

SPECIALE SALONE NAUTICO DI GENOVA

Sea, you, there.

**F V**

www.farevela.net

**FAREVELA**



**BARCOLANA 2007**



Parlano veterani e "regatanti ignoti" che da 39 anni fanno grande la sfida

**SE LA BROCCA SBROCCA**

Luna Rossa e Italia ancora assenti, ma...

Vincenzo Onorato, il "mascalzone", cerca l'accordo fra sfidanti

Oracle costruisce già il suo catamarano?

**PROVE BARCHE**

IN ESCLUSIVA il Comet 62rs e poi, lo Sweden 54 il Southerly 42 RST

JULIANA MOREIRA da "Cultura moderna" alla barca a vela

**EFFETTO COPPA AMERICA**

**TANTAVOGLIA DI FAREVELA**

**BOOM DI ISCRIZIONI ALLE SCUOLE VELICHE**



ESCLUSIVA di FV

# Comet 62rs

Nuova ammiraglia di casa Comar, questo elegante diciotto metri unisce linee accattivanti con una spiccata vivibilità

qualità scontate ma chi conosce le barche, specie quelle a vela, sa che non è così: troppo spesso l'estetica o l'efficienza vengono usate come scudo per giustificare soluzioni studiate superficialmente se non addirittura scelte sbagliate. Sul nuovo Comet le linee di carena sportive e l'estetica ricercata non hanno impedito di realizzare una delle barche più comode e vivibili del mercato, a dimostrazione che non esistono limiti se non l'impegno speso nella ricerca delle soluzioni migliori. Sia in coperta che internamente, la distribuzione degli spazi, legati a funzioni specifiche, rendono l'insieme armonico e pratico allo stesso tempo, con elementi ben distinti che si fondono con naturalezza in un unico fluido discorso estetico-funzionale. Inoltre la flessibilità degli spazi, insieme alla spiccata disponibilità del cantiere, rendono il Comet 62rs personalizzabile a fondo fino a modificarne persino la chiave di lettura: potrete interpretarlo come un performante e minimalista cruiser mediterraneo, scegliendo un design estremo e dotandolo di ogni possibile gadget, o potrete attrezzarlo, come l'esemplare in prova, con tutto quello che serve per la navigazione oceanica, senza che questo modifichi in alcun modo l'anima originale che lo contraddistingue.

**A**meno di un anno dalla nascita del primo esemplare Raised Saloon, il 52, l'attivissima Comar propone la secondogenita di questa linea dedicata alla crociera, che costituisce anche la nuova ammiraglia del cantiere. Progettato dalle stesse mani e secondo gli stessi principi della sorella minore, il neonato Comet 62 trova le necessarie dimensioni per sviluppare ulteriormente, e in modo più radicale, il tema conduttore della gamma RS: la vivibilità. Questo concetto, che non va confuso con la capienza, comprende tutti quegli aspetti, dalla distribuzione degli spazi alla conformazione degli ambienti all'ergonomia, fino ai piccoli dettagli, che rendono la vita a bordo un vero piacere. Possono sembrare



di VANNI GALGANI

43 anni, Galgani è uno dei migliori tester italiani. Con lui nella giuria, Fare Vela è l'unica testata italiana che partecipa all'assegnazione del premio European Yacht of the Year





prova

Le linee filanti della tuga rappresentano una delle migliori interpretazioni del tema deck saloon sportivo



Se il 52 ha aperto la strada dei raised saloon, il nuovo 62 ne segue i concetti ispiratori, prendendo però le dovute distanze per quanto riguarda la vivibilità, discostandosi notevolmente anche da quanto offerto dalla diretta concorrenza. Intendiamo dire che, rispetto alla tendenza minimalista in auge (sempre più spesso i maxi a vela assomigliano a barche più piccole pantografate) il Comet 62rs è stato approfonditamente studiato per ottenere il meglio dalle sue dimensioni. Lo studio Vallicelli e il Cantiere hanno speso molte ore di ricerca e analisi, sia sul computer che sul modello al vero, adottando scelte radicali che dimostrano coraggio. Come sempre per la Comar, nessuna rinuncia sul versante delle prestazioni,

