

BARCA
DEL MESE

GENESI

GENESI



Difetti

- Spazio di prua insufficiente
- Alzata del innalzamento
- Incendio
- Incendio del motore
- Incendio del motore

Pregi

- Spazio di prua
- Spazio di cabina
- Spazio di cabina
- Spazio di cabina
- Spazio di cabina



Innovativo nelle scelte di progetto e costruzione, il Genesi crociera si propone come il 43 piedi del futuro

di Leonardo Zuccaro



GENESI

sui nuovi progetti del Phoenix e del Genesi.

ESTETICA E PROGETTO

Lo studio Vallicelli ha realizzato il progetto del Genesi con l'ausilio del programma Cad tridimensionale computerizzato, immettendo i dati necessari per correre in I.M.S., ottenendo così una carena pulita, senza le forzature e le conseguenze turbolenze tipiche dello I.O.R.. Il dislocamento è medio leggero, il rapporto con la superficie velica è elevato, determinando così grandi doti di velocità e potenza. Particolare riguardo è stato posto nello studio di bulbo e timone, per contribuire alla manovrabilità e alla stabilità di rotta, ottenuta anche massimizzando

l'aspect ratio della pinna, che offre una notevole superficie portante. La lunghezza al galleggiamento è stata mantenuta la più elevata possibile, evitando però la mancanza di slanci che compromettono decisamente l'estetica. La tuga è sviluppata in lunghezza, il che consente di mantenere alte le quote degli interni anche nella zona di prua.

COPERTA E ATTREZZATURA

A nostro avviso il piano di coperta è fin troppo ricco di attrezzatura, tanto più se l'uso della barca è specificatamente crocieristico. I passavanti, rivestiti in teak, sono larghi 70 cm., i paraspruzzi del pozzetto sono sufficientemente alti e sono dotati di due comodissimi gavoncini, mentre le panche lunghe oltre 170 cm. consentono la seduta comoda a 4 persone per parte. Ottima l'ergonomia al timone, anche sui bordi esterni. Le drizze sono rinviate in pozzetto, servite da due batterie di stopper e due winch; non sono però coperte da calandra, soluzione di difficile realizzazione per la presenza della finestratura integrale, penalizzando un po' lo spazio prendisole. Limitato lo spazio di stivaggio dei gavoni di poppa, di cui uno viene occupato dall'autogonfiabile, ma ampia la cala vele. L'attrezzatura di coperta è assolutamente completa e surdimensionata, il bozzellame è della serie maxi Harken.

ALBERO E VELE

L'armamento del Genesi crociera è senza dubbio rivoluzionario: l'albero è a 9/10 con tre crocette quartierate e molto larghe in trave reticolare, coadiuvate dal classico pennacchio, il tutto sostenuto da sartie in tondino con arridatoi Riggarna; le volanti non strutturali servono solo a ridurre il "pumping" con mare formato. Sul lungo boma (in questo prototipo la misura era erroneamente eccessiva) dotato del sicuro freno antistrambata, è inferita una grande randa stecata in mylar (molto bello il taglio di UK Sailmakers), di serie; a prua un fiocco in mylar rollabile e autovirante. Quindi le manovre di riduzione si fanno prevalentemente sulla randa, che rappresenta oltre il 60% della superficie velica globale, con l'ausilio del sistema rapido Harken. La scotta della randa è rinvata a uno dei due winch principali, dato che per il fiocco autovirante viene utilizzata una sola scotta sull'altro winch. È possibile armare un genoa efficace soprattutto con venti leggeri.

INTERNI

Lo spazio sottocoperta, ripartito in modo razionale ed equilibrato, prevede due cabine doppie a poppa, di cui una matrimoniale e l'altra a castello, munite di un ampio armadio a tutta altezza e vari gavoni. Il bagno ricavato tra le due cabine sfrutta sapientemente ogni possibile anfratto, in quello che tradizionalmente è lo spazio occupato dal motore: Sulla dritta della scaletta d'accesso è posta la zona carteggio, il piano del tavolo (cm.70x80) ospita bene la carta piegata in due, c'è parecchio spazio per libri e altri oggetti, mentre non altrettanto si può dire per la strumentazione. Simmetricamente opposto un grande armadio (ideale per cerate) e una comoda cassettiera. Quindi la dinette a sviluppo ovoidale, che lascia libero il passaggio verso prua e sfrutta, sotto la panca centrale, l'alloggiamento del motore.

Il tavolo, che misura cm. 135x80, può essere abbattibile (opt) per formare una enorme cuccetta matrimoniale. Contrapposta alla zona divano è stata realizzata la cucina lineare lunga

Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	13,10
Lunghezza scafo	m	12,60
Lunghezza al gall.	m	10,60
Larghezza	m	4,04
Pescaggio	m	2,20
Dislocamento	kg	7.500
Zavorra	kg	3.000
Superficie velica	mq	87
Numero cuccette		6/8
Motorizzazione e cavalli		Volvo Penta 2003 turbo 43 cv.

