

# Comet 48 DH

Un nuovo 15 metri a pozzetto centrale e con deck house. Barca dallo stile nordico e dalle buone prestazioni sia a vela che a motore. Tra i punti di forza la grande cabina armatoriale di poppa.

testi e foto di Luca Sordelli

**U**n altro passo in avanti della nuova Comar. Rilevati i vecchi e imponenti stabilimenti Chris Craft di Fiumicino, ampliata sempre più la produzione (sono in arrivo anche un '54 e un '63) il cantiere romano si pre-



- la qualità costruttiva
- la grande cabina di poppa
- l'agilità
- scarsa dotazione di accessori nel prezzo base
- l'accesso ai locale impianti

## La coperta

Un pozzetto profondo e ben riparato da mare e vento, manovre organizzate per poter essere utilizzate anche in equipaggio ridotto, nessuna concezione al superfluo. Il Comet 48 DH, anche in coperta, potrebbe facilmente essere scambiato per una barca nordica. In questa tradizione si inseriscono alcune scelte intelligenti (soprattutto in ottica di sicurezza) come ad esempio i gavoni sotto i passavanti laterali che ospitano l'autogonfiabile. All'opposto un notevole sforzo è stato fatto anche per aumentare, in chiave prettamente mediterranea, le superfici per prendere il sole. Obiettivo quasi centrato (anche se non può esserci paragone con altre barche senza pozzetto centrale e senza deck house) con due spazi (entrambi rivestiti in teak), a prua e a poppa, che misurano rispettivamente 125 x 160 e 160 x 170 cm. Buona la distribuzione in coperta dei winch e degli stopper (all'albero rimangono solo le drizze per gli avvolgitori) ma assolutamente da cambiare il sistema della scotta di randa armato sul modello della prova. Qui infatti c'era un normale paranco a sei vie, è necessario (ed è previsto dal cantiere) un sistema con due verricelli a poppavia del pozzetto. Da segnalare infine che tutta la ferramenta in inox della coperta viene prodotta espressamente su disegno Comar.



1. Vista da prua del pozzetto, ottima la larghezza delle panche.

2. Intelligente la soluzione escogitata per stivare le zattere autogonfiabili dentro a due gavoni sotto ai passavanti.

3. Sulla colonnina Solimar sono raggruppati sia il quadro motore che la strumentazione elettronica.

4. Il trasto di randa corre alle spalle del timoniere. Sulla barca della prova la scotta lavorava con un paranco a 6 vie. Verrà sostituito da 2 winches.



5. Tra gli optional i wiches elettrici per le scotte del genoa.

6. Il musone di prua e il verricello.

7. Il grande gavone di poppa.



senta ora sul mercato con un'altra importante barca. Questo 15 metri rappresenta l'ultimo progresso di un processo di rilancio di uno dei marchi più prestigiosi della nautica italiana che vede come protagonista la Media Ship. La società romana della "vecchia" Comar aveva infatti rilevato nel 1993 il marchio e buona parte degli stampi. Da allora si è assistito ad un costante processo di ingrandimento basato sia sul prestigio del nome sia su una accorta politica di produzione che è riuscita a mantenere prezzi più che competitivi a fronte di una buona qualità costruttiva.

## Il progetto

Il Comet 48 DH recupera le linee d'acqua del '50 (già Phoenix) e in più mette in mostra una serie di modifiche seguite dallo stesso Studio Vallicelli. In particolare si è intervenuto sul disegno della poppa e sull'altezza delle murate. Ne deriva una barca a pozzetto centrale e dallo stile tipicamente nordico. Spicca in questo senso la scelta di creare anche una deck house, con una configurazione finale che rende questa barca adatta anche alle naviga-

## Interni

**T**ipica barca a pozzetto centrale, il Comet 48 DH dispone di una grande cabina di poppa e di una lunga cucina lineare. La dinette, che invece su questo genere di scafi risulta di solito sacrificata, può qui usufruire dei volumi della deck house. L'altezza in questa zona arriva ad un massimo di 205 cm. Non ci ha però convinto molto la zona carteggio, non per l'ampiezza del tavolo, più che sufficiente, ma perché non rimane ben isolata dal resto del quadrato. E' questa comunque una tendenza sempre più forte che si nota un po' su tutte le barche dell'ultima generazione e che evidentemente è il mercato a chiedere (anche perché il carteggio non si fa più con le carte ma con i molto meno ingombranti plotter). Come si diceva la cabina di poppa mette in mostra dimensioni decisamente sopra alla media e non si tratta solo di una questione di centimetri. Ottima è anche l'organizzazione generale di questo locale, con molto spazio per stivare il bagaglio e un comodo scrittoio in ciliegio. Nel complesso questa barca, pur offrendo sei ampi posti letto, è organizzata secondo un principio armatoriale, senza troppe cabine e con molto spazio per navigare in comodità anche in inverno (con il joystick del pilota automatico si può anche timonare guardando verso l'esterno) tanto che le vere avversarie dirette sono barche anglosassoni o nordiche. La cucina lineare, oltre ad offrire ampi spazi di lavoro è una delle poche che si può tranquillamente usare anche in navigazione e a barca sbandata. Sempre in quest'ottica è pensata la cabina a centro barca, a letti sovrapposti, che offre delle vere cuccette di guardia. Una nota particolare la meritano i legni, ben lavorati e scelti in maniera accurata in base alle diverse venature.



