



## ***Tour du globe à la voile : « Pen Duick VI » s'est lesté d'uranium***

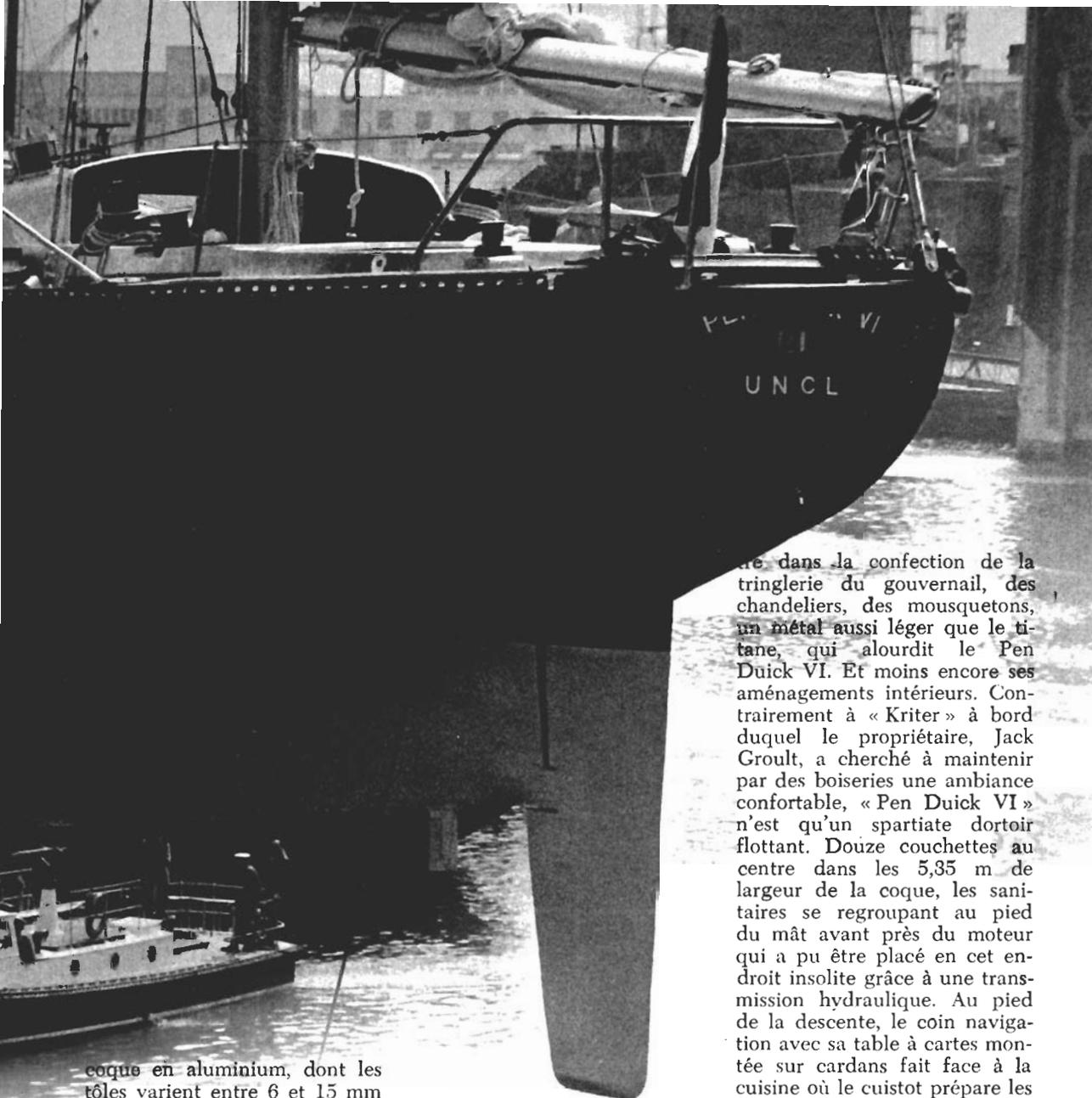
*Des 20 voiliers en lice, c'est celui de Tabarly, prodige technique, qui attire le plus les regards*

