



S **W** **N**
lavelanelweb

catamarani

Le Multicoque

grandi regate

Sulle orme di Robin

Volvo Ocean Race

**La corsa contro
il tempo di Vestas**

Taccuino

**L'uso delle
bandiere**

La storia

**Rafiki,
l'inchiesta**

Barche

**Com'è fatta la
cucina**

presentazione

Comet Cat 37

Grandi viaggi

**Il viaggio di
Amedeo**

**Naufragio
con dubbio**

Comet Cat 37

la grande sorpresa

Una barca che ha sorpreso tutti per lo standard qualitativo e estetico. In pochi avrebbero scommesso che la Comar sarebbe riuscita a fare una barca di questo livello non avendo nessuna esperienza in fatto di catamarani

di Maurizio Anzillotti

Quando Massimo Guardigli, proprietario della Comar, chiamò in redazione e ci parlò della sua idea di fare catamarani rimanemmo molto perplessi. Conoscevamo bene l'uomo e sapevamo che aveva le capacità per fare quello che diceva di voler fare, ma i catamarani sono barche molto diverse dai monoscafi, settore in cui Comar eccelle. Diverse sono le forze in gioco e il modo di gestirle, diverso il modo di navigare e le andature preferite dai due tipi di barca. Un monoscafo nasce per sfidare la bolina più stretta, un cat vive per le andature al lasco. Tutto questo ci fece dubitare e di quei dubbi oggi, come tanti altri, dobbiamo chiedere venia. Alla Grande Motte, in Francia, al salone dedicato ai multiscafi che si è tenuto ad aprile, abbiamo avuto modo di vedere il Comet Cat 37. Lo abbiamo visto di nuovo e portato nei primi giorni di maggio, visita che ci permette di fare questa presentazione in anteprima esclusiva. L'opinione che ci siamo fatti della barca, anche se non ne abbiamo avuto modo di fare una vera prova, è che sia uno dei catamarani più belli presenti oggi sul mercato e con uno dei rapporti qualità prezzo migliori.



COMAR





► In alto il Comet Cat 37 in navigazione di bolina sotto gennaker. A destra la rotaia del trasto posta sul coronamento della barca. Di lato, le leve di controllo dei due motori

Una corsa contro il tempo

L'idea dei Comet Cat nasce circa un anno fa, quando Guardigli decise che era ora di dare una svolta per combattere la crisi che attanagliava il settore e il suo cantiere da anni, e che per farlo bisognava fare qualcosa di totalmente nuovo, un catamarano appunto. Si rivolse a Marc Lombard, il guru francese dei catamarani. Lombard disegnò per Comar un 37, un 50, un 62 e un 82 piedi. Quando ancora i disegni non erano del tutto finiti, la Comar aveva già iniziato a costruire lo stampo del primo modello, il Comet Cat 37. Lombard era abituato a fornire un disegno a un cantiere e aspettarsi che quel disegno andasse bene e fosse realizzato così come da lui pensato, ma non conosceva gli artigiani italiani. Guardigli gli diede l'assillo. La carena lo convinceva, da esperto velista capiva che sarebbe stata veloce, ma l'estetica no. Il padron di Comar voleva una barca bella, non il solito scatolone alla francese. Chiese a Lombard diverse variazioni, impose alcune linee che il progettista credeva perdenti e alla fine, con un po' di ritardo, arrivò ad avere quello che voleva.

Finito lo stampo s'iniziò a costruire la prima barca. Tutti correvano, ma il tempo passava veloce e a un mese dal salone della Grande Motte, momento in cui la Comar voleva presentare il suo cat, la barca

In mare la barca si comporta molto bene. Le andature preferite sono, essendo un catamarano, il traverso e il lasco, dove con 18 nodi d'aria la barca corre intorno ai 12 nodi di velocità al GPS, armata con la randa e il fiocchetto. Con venti leggeri, sulle stesse andature si avvicina molto alla velocità del vento reale. Ottimo anche il comportamento a motore, dove la barca supera i 9 nodi di velocità massima e mantiene gli 8,2 nodi di velocità di crociera con un consumo totale intorno ai 5 litri ora. Con vento di bolina larga sopra i 13 nodi lo scafo sopravento naviga a pelo d'acqua, il che aumenta notevolmente la velocità del catamarano. Ottima la risposta alla raffica.

Prestazioni di questo tipo, oltre a essere al top dei catamarani da crociera, permettono di pianificare navigazioni lunghe sulla base di velocità medie importanti allargando molto gli orizzonti e permettendo di pensare a mete lontane. Notevole il livello di comodità in navigazione. La barca non ha, come accade sulla maggior parte dei catamarani, i motori nei gavoni di poppa, ma li alloggia sotto i letti delle cabine posteriori. Questo sposta i pesi al centro e rende la barca molto più stabile ed equilibrata. L'insonorizzazione è ottima e unita alla piccola cilindrata dei motori fa sì che il rumore che questi fanno in navigazione sia appena percepito.

