



Pogo 40



LE POGO 40 EST UN VOILIER DE HAUTE MER CONÇU POUR LE PLAISIR DE NAVIGUER À LA VOILE. ALLER VITE DEVIENT FACILE ET LES GRANDS SURFS SONT À LA PORTÉE DE TOUS. MANŒVRABLE EN SOLITAIRE, LE POGO 40 REPOUSSE LES LIMITES DE VITESSE ET DE DISTANCE.



TOUS LES POGO 40 SONT ÉQUIPÉS D'UN MÂT CARBONE ET DE BALLASTS POUR PLUS DE VITESSE ET DE CONFORT EN MER. ILS SONT CONSTRUITS AVEC SOIN PAR INFUSION DE RÉSINE SOUS VIDE



TRÈS STABLE, ÉQUIPÉ DE CLOISONS ÉTANCHES ET DE VOLUMES DE FLOTTABILITÉ, LE POGO 40 EST UN BATEAU SÛR. UN ACCASTILLAGE HAUT DE GAMME DE SÉRIE ET UN COCKPIT SPACIEUX PERMETTENT UN CONTRÔLE FACILE ET EFFICACE.





LES AMÉNAGEMENTS, SOBRES ET FONCTIONNELS, SONT CONÇUS À LA FOIS POUR LA VIE EN MER ET AU MOUILLAGE. AUTOUR DE LA TABLE À CARTES CENTRALE EN TECK HUILÉ, L'AGENCEMENT EST MODULABLE EN FONCTION DU PROGRAMME : DU CLASS 40 PUREMENT COURSE AU VOILIER HAUTURIER 100% CROISIÈRE.

LES ÉQUIPEMENTS DE CONFORT ET L'ELECTRONIQUE SONT À LA CARTE ET RESTENT FACILEMENT ACCESSIBLES POUR UNE MAINTENANCE AISÉE.

LE CHOIX DES COULEURS APPORTERA UNE DERNIÈRE TOUCHE À L'INTÉRIEUR.

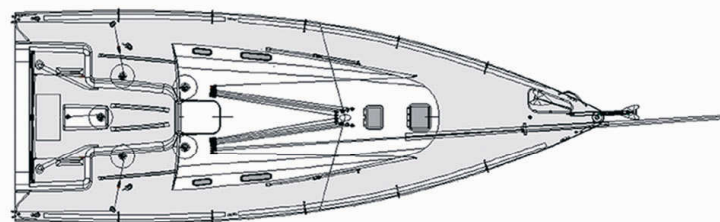




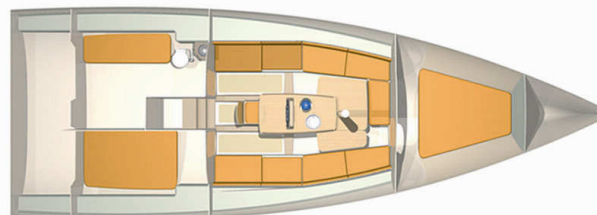
ARCHITECTES

FINOT CONQ ET ASSOCIÉS

DESIGN INTÉRIEUR
ROSEO DESIGN



AMÉNAGEMENTS COURSE



AMÉNAGEMENTS CROISIÈRE



VOILES

GV : 54 M² À 73 M²

GÉNOIS : 42 M²

SPI : 110 M² À 180 M²

SPECIFICATIONS TECHNIQUES

LONGUEUR : 12 M 18 (40 PIEDS)

BAU : 4 M 40

TIRANT D'EAU : 2 M 20 OU 3 M

DÉPLACEMENT : DE 4700 KG (CLASS 40)
À 5300 KG (CROISIÈRE)

TIRANT D'AIR : 19 M

MAT CARBONE DE SÉRIE

BALLAST 2 X 750 L

MOTEUR VOLVO SAIL DRIVE 30 CV

Structures
CHANTIER NAVAL

ZA DE KERBÉDËN
29 120 COMBRIT
FRANCE

TEL : 33.(0)2.98.51.94.73

FAX : 33.(0)2.98.56.47.74

EMAIL : STRUCTURES@WANADOO.FR

WWW.POGOSTRUCTURES.COM



Pogo2

Pogo8.50

Pogo40

POGO 40

Tout de go !