Le 8 septembre à Portsmouth, vingt voiliers vont prendre le départ pour la plus grande course jamais entreprise à la voile : le tour du globe, mais rien de comparable avec le cheminement des navigateurs solitaires. Pendant sept à huit mois, les équipages en course (entre sept et quatorze hommes), vont pousser constamment leur bateau à la limite de ses possibilités. Trois étapes seulement, avec escales à Capetown et Sidney. L'arrivée est prévue vers avril 1974, à Portsmouth, après le passage du redoutable Cap Horn.

Face aux Anglais qui alignent six bateaux, les Français ont engagé cinq voiliers, trois d'entre eux ayant été construits spécialement pour la course. « Grand Louis », une goélette de 18,40 m, « Kriter », un ketch de 20,27 m et « Pen Duick VI », appartenant bien entendu à Eric Tabarly.

« Pen Duick VI » est certainement, de tous les voiliers engagés dans cette course autour du monde, le plus sophistiqué et sa construction réalisée en quelques semaines par l'arsenal de Brest est un bel exploit technique. Fidèle à sa concep-

tion du voilier de course, Eric Tabarly a demandé à Mauric, l'architecte du 12 m JI « France » de la Coupe America, de lui dessiner un ketch de 22,25 m à déplacement léger capable de glisser sur les vagues à plus de 14 nœuds par vent portant. D'où une



coque en aluminium, dont les tôles varient entre 6 et 15 mm d'épaisseur suivant les efforts demandés, et sont soudées sur des coupes et des barrots faiblement espacés. Pour abaisser au maximum le centre de gravité de cette coque au fond assez plat, qui n'est pas sans faire penser à celle d'un dériveur, est fixé un aileron étroit et profond, véritable lame de couteau. Le plomb habituellement utilisé pour lest a été remplacé par 15 tonnes de blocs d'uranium appauvri ne présentant plus de radioactivité dangereuse, d'une densité

supérieure. Les pains d'uranium de 600 kg viennent se loger dans les alvéoles où ils se trouvent maintenus par collage à l'araldite. Cette technique d'avant-garde a permis de descendre de 15 cm le centre de gravité et d'améliorer ainsi la stabilité, sans que le poids total du Pen Duick VI ne dépasse 32 tonnes, ce qui est très peu.

Il est vrai que ce n'est pas le grément aux deux mâts de duralumin portant 260 m<sup>2</sup> de tergal, ni l'accastillage où en-

tre dans la confection de la tringlerie du gouvernail, des chandeliers, des mousquetons, un métal aussi léger que le titane, qui alourdit le Pen Duick VI. Et moins encore ses aménagements intérieurs. Contrairement à « Kriter » à bord duquel le propriétaire, Jack Groult, a cherché à maintenir par des boiseries une ambiance confortable, « Pen Duick VI » n'est qu'un spartiate dortoir flottant. Douze couchettes au centre dans les 5,35 m de largeur de la coque, les sanitaires se regroupant au pied du mât avant près du moteur qui a pu être placé en cet endroit insolite grâce à une transmission hydraulique. Au pied de la descente, le coin navigation avec sa table à cartes montée sur cardans fait face à la cuisine où le cuisinier prépare les repas, à cheval sur une selle de moto. Dans le cockpit à ciel ouvert, qui regroupe en double les meilleurs instruments électroniques pour déterminer la direction du vent, évaluer la moindre accélération au changement de voiles, le barreur, sans autre protection que son ciré, devra tenir le cap à la barre franche « pour mieux sentir avec ses oreilles les variations du vent » précise Tabarly qui entend bien, le premier, boucler le grand tour.

**Alain RONDEAU ■**