

# GENESI

## *regata*

**Il colore rosso Ferrari non lascia dubbi; questo Genesi è nato per correre. Abbiamo provato in allenamento la nuova barca della Comar nella versione regata**

**di Leonardo Zuccaro**





**C**lassica giornata settembrina, un pò di foschia, vento leggero e mare piatto. L'Adriatico non smentisce le sue abitudini, ma per testare il Genesi "rosso Ferrari", la versione più corsaiola del 43 piedi Comar progettato dallo studio Vallicelli, queste condizioni vanno bene. Anche perché siamo solo cinque a bordo e con più vento, la mezza tonnellata di zavorra "umana" che ci manca falserebbe troppo il giusto assetto. Usciamo a motore dalle dighe di Marina di Ravenna, a cercare qualche refolo vagante. Su l'immensa randa North, più di 56 metri quadri di kevlar dal taglio impeccabile, a segno la volante doppia, un'occhiata al sottile Sparcraft mentre il genoa comincia ad andare in forma. Il borbottio del motore si placa ed Helga IV inizia la sua bolina. Cinque, sei nodi di vento reale, una poggiatina, filetti pa-



# GENESI regata

ralleli, 5,2 di velocità. Viriamo, guardo la bussola, tra i due bordi l'angolo supera di poco i 70 gradi! Riprendo nuovamente il rilevamento (sarà un buono improvviso?), altra virata, stesso risultato. Scia di poppa pulita, nessuna turbolenza, su ogni minimo rinforzo di vento la barca accelera quasi in tempo reale.

La ruota è praticamente neutra, c'è minima pressione quando ci si avvicina ai 10 gradi di sbandamento. Mac Lugaresi, che a bordo è il responsabile della gestione, mi dice che stanno cominciando appena ora a conoscere la barca, che il lavoro di messa a punto è nella fase iniziale, c'è da razionalizzare ulteriormente il piano di coperta, insomma le potenzialità sono ancora da esprimere.

"Per esempio, con queste ariette abbiamo verificato che ci serve un genoa al 160%. Al momento è intorno ai 10 nodi di vento reale che sviluppiamo il miglior passo, quando i 10 metri e mezzo di galleggiamento cominciano a farsi sentire".

Helga è in acqua da poco tempo, mentre la gemellina del Tirreno che si chiama She IV, varata qualche mese prima, ha vinto in classe regata la Sailing Cup Nastro Azzurro.

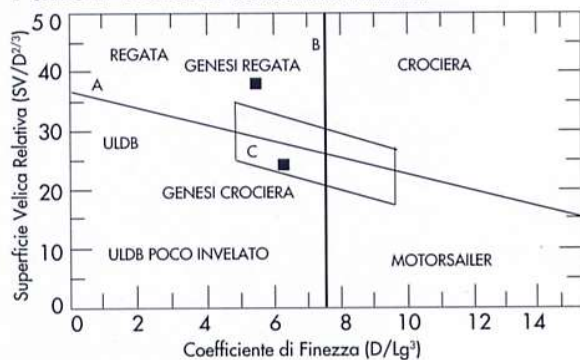


Sopra, la cabina di poppa del Genesi regata e a destra la prua che funge da cala vele.

Il Genesi regata, in primo piano, e la versione crociera. La differenza di prestazioni tra le due barche è netta, anche grazie alla diversa superficie velica.



## Fattori tecnici a cura di Reno Mandolesi



### LEGENDA

A-B: linee dei valori medi (più uno scafo si allontana da esse e più presenta le caratteristiche tipiche di uno dei quattro settori).  
C: l'area C contiene il 70% delle barche a vela presenti sul mercato italiano  
Superficie velica relativa: indica la capacità di raggiungere alte velocità intorno alla velocità critica e quindi di entrare in planata.  
Coefficiente di finezza: elevati valori di questo fattore sono tipici di barche "pesanti", mentre barche "leggere" hanno un basso coefficiente di finezza.

## Velocità in nodi previste al calcolatore

	Vt	5	10	15	20
γ 45°	<b>Bolina</b>	4,5	6,9	7,6	7,8
γ 90°	<b>Traverso</b>	5,5	7,8	8,6	9,2
γ 135°	<b>Lasco</b>	3,7	6,7	8,1	9,1
γ 180°	<b>Poppa</b>	2,5	4,8	6,9	7,1

## Dati barca

<b>GENESI CROCIERA</b>		
Lunghezza fuori tutto	m	13,10
Lunghezza scafo	m	12,60
Lunghezza al gall.	m	10,60
Larghezza	m	4,03
Pescaggio	m	2,15
Dislocamento	kg	7.300
Zavorra	kg	3.000
Superficie velica	m <sup>2</sup>	87
Numero cuccette		6/8
Velocità critica	nodi	7,91
Coeff. di finezza		6,13
Sup. velica relativa		23,12

<b>GENESI REGATA</b>		
Lunghezza fuori tutto	m	13,10
Lunghezza scafo	m	12,60
Lunghezza al gall.	m	10,50
Larghezza	m	4,03
Pescaggio	m	2,35
Dislocamento	kg	6.600
Zavorra	kg	3.000
Superficie velica	m <sup>2</sup>	107
Numero cuccette		6/8
Velocità critica	nodi	7,87
Coeff. di finezza		5,70
Sup. velica relativa		30,41

DISIGNATA DA:

Studio  
Vallicelli

COSTRUITA DA: Comar, via Massetti  
32, 47100 Forlì, Tel. 0543/721100.

