

LE COMPARATIF DU MOIS

Le duel des

*Petit génois sur le First
et solent   ris
sur le Pogo : priorité
est donnée
  la grand-voile pour
naviguer au près
sur mer plate.*

First 27.7 contre Pogo 8,50

faux jumeaux

Après nos essais du First 27.7 prototype, nous avons hâte de vérifier sur l'un des premiers exemplaires de la série le bien-fondé des choix retenus sur ce bateau innovant. Le Pogo 8,50, référence dans cette taille de croiseurs modernes, s'est naturellement imposé comme partenaire de navigation.

Texte : Marine Chombart de Lauwe
et Loïc Madeline. Photos : Jean-Marie Liot.



FIRST 27.7 CONTRE POGO 8,50

Amarrés côte à côte sur le même ponton, nos deux bateaux ne passent pas inaperçus. Il ne s'agit pas que de leur robe : jaune presque citron pour le First 27.7 et vert amandé improbable pour le Pogo 8.50. Ces deux croiseurs témoignent d'un regain d'intérêt pour un type de bateaux très polyvalents. Assez courts pour rester toujours faciles à manier en équipage réduit mais spacieux aussi pour accueillir une famille en croisière. Suffisamment marins pour traverser la Manche ou le golfe de Gascogne mais parfaitement à l'aise dans les rias d'une côte à marées. Dessinés hors de toute contrainte de jauge, ces bons marcheurs doivent aussi séduire les régatiers occasionnels.

Comme un air de famille

Pour réussir un programme aussi ambitieux, les architectes de nos deux bateaux, Pierre Rolland pour le Pogo et le Groupe Finot pour le 27.7, se sont logiquement retrouvés sur quelques points qui donnent à leur création un drôle d'air de famille. Tous deux exploitent au maximum leur longueur avec une étrave verticale et un tableau arrière posé sur l'eau. Tous deux ont pris le parti de diviser nettement le cockpit en deux zones : l'avant est étroit pour les équipiers et l'arrière, réservé au bar-

reur, est plus large. Les similitudes ne manquent pas non plus sous le pont avec des plans d'aménagement très proches et dépourvus de planchers : carré central, lit breton sur l'avant, table à cartes à utiliser en position debout face au bordé et cuisine en vis-à-vis. Chacun accueille d'un bord une grande

cabine arrière qui s'étend sous le cockpit et de l'autre un cabinet de toilette succinct.

Mais au-delà de ces similitudes, ces deux bateaux affichent des particularités qui les caractérisent – et les opposent. Le « truc » du Pogo c'est une largeur incroyable : ses 3,60 m de bau maximum lui donnent des airs

de gros bateau. Difficile d'imaginer que seulement 20 cm de longueur le sépare du First quand on voit les deux bateaux de face. L'originalité du First, c'est à coup sûr cette quille relevable qui fait passer le tirant d'eau de 0,62 à 2,15 m, rien que ça ! Et puis leur look les oppose aussi. Le Pogo ne cache pas



Contre-jour sur nos deux bateaux dont les équipages se régalaient au large à la sortie du Morbihan.

FACE A FACE

Appréciez leurs différences

	First 27.7	Pogo 8.50
Longueur coque (en m)	8,30	8,50
Longueur flottaison (en m)	8,30	8,30
Largeur (en m)	3,10	3,60
Tirants d'eau (en m)	0,62/2,15	1,75
Lest (en kg)	621	850
Déplacement (en kg)	2 650	2 800
SV au près (en m ²)	50	53
Génois (en m ²)	22	27
Grand-voile (en m ²)	28	26
Spi (en m ²)	50/60	62/74
Matériau coque	strat. verre/pol.	strat. verre/pol.
Matériau pont	sand. balsa injection	sand. balsa
Architectes	Groupe Finot	P. Rolland/P. Roséo
Catégorie de conception	B	A (insubmersible)
Motorisation standard	9/18 ch	Volvo Sail-Drive 10 ch
Constructeur	Bénéteau	Structures
Prix de base (en €)	48 030	61 032



Le plan de pont du First apparaît presque classique à côté du Pogo extra large avec ses deux barres et ses deux safrans.



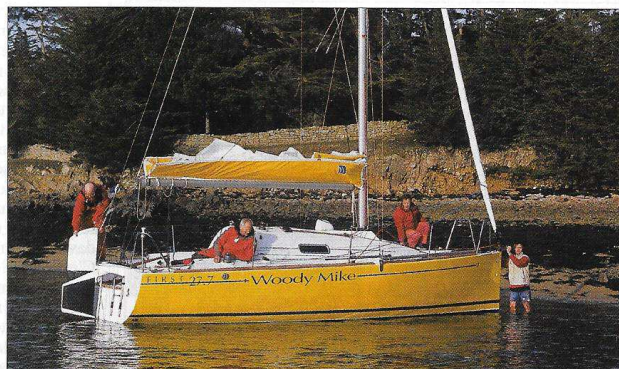
ses origines, sa carène est inspirée de celle du Mini Transat du même nom. Le First reste fidèle à la ligne course-croisière imposée depuis l'origine par son constructeur. Et même si la simplicité est revendiquée, on trouve de vrais bancs de cockpit protégés par une discrète hiloire à l'extérieur et un minimum d'ébénisterie habillée d'acajou à l'intérieur. Quand le Pogo s'amuse à choquer les regards avec ses volumes imposants et son rouf court, le First soigne son élégance classique avec un liseré doré qui souligne la tonture de la coque et un rouf qui se finit en sifflet sur la plage avant.

