

# Qu'a-t-on gagné e

Prestigieuse signature pour ce Jeanneau: Ron Holland est aussi l'architecte de nombreux Swan.

Le plus ancien voilier de la flotte nous a impressionnés par sa fougue dans la brise.

## Rush 1979

**D'**abord, le vent. 20 à 25 nœuds établis. Ensuite vient la pluie, et entre les grains, du crachin. Pour finir, la marée est basse. Avec 90 de coefficient, la cale de mise à l'eau de La Trinité-sur-Mer est impraticable. Qu'importe! Les avirons sont glissés sous les roues de la remorque pour la bloquer, quatre personnes prennent place sur le timon pour faire contre-poids... et le petit bateau sur lequel nous allons embarquer pour notre séance

photos goûte à l'eau du port un mètre plus bas. Bref, ce comparatif exceptionnel n'était pas gagné. C'était sans compter la motivation de Jean-François Mury, propriétaire de l'Arpège *Golo-Robine*. C'est lui qui a su motiver Hervé Godefroy, skipper d'un Rush, pour convoier de conserve leur voilier de La Roche-Bernard à La Trinité, port d'attache du Pogo 8,50. Malgré des conditions difficiles et inhabituelles pour une mi-mai, tous les équipages sont au rendez-vous. Un Arpège, un Rush et un

Pogo 8,50 sur l'eau, ça promet un vrai spectacle, un peu comme si des fous de bagnoles avaient rassemblé une DS, une CX et une C5! Briefing dans le carré de l'Arpège pour faire en sorte que les trois voiliers naviguent bord à bord aux différentes allures. Indispensable pour comparer les performances, mais aussi pour les photos. Avec une petite coque de noix de 3,60 mètres et un maigre 9,9 Ch, nous partons un peu à l'aventure dans ce clapot court, mais il en faudrait plus pour effrayer

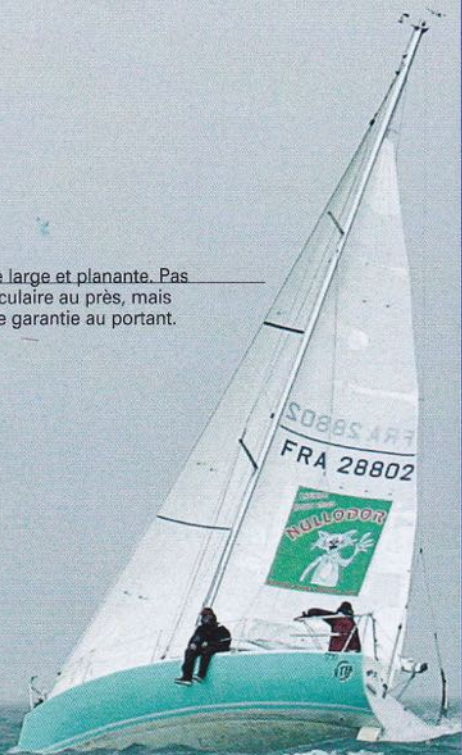
# e n 30 ans ?

Au cours des trois dernières décennies, période qui sépare l'Arpège du Pogo, les architectes navals ont fait leur révolution. Finies les coques étroites, profondes et élancées, place aux carènes larges et planantes. Mais pour quel résultat en termes de performances et de confort ? C'est ce que nous avons voulu savoir en rassemblant sur l'eau un Arpège, un Rush et un Pogo 8,50. Un bilan passionnant.

DOSSIER PRÉPARÉ PAR EMMANUEL VAN DETH  
PHOTOS DE L'AUTEUR



Carène large et planante. Pas spectaculaire au près, mais griserie garantie au portant.



## Arpège 1967

## Pogo 8,50 2000

Gauthier qui navigue toute l'année. Action. L'Arpège établit sa grand-voile au premier ris et son foc I. Pas d'enrouleur de génois.

### **SURPRISE AU PRÈS : L'ARPÈGE TIENT TÊTE AU POGO 8,50 !**

Jean-François aime les bateaux qui marchent et préfère remplir son poste avant de sacs à voiles plutôt que de perdre quelques degrés en cap avec un génois à moitié roulé. Bas sur l'eau et étroit, le vétéran de notre comparatif démarre très fort, affi-

chant d'emblée son goût pour les allures près du vent. Le Rush, plus volumineux et large de carène, se veut plus croisière. Il est équipé d'un enrouleur, mais aussi d'un étai largable. Un solent est donc endraillé et la grand-voile arisée. Le plan Ron Holland, un peu moins toilé que l'Arpège et plus haut de franc-bord, semble se jouer du clapot en souplesse. Reste le Pogo 8,50. Avec son étrave droite et son tableau arrière incroyablement large, il joue la carte des jauges Open. Sur la plage avant, quelques

soucis d'enrouleur. Ce dernier fait office d'étai à gorge : les voiles sont donc utilisées en tout ou rien. Une formule séduisante sauf à l'heure du changement de foc, une opération assez fastidieuse. Marc et Dominique parviennent finalement à établir le solent. Avec un ris, le Pogo fait vite étalage de sa puissance. Ça cogne un peu, mais ça va vite ! Tous au près. Contre un clapot court et des claques à 25 nœuds, les tempéraments de nos trois voiliers sont très tranchés. L'Arpège, étroit et bas sur >

