



A sinistra, la carena vista da prua. A fianco, il timone con skeg. Questo appare in buone condizioni. Sotto, la deriva, che ha un pescaggio standard.

taglia, considerando che gli interni sono uguali a quelli proposti dalla concorrenza. La barca può essere facilmente confusa con un Gs 46, ma si distingue chiaramente per l'ingresso asimmetrico. Lo scafo è in laminato pieno con rinforzi strutturali a ragno annegato e saldato alla struttura. Abbiamo anche rilevato assenza di controstampo per gli interni, quindi paratie fascettate a scafo e correnti longitudinali in vista.

La prova

La giornata del test ci ha regalato 15 nodi di vento e mare con onda residua. La barca è partita di bolina con passo deciso, era sensibile al timone, ma non nervosa, occorreva trovare la mano sulla grande ruota. Abbiamo navigato a circa 7,2 nodi, ma si poteva fare di più con delle vele migliori. Lo sbandamento è stato medio con la falchetta fissa a 35 cm dall'acqua. Poggiando



il giornale del navigante

Usato sotto la lente



1



2

1. La dinette nel suo insieme è molto ampia e sfrutta la massima larghezza dello scafo.

2. La cabina di prua con letto alla francese.

3. Una delle cabine di poppa. Risulta più sacrificata, poiché la discesa è spostata verso sinistra.



3



4



5



6

4. La vista dell'ingresso dall'interno e delle cabine di poppa. Sulla destra lo spazio per il bagno. 5. Il carteggio con gli strumenti a paratia. Non grandissimo come piano. 6. La zona living con la panca lineare sulla destra.

la barca si è stabilizzata subito e la velocità è salita. Il beccheggio ed il rollio sono stati attenuati dalle generose dimensioni. A motore, in regime di crociera, con elica orientabile abbiamo raggiunto i 7,5 nodi con vento al traverso. Prestazione soddisfacente.

Interni e impianti

La versione tre cabine con cala vele è la più diffusa, ma esiste anche la versione charter con le due gemelle a pullman a prua o quella con la francesina, che forse è la più pratica. Il centro barca resta tradizionale con dinette a sinistra con cucina a L e contropanca e carteggio a dritta. Lo spazio c'è e non ci si incrocia facilmente all'interno. Due bagni di medie dimensioni su tutte le versioni, tranne che su quella con la francesina, dove l'unico bagno è però decisamente grande. Il motore originale è un Mercedes Nanni 4240 con linea d'asse da 35 mm con una potenza di 72 cv, alloggiato a fianco della cucina, vicino al tavolo della dinette.



7



9



10

7. L'ingresso asimmetrico con le manovre di lato, che corrono sotto il copertino.
 8. Il pozzetto diviso dalla grande ruota è comodo per sei persone.
 9. La zona di prua è filante e bassa, priva di gradini. All'estremità cala ancora e cala vele.
 10. I passavanti larghi e puliti, con i due caratteristici oblò fissi e la fascia blu.

Se di fatto questa soluzione è ideale per la manutenzione, mangiare in dinette durante una navigazione a motore non è il massimo, in quanto il rumore è piuttosto alto, mentre nelle cabine è ridotto rispetto a altre barche con potenze analoghe. Il modello da noi provato installava un nuovo Yanmar da 75 cv, che non ha dato nessun intoppo.

L'isolamento resta comunque con l'anima di piombo. La capacità dei serbatoi è di 300 litri. L'impianto elettrico di base prevede due batterie e la canalizzazione di tutte e due le linee, sia a 12V, che a 220V. L'albero è della Nemo a due ordini di crocette e altezza massima di 19,36 m (tre crocette se maggiorato con I= 19,46 m) o con avvol-

in sintesi Comet 460

□ L'armatore tipo

Questa barca può rappresentare il punto di arrivo per molti velisti ed un'ottima scelta per girare il Mediterraneo.

□ I difetti

Il ponte in teak può presentare qualche scollamento o qualche via d'acqua nel sandwich della coperta. La paratia del gavone di prua è soggetta ad infiltrazioni nella parte di testa, vicino al portello. L'antisdrucchiolo con fibra di vetro sminuzzata tende a consumarsi ed opacizzarsi (tende al grigio). La verniciatura dell'albero non tiene nel tempo. All'interno, per via dell'albero passante, si possono trovare dei ristagni di acqua in sentina o degli annerimenti sui legni della dinette (Zona albero).