Derniers réglages

Nous avons hâte de vérifier sur l'eau si nous sommes en présence d'une simple opposition de style ou si les deux bateaux sont vraiment différents. A la veille de l'essai, tout ne s'annonce pas pour le mieux. La météo nous promet la pluie et le First aimablement mis à notre disposition par Henri Amouraben, le patron de Woody Location, nécessite quelques réglages: il vient tout juste de toucher l'eau! Finalement, en l'espace

d'une heure tout s'arrange. Christian Fortin, le préparateur, débarque avec sa trousse à outils. Christian Gourdon, le concessionnaire Bénéteau, s'assure de la bonne mise en place de l'accastillage et en moins de temps qu'il n'en faut pour le dire, il est possible de se servir du targon, de hisser la grand-voile en tête et même de reprendre du pataras. Les équipiers sont à l'heure et nous sommes plutôt gâtés: c'est Pierre-Yves Collet, alias Pifou, qui prend la barre du Pogo. Sur le First, Pascal Conq est venu tâter du bateau qu'il a dessiné. Egalement présents

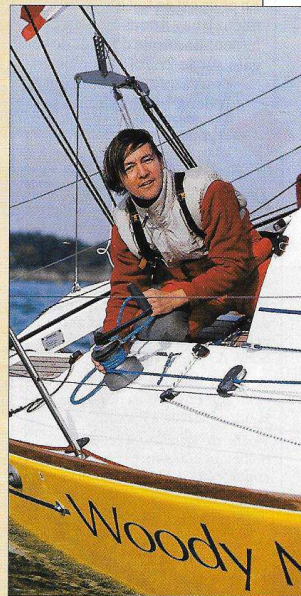
Quille haute et safran relevé, le 27.7 peut se permettre un détour par la plage. Bravo à l'architecte qui n'a pas eu peur de se mouiller! L'emplacement des béquilles est prévu sur l'arrière, au niveau des winches de génois.



PASCAL CONQ

Architecte-équipier

Comparses de Jean-Marie Finot au sein du groupe éponyme, Pascal Conq a l'air aussi réservé que son associé est volubile mais il a réussi à imposer sa signature à côté de celle du dessinateur de l'Ecume de Mer. Sans faire de bruit, cet architecte DPLG a considérablement influencé les dessins de plusieurs générations de voiliers. Le premier bateau qu'il a construit était un voilier de 5,50 m en contreplaqué à bouchains. *Urgent*, dessiné pour la Micro Cup, arborait, longtemps avant les autres, une quille pendulaire. Fort de cette première expérience et des recommandations de Patrick Eliès avec qui il a pas mal régaté, Pascal intègre les bureaux du Groupe Finot en 1985. Et peu de temps après intéresse Finot à la réalisation d'un petit voilier de course pour un de ses amis: Thierry Fagnant. Deux minis verront le jour sur ce plan, *Mistral Gagnant* et *Tom Pousse* qui remporte la Mini-Transat aux mains de Philippe Vicariot. Un mélange de volume et de puissance qui va faire école. Pascal se penche ensuite sur un monocoque de 60 pieds destiné à une toute nouvelle épreuve: le Vendée Globe.



Ici au génois, Pascal Conq a joué le jeu de nos essais.

Generali Concorde, construit en aluminium avec un budget très limité, semble étonnamment large au milieu des autres concurrents. Mené par Alain Gautier, il sera victime de problèmes de gréement mais tous les vainqueurs des Vendée suivants (comme ceux des BOC Challenge) seront signés du Groupe Finot... difficile de parler de hasard. Et pourtant, la course n'est pas le fond de commerce du bureau d'architecture. Seulement un prétexte à vérifier le bien-fondé des théories mises en œuvre dans les bateaux de monsieur-tout-le-monde. Au fait, le premier bateau de série sur lequel Pascal Conq a travaillé au sein du Groupe Finot était déjà un First pour Bénéteau. Il s'agissait du 235. Il arborait une étrave verticale, une longueur à la flottaison maximale et une quille relevable offrant un grand tirant d'eau. Il faut croire que Pascal a de la suite dans les idées. Tenez, il prépare l'arrivée du Groupe Finot à Vannes et s'y est déjà installé. Ce qu'on appelle savoir anticiper: une qualité pour celui qui se penche déjà sur les bateaux que nous utiliserons dans quelques années.

FIRST 27.7 CONTRE POGO

Alexandre Nicolle, qui a conçu l'amusant Aquarhum et Jimmy Viant, architecte naval, expert et ici voisin puisque nous sommes à La Trinité-sur-Mer. La pluie est en fait absente (tant mieux) mais il nous manque également une voile d'avant de régaté sur le 27.7. (c'est plus ennuyeux). Du coup, nos deux bateaux ne se pré-



Les mots pour le dire...

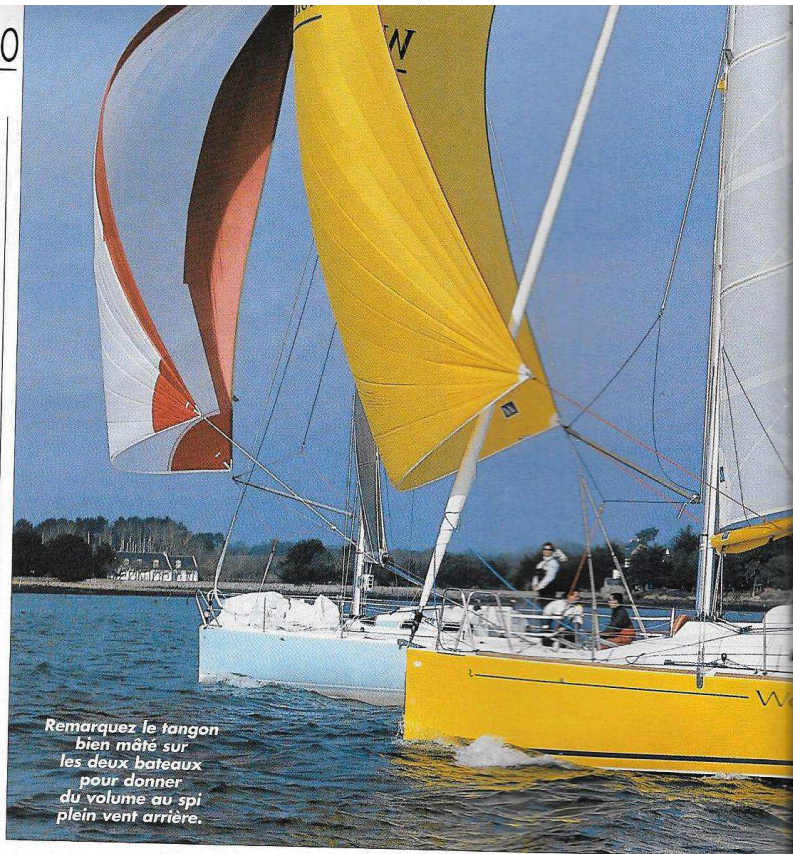
Fibre exotique : matériau (carbone ou kevlar) remplaçant verre ou polyester dans la construction des coques ou des voiles.