qualità imprescindibili e marchio di fabbrica del cantiere. Quindi lo scafo del 62 non è altro che un'evoluzione delle performanti e vincenti carene della linea sport, con un occhio particolare alla crociera. Entrate veramente fini a prua (fa impressione quanto il semiangolo di attacco sia stretto anche in coperta), con sezioni che si mantengono sempre abbastanza magre sul galleggiamento fino a poppa, dove a uno specchio imponente si uniscono volumi discreti e ben alti sull'acqua. Scelte che avvantaggiano l'estetica come le prestazioni, specie con venti leggeri. Le appendici seguono la versatilità del progetto: di serie il bulbo si immerge fino a 3,20 m, ma il cantiere è aperto a soluzioni intermedie, fino al

pescaggio ridotto di 2,50 m adottato dalla barca in prova che navigherà a lungo nelle poco profonde acque caraibiche; di conseguenza anche le soluzioni per il timone sono diverse: standard è prevista una efficiente pala completamente appesa, ma Comar offre anche la soluzione a due pale, presente sull'esemplare provato, che mantiene un'ottima manovrabilità (anche se risulta un po' più pesante sulle ruote) riducendo sensibilmente il pescaggio. Il piano velico unisce prestazioni a semplicità d'uso, con albero frazionato a 9/10, lande a murata e genoa sovrapposto quel tanto (105 per cento) che serve a creare il canale, rimanendo poco impegnativo, quasi come un autovirante. La coperta è l'elemento più

1 L'ampia zona a prua dell'albero è piatta e completamente libera da attrezzatura. Se non si intende usare il vano di poppa, offre abbondante spazio per rizzare il tender durante le traversate. Il rivestimento in teak è di serie; 2 L'organizzazione del pozzetto identifica aree ben distinte, con la zona delle timonerie dedicata alle manovre; 3 Lo sprayhood, con finestra centrale apribile, è di altezza sufficiente per starci sotto in piedi; a riposo viene ripiegato in un alloggio di stampata. Insieme al grande bimini, che si abbassa completamente verso poppa, ripara in modo totale tutta l'area del pozzetto; 4 La finestratura allungata tipica dei raised saloon Comar; 5 Sulla poppa si apre una comoda plancetta per il bagno completa di gradino ripiegabile. La scaletta, invece, va stivata nel gavone



6



7



8



9



10

## Zoom



A



B



C



D

6 La foto mette in evidenza la netta scansione delle zone in pozzetto: sedute a "doppio telefono" rivestite con cuscini anche sullo schienale, zona timonerie con intorno i quattro winch elettrici, grande prendisole di 287x163 cm, sprayhood e bimini completamente abbassabili. Risultano di accesso limitato i gavoni sotto le panche; 7 La zona a piede d'albero gestisce, con winch e stopper, le varie drizze; 8 A prua la funzionalità non fa sconti "stilistici": il salpancore ha la campana esterna per il tonneggio delle cime e il musone, orientato in modo corretto, è fisso e robusto; 9 La postazione del timoniere si avvantaggia di console con tanto spazio per l'elettronica e di pavimento ben sagomato. Come seduta si può sfruttare il prendisole; 10 Tra gli optional queste comode sedute a poppa ripiegabili

caratterizzato della barca. E non parliamo solo di linea, di design: oltre alla forma ad arco della tuga, con finestratura a "occhio d'aquila" tipica dei Comet RS, è soprattutto la disposizione e la scansione degli spazi a farne un progetto innovativo e funzionale. Tutto nasce dalla volontà di separare nettamente le aree destinate agli ospiti e alla vita di bordo da quelle finalizzate alla conduzione, soluzione non così facile da ottenere su un 60 piedi. Lo Studio Vallicelli risolve destinando all'attrezzatura due aree ben distinte: a piede d'albero per le manovre di uso meno frequente (drizze), intorno alle ruote, in posizione facilmente accessibile dal timoniere, per le scotte, con quella di randa alla tedesca recessa, e 4

winch motorizzati. Per il resto, gli spazi identificano zone di vita ben precise: sia la prua, piatta (gli osteriggi sono tutti a filo) e libera da attrezzature, che la tuga anch'essa dotata di osteriggi flush, offrono abbondanti superfici dove sdraiarsi comodamente; il pozzetto a "doppio telefono", con in opzione due tavolini separati (che lasciano libero il passaggio) o uno centrale a sollevamento elettrico, forma un comodo salotto all'aperto protetto da sprayhood e bimini; e poi c'è il fantastico prendisole di poppa, in realtà nient'altro che il coperchio dell'ampio tender garage, da cui si scende sull'ampia plancetta apribile per i bagni di mare. Il tutto senza minimamente intaccare l'estetica della tuga.

