

## *A ERIC TABARLY*

### Légendes Daniel Gilles

---

#### **HOMMAGE A ÉRIC TABARLY :**

**La Fédération des Industries Nautiques et le Salon Nautique de Paris, en accord avec Jacqueline Tabarly, a souhaité organiser cette exposition pour rendre hommage à Eric Tabarly, disparu en mer le 13 juin 1998.**

**Un grand merci à tous les photographes qui ont bien voulu prêter leurs documents permettant ainsi de retracer la formidable histoire de ce grand marin.**

**" Une partie de ces photos, rassemblées par Daniel Gilles à la demande de Jacqueline Tabarly et Gérard Petipas sont réunies dans un album paru aux éditions du Chêne tout simplement intitulé " A Eric ". "**



1- A l'âge de trois ans, surveillé de près par son père, Eric Tabarly tient la barre de *l'Annie* , le bateau familial, au large de Préfailles en Loire-Atlantique. (Collection Tabarly)



3- A bord de Pen-Duick en 1958, Tabarly relève un amer au compas. L'annexe à clins est saisie sur le pont de contre-plaqué. Le bateau ne dispose d'aucune filière. (Collection Tabarly)



4- Engagé dans l'aéronavale en 1953, Eric Tabarly commence par faire deux mois de stage à Hourtin. Ici à l'écoute de grand-voile d'une baleinière de la Marine. (Collection Tabarly)



5- Printemps 1958 à La Trinité. La nouvelle coque en polyester confectionnée de sept couches de tissus est terminée. Le chaland est remorqué à l'aviron pour être coulé en eau plus profonde. Le "nouveau" *Pen-Duick* sera ensuite renfloué. (Collection Tabarly)



6- Après un stage dans l'aéronavale où il est breveté pilote, Tabarly accepte d'être affecté en Indochine en 1955 pour une raison précise : le doublement de sa solde lui permet de mettre de l'argent de côté pour l'entretien de *Pen-Duick*. Ici à Saïgon, accoudé à un Morane 500.



7- Départ à Plymouth de la deuxième édition de la Transat anglaise en solitaire de 1964. A la stupéfaction des spectateurs, *Pen-Duick II* est sous spinnaker dès la ligne franchie. Remarquez également l'annexe sur le pont ! (Photo The Observer)



8- Salon Nautique de Janvier 1965. Le général de Gaulle inaugure le Salon du CNIT et félicite le jeune enseigne de vaisseau pour sa victoire dans la Transat. A ses cotés Jean Lacombe qui termina cinquième en 1960 et neuvième en 1964 dans cette même course ainsi que Alain Maupas, gagnant du championnat du RORC 1964. (Agence Kestone)



9- Newport (USA), juin 1964. Les journalistes et les photographes envahissent le pont de *Pen-Duick II* dès son accostage dans le port américain et après 27 jours et 23 heures de course. (Photo Agence France Presse)



10- A Newport, après l'arrivée de la Transat 1964, Eric Tabarly et Francis Chichester comparent leurs routes dans la cabine de *Gipsy-Moth III*. Vainqueur en 1960, le britannique est battu de près de trois jours par le français dans la seconde édition de cette épreuve en solitaire. (Photo Jacques Arthaud)



11- Newport 1964. A bord de *Pen-Duick II*, la joie et les regards complices illuminent les visages d'Eric et de ces parents après la victoire historique. (Photo Slade / Paris-Match)



13- L'équipage des Bermudes 66 à bord de *Pen-Duick II*. De gauche à droite : Jürgen Rohmer, Michel Vanek, Philippe Lavat, Alain Gliksman, Eric Tabarly et Gérard Petipas. ( Photo DR)



15- L'équipage victorieux de *Pen-Duick III* , dans le fameux Sydney-Hobart 1967/68. Il remporta aussi le prix d'élégance ! De gauche à droite en partant du haut : Olivier de Kersauson, Pierre English, Patrick Tabarly, Yves Guégan, Guy Tabarly, Gérard Petipas ; Philippe Lavat, Eric Tabarly, Michel Vanek. (Photo DR)



15 bis- Plaisir du temps ensoleillé au vent arrière à bord de *Pen-Duick III*, en course entre Sydney et Hobart. A l'arrière Michel Vanek et Pierre English ; devant eux, Philippe Lavat, Eric Tabarly à la barre, et Gérard Petipas. La goélette noire va aisément l'emporter en classe 1 et se faire souffler la victoire toutes classes sur le fil. (Photo Olivier de Kersauson)



16- *Pen-Duick III* au près, sous le gréement de goélette à Whisbone qui lui apportera la victoire au championnat du RORC 1967. (Photo Denis de la Noue / Collection "Bateaux")



17- Rencontre historique en 1970 à Tahiti à bord du trimaran *Pen-Duick IV*. Eric Tabarly fait visiter son trimaran à Bernard Moitessier qui observe attentivement le tissu synthétique des voiles. (Photo Olivier de Kersauson)



18- *Pen-Duick IV* au large sous la belle brise du Pacifique en 1970. Deux années plus tard, le trimaran de haute-mer gagnera la Transat anglaise aux mains d'Alain Colas. (Photo Olivier de Kersauson / collection "Bateaux")



19- 1969 océan Pacifique. Après Los Angeles-Honolulu, *Pen-Duick IV* parcourt le Pacifique et ratisse les îles. A son bord, Jean-Jacques Sévy (l'ami de Chamonix) est venu rejoindre l'équipage qui entoure Eric : Jean-Michel Carpentier (en haut à gauche), Alain Colas et Olivier de Kersauson un livre à la main. (Olivier de Kersauson / Collection "Bateaux")



21- Départ de la Transat 1972. Par temps gris et pluvieux, minuscule dans le cockpit, Eric Tabarly mène son trimaran géant d'aluminium. (Photo Roland de Greef / Collection "Bateaux")



23- Whitbread 1973. La coque de trente tonnes de *Pen-Duick VI*, sous cinquante noeuds de vent musclé, surfe dans l'océan Indien comme celle d'un petit dériveur. (Photo Bernard Deguy)



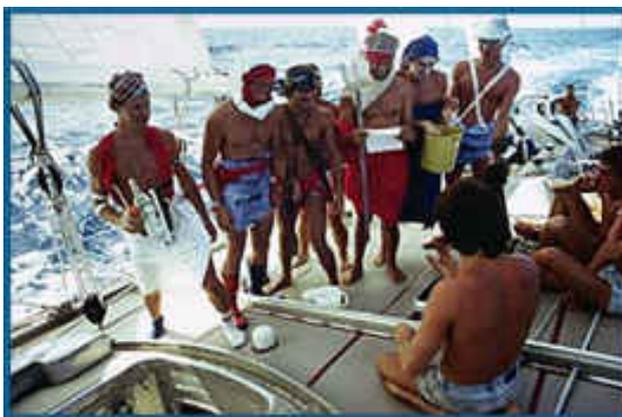
23 bis- *Pen-Duick VI* dans le Triangle Atlantique en 1975. Au vent arrière sous spi, du petit cockpit central de manoeuvre, Eric Tabarly procède au réglage du tangon. (Photo Francis Fréon / Collection "Bateaux")



24- Habillé de sa vareuse de Marine délavée par le temps, Eric est au repos sur le pont de *Pen-Duick VI* pendant la Whitbread 1973/74. (Photo Bernard Rubinstein)



25- Manoeuvre de voile sur le pont de *Pen-Duick VI* au pied du cap Horn. Après deux démâtages dans l'Atlantique et l'Indien à l'occasion de la Whitbread 73/74, le grand ketch noir entre en Atlantique. (Photo Bernard Deguy)



25 bis- Cérémonie traditionnelle du passage de la ligne sur le pont de *Pen-Duick VI* pendant le Triangle Atlantique de 1975, sous les yeux d'Eric Tabarly qui tient la barre. Sur la gauche, Philippe Poupon a confectionné un sextant avec les moyens du bord. (Photo collection Tabarly)



26- Plymouth, départ de la Transat 1976. Dans 27 jours, Eric Tabarly à bord de *Pen-Duick VI* va remporter l'une de ses plus formidables victoires en solitaire à bord d'un bateau habituellement manoeuvré par seize équipiers ! (Photo Jacques Robert / collection "Bateaux")



29- Course de godille à La Trinité-sur-Mer en 1984. Ce geste puissant et cette concentration traduisent le formidable appétit de vaincre du marin breton. (Photo Philip Plisson)



32- En tapant dans les vagues, le bras de liaison lève des embruns qui cinglent violemment le cockpit de manoeuvre. Pour barrer à l'abri, Tabarly à revêtu son ciré et s'est coiffé d'un casque de moto. (Photo Jean Guichard / Sygma)



33- *Paul Ricard* est sur le point de remporter le record de la traversée de l'Atlantique en 1980. La brise à mollir à l'approche du cap Lizard en Angleterre, Tabarly manoeuvre sur le flotteur qui survole la mer. (Photo Jean Guichard / Sygma)



34- La Trinité-sur-Mer, le 3 août 1980. En dix jours et cinq heures, *Paul Ricard* vient de pulvériser le record de la traversée de l'Atlantique détenu depuis 75 ans par la goélette *Atlantic*. Dans le port breton, la foule des grands jours salue les héros. (Photo Jean Guichard / Sygma)



35- Transat en double 1979, Lorient-Les Bermudes-Lorient. Après 6000 milles d'une folle course poursuite, *VSD* passe au vent de *Paul Ricard* grâce à la puissance de son spi arc-en-ciel. Dans 45 minutes, il sera déclaré vainqueur. (Photo Eric Guillemot / Sea and See)



37 bis- A la table à cartes de *Côte d'Or II*. Tabarly prépare sa navigation à bord du trimaran avant le départ de La Baule-Dakar en 1987. C'est dans cette épreuve qu'avec son frère Patrick, il connaîtra son premier chavirage à la latitude des îles Canaries. (Photo Jean Guichard / Sygma)



39- A bord de *Pen-Duick VI* pendant la course Le Cap-Rio-de-Janeiro en 1975. Tel une statue du dieu Neptune, Eric pêche au harpon les poissons à fleur d'eau. (Photo Olivier de Kersauson / Collection "Bateaux")



41- De nombreuses photos témoignent du temps infini passé par Tabarly à recoudre, à la mer, les voiles de ses différents bateaux. (Photo Olivier de Kersauson / Sygma)



42- A l'arrivée de la Transat 76, les mains de Tabarly avaient impressionné les observateurs. Ici à l'ouvrage pendant des heures, il recoud la lourde toile d'une voile de *Pen-Duick VI*. (Photo Olivier de Kersauson / Sygma)



44- 1989. Le trimaran *Bottin* au départ de la course Lorient-St Barthélémy. Equipé de Jean Le Cam, le trimaran termine à la seconde place aux Antilles. Mais il chavire dans l'étape du retour en effectuant, à vingt noeuds, un spectaculaire retournement. Tabarly s'en tire avec une clavicule cassée. (Photo Isabelle Bich / Sygma)



45- Eric Tabarly est aussi un excellent gréer. Il exécute ici une épissure sur le pont de *Pen-Duick*. (Photo Gilles Martin Raget)



50- Whitbread 1993. Tabarly prend le commandement de *La Poste* à l'escale de Freemantle en Australie. Il est ici à la barre du maxi au départ de Fort Lauderdale (USA) pour la sixième étape de la course autour du monde.