On en rêvait - souvenez-vous de notre éditio du n°6 de CAL - aujourd'hui c'est une réalité, les 40 pieds hauturiers prolifèrent. Pour prouver le carnet de commandes du chantier Structures à Combril : son nouveau Pogo 40 fait un tabac. On a voulu savoir pourquoi en navigant mille milles sur le premier exemplaire produit. Et... on a compris !

SONOVS FRANCS : ce ne sont pas nos écrits qui ont provoqué la naissance de cet aîné des Pogo. Bien avant, Christian Bourroulle, le patron du chantier sis en pays bigouden avait décidé d'agrandir la famille du Mini et du 8,50, deux "best-sellers" dans la catégorie. "Au départ, se souvient le maître des lieux, je pensais faire un 10,50 m, mais le bateau s'allongea au fur et à mesure qu'on voulait mettre des choses dedans pour avoir de la place et du confort... On dépassait les 11 m. Du coup, on a songé faire un 12 m, puis exactement un 11,90 m, juste en dessous d'une taille soumise aux exigences techniques des normes européennes. D'un autre côté, on sentait une demande pour un 40 pieds au long cours. J'ai donc opté pour le 40 pieds (12,18 m) qu'il a opéré toutes les validations de la certification européenne..." C'est durant La Transquadrà de 2003, que Christian a établi le

cahier des charges de son prochain navire : un inventaire superlatif ! Très large, très rapide, très léger... Trois critères ayant un dénominateur commun : la performance. En effet, largeur rime avec puissance, légèreté avec vitesse et rapide avec... rapide ! L'arguer rime aussi avec volume, espace de vie, "notamment pour notre clientèle nordique", sourit le papa des Pogo, dont le grand gabarit ne trouvait pas ses aises dans le 8,50. Dans le 40 on arrive à 2,05 m de hauteur maximale sous plafond et à 2,15 m... dans les couchettes. De fait le "carre" du vaisseau amiral est immense : assis (le siège est coulissant) à la table à cartes disposée dans l'axe de la descente, on a l'impression de présider un conseil d'administration tellement nombreuses sont les places assises disponibles autour du bloc central regroupant table à cartes, plan de travail, évier, cuisine, réchaud, rangements, table à

manger... Notre Pogo, précisons-le, est la version sport, sans cuisine dans la coque, ni même de WC fixe... à la demande express de son propriétaire. L'avant du bateau est occupé par une couchette double, l'arrière par une autre couchette double sur tribord et un espace vacan en vis-à-vis de la descente sous laquelle est posé le moteur, occupé par des espaces de rangement et une couchette simple. A première vue, on peut coucher beaucoup de monde dans ce bateau au port et y évoluer à 6 en prenant ses aises une fois en mer grâce à l'emploi de toiles anti-roulis dans le carré. On n'est pas étouffé par le serrer des boiseries ni la couleur des rideaux, mais ce n'est pas le but recherché par ce voilier au long cours qui se veut sobre et fonctionnel et dont les grands volumes sont modulables au gré du programme choisi.

Pas facile de faire simple !

