

COMET 801

COMAR



Il Comet 801 progettato dal Groupe Finot e costruito dal Cantiere Comar di Forlì, è un cabinato a vela adatto per crociere di tutti i tipi, per quattro-cinque persone, armato a sloop. E' costruito interamente in vetroresina con interni in noce e deriva, con modifiche sostanziali nei riguardi delle sistemazioni interne, dal Comet 7,70 più noto per le sue affermazioni in campo agonistico.





SCHEDA TECNICA

Progettista: **GROUPE FINOT**

Costruttore: **COMAR S.p.A. - Costruzioni Marittime - Via Masetti (Zona Industriale) 47100 FORLÌ**

Lunghezza f.t.: m 7,68 — Lung. al galleggiamento: m 5,63 — Larghezza max.: m 2,65 — Dislocamento: tonn 1,6 — Zavorra: tonn 0,6 — Posti letto: 5 — Serbatoio acqua: litri 90 — Serbatoio nafta: litri 20 — Motorizzazione: diesel entro-bordo Farymann da 6 HP — Immersione: m 1,25-1,50 — VELATURA - Randa: mq 11,30 — Fiocco: mq 12,00 — Tormentina: mq 6,00 — Genoa leggero: mq 22,00 — Genoa intermedio: mq 17,00 — Reacher: mq 23,00 — Spinnaker leggero: mq 50,00 — Spinnaker medio: mq 50,00 — Spinnaker pesante: mq 50,00 — Spinnaker floater radiale/triradiale: mq 50,00 — Big boy: mq 22,00. E' anche previsto un piano velico maggiorato per $l_c = 9,60$ le cui caratteristiche possono essere lette più avanti sulla tabella alla voce « prezzi ».

CARENA E COSTRUZIONE

Lo scafo del Comet 801 è identico a quello del Comet 7,70, del quale però la barca testé provata non conserva le sistemazioni interne né la soluzione adottata in pozzetto. Infatti, spostando di qualche centimetro le paratie ed adattando un diverso dimensionamento nell'opera morta, è stato possibile ricavare fra la cabina principale e quella di prua un locale toilette; inoltre la tuga è stata allungata, onde consentire altezza d'uomo in corrispondenza dei servizi, per cui l'albero ora prende avvio dalla tuga, mentre sul 7,70 riposava sulla coperta.

La barca è costruita in serie, nel modernissimo cantiere della Comar a Forlì, interamente in vetroresina, su due stampi principali per lo scafo e la coperta, con una struttura a sandwich coibentato; la stratificazione viene eseguita a mano da personale altamente specializzato e curata nei minimi particolari. Paratie, mobili ed accessori d'arredo, sono in noce del Tanganica trattato al naturale, in massello o compensato marino. Il portello d'ingresso alla cabina è in compensato marino di teak a due elementi; l'accesso è facilitato da un tambuccio scorrevole a perfetta tenuta. Sui lati della tuga sono sistemati due tientibene in legno, mentre lungo tutto il bordo dello scafo, in corrispondenza della giunzione con la coperta, corre un bottazzo in alluminio anodizzato. Un boccaporto trasparente ad apertura regolabile permette l'accesso alla cabina di prua anche dalla coperta. La carena è trattata con vernice antivegetativa, per acqua di mare od acqua dolce; il colore di serie, sia per lo scafo che per la coperta, è il bianco.

ABITABILITA' E DOTAZIONI

Le sistemazioni interne del Comet 801 consentono una confortevole vita di bordo a più persone, durante crociere anche a lungo raggio. Infatti i volumi sono divisi in tre ambienti separati, tali da assicurare la essenziale privacy oltre alle comodità ed ai servizi senza cui la navigazione verrebbe ad essere privata dell'aspetto vacanziero, caratteristico del diporto nautico. Si hanno così una cabina principale accessibile direttamente dal pozzetto, in cui si trovano il blocco cucina, la dinette trasformabile in doppia cuccetta ed un divano in cui può dormire un adulto; una cabina di prua con due cuccette a V riuniti al centro; un locale servizi che divide le due cabine, nel quale sul lato di dritta è sistemato il WC con lavabo ribaltabile e su quello di sinistra una ghiacciaia od un frigo elettrico. Il pozzetto dell'ancora è sistemato all'estrema prua ed è accessibile tramite un portello dalla coperta. La cabina di prua oltre che dall'interno può essere raggiunta direttamente dalla coperta attraverso un boccaporto. Comodo e spazioso è il pozzetto.

