

MARE 2000 PRESENTA

IMPECCABILE, ANZI PERFETTO

Il Comet 111 è una barca che si distingue per la lavorazione accuratissima e per il livello estetico, decisamente ottimo. Gli interni, dove sono previste diverse sistemazioni, sono comodi e spaziosi e vengono completamente rivestiti in legno. Armata con criteri avanzati, la nuova imbarcazione della Comar si dimostra, in navigazione, pratica e molto maneggevole

di ANTONIO FULVI Foto PACE

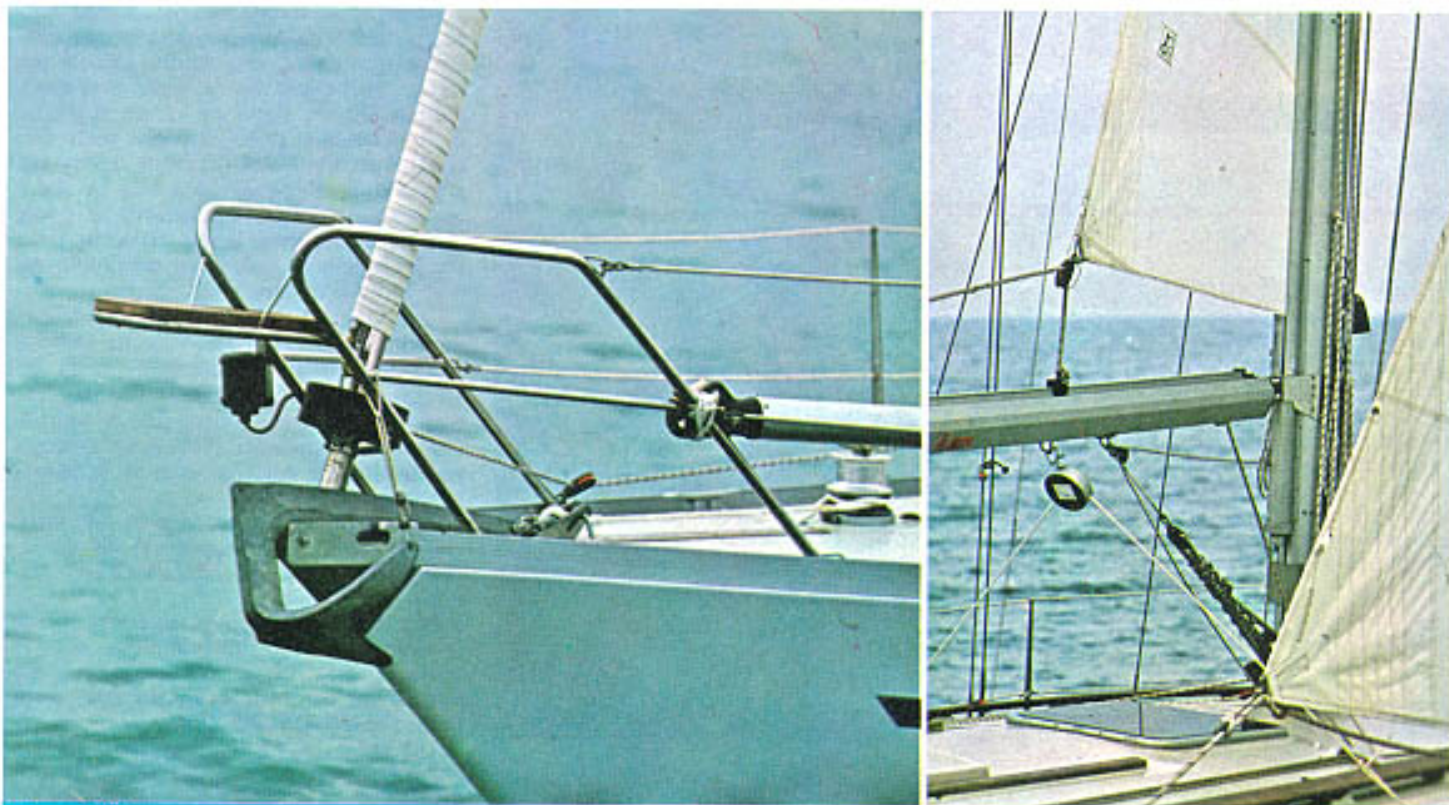
■ L'appuntamento, quasi all'alba, è a Cesenatico; l'occasione è una prova in mare del Comet 111. Tutto intorno è ancora deserto, immobile, e la giornata è freddissima. Appena saliti a bordo del Comet, il "nonno" (così è chiamato l'esperto che, ai tempi d'oro, è stato timoniere da regata di Zavatta) comincia a dare ordini, controllando che in coperta sia tutto a posto, mentre l'improvvisato equipaggio si lamenta vivacemente del gelo pungente. Poi il nonno, nomignolo più legato all'esperienza che all'età, mi cede il timone non senza avermi lanciato una occhiata dall'alto in basso, da maestro che viene a trovarsi di fronte a un allievo un po' negato.