□ I dati

Costruzione: Cantiere Comar.
 Lunghezza f.t. m. 14,20; lunghezza al gall. m. 11,66; larghezza massima m 3,80; larghezza al galleggiamento m 3,30; bordo libero avanti m 1,5; bordo libero addietro m 1,5; pescaggio m 1,3; pescaggio (deriva in piombo) m 1,85; dislocamento massimo pieno carico m 2,35; dislocamento a medio carico kg 11.500; zavorra kg 4.000; materiale della zavorra: ghisa/piombo; altezza interni m 1,85; larghezza cuccette m 1,5; larghezza media passavanti m 0,60; superficie

massima del genoa m² 80; superficie della randa m² 40,50; superficie massima; sloop m² 120,50; superficie bagnata totale m² 46.

□ Le alternative

Grand Soleil 46; First 435; Swan 46.

□ La quotazione

In genere oscilla da 125.000 ai 150.000 a seconda se è la versione con cabina del marinaio è priva di ponte in teak o se è la versione più completa ed aggiornata. Un motore nuovo e un nuovo set di vele possono influire molto.

COSTI

Interventi

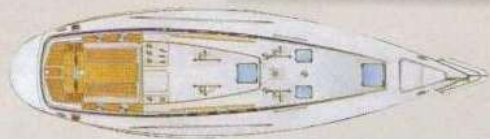
Ponte in teak	€ 30.000
Salpancore 1500W	€ 1.500
Capottina	€ 2.200

In cantiere

Trattamento antiosmosi	€ 11.000
Varo, alaggio, taccatura	€ 1.200
Antivegetativa (2 mani matrice dura)	€ 1.350
1 mese di sosta a terra	€ 240

Costo posto barca all'anno

Liguria	€ 11.000
Triveneto	€ 4.800
Calabria	€ 2.500



giranda nel boma e avvolgi-fiocco della Bamar. Spesso l'albero è verniciato bianco. L'albero è passante ed ha un pompaggio medio. Un'unica landa, facilmente ispezionabile con sartie basse da 8, alta da 10 mm. Paterazzo e strallo da 10 mm. L'attrezzatura di coperta prevede 8 winch self tailing Antal (122,128,226) con il rinvio

delle manovre in pozzetto sotto il copertino.

Conclusioni

Chi possiede un Comet 460 se lo tiene stretto e se lo mette in vendita diventa un assegno circolare da 130.000 euro circa. Sono stati prodotti 120 esemplari dal 1987 al 1993, e nella versione base costava 230 milioni di lire.

il giornale del navigante
Usato sotto la lente

Comet 460

Modello di qualità che mantiene il suo valore negli anni. Il compromesso tra prestazioni e abitabilità testimonia la validità del progetto. Tre le versioni degli interni.

Tra il cantiere del Pardo e la Comar c'è sempre stata una forte competizione che si è affievolita in tempi recenti con l'avvento delle nuove tipologie di barche. In passato i due cantieri si sono sempre destreggiati in un testa a testa, di numeri, di qualità, costi e modelli. La Comar ha sempre cercato, grazie al suo progettista Finot, di introdurre sempre soluzioni innovative e questo è sempre stato ben felice di "sfidare" le soluzioni e le barche del Pardo. Il Comet 460 nasce senza vincoli di stazza o di regata, quindi la barca è rettilinea come coperta e con pochi slanci, in particolare a prua. La barca doveva essere leggera e quindi veloce con le ariette, ecco la ragione dei forti volumi alle estremità, ma poco immersa al centro, modello Ulbd. Era ed è la diretta concorrente del Gran Soleil 460 di Jezequel. La coperta è costruita in sandwich di balsa e munita di controstampo interno, può essere finita in teak incollato o con antisdrucchiolo. E' opportunamente sgombra e pulita, senza troppi curve, come va di moda adesso. Il pozzetto ospita comodamente 6 persone, mentre l'area del timoniere si trova al di là della grande ruota. Il livello del pozzetto è un po' alto, ma il paramare protegge il tutto abbastanza bene, anche perché la barca è asciutta. La ruota grande facilita le manovre, ma ostacola il passaggio e spesso molti armatori hanno montato un diametro ridotto. La seduta del timoniere è ancora del tipo a schiena d'asino.

A prua, ciò che si apprezza di più è l'ampia calavella, una rarità su barche di questa



Davide Zerbinati,

autore di questo articolo e di altri argomenti tecnici, collabora con noi dal 1998. Oltre ad aver navigato in diversi mari per più di 50.000 miglia con molte barche, è un progettista di barche da crociera, esperto in materiali compositi e lega leggera, occupandosi di consulenza per cantieri, progettisti e privati. E' perito nautico per compravendita e assistenze legali. E' capo area per la marcatura CE per l'Istituto Udicer/Nautitest. Collabora con le assicurazione francesi ed internazionali. Autore del libro "Lavori a bordo". E' coproprietario della veleria Leesails. www.zerbinatidesign.com www.leesails.it