

3 pages à suivre

VIDÉO. Visite guidée de Persévérance, le grand frère de Tara pour Polar Pod, avec son architecte

Les travaux d'aménagements intérieurs ont commencé à bord du Persévérance, la future goélette d'avitaillement de l'expédition Polar Pod de Jean-Louis Étienne en Antarctique. Dessiné par Simon Warin (VPLP) et Olivier Petit, l'architecte de Tara, le Persévérance sillonnera pendant trois ans les 40' rugissants et les 50' hurlants pour avitailler en équipages et en fret la station Polar Pod autour du continent Antarctique. Visite guidée de ce futur voilier extraordinaire avec Olivier Petit.



C'est à bord de Persévérance que les transits s'effectueront avec la station polar Pod de Jean-Louis Étienne. | DR / J.-L. ÉTIENNE - EXPÉDITION POLAR POD

Vidéo sur <https://voiletvoiliers.ouest-france.fr/croisiere/grande-croisiere/expedition/video-visite-guidee-de-persaverance-le-grand-frere-de-tara-pour-polar-pod-avec-son-architecte-5597e782-366a-11ed-8373-78c8db13cb42>

C'est à Hô Chi Minh (Vietnam) qu'est en train de s'achever la construction du *Persévérance* dans une filiale des chantiers Piriou de Concarneau (Finistère). Long de 42,64 mètres pour 11 de large et 4,15 mètres de tirant d'eau au maximum, *Persévérance* a été dessinée par Olivier Petit, le « père » de *Tara*, et Simon Watin, de chez VPLP.

Aménagements intérieurs

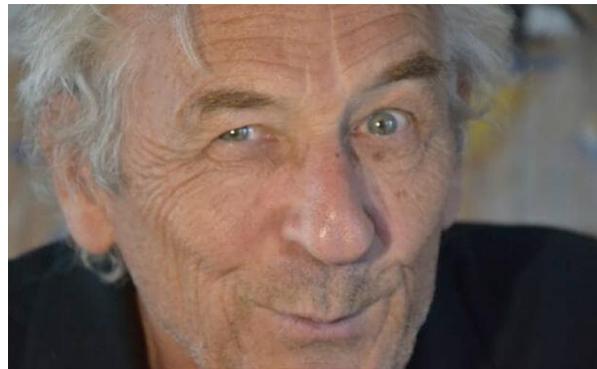
La construction de *Persévérance* avance normalement dans le chantier vietnamien où les travaux d'aménagements intérieurs viennent de débuter après l'assemblage réussi des éléments de la coque



« Tout sera un peu hors norme à bord de Persévérance puisqu'il est destiné à répondre à un cahier des charges hors norme en lui-même. Nous nous sommes bien sûr inspirés aussi de Tara, que j'avais déjà dessiné pour Jean-Louis Étienne, pour imaginer Persévérance qui pourra transporter 6 équipiers et 12 passagers », explique à Voiles et Voiliers Olivier Petit, le co-architecte de ce voilier d'avitaillement avec Simon Watin, de chez VPLP.

“ Naviguer dans des vents de 20 à 40 nœuds, voire 50 nœuds, en restant -safe - et confort : tranquille ! ”

« Avec ses 44 mètres de longueur, Persévérance atteindra facilement sous voile sa vitesse de croisière de 10 nœuds, inférieure à sa vitesse de carène. Donc il pourra naviguer à cette vitesse de base dans des vents de 20 à 40 nœuds, voire 50 nœuds, en restant – safe – et confort : tranquille ! Ce sera sans aucun problème aussi avec des creux de 5 à 6 mètres ».



« père » de Tara, Olivier Petit, a co-signé les plans de Persévérance avec Simon Watin, du cabinet VPLP. | NICOLAS FICHOT

« Dans nos simulations de navigations sur les zones à desservir, nous savons que les allures de vent seront en majorité avec des angles de 90° à 120° et du portant. Les vents moyens seront de 25 nœuds. C'est pour cela que nous avons prévu une goélette un peu sous toilée pour des navigations en Atlantique par exemple. Le mât de devant aura 3 emmagasineurs avec voile de petit temps, yankee et trinquette mais pas de grand-voile. Sur le mât arrière, d'égale hauteur, on aura une GV à 3 ris et 2 enrouleurs devant ».

Pour assurer la logistique du *Polar Pod* destiné à tourner trois ans autour de l'Antarctique, *Persévérance* partira des ports de la circonférence australe où il se sera ravitaillé en fret et où il aura embarqué des équipages et des chercheurs pour la relève. Soit Port Elizabeth, La Réunion, Kerguelen, Perth, Adelaïde, Melbourne, Hobart, Christchurch, la Polynésie, Ushuaia et Cape Town. Place maintenant à la visite de la goélette, guidée par Olivier Petit : « Sur le pont, il y aura un poste de pilotage, une salle à manger et une cuisine à l'arrière, posés sur le pont, un peu dans l'esprit du *Rara-Avis* qui avait remplacé le *Bel Espoir* ».

« Jet-ski géant couplé à un semi-rigide dans lequel il viendra s'emboîter »

« Dessous, il y aura deux ponts, à la différence de *Tara* qui n'en avait qu'un. Sur le pont supérieur, en partant de l'arrière, on aura d'abord la zone technique pour remonter l'annexe. Une sorte de tremplin, en fait. L'annexe aussi est spéciale. C'est un modèle qu'utilisent certains pompiers pour travailler aux abords des plages avec du ressac. Une sorte de jet-ski sans hélice avec 300 chevaux qui lui donnent une puissance, une nervosité et une agilité impressionnante. Ce jet-ski géant est couplé à un semi-rigide dans lequel il viendra s'emboîter ».

« Cette annexe répondra à notre cahier des charges très spécial pour les débarquements et les embarquements puisque l'ensemble restera opérationnel avec 40 nœuds de vent et 4 à 5 mètres de creux. *Persévérance* se mettra à 8 nœuds en vent arrière et les séquences de vagues d'environ 30 secondes nous permettront de rentrer ou de sortir en sécurité. Sur *Polar Pod*, les transits se feront par treuillages ».



Visuel du futur *Persévérance* avec à l'arrière son semi-rigide de débarquement opérationnel par très gros temps | DR / NICOLAS GAGNON - EXP. POLAR POD

« Après cette zone technique, en allant vers l'avant, toujours sur le pont supérieur, on aura une partie abritée pour les transferts, les manutentions et une zone de travail. Puis une cloison étanche et un sas qui donneront sur des douches et les systèmes de chauffage. Devant encore, une petite bibliothèque et une petite cabine qui fera à la fois infirmerie et cabine de l'armateur quand Jean-Louis (Étienne – N.D.L.R.) sera à bord. Ce sera tout petit mais confortable, il n'est pas exigeant. Puis deux fois trois cabines double pour les passagers de chaque côté de la coursive. Devant encore, une autre cloison étanche et le quartier équipage ».

Deuxième pont, dessous

« Et au deuxième pont, dessous, toujours en partant de l'arrière, on aura d'abord une zone de stockage matériels et avitaillements. Puis la salle des machines, une salle de réunion, une salle de travail pour les scientifiques puis une autre zone de stockage de pièces de rechange encore devant » conclut Olivier Petit.