

SA WRIGHTON
Rue du Silo, ZI A
62400 BETHUNE

SPECIFICATION "BI-LOUP 88"

Tél. 21.57.13.51

Homologué en 2ème catégorie de navigation
sous le n° 3078 (7 à 10 personnes)

Caractéristiques principales

- Biquille		Surface voileure :	
- Longueur hors tout.....	9,10 m	Grand-voile.....	17,50 m ²
- Longueur coque.....	8,80 m	Génois.....	32 m ²
- Longueur flottaison.....	7,60 m	Inter.....	21,50 m ²
- Bau à la flottaison.....	2,53 m	Foc 1.....	15,50 m ²
- Bau maxi.....	3,00 m	2.....	10 m ²
- Déplacement.....	2800 Kg	Tourmentin.....	4,50 m ²
- Lest.....	950 Kg	Spinnaker.....	69 m ²
- Tirant d'eau.....	1,00 m		
- Hauteur sous barrots.....	1,80 m		
- Nombre de couchettes.....	7 en 3 cabines		
- Jauge.....	8,34 Tx		

Caractéristiques techniques

1) Coque =

- Gel-coat couvrant la totalité de la coque, 450 à 500 gr/m²
- Stratifié polyester et fibres de verre
- Epaisseur moyenne : 8 à 10 mm dans les bords, 14 à 16 mm dans le fond
- Très bonne raideur de la pièce de par la combinaison des tissus et la forme de la coque

2) Contremoulage des fonds =

- Stratifié polyester
- Sert de renfort des fonds (7 varangues), détermine l'emplacement des différentes cloisons et la position du plancher, et comprend le support moteur IB

3) Quilles =

- Moulées directement avec la coque
- Chargées de grenaille galvanisée et polyester

4) Pont rouf =

- Gel-coat 450 à 500 gr/m²
 - Stratifié polyester et fibres de verre, et doublé Firet
 - Equipé de : 1 capot de puits de chaîne)
 - 1 capot de rouf double : 1 fixe, 1 coulissant)
 - 1 capot de coffre arrière)
 - 1 capot puits moteur hors bord)
- tous réalisés en polyester

5) Contremoulage du rouf =

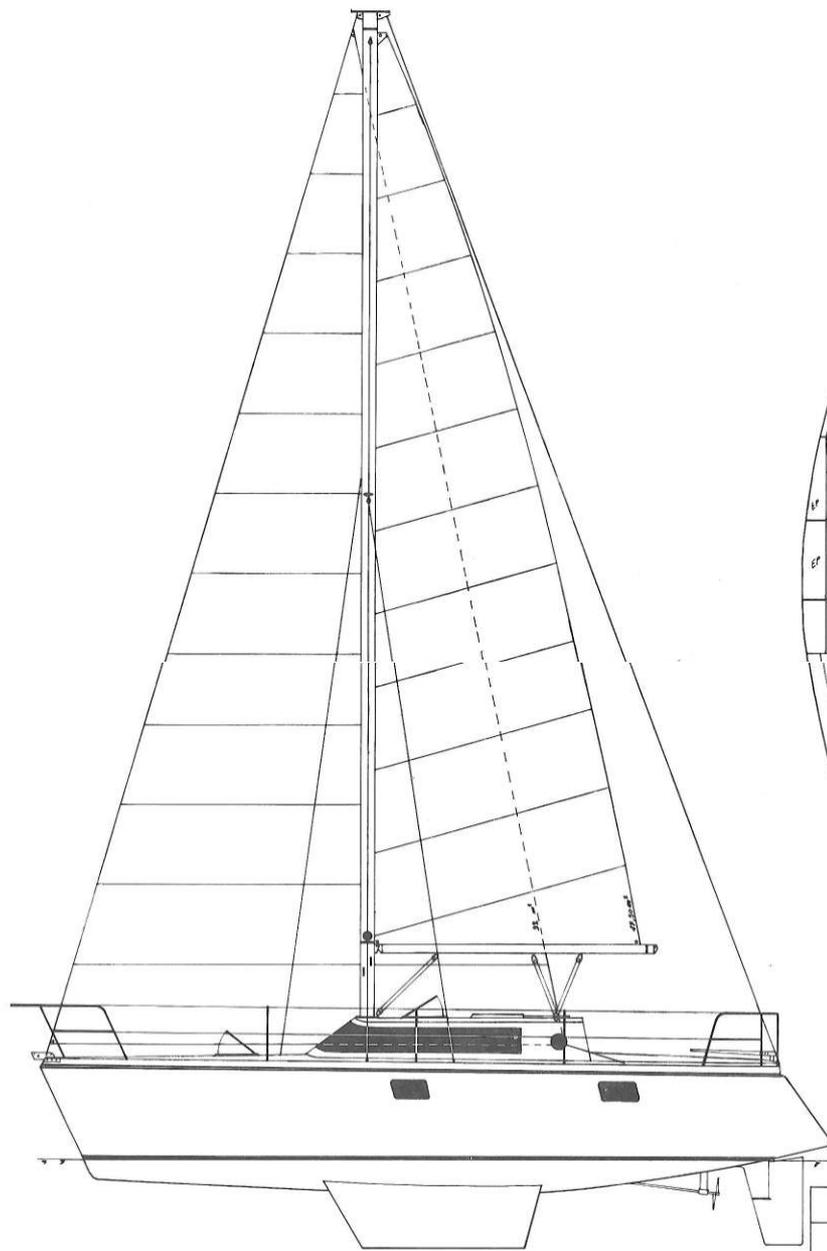
- Stratifié polyester
- Facilite la finition intérieure

