



Comet 38

Robusto e affidabile, il Comet 38 è un'imbarcazione rivolta alla crociera e alle regate di club. Nel test sveliamo le sue prestazioni e i suoi contenuti.

di CRIS BORDIGNON

I concetti guida sviluppati dalla Comar per realizzare il loro modello di trentotto piedi sono molto semplici: costruire una barca sicura, affidabile e con una linea che potesse rappresentare un "classico". Il Comet 38, in soldoni, è una classica barca da crociera. Le linee d'acqua sono tese a sviluppare comfort di navigazione e a offrire adeguati spazi interni. Questa barca non nasce avendo come parametro prioritario lo spazio interno,

bensi è pensata in funzione alla navigazione. Le appendici sono "classiche" e offrono una buona portanza anche alle basse velocità, avendo corde e profili abbastanza accentuati. (Più un profilo è spesso e maggiore sarà la sua portanza alle basse velocità e la sua facilità di gestione, ovviamente a discapito della resistenza che provoca).

Il design è molto "pulito": la differenza di bordo libero tra prua e poppa è raccordata da una linea che genera un cavallino ben avviato. Gli slanci sono abbastanza pronunciati e contribuiscono a dare garbo all'imbarcazione. Grazie al puntale accentuato (altezza tra il bordo inferiore del baglio e il fondo della barca ndr), la tuga ha un'altezza contenuta, a beneficio dell'estetica e della vivibilità della coperta. Lo specchio di poppa, "attrezzato" con due gradini, favorisce la risalita dall'acqua e l'accostata in banchina. L'armo è in

testa d'albero con una randa di 34 metri quadri e un genoa al 140% rollabile di 47,7 metri quadrati. L'albero è in lega di alluminio anodizzato, è passante ed è attrezzato con due ordini di crocette in linea. Il sartame è in cavo spiroidale 1x19 fili di acciaio inox, a geometria discontinua. Le volanti non sono strutturali, ma in regata aiutano a migliorare la forma della randa. La sartia volante è fissata sull'albero tra il primo e il secondo pannello e, cazzandola, si indirizza l'albero e si dà potenza alla randa.

L'attrezzatura di coperta è molto completa: due winch self tailing per le manovre relative all'albero e al boma (drizze, terzaroli, tesa base), quattro addirittura in pozzetto: due per le scotte del genoa e due per quelle dello spinnaker. Il trasto della randa è posizionato davanti al tambuccio d'entrata e, mentre consente una regolazione ottimale della vela, il



In apertura, il Comet 38 procede di bolina larga con vento leggero. Sopra, particolare del tavolo da pranzo e del tavolo da carteggio con le poltroncine ai lati. Sotto, da osservare la posizione del timoniere che da sopravvento ha un'ottima visibilità.

PRO & CONTROL

Costruzione estremamente robusta.
Dimensione e posizione della timoneria molto comoda.
Impianti funzionali.
Il paranco della randa è un po' macchinoso da gestire.
Da migliorare l'antisdrucchiolo sulla tuga.

paranco a sei vie più la regolazione fine, risulta un po' "macchinoso" da gestire.

Il timone a ruota è all'estrema poppa e essendo di dimensioni notevoli, permette di stare seduti sopravvento sulla tavola paramare, avendo così una buona visione a prua anche con la barca sbandata.

La barca oggetto della nostra prova ha tre cabine, oltre alla dinette e due bagni. Le due cabine di poppa sono separate dal vano motore, la terza è all'estrema prua. La zona centrale della barca è divisa in due aree; quella più verso poppa, con cucina a destra e un bagno a sinistra, quella più a prua che rappresenta la dinette vera e propria. Quest'area ha il tavolo da pranzo circondato da un divano a C sulla sinistra, mentre sul lato opposto troviamo due poltroncine tra le quali c'è il tavolo da carteggio. Più avanti il secondo bagno, un armadio e la cabina di prua. La costruzione ha posto