"Ça demande beaucoup de travail de faire simple", c'est Pascal Conq du Groupe Finot qui parle. Avec Christian et le designer Patrick Rosso, beaucoup de matière grise a été dépensée pour faire de ce bateau exactement ce que les trois impératifs voulaient : un voilier séduisant par son look, fait pour servir agréablement en mer et à bon prix. Fort de leur expérience conjointe, ces trois-là ont véritablement atteint leurs objectifs. Très tôt Bourroulle annonçait la couleur : le 40 sera à vendre un million de francs TTC, mat carbone inclus. C'était bien avant que ne démarre la production et on pouvait douter que ce vœu pieu serait suivi d'effet : il le fut et sans ratiociner la matière. Pour tenir son devis de poids qui s'inscrit dans les minima prévus par la jeune Class 40, soit juste au-dessus de 4650 kg, le patron de Structures a choisi

de construire pour la première fois en infusion, une technique qui l'a amené à insérer entre les peaux de verre un feutre de drainage : "On gagne en pénibilité, en temps de travail et en poids", insiste Christian. Toutes les cloisons sont aussi en infusion. Le gain global par rapport à un monolithique conventionnel avoisine les 150 kilos, et renchérit Pascal Conq : "On conserve une bonne résistance aux chocs et aux poinçonnements". C'est à notre connaissance la première fois qu'un bateau de série en verre et résine polyester et à vocation course - croisière est proposé à ce poids-là... contrôle au peson. Le Pogo 40 est léger aussi car son TE en version course atteint les 3 m. Ça ne facilite pas les atterrisages à marte basse, mais ça fait gagner plusieurs centaines de kilos par rapport à la version croisière à 2,20 m de TE. Eh oui, plus la torpille en plomb est basse moins elle doit peser pour un couple de redressement équivalent. En l'occurrence, l'ensemble aileton de quille et torpille pèse moins de 1800 kilos en version course. Autre facteur de performance, le ballast liquide : il est au maximum autorisé par la jauge Class 40, soit 750 kilos... l'équivalent d'une dizaine de personnes sagement assises dans les filières au vent. Les amateurs de navigation à équipement réduit qui constituent la cible visée par ce nouveau coursier apprécieront.

De l'allure et du punch !

Larguons les amarres et voyons voir le tempo de ce Pogo aux allures de globe trotter. Le grément est de toute simplicité : un profil en carbone tenu par deux étages de barres de flèche et un palars réglable de chaque côté. Le grément dominant est tout bonnement en monoton. La bôme ainsi que les périphériques du mat, sont





102 L'Esprit

La "salle du conseil d'administration" : bel espace !



102 L'Esprit

Le bout dehors dépasse l'étrave de 2 mètres.

en alu. La grand-voile latée à fort rond de chute est en carbone : sa surface folle les 70 m². Le Solent du même métal est sur enrouleur. Sa surface est le complément de celle de la GV pour arriver aux 115 m² maxi de la jauge Class 40. Première sensation au près : le bateau affiche un aimable comportement de bateau... de près. L'usage du ballast devient utile à partir de 10 nœuds réels. Le manœuvres est simple : immerger le godet de remplissage situé à l'avant du caré, orienter la vanne directionnelle du côté requis, activer la petite pompe électrique d'alimentation et... prendre patience. Il

faut une dizaine de minutes pour gaver le réservoir. Le navire a perdu de la gîte et gagne en vitesse. En remorquant le vent au plus serré, on atteint les 7,5 nœuds, comme un racé à l'équipage. Avant de vire, on va relever la quille de transfert. Le tuyau est de gros diamètre et en trente secondes les 750 litres sont passés sous le vent. Sans surprise, le plan Frot Cong à deux safrans affiche une grande stabilité de route. Point n'est besoin de tenir la barre française. Idéal pour un solitaire ! Le cockpit peu profond oblige à se plier en deux pour embrasser l'écoute de génou. On est plus à l'aise

pour travailler sur les winches de drisses sur le roof ou sur celui de la GV posé sur le coffre faisant office d'abri à bib, d'imposants cale-pieds pour le timonier et plus généralement qui sécurisent agréablement le déplacement des équipiers. A ce sujet, on note avec satisfaction la présence d'un massif chandelier tubulaire au beau milieu des filières ce qui rend bien agréable la circulation et la station immobile à l'arrière de ce grand cockpit sous lequel est aménagé un vaste coffre

