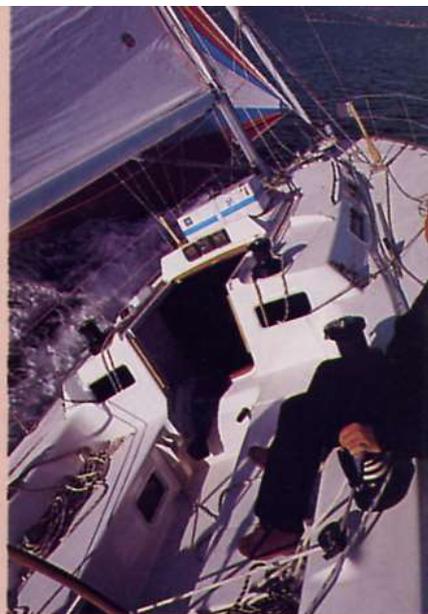


**FARE
prova
VELA**
di Vanni Galgani

J 130 & MELGES



24

**ARRIVANO
DAGLI USA
DUE IMBAR-
CAZIONI
INNOVATIVE.
DIMENSIONI
DIVERSE MA
STESSA
FILOSOFIA:
RITORNO AL
FUTURO.
IL CARATTE-
RISTICO
BOMPRESSO
RICORDA
MITICI VELIE-
RI, MA RAP-
PRESENTA
ANCHE LE
MODERNE
TENDENZE
DELLA VELA.**

Negli ultimi anni il mondo della vela, dopo un lungo periodo di letargo sotto il regolamento IOR, che spesso dettava legge anche nei progetti delle barche da crociera, sta vivendo una fase di profondo cambiamento dovuto sia ai nuovi regolamenti per le regate, sia a una maggiore autonomia dei progettisti proprio nei riguardi di questi regolamenti (che comunque sono diversi tra loro e offrono più libertà di proporre novità); si studiano nuove soluzioni sia per le carene che per i piani velici e, anche se i risultati ottenuti possono essere diversi, gli imperativi da cui si parte sono gli stessi: velocità e semplicità nelle manovre.

Le barche del futuro saranno sicuramente più veloci, ma le rivoluzioni più importanti sono quelle dettate dal tentativo di rendere le barche a vela sempre più semplici da manovrare specialmente con equipaggio ridotto. Le due barche che vi presentiamo rappresentano forse i massimi esempi di queste ultime tendenze; le dimensioni sono molto diverse come anche le finalità, ma i concetti alla base dei progetti sono molto simili: la vela deve essere divertente, cioè deve dare forti emozioni e costare poca fatica.

J 130

Durante il periodo caratterizzato dallo IOR, cioè gli anni '70 e '80, vi erano alcuni architetti che, andando controcorrente, disegnavano barche prive di influssi che ne limitassero le prestazioni e le qualità marine; uno di questi, Rodney Johnstone, diventò subito famoso per aver progettato e realizzato il primo monotipo di importanza mondiale, il J 24. Lo stesso architetto e lo

stesso cantiere producono una gamma completa di barche a vela che va dai 22 piedi fino ai 44, con un progetto per un 60. Per vari motivi queste barche sono diventate famose, soprattutto in Europa, solo negli ultimi anni, grazie anche agli ottimi risultati ottenuti in regata sotto i regolamenti IMS e CHS. Ma chi possiede un J sa bene che il valore della sua barca non risiede solo nel progetto e nelle prestazioni: la garanzia della qualità con cui i J vengono realizzati risiede nel nome leggendaro del cantiere costruttore: Tillotson - Pearson, uno dei migliori e più antichi produttori di barche in vetroresina/composito. Ciò significa una costruzione ai massimi livelli e grande cura nei particolari e nella sicurezza, qualità in cui spesso le barche americane sono superiori al resto della produzione mondiale. E poi basta dare un'occhiata alle attrezzature e agli impianti di queste barche per capire che l'aria spartana che hanno non è dovuta a motivi di costo ma a una precisa filosofia di produzione e di collocazione nel mercato; i J sono barche finalizzate alla vela sportiva, dotate delle migliori attrezzature del mondo con delle soluzioni interne e degli allestimenti perfettamente in linea con lo spirito di progetto.