Parcours bananes : régates dans lesquelles les bateaux alternent remontées contre le vent et bords de vent arrière.

Solent : voile d'avant haute et étroite, efficace au près dans la brise et facile à border.

Voile de quille : il relie le bulbe qui concentre le lest à la coque et forme le plan anti-dérive.

sentent pas avec les mêmes armes. Le jeu de voiles du Pogo, signé Le Bihan, est taillé pour la régaté. Celui du First, fabriqué par Incidences, est destiné à la croisière. Difficile de les comparer. Des fibres exotiques emprisonnées dans du film Mylar d'un côté et une grand-voile à lattes forcées en polyester de l'autre. Un handicap sévère pour le First, même s'il est difficile à évaluer. Tant pis, un vent soutenu et un timide soleil nous incitent à prendre la mer sans tarder. Le coup de vent de sud est passé depuis maintenant deux jours mais une houle marquée pénètre dans la baie. Après quelques minutes hors du chenal, les deux équipages décident sagement de réduire la toile.



Remarquez le tangon bien mâté sur les deux bateaux pour donner du volume au spi plein vent arrière.

Avec plus de 20 nœuds de vent et à quatre par bateau, il n'est pas facile de garder génois et grand-voile haute. Mais avant même de réduire, un premier enseignement s'impose : même surpuissants et gîtés plus que de raison, nos deux croiseurs sont toujours restés sous le contrôle de leur barreur. Sur le First, un ris est pris dans la grand-voile, un équipier au pied du mât se chargeant de prendre le nouveau point d'amure dans le croc de ris. La réduction est plus

longue sur le Pogo puisque l'on garde la grand-voile haute et que l'on change la voile d'avant. Le temps perdu est vite rattrapé avec l'efficacité du solent mis en place et les deux bateaux se rejoignent devant la petite île de Méaban. Cap est mis sur l'entrée du Golfe et plus précisément sur la rivière d'Auray. Un joli plan d'eau avec un vent moins régulier qu'à l'extérieur mais une mer plus plate qui facilitera nos premiers envois et empannages de spi. Entre Harnic et la pointe des Espagnols, les deux bateaux multiplient les allers et retours sous l'objectif vigilant de Jean-Marie Liot qui ne perd pas une miette du spectacle. Nous évoluons en lisière des parcs à huîtres, avec toujours en tête le grand tirant d'eau du First. Comme nous le faisons craindre la comparaison des deux jeux de voiles, le Pogo prend rapidement l'avantage sur le First. Une différence qui s'exprime au près davantage en vitesse qu'en cap. C'est que le bougre est diablement puissant ! Au portant sous spi, il montrera d'ailleurs surtout sa supériorité au grand large, les écarts entre les deux bateaux étant beaucoup moins sensibles

plein vent arrière. Le lendemain nous vérifierons la bonne aptitude du First 27.7 à descendre dans le vent et à dévaler les vagues. Avec une surface de toile comparable (un ris dans la grand-voile sur les deux bateaux et le spi) mais un équipage moins nombreux, le 27.7 restait hors d'atteinte du Pogo.

En attendant les régates

En revanche, il n'avait pas la puissance requise pour serrer davantage le vent (une bonne vingtaine de nœuds) et souffrait toujours de la tenue de son jeu de voiles au près (plus d'une minute d'écart sur une remontée d'un mille). La saison de régaté qui s'annonce permettra sûrement de corriger ces premières impressions. Encore une fois, mise au point et qualité du jeu de voiles jouaient en défaveur du First. Mais nous avons pu constater ses capacités à faire du cap et sa bonne tenue au vent arrière, qualités appréciables sur les parcours bananes. L'aisance du Pogo 8,50 ne nous a pas non plus surpris : la gamme de vents

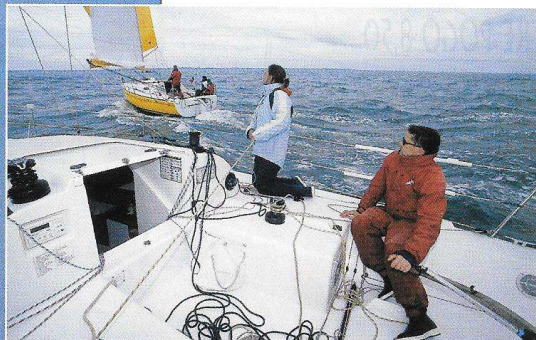
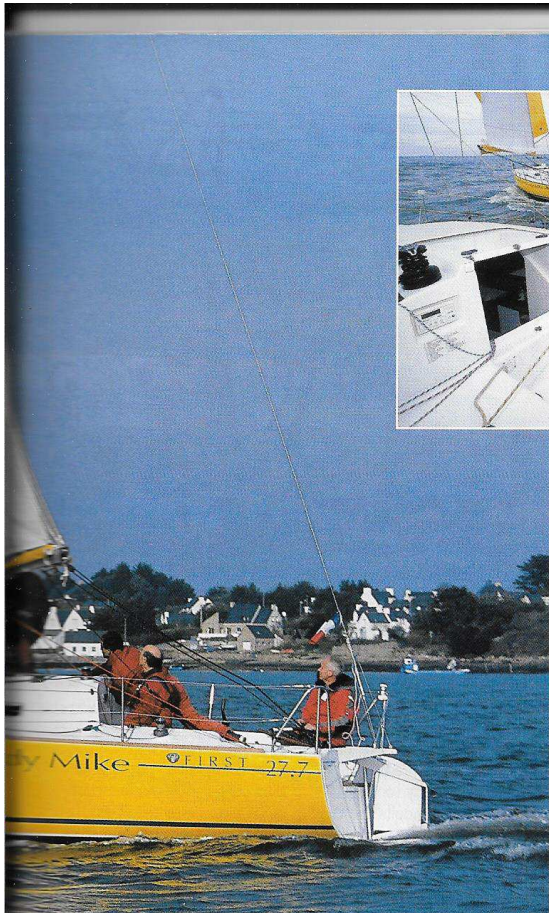
WEBASTO

Un petit chauffe-eau en plus

Sur le First 27.7 un petit chauffe-eau a été installé. Ce Handwashing proposé par Webasto permet de bénéficier d'un peu d'eau chaude pour effectuer une toilette sommaire (au mouillage par exemple). Le système consiste en un bloc relié un relais sur la batterie moteur avec un réservoir d'eau (à remplir manuellement) et une résistance, un petit bac en plastique et deux robinets. Au bout d'un quart d'heure l'eau est tiède, bouillante en une demi-heure. Elle s'évacue ensuite par un tuyau relié à un bidon, à vider régulièrement ! Prix : non communiqué. Tél. : 01 69 13 84 00.

