

# J/109





**A grande richiesta l'americana J-Boats partorisce un progetto di matrice Ims più adatto al mercato europeo, senza nulla perdere delle caratteristiche storiche dei J. Già molto apprezzato all'estero, finalmente il primo esemplare del J/109 approda in Italia. E Fare Vela non poteva mancare all'appuntamento**

J sono barche famose in tutto il mondo. Sono storicamente apprezzate per la loro sportività, per le notevoli prestazioni, per la qualità generale della costruzione e delle attrezzature. Hanno però, altrettanto storicamente, alcuni difetti che ne hanno impedito una meritata diffusione anche sui nostri mercati: intanto la limitata abitabilità, dovuta ai volumi ridotti ma anche a quella ostinata fissazione di piazzare la paratia di prua in prossimità dell'albero; poi la scarsa predisposizione a regatare con i regolamenti classici nostrani, in particolare l'Ims. E, non ultimo, il prezzo. Si sa che, purtroppo, i pur validissimi prodotti americani sono per l'Europa oggetti proibiti, vuoi per il cambio sfavorevole, vuoi per gli alti costi di trasporto. Ma i J piacciono, qualcuno è persino disposto a spendere cifre ragguardevoli per averne uno, alcune barche varcano l'oceano e si cominciano a vedere anche da noi. L'interesse cresce, quei bei bompressi retraibili, quegli splendidi gennaker, il mercato spinge. Finalmente, nel 1998 la J-Boats (che non è un cantiere in senso classico, ma uno studio di progettazione con interessi in alcuni cantieri) si decide ad aprire una unità produttiva anche in Europa, in Francia per la precisione. Nasce la J Composite, tecnologia e controlli americani ma produzione europea. Certo, per chi ama i prodotti made in Usa, si sente un po' la mancanza di alcuni componenti (come gli acciai) che, in America, sono di qualità superiore. Ma almeno il problema dei costi è risolto (i J, per l'alta tecnologia e i materiali di prima qualità impiegati, restano sempre barche costose ma, rispetto a quelle prodotte in America, decisamente più abordabili), rimangono da risolvere gli altri due. Così, in casa J Composite, nasce l'idea di un 36 piedi che possa regatare con successo in Ims/Chs (ma senza troppi legami con questi sistemi) e che sia correttamente abitabile, senza però perdere le caratteristiche peculiari di tutte le barche di Johnstone. Il progetto e le tecnologie continuano a essere americane, ma la produzione e, finalmente, le finalità nascono in Europa. Il risultato è sotto i vostri occhi: signori, il J/109!



I J sono barche affascinanti perché sono originali in tutto, sia nel disegno che nella costruzione. Cominciando da quest'ultima, la tecnica usata si chiama Scrimp (semplificando: "processo per infusione di resina"). La differenza rispetto alla stratifica tradizionale consiste nella posa dei materiali nello stampo, incluse le strutture, completamente a secco, senza resina. Successivamente il tutto viene sigillato nello stampo da un film a perfetta tenuta d'aria. Quindi viene azionata la pompa del vuoto che provvede ad eliminare l'aria; contemporaneamente viene fatta affluire nello stampo la resina che è, di fatto, risucchiata nelle fibre per infusione. Questo procedimento è brevettato dalla Tpi, guarda caso il cantiere che, tra le altre cose, costruisce i J negli Usa. I vantaggi, dichiarati dalla casa, vanno da un maggior controllo su pesi e spessori, a migliori caratteristiche meccaniche dello stratificato (il rapporto fibre/resina è 70%-30%,

contro 40%-60% di una stratifica manuale), a una drastica riduzione della possibilità di formazione di osmosi. Non ultimo, la completa abolizione di ogni impatto ambientale perché sia l'impregnazione sia la catalizzazione delle resine avviene interamente in ambiente sigillato. Ma questo fa parte di ciò che c'è-ma non-si-vede. Quello che, invece, si vede benissimo sono le linee accattivanti, il piano velico abbondante ma di facile gestione e l'incredibile propensione dei J a "volare" sull'acqua. **Il progetto** di Rod Johnstone (come tutti i J) strizza l'occhio all'Ims senza però rimanere invischiato nelle aberrazioni che questo sistema sta recentemente partorendo (tipo murate alte e dritte o bulbi poco raddrizzanti). Questo porta a linee piacevoli, bordi liberi bassi e sezioni che guardano solo alle prestazioni. **Le appendici** sono pensate per la massima efficienza anche senza equipaggi schierati in falchetta. Il bulbo ha uno scarpone fina-

