

Elancements courts et pont surélevé, le Biloup 10,20 m est dessiné pour le volume intérieur

BILOUP 10,20 M.

Bi comme Biquille, Loup comme Loup de mer, telle est l'explication très simple de la marque Biloup grâce à laquelle le chantier Wrighton a réussi à imposer sa conception du voilier de croisière tranquille en visant particulièrement la clientèle des constructeurs amateurs désireux de personnaliser leurs bateaux.

C'est toujours un signe favorable pour sa clientèle quand un constructeur navigue sur ses propres bateaux. Nous avons rencontré Richard Wrighton en Bretagne Sud alors qu'il convoyait à petites étapes avec sa famille le Biloup 10,20 m qui sera exposé au Grand Pavois. Passionné de technique, son dernier hobby est un mini-hélicoptère, ce patron d'un chantier employant neuf personnes et demi est venu au bateau un peu par hasard, alors qu'il s'était lancé dans la fabrication de voitures de sport en polyester. D'abord sous-traitant pour fournir des coques et des ponts destinés à la construction amateur, il prend bientôt la décision de créer ses propres modèles, et le premier Biloup, le 7,65 m, sort en 78. Depuis cette date, le chantier a construit 218 bateaux dont une large proportion livrée à des amateurs, terminant eux-mêmes leur Biloup.

Installé à Béthune à proximité d'une région d'échouage, le chantier s'est spécialisé dès le départ dans le

biquille, formule très prisée de l'autre côté de la Manche. Ce choix exclut tout idée de compétition, mais la question ne se pose même pas pour notre constructeur qui voit le voilier de croisière uniquement comme un excellent moyen de passer des vacances sur l'eau dans le confort le meilleur possible.

Une coque conçue pour les échouages les plus rudes

Le Biloup 10,20 m, dernier né de la gamme, obéit sans ambiguïté à cet objectif. Le volume de sa coque a été dessiné en vue d'obtenir le maximum d'habitabilité avec des murailles presque droites au franc-bord imposant. Mais une bande peinte englobant les hublots rétablit un certain allongement. La section verticale constituée par le tableau arrière paraissant vraiment massive, l'architecte constructeur a rajouté 20 cm de longueur en remontant la voûte arrière sur le modèle 85, opération intéressante

aussi bien pour l'esthétique que pour la marche de la voile. Afin de gagner encore sur la hauteur intérieure, le Biloup 10,20 m a été doté d'un pont surélevé qui accentue son aspect monumental. Heureusement, cela diminue d'autant la hauteur du petit rouf court qui s'arrête bien avant le mât, et si la silhouette évoque un peu les grosses limousines anglaises où l'on pouvait entrer avec son haut de forme, la comparaison n'est pas si saugrenue puisque les 1,88 m au pied de la descente permettent à la plupart des plaisanciers de garder leur casquette.

