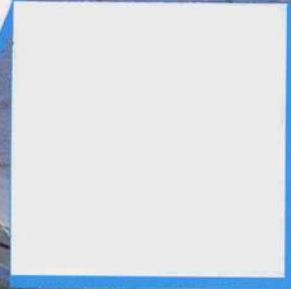
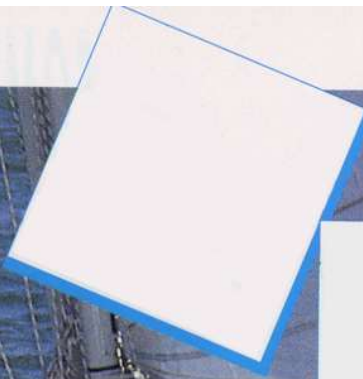


BARCA
EL MESE

Super Prova



PHOENIX



Abbiamo provato il Phoenix, il rivoluzionario 50' della Comar che esce decisamente dallo schema classico sia per l'estetica che per le nuove soluzioni

PHOENIX

di Leonardo Zuccaro

ESTETICA E PROGETTO

L'estetica del Phoenix introduce alcuni elementi architettonici inediti: innanzitutto la tuga, che come l'intera coperta è progettata dallo studio Vallicelli, si discosta da quella che è la linea di tendenza classica, proponendo uno sviluppo notevole in lunghezza e in altezza: a prima vista può risultare fin troppo importante, ma, come per tutte le cose nuove, ha bisogno di essere "digerita". Indubbia l'efficacia, sia come praticità del piano di coperta che come altezze interne, davvero eccezionali. Lo scafo ha linee molto eleganti, soprattutto pregevole lo specchio di poppa più proporzionato rispetto alle larghezze di certe barche dell'ultima generazione. Limitato lo slancio di prua, per una lunghezza al galleggiamento di tutto rispetto (m.12,25) che permette una velocità critica vicina ai 9 nodi. Nuovo anche il profilo del bulbo, che non presenta un autentico siluro, ma una sezione a

La Comar ha iniziato una politica di rinnovamento, e questo nuovo 50' rappresenta un po' l'emblema del cambiamento: nuove metodologie di costruzione particolarmente raffinate, attrezzature e rifiniture decisamente più elevate e un attento studio dell'armamento velico per semplificare al massimo la conduzione anche con equipaggi ridotti, senza limitare le prestazioni e la grintosità dei progetti.

Oltre al Phoenix (una cooperazione tra l'americano Britton Chance e lo studio Vallicelli) un 43' piedi, il Genesi, e un 60' in embrione, entrambi dello studio Vallicelli, completano il programma della nuova "era" Comar.

Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	15,20
Lunghezza scafo	m	14,53
Lunghezza al gall.	m	12,25
Larghezza	m	4,40
Pescaggio	m	1,85-2,40
Dislocamento	kg	10.000
Zavorra	kg	4.000

Superficie velica	m ²	116
Numero cuccette		6-8
Motore	Volvo Penta	59 hp
Capacità serb. acqua	lit	700
Capacità serb. gasol.	lit	350
DISEGNATA DA:	Britton Chance-Studio Vallicelli - P.Bitetti	
COSTRUITA DA:	Comar Costruzioni Marittime S.P.A., Via Masetti, 32 47100 Forlì, Tel.0543-721100, Fax	

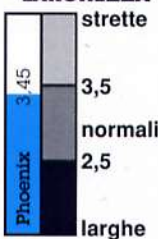
Optional

Bulbo con alette	L. 8.000.000
Attrezzatura spi	L. 4.500.000
Due winch spi	L. 3.800.000
Winch elettrico	L. 5.200.000

Fattori tecnici

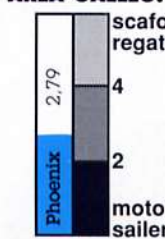
curata da Enzo Marolli

RAPPORTO LUNGHEZZA/LARGHEZZA



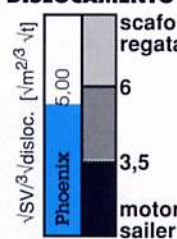
più il numero è alto più la barca è stretta

RAPPORTO SUP. VEL./AREA GALLEG.



