

un véritable style d'existence

Les Cahiers du Yachting
N°57 Janvier 1971

A dire vrai, le Shpountz m'avait séduit mais je fus quand même ahuri par l'explosion d'intérêt qui suivit cette publication. Certes, les gouaches et les dessins de Bombigher faisaient rêver mais quand même... Les centaines, que dis-je, le gros millier de lettres qui déferla, déclenchèrent chez l'architecte-promoteur une panique fiévreuse : il ne possédait certes pas un secrétariat à la hauteur des circonstances !

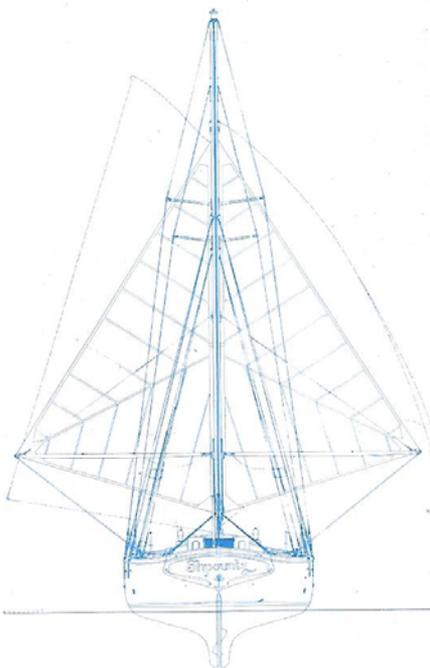
Et puis, voilà que douze mois ont passé et l'aventure continue. C'était bien joli de rêver sur le papier mais il fallait passer à une concrétisation toujours pénible lorsqu'il s'agit de donner trois dimensions à dix ans de songes et de crayonnages. L'association fut inattendue, inquiétante même : un architecte sans expérience pratique et un petit chantier n'ayant jamais approché ni même imaginé un voilier de ce tonnage, ainsi gréé et présenté dans ce style. Il faudrait un livre pour raconter les hésitations premières puis l'engouement, la transe véritable qui étreint subitement les acteurs de cette véritable tragi-comédie. Il est facile, de tradition presque, d'exalter la conscience, l'enthousiasme des ouvriers ayant participé à la construction d'une coque fameuse mais, pour une fois, c'est vrai. Ils travaillèrent réellement la nuit, le dimanche. Ils poussèrent l'amour de la finition, la folie des couches de vernis jusqu'au paroxysme et, détail à proprement parler incroyable, ils se débrouillèrent en plus pour respecter un calendrier implacable dont l'acte dernier était le banc d'essai du prototype par les Cahiers du Yachting, deux jours après sa mise à l'eau.