pour même y trouver une confortable solitude. Pour accéder, il suffit d'abattre de quelques degrés. Ce déplacement léger et puissant affiche alors sa différence sur un poids moyen / lourd. L'argille du speedo grimpe allégrement à flirter les 9 nœuds. Dans le cas où vous abattez encore, il devient opportun de hisser ce qu'on pourrait appeler le Code 0 amuré à la pointe du bout-dehors qui dépasse l'étrave de 2m (là encore il s'agit d'une mesure maxi de la jauge Class 40). Ce grand génou enroulé est hissé au capelage à l'aide d'une drisse mouflée puis fixée au bout du tube en carbone

dont l'érection s'opère depuis le cockpit. Sa surface équivalant celle de la GV, A 60° du vent appartient par 12/13 nœuds de vent vrai, le Pogo 40 file alors les 9,5/10 nœuds comme sur des rails. Le tumultueux bouillon arrière qui accompagne la poupe sous le vent à vitesse basse/moyenne a disparu au profit d'un sillage léger comme l'air. C'est le pied ! L'écoute employée est celle de la trinquette que nous avons installée à demeure sur son étai largeable et qui emprunte le roller de l'écoute du Solent. Un padeye bouloigné au liston permet d'écarter le point d'écoute. Tout baigne sauf que la pointe du bout-dehors pourtant retenue par une sous-barbe en composite à une fâcheuse tendance à onduler au fur et à mesure des risées (depuis un nouveau tube plus rigide est installé). Si le vent adonne encore, il vous

appartient de rouler le Code 0, de le ranger en soule et de le remplacer par un Spi, soit au capelage (comptez 130 m²), soit en tête de mât (de 170 à plus de 200 m² !). Nous hissons dans sa chaussette le seul spi du bord. Il est bleu, en tête et mesure 170 m², bien suffisant à notre avis. Dès lors on n'oubliera pas de prendre de la tension sur le palars au vent même si ce mât en carbone semble béton... et de s'appliquer à la barre : 240 m², ça commence à faire pas mal pour notre poids plume qui réclame de la poigne au timon. Nous l'avons conservé, ce grand spi, jusqu'à 23 nœuds de vent sur une mer peu agitée. C'était en baie d'Audierne et le speedo évoluait gentiment entre 11 et 13 nœuds avec un angle de descente avoisinant les 160°. Toujours avec beaucoup d'aisance fournis pour le barreur qui mérite-

rait un peu plus de confort à la tâche. Dire que ce "petit" 40 pieds à tou d'un grand serait exagéré ! N'empêche que nous avons été agréablement surpris à la fois par ses performances et par son comportement... serin. On peut croiser à belle allure sans appréhension autant sur le pont qu'à l'intérieur et sans doute s'écarter aux allures débridées par fort vent... Le fait est qu'il ne faut pas forcer sur la GV et arser sans tarder compte tenu du fort rond de chute. Point de gîte excessive et d'ailleurs ça n'amène rien à la vitesse du navire. De ce bateau nous avons noté qu'il fallait mieux avoir 2 ris dans la GV avant de passer à la trinquette de seules 30 cv suffit à son office, que son isolation phonique est appréciable, qu'il faut prévoir beaucoup de sacs à bouts

si non le cockpit se transforme rapidement en plat de spaghetti, qu'un système ingénieux de haie-bas de borne serait le bienvenu pour retenir la chute de GV au large, que le système de capot coulissant est identique à celui du 8.50 m et fort pratique, que... l'ainé, en taille, des Pogo poursuit la success story de la tribu Structures et... que par conséquent nous sommes au regret de vous indiquer que lorsque vous lirez ce présent essai, le délai de livraison aura déjà dépassé un an. Pour l'intégralité des mensurations et plus de renseignements allez sur www.pogosttructures.com

"Le Pogo 40 version standard est vendu 162 886 euros TTC sans électronique, ni voiles, ni sécurité.

Patrice Lemprier



102 L'Esprit