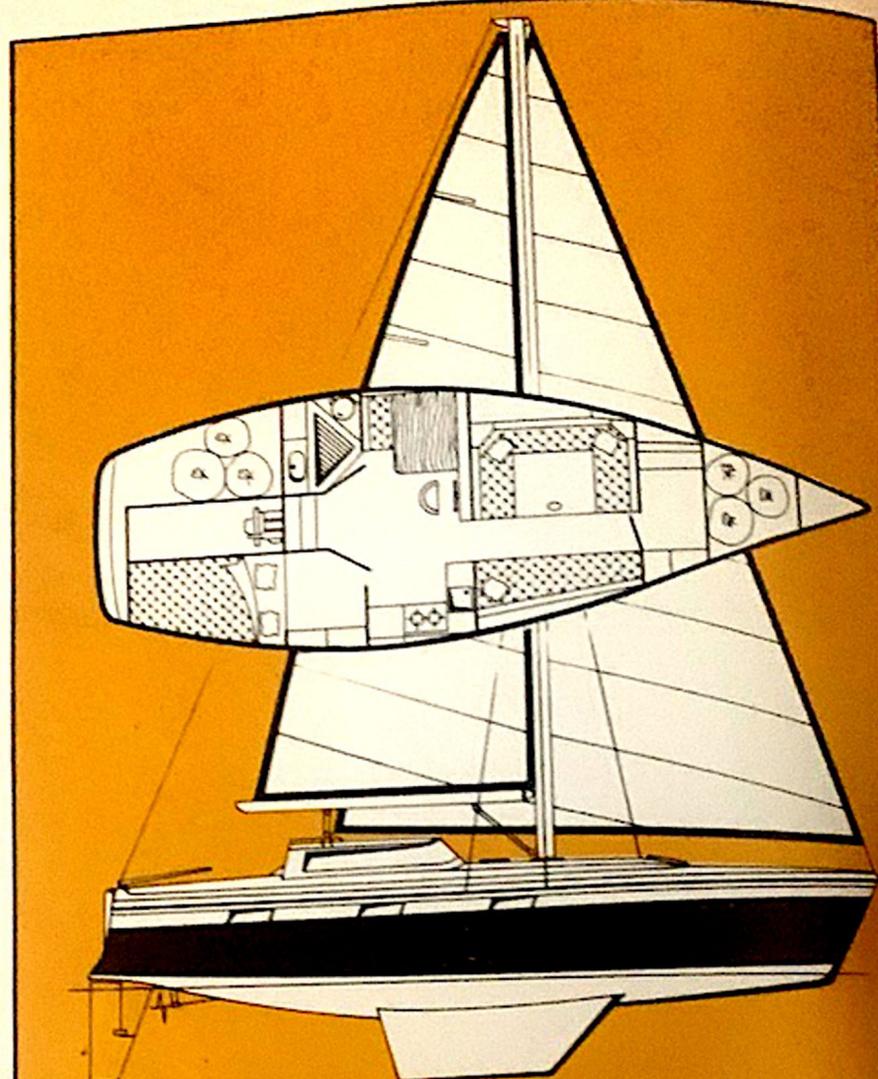
Bateau familial, le Biloup 10,20 m se veut rassurant, à commencer par la solidité de sa construction. L'heureuse issue d'un échouage mouvementé que nous avons relaté en son temps (*Bateaux* n° 315) constitue une confirmation de la robustesse générale du Biloup 10,20 m. Généreusement échantillonnée, la coque est renforcée par un contre-plancher intérieur qui va du maître-ciel au cloison d'étrave.

comporte dix varangues dotées dans leur partie supérieure de rainures destinées à recevoir les cloisons. Cette disposition ne peut que faciliter le travail du constructeur amateur en résolvant de nombreux problèmes de positionnement et de fixation.

Les deux ailerons viennent du moulage avec la coque et sont remplis ensuite de grenaille de tôle galvanisée noyée dans la résine. Avec sa semelle de 70 kg constituée d'un profil d'acier en T piégé au moulage par la stratification obturant le raccord avec la coque, chaque aileron représente environ 1.110 kg de lest. Lui-même en polyester, le safran est précédé d'un aileron fixe sur une bonne partie de son bord d'attaque. Toutefois, ses dimensions n'ont pas été modifiées avec le changement de pente de la voute et le large jour séparant cette dernière du bord supérieur de la lame crée une perte d'efficacité vraiment regrettable que le constructeur devrait corriger.

Le raccordement du pont sur la coque s'effectue par un emboîtement du type boîte à biscuit avec stratification intérieure et un liston en P.V.C. avec un calepiéd moulé, on ne retrouve donc pas le rail de fargue alu qui équipe presque tous les voiliers modernes. Il faut dire que le constructeur s'efforce toujours d'adopter des solutions simples et économiques en tenant compte du budget souvent serré des clients qui se donnent le mal de finir eux-mêmes leur bateau.