A Sulla prua, oltre al robusto musone (realizzato in cantiere) con parte anteriore basculante, si può montare anche un bompresso fisso per murare vele da lasco; B Il pozzo catena, seppur molto profondo, ha una bocca d'accesso ridotta e rende complicato azionare manualmente (in emergenza) l'avvolgifiocco. Pratico il portello apribile in due parti; C Optional interessante (ma costoso), si può avere un tavolo centrale in pozzetto con azionamento elettrico, bloccabile in varie posizioni: basso come puntapiedi, a mezza altezza come tavolino da salotto, alto con ante aperte per il pranzo; D Il piano del prendisole si apre completamente a scoprire un grande vano; usabile come stivaggio e come garage per un tender di oltre tre metri



Il grande quadrato, con finestratura panoramica ma discreta, offre un effetto veramente scenografico



## prova Comet 62rs



La Comar mette la qualità e la robustezza della costruzione in cima alla lista delle priorità, anche quando questo rischia di diventare antieconomico. Quindi sui Comet potrete trovare qualche ingenuità nello stile o incertezza nelle finiture, ma sulla struttura e sugli elementi essenziali non si scende a compromessi. È questa una precisa volontà della famiglia che possiede e dirige il cantiere, prima di tutto velisti e grandi appassionati. In generale è evidente l'impegno per migliorare la qualità di tutte le parti, anche attraverso la selezione dei componenti esterni e, quando questo non è possibile, arrivando a costruirsi in casa numerosi elementi. Per quanto riguarda materiali e tecniche, scafo e coperta del Comet 62rs sono realizzati in

sandwich di vetro con anima in Airex e resina vinilestere. La struttura è composta da una fitta griglia di longheroni e madieri molto profondi nella parte centrale dello scafo e prolungati lungo la prua e la poppa; sono laminati direttamente insieme allo scafo. Inoltre sono resinati a scafo e coperta le paratie e alcuni elementi di arredo. Tanto per fare un esempio di come siano curati gli aspetti strutturali, la tenuta dell'attacco singolo in coperta per la scotta randa non è affidata, come spesso accade, alla sola vetroresina, ma gli ingegneri dello Studio Vallicelli hanno calcolato e disegnato un trave in acciaio a sua volta collegato a due robusti tiranti, che tra l'altro internamente servono anche come pratici tientibene, i quali scaricano

sulla struttura principale dello scafo. Sul 62 vi è un'altra sezione su cui il cantiere ha posto molto impegno: l'impiantistica. Complice anche la finalità oceanica del primo esemplare, tutti gli elementi sono studiati con cura e utilizzano componenti e materiali di prima scelta, spesso presi dal mondo professionale. Quindi cablaggi sovradimensionati, impianto separato 12 e 24 v con abbondanza di batterie, pompe ad alta portata, il tutto, insieme al motore e ai serbatoi, posizionato a centroarca sotto il pavimento del quadrato. Particolare la scelta per le sentine, con sei pompe separate per singole zone (con funzione automatica o manuale) più una di back-up o di rinforzo che può pescare in una

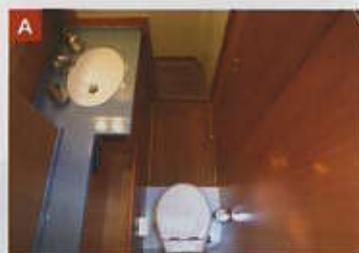
1 La dinette ha un divano di forma regolare ampliato dalla panchetta centrale: stringendosi un po' ci si siede in dieci; 2 La scala di ingresso è veramente comoda, protetta sui lati e dotata di gradini sagomati. Appena scesi ci si può sorreggere sui due tientibene/tiranti del punto di scotta rivestiti in pelle; 3 Il carteggio dell'esemplare in prova è una scrivania da "megapresidente" larga ben 270 cm. Rappresenta in realtà un vero e proprio ufficio dove trovano spazio un grande schermo, computer con stampante e tutta l'elettronica immaginabile. Poco pratiche le due sedute, discutibile la disposizione degli elementi, un po' casuale; 4 La cucina è un ambiente completamente separato dal resto. Ha buoni piani di lavoro ma lo stivaggio è solamente sufficiente e scarseggia l'aerazione



