



Open 65 Cometa

Innovazioni progettuali come l'albero alare rotante sostenuto solo da tre sartie oltre a una configurazione a quattro appendici sono l'essenza di Cometa. La barca, realizzata in soli cinque mesi mostra già dai primi test ottime potenzialità dal punto velocistico. In anteprima i suoi pregi e i suoi difetti.

di CRIS BORDIGNON

Un sessantacinque piedi dai contenuti innovativi con cui il colosso farmaceutico Pfizer intende partecipare a tutte le manifestazioni riservate agli open del mediterraneo. Grande stabilità di forma, albero alare sostenuto da solo tre sartie, deriva basculante e retrattile oltre a un dislocamento ridotto le novità progettuali.

Cometa è stata realizzata grazie alla volontà della Pfizer che ha creduto di affidare parte della sua immagine alla vela. Particolarmente a quella branca che tratta le manifestazioni più spettacolari, quelle riservate alla classe Open. Alla sua prima regata la barca non ha

potuto esprimere le sue potenzialità in quanto la rottura del timone nelle fasi di prestarting non le ha consentito di partecipare alla competizione. Parlando di linee d'acqua, *Cometa* rispetto agli Open realizzati per partecipare alle manifestazioni mediterranee, ha sezioni più potenti e una superficie bagnata maggiore. Tutto ciò lascerebbe presupporre ottime prestazioni alle portanti e, forse, qualche difficoltà in più nelle andature strette: dai primi test appare invece che la barca di bolina è velocissima, mentre di poppa ha ancora bisogno di trovare la giusta centratura.

Cometa ha poche ore di navigazione e nonostante necessiti di un'attenta messa a punto e di una verifica delle molte soluzioni tecnolo-

In apertura, particolare della poppa aperta di Cometa. In evidenza il trasto della randa, il sistema delle volanti e il timone a barra. Qui a destra, vista da poppa del piano velico con l'albero senza sartie. In basso, vista laterale. Ai due lati dell'albero si notano i due canard retrattili a baionetta.

giche attuate, ha mostrato dei buoni spunti di velocità. Entrando nel merito del design: questo è ben calibrato, bordo libero basso e tuga "inglobata" nella coperta le danno un'immagine armonica. Ciò che ci ha lasciato perplessi, è la timoneria a barra. Realizzata in questo modo, riteniamo per problemi di tempo, in quanto pare poco realistico partecipare a regate tipo la Roma per Tutti dovendo gestire un 65' con lo stick in mano. Altra soluzione che a nostro parere ci sembra "da testare" è legata alla gestione della chiglia basculante con un meccanismo a paranchi, che nonostante sia estremamente leggero è poco pratico da utilizzare. Troviamo invece molto interessante l'albero rotante sostenuto da solo due sartie e strallo di prua oltre che da volanti. Quest'anno particolare implementa le prestazioni in tutte le andature. Altra soluzione degna di nota è il bompresso estraibile e tele-

scopico comodo e pratico ad utilizzare. Il pozzetto, enorme manca di puntapiedi che ne migliorerebbero la praticabilità con la barca sbandata. In tema di appendici possiamo osservare che visto l'angolo di bolina estremamente ridotto che la barca fa sicuramente sono efficienti.

La loro configurazione prevede un lama di deriva con siluro terminale basculante, due canard a prua a sezione asimmetrica oltre che al timone. L'albero alare ha una sezione strutturale inglobata in un carter che genera un profilo ellittico biconvesso simmetrico, il tutto ruota su una palla di acciaio a piede d'albero. Il passaggio in coperta unico vincolo alla rotazione è con una boccia in Nylon a settori che data la sua geometria è smontabile in caso di usura senza dover levare l'albero. Troviamo interessante il progetto del meccanismo per la rotazione dell'albero costituito da una leva in carbonio solidale al profilo che per mezzo di paranchi fa ruotare tutto l'insieme. Prima della rottura del timone attribuibili all'urto con un corpo sommerso la velocità con la sola randa, da quanto dichiarato dall'olimpionico Luca Devoti, era di oltre 15 nodi. La barca come linee ha sicuramente un ottimo potenziale si tratta ora solo di trovare le giuste messe a punto che le consentano di sviluppare tutta la velocità di cui è capace. ■



