

numero 3 - 2010
Maggio

Tutto il tuo mare a € 1.50

BLU MAG

Supertest
Comet 21
Pirelli PZERO 1400

Barche
Swan 60
Magnum 51

Vela olimpica
Verso Londra 2012

Viaggio
Pantelleria

Tecnica e design
Moderni sistemi per l'ancora

SPECIALE

Pianeta Lobster



Audrey Mestre
**Quel maledetto
ultimo giorno**

ISSN 2036-2065



9 772036 206008

00003

Comet21



Sei metri di divertimento

Abbiamo provato il 21 piedi della Comar, scoprendo tutte le sue peculiarità

di Giuseppe Mancini

È la "piccola" del Cantiere di Fiumicino, voluta per occupare il segmento dei One-Design di 6 metri di lunghezza, a prevalente appannaggio del Laser SB3 e del Melges20. Una barca tutta italiana, concorrenziale nel prezzo d'acquisto, facile da gestire e trasportare.

Il Comet 21 si presenta bene alla vista, con linee grintose, accattivanti e proporziona-

te, senza nessuna apparente forzatura. La prua dritta - che scende perfettamente verticale sull'acqua riducendo al minimo lo slancio - è uno degli elementi che denuncia l'indole da racer puro. Lì le sezioni d'entrata sono fini e tese, con pochissimi volumi; poi, man mano che si procede verso poppa, le linee si allargano fino a raggiungere il massimo del baglio ben oltre mezza nave, a circa 1/3 dalla poppa. In quel punto, la sezione trasversale vede una svasatura delle murate considerevole, mantenuta anche nelle successive sezioni verso poppa, nonostante l'appiattimento della parte inferiore dello scafo, quella immersa. Così, confrontando "l'impron-

IN QUESTE PAGINE il Comet21
in configurazione per andature
portanti, con il gennaker e il
flocco arrotolato

A DESTRA da notare l'albero
ruotato, che tende a seguire la
linea del boma grazie allo snodo
con cui poggia sulla tuga



ta" sull'acqua della linea di galleggiamento con il perimetro della falchetta, si evince una notevole differenza: larga sopra, stretta in basso. L'insieme delle scelte progettuali seguite per questo 21 piedi, hanno mirato - tra le altre cose - a due obiettivi di partenza: avere ridotte superfici bagnate con la barca in assetto orizzontale (per intenderci, portata piatta sull'acqua); ottenere un graduale ma significativo aumento del momento raddrizzante relativo alla stabilità di forma, già dai primi gradi di sbandamento laterale.

Scafo e coperta sono realizzati con composti di fibre di vetro biassiali e resine epossidiche, in struttura a sandwich (anima in corecell) trattata sottovuoto e, infine, postcotta a 60° centigradi.

La barca appesa alla gru - che con semplicità provvede al varo - dà l'opportunità di apprezzare le sue appendici. Lama di de-

riva e bulbo descrivono un profilo a T: la prima, dalle sezioni sottili e una corda abbastanza ridotta, è realizzata in composito avanzato di fibra di carbonio e resine epossidiche, mentre il siluro è naturalmente in piombo. Molto bello il disegno del timone: anch'esso realizzato in fibra di carbonio, ha una corda ridotta e un coefficiente d'allungamento notevole. Il suo assemblaggio può avvenire comodamente con la barca in acqua, anche in presenza di fastidioso moto ondosso, grazie a un sistema a baionetta: la pala si infila dall'alto e scorre all'interno di una guancia che è tutt'uno con la barra e gli agugliotti.

In coperta tutto è essenziale, a partire dalla

linea complessiva caratterizzata da una tuga appena accennata e dal profilo arrotondato, perfettamente coerente con lo stile dei fratelli Comet di maggiori dimensioni. Il pozzetto è molto grande, in considerazione del fatto che stiamo su un 21 piedi, e presenta la peculiarità di una struttura centrale dove è posizionata la torretta della scotta randa e una bussola. Il piano di calpestio del pozzetto è intramezzato da due puntapie di longitudinali, ricavati direttamente nello stampo e, perciò, anche con importanti funzioni di irrigidimento. In falchetta due candelieri per lato, bassi e con una sola linea di draglia, riferimento limite per l'equipaggio nello sporgersi di schiena. ➔