Par une gestion poussée, le chantier a réussi à chiffrer les coûts de matière et de main d'œuvre de chaque opération au cours de la construction, de telle sorte que le Biloup peut être livré pratiquement à n'importe quel stade à partir de la coque nue. Mais il faut penser à tout



Architecte : R. Wrighton
 Constructeur : Chantiers Wrighton, rue du Silo - Z.I. A 62400 Béthune. Longueur hors tout : 10,28 m; longueur de coque : 9,98 m; longueur de flottaison : 8,40 m; bau maxi : 3,33; tirant d'eau : 1,20 m; poids : 4600 kg; surface de voilure au près : 52m²; homologué 1^{re} catégorie N° 2237;

jauge : 10,87 TX.
 Prix : départ chantier - barre en main, avec grand-voile 3 ris et foc inter, moteur diesel 27 ch, barre à roue intérieure : 314.917 F. Coque nue pontée avec plans et notice de montage : 103.853 F.
 Options : Génois : 5292 F; spi radial : 7744 F; enrouleur de foc avec génois : 16.002 F, etc.

La nouvelle jupe est bien dégagée aux allures portantes et allège l'esthétique du tableau arrière plutôt massif.

L'accastillage de l'étrave est robuste, mais l'espace limité au pied du balcon.



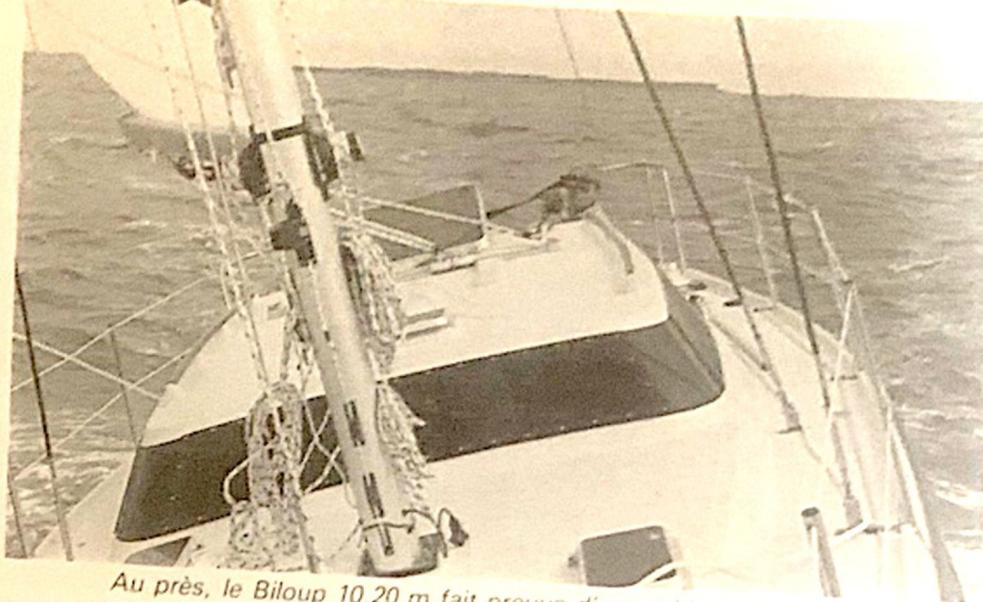
précieux, même si l'habileté du constructeur amateur ne fait pas de doute. Savez-vous par exemple qu'il est préférable de commander un pont sans découpe si l'on veut poser soi-même les hublots, ne serait-ce qu'à cause des risques de pluie pendant le transport ?