Capacità serb. acqua lt 500
Capacità serb. gasol. lt 250
DISEGNATA DA: Studio Vallicelli & C.
COSTRUITA DA: Comar Costruzioni Marittime S.P.A. Via Masetti, 32 - 47100 Forlì, Tel. 0543-721100 Fax 0543-722159, Telex 550225 Comar I

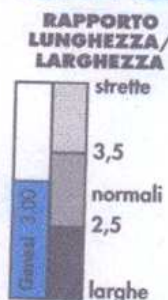
Prezzo 269.000.000 + I.V.A.

Optional

La barca viene fornita dal cantiere completa di optional tra cui:
ponte in teak
salpa ancora elettrico
vang rigido
strumentazione elettronica completa
W. h. f. interno ed esterno
tavolo pozzetto
frigo e freezer
freno antistrambata
barometro orologio.

Fattori tecnici

a cura di Enzo Marolli



più il numero è alto più la barca è stretta



più il numero è alto più la barca è invelata



più il numero è alto più la barca è invelata



più il numero è basso più la barca è leggera

Velocità critica = 8,26

I concorrenti

Modello	Progettista	Lft.	Disloc.	Cucc.	S.Vel.	Cantiere	Prezzo
Genesi	Vallicelli I	3,10	7.500	6/8	87	Comar	269.000
J44	Johnstone	13,64	9.966	6/8	124	JBoats	308.000
G.S.42	Frers	12,65	9.000	6/8	91	Pardo	224.034
Baltic43	J/Vrol.	13,21	8.960	6/8	85	Baltic Y	
First41s5	Berret	12,60	7.400	8	90	Beneteau	180.000
Elan43	Jakopin	13,43	7.600	5/10	95	Elan	175.000
SunF.41	Peterson	12,50	7.800	8/10	87	Jeanneau	165.000
Swan44	Frers	13,40	11.100	4/6	110	Nautor	
SW41	Norfin	12,50	8.500	6	102	Sweden Y	
X412	Jeppensen	12,50	7.400	8	100	X Yacht	205.90

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

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	4,85	6,55	7,32
traverso	90	5,88	7,62	9,12
lasco	135	4,41	5,77	9,37
poppa	180	3,89	4,76	8,06

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.

GENESI

oltre 2 metri, fornello a tre fuochi e doppio lavello tondo. Numerosi gli stipetti e i comodi cassettini, ottima la capacità del frigo e del freezer, entrambi da 65 lt. Oltre la paratia maestra si sviluppa la cabina armatoriale, con cuccetta matrimoniale sulla sinistra (cm. 145x200) e il classico divanetto con armadio sulla dritta. Ottima la toilette di prua, la forma a "L" offre un ampio piano di calpestio e un grande armadio. Infine a prua estrema la cala vele, lunga 130 cm.

COSTRUZIONE E FINITURE

La Comar ha deciso di rivolgersi alle più raffinate tecniche sandwich. Le pelli (gli strati esterni ed interni in vtr) sono realizzate in tessuti biassiali orientati a 45 e 90 gradi, così da garantire solidità anche ai carichi torsionali. L'anima del sandwich è in termanto ad alto spessore, posato sulla pelle esterna con il metodo del sacco a vuoto. Grande cura è altresì posta nella giunzione tra scafo e coperta, realizzata con resina epossidica e imbullonaggio su contropiastra integrale in ottone da 10 mm. Le paratie sono resinare a scafo e successivamente avvitate ogni 25 cm. Le finiture sono ovunque elevate.

A MOTORE

La soluzione del motore (Volvo Penta 43 cv.) a centro barca, presenta alcuni vantaggi: innanzitutto la migliore accessibilità al vano motore, poi la spinta dell'elica, che essendo più lontana dal timone, minimizza gli effetti evolutivi della stessa, con conseguente miglioramento della manovrabilità a marcia indietro; infine il vantaggio di concentrare al centro il peso del motore. Non ultimo la silenziosità di marcia in pozzetto e nelle cabine. La velocità registrata con il nostro log, al massimo numero di giri (3500), è stata di 8,1 nodi, prossima a quella critica di 8,26 nodi. L'unico appunto va fatto allo stop del motore, posto felicemente all'interno del gavone di poppa.

A VELA

La sensazione immediata, alla ruota del Genesi, è di grande equilibrio. Durante il test, con 12 nodi di vento reale e mare appena formato, abbiamo potuto apprezzare la pregevole stabilità di rotta, che ci ha permesso, anche sotto spi al lasco, di lasciare tranquillamente il timone senza che la barca modificasse la sua rotta. Il tipo di armamento, con il fiocco autovirante, si è rivelato comodissimo. Il dislocamento conferisce una immediata accelerazione, con un angolo di sbandamento intorno ai 25 gradi.