Comet21



A SINISTRA di bolina, con la randa molto svergolata per via della regolazione del punto di scotta sul trasto portato sopravvento e della scotta leggermente lasciata

A LATO la ripresa ravvicinata del pozzetto: la posizione del timoniere è confortevole grazie alla corretta distanza del puntapiedi

SOTTO il bompresso in carbonio estratto a cui è murato il gennaker; questa immagine offre anche la possibilità di notare bene il profilo del dritto di prua

A DESTRA una vista completa del piano velico in assetto da andature portanti; da notare la randa con taglio square-top che presenta una steccatura full-batten a 6 stecche



L'attrezzatura è Harken. I carrelli per la regolazione del punto di scotta del fiocco, naturalmente completi di strozzascotte, sono posti sulle alzate interne. La scotta randa ha un paranco a quattro rinvii, con il suo trasto che occupa trasversalmente tutto il pozzetto e la già citata torretta su sfere con strozzascotte. Il circuito per le scotte del gennaker è composto da quattro bozzelli (due per lato) e due winch che - a nostro avviso, in considerazione della superficie della vela - potevano essere risparmiati, sostituendo due dei quattro bozzelli con due di maggiori

dimensioni con sistema a cricco. In manovra, la gestione della vela per andature portanti risulta semplice: in coperta, a prua, è presente il foro di uscita di un tubo "lanciaspi" nel quale è ricoverato il gennaker e dal quale esce velocemente in issata; altrettanto velocemente rientra in ammainata con l'ausilio di un retriwer, il tutto comandato dall'interno del pozzetto. Il punto di mura del gennaker fa capo all'estremità di un bompresso in carbonio, che si estrae quando necessario.

A prua è presente un rollafiocco per l'agevole avvolgimento della vela.

In definitiva, tutta l'organizzazione dell'attrezzatura e la sua disposizione, hanno mirato a una semplificazione massima delle manovre e, allo stesso tempo, a far rimanere in pozzetto durante la navigazione ogni membro dell'equipaggio.

Il piano velico prevede una randa con penna square-top e un fiocco dalla ridottissima sovrapposizione. Ottima la scelta di dotare la randa di steccatura full-batten; scelta quasi inevitabile per la presenza del taglio quadrato, e che incide positivamente in maniera sensibile sulla stabilità di forma e sulla durata nel tempo di tutta la vela, in quanto riduce drasticamente lo stress del tessuto laminato.

L'albero in carbonio - realizzato in due pezzi, per facilitarne la gestione a barca disarmata e il trasporto - è poggiato sulla tuga tramite una sfera di acciaio che gli



permette di ruotare sul suo asse verticale: una coppia di sartie alte collegano direttamente la falchetta a un punto a 4/5 dell'albero poco sopra l'attacco dello strallo, mentre un'altra coppia descrive un rombo grazie alla presenza di un ordine di crocette regolabili. Questo sistema che può apparire complesso, al contrario permette una semplice e veloce regolazione della flessione dell'albero e, di conseguenza, un controllo ottimale della forma della randa. Non è presente lo strallo di poppa.

Il Comet 21 è stato varato e, adesso, all'ormeggio aspetta di essere armato. Il fioc-

co è già pronto, arrotolato in precedenza a terra attorno al suo strallo e murato al piccolo avvolgitore Harken. Si prepara la randa, pronta a essere issata una volta fuori dal marina. Il circuito del genacker è anch'esso pronto, e manca solo di avviare il piccolo motore fuoribordo da 3 cavalli e uscire in mare. Il vento ha raggiunto i nove nodi di velocità e la superficie dell'acqua è appena increspata.

Con la randa a riva e il fiocco srotolato, si inizia a bolinare. Si provano varie regolazioni della randa, agendo sul carrello e sulla scotta, e adattando di conseguenza la forma del fiocco. Portiamo sopravven-

to il punto di scotta sul trasto, mollando contemporaneamente un po' di scotta: la balumina nella parte alta della randa si apre, e la sua forma assume complessivamente una leggera svergolatura. Proviamo lungamente con questo set-up, facendo di tanto in tanto qualche virata: la barca risulta veloce, ma forse un po' carente di angolo di bolina, come ci aspettavamo da questo tipo di regolazione. Modifichiamo la forma della randa, portando il carrello più al centro e cazzando la scotta. E poi, esageriamo per le condizioni presenti, scarrellando ancora oltre il centro barca e cazzando molto di ➔