**5** La zona intorno all'ingresso, a una quota più bassa rispetto al quadrato, dà accesso alle cabine di poppa e relativi bagni. Da notare i due grandi ostreggi a filo sulla tuga, molto eleganti ma poco pratici da chiudere; **6** La cabina armatoriale è ampia e ben dotata di armadi, ma il letto risulta un po' imponente e inspiegabilmente largo solo 150 cm (ci sarebbe lo spazio per farlo più grande). Belli i due grandi cassetti, scarsa, un po' come in tutta la barca, l'aerazione naturale; **7** I bagni di poppa risultano veramente ben disegnati, con calpestio regolare, altezza abbondante e vero box doccia chiudibile con una porta, dotato di ghiotta profonda con pompa di scarico automatica; **8** Le cabine di poppa hanno letti (separabili) di buone dimensioni e un'ottima altezza generale. Gli armadi difettano in profondità

qualsiasi delle zone. Ancor più delle sorelle minori, gli interni del 62rs sono ampiamente personalizzabili sia per le disposizioni che per il design e la scelta dei materiali di rivestimento. L'armatore del primo esemplare, ad esempio, ha preferito uno stile classico e caldo con grande abbondanza di ciliegio, ma il cantiere è pronto a lavorare anche su design e materiali più radicali. La versione base prevede cucina separata bassa, tre cabine con relativi bagni più alloggio equipaggio, ma si possono avere altre soluzioni compresa una versione a quattro cabine e quattro bagni con cucina in quadrato. Quando si scende, complice la tuga panoramica e la campata del quadrato di quasi cinque metri, l'impressione è di trovarsi in una

barca nettamente più grande. La zona dell'ingresso distribuisce agli appartamenti di poppa, due comode cabine con possibilità di avere i letti separati e due bei bagni muniti entrambi di vero box doccia separato. Salendo un gradino si accede al quadrato, con dinette che può ospitare fino a dieci persone e, di fronte, enorme carteggio con due sedute e spazio per un vero e proprio ufficio portatile. Più avanti si trova la cucina, in questo caso completamente chiusa, con posto per due frigoriferi e per una lavastoviglie a due piani. Il resto della prua è dedicato alla cabina armatoriale, con matrimoniale centrale e bagno privato, e, separato con accesso dalla coperta, l'alloggio equipaggio dotato di bagno separato. ▲



**A** Il bagno armatoriale, seppur raccolto, è disegnato razionalmente e offre tutte le comodità, compreso il pratico box doccia. Da notare il pratico box doccia. Da notare il piano in Corian, di serie in tutti i bagni come in cucina; **B, C** In cucina trova spazio una bella lavapiatti a due piani, oltre a un grande frigorifero a pozzetto e un freezer verticale a cassetti; **D** Gli interni dei Comet sono personalizzabili fin nei più minimi dettagli, come questo mobile portabicchieri realizzato su richiesta dell'armatore; **E** Il pavimento rialzato del quadrato ha consentito di piazzare il motore, i serbatoi e gran parte dell'impiantistica nella sentina sottostante, concentrando i pesi e rendendo l'accesso immediato e completo