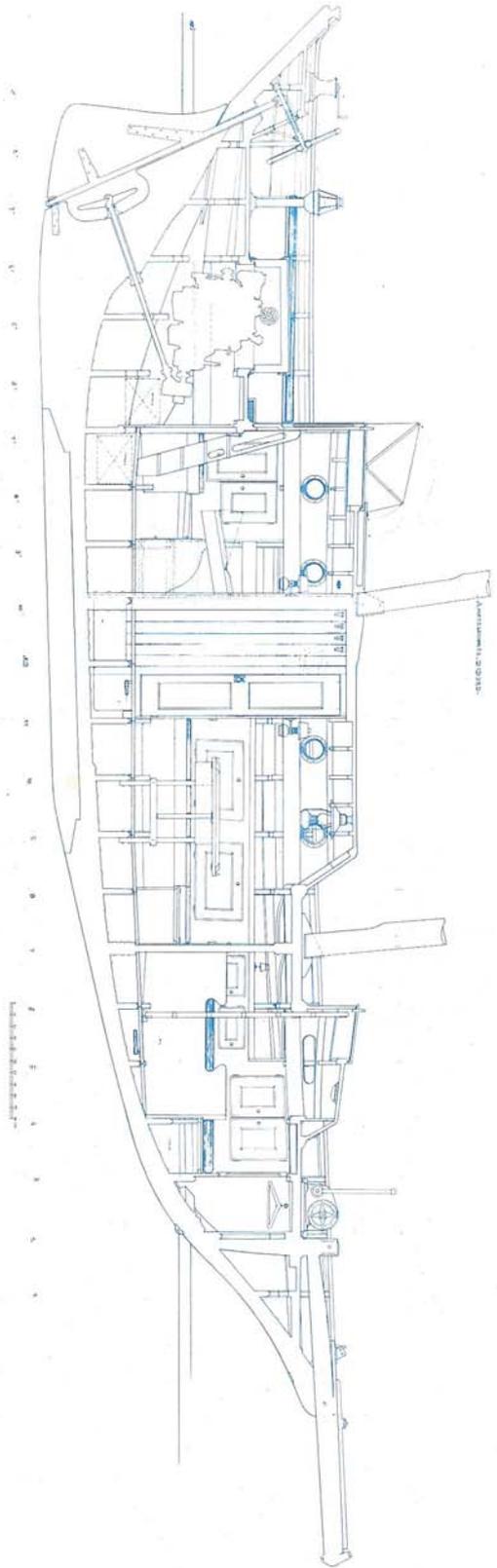
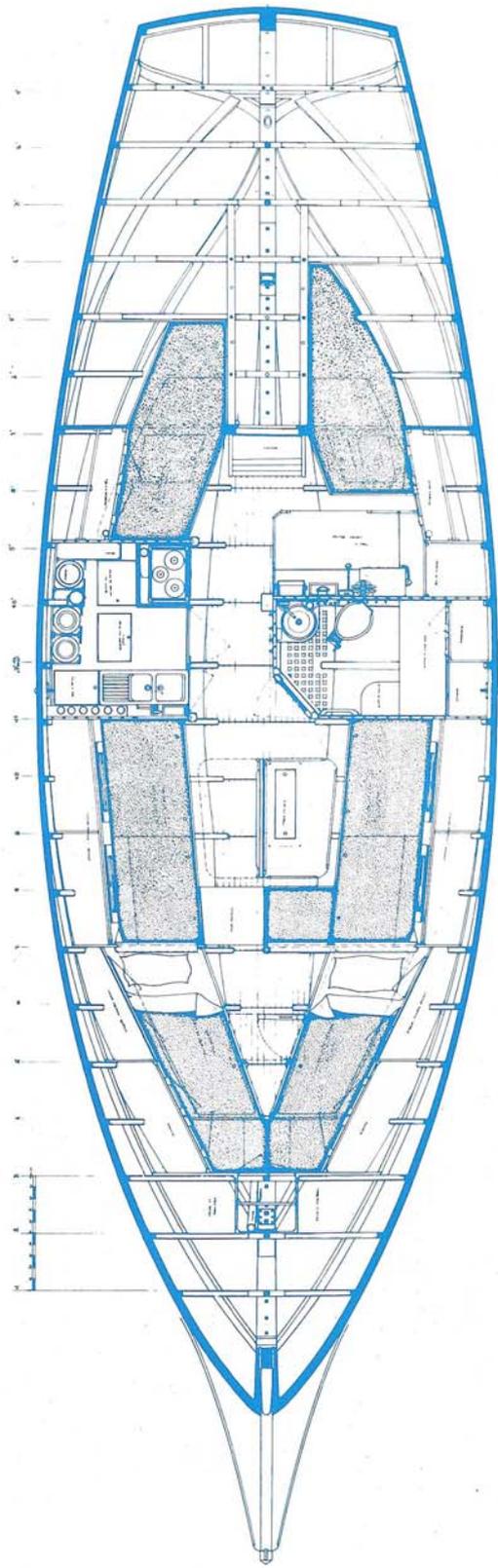
Eh oui. En cet automne 1970, avant même que vienne l'hiver, le Shpountz est devenu réalité. Une semaine durant, nous avons navigué à son bord, vécu sous son pont, mangé, dormi. Une grosse brise de Noroit - force 6 à 8 - n'a pas permis que nous remontions sur Belle-Ile comme nous l'avions imaginé mais les Pertuis ont suffi à nous révéler la richesse d'une

personnalité qui impose insidieusement un véritable style d'existence. Il y eut bien quelques anicroches : la bôme de grand voile s'entendait mal avec le pataras, il fallut la scier... ; le silencieux du moteur Couach, neuf pourtant, jugea bon d'éclater et seule l'habileté de l'ami Guérin de St-Martin de Ré nous sortit d'affaire ; l'écheveau des palans implantés à l'étrave dut être patiemment démêlé mais cela n'est rien. Ceux qui ont eu l'occasion de naviguer dans l'enfance d'un prototype ou d'un voilier construit à l'unité seront d'accord avec moi...

