

COMAR - COMET 850**PREGI**

- Gli interni permettono una buona abitabilità
- Prestazioni veliche in assoluta sicurezza
- Possibilità di una successiva rivendita

DIFETTI

- Antidrucciolo con poco antiscivolo
- Mancato accesso alla cabina di prua con bagno occupato
- Scarsa capacità del serbatoio di gasolio

IL COMET PER LA FAMIGLIA

Un progetto di Finot per navigazioni tranquille, con un'eccellente abitabilità. Come chiedevano gli appassionati in quel lontano '79...

Nel 1979 il cantiere Comar di Forlì, su progetto dell'architetto Finot, iniziò a costruire il Comet 850 quando i modelli 770 e 801 commercialmente erano alla fine e la clientela cercava imbarcazioni a vela per famiglia sempre un po' più comode. Dal '79 all'81, periodo della prima serie, non aveva pagliolo in dinette e nelle cabine, ma soltanto un tappetino di gomma e motorizzazione Farymann 9 cv monocilindrico. Dall'81 fino all'83 l'ultima serie, con un pagliolo in legno in dinette e un Farymann 12 cv bicilindrico su base Kubota. In totale ne sono stati prodotti circa 600 esemplari, molti esportati nei laghi tedeschi, con il simpatico nome di "Cometino". Uscivano dalla Comar tutti immatricolati e quindi senza limiti di navigazione; poi con il cambio della normativa sono stati trasformati tutti in natanti, quindi possono navigare entro le 12 miglia dalla costa.

SCAFO

Realizzato interamente in resina poliestere, stampata a mano, con timone in poliestere rinforzato inox. Lo scafo è rinforzato e irrigidito da madieri longitudinali controstampati, mentre le paratie interne sono in legno di palissandro, incastrate sul controstampo della coperta e dello scafo. Quindi dall'interno si vede un soffitto di resina poliestere stampato e ben rifinito, così pure sul fondo dei mobiletti laterali e su tutte le superfici dello scafo che sono a vi-

sta. Albero anodizzato nero, appoggiato in coperta. Sottopuerta, c'è un supporto in legno che scarica tutto il peso dell'albero sul fondo dello scafo, in corrispondenza dell'attaccatura del bulbo in ghisa di 950 kg e con differenti pescaggi. Su tutti i Comet 850, i bulloni del bulbo sono stati coperti da uno strato di vetroresina, per proteggere e preservare il pavimento della dinette da infiltrazioni attraverso i bulloni stessi. Da notare che alcuni armatori, per conto loro, hanno poi applicato de-

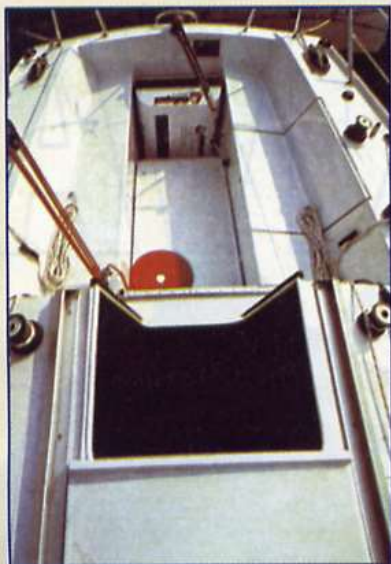
gli spoiler per facilitare l'accesso in acqua modificando un po' la linea e soprattutto ne hanno allungato il galleggiamento rendendola un filo più veloce a motore. In ogni caso, una barca molto robusta: vedi esperienze di clienti che sono andati sugli scogli senza avere danni interni, solo la screpolatura esterna in carena, sulla giunzione scafo-bulbo, un po' aumentata. Comunque ripristinabile con sigillanti e stucco.

COPERTA

In sandwich di balsa, tutto stampata in ambienti a controllo di temperatura e umidità. Antidrucciolo realizzato di stampata, pertanto pratico da pulire ma poco antiscivolo. Il trasto randa, posto davanti alla porta di ingresso dinette, è assai pratico per governare. Il pozzetto è molto ampio, sei persone possono sedersi comodamente. La zattera di salvataggio per oltre le 12 mi-



Il genoa del Comet 850 era di base su un avvolgifiocco manuale. Molti clienti, per la randa hanno poi adottato l'avvolgigiranda esterno della Bamar. Il piano velico veniva maggiorato a richiesta.



