



**Pogo**40<sup>s<sup>2</sup></sup>

**Le Class 40  
dernière  
génération**

# L'héritier d'une longue lignée

**Chez Structures, la course au large fait partie de notre ADN. Notre chantier a acquis ses lettres de noblesse avec les Pogo 6.50 puis le Pogo 2, vainqueur de toutes les Transats 6,50 depuis 1997. Notre premier Class 40, le Pogo 40, a, lui, remporté la Route du Rhum en 2006 et Québec-Saint-Malo en 2008.**

Notre nouveau Class 40, le Pogo 40S<sup>2</sup>, est l'héritier de cette lignée. Pour suivre les évolutions de la jauge et les besoins des coureurs, nous avons conçu, avec Finot-Conq Architectes, un voilier de course au large sans concession.

Les résultats sont là : les quatre premiers Pogo 40S<sup>2</sup> construits se sont classés dans les sept premiers de la Route du Rhum 2010, Nicolas Troussel montant sur la deuxième marche du podium. En 2011, les Pogo 40S<sup>2</sup> ont remporté les deux premières places du Record SNSM et des Sables-Horta.





# Une pure machine de course

**Le Pogo 40S<sup>2</sup> dispose de tous les atouts d'un voilier de course au large moderne.**

- Une carène puissante, soulignée par un bouchain marqué, rapide dans toutes les conditions.
- Des appendices travaillés, fruit des dernières recherches en hydrodynamique.
- Un cockpit ergonomique, protégé par une casquette et des hiloires qui permettent au barreur de rester longtemps au sec.
- Une double barre, qui facilite le contrôle au portant et permet d'économiser du poids et de se passer d'un système de secours.
- Une descente unique, comme sur les derniers 60 pieds Imoca, gage de légèreté, qui facilite le transfert des voiles.
- Un intérieur clair et dépouillé optimisé pour le matosage.





# Un prototype sur mesure

## Chaque Pogo 40S<sup>2</sup> est construit comme un véritable prototype.

Une veille technologique permanente ainsi que les retours des coureurs permettent à notre bureau d'étude d'adapter le Pogo 40S<sup>2</sup> aux dernières innovations.

Des évolutions majeures ont été apportées en 2011, notamment le recul du mât et de la quille, augmentant la stabilité longitudinale et latérale, tout en permettant de porter plus loin les voiles d'avant.

Le Pogo 40S<sup>2</sup> évolue donc régulièrement tant au niveau des éléments de structures, que des composites, du gréement, des appendices ou de l'accastillage.

Chaque client peut ainsi choisir et personnaliser son plan de pont, son gréement ou ses aménagements intérieurs.

Intérieur dépouillé ou table à cartes pivotante ?

Bout-dehors fixe ou orientable ?

C'est à la carte...



# Le mot de l'architecte

« **Le Pogo 40S<sup>2</sup> est entièrement optimisé pour la jauge Class 40 : largeur maxi, poids mini, centre de gravité au plus bas.**

La carène, à bouchain marqué, est nettement plus puissante. La surface mouillée a peu augmenté et redevient même équivalente à 15° de gîte, tout en gardant un bon 10 % de plus de puissance de forme. Ceci se traduit par un gain de vitesse sensible dans toutes les allures nécessitant de la puissance.

La carène a aussi évolué pour, dans le petit temps, traîner moins d'eau sur l'arrière, et cabrer plus le bateau au portant dans la brise, en augmentant sa courbure sur l'arrière dans la zone centrale et en ramenant un peu plus de volume dans le tiers avant. Nous avons cependant conservé des lignes très tendues à l'arrière sur les côtés pour la carène gîtée au-delà des angles pratiqués dans le petit temps.

*Pascal Conq*



# La fabrication



**Notre priorité, pour le Pogo 40S<sup>2</sup>, a été de proposer le Class 40 le plus léger et le plus raide qui soit : chaque exemplaire sorti du chantier atteint le poids minimum et le redressement maximum autorisés par la jauge.**

Le Pogo 40S<sup>2</sup> est construit en infusion sous vide suivi d'une post-cuisson, technique que nous maîtrisons depuis de nombreuses années. Elle garantit un ratio résine/fibre optimal et le meilleur rapport poids/rigidité possible.

La coque, le pont, les structures et les aménagements sont fabriqués en sandwich mousse/fibre de verre et résine vinylester. Le tout validé par notre bureau d'étude après de multiples tests mécaniques en statique et en dynamique.

Tout au long de la construction du Pogo 40S<sup>2</sup>, chaque pièce fait l'objet d'une pesée individuelle, afin de garantir un poids et un redressement optimums.



# Le chantier Structures

**Installé à Combrit Sainte-Marine (Finistère), à proximité de Quimper et de l'Odet, le chantier Structures affiche 25 années d'expérience et de savoir-faire dans la conception et la construction de bateaux rapides, marins et confortables.**

Dans des installations modernes qui s'étendent sur près de 5 000 mètres carrés, 50 techniciens construisent des voiliers qui bénéficient des toutes dernières technologies que ce soit dans la fabrication de la coque, les aménagements, l'accastillage, l'électronique ou le gréement.

Son organisation industrielle et son bureau d'études intégré, ainsi qu'une collaboration étroite avec Finot-Conq Architectes, permettent au chantier Structures de s'adapter en permanence aux innovations du secteur et à la demande de ses clients.

# Pogo40S<sup>2</sup>

## Caractéristiques

Longueur hors tout	12.18 m
Largeur max	4.50 m
Tirant d'eau	3.00 m
Tirant d'air	19.00 m
Déplacement léger	4.5 t
Surface de voilure au près	115m <sup>2</sup>
Matériaux	Verre - Vinylester - Mousse PVC et SAN En infusion post-cuit

Catégorie 0 ou 1 et volumes de flottabilité.

## Structures

CHANTIER NAVAL

ZA de Kerbénoën

29120 Combrit - Sainte-Marine - FRANCE

Tél : +33 (0)2 98 51 94 73 - Fax : +33 (0)2 98 56 47 74

[info@pogostructures.com](mailto:info@pogostructures.com)

[www.pogostructures.com](http://www.pogostructures.com)