LES dernières années, j'ai presque uniquement couru, avec Chapparral surtout et, cette année, mais en pensée seulement, avec Comanche que des circonstances ô combien diverses - d'une promenade sur les hauts plateaux boliviens jusqu'à un mauvais chavirage en Porsche - m'empêchèrent de barrer. Je ne dis pas cela pour m'excuser - je prends la course pour la meilleure préparation qui soit à la croisière heureuse - mais simplement pour souligner à quel point cette croisière modeste en Shpountz fut quand même un extraordinaire retour aux sources de la vie en mer, sur l'eau, au mouillage.

Erwan Quéméré et Alain Corrolier faisaient partie de l'équipage. Pour une fois, ils ne cherchèrent pas la photo épique, tumultueuse. Dans leurs viseurs, ils se contentèrent - si l'on peut dire - de traquer les éclairs, fugitifs mais colorés, d'une semaine d'évasion totale, à moins de 50 km cependant du train direct pour Paris. Ces photographies, nous en avons sélectionné quelques-unes, péniblement, en nous chamaillant longuement car elles étaient des dizaines et des dizaines à nous rappeler une seconde de plaisir. Il vous appartient de les contempler et de conclure. Elles devraient remplacer avantageusement un boisseau d'épithètes certainement lassantes dans leur enthousiasme.







Ecoutes choquées, le Shpountz atteint facilement 7 nœuds



88

le bateau du sourire

Oui, d'accord, nous parlerons un peu technique mais plus loin car ce n'est pas là l'important. Il suffit de savoir que le Shpountz flotte, navigue, remonte au vent, n'aime pas le clapot court dans le nez, ne gîte pas beaucoup plus qu'un bateau-mouche, file au moteur 8,2 nœuds avec son DX4 un peu trop bruyant... Cela dit, l'essentiel est ailleurs. Au risque de paraphraser nos honorables confrères "Nous Deux" ou "Intimité", je dirais que le Shpountz est en quelque sorte le bateau du sourire, du bonheur. Les pêcheurs de La Rochelle, l'équipage de la drague du port ne fraternisent pas volontiers avec la plaisance : à la barre du Shpountz, nous n'avons eu droit malgré tout qu'à des déroutements aimables, qu'à des sourires, qu'à des gesticulations enthousiastes, voire à des chaînes de drague filées à notre approche afin de mieux nous laisser le passage.

A quai, ce fut la même chanson, en plus grave même... Les femmes les plus hostiles à la voile sourirent et tous les âges communièrent dans une sorte d'approbation, d'abord volubile, puis silencieuse. Le schéma était immuable. D'abord la confiance "J'ai toujours rêvé d'un bateau comme cela..." et puis, ensuite, la contemplation qui nous força parfois à réveiller littéralement un visiteur attardé, de-

meuré coincé entre deux rêves dans un coin du carré ou du cockpit, cela sans omettre l'énigmatique couple de guitaristes qui se retrouva, verre en main, installé dans le carré à une heure et demie du matin, l'œil brumeux, tournant la tête en tous sens, avant de disparaître dans la nuit, aussi silencieusement qu'ils étaient apparus.

Le Shpountz, c'est un décor qui happe son équipage et le plonge dans un dépaysement, dans une sérénité qu'il faut avoir connue pour l'apprécier à sa juste valeur. Certains bateaux sont étudiés pour vivre sur le pont, dans le cockpit, tandis que d'autres soignent avant tout leur intérieur. Ils sont faits pour le nord ou pour le midi mais, sur le Shpountz, le choix ne s'impose pas. Avec un noroit glacial, l'équipage a vécu heureux à l'intérieur mais, sitôt le soleil revenu, le plus sensationnel des cockpits était là pour nous satisfaire, le grand capot moteur — l'une des plus belles trouvailles de Bombigher — faisant office de table à cartes et à manger, de siège, avec de la place pour douze, et à l'aise S.V.P. Mais voyons quand même les qualités nautiques. On se doute que le Shpountz n'est pas fait pour courir et que sa jauge I.O.R. n'a pas été calculée. Il peut pourtant être considéré comme un voilier véritable. Par



