



Creato dallo studio Vallicelli, il 35 S ha una misura classica, nella gamma dei 10 metri, la stessa che ha "battezzato" il maggior numero di naviganti, perché consente una permanenza a bordo già ben vivibile, una buona tenuta di mare anche in altura, senza gli oneri di equipaggio e i costi di gestione delle unità superiori.

Gli interni offrono due cabine, una a prua e l'altra a poppa, con la possibilità di dormire per altre due persone trasformando il divano del quadrato, disposto sulla dritta. È il classico a C con il tavolo in mezzo, con di fronte un altro divano. Sulla sinistra c'è il tavolino dove il navigatore opera, tradizionalmente rivolto verso poppa per meglio comunicare a vista col timoniere in coperta.

L'ambiente è chiaro e luminoso grazie alle finestrate e ai legni in ciliegio americano, che ha un tono di colore medio, non troppo slavato, come certi decolorati ultimamente in voga, né scuro e cupo come il vecchio mogano.

Chi scende dalla scaletta si trova, a destra, con una razionale disposizione a L la cucina con forno basculante a paratia e frigo a pozzo, molti cassetti in basso e stipetti in alto; dal lavello una estensione fornisce un grande piano di lavoro che è pieghevole per lasciare libero il passaggio. Subito dietro c'è la porta della cabina di poppa, con un gran letto basso, armadi e spazio per vestirsi in piedi. A sinistra c'è un bagno di ragguardevole ampiezza, completo di doccia e lavello con miscelatore e vari stipetti. La cabina di prua è tipicamente triangolare, ben fornita di armadi.

La linea netta e piuttosto aggressiva della prua si fa notare anche all'ormeggio, l'ampio pozzetto aperto con una gran ruota del timone esalta la larghezza delle linee poppiere, che suggeriscono potenza e stabilità in bolina, facili planatine alle andature portanti. La coperta, pulita e sgombra, consente agevoli passaggi per le manovre e tante superfici dove impigrirsi al sole. La leggera tuga, molto arrotondata, sporge appena sul profilo della coperta e tende quasi a sparire alla vista con la barca in movimento. A prua e in pozzetto ci sono gavoni per stivare i materiali di ormeggio e ancoraggio.

L'allestimento è di base Harken, top di gamma della ferramenta velica, e risulta completo ed efficiente, ben dimensionato e razionalmente disposto. Solo la scotta della randa potrebbe giovare di un paranchetto aggiuntivo per le regolazioni di fine, facile da inserire e poco costoso. L'attrezzatura di serie è altrettanto valida e completa, dal salpancora al girafio, tutti e due sotto il piano di coperta, per non avere ostacoli e sfruttare il massimo del triangolo di prua.

### La prova

Abbiamo provato tutte le andature, virate e strambate con buoni 20 nodi e diverse raffiche senza la minima difficoltà. Magari in crociera con la famiglia una manina di terzaroli e una rollatina al fiocco almeno in bolina l'avremmo data – forse... – tanto per non affaticare gli ospiti. Ma oggi non se ne parla nemmeno: tutti professionisti e troppo divertiti, solo la fame li ricondurrà a terra nel tardo pomeriggio.

Il passo, notevole di bolina con vento debole, cresce al salire dell'aria, senza però mettere la falchetta in acqua anche se

Il piano velico esalta il **carattere performante** della barca, ma questa si lascia gestire docilmente anche con **brezze tese**, come durante la prova.



## Armonia di proporzioni

Un "cruiser-racer" comodo ma capace di farsi rispettare anche in regata. Offre una buona abitabilità per due coppie in due cabine e il piano velico ha dimensioni generose ma ben equilibrate

di Romano Less



### Comar

L'azienda nasce nel 1961 a Forlì e oggi, trasferita a Fiumicino, è gestita dal giovane imprenditore Massimo Guardigli, che non ha cambiato lo spirito dinamico della linea Comet. Il concetto di carena, assai diverso da quelli in voga negli anni '70, fu introdotto da Finot, vero caposcuola nella progettazione di velieri, e realizzato in serie con un successo di mercato ancor oggi percepibile: il "mitico" 9,10 con cui Cino Ricci iniziò la sua lunga carriera è ancora presente nei nostri porti con numerosi esemplari perfettamente naviganti. La gamma dei modelli attuali spazia dal piccolo sportivissimo 21' ai 100' da gran crociera, per dare ampia scelta a un'utenza diversificata.



