

PROVA Un natante a vela al limite della misura. Proposto anche in kit, la sua carena è disegnata da Joubert e Nivelte. E' adatto per sei persone, in regata o in crociera.

JNP 999

di CHRISTIAN SIGNORELLI

Joubert, Nivelte e Phelipon, i primi due progettisti di fama internazionale, il terzo velista di grande esperienza, hanno firmato il progetto del JNP 999 del cantiere Baruffaldi di Chioggia. Questo versatile dieci metri, che sicura-

La barca ha le stesse linee d'acqua del famoso "Bribon" del re Juan Carlos di Spagna.



JNP 999

Il quadrato a tutta larghezza ospita la dinette con divano trasformabile in doppia cuccetta. L'ambiente misura 3,15 x 3,25 metri.

mente basa sulla velocità una delle sue più evidenti prerogative, ma che offre nel contempo comodità ed elevata funzionalità per la crociera, deriva da un three-quarter ton realizzato dallo studio Joubert-Nivelt per Juan Carlos di Borbone, che ha corso con successo imponendosi ai primi posti in diverse importanti competizioni.

Del "Bribon", così il nome della blasonata barca Ior, il JNP conserva inalterate le linee d'acqua, gli ottimi slanci e le impostazioni di massima dei disegni delle appendici.

L'intervento di Patrick Phelipon e dello stesso Elenio Baruffaldi, titolare dell'omonimo cantiere, ovviamente in accordo con lo studio di progettazione francese, che ha reso possibile la traduzione di questo vettore da regata in barca da crociera, si è concentrato sulla reimpostazione del disegno di coperta e del piano velico e sulla realizzazione ex-novo dell'impianto strutturale e di compartimentazione degli interni.

Anche la scelta dei materiali di costruzione e i dimensionamenti - stratificati da 14

mm di vtr per lo scafo, con rinforzi di Aramat per l'ancoraggio completo del Kevlar alla poliestere - sono stati correttamente rapportati alle esigenze di navigazioni crocieristiche a largo raggio, sebbene a discapito della originaria leggerezza della barca.

Il primo posto assoluto e di classe, guadagnato dal 999 allo scorso Campionato Invernale di Chioggia, o i primi posti conquistati da altre barche gemelle, sempre attrezzate per la crociera, nell'ultima Trans Adriatica, rappresentano l'esempio della validità di



A lato la zona carteggio separata con una quinta dal quadrato, con consolle strumenti a paratia. Il tavolo è largo quasi un metro. Più a destra, un dettaglio degli stipi in quadrato



questo prodotto.

Venendo ai particolari di costruzione, il JNP 999 offre un sistema strutturale misto ed equilibrato, che vede ordinate, madieri e correnti del fondo e di fiancata intervallati ogni 50 cm, in sezione maestra. La compartimentazione è suddivisa in otto volumi, separati da sette paratie di cui due longitudinali e non vi sono parti realizzate in controstampata, ad eccezione della soffiatura del bagno e della cabina di poppa; gli elementi d'arredamento, mobili e stipi, sono quindi tutti di compensato marino, resinati allo scafo, che pure nella sua parte interna è trattato con gel coat paraffinato per aumentare opportunamente il grado di impermeabilità.

Cosa importante da segnalare è che ogni angolo della barca è perfettamente ispezionabile, così le linee elettriche ed idrauliche e i rinvii di scarico di chiglia delle lande e dell'albero.

Per quanto riguarda il disegno di carena, le linee d'acqua danno origine a forme piuttosto piene e tondeggianti, rientrano con stellatura modestamente accentuata nella parte poppiera. Gli slanci sono contenuti. Sono previsti 3 tipi di deriva di piombo, da quella con il minor pescaggio, da 1,60 m e con alette, a quella di tipo Ior con pescaggio di 1,80 m superraddrizzante con bulbo terminale zavorrato, sono le scelte verso cui prevalentemente si indirizza il cantiere.

Attrezzatura

La coperta, diversamente da fondo e fiancate, di cui abbiamo già parlato, è realizzata di sandwich di termanto il cui spessore di 15 mm costituisce un ottimo coibente.

Estremamente "pulita", con ponte e tuga ben raccordati, presenta particolarità strutturali di notevole inte-

resse. Non passa infatti inosservata la corretta inclinazione del paramare studiata per accompagnare l'angolazione delle gambe di chi, seduto sopravvento in coperta, posa i piedi sulle panche del pozzetto; oppure il sistema di ritenute dell'albero passante che scarica in chiglia la trazione delle drizze; o ancora, l'antisdrucchiolo, realizzato nella fase di stampaggio, veramente efficace e non eccessivamente abrasivo.

