



SHPOUNTZ 38-40 - 1995

<https://www.yachtadvert.com/fr/2735-shpountz-38-40.html>

95 000 EUR ttc



Général

Année : 1995

Longueur : 15,78 m

Tirant d'eau : 1,50 m

Radeau : Non

Leasing en cours : Non

Sous type : Plaisance

Matériau : Bois

Largeur : 4,13 m

Coque : Monocoque

Région : Côtes-d'Armor, France

Moteurs

Modèle : M4 295

Nombre : 1

Transmission : Ligne d'arbre directe

Marque moteur : SAAB

Carburant : Diesel

Puiss. Unit. (CV) : 70

Aménagements

Salle d'eau : 1
Couchettes : 5
Flybridge : Non

Cabine Double : 1
WC : Marin
Timonerie : Non

électronique

Pilote auto : Oui
GPS : Non
VHF : Oui
Déssalinisateur : Non

Radar : Non
Sondeur : Oui
Traceur de carte : Non
Convertisseur 12/220 : Non

équipement de pont

Hydraulique : Non
Plateforme AR : Non
Taud d'hivernage : Non
Capote de roof : Oui
Cockpit en teck : Oui
Grand voile sur enrouleur : Non

Passerelle : Non
Bossoirs : Non
Guindeau électrique : Oui
Taud cockpit : Non
Pont teck : Oui
Génois sur enrouleur : Non
Spinnaker : Non

équipements principaux

Propulseur Arrière : Non
Clim. : Non
Eaux noires : Non
Annexe : Non

Propulseur avant : Non
Groupe élec. : Non
Eau chaude : Non
Flaps : Non
Moteur annexe : Non

électroménager

Réfrigérateur : 1
Four : Oui
Réchaud gaz : Non
Chauffage : Non
Lave-vaisselle : Non
TV : Non

Glaçons : Non
Congélateur : Non
Micro-ondes : Non
Réchaud électrique : Non
Lave-linge : Non
Antenne TV : Non
TV SAT : Non

Divers

XBOAT ref :6323.
Goélette Aurique
SHPOUNTZ 38-40
Version MAM'RACoon Grément Aurique
Construction ONE OFF amateur sur plan Daniel BOMBIGHIER de 1995
expertisé en 2006

Caractéristiques principales :

Longueur hors tout (avec beaupré) : 15.78 m

Longueur total de pont : 13.16 m

Longueur de coque : 12.50 m

Longueur à la flottaison : 11.21 m

Largeur maxi : 4.13 m

Tirant d'eau : 1.50 m

Hauteur sous barrot : 2.00 m environ

Aménagement intérieur sans cloisons (type loft)

1 très grand lit double sur bâbord avant / 1 grand lit simple tribord arrière / 2 couchages possibles dans le carré

Quille longue

Barre à roue à quai et grande barre franche en navigation (photo)

Matériaux : bois moulé sur membrures en lamellé collé Acajou + contreplaqué marine + lattes teck collées - ensemble doublé Epoxy

Déplacement : 13.000 Kg / 15.000 Kg environ

Lest : lest plomb noyé dans une enveloppe Epoxy 4800 Kg environ

Selon rapport d'expertise de fin de construction du 22 mars 2006 :

"Réalisation technique de très haute qualité conforme aux règles de l'Art"

Nombreuses photos et vidéos complémentaires sur demande avant de prévoir tout déplacement.

Visite sur rendez-vous uniquement après un premier échange téléphonique.

Le bateau est vendu avec tout le matériel

(nous ne disposons pas d'inventaire détaillé pour le moment, beaucoup de matériel, d'accastillage à voir sur place).

Vente suite décès - tout offre sérieuse sera étudiée (pas d'échanges)

Le bateau est bien construit, il faudra notamment au nouveau propriétaire le remettre à jour sur différents aspects :

- huiles de coudes pour le remettre en beauté
- des peintures seront à prévoir
- révision du moteur
- révision électrique

- un carénage de la coque à prévoir (le dernier carénage a été fait vers 2021/2022)
Important : au vu de la situation, il n'y aura pas de transmission ni de prise en main du navire.
Le bateau étant atypique nous ne pourrions répondre à toutes les questions.
Xboat ne transmettra pas de devis de travaux.

