

Pogo 30 tarjoaa toisenlaisen näkökulman matkaveneilyyn. Tingi hieman mukavuuksista satamissa, niin saat reilusti innostavaa hauskuutta purjehdukseen.


Teksti ja kuvat **PASI NUUTINEN**

Tähtihetkiä ovat ilman muuta ensimmäiset kymmenet sekunnit liukuun lähdön jälkeen. Ei siksi, että samalla tapahtuisi jokin valtaisa harppaus nopeudessa. Ei tapahdu.

Juhlatunne syntyy siitä, että Pogo 30 käyttäytyy liu'ussa aivan toisella tavalla kuin odottaa sellainen, joka yleensä on päässyt kunnan surffin rajoille tavanomaisilla pursilla. Poissa on adrenaliinia nostattava värinä peräsimessä



HAUSKUUTTA



Pyöreähkö keula ei ole ihan omimmillaan Suomenlahden lyhyttä ja terävää aaltoa halkoessaan.

ja rungossa, vahinkoijipistä varoittava kiemurtelu myötäällön nostaessa perää, sekä tuntu peräsimen pidon menettämisestä.

Pogo yksinkertaisesti jatkaa kuluaan. Eroa purjehdustuntumassa on vain vakaampaan ja äänitasoltaan hiljaisempaan päin.

Tälle veneelle plaanaus on normaali-tilanne. Usein pursilla sanotaan olevan ominaisuuksia ”geeneissään”. Eihän niillä tietysti geenejä ole, Pogollakaan, mutta poikkeuksellinen tausta näyttää synnyttävän ranskalaisveistämöillä poikkeuksellisia veneitä.

Pogo Structures aloitti 1990-luvun alussa avomerikilpaveneiden prototyyppien valmistajana. Omat mallit seurasivat pian, nekin puhtaita raase-reita Atlantille. Menestyksekkäimpiä olivat Minitransat- ja Class 40 -veneet.

ULAPALLE

Ensimmäiset mallit, joissa pääkohderyhmä eivät olleet kilpailijat, tulivat vasta tämän vuosikymmenen alussa. Niistä on järjestään tullut suosittuja ja palkittuja, vaikkei varsinaisia ”suurten massojen” veneitä; siihen ne ovat liian täsmällisesti tiettyihin ominaisuuksiin painotettuja.

Ehkä silti vähemmän kuin luulisi. Pogoja, myös tätä 30:tä, on aika helppo löytää charter-käyttöön eri puolilta Välimerta.

VILLI ILMELTÄÄN

Ensivaikutelma laiturissa on hurjanlainen: valkoinen, puhtaaksi riisuttu jolla, jossa on vähän katettua sisätillaa. Korkea keula putoaa luotisuorana veteen, samoin matala avoin perä. Hiilikuituinen genaakkeripuomi odottaa kannella pidikkeissään, sitä ei ole upotettu mihinkään piiloon.

Eikö jalkalistoja ole lainkaan? On sittenkin, ne vain ovat laminoituja ja rungon värisiä.

Runko on niin sanotusti piirakanpalamallinen, joskaan näin leveää palaa ei herrasmies kehtaa kakusta veistää. Levein kohta on suunnilleen avotilan etuosan tasalla, eikä vene suippene siitä taaksepäin. Varalaita on melkein pysty taitteisiin asti, millä maksimoidaan oikaisevaa nostetta.

Avotila on erittäin pelkistetty. Varsinaisia penkkejä ei ole, sivukannet vain ulottuvat keskemmälle ohjaajan paikan etupuolella. Eikä pöytä haittaamassa miehistön liikkumista. Avotilan etuosassa on jalkatuki turkin keskellä, ”penkkien” sisäreunoissa korokkeet, toiset jalkatuet laidoilla ohjaamossa.

Levanki on aivan perässä täysleveänä. Kahta peräsintä käytetään kahdella pinnalla, niitä yhdistävä tanko on kannen alla. Ei lokeroita, vain muutama köysitasku: turkki on puhdas kaikesta ylimääräisestä.

Perustuuli on yli 12 m/s lounaasta, joten pidämme pienen taktiikkapalaverin ennen lähtöä. Espoon Nuottaniemestä kryssien Kytön selälle, siten avotuulia, kuuluu suunnitelma. Isopurjeeseen kakosreivi, keulaan pieni genua.

Mikä avomeripursi tämä on, kun nyt jo pitää reivata, voi kuulua ihmettelyä.

TEKNISET TIEDOT

POGO 30

PITUUS 9,14 m

LEVEYS 3,70 m

SYVÄYS 2,50/1,05 m
(kääntököli), 1,95 m

UPPOAMA 2 800 kg

ISOPURJE
34 m² (fat top), 26,50 m²

GENOA 26 m²

GENAAKKERI 92 m²

SPINAAKKERI 85,0 m²

CE-LUOKKA A

MOOTTORI
Volvo Penta 01-13,
S-vetolaite

SUUNNITTELIJA
Finot/Conq

VALMISTAJA
Pogo Structures,
Ranska, www.pogo-structures.com

MYynti
Pogo Structures,
Ranska, www.pogo-structures.com

HINTA alk. 90 333 €
(alv 0%)

1. Keula on melko pyöreä ja kantava, mikä toisaalta saa pärskeet lentämään.

2. Köydet näkyvillä, jotta säästetään yhden kuoren paino.

”TÄLLE VENEELLE PLAANAUS ON NORMAALITILANNE.”



