

ANTEPRIMA X-YACHTS 41 OD e COMET 52RS SPECIALE OCCHIALI DA CAMPION

FV
FAREVELA

www.farevela.net



Italia €5,50
AUT €10,00
E €8,50
Svizzera CHF 5,50

**ERNESTO BERTARELLI
E L'AMERICA'S CUP:
PROVATE A BATTERLO**



prova



Questa bella immagine del nuovo cruiser tutto italiano mette in evidenza la purezza delle linee di indole sportiva

Comet 52rs

La crociera secondo Comar, un raised saloon comodo e vivibile ma dotato di una carena sportiva capace di ottime prestazioni

di VANNI GALGANI

Sin dalla sua ideazione, il tema centrale della linea Raised Saloon (dall'inglese "quadrato rialzato") di Comar era coniugare prestazioni brillanti, caratteristica ormai imprescindibile di tutti i Comet, con comodità tipiche dei migliori cruiser puri. Un po' com'è avvenuto per la Porsche Cayenne in campo automobilistico, un prodotto dedicato alla crociera concepito da un brand di vocazione sportiva. Le difficoltà di un simile progetto non sono poche: le carene sportive mal sopportano i carichi tipici di chi va in crociera e i piani velici performanti sono di solito faticosi da gestire, specie su queste dimensioni. A ciò vanno aggiunti i problemi di design: le tughe panoramiche dei deck saloon, necessariamente alte e voluminose, risultano quasi sempre goffe e ingombranti, ben lontane dalle forme sinuose e discrete adatte a uno scafo sportivo. Asso nella manica del Cantiere è risultata la collaborazione con lo Studio Vallicelli, gruppo di esperti professionisti, che fanno capo ad Andrea Vallicelli e Alessandro Nazareth, ormai da anni impegnati su questo tema con ore di ricerca e di esperienza. Il risultato è sotto i vostri occhi: una barca dalla doppia anima, dotata di linea filante e aggressiva, carena sportiva, coperta vivibile e ottimizzata per la conduzione in pochi, interni spaziosi e ben organizzati con buona capacità di accogliere ogni tipo di impianto. In una definizione, l'anello di congiunzione dei due mondi.

FOTO DE L'ARPACTION IMAGE (CANNI)



Già dalla banchina le forme agili e slanciate del Comet 52rs mettono in evidenza subito le differenze con gli altri deck saloon. Non fatevi ingannare, però: i volumi ci sono tutti e la tuga assolve correttamente al suo compito, permettendo di rialzare il pavimento del quadrato e dando una notevole luminosità interna. Ma l'attento studio sugli equilibri delle parti e il complesso lavoro di modellistica hanno permesso di ottenere un risultato ottimale e sorprendentemente leggero, confermando ancora una volta la validità dell'accoppiata Vallicelli-Comar. Già perché se è vero che il progettista dà l'impronta, è altrettanto vero che il cantiere deve saper recepire idee nuove con un apporto fattivo. E in questo la Comar ha

dimostrato grande onestà intellettuale: pur avendo già uno scafo di analoghe dimensioni (il 51s), non ha esitato a investire su un nuovo progetto (che significa anche nuovi modelli e stampi), riconoscendo l'incompatibilità di forme pensate anche per le competizioni con le necessità di un cruiser puro, seppur sportivo. Atteggiamento raro in un mondo in cui le logiche di risparmio portano a sinergie talvolta forzate. Quindi linee d'acqua tirate (basta guardare la barca sull'invaso) con entrate di prua sottili e uscite di poppa leggere e alte sull'acqua, ma geometrie ottimizzate per contenere tutti gli ambienti necessari (compreso un alloggio separato per l'equipaggio) e per non scomporsi sotto i carichi variabili tipici della

crociera. I bordi liberi importanti bilanciano le sovrastrutture, gli slanci limitati ma evidenti addolciscono l'insieme; solo lo specchio di poppa, dalla superficie poco curvata, può risultare un po' imponente (ricordiamo però che ne esiste anche una versione a poppa aperta). La tuga, come sempre l'elemento più caratterizzante di una barca, è il vero capolavoro di questo progetto, un movimentato gioco di luci e ombre la cui complessità ha comportato l'affinamento finale sul modello al vero. Le appendici forniscono un giusto compromesso tra prestazioni e praticità: il bulbo termina con uno scarpone che fornisce un elevato momento raddrizzante senza eccedere con il pescaggio (possibili diverse confi-

