

**BARCA
DEL MESE**
Super Prova

**J
44**

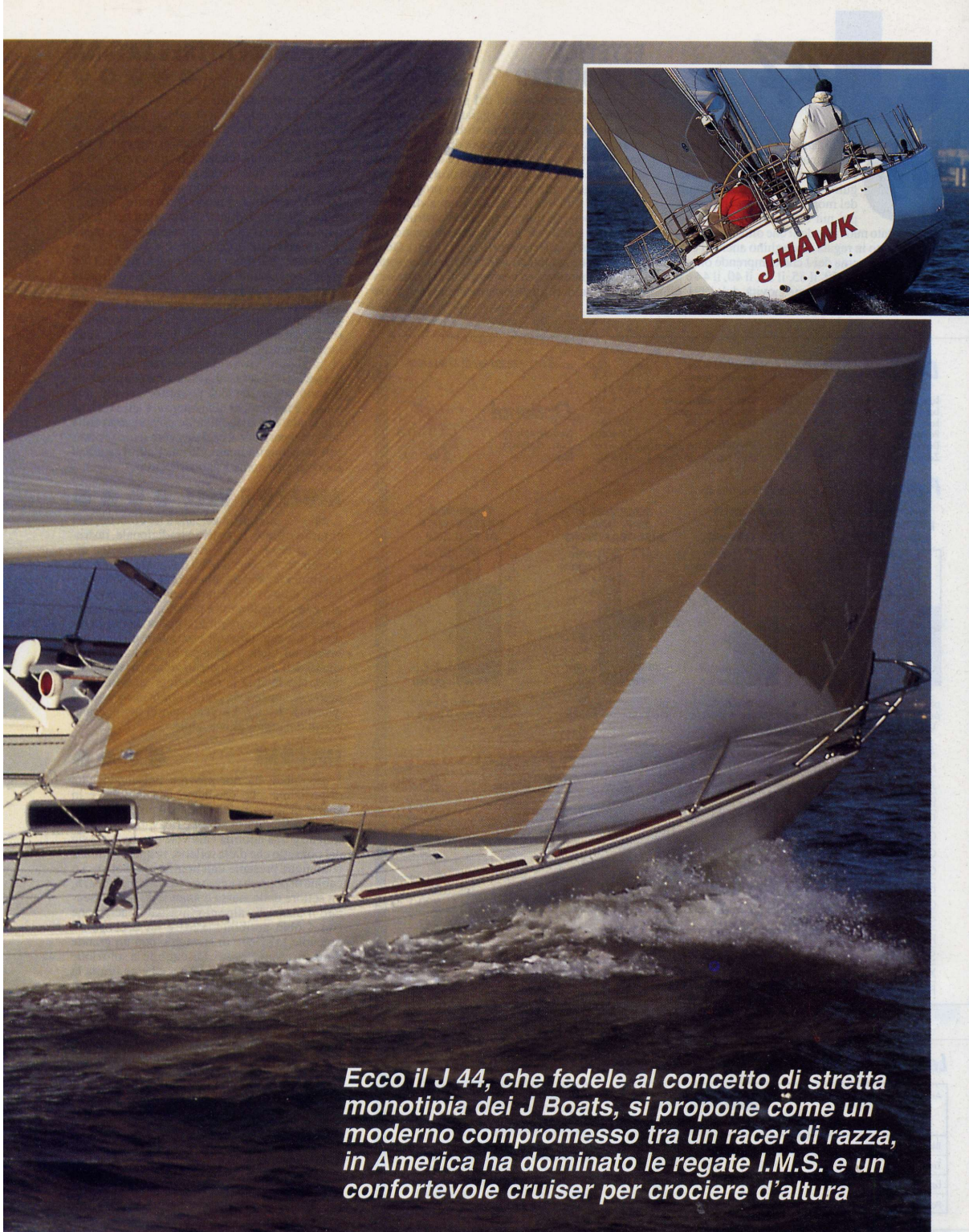


Pregi

- Ottime prestazioni a vela
- Costruzione robusta e raffinata
- Piano di coperta completo ed efficace