51- A la barre du plan de William Fife dans une épreuve ventée de la Nioulargue. (Photo Gilles Martin Raget)



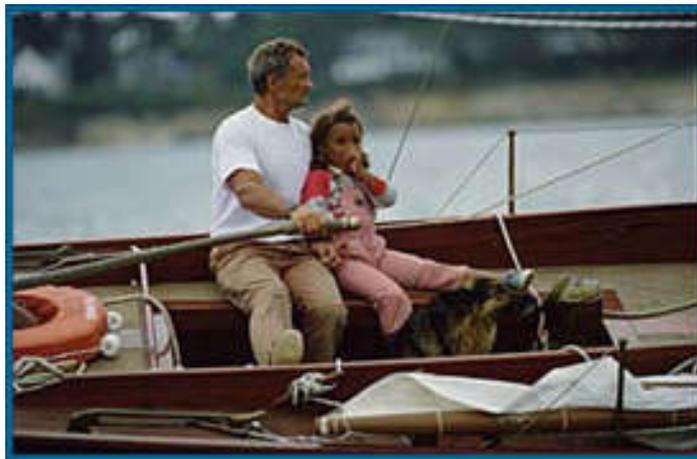
52- Entre deux croisières, *Pen-Duick* a le privilège de mouiller sur la rivière de l'Odet bordée par une forêt de châtaigniers, au pied de la maison de son maître. (Photo Philip Plisson)



53- 1994. Trente ans après sa victoire de 1964, Tabarly barre *Pen-Duick II* sous le regard de Jacqueline. Le célèbre ketch noir portant le numéro 14 a été remis à neuf. Il sert désormais de bateau-école pour les élèves de l'Ecole Nationale de Voile de Beg-Rohu à Quiberon. (Photo Philip Plisson)



55- Bénodet, mai 1998. Pour ces équipiers réunis autour d'Eric dans le cockpit de *Pen-Duick* à l'occasion de son centenaire, une vieille complicité, une belle connivence, une réelle amitié. (Photo Michel Bourdin)



58- Equipage familial dans le cockpit d'un cote de légende. Une main sur la barre de Pen-Duick, l'autre pour Marie. (Photo Philip Plisson)



# La Saga des Pen Duick

C'est l'architecte Michel Joubert qui raconte l'anecdote. "J'étais plongé avec Bernard Nivelte dans l'étude du maxi Cote d'Or pour la Whitbread 1985. Eric Tabarly suivait de près l'avancement du projet. Un jour, il nous demande s'il n'y aurait pas un bon coup à jouer en adoptant un gréement de ketch. Avec Bernard, on s'est regardé discrètement l'air de dire: "Qu'est-ce qu'il nous raconte là? Il n'est vraiment plus dans le coup..." Depuis le grand Flyer de Frers, tous les maxis étaient grésés en sloop, et personne ne vouait de raisons pour que ça change. Quatre ans après cette réflexion, il n'y avait plus que des ketchs sur la ligne de départ de la course autour du monde, y compris le bateau du vainqueur, Peter Blake... A ce moment-là, j'ai compris ce qui faisait le génie d'Eric Tabarly: ce côté visionnaire qu'aucun autre coureur n'a eu comme lui."

Même s'il n'a pas toujours eu les moyens d'aller au bout de ses intentions, étant parfois trop en rupture avec les mentalités de son temps, le skipper des Pen-Duick a en effet concrétisé un nombre impressionnant d'idées neuves. Elles ne venaient pas toujours de lui, évidemment. Le contreplaqué qui allait faire les beaux jours de Pen-Duick II avait été popularisé dans la décennie précédente par Jean-Jacques Herbulot. Grâce aux ateliers de la SEAN ou aux chantiers de La Perrière, les mérites de la construction alu étaient connus avant Pen-Duick III et les Anglo-Saxons goûtaient déjà les attraits du multicoque alors que Pen-Duick IV était encore dans les limbes. Le Monitor, enfin - qui allait inspirer l'Hydroptère - montait déjà sur ses foils dès le début des années cinquante. Et c'est précisément là qu'il faut voir l'apport le plus essentiel d'Eric Tabarly. Dans cette capacité à faire fructifier des pistes déjà ébauchées, en les enrichissant de sa propre réflexion. Suffisamment passionné par l'histoire maritime pour ne rien en ignorer, il a su faire appel à un patrimoine technologique "laissé en jachère" par ses contemporains. Il a pu s'appuyer pour cela sur un pragmatisme à toute épreuve et une expérience qui est vite devenue unique dans le monde de la voile. Avec, en prime, un ingrédient déterminant dans le succès de ses entreprises : une audace intellectuelle autant que physique qui lui permettait de ne reculer devant aucun projet, aussi iconoclaste soit-il. Ce non conformisme vis-à-vis des choses de la mer, il n'a pas été long à en donner des gages!

# PEN DUICK “Tête noire”

**Nom d'origine :** Yum

**Autres noms :** Griselidis (1902), Magda (1908), Cora V( 1919), Astarté (1922), Panurge 1931), Butterfly (1933), Pen Duick (1935),

**Dessiné par :** William Fife III à l'âge de 41 ans pour Adolphus Fowler, membre du Royal Cork Yacht Club.

**Construit en :** 1898 par Gridiron and Workers à Carrigaloe près de Crosshaven en Irlande. Il entrainait alors dans la série des 36' linear rater.

Longueur hors tout :

Longueur à la flottaison : 15,10 m

Déplacement : 10,05 m

Largeur : 11 Tonnes

Tirant d'eau : 2,93 m

Gréement : 2,20 m

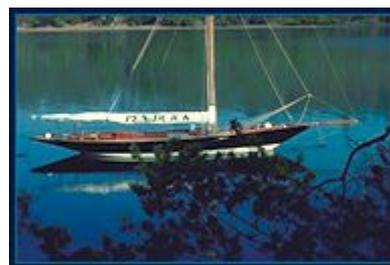
Année de construction : Cotre Franc aurique

Reconstruction : 1898

Refait à neuf : 1958

Surface de voilure au près : 1989

Matériaux : 160 m<sup>2</sup>



## Le premier...

Pen Duick, premier d'une lignée de six bateaux célèbres, accompagnera toute la vie d'Eric Tabarly. C'est à son bord, à partir de 1938, qu'il fait son apprentissage de la mer, de la manoeuvre et de la course. Délaissé à certaines époques, remis à neuf à deux reprises, voilure rehaussée, ce centenaire n'aura jamais été plus beau qu'au moment où son maître l'abandonne à jamais en juin 1998. Aujourd'hui, c'est la famille d'Eric Tabarly qui navigue sur le bateau légendaire. Selon le vœu de son père, Marie Tabarly en est propriétaire depuis sa majorité en août 2002.

## Pen Duick, Un cotre centenaire et respecté.

Pen Duick et Tabarly forment un couple inséparable, une union parfaite. La difficulté physique de la manoeuvre, liée à la configuration du gréement et à l'absence totale de winches, ont sans doute pesé dans l'attachement d'Eric. C'est sûr, l'exceptionnelle notoriété du coureur a contribué à renforcer celle de son bateau. Mais la réputation du cotre noir tient à d'autres facteurs. Son esthétique est rare avec sa coque tonturée, son avant à guibre et son important gréement aurique ; sa modernité étonne puisque sa coque polyester préfigure le début de l'ère du polyester ; il est au sommet de la mode, bien avant la réhabilitation, dans les années 1980, du grand architecte anglais William Fife. D'une certaine façon, il porte déjà en lui, les valeurs profondes faisant des Pen Duick, des chefs d'oeuvre. A côté des engins conçus pour aller de plus en plus vite sur l'eau, en marge de la belle avancée technologique des bateaux de série, Pen Duick continue inlassablement de véhiculer une certaine idée de la navigation à voile insufflée par quelques maîtres à penser. Et le public ne cesse d'applaudir à ses appareillages.

## Historique

### Un bateau familial né en Ecosse

Guy Tabarly, le père d'Eric achète Pen Duick en 1938 à la famille Lebec de Nantes. C'est l'époque en France de la naissance de la plaisance et les yachts sont très peu nombreux. Ce bateau dont le nom breton veut dire " tête noire " et désigne la mésange à tête noire, a en fait été dessiné en 1898 par l'Ecoisais William Fife sous le nom de Yum. A 41 ans, Fife est déjà l'un des plus grand architecte naval du moment. Son talent va engendrer bien d'autres bateaux. Il construit dans ses hangars de Fairlie, un village situé au

sud de l'embouchure de la Clyde. Mais Yum, quant à lui, verra le jour au chantier Gridiron and Workers Carrigaloe, près de Cork en Irlande pour, son premier propriétaire Adolphus Fowler .

En rachetant Pen Duick à son père, Eric Tabarly en devient le quinzième propriétaire. Nous sommes en 1952 et il est âgé de 21 ans. A partir de cette date, il ne le quittera plus. Quand il suit les cours de Navale à Brest, la "mésange" mouille au pied de l'Ecole dans l'anse de Lanvéoc-Poulmic. A son retour du tour du monde à bord de la Jeanne d'Arc où Eric termine son apprentissage de marin de métier, son père vient à sa rencontre dans le goulet de Brest avec le fidèle Pen-Duick. Avec lui, il participe à ses premières courses du RORC dans les années 60. Entre les voyages accomplis autour du globe et les grandes courses, il vient se ressourcer à son bord.

Au fil des milles et des expériences, Tabarly peaufine Pen-Duick pour en faire le voilier unique que nous connaissons. La chirurgie lourde qui permit de sauver le bateau une première fois date de 1958. En plastifiant au chantier Costantini de la Trinité la coque pourrie, Tabarly devient propriétaire du plus grand bateau en polyester de l'époque. Cette opération sera volontairement un obstacle à son classement en tant que "monument historique", mais elle le sauvera de la destruction et rendra sa coque particulièrement solide et saine pour le restant de ses jours.

