



SAIL PARADE



LE STAR DEL SALONE: JONGERT 19

1 3/5 DEL MONDO

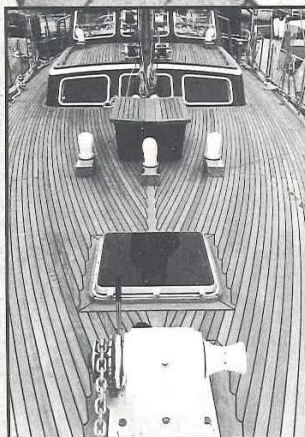
Con tre yankee e due trinchette gemelle questa splendida barca olandese può navigare veloce e sicura in ogni mare e in ogni tempo. Il primo esemplare, appena varato, è andato a misurare la sua classe di veliero moderno con le grandi navi a vele quadre riunite sul Tamigi per la partenza della Clipper Race. Poi scendendosi lungo le coste della Spagna e del Portogallo è entrato in Mediterraneo in cerca di nuovi ammiratori. È giunto a Genova dove ne ha trovati molti.

Il pranzo, crema di asparagi e scaloppe al vino bianco, era da poco in tavola. Roland de Donnea, lo skipper, chiamato dal timoniere, salì nella deck house ancora con il bicchiere di vino bianco in mano a constatare che l'ago dell'anemometro raramente scendeva sotto i quaranta nodi. Nonostante il rinforzo del vento, secco sulla rotta, la barca, sotto mezzana, randa con due mani e motore a basso regime, procedeva beccheggiando senza scosse a sette nodi e a trenta gradi col vento. Ascoltato il bollettino meteo da Radio Vigo che preannunciava ulteriori rinforzi da S/SW, de Donnea, considerando che cinquanta nodi in prua fanno fare poca strada, decise di andare a

prendere una boccata di aria spagnola nel porto di Vigo. Cambiate mura e puggiato, la barca cominciava a coprire a

nove nodi le settanta miglia che la separavano da Vigo, guidata dal preciso rilevamento del VOR e dalla traccia del radar. Questa è una delle quattro burrasche forza sette-otto, e tutte in prua, che hanno rallentato la navigazione dall'Olanda al Mediterraneo di Blue Marlin, lo Jongert 19 che abbiamo visto a Genova. Progettato da Willem de Vries, esponente di rilievo di una famiglia che disegna imbarcazioni da diporto di ogni dimensione da due generazioni, Jongert 19 è costruito dall'omonimo cantiere che, per la prima volta nella sua storia, ha deciso di chiamare con il proprio nome le barche che costruisce. Jan Jongert iniziò nel '53 la sua attività, coadiuvato da dieci col-

(segue)



SCHEDA TECNICA

lunghezza fuori tutto m 20,50
lunghezza sul ponte m 19,30
lunghezza al
galleggiamento m 14,10
larghezza m 4,80
immersione m 2,50
dislocamento ton 47,00
zavorra ton 9,00
motore diesel
Mercedes 160 HP
generatore
Onan 220 V / 24 V 12 kw
riserva d'acqua l 2.600
riserva di carburante l 2.700
disegno W. de Vries / P. Sym
costruzione Jan Jongert B.V.
materiale acciaio
importatore: Ocean Yachts

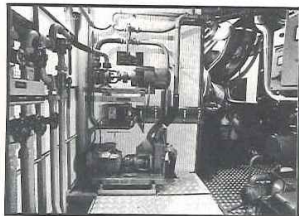
Nella foto grande: Jongert 19 in navigazione mentre un membro dell'equipaggio sta issando il genova.

Nella pagina accanto in alto: mentre sta navigando in bolina larga. Qui sopra il flush-deck di Jongert 19 visto da prua.