Anche le manovre, tutte rinviate in pozzetto, sono sistemate con attenzione, sem-

plificate al massimo e agevolate dalla buona risposta di winches e bozzelli, rigorosamente Antal.

Lo stesso si può dire per la ferramenta d'ormeggio e l'attrezzatura per l'ancoraggio.

Per quanto riguarda il pozzetto, c'è da sottolineare il grande spazio offerto, la buona profondità rispetto al piano di coperta e soprattutto le sedute, molto comode e che restano tali anche con andature a barca sbandata. È rivestito in teak massello, lavorato a doghe, e vi sono realizzati gavoni di grande capacità.



Il blocco cucina è sulla dritta e ha forno e doppio lavello. Come dappertutto, abbondanza di legno a vista e assenza di spigoli.



La cabina per due a prua (sopra) si può usare anche come cala vele. A sinistra, la cabina di poppa.

JNP 999



Uno dei gavoni del pozzetto e la coperta. La ferramenta è Antal. Il grande passo d'uomo consente di calare le vele.

Sotto, il disegno del pozzetto è studiato per permettere una seduta comoda anche a barca sbandata. Il rivestimento è di teak. La barra del timone ha la prolunga. Sotto a destra, l'accesso in cabina con il tambucio dotato di strumenti velici.



L'armo è in testa d'albero e presenta una superficie velica che rientra nello standard medio di barche di simili dimensioni e categoria. È comunque prevista la versione con albero maggiorato, circa 80 cm in più di altezza, che rende però questa barca, già di per sé molto rapida nei tempi di reazione, troppo "tecnica" per un uso che vuole essere principalmente crocieristico.

Sottocoperta

Gli spazi sono sfruttati con razionalità e la qualità della lavorazione e delle finiture dell'arredamento è propria di una filosofia costruttiva tutta artigianale: assenza di spigoli vivi, impiego di massello per le cornici e gli

angolari, armonizzazione delle venature del legno e buona scelta delle tappezzerie. L'impostazione è quella classica e nella parte maestra si apre un quadrato a tutta larghezza, in cui sono sistemati un tavolo pieghevole e amovibile e una coppia di divani a tre sedute; il vano cucina, organizzato sulla dritta, che dispone di doppio lavello inox, piano cottura a tre fuochi, forno e frigo; l'angolo carteggio, separato con una quinta dal quadrato, sulla sinistra, con tavolo sufficientemente ampio e consolle strumenti a paratia.

La zona notte comprende due cabine, una a prua, con doppia cuccetta, utilizzabile anche come cala vele sfruttando l'ampio osteriggio che si apre in coperta. L'altra è a

poppa, sul lato di dritta, dove è sistemato un letto matrimoniale, con armadio e serie di stipettature molto funzionali.

Per quanto riguarda il locale bagno, a poppavia del carteggio, questo è sufficientemente ampio e attrezzato, realizzato, come già detto, in controstampata e finito a gel coat. Non dispone di doccia, salvo richiederla come dotazione optional.

Qualità nautiche

Particolari disquisizioni in merito alle qualità velistiche del JNP 999 appaiono superflue: siamo di fronte a uno scafo dal pedigree decisamente corsaiolo, e anche il contenuto dislocamento, poco più di 3,5 tonnellate, parla chiaro. E di ciò abbiamo tenuto conto durante la nostra prova in mare, meno attenta ad annotare le capacità espresse dall'imbarcazione alle varie andature - per inciso, tutte seguite a un passo veramente eccezionale - e più mirata invece a mettere in luce doti di governo, semplicità di esecuzione delle manovre e la reale possibilità di gestione da parte di un equipaggio non proprio provetto.

C'è subito da dire che l'imbarcazione risulta molto equilibrata, neutra, anche se il suo carattere è orziero, almeno quello rilevato nel modello da noi provato. Prende il vento con sicurezza ed è dotata di grande accelerazione, di una buona potenza anche con poca aria; la risposta al timone è immediata e la barra, la cui leva è dotata di una prolunga amovibile molto robusta e funzionale, è particolarmente sensibile.

Lo sbandamento laterale, nelle andature di bolina, è abbastanza contenuto, e cosa più importante, stringendo il vento, aumenta gradualmente e senza accenni di caduta; anche sotto raffica si rivela una buona capacità di reazione.





