

24 HEURES EN SOLO À BORD DU POGO

Un avis de grand frais est annoncé sur la pointe bretonne. Du coup, il n'y a pas un bateau sur l'eau par cette froide journée d'hiver et, à la barre du Pogo, je me sens un peu seul... Le bateau progresse sous deux ris et solent contre une mer formée. Cap au large, le vent forçit. En solo, sur ce «canote» qui tape joyeusement, je me fais bien secouer. Le soleil décline, le ciel est complètement dégagé et il fait vraiment froid.

Plus tôt dans la journée sur la rivière de l'Odet, au ponton de Sainte-Marine. Christian Bouroullec m'a aidé à préparer les voiles. Génois vite endraillé, écouteuses passées dans les rollers, le Pogo est simple à mettre en route, et on y trouve facilement ses marques. La marée monte, et nous le retournons aisément au ponton, étrave vers l'aval, afin de hisser la grand-voile

DU POGO

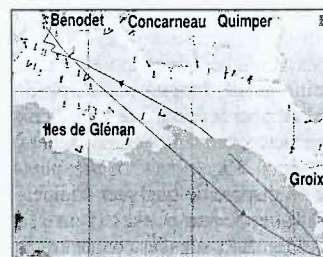
Présenté lors du Grand Pavois à La Rochelle, le Pogo nous a donné envie d'une virée hivernale en solitaire à bord de ce Mini 6,50 de série décoiffant. Texte Jérôme Boyer, photos de l'auteur et Yvan Zedda.

face au vent. Elle est envoyée à la volée, avec des points durs quand les lattes forcées s'engagent dans la gorge du mât. Mais ça monte.

Christian me donne une bonne impulsion, et c'est parti vent de travers. Porté par le courant montant, je me dégage des voiliers amarrés sur corps-morts à proximité. La dame de nage, fixée sur le tableau arrière à bâbord, me rappelle que j'ai une godille pour tout moteur. Je raidis les pataras

au vent et j'établis alors le génois.

Le vent de Sud oblige à tirer de petits bords, parfois presque carrés, contre le courant. Après la cale du bac, où il se renforce, je me glisse entre les bateaux vers Bénodet, où le vent est plus soutenu. A chaque virement, il faut choquer le double pataras pour reborder celui au vent, un peu comme avec des bastaques. La bôme est basse et, finalement, je me trouve assez bien installé à genoux dans le cockpit pour assurer



ces petits virements rapprochés. Avec les deux safrans, la barre est ferme et cette coque légère puissamment voilée reste maniable sans être volage. La raquette permet de se déplacer dans le cockpit en gardant un contact direct sur la barre, sans avoir à utiliser le stick et tout en conservant une bonne vision sur le guindant du génois. Au près dans ce petit clapot, je préfère ne pas confier la barre au pilote. L'imposante grand-voile donnant alors

no 316 Juin 97

S.E.R.N.A.S. - VOILES ET VOILIERS

Tél 01 44 87 87 85

Fax 01 44 87 87 79

21, rue du Faubourg-St-Antoine

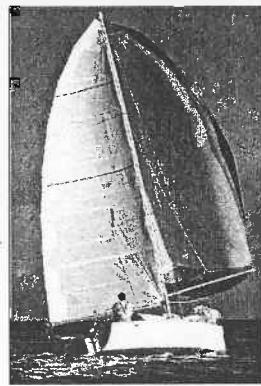
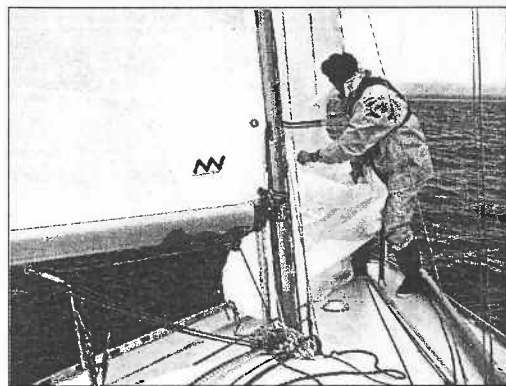
75550 PARIS CEDEX 11

toute sa puissance. En revanche, dès que l'on abat un peu, le pilote assure une bonne stabilité de route. Le bateau taille sa route tout seul, même sans réglages fins.