No sellainen, jonka pitäisi saada jo alle 6 m/s tuulessa liukuun riittävä kahdeksan solmun nopeus. Kovassa kelissä voidaan aina vähentää purjeita, mutta Pogolla ei jäädä lillumaan heikkoonkaan tuuleen.

Siispä liikkeelle. Leveä, lähes tasainen pohja hankaloittaa laiturista lähtöä, sillä ennen ohjailuvauhdin saamista Pogo luistaa saippuapalan lailla pitkin pintaa tuulen painamana.

Plaanin ehdoilla toteutettu runko on hyvin laakea, kantava perästä ja keulastakin melko pyöreä, jotta kantavuus riittää varmasti suureen aaltoon



osuessa. Piirteet eivät lupaa hyvää luoville, mutta Pogo suoriutuu odotettua tyydyttävämmän. 5–6 solmua on kelpo vauhti näissä oloissa, nousukulmakin kelpaa, sillä vastakäännökset mahtuvat 90 asteen sisään. Balanssi tälläkin purjeistuksella löytyy niin, että sormiote pinnasta riittää eikä Pogo osoita broachihaluja. Selvää on silti, etteivät murtoveden lyhyet ja terävät aallot ole sellaisia, joiden halkomiseen keula on tarkoitettu.

Parasta tällä osuudella on avotilan ergonomia. Ohjaaja näkee korkealle nousevalta laidalta hyvin sekä meren että purjeet. Hänelle tulee levangin säätö, jota käytetään ahkerasti. Yhden takaviiston saalinkiparin tukeman maston huipusta tulevat kaksi harusta ovat myös ohjaajan käsiteltävissä. Normaalisti ne toimivat barduunoiden lailla, mutta nyt purje on niin alhaalla, että harukset saavat olla koko ajan kiinni.

VÄHILLE KÄSILLE

Pogo 30 on suunniteltu toimimaan ”short handed” -miehistöllä. Termi voi tarkoittaa sooloa yhtä hyvin kuin kaksinpurjehdusta, ja Pogossa kyse on jälkimmäisestä. Pinnan jatkovarren avulla ohjaaja kyllä yltäisi kajuutan reunan



Pohjan laakeus ja leveys näkyvät hyvin aallonharjan jälkeen.



1. Genuan jaluspiste on säädettävissä kolmiulotteisesti kitkattomien renkaiden avulla.

2. Mittaristot ovat maston juurella koko miehistön luettavissa.

3. Kuomu on riittävän leveä kammelle. Kun vinssejä on kaksi, kaikki köydet saadaan rummulle asiallisessa kullmassa.

4. Ohjaajalle on paras paikka laidalla, jossa jalkatuet auttavat ja levangin säätö tuli hyvin käsille.

”KAHDELLA
SANALLA:
IHANAA
PURJEH-
DUSTA!”



1. Verhoilemattomat pinnat ja näkyvät pohjapalkit antavat karun ilmeen, mutta toimivuutta ne eivät huononna.

2. Pitkissä sohvilla on meripunkkaremmat.

3. Seisomakorkeus on reilu portaiden luona. Tuuletusluukku on hyvin lieden päällä.

4. Navigaattorin riippuistuin on poikittain, joten siinä voi varavuo-rossa ottaa torkut.

5. Styyrpuurin varastoon on sijoitettu wc-istuin. Pelkkä verho suojaa tätäkin tilaa.

6. Liesi ja altaat ovat hyviä, mutta työtasosta on pulaa.

7. Keulassa on mukavan kokoinen vuode, mutta yksityisyys on verhon varassa.

Vaikka kallistus ei todella ole kovin suuri, leveä runko nostaa kipparin korkealle.

vinssille, mutta silloin varsi jää niin suoraksi, että peräsimen käsittely vaikeutuu.

Gastin työpiste on erinomainen. Trimmien tarkastelu ja vahvan asennon löytäminen vinssien käsittelyyn onnistuvat paremmin seisaaltaan ja keskeltä veneettä kuin laidoilla kurotellen.

Kaikki säätököydet ovat kajuutan reunalla lukkopattereissa. Vain myötätuulipurjeiden nosto ja lasku vaativat kannelle menemistä (vakiona genaakeri, mahdollisuus myös spinaakeriin). Se ei ole ongelma, sillä todella leveiden kansien ja melko pystyssä ajettavan veneen yhdistelmä tekee kulmisesta harvinaisen helppoa.

Emme silti nosta lisää purjeita avotuuleen laskiessamme. Ei ole tarvetta, sillä plaaninopeus löytyy saman tien, ja löytyisi luultavasti pelkällä reivatulla isopurjeellakin.