Difetti

- Cabina di poppa rumorosa a motore
- Posizionamento del quadro elettrico da rivedere
- Manca una libreria nella zona carteggio



Ecco il J 44, che fedele al concetto di stretta monotipia dei J Boats, si propone come un moderno compromesso tra un racer di razza, in America ha dominato le regate I.M.S. e un confortevole cruiser per crociere d'altura

J 44

Dal '76, anno di fondazione della J Company, per il progettista Rod Johnstone è stato un susseguirsi di successi. La formula del monotipo sta piacendo sempre più e il cantiere americano ha impostato nuovi modelli che oltre a garantire divertimento in regata, appaghino anche il crocierista. La gamma dei J che comprende oltre il mitico 24, il 27, il 29, il 35, il 39, il 40, il 44 e il 60, che si annuncia come novità del 1991 è rappresentato da Paolo Boido.

ESTETICA E PROGETTO

Le caratteristiche salienti del progetto sono la notevole lunghezza al galleggiamento (fino a un metro in più delle concorrenti di pari l.f.t.) per una elevata velocità critica che è di 8,71 nodi. Le linee di carena sono pulite, scevre da forzature di stazza I.O.R., ma frutto di una proficua ricerca dei migliori rapporti tramite un programma Cad/Cam tridimensionale. L'attenta distribuzione dei pesi, sia di progetto che di costruzione, abbassa il centro di gravità determinando un alto momento raddrizzante (Rm 312 kgm). Questi parametri rendono il J 44 molto potente sotto vela e al contempo, in crociera, ciò si traduce in minori manovre di riduzione della superficie velica.

COPERTA E ATTREZZATURA

La disposizione del piano di coperta è esemplare: semplice e funzionale, sia in regata che in crociera, con soluzioni che in entrambi i casi si dimostrano efficaci. Vediamone alcune: al posto della classica falchetta in alluminio è posizionata una rotaia che corre per tutta la lunghezza, a prua tre segmenti in teak concorrono al buon appoggio per i piedi. Il pozzetto, lungo in totale 250 cm., è diviso in zona timone (l'ergonomia è perfetta) e zona manovre dal trasto della randa, con doppio winch e carrello regolabile tanto dal timoniere che dal randista. Tutti i rinvii sono muniti di stopper, così da utilizzare i pur numerosi winch (4 di scotta e 4 di drizza) per più manovre; comode tasche in rete di nylon posizionate sulla tuga provvedono a raccogliere gli imbandi delle cime. I passavanti sono larghissimi (cm.92 sul baglio massimo), gli unici "ingombri" sono rappresentati dalla rotaia del genoa addossata alla tuga, i cui doppi carrelli sono regolabili dal pozzetto, e dalle due rotaiette dei fiocchi, una interna, l'altra esterna alle lande. Gli attacchi delle volanti sono sulla landa del paterazzo, così da avere il tiro proprio sull'asse longitudinale. Ottima l'attrezzatura di coperta, così come l'antisdruciuolo.

Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	13,69
Lunghezza al gall.	m	12,05
Larghezza	m	4,14
Pescaggio	m	2,44
Dislocamento	kg	9.966
Zavorra	kg	4.077

Superficie velica	mq	124	no, tel.011-878337 fax 0171-916477
Numero cuccette		6/8	
Motore e cavalli	Yanmar	62cv.	
Capacità serb. acqua		lt 530	
Capacità serb. gasol.		lt 180	
DISEGNATA DA:		Rodney S. Johnstone	
IMPORTATA DA:	J Boats Italy Paolo Boido,	P.zza Vittorio Veneto 1, 10124 Tori-	

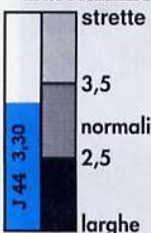
Optional

Avvolgifiocco	L. 3.000.000
Verr. elettrico	L. 2.000.000
Frigo	L. 1.600.000

Fattori tecnici

a cura di Enzo Marolli

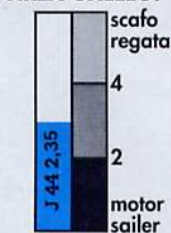
RAPPORTO LUNGHEZZA/LARGHEZZA



più il numero è alto più la barca è stretta

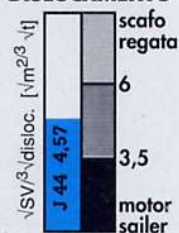
Velocità critica = $2,54 \sqrt{LWL} = 8,33$

RAPPORTO SUP. VEL./AREA GALLEG.