Scafo e linee d'acqua

Il progetto del J-130 ha le stesse caratteristiche dei modelli della stessa serie che lo hanno preceduto: il J-80, 92 e 105. Le linee, tipiche di tutti i progetti di Johnstone, prevedono slanci limitati, notevole lunghezza al galleggiamento (circa il 90% di quella massima), cavallino pronunciato, appendici allungate con timone molto arretrato e tuga dalla linea classica e discreta. Le sezioni sono tonde e, anche se la stabilità di forma è garantita dalla notevole area di galleggiamento, la superficie bagnata è molto ridotta: ciò è dovuto al fondo dello scafo tendenzialmente piatto, cosa che favorisce le prestazioni alle andature portanti. Sono previsti due bulbi con pescaggio di mt 1,96 e mt 2,55, entrambi formati da una lama con bulbo finale. La zavor-



FARE prova VELA

J 130

ra costituisce ben il 45% del dislocamento: la barca regge la tela anche senza un equipaggio completo schierato in falchetta.

Costruzione Come abbiamo accennato, l'elevata qualità della costruzione è uno dei punti di forza del J-130. Lo scafo è in sandwich di vetro E unidirezionale e biassiale con anima in balsa Baltek; la resina è poliestere con lo strato esterno in vinilestere. La laminazione avviene sotto vuoto, lo scafo è garantito dieci anni contro l'osmosi. La pala del timone è realizzata in un pezzo con l'asse a sezione rettangolare; il materiale è vetro E unidirezionale, l'asse è montato su cuscinetti a sfere Harken.

La giunzione scafo-coperta avviene con silicone strutturale 3M e perni passanti, la falchetta è in teak davanti all'albero mentre dall'albero ai winch vi è una rotaia utilizzabile per attaccarci le pastecche. Sarebbe troppo lungo spiegare nei particolari il raffinato processo di costruzione adottato dal cantiere Tillotson-Pearson: come esempio spiegheremo la posa in opera delle paratie e dei madieri strutturali. La paratia principale viene realizzata in sandwich mediante l'utilizzo di due stampi; vengono stesi gli strati, compresa la plastica bianca di rifinitura, fino alla balsa, quindi si uniscono i due stampi. Quando tutte le paratie strutturali sono pronte (anche le altre sono in composito), vengono posizionate su una gabbia di ferro realizzata a misura; la gabbia viene messa dentro

lo scafo e le paratie vengono resinate nella posizione prevista in modo preciso, come anche i madieri sul fondo dello scafo nella zona di attacco del bulbo. Lo scafo viene stretto intorno all'armatura di ferro per la perfetta adesione di tutte le parti. In questo modo la precisione è estrema, il lavoro è più rapido e pulito (gli operai lavorano su pedane montate nella gabbia senza toccare lo scafo). Questo è solo un esempio di come i J siano realizzati con grande cura sia dei processi realizzativi che dei particolari costruttivi.

Piano velico e armamento Il piano velico, a prima vista un classico testa d'albero, presenta le novità che caratterizzano questo progetto. In bolina possiamo notare uno sviluppo notevole della randa con relativo alleggerimento del triangolo di prua; alle andature portanti, anziché armare uno scomodo tangone con mantiglio e carica-basso, azionando dal pozzetto una semplice manovra si fa uscire il pratico bompreso in carbonio (foto 1); a questo punto, fissato con un punto di mura e una scotta, si issa lo spi asimmetrico contenuto in una

calza; con una cima a circuito chiuso rinviata in pozzetto si libera lo spi dalla calza e la manovra è fatta (anche da una sola persona). L'albero è un vero gioiello, il migliore visto su una barca di serie. E' un Hall spars a tre crocette leggermente acquistate verniciato bianco a Awlgrip. La sezione è ridotta, la stabilità di forma eccezionale, le volanti si usano solo per regolazione. Il sartame è tondino Navtec, il paterazzo idraulico è della Sailteck, non eccezionale; il vang rigido è un ottimo Quickvang con paranco Harken. Di serie viene fornito anche un avvolgifiocco Harken unit 2, perfettamente in linea con gli standard della barca.