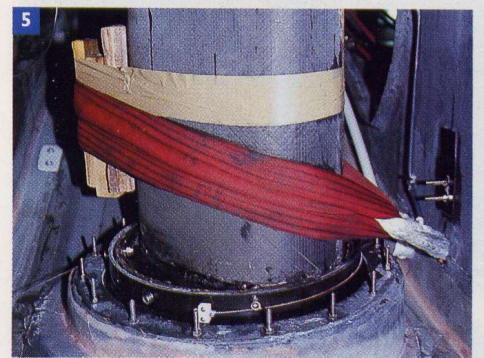
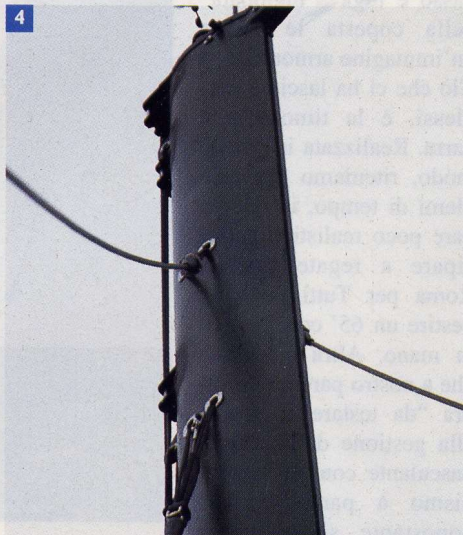
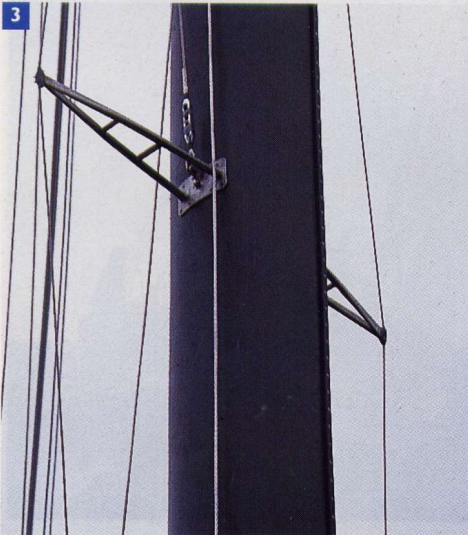
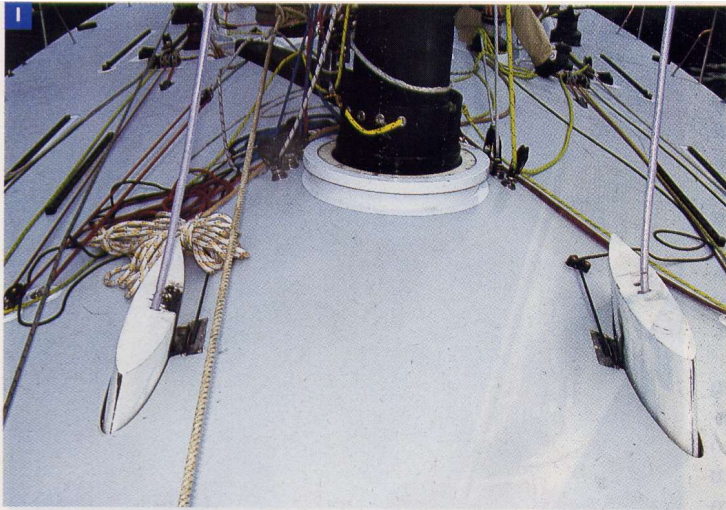


Foto 1 - Il triangolo di prua di Cometa: da osservare le derive prodriere a profilo asimmetrico. Queste due appendici definite "canard" hanno la funzione di rendere più gestibile la barca di bolina.

Foto 2 - La barra del timone in primo piano mentre sullo sfondo si può osservare l'enorme pozzetto interrotto solo dal cofee grinder.

Foto 3 - Il diamante "a traliccio" per aumentare la rigidità dell'albero in senso trasversale.

Foto 4 - La parte terminale dell'albero.

Foto 5 - La cinta per la rotazione dell'albero.

Foto 6 - La trozza full carbon del boma.

Foto 7 - Primo piano della boccola in coperta per la rotazione dell'albero.

Foto 8 - Il vang con i sistemi di demoltiplica.

Foto 9 - Vista dalla tuga della coperta.