1 La coperta è completamente liscia e priva di attrezzatura fino all'albero. I passavanti risultano sempre agevoli, con l'unico impedimento dovuto alla sartia bassa; **2** La zona intorno alle timonerie è stata curata nel dettaglio e offre spazio per gli strumenti, i comandi del winch elettrici e dell'elica di prua. Sul pavimento mancano i puntapiedi; **3** Si accede all'ampia plancetta di poppa, apribile con pistoni idraulici, attraverso un passaggio comodo dotato di gradini "umani". Unico neo, il cinematismo per abbassare la seduta è un po' faticoso: sarebbe auspicabile l'aiuto di pistoni a gas; **4** Il tavolo ha un piano abbondante e offre spazio per un grande schermo. Quando è chiuso, però, risulta un po' massiccio; **5** La seduta di poppa ha dimensioni sufficienti anche per sdraiarsi



6 Il pozzetto, veramente grande, offre numerose sedute intorno al tavolo; è protetto dal grande spray-hood dotato di alloggio; **7** Il pulpito, aperto e in posizione arretrata, dà alla prua un aspetto aggressivo. Da notare la campana di tonneggio esterna; **8** Le cime dall'albero (inclusa la scotta di randa) camminano nascoste sotto la coperta, si infilano sotto il vetro fino a ricomparire davanti al winch sulla tuga: un lavoro complesso quanto raffinato che permette di manovrare riparati in pozzetto; **9** Il disegno della tuga ha comportato un notevole studio di modellazione 3D seguito da un complesso lavoro di modellistica; tanto sforzo, però, ha dato i suoi frutti. Da notare la complessa geometria del montante superiore; **10** Buono lo spazio per lavorare ai winch sulla tuga

gurazioni), mentre il timone mantiene la forma a spada per garantire la reattività di una barca sportiva. Coerenti anche le scelte per il piano velico con armo frazionato e genoa a bassa sovrapposizione, leggero quasi quanto un autovirante ma capace di formare quel tanto di canale che garantisce una buona potenza anche in condizioni leggere. La coperta è organizzata all'insegna della comodità e della facilità di conduzione. Il pozzetto, uno dei più grandi della categoria, ha panche lunghe oltre due metri che offrono numerose sedute intorno al tavolo fisso (un po' massiccio). Si manovra in due zone: ai lati del tambuccio, dove sono rinviate le cime dall'albero e la scotta di randa, e intorno alle timonerie,



dove si controlla la scotta del genoa e i controlli idraulici (opzionali). In accordo con la filosofia di progetto, la scotta di randa ha un punto di attacco fisso, quindi senza trasto, posizionato davanti al tambuccio con regolazione dell'altezza boma demandata al vang. Nella versione a poppa chiusa, dietro alle timonerie si trova una seduta larga ben 70 cm, quindi comoda anche per sdraiarsi. Abbassando la parte centrale, con cinemismo a compasso, si ottiene un passaggio da 90 cm che dà accesso alla planetta di poppa apribile con pistoni elettroidraulici. A prua dell'albero la coperta è completamente libera, con quattro osteriggi a filo che comprendono l'accesso all'alloggio equipaggio.

Zoom



A Lo strallo di prua arretrato e il robusto musone in acciaio fisso, realizzato custom dal cantiere, offrono un'ottima opportunità di murare il gennaker o il Code 0 senza dover armare un bompresso. Bello l'avvolgifiocco "flush" della Bamar; **B** Il caratteristico disegno a "occhio d'aquila" dà un tocco di aggressività alla finestratura; **C** I gavoni sotto le panche, come anche quelli di poppa, hanno buone capienze ma portelli di accesso limitati; **D** Il timoniere ha una postazione ben realizzata, con sedute laterali comode e controllo sui winch del genoa. Mancano solo i puntapiedi; **E** A poppa, sotto il pavimento del pozzetto, si apre questo bel vano per l'autogonfiabile.