▷ l'eau, joue volontiers les sous-marins. Le liston sous le vent est dans l'eau et ça mouille, mais quel cap! Malgré ses 34 printemps, c'est celui qui pointe le plus haut sans que la vitesse en pâtisse: pratiquement toujours 6 nœuds au speedo. Le Rush, lui, montre un peu moins de brio. Précisons que cette construction Jeanneau de 1981 est une version lest court, et que l'hélice est fixe. Deux éléments suffisants pour grever de manière significative le potentiel de ce voilier dont les résultats en course dans les années 1980 n'ont rien à envier à ceux de l'Arpège dix ans plus tôt. Le cap est donc un peu moins pointu et la vitesse inférieure de 0,5 nœud. Pas rédhibitoire en croisière. Et plus confortable: c'est à bord du Rush que l'équipage reste le plus au sec. Place au trublion de notre équipe, le Pogo 8,50. C'est le plus court de coque, mais le plus long à la flottaison! La carène volumineuse tangue plus sèchement, mais l'équipage, perché très haut au vent ne semble pas trop mouillé. La surprise vient du cap, pas meilleur que celui du Rush. La vitesse, un peu supérieure à celle de l'Arpège, lui permet de conserver un VMG (gain au vent) similaire à ce dernier. C'est la première grande surprise de cet essai: au près, on n'a pratiquement rien gagné en quarante ans!

#### AU PORTANT, ON NOTE DE GROS ÉCARTS DE VITESSE

Débridons les écoutes. L'ambiance devient tout à coup moins humide et les vitesses grimpent. À bord de l'Arpège, on relève 6,5 nœuds. Le Rush reprend des couleurs et parvient à faire jeu égal avec l'ancien Dufour. Le Pogo, quant à lui, se détache nettement. À 8 nœuds de moyenne, il offre un rayon d'action plus large. À ce rythme, une navigation de douze heures, c'est presque 100 milles de route! Les bénéficiaires des coques larges commencent donc à se faire sentir: un gain de performance de près de 25 %, ce n'est pas rien. Au portant, la donne est sensiblement la même. Arpège et Rush se calent à 7 nœuds, alors que le Pogo mène la danse à plus de 8,5 nœuds. Il parviendra même à accrocher les 9,3 nœuds en dévalant un fond de clapot. Là est toute la différence: alors que les deux plus anciens voiliers se lancent dans des surfs furtifs en se cabrant et en roulant bord sur bord, le Pogo plane franchement, bien à plat. La houle aidant, il pourrait même rester en survitesse en permanence. On sent bien que les deux premiers ne peuvent pas aller plus vite alors que le plus récent ne demande qu'à prendre son envol. Lors des Transquadra Solo, les plus hardis des Pogo 8,50 ont d'ailleurs accroché les 20 nœuds! ■

# Testés par 20 nœuds

Lors de notre essai à La Trinité, nous avons rencontré une mer idéale pour tester nos trois bateaux en condition de grande croisière « mouillée »

## ARPÈGE - AU PRÈS, DOUCHE ASSURÉE !

Bas sur l'eau, étroit et toilé, l'Arpège n'a rien d'un bateau sec: bien au contraire, son équipage est copieusement rincé au près. Il peut néanmoins profiter d'un abri relatif dans le cockpit, très profond. La barre reste douce et agréable en toutes circonstances. Au portant, la carène ronde est capable de surfer une vague, mais plane difficilement. Elle se révèle plus volage qu'au près: attention au roulis rythmique.



## RUSH - IL MOUILLE TRÈS PEU

Le Rush ne se battait pas dans la même catégorie que l'Arpège et le Pogo. Plus croiseur que régatier, il est doté d'un lest court et d'un enrouleur de génois. Moins toilé lors de ce comparatif, il naviguait plus en souplesse que ses deux concurrents. Grâce à son étai largable, il portait un solent et non son génois partiellement roulé. Premier constat: cette carène en U bien défendue mouille très peu. Ses occupants sont de plus assez bien protégés des intempéries dans le cockpit profond. L'absence de cabine arrière a parfois du bon!

# s de vent

déjà  
mouée ».



## POGO 8,50 - VÊTEMENTS DE MER OBLIGATOIRES

Ambiance beaucoup plus humide à bord du Pogo 8,50. Ça va vite, mais ça swingue ! Mais la grande largeur a ses vertus. Perchés très haut au rappel, le barreur et son équipier restent au sec car les paquets de mer levés par l'étrave passent directement sur l'autre bord. En revanche, le cockpit à un seul niveau n'est pas bien protégé par le rouf. Vent et pluie y règnent en maîtres. Les deux safrans assurent un excellent contrôle du bateau, d'autant plus que la gîte est rarement très prononcée grâce à la stabilité de forme de cette carène particulièrement large et puissante.



# Arpège Carène élancée, cabine cloisonnée

Élégant et bas sur l'eau, l'Arpège suscite une sympathie immédiate. Son passé lointain de coursier semi-hauturier en fait-il un voilier performant aujourd'hui? Reste-t-il une valeur sûre pour la croisière? Éléments de réponse.

Lancé en 1967 dans la foulée du Sylphe, son petit frère de 6,50 mètres, l'Arpège affiche 9 mètres de long avec son tableau classique. En 1970, il hérite d'un tableau inversé et d'un plan de voilure plus puissant. Les derniers exemplaires sont équipés d'un lest plus profond et plus lourd. Premier choc dès les filières franchies : l'étroitesse du cockpit, le tableau arrière minuscule, le gréement ramassé nous propulsent d'un coup quelque quarante ans en arrière. Un croiseur des années 1960 n'a en effet rien à voir avec ceux d'aujourd'hui. La carène, pour commencer, se distingue par sa faible longueur à la flottaison et son creux impor-

