



Une silhouette de légende qui fait aujourd'hui partie du patrimoine architectural naval...

PATRIMOINE DE LA DICK, WALTER &

TEXTE ET PHOTOS : PHILIPPE ECHELLE

IMAGINEZ-VOUS À LA BARRE D'OLYMPUS PHOTO EN VUE DE LA GUADELOUPE. DEVANT VOUS, UN IMMENSE MONOCOQUE DE 21M... NOUS AVONS VOULU VOUS FAIRE DÉCOUVRIR LE PLAISIR DE NAVIGUER SUR UN A CAPELLA. VOICI L'ES-SAI D'UN SISTER SHIP DU VAINQUEUR DU RHUM 1978.

Imaginez une région découpée et rugueuse comme la Bretagne recouverte des forêts finlandaises ! Le Gulf Stream passe au large, mais le glacial Labrador y fait de fréquentes incursions. Cet Eden où vivaient les plus fabuleuses tribus indiennes d'Amérique du Nord Est a été le théâtre de luttes sanglantes entre français et anglais avant que les américains n'établissent dans la région de Gloucester leur armada de chasse à la baleine. Le Capitaine Slocum était natif de cette terre, vénérait le fameux clam's chowder (soupe de fruits de mer délectable) et reconstruisit le vieux Spray

non loin des forêts du Cap Cod dans un champ, à l'ombre d'un pommier. Entre Boston au Nord et la mondaine Newport au Sud se situe Martha's Vineyard, l'île où s'est installé Richard Newick au début de la décennie 70. Mac Lauglin (constructeur emblématique des plans Newick) a sa maison au beau milieu des forêts de Red et Yellow Cedar, les essences de ces Stradivarius nautiques. Les frères Gougeon sont également dans le coin et viennent après plusieurs années d'expérimentation de déposer le brevet du West System en améliorant les résultats d'une très bonne colle inventée dans les années 40. Les Gougeon formulent des charges spécifiques et mettent au point le composite bois-époxy qui permettra aux trimarans Newick et Greene d'atteindre une homogénéité mécanique légendaire. Le noyau dur de cette équipe de fanatiques est composé d'une dizaine d'hommes, pas plus. Ces ébénistes, architectes, constructeurs, navigateurs mélangent leurs compétences et s'entraident au-delà de toute imagination...A tel point que parfois, on aura du mal à discerner ce qui appartient à l'un ou à l'autre ! Le leader incon-

