

L'histoire de 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, gagnera toutes les courses de la saison.



Champion 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 gréement, 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 gréement 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 voilure totale de 320 m², 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 gréement des goélettes la saison suivante ! Pour cette raison, Tabarly modifie le gréement 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, Pen Duick III a connu encore bon nombre de skippers et d'équipiers.



Propriété de la famille Tabarly, il est confié en 2009 à l'Association Eric Tabarly qui l'entretient et organise ses navigations.

Après avoir navigué en sloop, en ketch, c'est en mars 2010 qu'il retrouve son greement d'origine, en goélette, grâce à l'Association Eric Tabarly.

Palmarés de Pen Duick III

De ses deux premières places en sélection de l'équipe de France pour l'Admiral's Cup à sa participation au 25ème anniversaire de la Nioularque à Saint-tropez, retrouvez les grandes dates de Pen Duick III

LES GRANDES DATES DE PEN DUICK III

- | | |
|------------------------|--|
| 10-11 juin 1967 | à Saint-Malo, 1er dans les deux régates de sélection de l'équipe de France pour l'Admiral's Cup |
| 16 juin 1967 | Morgan Cup de Portsmouth vers Cherbourg et retour : 1er en classe I et II |
| 4 juillet 1967 | Gotland Race (départ de Sandham – île de Gotland et retour) : 1er en classe I |
| 2 août 1967 | Channel Race, 1er en classe I et toutes classes |
| 10 août 1967 | Fastnet, 1er en temps compensé et en temps réel |
| 13 août 1967 | Plymouth – La Rochelle, 1er |
| 18 août 1967 | La Rochelle - Bénodet, 1er |
| 27 août 1967 | Tour de l'île de Groix, 1er en classe I et toutes classes |
| 26-30 déc. 1967 | Sydney – Hobart, 1er en temps réel et 2ème en temps compensé derrière Rainbow car PD III a du mouiller 45 minutes à 40 milles de l'arrivée faute de vent |
| 10 août 1968 | Yarmouth – Lequeitio : 1er en classe I |
| août 1968 | Lequeitio – La Trinité sur Mer : 1er en classe I |
| 16 janvier 1971 | Le Cap – Rio de Janerio, 1er, retour en France par les Antilles |
| Été 1971 | Pen Duick III est regréé en sloop |
| Août 1971 | Falmouth – Gibraltar, 1er |
| Septembre 1971 | Middle Sea Race : 1er |
| 28 janvier 1972 | Saint-Petersbourg-Venise, 1ère course du SORC en classe / 105 milles |
| 5 février 1972 | Saint-Petersbourg – Fort Lauderdale, 370 milles |
| 17 février 1972 | Miami - Lucaya, 100 milles |
| 26 février 1972 | Miami – Fort Lauderdale, Lipton Cup, 31 milles |
| 28 février 1972 | Miami – Nassau, 176 milles |
| 3 mars 1972 | Nassau Cup, 31 milles, 16ème de la classe A et 69ème tout classe. |
| Juin 1972 | Tahiti Race, Los Angeles – Tahiti, 1er |

1973-1974	Marc Linski engage Pen Duick III en école de voile sur le trajet de la Whitbread, il passe le Horn en février 1974
Mars-Avril 1977	Transformation de Pen Duick III en Gauloises II – renforts, nouveaux safran et trimmer en alu., modifications des aménagements, nouveau jeu de voiles, installation d'un moulin à café.
Sam. 9 juil. 1977	Mise à l'eau de Gauloises II – ex Pen Duick III
27 août 1977	Course autour du monde Whitbread de Gauloises II avec E Loizeau
5 au 29 nov. 1978	1ère Route du Rhum à Saint-Malo sous le nom St Malo Poi à Pitre avec Ph. Poupon
26 mai 1979	Transat en double Lorient - Les Bermudes - Lorient avec Philippe Poupon et Patrick Tabarly
1984	Pen Duick III est confié à A. Dhallenne pour le club croisière Pen Duick à Saint-Malo
Nov. 1989	Rebaptisé Cacharel pour le Vendée Globe avec Jean-François Coste
18-21 avril 1996	Participe avec les autres Pen Duick au premier Festival de l Mer à Saint-Malo
Hiver 1997-1998	Croisière en Antarctique avec Patrick Tabarly
2000	Participe de nouveau aux stages dans le cadre du Club Croisière Pen Duick d'Arnaud Dhallenne.
Eté 2000	Participe à Best 2000 avec Pen Duick et Pen Duick II.
30 Sept.2006	Participe avec les autres Pen Duick au 25ème anniversaire de la Nioulargue à Saint Tropez et aux régates Royales de Cannes

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 mobylette tant son grément fait merveille, permettant par exemple de manœuvrer sous voile dans un port en toute sécurité. Son vrai point fort est le largue, 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.