tant. Résultat : une faible surface mouillée propice aux bonnes performances par petit temps, mais aussi une sensibilité à la charge. Attention donc à ne pas rassembler tout l'équipage dans le cockpit et à ne stocker aux extrémités du bateau que le minimum d'objets lourds. Un premier tour sur le pont nous rassure quant\*\* à l'état du sandwich balsa/polyester : pas d'affaissement caractéristique d'un délaminage. Les derniers exemplaires (*Golo-Robine* a été construit en 1974, sept ans après les premiers modèles) semblent échapper à ce traditionnel point faible des premiers Dufour. Les passavants se révèlent plutôt étroits, mais les cadènes ancrées sur le rouf ménagent un passage suffisant vers la plage avant. Un point important quand on n'a pas d'enrouleur! Car Jean-François Mury adore les années 1970... Pour lui, pas question de naviguer « tout confort ». Un choix payant en matière de performances : son voilier est parvenu à se classer 3<sup>e</sup> de la Coupe du Monde des Arpège. L'ensemble de l'accastillage est à l'avenant : pas de « tout Harken », mais des winches d'origine sur les hiloires de cockpit, et une petite

barre d'écoute devant la descente. Le gréement dormant, âgé de 30 ans, a été changé en 2004. Coût de l'opération : 1500 euros. Les voiles, en Dacron, sont de 1995. Elles sont encore en très bon état pour un voilier qui fait du mille en Bretagne Sud, confirmant ainsi qu'un génois sur enrouleur est bien pratique en croisière, même s'il vieillit beaucoup plus vite qu'un jeu de voiles d'avant. Du côté des grosses dépenses, signalons le moteur inbord, remplacé en 1995 par un 18 Ch Volvo.

## PAS D'ENROULEUR ET UNE HÉLICE À PALES ORIENTABLES

Quant à l'hélice, c'est une Max-Prop. L'alternateur de série alimente deux batteries. Un équipement suffisant en l'absence de groupe eau et de réfrigérateur. À l'intérieur, encore une surprise! Une cloison divise le bateau peu après la descente. Le principe : créer une zone de veille où sont rassemblées table à cartes, cuisine et couchettes de quart, alors que le carré, avec une hauteur sous barrot d'1,83 mètre, reste au calme. Dans la pratique, cette disposition nuit évidemment à l'impression de volume,

Au près, l'Arpège fait encore parler la poudre. Un croiseur moderne ne fait pas beaucoup mieux !



n née

mais elle s'avère séduisante lors des nuits en mer et avec de jeunes enfants, que l'on peut facilement coucher sans que la vie du bord ne s'arrête. Les vernis d'origine ont encore de l'allure. La patine du temps, partout présente, ne cache pas de loup : ce bateau, bien entretenu, est encore vert. L'Arpège se révèle dans le coup, en croisière comme en régate. À condition de s'accommoder d'un cockpit étroit et de faire une croix sur la belle jupe arrière qui équipe tous les croiseurs modernes, ce voilier mythique reste un bon choix pour un équipage familial et ce, à un prix défiant toute concurrence : vous en connaissez beaucoup des 9 mètres à moins de 15 000 euros ?

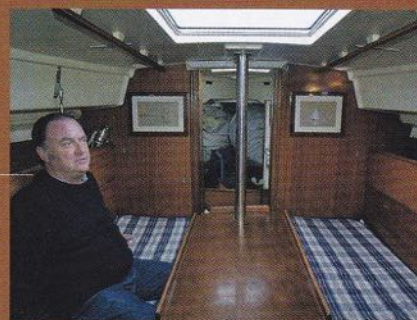
• Les Arpège ont leur association ! Celle-ci regroupe 110 propriétaires et les appelle tous les ans à un grand rassemblement devenu incontournable pour les accros de la série : il s'agit de la Coupe du Monde des Arpège. La 18<sup>e</sup> édition se déroulera les 17, 18 et 19 août 2007 à Noirmoutier. APA (Association des Propriétaires d'Arpège) Tél. 06 09 70 1201 contact@pcb-concept.com

## L'ARPÈGE EN DÉTAIL : DES EMMÉNAGEMENTS TRÈS CLOISONNÉS ET CONFORTABLES EN MER



Cockpit : bien protégé par le rouf, ce cockpit est fréquentable à quatre, mais pas sur le même bord. Les hiloires, étroites et riches en accastillage, ne se prêtent pas au rappel.

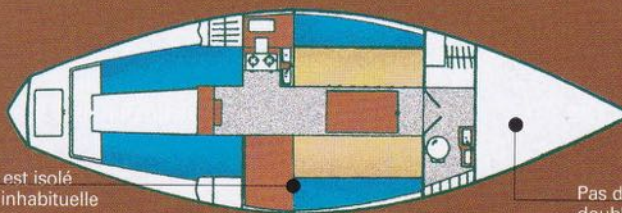
Carré : vaste, il est entouré de deux couchettes de mer avec planches antiroulis. On peut les transformer en couchettes doubles. La table (113 x 54 cm) amovible peut se monter dans le cockpit. À noter : le chantier a prévu des moulages pour caler les bouteilles de vin et les rangements sont nombreux. Le poste avant est ici occupé par le jeu de voiles.



Cuisine : la surface de travail est un peu chiche, mais tout y est : réchaud deux feux, double évier et rangements. En prime, une vue sur tribord et une aération excellente grâce à la proximité de la descente.



Table à cartes : face à la marche... et face à la cloison. Le navigateur profite d'un tableau incliné qu'il est possible de bloquer en position horizontale. Les ouvrages de bord et les cartes trouveront facilement leur place, tout comme un GPS traceur dernier cri !




Le carré est isolé par une inhabituelle cloison.

Pas de couchette double à l'avant mais une vaste soute à voiles.