zetto, autovuotante, fornito di quattro capaci gavoni laterali chiusi da sportelli sagomati in modo da formare sedute anatomiche. Abbiamo potuto apprezzare gli interni del Comet 801 in porto, durante le soste nel corso della prova, vivendo la vita del crocierista: cucinando, carteggiando, riposando. Molto apprezzabile è la divisione fra il quadrato e la cabina prodiera, che sono a tutti gli effetti due distinti locali serviti dalla toilette intermedia. Quello che più ci è piaciuto è stato il pozzetto, grande a sufficienza da permettere di prendere il sole distesi sulle panche laterali, e ben riparato dal vento e dagli spruzzi in navigazione; i gavoni possono accogliere le vele bagnate senza doverle mettere all'interno.



Sopra: a sinistra una vista panoramica delle sistemazioni interne con in primo piano la dinette ed il blocco cucina e, sullo sfondo, la cabina di prua; a destra il blocco cucina nelle due posizioni di riposo e d'uso, nella versione a scomparsa con il carrello. A sinistra: una vista del pozzetto, grande e confortevole con le sue sedute anatomiche. Qui sotto: le due cuccette della cabina prodiera, che possono essere riunite tramite un materassino trapezoidale. In alto: il WC con il lavabo ribaltabile dietro cui sono utilizzabili vari stipetti e portaoggetti.



ARMAMENTO E ACCESSORI

Il Comet 801 è armato a sloop con fiocco in testa d'albero; quest'ultimo, in lega speciale della Vaw tedesca, è insonorizzato ed armato dalla Nemo di Sarsina, e poggia sulla tuga all'altezza della paratia principale in corrispondenza di un piantone verticale, incollato alla paratia stessa. E' molto importante considerare che nel Comet 801, come d'altronde in tutte le barche Comar, si nota la modernità di progettazione nel grado di inserimento di ciascuna parte dell'attrezzatura nella linea generale. Osservando infatti i disegni del Groupe Finot, ci si rende conto che sono i primi in cui ogni parte è inserita in un tutto unitario. Così la bocca di rancio e l'attacco dello strallo non sono qualcosa di aggiunto e posticcio, ma realizzano la confluenza dei bottazzi, in estruso di alluminio, con il dritto di prua. I bozzelli della scotta e del braccio dello spinnaker completano gli spigoli poppi della coperta. Ottima la soluzione dal tambuccio scorrevole su due guide che formano anche i tintibene. Le sedute sono anatomiche. Tutte le manovre sono riportate nel pozzetto, da cui si può operare agevolmente. A prua un ampio gavone è destinato al materiale d'ormeggio. Il passo d'uomo a prua ha la parte inferiore ricavata direttamente dallo stampo della coperta: vengono evitate così le possibili infiltrazioni dovute alle giunzioni fra materiali diversi. Il gavone di poppa è di facile accesso ed ha un volume di circa un metro cubo. Il pozzetto accoglie comodamente un equipaggio di 5-6 persone e la forma della tuga e della coperta consente un comodo uso di questi spazi in crociera. Le bitte, il bozzellame, i tappi d'imbarco per l'acqua ed il carburante, il sartame, i candelieri, i pulpiti, sono della Nemo. I winches sono della Barlow. Le vele in dotazione sono della Veleria Sula di Forlì o della De Vries.

PREZZI

Il Comet 801 può essere acquistato senza motore al prezzo di L. 10.635.000, oppure con un entrobordo diesel Farymann da 6 HP a L. 12.800.000. In entrambi i casi, il prezzo sale di L. 1.493.000 per le seguenti dotazioni: materassi (confezione 7 pezzi), L. 155.000; salvagente anulare omologato, L. 27.000; manica a vento, L. 23.000; gabinetto marino a pompa o chimico, L. 160.000; tangone, rotaia e attrezzatura spi,

L. 45.000; winch ad una velocità (Barlow) drizza spinnaker, L. 68.000; 2 winches ad una velocità (Barlow) scotte spinnaker, L. 136.000; luci illuminazioni ponte, L. 34.000; scaletta bagno acciaio inox a 2 scalini, L. 62.000; stoviglie, posateria, bicchieri per 4 persone, L. 32.500; bulbo speciale cavo con piombo all'interno kg 600, L. 280.000; ogni quintale di piombo in più, L. 105.000; supplemento per albero maggiorato di m 0,36 e randa cod. 142.073, L. 120.000; tavolo da carteggio, L. 40.000; stick telescopico, L. 22.000; mobiletti laterali, L. 180.000; stazza IOR eseguita in cantiere, L. 210.000; frigorifero elettrico (supplementare alla ghiacciaia), L. 180.000.