Courant les mers en course, Tabarly a laissé son bateau offert aux intempéries de trop longues années. Le pont en contreplaqué est totalement détruit ainsi que les superstructures. Vingt ans plus tard, une nouvelle intervention s'impose. En 1983, Pen-Duick est remorqué du Crouesty à St-Malo par Pen-Duick VI pour entrer au chantier de Raymond Labbé. Pendant six ans, en commençant par les aménagements, le chantier Labbé refait complètement le bateau en effectuant petit à petit les travaux adaptés à la bourse d'Eric. Pen-Duick reprend la mer en 1989 à l'occasion des Voiles de la Liberté, le rendez-vous des grands voiliers à Rouen. Basé à Bénodet, il continue de labourer la mer bleue de Bretagne sud. Dans les années 90, il goûte aux charmes des compétitions méditerranéennes en participant aux régates dorées de Monaco, Cannes et St-Tropez où il côtoie des bateaux issus de la même planche à dessin et qui fêtent comme lui son centenaire, ou presque ! Tous participent au renouveau de la belle plaisance.

En mai 98, pour son véritable centenaire célébré à Bénodet par une foule d'admirateurs et d'amis, Pen-Duick n'a jamais été aussi beau. *" Il n'a jamais connu une peinture de coque aussi réussie "* avoue Eric. A la manière d'une noce bretonne, l'anniversaire du premier et du dernier bateau d'Eric Tabarly va durer trois jours pleins. Huit yachts du début du siècle dessinés, comme Pen Duick, par l'architecte William Fife, font honneur à l'ancêtre. Point d'orgue de cette fête unique : la remontée de l'Odet dans un écrin de verdure orné au printemps de bouquets de rhododendrons rouges sang. Sous voile de cape et trinquette, Pen Duick entouré des siens effectue un bel aller et retour sur la rivière, salué sur son passage par la foule, et de loin en loin, par le son des cors de chasse faisant écho sur les rives. Une semaine plus tard, Eric a décidé de participer avec son bateau à la fête donnée en l'honneur de l'architecte Fife. Il appareille en direction de l'Ecosse. C'est sa dernière navigation. Malgré l'absence du maître, un équipage de fidèles a terminé le convoyage. Pen Duick est à Fairlie. En le voyant naviguer tout dessus parmi ses pairs, les observateurs émus n'ont d'yeux que pour son barreur.

## Aujourd'hui

Pen Duick est la propriété de la famille Tabarly. Soigneusement désarmé, passant l'hiver sous un hangar de Bénodet, il est mis à l'eau chaque printemps sous la houlette de Jacqueline et Marie Tabarly. En cours de saison, le bateau participe aux nombreux rassemblements de la " belle plaisance " en Bretagne. Il pousse parfois jusqu'en Méditerranée pour courir, avec les bateaux de sa race, les régates de Cannes et de Saint-Tropez.

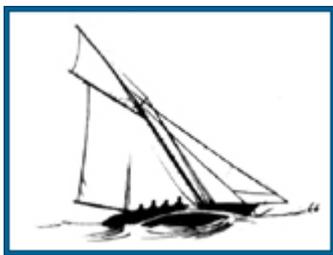
## A bord de Pen Duick.

" Les embruns qui montent de l'avant couvrent le cockpit. Le soleil est toujours présent pour sécher nos tignasses mouillées. Nous passons par le travers des Birvideaux, en route sur Groix. Le vent a encore fraîchi et Eric est assis en avant du cockpit. Les bras croisés, il contemple son vieux compagnon. Pense-t-il aux cavalcades de l'hydrofoil lancé à trente noeuds ? Au calme équatorial de la mer des Sargasses ? Savoure-t-il simplement le bonheur du moment présent ? Son visage est impénétrable. Par moment une vague plus forte éclate à l'étrave, douchant le pont tout entier tandis que le barreur est emporté un instant

sous le vent.

Un grain monte porté par un nuage noir. Dans un premier temps Pen-Duick accélère sous la poussée, puis gîte fortement. En larguant un peu d'écoute le gréement est soulagé un court instant. Eric hésite à manœuvrer. Mais le vent rentre toujours et le pont est désormais envahi par la mer. Tant et si bien que de plus en plus gîté, nous perdons de la vitesse et sommes bientôt littéralement stoppés. Se redressant, le bateau passe subitement sur sa barre. Il se retrouve alors sur l'autre amure. Il y a cinquante nœuds de vent. Dans un premier temps, nous donnons de la drisse de pic pour ouvrir la chute, mais cette foutue grand voile aurique est décidément géante. A la manière des chevaux rétifs pour lesquels les supplications du maître ne peuvent rien, Pen-Duick ne répond plus. Il faut saluer en grand et rentrer toute la toile. Et pour cela : raidir la balancine, donner du pic et du guindan en même temps pour amener la vergue horizontalement au pont. Le cotre est désormais redressé. Sous sa trinquette seule, au près, il ne peut faire route, mais le gréement est soulagé. En abattant, il prend rapidement de l'erre. Dans cette folle sarabande, un moment sans bastaque, le mât de pitchpin a tenu bon. Le sombre grain continue vers Quiberon et la lumière renaît avec la brise redevenue maniable. Nous faisons route à nouveau sur le port de Groix sous grand voile à un ris et trinquette. Inlassablement, fouillant l'eau de son bout-dehors, Pen Duick progresse de toute la masse de ses onze tonnes. "

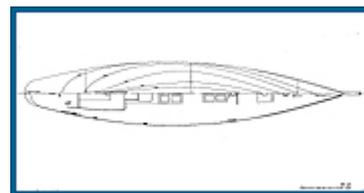
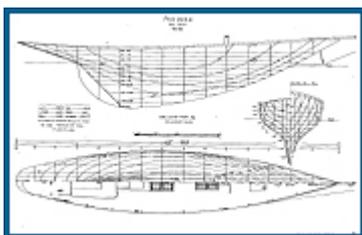
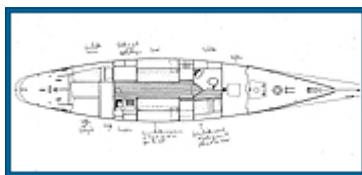
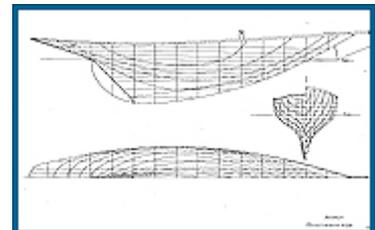
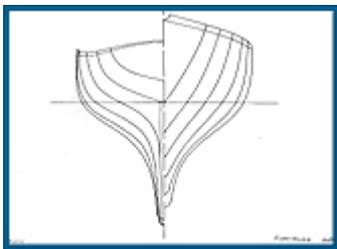
*Daniel Gilles, souvenir de navigation, mai 1990.*



## LA SAGA DES "PEN DUICK "

### PEN DUICK

#### PENDUICK



# PEN DUICK II

Dessiné par : Gilles Costantini

Construit en : 1964 at the "Costantini shipyard" in La Trinité

Longueur hors tout : 13 m 60  
Longueur à la flottaison : 10 m  
Déplacement : 6,5 Tonnes  
Largeur : 3 m 40  
Tirant d'eau : 2 m 20  
Grément : Ketch pour la Transat  
Surface de voile au près : 60 m<sup>2</sup>  
Année de construction : 1964  
Matériau : Marine plywood hull.



## Le célèbre N°14

C'est avec Pen Duick II qu'Eric Tabarly a bâti le socle de sa notoriété. En remportant la seconde édition de la Transat anglaise en 1964 devant Francis Chichester, il entre dans la légende. Le ketch portant le N°14 est considéré comme l'un des plus illustres bateaux de plaisance français. La victoire aux USA, devant les Britanniques n'ouvre pas seulement la porte des compétitions océaniques, elle ouvre la voie au monde de la plaisance promis à un bel avenir. Pen Duick II, révèle les compétences manoeuvrières de Tabarly, mais aussi sa clairvoyance architecturale. Trente ans après sa victoire, une association a participé à sa reconstruction au chantier Pichavant de Pont Labbé. Aujourd'hui, le célèbre ketch continue de former des équipiers au sein de l'Ecole Nationale de Voile de Quiberon auquel il appartient.

## Conçu pour la solitaire anglaise.

Pen Duick II a été conçu pour gagner une épreuve océanique en solitaire contre le vent, grâce à une démarche architecturale hardie pour l'époque. Alors que les coureurs des années 60 passent de longs moments à peaufiner des bateaux déjà existants et gagnent quelques dixièmes de nœuds à l'occasion d'améliorations mineures, Tabarly bouleverse l'architecture et invente une machine adaptée aux besoins d'une course spécifique. La coque est longue et légère : 13,60 m pour 6,5 t. La voile est relativement petite pour être manoeuvrée en solitaire. Elle est divisée et étalée en longueur (présence d'une petite voile d'artimon) afin de renforcer la stabilité de route. Barré par Chichester, Gipsy Moth qui terminera derrière Pen Duick II, pèse 13 tonnes pour 12 mètres de long. Jamais un bateau aussi grand que Pen Duick II n'avait été mené en course par un homme seul.

## Historique

### Inspiré des déplacements légers de Costantini

Disputée pour la première fois en 1960, l'OSTAR (Observer Singlehanded Transatlantic Race) baptisée familièrement Transat anglaise, est remportée par Francis Chichester en 40 jours. Eric Tabarly averti par la presse de la seconde édition décide d'y participer dès 1962 et réfléchit à la mise en oeuvre d'un nouveau bateau. En naviguant sur Margilic V, un Tarann en contreplaqué marine construit par le chantier Costantini de la Trinité, il se rend compte qu'il peut manoeuvrer en solitaire un bateau nettement plus grand. "Pen Duick II" sera construit sur le même principe et avec les mêmes matériaux, mais sera plus long et gréé de deux mâts. La coque dispose d'un double bouchain à la flottaison de manière à réduire la surface mouillée. Sur le pont, une coupole en plexiglas -ancien astrodome d'hydravion acheté chez un casseur du Poulmic- permet de surveiller les voiles de l'intérieur tout en utilisant la barre de secours.

Un détail donne l'importance de la détermination et du sens marin du futur vainqueur. Avant le départ de la Transat 64, l'utilisation du spinnaker, sans l'assistance d'un équipage, était considérée comme une folie. Eric Tabarly envoie pourtant sa voile libre de 82 m<sup>2</sup> dans les premiers milles de la course. A l'arrivée, il

évoque une course sans trop d'histoires. En fait quelques avaries perturbent sa navigation. Son réveil-matin, une pendulette achetée au Prisunic de Lorient rend l'âme et il n'a aucune solution de rechange. Son loch est avalé par les dauphins. Sa poulie de drisse de foc éclate et il doit monter en tête de mât pour réparer. Mais surtout la défektivité du pilote automatique aurait pu mettre fin à cette navigation en course et en solitaire. C'est l'axe qui relie l'aérien à la pelle qui trempe dans l'eau qui a rendu l'âme, et il est impossible de l'extraire de sa cavité. Le solitaire est contraint de barrer plus longtemps et de réduire son temps de sommeil. Il emporte l'épreuve en 27 jours et 23 heures, soit trois jours de moins que Chichester.