Années de production : 1967 à 1976  
 Nombre d'exemplaires construits : 1500  
 Matériau : polyester  
 Architecte : Michel Dufour  
 Longueur de coque : 9,25 m  
 Longueur flottaison : 6,70 m  
 Bau maxi : 3,00 m

Tirant d'eau : 1,35 ou 1,50 m  
 Déplacement : 3,30 ou 3,60 t  
 Lest : 1,20 ou 1,50 t  
 Surface de grand-voile : 17,00 m<sup>2</sup>  
 Surface de génois : 31,50 m<sup>2</sup>  
 Moteur : 28 Ch diesel  
 Prix occasion : 13000 euros



# Rush

Un croiseur qui ne demande qu'à pr e

Marqué au fer de la jauge IOR, le Rush vise l'international avec la signature de Ron Holland, l'architecte des Swan. Carène de course et emménagements cosy : il tente de réconcilier la course et la croisière. Un programme encore d'actualité !

Il a connu son heure de gloire en régates, et surtout en 1981 et 1982. Ces années-là, il était le monotype du Tour de France à la Voile. Ce modèle, baptisé Rush Royale TDE, est gréé en 7/8<sup>e</sup> avec bastaques. Il reste, avec le Rush Royale (une autre version à peine plus sage) et le Rush Régate (lest plomb, aménagements allégés, gréement à deux étages de barres de flèche), beaucoup plus pointu que le Rush « normal ». Ce dernier est de loin le plus diffusé. Il se décline en lest court ou long. La version essayée

dans notre comparatif est le lest court. *Sirius* correspond donc au modèle le moins performant, contrastant avec *Golo-Robine*, le plus vélocé des Arpège. Voilà qui explique le potentiel en demi-teinte du Rush, handicapé de plus par une hélice fixe. Un étai large lui permet d'économiser son génois sur enrouleur en endraillant une trinquette de brise, de sortie pendant notre essai. On note l'excellent passage de la carène dans le clapot, une raideur inférieure à celle de l'Arpège, et un comportement facile au portant. Sur le pont, les passavants plutôt larges et l'antidérapant de bonne facture se font remarquer.

## L'ENSEMBLE DES MANŒUVRES REVIENNENT AU COCKPIT

Malgré un ancrage des cadènes au beau milieu de ces derniers, le passage est aisé. Le rouf est flanqué de deux hublots immenses – des plexis très exposés au soleil qu'il faudra sans doute remplacer sur de nombreux modèles. Le cockpit se rapproche des

standards actuels. Plus large, ses hiloires deviennent fréquentables. Le radeau de survie bénéficie d'un emplacement ad hoc, sous les pieds du barreur. Les manœuvres reviennent désormais toutes sur le rouf, et la barre d'écoute est fixée sur le bridge deck, devant la descente. Hervé Godefroy a changé les bloqueurs. Mais toujours pas de jupe à l'arrière : on se contentera de l'échelle de bain. Au chapitre des dépenses, environ 3000 euros ont été consacrés à la peinture de coque et des fonds, la dépose des vaigrages, et à l'équipement électronique. Autant de travaux réalisés par le propriétaire. Le moteur a tenu bon : le Yanmar 2GM est d'origine. Les emménagements font excellente impression : les housses du carré et les boiseries sont impeccables, et la cabine avant n'est pas encombrée par les sacs à voiles. Pas de cabine arrière, mais une double dans l'étrave, et une banquette de carré qui permet d'en monter une seconde pour la nuit. Une disposition moins marine que celle de l'Arpège, mais

Bon passage dans le clapot, mais raideur à la toile moyenne: le Rush n'aime pas être surtoilé.



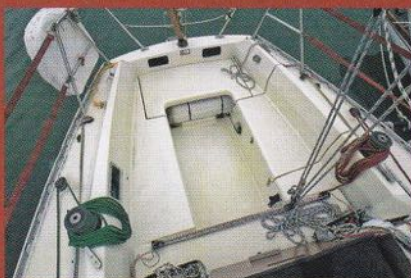
or endre le large

plus conviviale au port et au mouillage. Pour la croisière, beaucoup de rangements, une cuisine en L équipée d'une sangle et une table à cartes dans le sens de la marche, sans oublier la traditionnelle couchette cercueil (la plus confortable au large).

Avec sa carène typée pour le près, mais qui reste agréable en toutes circonstances et ses emménagements très confortables, le Rush est un bon voilier de croisière. Il préfère le cabotage aux longues traversées mais saura ravir, pour un prix très modéré, un équipage qui souhaite découvrir les côtes atlantiques ou méditerranéennes.

- Une association réunissant les Rush a bien existé, mais elle n'est plus active aujourd'hui. C'est pourquoi Hervé Godefroy aimerait en créer une nouvelle. Avis à tous les propriétaires de Rush, pressés ou non! Hervé Godefroy - Tél. 06 10 18 37 16 gbms@wanadoo.fr

## LE RUSH EN DÉTAIL: UN SUPER CARRÉ POUR RECEVOIR SES AMIS AU MOUILLAGE



Cockpit: en route vers la largeur! Les hiloires deviennent assez dégagées pour s'y installer au rappel, à condition, comme ici, d'installer des sangles. Le grand coffre sur bâbord et le logement pour le bib sont bien pratiques en croisière.

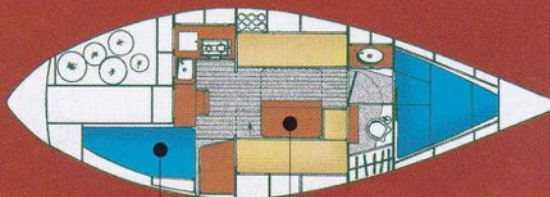
Carré: immense, il est parfait pour recevoir ses amis à l'escale! Hauteur sous barrot de 1,80 mètre, table de 99 x 107 cm (elle peut servir de seconde couchette double) autour de laquelle on peut s'installer à six. Le poste avant abrite une couchette de 1,85 mètre de long sur 1,78 mètre de large à la tête.



Cuisine: agencée en L au pied de la descente, elle offre un plan de travail un peu plus grand que celui de l'Arpège. Des rangements, une sangle pour le cuisinot: l'ensemble respire le bon sens marin!