I Comet della seconda generazione si sono conquistati la fama di essere barche costruite seriamente. Magari non perfette in tutte le finiture, magari consegnate non sempre con puntualità, ma di sicuro realizzate senza risparmiare sui materiali e sulla robustezza. L'attuale dirigenza lavora con continuo impegno per migliorare la qualità di tutte le parti, arrivando a costruirsi in casa numerosi elementi, dagli acciai all'impiantistica fino a dettagli come i componenti delle timonerie. Inoltre il lavoro in simbiosi con i progettisti fa sì che questi ultimi possano progettare nel dettaglio e controllare la realizzazione di tutte le parti strutturali. Tanto per fare un esempio, la tenuta dell'attacco singolo per la scotta randa non è affidata,

come spesso accade, alla sola vetroresina, ma gli ingegneri dello Studio Vallicelli hanno calcolato e disegnato un trave in acciaio a sua volta collegato a due robusti tiranti che scaricano sulla struttura principale. Scafo e coperta del Comet 52rs sono realizzati in sandwich di vetro con anima in Airex e resina esclusivamente vinilestere. La struttura è composta da una fitta griglia di longheroni e madieri molto profondi nella parte centrale dello scafo e prolungati lungo la prua e la poppa; sono laminati direttamente insieme allo scafo. Inoltre sono resinate a scafo e coperta le paratie e alcuni elementi di arredo. La sensazione di robustezza e compattezza del laminato è percepibile anche solo camminando in

coperta, ma soprattutto navigando sulle onde: sottocoperta non avvertirete scricchiolii o vibrazioni. L'esemplare in prova, scafo n°2, ha evidenziato un buon livello nelle finiture nonostante le numerose modifiche richieste dall'armatore. È questo uno dei temi che la Comar sta portando avanti ormai da anni: offrire ai clienti un elevato grado di personalizzazione, soddisfacendo una sempre più pressante richiesta del mercato, specie su barche di taglia importante. Ciò comporta un notevole livello di flessibilità che solo un cantiere organizzato con buoni spazi per l'artigianalità può permettersi. Di contro, però, è difficile standardizzare gli elementi e quindi ottimizzarne la realizzazione, con possibili sbavature nelle

1 La finestratura lunga e stretta regala un'ottima panoramicità senza risultare troppo invadente e lesiva della privacy. I due montanti sul vetro centrale nascondono il passaggio delle drizze; **2** Il carteggio voluto dall'armatore risulta un po' limitato nella superficie del piano e dotato di una seduta poco pratica. Abbondante invece lo spazio dedicabile all'elettronica e ai libri; **3** La cucina ha il pavimento più in basso rispetto alla dinette: in questo modo risulta quasi un ambiente separato, non visibile dalle sedute. Inoltre sfrutta la maggior altezza dalla coperta con dei pensili capienti; offre una buona panoramicità ed è comoda per cucinare in navigazione (ma le sponde di contenimento sono troppo basse); **4** La dinette con il tavolo completamente aperto



5 Nel complesso la campata del quadrato supera i quattro metri. I due tintibene verticali rivestiti in pelle sono in realtà i tiranti per il trave dell'attacco scotta di randa. Da notare le finiture scelte dall'armatore, rovere naturale con pareti e paratie bianche, mentre di serie l'essenza è il ciliegio americano; **6** La cabina armatoriale offre un grande letto in cui si può dormire anche con le teste verso prua. Bello il disegno dei tamponamenti che comprendono l'utilizzo di una stoffa gradevole; **7** I bagni (nella foto quello di prua) sono ben arredati, con vari stipetti e lavello a vista rifinito con piano in wenge. Sono dotati di riparo in plexiglass per la doccia ma non hanno un vero box separato; **8** Le cabine di poppa risultano ariose e dotate di buon calpestio