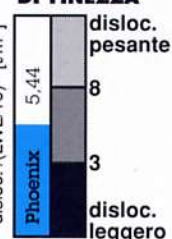
più il numero è alto più la barca è invelata

RAPPORTO SUP. VEL./DISLOCAMENTO



più il numero è alto più la barca è invelata

FORMULA COEFFICIENTE DI FINEZZA



più il numero è basso più la barca è leggera

I concorrenti

Modello	Progettista	Lft.	Disloc.	Cucc.	S.Vel.	Cantiere	Prezzo
Phoenix	Chance	15,20	10.000	6	116	Comar	-
Baltic48DP	Peterson	14,64	12.100	6/8	108	Baltic Y.	-
GrandSoleil48	Jezequel	14,65	13.000	6/8	121	C.d.Pardo	317.674
SunOdissey51	Farr	15,35	14.000	8/12	120	Jeanneau	408.000
Nautica50	Kaufman	14,92	13.500	6	132	Nautica Y.	-
Swan46	Frers	14,36	14.200	6/8	166	Nautica	-
SolarisClub	Peterson	14,60	11.500	6/8	142	SeRiGi	-
SW.Y.50	Norlin	15,25	14.200	8	144	Sweden Y.	-

Per maggiori dati sulle imbarcazioni vi rinviamo alla rubrica "I prezzi del nuovo"

Le velocità al calcolatore

Andatura	Angolo reale al vento	Velocità della barca in rapporto al vento reale		
		5 n.	10 n.	20 n.
Bollina	43°	3,72	7,39	8,12
Traverso	90°	3,46	7,16	8,76
Lasco	135°	3,34	6,13	7,68
Poppa	180°	2,78	5,78	6,87

Le velocità indicate in questa tabella sono calcolate al computer con un programma di VPP (Velocity Prediction Program) che simula il comportamento della barca in navigazione. Le prestazioni vengono analizzate con la barca in assetto completo di navigazione, e cioè con equipaggio, dotazioni di sicurezza, vele, serbatoi acqua e gasolio pieni, ecc.

goccia più raccordata, per abbassare il baricentro. Esiste una versione ad alette che riduce il pescaggio a m. 1,80.

COPERTA E ATTREZZATURA

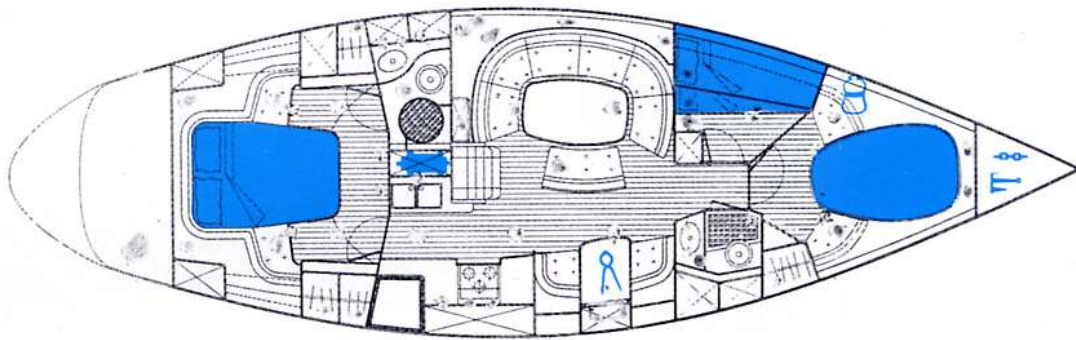
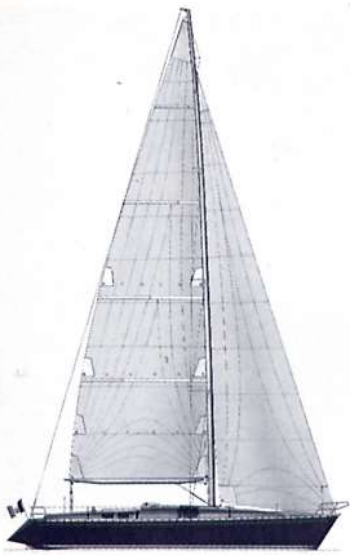
L'elemento di spicco è il doppio pozzetto, di cui quello poppiero rappresenta il fulcro delle manovre, con una grande ruota in parte incassata e il trasto della randa a portata di mano del timoniere. Lo spazio per i piedi, stando al timone, è insufficiente, ma il cantiere ha in corso le modifiche del caso. Il pozzetto centrale ha anche funzione di prendisole con una serie di comodi cuscini che si appoggiano ai tintibene in acciaio inox. I gavoni poppiari (ce ne sono altri due sotto le sedute del timoniere) dell'esemplare provato sono migliorabili, in quanto il settore del timone era posizionato un po' troppo in alto, intralciando così lo spazio di stivaggio. Essendo armata con un fiocco autovirante, mancano le rotaie di scotta genoa e le passeggiate laterali risultano molto sgombre. Tutte le manovre sono rinviate in pozzetto, così anche le borese, a circuito chiuso Harken, che evitano le manovre all'albero. Eccellente tutta l'attrezzatura di coperta, la serie Big Boat inox della Harken del bozzellame e rinvii è fin troppo surdimensionata, e lo stesso per i winch del fiocco, due Barbarossa da 64. Particolari le draglie in Kevlar, rivestite in P.V.C.

