

# Il Comet 1050 È Un Classico Intramontabile



*Visits: 6.625*

Il Comet 1050 è una barca che ha molto contribuito alla meritata fama del cantiere Comar. Progettato in collaborazione con lo studio [Finot](#) e costruito a partire dal 1983, è uno scafo da crociera che unisce a eleganti linee, una carena indovinata, la struttura robusta e buone qualità veliche. Veloce nelle brezze leggere, è morbida sull'onda con mare formato e ha efficaci doti evolutive. Armato in testa d'albero, questo scafo ha un pozzetto ben attrezzato (sette i winch), con panche in teak e le manovre rinviate. Sottocoperta da mettere in evidenza il grande quadrato con cucina a sinistra, carteggio a dritta e l'abbondanza di rivestimenti in legno. Completano gli interni una doppia cabina a poppa (affiancata da un grande gavone), una a prua e il locale toilette. Il Comet 1000 e il 1050 sono barche parenti, hanno infatti molti dettagli in comune, ma la seconda, grazie ai quei 50 cm in più è una delle prime barche con la cuccetta a poppa e ha uno scafo migliore in seguito alle modifiche del progettista Finot. Comar iniziò la produzione nel 1983, per concluderla nel 1998. Il Comet 1000 (produzione dal 1977 al 1983) era l'antagonista del Gran Soleil 34, ma il Comet 1050 non ebbe rivali a lungo, soprattutto per l'abitabilità. Nell'89, la Comar produceva quasi 150 barche l'anno ed era uno dei cantieri d'esempio per l'Europa. Riteniamo che il Comet 1050 abbia contribuito al successo, infatti risultano prodotti 182 esemplari, che lo rendono un gioiello raro sull'usato.



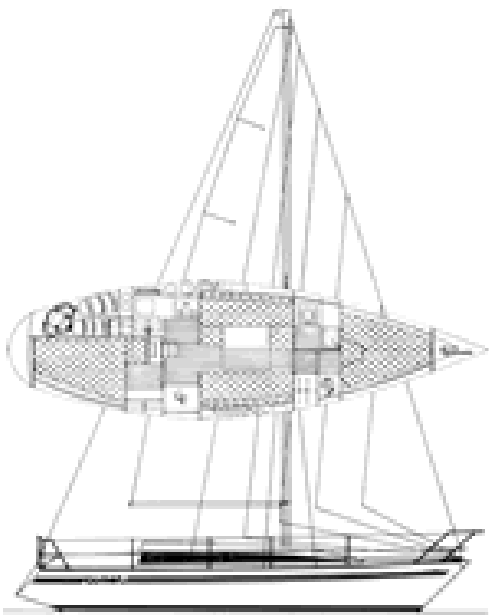
**Costruzione:** lo scafo del Comet 1050 è in

vetroresina con fibra, mat e resine poliesteri, mentre la coperta prevede la tecnica del sandwich con la balsa e inserti di compensato nelle zone di rinforzo. Questo modello si caratterizza anche per l'uso del controstampo strutturale e il mobilio incollato su questo. C'era in produzione anche una versione alleggerita per le regate e un modello one off allestito per lo skipper anconese Ugo Vitale. L'attrezzatura di coperta e l'albero sono Nemo (ancor oggi è possibile trovare buona parte dei ricambi) mentre Antal è stata scelta per i winches (Antal 124-121-120). Il teak è solo nelle panche del pozzetto, che risulta comodo, una volta che la barra è stata alzata. La barca ha un gelcoat che tende ad opacizzarsi e quindi, sia nella versione fascione nero sui vetri, sia faccione blu, si dovrà pensare ad una riverniciatura, un fatto più estetico che pratico. Sotto il galleggiamento, possiamo trovare due pescaggi, quello da 1,50 m o da 1,85. Sugeriamo quest'ultimo, se non si vogliono sacrificare le performance di bolina, che ci sembra l'andatura ideale per questa barca. Importante segnalare che alcune derive hanno i prigionieri della deriva ispezionabili con delle finestrelle riempite di piombo. Lo skeg è riportato, cioè non fa parte dello stampo e il timone è appoggiato su quest'ultimo e posto all'estremità dello scafo. L'albero ha una crocetta e può essere nero o verniciato bianco, con sartame da 7 mm e lande divise in tre punti, ben ispezionabili dall'interno. Strallo e paterazzo da 8 mm. Esistono anche delle versioni con albero maggiorato e con la l da 13.80 m, con due crocette. Sicuramente un plus valore. La zattera trova spazio vicino al timoniere in un apposito alloggiamento.

**Prova dell'usato di "[Vela e motore](#)":** mare appena increspato e 10 nodi di vento. Provare il Comet 1050 in ogni andatura, incluso il gennaker è stato un piacere, perché la carena è ancora molto valida e si corregge con poca barra. Il pozzetto è asciutto e la prua leggera. La versione che avevamo a disposizione era un modello standard, con i serbatoi pieni. La velocità oscillava sui 6,5 nodi di bolina, grazie anche alle vele nuove e all'elica orientabile. Di poppa la velocità si è stabilizzata sui 5 nodi, mentre con il gennaker al traverso abbiamo raggiunto la velocità critica che è di circa 7 nodi. A motore lo scafo del Comet 1050 ha una velocità media sui 5/5,5 nodi, ma se si vuole diminuire di qualche centinaio di giri, si diminuisce notevolmente la rumorosità.



**Interni e impianti:** le cabine del Comet 1050 sono comode, sia a prua che a poppa, senza sentirsi troppo soffocati o incassati sotto il pozzetto. Appena si scende sottocoperta si trova la cucina a dritta con doppio lavello e pozzetto frigo. Di fronte l'angolo del carteggio, vagamente più quadrato rispetto alla tradizionale forma rettangolare, posto verso murata. Il tavolo è pieghevole e non ha i bordini fermapiatti, può essere abbassato e offrire due ulteriori posti per la notte. Le murate sono attrezzate con degli scompartimenti non molto profondi con apertura scorrevole. Gli spazi veri sono sotto le cuccette, mentre per l'attrezzatura c'è un ampio gavone che arriva fin dietro al pozzetto. Il bagno a prua è essenziale. Il modello di wc è l'affidabile Orvea Tirreno. La barca nasceva in origine con una pompa di sentina manuale in acciaio inox posta nel gavone, quadro elettrico con interruttori magnetoidraulici e una batteria (quasi sempre a bordo se ne trovano due sotto la cuccetta di poppa), serbatoio inox per il carburante da 85 l e da 375 l per l'acqua sotto le panche. La ventilazione all'interno è garantita da quattro oblò sui verticali della tuga e due fissi, oltre ai passauomo. Il Comet 1050 è stato il primo modello ad abbandonare il vetro ovale lungo in tuga. I motori possono essere da 18 a 25 cv Buck con trasmissione in linea d'asse e baderna per la tenuta. Il Comet 1050 fu sostituito dal Comet 333, IV classe IOR, disegnato da Vallicelli.



**Conclusioni:** il Comet 1050 è una barca semplice e giusta, di buon cantiere, con poche sorprese. Un acquisto ragionato e per famiglia in via di espansione. Il Comet 1050 è una barca perfetta per chi non vuole spendere troppo e vuole avere una barca a vela veloce e abitabile, che si confronta ancora con onore nei confronti di barche più nuove.

Innanzitutto la costruzione, ben fatta con controstampi strutturali, poi il design senza tempo, caratteristico di quella generazione di Comet.