

SE REVEILLER AUX GLENAN.

Prendre un café en regardant le soleil se lever derrière l'île de Penfret. Et sans autre transition qu'un envoi de grand-voile expédié à la volée, larguer le coffre et commencer la journée au planing, à la barre d'un grand croiseur qui déjauge comme un 505... C'est le genre de bonheur que réserve le Pogo 44 à son équipage. Son secret ? D'abord cette capacité unique à planer dès 12 nœuds de vent, y compris à des allures proches du vent. Ensuite un plan de pont dont l'ergonomie et l'accastillage sont un condensé de la culture technique du chantier, laquelle consiste, pour faire court, à adapter à la croisière les solutions de la course au large. En préférant souvent le Dyneema à l'inox et le carbone à l'aluminium, mais aussi en simplifiant tout ce qui peut l'être... et en arbitrant de préférence dans le sens de la performance, quitte à en assumer le prix. La force du Pogo 44 est d'arriver à proposer plus de confort à bord tout en restant aussi radical qu'il doit l'être et, au final, de tenir ses promesses. Cette promesse, le Pogo 44 nous l'a faite dès le premier coup d'œil. Tirant mollement sur ses amarres, la bête semble retenir son souffle mais sa puissance est évidente. Affichée notamment par l'étrave volumineuse dont le brion semble suspendu au-dessus de l'eau. Comme les derniers Class 40, comme certains multicoques, il semble même légèrement « sur le cul » à l'arrêt, cette grosse étrave bien dégagée prêt à jouer son rôle d'ascenseur. Car c'est bien la vocation de ces formes avant : faire monter le bateau au-dessus de ses lignes, et accélérer le passage en mode planing. En glissant vers l'arrière, le regard rencontre un long rouf en sifflet, étroit sur l'avant puis s'élargissant en formant deux épaules généreusement vitrées. Ce rouf en T est devenu un classique chez Pogo comme chez JPK. La différence, par rapport au Pogo 36, c'est qu'il rejoint directement le pont proprement dit, sans pan coupé. Une forme épurée, plus simple et plus esthétique. L'autre nouveauté, c'est cet immense vitrage – on n'ose plus parler de hublot - ouvert dans

le bordé au niveau du carré. Du jamais vu chez Pogo. Les hiloires de cockpit, pour le coup, ressemblent beaucoup à celles du 36 avec leurs mains courantes si pratiques. Mais la jupe, elle, est plus longue et décroche derrière le tableau pour permettre l'embarquement par l'arrière quand le bateau est amarré « longside ». Ça n'a l'air de rien mais on vous le confirme : c'est très pratique à l'usage. Un simple pas, une main assurée au balcon arrière, et vous voilà sur la jupe, prêt à entrer dans le cockpit sans même avoir à contourner le pataras – il n'y en a pas.

UNE TABLE DE COCKPIT NON COUVERTE

En revanche vous contournez une table à deux abattants, ou plutôt deux abattants formant deux tables autour d'un gros rangement central. L'absence de panneaux pour couvrir ces petits coffres est d'abord dérangeante, puis on s'y fait. Et on utilise énormément ces rangements pour tous les menus objets du quotidien et de la navigation. Mais pour l'heure, ce sont les rangements de la cuisine qui nous intéressent, car nous sommes arrivés chargés de victuailles pour nos trois jours d'essai. Cap sur la très large descente et sur les grands équipets-coffres placés des deux côtés du carré, et en particulier sur ceux du bordé tribord puisque c'est là qu'est aménagée la cuisine. Une cuisine en long donc, pratique, lumineuse et agréable puisqu'on y travaille face à l'immense hublot de coque cité plus haut. Une fois les courses rangées dans les équipets et le grand frigo également en coffre, on se redresse pour prêter plus d'attention à ce carré aux proportions peu conventionnelles - il semble aussi large que long - et aux grandes surfaces blanches. C'est propre, c'est net, l'ambiance pourrait même tourner au clinique sans ces panneaux de bois le long des bordés – dont les fameux coffres –, la table et cet insert de plafond, également en bois, dans lequel sont montés les éclairages principaux. Toutes ces boiseries, irréprochables