ALBERO E VELE

Anche per quanto riguarda l'albero, molte le novità introdotte dal cantiere forlivese: il profilo è a sezione triangolare, le tre crocette acquaretate sono in tondino reticolare di considerevole larghezza, visto che l'armamento è a 7/8 con fiocco olimpico autovirante; il pennacchio consente un buon controllo della testa d'albero. L'assenza di volanti strutturali e di stralzo facilita enormemente le manovre, bisogna verificare con condizioni dure il pompaggio dell'albero. Il sartame è in tondino, i terminali high tech sono Riggarna. La grande randa steccata (mq 65) è dotata di Lazy Jack direttamente fissati sul copriranda che rimane sempre inferito sul boma, rendendo comodo ammainarla e coprirla; a prua il fiocco olimpico da 52 mq. autovirante e rollabile dotato di rotaia orizzontale sopra la tuga. Le vele di serie sono di Ulmer & Koliuss taglio Tape Drive, di buon livello.

INTERNI

L'esemplare da noi provato era dotato di una ampia cabina armatoriale con cuccetta centrale di cm. 140x193, numerosi armadi e stipetti e arieggiata da un grande boccaporto (cm.50x50) che può fungere anche da ingresso e 3 oblò apribili. Annessa una grande toilette con piatto doccia circolare diametro 70 cm. e miscelatore a parete, oltre al livello con rubinetto ad autoclave e a pompa a pedale di rispetto e w.c. manuale. Un po' piccolo l'armadietto dietro lo specchio. La cucina è sdoppiata, frigo e fornelli a murata, mentre i lavelli sono in corrispondenza della scaletta di ingresso: è una soluzione che permette di fruire di ottimi spazi di lavoro (oltre 1,5 mq.), oltre un buon appoggio a barca sbandata, e di essere proprio sotto il tambucio per avere più aria. Ben 2 i frigo (250 lt totali) e un freezer. Grande anche la dinette, a ferro di cavallo con panchetta contrapposta (il tavolo misura cm. 145x86), molta la luce e l'aria dalla finestra in plexiglass che corre per tutta la larghezza della tuga; sull'altro lato, invece del carteggio classico, un piano e due sedili a formare un'altra zona living; leggermente sacrificato il vano portacarte (68x89). Un'altra toilette, di di-



CUCETTE



MOTORE



CATENA



STIVAGGIO VELE



CARTEGGIO



STIVAGGIO ANCORÀ



ARMADI



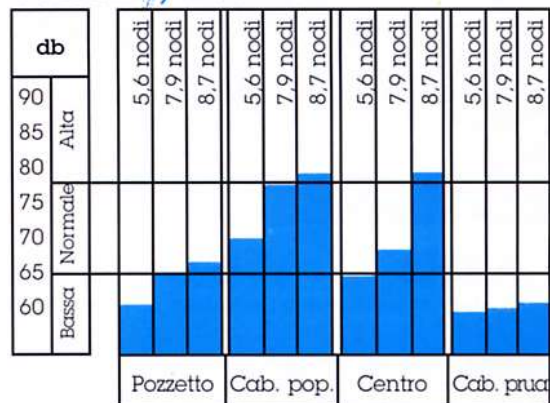
Pagella

ESTETICA E PROGETTO	●●●●	Di linea nuova, il Phoenix presenta un notevole sviluppo della tuga, cosa alla quale va fatto "l'occhio". Molto bello lo scafo, con poppa ben raccordata, corto lo slancio di prua per un'importante lunghezza di galleggiamento.
COPERTA E ATTREZZATURA	●●●●●	Ripartizione interessante dei pozzetti, con un comodo prendisole a prua. Passavanti liberi da intralci, una grande finestratura sulla tuga che dà aria e luce alla dinette. Eccellente l'attrezzatura di coperta, di buona qualità e surdimensionata.
ALBERO E VELE	●●●●	Molte le novità introdotte, dal profilo dell'albero, al tipo di armo molto comodo per la crociera in equipaggio ridotto, al fondino per le sartie. Le vele di serie sono di buona qualità.
INTERNI	●●●●	Buona la ripartizione e l'equilibrio degli spazi, con due cabine armatoriali e una cabina ospiti con buoni volumi. Ottima la cucina, buone le toilette, il carteggio è più living che tavolo del navigatore.
COSTRUZIONE E FINITURE	●●●●●	Molto sofisticata la costruzione, che abbina il vantaggio della leggerezza a quello della solidità. Finiture di buon livello.
A MOTORE	●●●●	Buona la velocità di crociera, assenti vibrazioni e basso l'indice del rumore. Da verificare passo e tipo di elica per migliorare la retromarcia.
A VELA	●●●●	Soprendente la sensibilità alla ruota e la manovrabilità del piano velico, ottimo il passo sull'onda e la stabilità in raffica.
IMPIANTI	●●●●	Notevole la capienza dei serbatoi e la loro ubicazione. L'autoclave è coadiuvata da pompe a pedale per ogni utenza. Grande la capacità dei frigoriferi.

