

1981-2017

L'incroyable histoire de Charlie et d'Acapella

C'est le récit d'une passion entre un Vosgien, Charlie Capelle, et un trimaran jaune, *Acapella*. Mais c'est aussi l'étonnante obstination d'un ex-prothésiste dentaire devenu constructeur qui n'a jamais baissé les bras pour redonner vie à son bateau malgré ses trois fortunes de mer.

Texte : Bernard Rubinstein.



Historique cette photo.
A droite, Mike Birch posant devant
la maquette d'*Olympus*,
vainqueur de la Route du Rhum 78.
A gauche, son disciple,
Charlie Capelle et *Acapella*.

Les deux maquettes trônent sous vitrine dans la salle de réunion de Technologie Marine, le chantier de Charlie Capelle. Parfois, il lui arrive de quitter l'atelier et de gravir l'escalier pour venir les caresser du regard. Sa façon à lui de rendre hommage à deux des acteurs de sa vie : *Olympus*, le tri de son héros, Mike Birch, vainqueur de la première Route du Rhum, et *Acapella*, son multi personnel qu'il a sauvé à trois reprises d'une mort certaine. Un miraculé, beau comme un Stradivarius, détenteur d'un record inégalé. En novembre 2018, *Acapella* prendra le départ de la Route du Rhum pour la sixième fois. C'est dire que l'histoire de ce petit trimaran jaune de 11,30 m de long, un multi de la série des *A'Capella* dessinés par Walter Greene, construit en 1980 à Salem dans le Massachusetts, est hors normes.

CHARLIE DÉCOUVRE LA VOILE A VINGT ANS

À l'image de la vie de Charlie Capelle né dans les Vosges, à Mirecourt, le 15 mars 1955, prothésiste dentaire par formation, marin par passion, constructeur de bateaux par amour du beau. Il est vrai que son métier le prédisposait à exercer un travail manuel.

Mais côtoyer les grands noms de la voile des années quatre-vingt – Philippe Poupon, Mike Birch, le Néo-Zélandais Phil Stegall, Yvon Fauconnier – ou encore intégrer le petit cercle des pionniers de la construction des multis de l'école américaine, Jean-François de Prémoré, Marc Lombard, Nigel Irens, Walter Greene, relevait de l'utopie pour un garçon qui attendra l'âge de vingt ans pour poser ses fesses sur un bateau. La voile, Charlie la découvre lors de son service militaire en Polynésie. Heureux hasard – il y en aura bien d'autres – son compagnon de chambrée est un voileux, originaire d'Erquy. Et, tout naturellement, les deux compères occupent leurs loisirs à naviguer en 420 et en Vaurien devant Papeete. Pour Charlie, c'est une révélation qui s'achèvera, vingt-trois mois plus tard, par son voyage retour vers la France sur l'*Orage*, un transport de chalands de la Marine nationale. En uniforme de biffin, à peine toléré par l'équipage, il se fait tout petit pour tenter de se faire oublier mais c'est peine perdue ; l'équipage lui fera subir

un baptême de la ligne en bonne et due forme. N'empêche ! Avidé de savoir, il ne manque pas une occasion de faire des incursions à la passerelle pour s'initier au langage des cartes et de la règle Cras. De retour sur la terre ferme, Charlie reprend son boulot de prothésiste à Paris : « Un super boulot, mais le cœur n'y était plus. » Il a des vagues dans l'âme. Il sait qu'il ne pourra plus continuer sa vie bien réglée de prothésiste. Et ça marche. Les week-ends, direction Epinal où il suit une formation au CAEV sur l'étang de Bouzey. Puis, pour aller toujours de l'avant, passer de l'eau douce à l'eau salée, il met le cap sur Dahouet où sa rencontre avec Pascal Quintin l'incite à suivre une formation de chef de bord sur Armagnac. Ça bouillonne dans sa tête. Lui se voit bien travailler dans le monde du bateau en mettant à profit ses talents manuels. Mais comment ? Un hasard n'arrivant jamais seul, c'est au Salon nautique qu'il aborde un journaliste de Voiles et Voiliers, Christian Février, très au fait de l'école américaine des multicoques. « Je ne l'ai pas lâché. Je l'ai bombardé de questions, se souvient Charlie. Cerise sur le gâteau, il m'a conseillé d'aller à Deauville où sont annoncés les multis américains avant le départ de la Transat anglaise. » Si la vie de Charlie avait jusque-là dévié de son cap, elle bifurque à 90 degrés



Charlie à la barre d'*Acapella*. Notez, sur l'arrière, le système de largage automatique d'écoute de GV en cas de survente, équipé de deux taquets coinçeurs.