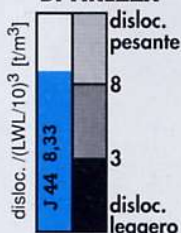
più il numero è alto più la barca è invelata

RAPPORTO SUP. VEL./DISLOCAMENTO



più il numero è alto più la barca è invelata

FORMULA COEFFICIENTE DI FINEZZA



più il numero è basso più la barca è leggera

I concorrenti

Modello	Progettista	Lft.	Disloc.	Cucc.	S.Vel.	Cantiere	Prezzo
J 44	Johnstone	13,64	9.966	6/8	124	JBoats	308.000
Baltic43	Vrolijk	13,21	8.960	6/8	85	Baltic	-
First45f5	Farr	14,20	10.500	4/8	111	Beneteau	258.000
G.S.45	Frers	13,94	10.600	6/8	117	Pardo	287.647
C&C44	Ball	13,61	10.205	8	102	C&C Y.	224.400
Genesis	Vallie.	13,10	7.300	6/8	87	Comar	-
Elan 43	Jakopin	13,43	7.600	5/10	95	Elan	175.000
GibSea442	Joubert	13,70	9.800	10	112	GibSea	230.120
SunOdissey44	Andrieu	13,33	10.000	6/11	91	Jeanneau	228.500
Feeling446	Harlé	13,80	8.500	8/10	95	Kirié	219.400
Swan44	Frers	13,40	11.100	4/6	111	Nautor	-
X 452	Jeppesen	13,92	8.950	8	117	X Yacht.	287.742

Per maggiori dati sulle imbarcazioni vi rinviamo alla rubrica "I prezzi del nuovo"

ALBERO E VELE

L'albero è un Hall americano a tre crocette, ben curato e rifinito, il profilo è tradizionale, rastremato in testa, armato con tondino Navtec discontinuo. Assente il baby, la regolazione della curvatura è affidata alla doppia volante (alta e bassa), oltre ovviamente al tendipaterazzo idraulico la cui centralina è posizionata nella parte anteriore della colonnina: si può, a scelta, includervi il wang, che sull'esemplare provato era invece un Quik a paranco (il produttore è lo stesso dell'albero). Il piano velico in testa d'albero, che facilita le regolazioni, presenta una notevole superficie, con la randa di 48 mq e il genoa di 76 mq. Le vele, non di serie, erano North dal taglio impeccabile.