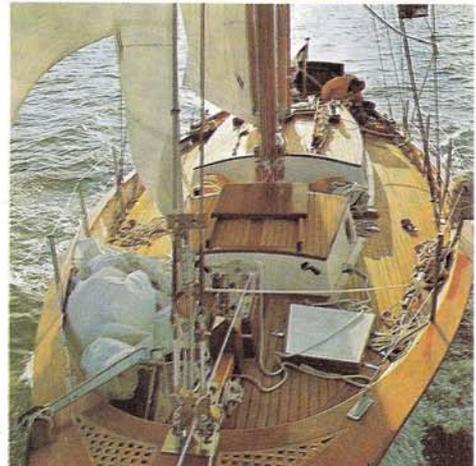
Un tel cockpit, on en rêve...

force 4 et mer presque plate, nous avons filé 5/5,5 nœuds à 60° du vent et le louvoyage n'est pas un rêve inaccessible, à moins d'un clapot sec combiné à une brise très faible. Par clapot heurté et un bon 5, avec trinquette, grand voile et moteur à 1000 tr/mn, nous avons remonté très près du vent à 5,5 nœuds. Pour tout dire, les capacités de remontée voiles-moteur ainsi que les qualités nautiques de la coque suffisent à accepter normalement l'idée de n'importe quelle croisière d'été classique – Angleterre, Scilly, Irlande, Espagne, Baléares, Corse – en tenant compte de la météo, comme il convient à tout skipper raisonnable.

Un atout considérable pour le Shpountz, sa raideur à la toile qui n'est certes pas une vaine expression. Dans les conditions citées plus haut – force 4, 5,5 nœuds à 60° du vent – les “coups de gîte” les plus marqués n'ont sans doute jamais atteint 5°. Nous revînmes vers La Rochelle, croisant sous l'autre amure un Sylphe gité à 20°. Dans le même temps, nous prenions le thé, théière, tasses, soucoupes, pot à lait et sucrier posés sans précautions sur le plastique recouvrant le coffre-moteur... Les mouvements de la coque sont en règle générale amples mais doux dans le sens longitudinal mais le très im-

portant maître-bau – 4 mètres – engendre des coups de rappel assez secs lorsque le roulis devient important, au vent arrière dans une houle abrupte par exemple.