molta attenzione più alla robustezza che non alla leggerezza. Lo scafo è realizzato in laminato pieno di resina poliestere e tessuti di fibra di vetro E. Per ottimizzare l'impermeabilità della finitura, a ridosso del gel coat, è stato spalmato uno strato di resina vinilrestere che garantisce un'ottima barriera alla formazione dell'osmosi. La coperta è in sandwich di balsa con pelli in vetroresina. Di particolare pregio l'accoppiamento tra lo scafo e la coperta: sulla flangia in vetroresina, dove appoggia la coperta, è stata affogata una piastra di bronzo filettata che accetta i perni della falchetta. Il timone è realizzato attorno a un asse di acciaio inox che a sua volta è alloggiato su boccole con cuscinetti a rullo. Il bulbo è in fusione di piombo, all'interno della quale è inserita una gabbia in acciaio inox. Gli impianti, quello elettrico e quello idrico, sono realizzati con cura e, per la loro posizio-

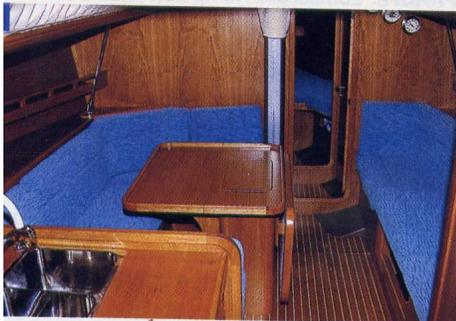
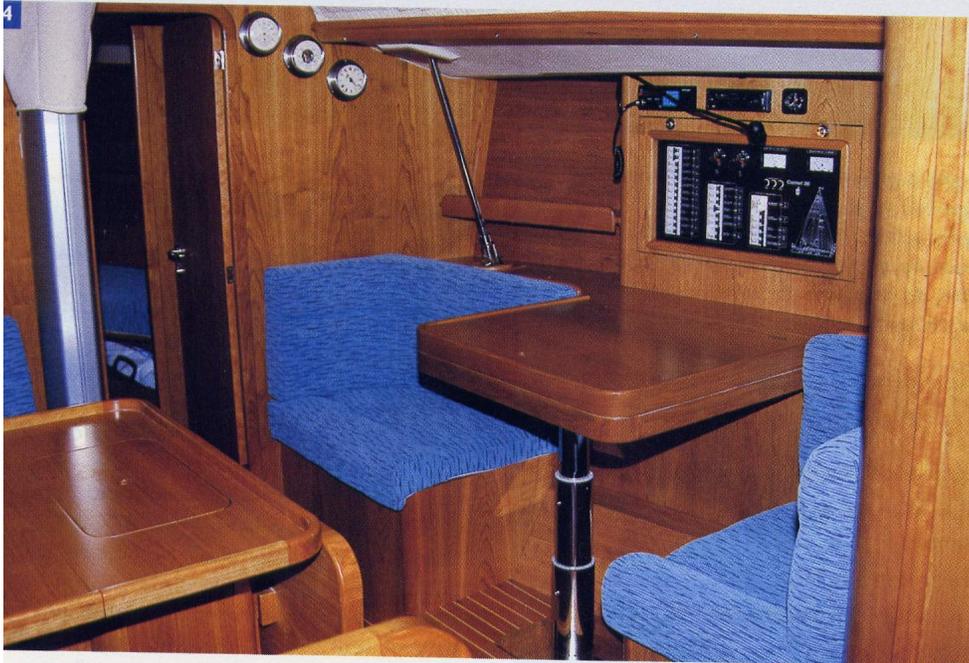
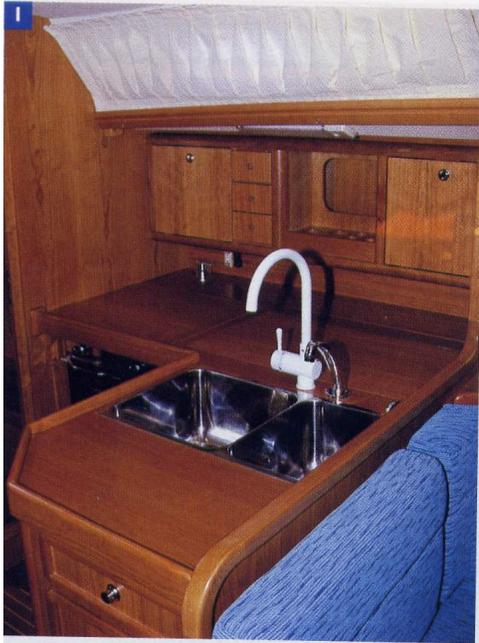
Costruzione

