Il Comet 100 piedi, vista di prua

DAL SEMI-CUSTOM AL CUSTOM PURO

Claudia Ferrauto

Fondata nel 1961 a Forlì, **Comar Yachts** ha saputo coniugare negli anni, la passione sportiva della vela con il piacere di navigare in famiglia e in sicurezza. Con oltre 5000 barche all'attivo, la storia del cantiere si è arricchita e si è modificata, passando nell'ultimo decennio da una produzione di serie a una produzione semi-custom

Negli ultimi due anni il cantiere e lo studio Vallicelli&C. hanno lavorato a varie ipotesi per dar vita a una nuova linea di produzione; «L'esperienza degli ultimi quattordici anni ha volutamente puntato a incrementare le nostre capacità di customizzare le imbarcazioni – afferma il Ceo Massimo Guardigli – e questa è stata la base e la leva di questo nuovo passaggio. Era nell'aria da tempo e per noi, come cantiere, come persone, come velisti e amanti del mare, rappresenta allo stesso momento una nuova sfida per i prossimi anni e un grande traguardo per il lavoro fatto fin'ora».
La partenza verso questo nuovo giro di boa, come spesso accade, è nata dalla corrispondenza tra lo studio precedentemente intrapreso e la richiesta di un armatore – già proprietario di un 70' – interessato a passare alla barca definitiva e più grande. A monte di ciò, il colpo di fulmine tra l'armatore e il Comet 65 dh visto la scorsa estate in Turchia e che segnò, a sua volta, un grande cambiamento per il cantiere; il Comet 65 è stato un modello estremamente riuscito e a conferma delle sue doti marine, già vanta all'attivo due giri del mondo.

Analisi del cantiere

Attualmente la Comar ha la sua sede principale a Fiumicino (RM Italia) ed è uno dei principali cantieri di riferimento per i velisti. Il brand ha conosciuto negli ultimi anni molti riscontri positivi anche grazie alle prestazioni sportive – i Comet hanno vinto tra le altre regate, nel 2007, 2008, 2009 i mondiali Orc, gli italiani Orc e la Giraglia – e a una rinnovata attenzione al design. Per quanto riguarda i progetti, il cantiere si avvale della collaborazione

Lo stampo del 100' e, sotto, alcuni rendering del progetto

di due studi: lo studio Vallicelli e lo studio di Sergio Lupoli.

L'area produttiva e la produzione

Al suo interno il cantiere è diviso in diversi settori all'interno dei quali vengono eseguite quasi tutte le lavorazioni. 'Handmade technology' è l'appropriato claim del marchio, infatti si produce in casa la modellistica, la falegnameria e gli acciai cui fanno eco un'equipe di impiantisti, attrezzisti e velai. La lavorazione demandata a esterni – eccetto la nuova linea di maxi che è interamente prodotta in cantiere – è la laminazione di scafo e coperta (principalmente affidata alla Reggiani costruzioni marittime di Fiumicino). Il livello di produzione in numeri è stato di circa 60 modelli l'anno, con una gamma che fino allo scorso anno andava dal 33 al 62 piedi. Dal 2008 la Comar ha puntato ad allargare la famiglia arrivando nel 2009-2010 con nuovi esemplari per la produzione in serie e due novità assolute per i custom; la family line ha in attivo tre nuovi modelli: due novità – presentati all'ultimo salone di Genova – come il Comet 21 di S.Lupoli, e il cruiser-racer Comet 35 progetto di Vallicelli come anche il Comet 50, ancora in allestimento, che è il più performante dei tre.
La caratteristica del cantiere Comar risiede nella capacità di eseguire lavorazioni personalizzate su imbarcazioni nate per essere prodotte in serie. «Il risultato ottenuto – spiega Flavia Proietti, direttore alla produzione – è che nessuna barca è mai identica a un'altra dello stesso modello».
Il processo produttivo avviene necessariamente secondo la tipologia della costruzione in serie per le esecuzioni principali, applicando procedure consolidate che vanno a integrarsi con l'abilità artigianale per quanto concerne le lavorazioni custom. Il risultato è uno standard qualitativo elevato in ogni imbarcazione e naturalmente i tempi e i costi variano in base al livello di richieste specifiche.