Un petit bijou l'intérieur. Depuis le siège central pivotant, Charlie peut travailler à la table à cartes côté bâbord ou en face, à la cuisine. Au premier plan, la table repas est dépliée.



Pour la deuxième fois en 2006, Charlie prend le départ de la Route du Rhum. La coque centrale a été rallongée, les flotteurs redessinés par Nigel Irens.

ACAPELLA EN 10 DATES



Photo de famille dans l'écluse de Saint-Malo avant le départ du Rhum 2014. A gauche, Catherine Capelle, à droite France Birch et Jean-François de Prémorel au second plan.

sur les quais de Deauville. Car hasard ou pas – un de plus – Charlie y rencontre le Néo-Zélandais Phil Stegall qui vient de traverser l'Atlantique en solo sur un tri de la série des A'Capella, *Friends and Lovers*. Qu'importe si Charlie ne parle pas anglais, entre le Vosgien et le Néo-Zed le courant passe. Très bien même puisque Charlie l'accompagne jusqu'à Plymouth, port de départ de l'OSTAR. Ce sera sa première longue traversée. Le maillon fondateur de sa carrière qui s'achève par un billet pour les Etats-Unis offert par Phil. « Tu viendras m'accueillir à Newport m'avait dit Phil » confie Charlie. Ce qu'il fait, pour ensuite se retrouver, après un passage par Newport, à Yarmouth, chez Walter Greene. Souvenez-vous. Dans les années quatre-vingt, un cortège de petits Français et d'Italiens débarque dans le Maine pour apprendre la construction en West System (en bois moulé et résine époxy). Yvan Fauconnier, Philippe Poupon, Marc Lombard, Jean-François de Prémorel, les Italiens Paolo Martinoni et Enrico Sola, tous forment une petite famille à l'écoute des conseils prodigués par Walter. Charlie tombe sous le charme et apprend vite. Mieux, comme dans un conte de fées, il est choisi par Philippe Poupon (alias Philou) pour traverser l'Atlantique sur son *Acapella*. C'est le début de sa passion immodérée pour ce petit trimaran. Elle ne le quittera plus. Elle va imprimer sa vie jusque dans ses chairs, d'autant que Philou le prend comme équipier pour disputer la Two Star. Bilan : une victoire en classe IV. Nous sommes en 1981, à un an de la deuxième édition

de la Route du Rhum que Mickey (Yves Le Cornec), dispute sur ce même bateau baptisé *Le Télégramme de Brest*. L'histoire aurait pu s'écrire avec le mot fin si ce n'est qu'en 1983, lors d'une sortie avec des journalistes, *Le Télégramme* connaît sa première fortune de mer, contraignant l'équipage à quitter le bateau. Où finit-il? Sur une plage du Fret, à proximité du chantier Tertu. A la dérive, malmené par les coups de vent, le voilier a terriblement souffert. C'est une épave que Charlie rachète à l'assurance. Pour lui s'ouvre un long chemin de croix, prétexte à travailler durant sept années pour lui redonner sa superbe.

LE REVE POUR UN PETIT GARS DES VOSGES

Evidemment, il a fallu le rendre navigable pour le convoier par la mer au moteur du Fret à La Trinité. Boucher les trous des flotteurs, installer une chaise hors bord. Mais pas de quoi réfréner son envie. Vous imaginez? Un tri bien à lui, son premier bateau qu'il rêve secrètement d'engager dans la Route du Rhum de 1998. Suivre la voie des Poupon, des Birch, le rêve pour un petit gars né dans les Vosges et devenu chef d'entreprise en 1984, qui s'offre sa première transat en solitaire. Reste qu'une catastrophe est à venir. Sur le voyage retour qu'il confie à deux équipiers, Claude Bistoquet et François Forestier, *Acapella* chavire cul par-dessus tête lors d'une terrible tempête affrontée au sud de Terre-Neuve. Si les

JUIN 1981 : Philippe Poupon et Charlie Capelle participent à la Two Star, la transat en double anglaise Plymouth-Newport. Ce tri sur plan Walter Greene a été construit aux USA à Salem (Massachusetts). Il fait partie de la série des cinq A'Capella. Baptisé *Chaussettes Kindy*, il remporte la classe IV.