finiture. Le due versioni proposte evidenziano differenze nell'organizzazione del quadrato, con cucina a "L" tradizionale e dinette a tutta larghezza che integra il carteggio, o dinette sviluppata sulla sinistra con di fronte grande cucina su un livello più basso e carteggio "a scrivania" orientato per baglio. La scala d'ingresso, larga e ben sagomata, porta in un ambiente luminoso e panoramico, dotato di altezze sempre superiori ai 190 cm, caratterizzato dalle finestrature ad arco. Appena scesi sulla dritta vi è l'ampia zona dedicata al carteggio, sull'esemplare in prova piccolo e orientato verso poppa, ma normalmente organizzato a scrivania lungo la murata. In questo caso diventa un vero e proprio studio con spazio per cas-

setti e librerie. Sulla sinistra vi è organizzata la dinette, dotata di abbondanti sedute e di tavolo che può raddoppiare la superficie del piano. Un po' scomodi i cuscini, non sagomati e solidali al piano tramite il solo velcro. Di fronte alla dinette, e un gradino più in basso, si trova la cucina, l'elemento più originale degli interni: un ambiente grande, ricco di spazi per lo stivaggio e perfetto per l'utilizzo in navigazione. La prua è dedicata all'armatore, con grande cabina dotata di letto centrale e numerosi armadi, e bagno dedicato; oltre la paratia, con accesso dalla coperta, vi è l'alloggio equipaggio. A poppa vi sono le due cabine ospiti, con letti parzialmente separabili, servite dal bagno in comune.

A L'altezza della cucina dalla coperta consente di installare un grande frigo a colonna con sotto un congelatore; **B** questa foto mette in evidenza il gioco di gradini che separano la cabina di prua dal quadrato, con in mezzo il livello della cucina; **C** Il mobile che separa la dinette dalla cucina è in posizione perfetta per contenere un grande schermo tv a scomparsa. Serve anche per tenersi quando la barca naviga sbandata; **D** La scala si solleva completamente per dare accesso alla sala macchine, ben insonorizzata e completa di luce; **E** Le cabine di poppa sono separate da un tunnel per i vari elementi d'impiantistica compreso il generatore; è anch'esso insonorizzato con cura



FOTO DI MARGHERITA IMAGE (CANON)



FOTO DI MARGHERITA IMAGE (CANON)



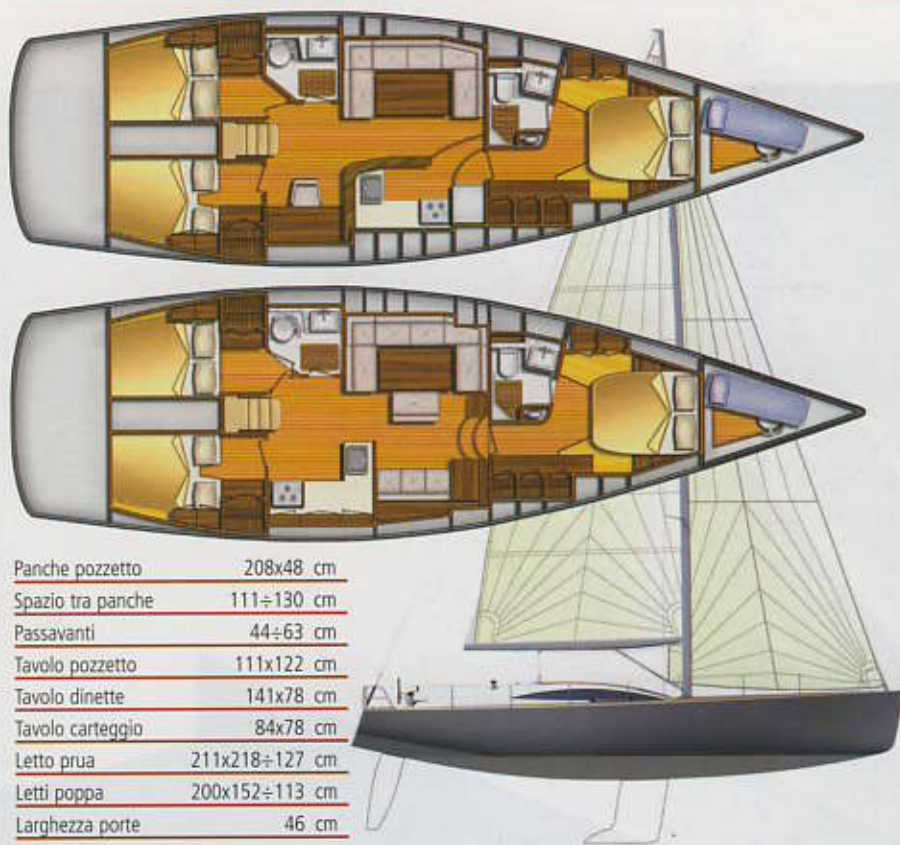
FOTO DI MARGHERITA IMAGE (CANON)

