

Essai comparatif

Pogo contre Coco

Mini-croiseurs pour

Deux voiliers conçus à dix ans d'intervalle, adaptés aux transats

TEXTE ET PHOTOS DOMINIQUE BOURGEOIS



Malgré son âge, le Coco a encore bien des atouts.

Des performances étonnantes et un confort très fonctionnel pour ces deux bateaux longs de 6,50 m.

Non, ces deux minis de série ne sont pas uniquement faits pour traverser l'Atlantique en solitaire. Mais c'est bien là leur intérêt pour le plaisancier, car cette capacité à affronter des coups de vent en parfaite sé-

curité est un argument majeur pour des voiliers qui n'ont que 6,50 mètres de longueur de coque.

Dessinés au départ pour la Mini-Transat, ils offrent d'excellentes qualités marines, puisque ces carènes sont aptes à faire route contre des vents

supérieurs à 50 nœuds, dans des creux de 4 mètres. Imaginées pour courir en solitaire, ces coques sont raides à la toile, stables de route et très faciles à mener en équipage réduit. Leurs performances sont étonnantes : leur potentiel est proche de celui d'un voilier

de croisière de 10 mètres, atteignant 5,5 nœuds au près et jusqu'à 8-9 nœuds de moyenne au portant, avec des surfs à plus de 12 nœuds !

Bref un choix idéal pour se faire plaisir en mer, en balade côtière ou au large, voire au grand large pour ceux que la

le grand large

autant qu'aux balades familiales.

Coco

153 000 F

6,50 m

Quatre couchettes

3^e catégorie

Pogo

179 651 F

6,50 m

Quatre couchettes

3^e catégorie

- LIEU : LA TRINITÉ-SUR-MER
- MÉTÉO : 5 À 12 NŒUDS
- MER : BELLE



Mini-Transat passionnée. Certes le confort à bord est succinct, en l'absence de véritable carré, de cabines indépendantes ou de cabinet de toilette, réduisant les facilités à l'escale à la portion congrue. En revanche, l'agrément et la fonctionnalité en mer rendent

ces voiliers très agréables à vivre en navigation, ouvrant des horizons nouveaux pour de si petits croiseurs, de la Corse au Baléares, de l'Angleterre à l'Espagne...

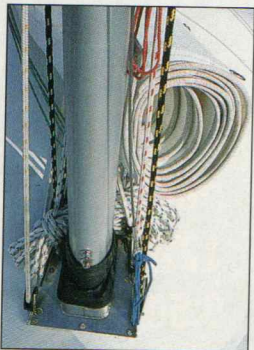
Leur manœuvrabilité sous voiles permet de se passer de moteur et leur tirant d'eau ré-

duit d'accéder à tous les recoins de la côte. Seul bémol face aux voiliers conçus pour le camping côtier : leur largeur supérieure à 2,50 mètres dépasse le gabarit routier pour le transport sur remorque.

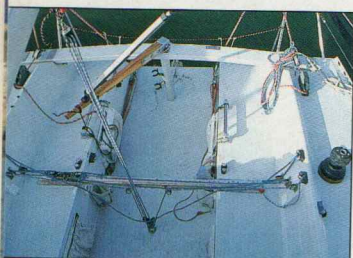
Dans ce duel, le Coco accuse le poids des ans du point de

vue des performances au près et de l'accastillage, mais propose un intérieur très lumineux, tandis que, en plus de sa vélocité à toutes les allures, le Pogo offre un plan de pont fort bien conçu, un cockpit spacieux et un grément très simple à manœuvrer. ■ ►

En détails



Le mât emplanté du Pogo est sécurisant, avec ses barres de flèche poussantes et son gréement simple à double patares qui pardonne les erreurs de manœuvres.



Le plan de pont du Coco mérite quelques optimisations pour faciliter les réglages en équipage réduit.



Winch central sur le Pogo pour simplifier les manœuvres et deux panneaux ouvrants dans la descente, astucieux mais peu pratiques pour entrer ou sortir.

Equilibre à la barre et **vélocité** dans les petits airs, le Pogo confirme sa supériorité



La grande largeur au pont du Pogo (à droite) permet de dégager les passavants, mais le Coco (à gauche) bénéficie d'un rouf panoramique, très agréable en mer.

Sous voiles

Des performances étonnantes

Avantage au près pour le Pogo.

Comme tous les minis, la longueur à la flottaison est proche de la longueur de coque, donnant des carènes volumineuses avec étrave droite et arrière « tronqué » pour augmenter la flottaison dynamique. La différence porte essentiellement sur la largeur au pont (22 cm de plus pour le Pogo), la hauteur des francs-bords (Coco : avant 106 cm, arrière 78 cm ; Pogo : avant 84 cm, arrière 75 cm) et sur la stabilité aux grands angles : mât dans l'eau, le Coco se redresse avec 30 kg en tête de mât, le Pogo avec 45 kg. Ils supportent bien les rafales, conservant leur voilure maximale jusqu'à 15 à 18 nœuds de vent réel, avant de réduire à l'avant puis en prenant un ris, configuration qui permet de naviguer au

près avec 22 nœuds de vent réel. Le Coco, malgré son faible tirant d'eau, obtient sa raideur grâce à sa carène « rondouillarde » (assez large en flottaison) tandis que le Pogo l'acquiert par son gros bulbe (450 kg), offrant des formes plus pincées à l'étrave et une moindre surface mouillée.