**Foto 1:** la coperta da prua, note la tuga stretta; **2, 3:** il pozzetto può crescere di dimensioni smontando la panca di poppa; **4, 5:** particolari della completa attrezzatura; **6:** il drizzista può lavorare sul gradino; **7:** il timoniere controlla anche la randa; **8:** il sartame in tondino è continuo; **9:** il pulpito di prua, aggressivo ma robusto

le e il timone, molto allungato, garantisce un controllo totale unito a una fantastica sensibilità. **Il piano velico** è un 9/10 abbondante di tela con genoa ad elevata sovrapposizione, l'albero ha due crocette acquistierate e, per volare con il gennaker, vi è di serie un lungo bompreso in carbonio estraibile direttamente dal pozzetto (lo sbraccio è di circa 170 cm!). **Il piano di coperta** ricalca le disposizioni dei racer senza però rinunciare alle comodità di una barca da passeggio. A prua, dopo il robusto ma aggressivo pulpito, vi è un gavoncino dell'ancora piccolo e inadatto ad accogliere un



salpancora. La tuga, discreta e ben profilata, ha il classico disegno che contraddistingue tutti i J. E' abbastanza stretta da garantire un buon angolo per il punto di scotta dei genoa. Il pozzetto è organizzato con notevole arte. Per agevolare gli equipaggi in regata, le manovre sono ben distribuite e servite da attrezzatura di prim'ordine, ma la dimensione delle panche e la possibilità di controllo della randa da parte del timoniere ne consentono un perfetto utilizzo anche in crociera. Nel dettaglio, il drizzista ha la (reale) possibilità di lavorare sull'ampio gradino oltre il tambuccio; quindi rimane abbondante spazio per i tailer/grinder e per il randista. Quest'ultimo ha a disposizione un efficiente trasto nella giusta posizione e un paranco con scotta veloce e regolazione fine con una demoltiplica massima di 20:1. Infine, il timoniere ha un ottimo controllo sia del timone, tramite la ruota in alluminio di corrette dimensioni, sia delle vele data la comoda

seduta sotto e sopra vento. Interessante anche la panca di poppa smontabile (che, però, si posiziona a incastro senza possibilità di fissaggio in coperta). Vedendola da fuori ci si aspetterebbero interni sacrificati e spartani. Niente di più sbagliato. Gli ambienti non sono enormi ma tutti i vari elementi sono dimensionati correttamente, a volte anche abbondanti (come i letti, lunghi ben più di due metri). La scala per scendere in quadrato è ben realizzata, dotata di buon antisdrucciolo e protetta da pareti lasciate bianche (è la zona più aperta alle intemperie). La dinette ha due divani gemelli comodi e rapidamente trasformabili (gli schienali sono incernierati) in due più che sufficienti cuccette. Il tavolo ad ante abbattibili garantisce sei posti apparecchiati. La cucina ha tutto il necessario, da un frigo ben organizzato a un discreto spazio di lavoro. Vi sono due cassetti, anche se, in generale, lo spazio di stivaggio è piuttosto sacrificato. Il carteggio ha dimensio-

**Foto 10: il quadrato, raccolto ma vivibile; 11: il carteggio; 12: in cucina manca solo un po' di volume per le pentole; 13,14: le cabine dotate di letti decisamente lunghi; 15: il bagno penalizzato dall'incombenza del pozzetto**

ni soddisfacenti e un discreto spazio per riporre le carte. Le cabine ci hanno soddisfatti considerando il tipo di barca. I letti sono grandi, ci sono armadi e mensole oltre a un grande e ben fruibile volume sotto il letto di prua. Unico ambiente un po' sacrificato, specie in altezza, è il bagno, dotato comunque di buon calpestio. Ci lascia perplessi l'accesso non stagno al grande gavone, che ha anche un grande portello apribile dal pozzetto. Di buona qualità la lavorazione dei legni e le finiture, più raffinate del solito, che comprendono una corretta distribuzione dell'illuminazione artificiale e una finitura tradizionale (cioè senza controstampo) del cielo della tuga.