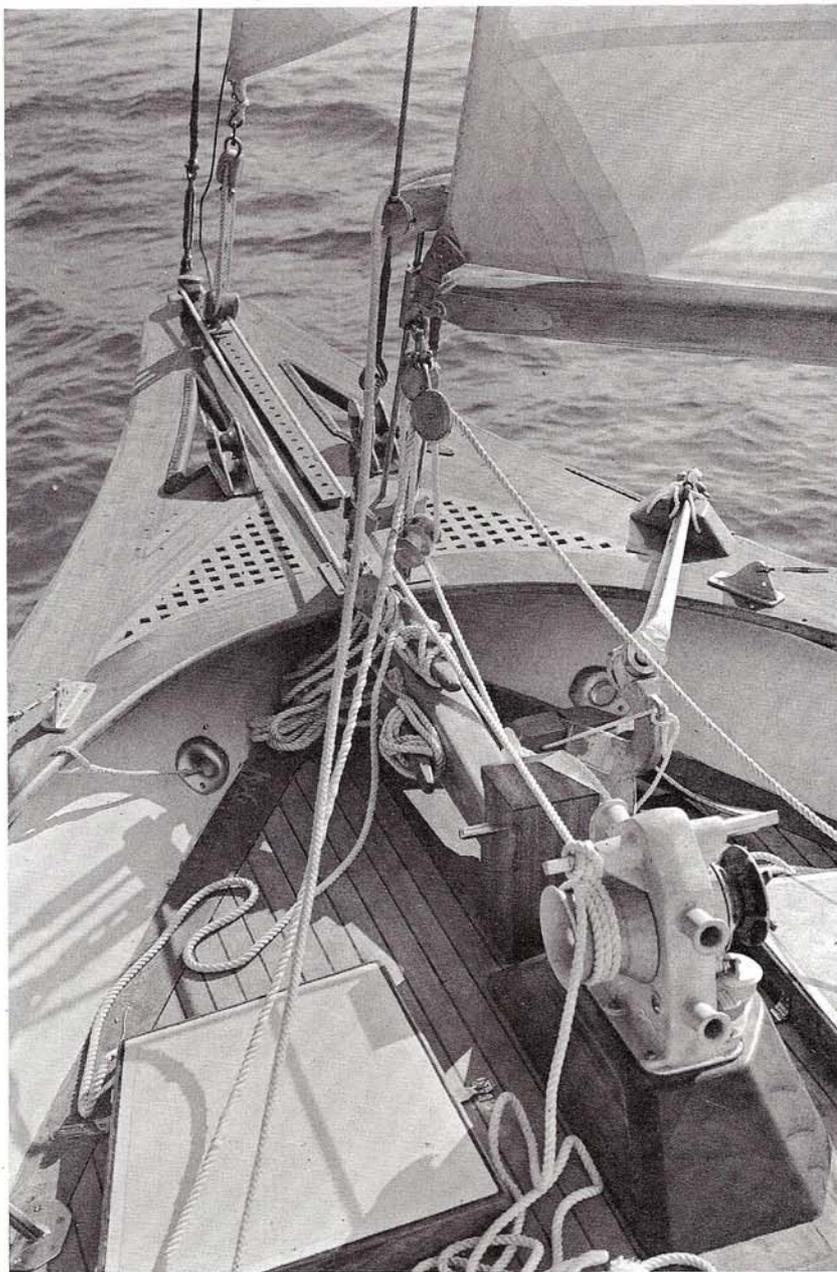
PENDANT des siècles, les navigateurs ont attendu les vents favorables pour appareiller. Nous n'en sommes plus là – les sportifs tout au moins – mais le Shpountz se sent néanmoins pousser de longues jambes sitôt que l'on abat, à partir du bon plein. Les performances s'enflent jusqu'à correspondre à celles d'une coque “moderne” de flottaison équivalente, soit 9,45 mètres. La vitesse limite oscille autour de 8 nœuds et le déplacement – 9 tonnes en charge – ne permet guère d'espérer la dépasser, sauf en partant avec les lames, par grosse mer de l'arrière. Par brise modérée, le largue permet pourtant d'accrocher facilement 5 nœuds et le grand génôis creux prend alors efficacement le relais du foc et de la trinquette bômée. La grande misaine à bordure libre “tire” fort bien dans ces conditions, mieux qu'au vent arrière pur – les goélettes n'ont jamais apprécié cette allure car la grand-voile masque tout – où il vaut mieux tangonner. Quant au spi, évidemment, on n'en parle pas. Il n'est pas d'époque mais les deux tangons