LE STAR DEL SALONE: JONGERT 19

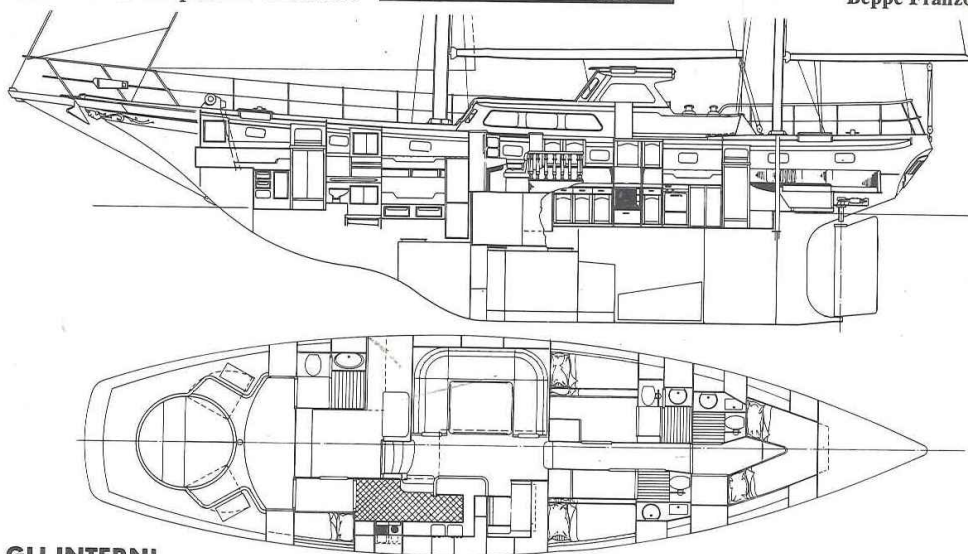
laboratori, costruendo in acciaio piccoli scafi da trasporto usati dai coltivatori locali per portare ortaggi e tulipani dai campi ai mercati. Il favore incontrato dai « Sog Bowerschuiten » fu tale da riempire in pochi anni i canali dell'area di Medemblik, dove ha sede lo Jongert Jachtwerf, consentendo l'ampliamento del cantiere e il salto alla costruzione di scafi da diporto. Fin dall'inizio la produzione si orientò verso il motorsailer, ovviamente in acciaio, curando con particolare attenzione i problemi della sicurezza (nella progettazione della struttura e nel trattamento anticorrosivo del materiale) e quelli del comfort (nell'organizzazione degli interni e nella qualità delle finiture). La prima generazione era composta dagli Zwalker, dovuti ancora alla matita di de Vries e dai Trewes, disegnati da Van der Meer. Nel '68 i nuovi Trewes Privateer iniziarono il periodo Old Fashion imponendosi sul mercato per la felice sintesi tra solida e qualità costruttive e nautiche e una forma al di sopra del tempo che ha il fascino dell'intramontabile. Se ne possono incontrare

in tutti i mari, da Oslo a Curaçao, e attualmente un Trewes 56' sta sperimentando i tre oceani nella Clipper Race. La seconda generazione è nata dalla somma delle esperienze di Jan Jongert, di Willem de Vries e di Herbert Dahm, un noto broker tedesco che ha ispirato la nuova serie facendo confluire nel progetto le esigenze molto specifiche derivate dalla sua lunga esperienza di armatore. Ne è risultata una serie di quattro modelli da 14 a 22 metri ancora ispirata all'Old Fashion Style, ma perfezionata sia negli allestimenti interni, curati fino al dettaglio, sia nelle attrezzature e negli impianti, che costituiscono una lista di dotazioni di rara completezza. Jongert 19 viene definito dal cantiere stesso motorsailer. Ma il termine, come abitualmente è inteso in Italia, di barca insomma