6) Safran =

- Réalisé en polyester
- Monté sur mèche inox au molybdène Ø 32, épaisseur 6 mm
- Tube jaumière

7) Collage coque / pont =

- Réalisé avec un emboîtement de 80 mm, permettant une grande surface de collage, et de ce fait, une très bonne tenue mécanique de l'ensemble (complété par une stratification intérieure)
- .../



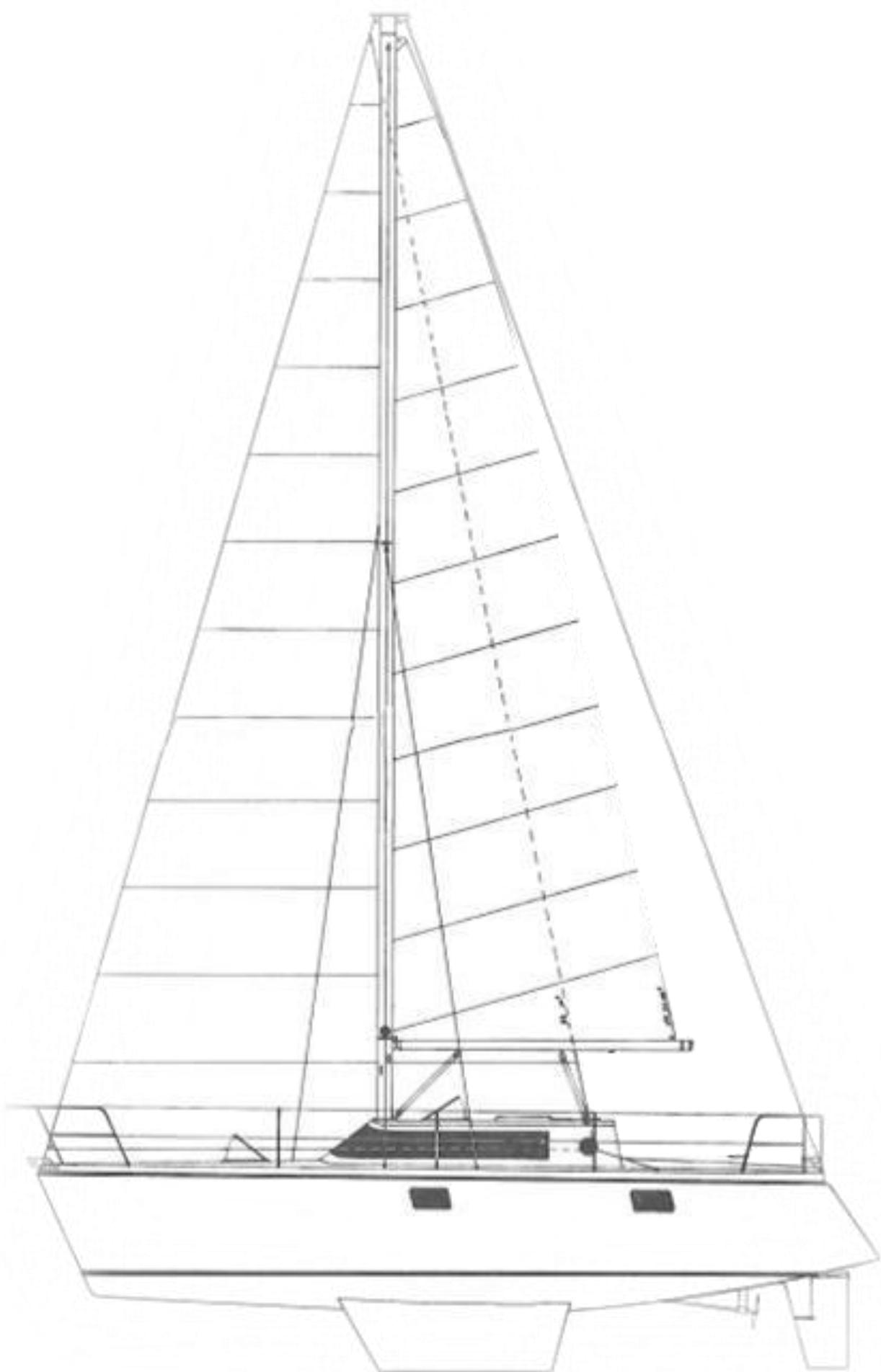
CARACTERISTIQUES

BIQUILLE	
Longueur HT.	: 9,10 m
Longueur coque	: 8,80 m
Longueur flottaison	: 7,60 m
Bau flottaison	: 2,53 m
Bau maxi	: 3,00 m
Déplacement	: 2800 kg
Lest	: 950 kg
Tirant d'eau	: 1,00 m
Hauteur sous barrots	: 1,80 m
Couchettes	: 7 en 3 cabines
Surface voile	: 49,5 m ²
Jauge	: 8,34 tx
Moteur	Hors bord ou in bord 8 à 20 CV

