Vela e MOTORE

dal 1923

€ 5,00
in Italia - mensile anno 87

Prove
Sun Beam 42.1 • Enterprise Marine EM 600
Majesty 56 • Arcoa Mystic 44 • Swift Trawler 34
Capelli 21 Open • Fb Yamaha cv 300, 250, 225, 70

ESCLUSIVO
Prova completa
COMET 50

Sub dalla barca
Attrezzature, consigli, guida
alle 10 immersioni *top*

LUOGHI
Magico Egeo
tra Grecia e Turchia

Il Comet 50 della nostra prova durante i primi test

LEASING DA INCUBO
Lo strano caso del Dufour fantasma

9 770042 318005 00008
VELA e MOTORE 08 2010

LA7
WWW.LA7.IT
IMAGINA
COMET 50 CREAM
ERVE

COMET 50 CARBON

NASCE SUL REGOLAMENTO ORC INTERNATIONAL, MA OFFRE BUONE PRESTAZIONI ANCHE CON QUELLO IRC. VELOCE E LEGGERISSIMO, HA ANCHE TUTTO QUELLO CHE SERVE PER LA CROCIERA.

di Paolo Portinari

Un Comet come questo non si era ancora visto: murate alte, tuga bassa e corta e un pozzetto ampio per una larghezza massima contenuta. *Verve Dahlia-Tv* è, infatti, il prototipo di una nuova generazione di Comet nati sotto le geometrie ottimizzate sul nuovo regolamento per le regate di altura Orc International (ex Ims), che sembrano essere propizie anche con le regole Irc. Nell'ottica di seguire la nuova stazza, che premia il raddrizzamento di peso a scapito di quello di forma e piani velici più efficienti che portano a grandi rande *square top*, la lunghezza al galleggiamento è portata all'estremo e la prua cade a piombo sull'acqua, le sezioni prodiere affilate sono raccordate a sezioni maestre dai gomiti pronunciati raccordati da curve tonde. Il Comet 50 Carbon nasce per essere un'imbarcazione per la regata che strizza l'occhio alla crociera; è caratterizzato da appendici allungate ed efficienti per un pescaggio molto alto e da una costruzione che vede un impiego intenso della fibra di carbonio nella messa in opera di scafo, coperta e strutture. Il risultato è uno yacht dal dislocamento decisamente contenuto, con un rapporto fra zavorra e peso totale molto alto; le prestazioni e la dinamica sono quelli tipici di una barca da regata pura, ma il comfort di bordo e gli spazi interni sono assimilabili a quelli di una barca per la crociera. È disponibile anche un allestimento che vede l'uso prevalente di fibre di vetro al posto di quelle di carbonio.

1

Interni

1/5. La lunga panca a murata è servita da un tavolino abbattibile. La cucina offre buone superfici di lavoro e spazi di stivaggio ripartito in diversi stipi e pensili. 2/3/7/9. Il letto dell'armatoriale di prua è molto grande e i volumi a disposizione permettono di muoversi con disinvoltura nel disimpegno. 4. La lunga dinette priva di ostacoli si presta a stivare agevolmente le vele in regata.

Nonostante il baglio contenuto e il grande pozzetto limitino le volumetrie a disposizione degli interni, le alte murate contribuiscono a dare una certa ariosità alla dinette e, soprattutto, alla cabina armatoriale di prua. L'alternanza fra le superfici dei controstampi e dei rinforzi strutturali laccati in bianco e il mobilio in essenze di legno risulta piacevole, anche se qualche porzione della gran quantità delle fibre di carbonio impiegate nella costruzione poteva essere lasciata a vista, almeno per interrompere l'estrema linearità dell'allestimento. L'esemplare della prova, scarnificato di tutto quanto non ritenuto essenziale, è privo del grande passauomo sul cielo della tuga e manca quindi di un adeguato ricircolo dell'aria. Sebbene l'anima di questo yacht sia sportiva, gli spazi interni a disposizione sono buoni, le finiture, seppur semplici, sono di qualità grazie a lavorazioni del laminato eccellenti e a una messa in opera del mobilio ben riuscita.

