

les cahiers du

yachting

SALON



HOMME



LOISIRS SUR L'EAU • N° 85 • JANVIER 1970 • 5 F • 50 FB • 3,90 FS • 650 L • 70 P



SHIPOUNTZ

une
goëlette
follement
raisonnable

123

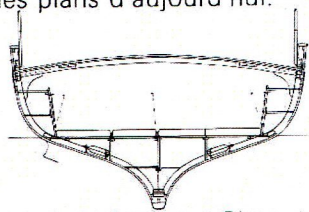
Une silhouette
telle qu'on
n'en voit guère,
un véritable
symbole
de l'évasion
au large,
hors du
temps.



SHPOUNTZ

Nos amis américains qui sont toujours désespérément à la recherche de leurs ancêtres, connaissent bien le « character boat ». Ils nomment ainsi les voiliers à coque et à gréement très traditionnels, dont ils raffolent au point de ne pas se contenter des unités « d'époque », ayant échappé aux ravages des ans. Toujours pratiques et procédant en fait comme nous le faisons pour nos meubles, les plaisanciers d'outre-Atlantique demandent simplement à leurs architectes et à leurs chantiers de leur créer un certain nombre de reconstructions plus ou moins historiques.

En Europe et plus particulièrement en France, cette pratique n'est pas encore courante. Un esprit caustique pourrait dire que « les temps anciens, on en sort à peine... ». Toutefois, il est certain que les bateaux d'hier offraient des avantages au point de vue confort ainsi qu'une beauté dans la silhouette que l'on ne retrouve pas toujours sur les plans d'aujourd'hui.

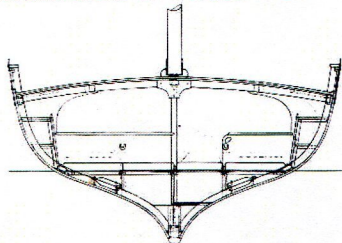


Avec son opération « Shpountz », Daniel Bombigher fait donc figure de pionnier goguenard. Ne serait-ce que par le choix de ce patronyme loufoque, il fait preuve d'un anti-conformisme à rebrousse-poil, contestant au nom de la tradition. Outre les très belles aquarelles que nous publions, Daniel Bombigher lance au nom de son bateau une véritable profession de foi dont nous ne résistons pas au plaisir de reproduire quelques lignes.

... Fatigués des machines de course, des cockpits trop petits, des passavants étroits, des flush-decks trop grands, des quilles trop profondes, des aménagements de contreplaqué, des ponts de plastique, des coquerons impraticables... d'une manière générale, du peu d'élégance et de logique des bateaux sur lesquels nous avons navigué... nous avons conçu le « shpountz »...

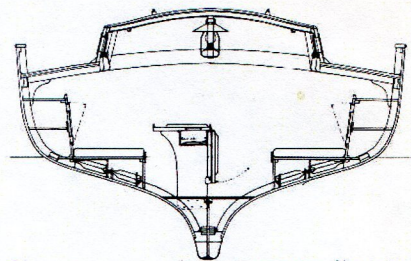
Suivant l'optique française, une goélette de 12,38 mètres de longueur hors-tout, c'est une gageure, surtout lorsqu'elle est large de 4 mètres pour une flottaison de 9,45 mètres. Et cependant, lorsqu'on examine les plans, on se trouve en face d'une coque sympathique, avec son étrave à guibre, sa longue quille profilée, son bouchain fortement accusé et son tirant d'eau qui ne dépasse pas 1,24 mètre. Quant au déplacement léger, il est donné pour 7400 kg dont un lest de 3 tonnes pour la version bois et de 3,5 tonnes pour la version plastique.

On peut penser ce que l'on veut du gréement de goélette, mais, les expériences de Tabarly aidant, il est loisible de le considérer comme aussi valable qu'un autre, surtout si l'on tient compte de ses facilités de manipulation. La pièce maîtresse du gréement du Shpountz est une grand'voile de misaine à bordure libre et dotée d'une petite corne galbée à la mode hollandaise. En dehors du charme esthétique de cette voile, sa surface de 28 m² devrait lui permettre de faire merveille par petit temps et aux allures portantes. Les mâts de spruce ne sont pas d'une hauteur exagérée, les deux tangons demeurent toujours à poste, plaqués le long du mât de misaine, et la trinquette est bômée. Quant aux focs, amurés à l'extrémité du bout dehors, ils s'envoient sur un rail et s'endraillent sur leur propre drisse, tout cela afin d'éviter des manœuvres dangereuses ou fatigantes. La grand'voile est gréee marconi et les multiples combinaisons offertes par ce gréement doivent certainement s'avérer intéressantes en haute mer.



Le Shpountz sera offert en deux versions : l'une en bois moulé en quatre plis sur lice avec charpente lamellée et carène recouverte de

feuilles de cuivre; l'autre sera en double sandwich polyester, aussi bien pour la coque que pour le pont. Aussi, les amoureux du bois et les propriétaires soucieux d'un faible entretien et d'une bonne conservation sous les climats chauds, seront satisfaits. Dans les deux cas, le pont ainsi que le cockpit et les roofs seront recouverts de lattes d'iroko brut et deux soutes à voiles sont prévues sous la trinquette, afin que les équipiers ne soient pas obligés de charrier des voiles de l'arrière à l'avant.