Table à cartes: installé face à la marche, le navigateur s'assied sur la tête de la couchette cercueil. Des rangements sont à sa disposition. Le panneau en bois qui habille le bordé est tout juste suffisant pour permettre l'installation de l'électronique du bord.



La couchette arrière est encore trop étroite pour deux.

Le carré, placé au maître bau, peut accueillir tout l'équipage.

Année de production: 1979 à 1984  
 Nombre d'exemplaires construits: 583  
 Matériau: polyester  
 Architecte: Ron Holland  
 Longueur de coque: 9,20 m  
 Longueur flottaison: 7,75 m  
 Bau maxi: 3,15 m

Tirant d'eau: 1,40 ou 1,70 m  
 Déplacement: 3,20 t  
 Lest: 1,14 t  
 Surface de grand-voile: 16,60 m<sup>2</sup>  
 Surface de génois: 32,40 m<sup>2</sup>  
 Moteur: 10 à 15 Ch diesel  
 Prix occasion: 18000 euros





# Pogo 8,50 La nouvelle vague a aussi d

En 2000, il fait forte impression. Pour la première fois, les Mini et les 60' Open influencent directement un croiseur. Plus petit voilier homologué en A, le Pogo 8,50 s'impose rapidement dans les courses océaniques. Une légende est née !

Insubmersible, dépouillé et costaud, le Pogo 8,50 impressionne d'abord par sa largeur. Pensez, depuis les 3,00 mètres de l'Arpège en passant par les 3,15 mètres du Rush, le Pogo en revendique 3,60 pour une coque encore plus courte. Bref, la surface de pont ne manque pas... Peu d'évolutions depuis son lancement il y a sept ans : on note tout de même le bout-dehors carbone pour amurer un spi asymétrique, des cale-pieds plus longs, une plage avant repensée, une grand-voile à corne (7 m<sup>2</sup> de plus !) et quelques détails à l'intérieur. Ce croiseur hauturier un peu effrayant vu du quai s'avère ultra-simple à manœuvrer. Pas de surface de toile démesurée mais du classique gréé en tête. Avec deux étages de barres

de flèche pour bien rentrer les voiles d'avant. Au près, justement, l'engin remue un peu, plante ou se cabre volontiers sans pour autant ralentir. Les performances ? Pas exceptionnelles. À peine mieux que l'Arpège et le Rush. La donne change très vite dès que le barreur abat. Au portant, le Pogo donne alors le meilleur, surfant volontiers sur les vagues. L'équipage se régale et se dispute la barre ! Ou plus exactement une des deux barres. Le cockpit en T à un seul étage, avec un vaste décrochement pour le barreur, est tellement large que cette formule s'impose comme une évidence. Même constat sous la flottaison. Les deux safrans assurent un excellent contrôle du bateau à la gîte, mais aussi au portant à grande vitesse.

## VOILIER INSUBMERSIBLE ET HOMOLOGUÉ EN A

Le pont, parfaitement plat, préserve d'immenses passavants autour d'un rouf assez discret. L'accastillage est au top. Précisons que *Nulldor*, notre voilier d'essai, a disputé une *Transquadra*. Il est donc équipé de trois jeux de voiles et répond au cahier des charges de l'épreuve (quatre batteries, dou-

ble alternateur, répartiteur de charges et panneau solaire). Ses trois copropriétaires sont passionnés de régates. Dominique, présent à bord lors de notre comparatif, a donc traversé l'Atlantique à son bord, mais aussi disputé vingt-deux Spi Ouest France sur toutes sortes de voiliers ! *Nulldor*, vous l'avez compris, n'est pas un bateau de ponton : il a connu des traitements difficiles, comme ce retour des Antilles où le skipper a dû encaisser 72 nœuds. Ce Pogo a bien sûr beaucoup de milles au loch depuis 2002. Il paraît pourtant comme neuf, preuve d'une belle qualité de construction. Il ne l'a pas volé, son homologation en A !

À l'intérieur, rien n'a bougé, exception faite des vernis qui accusent le coup. Voilà la seule trace visible de l'utilisation intensive en course. Les voiles, stockées à l'intérieur, amènent leur lot de ragage et d'humidité. Heureusement que les surfaces en bois sont réduites : le Pogo 8,50 fait la part belle aux contremoulages. Ambiance un peu froide, aux antipodes de la vieille marine. En revanche, le volume de coque a permis à l'architecte de prévoir deux vraies couchettes doubles. Au centre, un carré classique avec une belle table fixe de 1,30 x 1,00 mètre.

Au près, le Pogo 8,50 salue le clapot sans perdre de vitesse... et gîte moins que l'Arpège et le Rush.

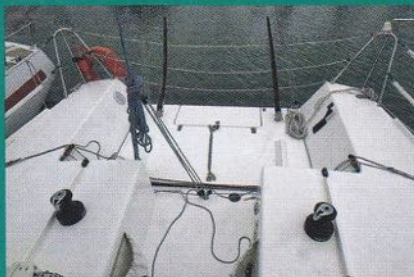


du bon

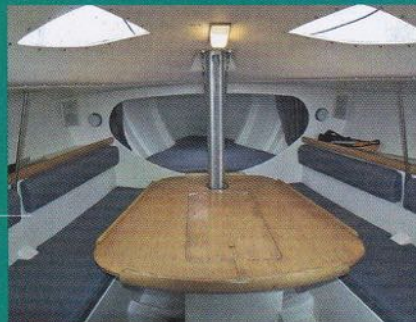
Sous les pieds, de robustes varangues et pas de plancher pour gagner de la hauteur sous barrot (1,87 mètre au pied de la descente). Sous le cockpit, à bâbord, on découvre un cabinet de toilette rudimentaire qui se poursuit par une vaste soute, toujours utile en croisière. Cuisine et table à cartes sont un peu les parents pauvres de ces emménagements, pratiques avant tout. La première, avec son réchaud à feu unique (deux en option) est limitée en surface, et la seconde ne dispose pas de siège. Sous ses dehors de petit coursier océanique, le Pogo 8,50 se prête avec bonheur à la navigation en famille. Certes, le chantier ne laisse pas le choix quant aux envies de confort : pas de guindeau électrique ni de frigo. Mais pour un moteur de 18 Ch à la place du 10 Ch livré en standard, ce sera oui. Mais pour le reste, le Pogo 8,50 est certainement l'un des plus sûrs et des plus marins des croiseurs de moins de 9 mètres.