Nella dinette, ricavata sulla murata di destra, trova posto la cucina lineare che dispone di ampie superfici di appoggio; la panca a L sul lato opposto ha il tavolino abbassabile di dimensioni un po' troppo contenute, mentre il carteggio, a dritta della discesa, offre una comoda seduta e un piano di lavoro sufficientemente grande. Le due cabine gemelle di poppa offrono un buon disimpegno e

4 5

6 7

8 9

i letti hanno dimensioni generose, peccato solo che il vano a pozzetto dov'è stivato l'autogonfiabile di sicurezza vada a vanificare parte dello spazio nella zona dei piedi di chi dorme verso centro barca. Eccellenti i volumi a disposizione della cabina armatoriale di prua, che gode anche di un disimpegno, di un grande letto e di una toilette privata. Piccolo, ma dalla buona altezza interna, il bagno a sinistra della discesa.

In generale è abbastanza buona la possibilità di stivaggio, anche in relazione all'impiego sportivo di questa barca; sul prototipo della prova manca qualche mensola a murata su cui appoggiare piccoli oggetti o semplicemente i libri di bordo.

6. Le due cabine gemelle di poppa offrono un'eccellente vivibilità, peccato solo che il gavone dell'autogonfiabile abbassi una parte della zona ai piedi del letto.
8. Il carteggio ha una comoda seduta, buoni lo spazio per l'installazione degli strumenti e la superficie del piano di lavoro.

In navigazione

1. Anche con poca aria il Comet 50 bolina con passo potente.
2. Funzionali i ripetitori della strumentazione ai lati del tambuccio.
3. Il lungo rinvio per la regolazione del punto di scotta e il barber del fiocco.
4/5. Numerose le manovre che corrono lungo il ponte, i passavanti sono ampi e il largo pozzetto offre comode sedute.
6. La prua con il bozzello del caricabasso del tangone impiegato per armare i gennaker.

La vocazione sportiva del Comet 50 Carbon si percepisce da subito, appena issata la grande randa a penna quadra: con soli 6 nodi di vento reale si prende immediatamente un passo deciso, una volta poi messo a segno il genoa è facile superare la velocità del vento con un incedere potente, dove ogni minima regolazione si ripercuote sulle prestazioni in maniera immediata. Al timone si gode di una sensibilità eccellente, mentre alla sottilissima e lunghissima pala bastano pochi nodi di velocità per divenire efficace. Il timoniere si trova su di un piano più basso di quello del calpestio del pozzetto, una soluzione inusuale, ma che non preclude un'ottima vista sulle vele e un'ergonomia eccellente sia rimanendo in piedi, sia restando seduti. In tutte le andature la barca risulta reattiva e piccole raffiche si risolvono in accelerazioni immediate, mentre le virate si completano in pochi attimi e lo scafo riparte con decisione, senza richiedere poggiate decise per riprendere velocità e senza scarrocciare: unica attenzione va posta al paterazzo volante sdoppiato che, a meno di non utilizzare una randa tradizionale, va gestito da una persona dedicata solo a questo. Le manovre, tutte rinviate in pozzetto, sono a vista; un po' criptica l'enorme parancatura del barber del fiocco, i cui bozzelli strisciano sul piano della tuga, così come da rivedere il rinvio per la regolazione del punto di scotta del fiocco che, prima di ritornare in pozzetto, corre sui passavanti fino ad estrema poppa. Il posizionamento della zattera autogonfiabile sotto al pagliolo del pozzetto, davanti alla rotaia del trasto randa, garantisce un veloce e facile alaggio. Gli spazi di coperta sono ben organizzati, il grande pozzetto offre panche comode e spazio per muoversi con estrema disinvoltura anche in regata. Le manovre sono tutte pensate per un impiego sportivo, con i primari distanziati dai due winch più a poppa dedicati al circuito alla tedesca della scotta randa. Il tailer ha a portata di mano anche i rinvii del carrello, proprio davanti alla lunga rotaia del trasto.

Comet 50 Carbon in cifre

Dati

Lunghezza f.t.	**m 15,10**
Lunghezza al gall.	**m 13,50**
Larghezza	**m 4,10**
Pescaggio std	**m 3,40**
Dislocamento	**kg 9.500**
Zavorra	**kg 4.400**
Serbatoio carburante	**lt 200**
Serbatoio acqua	**lt 400**
Motore pot. max	**cv 60**
Superficie velica tot	**mq 150**
Omolog. CE categoria	**A**
Progetto	**Studio Vallicelli**

Indirizzi

Comar Yachts, Fiumicino (RM), tel. 06 6522012 www.comaryachts.it

Costruzione

Lo scafo e la coperta sono costruiti in sandwich con anima in Pvc, pelli in fibre di carbonio unidirezionali e biassiali e resina epossidica. I rinforzi longitudinali le paratie e i madieri sono realizzati in carbonio. La giunzione scafo e coperta è ottenuta mediante incollaggio.

