

## Scheda tecnica



**1** Il pozzetto, decisamente lungo e spazioso, è perfetto per manovrare la barca in scioltezza e risulta ben sfruttabile anche portando a spasso la famiglia. Il randista dispone di un piccolo trasto, paranco della scotta su torretta girevole con bozzello a cric e paterazzo rinviato su entrambi i lati (regolazione fondamentale). A richiesta i winch di genoa possono essere forniti self-tailing; **2** La tughetta a scatola, tipica di Johnstone, accoglie le torrette girevoli del vang sdoppiato e la manovra del bompreso. Inoltre garantisce luce e altezza interna; **3** Il genoa non sovrapposto e la tuga stretta garantiscono ottimi angoli di bolina. Il sartiame continuo consente di regolare l'albero (che ha due ordini di crocette) dalla coperta. Da notare il grande osteriggio e i puntapiedi di stampata; **4, 5** A prua vi è un vero pulpito su quattro appoggi e la scassa del bompreso retraibile. L'avvolgifiocco Harken è fornito di serie; **6** Gli interni sono



ovviamente essenziali, con cuccetta doppia a prua più due divani-cucette verso poppa. Da notare la semiparatie a prua su cui sono attaccate direttamente le lande. Non manca un mini-impianto elettrico con batteria per luci di via, luci interne ed eventuale elettronica



Progetto:	Rod Johnstone
Lunghezza scafo	8,00 m
Lunghezza gall.	6,71 m
Larghezza	2,51 m
Immersione	1,49 m
Dislocamento	1.315 kg
Zavorra (	635 kg
Sup. vel. (fiocco avv.)	31,40 mq
Motore fuoribordo (opt.)	max 4 hp

### Dotazioni di serie

- albero 7/8 Sparcraft alluminio
- bompreso retraibile in carbonio
- avvolgifiocco Harken Unit 0
- winch (2) e attrezzatura Harken
- batteria 12 v 44 Ah

### Costruzione

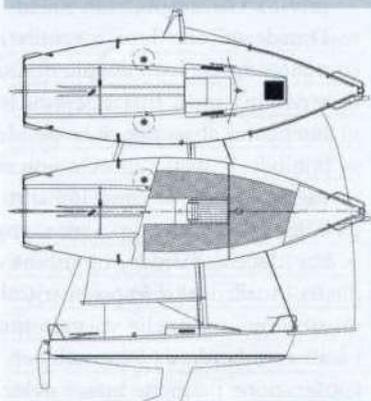
- scafo e coperta in sandwich di vetro e poliestere con tessuti uni e biassiali, anima in balsa Baltek;
- paramezzale in alluminio per appoggio albero; paratia centrale laminata a scafo e coperta

### Prezzo

27.000 euro

### Informazioni: Jib

Tel. 0185 312603 - [www.jboats.it](http://www.jboats.it)



# test J/80



Erede del popolare J/24, questo monotipo semplice e veloce ha ora l'associazione di classe italiana

di VANNI GALGANI

**U**n monotipo di successo deve essere facile da portare, divertente, semplice da gestire e poco costoso; soprattutto, però, deve essere diffuso sul territorio per garantire regate avvincenti senza spostarsi troppo. Proprio per questo, pur considerando la vetustà del progetto (e gli anni si sentono tutti), il J/24 è in Italia ancora il monotipo più popolare, nonostante il tentativo di detronizzazione da parte di one design più moderni e divertenti. Il J/24, però, ha un erede diretto: si chiama J/80, è nato dalle stesse menti (il progetto si deve sempre a Rodney Johnstone, il padre di tutti i J moderni) e sugli stessi principi dell'illustre antenato, ma molti anni dopo. Partito un po' in sordina, si sta velocemente sviluppando anche per merito della neonata associa-



zione di classe italiana (dicembre 2006). Come il J/24, l'80 è facile e poco impegnativo, perfetto per un rapido sviluppo. Ma le analogie finiscono qui, perché il nuovo J è tutta un'altra barca. Intanto è decisamente più stabile, con una

forma più stretta e allungata e una notevole percentuale di peso sul bulbo (circa il 48%); quindi niente più spettacolari quanto pericolose strarozze. Poi ha un piano velico più semplice e moderno: grande randa, un solo fiocco per-

dipiù avvolgibile, gennaker armato sopra lo strallo e murato sul lunghissimo bompresso retraibile in carbonio. Questo ne fa una barca facile da condurre - bastano tre persone d'equipaggio - decisamente poco costosa, ma veloce e veramente divertente. Specie col gennaker tende a planare con facilità raggiungendo punte da catamarano. Interessante anche la costruzione, in sandwich di balsa con paratia maestra, resinata a scafo e coperta, ulteriormente irrigidita da un paramezzale in alluminio per sopportare il carico dell'albero. In coperta domina il grande pozzetto con attrezzatura completa e di qualità, mentre sotto la tughetta, che garantisce un'altezza interna accettabile, trovano spazio quattro cuccette. Senza problemi la carrellabilità garantita da una larghezza di due metri e mezzo.