Plus raide et plus léger, le Pogo s'avère plus rapide sous

généis (du près au travers) d'environ 0,1 à 0,2 nœud, avec un meilleur cap au près (environ 2 à 3°) et un tangage plus faible dans le clapot court.

Sous spi, la différence est moins sensible, du moins par brise modérée, tant au grand largue qu'au travers, avec un avantage pour le Pogo d'une à trois longueurs de bateau sur un mille de course. ■



La barre d'écoute à l'arrière libère le grand cockpit du Pogo tandis que, sur le Coco, elle le coupe en deux, limitant les déplacements.



Au près, le Pogo a montré sa supériorité, tant en vitesse qu'en cap, avec une gîte moins prononcée.

Equipement

Des plans de pont conçus pour un équipage réduit

Un grand cockpit ergonomique et un rouf dégagé sur le Pogo.

Rouf arrondi, larges passavants, double safran, renvoi central de toutes les manœuvres et plage avant dégagée sur le Pogo, contre rouf trapézoïdal avec Plexi, safran suspendu, renvoi latéral des manœuvres, plage avant encombrée sur le Coco. Ce dernier est armé avec un accastillage succinct, voire in-

complet et sous-dimensionné pour qui veut régater ou profiter de son potentiel, ce qui n'est pas le cas du Pogo, livré avec un accastillage robuste.

Le mât fractionné du Coco posé sur le pont demande à être renforcé, doté d'un guignol et les bastaques renvoyées sur le pont, si l'équipage utilise une grand-voile à rond de

chute. Le Pogo est sécurisé avec son gréement en tête, mât implanté à deux étages de barres de flèche poussantes et double pataras volant qui pardonne les erreurs de manœuvre. Avantage au Pogo grâce à l'insubmersibilité qui le dispense de radeau, contrairement au Coco qui, avec 840 litres de mousse, n'est pas

conforme à la jauge Mini. Avec son unique winch sur le rouf, le Pogo est très simple à manœuvrer, tandis que le Coco est rapidement encombré. Enfin, côté hors-bord, le Coco est sans conteste mieux conçu pour fixer une chaise sur le tableau arrière, le Pogo imposant de décaler le support à l'extérieur des safrans. ■



Peu d'espace dans le cockpit du Coco pour manœuvrer.



Le cockpit ergonomique du Pogo est très confortable en mer.

Essai comparatif *Coco/Pogo*



Un intérieur sobre dans le Pogo, mais bien conçu pour naviguer, même si la table à cartes est plutôt petite.

Des intérieurs spartiates, mais très agréables en mer

A bord

Sobriété et fonctionnalité

Un agencement similaire mais plus de luminosité dans le Coco.

L'imposant rouf du Coco est un incontestable plus, tant au niveau luminosité intérieure, grâce à ses quatre panneaux en Plexiglas

offrant une vue panoramique, qu'en raison de sa hauteur sous barrots. La descente est nettement plus agréable sur le plan Harlé, car l'ouverture quasiment verticale et les petites marches du Pogo imposent

quelques contorsions pour entrer ou sortir.

L'agencement intérieur est assez similaire, la cloison de mât séparant la cabine avant, uniquement utilisée en croisière au port, vues les dimensions modestes de cette couchette double. Le Pogo offre toutefois dans cette zone un coin penderie et l'espace pour un WC chimique en avant de la cloison à ouverture circulaire (Ø 95 cm). Côté cuisine, l'équipement est succinct dans les deux cas, avec un réchaud sur cardan, une bassine-évier et quelques rangements.

Le volume d'insubmersibilité étant conséquent sur le Pogo, le dessous des couchettes est rempli de mousse, ce qui réduit les zones de range-

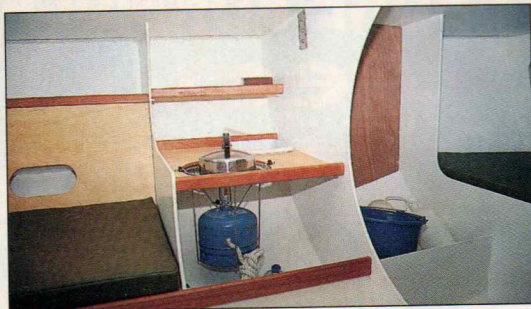
ments aux équipets latéraux et à un vaste espace sous le cockpit, très pratique pour stocker avirons, bib, voiles,...

