



ERIC TABARLY

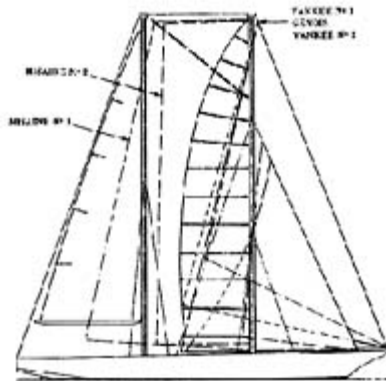


Les Pen Duick

Audacieux, pragmatique, imaginatif, Eric Tabarly a révolutionné la voile

Pen-Duick II

1964. Pour remporter la Transat en solitaire, Éric Tabarly imagine le premier déplacement léger en contre-plaqué. Il en a crayonné les esquisses avec ses amis, les frères Costantini du chantier naval à La Trinité-sur-Mer (Morbihan). C'est son deuxième bateau? Il le baptisera tout simplement Pen-Duick II. Le voilier dont la coque à bouchain vif, mesure 13 m



Pen Duick II



Pen Duick II

60 pour un poids de 5,4 tonnes, est gréé en ketch (deux mâts). Peu toilé, il peut être mené par un seul homme. Tabarly a "posé" sur le pont une bulle en plexiglas pour observer la mer par mauvais temps. Et à l'intérieur, une selle de Harley-Davidson a été fixée pour lui permettre de cuisiner à son aise. 1964, c'est l'année où Pen-Duick II s'aligne à Plymouth, au départ de la Transat anglaise : l'OSTAR. Il y a quinze voiliers dans la course. Malgré une panne de pilote automatique dès le huitième jour de mer, Tabarly ralliera Newport (Rhode Island) après vingt-sept jours et trois heures

de navigation. Tabarly vient d'entrer dans la légende.

Pen-Duick III

1966. Tabarly qui n'a pas beaucoup d'argent, n'a pas d'architecte. Il dessine seul les plans d'une goélette de 17 m 45 avec laquelle il envisage, quatre années après son premier succès historique, de s'aligner dans la Transat de 1968. Le bateau sera construit chez

La Perrière, à Lorient. Il s'inspire assez largement de son prédécesseur Pen-Duick II. Il innove cependant, avec sa coque en aluminium et sa quille testée en bassin. Sa carène et son étrave en gubire (légère inflexion de la proue) font également sensation. La goélette noire, née pour les courses en équipages, vient chasser, à la manière de Surcouf, sur le terrain des Britanniques. Pour les battre. Tabarly remporte le Fastnet en 1967, le championnat du RORC et Sydney-Hobart la même année, à la



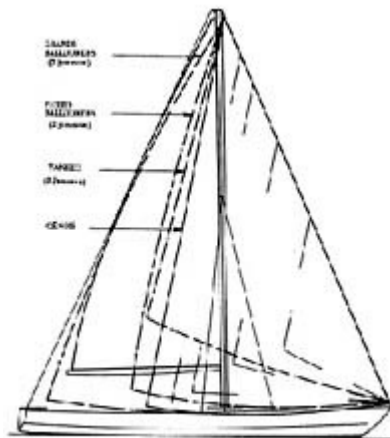
ERIC TABARLY



barbe des Anglais. Le voilier qui n'a jamais participé à l'OSTAR, s'alignera en 1989 aux Sables-d'Olonne, sous le nom de Cacharel, avec Jean-François Coste, au départ du premier Vendée Globe Challenge.

Pen-Duick IV

1968. Tabarly va offrir aux marins le voilier le plus surprenant de leur génération. L'idée a germé un an auparavant, lors du convoyage en Angleterre d'un trimaran de 12 mètres conçu par le Britannique Derek Kelsal. Éric est conquis. Et persuadé surtout qu'en course au large, contre de tels voiliers, les monocoques les plus rapides vont avoir du souci à se faire. C'est décidé. Tabarly et l'architecte André Allègre mettent en chantier le premier grand multicoque de course. Il est en aluminium, mesure un peu plus de 20 m de long, est équipé de deux mats-ailes. Victor Tonnerre, l'ami lorientais, lui a confectionné deux grand-voiles entièrement latées. Achievé dans la précipitation, afin de prendre le départ de la Transat anglaise, le trimaran, dès la première nuit de course, est abordé par un cargo. C'est Alain Colas à qui Éric Tabarly l'a vendu, qui le mènera à la victoire sur l'Atlantique en 1972. Puis il disparaîtra en 1978, sur le "Rhum". Où es-tu Manuréva ?