La version « le large » nous paraît de loin la plus plaisante

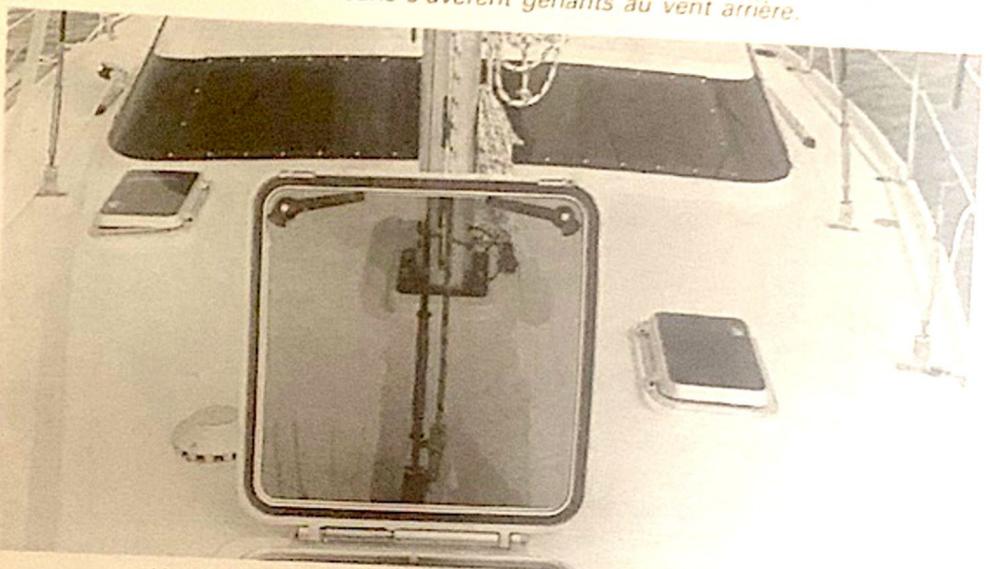
Le Biloup 10,20 m est proposé en deux versions d'emménagements baptisées « la côte » et « le large ». Certains éléments ne varient pas comme la position des cloisons principales de telle sorte que la structure de la coque ne change pas. De même, la partie cabine arrière et bloc cuisine à tribord reste identique sur les deux plans qui offrent aussi la possibilité d'un poste de barre intérieur profitant du parebrise du rouf. La grande différence réside dans l'emplacement du carré qui dans la version « la côte » occupe le côté bâbord près de la descente laissant la place pour une cabine double avant le poste avant. En dehors de l'avantage de trois cabines doubles isolées, cette disposition présente beaucoup moins d'agrément à notre avis que la version « large » tant pour la circulation que pour l'impression de volume. Sur le plan pratique également, nous préférons beaucoup la présence d'une zone d'activité regroupant timonerie, coin navigation, cuisine et toilettes à proximité de la descente, les zones de repos et particulièrement le carré se trouvant à l'écart.

Le modèle que nous avons essayé appartient au type « le large » et nous avons pu constater qu'un équipage de cinq personnes y vit à l'aise sans se marcher sur les pieds, ceux qui s'intéressent à la marche du bateau pouvant vaquer à leurs affaires sans déranger les autres préférant le rôle de passager.

A l'échouage, le Biloup 10,20 m est solidement campé sur ses ailerons.



Au près, le Biloup 10,20 m fait preuve d'une raideur confortable. Les bas haubans s'avèrent gênants au vent arrière.



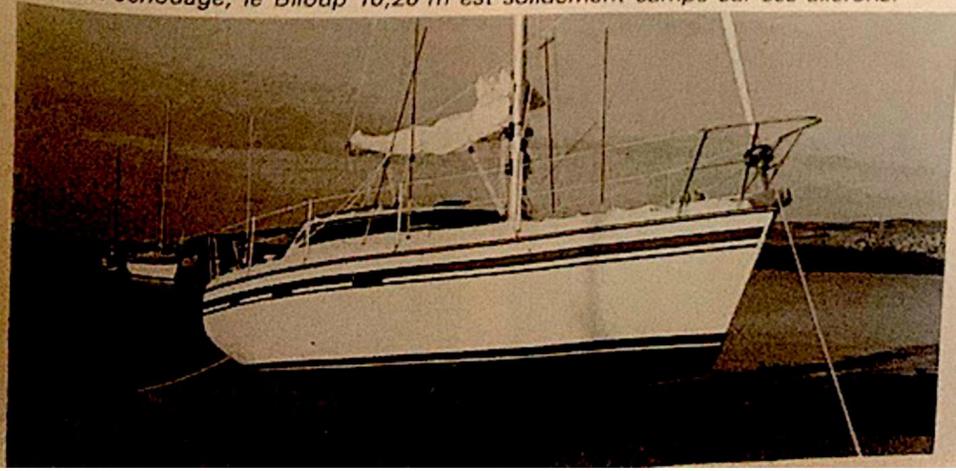
Une belle surface de manœuvre autour du pied de mât et un capot pratique pour le poste avant.

