

La mia barca

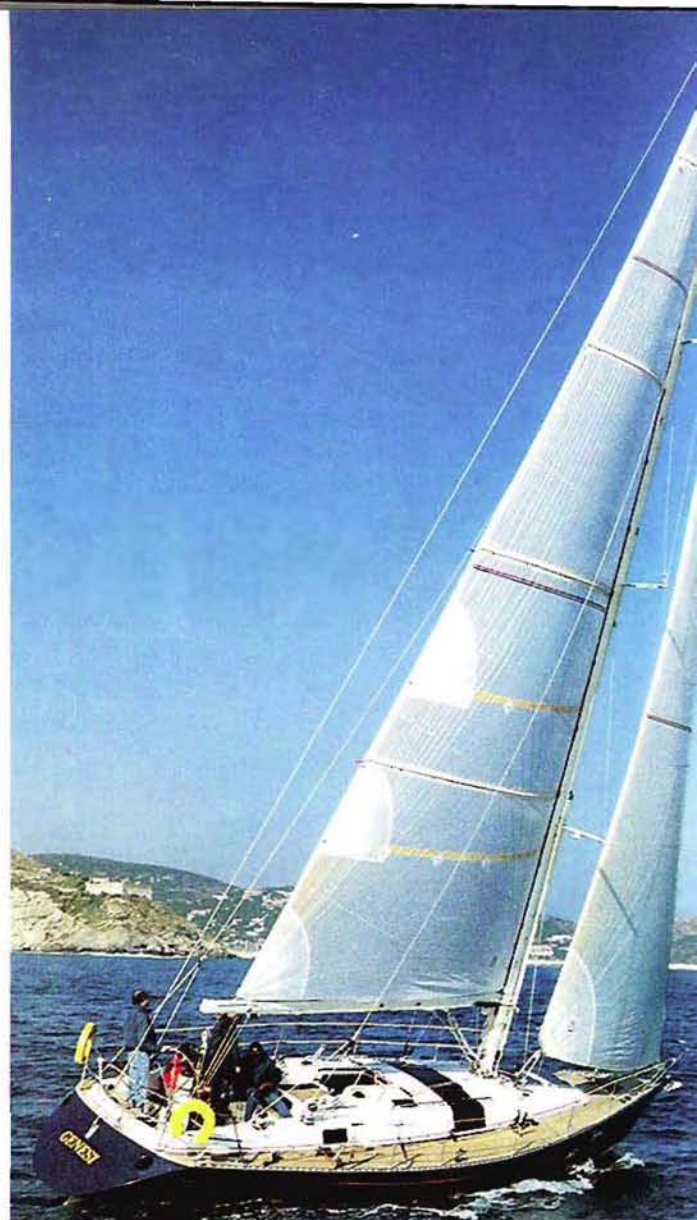


**Uno sloop elegante,
veloce, abitabile,
affidabile
e facile da
portare.**

**Il difficile
è trovarne uno**

COMAR GENESI

di Stefano Cerulli



Il cantiere Comar di Forlì ha caratterizzato fortemente il mondo della vela italiana, ha rappresentato per molti diportisti il punto di riferimento nautico per molti decenni. Verso fine degli anni ottanta la consapevolezza di poter proporre qualcosa di nuovo ha portato la dirigenza dell'azienda forlivese a decidere di avviare un nuovo ambizioso progetto: disegnare, progettare e realizzare un "tredici metri" veloce e comodo. Fu chiamato Genesi. La scelta del progettista non poteva che essere di un certo livello ed infatti il cantiere si avvale dell'esperienza dello Studio Vallicelli.

Sin da subito le scelte furono innovative: la progettazione della scafo fu realizzata al computer utilizzando il CAD3D col quale il progettista poteva simulare tutte le andature e le varie condizioni di mare e di vento. Il risultato fu una carena con bordo

libero abbastanza basso, una lunghezza al galleggiamento notevole e una tuga dalla linea caratteristica e filante. L'estro del progettista concepì l'inconfondibile finestratura che attraversa totalmente la tuga illuminando la dinette. Furono previste due versioni: il Genesi Crociera e il Genesi Regata. Il primo caratterizzato dalla colorazione blu navy è costruito in sandwich di termanto. La stratificazione avveniva col sistema della lavorazione sottovuoto che tra l'altro garantisce la perfetta adesione tra i vari tessuti di fibra di vetro e diminuisce di molto la possibilità di bolle d'aria nello stratificato a ulteriore protezione contro l'osmosi. La versione Regata invece prevedeva una costruzione con l'utilizzo di resina vinilestere e kevlar lavorati sottovuoto. Il tutto al fine di ottenere massima rigidità strutturale e leggerezza. Anche l'attrezzatura tradiva l'aria da "racer" di questa barca mostrando il sartame in tondino, il bulbo in piombo, il timone in kevlar, un albero a sezione speciale e una zona di prua completamente vuota per minimizzare il momento di inerzia.

Entrambe le versioni hanno caratteristiche costruttive di rilievo come l'accoppiamento scafo-coperta caratterizzato da un fissaggio meccanico mediante bulloni passanti da 8 millimetri di diametro che stringono una contropiastra in ottone lunga quanto l'intero bordo dello scafo successivamente siliconato e resinato dall'interno per garantire la massima adesione e impermeabilità. Da notare anche le lande sferiche autoallineanti e la rotaia per il fiocco autovirante.