Quant aux aménagements, ils sont conçus dans un style résolument XIX^e siècle : bois colorés, lattes bouvetées, poignées de bronze, vernis mat et bois huilés, lampes à l'ancienne... Même le plan de travail de la cuisine a été recouvert de cuivre au lieu de plastique. Le bateau est divisé en trois cabines : le poste avec hauteur sous barrots et comportant deux couchettes avec penderie et volumes de rangement, le salon comportant également deux couchettes plus une table meuble entourée par une banquette en U où peuvent déjeuner huit personnes, ensuite le bloc salle d'eau (lavabo, W.C., coffre à linge...) et cuisine (1,5 x 1,3 m, double évier, fourneau à four avec hotte, etc...) et enfin, à l'arrière, la chambre de veille avec deux couchettes-cercueil, deux penderies étanches à cirés, une immense table à cartes dans le sens de la marche et tous les volumes de rangement nécessaires à la navigation.

Quant au cockpit, l'image en dit plus long que n'importe quel texte... Daniel Bombigher a entrepris de faire construire son bateau en petite série et le premier d'entre eux naviguera dans le courant de l'année 70. L'architecte-promoteur ne

SHPOUNTZ

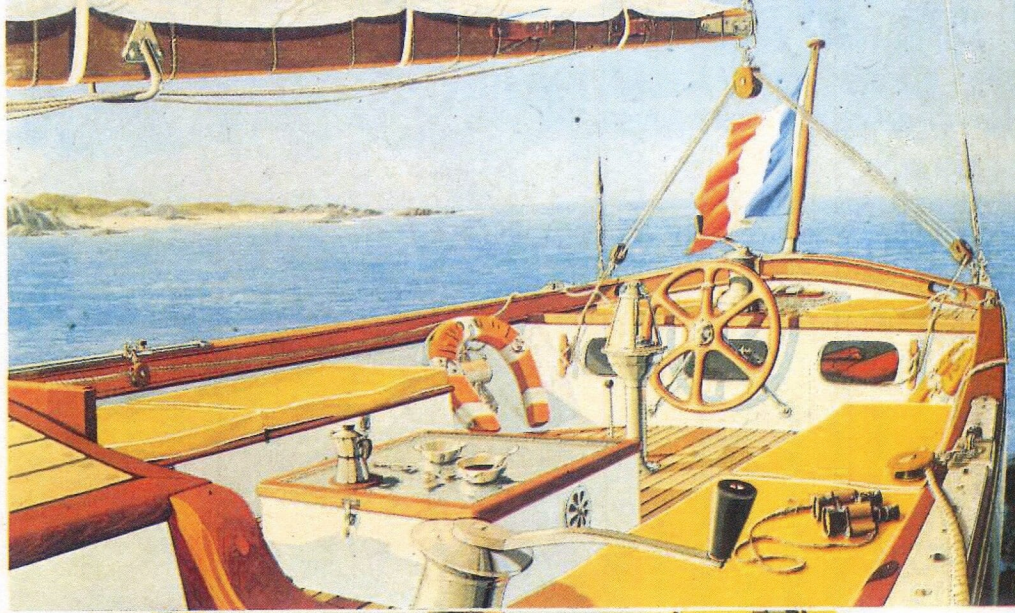
cherche pas à réaliser un bateau bon marché mais un ensemble harmonieux, voire luxueux, flatteur pour l'amateur de vieilles marines, doté d'un confort tel qu'il devrait séduire l'amateur de croisières familiale ou lointaine. Il est suffisamment rare de voir un individu s'évader des sentiers battus pour ne pas être tenté d'apporter son soutien à l'expérience. Le Shpountz, une goélette follement raisonnable... C'est bien possible...