La ligne d'arrivée de Newport à peine franchie, Tabarly convoie "Pen Duick II" par cargo pour le retour en Europe où se disputent les dernières courses de la saison du RORC. En dehors du plaisir de naviguer en équipage, le solitaire a besoin de prendre la mesure de son bateau dans le cadre d'une jauge. Cette expérience va le pousser à doter le ketch noir d'un nouveau gréement (goélette en 1965), puis d'un troisième (whisbone en 1966) pour la course des Bermudes. Pour cette grande épreuve américaine, la coque de "Pen Duick" est également modifiée. Elle est amputée de l'arrière pour répondre le plus efficacement possible à la jauge du CCA en vigueur aux USA. Une bascule de vent le prive d'une très belle place alors qu'il torche la toile comme à son habitude pour traverser le Gulf Stream et qu'il a semé ses poursuivants. Au retour vers l'Europe alors qu'il est en course, c'est le gouvernail qui casse. Pen Duick ne répond plus à la barre. Avec un aviron de queue bricolé à la hâte, il rallie St Pierre et Miquelon à travers la brume pour réparer.

En 1966, Tabarly vend Pen Duick II à l'Ecole Nationale de Voile de Quiberon. Après une courte utilisation et un mauvais échouement, le bateau est béquillé à sec à l'entrée de l'école. Il faut attendre 1993 pour qu'il soit enfin réparé et parfaitement remis en état par le chantier Pichavant de Pont Labbé. En 1994, pour les 30 ans de la célèbre victoire du ketch à Newport, une association baptisée " Restaurons le Pen Duick II " patronnée par Eric Tabarly se constitue. De nombreux souscripteurs défendent l'idée de restaurer le fameux N°14 et parmi eux, l'Etat français, la région de Bretagne, le Conseil Général du Morbihan, la FFV, la Marine Nationale. Cette année-là le bateau est exposé au Salon Nautique de Paris, puis il est mis à l'eau à l'occasion d'une seconde naissance en septembre 1995.

### **L'équipage de Pen Duick II**

Dans les années 1960, très peu de bateaux naviguent au grand large et les équipiers français sont peu nombreux. Les équipiers embarqués sur Pen Duick II après 1964 sont les premiers d'une longue lignée. A bord de ses bateaux successifs, Eric Tabarly va former de nombreux coureurs au sein d'une véritable école informelle de navigation hauturière. Gérard Petipas, navigateur au long cours, fait partie de l'équipage du deuxième Pen Duick et va faire carrière dans l'ombre du maître et à ses côtés. La course des Bermudes en 1966 est l'occasion pour Alain Gliksman, Michel Vanek, Pierre Lavat et quelques autres de naviguer aussi sur le vainqueur de la Transat.

### **Aujourd'hui**

Pen Duick II est la propriété de l'Ecole Nationale de Voile de Beg Rohu installée à Quiberon. En dehors des quelques mois d'hivernage -novembre à février- le ketch navigue toute l'année avec deux missions. Il forme les jeunes au Brevet d'Etat et les prépare au métier d'éducateur sportif. Il permet au grand public de s'initier à la navigation dans le cadre de stages payants de mai à septembre. En 2003, Pen Duick II naviguera avec Pen Duick V en Irlande à l'occasion d'une croisière de onze jours se déroulant en juillet. (Renseignements : [www.env.jeunesse-sports.fr](http://www.env.jeunesse-sports.fr))

### **A bord de Pen Duick II**

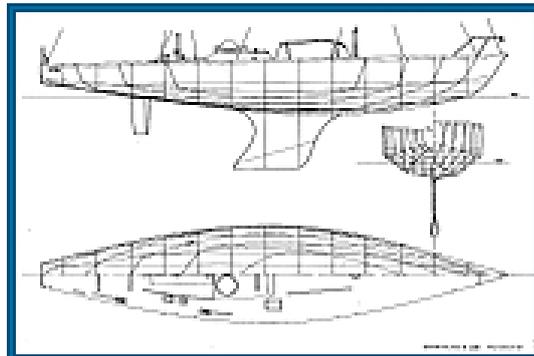
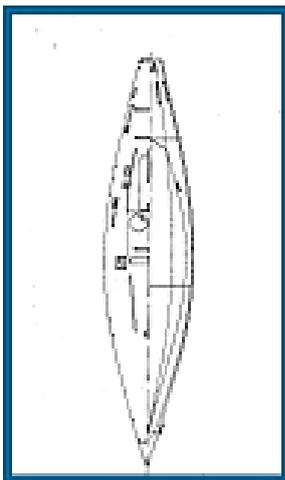
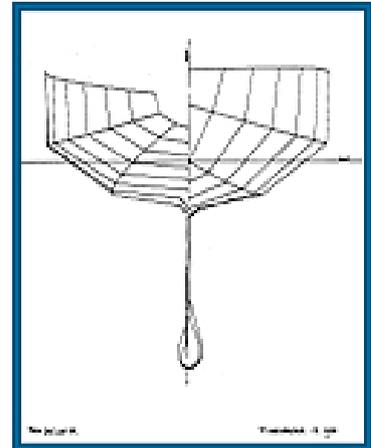
" C'était un bateau formidable, et très inconfortable. Aucune hauteur sous barrots, des fuites d'eau à l'intérieur. Sur le pont, ça mouillait également beaucoup. Il était dur à la barre. Eric aimait déjà torcher la toile, beaucoup plus que nos concurrents d'alors. Lors de la course des Bermudes, nous étions l'un des plus bateaux. En tête toutes classes à la veille de l'arrivée, une bascule de vent nous a privé de ce résultat. Les télés américaines et françaises étaient déjà sur le coup... "

*Gérard Petipas / Extrait de la revue Bateaux.*



# LA SAGA DES "PEN DUICK "

## PEN DUICK II



# PEN DUICK III

**Dessiné par :** Eric Tabarly

**Construit en :** 1967 au chantier "La Perrière" à Lorient

Longueur hors tout : 17m45

Longueur à la flottaison : 13m

Déplacement : 13,5 Tonnes

Largeur : 4m21

Tirant d'eau : 2m75

Grément : Goélette marconi

Surface de voile au près : 152 m<sup>2</sup>

Année de construction : 1967

Matériau : Coque en Duralinox.

## Pen Duick III : L'étrange goélette noire

Avec la goélette mise à l'eau en 1967, Tabarly terrorise les Anglais à l'occasion de leur championnat du Royal Ocean Racing Race. Pen Duick III, construit en aluminium et long de 17,45 m (une grande taille pour l'époque), gagne toutes les courses importantes de la saison. Ses qualités nautiques lui confèrent une longévité exceptionnelle et permettent de s'aligner avec succès dans de nombreuses épreuves océaniques durant plus de vingt ans. Aujourd'hui, il appartient en partie à la famille Tabarly et continue de naviguer dans le cadre du " Club croisière Pen Duick " dirigé par Arnaud Dhallenne.

## Championne du RORC

Avec ses 17,45 m de long, Pen Duick III a été conçu pour répondre au règlement de jauge du RORC qui arbitre les différentes courses anglaises se disputant avec équipage au temps compensé. Conçu en 1966, Tabarly compte également pouvoir utiliser ce bateau pour la Transat en solitaire anglaise de 1968.

L'aluminium utilisé pour sa construction n'est pas habituel pour l'époque, mais le skipper des Pen Duick n'y voit que des avantages. Dans la lignée du contreplaqué léger qui a servi à Pen Duick II, l'aluminium allie la recherche de légèreté, la facilité et la rapidité de construction, et la solidité. Sa coque tulipée à l'avant, plutôt large au maître-bau, possédant plusieurs bouchains et très fine à l'arrière, est planante. C'est un des premiers bateaux océanique à planer au vent arrière par forte brise. Sa quille, formée d'un aileron portant à son extrémité un lest en plomb, et son gouvernail séparé, renforcent les allures de près. Quant à son grément, il est le seul de toute la flotte de 1967 à posséder la configuration d'une goélette avec deux mâts de hauteur identique. Tabarly, dans le cadre de la jauge, a imaginé un grément évolutif : grande misaine à bordure libre pour le large et le vent arrière, petite misaine lattée pour le près. Sous spi, ce bateau de 13,5 tonnes porte une voile totale de 320 m<sup>2</sup>, une surface très importante pour l'époque. Il va écumer la Manche et remporter les sept courses habituelles du championnat dont le Fastnet toutes classes. Il gagne ensuite la grande classique australienne entre Sydney et Hobart. L'équipage victorieux des antipodes est le plus jeune de la course avec 22 ans de moyenne d'âge. Cette stupéfiante moisson de l'équipage français n'avait jamais eu de précédents dans l'histoire de la course au large ! Suite à cette nette domination, le règlement de jauge du RORC pénalisera lourdement le grément des goélettes la saison suivante ! Pour cette raison, Tabarly modifie le grément de son troisième "Pen Duick". Il courra en ketch (1968), puis en sloop avec un seul grand mât (1971), mais sans connaître le triomphe de sa première année.

Eric Tabarly continue de naviguer à bord du Pen Duick III dans le Pacifique entre Los Angeles et Tahiti, dans l'Atlantique sud entre Cape Town et Rio de Janeiro, en Méditerranée dans la Middle Sea Race ou en Floride pour les épreuves du SORC. Puis il met son sac sur d'autres Pen Duick afin de s'attaquer à d'autres

défis.

### La seconde vie de Pen Duick III

La chère goélette demeure la propriété de Tabarly, mais elle est confiée à d'autres skippers. Ils vont devenir célèbres et allonger un sillage époustouflant. Marc Linski - disparu en mer en 1996 à bord de son bateau - l'utilise longtemps pour son école de croisière. Il passe le Horn à son bord en revenant du Pacifique. Eric Loizeau court la seconde Whitbread 1977/78 sous le nom de Gauloises II. En 1978, c'est au tour de Philippe Poupon de disputer la Route du Rhum à bord de Pen Duick III baptisé "St-Malo - Pointe-à-Pitre" pour la circonstance. Il fera équipe l'année suivante avec Patrick Tabarly dans une Transat en Double vers les Bermudes et retour. Benoît Sangnier fait ensuite naviguer le bateau en école de croisière durant cinq ans, suivi par Arnaud Dhalenne de 1984 à 88. Quant à Jean-François Coste, il effectue, à bord du bateau mythique rebaptisé "Cacharel", le tour du monde sans escale en solitaire dans la course du Vendée Globe Challenge de 1989. Aux mains de Patrick Tabarly, la célèbre goélette ira ensuite flâner pendant deux ans jusqu'en Antarctique. Depuis l'an 2000, c'est Arnaud Dhalenne qui l'utilise à nouveau en stage dans le cadre du " Club Croisière Pen Duick ".