► Di lato il Comet Cat 37 avanza di bolina larga sotto gennaker. La barca cammina a circa 5 nodi spostando poca acqua. Sotto, il Comet Cat 37 visto da prua mentre avanza di bolina stretta







non era ancora finita. Lombard visitò il cantiere e si arrabbiò molto, la barca non era come l'aveva disegnata lui. Soprattutto negli interni c'erano delle cose che non corrispondevano: il bagno della cabina ospiti era sul lato opposto e la cabina di prua aveva i letti a castello. Andò via sbattendo la porta e gridando che era un disastro, la barca non sarebbe mai stata finita da lì a un mese e sarebbe stata una barca orribile. Un mese dopo, Lombard, alla Grande Motte, si commosse: la barca era lì, pronta, perfetta e bellissima. Al mostro sacro dei catamarani non rimase che scusarsi, non avrebbe mai creduto in un tale miracolo.

La barca

Dalle fotografie di questo servizio s'intuisce il livello estetico del disegno e delle finiture del Comet Cat 37. La barca è sobria, ma molto elegante e curata. La costruzione è completamente strutturale e di un ottimo livello. Ogni componente del mobilio è resinato allo scafo, questo è realizzato in infusione sottovuoto con una qualità di resina e di stuoie molto elevata.

► In alto il pozzetto del Comet Cat. Il tettuccio del pozzetto dal prossimo esemplare sarà modificato, ci sarà una striscia centrale trasparente per poter vedere





► In alto il pozzetto del Comet Cat. Il tettuccio del pozzetto dal prossimo esemplare sarà modificato, ci sarà una striscia centrale trasparente per poter vedere meglio la randa e il tettuccio sarà leggermente più corto. A destra, il trasto della randa posto sul coronamento. A sinistra in alto i monoleva del motore, sotto, le sartie a bordo scafo

Gli interni

L'esemplare da noi visto è un tre cabine, con una cabina armatoriale nello scafo di dritta e due cabine ospiti nello scafo di sinistra. Le cabine ospiti sono una matrimoniale a poppa con il letto posto sul piano trasversale e una seconda cabina a prua. Questa ha un letto di poco meno di una piazza posto al centro e sormontato da una cuccetta singola posta di lato. Particolare il bagno che, invece di essere sul lato esterno dello scafo come disegnato originariamente da Lombard, è sul lato interno. Lo spostamento sull'altro lato permette di sfruttare lo spazio della plancia centrale altrimenti inutilizzato. Si ottiene in questo modo un bagno un po' più grande di quanto sarebbe stato sul lato opposto, che però non intralcia in alcun modo il corridoio. Negli scafi il grande fascione vetrato rende un effetto di apertura e luminosità molto bello e permette di eliminare quella sensazione di chiuso che si respira negli scafi di molti catamarani.

Molto bella la cabina dell'armatore che occupa l'intero scafo di dritta. Il colpo d'occhio è d'effetto, la cabina sembra quella di un monoscafo di venti metri. Nella zona poppiera dell'armatoriale c'è il grande letto posto sul piano longitudinale. Al centro, nel corridoio, una zona armadi molto ampia con un lun-

go divano e, a prua, un grande bagno con la zona wc e lavabo e un ampio box doccia con la sua porta di plexiglass satinato.

La dinette è spaziosa e luminosa. Questa è in comunicazione con il grande pozzetto grazie a un'ampia vetrata scorrevole su telaio di alluminio. La cucina, che guarda sul pozzetto, è molto comoda e ariosa. Sul lato opposto, verso prua, c'è un ampio tavolo da carteggio. Il divano esterno con il tavolo centrale può ospitare sei persone comodamente.

Conclusioni

È un prodotto ben fatto, un catamarano che potrà interessare anche colui che è abituato al monoscafo. Compatto, facilissimo da portare e molto stabile, è la barca ideale per la famiglia. Qui sei persone trovano ognuno il suo spazio vitale. Per il charter, o chi ha bisogno di molte cabine, ne esiste anche una versione a quattro cabine, dove la configurazione che si trova nello scafo che ospita le due cabine ospiti si replica anche nello scafo di dritta, che nell'esemplare da noi visitato era dedicato all'armatore. ●

COMET 37 CAT



► In alto a sinistra un particolare del bagno armatoriale. A destra la cabina armatore vista dal letto. Sulla sinistra gli armadi e sulla destra il divano, in fondo il grande bagno. Di lato e sotto, il letto della cabina armatoriale