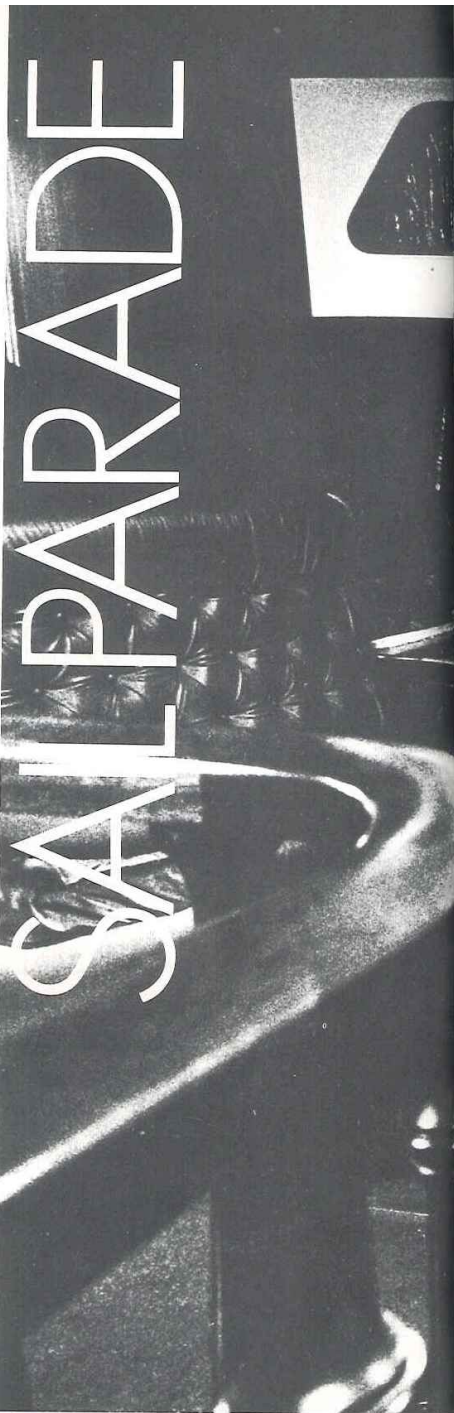
ben motorizzata, con moderata superficie velica e ampie e talvolta pesanti sovrastrutture di coperta, non è esauriente. Il flush deck, mosso dalla piccola tuga contenuta fra i due alberi e dalla sponda che circonda il pozzetto, conferisce allo scafo una linea molto filante, appena interrotta dalla deck house, impronta tipicamente nordica. La superficie velica massima di 212 metri quadrati può assicurare, anche con brezze leggere, prestazioni interessanti, anche se è evidente, considerate le 47 tonnellate di dislocamento, che il rendimento ottimale si ottiene con brezze fresche. L'armamento a ketch e la prua a clipper frazionano in giusta misura il piano velico, che dispone oltre al genova di tre yankee e di due trinchette consentendo in ogni condizione di vento di mantenere la barca equilibrata e stabile in rotta. Per le andature portanti doppio strallo e doppio tangone sorreggono le trinchette gemelle, una soluzione da vento, più facile e meno faticosa dello spinnaker, molto diffusa per crociera tra i progettisti nordici. (continua a pag. 136)

