très sain qui inspire confiance. L'accastillage est fort bien pensé, à l'image de cette écoute de grand-voile montée en patte-d'oie avec deux palans trois brins en continu fixés sur le r ouf (et revenant sur des petites tourelles basculantes Spinlock « PX »). Il faudra quand même se méfier dans la brise, car le système risque de s'av -

#### EN CHIFFRES

Long. coque : 8,90 m. Long. flottaison : 7,70 m. Largeur : 3 m. TE : 1,10 m. D pl. : 3 000 kg. Lest : 1 300 kg. SV au près : 51 m . Génois : 32 m . GV : 19 m . Spi : 71 m . Motor. : Yanmar ZYM15. Matériau : verre-polyester. Arch. : Richard Wrighton. Homologation CE : B. Const. : Wrighton. Prix version de base : 74 980 à, coque nue : 19 990 à.

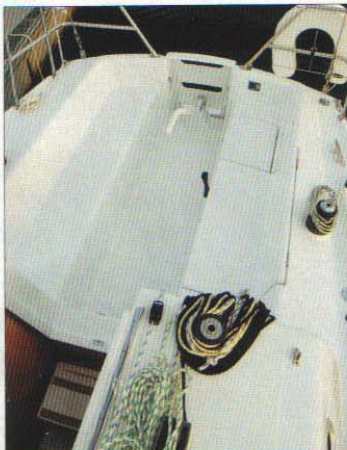


Des aménagements clairs et lumineux. La qualité des finitions intérieures a fait des progrès notables.



## LES BIQUILLES

rer un peu léger : attention aux doigts ! Et maintenant, voyons ce qui se cache sous ce fameux rouf. En arrivant au pied de la descente, on est avant tout frappé par la qualité de la vue panoramique. Pour le reste, on note la disposition très particulière du carré, façon « dinette », avec deux petites banquettes transversales sur tribord, et sur bâbord une banquette longitudinale plus conventionnelle qui fera une bonne couchette de mer. Cet agencement conviendra mieux aux équipages réduits, car à moins de prévoir une rallonge il est impossible de s'asseoir à plus de quatre



**Plutôt étroit, le cockpit permet de bien se caler à la gîte. Et l'accastillage est de bon aloi.**

autour de la table. En tout cas, grâce aux larges hublots de bordé (fixes), on profite encore un peu de la vue sur la mer une fois assis. Ajoutez à cela des boiseries sobres et très claires, et vous aurez compris que sur ce bateau on ne risque pas la crise de claustrophobie. Et bien sûr, la hauteur sous barrots est au rendez-vous : 1,86 m dans le carré, 1,80 m dans la cabine arrière. Last but not least : comme tous les Bi-Loup, le 30 bénéficie d'une construction très particulière. Les quilles sont en effet moulées avec la coque – le chantier utilise donc trois moules de coque – puis remplies de fonte après avoir reçu à leur base une énorme semelle d'échouage en fonte. Voilà qui permet d'envisager très sereinement deux échouages par jour, 365 jours par an. Cette technique assure aussi une très grande qualité de surface du profil. Notez au passage que pour une meilleure portance, les quilles des Bi-Loup présentent un profil asymétrique, à la manière des dérives des derniers monocoques 60 pieds... Il faut dire que l'architecte Richard Wrighton, fondateur du chantier, est aussi un ingénieur aéronautique. Et voilà comment les Bi-Loup peuvent concilier tirant d'eau très réduit et capacité à remonter au louvoyage, lentement mais sûrement. Rappelons que ces étonnants biquilles sont disponibles à tous les stades de finition, de la coque nue (lestée, pontée, contremoulée) au kit complet incluant l'électricité, le gréement et les panneaux préoccupés des emménagements.



**Mine de rien, le Bi-Loup 30 porte un gréement assez élané. Cela ne suffit certes pas à en faire une bête de course, mais ce biquille taille sa route honorablement dès que le vent est de la partie.**



**Une fois relevée, cette échelle de bain ferme le cockpit. A tribord le logement pour le radeau, à gauche celui dédié à la bouteille de gaz.**



**Les dossiers du cockpit sont un peu raides. Au port ça va très bien, mais à la gîte c'est franchement gênant.**