• Le Pogo 8,50 dispose d'un site très actif. Ce dernier regroupe en fait les 8,50 et les 6,50. Sur leur site [ [www.assopogo.com](http://www.assopogo.com) ], on peut dialoguer avec d'autres propriétaires. Réglages, bidouilles, courses, vous saurez tout !

## LE POGO 8,50 EN DÉTAIL : DÉPOUILLÉ POUR AFFRONTER LE GRAND LARGE



Cockpit : avec son dessin en T et un seul étage, il est très pratique. L'accastillage est bien placé, avec une grande barre d'écoute devant le barreur. Ce dernier profite de deux cale-pieds et tous les réglages sont à portée de main.



Carré : peu de boiseries et beaucoup de polyester pour un entretien plus facile. A en juger l'état des vernis après cinq ans de navigation, on ne peut que féliciter le chantier Structures pour ce choix rationnel. A l'avant, un lit breton de 1,95 m de long.



Cuisine : Aïe ! Pas comparable à un croiseur plus conformiste... Mais ce dépouillement est finalement logique : à bord d'un 28 pieds, qui fait chauffer deux casseroles en même temps ? Qui fait la vaisselle dans l'évier ? Bravo pour le grand fourre-tout sous le plan de travail.

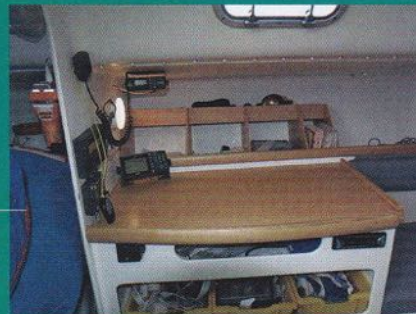
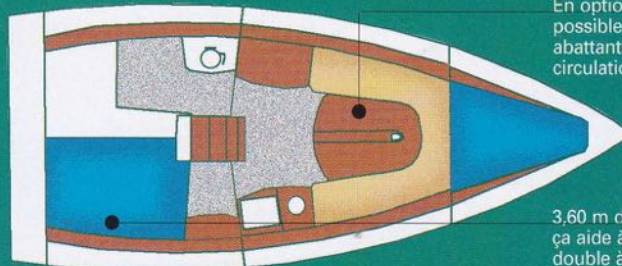


Table à cartes : pas de siège, quoiqu'il reste possible de se poser en diagonale sur une banquette du carré. Le plateau équipé de fergues est de bonne taille et surtout entouré de nombreux rangements (équipets contre le bordé et bacs plastique en dessous).



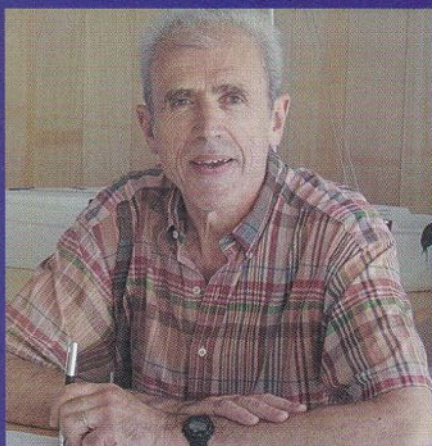
En option, il est désormais possible de disposer de deux abattants pour faciliter la circulation vers l'avant.

3,60 m de large et du franc-bord, ça aide à caser une couchette double à l'arrière de 1,95 x 1,30 m !

Années de construction : depuis 2000  
 Nombre d'exemplaires construits : 137  
 Matériau : polyester  
 Architecte : Pierre Rolland  
 Longueur de coque : 8,50 m  
 Longueur flottaison : 8,30 m  
 Bau maxi : 3,60 m

Tirant d'eau : 1,75 m  
 Déplacement : 2,80 t - Lest : 0,85 t  
 Surface de grand-voile : 26,00 m<sup>2</sup>  
 Surface de génois : 27,00 m<sup>2</sup>  
 Moteur : 10 Ch diesel  
 Prix occasion : 47 000 euros  
 Prix neuf : 69 700 euros