En 12 ou 24 volts, le Handwashing de Webasto offre un peu d'eau chaude.





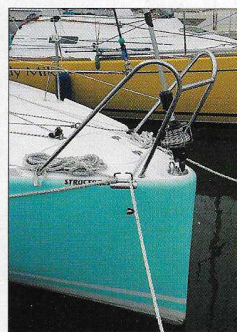
La grande largeur du Pogo et l'absence d'hiloires confèrent au cockpit une surface qui facilite grandement les manœuvres.



Vue depuis l'arrière, on constate que la différence entre les deux maîtres baux est impressionnante mais aussi que le First a un peu plus de franc-bord que le Pogo.

rencontrés a mis en valeur sa puissance. Il est toujours difficile de rivaliser avec lui dès lors que l'on débride les écouteles. Les excellents résultats des Pogo 8,50 dans la dernière Transquadra Solo ne nous démentiront pas. Au port comme en mer, ces deux voiliers ont des caractères différents. Le First est plus rassurant avec son long cockpit fermé par la barre d'écoute mais ses appendices relevables le prédisposent davantage à tutoyer le sable des plages qu'à affronter le large. Il vise une clientèle familiale malgré un système de quille impressionnant. Le Pogo,

plus grand, plus large, est logiquement plus cher. Si son plan de pont évoque la course, son immense plage avant ou ses larges passavants offrent de merveilleux bains de soleil. C'est un formidable bouffeur de milles apte à traverser les mers même si la mousse requise par son insubmersibilité limite ses volumes de rangement. Tels sont les paradoxes de ces voiliers modernes, qui s'appliquent avec bonheur à nous donner du plaisir sous voiles. Un parti pris auquel nous souscrivons sans hésiter : découvrez-les en détail dans les pages suivantes. ▲

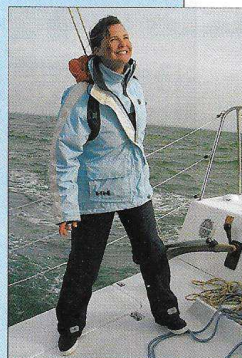


Le balcon du First facilite les débarquements par l'avant mais n'est pas très sécurisant en mer. Sur le Pogo, un davier (optionnel) peut se fixer sur le balcon. Ces étraves verticales restent très exposées lors des opérations de mouillage. ▶

HELLY HANSEN

S'équiper au féminin

Rien de mieux que quelques jours d'essais pour tester les nouveaux vêtements techniques proposés. Helly Hansen nous a pour l'occasion fourni l'ensemble de sa gamme déclinée au féminin. Au final, trois couches de vêtements pour ne pas avoir froid malgré la température hivernale ! La première, un Lifa, sous-couche en polypropylène nid d'abeille : excellent taux de transfert de l'humidité, anti-boulochage et anti-odeur, séchage rapide. Le t-shirt ras du cou (noir, marine, bleu ciel) est à 44 €, le caleçon assorti à 35 €. S'ensuit une veste polaire Isotherm au col montant, avec fermeture éclair centrale et deux poches. Taillee près du corps, elle permet de superposer les couches (existe en noir, bleu ciel, mauve, vert d'eau : 80 €). Enfin, veste et salopette imperméables et respirantes, en tissu laminé deux couches, permettent de s'abriter des embruns. Serrée au niveau de la taille et longue derrière pour être bien protégé au niveau des fesses, avec un col polaire, la veste, étanche et légère, convient tout particulièrement aux navigations à la journée. La salopette est à fermeture latérale avec serrage au niveau de la taille. Elle manque de renforts (fessiers et genoux) mais le tissu est bien résistant. De nombreuses poches (sur la cuisse ainsi que sur le buste) et une grande liberté de mouvements sont également appréciables. Au niveau des chevilles un serrage scratch évite à l'eau de rentrer dans les bottes. Le produit bien fini existe aussi en bleu marine et en rouge. Veste, 190 € ; salopette, 124 €.



Un ensemble confortable pour naviguer à la journée.



Les manches du Lifa extra longues ont un passant pouce !

Bénéteau First 27.7

Le chaînon manquant

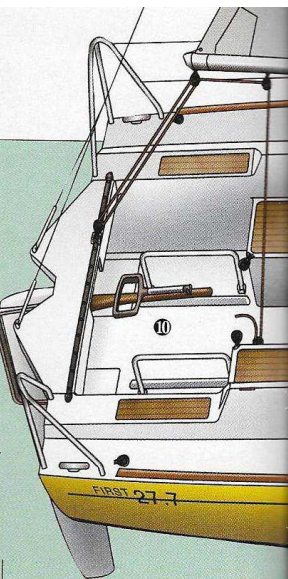
A mi-chemin entre un premier bateau de croisière et un engin de régates, le First 27.7 ne manque pas d'atouts pour séduire les plaisanciers à la recherche d'un bateau facile à mener et performant. A condition d'accepter les emménagements sobres et la quille relevable.

Pour le Groupe Finot, pas de doute : le First 27.7 s'inscrit dans la lignée des 211 et 260. Autrement dit, un bateau simple avec des emménagements sobres. Mais le .7 qui suit le 27 évoque forcément des First à la vocation régateuse plus marquée, 31.7 ou 40.7. Et il faut avouer que le 27.7 fait maintenant le lien entre les « petits » First et les grands, entre les petits croiseurs familiaux et les courses-croisières ambitieuses. La simplicité des petits est manifeste à l'intérieur. Les emménagements sont traités de manière classique (tissu blanc

rayé bleu et placage d'acajou) mais très sobres : un lit breton, le carré, une table à cartes face au bordé sur tribord et la cuisine sur bâbord. En arrière de la cuisine s'ouvre la cabine arrière équipée d'un lit immense qui s'étend jusqu'au tableau arrière. Avec une longueur de 2,35 m, il peut même convenir à un joueur de basket. A condition que celui-ci ne soit pas trop regardant sur la hauteur sous barrots : le maximum observé est de 1,80 m juste sous le panneau de descente et de 1,72 m au niveau du carré. Pas de penderie dans la cabine

mais des équipets superposés bien pratiques pour stocker des vêtements pliés. Les cirés – surtout mouillés – trouveront leur place dans le placard qui leur est réservé dans le cabinet de toilette. C'est ici que l'on trouve les WC marins. Sur notre bateau, le patron de Woody Location a ajouté un mini chauffe-eau couplé à un lavabo (voir encadré). Sinon, la toilette doit s'effectuer sur le pont ou dans les douches du port.