### REGATA: I DATI FONDAMENTALI

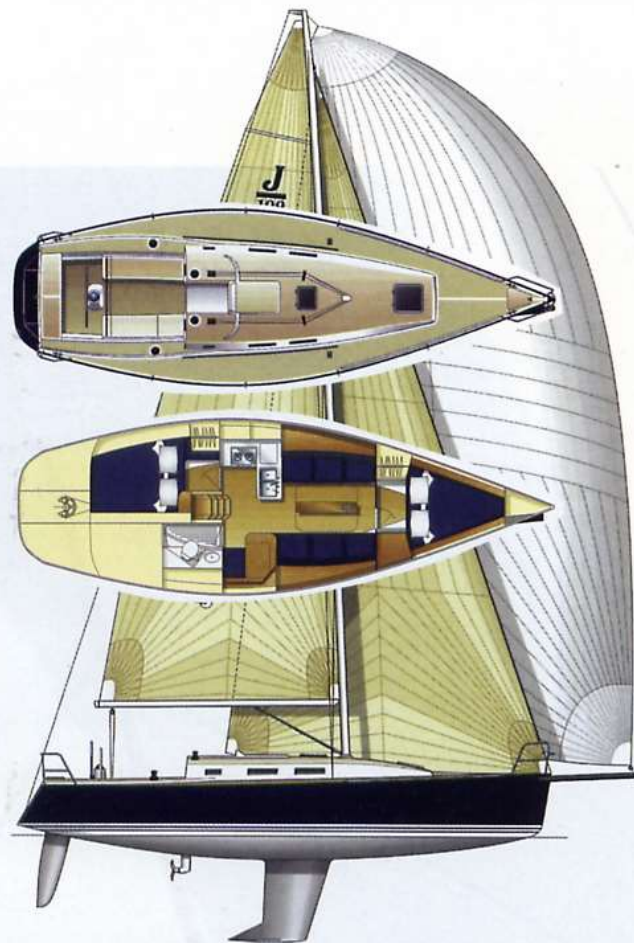
- **Organizzazione pozzetto:** risulta più grande delle sue effettive dimensioni grazie a una corretta distribuzione delle manovre e alla posizione del drizzista dentro la scala. Il randista lavora subito davanti al timoniere. La posizione piuttosto avanzata della timoneria e la possibilità di smontare il gavone di poppa consente di concentrare i pesi a centrobarca.
- **Posizione timoniere:** ottima sia come seduta che come dimensione di ruota, non troppo visibile il genoa.
- **Armo:** 9/10 con crocette acquaretate, paterazzo idraulico, assenza di volanti e di stralsetto.
- **Attrezzatura:** sempre di ottima qualità e nella giusta posizione. Buona la corsa del trasto di randa, controllabile anche dal timoniere.
- **Regolazioni:** complete e funzionali, bello il cric sul vang.
- **Cuccette per navigazione:** possibilità di dormire su entrambi i divani in dinette (non vi sono i teli antirollio).