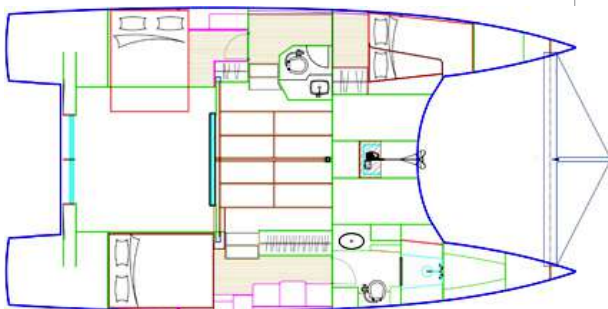


► In alto e all'estrema sinistra, la dinette del Comet Cat vista dal lato del divano. Sopra, lo stesso ambiente visto dal lato del tavolo da carteggio e dalla cucina. Di fianco, la cabina ospiti con letti a castello. Questa ha un letto inferiore di quasi una piazza e mezza e una cuccetta superiore. In fondo si vede il portello che consente l'accesso al grande gavone di prua

Scheda tecnica

L.f.t.	m	11,10
Lunghezza gall.	m	10,85
baglio massimo	m	5,84
Pescaggio min	m	0,98
Pescaggio max	m	2,24
Dislocamento	kg	6.800
Cabine		3/4
Bagni		2
Acqua	lt	300
Carburante	lt	200
Motore	hp	2 x 20
Progettista		Lombard

► Di lato, la cucina del Comet Cat 37. Di fronte a questa il tavolo da carteggio sotto il quale si apre un grande frigorifero in acciaio. Al centro, il quadro comandi della barca. Sotto il grande letto della cabina ospiti



Gancio da recupero



La Landolt, società svizzera specializzata in accessori nautici, presenta il suo nuovo gancio da recupero, il Landolt system.

Landolt system è un gancio in alluminio e acciaio che ha la possibilità di aprirsi e chiudersi dentro un occhiello. Il piede del gancio è collegato a una cima che quando si tira determina il movimento del gancio verso avanti, cosa che gli permette di agguantare l'occhiello di un gavitello o quello di un giubbotto salvagente. Una volta agguantato l'occhiello si potrà utilizzare il Landolt system come un normale mezzo marinaio.

Landolt

Passerella in carbonio



Le passerelle in carbonio sono accessori molto utili a bordo perché particolarmente leggere. Possono essere spostate dalla poppa al ponte senza grande fatica o se lasciate a poppa non interferiscono con la navigazione e il beccheggio a causa del loro peso molto contenuto. La passerella si muove facendo perno su di un supporto centrale che entra nel bicchiere montato sulla barca.

Le passerelle in carbonio della Gs Composite sono lunghe 2,20 metri o 2,60 metri e pesano rispettivamente 7,5 chili e 9 chili. Sono larghe 35 centimetri e sopportano un carico di 250 chili per quella più corta e 350 chili per quella più lunga.

Gs Composite

COMAR

Handmade Yachting Technology

The **Comet Cat 50** by Comar Yachts, is the new model of catamaran range, where technology meets handmade in interior design and finishing, to give a comfortable and safety sailing with a racy aim.

Le **Comet cat 50** est le nouveau modèle de Comar Yachts pour qui la Technologie des méthodes constructives est le fruit d'une longue expérience artisanale dans le design et les finitions des aménagements. [pour une navigation sûre et confortable]



C37 CAT C50 CAT C62 CAT C85 CAT

ErgoFit 290N



Questa versione del giubbotto di salvataggio ErgoFit 290N è stato progettato sulla base delle esperienze del Team Abu Dhabi che sta correndo la Volvo Ocean Race. Il giubbotto è pensato per situazioni estreme, navigazioni oceaniche invernali. La cintura di

salvataggio ha tutte le caratteristiche dell'ErgoFit 290N, realizzato dalla Crewsaver per chi lavora in mare in situazioni pericolose, ma è stato ottimizzato con alcune modifiche che lo rendono più vestibile, cosa indispensabile per un team di Volvo Ocean Race.

Il giubbotto ha un certificato ISO 12402-2 da 275 N, ma con una galleggiabilità superiore ai 290 N.

Gs Composite

Cerata della Guy Cotten



I pantaloni Transat della Guy Cotten sono pensati per un uso medio pesante, questi sono realizzati con tre strati di Dremtech + 1 strato di tessuto. Il petto della salopette è foderato in pile così come l'interno delle tasche e questo contribuisce a mantenere la temperatura corporea. La salopette ha una cinta con occhielli che gira intorno al pantalone per incocciare la cintura di sicurezza.

I pantaloni hanno il rinforzo ginocchio che scende giù sino al piede. Tasca sul davanti con chiusura a velcro, porta coltello e porta torcia. Velcro anche intorno alla cavaglia per poter serrare il pantalone sullo stivale

Guy Cotten



COMAR

Handmade Yachting Technology

The Comet Cat 37 designed by Marc Lombard is the first work of a range that includes 3 other larger models, is a concentrate of innovations that, in the ambition of the shipyard, it will be "the point of reference" to the market in its category.

Le Comet Cat 37, dessiné par Marc Lombard, est le premier modèle d'une gamme qui en comprend 3 autres de dimensions supérieures. Ce bateau est un concentré d'innovations qui, dans l'ambition du chantier, ce veut être une référence sur le marché dans sa catégorie.



C37 CAT **C50 CAT** **C62 CAT** **C85 CAT**