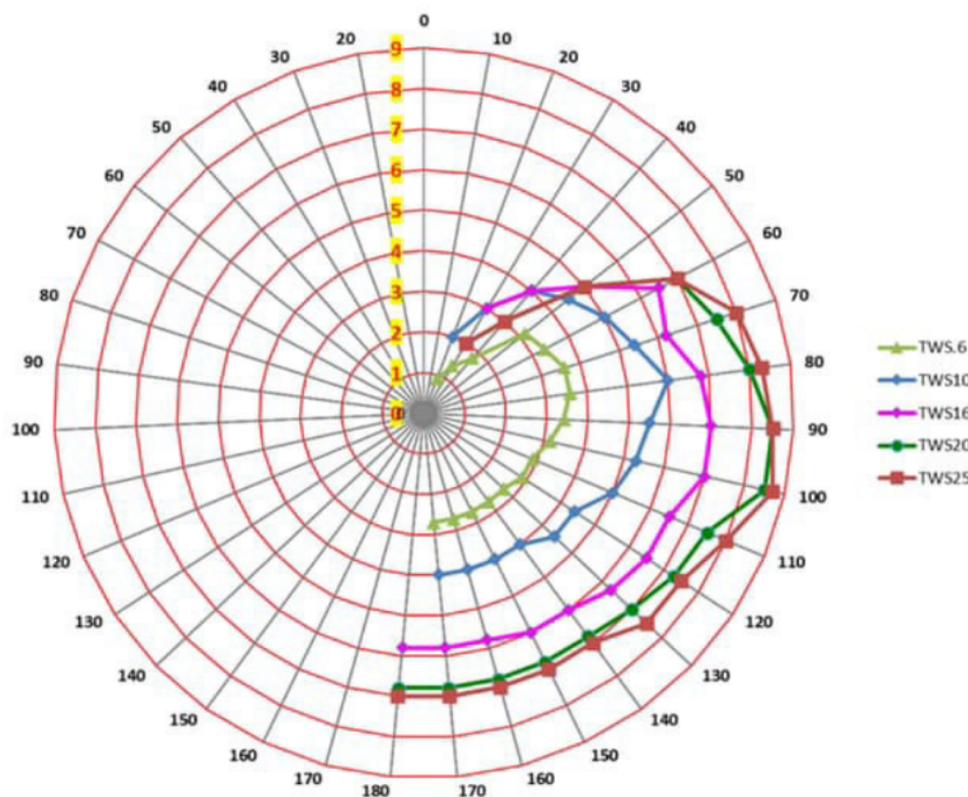
BI LOUP 88

VUE D'ENSEMBLE

WRIGHTON S.A.
Rue du Site 21.A
62400 BETHUNE
Tél: 21.57.13.51



TWA\TWS	2	4	6	8	10	12	14	16	20	25	30	35
20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30	0	0	1	1	2	2	2,5	3	2	2	2	2
35	0	0	1	2	2,5	2,5	3	3,5	2,5	2,5	2,5	2,5
40	0	1	1,5	3	3	3	3,5	4	3	3	3	3
45	0,5	1	1,5	3,5	3,5	3,5	4	4,5	4	4	4	4
50	0,5	1,5	2	3,7	4	4,2	5	5	5	5	5	5
60	0,5	2	3,5	4	4,5	5	6	6,5	7	7	6	6
70	1	2,5	3,7	4,5	5	5,5	6,2	6,2	7,2	7,2	7	7
80	1	2,5	4	5	5,4	6	6,8	6,8	7,4	7,4	7	7
90	1	2,5	4	5,5	6	6,3	6,8	7	8	8	7,6	7,6
100	1	2,5	3,8	5,3	5,5	6,5	6,8	7	8	8	7,5	7,5
110	1	2,5	3,5	4	5,3	6	6	6,5	7,5	8	7	7
120	1	2,5	3,2	4	5	5	6	6,5	7,3	7,5	7	7
130	1	2,5	3,2	4	4,5	5	6	6,3	7	7,5	7	7
140	1	2	3	4	4,5	5	5,5	6	6,5	7	7	7
150	1	2	3	4	4,5	5	5,5	6	6	7	6,5	6,5
160	1	2	3	4	4,5	5	5,5	5,8	6	6,5	6	6
170	1	2	3	4	4,5	5	5,5	5,8	6	6,5	6	6
180	1	2	3	4	4,5	5	5,5	5,8	6	6,5	6	6
Grand voile	GV	GV	GV	GV	GV	3ris	2ris	2ris	3ris	3ris		
Génois	G	G	G	G	G	G	1hour	2hour	2hours			



Polaires de vitesses Bilou 88

Les bases de ce relevé des vitesses sont :

- Prise en compte de la vitesse du « vent vrai » (TWS) et de « l'angle de vent vrai » (TWA) relevés sur mon système B&G (Triton2 et traceur Zeus2)
- J'ai pris la majorité des notes en temps réel sur le bateau, mais j'ai aussi extrapolé certaines vitesses.
- Elles ne concernent que mon Biloup 88. Je n'ai aucune idée pour les autres versions de la marque. Est-ce que le 77, le 89, le 109, remontent mieux ?