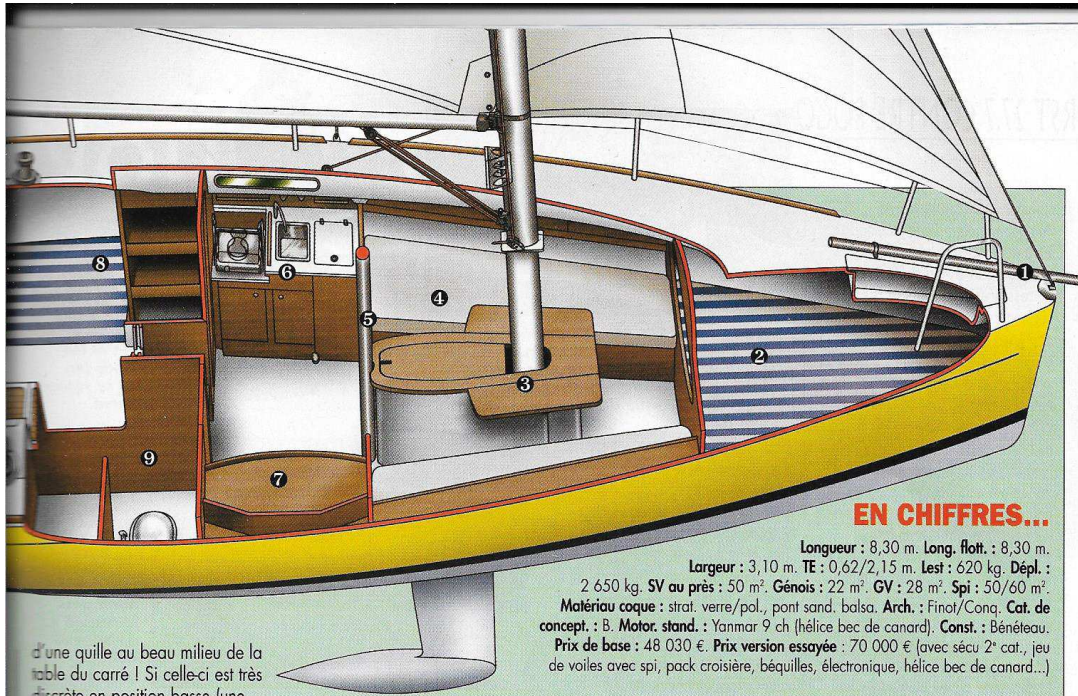
Aucun vaigrage ne recouvre les bordés ou le dessous du rouf. Tout est blanc, pour plus de clar-



té. Et si l'on ajoute à cela l'absence de planchers, on peut facilement comprendre le type de construction du bateau. La coque, en stratifié de verre polyester, est rigidifiée par la pose d'un contremoule qui fait ici office de plancher et reçoit les emménagements. Le rouf arbore une belle finition : il est réalisé selon la technique de l'injection, déjà mise en œuvre sur le 211 (voir VM n° 65). La surprise, pour celui qui découvre le bateau, vient de la présence



Dans la brise, avec le chariot de grand-voile sous le vent et un ris, la barre reste toujours très douce malgré les vagues.



EN CHIFFRES...

Longueur : 8,30 m. Long. flott. : 8,30 m.
 Largeur : 3,10 m. TE : 0,62/2,15 m. Lest : 620 kg. Dépl. :
 2 650 kg. SV au près : 50 m². Généis : 22 m². GV : 28 m². Spi : 50/60 m².
 Matériau coque : strat. verre/pol., pont sand. balsa. Arch. : Finot/Conq. Cat. de
 concept. : B. Motor. stand. : Yanmar 9 ch (hélice bec de canard). Const. : BénétEAU.
 Prix de base : 48 030 €. Prix version essayée : 70 000 € (avec sécu 2^e cat., jeu
 de voiles avec spi, pack croisière, béquilles, électronique, hélice bec de canard...)

d'une quille au beau milieu de la table du carré ! Si celle-ci est très discrète en position basse (une épontille cache le vérin hydraulique de relevage), elle traverse la table du carré et remonte jusqu'au rouf en position relevée.

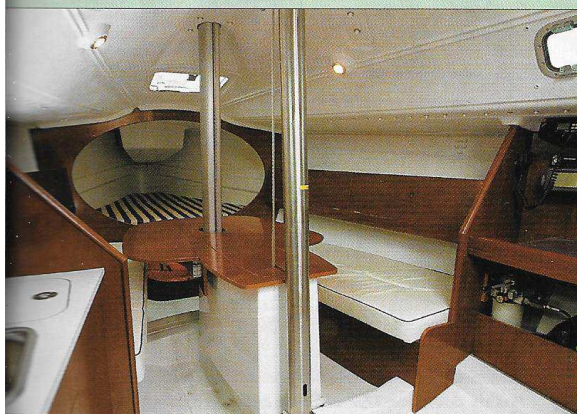
Moteur électrique de relevage

La pompe de relevage se trouve sous la table à cartes. A bord de Woody Mike, nous bénéficions même d'un petit moteur électrique : sans effort et en une minute seulement, la quille rejoint la position haute. En utilisant deux petites béquilles que l'on installe sur l'arrière il est possible d'échouer. Constituée d'un voile en stratifié et d'un bulbe en plomb, cette quille permet aussi d'abaisser le centre de gravité en plaçant le lest à 2,10 m sous la

flottaison, un atout pour le confort et les performances. La recherche de vitesse est bien visible quand on sort dans le cockpit. Ce dernier présente deux parties bien distinctes : deux bancs sur l'avant protégés par de petites hiloires et pouvant accueillir trois personnes. Et une place de choix sur l'arrière pour le barreur. Celui-ci vient directement s'asseoir sur les plats-bords, un décrochement étant imprimé dans l'hiloire à cet effet. Il dispose également de cale-pieds réglables (façon Figaro Solo) appréciables pour se placer au vent et contrôler la puissance de la grand-voile grâce à une longue barre d'écoute rejetée à l'extrême arrière et à un palan