Alain Roupie, l'œil de Groix

Vous le trouverez juste au-dessus de Port-Tudy, dès les premières foulées de cette rue bien connue qui monte vers un bistrot célèbre du nom de Ti Beudeff. Dans sa boutique atelier, vous le surprendrez peut-être en plein rangement d'un nouveau bric-à-brac d'acquisition récente, ou tout simplement en train d'accrocher un nouveau cadre, une nouvelle maquette. Mais attention, chez Alain Roupie tout n'est pas à vendre. Il y a les souvenirs, les vieux objets de marine, bateaux-jouets et autres bois flottés — on ne touche pas —, et les photos tirées sur tous formats et tous supports. Faire ces photos et les vendre, c'est là son vrai métier. Grand ami des Phares et Balises, il a séiourné dans plusieurs sentinelles de pierre et partagé souvent le quotidien des marins du Roi Gradion, le baliseur mythique qui désormais se visite (et se dégrade aussi hélas) au Port-Musée de Douarnenez. Les reportages réalisés par Alain à bord n'en prennent que plus d'importance aujourd'hui





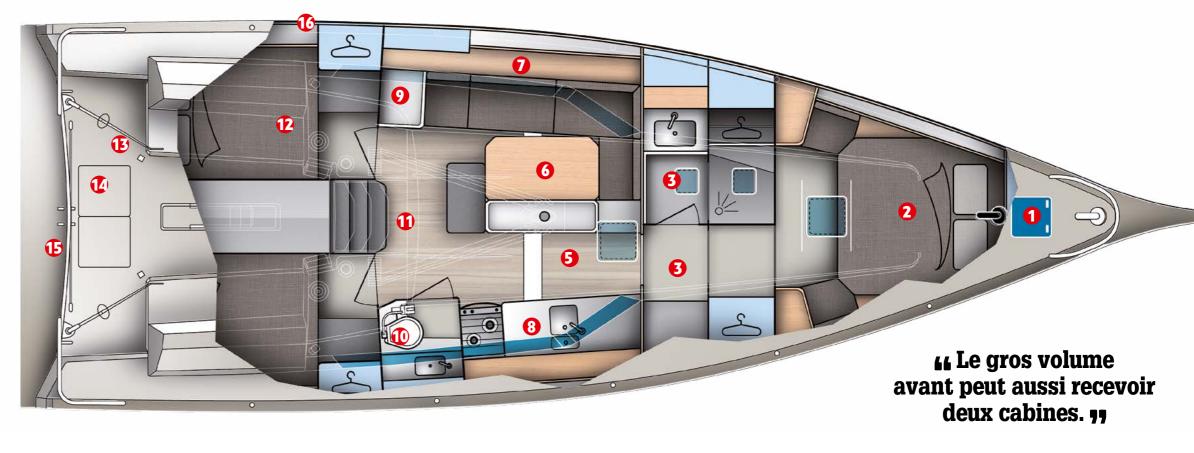
VOILE MAGAZINE • JANVIER 2021 • VOILE MAGAZINE

EN CHIFFRES..

LONG. COQUE 12,80 m LARGEUR 4,50 m TIRANTS D'EAU 1,38-3,10 m DEPLACEMENT LEGE 5 900 kg LEST 3 800 kg SV AU PRES 113 m² SOLENT 50 m² GRAND-VOILE 63 m² SPI ASYMETRIQUE 165 m² MATERIAU sandwich verre/PVC/vinylester CONSTRUCTION infusion MOTORISATION Volvo-Penta 40 ch (standard) RESERV. CARBURANT 951 RESERVOIRS EAU 2 x 160 I ARCHITECTES Finot/Conq CONSTRUCTEUR Pogo Structures CATEGORIE CE A PRIX DE BASE 326 058 €

Principales options : mât carbone (19 364 €), GV à corne All Purpose Hydranet (12 593 €), solent idem (6 764 €), enrouleur solent Profurl (1 586 €), trinquette idem (4 661 €) gennaker All Purpose Stormlite (4 002 €), lazy-bag (618 €), spi (5 043 €), pilote auto B&G (12 092 €), VHF AIS B&G (1 836 €)...