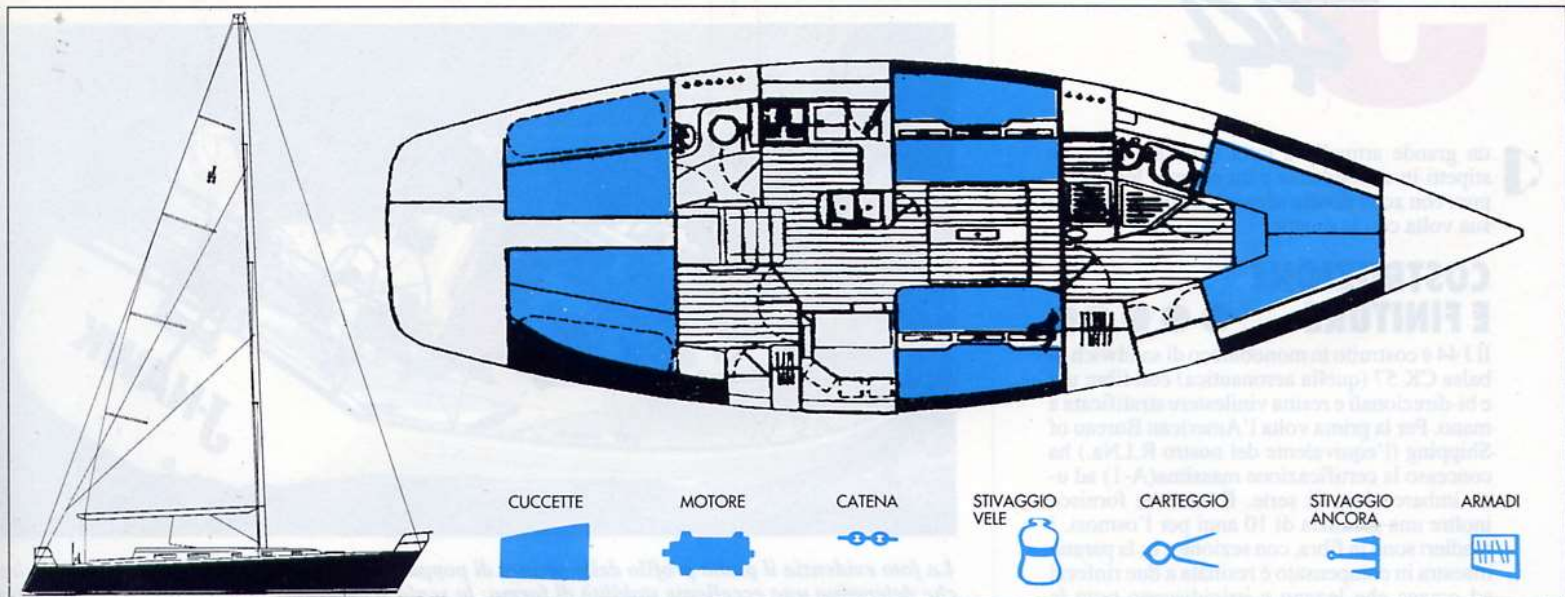
INTERNI

L'esemplare da noi provato presentava una disposizione che privilegia la comodità e lo spazio di stivaggio, in quanto al posto di un'altra cabina doppia di poppa è ricavata la seconda toilette e una enorme cala vele con accesso sia dal pozzetto che dalla toilette: in quest'ultima è comunque presente una branda in tubolare. La cabina di poppa ha una cuccetta di cm. 144x218, un settore della stessa è amovibile per aumentare il piano di calpestio; inusuale l'aerazione con 4 oblò apribili (17x34) e un boccaporto, notevole lo spazio di stivaggio con un grande armadio e vari cassetti. Discutibile la soluzione del quadro elettrico in cabina, che ne limita la privacy. Il carteggio è ben organizzato, il piano misura cm.85x70, ampio e di pronta lettura anche dal tambuccio lo spazio per la strumentazione. La cucina è a J, intorno alla quale ci si muove bene e con giusti appoggi, il grande frigo (280 lt!) è ad apertura verticale, con vani antiribaltamento per bottiglie etc., gli sportelli degli stipetti, aperti, servono come mensole, i lavelli sono molto profondi e centrali, evitando la chiusura delle valvole a barca sbandata. La dinette è tradizionale, i due divani contrapposti possono fungere anche da letti, sopra sono ricavate due cuccette di guardia un pò strettine, comode soprattutto in navigazione; il tavolo aperto misura cm.100x125. La cabina armatoriale è il pezzo forte degli interni del J 44: molto spaziosa (il piano di calpestio è lungo oltre 2 m!), dispone di due cuccette a V comodissime,

Le velocità al calcolatore

Andatura	Angolo reale al vento	Velocità della barca in rapporto al vento reale		
		5 n.	10 n.	20 n.
Bolina	40°	4,21	7,11	7,69
Traverso	90°	5,35	8,42	9,51
Lasco	135°	3,25	5,02	8,68
Poppa	180°	2,52	4,84	8,24

Le velocità indicate in questa tabella sono calcolate al computer con un programma di VPP (Velocity Prediction Program) che simula il comportamento della barca in navigazione. Le prestazioni vengono analizzate con la barca in assetto completo di navigazione, e cioè con equipaggio, dotazioni di sicurezza, vele, serbatoi acqua e gasolio pieni, ecc.



