

La COMAR

5.000 barche costruite fino ad oggi, modelli rimasti in produzione, a furor di popolo, per più di 15 anni, un nome conosciuto e rispettato in tutto il mondo: come potevano immaginare tutto questo, alla Sipla di Forlì, in quel lontano 1961, in cui decisero di costruire barche in vetroresina?

Allora, una decisione del genere era davvero una scommessa al buio, qualcosa di pionieristico e sperimentale, tant'è che per omologare la prima barca prodotta, un Flying Junior, alla Sipla furono costretti a ricorrere a un tranello: verniciato lo scafo di marrone e disegnate finte venature di legno, lo portarono in un Cantiere rinomato per le sue costruzioni classiche. Durante una visita degli ingegneri del Rina, fu loro mostrato in un angolo buio e appartato, quel piccolo scafo, considerato quasi come un passatempo durante la produzione, con la cortese richiesta di omologazione. Data la fama del Cantiere, gli ingegneri, alle prese con una barca ben più importante, non si attardarono troppo a considerare quel "gioiellino di (finto) legno" e diedero, inconsapevolmente, le ali al volo che oggi ci ha portati così lontano...

In un crescendo senza soste, la Sipla pose materialmente le basi della nautica popolare in Italia: il Meteor, di Van de Stadt, barchetta veloce ed abitabile, fornì agli italiani del mare, quello che la Fiat 600 aveva dato agli italiani di terra: un mezzo dalla gestione facile, adatto alla famiglia per i fine settimana estivi, e alle regate per l'inverno. Ma la rivoluzione, la Sipla la fece con una barca che ha segnato una tappa fondamentale nella nautica, anche internazionale: il Comet 910. Disegnato a quattro mani da Van de Stadt e da un giovanissimo Finot, il 910 era così innovativo e particolare che, alla vigilia del varo e con la barca iscritta alla Middle Sea Race del 1971, i due progettisti, senza preventivi accordi tra di loro, chiamarono lo stesso giorno in Sipla, per rinnegare la paternità di quell'oggetto rivoluzionario.

Sappiamo bene come andò: l'orfanello fuori dal comune stravinsse la regata, umiliando pesantemente barche molto più grandi e blasonate. Il successo commerciale fu gigantesco e duraturo: la nuova barca restò in produzione per più di quindici anni, dal 1971 al 1987, e fu prodotta in quasi mille esemplari. Grazie ad essa, la Sipla poté costruire nuovi stabilimenti, i più moderni dell'epoca, e porre le basi per la successiva crescita dei modelli. Intanto, quell'anno stesso, dopo ormai dieci anni di esperienza, l'Azienda cambiò ragione sociale in Comar, un nome destinato a pesare molto nel panorama nautico italiano ed europeo. Comar e Finot costituirono un binomio di eclatante successo, con la creazione di barche innovative e di grandi prestazioni, che ebbero un successo commerciale senza precedenti: con esse, la Comar avviò in Italia l'era industriale per la nautica.

Pensiamo al Comet 801, o ai Comet 11, 13 e 14, caratterizzate da scelte inedite anche per gli interni, dove il quadrato era spostato all'estrema poppa. All'esterno, questi modelli mostravano un'aria di famiglia e linee senza tempo. In acqua, erano barche rapide e molto comode, con attrezzature di coperta ardite, per l'epoca, come avvolgifiocco e rollaranda o le manovre rinviate in pozzetto proprie all'epoca di barche da regata, interni spaziosi e curati e prezzi molto concorrenziali.

Con gli anni Ottanta, la Comar affianca a Finot anche altri grandi progettisti, come Doug Peterson e Andrea Vallicelli. Nascono barche molto eleganti e veloci, di linee più convenzionali, ma moderne. La qualità del prodotto diventa fattore fondamentale per tenere il mercato. Molti armatori scelgono di partecipare con i loro Comet strettamente di serie a tutte le regate dell'epoca, facendo quasi man bassa di premi: dalle regate di circolo, ai Campionati invernali, alle regate d'altura, come la Rimini- Corfù- Rimini, o la Giraglia. I nuovi Comet 1050, di Finot, 375 di Peterson e Finot, 420 di Vallicelli e 460 ancora di Finot, pur trovando una concorrenza valida e agguerrita, giungono ad essere un punto di riferimento, per il successo riscosso. Comar si avvia a diventare il più grande produttore italiano di barche a vela ed esporta all'estero buona parte della produzione. Alla fine degli anni Ottanta, l'Azienda è in piena espansione, con grandi progetti per il futuro. Nel 1989, occupa un'area di 43.000 mq., di cui 16.000 al coperto, produce 145 barche con 160 dipendenti e ha un fatturato di 25 miliardi di lire. Quello stesso anno, fatto eloquente, il Comet 333 viene scelto come barca del primo Giro d'Italia a Vela.