# « La carène la plus rapide r forcément la meilleure. »



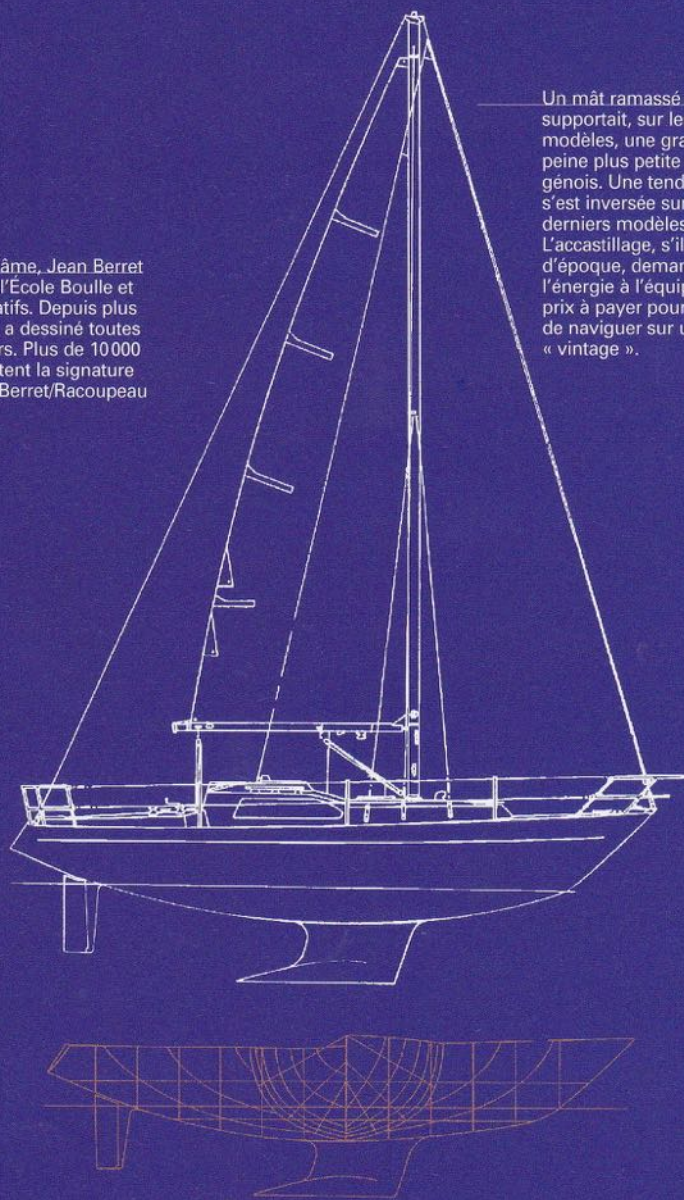
Régatier dans l'âme, Jean Berret est diplômé de l'École Boulle et des Arts Décoratifs. Depuis plus de trente ans, il a dessiné toutes sortes de voiliers. Plus de 10 000 d'entre eux portent la signature de son cabinet Berret/Racoupeau Yacht Design.

Pour Jean Berret, architecte naval prolifique de la plaisance française, l'analyse de ces trois carènes démontre une évolution des formes mais pas du déplacement. Explication.

L'Arpège et le Rush, proches de conception, montrent par leurs carènes l'évolution des formes de coques: augmentation de la stabilité de forme, coque moins creuse et largeur de flottaison plus importante. Si la filiation entre l'Arpège et le Rush est évidente, ce n'est plus le cas entre le Rush et le Pogo 8,50. Ce dernier marque un changement architectural profond, doublé d'un cahier des charges marketing complètement différent. Libéré du « cadre de jauge », la stabilité, la longueur de coque et la voilure peuvent augmenter sans pénalité de rating. À titre d'exemple, la longueur de flottaison du Rush est proche de 7,30 mètres contre 8,30 mètres pour le Pogo, ce qui relativise le gain qualitatif de la carène dans l'absolu.

Pour moi la meilleure carène n'est pas forcément la plus rapide pour un bateau de croisière, mais celle qui correspond le mieux à l'attente des clients pour un programme donné. Une certitude: les carènes récentes, grâce à leur stabilité de forme, permettent de naviguer moins gité, donc d'une façon plus sûre et confortable.

Jean Berret



Un mât ramassé qui supportait, sur les premiers modèles, une grand-voile à peine plus petite que le géniois. Une tendance qui s'est inversée sur les derniers modèles. L'accastillage, s'il est d'époque, demande de l'énergie à l'équipage. Le prix à payer pour le plaisir de naviguer sur une coque « vintage ».

## ARPEGE 1<sup>ER</sup> CROISEUR MODERNE

C'est pour moi, avec le Sylphe, le premier croiseur moderne de grande série grâce aux techniques de fabrication mises en place par le chantier de Michel Dufour. C'est un bateau confortable, très bien équipé dès sa création. *Safari*, l'Arpège adapté à la jauge RORC par le chantier, a gagné la deuxième Half Ton Cup en 1967. JB