Usciamo dal budello di Cesenatico sfiorando di controvento i pescherecci che rientrano, in una nuvola di gabbiani. La prima impressione è che il Comet 111 non tradisce la scuola da cui proviene: docilissimo sul timone, vira praticamente su se stesso senza sforzo e manovra come una deriva. Renzo Zavatta, che ci fa da barca scorta con il suo Comet 11 supermotorizzato (35 HP Volvo), si è messo a far virtuosismi da brivido in mezzo alle briccole: e poiché la stampata di scafo del 111 è pressoché la stessa del Co-

met 11, anche se è stata allungata a poppa, provo un paio di manovre al limite. Perfetto. In retromarcia basta cercare di portar sempre la poppa verso dritta: a fare poi tutto il resto ci pensa l'effetto evolutivo dell'elica. Il motore è un ronzio appena, le vibrazioni praticamente nulle, anche al regime critico. Mi piace molto il sistema di avviamento con il bottone dell'accensione e il tirante di stop che sono protetti dall'umidità grazie a un velo plastico incorporato nella scatola dei comandi. L'accensione del quadro, rimasto in corrente dopo il fermo del motore, è segnalato da un allarme acustico. Fuori il mare è calmo, con qualche brivido da nord-est, pochi sospiri gelati, che, piano piano, si fanno brezze leggere: 4/5 nodi. Il sole si alza sull'orizzonte. Lontano, ovattati, si distinguono i nautofoni dei "paguri", con il loro concerto sempre uguale. Diamo vela.

Il Comet 111 è una rispettabile barca di 11 metri fuoritutto per 3,60 metri al baglio e sfiora al dislocamento le 7 tonnellate. Malgrado ciò, guardando meglio l'albero, mi sembra che la Comar non abbia fatto molte economie: abbiamo un altissimo profilato armato con doppia cro-