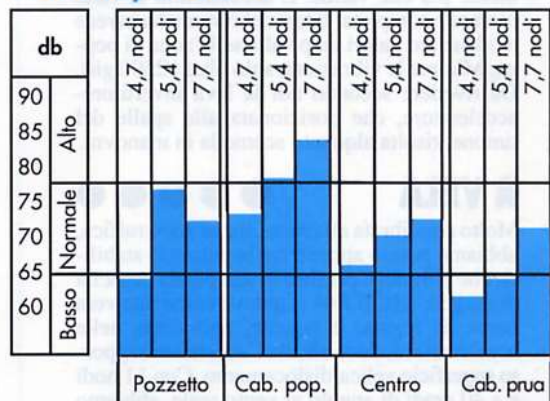
Pagella

ESTETICA E PROGETTO	●●●●	Ad una estetica piacevolissima corrispondono linee di carena studiate al computer, che ottimizzano i rapporti tra superficie bagnata, velica e dislocamento, con particolare attenzione al momento raddrizzante e al centro di gravità. Tutto è sistemato al posto giusto, per rendere veloci le manovre in regata e facile l'uso crocieristico. L'attrezzatura è quanto di meglio reperibile sul mercato.
COPERTA E ATTREZZATURA	●●●●●	Albero ben rifinito e robusto e al contempo leggero, che utilizza l'imbattibile tecnologia "yankee", è armato con tre crocette e sartieme Navtec in testa d'albero per facilitarne l'uso e le regolazioni. Il piano velico è di notevole superficie (124 mq.)
ALBERO E VELE	●●●●	Due le soluzioni proposte: quella da noi provata si è rivelata molto comoda, due grandi cabine con relative toilettes, dinette con cuccette di guardia e una enorme cala vele sotto il pozzetto. L'altra soluzione propone due cabine gemelle a poppa, ma un solo bagno.
INTERNI	●●●●	E la prima barca di serie che ottiene l'A 1 dell'American Bureau of Shipping, e la partecipazione a regate oceaniche ne convalida la bontà di costruzione.
COSTRUZIONE E FINITURE	●●●●●	Motorizzazione giusta per potenza, un pò rumorosa nella cabina di poppa. Da rivedere il posizionamento della leva Morse in pozzetto.
A MOTORE	●●●	Equilibrata e potente, anche quando lo sbandamento aumenta, esprime un passo eccellente, con un ottimo comportamento sull'onda.
A VELA	●●●●●	Ottimo l'impianto idrico, con autoclave per acqua calda e fredda, pompe a pedale di servizio, compresa quella per l'acqua pura con filtro e la salata in cucina.
DOTAZIONI E IMPIANTI	●●●●	

Vel. a motore/giri min.

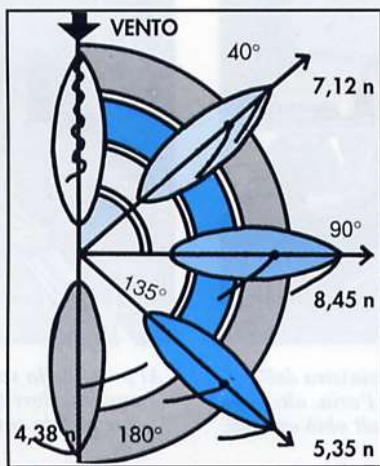
Giri al minuto	Nodi
1200	4,7
1600	5,4
2500	7,7
3000	8,1
3200	8,3

Rumorosità motore: velocità/decibel



Risultati del test

Bolina: Angolo reale 40°
 Angolo sbandamento 21°
Velocità
 bolina: 7,12 n
 traverso: 8,45 n
 lasco: 5,35 n
 poppa: 4,38 n
CONDIZIONI DEL TEST
 Velocità del vento reale nodi 10/12
 Stato del mare quasi calmo
 Vele usate: Randa
 Genoa 1
 Misurazioni effettuate con log Walker e stazione del vento Danaplus, gentilmente forniti dalla Marine Discount.