### LEGENDA:

Vt: velocità del vento reale in nodi.  
γ: angolo rispetto alla direzione del vento reale.  
Le velocità indicate in tabella sono state elaborate al calcolatore in base ai parametri costruttivi e alle misure effettuate in mare.

## NATA DA UN COMPUTER

Il progetto che è stato realizzato utilizzando il programma Cad3D, è impostato sui nuovi parametri I.M.S. Sono state provate al computer molte carene, verificandone i comportamenti a diversi angoli di sbandamento e simulando treni d'onda, così da scegliere quella che presentasse la miglior simmetria, mantenendo i più elevati standard di velocità teorica rappresentati dal VPP (Velocity Prediction Program).

## MOLTO PIU' VELOCE DEL CROCIERA

Mentre ci divertiamo a fare qualche manovra, a provare lo spi, esce dal porto il Genesi crociera. Giochiamo un pò ad ingaggiarci, ma con questo vento non c'è storia, i suoi quasi mille chili in più si fanno sentire. Proprio rispetto al "blù", le differenze più evidenti sono sul tipo di armamento e sui materiali dello scafo: il rosso, più invelato, ha crocette classiche e il profilo dell'albero è decisamente più sottile e leggero.

Il paterazzo, come su tutti i racer a 7/8 ha una





*A sinistra, il musone di prua del Genesis regata. Si noti l'estrema pulizia del sistema di fissaggio dello strallo.*

importanza relativa, è una cimetta in kevlar rimandata ad un bozzello con strozzatore stile deriva, che serve praticamente solo a regolare la testa d'albero, mentre le doppie volanti sono inderogabilmente strutturali. Un ritardo a regolarle, una disattenzione in strambata, costano caro!

## **ATTREZZATURA MOLTO COMPLETA**

Il piano di coperta è ovviamente più attrezzato, la ferramenta ottima e, particolare secondario ma geniale, la falchetta forata si interrompe all'altezza delle lande, mentre nella zona dove si sta abitualmente con le gambe fuoribordo c'è una semplice piattina d'alluminio. Nella costruzione sono state introdotte soluzioni tecnologiche più spinte, che si avvicinano a quelle usate per i one-off: sempre sandwich di termanto con lavorazione sottovuoto, ma qui i tessuti uni e bidirezionali di vetro sono alternati al kevlar e la resina è



*Sotto, il paranco della randa del Genesis regata da noi provato, rispetto alla configurazione iniziale è stato modificato per demoltiplicare lo sforzo della vela.*

*Sopra, il quadrato che è perfettamente simile a quello della versione crociera. Sotto, una manovra durante la nostra uscita in mare.*



*Altri due particolari del Genesis nella versione regata. Sopra a sinistra, la prua con il pulpito e la canaletta del fiocco, a destra, la testa d'albero con gli strumenti.*



*Sopra, ancora un confronto diretto tra i Genesis della Comar nelle versioni crociera e regata. Linee simili ma prestazioni diverse.*

del tipo vinilestere. Ciò permette di elevare ulteriormente la rigidità strutturale, già punto di forza della metodologia di costruzione a sandwich che la Comar adotta su tutti i Genesis e i Phoenix, con un risparmio di peso nell'ordine del 10%. Il bulbo è interamente in piombo, a profilo semiellittico e a notevole allungamento, per ottimizzare la superficie portante. Il timone è in kevlar, con asse in alluminio.

## **INTERNI SORPRENDENTI**

Sorpresa negli interni: viene rispettato il concetto della leggerezza alle estremità, quindi dall'albero in avanti, cioè dalla dinette verso prua, è tutto vuoto. Ma per il resto, è identico alla versione crociera, con le due cabine di poppa e toilette interposta, la grande dinette con cucina e carteggio a murata. Quindi sportiva, tecnologica, tirata ma senza troppe rinunce al comfort.

Peraltro la zona di prua è un locale godibilissimo anche in crociera, ventilato da ben due grandi passi d'uomo, con brande a murata in tubolare con paranco, che in navigazione e con le "caldane estive" saranno addirittura le più apprezzate di bordo.