Une fois la balise du Coq, qui marque la fin de la rivière, franchie, je tâtonne pour mettre le vérin du pilote sur son ergot, situé sous la barre, avant de conclure qu'il faut la relever franchement. Deux bords permettent de sortir de la baie, mais le vent se renforce à la hauteur de la balise des Verrès. Le bateau, trop toilé, part alors au lof, et ce malgré le chariot largement choqué. Une chose est sûre, le rail d'écoute qui court sur presque toute la largeur du tableau arrière n'est pas un luxe. Les bouts de réglage, eux, reviennent sur de petits coinçeurs, en arrière de la barre. Grand-voile en ralingue, c'est le génois qui charge trop. Bref, nous sommes en surpuissance. Je le choque un peu et n'ai d'autre choix que de partir endrailler le solent. Des lignes de vie en sangle courent jusqu'à l'avant sur un large pont bien dégagé. Le Pogo se révèle surprenant de stabilité pour un bateau de seulement 6,50 mètres. Il poursuit sa route sous pilote sans être dérangé par mes 77 kilos postés sur la plage avant. J'amène le génois et envoie le solent avant de prendre un ris.

Une carène raide et saine qui a fait ses preuves

La manœuvre est facilitée par la grand-voile lattée qui ne bat pas trop. Mais l'unique winch de rouf impose de composer avec les bloqueurs qui sont un peu durs à ouvrir. Au près, malgré les chocs répétés dans les vagues, je me sens en totale sécurité à bord de cette coque raide et saine. Rien d'étonnant lorsqu'on sait que le chantier Bigouden Structures, animé par Christian Bouroullec - également marin confirmé - est réputé dans le monde de la course, particulièrement en ce qui concerne la construction des Minis 6.50. Le Pogo, produit en fibre de verre, sort du même moule que les prototypes de course. Cette carène, dessinée par Pierre Rolland, a notamment gagné la Mini-Transat en 1993 avec, à la barre, Thierry Dubois. Bien qu'un peu assagi, avec un mât plus court et un tirant d'eau réduit à 1,60 mètre, l'ambition du Pogo est de prendre la relève du Coco, conçu par Philippe Harlé en 1985, et de briller au classement des bateaux de série, pour la vingtième édition de l'épreuve cet automne.



Bien que dépouillé, le Pogo n'en est pas moins pratique, à l'image de sa table à cartes dotée de deux tablettes latérales. Particulièrement stable malgré son imposante surface de voilure, le Pogo dispose d'un large cockpit qui facilite les manœuvres.

Dans les rafales de surôit, le Pogo démarre instantanément, s'offrant de belles accélérations qu'il faut accompagner à la barre en lofant, et en laissant partir largement le chariot. A noter que l'écoute elle-même n'est pas très facile à choquer quand le palan est très débordé sous le vent. Quant au coinçeur d'écoute de grand-voile, il manque d'une tourelle qui l'oriente dans l'axe de tire. L'abri de la pointe de Penmarc'h et des Glénan

se faisant moins sentir, la mer se creuse et le vent monte encore, jusqu'à 30 nœuds apparents. Au près, le Pogo tape, mais passe sans trop mouiller. Un deuxième ris équilibre mieux le bateau qui taille sa route sous pilote à plus de 7 nœuds et à 55 degrés du vent. Sur le mât Z-Spars à deux étages de barres de flèche poussantes (et donc dépourvu de bastaques) a été prévu un bas-étai volant supplémentaire, bien utile par très mauvais temps.

Les drisses, bosses de ris et halebas de bôme reviennent sur une batterie de sept bloqueurs Easy Lock, via le seul winch Antal 113 situé sur le rouf devant la descente. Quant aux deux pataras, ils passent par des bloqueurs sur la marche, et peuvent être repris sur les mêmes winches Antal ST18 que les écoutes de foc.