INFORMATIONS GENERAL SUR LES SHPOUNTZ par Daniel BOMBIGHER :

><http://www.classic-yacht-design.com/3ladies/1-lady-of-bermuda/lofb.html>

Le mot de l'Architect Daniel BOMBIGHER :

Les LADIES forment une série : longueur du pont : 13,20 mètres

- largeur : 3,90 mètres
- tirant d'eau : 1,50 mètre
- surface de voile : environ 130 m²
- charge maximale : 13 tonnes

Le Lady of Bermuda de 13,20 mètres est sans conteste le yacht dans lequel j'ai intégré le plus d'innovations ! Sa conception et les spécificités de sa construction en font un véritable yacht, dont le prix est à peine supérieur à celui d'un bateau en plastique bien équipé de même taille.

Je souhaitais avant tout concevoir un bateau rapide et facile à manœuvrer, et je ne plaisante pas ! Je ne suis pas du tout sportif, et je ne l'ai jamais été. Je suis un navigateur hauturier qui aime la croisière et qui apprécie la simplicité et l'efficacité à bord.

Surtout, j'aime arriver à bon port et en pleine forme ! C'est lors d'un séjour prolongé dans le lagon de St Georges, aux Bermudes, que j'ai pu admirer pour la première fois les bugeyes américains et les goélettes bermudiennes.

Leurs formes magnifiques, d'une rare élégance et d'une incroyable simplicité, forcent l'admiration.

Leurs coques à bouchain vif et à poupe pointue, construites selon la technique traditionnelle du bordé, m'ont inspiré l'idée de les transposer en contreplaqué marine.

Attention, il ne s'agit pas de contreplaqué marine léger sur des virures et des cloisons, mais de contreplaqué marine épais sur une charpente robuste, pour obtenir un bateau solide, à fort déplacement et à grande inertie.

Avec sa coque en V, le bateau est marin en toutes circonstances.

Son comportement est extrêmement agréable : ni roulis, ni tangage.

J'ai réussi à concevoir le bouchain de manière à ce qu'il soit horizontal et aligné avec la ligne de flottaison.

Ainsi, il devient invisible ! Même gîté ! Lady of Bermuda offre la grâce d'une coque arrondie, c'est un vrai yacht ! Ou plutôt une Lady ! grâce à ses lignes pures et racées.

La construction en contreplaqué marine a ainsi atteint le niveau du yachting de luxe et s'est vue attribuer pour la première fois un statut prestigieux, tout en devenant une méthode de construction fiable, robuste et durable.

Grâce aux résines époxy, l'entretien de ce yacht est bien entendu très facile.

Son gréement bermudien, ou trois voiles, est d'une simplicité remarquable et peut être manœuvré en solitaire.

Les voiles se hissent en 15 minutes et s'affalent en 2.

L'aménagement intérieur est conçu pour une famille ou un couple souhaitant recevoir des amis. Tout est spacieux et généreux : cuisine, table à cartes, bureau, carré (2 couchettes simples ou 1 couchette double), cabine avec couchette double (1,50 m x 2 m), salle d'eau avec douche. Tout est grand, ce qui est assez inhabituel pour un bateau de cette taille. Cette impression est encore accentuée par le fait que la communication avec la cabine avant se fait par une cloison sous forme d'une large ouverture :

Fermée, elle isole la cabine avant et préserve l'intimité.

Ouvert sous le pont, le bateau forme une immense cabine offrant une vue panoramique sur toute sa longueur.

Le Lady of Bermuda convient à tous types de navigation : croisières de week-end, traversées tropicales et même latitudes nordiques.

La méthode de construction utilisée pour le Lady dans sa version standard à bouchain vif ne peut être mise en ?uvre par un amateur.

Cependant, le bateau peut être facilement fini à partir d'une coque nue, ou bien les principaux travaux de finition peuvent être réalisés par un chantier naval.

Pour les amateurs souhaitant construire eux-mêmes un tel yacht, j'ai conçu une version à coque arrondie, simplifiée par la technique du bois moulé.

Deux plans de voilure sont disponibles pour cette version :

- Belles des Bermudes, gréement bermudien

- Mam' Ragoon, gréement aurique. (c'est le modèle présenté dans cette fiche).

Attention ! Ces versions pour amateurs doivent être construites à l'envers et retournées ! Le budget nécessaire pour l'achat des matériaux, de l'accastillage et des accessoires dépend de vos choix, et il faut compter entre 6 000 et 8 000 heures de travail selon votre organisation.

"Nous recommandons à tout acheteur d'un bateau d'occasion de faire intervenir un expert maritime agréé par les assurances, et ce à fin d'être parfaitement renseigné sur l'état général du navire, avant de procéder au paiement définitif vers le vendeur". Plus d'informations et photos sur le site xboat.fr













