

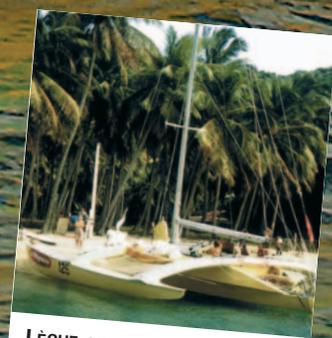
voilier fétiche

Le Rhum de trop ?

A'CAPELLA



A'CAPELLA EN CONSTRUCTION
DANS LE CHANTIER DE
WALTER GREENE EN 1980.



LÈCHE-COCOTIERS PEU APRÈS
LA ROUTE DU RHUM 1982.



LE TRIMARAN ÉCHOUÉ SUR UNE
PLAGE ESPAGNOLE. IL AURA MIS
UN PEU PLUS D'UN AN POUR
TRAVERSER L'ATLANTIQUE
SUR LE TOIT.



DE RETOUR D'ESPAGNE EN 2002
SOUS GRÉEMENT DE FORTUNE.



CHARLIE CAPELLE
TIRE QUELQUES
BORDS DANS LA BAIE
DE QUIBERON AVANT
DE S'ATTAQUER À LA
ROUTE DU RHUM.

ÉTÉ 2006 : LE MULTI EST REMIS
À L'EAU POUR LA TROISIÈME
FOIS. IL CHAVIRE LE
1^{ER} NOVEMBRE, PEU DE TEMPS
APRÈS LE DÉPART DE LA ROUTE
DU RHUM.

Des courses, des skippers, des sponsors, il en a connu, A'Capella. Des naufrages, aussi. Charlie Capelle a déjà construit et reconstruit deux fois ce plan Walter Greene de 12 mètres. Avec son trimaran fétiche, il s'est lancé dans la Route du Rhum pour chavirer après quelques dizaines d'heures de course.

TEXTE GILLES RUFFET - PHOTOS DE L'AUTEUR, DR, ET CHARLIE CAPELLE.

L'histoire serait trop simple si elle se résumait à trois naufrages. C'est aussi l'aventure d'un homme qui a consacré son existence aux voiliers, mais pas n'importe lesquels: les plus beaux, en bois moulé. Qui aurait pu imaginer que ce «*croquant pur jus*», comme il se qualifie lui-même, né dans les Vosges, deviendrait des années plus tard un orfèvre de la construction en bois? «*J'étais alors prothésiste dentaire, commence Charlie. En 1980, je naviguais en croisière à bord d'un Armagnac, du côté de Deauville. Plusieurs multicoques s'étaient réunis pour des régates.*» Parmi eux, quelques vétérans de l'Ostar, la transat anglaise en solitaire. Charlie raconte: «*Sur le quai, j'ai vu arriver un Américain à bord d'un joli petit trimaran. Il s'agissait de Phil Stegall, et son bateau était un A'Capella, Friends & Lovers*», le sistership de *Olympus Photo* qui, deux années plus tôt, avait remporté la première édition de la Route du Rhum aux mains de Mike Birch. Il arrive directement de Boston. Charlie récupère ses amarres. Il ne sait pas encore que ce simple geste de marin va transformer sa vie. Les deux hommes prennent un verre à bord de l'Armagnac et sympathisent. «*Je ne fais alors pas le rapprochement avec Olympus Photo*», raconte Charlie. Phil Stegall laisse le bateau à Deauville, file à Paris. Charlie part aussi. Pourtant, «*sans que je sache bien pourquoi, quelques jours plus tard, je décide de revenir à Deauville.*» Il y retrouve Phil Stegall, seul sur son trimaran. Son épouse est rentrée aux États-Unis. Plus que quelques jours et il larguera les amarres en direction de Plymouth pour prendre le départ de l'Ostar. Phil fait alors à Charlie une proposition qu'il ne peut pas refuser: «*Tu viens?*» «*J'ai vécu l'une des nuits les plus magiques de ma vie, avoue Charlie. Phil*

est allé dormir, il m'a confié le bateau qui allait faire l'Ostar. Ensuite, à Plymouth, j'ai fait la connaissance de Walter Greene, de Mike Birch.»

Naviguer avec Phil Stegall, ça ne se refuse pas

Charlie participe (bénévolement) à la préparation du bateau jusqu'au jour du départ. *Friends & Lovers* est dans l'écluse, l'histoire doit normalement s'arrêter là. Mais Phil remet à Charlie une enveloppe qui contient... un billet d'avion pour aller l'attendre aux États-Unis! Quelques semaines plus tard, le jeune Vosgien débarque en Amérique. Il baragouine à peine l'anglais et doit même se faire aider pour téléphoner. Le Français retrouve alors le skipper américain à Marble Head où il est consultant pour la voilerie Hood. À Newport, naviguent les grands bateaux de la Cup. Charlie se souvient: «*J'allais livrer les voiles sur les bateaux, des maxi yachts américains.*» Il fait beau en été dans le Maine mais quand l'hiver s'installe, Charlie se retrouve sans le moindre sou vaillant pour payer son retour en Europe. Il se rend alors au chantier de Walter Greene pour y travailler et gagner sa croûte. «*J'y suis resté un an, j'y ai appris le métier. Nous avons construit deux 50 pieds, un pour Mike Birch, Télé Sept Jours, un autre pour Paolo Martinoni, Star Point. Des plans Walter Greene, bien sûr.*»

