

Voile magazine

LE COMPARATIF

Trois trimarans
transportables



TOUS NOS CONSEILS

**PREPAREZ VOTRE BATEAU
POUR L'HIVERNAGE**



**Voiles, moteurs, sellerie,
plomberie, annexe...**

EVASION

REGATE DECOUVERTE EN NOUVELLE-CALEDONIE

ROUTE DU RHUM : LES TROIS SISTERSHIPS DU VAINQUEUR DE 1978

TRANSQUADRA : BIEN NAVIGUER AU PORTANT DANS LA BRISE

PRATIQUE : COMMENT DEGRIPPER UN GUINDEAU FATIGUE

OCCASION DU MOIS : UN OVNI 345 POUR TOUS LES TERRAINS



L 19898 - 226 - F: 5,90 € - RD



5,90 € - N° 226 - OCTOBRE 2014
Bel./Lux. : 6,50 € - CH : 10 FS - Can. : 9,99 SCAD - Port. cont. : 6,80 €
- Gr./Esp./It. : 6,80 € - DOM/S : 6,80 € - DOM/A : 7,70 € -
Cal./S : 910 XPF - Cal./A : 1 660 XPF - Pol./S : 1 000 XPF - Pol./A :
1 810 XPF - Maroc : 72 MAD - Tunisie : 12,30 TND



Du même plan de Walter sont aussi nés *A Capella* et *Bilfot*, le trimaran de Jean-Paul Froc. C'est une vieille connaissance Jean-Paul. On s'est rencontrés à Cancale il y a près de trente ans, à l'époque où il s'était engagé avec ses potes dans un pari un peu fou : reconstruire la bisquine la *Cancalaise*, lancée en grande pompe, à l'ancienne, sur le port de La Houle en 1987 sous le regard de son constructeur, le regretté Raymond Labbé. On s'était même retrouvés pour une régate historique entre la *Cancalaise* et la bisquine de Granville, les ennemies de toujours.

LES GRANDS MOYENS POUR UN SAUVETAGE

Forcément, on a quelque peu sombré dans la nostalgie en naviguant ensemble sur *Bilfot*. « J'ai toujours été passionné par les voiliers du patrimoine » rappelle Jean-Paul. Une passion qui suffit à justifier l'achat, en 1999, de ce tri construit en 1979 chez Walter. C'est l'Américain Phil Stegall, un ancien de la voilerie Hood, qui en est à l'origine, aidé par une bande de copains, ce qui explique son nom originel : *Friends and Lovers*. Mais c'est sous le nom de *Jean's Foster* qu'il dispute la Transat 80 qu'il termine 3^e. Quand Jean-Paul le découvre sur une petite annonce, le tri est à l'abandon dans le port d'Horta, démanté, plein d'eau, recouvert de déjections de mouettes. Selon Jean-Paul, quelques mois plus tard, il était mort. Pas question de le convoier par la mer, il n'aurait pas tenu le choc. Mais Jean-Paul est obstiné. Et du côté de Cancale, on sait se serrer les coudes. Le salut va venir de Jean Georges, le frère d'Yvon, patron légendaire de la *Cancalaise*. Employé chez Alstom, chargé des transports maritimes, Jean Georges arrive à faire dérouter un cargo parti de Houston pour qu'il fasse escale à Horta, le temps de prendre en pontée l'ex-*Jean's Foster*. Bien sûr, pas question de rentrer dans le port. Non, seulement s'arrêter au large, le temps de passer les sangles et d'utiliser la grue du cargo. Débarqué à Brest, *Bilfot* rallie Cancale, le fief de Jean-Paul sous grément de fortune pour y être sommairement réparé. A bord, Jean-Paul fait ses premières armes avant de se rendre à l'évidence. Son bateau a besoin d'une très sérieuse restauration. A qui s'adresse-t-il ? Evidemment au bon docteur Charlie qui hospitalise le multi malade durant quatre ans, de 2003 à 2007. Il lui refait des bras, répare la coque centrale. Le courant passe entre les deux hommes, ils ont la même culture de la mer et des bateaux. « Je ne pensais pas être au départ de la Route du Rhum 2010. C'est Charlie qui m'a convaincu ». Aujourd'hui, les points communs entre *Bilfot* et

Texte et photos : Bernard Rubinstein.