A sinistra, in alto, la zona centrale della barca con il divano a U trasformato per la notte; si vede il posto guida interno e sullo sfondo l'accesso alla cabina di prua.

Qui sopra, la zona cucina funzionale e ben accessoriata.

A destra, la cabina armatoriale con il letto rialzato; la barca è molto ben abitabile, rifinita con cura, e la disposizione interna favorisce la privacy. In basso, un angolo della cabina ospiti, posta sul lato destro, con il matrimoniale ed un armadio di notevole capacità; il servizio è unico, ma piuttosto ampio e completato da un box doccia separato.



 **BARUFFALDI**

JNP 999

*Testo e foto
di Antonio Bignami*

Ho provato in una giornata avara di vento (e dire che il giorno prima Veneto e Friuli erano stati squassati da una specie di tifone!) la barca più grande del cantiere chiozzotto Baruffaldi, quel JNP 999, uno sloop che ha dimostrato come la cura artigianale e l'esperienza di un cantiere da sempre dedito alla vela diano buoni frutti. La barca, dopo l'uscita in mare, mi ha dato la sensazione di estrema manovrabilità, sia a vela che a motore (soprattutto nelle critiche manovre in retromarcia, con abbrivio praticamente inesistente). A vela, pur con un filo d'aria, il JNP 999 ha dimostrato di poter filare a buona velocità a tutte le andature avvalorando la tesi del costruttore che la barca è insuperabile soprattutto con venti medi. Facili le manovre in coperta, con tutti i rinvii in pozzetto, e ancor più semplificate per l'estrema e comoda percorribilità dei camminamenti. Ineccepibile l'insonorizzazione del motore, praticamente zero. Il rumore in pozzetto è appena percepibile sottocoperta. Gli interni della barca rivelano una cura attenta e meticolosa delle finiture, sommata ad una logica e razionale distribuzione degli spazi. Cabina a V a prua, utilizzabile anche come cala vela, quadrato trasformabile con diversi criteri a seconda delle esigenze del cliente. Già, perché questa è un'altra delle caratteristiche salienti delle barche Baruffaldi, la capacità di interpretare i desideri dell'utente e trasformarli in realtà pratiche. Continuando nella scoperta degli interni del JNP 999 troviamo il carteggio contrapposto all'angolo cucina, mentre a poppa sono collocati un locale servizi ampio ed accessibilissimo e una cabina doppia con mobile elegante, luminosissima. Dopo la prova, Baruffaldi mi ha voluto accompagnare a visitare il cantiere e a vedere come vengono costruite le sue barche: amore, professionalità e cura meticolosa, pezzo per pezzo, particolare per particolare. La visita si è rivelata un argomento ancor più convincente della buona impressione provata salendo a bor-

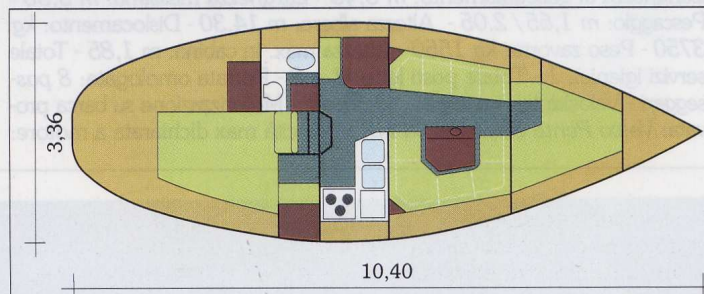


SCHEDA TECNICA

Progettista: Joubert-Nivelt - Costruttore: Baruffaldi - Via P.E. Venturini, 244/A - Chioggia (VE) - Abilitazione alla navigazione: *oltre sei miglia* - Stazza lorda: *t 11,22* - Assoggettata a Iva: *19%* - Chiglia: *bulbo* - Lunghezza massima f.t.: *m 10,40* - Lunghezza scafo: *m 9,99* - Lunghezza al galleggiamento: *m 8,45* - Larghezza massima: *m 3,36* - Pescaggio: *m 1,65/2,05* - Altezza albero: *m 14,30* - Dislocamento: *kg 3750* - Peso zavorra: *kg 1550* - Altezza max. in cabina: *m 1,85* - Totale servizi igienici: *1* - Totale posti letto: *4 + 3* - Portata omologata: *8 passeggeri* - Velocità teorica a vela: *13,8 nodi* - Motorizzazione su barca provata: *Volvo Penta S/Drive 28 HP* - Velocità max dichiarata a motore:

