

OnTest

- È lunga 12,18 metri
- Ha 6 posti letto
- Costa "alla boa" 205.617 euro

OnTest

[100 miglia a bordo di ...]

L'ultima parola di MB

Velocità, sicurezza e semplicità

Il Pogo 40 è una barca da corsa. Questo è subito chiaro. Ma l'abbiamo molto apprezzata anche in visione della crociera, di certo adatta a persone spartane e che prediligono la navigazione e la velocità alle comodità vere e proprie. Per la costruzione sono usati materiali tradizionali, lavorati per infusione, la coperta è in sandwich; il tutto per un dislocamento leggero. Le linee d'acqua sono estreme, con fondo piatto e poppa larga per grandi planate. E' una barca progettata all'interno del regolamento della Classe 40 di cui fa parte, che impone limiti nelle misure e materiali anche per cercare di non far lievitare i costi. Impressiona il pozzetto, davvero grande. Semplice la coperta, come semplice tutta l'impostazione della barca, impianti compresi. Gli interni sono aperti. Esistono due versioni: una definita da corsa e una da crociera, quest'ultima ha randa di 20 mq più piccola, un pescaggio di 1 metro circa inferiore e un dislocamento maggiore di 500 kg.

Da mettere? Una "porticina" almeno per il bagno, una seconda pompa per caricare i ballast.

Il progettista

Un'idea vincente

E' una barca performante. Rappresenta quello che si può ottenere per avere una barca sicura e veloce. L'abbiamo disegnata pensando alle regate oceaniche e alla crociera, non alle regate tra le boe. L'armatore ideale è una persona che ama la velocità e vuole affrontare il mare con una barca semplice. Un velista che ha in programma anche regate transatlantiche ma con budget ragionevoli. Il Pogo 40 fa parte della Classe 40 che sta avendo un grande successo, (vedi l'ultima Route du Rhum con 25 iscritti di cui 12 Pogo): si sentiva la mancanza di una classe che stesse in mezzo tra gli Open 60 e i Mini.

L'armatore

Innamorato a prima vista

In Francia in cerca di una barca open, Roberto Famiani ha visto per caso il Pogo 40 su una rivista. E' andato in Bretagna al cantiere Structures e lo ha comprato immediatamente.

Quello che cercava era una barca veloce, adatta per navigarci molto e in sicurezza. Con tre amici lo ha portato in Toscana e ora lo usa tranquillamente anche in vacanza. Nei suoi programmi c'è anche l'idea di fare charter con persone appassionate a caccia di grandi planate.

LE AVVERSARIE

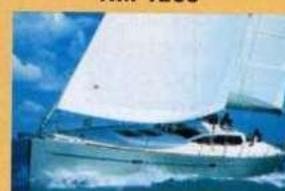
Pogo 40



A 40



RM 1200



Lunghezza fuori tutto (m)

12,18

11,99

11,99

Lunghezza al galleggiamento (m)

12,18

11,25

11,42

Larghezza massima (m)

4,40

3,75

4,22

Superficie velica (m²)

115

100

93

Pescaggio (m)

3

2,38

1,80

Dislocamento (kg)

4.800

5.920

7.800

Progetto

Finot/Conq

Joubert & Nivel

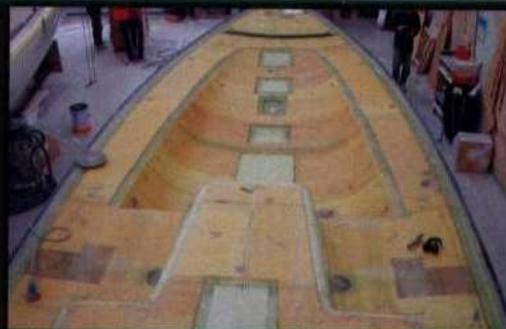
Marc Lombard

Prezzo (euro iva esclusa)

