



Il ritorno dello J

A 25 anni dalla sua costituzione in classe, il J24 continua a essere il monotipo più diffuso in Italia. Lo confermano i numeri dell'Italiano e dell'Europeo appena conclusi in Sardegna. Ecco la nostra guida per regatare sul caro vecchio "brutto anatroccolo"

di **MICHELE TOGNOZZI** - foto di **FRANCO RODINO**

Sul J24 si è detto di tutto. Lento, brutto, tatticamente esaltante, spesso "truccato", fucina di campioni. Chi lo adora e chi lo ritiene superato... insomma sui settemetrietrentaduecentimetri di vetroresina del J le opinioni si sprecano. I dati del 2003, però, parlano chiaro, con un Italiano ed un Europeo disputati a Porto Rotondo da 70 imbarcazioni. Dieci flotte diffuse su tutto il territorio nazionale. Regate ovunque e per tutti i livelli. Campioni tornati (o mai andati via) nella classe. Diciotto nuove barche uscite dal cantiere torinese. Velei in continua fibrillazione creativa. Nuovi equipaggi locali che vitalizzano l'attività zonale, ricchissima in questa classe, che è forse quella che in Italia propone il calendario più ricco. L'attività invernale è poi ricchissima, consentendo un utilizzo della barca che (compreso anche un mini campeggio nautico) copre ormai tutto l'anno. Per saperne di più giriamo la penna ad Andrea Casale, alfiere delle Fiamme Gialle, da due stagioni campione italiano in carica.

“ Nel corso della premiazione dei recenti campionati europei Lorenzo Bressani (fresco vincitore) ha risposto nel modo più giusto ad una domanda diretta del segretario di classe Francesco Ciccolo. Bressani ha giustamente, a mio avviso, sostenuto che il J24 non può certo dirsi una "bella barca" ma sicuramente rimane "una fra le più difficili e tecniche". Tornando più tardi sull'argomento ci siamo trovati d'accordo tutti e due. La maggior parte degli ultimi monotipi moderni sono certamente più belli, veloci e divertenti, ma il J24 con la sua lentezza, la difficoltà di conduzione in tutte le condizioni meteo, le appendici poco performanti, il grande (in proporzione) dislocamento, il genoa *overlapping* è e rimane una delle barche più difficili e tecniche della categoria monotipi. Se poi, in occasione di due bellissimi Campionati, si riescono a radunare 70 imbarcazioni da 7

LE MISURE

Lunghezza ft	7,320 m
Larghezza	2,720 m
Pescaggio	1,220 m
Peso stazza	1.190/1.250 kg
Dislocamento regata	1.435 kg
Superficie velica	32,60 mq
Equipaggio	max 400 kg
Scafo in vetroresina, albero in alluminio, vele in Dacron per randa e fiocco, in tessuto laminato con fibre per il genoa, nylon per lo spinnaker di 38 mq. Progetto (1976) dell'americano Rod Johnstone. Classe formata nel 1978.	

paesi (3 d'oltreoceano) e a disputare 16 prove in 7 giorni in tutte le condizioni possibili di vento e mare, beh, allora il gioco è fatto.

Vele e regolazioni Parlando con Vittorio d'Albertas della North Sails Italia sono venute a sapere che i file delle vele J24 sono frutto di quasi dieci anni di modifiche, la gran parte dettate dallo specialista americano Chris Larson. Modificare e migliorare un prodotto del genere senza che le regole di classe siano cambiate (vincoli su misure o materiali ad esempio) non è facile. Quest'anno, comunque, noi di *Fiamma Gialla* (ma anche Bressani su *Kaster*, gli olandesi di *Jentex*

ed il velocissimo equipaggio americano di Seattle) abbiamo regatato con un genoa di nuovo taglio denominato dalla North Sails GP-7. Rispetto ai tagli tradizionali risultava più profondo e potente soprattutto nel terzo in alto. E' riconoscibile perché crea un effetto cromatico per cui il colore del Genoa è azzurro, si tratta comunque del Pentex (poliestere ad alto modulo di resistenza all'allungamento) fornito dalla Baimbridge e ne sono state usate tre grammature diverse per i diversi pannelli (più leggeri in inferitura e più pesanti in balumina). Mi sono dilungato sulla novità del genoa perché in una barca pesante ed *overlapping* come il J24 è proprio la vela di prua ad essere la più importante di bolina. Le vele North Sails anche quest'anno hanno vinto campionato europeo ed italiano dimostrandosi ottime ed all-around. Bisogna dire che anche le vele Sobstad Italia si sono dimostrate valide nel corso della stagione, quasi irresistibili in condizioni di poco vento. Chi regata con le classiche tabelle delle tensioni sartie North Sails (che si possono trovare sul sito della North Sails) non pensi di poter utilizzare le medesime tensioni con le vele Sobstad che devono essere "gestite" in modo diverso da come ho potuto notare osservando *JdiF*, la seconda imbarcazione delle Fiamme Gialle. Innanzi tutto il piede d'albero, con le vele Sobstad, rimane sempre fisso (al contrario delle North Sails) perché la randa in condizioni di poco vento ha bisogno di meno preband dell'albero. Le vele Sobstad richiedono sempre meno tensione sulle sartie rispetto le North Sails nei vari range di vento (es: con 5-10 nodi di vento le North Sails vogliono 20 per le alte, 15 per le basse. Le Sobstad per 14 le alte, 9 per le basse).