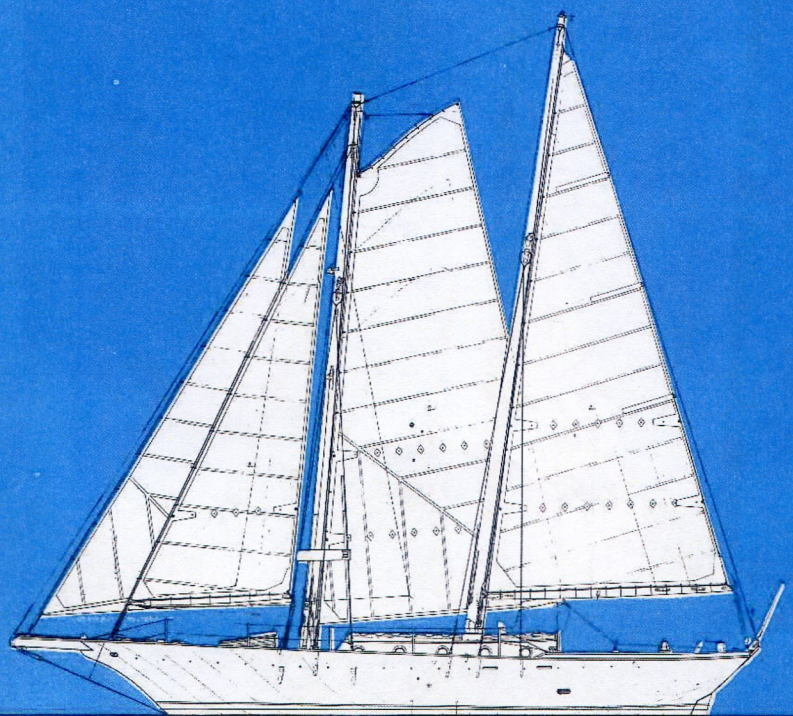
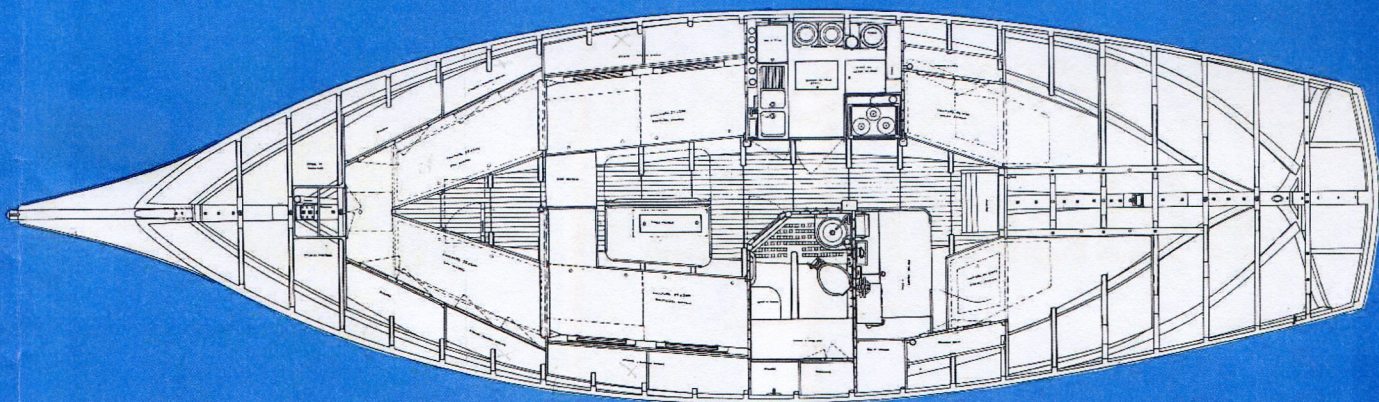
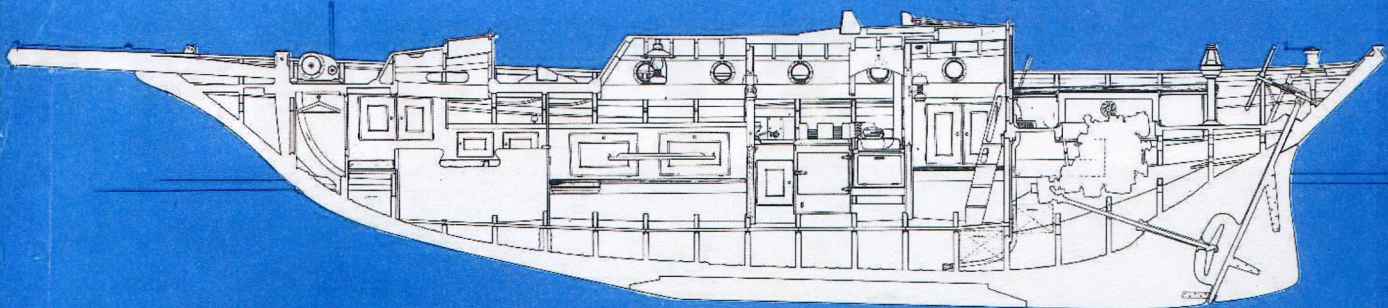
J. C.

à droite :
Un cockpit de rêve
fait pour le farniente.

au milieu :
Le salon
hâvre
de repos
et de
confort
après
l'effort.

ci-dessous :
La table
de navigateur
sera digne
d'un grand
classe I
ainsi d'ailleurs
que la cuisine.
Les petites lampes
sont
admirables...





FICHE TECHNIQUE

Longueur hors-tout	12,38 mètres
Longueur flottaison	9,45 mètres
Maître-bau	4 mètres
Tirant d'eau maximum	1,24 mètres
Déplacement léger	7,4 tonnes
Déplacement lourd	9,2 tonnes
Surface de voilure de route	72,40 ²
Surface de voilure de petit temps	98 m ²
Eau douce	560 litres
Gas-oil	200 litres
Nombre de cabines	3
Nombre de couchettes	6
Moteur diesel Perkins D2. 101, 2 cylindres, 4 temps, 18/26 CV, vitesse 7/9 nœuds, consommation 4 à 6 l/h.	

Pour tous renseignements, s'adresser à Daniel BOMBIGHER, 350, rue Saint-Honoré à Paris - tél. : OPE. 00-89.