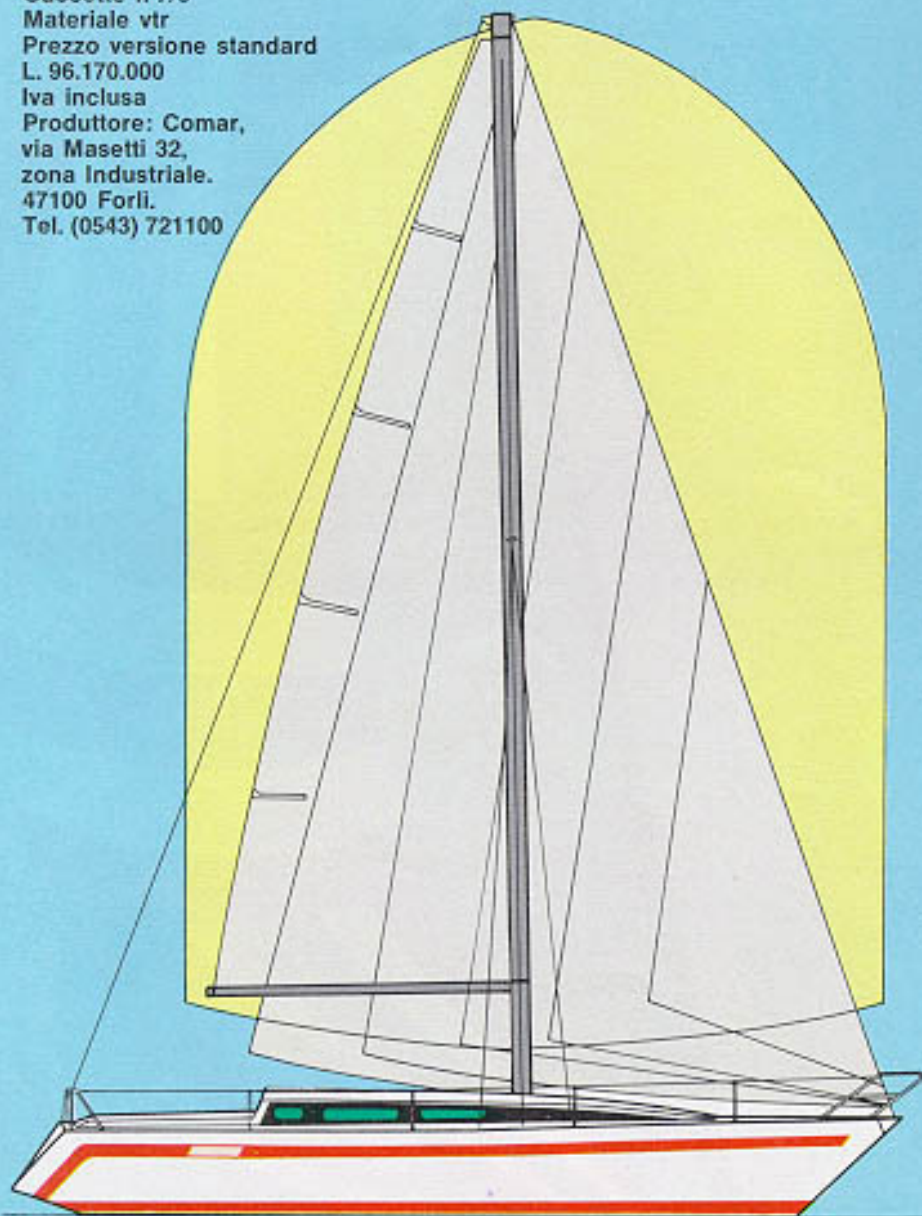
segue



L'avvolgifiocco e il rullaranda, due comodi compagni che rendono molto facile la regolazione delle vele del Comet 111.

CARATTERISTICHE

Lunghezza ft m 11
 Larghezza m 3,60
 Dislocamento t 6,50
 Pescaggio m 1,60/2,00
 Zavorra in ghisa trattata t 2,30
 Serbatoio acqua l 400
 Serbatoio nafta l 150
 Motorizzazione prevista
 su tre potenze 25/35/60 Hp
 Cuccette n 7/9
 Materiale vtr
 Prezzo versione standard
 L. 96.170.000
 Iva inclusa
 Produttore: Comar,
 via Masetti 32,
 zona Industriale.
 47100 Forlì.
 Tel. (0543) 721100