Comet21

A DESTRA il blocco timone comprende una guancia a cui sono solidali la barra e gli agugliotti, e dentro la quale si infila dall'alto la pala in carbonio

SOTTO un particolare dell'estrema prua, nel quale è ricavato un piccolo pozzetto che contiene il tamburo dell'avvolgifiocco

IN BASSO il Comet21 sul carrello stradale, con il bulbo sollevato dall'apposita gruetta, pronto a essere varato

NELLA PAGINE A FRONTE un particolare del piede d'albero



più la scotta; allo stesso tempo, quando il vento rinfresca di qualche nodo, proviamo a "puntare" orzando molto, oltre il limite dello stallo della parte anteriore del fiocco. Insomma, effettuiamo molte prove per comprendere le reazioni della barca e come vuole essere portata. Il timone è molto sensibile ed estremamente preciso, segni di un'elevata efficienza idrodinamica, dovuta a quel coefficiente di allungamento (rapporto tra corda e lunghezza della pala) di cui abbiamo fatto cenno in precedenza. E sono proprio le appendici a dettare all'equipaggio l'assetto e il modo di conduzione: con un piano di deriva di superficie contenuta, come nel caso del Comet 21, l'equilibrio tra velocità e angolo è molto delicato. E' meglio tenere sempre la velocità alta, evitando di cercare a tutti i costi di "fare prua"; in questo modo si rie-

COMET21 SCHEMA

MATERIALE COSTRUZIONE: VTR

LUNGH.F.T.: m. 6,22

LUNGH. AL GALLEGGIAMENTO: m. 5,54

BAGLIO MAX: m. 2,35

PESCAGGIO: m. 1,44

DISLOCAMENTO: kg. 548

PESO ZAVORRA BULBO: kg. 200

SUPERFICIE VELICA RANDA: mq. 17,20

SUPERFICIE VELICA FIOCCO: mq. 8,50

SUPERFICIE GENNAKER: mq. 38,00

CATEGORIA CE: C

PROGETTO: Sergio Lupoli

CANTIERE: Comar Yacht

PREZZO: Euro 27.500 (IVA esclusa)



sce ad aumentare la portanza sulla lama di deriva e la barca guadagnerà "naturalmente" diversi gradi all'orza.

Issiamo il gennaker e iniziamo a "scendere", cercando qualche piccola onda che aiuti la planata. Anche se il vento non supera gli 8 nodi, il Comet 21 è leggero e "allegro" sull'acqua: con la sua velocità riesce a crearsi un buon vento apparente che ci consente di poggiare gradualmente fino a raggiungere un ottimo angolo, e, di tan-

to in tanto, di fare qualche bella planata. In manovra si comporta benissimo, veloce, agile, e molto preciso: la barca va esattamente dove noi vogliamo, senza reazioni inattese. In uscita dalle virate, riparte subito, meglio se invogliata da una "virata con rollio". Per le strambate, nessun problema: il gennaker passa con facilità, grazie anche all'altezza dell'attacco del suo punto penna, ben sopra lo strallo e, quindi, ben distante da questo. La

posizione della bussola, sulla torretta al centro pozzetto, è un po' troppo arretrata rispetto alla posizione del timoniere specie con vento leggero; sarebbe meglio un'applicazione a piede d'albero.

Le impressioni generali sono positive. Il Comet 21 è una barca leggera, che "sente" subito il piccolo refolo e che ti trasmette la sensazione dell'accelerazione. E come tutte le barche che accelerano velocemente, altrettanto velocemente rallenta e, perciò, vuole essere portata sempre in velocità. Infine, proprio per il tipo di sensazioni che trasmette in modo dettagliato, è semplice trovare la regolazione ottimale e il giusto assetto.

Ma, tornando a terra dopo qualche ora dedicata a navigare in varie andature, prevale una sensazione su tutte: questo 21 piedi è maledettamente divertente!



In sintesi

Il Comet21 è nato per la regata in monotipia, ma siamo certi riserverà piacevoli sensazioni anche a chi dovesse utilizzarlo per semplici uscite domenicali; barca semplice da condurre e molto reattiva alle variazioni d'intensità di vento.

Agevole la gestione e il trasporto