Vel. a motore/giri min.

Giri al minuto	Nodi
1500	5,6
2500	7,9
3000	8,7

Rumorosità motore: velocità/decibel



Risultati del test

Bolina: angolo reale 43°

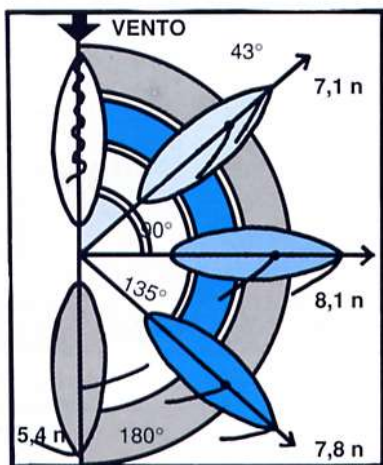
Velocità

bolina:	7,1 n
traverso:	8,1 n
lascio:	7,8 n
poppa:	5,4 n

CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale nodi 6/12
Stato del mare poco mosso

Vele usate: Randa steccata-fiocco olimpico-M.P.S.
Misurazioni effettuate con log Walker e stazione del vento Danaplus, gentilmente forniti dalla Marine Discount.



Attrezzature

Albero	Barnar
Verricelli	Barbarossa
Vele	Ulmer & Kolius
Timoneria	Solimar
Bozzelli	Harken
Arridatoi	Riggarna
Salpa ancora	Simpson & Lawrence

Dimensioni

Altezze in cabina	
Cabina di poppa	m. 1,92
Toilette	m. 1,93
Dinette	m. 2,05
Cabina di prua	m. 1,93
Lung. del poz.	m. 2,50 + 1,50

"Il commento della signora"

Praticità della cucina e frigorifero	●●●●●
Volumi cambusa	●●●●●
Qualità ed estetica degli interni	●●●●
Spaziosità e funzionalità dei bagni	●●●●●
Volumi di stivaggio, armadi e cassette	●●●●●

Legenda

●	Scarso	●●●●	Buono
●●	Sufficiente	●●●●●	Ottimo
●●●	Discreto		

PHOENIX

scure dimensioni e la cabina ospiti di fronte con due belle cuccette a castello (cm. 80x193) e un armadio poco spazioso. Infine, a prua la seconda armatoriale, con ottimi volumi e spazi di stivaggio, ma con un letto centrale stretto (cm. 123). Eccellenti ovunque le altezze in cabina, la scelta della tuga così importante consente 193 cm. a prua e fino a 202 in dinette!

COSTRUZIONE E FINITURE

La Comar ha adottato un nuovo sistema di costruzione per il Phoenix: sandwich di termanto con fibre unidirezionali e resina poliesteri, il tutto stratificato sottovuoto per evitare possibili fenomeni di delaminazione. Si ottiene così un prodotto più leggero della tradizionale vetroresina in laminato pieno e più rigido, oltre al vantaggio di un migliore isolamento termico e acustico. Ovviamente nelle zone di sforzo (parte dell'opera viva, attacco lande, bulbo etc) il laminato è pieno. Inoltre, il bordo esterno è stonato, la falchetta è strutturale, massiccia e agganciata allo scafo con contropiastra integrale di ottone da 10 mm e perni da 8 mm ogni 25 cm. Le paratie sono imbullonate, oltre che resinare. Le finiture sono di buon livello, dalla scelta dell'essenza usata per gli interni (ciliegio americano), agli acciai e al gel coat delle superfici.

A MOTORE

La velocità rilevata al massimo dei giri è stata di 8,7 nodi, in totale assenza di vibrazioni e con bassi indici di rumorosità: a 2500 giri, che a nostro avviso è di crociera abbiamo, fatto 8 nodi. Buona la manovrabilità, con un raggio di virata eccellente, leggermente lenta l'accelerazione a marcia indietro a causa forse dell'elica a due pale abbattibili e con poco passo. L'accessibilità del vano motore al Volvo Penta 59 hp è completa, la trasmissione è S Drive.