Di bolina il Comet stringe bene il vento e,



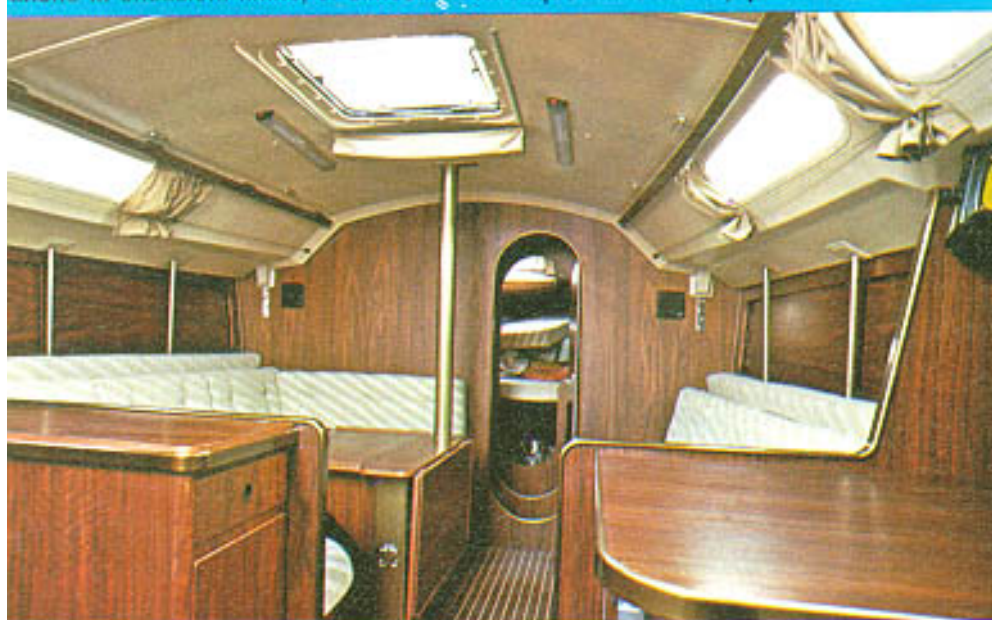
Il tavolo di carteggio è comodo e razionale



Ancora un'immagine del Comet 111 in



anche in situazioni limite, si dimostra comunque manovrabile, quasi fosse una deriva.



e il grande quadrato è veramente molto spazioso e ricco di soluzioni funzionali.



navigazione. Qui sopra, la dinette nella quale possono trovare posto fino a 10 persone.

IMPECCABILE, ANZI PERFETTO

ceffa e un boma abbastanza atipico, senza canaletta per l'inferitura e con una notevole semplificazione nelle uscite classiche delle borose per le mani di terzaroli. Parallelo all'albero, inoltre, c'è un secondo profilato d'alluminio, più stretto e sottile: la barca che stiamo provando è un Comet 111 che monta di serie non solo l'avvolgifiocco ma anche quella nuovissima diavoleria della Bamar che è il rullaranda. Vittorino Bandini, inventore del marchingeo e titolare dell'azienda che lo produce è a bordo con noi e ci illustra esaurientemente i loro vantaggi e la facilità di manovra. L'albero è più alto dello standard, lo chiamano "svizzero".

Dar vela, con i due rulla-aggeggi, è una manovra semplice: c'è quasi da vergognarsi. Il nonno fila la sagola di richiamo dell'avvolgifiocco e, lavorando sulla scotta sottovento, spara fuori in pochi secondi un immenso genoa, il cui angolo di scotta arriva quasi al pozzetto. Nello stesso tempo, Vittorino ha smanigliato su uno dei winches al bordo d'uscita della tuga, cazzando la scotta di richiamo della randa. Questa scotta corre dalla vela, che sporge di pochi centimetri dal profilato solidale all'albero, fino alla varea del boma, è rinvia all'interno, esce poi a pruvia del boma stesso, quasi come una borosa dei terzaroli, e, con un ponticello, è rinvia al verricello di tuga. Non esistono drizze da manovrare, anche se ce ne sono ugualmente tre: una per lo spinnaker, una per la randa tradizionale (si può inferire su una apposita canaletta all'esterno del rullaranda e serve per utilizzare la vela che in genere si compra insieme alla barca) e una per l'altra vela di prua, big boy o altro.

La manovra della randa sembra talmente semplice e facile che, mentre cominciamo ad aumentare la velocità, mi viene il dubbio d'essere... preso per il bavero. Allora, provo anch'io a prendere confidenza con questi nuovi meccanismi e mi rendo conto che è davvero un gioco da bambini. Adesso capisco un mio amico che, da due anni, mi guarda con sufficienza, uscendo da solo, anche con 30 nodi di vento, mentre io mi rodo le unghie perché non riesco mai a trovare persone in grado di prendere una mano di terzaroli.