Greene ou la meilleure école du bois moulé

Charlie navigue alors sur des bateaux prestigieux comme le Moxie de Phil Weld, fait la connaissance de Dick Newick. Surtout, son destin croise pour la première fois celui du bateau qui va devenir la passion d'une vie, A'Capella. «*À Salem, près de Boston, il y avait un Américain qui construisait un A'Capella.*



À LA MANŒUVRE EN PIED DE MÂT : UN AVANT-GOÛT DE RHUM.

RECONSTRUIT DANS LES MOINDRES DÉTAILS

PANNEAUX DE PONT PROTÉGÉS



Les panneaux de pont, ronds, sur les flotteurs bénéficient d'un déflecteur qui en fait le tour. Ils sont donc ainsi parfaitement protégés.



MÂT PIVOTANT = MANŒUVRES SPÉCIFIQUES

L'Arthur (palan rouge) permet le réglage du mât rotatif; par définition, un tel mât empêche les manœuvres de revenir au cockpit. Le winch de drisse est donc positionné sur le mât, il dessert aussi le Cunningham. Le winch sur la bôme est dédié, quant à lui, aux bosses de ris.

GRÉEMENT TEXTILE POUR GAGNER DU POIDS



Le poids dans les hauts est un point particulièrement sensible à bord d'un multicoque car il favorise le tangage. Plus encore qu'un mât carbone par rapport à un profil en alu, le gréement textile, en lieu et place de l'inox, permet un réel gain de poids et pour un investissement bien moindre ! Le ridoir inox est lui aussi remplacé par un brélage en Vectran.

CARÉNAGE PERSONNEL



Le détail jusqu'au bout: la connectique du panneau solaire bénéficie de son propre carénage.

FINI LE RAIL D'ÉCOUTE



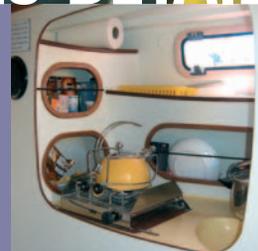
Le rail d'écoute de solent est remplacé par un barber; l'écoute passe au travers d'un anneau en titane, le point d'écoute se règle donc selon l'allure soit par l'écarteur (cordage en Vectran, gris), soit par le rentreur (palan bleu). On notera la manille de fixation de la poulie, remplacée elle aussi par un brélage en Vectran.

UN SEUL BRIN POUR LE PALAN



Le palan d'écoute de grand-voile est réduit à sa plus simple expression: un brin ! À noter la cravate textile qui le frappe sur la bôme.

SOUPE OU CAFÉ ?



Une place pour chaque chose et chaque chose à sa place. La cuisine est peut-être minimaliste mais très fonctionnelle !

COIN NAVIGATION GRAND CONFORT



La table à cartes fait face à la cuisine, et entre les deux, le skipper se repose sur un siège de veille; devant lui, une petite table se déploie pour les repas; le luxe !

Trois naufrages n'auront pas sa peau.

Il l'avait commencé mais il n'avait pas d'argent pour le terminer. J'étais avide de connaissances et je lui ai proposé de l'aider à le terminer. J'y allais le week-end; on a réussi à presque finaliser le bateau. Mais il était toujours fauché. »

Au même moment, de l'autre côté de l'Atlantique, la Twostar est lancée. Cette course emprunte le même parcours que l'Ostar, mais en double. Philippe Poupon veut prendre le départ. Il cherche un bateau, si possible un plan Walter Greene. « À cette époque, c'est sur la côte Est que ça se passait », reconnaît Charlie. Philippe Poupon fait le voyage accompagné de Jean-François Costes. Charlie précise: « Philou a été emballé par le bateau, mais auparavant, il a fallu le finir. Il a trouvé un sponsor, on a ramené le bateau, qui s'est appelé Chaussettes Kindy, on a fait la qualification, et on a gagné la Twostar dans notre catégorie. Et là, tout s'est enchaîné. »

A'Capella entre dans la course

Au retour de la course, Charlie fait la connaissance d'Eugène Riguidel et part traverser l'Atlantique dans l'autre sens. Puis Charlie monte son chantier, Technologie Marine, à Saint-Philibert, tout près de La Trinité-sur-Mer. En sortiront des bateaux de course: *Fuji 1*, *Laiterie Mont-Saint-Michel*. Mais Revenons à A'Capella. Le trimaran, skippé par Yves Le Cornec lors de la Route du Rhum 1982, s'est ensuite appelé *Télégramme de Brest*, puis *Elle*. À l'issue de la course, revenu en France, le bateau navigue au large de la Bretagne, avec des journalistes à bord. Soudain, le choc: le multi heurte violemment une épave, détruisant un flotteur.