DOTAZIONI E IMPIANTI

Il particolare più interessante dell'impiantistica è la grande capacità dei serbatoi acqua e gasolio (rispettivamente 500 e 250 lt.), posizionati in sentina. Ben fatti i sifoni di scarico dei w.c., in tubo di acciaio inox a vista. Ottimo il quadro elettrico e l'intero impianto a 12 volt. Mancano le pompe a pedale di rispetto nei bagni e in cucina, dove è assente anche la presa d'acqua di mare, ma è presente l'autoclave di rispetto. La barca è completa di tutte le dotazioni che generalmente sono optional.



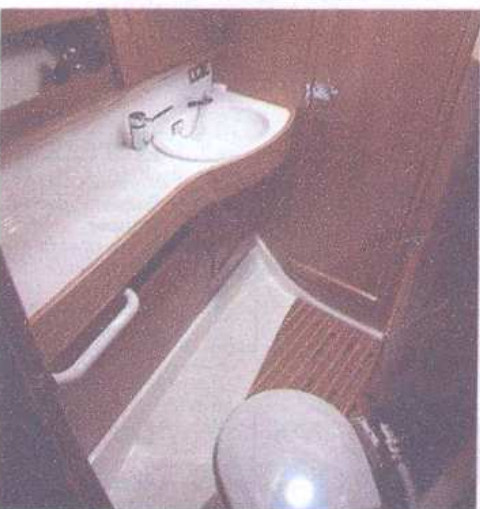
Il Genesi della Comar nella versione crociera in navigazione. Nella nostra prova abbiamo apprezzato la pregevole stabilità di rotta anche sotto spi. La ruota è risultata anche eccessivamente demoltiplicata, ma il cantiere ci ha detto che verrà maggiorato il pignone della colonnina.



La zona centrale del quadrato con sviluppo ovoidale con il grande tavolo centrale. La panca centrale nasconde il motore di 45 cv.



L'ampia zona cucina posta sulla murata sinistra misura più di due metri, dotata di fornello, doppio lavello, freezer e frigo.



Il bagno di prua; la disposizione a L permette un ottimo sfruttamento dello spazio con una buona zona di calpestio e un grande armadio.



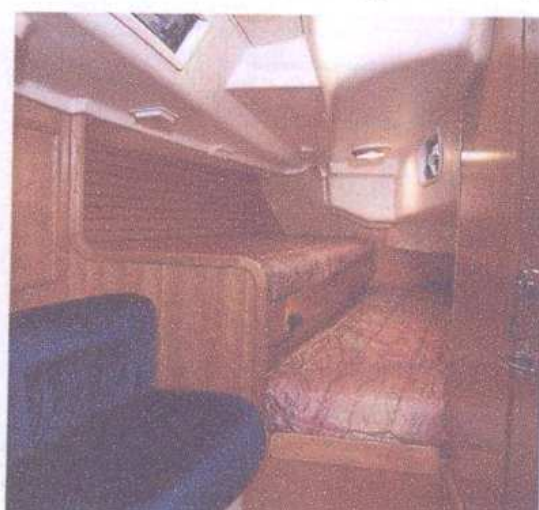
L'ampia cabina matrimoniale di prua; il letto misura cm. 145x200, sulla dritta è previsto un divanetto e un armadio.



Abbiamo provato il Genesi con un vento di 12 nodi di vento reale e mare appena formato, in manovra si è dimostrato di incredibile comodità il fiocco autovirante. La barca ha inoltre ottenuto un ottimo angolo tra i due bordi: meno di 80 gradi di bussola. Il Genesi presenta una linea molto filante, si apprezzano particolarmente i bordi liberi contenuti che si alzano leggermente verso prua.



Il tavolo di carteggio è disposto sulla murata di destra, il piano ospita bene la carta piegata in due, buono anche lo spazio per libri e altri oggetti.



La cabina di poppa di sinistra con le due cuccette singole sdoppiate. Queste cabine di poppa sono dotate di numerosi stipetti ed un armadio.



La cabina di poppa di destra con la cuccetta matrimoniale, forse meno sfruttabile di quella di sinistra.



L'ampio pozzetto del Genesi da crociera con la colonna, Solimar, del timone con tutti i ripetitori degli strumenti. L'attrezzatura di coperta è surdimensionata.



A prua dell'albero è stato posizionato il carrello del fiocco autovirante, che si è rivelato estremamente comodo ed efficace in navigazione.



A prua sono previsti due gavoni, uno per il salpa ancora e la relativa catena e uno, molto grande, per la cala vele.