Piano velico

Di serie il cantiere prevede albero e boma in fibra di carbonio con sartiame in tondino e lande a murata. Due gli ordini di crocette a boomerang e armo frazionato a 9/10. L'esemplare della prova ha sartiame in Pbo, paterazzo sdoppiato a poppa per utilizzare la randa square top e un golfare prodiero su cui armare la staysail utilizzata con gennaker a riva. La randa ha una superficie di 80 mq, il genoa al 110% di 70 mq e il gennaker armato su tangone di 195 mq.

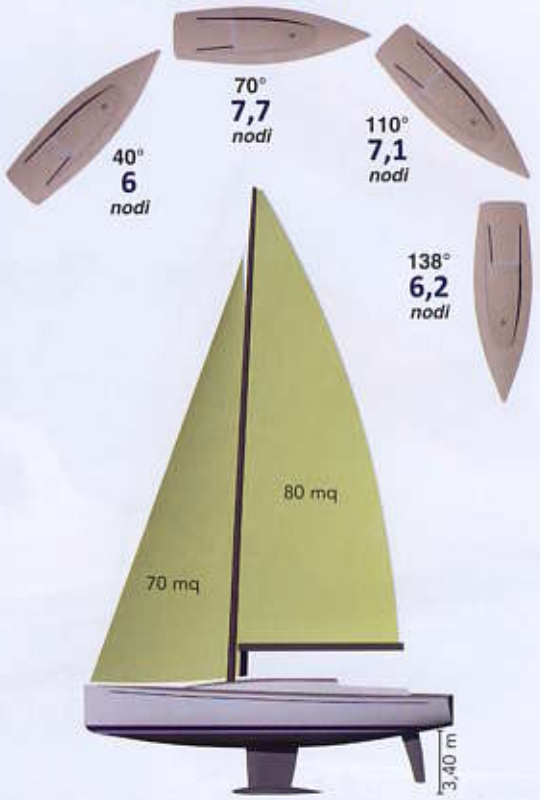
Motore della prova

Lombardini Marine LDW 2204 con Sail Drive turbocompresso 4 tempi ciclo diesel, **4** cilindri in linea, cilindrata **2,199 lt**, alesaggio x corsa **mm 88 x 90,4**, potenza **cv 57** a **3.600 giri minuto**. Elica Gori con 2 pale abbattibili.

Prezzo di listino a partire da € 620.000

Iva esclusa franco cantiere con motore Lombardini Ldw 2204 57 cv con Sail Drive. Al momento non è disponibile la lista delle dotazioni standard e degli optional con relativi prezzi.

Velocità a vela



Note: Provata con anda piena e genoa leggero

Velocità a motore

Regime (rpm)	Velocità (nodi)
1.000	2,8
1.500	3,9
2.000	5,8
2.500	7
3.000	7,8

Note: *La prova si è svolta con 8 persone a bordo con 50 litri di carburante e 50 litri di acqua*

Le principali concorrenti

	First 50	X-50
Cantiere	**Bénéteau**	**X Yachts**
Lunghezza f.t. m	14,99	15,24
Lunghezza al gall. m	13,25	13,14
Larghezza m	4,41	3,63
Dislocamento kg	13.115	12.400
Zavorra kg	4.770/4.300	4.690
Pescaggio m	2,40/2,80	2,40/2,70/3
Potenza motori std cv	75	55
Superficie velica tot mq	138,7/150,7	139,3
Carburante lt	237	3.250
Acqua lt	568	n.d.
Cabine/bagni	3/2	3/3
Omologazione CE	A/8	n.d.
Prezzo base € (Iva inc)	395.971	n.d.
Sito internet cantiere	beneteau.com	x-yachts.com

6

7

8

9

7. Le grandi sacche sui fianchi delle sedute che ospitano scotte e drizze. **8.** Dalle due timonerie si ha una buona visione verso prua e sulle vele. **9.** Uno dei due verricelli dedicati alla regolazione del paterazzo sdoppiato.