ZOOM

- 1 Un bout-dehors amovible est prévu pour porter un spi asymétrique, mais le chantier n'a pas tranché entre les « classiques » (spi symétrique) et les modernes.
- 2 Le couchage de la pointe avant mesure 1,90 m de long pour 1,70 de large à la tête. La hauteur au-dessus des matelas est de 0,80 m.
- 3 Le mât traverse le pont et la table du carré. Celle-ci, à deux abatants, présente une forme très originale et est dépourvue de fargue.
- 4 Les grands gabarits se méfieront : la banquette bâbord est légèrement plus courte que la tribord (1,82 m contre 1,95).
- 5 L'épontille en arrière de la table cache le vérin hydraulique de relevage de la quille. Le levier qui actionne le vérin est sous la table à cartes.
- 6 Avec un réchaud un feu, un évier un bac et un bloc froid, la cuisine est suffisamment équipée pour se préparer un plat chaud au mouillage. Une pompe à pied alimente l'évier en eau douce et les rangements sont bien conçus.
- 7 La table à cartes est large (1,42 m) mais sa profondeur est variable. On y travaille debout grâce à une nervure dans les fonds qui fait office de cale-pieds.
- 8 Pas de penderie dans la cabine arrière mais des étagères superposées bien pratiques pour stocker des vêtements pliés. Le lit, très grand, se prolonge jusqu'au tableau arrière : 2,35 m au plus long pour une largeur de 1,45 m.
- 9 La hauteur sous barrots dans les toilettes est de 1,77 m. Il n'y a pas de douche ni de lavabo mais un vrai placard à cirés.
- 10 Le cockpit est relativement étroit pour les équipiers (0,74 m entre les bancs pour bien se caler) mais beaucoup plus large pour le barreur (1,62 m).



La table du carré est prise entre le mât qui traverse le pont et l'épontille qui masque le vérin hydraulique de relevage de la quille. La commande du vérin est située sous la table à cartes.

La quille bloquée en position haute rend le carré nettement moins convivial.



FIRST 27.7 CONTRE POGO

fin placé devant la barre. Avouons-le, certaines habitudes sont dures à perdre et quelques minutes à la barre du 27.7 sont nécessaires avant de se familiariser avec cette barre d'écoute placée sur l'arrière. Mais le retour du palan fin, en milieu de cockpit, permet de retrouver ses marques après les virements. Entre le double circuit d'écoutes, la bôme à éviter (celle-ci est très longue, à toucher le patacas) et les cale-pieds à enjamber, les premiers changements d'amure ne sont pas à montrer en exemple. Mais une fois installé sur le plat-bord habillé de teck, la poignée du stick bien en main et les pieds calés, le barreur a une vue dégagée sur l'attaque de son génois et sur son étrave. Et il profite d'une barre très douce. L'équilibre de la carène est tel qu'elle est presque trop neutre dans le petit temps mais jamais fatigante dans la brise. Les équipiers ne sont pas à plaindre non plus. Le cockpit est assez étroit pour se caler à la gîte et les hiloires sont spécialement dessinées pour s'y asseoir au vent. La surface modérée du triangle avant facilite grandement le travail de l'embarqueur. Et les passavants sont assez larges



L'étouffoir du moteur, placé sur le dessus de la première marche de la descente, est exposé aux coups de pieds et risque d'attraper les drisses.

pour se rendre facilement sur la plage avant malgré l'absence de mains courantes. Il faut seulement prendre garde à ne pas poser le pied sur le capot ouvrant lors des empannages.

A l'heure de rentrer au port, on regrette la puissance limitée du moteur, un 9 ch Yanmar un peu bruyant couplé à une hélice bec de canard qui suppose un minimum d'anticipation. Pour manœuvrer entre des pannes encombrées un jour de grand vent, une puissance supérieure serait bienvenue. Une fois amarré, aucun problème pour y passer la nuit. Il faut juste réserver la banquette bâbord aux petits gabarits : c'est la plus courte (seulement 1,80 m). Mais après deux belles journées d'essai, nous avons dormi comme des bébés ! Comme quoi la croisière est possible en toute simplicité.



Les équipets du carré se démontent très rapidement pour la régatée en desserrant deux boulons.



Sur tribord, le réglage du palan fin revient sur un taquet fixé sur le coffre de cockpit.



La longueur des barres de flèche limite le recouvrement du génois. En revanche, la surface de la GV est très impressionnante.



Le cockpit est agréable en navigation même si les dossiers des bancs sont un peu bas. Le patacas est pris sur une curieuse queue de sterne.



Pas de doute, ce 27.7 offre de belles sensations au portant dans la brise, même avec un minimum de vagues !

FIRST 27.7 CONTRE POGO 8,50

Structures Pogo 8,50

Un maxi mini taillé pour le large

Depuis sa sortie il y a trois ans, le succès du Pogo, élu Voilier de l'année 2001 par Voile Magazine, ne se dément pas. Dessiné par Pierre Rolland et construit par le chantier Structures, il adapte avec brio le concept mini à la croisière.

Le volume ! C'est à coup sûr le volume qui frappe le plus à l'approche du Pogo. Le pied posé à bord, le bateau ne bouge pas. C'est sûr qu'avec ses 3,60 m de large pour 8,50 de long, la stabilité est de mise. Et lorsque nous nous glissons rapidement à l'intérieur pour préparer le matériel, sortir la grand-voile et les écoutes, nous constatons la même chose : on n'a pas l'impression de se trouver sur un bateau qui ne fait que 8,50 m. Le carré est extrêmement clair : est-ce dû à la présence des quatre hublots latéraux et

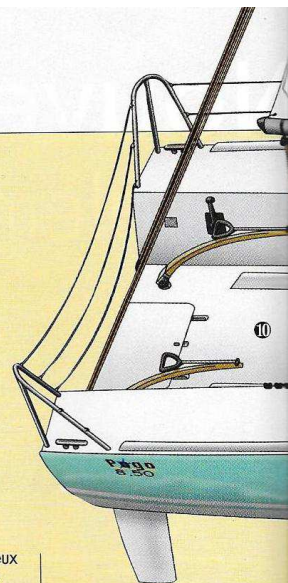
du capot à l'avant, au frêne clair et aux parois recouvertes de gel-coat blanc, à la grande surface offerte par la largeur du bateau et à la simplicité des aménagements ? C'est sûrement un ensemble, bien réussi en tout cas. S'il est vrai que les aménagements dessinés par Patrick Roséo sont assez dépouillés, ils restent suffisants et bien agencés, selon un schéma classique. Au centre du carré une très grande table peut accueillir aisément six personnes, les banquettes couvrant jusqu'en avant de celle-ci. Sur la partie avant, le lit bron

peut s'isoler grâce à d'astucieux rideaux (moins de poids pour un peu d'intimité) ; rideaux que l'on retrouve à l'entrée de la cabine arrière tribord.