Plan de voilage de Pen Duick V

Pen-Duick V

1969. Pour participer à une course en solitaire presque confidentielle : la "Transpacifique" entre San-Francisco et Tokyo, réservée aux voiliers de 35 pieds, Tabarly va faire appel à Bigoin et Duvergie pour construire Pen-Duick V: un monocoque de 10 m 50 doté de ballasts liquides capables de compenser un lest très léger. Ce bateau que certains considèrent aujourd'hui comme l'ancêtre des voiliers de tours du monde, est aussi, de l'avis de son concepteur, celui qui aura contribué le plus à l'évolution des techniques dans la course au large. Et imposé le ballastage par eau de mer. Les deux ballasts de Pen-Duick V sont en effet manœuvrés par sept vannes et autorisent le stockage de 500 litres au vent. Le coup d'essai est un coup de maître. En grand vainqueur, Tabarly va courir les 5 700 milles en 39 jours et 15 heures. Jean Yves Terlain deuxième, est devancé de... 11 jours. Les organisateurs toujours pas revenus.

Pen-Duick VI

1973. Éric Tabarly veut participer à la première Whitbread, la course autour du monde en équipage et avec escale. Il veut surtout la remporter. Pour assouvir cette ambition, il va faire construire le monocoque Pen-Duick VI à l'arsenal de Brest. Le





ERIC TABARLY



assouvir cette ambition, il va faire construire le monocoque Pen-Duick VI à l'arsenal de Brest. Le voilier dessiné par l'architecte naval André Mauric, est conçu pour être mené par une bonne douzaine d'équipiers. C'est un superbe ketch de 22 m 25 pour 32 tonnes de déplacement qui dispose - autre nouveauté - d'un lest en uranium appauvri et dont le plan de pont et la conception intérieure témoignent de toute l'expérience de son propriétaire. Mené en équipage, le bateau semble pourtant marqué par le destin. C'est d'abord un démâtage dans la Whitbread, alors qu'il est largement en tête. Quatre ans plus tard, sur la même course, il sera disqualifié pour un problème de jauge. Mais l'année 1976 sera pour lui et son skipper, celle de l'exploit total. A son bord, seul pendant 23 jours, Éric Tabarly va signer sa plus belle victoire dans la Transat anglaise. Le skipper conforte son image de héros national.



Paul Ricard

1979. Budgets obligent, voici venu le temps des sponsors. Eric Tabarly une fois encore, va se faire précurseur. Avec Alain de Bergh, il conçoit le Paul Ricard, un trimaran à foil de 16 m 50 pour 7 tonnes, en aluminium. Le bateau dont plusieurs éléments seront fabriqués à Brest, Cuers, Lille ou Argenteuil, sera assemblé aux chantiers Amiot (Constructions mécaniques de Normandie), à

Cherbourg. Il a la particularité de posséder deux appendices placés sous les flotteurs, qui permettent au voilier, lorsqu'il atteint une vitesse suffisante, de s'élever sur l'eau et de diminuer ainsi, de façon considérable, sa surface mouillée. L'idée, une fois encore, est géniale. En 1980, à bord de Paul Ricard, un bateau un peu lourd pourtant, Éric Tabarly pulvérise en 10 jours, 5 heures et quatorze minutes, le record de l'Atlantique détenu depuis 1905 par la goélette Atlantic. Il ouvre surtout la voie de l'hydroptère et de l'ultra-léger. L'École Nationale de Voile de Quiberon s'attaque au projet. Aujourd'hui, Alain Thébaut, jeune équipier de Tabarly, fait voler les idées du maître sur la mer.

« La vie est faite d'espérance » Eric TABARLY – *Mémoires du large*

Sources :

"De Pen Duick en Pen Duick", éditions Arthaud,
et "Eric Tabarly", de Daniel Gilles, éditions Ouest-France.