145.876

123.250

157.833



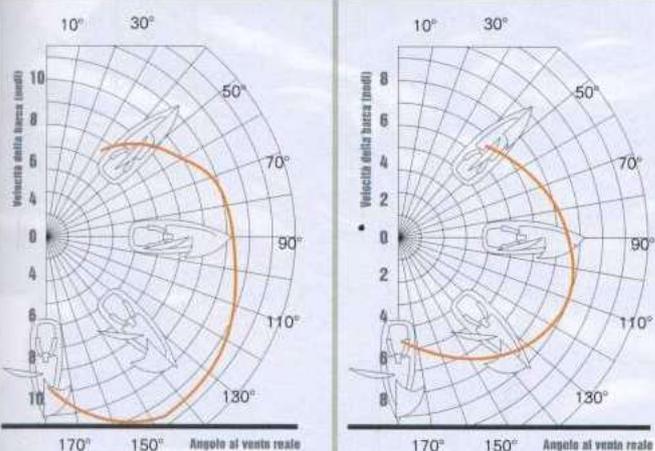
Il Pogo 40 in cantiere. Da sinistra: la lavorazione di scafo e coperta negli stampi femmina, la barca appena estratta dallo stampo.

Pogo 40

La prova

LE VELOCITÀ

A vela. Le polari rilevate da MB



La polare si riferisce a un vento reale di 22 kn con mare formato. Velatura: randa e genoa pieni. Valori sorprendenti specie nelle andature larghe. Con 8 kn di velocità la barca entra in planata, i valori sul log aumentano costantemente fino a 150° al vento per poi iniziare a scendere. Non delude neppure di bolina, anche se l'angolo non è strettissimo. Sette persone a bordo, carena pulita.

La polare si riferisce a un vento reale di 8 kn con mare piatto. Velatura: randa e genoa pieni e gennaker dai 90° al vento in poi. Anche in questa condizione riesce a creare vento apparente e avere buoni spunti di velocità. Il massimo di velocità lo raggiunge al traverso/lasco, poi inizia a decrescere. Nove persone a bordo, carena pulita.

COSTRUZIONE E IMPIANTI

Scafo e coperta sono realizzati in vetroresina con processo per infusione. La coperta è in sandwich; per lo scafo si usano tessuti in vetro multiassiali. Entrambi estratti da stampo femmina. 3 metri cubi di riserva di galleggiamento in schiuma a cellule chiuse. Albero e bompresso in carbonio T 600, boma in alluminio. Chiglia rinforzata in ferro e bulbo in piombo. Due ballast da 750 lt ciascuno e relativa pompa di riempimento e valvole per il trasferimento. Motore Volvo sail drive 30 cv.

I NUMERI CHE CONTANO

Prezzo base (Iva esclusa)	145.876 euro più Iva, con motore 30 cv
Prezzo con allestimento "medio" (Iva e optional inclusi)	205.617 euro

I DATI BASE

Lunghezza fuori tutto	m 12,18
Lunghezza al galleggiamento	m 12,18
Larghezza massima	m 4,40
Pescaggio	m 3/2,20
Superficie Velica	mq 115
Motore	cv 30
Dislocamento	kg 4.800/5.300
Zavorra	kg 1.800
Ballast	lt 2 x 750
Posti letto versione prova	6
Progetto	Finot-Conq

ACCESSORI

Antivegetativa; gelcoat colorato; rullafiocco Facnor R200; cucina in linea; serbatoio acque nere; stick del timone; circuito acqua con doccia esterna e acqua calda all'interno; pompe di sentina, una elettrica e una manuale; pacchetto elettronica (bussola, Vhf, Chart plotter Gps, autopilota e stazione del vento, batterie e impianto elettrico); trasporto, messa in acqua, rigging.

INDIRIZZI

Costruito da Structures, Combrit, Francia,
Tel : +33 (0)2 98 51 94 73
www.pogostructures.com



Coperta e scafo vengono assemblati; la chiglia viene infilata nella scassa a cui verrà fissata, il Pogo 40 è pronto per essere trasportato al porto per il varo.

OnTest

[100 miglia a bordo di ...]



La Storia



Appuntamento a Marina Etruria, a Puntone di Scarlino. Sole e vento decisi.



L'armatore è già al lavoro. Oggi si esce per la messa a punto.



Appena usciti ci aspetta la bolina. L'onda bagna subito la coperta.



Un paio di bordi e scatta la gara a chi plana più a lungo e più veloce.