7 nodi - Capacità serbatoio carburante: *l 80* - Posizionato a: *poppa* - Consumo orario dichiarato a velocità di crociera: *2,2 l/h* - Capacità serbatoio acqua: *l 120* - Posizionato a: *centro barca sotto la dinette* - Tipo di armamento: *sloop* - Attrezzatura velica: *randa e fiocco* - Randa: *mq 21,15* - Genoa: *mq 39,17* - Genoa 2: *mq 32,19* - Fiocco: *mq 25,67* - Tormentina: *mq 9,19* - Spinnaker: *mq 95* - Trasportabilità su strada: *no* - Alaggio: *con mezzi meccanici* - Prezzo con dotazioni standard e motorizzazione provata: *L. 99.850.000* - Note: *viene fornita in kit con vari stadi di allestimento a partire dal prezzo di L. 29.450.000. Ogni barca viene personalizzata a seconda delle esigenze del cliente.*





CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE

Materiale e tecnica di costruzione scafo e sovrastrutture: vtr stratificata a mano con resine isoftaliche e mat vetro a fibre unidirezionali; carena e opera viva rinforzate in Kevlar; a richiesta la barca può essere realizzata tutta in Kevlar.

COPERTA E SOVRASTRUTTURE

Dettagli e finiture della costruzione: pulpito, due gradini poppieri, oppure barca con poppa chiusa.

ABITABILITA'

Suddivisione interni: cabina a prua con cuccetta doppia a V, dinette trasformabile, carteggio e cottura a poppavia dinette, cabina a poppa dritta con cuccetta matrimoniale, bagno a sinistra a poppa. Interni in compensato marino Bellotti ed essenze a richiesta del cliente.

ATTREZZATURA ED EQUIPAGGIAMENTI

Posizione e tipo di timoneria: a barra in pozzetto - Strumentazione standard: bussola, log, speedometro - Attrezzatura di coperta standard: 6 winches, 10 stopper, 2 batterie da cinque rinvii ognuna, 2 rotaie e 2 carrelli - Zona carteggio attrezzata con: tavolo e portacarte - Zona cucina attrezzata con: lavello, ghiacciaia, fornello e forno cambusa, cassettiere e pensili.



LE IMPRESSIONI

CONDIZIONI DELLA PROVA

Vento: debole - Mare: calmo

VALUTAZIONE PRESTAZIONI

Comportamento sull'onda: provato sull'onda formata da barche a motore: stabile e ben decisa - Comportamento di bolina: molto buono anche con venti medi - Comportamento nelle andature portanti: stabile e veloce - Sensibilità del timone: molto buona - Governabilità: sempre presente e di sicura efficacia - Manovrabilità di approdo a motore: davvero eccellente, anche e soprattutto nelle manovre di retromarcia.

VALUTAZIONI COMFORT E FUNZIONALITÀ

Pozzetto: abitabile e ben accessoriato - Posto di governo: in pozzetto con barra di buone dimensioni - Posizionamento strumentazione e accessori: molto razionale e ben accessibili - Sedute: comode e ben rifinite - Accesso e volume gavoni: in pozzetto mediante ribaltamento sedute; gavoni molto capaci - Accesso vano motore e interventi di manutenzione: vano motore accessibile (la scaletta di discesa che copre il motore si sgancia comodamente) - Discesa e risalita per bagno in mare: facilissima e comoda grazie ai due gradini - Attrezzatura e manovre di coperta: completa, ben posizionata e di buon livello - Interni - Suddivisione e caratteristiche: gli interni consentono una comoda e confortevole abitabilità per 4/6 persone: molto bella la cabina poppiera e di grandi dimensioni il locale bagno, luminosa e ben rifinita la dinette, qualche difficoltà nell'accesso alla cabina di prua. Razionali il carteggio e la cucina - Zona carteggio: molto ampia e facilmente accessibile - Zona cucina: bella ed elegante, con ottime componentistiche - Centralino e accesso impianto elettrico: tutto molto razionale e sicuro.

Nella foto in alto a sinistra, l'interno con la dinette e le sedute, e la zona carteggio opposta al servizio cucina; in basso, la comoda zona carteggio con parte delle strumentazioni. Sopra a sinistra, la cabina di prua con la cuccetta doppia a V e, a destra, la piacevole cabina poppiera con il letto doppio. Sotto, un particolare del blocco cucina, funzionale, con un tocco di eleganza e ben dotato. In tutto l'arredamento e sui pavimenti si nota l'impiego del legno lavorato con gusto e precisione.