PRIX BATEAU ESSAYE 430 000 €



Sobriété assumée et non dépourvue de style pour ce joli carré très vitré.

Le Pogo 44 en 16 points

- **1.** La soute avant partage son volume avec la baille à mouillage.
- **2.** Sous la couchette propriétaire (1,97 x 1,60 m), pas de rangements mais un gros volume moussé (bateau insubmersible). Hauteur sous barrots: 1,86 m.Un panneau de pont ouvrant.
- **3.** Salle d'eau avant : haut. : 1.86 m **4.** 1,89 m de hauteur dans la coursive,
- varangue à franchir (11 cm de haut).
- **5.** Hauteur à l'épontille : 1,92 m. **6.** Table du carré : 1,29 x 0,71 m. Banquettes 1,22 m, 2 m et 0,85 m
- de long. Profondeur: 0,48 m. 7. Dix équipets-coffres autour du carré,
- dimensions : 0,48 x 0,31 x 0,27 m. **8.** Cuisine : plan de travail central 0,56

- x 0,53 m. 4 équipets, 3 tiroirs, 1 grand tiroir-poubelle.
- **9.** Table à cartes : 0.56 x 0.49 m. **10.** 1,80 m de hauteur sous barrots
- dans le cabinet de toilette arrière. **11.** Hauteur sous barrots : 1,97 m.
- **12.** Cabines ar. : 2 m de hauteur, couchette 2 m de long, largeur 1,74 m à tribord, 0,77 m à bâbord. Belle soute technique à bâbord.
- **13.** Bancs de cockpit 1,77 x 0,49 m. Table: 1,08 x 0,42 m pour chaque
- 14. Hauteur sous bôme : 1,83 m à l'avant du cockpit, 1,94 m à l'arrière.
- **16.** Passavant : 0,37 m.
- abattant. Rangements prof. 0,18 m.
- 15. Largeur à l'arrière : 3,20 m.



au-dessus des couchettes arrière, ici dans la cabine tribord.



▲ La cabine arrière bâbord peut faire office de soute technique avec couchette d'appoint.



▲ Cabine avant: le volume sous la couchette est entièrement moussé pour l'insubmersibilité.



▲ La salle d'eau avant, remarquable avec sa douche séparée au volume hors norme.

ce puits de quille et son encombrant système hydraulique ont dû donner de sérieux maux de tête à Pierre Forgia, du cabinet Finot/Conq, et au bureau d'études Pogo. Parce qu'il se prolonge jusqu'à la cloison avant structurelle et qu'il contraint terriblement l'emménagement de cet espace de vie. Le résultat, c'est ce carré un peu tassé qui forme un cul-de-sac – il n'y a pas de passage devant l'épontille – et cette table à cartes pas très flatteuse car tournée vers l'arrière et privée d'assise utilisable à la gîte bâbord amure. Mais on a beau tourner le problème dans tous les sens, comment faire autrement ? La trame retenue est probablement la meilleure.