Attrezzature

Verricelli	Barient
Attrezz. di coperta	Harken-Schaefer-Lewmar-Gibb
Albero	Hall
Bussola	Plath
Timoneria	Edson
Tendipaterazzo	Navtec
	Wang Quik

Dimensioni

Altezze in cabina	
Cabina di poppa	m. 1,93
Toilette di poppa	m. 1,87
Dinette	m. 1,98
Toilette di prua	m. 1,95
Cabina di prua	m. 1,94
Lung. del poz.	m. 2,50

"Il commento della signora"

Praticità della cucina	●●●●
Volumi cambusa e frigorifero	●●●●
Qualità ed estetica degli interni	●●●●
Spaziosità e funzionalità dei bagni	●●●●●
Volumi di stivaggio, armadi e cassetti	●●●●●

Legenda

●	Scarso	●●●●●	Buono
●●	Sufficiente	●●●●●	Ottimo
●●●	Discreto		

J44

un grande armadio a tutta altezza, cassetti e stipetti in abbondanza e un enorme locale bagno, con zona doccia separata e comunicante a sua volta con la dinette.

COSTRUZIONE E FINITURE

Il J 44 è costruito in monoblocco di sandwich di balsa CK 57 (quella aeronautica) con fibre uni e bi-direzionali e resina vinilestere stratificata a mano. Per la prima volta l'American Bureau of Shipping (l'equivalente del nostro R.I.Na.) ha concesso la certificazione massima(A-1) ad una imbarcazioni di serie. Il cantiere fornisce inoltre una garanzia di 10 anni per l'osmosi. I madieri sono in fibra, con sezione a L; la paratia maestra in compensato è resinata a due rinforzi ad omega che legano e irrigidiscono tutta la struttura e a cui è fissato lo scatolato di alluminio del basamento dell'albero. La coperta è giuntata allo scafo con adesivo silicónico e perni passanti ogni 10 cm., l'asse del timone è in fibre unidirezionali, i perni del bulbo(24 mm di diam.) sono a vista, per una facile ispezione.

A MOTORE

Buona la motorizzazione Yanmar da 62 cv., con linea d'asse tradizionale ed elica a 2 pale abbattibili, per una velocità massima rilevata di 8,3 nodi. Quella di crociera, stabilita su un regime di 2500 giri, è stata di 7,7 nodi, il che consente medie più che valide. L'accessibilità al vano motore è completa. Il test del rumore ha invece evidenziato valori un pò alti nella zona di poppa. Minime le vibrazioni, solo oltre i 2500 giri. Da rivedere secondo noi la leva invertitore-acceleratore, che posizionata alle spalle del timone, risulta alquanto scomoda in manovra.

A VELA

Molto equilibrata alla ruota anche sotto raffica, abbiamo potuto apprezzare la notevole stabilità, che si traduce peraltro in una buona capacità di reggere tela. Il J 44 si muove come una vera barca da regata: è potente, agilissima nelle accelerazioni, dove sfrutta l'eccellente rapporto superficie velica/dislocamento. Con 11 nodi e a 40 gradi di angolo al vento reale, abbiamo bolinato a 7,12 nodi di velocità; poggiando 10 gradi abbiamo superato gli 8 nodi. Ottimo il passo alle andature larghe dove abbiamo apprezzato l'estrema pulizia delle uscite d'acqua.

DOTAZIONE E IMPIANTI

I serbatoi dell'acqua sono in pvc alimentare, quello del gasolio è in alluminio, per una maggiore leggerezza. Di serie il serbatoio per le acque nere, con deviatore che permette anche lo scarico a mare dei w.c. Tutte le prese a mare sono in fibra sintetica, le tubazioni a mare sono provviste di alti sifoni in inox che si elevano ben sopra il galleggiamento. Le sentine, tutte facilmente ispezionabili, convergono nello zoccolo di sostegno del bulbo, dove sono posizionati i pescanti delle due pompe elettriche e della manuale. A poppavia del vano motore, ben accessibili per ogni intervento, sono piazzati l'evaporatore del frigo e l'autoclave. Ampia l'autonomia elettrica, le batterie di serie sono 3, di cui 2 da 180 Ah per i servizi e una da 115 Ah per il motore.