Coperta La disposizione del piano di coperta è improntata sulla semplicità per un utilizzo con equipaggio ridotto. Il pozzetto (foto 2), di buone dimensioni, è organizzato in modo classico con particolare cura alla funzionalità e all'ergonomia. La timoneria Edson è dotata di una splendida ruota ϕ 150 cm in alluminio con raggi a sezione lenticolare (foto 3). Il timoniere può sedere sui comodi paraonde e manovrare la scotta di randa servita dai due winch secondari (che, però, possono essere liberati usando gli strozzatori montati sulle pastecche di rinvio). Vi sono un grande gavone di poppa con due aperture e una calavele con ampio accesso dalla panca di dritta (foto 4); lo spazio di stivaggio è abbondante e bene organizzato. Non è previsto un alloggiamento per l'autogonfiabile. Nello specchio di poppa è ricavata una planchetta per il bagno attrezzata con impianto doccia. La tuga (foto 5), piacevole e ben organizzata, è dotata di tientibene in acciaio e di un alloggiamento da stampo per la grande cappottina. Vi è anche l'alloggiamento per gli strumenti. Il salpaancore è montato esterno e non vi è un pozzetto per l'ancora accessibile dall'esterno. L'attrezzatura, tutta di ottima qualità (perlopiù Harken), è spesso alloggiata su apposite sedi ricavate da stampo (foto 6).

A vela Le prestazioni del J-130 sono esaltanti; la nostra prova si è svolta in una brezza dai 6 ai 12 nodi senza onda. Nonostante il genoa fosse un 110%, la barca ha sempre dimostrato un ottimo spunto anche dopo le virate. Ma le vere emozioni si provano con il grande spi asimmetrico. Dopo averlo issato da soli (come abbiamo già spiegato), potrete divertirvi a fare qualsiasi manovra o regolazione con la massima semplicità portando la vostra barca a velocità superiori ai 10 nodi; si stramba come se si avesse il genoa (vedi sequenza a, b, c). In somma prestazioni mozzafiato ottenute manovrando in due con estrema facilità. Ottimo il rendimento del timone, particolarmente curata l'ergonomia di tutte le manovre.

A motore Il motore, uno Yanmar da 43 hp è più che sufficiente per spingere la barca a più di 7 nodi di crociera. La linea d'asse, non ancora registrata e messa a punto sulla barca da noi provata, è risultata rumorosa anche per le vibrazioni che trasmetteva. La risposta a marcia avanti è immediata, un po' lenta a retromarcia. Ottima la posizione della leva di comando, sempre molto efficiente il timone in manovra.

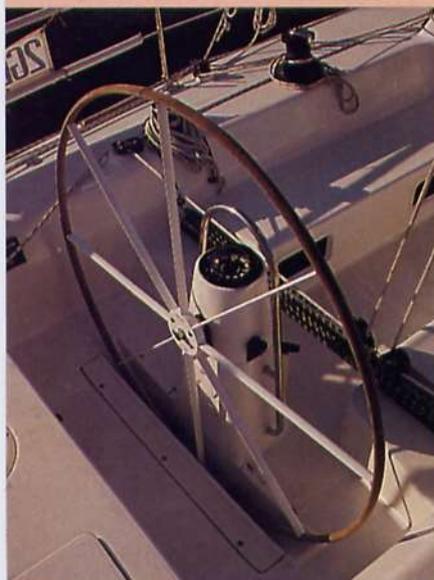
Interni Molto pratica e marina, la disposizione degli interni volutamente improntata sulla funzionalità senza troppe concessioni