Quattro Pogo 40 ai primi cinque posti nella classe più numerosa alla Route de Rhum 2006 sono il miglior biglietto da visita per questo dodici metri. Tipico scafo triangolare, entrate fini, larghezza notevole che da metà barca in poi resta pressochè costante fino all'immensa poppa: una barca fatta come la punta di una freccia. E come la freccia, fatta per viaggiare veloce. Molto veloce, specie quando si galoppa al lasco. Il Pogo 40 non è una novità in assoluto, il progetto è del 2005, pensato

e concepito per le grandi regate oceaniche in solitario o in coppia. Il progetto è dello studio Finot, più che un progetto un'assicurazione di buona riuscita, e il cantiere è la Structures a Combrit, in Bretagna. Il Pogo nasce nel rispetto delle regole della classe 40 (vedi box più avanti), classe nata per chi vuole fare delle regate o crociere oceaniche navigando veloce, in sicurezza, in modo molto semplice e senza spendere troppo. *"Progettisti e cantiere hanno lavorato insieme a*

« Pensato e concepito per le grandi regate oceaniche in solitario o in coppia. Il progetto è dello studio Finot, più che un progetto un'assicurazione di buona riuscita »

Pogo 40

Cronache di viaggio



Andare e tornare dall'Elba a 13-15 nodi è un gioco da ragazzi.



Sabato in gita a Massa Marittima. Troppo vento per le regate.



La domenica l'aria è leggera. Si esce per l'invernale di Follonica.

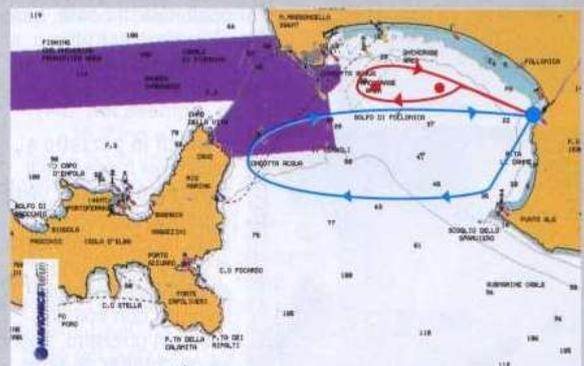


Gli ultimi bordi verso il marina. Domenica finita, ci aspettano le code sulla Cisa.

lungo per mettere a punto una barca leggera, efficiente e con un buon prezzo" ci spiega Pascal Conq, progettista e socio dello studio Finot. E' un po' il fratello minore degli Open 60 della Vendée Globe o della Velux 5 Oceans. Stiamo parlando di un 40 piedi nato per le regate in solitario o in doppio tanto amate dai francesi, ma che non disdegna la crociera sportiva. Uno scafo molto leggero (4.800 kg) ottenuto senza utilizzare fibre esotiche, ma realizzato con materiali

IL PERCORSO, DA SALIVOLI LUNGO L'ELBA

Abbiamo navigato nello specchio d'acqua tra Punta Ala, Piombino e l'Isola d'Elba. Il primo giorno siamo partiti da Etruria Marina con 20 nodi di sud-est in aumento e mare formato. Dopo qualche bordo di bolina abbiamo fatto rotta fino a Cavo dell'Elba per poi rientrare al marina. La domenica l'aria era più leggera e girata verso est, il mare piatto. Il bastone della regata era nel mezzo del golfo di Follonica. La regata prevedeva sei lati per un totale di circa 15 miglia.



OnTest

[100 miglia a bordo di ...]

tradizionali: "Non usiamo resine epossidiche, sono troppo costose e complicano la lavorazione e le riparazioni. Usiamo vinilestere per chiglia e per i due timoni e come prima resina sullo scafo per prevenire l'osmosi; la coperta è in sandwich di airex come i ballast", spiega Charly Fenbach del cantiere Structures. Scafo e coperta sono estratti da stampo femmina e realizzati per infusione. Unica concessione alle fibre esotiche è l'albero in carbonio (poggiato in coperta) e il bompreso, che scorre sulla coperta tra due solidi anelli di nylon (non scompare nello scafo come nei J, sempre per un risparmio di costi). E' attrezzata in maniera molto semplice ma estremamente funzionale; la semplicità a bordo è anche sinonimo di sicurezza: meno hai, meno rompi e più facilmente aggiusti.