LE SENS DES PRIORITES FAÇON POGO

Elle reflète aussi ce sens des priorités qui traverse toute la conception d'un Pogo : la quille relevable est incontournable, donc on fait avec. Le chantier a néanmoins transigé dans le sens du confort pour les planchers, qui affleurent désormais au niveau des varangues. On ne les enjambe plus, et c'est un vrai progrès. Sur ces bonnes paroles, la journée fut longue et les couchages attendent d'être testés à leur tour. Pour cette première nuit, j'investis la cabine arrière bâbord dont la couchette n'occupe que la moitié du plateau, le reste étant dévolu à une sorte de soute technique. Bien calé contre la solide toile antiroulis, je profite pleinement du matelas très confortable, à l'opposé de l'habituelle planche à pain que proposent trop souvent les bateaux neufs. La matinée suivante, dédiée à la séance photos sous voiles dans des conditions toniques et lumineuses, était l'occasion de manœuvres plus intenses dans le cockpit de notre Pogo lancé pleine balle dans les eaux mal pavées de la Chambre, le plan d'eau intérieur de l'archipel. Intenses et instructives. Naviguant d'abord sous grand-voile haute et solent, nous finissons par prendre un ris pour faire bonne figure sur les photos, mais aussi pour dériver moins en allant aussi vite. Mais même surchargée, la carène a montré sa tolérance et son bon caractère, ne mettant jamais le barreur en difficulté. La difficulté vient plutôt de l'absence de cale-pieds devant le poste de barre excentré, le plus reculé. Après une glissade spectaculaire et potentiellement scabreuse dans ce cockpit très large, on opte pour le pour le banc de cockpit. On y barre en direct - sans utiliser le stick - et surtout les pieds bien calés contre le meuble central. Et on profite d'autant mieux de cette barre douce et réactive, même et surtout à haute vitesse, et toujours efficiente aux grands angles de gîte. Dans les deux cas - sur le plat-bord ou le banc de cockpit –, le barreur garde la main sur la drosse de barre d'écoute pour réguler au chariot en cas de survente. Mais attention, il faut un peu de poigne pour le reprendre



ROUCHETTE, LES BOTTES CHOUETTES

Rouchette? Nous non plus, nous ne connaissions pas. Et pour une surprise, c'est une excellente découverte que ces bottes ultra-légères, confortables et proposées à un prix raisonnable. Côté ville, les semelles ergonomiques autorisent un long bord sans souffrance du ponton visiteur au pub. Côté mer, l'antidérapant est satisfaisant malgré une glissade due surtout à l'absence de cale-pieds à la barre, et l'étanchéité satisfaisante. La tige en néoprène participe du confort, même si la hauteur modérée de ce modèle Régate signale une vocation plutôt côtière, mais il existe aussi une Rouchette hauturière à guêtre intégrée. On valide!





▲ Sur cette image on voit à quel point le mât est reculé... Ce qui ne facilite pas le ferlage de la GV!

LE POGO 44 FACE A SES CONCURRENTS

Modèle	Pogo 44	JPK 45 FC	Django 12,70	Grand Soleil 43
LONG. DE COQUE	12,80 m	13,80 m	12,46 m	12,90 m
LARGEUR	4,50 m	4,50 m	4,35 m	4 m
TIRANT(S) D'EAU	1,38-3,10 m	2,20 m	1,50-2,90 m	2,40 m
DEPLACEMENT	5 900 kg	9 500 kg	7 100 kg	9 100 kg
LEST	nc	4 000 kg	2 250 kg	3 100 kg
SV AU PRES	113 m²	113 m²	99 m²	96 m²
ARCHITECTE(S)	Finot/Conq	J. Valer	Rolland/Delion	Claudio Maletto
MATERIAU	sand. verre/PVC/vinyl.	sand. verre/PVC/vinyl.	sandwich verre/PVC	sandwich verre/PVC
CONSTRUCTEUR	Pogo Structures	Solaris	Marée Haute	Del Pardo
PRIX DE BASE	326 058 €	408 618 €	291 200 €	337 198 €

L'avis de Voile Mag. Pour des bateaux en infusion à quille relevable (standard), les Pogo présentent un très bon rapport qualité/prix. Le JPK 45 est plus grand et plus typé grande croisière... Son petit frère le JPK 39 est annoncé pour 2021. Le Django affiche en revanche des valeurs assez proches.

VOILE MAGAZINE • JANVIER 2021 • VOILE MAGAZINE

dans la brise... Le reste se passe autour de la descente, où toutes les manœuvres reviennent à quatre winches. Les winches intérieurs permettent de régler la grand-voile, les drosses du point d'écoute de solent, de prendre les ris, le hale-bas, ou d'étarquer les drisses de GV et de solent. Les extérieurs sont dédiés aux écoutes de voile d'avant, que I'on soit sous solent ou sous gennaker, voire sous spi. Tout cela est fluide, bien dimensionné et surtout pensé avec pas mal d'expérience et de milles accumulés.

