

N° 10 Ottobre 2010 - € 5,50

by **Style**  
MAGAZINE

**Y&S**  
LA TAVOLA DEL MARE

# Y&S YACHT & SA

www.yachting.it



Azienda  
Un business  
atteso  
Genova

## PASSIONI

### La vela di Mr. Kartell

Claudio Luti «Basta con le regate, meglio l'avventura»

### Il motore di Dott. Vuitton

Antonio Belloni «Yacht d'epoca: classe, lusso, charme e restauri»

## SALONE DI GENOVA

# Visita guidata

Il nostro tour speciale tra le barche migliori ai prezzi più convenienti

## Inchiesta p

Aumenta l'offerta  
calano i prezzi?  
come e dove investire  
nel posto b



E 7,700 - DKR 11,200 - USA \$ 10,000 - MALTA € 9,000

BEST E ANTEPRIME MONTE CARLO YACHTS 76 / AZIMUT 64 / MURTIC 52/COMET 50/ ABATI YACHT 64 FREE  
PROGETTI ADVANCED I.Y. A66 / FERRETTI 720 PROJECT / CRANCHI FIFTY 6 ST/ BENETTI SAIL DIVISION ISD 160 L

WORLD BOAT **TEST**

# Comet 50

**FAST**

Non è un caso che abbia brillato subito sui campi di gara: nasce per andare forte e far divertire l'equipaggio.

**SLOW**

Vero che non si può avere tutto su un racer/cruiser però una maggiore vivibilità sottocoperta non guasterebbe.



# Razza italiana

Subito protagonista in regata il nuovo modello Comar. "Tirato" per vincere ma anche per far divertire il crocierista che preferisce la velocità alla comodità. Il progetto è dello Studio Vallicelli

di Gianluca Viganò - foto di Daniele Oberrauch per Y&S



## Comet 50

Nato per correre in ORC International ma ottimizzabile anche in IRC, il Comet 50 è l'erede del 51. La firma è dello Studio Vallicelli che ha creato e paragonato tra loro una sessantina di progetti di carena. Una delle migliori caratteristiche è la notevole leva di raddrizzamento - il cosiddetto RM - ottenuta concentrando il 46 per cento del dislocamento nella chiglia con il siluro in piombo.

**F**edele alla filosofia di costruire barche veloci in navigazione e comode in crociera - grazie alla quale è da anni vincente sui campi di regata ma anche apprezzata da chi ama la crociera veloce - **Comar Yachts** ha presentato il Comet 50 Carbon. Il primo esemplare - quello da noi provato e di cui vedete le immagini - è decisamente orientato alle competizioni ma le linee dello scafo e lo spazio a disposizione sotto coperta permettono di poter realizzare anche una versione più confortevole e facile da condurre. Del resto, la **vocazione corsaiola** di questo esemplare la si evince già guardando il piano di coperta e la disposizione delle manovre che sono state ottimizzate al massimo per essere intuitive tra le boe e non importa se possono essere di intralcio agli ospiti presenti a bordo. I **quattro winch** presenti sui paramare servono ottimamente le scotte del fiocco e della randa, armata alla tedesca, mentre i due winch a poppa sono ad uso esclusivo delle volanti. Due strozzatori orientabili fissati al centro del **pozzetto** permettono al randista di regolare facilmente il trasto della randa e questo importa maggiormente del passaggio verso poppa: sul primo esemplare tutto è orientato



Funzionalità e linearità per il quadrato - qui visto da prua - con la grande cucina a sinistra e la dinette a destra. A lato della scaletta la zona carteggio e il bagno ospiti.



## I CONCORRENTI

### Latini 52

su richiesta

Disegnata dallo Studio Felci, contoga uno scafo molto performante ad interni comodi e ben spaziosi. Il piano di coperta è ottimizzato per una conduzione anche ad equipaggio limitato.



### Scuderia 50

su richiesta

Un altro cruiser-racer di Felci Yacht Design capace di ottime prestazioni a vela ma che non trascura la parte crocieristica. Il bordo libero non troppo alto gli conferisce un'estetica moderna e accattivante.



### Vismara 50

su richiesta

Lo scafo con la poppa a spigolo simile agli open oceanici gli conferisce un look originale e limita molto lo sbandamento in navigazione. Attrezzatura ideale anche in crociera. Minimali ma completi gli interni.