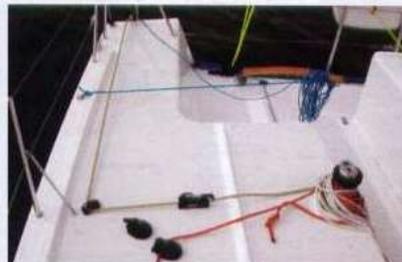
L'USCITA IN MARE

Per ora in Italia di Pogo 40 ne contiamo uno solo, ma altri due sono in arrivo. La febbre da Pogo è contagiosa, se lo

Grande semplicità in coperta. D'altronde questa è una barca pensata anche per i solitari. L'antidrucciolo tiene bene, manca però in alcuni punti curvi della tuga. Farebbe comodo anche lì. La prua è occupata dal **rollatore Facnor**, che non permette però riduzioni di tela. Quando il vento aumenta si arrotola e si arma una **trinchetta su uno strallo amovibile in spectra** (foto a destra). Il **bompreso, in carbonio**, scorre tra due anelli in nylon fissati alla coperta. La barca prevede il musone dell'ancora, qui smontato (opzionale è il salpancora elettrico).

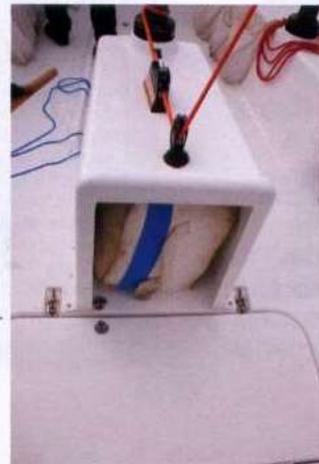


Le manovre sono rinviate in pozzetto. Il **vang è stato aggiunto dall'armatore**, ma anche il cantiere ne prevede uno opzionale. Il boma, basso all'attacco sull'albero, si alza verso poppa.



Il **winch in pozzetto** è usato per il genoa e il **paterazzo doppio**, visto il grande allungamento della randa. In manovra ci vuole una buona sincronizzazione per lavorare con soli due winch in pozzetto, anche se gli **stopper** aiutano.

Sotto, il blocco centrale su cui è fissato il **winch della scotta randa**. Sotto trova posto la **zattera**. Un'idea intelligente: scivola in mare con uno sforzo minimo. In pozzetto **un solo gavone** a poppa, è profondo e si possono ispezionare i timoni.



Pogo 40

La coperta



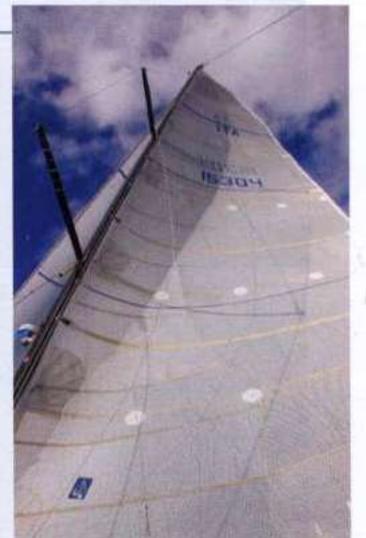
Oversize il pozzetto (3,10 x 3,30 metri). Tanto che ci si deve abituare a come muoversi. Le panche non hanno soluzione di continuità con i passavanti (1,48 metri; se proprio si vogliono i poggiaschiena si può montare una struttura con dei teli). **Lunghissimo il trasto di randa** fissato all'estrema poppa e regolabile dal timoniere su entrambi i bordi. In totale in pozzetto ci sono 5 winch, 2 sulla tuga per le drizze, 2 ai lati per il genoa e 1 per la randa. Comodo il blocco centrale da utilizzare anche come **puntapiedi**, meno pratico quando si deve cazzare la randa.



Larghi i passavanti; sul bordo corre per tutta la lunghezza un **puntapiedi**. Sotto, il carrello del fiocco e un dettaglio del **barber**. Volendo è possibile montare un carrello trasversale invece di quello longitudinale.



L'albero alto 18 metri è in carbonio T 600, fibra a medio modulo (l'alto modulo non è permesso dalla classe), ha due ordini di crocette molto acquartierate. Il Pogo 40 ha quasi **25 mq di vela ogni 1.000 kg:** un barca superinvelata. L'A40, per esempio, ne ha circa 16,2 mq e certo non è una barca poco invelata. Una barca tradizionale come il Sun Odyssey 40 ne ha 9,55 e l'X40 13,3. **La zavorra rappresenta il 38% del dislocamento,** in linea con tante barche da crociera/regata, ma in più qui ci sono i ballast e il bulbo è sotto di 3 metri. L'X40 ha circa il 43% del peso nel bulbo, il J109 il 35,7%.