Benvenuti a bordo

Le caratteristiche di un cruiser, seppur di indole sportiva, devono soddisfare nel campo delle prestazioni a 360°, quindi intese non solo come velocità ma come comportamento generale. Abbiamo avuto il piacere di provare il Comet 52rs in condizioni medio-leggere, con mare calmo e vento rafficato di intensità tra i 7 e i 14 nodi. Confermiamo subito con i numeri le sensazioni sul progetto: il nuovo cruiser della Comar è veloce, abbiamo navigato costantemente di bolina intorno agli 8 nodi, che sono saliti a 8,5 lasciando le vele, e questo con un vento mediamente leggero e nonostante i pesi davvero importanti caricati a bordo. Infatti, oltre la più che completa dotazione di impianti, l'esemplare in prova era in partenza per una lunga navigazione, quindi con serbatoi a tappo e cambusa piena. Tutto questo peso in eccesso si paga un po' nelle ripartenze dopo una virata o quando l'aria si abbassa sotto gli 8 nodi. Ma quando il vento soffia costante la barca si dimostra veloce e potente, con un'ottima sensazione di stabilità giusto compromesso tra raddrizzamento di forma e di peso. Quest'ultima caratteristica si traduce anche in un buon comfort: il Comet 52rs non risulta mai brusco, si muove con dolcezza e comunica le proprie reazioni con buon anticipo. Ma non pensiate che sia pigro: quando arriva la raffica giusta reagisce con pron-

tezza e agilità, confermando di avere uno scafo "leggero" sull'acqua, cioè con superficie immersa bilanciata e mai eccessiva (marchio di fabbrica Vallicelli), mosso dalla giusta quantità di tela. Il circuito delle timonerie risulta un po' pesante ma dimostra di non avere attriti "parassiti" mantenendosi equilibrato in tutte le andature: quindi è necessario un po' più di sforzo a fronte del quale si ha una notevole sensibilità dovuta anche alla demoltiplica ridotta. Buona la posizione del timoniere: sottovento ci si siede comodamente appoggiandosi alle draglie, da sopravvento si ha sempre una corretta visuale sui filetti del genoa e su tutta la prua, a conferma della contenuta altezza della tuga. In ogni caso, stando alle ruote si manovrano agevolmente i winch del genoa, specie se dotati di motore elettrico (mentre per la randa occorre qualcuno davanti al tambuccio). Tra i difetti, l'incavo dove si attacca la scotta di randa troppo stretto (già prevista la modifica), gli scarichi laterali del pozzetto piccoli e la mancanza dei puntapiedi (in questo caso non voluti dall'armatore). Interessanti anche le prestazioni a motore, con medie sopra gli 8 nodi a regime di crociera. Sull'esemplare in prova risultava un po' rumorosa l'elica agli alti regimi mentre in manovra si è mossa con agilità anche se con qualche ritardo nelle inversioni di marcia.

Scheda tecnica



Panche pozzetto	208x48 cm
Spazio tra panche	111÷130 cm
Passavanti	44÷63 cm
Tavolo pozzetto	111x122 cm
Tavolo dinette	141x78 cm
Tavolo carteggio	84x78 cm
Letto prua	211x218÷127 cm
Letti poppa	200x152÷113 cm
Larghezza porte	46 cm

Dedicato a...