1- Mes constats :

- Mon premier constat est que le Biloup 88 perd de la vitesse en dessous de 60° du vent.

Pour moi son angle de près est de 60° sur chaque bord, soit une zone inaccessible de 120° du lit du vent.

- Second constat : en dessous de 5 ou 6 nœuds de vent, on se traîne grave ! Bon il faut les remuer les 3 tonnes (annoncées) du pépère
- Ensuite, le bateau ronronne de bonheur (et son capitaine aussi !) aux allures de travers et arrières. Et, sur ses allures favorites, il est plus rapide que d'autres bateaux de même taille ! (y a pas de petits plaisirs ! 😊)
- Ces relevés ignorent les courants par définition. Mais dans la pratique dans la Manche (baie de St Brieuc et golf anglo-normand), il y a toujours du courant ! Et ces courants sont pour mes décisions de navigations aussi importants que le sens et la force du vent.

Je me suis vu faire des bords plats (180°), voire ne pas pouvoir revenir au près au point de virement précédent. Je me suis vu emporté, dépalé par des courants que je n'avais pas prévus si costauds à cet endroit-là Dans l'idéal théorique un bord de près avec le courant dans le dos permet de gagner des degrés et peut nous amener à 45° du lit du vent en gardant une bonne vitesse (4-5 nœuds). Mais ... vent contre le courant = mer formée... plus le vent monte en force, plus on tape dans chaque vague et on s'arrête. Il faut reperdre alors quelques degrés pour relancer la machine et reprendre un peu de vitesse ... au total dans un mer formée le 60° s'impose aussi !

Je pense que des copies d'écrans de routes de près sur un traceur pour observer et définir l'angle de près serré, comme tu le propose François, seront biaisées par la non visibilité du courant

Si d'autres Biloutiens ont des relevés du même type (ou différents) je suis très intéressé pour les comparer et enrichir cette polaire.

2- Mes questions maintenant, car comme toutes les observations il y a des biais :

- Le réglage des voiles :

Je trouve mon Stabylocoque (c'est son nom) très ardent. Dès que le vent monte il est dur à tenir à la barre, et dans les rafales surprises il lofe, ralenti sans se coucher. C'est très sécurisant mais pour garder un équilibre à la barre je réduis assez rapidement la grand-voile (c'est noté en bas du tableau) : 1 ris à 10-12 nœuds de vent, 2 ris à 14 nœuds et 3 ris à 16 nœuds. J'ai constaté que je gagne en traction sur la barre et en confort de gîte, et que je ne perds pas de vitesse.

Mais, je le fais pour toutes les allures.

Ce qui est peut-être pénalisant pour le près serré ?

Peut-être faudrait-il mieux garder de la surface de GV et réduire le génois ?

Je me suis fixé ce test pour cet hiver.

Mais la limite est que le génois ne peut pas être bordé serré, l'écoute passe à l'extérieur des haubans. Il faut sans doute que j'utilise le foc (plus petit) qui lui peut être bordé par l'intérieur des haubans. Mais ... le rail d'écoute restera là où il est (à 1 mètre environ de l'axe du bateau) Est-ce que je vais gagner beaucoup en cap de près ??? Et à partir de quelle force de vent car je vais perdre en surface de voile ?

Si quelqu'un à une réponse, je suis preneur !

- L'âge de ma grand-voile

Ma grand-voile est d'origine (32 ans), elle est entièrement lattée.

Je la trouvais creuse, mais depuis cet été (merci pour les conseils des collègues biloutiens !) j'ai posé 2 écoutes différentes pour cette grand-voile. Le résultat est extraordinaire ! Je peux facilement la border très serrée et l'aplatir. Ou la border moins serrée mais toujours aussi plate !

Du coup je ne la trouve pas si creuse quand elle est bien étarquée. Donc je ne sais plus si une voile neuve travaillerait mieux et me donnerait quelques degrés de mieux au près ?

Je ne me précipite pas pour la changer