## Comet 50

## PUNTI DI FORZA

**Che pozzetto!**

C'è tutto lo spazio necessario all'equipaggio in regata e per tanti ospiti in caso di crociera. Tutta l'attrezzatura è stata posizionata in modo ergonomico per un uso corsaiolo.

**Randa di Coppa**

Simile a quella utilizzata dagli IACC, la "square top" permette di aumentare la tela nella parte alta con un conseguente aumento delle prestazioni anche con ariele leggere.

**Interni mirati**

Anche sottocoperta si intuisce la vocazione agonistica. Il mobilio è stato studiato per una buona simmetria dei pesi e i lunghi corridoi permettono di stendere bene le vele.

## ACCESSORI / ATTREZZATURE

**Al posto del paterazzo**

Per regolate le volanti sono stati posizionati due appositi winch a poppavia delle timonerie. Un rinforzo trasversale rende la parte su cui poggiano solidale con il resto dello scafo.

**Niente tondino**

Tutto il sartame è in PBO, materiale resistente e leggero. Per regolare la tensione delle sartie si possono utilizzare dei tornichetti a doppia filettatura a cui esse sono collegate.

**Vai di barber**

Il loro circuito è privo di attriti agevolando molto la loro regolazione. Questa manovra consente di chiudere il canale tra le vele di prua consentendo stretti angoli al vento.

## PUNTI DEBOLI

**E il passauomo?**

La sua mancanza rende poco luminosa e aerata la dinette. Ma si tratta di una scelta dell'armatore: nei prossimi esemplari ci sarà un passauomo e un'altra finestratura laterale.

**Occhio al gradino**

La pavimentazione delle cabine di poppa è a un livello più basso rispetto a quello della dinette: per accedervi bisogna oltrepassare un gradino pericoloso quando la barca è sbandata.

**Il trasto è alto**

Il pozzetto ha il camminamento su due livelli con la zona timoniere che è più bassa rispetto a quella per le manovre. Non convince la collocazione del trasto sul dislivello...



**Premessa:** le due cabine in foto (l'armatoriale sopra e una di quelle gemelle a poppa sotto) rispecchiano la vocazione solo agonistica del primo esemplare della serie. Quindi sono stati eliminati tutti i "fronzoli" possibili in una versione più crocieristica. Solo l'armatoriale ha un bagno privato. In compenso l'altezza media sottocoperta oscilla tra 190 e 195 cm.

alle competizioni e non al comfort. La **tuga** è attrezzata con due batterie di stopper e due winch che servono egregiamente tutte le drizze presenti, come degno di nota è il sistema dei barber del fiocco. Sicuramente all'**avanguardia** tutta l'attrezzatura dell'albero, sartie e stralli, per la quale è stato utilizzato del PBO - come sulle open oceaniche - al posto del più comune tondino di acciaio. Questa soluzione sommata all'albero fatto interamente in **carbonio** permette di diminuire di molto il peso dell'intera struttura diminuendo così il momento sbandante e il beccheggio in navigazione. Le **due volanti di poppa**, anch'esse in PBO, sono state rese necessarie dalla forma della randa square top, che non sarebbe passata da un bordo all'altro con il paterazzo.

Il **piano velico** è infatti di ultimissima generazione, con una randa di notevoli dimensioni e parecchia tela in alto grazie alla sua forma sopra descritta, e una vela di prua con pochissima sovrapposizione che, oltre ad essere più maneggevole da manovrare, permette di stringere ottimi angoli al vento grazie alla presenza dei già citati **barber**. Per le andature portanti sono previste varie **vele asimmetriche** armate su tangone che permettono alla barca di sviluppare sempre buone velocità e quindi di poter scendere bene grazie al vento apparente che si riesce a creare. Le **performance** promesse dal Comet 50? Notevoli. In presenza di vento leggero che oscillava dai 6 agli 8 nodi di intensità e mare piatto, abbiamo raggiunto agevolmente 6 nodi con un angolo al vento appa-



# Comet 50



Anche nelle condizioni di poco vento incontrate nella prova il Comet 50 (*in alto*) ha fatto registrare eccellenti performance: merito di uno scafo potente - dalle entrate sottili e carena che diventa sempre più piatta mano a mano che si va verso poppa - e di un piano velico importante. Sofisticato anche il layout: grande pozzetto, panche corte e doppia ruota del timone (*sopra a destra*) subito dietro il trasto. La zona carteggio (*sopra a sinistra*) si trova sulla murata di dritta: forse un po' stretta a vantaggio però delle dimensioni della cucina.