Il mondo dei deck saloon è in continuo fermento con un crescente gradimento di pubblico. Le ragioni sono semplici: è una categoria di barca che può piacere anche a chi non è fanatico della vela pura. E questo riguarda principalmente le disposizioni interne: sono luminosi e panoramici, senza quella opprimente sensazione di "tana" caratteristica delle normali barche a vela. Quasi sempre, però, a questo genere di barche viene associata un'idea di pesantezza, di goffaggine, e i cantieri non aiutano: tendono a ridurre la superficie velica e ad accorciare le appendici, avvicinandosi ai motor-sailer di antica memoria. La Comar reinterpreta questa filosofia con una gamma di prodotti innovativi (a questo 52 seguirà presto uno spettacolare 62 piedi) che parte da concetti sostanzialmente diversi: tutto quello che c'è di buono su un cruiser panoramico rivisto in chiave sportiva, sia come linea (e il deck saloon diventa raised saloon, più basso e filante), sia come prestazioni e comportamento in acqua. Una soluzione che incontrerà il favore di chi, pur nella comodità, non vuole rinunciare a una vera barca a vela.



I concorrenti

Nome	cantiere	lung.	largh.	disl.	sup. vel.	prezzo
Shipman 50	Shipman	15,00	4,49	9.500	131,00	564.000
Hanse 540e	Hanse Yachts	16,08	4,91	18.700	155,00	299.000
Sun Odyssey 54 DS	Jeanneau	16,38	4,87	16.000	139,00	380.578
Farr 525 DS	Erixon Yachts	15,97	4,70	17.500	146,00	-

Progetto	Studio Vallicelli
Lunghezza scafo	15,45 m
Lunghezza gall.	13,39 m
Larghezza	4,64 m
Immersione	2,30/2,60 m
Dislocamento	14.500 kg
Zavorra (33%)	4.800 kg
Sup. vel. (randa + genoa 105%)	130,00 mq
Motore Lombardini Marine sail drive	90 hp
Serbatoio nafta	490 l
Serbatoio acqua	660 l

Attrezzatura

- albero 9/10 Sparcraft Performance 3 crocette acquistate, sartame in spiroidale
- paterazzo idraulico integrale Holmatro
- vang rigido
- avvolgifiocco manuale
- winch Harken 2x70 ST + 2x48 ST
- timonerie custom, ruote in acciaio ø 100 cm
- stopper Spinlock XCS (8) + XX0812 (2)
- attrezzatura di coperta Harken

Costruzione

- scafo e coperta: sandwich di vetro con anima in Airex, resina vinilestere
- struttura: madieri resinati allo scafo, paratie resinare a scafo e coperta
- bulbo: in piombo

Dotazioni

- randa e genoa avvolgibile in dacron
- osteriggi (4) custom a filo, ferramenta Solimar
- osteriggi (7) e oblò (2) Lewmar
- salpancore Quick 1.400 w con campana esterna
- batterie da trazione 24v 6x120 Ah, 12v 100 Ah
- caricabatterie 50 Ah
- boiler acqua calda 25 l
- frigoriferi 90 l + 40 l, freezer 75 l
- fornello Techimpex 3 fuochi
- piano cucina in Corian

Meteo della prova

- vento da 7 a 14 nodi reali
- mare da calmo a poco mosso

Prezzo

440.000 euro

Optional

Versione poppa chiusa	20.000
Avvolgifiocco elettrico Bamar MJ15	9.800
Winch elettrici Harken 2x70 + 1x48	12.790
Ponte in teak massello	21.600
Bow-thruster Max Power intubato	6.600
Cabina marinaio a prua	2.800
Generatore Lombardini 5 Kw	8.500
Sprayhood + Bimini	3.600

(Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)

Informazioni Comar Yachts

Viale Traiano, 27 - 00054 Fiumicino, Roma
Tel. 06 6522012 - Fax 06 65029816
www.comaryachts.it - info@comaryachts.it