Gravement endommagé, A'Capella est pris en charge par l'*Abeille Flandre* qui le remorque à Camaret. Le bateau est déclaré épave. Un passionné décide de le reconstruire, sans y parvenir. Charlie, l'ange gardien, ne supporte pas de laisser A'Capella dans ce triste état: en 1985, il rachète l'épave, reconstruit une partie des coques sur la plage du Fret, à Crozon, et convoie le tri blessé sous gréement de fortune vers La Trinité. En 1990, Charlie se met à l'ouvrage, consacrant à la reconstruction du bateau tout son temps libre et une bonne partie de

son énergie. Le chantier va durer sept années, ce qui représente environ 5000 heures de travail. Car Charlie s'est fixé un objectif: « Je voulais absolument courir la cinquième Route du Rhum, celle du vingtième anniversaire. » Le bateau est terminé à temps. A'Capella devient *Chaussettes Olympia*.

Rhum 1998 : 2^{ème} dans sa catégorie

Novembre 1998, Saint-Malo: Charlie s'élançait seul à bord d'« A'ca » et accroche une belle deuxième place en Classe 3. En Guadeloupe, il confie le bateau à Claude Bistoquet et à François Forestier, qui partent en croisière à son bord avant de le convoyer vers la France. Mais ils montent très nord. Sous l'île Sable, à Terre-Neuve, lors d'une tempête mémorable, le bateau chavire. L'équipage passe trois jours dans le navire retourné avant d'être secouru. A'Capella est donc abandonné à l'envers, en Atlantique Nord.

Près de deux ans s'écoulent. Charlie a désormais tiré un trait sur son bateau qu'il considère comme définitivement perdu... « jusqu'à ce jour où je reçois un courriel de l'architecte britannique Nigel Irens qui, lui-même, avait été contacté par un Scandinave qui prétendait vouloir racheter mon bateau. On s'est parlé au téléphone; je lui ai expliqué qu'il devait faire erreur parce que mon trimaran avait été perdu au Canada. Et là, il m'a expliqué qu'il se trouvait en Espagne, à Ovicedo, à l'ouest du Cap Ortegal, et qu'il avait devant lui A'Capella, avec les autocollants de la course, Chaussettes Olympia, dans un sale état certes, mais presque entier. » Quelques jours plus tard, Charlie découvre l'épave, qui a donc traversé l'Atlantique à l'envers, en quatorze mois de dérive. Auxquels se sont rajoutés neuf mois le long d'un quai d'un port de pêche, toujours à l'envers et sans protection aucune. Ce qui fut un trimaran de course gît sur une plage, couvert de concrétions. Pillé, il est devenu un terrain de jeu pour les enfants. Pour récupérer les restes, Charlie menace les autorités d'un procès et finalement, se résout au rachat, pour la seconde fois. Remis à l'eau, A'Capella arbore de nouveau un gréement de fortune, mais démâte rapide-

ment. « J'ai alors contacté Jean-Luc Van den Heede, qui préparait, avec Adrien, sa tentative de record du tour du monde contre vents et courants. Je savais qu'il naviguait dans le golfe de Gascogne. On a fixé un rendez-vous, et le jour dit, Jean-Luc était là, avec son grand bateau. Il m'a passé une remorque, je suis resté à la barre de A'Capella, et trois jours plus tard, on entrait à La Trinité. »

L'épave est sortie de l'eau, ramenée au chantier de Saint-Philibert, et Charlie commence les travaux de reconstruction. « Il m'a fallu à nouveau trois années de travail, au bas mot 3000 heures, pour tout reconstruire. A'Capella 2006, au départ de sa troisième Route du Rhum, est donc un bateau entièrement neuf. » Le 21 septembre, *Switch.fr* était baptisé par Mike Birch à l'occasion du Grand Pavois. Un grand honneur pour Charlie, qui espérait bien décrocher la victoire en Classe 3. Finalement, après son chavirage au large des côtes espagnoles, c'est un troisième sauvetage qui se met en place. Au fait: la ressemblance entre 'Capelle'et 'A'Capella' n'est que pure coïncidence. ■ GR



Matériau: bois époxy
Architecte: Walter Greene
Longueur: 12,00 m
Largeur: 7,80 m
Hauteur du mât: 16,80 m
Déplacement: 2,50 t

- 1980 : Construction de A'Capella dans le Maine.
- 1981 : Twostar avec Philippe Poupon. Victoire en Classe 3.
- 1982 : Yves Le Cornec participe à la Route du Rhum.
- 1983 : Collision avec une épave en Bretagne.
- 1985 : Charlie Capelle rachète l'épave et la ramène par la mer à La Trinité-sur-Mer.
- 1990 : Début du chantier de reconstruction.
- 1998 : Charlie participe à la Route du Rhum.
- 1999 : Naufrage d'A'Capella au large du Canada.
- 2000 : Le trimaran est retrouvé en Espagne.
- 2002 : Charlie rachète l'épave pour la deuxième fois. A'Capella est ramené en Bretagne grâce à l'aide Jean-Luc Van den Heede. Le bateau est à nouveau en chantier.
- 2006 : Charlie prend le départ de la Route du Rhum et chavire à 200 milles du cap Finistère.