Tipo vela	Piano velico standard lc = 9,20		Piano velico maggiorato lc = 9,60	
	mq	prezzo	mq	prezzo
Genoa leggero oz. 3,8	22,00	302.000	23,00	316.000
Genoa medio oz. 5,6	22,00	331.000	23,00	345.000
Genoa intermedio oz. 6,5	17,00	265.000	17,00	265.000
Reacher oz. 3,8	23,00	316.000	24,00	329.000
Spinnaker leggero	50,00	304.000	54,00	329.000
Spinnaker medio	50,00	304.000	54,00	329.000
Spinnaker pesante	50,00	304.000	54,00	329.000
Spinnaker Floater radiale-triradiale	50,00	378.000	54,00	408.000
Big boy	22,00	221.000	24,00	237.000

ala-alto e scotte, L. 185.000; ancora tipo CQR, cima e catena, L. 56.000; cime d'ormeggio, L. 7.500; bussola Plastimo o Ben, L. 100.000; 4 parabordi Nemo, L. 25.000; mezzo marinaio, L. 10.000; corno da nebbia, L. 5.500; cassetta di pronto soccorso, L. 14.000; estintore, L. 11.000; pompa di sentina, L. 52.000; ghiacciaia da litri 85, L. 120.000 (è posta nel locale toilette ed è accessibile dalla dinette); randa Sula o De Vries dacron da mq 11,30 (oz. 6,5), L. 221.000; fiocco Sula o De Vries dacron da mq 12,00 (oz. 6,5), L. 195.000; tormentina Sula o De Vries dacron da mq 6,00 (oz. 7,5), L. 126.000.

Con l'aggiunta di queste dotazioni, il prezzo di listino per il Comet 801 senza motore diventa di L. 12.128.000, mentre per la versione con l'entrobordo è di L. 14.293.000.

Vele opzionali ed extra — Oltre a quelle di cui sopra, la Comar mette a listino una serie di vele fra cui scegliere, sia come tipo sia in funzione del piano velico prescelto, cioè lo standard od il maggiorato, come da tabella.

Accessori extra — Predisposizione per montaggio motore entrobordo, L. 130.000; versione regata: bulbo profondo m 1,50 e volantino regolazione strallo di poppa, L. 160.000; colore a richiesta, L. 80.000; anodizzazione nera, L. 65.000; invasatura in acciaio, L. 170.000; tangone supplementare con campana, L. 97.000; trasto mobile, L. 52.000; pulpito di poppa in acciaio inox, L. 77.000; staffa per motore fuoribordo, L. 86.000; bussola Plastimo o Ben montata, L. 100.000; barra di rispetto supplementare, L. 27.000; bussola Gemini, L. 190.000; materasso per tavolo dinette, L. 22.000; materasso trapezoidale da interporre fra le due cuccette di prua, L. 20.000; supplemento per elica a cremagliera, L. 113.000; rotaia con cursori per tendine obliquo tuga (laterali e prua), L. 43.000; doppie draglie ai candelieri, supplemento di

supplemento blocco cucina mobile su rotaia, L. 60.000; batteria supplementare con contenitore e commutatore, L. 70.000. Immatricolazione, L. 240.000.

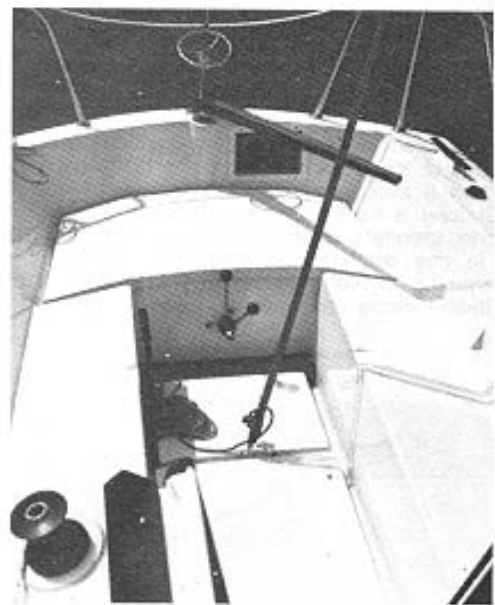
I prezzi sono intesi franco cantiere Forlì esclusa IVA.

