BARCHE®

IL MENSILE INTERNAZIONALE DELLA NAUT

COVER *Apreamare* Maestro 56'

L'INGEGNERE DEL MIT

LOU CODEGA *uno specialista della carena*

PROGETTI

Aston Martin Voyage 55'

Carnevali 162

Magazzù **mx-14 Classic**

Dolphin 64' Cruiser

NEL CUORE DELLA

VULKAN

ANNIV

50 ANNI di Foresti e

INCONTRI RAVV

Pier Federic

Lorenz

Lamberto

QUESTO MESE A BORDO

Comet 100 RS • **AZIMUT 40**

Linssen Range Cruiser **430 SV**

Motonautica Vesuviana MV 700

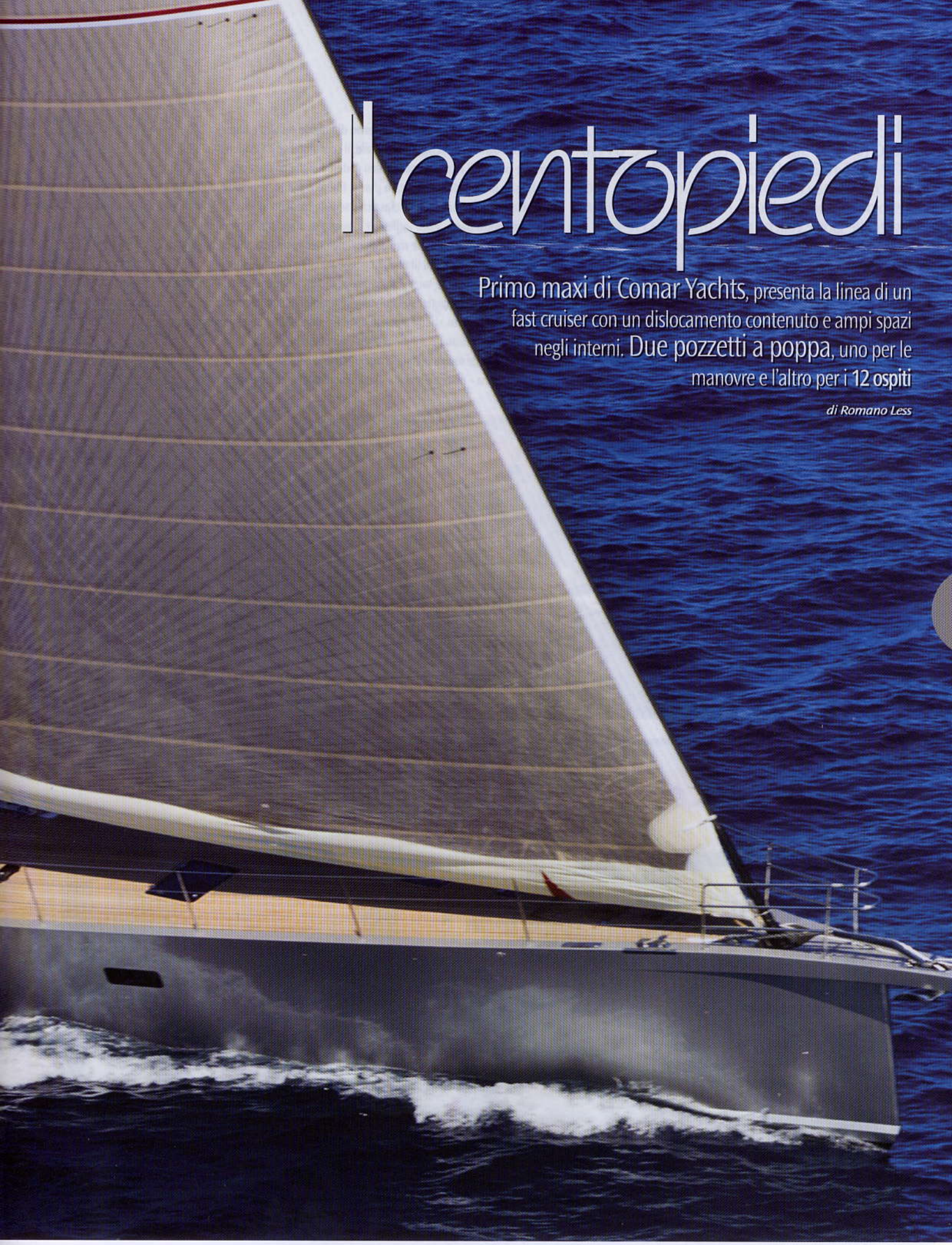
VALIANT 620

Selva Elegance **5.7**

IL MEGAYACHT *Benetti* **CRYSTAL**

ISSN 1124-3732

ANNO 18 • N° 12 • UK £ 6,50 - CH CHS 11,90 - CH Ticino CHS 9 - D € 9 - F € 8,50 - E € 7 - A € 9,90 - GR € 7 - P Cont € 8,10 - B € 7,50 **DICEMBRE 2011** Only Ita



Il centopiedi

Primo maxi di Comar Yachts, presenta la linea di un fast cruiser con un dislocamento contenuto e ampi spazi negli interni. **Due pozzetti a poppa**, uno per le manovre e l'altro per i **12 ospiti**

di Romano Less

Che il titolo non tragga in inganno. Poiché non siamo entomologi, è ovvio che si tratta di una barca di 30 metri e spicci, l'ultima creazione del cantiere Comar, progetto dello studio Vallicelli-Nazareth. Nomi illustri, legati alle glorie veliche degli anni della crescita.