1. La grande finestruzione della deck house offre una notevole luminosità a tutta la dinette. Qui l'altezza massima è di ben 205 cm.
2. Lungo la murata di destra corre la cucina lineare, particolarmente grandi i due frigoriferi.
3. La cabina di prua con la tradizionale cuccetta matrimoniale a V. Sufficiente lo spazio per stivare il bagaglio.
4. Imponenti le dimensioni della cabina armatoriale di poppa con una cuccetta da 160 x 195 cm.
5. La zona carteggio con le due poltroncine e il tavolo centrale orientato per baglio.

# Superprova

**Il 15 m disegnato da Chance/Valllicelli grazie ad un dislocamento complessivo basso mette in mostra una superficie velica contenuta, a tutto vantaggio della facilità di gestione delle manovre.**

zioni in condizioni meteo particolarmente dura. Dal modello di barca nordica il Comet 48 però si differenzia subito per il dato relativo al dislocamento, 13 tonnellate contro una media delle avversarie che si attesta intorno alle 17.

A questo valore si è arrivati grazie alla costruzione sotto-vuoto in sandwich sia per lo scafo che per la coperta. Si inserisce coerentemente in questa direzione la scelta di una superficie velica contenuta, a tutto vantaggio della facilità

di gestione delle manovre. In coperta, nonostante "l'ingombranza" del pozzetto centrale e della deck house, sono stati ritagliati a prua e a poppa spazi sufficienti per creare due ampi prendisole.

Due le possibili scelte per la chiglia, tradizionale o ad alette, entrambe in piombo. Per chi non ha particolari esigenze di ridurre il pescaggio (si guadagnano 40 cm) consigliamo la prima che porta a rendimenti sensibilmente migliori in bolina.

## La prova

Il test si è svolto nelle acque antistanti il porto di Fiumicino a pochi chilometri da Roma. Brezze leggere intorno ai 10 nodi e mare piatto. In queste condizioni la vera natura della barca è potuta emergere con chiarezza. A dispetto del "look" che al primo momento può apparire un po' da motorsailer il Comet 48 si è dimostrata una barca agile e dalla carena veloce. Con 10 nodi di vento di bolina abbiamo sfiorato i 6 di velocità, un dato più che interessante che sarebbe potuto essere anche migliore con un randa steccata al posto di quella avvolgibile.

Buona l'organizzazione delle manovre, facilmente gestibili anche da una sola persona, buona anche la visibilità a prua nonostante l'ingombranza della sovrastruttura centrale. Di bolina dalla postazione del timoniere facilmente visibile anche il bordo d'entrata del genoa.



A motore le prestazioni del Comet 48, con lo Yanmar da 100 cv sono nella media. Più alti della norma invece i dati relativi alla rumorosità, conseguenza inevitabile della scelta di mettere il motore a centrobarca.

In manovra leggerissimo l'effetto evolutivo dell'elica sia in avanti che in retromarcia. Il modello della prova era provvisto anche di un bow thruster (con il comando direttamente sulla leva del gas), soluzione a nostro avviso superflua vista l'ottima manovrabilità dell'imbarcazione.

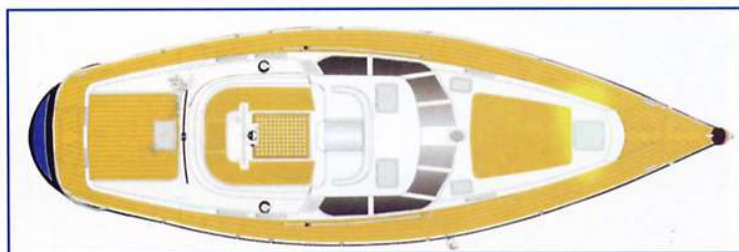
**Vela**  
MOTORE

## Materiali e impianti

**P**rimo obiettivo era evidentemente quello di contenere i pesi senza però ricorrere a materiali particolarmente costosi. Sia lo scafo che la coperta sono quindi costruiti sottovuoto con un sandwich di balsa e termanto. Non esistono controstampi strutturali ma i rinforzi, sia trasversali sono realizzati con un'ossatura di madieri a longheroni resinati allo scafo. Buona anche la qualità della giunzione scafo coperta, con una resinatura che va a sovrapporsi alla tradizionale contropiastra in ottone. La resina è sia poliesterica che vinilesterica (negli strati esterni) per migliorare la resistenza all'osmosi. Il motore è centrale e quindi facilmente raggiungibile. Nel vano che viene a liberarsi sotto al pozzetto sono invece concentrati gli altri impianti, soluzione ottima ma purtroppo mal sfruttata, mancano infatti dei portelloni abbastanza grandi per raggiungere con facilità il centro del locale. Migliorabile la dotazione di optional compresi nel prezzo. Entrambi i bulbi (tradizionale o ad alette) sono in piombo con piastra in acciaio inox.