### L'équipage de la goélette

Pen Duick II avait donné le ton, Pen Duick III dont la manœuvre nécessite la présence à bord de sept marins va voir passer sur son pont bon nombre d'équipiers. Certains ont quitté le milieu de la plaisance, mais bon nombre ont fait plus tard leur chemin dans une profession touchant au domaine du bateau. D'autres encore sont devenus des coureurs célèbres. Olivier de Kersauson, mais aussi Alain Colas, ou Jean-Michel Carpentier ont connu les Pen Duick au début de leur carrière. Monsieur Guy Tabarly bien sûr, ainsi que son fils Patrick, Pierre Fouquin ont également été souvent sur le pont avec les " anciens " de Pen Duick II comme Michel Vanek, Philippe Lavat ou Gérard Petipas. Certains nouveaux y ont fait des passages comme Pierre English, Yves Guégan, Victor Tonnerre (le voilier des Pen Duick), Daniel Gilles ... Dans sa seconde vie, et sans la présence de son célèbre maître, la goélette a connu encore bon nombre de skippers et d'équipiers.

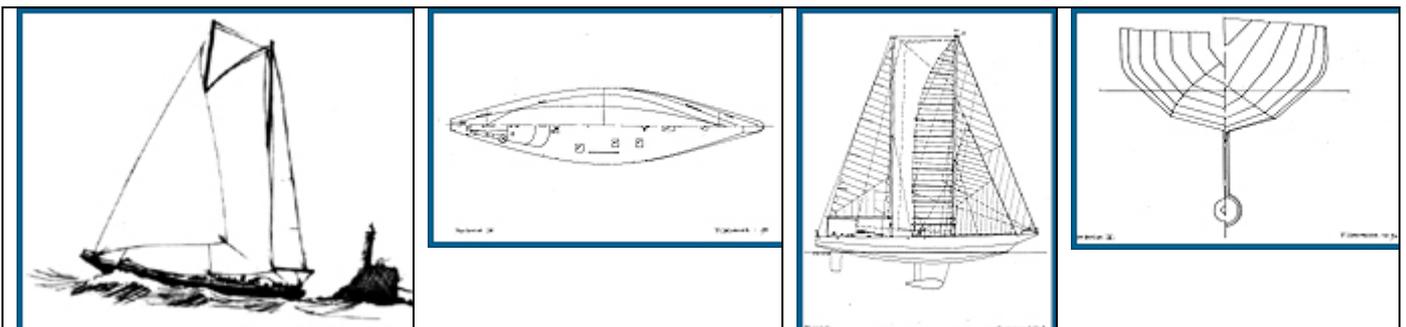
### Aujourd'hui

Propriété de la famille Tabarly, ainsi que d'un particulier, Pen Duick III est actuellement basé à Saint-Malo. Il effectue des stages de navigation dans le cadre du " Club Croisière Pen Duick " dirigé par Arnaud Dhalenne. Désarmé en hiver pour subir un entretien courant, il reprend la mer au printemps où il effectue durant les week-ends, des stages autour des îles anglo-normandes. A partir de juillet 2003, il sera basé en Méditerranée. ( Pour plus de renseignements : [www.club-penduick.com](http://www.club-penduick.com) ).

### A bord de Pen Duick III

" Un mot me vient pour le qualifier : harmonie. C'est un bateau aussi agréable pour la balade à la journée, avec pique-nique au bord d'une crique, que pour un tour du monde. C'est une véritable mobyette tant son grément fait merveille, permettant par exemple de manœuvrer sous voile dans un port en toute sécurité. Son vrai point fort est le large, où sa grande misaine lui apporte une puissance impressionnante. Avant le Vendée Globe, mon idée était de changer les appendices. Eric m'a écouté, dubitatif, et m'a dit : - quand ça marche, il ne faut toucher à rien-. Il avait mille fois raison. "

*Jean-François Coste / Extrait de la revue Bateaux.*



# PEN DUICK IV

Dessiné par : André Allègre

Construit en : 1968 au chantier La Perrière à Lorient.

Longueur hors tout : 20 m 80  
Longueur à la flottaison : 19 m 50  
Déplacement : 8 Tonnes  
Largeur : 10 m 70  
Tirant d'eau : Dérive Haute: 0,80 m  
Dérive Basse : 2,40 m  
Gréement : Ketch marconi  
Surface de voile au près : 107 m<sup>2</sup>  
Année de construction : 1968  
Matériau : Coque en Duralinox.



## Trimaran de course océanique

**Pen Duick IV est sans doute l'invention la plus marquante d'Eric Tabarly. Pour concevoir le trimaran océanique qui va être le plus rapide du monde, il rompt avec la tradition des monocoques de course conçus en fonction d'un système de jauge. Le trimaran géant répond à une recherche de vitesse pure, et marque la naissance des courses qualifiées " d'open ". Tabarly navigue encore sur Pen Duick III, mais il possède la révélation que les multicoques vont bouleverser la donne. Son instinct le pousse à concevoir un multicoque de 20 m de long pour la troisième Transat anglaise. Malheureusement, sa " pieuvre d'aluminium " ne sera pas prête à affronter l'édition 1968 et il abandonne dans les premiers jours de l'épreuve. Une fois au point, Pen Duick IV pulvérise les records, réalise le tour du monde par le Horn en solitaire avec Alain Colas, puis gagne la Transat 72. Mais le dénouement est tragique : en 1978, dans la première Route du Rhum le premier grand trimaran du monde disparaît avec son skipper.**

## Naissance d'un géant.

Plusieurs multicoques participaient déjà aux premières Transat, mais aucun d'eux n'a encore séduit. Il faut dire que l'épreuve se court contre les vents dominants d'ouest et que ces bateaux larges et légers affirment surtout leur avantage au portant. La construction des multicoques de l'époque est aléatoire pour une navigation musclée. C'est à l'occasion d'un convoi à bord du trimaran Toria avec l'architecte Dereck Kelsall qu'Eric Tabarly a la révélation du multicoque hauturier. Ce petit trimaran a remporté la course autour de la Grande-Bretagne et affiche un potentiel de vitesse bien supérieur à celui d'un monocoque. Plus léger, moins toilé, il est également plus facile à manoeuvrer en solitaire.

Une nouvelle fois, Eric transforme ses rêves en réalité. L'Ostar est la reine des épreuves océaniques " open " de la planète. Pour mettre toutes les chances de son côté, le vainqueur en titre ose concevoir un trimaran en aluminium de 20 mètres de long et 10 mètres de large avec des mâts tournants ! La construction de Pen Duick IV à l'arsenal de Lorient est une véritable aventure. Pour confirmer les choix architecturaux, comme il l'a déjà fait pour la goélette, Eric procède à des essais en bassin de carène et fait étudier la structure par un bureau d'études nantais. Aucun bateau analogue n'a encore été conçu et il faut de l'imagination, en particulier celle d'André Allègre, architecte marseillais, et beaucoup de technologie, pour inventer un tel navire. Les grèves du mois de mai 68 ne facilitent pas la construction.

Comparé aux trimarans actuels utilisant les matériaux composites et fort d'une expérience de plus de trente années, le IV possède l'apparence d'un "dinosauire". Mais sur sa cale de lancement de Lorient en 1968, sa modernité a bouleversé le monde traditionnel du yachting et beaucoup ont douté de l'audace du coureur français. Dès les premières sorties, les 18 noeuds sont atteints sans difficulté. Le double de la vitesse de Pen Duick III. Mais au cours du convoi entre Lorient et Plymouth quelques défauts mettent

en évidence le manque de préparation d'un bateau aussi novateur. La commande du pilote automatique se dérègle au-dessus de dix noeuds, le ferrure de bôme se rompt. Malgré un violent choc à la poitrine occasionné par un empannage intempestif où le chariot de la grand voile circule sur le rail d'écoute circulaire, Eric est satisfait de passer le Raz de Sein à la vitesse d'un torpilleur. Quand il pénètre dans le bassin de Millbay Dock qui abrite à Plymouth la flotte des concurrents, le grand bateau porte déjà le surnom de "pieuvre géante", de "cours de tennis flottant" dont il possède la surface. En fait, Pen Duick IV navigue à 10 noeuds au près. Mais le trimaran géant manque de préparation et Tabarly le sait. L'abordage avec un cargo dans les premiers jours de course l'oblige à revenir réparer à Plymouth. Trois jours et six heures plus tard, il coupe à nouveau la ligne. Mais quelques heures plus tard, il entre à Newlyn à la suite d'une avarie du pilote et annonce d'une voix blanche qu'il abandonne.

Quatre mois plus tard, en novembre 1968, Pen Duick IV appareille de La Trinité en direction de la Martinique. Le bateau a été revu, les mâts tournants remplacés par un gréement classique. L'intention d'Éric est de prouver les qualités du grand bateau et de le vendre aux USA. Dans la traversée Atlantique, le trimaran est d'abord contraint à faire escale aux Canaries pour s'abriter du mauvais temps où le vent montera à 70 noeuds. Puis dans les alizés, Pen Duick IV traverse l'Atlantique en 10 jours et 11 heures à la moyenne de 11 noeuds (sur 2640 milles). Il pulvérise ainsi tous les records !

Après le Canal de Panama, Pen Duick IV remonte le long de la Californie et s'attaque à la course Los Angeles-Honolulu. Les multicoques ne sont pas admis dans cette classique américaine et le trimaran court en parallèle. Pen Duick fait sensation en battant de 20 heures le grand monocoque Windward Passag, sans doute à cette époque l'un des plus rapides bateaux du monde. Son propriétaire a l'intention d'acheter Pen Duick, puis se ravise devant le rusticité des aménagements. Pen Duick IV continue à travers le Pacifique.

### **Alain Colas et Manuréva**

La première vie du grand trimaran s'achève sur des souvenirs de croisière. C'est à l'occasion du retour vers la France, alors que le trimaran fait escale à Nouméa en automne 1969 que Tabarly se sépare de Pen Duick IV. Pour régler des impôts imprévus, Éric est obligé de sacrifier l'un de ses bateaux. Il préfère garder Pen Duick III qui peut disputer des courses classiques. Alain Colas, l'un des équipiers de Tabarly, se porte acquéreur du trimaran qu'il connaît bien.