IL CANTIERE IN CIFRE

10.000 Sono i m² su cui si sviluppa l'area della sede centrale della Comar

4.500 Sono i m² coperti della parte produttiva

71 Gli addetti tra artigiani ed esperti provenienti dai vari settori della nautica

60 I modelli che ogni anno escono dal cantiere.

In dettaglio

L'officina è uno dei vanti del cantiere: tutti gli acciai di bordo sono in Aisi 316L. Gli elementi sono quasi totalmente realizzati custom. Nel reparto dell'officina

Massimo Guardigli, Presidente

Flavia Proietti dal '96 è direttore di produzione e co-titolare della Comar

Alessandro Nazareth e Andrea Vallicelli della A. Vallicelli & Co.

Antonio Latini, project manager

Renato Giulio Ricci, progettista

Qui a fianco e sopra alcune fasi della lavorazione di un Comet 100

meccanica, vengono realizzate quasi tutte le parti in acciaio, tra cui i pulpiti, le principali componenti della timoneria, le bitte, i musoni di prua, i serbatoi, le piastre, in ottone ecc.
Il settore della modellistica è un altro elemento di punta: dalle lavorazioni del Corian, alle personalizzazioni di oggetti in compositi sia d'uso sia d'arredo fino alla verniciatura, in cantiere è possibile produrre quasi ogni tipo di modifica o progetto ex novo.
Il settore di lavorazione del teak è un elemento caratterizzante per la Comar che utilizza ancora le singole doghe in teak per l'intero ponte di coperta. Il posizionamento avviene mettendo in posa una doga alla volta – di circa 12 mm – conferendo la giusta curvatura nei tempi tradizionali e con metodologie di una volta.
Il ponte viene successivamente gommato e rifinito in opera.
Gli arredi – mobilio, pagliolati e molto spesso il design degli interni – sono personalizzabili secondo esigenze del cliente.
L'essenza fornita di serie è il ciliegio americano ma possono essere realizzati con essenze diverse come teak, rovere, acero, wengè naturale o sbiancato. Gli arredi sono realizzati in compensato marino, con largo uso di lamellari o masselli secondo il caso.

Problematiche principali

«Il problema maggiore, che in questa fase così delicata, avvertiamo con maggiore forza – prosegue Guardigli – è quello di non avere una voce che porti la nautica a una valorizzazione concreta. Nonostante il polo della nautica del Lazio vanti rappresentanze di rilievo, la relazione tra distretti nautici e il mondo politico manca di quella valorizzazione necessaria che dia respiro alle risorse nel territorio. Oggi abbiamo come effetto concreto che, purtroppo, anche ottenere una concessione, comporta un iter lunghissimo e tutto sembra faticoso e molto fermo».

Il Comet 100

I modelli di maxiyacht della Comar attualmente in produzione sono due: il Comet 80 e il Comet 100.
Per affrontare la costruzione, oltre ai progettisti Andrea Vallicelli e Alessandro Nazareth si è integrata all'interno dello studio tecnico la professionalità di Antonio Latini e Renato Giulio Ricci. Il Comet 100 è stato progettato dallo studio Vallicelli: uno sloop, di 31 metri dalle linee tese ed eleganti. L'obiettivo principale è volto a ottenere una barca robusta e sicura con ogni tipo di condizione meteo marina e che risulti di immediata comprensione per la gestione, facilitando l'autonomia e il controllo in mare. I tratti stilistici sono quelli della family line, le linee della carena sportiva sono mitigate dal deck saloon che presenta vetrate inclinate e riprende un windscreen integrale e i due occhi d'aquila delle finestrature laterali – tratti distintivi del Comet 52 e 62 – alleggerendo l'impatto visivo della tuga stessa. Altro tratto che è stato ripreso dal C62' è il tender garage nell'area di poppa. Questo ha un meccanismo con escursione verticale attraverso un portello sul ponte ed è capace di ospitare un tender di 4 metri con motore fuoribordo già posizionato in modo da