L'histoire de Pen Duick IV

L'oiseau futuriste

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



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 convoyage 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 « dinosaure ». 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 voyage 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.

texte fourni par le Groupe Banque Populaire
© Daniel Gilles

Palmarés de Pen Duick IV

De l'abandon, en juin 68 de la Transatlantique anglaise en solitaire jusqu'à sa tragique disparition, en 1978, sous le nom de Manureva, emportant avec lui son skipper Alain Colas lors de la 1ère édition de la Route du Rhum, retrouvez les grandes dates de Pen Duick IV.

LES GRANDES DATES DE PEN DUICK IV

- | | |
|---------------------|--|
| 8 juin 68 | Abandon de la Transatlantique anglaise en solitaire après un abordage suivi d'ennuis de pilote automatique |
| 15 nov. 1968 | Nouveau gréement avec 2 mâts conventionnels non tournant |
| 26 nov. 1968 | Départ de La Trinité sur Mer pour Fort de France, arrivée le 19 décembre après un arrêt à Ténériffe du 6 au 8 décembre |

- 8-19 déc. 1968** Pulvérise le record de la traversée Canaries – Antilles en 10 jours et 12 heures à la moyenne de 11 nœuds.
- 2 février 1969** Appareillage de Fort de France vers la Californie – San Francisco - via le canal de Panama
- 6 mars 1969** Arrivée à San Diego
- 4-12 juil.1969** Los Angeles – Honolulu, en partant une heure après tout le concurrents, arrive 1er battant de 24 heures le record de la course.
- Automne 1969** Vente de Pen Duick IV à Alain Colas
- 16 déc.71/19 fév.7** Près de 10'000 milles en 66 jours avec Alain Colas en solitaire de la Réunion à St Malo
- 17 juin-7 Juil.1972** 1er de la Transat 1972 avec Alain Colas
- Juillet 1973** Transformation de Pen Duick IV en Manureva au chantier I Perrière à Lorient
- 8 sep.73** Tour du monde de Manureva-ex Pen Duick IV avec Alain Colas
- 16 nov. 1978** Disparition de Manureva et de son skipper Alain Colas lors de la 1ère édition de la Route du Rhum entre Saint Malo et Point à Pitre

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.

«

©Eric Tabarly " de Pen Duick en Pen Duick "

L'histoire de Pen Duick V

L'ancêtre des monocoques open

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.

Ainsi naît Pen Duick V.



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'élanement 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 voilure 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 63 m² au près à 150 m² au portant. Des focs jumeaux de 65 m² 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 les Chantiers et Ateliers de La Perrière, il est mis à l'eau le 4 janvier 1969.

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. Jean-Yves Terlain termine 2ème.

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.

Il est confié à l'Association Eric Tabarly qui l'entretient et organise ses navigations. En dehors des quelques mois d'hivernage -novembre à février- le sloop navigue toute l'année.

texte fourni par le Groupe Banque Populaire
© Daniel Gilles

Palmarés de Pen Duick V

LES GRANDES DATES DE PEN DUICK V

- | | |
|----------------------------|--|
| Samedi 15 mars 1969 | départ de la Transpacifique en solitaire organisée par la Slocum Society de San-Francisco |
| 24 avril 1969 | arrive 1er à Tokyo après 39 jours, 15 h et 44' avec 10 jours d'avance sur le second : Jean-Yves Terlain sur un Arpège. |

- Automne 1969** Construction d'une réplique de Pen Duick V modifié pour un client français
- 1992** Le Musée national de la Marine acquiert Pen Duick V qui entre ainsi en collection nationale
- Déc. 99-juin 2000** Restauration de Pen Duick V à Cherbourg et à Vannes
- Juin 2000** Pen Duick V rejoint l'Ecole Nationale de Voile à Quiberon
- 18-21 avril 1996** Participe avec les autres Pen Duick au premier Festival de la Mer à Saint-Malo
- 14-17 juillet 2005** Tall Ship Race à Cherbourg
- 30 Sept.2006** Participe avec les autres Pen Duick au 25ème anniversaire de la Nioulargue à Saint Tropez et aux régates Royales de Cannes
- 17 -20 mai 2007** Participe avec Pen Duick et Pen Duick II à la 4ème semaine du Golfe