I passavanti liberi da ingombri e di ben 60 cm nel punto più largo consentono una facile movimentazione prua poppa.

Il pozzetto è da racer: ben studiato e ideale per manovrare. Sotto le panche e il pavimento non mancano però ampi gavoni.



La prua sgombra da manovre futili permette di lavorare comodamente. La presenza della falchetta solo in questa area aiuta a mantenere l'equilibrio.

La cabina armatoriale a prua dispone di una buona altezza e di uno spazio da poter dedicare a bagno privato.



La dinette ha una disposizione del mobilio atta a equilibrare il peso tra le due fiancate e a creare corridoi per stendere le vele.

rente di circa 20 gradi. Ci ha impressionato la **rapidità** con cui abbiamo raggiunto tale velocità e la facilità nel mantenerla anche per un bordo abbastanza lungo. L'angolo di virata riscontrato è di circa 80 gradi con una ripartenza molto veloce sulle nuove mura. Certo per ottenere queste performance incide tantissimo la regolazione della randa che con la sua forma lavora quasi come un flap sulle ali di un aereo. La posizione del **timoniere** è ideale con i puntapiedi che svolgono egregiamente la loro funzione e le ruote che permettono un'ottima visuale sulle vele di prua e sulla barca per la sua intera lunghezza. Poggiando fino a raggiungere un angolo al vento reale di 115 gradi abbiamo riscontrato una velocità di 5,8 nodi con randa e fiocco, dato che lascia intuire le valide performance che si possono ottenere con un buon asimmetrico a riva.

Sotto coperta questo esemplare rispecchia una volta di più la sua vocazione agonistica: è infatti presente il minimo indispensabile per le **regole di stazza ORC** e la priorità è stata data alla simmetria dei pesi e a creare lunghi corridoi. Ma l'altezza, che supera il metro e novanta in tutti gli ambienti, e i volumi permettono di arrearla con un mobilio più idoneo a un utilizzo crocieristico. Le tre cabine in ogni caso dispongono di **letti matrimoniali** dalle misure generose e sono previsti due locali per i bagni, uno a prua riservato all'armatore e uno a poppa per gli ospiti. Pollice su anche per la cucina e la dinette mentre la zona carteggio è un po' sacrificata. **IS**

## DIMENSIONI

Lo Studio Valicelli ha disegnato una carena votata alle massime performance a vela in tutte le condizioni. Appendici strette e allungate, opera viva con diagonali piuttosto tese.

Lunghezza ft.	15,10 m
Lungh. gallegg.	13,50 m
Larghezza	4,10 m
Immersione	3,40 m
Dislocamento	9,50 t
Zavorra	4,40 t

## INTERNI

Su Verve sono ottimizzati per la regata con il mobilio ridotto al minimo e simmetrico nella disposizione. Ma lo spazio disponibile sotto coperta permette di arredare la barca anche con mobili più propensi alla crociera.

Serbatini acqua	400 lt
Serbatini nautica	200 lt
Motore	Lombardini Marine 60 cv
Posti letto	6 in 3 cabine

## PIANO VELICO

Di moderna concezione, ha una randa square top di 80 mq e molto potente nella parte alta. Il fiocco con poca sovrapposizione permette di stringere ottimi angoli al vento. La superficie velica di bolina raggiunge i 150 mq.

## ATTREZZATURA

La coperta ha un layout delle manovre ottimizzato per un uso agonistico della barca. Tutta l'attrezzatura è di prim'ordine e ben posizionata. L'albero passante Hall Spars è alto 21,60 metri sulla coperta.

## COSTRUZIONE

Scafo e coperta sono realizzati in sandwich di carbonio con fibre unidirezionali e biassiali. In carbonio anche i rinforzi longitudinali e i madieri. Chiglia in ghisa e siluro in piombo.

## PREZZO

Versione Standard da 600.000 euro\*

\*Il prezzo comprende IVA esclusa, I.c.  
Per i modelli da regata la personalizzazione è massima.

## Comar Yachts

Viale Traiano 27  
00054 Fiumicino (Roma)  
Tel. 06.6522012  
www.comaryachts.it

**Ys** La videoprovva è su  
www.yachtandsail.it