Les petits secrets d'*A Capella*

Pour son bateau qu'il a reconstruit à plusieurs reprises, Charlie a toutes les attentions. Il partage avec nous le fruit de son travail d'orfèvre et de son expérience.



▲ Pour améliorer la visibilité des cadrans du cockpit, chacun est ceinturé d'un entourage faisant office de casquette.



▲ Charlie s'est fabriqué un petit banc amovible bien utile pour la veille sous la casquette.



▲ Le coin cuisine et son réchaud fixé sur une planchette pivotante permettant d'accéder aux en-cas.



▲ Dans le cockpit, la protection de la commande moteur (obligatoire) ainsi que celle du pilote de secours.



▲ Sur l'arrière de la coque centrale, pas de tubes en alu comme sur *Happy*, mais une très grande jupe où l'on remarque sur bâbord le coffre à survie.



Le superbe abri de la coque centrale avec son siège pivotant. Sur tribord, la cuisine, face à la table à cartes dont le plateau est marqueté. En position haute, la petite table pivotante que Charlie utilise pour prendre ses repas assis sur son siège.



▲ Pour aligner les manœuvres courantes au winch et éviter ainsi le surpattage, les bloqueurs sont rehaussés à l'aide d'une boîte en stratifié.



◀ Au niveau du plafond du roof, le cordage jaune et vert agit sur un coupe-circuit semblable à celui que l'on utilise sur les moteurs hors bord. Depuis l'une de ses deux couchettes, Charlie peut tirer dessus et libérer le système anti-chavirage.



▲ Equipé d'un mât aile pivotant en carbone, *A Capella* dispose au niveau du pont d'un petit boîtier protégeant la transmission de la girouette électronique.



◀ Sur les flotteurs, les panneaux ouvrants sont équipés d'un carénage afin de limiter les éventuelles entrées d'eau. Ce même type de carénage est utilisé sur le panneau avant de la coque centrale.



▲ Sous la casquette récupérée sur le tri de Pascal Hérold, la même qui équipe *Bilfot*, Charlie a prévu un support pour sa tablette qu'il peut lire depuis le cockpit.



▲ Le coffre de survie intégré à la jupe sur bâbord est aussi accessible depuis l'extérieur en cas de chavirage.



▲ Sur le bras arrière, le « déviateur » permet de faire circuler toutes les écoutes (GV, génois, gennaker) avant qu'elles n'arrivent aux taquets du système anti-chavirage qui libère automatiquement le cordage en cas de surtension.



« Entre Happy, à gauche, et A Capella, les différences sont très marquées, notamment au niveau des flotteurs et du bras arrière. »

A *Capella* ne doivent rien au hasard. Car c'est une nouvelle fois Charlie qui prend, après la participation de Jean-Paul au Rhum 2010, son tri en pension. Bilan : le puits de dérive à changer et 2 500 heures de travail. Au final un *Bilfot* flambant neuf malgré ses 35 ans et un numéro de course symbolique, le 22. 22 pour rappeler les Côtes d'Armor, là où Jean-Paul mouille son bateau, à la pointe de Bilfot, à Plouézec. Et 22 jours, l'objectif que s'est fixé Jean-Paul dans le Rhum 2014. A bord, il m'a passé la barre de son tri, le temps d'un parcours mouillé par les membres de la Société des régates concarnoises.