Un plan de pont dégagé et confortable



il démontre au moindre souffle



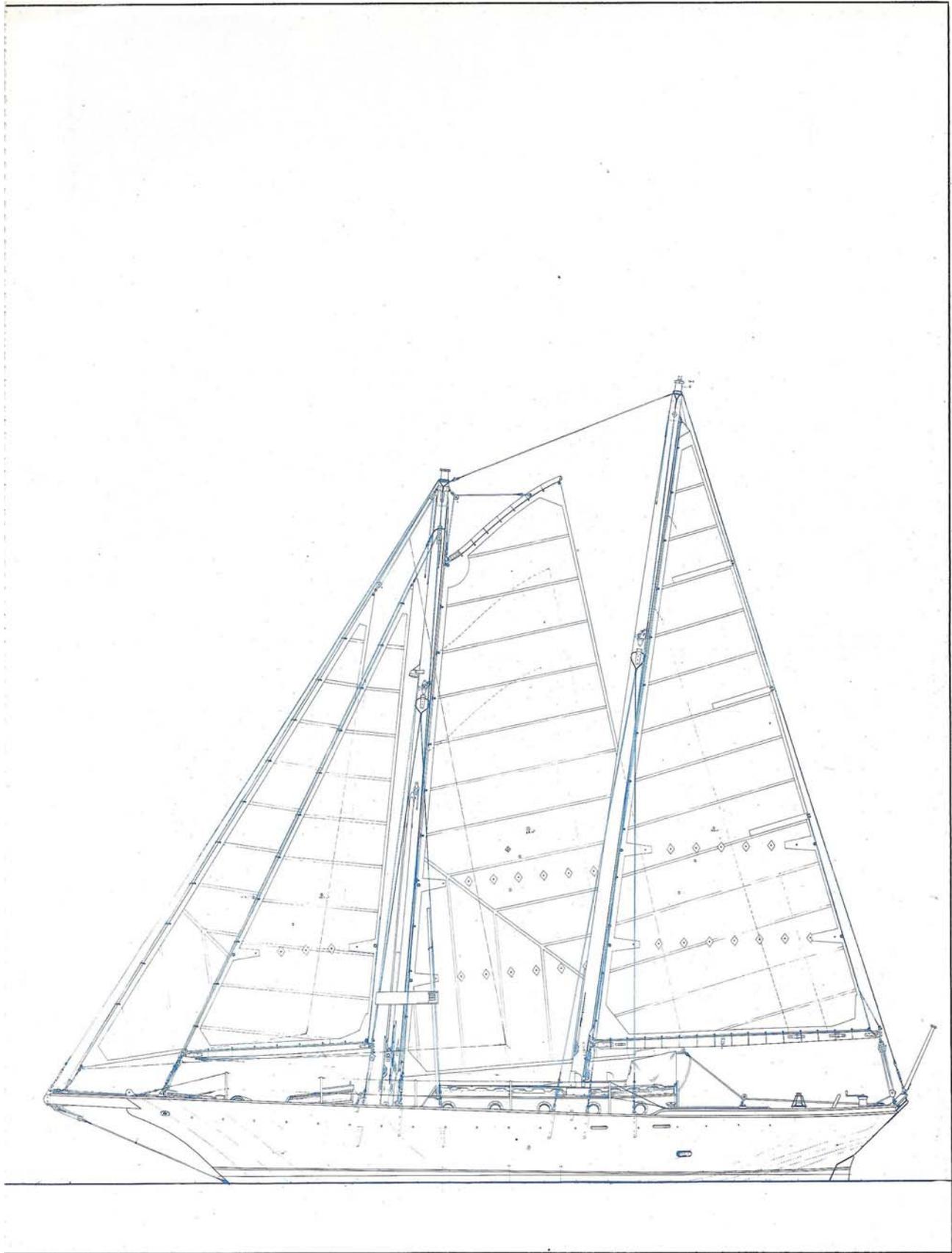
Sur l'étrave, les palans ne manquent pas. A remarquer le point d'amure du foc monté sur rail.