Scafo: solidi di vetroresina con protezione contro l'osmosi
Coperta: sandwich di balsa con le pelli in fibra di vetro E in matrice poliestere.
Timone: asse in acciaio inox pieno 80 mm di diametro con le pale in vetroresina.
Bulbo: fusione in piombo con gabbia di acciaio inox "affogata"
Albero: lega di alluminio anodizzato con due ordini di crocette in linea.
Sartame: in cavo spiroidale a geometria discontinua
Strutture scafo: vetroresina e acciaio inox
Interni: teak
Motore: Lombardini 40 hp con linea d'asse.

natura, rendono semplici eventuali interventi di riparazione o di semplice manutenzione. Le prestazioni sono davvero buone: la barca nonostante il suo peso di ben 7100 chili è a suo agio anche con venti medio leggeri. Quando il vento sale, diventa anche competitiva: durante l'ultimo campionato invernale di Riva di Traiano, con vento sopra i 16 nodi ha vinto una prova nella sua classe. ■



CRUISER TEST





interni

Foto 1 - La zona cucina con il lavabo in inox e le stipettature.

Foto 2 - Il bagno interamente rivestito in teck.

Foto 3 - Il vano motore come appare tolti i due gradini della scala.

Foto 4 - Vista della zona del carteggio con il quadro elettrico e il tirante della landa.

Foto 5 - Particolare del tavolo da pranzo circondato dal divano a C.

Foto 6 - L'interno del quadro elettrico.

Foto 7 - I madieri in vetroresina e le controplastre per il bloccaggio dei perni del bulbo.

Foto 8 - La cabina di poppa di sinistra con i letti a castello.

Foto 9 - Vista dall'interno della scala di accesso. Da notare l'ampiezza dei gradini realizzati in legno lamellare.





Comet 38

Progetto Groupe Finot

Cantiere Comar

Lunghezza	11,90	m
Lunghezza gall.	9,50	m
Larghezza	3,74	m
Immersione	2,00	m
Immersione rid.	1,60	m
Dislocamento	7.100	kg
Zavorra	2.600	kg
Superficie vel	81,7	mq
Superficie vel. portanti	139	mq
Randa	34	mq
Genoa	47,7	mq
Fiocco	25,5	mq
Spinnaker	105	mq
Motore Lombardini LDW 1204 MT 40hp		
Serbatoi nafta	165	l
Serbatoi acqua	320	l

Costruzione scafo Solid: vetro E- poliestere

Costruzione coperta: sandwich Vtr

Albero e boma: alluminio anodizzato

Sartame in spiroidale a geometria discontinua

Attrezzatura di coperta Harken

Comar - Viale Traiano 27 - 00054 Fiumicino (Rm)

Tel. 06 6522012 - Fax 06 65029816

www.mediaship.com

coperta

Foto 1 - Vista di insieme del piano di coperta.

Foto 2 - Aperto il gavone di poppa si accede all'asse del timone. Da osservare il braccetto al posto del settore.

Foto 3 - L'albero visto dal ponte.

Foto 4 - Il pozzetto con in primo piano il paranco della scotta randa e sullo sfondo i winch della consolle.

Foto 5 - lo specchio di poppa con il gradino e la scala da bagno retrattile.

Foto 6 - Il giardinetto con la presa per la 220 e il tappo di imbarco del carburante.

Foto 7 - Particolare delle lande.

Foto 8 - Il piede d'albero con gli organizer.

Foto 9 - Il gavone per l'ancora con il verricello di salpamento.

Foto 10 - Il quadro motore e il monoleva.