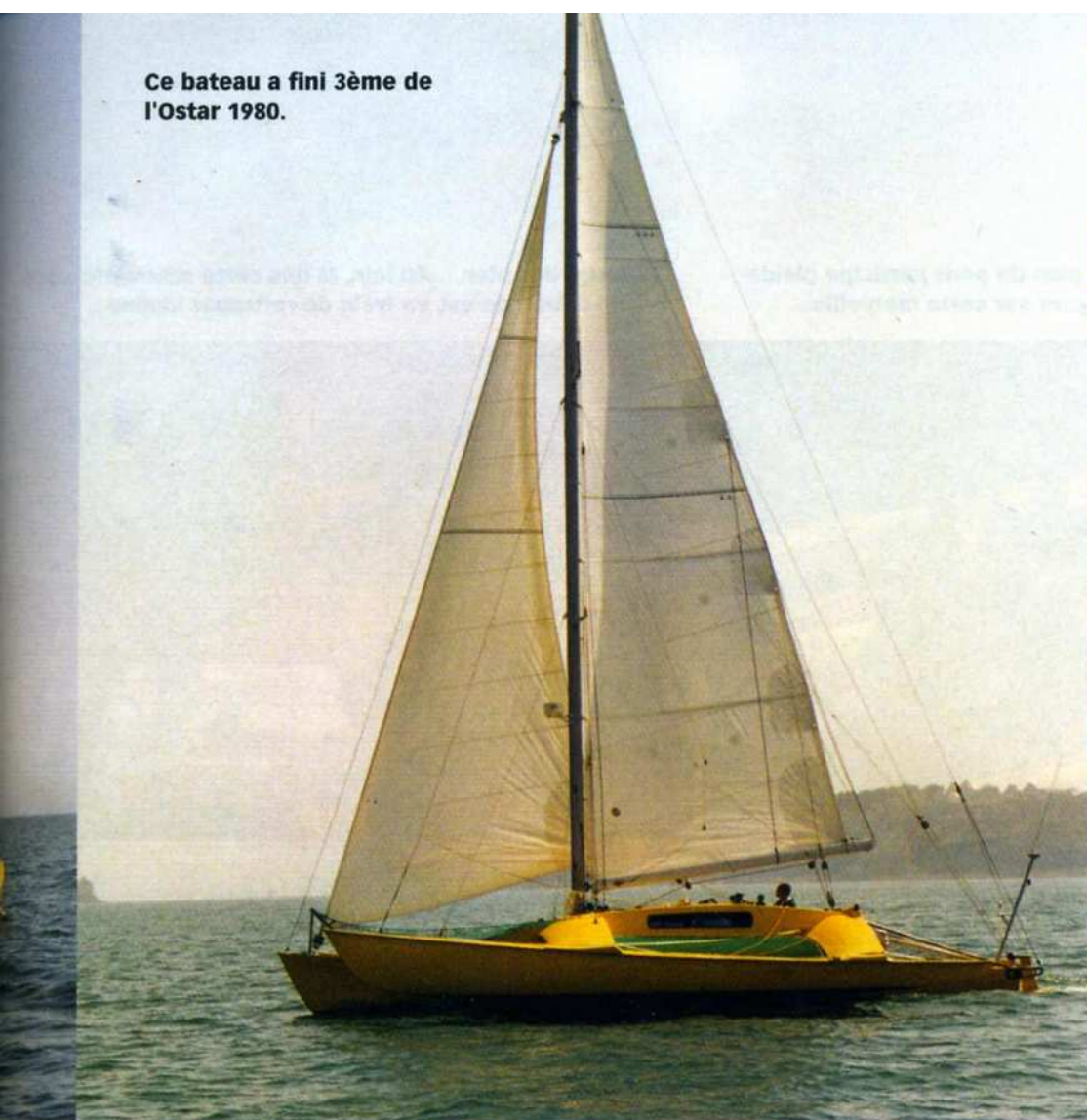
testé de ce club de furieux est Richard Newick, c'est lui qui, après avoir revisité l'histoire nautique du Pacifique, a créé les praos de Tom Follet, Nicolas Clifton et Rory Nugent (CHEERS, AZULAO, LADY GODIVA).

Entre 1978 et 1980 il va signer directement ou inspirer les bateaux les plus rapides du monde (lui qui se méfie de la course) : les lignes d'eau des A Capella, c'est lui ! Walter Greene est un ancien de chez Hood à Marblehead. L'élève surdoué de Newick dessine et construit ses propres bateaux. Il réalisera directement avec sa femme le premier A Capella (c'est elle, Joan, qui l'a baptisé ainsi). Ce sera le futur OLYMPUS de Mike Birch dans Le Rhum 78 (le bateau se perdra dans le Sud de Terre Neuve aux mains d'Yves Le Cornec alors qu'il le convoyait en vue de participer à l'Ostar 80).