## Benvenuti a bordo

Ormai le barche disponibili sui 36 piedi le avete viste tutte e avete già le idee abbastanza chiare. Vi manca solo il J/109, ma i J più o meno li conoscete, sono un po' spartani e sicuramente troppo "race oriented" per le vostre necessità. Ma un amico, che lo ha comprato, ha insistito tanto perché lo provaste e, ora, state partendo per un week-end. Appena scorgete la barca dal molo vi viene spontaneo dire: "tutto qui?". Sarà il disegno discreto ed elegante, sarà lo scafo blu scuro, ma a vederla sembra la metà degli altri 36 che avete provato. Il vostro amico vi invita a salire, vi ha destinato la cabina di prua ("con queste linee chissà che letto scomodo..."). Scendete sottocoperta per prendere possesso dei vostri alloggi. Vi incastrate un po' nella porta ma poi, dentro la cabina, non ci state poi così male. Ci sono gli armadi, c'è il grande vano sotto le cuccette; sistemate tutto (e non è poco, considerando i borsoni della vostra fidanzata) senza problemi. Si esce, chiedete di portarla fuori voi. C'è vento al traverso, ma il motore da 28 cavalli (optional opportunamente scelto dal vostro amico) e l'estrema efficienza del timone vi consentono di manovrare senza problemi, anche in retromarcia. Solo l'elica è un po' lenta nella risposta, volendoci fare solo crociera ce ne vorrebbe una a tre pale (sempre abbattibili, ovviamente). Appena fuori, la rotta vi consente di dare il gennaker. Il vento, però, tende a superare i 20 nodi e voi avanzate qualche dubbio, ma il vostro amico vi rassicura: "vedrai...". Voi siete al timone, l'equipaggio arma dal pozzetto, con estrema semplicità, il bompresso. La drizza va su, la calza si apre... Di colpo vi ritrovate sopra i 10 nodi

con la barca che plana come un windsurf. Wow!! Soprattutto vi impressiona la tranquillità con cui questo avviene. E' la prima volta che timonate il J/109 ma è come se non aveste fatto altro nella vita. Vi divertite come un pazzo a zig-zagare tra le onde senza che questo faccia sentire in tensione né voi né gli altri. Il vento cala e gira, è tempo di genoa. Anche con intensità sotto gli 8 nodi, la barca resta reattiva e divertente e, in più, denota una carena estremamente versatile, potente con vento, leggera e poco immersa con aria debole. Individuate una caletta per la notte, giù le vele e l'ancora. Ora che si sta fermi, cominciano ad emergere qualità "da turismo" che non sospettavate. Le ragazze sono comodamente sdraiate sulle panche in pozzetto, gli spazi ci sono tutti e non mancano le comodità. Più tardi è ora di mangiare, apparecchiate sul grande tavolo, vi sedete sui divani morbidi e ben profilati: il J/109 sembra piccolo, ma in realtà è (quasi) tutto comodo e ben studiato. Solo la fidanzata del vostro amico si lamenta un po' per il poco spazio dove infilare le cose, specie in cucina. Anche in bagno vi siete sentito un po' stretto, ma basta prendere le misure e fare la doccia seduti (doccia brevissima, con soli 150 litri...). Quando è ora di dormire, mente vi infilate nel letto per la notte, vi rendete conto di quanto è grande, specie in lunghezza: "pensare che mi ero preoccupato, è più comodo dei letti di molti cruiser puri!". Ancora non si sa come renderà in regata (ma questo a voi poco importa): quello che sapete è che questo J ha sconvolto il vostro modo di vedere la crociera, fatto di barconi pesanti e massicci, considerati, non sempre a ragione, i più sicuri. Ora il vostro cervello ha cominciato a rimuginare: e se invece fosse proprio questo il modo giusto per andare a vela?



### UN PO' DI MISURE

Panche pozzetto 150x45 cm  
 Lunghezza trasto 141 cm  
 Spazio tra le panche 71÷66 cm  
 Passavanti 60÷46 cm  
 Tavolo quadrato 115x90  
 Tavolo carteggio 82x62 cm  
 Letto prua 210x165÷50 cm  
 Letti poppa 225x145÷104 cm  
 Divani quadrato 200x74÷55  
 Larghezza porte 40 cm