A VELA

Durante la prova il vento ha oscillato tra i 6 e i 12 nodi reali: in entrambe le condizioni il Phoenix ha dimostrato una estrema sensibilità di governo, molto dolce e leggera la ruota, limitato lo sbandamento sulle raffiche, a cui fa seguito una immediata accelerazione. Degna di nota la virata che viene eseguita senza bisogno di manovrare le scotte del fiocco. Le entrate di prua abbastanza stellate agevolano il passaggio sull'onda; infatti, anche con onda fastidiosa in prua e poco vento, il Phoenix non ha mai "battuto". Molto comodo il freno antistrambata montato di serie, a nostro avviso inutile il verricello elettrico di drizza randa (opt), visto che i carrellini Harken e la rotaia permettono già una ottima scorrevolezza. La disposizione dei winch di scotta permette anche al timoniere la regolazione delle vele.

IMPIANTI

Apprezzabile la scelta di piazzare i serbatoi dell'acqua in sentina: si libera così spazio di stivaggio. Buona la capienza (lt.700), anche di quello del carburante (lt.350). Tutte le utenze d'acqua dolce sono coadiuvate da pompe a pedale di rispetto, in cucina c'è anche la pompa acqua salata. Sotto il divanetto della dinette è collocata la sezione pompe e i due compressori dei frigo, che sono raffreddati ad acqua.



Durante la nostra prova il vento ha oscillato tra i 6 e i 12 nodi di vento reale, in entrambe le situazioni il Phoenix ha dimostrato una estrema sensibilità di governo, molto dolce e leggera alla ruota con un limitato sbandamento sotto raffica.



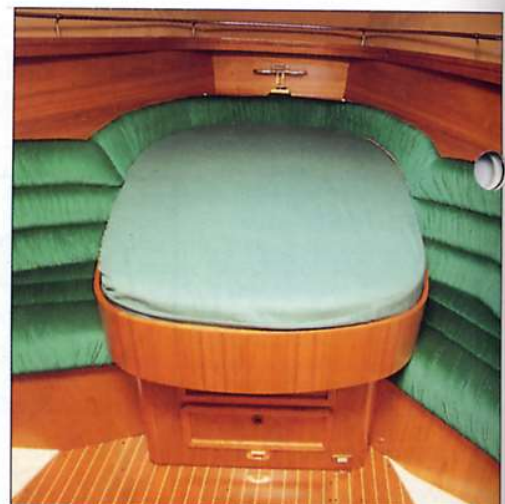
Il quadrato molto ampio e luminoso, il tavolo misura cm 145x86. Sotto la panca centrale trovano posto i motori dei frigoriferi.



La zona cucina è disposta nel corridoio tra la cabina di poppa e il quadrato.



La cabina degli ospiti, di discrete dimensioni ma con poco spazio per gli effetti personali.



La cabina di prua è praticamente una seconda cabina armatoriale. Da rivedere le dimensioni della cuccetta.



Con il Phoenix il cantiere forlivese Comar ha iniziato una politica di rinnovamento: nuove metodologie di costruzione particolarmente raffinate, attrezzature e rifiniture decisamente più elevate e un attento studio dell'armamento velico. Questo nuovo 50 piedi, quindi, rappresenta un po' l'emblema del cambiamento.



La zona del carteggio disposta sulla murata di destra; due e molto comodi i divani, più sacrificato il posto delle carte.



La cabina armatoriale di poppa, con ampia cuccetta matrimoniale che misura cm 140x193, è illuminata da un ampio boccaporto che può fungere anche da ingresso.



Il bagno armatoriale del Phoenix. La barca è dotata di due cabine, una a poppa e una a prua.



Una visione globale del ponte del Phoenix, si notino i due pozzetti separati e la timoneria Solimar.



La prua del Phoenix, si notino l'avvolgifiocco e il salpancora posizionati sotto la tuga.



Il rivoluzionario sistema della Comar per il controllo del boma in caso di strambata. Si tratta di due "ammortizzatori" a gas che mediante degli snodi sono fissati all'albero e al boma.

IL GIORNALE DELLA

L'altra copertina

COMAR

varata la nuova flotta
che rilancerà lo stile
e la tradizione della
nautica Italiana
in Europa

Dossier Superprove Comar
da il Giornale della Vela

PHOENIX

sotto spy vista
da testa d'albero,
notare le crocette
in trave reticolare,
la randa steccata
e l'originale
piano di coperta