1982

1982. Sous le nom de *Télégramme de Brest*, *Acapella* participe à la deuxième Route du Rhum mené par Yves Le Cornec. C'est la deuxième participation de Mickey à cette épreuve qu'il terminera à la onzième place, à deux heures du grand mono de Malinovsky, *Kriter VIII*. **1983.** Partiellement détruit au large du raz de Sein suite à une collision avec un OFNI, *Acapella* est récupéré par Charlie à l'état d'épave sur la plage du Fret. Remis à l'eau, flotteurs rebouchés, il est convoyé jusqu'à La Trinité. **1984.** Charlie crée son chantier, Technologie Marine, à Saint-Philibert, pour construire deux tris identiques : *Fujicolor* pour Mike Birch et *Laiterie Saint-Michel* pour Olivier Moussy. C'est là, dans le hangar, qu'il attaque la reconstruction d'*Acapella*. Elle durera sept années. **1998.** Charlie s'engage sur la Route du Rhum sous le nom de *Chaussettes Olympia*. Il l'équipe de flotteurs plus longs dessinés par Nigel Irens, d'un mât aile et rallonge la coque centrale. Il termine à la vingtième place en temps réel (22 jours 4 heures) devant son pote Pierre Antoine sur *Friends and Lovers*, de la série A'Capella. **1999.** Parti de Fort Lauderdale, *Acapella* sancit par très mauvais temps



1999



1999

à 400 milles au sud de Terre-Neuve. A bord, Claude Bistoquet et François Forestier sont récupérés par un hélicoptère. L'épave, qui dérive durant quatorze mois, est retrouvée en Galice par Charlie. C'est à la remorque d'*Adrien*, le mono en alu de VDH, qu'il rentre à La Trinité-sur-Mer. **2006.** Dans la Route du Rhum, *A'Capella*, qui porte les couleurs de Switch.fr, chavire cul par-dessus tête le quatrième jour de course, à 200 milles du cap Finisterre. Le pilote automatique a décroché. La mobilisation de tous ses amis lui permet de lancer une souscription et d'affréter un thonier de l'île d'Yeu. Remis à l'endroit, il sera remorqué jusqu'à La Trinité-sur-Mer. **2010.** Son bateau refait à neuf, Charlie s'engage pour la troisième fois dans la Route du Rhum. Malgré du louvoyage sur la route nord, il termine en 22 jours et 13 heures. **2014.** Avec son pote Jean-Paul Froc, skipper de *Bilfot*, l'un des quatre A'Capella navigant toujours, Charlie est pour la quatrième fois au départ de Saint-Malo, au sein de la classe Rhum, celle des bateaux vintage. **2018.** Pour la cinquième fois, Charlie prendra le départ du Rhum. Un double record. Six participations pour *Acapella*, cinq pour Charlie. Du jamais vu.



2000

Chaque matin, sur les coups de sept heures, avant l'ouverture de l'atelier, Charlie travaille à redonner sa superbe à *Acapella*. C'était une épave, il en fait un Stradivarius.



2006



2014

Charlie et Jean-Paul Froc lors des Golden Oldies de Concarneau. Tous deux vont participer au Rhum 2004 sur des A'Capella.



Spectaculaire remise à l'endroit d'*Acapella* à l'aide de parachutes et d'un thonier parti de l'île d'Yeu.