Cette nuit d'anticyclone est aussi limpide que glaciale. La température (-3°C) est digne des cinquan-

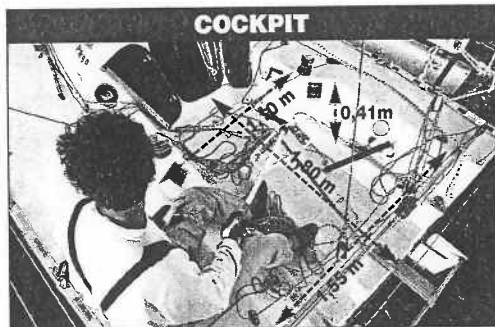
ESSAI VOILES

tièmes. Il faut songer à manger, pour tenir le coup. Je me contorsionne pour rentrer à l'intérieur. Ça bouge fort, et le bateau tape violemment ! Vu ces conditions agitées, je me contente d'une tartine de pain en m'installant carrément au fond du bateau, entre les varangues. Une tablette de chocolat grignotée dans la foulée, et me voilà reparti pour un nouveau quart. Petit coup d'œil dans les fonds du Pogo. Au sol, 12 boulons de 12 millimètres tiennent la quille au niveau des trois solides varangues, tandis que les cadènes de haubans sont reprises sur la cloison centrale structurelle, ouverte d'un large rond (94 centimètres de diamètre). Enfin, deux tirants reprennent l'effort de compression du pied de mât sur la quille, vers le pont.

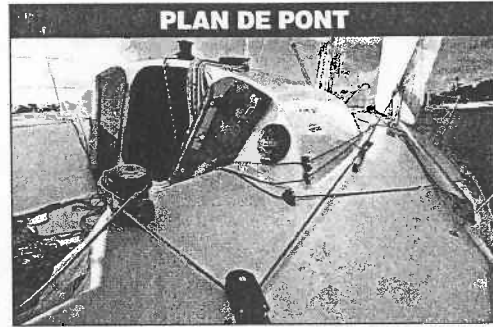
Un bateau manœuvrant et très stable

Pour me préserver un peu du froid, je m'installe dans la descente, en veille. Celle-ci est étanche, conformément au règlement de la jauge Mini, et ce contrairement à l'immense majorité des voiliers de série. Voilà qui peut aider à sauver son bateau dans le très mauvais temps. Au près dans la brise, lorsque ça mouille, elle permet de garder l'intérieur à peu près sec. Trois aérateurs ventilent la cellule de vie, un sur la plage avant et deux sur l'hiloire de cockpit. Par ce froid très vif, j'ai tendance à rester en veille assis sur l'arête un peu vive du cadre en alliage d'aluminium, ce qui m'amène à bouger fréquemment. Une pièce arrondie est à l'étude pour rendre le séjour plus confortable. Les heures s'égrènent. Je règle les voiles, affine la marche du bateau, contrôle la route et admire les étoiles. On pourrait être plus mal... Après une douzaine d'heures en mer, je m'astreins à me reposer par tranches d'une dizaine de minutes. Je m'allonge en ciré sur une des longues couchettes cerceuil dans laquelle je suis parfaitement calé. Sous le cockpit s'étend un long et grand volume de rangement pour l'aviron, les amarres et les défenses. La pompe de cale y est également fixée. Sous le plancher de ce coffre, se trouvent des volumes de flottabilité prolongés au niveau de la descente par les batteries (2 x 100 ampères).