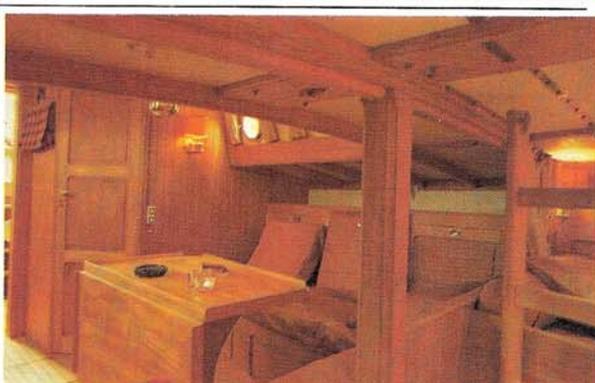
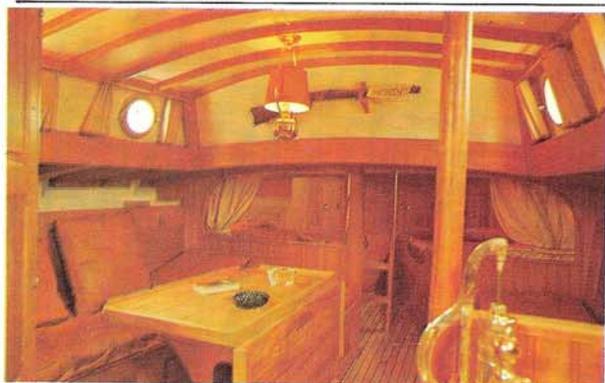
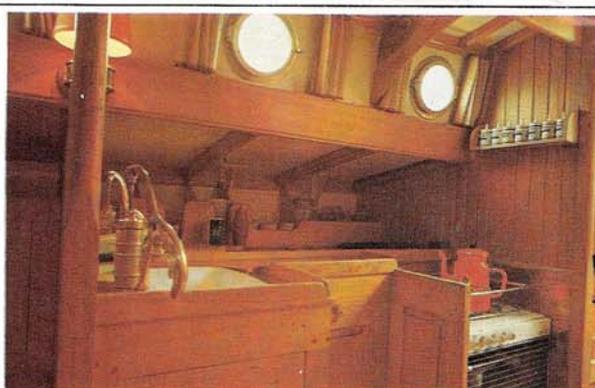
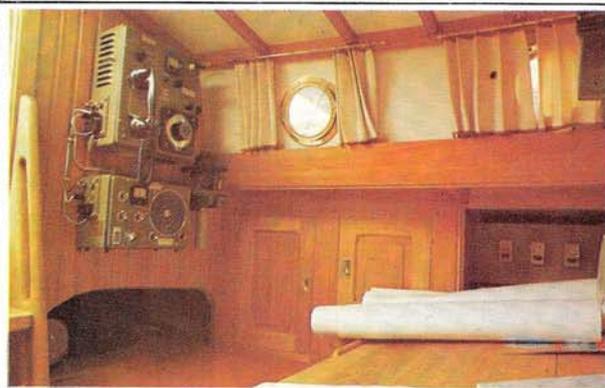
mâtés à poste en permanence — les ferrures sont-elles bien adaptées à ce rôle ? — appellent les trinquettes jumelles serrées dans les soutes, également jumelles, de l'étrave.

La barre à roue est douce, très démultipliée et totalement irréversible. On ne "sent" donc ni le bateau, ni la mer. Ce laconisme dérouté au début mais, après entraînement, il garantit de longues traites sans fatigue. Par rapport à la roue, le barreur se place d'un bord ou de l'autre, à moins qu'il ne préfère s'installer à califourchon. En manœuvre portuaire, il peut devenir indispensable de tourner la roue très rapidement, à l'aide d'un maneton débordant. Il faut prendre garde dans ces conditions à ne pas agir à l'envers.

Par très petit temps, peut-être pourrait-on rêver d'un safran un peu plus grand mais le Shpountz révèle sur eux plates des possibilités que l'on n'espérait guère. Il démarre au moindre souffle, garde très longtemps de l'erre et vire sans discuter. Au moteur, un coup de marche arrière fait office de frein instantané (la commande Morse au pied est très pratique) et on vire dans un mouchoir en jouant avant-arrière. A noter toutefois qu'en marche arrière, le bateau s'ébranle en abattant sur tribord. Attention dans tous les cas au bout-dehors ainsi qu'à la très jolie annexe montée sur bossoirs; au-dessus de la poupe.

COTE accastillage, les trois gros winchs Lewmar permettent de maîtriser facilement la misaine et le yankee. Les drisses viennent en direct. Des hommes les manœuvrent sans grande peine (prendre garde à apiquer la corne de misaine au maximum) et les voiles d'avant sont étarquées ensuite par leur point d'amure. Le point d'amure du foc est monté sur rail afin de revenir jusqu'au pont. Il s'endrait sur sa drisse





De la vaste cuisine à la table à cartes, du poste avant au carré, l'ambiance est aussi agréable

la chaleur blonde des bois

et ces manœuvres demanderaient sans doute des palans de couleur différente ainsi que des poulies montées sur émerillon. En bref, on pourrait rêver d'installations plus efficaces en certains points mais tout fonctionne néanmoins sans donner l'impression d'une machinerie de course camouflée et deux hommes suffisent normalement à la besogne.