poterlo manovrare con il minimo tempo e sforzo, rendendo l'operazione molto semplice e soprattutto pratica, cosa che spesso fa la differenza nell'uso del tender. A poppa in coperta troviamo due pozzetti, uno per le manovre e un ampio pozzetto centrale dedicato agli ospiti. Le incisioni laterali, nella zona poppiera, che separano il cordolo dalla tuga, spezzano la massa visiva con l'effetto di ottenere una coperta molto pulita, anche grazie alle manovre a scomparsa. Il cordolo, oltre a essere un paramare, funge da schienale conferendo un senso di sobria compattezza delle forme.
A prua abbiamo un'area prendisole molto ampia e una comoda cala vele. Inoltre, il primo modello avrà un bompresso strutturale con l'ancora integrata evitando la soluzione a ribalta o il musone fisso. Per quanto concerne l'armo il 100' avrà un albero di circa 40 metri e una deriva mobile – pescaggio min.2,70 max.4,80 m – e una superficie velica totale di circa 520 mq.

Due layout differenti

Le linee degli interni sono dotate di un look classico e marino. Le proposte fornite dallo studio Vallicelli hanno due layout da sei persone più tre-cinque di equipaggio. Nell'area poppiera, a cui si accede dal pozzetto manovre, troviamo la zona dell'equipaggio che conta due cabine doppie e una per il comandante e la cucina dedicata. Al centro, con accesso diretto dal pozzetto ospiti, troviamo il quadrato principale – sotto il quale risiede la sala macchine – e muovendosi verso prua troviamo due cabine per gli ospiti, una cabina vip – o in alternativa tre ospiti – e una cabina armatoriale. La possibilità di personalizzare il layout resta tuttavia la prerogativa del cantiere. Infatti nel modello attualmente in produzione, gli interni sono stati interamente configurati in base alle richieste dell'armatore.

Scafo e coperta

La linea è orientata al fast cruiser dal dislocamento contenuto, ma senza sacrificare la crociera. L'ottimizzazione delle linee ha portato a uno scafo all round veloce dall'assoluta simmetria delle linee, per garantire comfort anche sotto sbandamento e facilità di regolazione al timone, anche in condizioni difficili. La struttura dello scafo e della coperta, è un sandwich in carbonio e anima in Corecell, laminato sottovuoto e sottoposto a 80° di cottura. Dai riscontri dei test effettuati, si conferma un'impregnazione della resina epossidica sempre al di sotto del 50%.
All'interno lo scafo ha rinforzi in carbonio mentre le paratie sono in sandwich di pvc vetro e carbonio.
La soluzione dell'accoppiamento tra scafo e coperta è costituita da una fascettatura lungo la linea di cavallina. L'unione è eseguita tramite serraggi meccanici (bulloni) oltre l'utilizzo di adesivi strutturali.
La coperta è rivestita interamente in teak. Gli oblò e gli osteriggi del ponte sono a filo e tutte le manovre di coperta sono a scomparsa.
Le murate sono scandite da una serie di quattro oblò fissi (quattro per lato) interamente prodotti in cantiere con flangia e telaio in carbonio e vetro temprato a spessore.

Impianti e motorizzazione

Il primo Comet 100 ha un layout personalizzato completamente diverso da quelli ufficiali ed è dotato

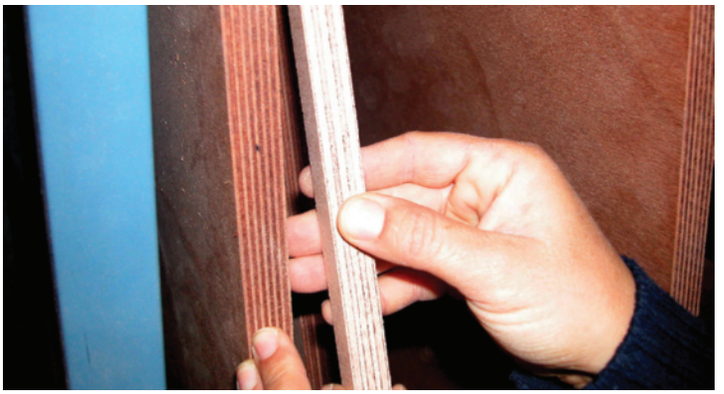
Giunzione scafo coperta

Giunzione scafo coperta su specchio di poppa

Giunzione paratia a scafo

Sezione passaggio landa in coperta

Sportello ispezione attacco lande a murata



Compensato lamellare di mogano

di una sala macchine ad altezza uomo con un sistema di ventilazione forzata ed è rivestita in materiale fonoassorbente e lamine alluminio microforato.
Il locale è dotato di impianto antincendio automatico e ha due sensori posti uno in cucina e l'altro nella sala macchine. Il resto dell'imbarcazione ha un sistema antincendio manuale. Il Comet100 n.1 monta motore John Deere 6081AFM 375 Hp 8100cc, alimentazione 24 volt con presa di forza. Questa scelta è stata fatta per corrispondere ai criteri e alle esigenze dell'armatore per quanto concerne l'autonomia e la gestione del carburante.