Après avoir acheté le bateau, Alain Colas le ramène en France par le cap de Bonne-Espérance. En juin 1972 il remporte triomphalement à son bord la quatrième édition de la Transat en solitaire en 20 jours et 13 heures, pulvérisant le record de l'épreuve et justifiant les vues de son concepteur.

Puis en 1973, Alain Colas décide de faire le tour du monde par les trois caps en solitaire. Pour cela il révisé Pen Duick IV, renforce la flottabilité avant des trois coques et le rebaptise Manuréva. Il appareille en même temps que les bateaux de la première Whitbread, fait escale à Sydney et réussit son périple. A son retour en France, il est accueilli en héros. Pour l'édition suivante de la Transat, celle de 1976, il opte pour le monocoque géant Club Méditerranée (72 m) et doit s'incliner devant ... Eric Tabarly menant le monocoque Pen Duick VI. Deux années plus tard, alors que les anglais ont limité la taille des concurrents à 60' (18,28m) pour leur Transat, le Français Michel Etevenon invente la Route du Rhum. Alain Colas est au départ avec Manuréva. C'est à cette occasion qu'il disparaît au voisinage des Açores sans laisser de trace. Les causes probables du naufrage ont pu être une voie d'eau soudaine dans une coque, la désintégration des bras de liaison, ou encore un abordage avec un cargo. Après tant d'années de succès, l'interrogation sur la disparition du grand trimaran d'aluminium demeure.

### **A bord de Pen Duick IV**

" Je veux aller à La Trinité où se trouve Pen Duick III pour faire se mesurer les deux bateaux l'un contre l'autre. En solitaire, à bord de Pen Duick IV, je bats facilement Pen Duick III, naviguant avec un équipage complet, à toutes les allures. Ceci renforce ma conviction que le trimaran est bien le bateau qu'il faut pour la course transatlantique. Cependant, si je pouvais encore choisir, c'est Pen Duick III que je prendrais à cette heure pour la course, car l'insuffisance de la mise au point de Pen Duick IV est évidente. Trop de choses clochent et cela m'inquiète... L'atelier qui construisait les deux appareils de pilotage automatique destinés aux deux bateaux m'a fait savoir au dernier moment qu'il ne pouvait pas terminer les deux appareils à temps. Il a donc fallu choisir. Pen Duick IV ne naviguait pas encore, mais j'étais tellement sûr qu'il serait plus rapide que Pen Duick III, que j'ai fait terminer son appareil. "

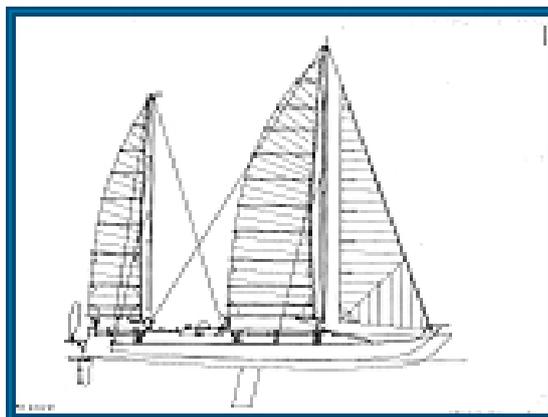
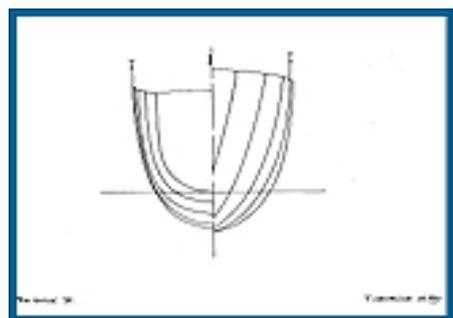
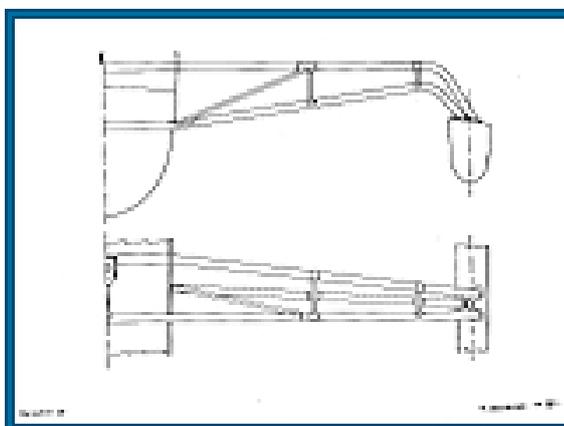
Le rêve aérien d'Eric Tabarly butera longtemps sur le poids des matériaux disponibles. Lui qui envisageait, dès le début des années 70, de courir la Transat 76 ,sur un trimaran monté ,sur hydrofoils, devra ,ans cesse ajourner ses projets. Manque de finances d'abord, problèmes techniques ensuite. Paul-Ricard, étudié avec 'ingénieur Alain de Bergh, est tout de même lancé en 1979. il rate d'un cheveu la consécration dans la Transat en double, mais l'obtient en battant l'année suivante le record historique de Charlie Barr sur la traversée de l'Atlantique. Les performances sont flatteuses, mais l'aluminium n'est pas à la hauteur du concept. Trop lourd, Paul-Ricard n'est pas capable de déjauger sa coque centrale. il faudra attendre les progrès des matériaux composites qui apporteront un deuxième souffle à cette idée, donnant enfin sa chance à l'Hydroptère.

(Olivier LE CARRER extraits de la revue BATEAUX n° 482)

## LA SAGA DES "PEN DUICK "



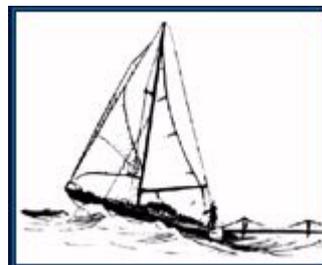
PEN DUICK IV



# PEN DUICK V

**Dessiné par :** Michel Bigoin et Daniel Duvergie  
**Construit en :** 1968 au chantier La Perrière à Lorient.

Longueur hors tout : 10 m 67  
Longueur à la flottaison : 9 m 15  
Déplacement : 3,2 Tonnes (ballast vide)  
Largeur : 3 m 50  
Tirant d'eau : 2 m 30  
Grément : Sloop marconi  
Surface de voile au près : 63 m<sup>2</sup>  
Année de construction : 1968  
Matériau : Coque en Duralinox



## Pen Duick V : Monocoque à ballast

En septembre 1968, Tabarly apprend dans une revue nautique la création, par la Slocum Society, d'une course transpacifique en solitaire. Départ le 15 mars 1969 de San Francisco, arrivée dans la baie de Tokyo. Passionné de course en solitaire, il en étudie le règlement. L'épreuve est ouverte aux monocoques d'une taille comprise entre 22 et 35 pieds (10,67 mètres). A l'examen du parcours, il s'avère que la route sud au portant est préférable. Pen Duick III et IV sont opérationnels mais ne répondent pas à ce programme. Il faut construire un nouveau bateau avec des ballasts destinés à recevoir du lest liquide ; le nouveau Pen Duick est l'ancêtre des 60' mono qui courent aujourd'hui autour du monde. Pen Duick V gagne largement (dix jours d'avance sur 6 000 milles). Après être resté longtemps en Méditerranée, connu plusieurs propriétaires, Pen Duick V est aujourd'hui la propriété du Musée de la Marine et navigue le plus souvent en Bretagne sud.

## L'ancêtre des 60 pieds open.

Dans une longueur proche de dix mètres, Tabarly avait été satisfait du programme de l'Aïkido, un bateau de série dessiné par Michel Bigoin et Daniel Duvergie. Il s'agit d'un bateau plutôt large et disposant d'un bouchain longitudinal à la flottaison pour réduire la surface mouillée au portant tout en augmentant la flottabilité dès les premiers angles de gîte. C'est à ces architectes que Tabarly va s'adresser pour dessiner Pen Duick V en vue de la Transpacifique. Dans la mesure où la longueur est bloquée, la coque ne possède quasiment pas d'élancement afin de disposer d'une flottaison maximum. L'étude de sa stabilité de forme tient surtout compte du portant, allure favorite de l'épreuve : bonne largeur et bouchain à la flottaison. Sa stabilité de poids est assurée par un long aileron de 2,30 m portant une torpille de 400 kg en plomb et équipé d'un trimmer sur le bord de fuite pour combattre la dérive. De façon à renforcer la stabilité du bateau sans l'alourdir et compenser la gîte selon les allures, Tabarly imagine un système de ballasts remplis d'eau de mer à l'aide de pompes manuelles (20 minutes pour remplir le ballast de 500 litres). Cette idée provient des Sand Baggers, ces bateaux américains très voilés qui compensent la gîte avec des sacs de sable placés au vent. Une nouvelle "trouvaille" qui équipera, plusieurs années plus tard, les bateaux des tours du monde BOC et Vendée Globe Challenge !

Le plan de voile est celui d'un simple sloop, mais une fois encore Eric Tabarly innove en équipant le bateau d'un dispositif permettant de passer, seul, de 55 m<sup>2</sup> au près à 150 m<sup>2</sup> au portant. Des focs jumeaux de 65 m<sup>2</sup> sont placés sur des étais à rouleaux et sont tenus au point d'écoute par des tangons télescopiques de 7,50 m. Construit en aluminium par le chantier La Perrière,

Pen Duick V est transporté en Californie par cargo. Comme en 1964, le bateau de Tabarly est le seul concurrent à être conçu pour l'épreuve longue de 6000 milles. Par le sud et les vents portants, Pen Duick

V enlève la course en 39 jours et 15 heures à la moyenne de 6 noeuds.

Aujourd'hui, l'arrivée victorieuse et silencieuse de Pen Duick V à Tokyo a de quoi étonner. Le jury n'a pas prévu un temps aussi court et personne n'attend Eric sur la ligne d'arrivée. Il se pointe lui-même, entre au port sous grand voile, puis accoste le long d'un quai pour passer la nuit. Le lendemain, il met pied à terre dans un village endormi et part à la recherche du jury à travers la ville. Portant une barbe de 40 jours et un blue-jean troué, il chemine dans les rues. C'est dans un mauvais anglais que des passants japonais lui indiquent le petit musée des phares signalé dans les instructions de course. C'est à cet endroit, par téléphone qu'il entre en contact avec le secrétaire du Nippon Océan Racing Club qui le félicite et lui donne rendez-vous à bord de Pen Duick V.