foto 1



foto 2 ▲

foto 3 ▼



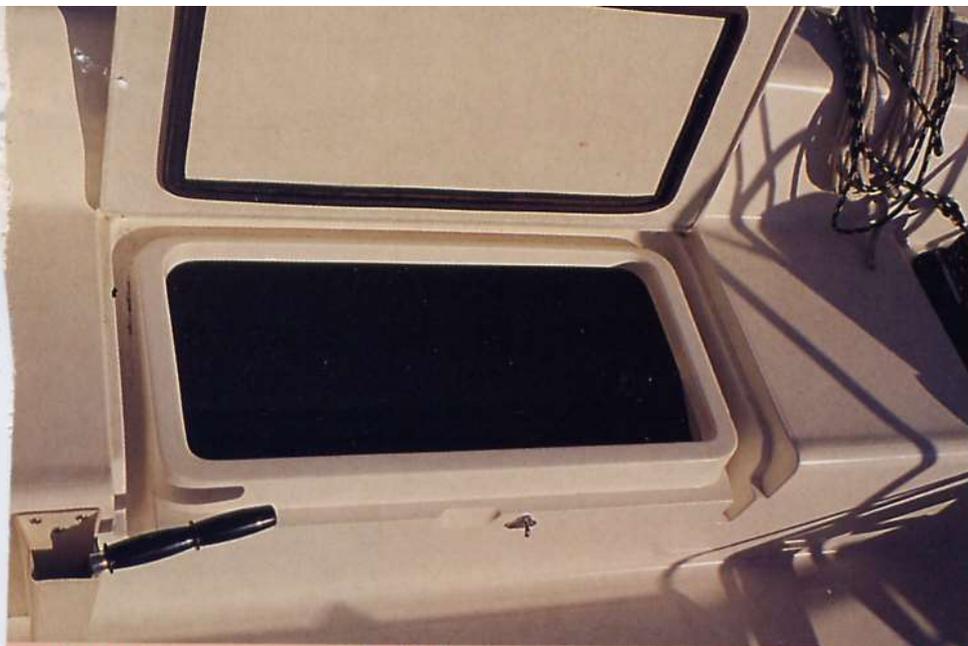


foto 4 ▲

foto 5 ▼

foto 6 ▼

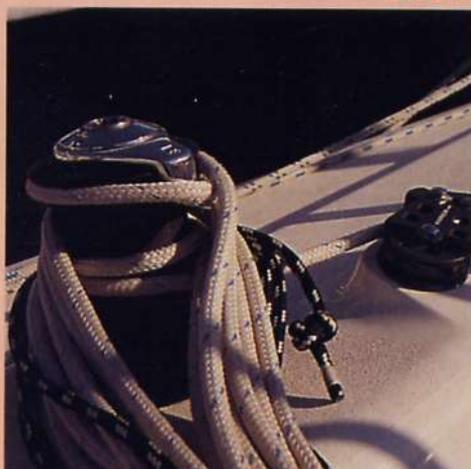


foto 7 ▲



foto 8 ▲

foto 9 ▼



al lusso e all'estetica, ma sempre con una estrema cura dei particolari. Il quadrato (foto 7) presenta due divani con schienali ribaltabili (foto 8) per ottenere un totale di quattro comode cuccette (quelle superiori, regolabili con paranchi, sono larghe ben 85 cm); il grande tavolo centrale (circa cm 115x 115) è montato su un pratico supporto di metallo. La cucina a "L" (foto 9) è dotata di uno splendido fornello "Force 10" con sportello forno di sicurezza a scomparsa; due i lavelli, molto grande, ben organizzato e ottimamente rifinito il frigo. Buono lo stivaggio che prevede anche un alloggiamento per il microonde. Di fianco alla cucina vi è la porta per l'accesso interno alla calavele. Dalla parte opposta vi è il grande tavolo da carteggio (foto 10) orientato per chiglia e dotato di seggiolino. Il piano di lavoro prevede un foglio di plexiglass sotto al quale si può stendere la carta in uso evitando di bagnarla con eventuali schizzi esterni: questi ed altri particolari (come la scelta rigorosa della plastica bianca per i rivestimenti di tutti gli interni) denotano la filosofia con cui è pensata la barca. L'aerazione di tutta la zona è garantita da quattro lunghi oblò e un osteriggio. La grande cabina di prua (foto 11) è dotata di una comoda cuccetta doppia larga ben 200 cm alle spalle e circa 90 ai piedi. Vi sono due armadi con chiusura a rete ed una