Sotto l'immenso genoa e questa grande randa che non ha stecche, non ha le campelle per passare i matafoni, ed è incredibilmente liscia e pulita, il Comet 111 abbatte appena di cinque gradi. L'aria è ancora poca, ma tende ad aumentare. Intanto stiamo già camminando di bolina larga, sui 4 nodi abbondanti, con un vento reale che ha pressoché la nostra stessa velocità. Mi prendo un'occhiataccia quando risalendo grado per grado, fermo l'andata all'orza prima del necessario.

In effetti questo Comet 111 stringe veramente da purosangue, malgrado la poca aria e il grande genoa che, proprio perché enorme, chiude un po' troppo sulla

segue



Un pozzetto di grande comodità caratterizza la coperta perfettamente agibile del Comet 111. Tutta l'attrezzatura è Nemo.

IMPECCABILE, ANZI PERFETTO

balumina, avendo il punto di scotta non sufficientemente appoppato. Per perennarlo in maniera perfetta, stringendo la bolina, dobbiamo dar mano all'avvolgitore e recuperarne circa mezzo metro: vuol dire che il resto è tutto buono per le andature più larghe. Con l'albero super-alto a doppia crocetta c'è tutto in abbondanza.

La mattina passa presto tirando bordi tra i "paguri" delle perforazioni e la bruma lontana della costa. Quando il vento rinforza, diamo un immenso spi triradiale e il Comet 111 al lasco dimostra tutte le sue qualità marine. La barca è brillante e, anche strallando al massimo, abbatte senza esagerare, stabilizzandosi intorno a uno sbandamento di 15°. Sono al timone e posso rimanere addirittura sottovento, lavorando per una buona parte del tempo con lo stick: non c'è alcuna reazione di richiamo all'orza, nemmeno quando le raffiche rinfrescano, ma solo

un paio di gradi di abbattuta in più e un aumento della velocità. A sette nodi, con quasi 150 metri quadrati di spi completamente strallato a riva e malgrado il timone tenuto con le punte delle dita si ha una sensazione difficile da descrivere. Questa barca è bella, gradevolissima.

Anche nei dettagli il Comet 111 è inappuntabile. La lavorazione è la solita, impeccabile della Comar, con una coperta pulita e agibile, attrezzatura della Nemo ormai decisamente a ottimo livello estetico e di tenuta, disegno lineare. Il pozzetto è molto comodo, la panca di dritta ha una battuta che si solleva per accedere a un gavone per i parabordi e per i piccoli accessori. Sollevando la battuta del coperchio, occorre puntellarla in posizione di apertura con un parabordo, altrimenti forza sulle cerniere: è un piccolo dettaglio che è già in fase di correzione. Cerco altri nei, ma, onestamente, non ce ne sono. La barra di questa grande, bellissima barca sembra un po' sottile e, forse, in condizioni limite, potrebbe vibrare: ma sono solo supposizioni ed è difficile credere che Mambelli e Zavatta

non abbiamo calcolato tale possibilità. Gli interni del Comet 111 sono almeno in tre versioni principali. Questo che abbiamo provato ha la doppia cabina poppiera, tutte e due con lavello e armadio autonomo, e una terza cabina a prua con la classica cuccettona a V, bagno completo di doccia, wc marino a pompa e lavello, corridoio di passaggio con grande armadio. I disegni e le fotografie sono più che significativi e dimostrano il grado di finitura del palissandro africano, un legno cui la Comar è ormai fedele da anni e che sembra aver dato un ottimo risultato. Il Comet 111 non è controstampato se non nel cielo del salone e gli interni hanno ovunque il legno a vista. Prima che Vittorino e il nonno azionino i loro frullini magici facendo sparire in pochi secondi randa e genova, mi aggiro un po' sottocoperta, cercando di simulare le solite operazioni che capita di fare a barca sbandata: un po' di cucina, raccogliere una padella, carteggiare, cambiarmi per indossare una cerata. Ovvio, è tutto ok: nemmeno uno spigolo sulle costole per poter pizzicare Zavatta.

Antonio Fulvi