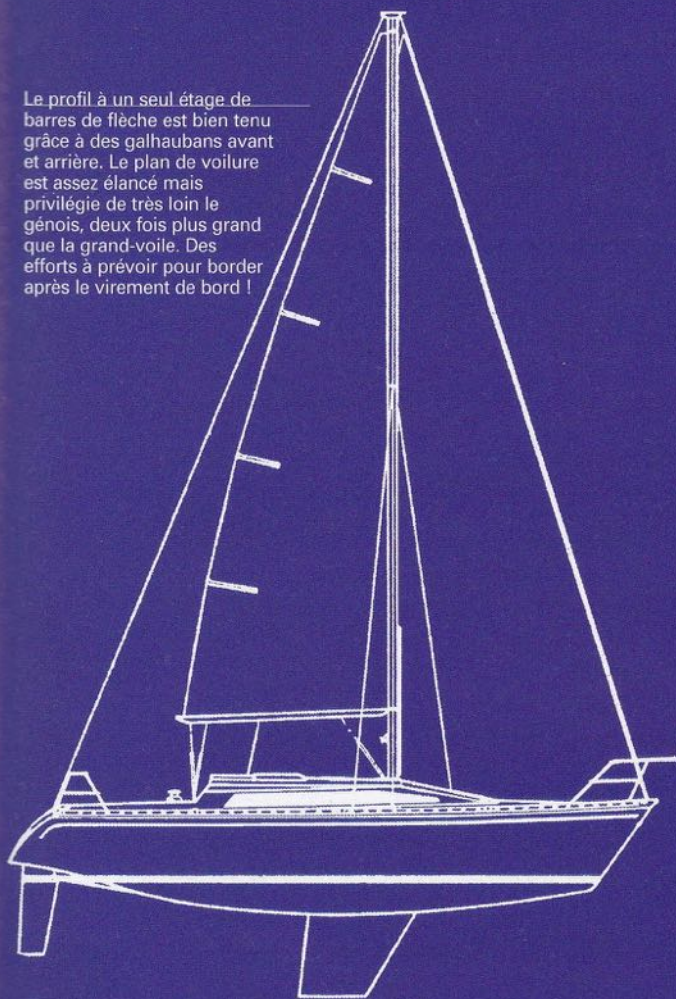
# n'est pas

## PERFORMANCES : DE LA THÉORIE À LA PRATIQUE, LE POGO GAGNE AU PORTANT

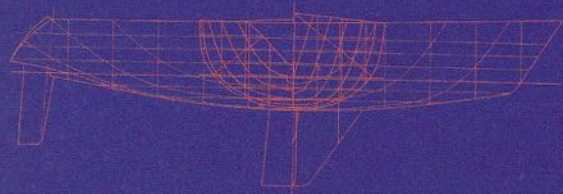
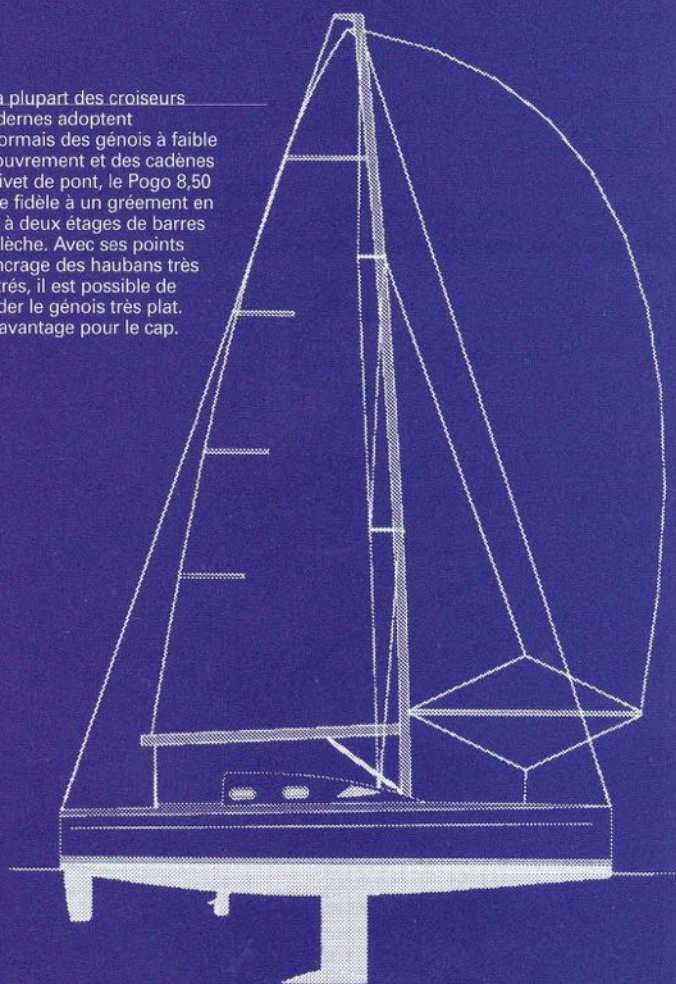
Les ratings Handicap National établis par la Fédération Française de Voile permettent de se faire une idée assez précise du potentiel de la plupart des voiliers de série. L'Arpège MK2 (dernier modèle construit qui dispose d'un lest profond) est en 13,5, soit 13 en tenant compte du moteur inbord. Le Rush à petit tirant d'eau émerge en 15, soit 13,5 avec un moteur équipé d'une hélice fixe. Le Pogo, quant à lui,

est en 22,5, soit 22 avec le moteur. Les vitesses moyennes attendues sont les suivantes : 4,58 nœuds pour l'Arpège, 4,61 pour le Rush et 5,16 pour le Pogo 8,50. Des écarts finalement assez faibles. Seulement 0,58 nœud de gagné en plus de trente ans ? En moyenne, oui. Mais c'est sans compter les spectaculaires glissades du Pogo au portant par bonne brise !

Le profil à un seul étage de barres de flèche est bien tenu grâce à des galhaubans avant et arrière. Le plan de voilure est assez élancé mais privilégie de très loin le génois, deux fois plus grand que la grand-voile. Des efforts à prévoir pour border après le virement de bord !

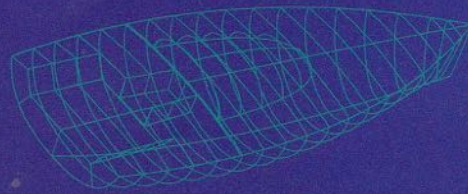


Si la plupart des croiseurs modernes adoptent désormais des génois à faible recouvrement et des cadènes au livet de pont, le Pogo 8,50 reste fidèle à un gréement en tête à deux étages de barres de flèche. Avec ses points d'ancrage des haubans très rentrés, il est possible de border le génois très plat. Un avantage pour le cap.



### RUSH UN BON COMPROMIS

Le Rush est un bateau de croisière bien représentatif de la production des chantiers Jeanneau de l'époque avec une habitabilité bien pensée. Sa carène étudiée et influencée dans le cadre de la jauge IOR est classique par rapport aux prototypes de l'époque. JB



### POGO 8,50 PLANANT ET SPACIEUX

Inspiré par les bateaux Open et surtout par la classe Mini-Transat, le Pogo 8,50 est néanmoins un bateau de croisière, rapide, spartiate certes, mais disposant d'un énorme volume de coque. Ce voilier aime les allures débridées. JB