Il pozzetto, molto ampio per l'epoca, consente a sei persone di stare sedute comodamente. Si nota il trasto della randa, davanti alla porta d'ingresso.

Il quadrato (sotto) ha un'altezza quasi sempre di un metro e 75. Intorno al tavolo della dinette trovano posto sei persone. Trasformandola, si ottengono tre posti letto, due a sinistra e uno a destra. I mobili sono in legno compensato di palissandro.



Sopra, il bagno che separa la cabina di prua dal quadrato. Sotto, la cucina fissa, dotata di fornello e lavello.

glia veniva fissata sulla tuga, sotto al boma. Un gavone laterale, sulla sinistra e accessibile dal pozzetto, consente di stivare moltissimo materiale. Il gavone ancora contiene un modello da 10 kg totali con 10 m di catena e relativo tessile. I vetri laterali che danno luce alla dinette, sono in plexi e incollati; il primo nel tempo cristallizza, riduce la sua trasparenza e mostra delle microrotture: normalmente occorre sostituirlo. L'osteriggio di prua, in policarbonato, si è rivelato un'ottima scelta: è ancora perfetto anche se calpestandolo si ha l'impressione che sia debole, ma è una caratteristica di questo materiale, sempre molto elastico.

INTERNI

Gli spazi sono così distribuiti: cabina armatoriale a V, a prua; dinette trasformabile per tre posti letto, a poppa sulla destra; lateralmente una cabina singola per il navigatore. Poi un tavolo da carteggio pieghevole e a scomparsa; la cucina fissa con fornello

e lavello; bagno a prua nel passaggio dalla dinette a prua. Difetto: quando si utilizza il bagno, non si può accedere alla cabina di prua. Dal pozzetto esterno si entra nella dinette attraverso una scaletta interna in legno, poco ingombrante e smontabile per accedere alle parti meccaniche anteriori del motore. I mobili sono realizzati in legno compensato di palissandro, verniciato per impermeabilizzarlo con un trasparente poliuretano non lucido: da qui un aspetto sobrio e la facilità per il lavaggio e la pulizia. Sotto coperta

le al-

tezze sono tutte circa di 1,75 m. Il tavolo è centrale, con le antine laterali abbattibili.

IMPIANTI

Il vano motore si trova esattamente sotto al pagliolo del pozzetto, che è apribile per accedere alle batterie e al propulsore che si può togliere agevolmente per grandi lavori. Appeso nel gavone di sinistra, sotto al pulpito di poppa, c'è il serbatoio acqua dolce di 100 lt. È situato sotto la cuccetta del navigatore di destra in plastica a forma di sacco, con pompe manuali (per risparmiare energia) nel lavello cu-



cina e nel lavandino bagno. Impianto elettrico a 12V con una o due batterie in totale da 55 Ah cadauna: una solo per l'avviamento motore, l'altra per i servizi.

VALUTAZIONE

Resta una barca molto commerciabile, perfetta per fare crociere sottocosta con la famiglia in assoluta sicurezza. Nonostante le qualità veliche discrete, il cliente normalmente non la tiene più di due anni, perché una volta presa la mano, sente subito l'esigenza di una barca di dimensioni maggiori. Ci sono broker che hanno venduto lo stesso Comet 850 persino undici volte, con un leggero aumento di prezzo a ogni passaggio. Da nuova questa barca, al massimo, è costata 30 milioni di lire Iva compresa. Ora si trova a un prezzo di 22-25 mila euro.



SCHEDA TECNICA

Lunghezza f.t. (m) 8,55; lunghezza al gall. (m) 6,80; larghezza (m) 2,94; immersione (m) 1,30-1,60; dislocamento (t) 3,00; zavorra (t) 0,96; sup. velica (mq) 42,5; spi (mq) 62; motore (cv) 9-12; serb. gasolio (lt) 25; serb. acqua (lt) 100; costruzione: Comar; progetto: Finot