Beppe Franzoni

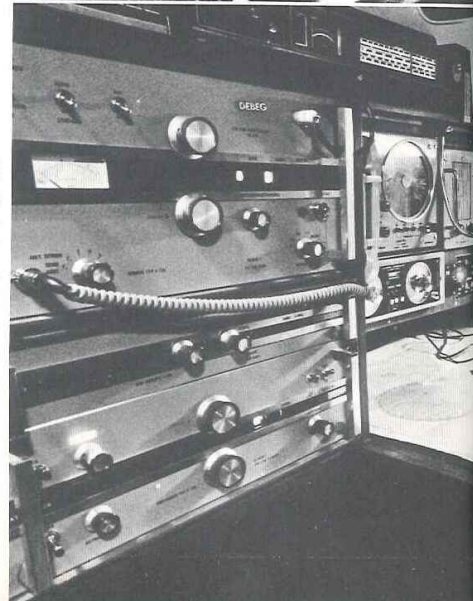


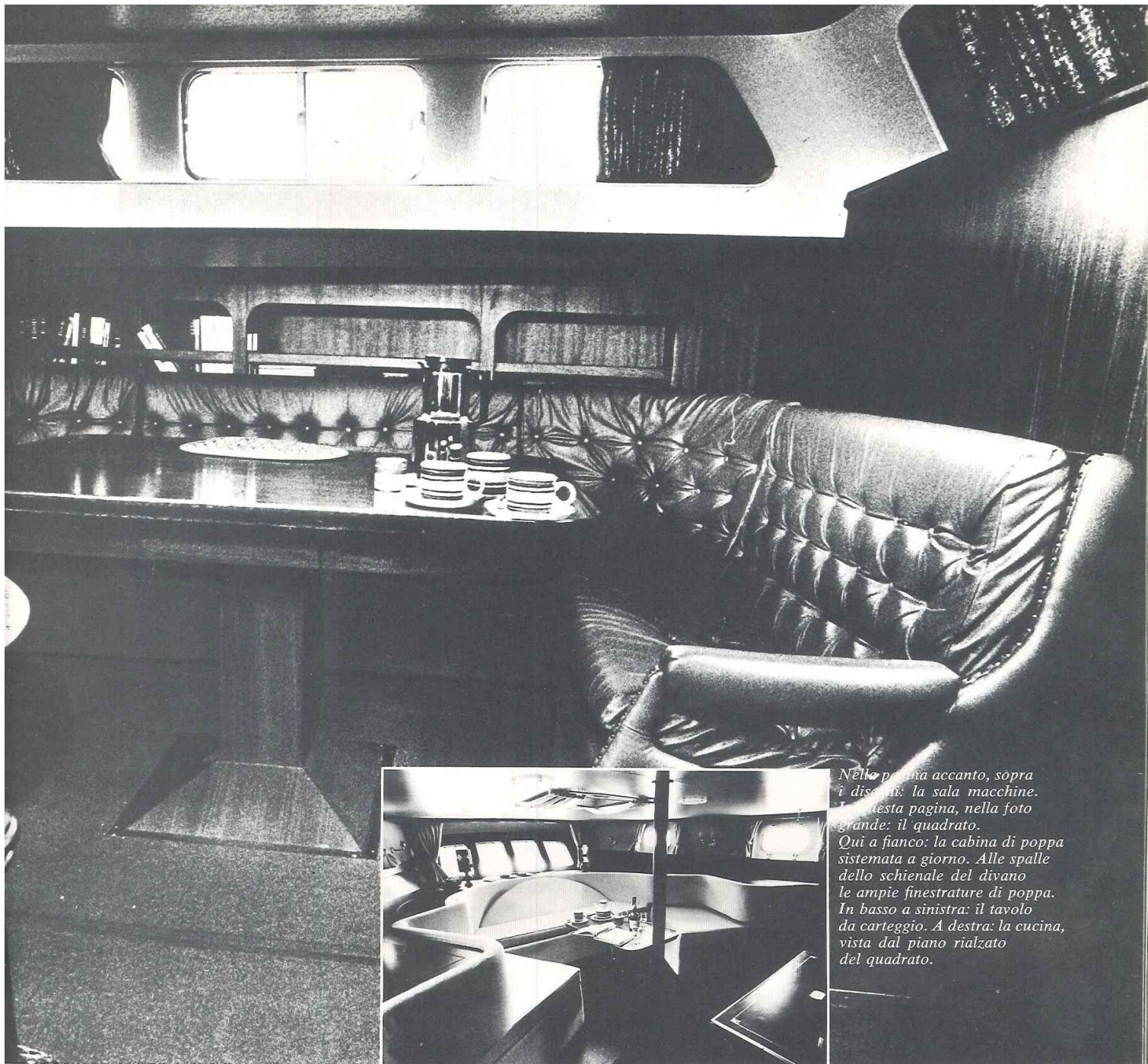
GLI INTERNI

Peter Sym, designer di casa Jongert, non ha voluto rinunciare al fascino tradizionale e al calore dei suoi materiali, pur lasciandosi tentare da elementi di ricerca formale di scuola tipicamente nordica. Così la vasta cabina armatoriale di poppa, dotata di servizio, accoglie un grande letto rotondo, fiancheggiato, a raccordo con la boiserie circostante, da una spezzata curva che assolve il compito di schienale, quando, ruotati due spicchi del lettone di novanta gradi, la cabina si trasforma a giorno, in salotto dell'armatore. Sym ha però studiato, in alternativa per clienti più tradizionalisti, tre soluzioni rispettivamente a cuccetta doppia centrale, laterale con divanetto a fianco e a due cuccette singole su ciascun lato della cabina con divanetto centrale. Proseguendo verso prua, nel corridoio che conduce al quadrato si trova una cuccetta di guardia e l'ingresso alla sala macchine. La zona del quadrato è articolata su due piani: su quello inferiore la cucina più che completa con forno elettrico, freezer, acqua dolce calda e fredda a pressione, acqua salata. Salendo tre scalini si accede a dritta alla dinette, trapuntata in cuoio, capace di accogliere numerosi ospiti: divano e tavolo si possono sollevare idraulicamente fino all'altezza della finestratura per godersi le gioie della navigazione comodamente seduti. A sinistra l'area del navigatore, quasi una plancia di comando. La zona notte di prua, isolabile con una porta, è suddivisa in tre cabine a due letti, separate e indipendenti, ciascuna dotata di servizio proprio con doccia calda a pressione.



RENATO GRIGNASCHI





Nella pagina accanto, sopra i disegni: la sala macchine. In questa pagina, nella foto grande: il quadrato. Qui a fianco: la cabina di poppa sistemata a giorno. Alle spalle dello schienale del divano le ampie finestre di poppa. In basso a sinistra: il tavolo da carteggio. A destra: la cucina, vista dal piano rialzato del quadrato.