Le Coco offre plus de rangements, mais une bonne partie d'entre eux est inaccessible sous le cockpit. La largeur du Pogo permet de gagner en espace-banquettes, les deux minis proposant deux immenses couchettes se prolongeant par les banquettes du « carré » : un système confortable en mer pour être bien calé à la gîte.

Le Pogo propose, en sus de la dorade avant, deux aérateurs pour éviter la condensation, tandis que l'électricité et l'électronique peuvent être aisément montées par un plaisancier, vue la simplicité du circuit électrique. ■



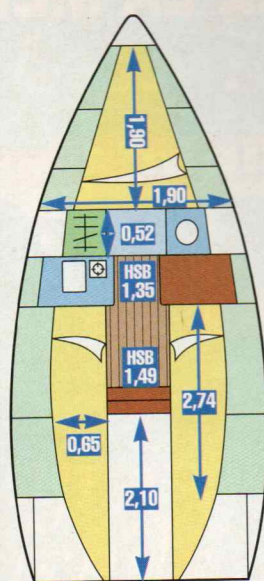
Vision panoramique et grande table à cartes sur le Coco.



La cloison de mât du Pogo cache une penderie et un emplacement pour un WC chimique. La cuisine peut être aménagée avec davantage de rangements.

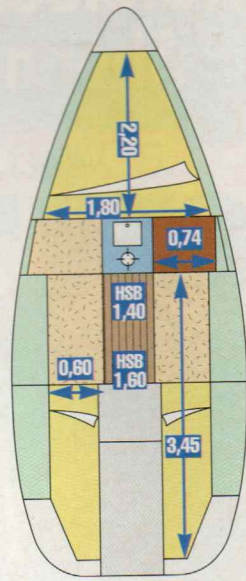


Plus grande, la cuisine du Coco ne permet, comme sur le Pogo, qu'une alimentation simple et rapide.



POGO

La grande largeur compense le volume occupé par la mousse d'insubmersibilité.



COCO

Une plus grande hauteur sous barrots rend la vie à l'escale plus confortable.

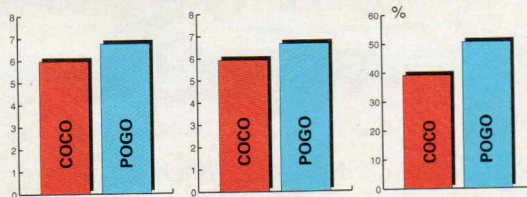
Conclusion

Le Pogo est le meilleur choix.

Le choix se porte sans hésitation sur le Pogo, qui offre de meilleures performances, un bon touché de barre et l'insubmersibilité. L'achat en version kit est le plus attrayant car la pose de l'accastillage et des emménagements n'est pas complexe ni longue à réaliser. Armés pour la Mini-Transat, ils n'ont qu'une différence de prix de 20 000 F environ.

Côté comportement, la différence porte essentiellement sur l'agrément en mer (meilleure stabilité de route, cockpit plus grand et plus ergonomique pour le Pogo). Les performances donnent un net avantage au Pogo, principalement aux allures sous génois, un peu moins sous spi dans les brises faibles à modérées.

$2\sqrt{\text{voilure}}/3\sqrt{\text{poids}}$ Flottaison/ $3\sqrt{\text{poids}}$ Rapport de lest



Des poids différents

Les ratios montrent une surface de voile similaire, la différence essentielle portant sur le déplacement et le rapport de lest, donnant, pour une raideur comparable, un meilleur potentiel au Pogo au près.

CARACTÉRISTIQUES	COCO	POGO
Longueur de la coque	6,50 m	6,50 m
Flottaison	6,20 m	6,40 m
Bau maximal	2,70 m	2,97 m
Déplacement	1 150 kg	890 kg
Poids du lest	450 kg	450 kg
Tirant d'eau	1,36 m	1,58 m
Grand-voile	17 ou 22 m ²	24 m ²
Génois	17 m ²	18 m ²
Foc	9,10 m ²	12 m ²
Spinnaker maxi	60 m ²	72 m ²
Spinnaker de brise	40 m ²	48 m ²
Architecte	Philippe Harlé	Pierre Roland
Prix	153 000 F	179 651 F

Prix à la loupe

Prix standard

Coco : 153 000 F avec grand-voile sans rond de chute et génois, flottabilité (0,84 m³).

Pogo : 179 651 F sans voiles, avec insubmersibilité (1,8 m³).

Pour la Mini-Transat

Coco : environ 240 000 F avec flottabilité + 0,3 m³, petit accastillage,

ferrures de bastaques sur le pont, guignol et renfort pied de mât, armement de sécurité, électronique, jeu de voiles (42 000 F).

Pogo : environ 260 000 F armement de sécurité, électronique, jeu de voiles (46 000 F).

Prix en kit

Coco : 90 500 F coque pontée sans mât, sans accastillage, sans voiles, sans électricité.

Pogo : 133 855 F coque pontée avec mât, accastillage, sans insubmersibilité, sans voiles, sans électricité.