Il motore è un Volvo Penta da 43 hp collocato in dinette sotto un divano. La sua posizione centrale sopra il bulbo garantisce una migliore disposizione dei pesi, una maggiore distan-



za dell'elica dal timone che ne minimizza gli effetti involutivi, e non ultima la maggiore silenziosità di marcia in pozzetto e nelle cabine. Inoltre l'accessibilità è in assoluto una delle migliori che io abbia mai visto.

Per gli interni il cantiere ha pensato bene di avvalersi della tradizionale maestria dei suoi artigiani. Il ciliegio americano sapientemente lavorato fa bella mostra di sé rendendo la barca veramente bella e accogliente. Le cabine sono tre nella versione crociera, due a poppa di cui una matrimoniale e una con due letti, ed una a prua dell'albero con una bella cuccetta matrimoniale sulla murata sinistra e il suo bagno a prora. La cabina di prora è una vera cabina armatoriale che non si fa mancare nulla. La dinette ha una bella forma a O e impressiona per le sue dimensioni; il carteggio e la cucina sono disposte sulla murata destra e hanno tutto il necessario e anche di più...Quello che non si vede al primo sguardo ma si apprezza vivendola è il livello ergonomico degli arredi. Ogni spigolo è smussato e ogni "tientibene" è esattamente dove dovrebbe essere anche a barca sbandata. La versione regata si differenzia ovviamente molto negli arredi, in particolare non c'è quasi la cabina di prua e le altre cabine sono assai "alleggerite".

L'armo prevede un fiocco autovirante che molti armatori hanno sostituito con un genoa avvolgibile. La randa è full-batten.

PUNTI DEBOLI:

I Genesis di cui mi sono occupato hanno evidenziato, in alcuni casi, problemi alla paratia dell'albero. Questa paratia è separata in due parti all'altezza dell'albero rendendo questa zona più soggetta a stress strutturali ad esempio in caso di navigazioni dure in bolina. Nel caso specifico si è venuta a creare una crepa nella paratia all'altezza della porta della cabina. Su consiglio del perito il proprietario ha fatto applicare una cornice in acciaio intorno alla porta e ha fatto ripristinare la crepa. Anche la tensione delle lande è stata ricontrollata e regolata in quanto potrebbe essere stata una delle cause scatenanti. Certamente una paratia convenzionale che va da murata a murata specialmente nelle navigazioni sbandate con mare grosso risulterebbe più rigida. In ogni caso il problema è assolutamente risolvibile e il pregio della barca non può venir meno per un problema di questo tipo. Le versioni blu navy possono avere il gelcoat ormai opacizzato o macchiato: se le lucidature precedenti hanno minato lo spessore del gelcoat bisognerà mettere a preventivo la ripittura dell'opera morta. Ricordatevi anche che dopo dieci anni sarebbe buona norma far ricontrollare il sartame e l'albero onde evitare brutte sorprese in navigazione.

COMMERCIALIZZABILITÀ:

Pare ne navigano 16 o 17 costruite tra il 1991 e il 1992. Se ne trovano raramente sul mercato, di solito a prezzi tra i 100.000 e i 128.000 euro per le versioni crociera. Le versioni regata devono avere ovviamente prezzi assai inferiori e comunque ne sono stati fatti pochissimi esemplari. Per il prezzo che ha, offre assai molto soprattutto se paragonato ai tredici metri di oggi sia in termini di comfort che di prestazioni. È un oggetto adattissimo a chi cerca un'imbarcazione per vacanze comode e vuole una barca per regatare nei campionati invernali. Personalmente la trovo un ottimo compromesso tra eleganza e aggressività. Le sue quasi 9 tonnellate di peso, di cui un terzo circa nel bulbo, assicurano delle presta-

GENESI

Lunghezza f.t.	13,10 m
Lunghezza al gall.	10,90 m
Larghezza massima	4,02 m
Pescaggio	2,20 mt. - 2,40 m.
Dislocamento	8.900 kg
Motore	Volvo Penta 43 hp
Serbatoio gasolio	220 l
Serbatoio acqua	430 l
Randa	52 mq
Fiocco	35 mq
Spinnaker	114 mq
Progetto	Vallicelli

zioni veramente emozionanti: ricordo di averla provata per la prima volta a Trieste in una giornata invernale di bora furiosa e la sensazione fu di grande manovrabilità, nonostante il vento.

È una delle ultime imbarcazioni realizzate concependo prima la barca e poi la relativa abitabilità, a differenza di quanto si fa oggi.

Il Genesis oggi viene costruito di nuovo dalla nuova Comar, ha caratteristiche diverse da quello del 91-92 ma è comunque un'ottima barca. Le quotazioni sono ovviamente diverse perché sono imbarcazioni molto più recenti, diciamo degli ultimi cinque anni. Questa versione si trova sul mercato con prezzi a partire dai 155.000 euro in su.

Sono sempre a vs. disposizione su lamia-barca@solovela.net, buon vento a tutti.



...a porta e ha fatto ripristinare la crepa. Anche la tensione delle lande è stata ricontrollata e regolata in quanto potrebbe essere stata una delle cause scatenanti. Certamente una paratia convenzionale che va da murata a murata specialmente nelle navigazioni sbandate

...diverse da quello del 91-92 ma è comunque un'ottima barca. Le quotazioni sono ovviamente diverse perché sono imbarca-