GENIAL, LE HALE-BAS FAÇON CLASS 40

Mentions spéciales aux bosses de ris et d'amure, cette dernière étant soulagée par une estrope en Dyneema pour les longs bords, aux réglages des points de tire en 3D, ou encore à ce hale-bas très intelligent, façon Class 40. On le détache de la bôme et on le frappe sur une cadène dédiée dans le passavant avant de le raidir, et le tour est joué. Non seulement la chute est raidie, mais la bôme est sécurisée comme par une retenue. Génial! Les seuls défauts de jeunesse de ce plan de pont concernent l'écoute de solent, qui a tendance à se prendre soit dans la poulie de renvoi de l'écoute de gennaker, soit dans le doigt du winch de pied de mât. Ce dernier problème a vite trouvé sa solution – il suffit d'orienter différemment la couronne. La drisse de gennaker, comme celle du spi, reste en pied de mât. Pendant que nous tournions dans et autour des Glénan sous l'objectif de notre photographe, la brise a gentiment adonné, juste assez pour nous ouvrir la route de Belle-lle. Fini les cavalcades au débridé planant, c'est un long bord de près qui nous attend. Un près dit océanique, c'est-à-dire pas trop serré pour passer en puissance dans la mer. A 50° d'un vent réel établi à 17 nœuds, nous obtiendrons près de 8 nœuds de moyenne sur 37 milles. Sur le papier, c'est appréciable. C'est un peu plus raide, il faut le reconnaître, dans la réalité du bord. Car ces formes avant, si efficaces pour faire déjauger le bateau et maintenir le bateau au planing, ne sont pas de tout confort au près. Quand le bateau tape dans une vaque, il le fait de toute la surface de son étrave joufflue et pour taper ça tape, d'autant que le matériau et très raide. Et c'est précisément ce qu'on lui demande. Construit entièrement en infusion, résine vinylester pour la coque et polyester pour le pont, structuré dans le moule pour ne permettre aucune déformation, le Pogo est techniquement plus proche d'un Class 40 que d'un croiseur de grande série. C'est peut-être pour ça qu'à l'intérieur du bateau, où certains se sont mis à l'abri des embruns (pas encore de capote de rouf), l'ambiance est plus à la course au large qu'à la croisière familiale! Dans le cockpit c'est mieux mais on regrette que les bancs ne soient pas bassinés

A WOII... et à revoir!









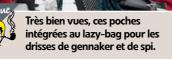


la largeur du bateau, son vérin

s'avère très pratique.













la cabine arrière bâbord.





On peut opter pour un deuxième WC dans la douche, mais il serait dommage de faire une croix sur ce superbe séchoir à cirés. Et le support de la robinetterie est parfait pour les savons et autres.



comme ceux du Pogo 36 : on y serait mieux à la gîte. Au fond, le plus heureux est encore et toujours le barreur qui joue avec bonheur de la puissance de la bête, cherche le planing et pare de son mieux les vagues les plus méchantes. A ce jeu-là le temps passe vite, les Poulains sont déjà en vue – un éclat toutes les cinq secondes. Nous prenons un coffre à Sauzon après avoir pris la précaution de relever la quille, manœuvre qui se résume à appuyer sur un bouton. Ferler correctement la grand-voile All Purpose en Trilam demande un peu plus d'énergie, l'accès à l'arrière de la bôme n'étant pas évident, et le lazy-bag un peu court. Le temps de ranger les manœuvres courantes dans leurs bailles textiles, nous nous mettons au chaud à l'intérieur et défilons à la douche...

