



Comet 910 Nata da un litigio

Due architetti che non riuscivano a mettersi d'accordo, un imprenditore cocciuto e uno skipper che vedeva lontano. Ecco come nacque un piccolo mito della nautica italiana

di Nico Caponetto

Chissà come sarebbe andata a finire se Cino Ricci, nel 1971, non avesse stravinto la Middle Sea Race con un esordiente Comet 910. Chissà se il successo di questa barca, e la sua capacità di segnare una parte della storia del diporto velico, si sarebbero concretizzati come poi avvenne. Fatto sta che andò proprio così. Il Comet 910 mise la prua sul traguardo prima di tutti e forse fu grazie anche a quella vittoria, oltre che alle rivoluzionarie (per l'epoca) soluzioni progettuali, che il Comet 910 primeggiò per vent'anni nel mercato del diporto e poi in quello dell'usato. Una presenza che contribuì a tracciare una linea di confine fra due epoche diverse nella progettazione degli yacht.

UN'IDEA E MILLE LITIGI

Agli inizi degli anni '70, in una Romagna gaudente e laboriosa, Renzo Zavatta, patron della Sipla che presto avrebbe cambiato

il nome in Comar, aveva deciso di dare forma a un'idea che da tempo gli frullava in mente. Quella cioè di realizzare una barca diversa da quelle che andavano ancora per la maggiore, con una grande stabilità di forma, la poppa larga, un bordo libero alto. L'idea, per diventare sostanza, aveva bisogno di scelte coraggiose, che rompessero un po' gli schemi dell'epoca. E nello stesso tempo, affinché il progetto avesse quell'autorevolezza necessaria a non essere immediatamente affossato dalle critiche dei detrattori, c'era bisogno del nome riconosciuto. In quegli anni, Ericus Gerhardus Van de Stadt era l'affermato progettista olandese che lavorava da tempo col cantiere forlivese. Ci voleva in più la penna giovane, l'estro di chi mordersse il freno per emergere affermando le proprie idee. Fu Cino Ricci a parlare per la prima volta con Zavatta di un suo amico, un giovane architetto francese alle prime armi ma molto bravo. E soprattutto entusiasta di ogni sperimentazione. Era Jaean-Marie Finot. La scelta strategica fu quella di affidare il disegno alla "strana cop-



IL PROFILO

Lunghezza f.t.	m. 9,15
Lunghezza gall.	m. 7,10
Larghezza	m. 3,05
Pescaggio	m. 1,70
Dislocamento	kg. 3.200
Zavorra	kg. 1.250
Superficie randa	mq. 16,6
Superficie genoa	mq. 34,2
Cabine	1
Bagni	1
Riserva acqua	l. 150
Riserva carburante	l. 48
Motore	hp 18-20
Progetto	Van De Stadt/Finot
Cantiere	Comar-Forlì

pia". Strana e litigiosa. I due lavorarono insieme, ma solo grazie alla mediazione continua, e costosa, di Renzo Zavatta. Che si sobbarcava ogni volta il viaggio fino a Parigi, prendeva Finot e lo accompagnava in Olanda, cercando di mettere insieme i due litigiosi architetti: Finot che, insofferente, dava dell'antiquato all'olandese, e Van de Stadt che non sopportava il ragazzino francese. Alla fine però, il 910 vide la luce.

FRUTTO DI UN COMPROMESSO

La questione fra i due stava tutta nel modo di interpretare le barche. Van de Stadt era cresciuto e si era affermato nel solco della tradizione, i cui dettami delineavano scafi con grande stabilità di peso, stretti e filanti, con bordi liberi bassi e poppe strette. Finot, viceversa, aveva voglia di uscire dagli schemi, e voleva una barca alta, con una poppa larga e una forte stabilità di peso, che coniugasse performance e volumi interni, per gli standard dell'epoca, molto abitabili. Fra un litigio e un altro, discussioni, prese di posizione e concessioni, il progetto fu portato a termine. Scontentando entrambi i progettisti al punto che ognuno dei due chiamò Zavatta per chiedergli di non affiancare il proprio nome a quel disegno. Cino Ricci invece, già in fase progettuale, ci credette molto, al punto da apportare qualche lieve modifica e scegliere quello scafo per correre, e stravincere, la circumnavigazione della Sicilia, la Middle sea race del 1971.

VENT'ANNI DI SUCCESSI

La barca era stata disegnata per correre con il regolamento Ior. E sono stati tanti i campi di regata dove si è imposta. Ma è stato il suo utilizzo in crociera che le è valso il grande successo di pubblico raggiunto. Realizzato in vetroresina, con spessori che arrivavano fino a 2,5 centimetri sul fondo dello scafo, e una coperta in sandwich, il 910 aveva interni molto confortevoli. Con un quadrato ampio, in molti esemplari con la cucina a scomparsa che ne amplificava l'abitabilità, cuccette comode e un grande bagno passante, dava la possibilità agli armatori di poter contare su una crociera confortevole e veloce.



In alto, il quadrato del Comet 910 plus con in fondo il varco per accedere al bagno passante e alla cabina di prua. Sopra, l'angolo cucina posto a sinistra della discesa.

Per otto anni, dal 1972, quando è iniziata la produzione di serie, il Comet 910 è stato prodotto senza modifiche. Nel 1980 inizia la produzione del 910 Plus. Le linee dello scafo non cambiano, ma il progetto è ammodernato. La tuga viene allungata e arretrata a spese del pozzetto ma facendo guadagnare spazio sotto coperta, e gli interni vengo impreziositi dall'uso del legno e organizzati secondo criteri di maggiore abitabilità. La produzione si conclude nel 1991. In 19 anni ne sono stati prodotti 600 esemplari.

Oggi il Comet 910 popola ancora i marina e i porti del Mediterraneo. Non gli è più affidata la parete del leone nel mercato dell'usato. Ma in vendita se ne trovano ancora tanti, a un prezzo che oscilla intorno ai 25mila euro per modelli della metà degli anni '70. Un prezzo tutto sommato contenuto per un pezzetto della storia della nautica da diporto italiana. ■