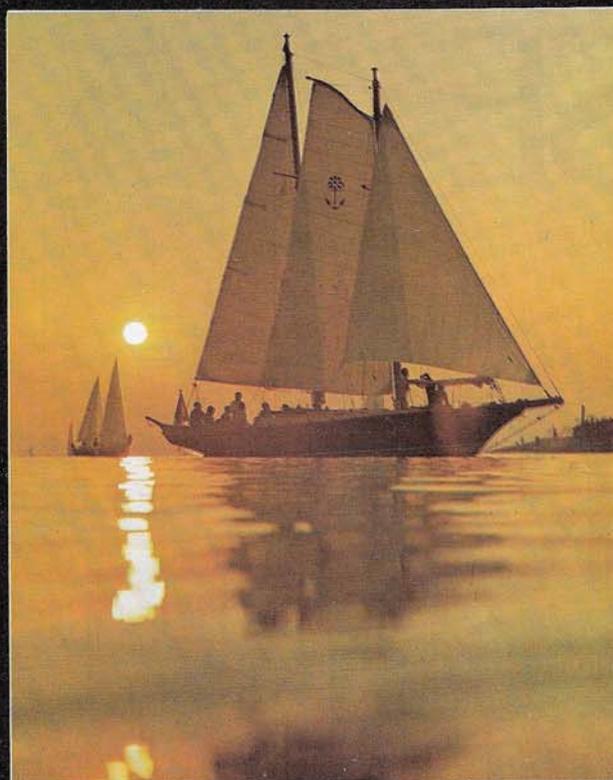
Photographies et plans donnent une idée claire des aménagements. Les rideaux qui séparent le poste avant du carré suffisent à préserver l'intimité — le roof avant procure là aussi la hauteur sous barrots — et augmentent le volume appréciable au premier regard dans de fortes proportions. La table du carré est plus qu'accueillante, les couchettes également avec leurs housses de cuir véritable. On peut dîner sans souci à huit personnes et la cuisine très largement dimensionnée (550 litres d'eau, pompe à eau de mer, un bel évier, réchaud 2 feux four, un grand frigo, des volumes de rangement partout et une paillasse en tôle de cuivre) permet de faire face à la demande. Le compartiment-toilette comprend wc, lavabo, douche à pompe et l'arrière comporte deux couchettes-cercueil qui devront être abaissées, une très vaste table à cartes et deux penderies à cirés.

Le confort des couchettes, la séduction des peausses, la chaleur blonde des bois bouvetés et chevillés,

le charme des nombreuses petites lampes qui permettent de doser l'éclairage à volonté, les bronzes épars, les petits rideaux plombés afin de ne pas céder au roulis, le moindre détail concourt à renforcer une ambiance qui oscille entre la mer et le chalet. A la vérité, il faut aller voir... Les Shpountz construits par la S.O.P.A. possèdent une coque plastique (stratifié-sandwich) et des superstructures en bois. Sur demande, une version en bois moulé pourra également être réalisée. Dans les deux cas, les mâts sont bien entendu en spruce et la corne flamande de la misaine est en lamellé. Les voiles ont été réalisées à la main par la voilerie Hervé.

CERTES, nous n'avons pas affaire à un bateau bon marché. Il peut même être considéré comme particulièrement coûteux mais il contient une telle somme d'habileté humaine, de respect de la tradition charpentière, un tel accastillage également qu'au vu de l'inventaire, on ne crie pas au scandale. Simplement, on peut ou on ne peut pas... on veut ou on ne veut pas! Il appartient d'ailleurs aux acheteurs éventuels de donner leur verdict après s'être manifestés avec tellement de chaleur. Dans un an, nous saurons si le round de la commercialisation effective.

photographies : Erwan Quéméré et Alain Corrolier



l'union sentimentale de l'homme et de la mer

La construction du prototype a envoyé au tapis l'architecte — accident cardiaque — et son constructeur — accident de la route — mais ce double épuisement, s'il symbolise la manière dont les deux hommes se sont "donnés", n'est que provisoire et le Shpountz est maintenant exposé à La Rochelle, à la disposition des visiteurs. En attendant le Gran' Shpountz qui naviguera avant l'été prochain, que Daniel Bombigher soit donc sincèrement félicité et remercié, félicité pour son idée et la façon dont il l'a menée à terme, remercié pour la manière dont son bateau réhabilite l'union sentimentale de l'homme et de la mer dans un cadre évadé du fonctionnel stérilisant mais sans perdre pour autant de vue le but suprême : vivre à la mer dans les conditions les plus agréables qui soient.

André COSTA