pratica panca di legno (rigorosamente senza cuscini) per potersi vestire a barca sbandata. Sia dalla cabina che dal quadrato si accede all'unico bagno (foto 12) molto ben organizzato e realizzato; piccolo ma pratico il lavandino ricavato di stampo, buono lo stivaggio. Un po' sacrificato il calpestio della cabina di poppa, limitato anche dal pozzetto sovrastante; grande e di forma regolare la cuccetta doppia che misura cm 125x195. Abbondante l'aerazione data da due oblò e un osteriggio.

Impianti Non particolarmente ricca la dotazione di impianti, che però sono molto curati e di ottima qualità. Le batterie sono due da 180 amp. servite da un alternatore da 50 amh. L'autoclave è dotata di polmone di espansione. Piuttosto completa la lista degli optional disponibili.

Conclusioni Il cantiere presenta il J-130 come "più semplice di molti 35", più veloce di molti 50"; solo analizzando nei particolari e soprattutto provando la barca si capiscono le potenzialità e il profondo spirito innovativo che il J-130 racchiude. Forse un po' penalizzata dall'attuale valutazione del Dollaro, questa barca offre, con la sua semplicità, possibilità di manovre normalmente appannaggio di barche più piccole garantendo, nello stesso tempo, prestazioni e sicurezza riscontrabili solo su barche di maggiori dimensioni, oltre che altissima qualità nella realizzazione e nelle attrezzature.