FOTO DE MARIA



FOTO DE MARIA



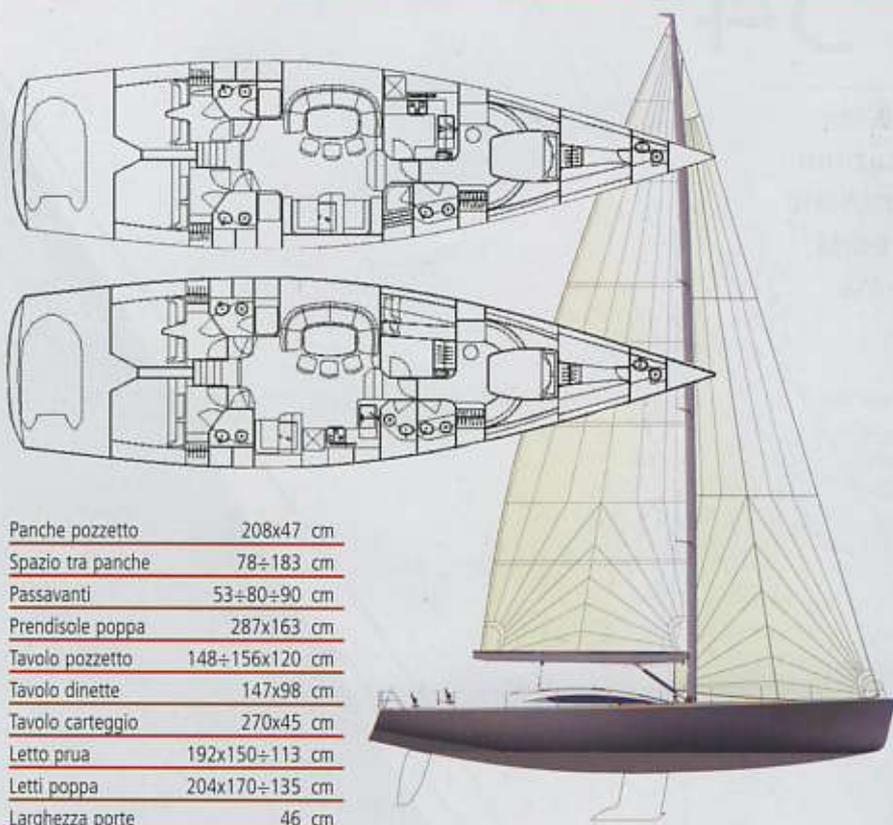
FOTO DE MARIA

## Benvenuti a bordo

I vantaggi di una coperta così ben organizzata e sfruttabile non si traducono solo in una maggiore comodità per gli ospiti, ma soprattutto in una grande facilità di conduzione, quindi anche più sicurezza. Questa è l'impressione immediata quando si porta il Comet 62rs: la barca è grande, lo spazio è tanto ma, quando si manovra, proprio non sembra di condurre un diciotto metri da oltre 20 tonnellate. Merito della carena, agile e ben centrata, ma anche del corretto posizionamento e dimensionamento dell'attrezzatura. La posizione del timoniere è una vera pacchia: ci si sta comodi, con possibilità di stare in piedi (in questo caso avremmo gradito anche dei puntapièdi a pedana), ci si può sedere sui lati o sui comodi cuscini del prendisole, con visibilità di mare e vele sempre ottima. Intorno, a portata di mano, i 4 winch elettrici per la gestione di entrambe le scotte più la centralina idraulica per il vang e il paterazzo. Quindi il timoniere può gestire la barca completamente da solo e con pochissima fatica, come ci hanno dimostrato le numerose virate nel canale di Maddalena. Solo per i terzaroli bisogna andare fino all'albero, ma poi da lì si fa tutto. La barca si comporta in modo ideale: morbida e potente

sull'onda, merito delle sezioni affusolate ma anche della notevole concentrazione di pesi in centro, ha una notevole stabilità di rotta, forse dovuta anche alla chiglia lunga e al doppio timone dell'esemplare in prova. Doppia pala che però si paga con un po' di pesantezza sulle ruote. Le prestazioni rilevate sono risultate un po' al di sotto delle aspettative, ma ciò è dovuto soprattutto all'extra peso della chiglia corta e delle abbondanti dotazioni presenti sulla barca provata (basti pensare alle ben 14 batterie). Questo influisce soprattutto sulle partenze dopo le virate, sempre un po' lente, perché le velocità sono state più che soddisfacenti: 6,8 nodi di bolina con 8 di vento reale che sono rapidamente passati a 8 con 13 nodi di vento fino a superare i 9 nodi con lo stesso vento e il Code 0. In pratica ha sofferto solo un po' sotto i 10 nodi di vento e, quando ha preso il passo, si è poi mossa con decisione. Possiamo ben immaginare come si comporterà con il bulbo standard, a riprova delle doti sportive della carena. Ulteriori conferme le danno le prestazioni a motore: prossime ai 9 nodi a regime di crociera, con buona manovrabilità e qualche rumorosità dovuta all'elica ancora non a punto.