DOUCHE D'UN GABARIT **EXCEPTIONNEL**

Une révélation ! Cette salle d'eau placée entre le carré et la cabine avant s'avère très agréable, avec en prime une grande zone humide équipée d'une tringle à cirés. Un modèle du genre et l'indice certain que la croisière est bel et bien au cœur du cahier des charges. Ce qui apparaît aussi clairement dans le volume impressionnant des cabines. Celle, immense, de l'avant, est scindée en deux dans la version quatre cabines, ce qui suppose aussi de rogner sur la grande douche. L'avantage de ce long bord vers Sauzon, c'est qu'il nous met au vent de notre bouée. Une bonne partie du retour se fera sous spi, et à toute vitesse malgré des conditions pas si faciles. 18 nœuds de vent mollissant peu à peu, avec plus de mer que de vent... Mais le Pogo se joue avec une aisance déconcertante du clapot mal rangé, nous filons 10-11 nœuds pour 18 nœuds de vent à 130°. Quand le sillage s'étire et se fait silencieux, c'est le planing qui commence et nous jouissons de cette sensation délicieuse de voile en apesanteur. La soirée sera un peu plus rude, après une courte escale à Groix, dans un froid frisquet et pluvieux sur la route de Concarneau. Nous voilà maintenant au petit travers sous solent mais qu'importe, la vitesse est toujours là et les dauphins, invisibles dans la nuit noire mais reconnaissables à leur respiration, nous accompagnent sur une bonne partie du trajet. La dernière étape sera courte mais pas moins instructive puisqu'elle mettra en évidence les qualités du Pogo 44 dans le petit temps. Elle est loin, l'époque où les Pogo ne s'exprimaient que dans la brise avec leurs lignes hyper-tendues... Les envois de spi et les empannages sont aussi l'occasion de réfléchir à la circulation sur le pont. Car il y a ce bas-hauban qui barre littéralement le passavant, la faute à ce gréement sans pataras très particulier et à ses barres de flèche très basses. Sur ce Pogo 44 n°1, on contourne volontiers le problème en circulant sur le rouf,



car il n'a pas encore de capote. Mais à terme, il faudra faire avec. Et on s'y fera, mais là encore, le chantier a choisi ses priorités : le gréement sans pataras, seule possibilité pour s'offrir une telle grand-voile à corne, et sans bastagues. Il a choisi la performance et la simplicité, parce que c'est la définition même d'un Pogo. L'ergonomie du passavant est passée au second plan, parce qu'on est d'abord là pour faire du bateau... et ca, c'est très « Pogo » aussi. Même si le confort progresse par ailleurs, notamment sous le pont. Avant de le ramener à son ponton, une courte pause au mouillage permet de vérifier la bonne conception de la delphinière dessinée

spécialement pour une ancre charrue (Kobra, Delta ou Spade, c'est selon). Une défense en mousse sur mesure est également prévue pour protéger la grosse étrave, mais le retour de l'ancre se passe sans anicroche. Il est donc temps de pointer vers la rivière... Dommage, on aurait bien prolongé cette parenthèse enchantée, en pleine crise sanitaire, sur ce bateau jouissif qu'est le Pogo 44. Forcément imparfait mais parfaitement cohérent, c'est une machine qui donne tellement de plaisir que son équipage lui pardonne tout. Trente et un clients attendent déjà le leur, et vous pouvez être sûr qu'ils ne seront pas déçus !■

Moteur : bientôt plus de muscle !



En dépit du fardage de la bête, le 40 chevaux monté sur le bateau d'essai semblait suffisant. Suffisant en tout cas pour planer au moteur... Si la motorisation standard va passer à 50 chevaux, c'est tout simplement par ce que Volvo arrête son « petit » moteur de 40 chevaux. Pour ceux qui veulent en avoir plus sous le capot, la motorisation optionnelle est de 75 chevaux (3 882 € TTC). L'hélice standard (en sail-drive) est une trois pales repliable. Les manœuvres au moteur sont étonnamment faciles, on note l'absence à peu près totale d'effet de pas quand on passe la marche arrière. Quant à l'insonorisation, elle est très convenable en régime de croisière.