Revenu en France par cargo, le cinquième "Pen Duick", appartenant à la Société qui gère le port de plaisance de St-Raphaël, est vendu à un propriétaire toulonnais qui le modifie pour le rendre plus agréable à vivre. L'arrière est allongé et les ballasts supprimés pour donner plus de volume à l'intérieur. Il faut alors modifier la quille et augmenter le lest. Il navigue en croisière durant une vingtaine d'années. En 90, il devient la propriété de Serge Legars qui projette une navigation familiale autour de l'Amérique du sud, mais devra annuler son voyage. C'est en 1992 que le Musée de la Marine se rend acquéreur du vainqueur de la Transpacifique.

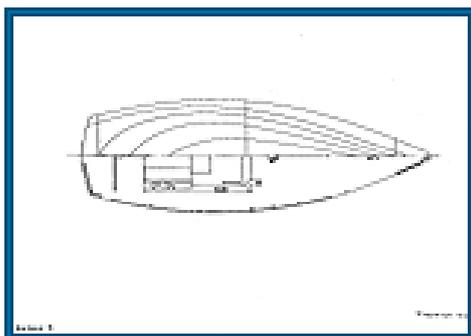
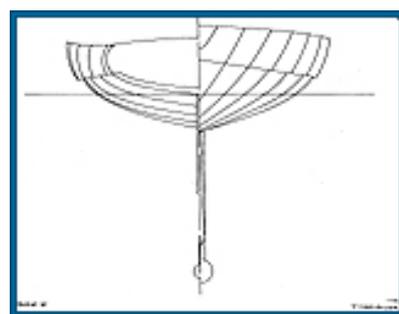
### Aujourd'hui

Propriété du Musée de la Marine, remis dans sa configuration d'origine, Pen Duick V est basé à l'Ecole Nationale de Voile où il effectue des stages de croisière en Bretagne sud, souvent accompagné de Pen Duick II, basé comme lui à Quiberon. Avec son " grand frère ", il forme les jeunes au Brevet d'Etat. A son bord sont également organisés des stages payants à l'intention du grand public. Les deux Pen Duick navigueront en Irlande à l'occasion d'un stage en juillet 2003. En dehors de cette navigation hauturière, Pen Duick V navigue le plus souvent en côtier et participe à des sorties à thèmes (Matelotage, astronomie, nav...) entre mars et octobre. ( Renseignements : [www.env.jeunesse-sports.fr](http://www.env.jeunesse-sports.fr) )

### A bord de Pen Duick V

" J'ai été un des rares à naviguer sur ce bateau puisqu'Eric ne l'a pas gardé longtemps. Après son retour par cargo du Pacifique, nous nous sommes amusés comme des fous au large de Lorient. Ce bateau avait un potentiel incroyable dans la brise, surfant en permanence. Il était d'une facilité de manœuvre déconcertante et d'un confort intérieur des plus précaires. Il n'avait même pas de plancher sur la structure aluminium. Son seul point faible était le petit temps où il manquait incontestablement de toile. "

*Victor Tonnerre / Extrait de la revue Bateaux*



# PEN DUICK VI

**Dessiné par :** André Mauric  
**Construit en :** 1973 à l'arsenal de Brest.

Longueur hors tout : 22 m 25  
Longueur à la flottaison : 18 m 80  
Déplacement : 32 Tonnes  
Largeur : 5 m 30  
Tirant d'eau : 3 m 40  
Grément : Ketch marconi  
Surface de voile au près : 260 m<sup>2</sup>  
Année de construction : 1973  
Matériau : Coque en Duralinox



## Pen Duick VI - 250 000 milles au loch

Le sixième Pen Duick est conçu pour les courses régies par les règles de jauge IOR (International Offshore Rule), et en particulier la première Whitbread, course autour du monde disputée en équipage en 1973/74. Pourtant, aussi paradoxal que cela puisse paraître, ce grand ketch en aluminium de 22 mètres va connaître la gloire à l'occasion d'une victoire héroïque dans la Transat en solitaire de 1976. De l'avis même du maître des Pen Duick, il s'agit de sa plus belle victoire. Puis, il poursuit une formidable carrière à l'occasion de navigations sur l'ensemble des océans du monde où il apprend la haute mer à bon nombre d'équipiers. Certains deviendront célèbres. Aujourd'hui, basé à St-Malo, il continue de faire découvrir l'art de la navigation hauturière dans le monde entier.

### Un original financement.

En 1973, époque de la création de la première Whitbread, aucun grand bateau "classique" n'avait encore pénétré les hautes latitudes sud en compétition. Eric Tabarly conçoit Pen Duick VI pour ce programme, ainsi que pour les autres courses répondant à la jauge IOR. Un parcours complet où il faut être le plus rapide à traverser les calmes, profiter des alizés, conserver l'avantage au portant dans les tempêtes. La construction en alliage d'aluminium par l'arsenal de Brest d'un bateau aussi important -il pèse quelques trente tonnes- demande un budget conséquent. Tabarly est dépourvu de fortune personnelle. Au début des années 70, le sponsoring n'est pas encore dans l'air du temps et le marin breton tient au nom de Pen Duick. Le mode de financement adopté pour construire le sixième Pen Duick marque son temps par son originalité et préfigure le sponsoring des années 80. Ce montage est dû à la réflexion de Michel Leberre, publicitaire, et de Gérard Petipas, naviguant depuis de longues années avec Tabarly. Un pool de fournisseurs réunis dans un groupement d'intérêt économique va participer au financement principal.

### 1973. Malheureuse Whitbread.

C'est André Mauric, architecte marseillais spécialiste des bateaux de jauge, et particulièrement attentif au délicat problème de l'équilibre des navires, qui est retenu pour dessiner Pen Duick VI. Avec ses 32 tonnes, son grand mât culminant à 25 mètres, portant des focs de 150 m<sup>2</sup> et des spis de 350m<sup>2</sup>, Pen Duick VI est l'un des plus beaux bateaux de course au monde. Dès les premiers essais, il se révèle particulièrement rapide, puissant et équilibré. Mais contre toute attente, deux démâtages ruinent toute chance de ce placer dans cette course autour du monde partie de Portsmouth en septembre 1973. Rentrant vers l'Europe, Pen Duick VI passe le Cap Horn le 2 mars 1974. Pourtant, comme le révèle deux traversées d'océan, Rio de Janeiro à Cape Town et Cape Town à Sydney, le grand classe 1 mené à la cravache, montre des performances uniques dans les annales de la course en haute mer. Si le bateau n'est pas classé, l'équipage

de Pen Duick VI a connu des moments exceptionnels. Pour la première fois, Éric et ses équipiers ont tout le loisir d'observer la masse sombre du fameux Cap Horn dont le sommet culmine à 400 mètres et qui passe lentement le long du bord. Bernard Rubinstein, Bernard Deguy, Marc Pajot, Mikaël Leberre, encadrés par les " anciens " dont Olivier de Kersauson sont du voyage. A l'occasion de cette année 74, trois bateaux de Tabarly doubleront d'ailleurs le fameux "cap dur". Pen Duick III barré par Marc Linsky vient de laisser Tahiti dans son sillage et rentre en Europe après un long périple dans le Pacifique. Manuréva, ex-Pen Duick IV, mené par Alain Colas en provenance de Sydney vire lui aussi le Horn à son retour vers la France.

Puis le grand bateau s'aligne à d'autres épreuves. Il participe en 1974 à la grande classique des Bermudes, en 1975 au Fastnet. Cette année-là, il remporte le Triangle Atlantique, une grande boucle au départ de St-Malo avec descente de l'Atlantique, escale à Capetown, puis Rio et retour à Portsmouth. Eric embarque une bande de jeunes équipiers dont la vie va être marquée à tout jamais. Eric Loizeau, Philippe Poupon, Pierre Lenormand ... se souviennent des bons moments passés à bord.

Pendant la course du Triangle Atlantique lors de l'escale de Rio, Tabarly apprend qu'il est impossible de construire le multicoque auquel il pensait pour disputer la prochaine Transat dont le départ a lieu en juin 76. Il fait alors le formidable pari de s'engager à bord de Pen Duick VI qui subira quelques petites modifications. Dans la mesure où les coureurs doivent se soumettre à une qualification de 500 milles avec leur bateau, Tabarly débarque son équipage quelques jours au Brésil et cingle seul vers le large pour satisfaire à la formalité.

Plus têtu que jamais, Tabarly a tenu son pari. Quelques mois plus tard, il est à Plymouth pour participer à la Transat en solitaire à bord d'un bateau conçu pour quatorze équipiers. 1976 est l'année de la démesure. Cent vingt bateaux participent à l'épreuve, Vendredi 13 (40 m) est au départ. Mais surtout, le quatre mâts Club Méditerranée, long de 72 mètres et mené par Alain Colas, vainqueur de 1972, fait partie des grands favoris.

### **1976. Transat triomphale.**

Contre toute attente, certains le croient même perdu, Pen Duick VI sort de la brume de Newport au petit matin du 23ème jour de course. Il a traversé quatre fortes dépressions, rebroussé chemin puis continué. Il devance Club Méditerranée qui a dû relâcher à Terre-Neuve pour réparer ses voiles. Personne n'a pointé le bateau sur la ligne d'arrivée et il se dirige à la voile vers l'intérieur du port. Éric Tabarly apprend qu'il vient alors de remporter sa seconde Transat.

Aux premiers journalistes parvenus à bord, il avoue la difficulté de l'épreuve balayée par cinq violentes dépressions et son avarie de pilote qui faillit causer son abandon. "La cinquième dépression a été la pire. Le vent n'était pas plus fort, mais les vagues étaient très abruptes. Il y avait un gouffre qui s'ouvrait devant le bateau. Il tombait alors en chute libre. Cela faisait un bruit terrible. Le bateau n'a jamais cogné aussi dur. Jamais je n'avais connu pareille secousse. Mon anémomètre qui va jusqu'à 60 noeuds s'est trouvé bloqué pendant des heures. Quand on voit la mer blanche d'écume soulever des volées d'embruns aux crêtes des vagues, c'est un joli spectacle. C'est aussi le signe que ça souffle vraiment fort." Sur les 120 bateaux qui étaient au départ, 40 ont dû abandonner et l'on déplore la disparition de deux coureurs.

### **A l'école buissonnière.**

Pen Duick VI connaît aussi l'école buissonnière dans le Pacifique. Pour rallier la course autour du monde à Auckland en 78, Tabarly et son équipage traversent le Pacifique au départ de Los Angeles jusqu'à Tahiti. Ils dansent le Tamouré aux Marquises, jouent au football contre les autochtones des îles Tuamotu et récoltent bananes et noix de coco aux Gambiers. Une formidable promenade pour ces jeunes équipiers qui découvrent le monde. Ils ont pour noms Titouan Lamazou, Jean-Louis Etienne, Jean-François Coste, Philippe Poupon, Olivier Petit...