La conduzione Non posso dire cosa sia cambiato in merito rispetto al passato (è solo il secondo anno che vado in J24) ma posso dire che su *Fiamma Gialla*, in condizioni di vento forte (quando siamo



particolarmente veloci), siamo molto dinamici con il paterazzo (al timoniere, carrello e scotta randa rimangono fermi) e con la scotta genoa/fiocco (il tailer) che vengono continuamente toccati ad ogni raffica. Con poca aria la vela di prua torna ad essere più statica, il paterazzo inutilizzato (tutto mollo) per regolare di più il carrello randa e la scotta. Ovviamente la barca di bolina deve essere sempre il più piatta possibile

La barca Non c'è differenza fra le barche vecchie (come il veloce ITA 233 con cui vinsi gli italiani 2002) e quelle nuovissime affittate o vendute dal costruttore Boido agli americani o all'equipaggio giapponese. La regola di concentrare i pesi al centro resta importantissima ed irrinunciabile (ad esempio noi di *Fiamma Gialla* abbiamo le bitte di plastica ed il timone che pesa il minimo consentito 13,5kg). Anche la lunghezza dello strallo di prua deve essere lunga il massimo consentito per poter arretrare il più possibile il centro velico con vento forte e per avere più catenaria con vento debole. Siate accurati nelle misure, ai Campionati in Sardegna siamo stati stazzati preventivamente e due volte (una per campionato) abbiamo ricevuto un controllo degli stazzatori a bordo.

Andrea Casale



In apertura, flotta di J24 all'Italiano di Porto Rotondo, a cui hanno preso parte 70 equipaggi. In questa pagina, dall'alto: Lorenzo Bressani (neo campione europeo di classe) scende bene alla puggia in una poppa con vento forte. L'equipaggio femminile di Anna Sargenti, appassionata veterana della classe. Casale, campione italiano nelle ultime due stagioni, al timone del J *Fiamma Gialla*



Quanti e dove? 253 sono le imbarcazioni associate alla classe nel 2002. Oltre a queste se ne possono stimare altre 200 esistenti in Italia e, almeno in parte, naviganti. Nell'ultimo anno il cantiere ha prodotto 18 nuove imbarcazioni. Nel mondo la classe J24 conta circa 2.000 barche iscritte in una ventina di paesi di quattro continenti. La classe italiana è suddivisa in 10 flotte: Verbano, Garda, Genova e Portofino, Anzio-Nettuno, Argentario, Oriente (Cervia), Puglia, Sardegna, Golfo dei Poeti (La Spezia), Sardegna. La più numerosa è quella dell'Argentario (versante Porto Ercole) con 40 barche, seguita da quella sarda (tra Cagliari e Portisco) con 22 scafi.

Per regatare Facile iniziare a regatare sul J. A bordo si regata in 5 o 6, a seconda del peso, con possibilità di iniziare con ruoli di drizzista e centrale su barche di amici o di scuole vela (La Scuola della Vela di Franco Pistone, Tel. 06

3291640, noleggia normalmente J24 per i campionati invernali e le manifestazioni più importanti). La classe offre tutti i livelli agonistici, da quello di club o zonale ai campionati nazionali, dove è frequente l'utilizzo da parte di alcuni armatori di timonieri professionisti o di belle speranze. Proprio la possibilità di regatare insieme ai campioni è stata per anni uno dei punti di forza della classe. Talvolta la classe eccede in "urlatori" ai giri di boa. In passato si sono verificati problemi di stazza, con barche "truccate" che hanno creato problemi. I controlli di stazza sono ora assai rigidi ed eseguiti con severità nelle manifestazioni di alto livello.

Circoli di riferimento

- C. N. e della Vela Argentario
- Circolo Nautico Brenzone
- Circolo Nautico Cervia
- Sporting Club Portisco
- Yacht Club Italiano

L'equipaggio ideale Il peso massimo di 400 kg deve essere rag-

giunto quando possibile. Si regata quindi in 5, in 6, o (nel caso di equipaggi femminili, frequenti nella classe) addirittura in 7. A bordo i ruoli fondamentali sono timoniere, tailer (possibilmente leggero) e prodire. I più bravi usano un tattico specifico. Gli altri (o l'altro) seguono le drizze. Il J è una delle classi con la maggior presenza femminile, spesso anche nel ruolo di timoniere. Importante portare il J24 con massima attenzione agli assetti, con spostamenti del peso e concentrazione dei pesi tipo derive.