PROVA IN MARE

Abbiamo provato il Comet 801 in due riprese. La prima volta a Porto Garibaldi, con un vento da forza 0 a forza 2, l'uscita in mare non è stata soddisfacente in quanto in quelle condizioni non si può avere veramente un'idea di ciò che può dare una barca. La seconda volta l'abbiamo provata in trasferimento da Cesenatico a Pescara, portando per un tratto la barca di un amico destinata a raggiungere la Liguria via mare.

In questa seconda uscita abbiamo trovato venti di tutte le forze, mare anche formato ed abbiamo potuto provare il Comet 801 in quasi tutte le condizioni possibili che si presentano in navigazione. Dimostrando nel complesso di possedere delle ottime doti marine e di navigazione, la barca ha un soddisfacente rendimento medio costante su tutte le andature e in ogni condizione dà un senso di sicurezza e di manovrabilità che conforta sia chi vuole farne un uso crocieristico sia chi pensa di usarla per regate.

Con forza 6-7 conviene ridurre molto il triangolo di prua, avere cioè delle vele molto piccole davanti lasciando la totalità della superficie della randa; altrimenti è conveniente prendere una sola mano di terziario, in quanto le forme stesse della barca chiedono che la parte posteriore del piano velico lavori continuamente per tenerla manovrabile. Diciamo che forza 3-4 è l'optimum di rendimento della barca



La scotta della randa è fissata a pagliolo; in optional si può montare la barra di scotta ed a questo scopo sono predisposti gli alloggiamenti sulle panche e gli schienali. Nella foto è visibile la barra del timone, il volantino per tesare lo strallo di poppa, le leve di comando del motore.

in quanto si può ancora rimanere con il genoa grande e la totalità della randa, cioè tutti i metri quadri possibili; in queste condizioni la barca rimane docile alla barra senza «tirare» e lo sbandamento è accettabile per una barca da crociera, cioè all'interno si riesce agevolmente a svolgere normale vita di bordo, come far da cucina, riposarsi, carteggiare.

Il pozzetto è ben riparato e nel complesso la barca è stagna; infatti la particolare forma dello scafo respinge gli spruzzi verso l'esterno, in maniera che il pozzetto resta sufficientemente asciutto rimanendo confortevole anche con mare formato in prua. La vela che valorizza la barca è lo spinnaker; con questa vela, infatti, abbiamo provato le più forti emozioni e abbiamo apprezzato le forme che l'architetto ha voluto dare allo scafo rendendolo da crociera non soltanto per le sistemazioni dell'interno ma anche perché in effetti è nelle andature di lasco o in poppa che si fanno passeggiate e crociere a largo raggio. Con uno spinnaker leggero, da forza 1-2 fino a forza 4-5 la barca rimane maneggevole e marcia come su un binario; non ci sono straziate improvvise e rimane equilibrata e sulle sue linee senza prendere delle imbarcate né inclinarsi più del necessario. Ci piace rimarcare ancora che è una barca nata quasi per le andature portanti, cosa che è per lo più apprezzata dai crocieristi in quanto sono queste andature che più sono riposanti per coloro che del mare apprezzano anche lo spettacolo e il senso vacanziero delle passeggiate.

Sotto spinnaker comunque lo abbiamo anche messo alla frusta e qualcosa ne sa il III Classe che ci ha affiancato nella notte di trasferimento fra S. Benedetto del Tronto e le Tremiti (circa 100 miglia di poppa); anche se portati dalla sua onda, soltanto dopo molte miglia è riuscito a staccarci.



CONCLUSIONI

A nostro avviso il Comet 801 è un'ottima barca da crociera. In rapporto al suo fratello minore, il Comet 7,70, è stata migliorata l'abitabilità interna con l'allunga-

mento della tuga e con la separazione del WC, mentre in pozzetto ci si muove meglio per il ridimensionamento del gavone poppiere, che consente più spazio all'aperto da godere durante la navigazione. In definitiva una barca più mediterranea.

Più maneggevole del 7,70, il Comet 801 crediamo rispecchi il programma che progettista e costruttore si erano prefissi:

cioè dare al crocierista medio, dedito soprattutto al cabotaggio, un mezzo più valido per apprezzare maggiormente il comfort delle crociere costiere.