Avec son avancée le long de la descente, la cabine arrière dispose d'une entrée spacieuse où l'on se tient d'autant plus facilement que la hauteur sous barrots y atteint 1,88 m. Il reste de la place pour des rangements divisés, placard avec des étagères et penderie. La seule restriction concerne la largeur de la couchette double un peu limitée, puisqu'elle ne fait que 1,21 m. Le constructeur n'a pas voulu empiéter sur le volume du compartiment moteur pour des raisons d'isolation, mais aussi pour l'accessibilité méca-

nique qui se fait entièrement par la façade avant en enlevant l'escalier de descente.

La cuisine située le long du bord comporte un certain nombre d'équipements tous démunis de portes, ce qui simplifie naturellement la fabrication, mais semble un peu pauvre par rapport à la plupart des constructions récentes. Notre bateau était équipé d'un réfrigérateur dont la porte se ferme parallèlement à l'axe du bateau. Dès la première gîte, celui-ci s'est naturellement vidé de son contenu au milieu de la timonerie, ce qui ne peut manquer d'arriver dès qu'on oublie de mettre le verrou. Le plancher surélevé dans toute la zone sous le rouf abrite des soutes bien pratiques pour stocker des provisions, ainsi que le réservoir d'eau de 200 l dont le poids se trouve parfaitement centré.

L'escalier de descente est moulu d'une seule pièce en polyester. Ses quatre marches au profil bien étudié sont revêtues de bandes antidérapantes collées. Le capot coulissant des premiers modèles est maintenant remplacé par un capot Goïot pivotant tant que son ressort compensateur maintient dans la position où on



lâche. A l'usage, nous avons trouvé ce système très pratique et si l'on pouvait ajouter des soufflets sur les côtés, cela remplacerait pratiquement une capote de descente.

Comme dans l'entrée de la cabine arrière, la hauteur sous barrots frôle le 1,90 m dans le cabinet de toilettes doté d'un bac à douche contre-moulé. Un hublot rond de l'hiloire de rouf assure une bonne aération. En ajoutant quelques patères, on disposerait d'une penderie à cirés bien placée à proximité de la descente et dans un endroit ne craignant pas l'eau.

En face de la cuisine, le coin navigation est doté d'une table à cartes dans le sens de la marche bien éclairée par un hublot dans le bordé. Il manque juste quelques centimètres en hauteur pour que le navigateur puisse vérifier ses amers sans quitter son siège. De toutes façons, la table à cartes est située au pied du poste de barre intérieur constitué d'un siège à colonne et d'une barre à roue intérieure munie d'un siège à colonne et d'une roue actionnant un circuit hydraulique, et grâce à la bonne visibilité sous le rouf, le Biloup ne manque que d'une double commande du moteur pour être classé dans les voiliers mixtes.

Il faut descendre une marche pour accéder au carré qui donne une impression d'intimité du fait de sa hauteur sous barrots nettement plus réduite que sous le rouf. La couchette simple tribord servira facilement de couchette de mer avec une toile à roulis, mais pour la couchette bâbord en U, le constructeur a trouvé une astuce pour que l'abatant de la table en position oblique maintienne le dormeur à la gîte. On peut aussi se servir de cet abatant pour obtenir une couchette double. Tels qu'ils sont actuellement, les dossiers verticaux des banquettes

Les nombreux équipets de la cuisine sont dépourvus de portes et la porte du frigo s'ouvre trop facilement à la gîte.