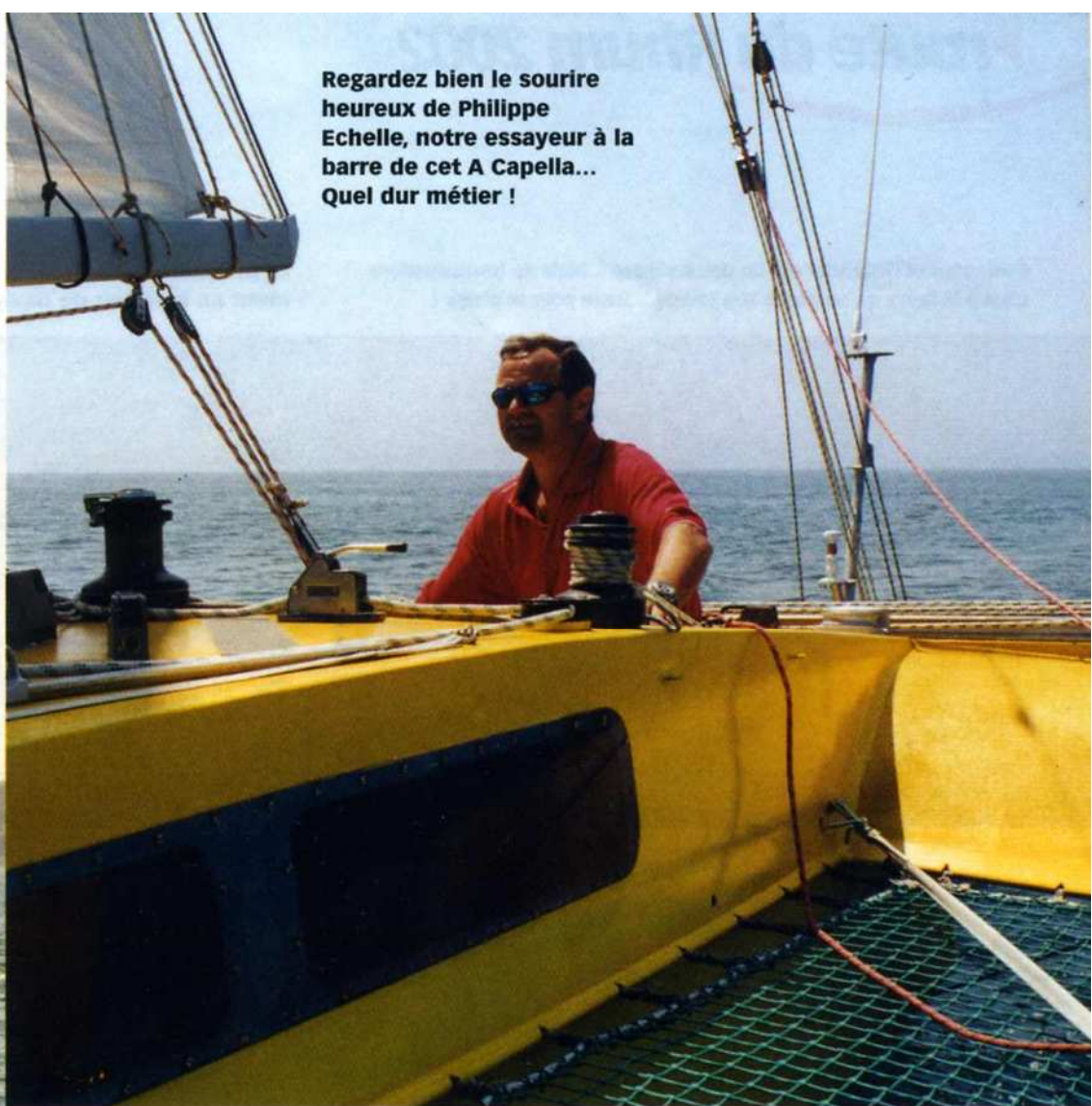
Viendront ensuite 4 bateaux de légende : CHAUSSETTES OLYMPIA (4ème dans l'Ostar 80 aux mains du patron). Walter et Phil Stegall perdront ce bateau en convoyage vers l'Angleterre pour la Twostar.

CHAUSSETTES KINDY engagé dans la Twostar aux

Ce bateau a fini 3ème de l'Ostar 1980.



Regardez bien le sourire heureux de Philippe Echelle, notre essayeur à la barre de cet A Capella... Quel dur métier !



COURSE AU LARGE LES A CAPELLA

maines de Philippe Poupon et Charlie Capelle, ce bateau fera 11ème au Rhum 82 (sous le nom de TELEGRAMME DE BREST). Il heurtera, plus tard, une épave flottante au large de l'île de Sein et sera racheté par Charlie et deviendra A CAPELLA (celui du Rhum 98), avant de disparaître en convoyage au large de l'île de Sable en 1999, François Forestier et Claude Bistoquet seront heureusement sauvés.

HUMDINGER (ex ASPEN) se classera 23ème dans le Rhum 1982 aux mains de Claus Schrodte et se trouve actuellement aux Etats Unis.

FRIENDS AND LOVERS de Phil Stegall navigue aujourd'hui en France.

FRIENDS AND LOVERS : le sister-ship d'OLYMPUS PHOTO

Phil Stegall est néo-zélandais, formé par Doyle il est à 26 ans coureur chez Hood à Marblehead et s'occupe du service après-vente technique des voiles de maxis monocoques et autres bêtes de courses. La prestigieuse voilerie renâclant à dis-

perser son image en équipant ces drôles de machines, Phil rentre dans le cercle fondateur en coupant les voiles des Greene et des Newick. Par effet de contagion immédiate, Stegall décide d'engager un A CAPELLA dans l'Ostar 1980, mais avant il faut le construire ! Walter et Joan Greene fabriquent les pièces maîtresses, Rony Nugent les flotteurs (il a livré une vingtaine de Val pour Dick Newick et sait donc comment faire !) Stegall aidé de Tom Perkins, équipier de Phil Weld assemble le tout...il s'appellera FRIENDS AND LOVERS