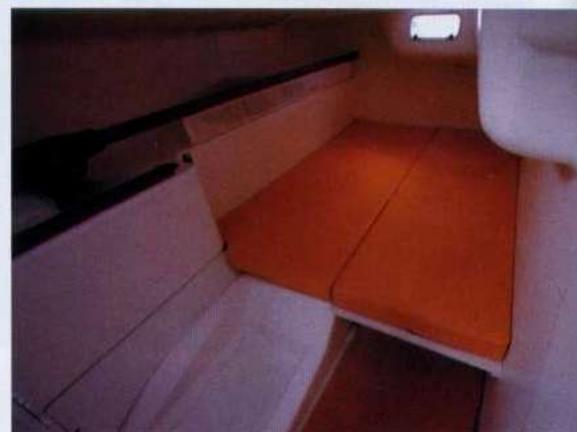
OnTest

[100 miglia a bordo di ...]

provi poi lo vuoi. L'armatore è un toscano verace, che era in Francia in cerca di una barca con cui navigare bene e si è innamorato del Pogo 40. Visto e comprato. Poi lo ha ritirato e se l'è portato a casa dalla Bretagna, con tre amici, navigando attraverso il golfo di Biscaglia e Gibilterra fino a Scarlino in Toscana, di fronte all'Elba. Lo ha comprato non pensando di fare regate oceaniche, ma crociere, qualche regata lunga in Mediterraneo e come barca per un charter di appassionati. Noi lo abbiamo provato in una tre giorni con aria forte il venerdì, troppo forte il sabato, e in regata tra le boe la domenica, con arietta leggera. Quando usciamo l'aria è tesa e in aumento, il nostro programma è mettere a punto la barca, poi la giornata si trasforma in una guerra a chi raggiunge sul log la velocità più alta, navigando tra



Inutile ripeterci: la parola d'ordine per gli interni è essenzialità. **Nella cucina in linea** (1,92 metri) solo fuochi e un lavello. Il frigo è opzionale e può essere messo nella parte centrale del tavolo. Il bagno ha più a poppa il vano impianti e una cuccetta, l'armatore la definisce la più comoda di tutte. La cabina doppia è spaziosa, h 1,94 e cuccetta di 2,07 x 1,40 m. Si può montare un telo antirollio nel mezzo.