La foto evidenzia il piatto profilo delle sezioni di poppa e la notevole larghezza al baglio massimo, che determina una eccellente stabilità di forma: lo scafo si appoggia sulla murata ed esprime tutta la sua potenza. Lo specchio è molto pulito e la scaletta da bagno non ne compromette l'estetica.



La dinette con le due cuccette di guardia a murata, comodissime in navigazione anche con condizioni dure. Le finiture in laminato richiedono meno manutenzione.



Il carteggio presenta molti spazi per la strumentazione e per riporre oggetti.



La cucina è posta alla sinistra della discesa e può contare per l'aria, oltre che sul tambucio, su due grandi oblò apribili.



Al posto della seconda cabina di poppa è ricavata una ulteriore toilette (da cui è scattata la foto) e questo comodissimo gavone-cala vele.



La prua è alta e sottile, il bordo libero decresce verso poppa creando un' armonia di linee molto piacevole. Anche la tuga contribuisce alla bellezza dello scafo, bassa e ben raccordata al ponte. La notevole lunghezza al galleggiamento determina una velocità critica di 8,7 nodi, a tutto vantaggio delle prestazioni veliche con vento medio.



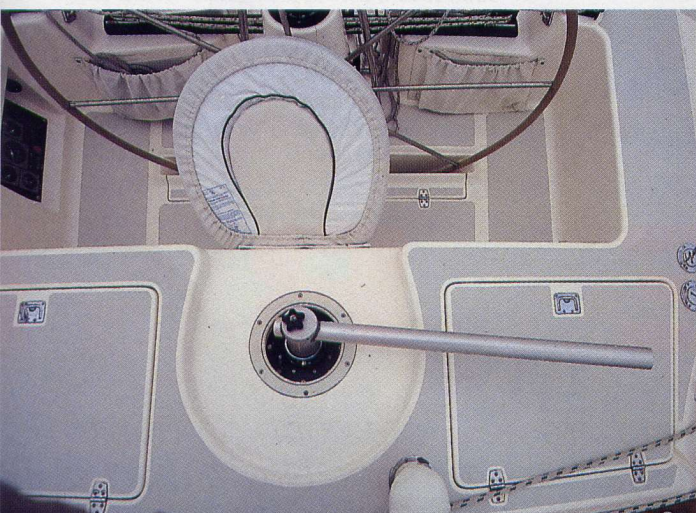
La cabina di poppa è molto ampia, arieggiata da 4 oblò apribili e un boccaporto. Un rettangolo con cuscino amplia la cuccetta fino a cm.220x150.



L'armatoriale di prua è lunga oltre 4 metri, il cuscino alla base del letto può essere alzato per formare il matrimoniale. Abbondante lo spazio di stivaggio.



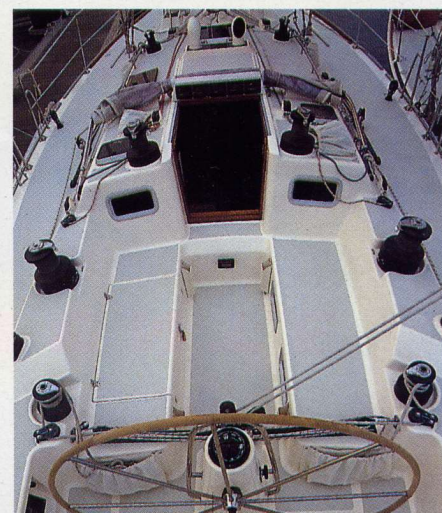
Ripartire lo spazio interno in pochi vani separati vuol dire poterli ampliare a dismisura; ecco la toilette armatoriale.



Il J 44 è ricco di accorgimenti intelligenti: il cuscino del timoniere nasconde il salvagente a ferro di cavallo, l'attacco della barra d'emergenza è rapidissimo.



I passavanti sono larghissimi, si notano le due rotaie dei fiocchi e i segmenti per migliorare l'appoggio.



Il piano di coperta, il pozzetto, fino al cuscino, misura 250 cm. Alla base dei winch delle sacche raccogli cima.