OSTAR, RHUM ET AUTRES AVENTURES

La Transat 1980 ressemble à une réédition de la razzia de la Coupe de la Reine (devenue America's cup) par les Américains. La fine équipe aligne 6 bateaux neufs (MOXIE, GAULOISES IV, JEANS FOSTER, OLYMPUS PHOTO II, CHAUSSETTES OLYMPIA et KRITER VIII). Eric Loiseau ne pourra défendre ses couleurs pour cause de voie d'eau mais les Newick font 1 et 4 et les Greene 3

et 5, JEANS FOSTER (notre FRIENDS AND LOVERS) se classe 3ème en 18 jours 6 heures à 40mn du puissant THREE LEGS OF MANN III (ce qui me fait penser qu'après l'essai de MOXIE, nous aurons essayé les trois premiers de cette Transat 1980 !). FRIENDS AND LOVERS ne courra plus de grandes épreuves, il retranscend l'Atlantique en 1987, date à laquelle Charlie Capelle effectue une première révision. Ange Capece l'emmènera en Corse. FRIENDS AND LOVERS naviguera en Méditerranée jusqu'en 1992. Il devient ensuite la propriété de Jérôme Ledoyen qui le revendra en



Une ligne incomparable, une victoire incroyable, et voici les A Capella devenus une légende pour les amateurs de multicoques...

Évidemment l'intérieur est un peu rustique... Mais de toute manière c'est à la barre qu'on passe son temps... Juste pour le plaisir !

La parfaite ergonomie du plan de pont participe pleinement au bonheur de naviguer sur cette merveille...

Regardez bien... Au loin, là-bas cette silhouette... pas de doute, on est en train de rattraper Malino...



1997 à la société F.Com (M. Forest). Pierre Antoine l'engagera dans le Rhum 98 qu'il accomplira en 23 jours dans le même temps que Mike Birch en 1978... Le convoi de retour s'avère brutal pour un mât déjà bien éprouvé et le bateau rejoint Punta Delgada aux Açores sous gréement de fortune. Abandonné au corps mort, FRIENDS AND LOVERS attend la collision qui l'emmènera par le fond dans cette darse où manœuvrent pêcheurs et cargos. Jean-Paul Froc est cancalais, il aime le patrimoine maritime, et devient le sauveur du plan Greene. Informé des mésaventures du trimaran, il arrive à retrouver le propriétaire, saute dans un avion et débarque sur le pont de FRIENDS AND LOVERS. Le joli bateau avance doucement vers son destin d'épave. Moteur et circuit électrique noyés. Le WEISER, un cargo équipé de bigues accepte de le prendre en pontée jusqu'à Brest, le capitaine et les hommes d'équipage ont ainsi directement participé à son sauvetage. Les beaux-frères de Jean-Paul prennent le relais à Brest et réceptionnent le blessé ! S'ensuit alors un héroïque convoi jusqu'à Cancale sous gréement de fortune et moteur hoquetant.

REFIT ET BONNE ETOILE

Charlie Capelle et Pierre Antoine ont effectué une grosse révision du bateau en 1994-1995, un petit Diesel sail-drive a été installé et une cosmétique totale effectuée malgré les péripéties du retour Antilles, ce chantier est versé au capital du trimaran et facilitera son prochain refit. Le bateau est sorti de l'eau à l'automne 1999 et subit sans dommage la tempête du siècle alors que les hangars qui se trouvent derrière lui sont soufflés ! La motorisation et le circuit électrique sont refaits ainsi qu'une nouvelle cosmétique peinture, le trimaran retrouve son gréement d'origine et une nouvelle garde-robe... Il est sauvé !

J'AI NAVIGUE SUR LE SISTER-SHIP D'OLYMPUS PHOTO

L'A Capella est joli, sa grâce et son équilibre tiennent du génie ! Cette bombinette jaune ne peut se désamorcer ! Son pouvoir de séduction s'adresse au néophyte comme au coureur averti. Il n'est pas étonnant que ce trimaran ait exercé un charme aussi puissant sur autant de marins. D'entrée de jeu il résolvait techniquement et artistiquement les principales énigmes qui se posent à un multicoque.