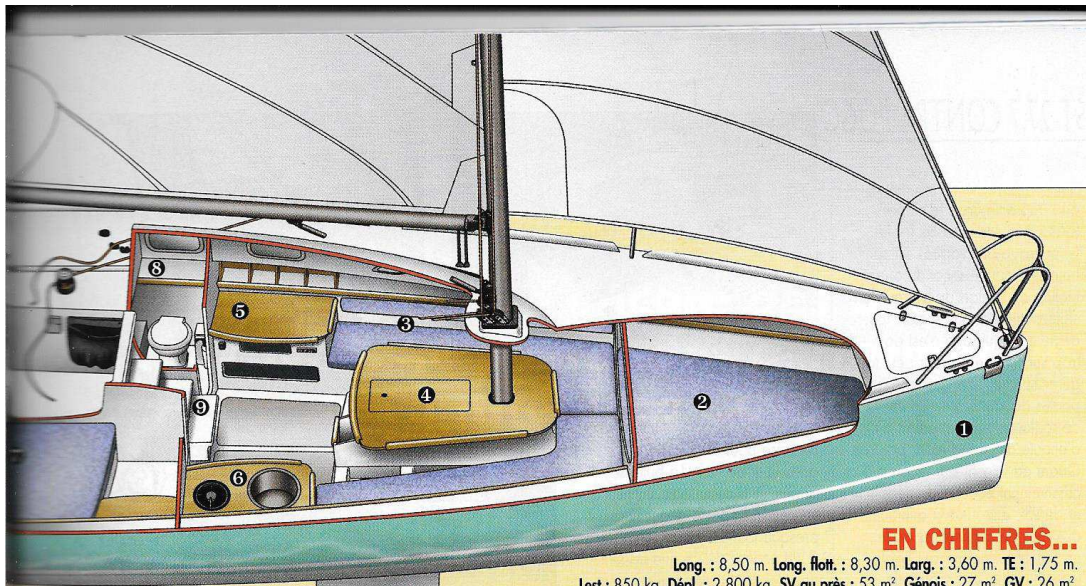
Un intérieur clair et dépouillé

Côté bâbord se loge un coin toilette avec au fond un grand espace permettant de ranger les voiles et où se situe également le réservoir de carburant. On s'étonne au premier coup d'œil de trouver peu de rangements mais l'explication est simple. Le bateau, non seulement

homologué en catégorie A, est aussi insubmersible, ce qui signifie que les 3 200 litres de mousse prennent la place des traditionnels rangements sous les banquettes ! On retrouve tout de même un grand coffre dans la table centrale et sous la table à cartes. De plus, dans la cuisine des espaces sont prévus pour glisser quelques caisses en plastique. Avant de remonter sur le pont, nous constatons la présence de petites mains courantes en tissu fixées sous le rouf sur



La largeur du tableau arrière du Pogo impose la présence de deux safrans contrôlés ici par deux barres franches excentrées.



EN CHIFFRES...

Long. : 8,50 m. Long. flott. : 8,30 m. Larg. : 3,60 m. TE : 1,75 m. Lest : 850 kg. Dépl. : 2 800 kg. SV au près : 53 m². Génois : 27 m². GV : 26 m². Spi : 62/74 m². Matériau : strat. verre/pol., pont sand. balsa. Arch. : P. Rolland/P. Roséo. Cat. de concep. : A (insubmersible). Moteur. stand. : Volvo Sail-Drive 10 ch (hélice bec de canard). Const. : Structures. Prix (de base) : 61 032 €. Prix du bateau essayé : 90 000 € (avec accastillage tout Harken, voiles kevlar, équipets supplémentaires, motorisation 18 ch...)

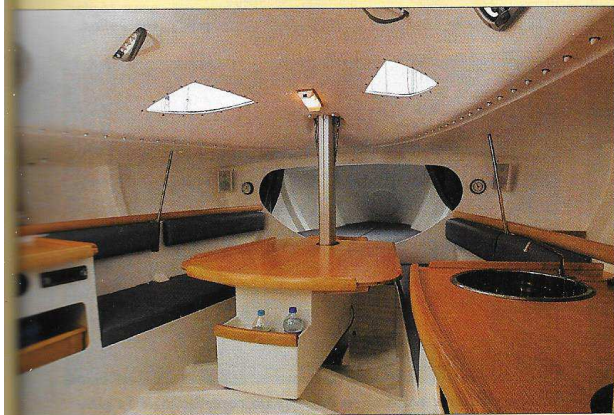
chaque bord vers le centre du bateau et d'un cale-pieds central : tous deux sont bien vus mais il manquera à coup sûr à la gîte de quoi bien se tenir à l'abord de la descente.