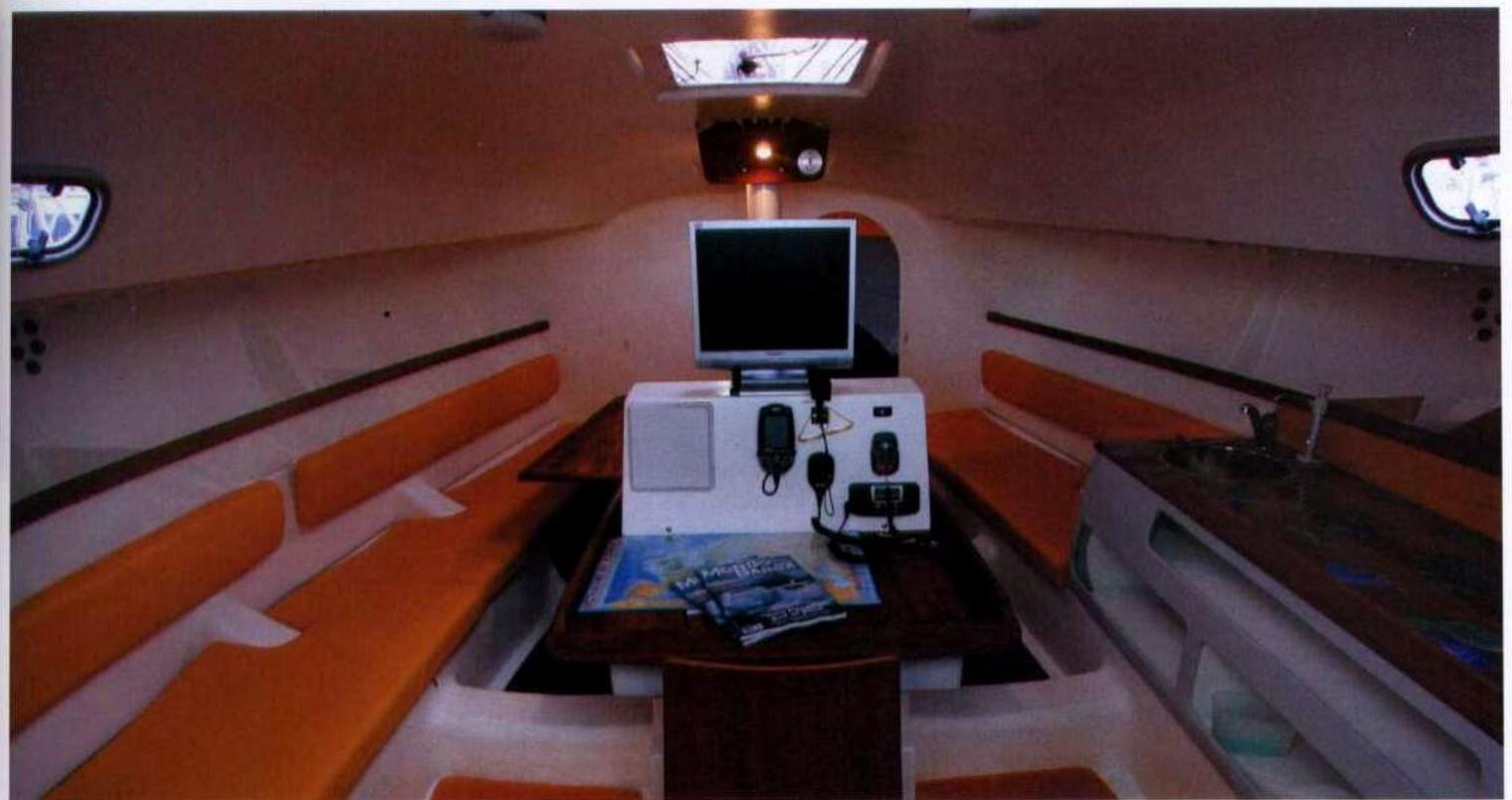


Grande e accogliente il tavolo nella dinette (1,60 x 1,20 metri), sette persone ci stanno comode. Qui in basso, il frigo è stato montato nel gavone tra il carteggio e il tavolo.

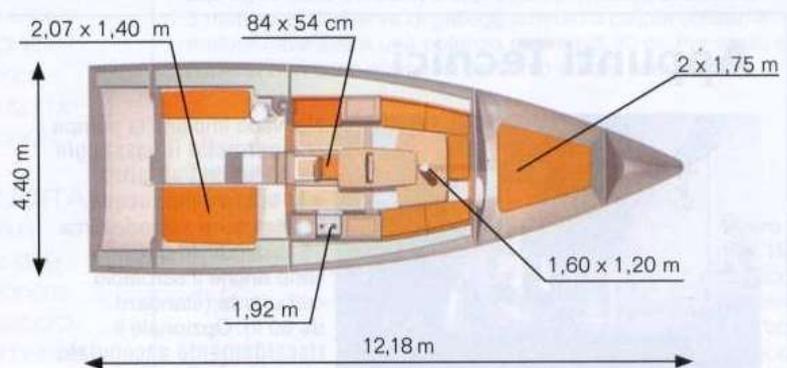


Ridotto all'osso anche il locale servizi. Per la maggior parte delle persone la cosa più ostica da digerire sarà di certo l'assenza di una porta...





Interni open space, per una crociera spartana. Due lunghe panche corrono a murata. **Niente porte**, solo dei teli separano gli ambienti, madieri in vista e da scavalcare, **niente controstampi**, e infatti sono in evidenza gli attacchi delle lande. Sotto le panche: più a prua la schiuma a cellule chiuse che garantisce l'inaffondabilità, quindi pochi sono i gavoni disponibili. Buone le altezze, ovunque sempre intorno a 1,92 metri. Degli interni per amanti della navigazione impegnativa: belli, pratici e funzionali, anche se davvero ridotti all'osso.



Buone le altezze, qui di 1,92 metri. Scendono a 1,65 a prua. Sotto, abbiamo srotolato il telo che divide la dinette dalla cabina di prua, che ha una cuccetta 2 x 1,75 m.



Il carteggio non passa inosservato.

Per gli amanti della navigazione è perfetto: posizione centrale, tavolo di buone dimensioni (84 x 54 cm) e consolle per gli strumenti. La **sedia scorre** per non intralciare quando non è in uso. Interessante la scelta dell'armatore che ha preso un semplice schermo lcd e lo ha collegato al gps cartografico portatile. Lo ha messo in posizione centrale perfettamente visibile anche da fuori.