Les lignes d'eau en V arrondi sont efficaces, et permettent aux carènes d'être rapides et douces. Le châssis qui les supportent met en œuvre juste ce qu'il faut de matière pour rester léger (plus ou moins 2,3 T) mais organisée de telle façon qu'il n'y a rien de trop et qu'il ne manque rien : les A Capella sont très solides.

Les deux bras continus traversent la coque centrale et s'appuient sur les redans longitudinaux et la caisse cockpit. Mécaniquement tout est homogène, les efforts du gréement sont repris par deux tirants métalliques sous les bras.

Tout est en bois moulé époxy ou CP époxy sauf les flotteurs construits en sandwich-polyester et issus de moules. La coque centrale est fine, les trois derniers mètres sont ceux d'une pirogue dans laquelle s'engage le safran relevable en puits inventé par Dick Newick.

La dérive centrale est profonde pour l'époque et inclinée.

Le mât de 15m autoporté par deux losanges et deux étages de barres de flèche est fidèle au plan d'origine de W.Greene. Le latéral est composé de deux galhaubans et le longitudinal de deux bastaques, d'un pataras réglable par palan et d'un étai à enrouleur. La caisse cockpit est un chef d'œuvre d'ingéniosité, elle rigidifie la structure, procure une sécurité et un confort sans égal

et offre au barreur, régleur, navigateur un des ensembles les plus judicieux qu'il m'ait été donné de voir (avec le Gordano goose de Nigel Irens).

L'intérieur est celui d'un vrai petit bateau de croisière : deux couchettes simples encadrent la descente, la zone centrale accueille cuisine, table à cartes et carré modulable Newick-Greene (en langage commun cela signifie que l'on s'assoit sur ce qu'on trouve et qu'on pose sa moque et son écuelle là où l'on peut). Le redan de la coque centrale rend ce volume agréable, le bois époxy et la vue sur la mer lui confère un charme inimitable. En avant du puits de dérive la couchette double !

Simple, fonctionnel, parfait pour deux coureurs ou un couple et deux enfants !

Cet A Capella est un bateau chanceux, il a même conservé son plan de pont d'origine. Il faut dire que la réalisation de Stegall est un petit trésor d'ingéniosité et participe au plaisir de naviguer sur ce bateau exceptionnel. Mike Birch interrogé par les journalistes qui le survolait avant le sprint final d'arrivée répondit : " I have nothing to say ! " Il venait d'apprendre qu'il était en tête de La Route du Rhum ! Il avait simplement fait marcher à son allure ce joli bateau empruntant la route Sud alors que son concurrent direct faisait 10 mètres de plus et venait de se faire corriger sévèrement sur l'orthodromie. Ces bateaux magiques sont si polyvalents que l'A Capella de notre essai d'aujourd'hui, s'est classé 3ème en temps réel dans l'Ostar, sévère course de près !

A LA BARRE D'A CAPELLA

FRIENDS AND LOVERS se dandine à marée haute sur son corps mort dans l'anse de Port Mer. Le temps d'amarrer l'annexe, de hisser la grand-voile

et nous sommes en mer. Sous grand-voile seule, le trimaran est parfaitement manœuvrant, très évolutif. Il y a 7 nœuds de vent réel et nous allons déjà presque trop vite en slalomant parmi les nombreuses embarcations mouillées. Dérive basse, cet engin est furieusement maniable et la sensibilité du safran est un élément clé du bonheur que procure ce bateau. Génois déroulé l'A Capella affirme son tempérament et grimpe au vent en accélérant. La courte barre franche en lamellé-collé est reliée via une drosse inox au safran là-bas, loin derrière, accrochée au canoë qui nous sert d'arrière. Je souhaite à beaucoup de navigateurs d'expérimenter la jubilation d'une telle merveille : juste ferme, précise, cette barre est l'intermédiaire idéal entre le châssis et le barreur. Avec si peu de vent, le trimaran pédale sur l'eau et le speedo accroche en permanence les 9 nœuds, la mer est totalement plate, seules quelques ondulations la parcourent et je m'amuse avec elles comme je le ferai d'un talus herbeux au guidon de ma moto de cross. En relâchant un peu de bastaque, je pense à Phil Weld qui, dans son livre, décrit Walter Greene réglant son gréement " comme Segovia accorde sa guitare ! ". Cela n'a rien d'une image artificielle, les accords métal-bois de l'A Capella sont parfaitement perceptibles et je suis d'accord avec Phil ! Le passage dans l'eau des trois étraves évoque irrésistiblement le franchissement des spatules du skieur en neige fraîche, les trois étraves pressées semblent courir après un rêve de vitesse permanent, elles le font discrètement sans taper comme certains flotteurs plus puissants (certains esprits chagrins disent qu'ils manquent de volumes à l'arrière ! Mais est-ce vrai ?).