Après cette visite, qui nous a permis de nous familiariser avec Po & Go, nous lançons le moteur. La sortie du catway s'effectue sans difficultés malgré un équipage réduit. Le moteur Sail-Drive répond bien aux sollicitations. Nous envoyons la belle grand-voile en kevlar et partons avec le grand génois de 27 m² monté sur enrouleur. A regarder la bôme assez courte, on imagine le bateau un peu sous-toilé dans le petit temps. Mais avec les 25 nœuds qui soufflent en baie de Quiberon, nous avons largement de quoi faire et décidons

même de remplacer le génois par le solent. C'est l'occasion de réaliser combien il est agréable d'évoluer sur cette immense plage avant. De retour dans le cockpit, la place disponible est un plus. S'ils ne sont pas déjà au rappel, les équipiers peuvent se maintenir au vent en s'appuyant sur un cale-pieds placé de chaque bord dans le prolongement du rouf. Le barreur dispose de cale-pieds proéminents et les deux barres en bois prolongées de sticks de part et d'autre du cockpit lui permettent de s'adoser aux filières et de conserver une bonne visibilité. Une fois le pilote débranché (le vérin alourdit nettement la barre qui reste pour autant toujours maniable), la barre devient toute douce :

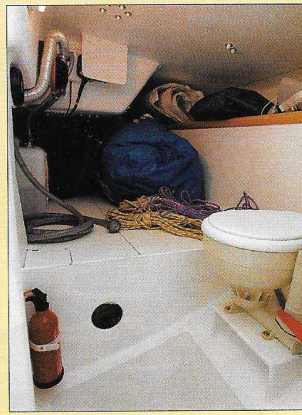
ZOOM

- 1 Le bateau, insubmersible, bénéficie d'une « crash box » à l'avant, fermée par une trappe étanche.
- 2 La cabine avant est une simple couchette en pointe large de 1,65 m et longue de 1,92, dont la hauteur sous barrots maxi est de 0,74 m. Elle est séparée du carré par un rideau.
- 3 Les banquettes un peu étroites (0,53 x 1,94 m) tout autour de la table peuvent accueillir deux personnes pour dormir, six pour manger.
- 4 La très grande table centrale de 1 x 1,24 m abrite un vaste coffre.
- 5 La table à cartes est assez grande pour bien y travailler (0,56 x 1,04 m). Un système de casiers permet de ranger cartes et jumelles au-dessus.
- 6 Le bloc cuisine est minimal, comprenant seulement un petit évier et un réchaud.
- 7 Dans la cabine arrière, la hauteur sous barrots est de 1,77 m ; la hauteur sous la couchette (1,32 x 1,95 m) de 0,87 m. Des équipets contre la coque permettent de ranger les sacs.
- 8 La cabine bâbord sert autant de coin toilette que de soute à voiles.
- 9 La descente est composée de trois marches assez hautes qui s'imbriquent les unes dans les autres. La hauteur sous barrots de 1,88 m donne l'impression de se trouver dans un bateau plus grand.
- 10 Le cockpit mesure 2,50 m de long. La bôme ne revient pas jusque sur l'arrière et laisse beaucoup d'espace au barreur qui dispose de 2,25 m entre les deux côtés pour circuler, passage resserré à 0,77 m au niveau des équipiers.



Si les emplacements sous les couchettes sont réservés à la mousse, de nombreux équipets permettent de ranger le bord.

La cabine arrière bâbord peut accueillir de nombreuses voiles. Une petite pompe électrique (tuyau gris) est prévue pour aspirer eau et saletés dans les fonds.



FIRST 27.7 CONTRE POGO

on l'apprécie dans le clapot formé à la sortie de La Trinité. Le passage des vagues est sans heurts, et si une seconde d'inattention de la part du barreur laisse le bateau retomber plus lourdement, l'équipage n'est pas trop secoué. Le barreur peut tout gérer sans bouger, ayant à portée de la main un ensemble de réglages : rail et palan fin d'écoute de grand-voile, pataras. Quant au winch, qui reçoit successivement écoutes de génois et de spi, il se situe à quelques dizaines de centimètres de lui, un taquet lui permettant également de bloquer l'écoute de la voile d'avant à côté de lui. En bref, le navigateur solitaire peut manœuvrer sans difficultés.

A manœuvrer seul, à deux, en équipage

Mais tant que nous sommes quatre à bord, autant en profiter pour envoyer le spi. Drisses et réglages sont renvoyés au piano sur le rouf. Les barbers sont placés sur de petits rails destinés à accueillir les écoutes de génois aux allures débridées, celles que préfère notre Pogo. Mais pour l'instant, nous utilisons le spi



Un immense coffre permet de stocker annexe, aussières, pare-battage, gaffe...



Les hublots sur le rouf (agréables depuis l'intérieur) offrent une surface glissante.

de brise pour descendre plus dans le lit du vent. La bulle se gonfle, le bateau reste stable, tolérant à la barre et accélère presque tout seul dans la vague. C'est un vrai délice que de se balader sur la plage avant dont la largeur permet de se mouvoir aisément lors des empannages. Derniers bords avant de rentrer sur La Trinité au portant, sous spi, grand largue. Le bateau, quoique puissant, semble glisser tout seul sur les vagues. Que ce soit pour son originalité, sa stabilité ou sa simplicité de mise en œuvre, le Pogo ne laisse pas indifférent : il est vraiment conçu pour ceux qui aiment naviguer, pour aller loin comme pour profiter de petites balades, pour régaler ou simplement partir en croisière... rapide bien sûr !



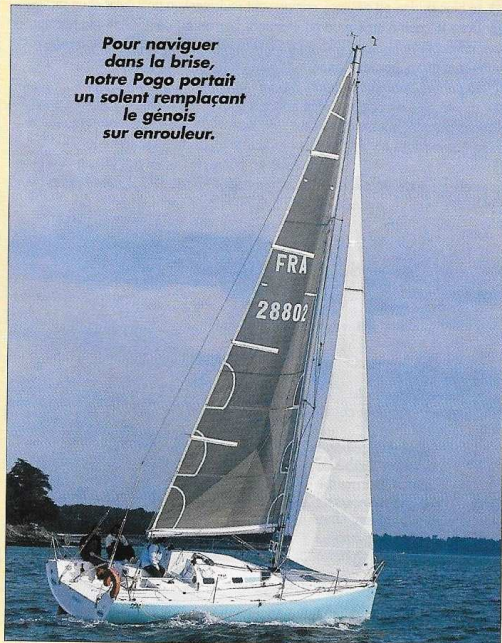
Le capot de descente se transforme en porte au moment voulu : il n'y a qu'à le faire glisser !



Il est difficile d'accéder aux vannes de la pompe à eau de mer qui se trouvent sous le bloc cuisine.



Pour naviger dans la brise, notre Pogo portait un solent remplaçant le génois sur enrouleur.



Le barreur dispose de deux barres, de part et d'autre du large cockpit, ainsi que d'une batterie de renvois pour régler ses voiles.



Equipé de deux safrans, le Pogo reste contrôlable à la gîte.