OnTest

[100 miglia a bordo di ...]

il traverso e il lasco con mare formato e vento tra i 20 e 28 nodi. Puro divertimento. Ma andiamo per ordine. Alziamo le vele e subito ci rendiamo conto del grande allungamento della randa e delle ridotte dimensioni del genoa; carichiamo i ballast (2x 750 litri), operazione che si fa con una pompa elettrica alimentata dalle batterie, ci si impiega parecchio, circa 15 minuti. Subito, appena la provi, hai una grande sensazione di sicurezza, la doppia pala del timone, il pescaggio abbondante (3 metri) e i ballast tengono la barca come su due binari, si inclina, anche tanto, ma non straorza. Con la barra in mano la sensibilità è ottima, senti tutto lo scafo che sale sull'onda e poggiandoci bene sopra e lasciando la randa, cosa a cui è molto sensibile,

si parte in planata (bastano 8 nodi di velocità), sta poi a te non perdere l'onda e non farla uscire dalla planata, la scia parla da sola, pare quella di un motoscafo. Con 20-25 nodi e randa e genoa pieni siamo sempre stati tra i 13 e i 15 nodi al traverso/lasco. Ma anche di bolina si è difesa, l'angolo non è strettissimo, ma a 45° al vento camminavamo comunque a 8 nodi. Decisamente differente la domenica (il sabato tutti in gita a Massa Marittima, troppo vento, regate annullate), tra le boe dell'invernale del golfo di Follonica. Con l'arietta (intorno agli 8 nodi) le performance sono più umane, riusciamo a stringere un po' di più l'angolo di bolina che non risulta poi così diverso dai nostri concorrenti; al lasco, una volta acquistata velocità si riesce a scendere abbastanza

bene; il gennaker è grande e ci permette di non soffrire rispetto a chi con lo spi riesce a tenere una rotta più poggiata e diretta verso la boa, noi navighiamo sui 7,5 nodi con un angolo di 130-140°. La domenica ci è servita per studiare e apprezzare la semplicità della coperta, il pozzetto enorme, i passavanti larghi. Di certo è una barca a cui ci si deve abituare, in pozzetto i movimenti non sono immediati; viste le sue dimensioni i punti d'appoggio si allontanano tra loro. Particolare il blocco centrale - su cui è sistemato il winch della randa e sotto cui è alloggiata la zattera di salvataggio - che diventa un aiuto nei movimenti per il timoniere che li punta i piedi quando è seduto in falchetta, ma che gli è di intralcio durante la virata. Manovra che ha bisogno di una buona organizzazione:

Appunti Tecnici



Nel vano impianti la pompa che permette il passaggio da un ballast all'altro e lo scarico dell'acqua. L'operazione richiede circa 15 secondi. In questo vano anche il serbatoio carburante (standard da 60 lt). Opzionale il riscaldamento accoppiato al motore e il boiler.



In alto, la chiglia è fissata a una scassa, non sul fondo dello scafo. A destra, il vano motore sotto la scaletta consente un buon accesso per la manutenzione.



A sinistra, la presa d'acqua dei ballast è all'interno del gavone posizionato nella zona prodiera della dinette. Una pompa elettrica riempie i ballast in 15 minuti. Si potrebbe raddoppiare la pompa mettendone una per lato per ridurre i tempi e migliorare il caricamento. In alto i tubi nella cabina di prua che portano l'acqua ai ballast, che vanno dalla paratia di prua a quella di poppa.

Pogo 40

In navigazione



trasferire l'acqua da un ballast all'altro (15 secondi circa) e cambio di mura del fiocco contemporaneo al cambio del paterazzo sull'unico winch a disposizione. L'attrazzatura è molto semplice, due winch sulla tuga per le drizze, due in pozzetto per il genoa e per il paterazzo che è sdoppiato, tutte le manovre sono rinviate in pozzetto, compreso il circuito che estrae il bompresso. *"In teoria il paterazzo non è strutturale - spiega ancora Charly Fenbach - grazie all'albero molto rubusto e alle crocette acquarterate di 25°, ma bisogna considerare le alte velocità che si raggiungono: provate a immaginare di navigare a 20 nodi con lo spi ed essere 'bloccati' all'improvviso da un'onda..."*