Chiglia

Il Comet 100 in allestimento è dotato di una chiglia zavorrata mobile (lifting keel) con immersione massima 4,80 e immersione minima 2,70, con un'escursione quindi di 2,10 metri. La chiglia è formata da un'ala in acciaio speciale (Weldox 900) a corda e profilo costante per tutta l'altezza del peso di circa 4 t e da un bulbo terminale in piombo al 3% di antimonio del peso di circa 20 t nominali. La movimentazione della chiglia è idraulica. Due pistoni, inseriti all'interno dell'ala, permettono di sollevare in modo rapido la deriva.
La deriva scorre all'interno di una cassa di carbonio in laminato pieno di circa 55 mm di spessore.
Per diminuire l'attrito tra cassa e testa deriva (l'unica parte che va a contatto con al cassa), questa testa di forma a parallelepipedo è quasi totalmente rivestita di polizene, un materiale antiattrito molto resistente allo schiacciamento.
Per tenere la deriva in posizione quando è completamente abbassata quattro pistoni idraulici orizzontali alloggiati nella parte bassa dello scafo al di sotto del pagliolo, spingono quattro spine di acciaio speciale (17-4 Ph) all'interno della testa della deriva bloccandola in posizione e trasmettendo alla cassa e poi alla struttura del fondo della barca il momento flettente dovuto alla zavorra.

L'albero

L'albero sarà costruito in carbonio. Visto la destinazione della barca N.1 (principalmente crociera) il primo albero sarà realizzato in carbonio a modulo standard (T700) con tre o quattro crocette. Il sartiame sarà in tondino Nitronic 50. La randa sarà steccata con carrelli e rotaia. Sono allo studio degli attacchi speciali per i rinvii delle drizze a piede albero che evitino di dover montare i bozzelli in coperta riducendo la sollecitazione della stessa.
Per le barche successive è possibile che ci sia anche una seconda opzione per un albero in carbonio ad alto modulo, sartiame in PBO o addirittura in carbonio lenticolare.

I timoni

La barca è dotata di doppia pala del timone (un'altra barca realizzata dallo studio Vallicelli con questo tipo di timoneria è Virtuelle).
I due timoni hanno assi inclinati di circa 15° che penetrano nello scafo a un'idonea distanza dalla mezzeria perpendicolarmente al fasciame. Un sistema di frenelli e un sistema di collegamento tra i due settori costituiscono l'insieme degli organi di governo con le due ruote da 1200 mm di diametro sistemate nel pozzetto poppiero. Questo tipo di soluzione, oltre a offrire maggiori possibilità di conduzione in caso di avaria di uno dei due sistemi, migliora la governabilità dell'imbarcazione rendendola molto dolce alla ruota in tutte le condizioni. «Gli studi che abbiamo condotto hanno evidenziato diversi vantaggi tra i quali due ci sono sembrati particolarmente importanti – afferma l'ingegner Alessandro Nazareth. Il primo riguarda la possibilità di mantenere più a lungo la barca centrata sotto sbandamento. All'aumentare dell'angolo di inclinazione trasversale, infatti, la pala del timone sottovento accresce la sua efficienza, mentre quella sopravvento, uscendo dall'acqua, la perde. Pertanto, il centro di deriva, spostandosi progressivamente sottovento, segue la traslazione del centro velico e favorisce il mantenimento del sistema in equilibrio. Il secondo vantaggio riguarda la riduzione dello sforzo sulle ruote. La ripartizione della portanza del timone su due pale diminuisce il momento torcente agli assi aumentando la sensibilità della timoneria che, in questo modo, non ha bisogno di una grande demoltiplica. Un altro vantaggio riguarda la collocazione delle pale con i relativi assi, settori e frenelli che, sistemati lontano dalla mezzeria, consentono di usufruire di un vano centrale molto ampio».