A destra, il vano motore è a centro barca, sotto la panca della dinette. Molto facile da raggiungere compromette però l'insonorizzazione in quadrato.

Sotto, tra le cose che ci sono piaciute c'è l'impianto elettrico, semplice e ben dimensionato.



## COMET 48 DH LA SUPERPROVA IN CIFRE

### Progettista

**B.Chance - Studio Vallicelli**

### Il prezzo

Versione standard: **lire 599.000.000**,  
con accessori Pack 1: **lire 631.000.000**,  
con il Pack 2: **lire 662.000.000** + Iva.

### I dati

Lungh. ft **m 14.65** • lungh. al gall. **mt 12.50** • largh. **m 4.40** • immersione **m 2,00/2.40** • dislocamento **kg 13000** • zavorra **kg 4400** • sup. velica complessiva (genoa al 135 %) **mq 120** • albero in alluminio anodizzato a tre ordini di crocette acquaretate • armo in testa d'albero • serbatoio acqua **lt 1000** • serbatoio gasolio **lt 500** • categoria **CE:**

**A** • posti letto 6+2 • costruzione scafo sottovuoto in sandwich di balsa e termanto, coperta in sandwich di termanto • resina di tipo poliestere isoftalica con strati esterni di resina vinilestere per una maggiore protezione dall'osmosi, pelli di vtr biassali e unidirezionali.

### Le misure principali

Cabina di prua: altezza cm 189, cuccetta cm 200 x 195 • dinette: altezza cm 205 • cabine di poppa: altezza cm 188, cuccetta cm 160 x 195 • altezza toilette di prua cm 190 • cabina a centrobarca: cuccette 65 x 188.

### Principali dotazioni optional

**Versione standard più Pack 1:**

antivegetativa • trasporto a Cesenatico o Fiumicino • varo e alberamento • dotazioni di sicurezza • dotazioni di ormeggio • avvolgifiocco • scaletta bagno in inox • tendine dinette. **Versione standard più Pack 1 e 2:** trattamento epossidico in carena • ponte in teak • musone di prua in acciaio • autopilota B&G/Autohelm 2000 • stazione vento, log, eco, contamiglia B&G serie Network • Gps chartplotter Magellan.

### Il motore della prova

Yanmar diesel da **100 cv** di potenza all'elica, turboalimentato con trasmissione in linea d'asse • **mod. 4JH 3DTE** • cilindrata **cc 1995** • architettura a **4 cilindri** • alesaggio per corsa **mm 84 x 88** • peso a secco **kg 256**.

### Indirizzi

Costruito da  
**Comar Yachts**  
Fiumicino (Roma)  
tel. 06/6522012  
fax 65029816  
media.ship@flashnet.it

### Le prestazioni a vela

Angolo al vento	Intensità vento reale	Velocità (nodi)
50°	10	5,9
90°	8	5,4
130°	8	3,7
170°	6	2,5

### Le prestazioni a motore

rumorosità dB (A)		
Giri vel. (nodi)	cab. prua	dinette
700	54	58
1500	5,5	62
2000	6,3	64
2500	7,1	68
3000	8,0	70
3500	8,6	76

Rapporto peso/potenza (cv/ton): 7.6

Velocità critica (2,54 xV l.gall): 8.6 nodi

### Le condizioni della prova

Acque antistanti il porto di Fiumicino, brezza leggera, intensità variabile tra i 5 e i 9 nodi, mare piatto. Tre persone a bordo, carena pulita. Serbatoio acqua vuoto, serbatoio gasolio al 50%. Strumentazione usata: GPS Garmin 12, fonometro Lutron SL-4001, stazione del vento WF.



### Il giudizio dell'esperto

Il Comet 48 DH è una tipica barca da crociera dai grandi volumi interni, a pozzetto centrale. Spicca il buon disegno delle linee d'acqua che, insieme ad un dislocamento complessivo contenuto, portano a buone prestazioni sia a vela che a motore. Ottima la qualità costruttiva, interessante il prezzo.

### Le avversarie

barca	Lft (m)	Largh. (m)	Disl. (kg)	Sup. Vel. (mq)	Progettista	Prezzo (Lire)
Comet 48	14.65	4.40	13000	120	Chance/Vallicelli	599.000.000
Hallberg Rassy 46	15.12	4,48	14000	126	G.Frers	778.000.000
Oyster 485	14.78	4.27	18600	114	Holman & Pye	888.000.000
Franchini 47 S	14.42	4,12	16800	120	Starkel	617.000.000

Nota: i prezzi si intendono Iva esclusa e franco cantiere.

### Gli indici di prestazione a confronto

Barca	Disl./L.gall (kg/m³)	Sup.velica/Disl. (m²/ton)	Zavorra/Disl.(%)
Comet 48	6.6	9.2	33
Hallberg Rassy 46	8.4	6.1	34
Oyster 485	11.3	6.0	-
Franchini 47 S	12.2	7.1	29

Note: dislocamento relativo (Disl./L.gall): più il valore è basso, più la barca è leggera • superficie velica relativa (Sup.velica/Disl): a valori alti corrispondono barche molto invelate.