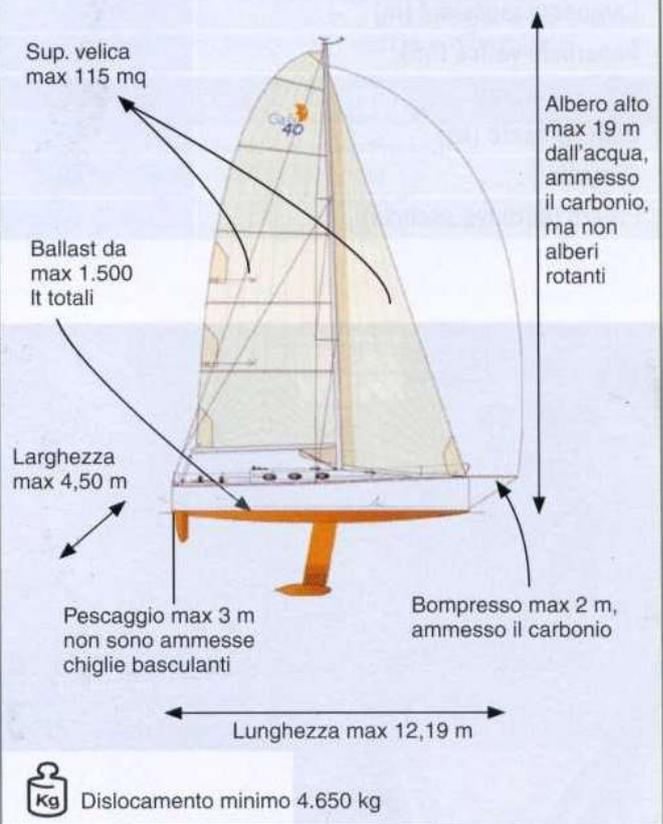
QUELLO CHE STUPISCE È LA SEMPLICITÀ

La barca è proposta in due versioni, da corsa e da crociera, la velatura e il pescaggio sono le due cose che cambiano: i 73 mq di randa scendono a 53, in pratica sparisce l'allunamento, il pescaggio da 3 metri scende a 2,2 e il dislocamento aumenta di 500 kg. Per chi apprezza barche come queste gli interni lasciano a bocca aperta. E' tutto aperto: una grande dinette con due lunghe panche, carteggio centrale avanti alla scaletta, un grande tavolo, cabina di prua da usare esclusivamente all'ormeggio, in navigazione diventa scomoda, si naviga troppo veloci. A poppa una doppia e a sinistra il bagno con alle spalle una seconda cuccetta e il vano impianti. Il tutto senza porte, solo teli di separazione, la struttura dei madieri è a vista. La cucina può essere o in linea sulla destra o si può attrezzare con un lavello e un fuoco una parte del tavolo. Pochi i gavoni per lo stivaggio, verso prua sotto le panche c'è la riserva di galleggiamento (la barca deve superare test di inaffondabilità e di stabilità per regolamento di classe), più indietro i ballast. Pochi sono i gavoni esterni in coperta, solo uno grande a poppa da cui si ispeziona anche la timoneria (più ovviamente il gavone di prua per l'ancora). ■

La classe 40



Dopo l'ultima Route du Rhum la Classe 40 sembra essere esplosa. Alla sua prima apparizione in una regata importante è stata anche la classe più affollata, con 25 scafi al via (di cui 12 erano Pogo 40). Filosofia di base di questa classe è correre in reale in regate oceaniche con una barca dai costi controllati. Le regole fondamentali fissano limiti precisi di misura, rigging, appendici, peso, antenne, materiali e impone dei requisiti minimi di sicurezza. Come il test a 90°, in cui la barca deve essere in grado di raddrizzarsi con 220 kg in testa d'albero, e la presenza in barca di almeno 3 metri cubi di riserva di galleggiamento a cellule chiuse. Il motore deve avere una potenza minima di 30 cv. Per scafo e coperta non sono ammessi carbonio e fibre aramidiche.



100 miglia a bordo di ...

Pogo 40

Alta velocità alla francese

di Paola Bertelli

[Dodici metri per emozioni forti. Una barca sicura, veloce e spartana, nata per correre, ma non solo da corsa. Gli interni sono essenziali, adatti per una crociera a caccia di grandi planate]