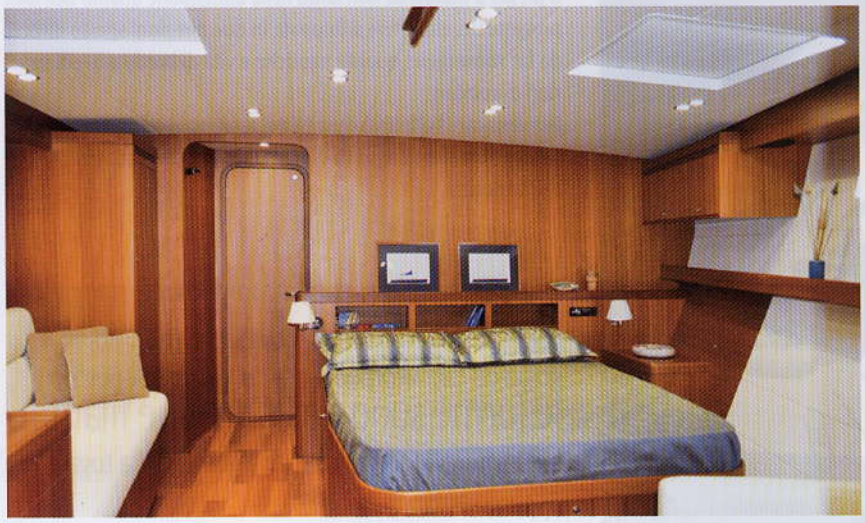
Mettere oggi sul mercato una gamma così ampia – dal 21', un barchino da regata, fino a questo veliero – significa avere un bel coraggio e grande fiducia nelle proprie scelte. Del resto la storia del marchio, fin dalle origini, offre una diversificazione di modelli, tutti per qualche verso originali e innovativi, molti rimasti pietre miliari nella nautica italiana.

Visto in banchina la sua aria aggressiva e ferrigna lo fa somigliare ai maxi delle competizioni transoceaniche, senza però le colorate icone degli sponsor. Invece nasconde un **interno di grande respiro** e luminosità, con ogni comfort oggi disponibile: il committente ha evidentemente preteso il massimo per potersi godere lunghe navigazioni.

Il calpestio in teak della coperta è piano, libero e pulito. Il grande pozzetto per gli ospiti, con le classiche sedute intorno ai tavoli, occupa il centro barca. Poco indietro c'è quello di manovra. Secondo l'attuale tendenza, che è risultata pratica per varie ragioni, ci sono due ruote laterali dei timoni, fronteggiate dalle consolle degli strumenti. Anche le pale sono due, inclinate di 15°. Si ottiene meno sbraccio degli assi rispetto all'equivalente unica, necessariamente più lunga, e sotto sbandamento almeno una pala è sempre immersa, garantendo un miglior controllo in ogni andatura.

I winch delle scotte sono a portata di mano in modo che, all'occorrenza, una sola persona – pratica e robusta – possa governare l'andatura.

Alla completa gestione elettronica sono stati affiancati sistemi indipendenti per non rimanere bloccati in caso di guasti o perdite di energia. In queste pagine, scorci degli interni: tanto legno e divani e poltrone bianchi. Qui sotto, la cabina armatoriale, che si trova a prua.



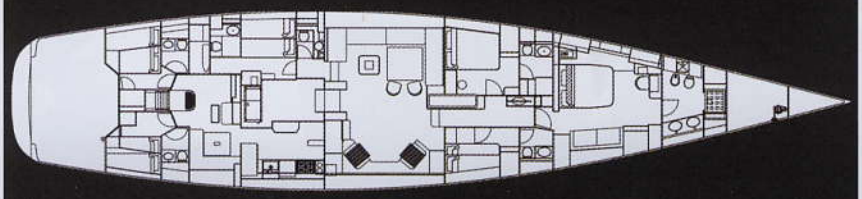
LA SCHEDA

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

PROGETTO Comar Yachts • Studio Vallicelli Nazareth (design)
SCAFO Lunghezza ft m 30,90 • lunghezza al galleggiamento m 27,20 • larghezza m 6,70 • immersione m 3,60 • chiglia retrattile (opzionale) m 2,70/4,80 • zavorra kg 24.000 • dislocamento kg 65.000 • cabine 6 • posti letto 12 • bagni 6 • riserva acqua lt 1.500 • riserva carburante lt 2.200 • portata max 12 persone • 1 motore Cummins cv 315/350
PIANO VELICO Randa mq 280 • genoa 110% mq 216 • gennaker mq 700
CERTIFICAZIONE CE Categoria A