### DEDICATO A...

Se decidete di comprare un J, siete una persona con le idee chiare. Conoscete i vari aspetti della vela e sapete quali vi attirano di più. Siete un tipo dinamico e, regate a parte, vi piacciono le barche sportive. Il vento non vi fa paura: anzi, volete che la vostra barca sia in grado di dominarlo, diventando persino eccitante. Ma, come avviene con le macchine sportive, il tutto deve avvenire in sicurezza (e, nel caso di un J, anche con discrezione). Vi piace avere la possibilità di spingere la vostra barca anche sopra i normali limiti perché sapete che i vostri limiti sono sicuramente inferiori ai suoi (della barca). Se però il J che decidete di comprare è il 109, vuol dire che avete anche l'occhio lungo. Già perché, in questo caso, le apparenze ingannano sul serio. Nessuno (noi compresi) può immaginare come è fatto dentro finché non lo visita, anzi finché non lo misura. Infatti in apparenza (e, in certi casi, anche in sostanza) gli spazi sembrano essenziali, sacrificati. Ma a una più attenta analisi, vi renderete conto che, seppur non abbondanti, i volumi che ci sono vengono sfruttati al meglio. Perché ad abbassare la testa ogni tanto ci si può anche fare l'abitudine, ma a un letto corto, a un divano scomodo, non c'è rimedio. Quindi vi diciamo: se questo è il tipo di barca che vi piace, sappiate che sul J/109 c'è pochissimo di sbagliato e, se lo sceglierete per le prestazioni esaltanti, probabilmente saranno la sua abitabilità e il suo stile a stupirvi.

### SPECIFICHE TECNICHE

Progetto: Rod Johnstone

Lunghezza f.t.	10,75 m
Lunghezza gall.	9,30 m
Larghezza	3,51 m
Immersione	2,10 m
Dislocamento	4.950 kg
Zavorra	1.769 kg
Piano vel. I=14,17; J=4,05; P=13,18; E= 4,72	
Superficie vel.	72,50 mq
Motore Volvo 2020 (sail drive)	18 hp
Serb. nafta	85 l
Serb. acqua	150 l
lms Gph	623/628 s/m

### ATTREZZATURA

- Albero Sparcraft Performance 2 crocette acquaretate, passante, sartieme continuo (cioè non interrotto) in tondino
- Winch Harken 2x46 ST + 2X40 ST
- Attrezzatura di coperta Harken
- Scotta randa con doppio paranco per regolazione fine (riduzione finale 20:1)
- Rotaia genoa con carrello a regolazione continua
- Bompreso in carbonio manovrabile dal pozzetto
- Vang rigido Nautos
- Tendipaterazzo idraulico Navtec
- Stopper (8) Spinlock XT
- Timoneria Whitlock ruota in alluminio ø 125
- Drizze in spectra

### COSTRUZIONE

- Scafo e coperta: sandwich di vetro E con uso di tessuti uni e bi-direzionali, anima in balsa, resina vinilestere; stratifica con sacco a vuoto e procedimento di infusione di resina Scrimp; tutte le paratie sono resinare allo scafo e alla coperta

### DOTAZIONI

- Panca di poppa asportabile
- Oblò (5+2 fissi) e osteriggi (2) Gebo
- Fornello Eno 2 fuochi + forno
- Frigo elettrico 12 v 100 l
- Batterie 2x95 Ah
- Elica a 2 pale abbattibili

### METEO DELLA PROVA

Vento: da 6 a 12 nodi reali

Mare: poco mosso

### PREZZO

J/109 Euro 133.650

Optional:

Motore Volvo 2030	1.850
Scafo colorato (Awlgrip)	5.900
Salpancore elettrico + rullo catena	3.320
N° 2 oblò apribili in quadrato suppl.	580
Attrez. spi + tangone in carbonio	2.900
Avvolgifiocco Harken	2.290
N° 2 mobiletti in quadrato	607
Poggiapiedi in teak	1.600

Prezzi f.co cantiere in Euro IVA esclusa

### PER INFORMAZIONI

#### JIB

Porto Turistico, 17 - 16043 Chiavari  
 Tel. 0185 312603- Fax 0185 303032  
 www.jboats.it



### I CONCORRENTI

NOME	CANTIERE	LUNGH.	LARGH.	DISL.	SUP. VEL.	PREZZO
X 362 S	X-Yachts	10,73	3,48	4.900	78,02	112.794
Comet 36	Comar	10,90	3,57	5.500	63,40	102.051
First 36.7	Beneteau	10,98	3,45	5.870	78,50	92.065
Dehler 36	Dehler	10,95	3,50	6.000	80,00	112.350
Sun Fast 37	Jeanneau	11,40	3,70	6.300	78,20	100.434