Une agréable impression de volume dès la descente.

forcent à s'asseoir bien raide comme en visite. Malheureusement, il est difficile de changer leur inclinaison sans rogner sur les équipets déjà étroits. Avec un peu d'habitude et surtout quelques petits coussins, on s'y fait sans peine.

Le constructeur n'a pas voulu découper une porte complète dans la cloison du poste avant afin de lui conserver toute sa rigidité. L'accès à la couchette double s'effectue en enjambant un seuil important à la hauteur des matelas comme dans un lit clos. Heureusement, il reste une bonne hauteur entre le niveau de la couchette et le pont, ce qui permet de s'habiller assis sans trop de contorsions. Les blocs d'équipets latéraux sont vraiment très pratiques tandis que le plancher des matelas abrite des énormes volumes de rangement.

La finition proposée par le constructeur fait appel à des solutions simples sans la débauche d'arrondis et de bois lamellé utilisés par les grands chantiers. Pas de teck non plus qui augmenterait nettement le prix des menuiseries. Pourtant,

l'impression générale reste sympathique, en grande partie du fait de la clarté distribuée par les nombreux hublots.

Un bon comportement desservi par une barre peu plaisante

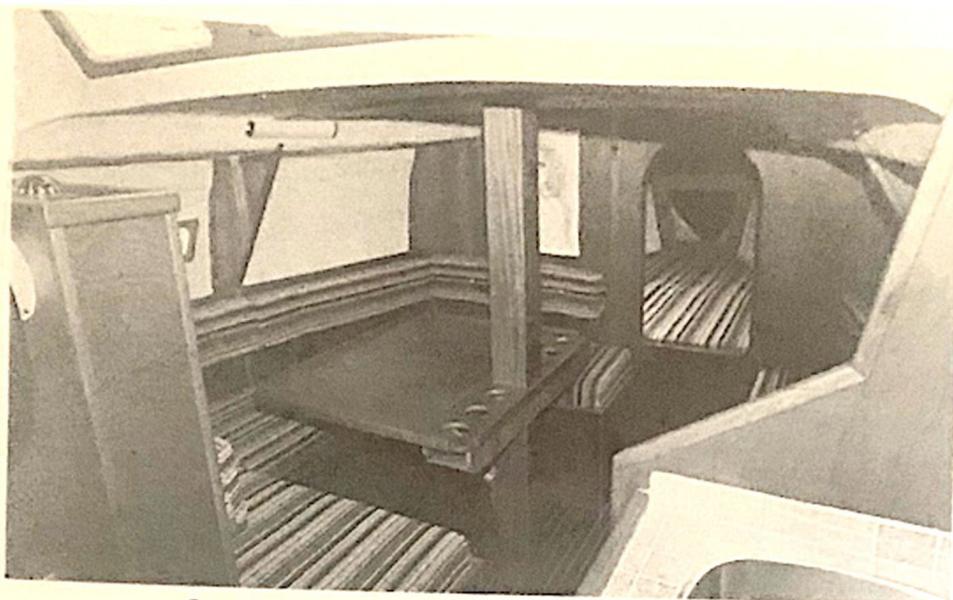
Dans les manœuvres au moteur, le Biloup est beaucoup plus marqué par son fardage que par la présence de deux quilles, se comportant en cela comme tous les voiliers modernes un peu hauts de franc-bord. La manette d'inverseur fixée contre le tableau arrière crée parfois quelques surprises avant de s'habituer à cette position qui a le seul avantage de bien dégager le cockpit. Il faut dire que sous ce rapport, le Biloup 10,20 m est particulièrement bien étudié, avec son emplacement pour le canot de survie à l'extérieur dans le tableau arrière, tandis que l'écoute de grand voile est installée sur le rouf avec un brin de chaque côté du capot de descente. Par ailleurs, la profondeur du cockpit reste convenable en dépit de la présence d'une cabine arrière et