Albero e vele Tutte le migliori velerie si sono cimentate sul J. I tagli più usati sono North Sails, Olympic, Montefusco, Quantum, Cruciani, Banks, Sobstad.

Un gioco nuovo costa sui 3.500-4.000 euro. Per un buon usato se ne spendono comunque 3.000. Per l'albero si usano indifferentemente Kenyon o Proctor.

Quanto costa La barca nuova costa (con carrello stradale) 25.000 eu-

ro. Ricco il mercato dell'usato, con barche per ogni fascia di prezzo, anche se per un buon usato per regatare occorre investire 15-16.000 euro. Sul sito www.j24.it è visibile una ricca selezione di imbarcazioni usate.

Come trasportarla Il J24 è largo più di due metri e mezzo: deve essere quindi trasportato necessariamente su un carrello stradale basculante (costo 4.000 euro). E' necessaria un'auto di grossa cilindrata e la patente C. Esistono, comunque, società e persone specializzate nel trasporto dei J24 sui vari campi di regata, con tariffe chilometriche.

Per armare la barca occorre circa un'ora. Per l'albero serve una gru oppure un sistema, ormai collaudato nella classe, con un sistema di paranco che utilizza un'asta in alluminio. Il motore di stazza (4 Hp) deve essere sempre presente a bordo e collocato nella posizione prescritta dal regolamento.



Pagina a fianco: issata di spi per il carrarino Luca Macchiarini.

1. Un equipaggio brasiliano (Mauricio Santa Cruz), uno dei molti sudamericani presenti nella classe internazionale.

2. Avoltore del romano Massimo Mariotti, capoflotta all'Argentario, flotta più numerosa (40 scafi) tra le 10 presenti in Italia.

3. Il J24 del toscano Andrea Fornaro, uno dei giovani più promettenti nella classe



IL CANTIERE

J Boats - Yacht International
Piazza Vittorio Veneto, 1 - 10124 Torino
Tel. e Fax 011 8178337 - 335 6885005
www.jboats.it - boido@jboats.it

ASSOCIAZIONE DI CLASSE

c/o Yacht Club Italiano
Via Molo Cagni - 16100 Genova
Tel. 010 3779329
www.j24.it - cicc003@wind.it.net
Presidente e segretario Ing. Francesco Ciccolo
Tel. 337 253401

Sul sito italiano della classe è disponibile una buona selezione dell'usato e i calendari di tutte le regate, da quelle di flotta alle manifestazioni internazionali.

LE REGATE DEL 2003

Concluso, con il Campionato Italiano, il Trofeo J24 2003 (comprendente anche la Centomiglia 2002, Pasquavela 2003 e il Trofeo Accademia 2003) resta da disputare il Campionato del Mondo, previsto a Medemblick (Olanda), dal 15 al 23 agosto 2003.

Per l'inverno 2003-2004 i J24 saranno in regata, al solito, nei campi di regata dell'Argentario, Cervia, An-

zio-Nettuno, Sardegna, La Spezia.

Da notare come l'attività agonistica dei J24 in Italia sia concentrata tra ottobre e maggio.

Il Trofeo J24 2003 è stato vinto da JdIF di Luigi Ravioli. Erano in palio due premi per i migliori armatori-timonieri: il gioco di vele North Sails è andato al vincitore, il sardo Paolo Di Fraia, mentre le 5 cerate Helly Hansen sono andate al secondo classificato, il romagnolo Casadei.

ALBO D'ORO CAMP. ITALIANO

1981	Nava	1997	Vascotto
1982	T. Chieffi	1998	Montefusco
1983	Signorini	1999	Favini
1984	de Angelis	2000	Bressani
1985	de Angelis	2001	Bressani
1986	Semeraro	2002	Casale
1987	de Angelis	2003	Casale
1988	d'Ali		
1989	Martinez		
1990	Martinez		
1991	Martinez		
1992	Cruciani		
1993	Favini		
1994	Martinez		
1995	Santella		
1996	Favini		

In campo europeo l'Italia vanta la flotta più forte, seguita da Olanda, Inghilterra, Germania e Francia.

Nel mondo il J24 è ancora assai apprezzato in Giappone, Stati Uniti, Australia e Sud America.

A. La tipica tuga arrotondata del J24, non proprio il massimo della comodità in regata. Sottocoperta il J offre la possibilità di 4 cuccette. In alcuni casi il J viene usato in estate per brevi rotte di campeggio nautico.

B. Dettaglio del punto di scotta del genoa, con i segni per le regolazioni. Da notare la basetta che sopraeleva il winch, per avere un miglior angolo di trazione della scotta.

C. Il carrello austrozzante della randa, manovra fondamentale per la conduzione in bolina