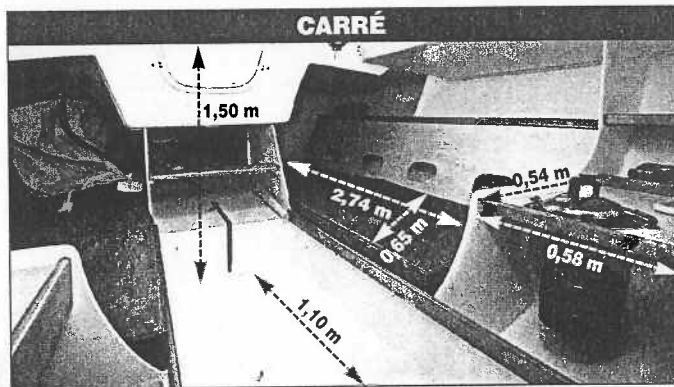
Le vent adonne régulièrement, signe que l'anticyclone s'établit plus rapidement que prévu. Quatre



Le grand cockpit ouvert sur l'arrière facilite la manœuvre en solitaire. Le barreur dispose d'un cale-pied central. Au portant ou par petit temps, on peut garder la barre franche en prise directe grâce à une bonne raquette. La barre de liaison entre les deux safrans est réglable afin de conserver un bon parallélisme. Le palan d'écoute de grand-voile mériterait d'être plus fin et une sortie d'écoute sur poulie en tourelle.



Des lignes de vie en sangle courent sur le pont bien dégagé. Les barbers de spi et la retenue de bôme, comme les poulies de bras de spi, sont pris sur les solides rails de fargue qui cerment le pont. L'étrave a une largeur impressionnante au niveau de la ferrure qui sert aussi de cadène d'étau. Le bas-étau volant évite que le mât pompe au près dans la brise. Il peut aussi servir pour endrailler le tourmentin.



Les portes étanches de la descente permettent de garder un carré sec par mauvais temps. L'intérieur, très clair grâce à deux hublots ouvrants, bénéficie de la très grande largeur du bateau (2,97 mètres au maître-bau). Les deux couchettes sont très longues, ce qui permet de laisser des affaires au pied tout en s'y reposant. On peut placer des jerricans calés dans les grands rangements au-dessus des deux équipets contre le bordé, derrière les couchettes. Les réserves de flottabilité, des pains de polystyrène extrudés qui ne prennent pas l'eau avec l'âge, remplissent les volumes sous les couchettes.



Il faut être souple pour se faufiler dans la couchette double. Elle est d'une bonne surface, mais les porques renforçant la coque ont une arête un peu vive. La hauteur sous barrots est modérée. Un aérateur de pont ventile le poste. Sur l'étrave, une trappe vissée ferme la cloison étanche d'abordage.



La barre du Pogo a été enrichie d'une raquette permettant les déplacements et une très bonne efficacité au portant dans la brise.

heures du matin. Faisant toute confiance au pilote, bien que ce dernier ne repère pas les casiers, je fais un point. Moment sportif, car le bateau est quelque peu transformé en shaker. Grâce aux deux tablettes latérales très pratiques, permettant de placer GPS et petit matériel de navigation, la table à cartes n'est pas encombrée. Un tableau élec-

trique simple et bien conçu complète ce petit coin navigation. Côté lumière, il faut se contenter d'un seul plafonnier situé sur la cloison.

Nous sommes au large de l'île de Groix. Si je veux rentrer au portant, il me faut faire demi-tour. Je vire. Avec le solent, le bateau est très manœuvrant, et l'écoute tout de suite embraquée sur le winch. Vu

sa faible longueur, la manivelle est presque inutile. Une fois arisée, la grand-voile passe sans problème sous les pataras. Mais au portant, à cette allure de largue serré par 25 à 30 nœuds de vent, ce n'est pas spiabie, d'autant que le spi (72 mètres carrés) est conséquent. En revanche, je largue les ris et le Pogo démarre. Au surf, il devient franchement amusant. Là, le bateau s'exprime pleinement et reste étonnamment sain. La sensation de glisse est permanente et, même gité, grâce au double safran, on garde un excellent contrôle à la barre, qui devient nerveuse avec la vitesse. On peut jouer avec les vagues et prolonger longuement leur poussée. Malgré le froid de plus en plus vif de cette fin de nuit, barrer le Pogo est un vrai bonheur. Lors d'un bord musclé sous spi, quelques jours plus tard, l'incroyable stabilité du Pogo ne fera que se confirmer.

Le jour se lève. Le vent doucement se met à refuser, ce qui pose