Timonerie et coin navigation, un voisinage très logique.



notre jeune équipier du bord pouvait y jouer, bien calé. Pour envoyer la grand-voile ou prendre des ris, tout se passe au pied du mât, où l'on manœuvre sans être gêné par le rouf. Le seul obstacle à la circulation sur le pont résulte de la présence des cadènes de bas-haubans arrière réduisant la largeur des passavants, juste suffisante. Toutefois, notre Biloup étant armé en croisière, c'est-à-dire sans spi avec un génois à enrouleur, les occasions de manœuvres sur le pont se sont montrées rares.

Avec sa coque large à la flottaison et modérément voilée, le Biloup 10,20 m se montre en effet très tolé-



Sous le pont, un vaste carré intime, mais lumineux.



Vu de face, le Biloup 10,20 m révèle le frégatage important de sa coque.

rant envers les variations de la force du vent et l'on peut aborder la force sans prendre de ris, simplement en aplatissant la grand-voile. Le passage de la Teignouse avec son clapot très maché constituait un excellent test pour juger du comportement de ce modèle dans des conditions de navigation délicates. Le Biloup s'en est bien tiré, pratiquant un cap parfaitement honorable au près et restant évolutif à petite vitesse. Au près, cette coque passe dans la mer avec un amortissement d'étrave assez sec, mais sans cogner, et le bruit caractéristique du clapot sous l'aile au vent nous a semblé plus éduité que sur les autres biquilles. Par ailleurs, le Biloup mouille très peu, l'équipage étant de surcroît bien protégé derrière le rouf assez haut, mais qui ne gêne pas pour la visibilité.

Aux allures portantes, la nouvelle forme de voûte montre son efficacité et les turbulences observées sur les premières unités ont disparu. Dans un souci de robustesse du gréement, le constructeur a positionné les bas-haubans arrière avec beaucoup de pente. L'intention est louable, mais il n'est vraiment pas

pratique de ne pas pouvoir déborder la bôme correctement et nous pensons que ce point mériterait d'être revu, tout comme le safran et le système de barre qui, pour le moment, ne transmet pas assez fidèlement les réactions du bateau. Bien qu'on puisse désaccoupler la barre intérieure, l'inertie du petit circuit hydraulique restant en activité suffit à donner l'impression d'une jauge trop serrée, ce qui gâte tout le plaisir de barrer. Pourtant, bien que le Biloup ne soit pas un racer, nous avons constaté à plusieurs reprises qu'une fois bien réglé, il

pouvait combiner puissance et équipement libre, deux conditions qui aboutissent normalement à une barre agréable.

Un programme très polyvalent

Par petit temps, on se prend également à rêver d'un mât un peu plus haut, mais les plaisanciers qui choisissent ce type de voilier sont avant tout amateurs de tranquillité et de confort, programme que ce modèle remplit parfaitement. Un voilier de cette taille avec lequel on peut fréquenter les petits havres d'échouage, faire les canaux en barrant de l'intérieur par mauvais temps (il faudrait rajouter un essuie glace) ou naviguer au grand large puisqu'il est homologué en 1^{re} catégorie et solidement construit et gréé, fait preuve d'une polyvalence étonnante qui permet de s'accommoder de performances sous voiles sans panache, mais convenables. De plus la possibilité de finition amateur constitue un attrait pour ceux qui veulent personnaliser leur bateau, mais nous conseillons à ce type de clients de respecter les plans d'emménagements d'origine bien adaptés à cette coque, d'autant plus que les interprétations trop personnelles risquent de rendre difficile la revente.

Didier MAUPAS ■

La couchette du poste avant est encadrée par des équipets pratiques.