## Commento tecnico sullo scafo

La costruzione di scafo e coperta avviene con tecnica sottovuoto in sandwich di airex, con resine isoftaliche e tessuti uni e bidirezionali. La rigidità strutturale si ottiene con la resinatura delle paratie e l'incollaggio alla coperta, che ha una giunzione particolare allo scafo, con l'insieme bullonato e sigillato con specifici adesivi. La tecnica sand-

wich permette di ottenere una grande rigidità con forte risparmio di peso e, come "effetto collaterale", un maggior isolamento termico rispetto alle monopelli.

La deriva è costituita da una lama in ghisa alla cui estremità il bulbo a siluro in fusione di piombo-antimonio ha un'anima di acciaio inox ed è rivestito con stucchi epossidici.

restiamo con più tela del giusto, tanto per provare i limiti. A bordo siamo quattro, mai insieme prima, però subito coordinati nei compiti, semplici e familiari per tutti, di orza, poggia, tira e molla per mettere a punto la velatura e gestire le raffiche. L'impressione al timone è di una barca reattiva, scattante e potente, ma che non mette in imbarazzo un timoniere. Anche il principiante entra presto in sintonia con l'insieme e

armonizza l'azione di governo della rotta con l'equilibrio tra l'onda e la spinta delle vele. **Buono l'angolo minimo di bolina, lo teniamo facilmente sui 40°, a volte sotto, senza andare alla ricerca di troppe finezze, che farebbero forse stringere qualche grado ma perdere cammino.**

La prua alta e le linee tese si fanno valere in questa andatura, la poppa larga fornisce potenza e tiene bene allo sbandamen-

to sotto raffica. Allargando al traverso, la carena esprime le sue capacità con una scia pulita e piatta, uno sbandamento limitato e un'entrata nell'ondina decisa e senza beccheggio. Al lasco si avvertono accenni di planata oltre gli 8-10 nodi, pur senza aver issato il gennaker in dotazione: oggi ci basta il grande genoa al 135 per cento. ☒

Con due metri abbondanti di pescaggio si ottiene forte stabilità e quindi gran capacità di tenere tela anche con vento teso.

Nel tondo, il bagno con doccia e lavello con miscelatore. In basso, la cucina, che dispone di forno basculante e frigorifero.



## La scheda

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

**PROGETTO** Studio Vallicelli

**SCAFO** Lunghezza f.t. m 10,65 • lunghezza al galleggiamento m 9,40 • larghezza scafo m 3,64 • immersione m 2,10 • peso kg 6.000 • zavorra kg 18.000 • randa mq 38 • genoa 135% mq 39 • gennaker mq 85 • motore Lombardini Ldv 1003 di cv 30 con S-drive, elica Radice tripala abbattibile

**CONDIZIONI DELLA PROVA** Località tra Fiumicino e Ostia (RM) • cielo sereno, mare calmo sottocosta, mezzo metro di corta onda di vento più al largo • vento da NNE da 12/15, con raffiche irregolari, in aumento fino a 22 nodi

**NOTE** Abbiamo provato le velocità a motore, riportate nella scheda per completezza, ma si tenga conto di un vento al traverso intorno ai 15/17 nodi, poca onda e probabile corrente, non nota in direzione e intensità: il Tevere con la tramontana si allunga parecchio e si notano acque limacciose per un buon tratto al largo.

L'armo a 9/10 con **due ordini di crocette** si è affermato tra gli altri per la **buona resa** in rapporto alla **semplicità di gestione**, affidabilità e **possibilità di regolazione** senza le **complicazioni dei frazionati** di un tempo.