Chers amis lecteurs, permettez-moi d'abandonner sur le quai l'objectivité de l'essayeur. J'ai succombé à la magie de l'A Capella : cette mobylette nerveuse est diabolique et ensorceleuse, elle distille un plaisir intense à toutes les allures et reste facile. Le châssis de cette GTI confère une précision de scalpel aux trois étraves, il n'y a pas de résistance à l'avancement et encore moins de sillage derrière. Le mât qui semblait gracile à l'époque est énergique comme une canne à mouche et permet de bien gérer la grand-voile. Le moindre réglage de bastaque fait réagir la bestiole, il ne lui manque que la parole ! Connaissez-vous beaucoup de bateaux au cha-

risme si puissant ? Beau, facile, si amusant et capable de gagner des courses !

Le reste de l'après-midi s'est déroulé tantôt au large, tantôt à faire du rase-cailloux dans les courants pour prolonger le plaisir.

CONCLUSION

Ce bateau est un instrument de navigation. Il n'aime pas être enfermé dans un étui mais c'est un luthier qui l'a conçu, je n'en démordrai pas. Élégants et géométriques les A Capella sont issus d'une démarche que Léonard de Vinci reconnaîtrait : le passage dans l'eau de cette réplique d'OLYMPUS PHOTO tient du sortilège et pourtant comme le dit Newick " Keep it simply stupid "(que tout soit bêtement simple). La recette semble facile, elle ne l'est pas car il y a quelque chose de plus !

J'ai été conquis par ce trimaran Greene et t'envie, Jean-Paul, de posséder un si beau bateau : fais attention, il ne reste que deux exemplaires d'A Capella !

LES DEUX LEADERS DE 1978

Fiche technique des A CAPELLA

Type : trimaran océanique 37'

Poids : 2,3T

Longueur : 11,30m

Largeur : 8,40m

Surface de voilure au près : 75m²

Surface de voilure au portant : 130m²

Matériau : West System

Coque centrale : bois moulé époxy, 3 plis totalisant 10mm, Mahogany et Red Cedar

Bras : bois moulé époxy

Flotteurs : sandwich mousse/polyester sur moules

Fiche technique KRITER V, le concurrent malheureux de Olympus Photo dans le Rhum 78.

Longueur : 21m

Largeur : 4,10m

Tirant d'eau : 2,68m

Surface de voilure au près : 140m²

Surface de voilure au portant : 300m²

Architecte : André Mauric

Chantier : Gallian

On ne vit que deux fois !



A Capella à Charlie Capelle vient d'être retrouvé après son chavirage lors du retour de la dernière Route du Rhum...

ON A RETROUVÉ L'A CAPELLA DE CHARLIE CAPELLE !

Ce diable de bateau a parcouru à l'envers la Transat de Terre Neuve en Galice et s'est échoué tout seul, bien comme il faut sur une plage, non loin du Cap Ortegal. Curieuse attitude que celle des autorités maritimes espagnoles qui n'ont pas cherché à contacter le propriétaire malgré la présence bien visible sur le trimaran de son nom et de son quartier maritime ! Le multicoque est resté plusieurs mois à l'envers jusqu'à ce que le capitaine du port de Vicedo décide de le retourner et de le mettre à l'abri sur une plage...où le vit un amateur scandinave qui téléphona à Charlie lui proposant de le lui racheter. Emotion pour Charlie Capelle qui apprenait que son trimaran avait survécu ; ce bougre-là ne veut pas mourir !

Charlie va donc récupérer son A Capella qui a beaucoup souffert mais qui reste structurellement intact. Il faut le racheter, le convoier et se remettre à l'ouvrage derrière un premier chantier de 5000 heures ! Charlie souhaite associer volontés et mécènes au second sauvetage de cet emblématique bateau. Budget prévisionnel 150 000 Euros. Multicoques Mag suivra bien sûr cette nouvelle aventure !

Contact Charlie Capelle : Tél : +33 (0)2 97 55 14 98