## Scheda tecnica



Panche pozzetto	208x47 cm
Spazio tra panche	78÷183 cm
Passavanti	53+80÷90 cm
Prendisole poppa	287x163 cm
Tavolo pozzetto	148÷156x120 cm
Tavolo dinette	147x98 cm
Tavolo carteggio	270x45 cm
Letto prua	192x150÷113 cm
Letti poppa	204x170÷135 cm
Larghezza porte	46 cm

## Dedicato a...

La pubblicità del Comet 62rs parla di Sport Utility Vessel, riprendendo l'acronimo che identifica auto pensate per svariate applicazioni, una scelta indovinata per definire la vera anima di questa barca. Ha uno scafo sportivo unito a un disegno della tuga moderno e accattivante, il tutto progettato con stile e grande attenzione all'equilibrio delle parti. Quando si sale a bordo, però, lo stile cede il posto alla praticità e alla vivibilità: tutto è pensato per sfruttare i generosi spazi al meglio, con soluzioni e disponibilità degne di una barca ben più grande. Anche sottocoperta, nonostante le sezioni, specie quelle di prua, decisamente tese e magre, l'abitabilità è ai massimi livelli, con vera cucina separata e quadrato completamente dedicato agli ospiti. Se a questo unite le più complete dotazioni standard e le infinite possibilità di personalizzazione offerte dal cantiere, che vi consentiranno di realizzare la "vostra" barca fin nei minimi dettagli, ecco che la doppia anima "sport" e "utility" acquistano un significato ancor più completo, rendendo la nuova ammiraglia Comar una barca unica e particolare, figlia di un grande cantiere ma esclusiva e personalizzabile come un custom.



FOTO DE MARZIA

## i concorrenti

Nome	cantiere	lung.	largh.	disl.	sup. vel.	prezzo
Shipman 63	Shipman Yachts	19,20	4,95	16.500	195,00	1.375.000
Franchini 63 S	Franchini Yachts	19,20	5,20	31.000	203,00	1.400.000
Felci 61	Yacht 2000	18,55	5,03	16.400	204,00	960.000
Bordeaux 60	CNB	18,38	5,18	26.700	175,80	789.950

Progetto	Studio Vallicelli
Lunghezza scafo	18,50 m
Lunghezza gall.	16,00 m
Larghezza	5,25 m
Immersione	2,50/3,20 m
Dislocamento	20.000 kg
Zavorra (33%)	6.500 kg
Sup. vel. (randa + genoa avv. 110%)	182,00 mq
Motore Yanmar linea d'asse	160 hp
Serbatoio nafta	800 l
Serbatoio acqua	800 l

### Attrezzatura

- albero 9/10 Sparcraft Performance 3 crocette acquaretate, sartie in tondino
- vang e paterazzo idraulici Bamar con centralina
- avvolgifiocco elettrico Bamar MEJ 1,02
- winch Harken 2x74 + 2x70 + 1x53 elettr., 1x53 man
- timonerie custom, ruote in acciaio ø 90 cm
- stopper Spinlock Z51214 (4) + XX0812 (4)
- attrezzatura di coperta Harken

### Costruzione

- scafo e coperta: sandwich di vetro con anima in Airex, resina vinilestere, bulbo in piombo
- struttura: madieri resinati allo scafo, paratie resinare a scafo e coperta

### Dotazioni

- ponte, tuga, pozzetto e plancetta in teak
- gavone per tender con apertura elettro-idraulica
- osteriggi (8) custom a filo, ferramenta Solimar
- osteriggi (2) e oblò (2) Lewmar
- salpancore Quick 2.300 w con campana esterna
- bow-thruster intubato
- batterie 24v 500 Ah, 12v 1x120 Ah + 1x100 Ah
- caricabatterie 24 v 70 Ah + 12 v 40 Ah
- generatore 3,5 kw, inverter 800 w
- boiler acqua calda 40 l
- dissalatore Shenker 100 l/h
- frigorifero 120 l + freezer
- wc elettrici (3) ltt di misura grande
- piano cucina e bagni in Corian
- zattere autogonfiabili (2) x 6 persone

### Meteo della prova

- vento da 8 a 16 nodi reali
- mare da calmo a poco mosso

### Prezzo

1.130.000 euro

### Optional

Boma "Park Avenue" in alluminio	18.400
Sprayhood + Bimini	3.600
Tavolo a sollevamento elettrico in pozzetto	9.700
Interni in rovere sbiancato a vena orizz.	8.000

(Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)

### Informazioni Comar Yachts

Viale Traiano, 27 - 00054 Fiumicino, Roma  
Tel. 06 6522012 - Fax 06 65029816  
[www.comaryachts.it](http://www.comaryachts.it) - [info@comaryachts.it](mailto:info@comaryachts.it)