Sitten seuraavat ne tähtihetket. Pogo irtoaa peräaallosta, joka koettaa tavoittaa venettä uudelleen, onnistuu välillä, mutta seuraavan aallon avulla karkaamme siltä taas. Meitä ympäröi hiljaisuus, jota rikkoo vain keula-aallon vaimea kohina. Pinna tuntuu melkein tunnotoman keveältä, mutta pitoa on; siitä todistaa nopea ja tarkka reagointi vähäsiinkin ohjausliikkeisiin.

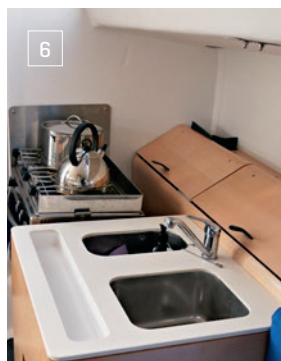
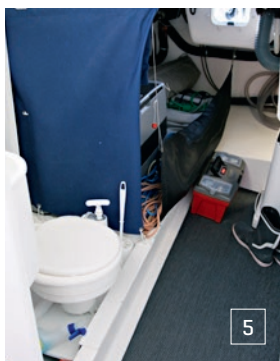
Kahdella sanalla: ihanaa purjehdusta!

MATKALLE MUTKATTOMASTI

Valmistajansa kirjoissa Pogo 30 on matkapursi, ei kilpavene. Näkemystä joutuu hieman nieleskelemään sisällä, sen verran spartalaiselta ympäristö näyttää. Paljon puuttuu, pyrkimys keveyteen näkyy.

Vilkaisu rakennetapaan selvittää asiaa. Pogo ei oikeastaan ole teknisesti kovin modernia työtä, melkein päinvastoin. Veneet valetaan kyllä infuusioimenetelmällä, mutta lasikuidusta, polyesterihartsilla (uloin kerros vinyliesterillä), sandwichinä PVC-ytimellä.

Keveys tulee siitä, ettei veneessä ole kalustemoduuleita eikä sisäkuoria. Jykevät poikittaispalkit ovat näkyvissä, sillä turkin asentaminen niiden päälle veisi seisomakorkeuden; nytkin se on niukka jo salongin etuosassa. Pitkittäisjäykisteiden sijoitus on optimoitu lujuuden kan-



nalta, kalustus sopeutuu siihen. Verhoiluja ei ole, vain siistit gelcoatpinnat.

Kaikki palkit sekä keulan ja perän kelluketilat on täytetty umpisoluvaahdolla, jotta veneestä on saatu A-kategorian mukaisesti uppoamaton. Säilytystilaa jää niukasti, sillä palkistot syövät sohvien alustoja. Syvät, kannelliset lokerot selkänöjien takana ovat hyvät, mutta yläkaapit puuttuvat.

Navigointipiste on toimiva, ja erityisen hyvä on sen poikittainen riippupenkki. Siinä pystyy hienosti torkkumaan valmiusasemissa pitkillä ylityksillä.

Pentterissä on kaksi allasta ja kaksiliekinen keitin, ilman turvatankoa, mutta tuuletusluukku sopivasti suoraan yläpuolellaan. Työtasa saa lisää kääntökölin laatikosta, tässä veneessä kylmäboxi oli sijoitettu perän varastoon.

MALTTAAKO PALATA?

Yksinkertaisuudessaan sisustus on silti helppo kuvitella toimivaksi miehistöille, jonka ensisijainen kiinnostus on purjehduksessa. Lepo onnistuu, sillä keulakajuutan V-vuode on riittävän kokoinen, paapuurin peräkajuutan parivuode jopa iso. Sohvillakin on riittävästi sekä pituutta että leveyttä, ja plussana meripunkkaremmit.

Kääntökölin jatkona olevalle klaffipöydälle kattaa hyvin aterian neljälle, iltaa istuu vielä pari henkeä lisää.

Styyrpuurin puoli avotilan alla on jätetty suureksi varastoksi, johon on pääsy vain sisäkautta. Lisävarusteena tässä veneessä sinne oli sijoitettu wc-istuin sekä allas bidesuihkulla; toiletista ei silti voi puhua. Loput tilasta palvelee purjeiden ja muiden suurien tavaroiden säilytystä, ja sieltä on myös pääsy tekniikan pariin huoltotöihin.

Se, että näillä mukavuuksilla viihtyy myös lomareissulla, vahvistui omistajien kertomuksista. Matkaa on tehty, ja aiotaan tehdä jatkossakin. Onhan nopealla veneellä myös sellainen etu, että satamiin ennättää vielä, kun paikkoja on valittavaksi asti – mikäli vain malttaa purjehduksen ilosta ajoissa luopua.

Pakkoa siihen ei Pogolla ole siitäkään syystä, että kääntökölin ansiosta se pääsee muilta jääville matalille paikoille. Tai vielä mieluummin luonnonrantoihin. **U**