Ce jour-là en baie de Concarneau, Charlie se la jouait, en toute simplicité, façon *Titanic* sur l'étrave d'*Acapella*.

hommes sont sauvés, *Acapella* semble cette fois considéré comme perdu. A l'envers, à la dérive durant des jours en Atlantique Nord, il n'y a plus rien à espérer. Charlie vient de perdre l'un des grands amours de sa vie. Il n'a que ses yeux pour pleurer. Incroyable mais vrai, un plaisancier breton a retrouvé une épave à trois coques sur une plage de Galice, à Ovicedo. Elle est dans un état désespéré. Ses filets sont devenus un terrain de jeu pour les gamins de l'école, l'intérieur est méconnaissable. Depuis combien de temps est-elle à l'abandon? Nul ne peut répondre, d'autant que la Marine espagnole qui a remorqué l'épave ne l'a jamais déclaré. Charlie lui, ne réfléchit pas. Il embarque dans sa voiture, cap sur la Galice pour en avoir le cœur net et découvrir, sous les concrétions de coquillage qui masquent la peinture, le nom d'*Acapella*. Palabres avec les autorités, démontage de quelques pièces récupérables, Charlie ne veut pas s'avouer vaincu. Il est bien décidé à sauver, pour la deuxième fois, son bateau chéri. Ce qu'il fait un mois plus tard en retournant sur place en camping-car pour s'y installer une quinzaine de jours, le temps de remettre son bateau en état de flotter. Été 2001. Comme il l'avait déjà fait sur la plage du Fret, Charlie panse grossièrement les dommages de la mer. Des plaies béantes qui ne sauraient ternir

son moral. Il est prêt à tout pour sauver son bateau. Et y réussit en le dotant d'un grément de fortune et en naviguant, durant trois jours, jusqu'à La Trinité à la remorque du grand mono en alu de VDH, *Adrien*.

TOUJOURS LA BONNE ÉTOILE DE CHARLIE

On le répète, Charlie est né sous une bonne étoile. Car par un heureux coup de hasard, Jean-Luc Van den Heede est en escale à La Corogne quand Charlie décide de rentrer à La Trinité. Là où il va reconstruire une nouvelle fois son petit bijou. Cette fois, on se dit que tout va bien se passer quand Charlie s'engage pour sa deuxième Route du Rhum en 2006. Qu'un chavirage suffit pour un seul homme. Qu'il a suffisamment donné de son temps et de sa personne pour *Acapella*. Mais au quatrième jour de course, *Acapella* chavire, cul par-dessus tête à 200 milles du cap Finistère. Le pilote automatique a décroché quand il s'habillait à l'intérieur. Charlie est récupéré par le Class 40 de Philippe Legros qui le débarque aux Açores. Où trouve-t-il l'énergie pour repartir sauver son bateau qui n'est pas assuré? Dans ses gènes évidemment, et dans l'aide financière que lui apporte l'un

de ses anciens clients, François Duliège. Sans attendre, Olivier Worosinski, un ex-fidèle équipier de Laurent Bourgnon, et Charlie affrètent *Massabielle*, un thonier de l'île d'Yeu. A bord, du matériel de plongée, des parachutes, tout pour remettre *Acapella* à l'endroit avant de le remorquer jusqu'à La Trinité. Nouvelle bonne étoile pour Charlie. Car à la dixième tentative, après qu'ils ont sauvé le mât aile, le tri est remis à l'endroit. Et une nouvelle fois, Charlie se remet au travail pour, encore, s'aligner au départ du Rhum 2010, puis du Rhum 2014. Sans incident. « Mon bateau, c'est ma psychanalyse, ma thérapie » répond-il quand on l'interroge sur ses motivations. Ce qu'il n'avoue pas, c'est qu'il veille sur lui comme sur un enfant. Chaque matin, avant de quitter sa maison de Lanester pour rejoindre son chantier, il passe le voir à Hennebont, son lieu d'hivernage. Il lui parle, caresse sa carène immaculée. Lui se verrait bien, comme dans un rêve, pouvoir l'admirer depuis sa maison. Pour l'heure, avant de me quitter, il m'a parlé de ses projets. Transmettre son savoir à la jeune génération. Former des apprentis dans le cadre d'un atelier participatif axé sur la restauration de multicoques vintage. Il est comme ça Charlie. Il n'a rien d'un homme du monde, mais marin de cœur. Cent fois oui.