Commento tecnico sullo scafo

Un accenno ad alcune caratteristiche costruttive in linea con le ultime attualità tecniche: largo uso di carbonio, sandwich con corecell laminato sottovuoto e "cottura" a 80° richiedono impianti adeguati e personale non certo improvvisato. Per chi non ha dimestichezza con i problemi strutturali di una vela – più è grande più è soggetta a torsioni, per esempio – tutto questo appare poco interessante, ma rappresenta una differenza sostanziale, pur se meno visibile, tra le decantate eccellenze del made in Italy e le improvvisazioni progettuali e operative ancora frequenti e diffuse. Altra caratteristica peculiare: la chiglia non è fissa ai 4,80 metri previsti per ottenere il dovuto bilanciamento dell'imponente piano velico, ma è sollevabile per ridurre il pescaggio a soli 2,70 metri, altrimenti sarebbe precluso l'ingresso in troppi porti e rade. Detto così semplicemente non rende giustizia al sistema idraulico i cui due pistoni devono sollevare i 24.000 kg della zavorra, né alle strutture che appunto sostengono il tutto. E, pensando all'estetica, nulla di ciò appare all'occhio pur attento del visitatore critico.



Non si tratta di armo per solitari, beninteso, ma solo di razionale disposizione. Tutte le altre manovre sono, infatti, a piede d'albero per evitare certi stress della coperta e i lunghi tratti orizzontali che i rinvii a pozzetto richiederebbero, non senza qualche disturbo per i passeggeri o la necessità di passaggi poco pratici.

Le ampiezze dei percorsi e le posizioni operative sono adeguate alle esigenze funzionali e alla miglior accessibilità, come dovrebbe essere ovvio in ogni costruzione di queste dimensioni, ma come non mi accade di poter verificare molto spesso.

L'alberatura in carbonio, sostenuta da sartiame in tondino e strallo ai 9/10, aggiunge all'insieme un tocco hi-tech molto attuale e il grande boma a gondola riceve e contiene la randa quando ammainata. Una prolunga alla sua estremità permette l'alaggio del tender, che scompare sotto il piano sollevabile del ponte, lasciando libero l'accesso a bordo, sia dalla passerella che dalla piattaforma bagno formata dal piano dello specchio di poppa che può ruotare in fuori.

Sottocoperta si accede a un salone esteso da fiancata a fiancata e ben illuminato dalle vetrate della tuga. **Divani bianchissimi** circondano un tavolo estensibile e fanno spicco sul miele dei legni, l'atmosfera traspira relax e le due poltrone reclinabili sul lato dritto ne sono la materializzazione. Due scalini conducono alla cucina, grande e attrezzata, come si conviene a chi passa lunghi periodi al largo e intende ricevere numerosi ospiti assicurandosi la buona conservazione e la miglior cottura di adeguate provviste.

Il settore dedicato all'equipaggio, con ingresso dal pozzetto di manovra, occupa i quartieri di poppa, ha accesso diretto sulla dritta dalla cucina e da un passaggio sulla sinistra verso la lavanderia. Offre due cabine con relativi servizi e una dinette a L. Di fronte alla scala è sistemato un ampio tavolo da carteggio e qui sono concentrati tutti i controlli degli apparati e degli impianti. Un'altra cabina con bagno si trova sul fianco sinistro e un locale wc si apre nel passaggio verso il salone.

L'armatoriale si trova a prua, ma non per questo manca di spazio, luce o comfort; risulta, anzi, meglio isolata dalla zona comune. **Due cabine per gli ospiti**, una matrimoniale e una con letti a castello, ciascuna con il proprio bagno, la separano, infatti, dal salone. Oltre al letto matrimoniale ha sulla dritta un divano, a sinistra il mobile da toilette e il bagno con doccia separata occupa lo spazio tra la cabina e la paratia del gavone prodiero.

Il pregio si manifesta non tanto nella dimensione quanto nell'idea progettuale, che viene sviluppata in due direzioni spesso difficili da far convergere: qualità nautiche e vita di bordo a livelli superiori di comfort.

Per verificare l'effettiva riuscita del teorema restiamo in attesa di poter effettuare una prova di navigazione di cui vi daremo al più presto notizia.

La dimensione, decisamente importante, non riesce a dare alla linea un aspetto pesante, nonostante il grigio da cacciatorpediniera delle murate, perché le forme sono basse, tirate e filanti, la prua sottile, la **sovrastruttura a goccia** della tuga appena elevata sul ponte.