En 1981, Pen Duick VI est baptisé Euromarché pour participer à la troisième Whitbread. Une remise à neuf du grand bateau a eu lieu au chantier Pouvreau de Vix en Vendée : mise en place d'une nouvelle quille portée à douze tonnes avec un tirant d'eau de 3,90 m, changement du moteur, remodelage des tôles de coque déformées par les milliers de milles, réfection des circuits électriques, modernisation d'une partie de l'accastillage et d'une manière générale, une sérieuse chasse au poids permettant de gagner environ 4 tonnes. Mais les concurrents ont également progressé dans leur démarche architecturale et Euromarché ne finit qu'à la dixième place sur 20 bateaux classés.

### **Aujourd'hui**

Les changements de jauge, l'amélioration constante de la technologie empruntée désormais à l'aéronautique rendent les performances de Pen Duick VI obsolètes. Mais ses qualités marines en font un bon croiseur hauturier. Du Groenland à l'Antarctique, de l'Atlantique au Pacifique, il ne cesse aujourd'hui d'apprendre la mer à ses nombreux stagiaires. Appartenant à la famille Tabarly en majorité, ainsi qu'au " Club de Croisière Pen Duick ", le vainqueur de la Transat 76 effectue des stages de croisière autour du monde sous la direction d'Arnaud Dhallenne. Depuis 1986, le grand ketch noir traverse chaque année l'Atlantique pour effectuer la saison d'hiver aux Antilles et revient au printemps où il navigue en stage au départ de St-Malo. Quinze années à effectuer quelques 10 000 milles par an. En 2002, après avoir accompagné les concurrents de la Route du Rhum au départ de St-Malo, il effectue la saison d'hiver 2002/03 aux Antilles.

Revenu en France à Pâques, il navigue en Manche jusqu'au début de l'été. A partir de juillet, toujours pour ses stages de croisière, il sera basé en Méditerranée. Puis il quittera l'Europe pour les pays froids de l'Antarctique, avant de renouer avec le Pacifique. ( Renseignements : [www.club-penduick.com](http://www.club-penduick.com) )

### **A bord de Pen Duick VI**

" En 1981, pour son troisième tour du monde, c'était un bateau largement dépassé. Il était beaucoup plus lourd que ses principaux adversaires. Les voiles d'avant pesaient des tonnes et tout était tendu à craquer, sous tension maximale. Les manœuvres étaient vraiment physiques, et à chaque fois, Eric était sur le pont. Dans la deuxième étape (Indien), on a explosé nos neuf spis. Mais sentir ce mastedonte dévaler les pentes à fond la caisse était réellement impressionnant. Et ce n'était pas Eric qui allait mollir alors que c'était le matériel qui nous trahissait. "

*Jean Le Cam / Extrait de la revue Bateaux*

### **Pen Duick VI, particularités pour la première Whitbread.**

Le lest en uranium appauvri placé dans la quille du bateau a fait couler beaucoup d'encre. C'est davantage pour des raisons financières que Tabarly a préconisé cette solution. Le CEA proposa d'offrir l'uranium et cela évita de faire l'achat de 15 à 16 tonnes de plomb. La densité de la quille une fois usinée n'était pas plus forte qu'un lest classique dans la mesure où l'uranium était enrobé dans un voile de résine. Tabarly déclara " Une économie de bout de ficelle qui m'a coûté cher". En effet, les Anglais prétextèrent que ce lest n'était pas conforme au règlement de l'IOR dans le but de le déclasser et il fut nécessaire de le changer.

L'adoption d'une barre franche fut décidée par Eric Tabarly lui-même. Il la souhaitait comme sur tous ses Pen Duick : " un safran bien compensé devrait pouvoir donner une barre équilibrée ". Mais le skipper des Pen Duick reconnaissait son erreur et à l'occasion de l'escale de Rio de Janeiro et une barre à roue était installée à la grande satisfaction des équipiers, pourtant non dépourvus de muscles !

Le bouclier en tôle ceinturant l'arrière du cockpit est une anecdote instructive sur les craintes de cette époque. Les monstrueuses déferlantes observées par les anciens, en particulier les équipiers des grands voiliers naviguant dans le grand sud, avait fait douter les navigateurs de la première Whitbread et leur entrée au sud du quarantième parallèle. Par mauvais temps, les déferlantes n'allaient-elles pas balayer les ponts, couvrir les bateaux ? Les photos de Pen Duick VI au départ de Cape Town montrent le barreur adossé à une paroi de métal. Un objet finalement encombrant qui fut passé par-dessus bord une fois rencontré l'expérience des mers fortes et croisées. En fait la légèreté et la vitesse de ces " petits " bateaux de course bien dessinés, permettaient de soulager et fuir sur les vagues les plus grosses.

### **Pen Duick VI, particularités pour la Transat 76**

Des modifications furent apportées pour manœuvrer en solitaire :

Bande ris dans le génois.

Quatrième vitesse sur les moulins à café.

Patte d'oie envoyée avec une drisse et fixée au pont pour guider les grands focs dans leur descente.

Équipement d'une chaussette à spi.

Placement sur la voûte arrière d'une génératrice électrique alimentée par une hélice traînée pour refaire le courant électrique (elle ne marchera que quelques heures).

### **Le long sillage de Pen Duick VI**

1973/Whitbread - 30 000 milles

1974/Atlantique, Bermudes, Atlantique, Cork - 7 600

1975/Ostende,Cowes, Dinard, Channel, Fastnet - 1 500

Triangle Atlantique - 16 200

1976/ Transat solo, retour Brest - 6 000

Fort de France, Panama - 4 700

1977/ Panama, Los Angeles - 3 000

Los Angeles, Tahiti - 3 500

Tahiti , Nouméa, Auckland - 3 100

Auckland, Rio de Janeiro - 7 400

1978/ Rio, Porstmouth - 5 500

1981/ Whitbread - 30 000

1986/2000 environ 15 ans - 150 000 milles

Atlantique, Antilles, retour - 7 000

Manche, Atlantique - 3 000

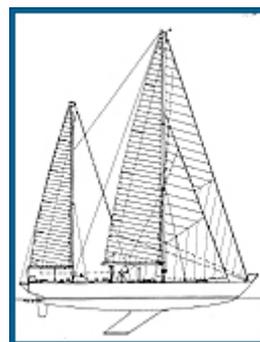
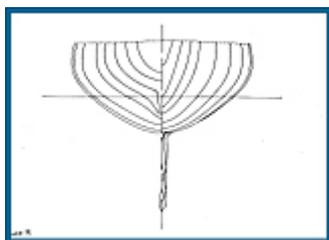
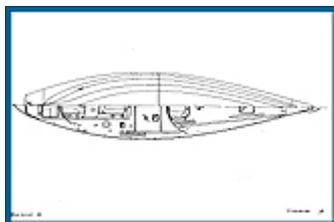
Total par année - 10 000

Soit environ un total de 268 500 milles Une distance qui représente plus de 12 fois le tour de la terre comptée à l'équateur (21 600 milles)



## LA SAGA DES "PEN DUICK "

### PEN DUICK VI



## **BIBLIOGRAPHIE ÉRIC TABARLY**

### **1/ PAR ÉRIC :**

#### **Les courses et les bateaux**

- 1964 : "Victoire en solitaire" d'E. Tabarly, aux Editions Arthaud
- 1970 : "De Pen Duick en Pen Duick" d'E. Tabarly, aux Editions Arthaud
- 1974 : "Le tour du monde de Pen Duick VI" d'E. Tabarly, aux Editions du Pen Duick
- 1976 : "Du tour du monde à la Transat" d'E. Tabarly, aux Editions du Pen Duick
- 1976 : "Mes bateaux et moi", d'E. Tabarly et de J. Campiston, aux Editions Hachette/Pacifique
- 1977 : "Pen Duick VI", d'E. Tabarly, aux Editions du Pen Duick
- 1981 : "L'Atlantique en 10 jours" d'E. Tabarly et de M. Lemaître, aux Editions du Pen Duick
- 1989 : "Pen Duick", d'E. Tabarly, aux Editions du Pen Duick/Ouest France
- 1997 : "Mémoires du large" d'E. Tabarly, aux Editions de Fallois

#### **Les ouvrages techniques**

- 1975 : "Journal de bord" d'E. Tabarly et G. Petipas, aux Editions du Pen Duick
- 1978 : "Guide pratique de la manoeuvre" d'E. Tabarly, aux Editions du Pen Duick
- 1982 : "Embarque avec Tabarly" d'Eric Tabarly en collaboration avec A. Reale, aux Editions du Pen Duick
- 1986 : "Apprenez la voile avec Tabarly", d'E. Tabarly en collaboration avec P.J Soler et Voiles et Voiliers, aux Editions du Pen Duick

### **2/ SUR ÉRIC :**

#### **Biographies**

- 1976 : "Tabarly, 45 ans de défis" de N. Hulot, aux Editions Pacifique
- 1977 : "Tabarly, une vie d'homme libre", de G. Pernet, aux Editions Calmann-Lévy
- 1990 : "Eric Tabarly" de Daniel Gilles, aux Editions du Pen Duick

#### **Pen Duick**

- 2000 : "Pen Duick, du croquis à l'aquarelle" de Marc P.G. Berthier aux Editions Gallimard

#### **Autres ouvrages**

- 1981 : "Eric Tabarly présente Chichester" d'E. Tabarly, aux Editions du Pen Duick

#### **Vidéo Cassettes**

- 1989 : "L'Épopée Tabarly" de France 3 Thalassa - Editions du Montparnasse
- 1980 : "Eric Tabarly, l'Atlantique en 10 jours" de Pen Duick SA - Patly Production/ Fox Vidéo

### **3/ L'ALBUM d'ÉRIC**

- 1999 : "A Eric" de Jacqueline Tabarly et de D. Gilles, aux Editions du Chêne

"A Eric, mon mari, mon amour. Parce que les Français le considéraient comme un membre de leur famille... Parce que, apprenant son départ, ils ont pleuré comme on pleure l'un des siens... Nous avons fait cet album qui raconte la vie de celui que tous chérissaient et respectaient : ne se donnant jamais en exemple, il était devenu, pour beaucoup, le guide que l'on suit pour sa sagesse, sa droiture et sa simplicité amicale. Non pas un livre, mais un album aux photos juste légendées, que l'on feuillette avec tendresse et nostalgie, souriant parfois au détour d'un cliché. Un album pour rappeler que celui dont nous avons fait, depuis tant d'années, une figure de légende, se voulait être un homme... tout simplement..." Jacqueline Tabarly.