QUAND LE BRAS ARRIERE TOUCHE L'EAU, JE REDUIS

Première surprise, le multi est d'une incroyable stabilité de route. On peut lâcher la barre de longues minutes, il va tout droit. Un bon point pour ménager le pilote. Dans le cockpit de taille réduite, tout tombe à portée de main. Que ce soit le winch de GV situé au niveau de la descente ou les deux winches de génois placés latéralement. De plus, et contrairement à *Happy*, le génois et la trinquette – elle est déroulée à partir de 20 nœuds de vent, au-dessus on prend un ris dans la GV – sont montés sur enrouleur. Seule précaution : ne pas oublier les bastaques, celle au vent étant toujours reprise sur le winch au vent. Par chance ou malchance – question d'interprétation – on s'est fait surprendre par un grain à 25 nœuds sous gennaker. Mon baptême du feu. Croyez-moi, ça accélère vite un tri de la taille de *Bilfot*, 11 mètres pour seulement 3 000 kg en charge. En une fraction de seconde nous sommes passés de 8 à 16 nœuds. Juste le temps de choquer

le gennaker et de voir le bras arrière s'enfoncer en labourant la mer. « C'est mon indicateur de gîte, a précisé Jean Paul. Dès que le bras arrière touche l'eau, je dois réduire. La dérive, elle, chante à partir de 15 nœuds... ». A l'intérieur, on a le volume d'un Muscadet mais la hauteur sous barrots en prime, on y retrouve la patte de Charlie si ce n'est que le siège en polyester n'est pas mobile mais fixe. Autre différence : Jean-Paul préfère utiliser une couchette en toile qu'il déplie alors que Charlie s'allonge dans l'une de ses deux couchettes arrière. Un roman ne suffirait pas à raconter l'histoire d'*A Capella* qui disputa en 1982, sous le nom de *Télégramme de Brest*, la Route du Rhum, mené par Yves Le Cornec. En 1983, partiellement détruit au large du raz de Sein, *A Capella* est récupéré par Charlie qui le reconstruit au prix de sept années de travail. En 1999, au milieu de l'Atlantique, ce même *A Capella* chavire du côté de Terre-Neuve. Une nouvelle fois Charlie le récupère à l'état d'épave dans un port de Galice avant de se remettre à l'ouvrage. Jamais deux sans trois. Dans le Rhum 2006, alors qu'il est mené par Charlie, *A Capella* chavire à 200 milles du cap Finistère. Grâce au soutien de quelques amis, son skipper réussit à le remorquer jusqu'à La Trinité. Ce sera sa troisième renaissance. Obstiné Charlie ? Sans doute. En tout cas, des liens viscéraux unissent Charlie et son *A Capella*. Le couple va disputer la Route du Rhum pour la quatrième fois. Un record du genre. De tous les *A Capella* – cinq ont été construits, quatre naviguent encore après la perte du premier, *Olympus* –, le tri de Charlie est le plus singulier. Il n'est pas seulement le plus toilé avec son mât aile (1,50 m de plus que celui de *Bilfot*). Sa grand-voile est équipée d'une corne tandis que le génois n'est pas monté sur un enrouleur mais sur un



▲ Mike Birch, au départ du premier Rhum. Il fêtera ses 83 ans la veille du départ.

emmagasineur. Côté carène, la coque centrale a été rallongée. Quant aux flotteurs, ils portent la signature de Nigel Irens, encore un pote de Mike Birch et Walter Greene. A son arrivée à Pointe-à-Pitre en novembre 2010, au terme de 22 jours et 13 heures de course – 23 jours et 6 heures pour *Olympus* – Charlie avait avoué qu'il avait souffert pour son bateau. Qu'il ne suivrait plus jamais la route nord l'obligeant à tout faire au louvoyage. Vrai ou pas, Charlie a déjà remporté une victoire. Celle de l'obstination. Il a déjà effectué sa qualif' de 1 000 milles tout comme son pote Jean-Paul. A Saint-Malo, dans le bassin Vauban, les trois p'tits jaunes recevront la visite d'un marin hors pair venu fêter, la veille du départ, le 1^{er} novembre, ses 83 ans : un certain Mike Birch. Charlie, Jean-Paul et Loïck lui doivent tous quelque chose. Ils ne l'ont pas oublié. ■