sequenza A B C



FARE prova VELA



foto 10



foto 11

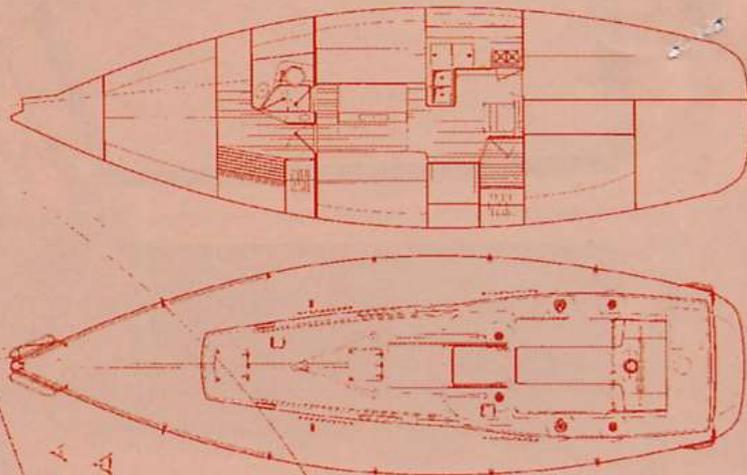
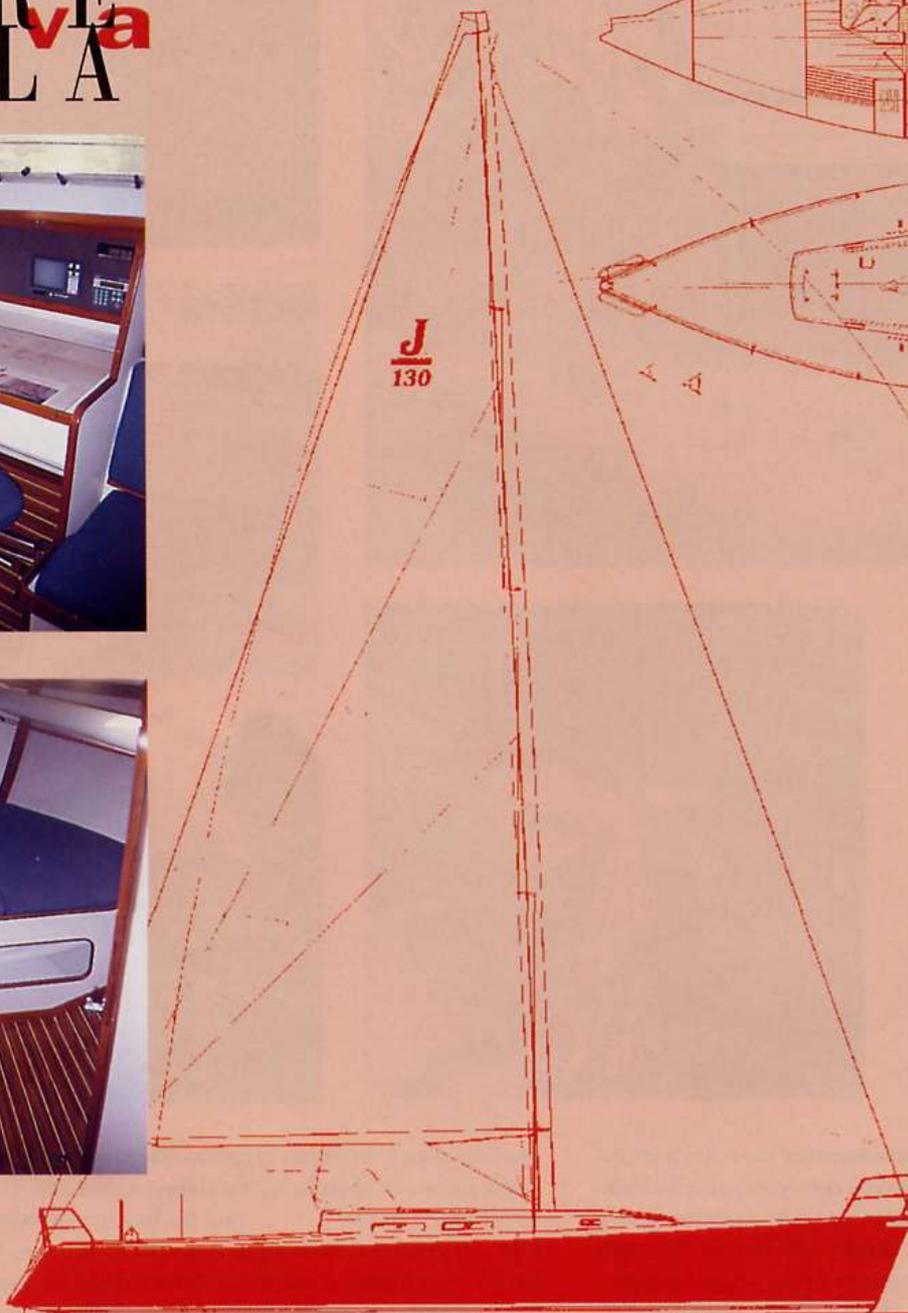


foto 12

LISTINO PREZZI

J 130 n.c.

OPTIONALS

frigo elettrico L. 2.300.000

Caricabatterie L. 2.500.000

Winch elettr. L. 3.500.000

Impianto \$ 6.750

acqua calda

Cantiere	J-BOATS/ Tillotson & Pearson
Modello	J 130
Progettista	Rodney Johnstone
Lung. fuori tutto	12,94 mt
Lung. al gall.	11,56 mt
Larg. Max	3,88 mt
Pescaggio	2,56 mt
Dislocamento	6810 kg
Zavorra	3065 kg
Nafta	95 lt
Acqua	320 + 132 lt
Motore	Yanmar tb 3 cil. 43 hp
Trasmissione	Asse elica
Piano velico	I=16,97 P=15,90 J=4,99 E=5,60
IMS gpr	560

ATTREZZATURA

Albero	Hall Spars tre crocette
Sartie	Navtec tondino
Winches	Lewmar
Stoppers	Spinlock
Ferramenta	Harken - Antal - Sparcraft - Shaeffer
Oblo' / Osteriggi	Lewmar
Strumenti	B & G (opt.)
Drizze / Scotte	Spectra

