

BB BROCKER NÁUTICA YACHTS® 40

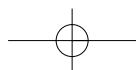
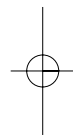
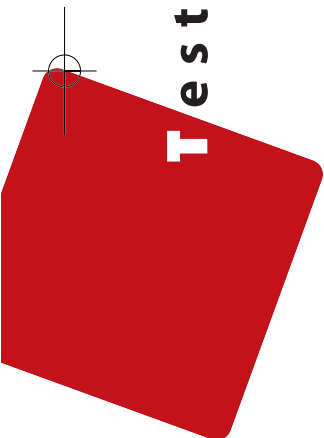
COEFICIENTE DE POTÊNCIA (*)	5,4 (regata)/4,92 (cruzeiro)
RELAÇÃO DESLOCAMENTO/ÁREA VELICA (**)	67 kg/m ² (regata)/80 kg/m ² (cruzeiro)
RELAÇÃO LASTRO/DESLOCAMENTO	0,38 (regata)/0,35 (cruzeiro)
VELOCIDADE A MOTOR (***)	7,5 nós
AUTONOMIA (***)	240 milhas

Por Paulo Pera Rodrigues
Fotos Marcio Dufranc

Obs.: (*) Quanto maior o coeficiente de potência, maior a tendência para a velocidade; em barcos de regata, este valor é maior que 5. (**) Com mestra e genoa 100% J. (***) Valores estimados, c/ motor Yanmar de 39 hp e 90% da capacidade do tanque de combustível.

PARA PASSEAR OU COMPETIR O BB 40 segue a linha dos modernos barcos de competição, mas é oferecido nas duas versões: cruzeiro e regata

Teste





Meio lá, meio cá



O BB 40 foi projetado na Argentina, mas é fabricado no Brasil

Pelo menos na vela, não há rivalidades entre Brasil e Argentina, como prova este BB 40, desenvolvido pelo estaleiro gaúcho Emisul, em conjunto com a loja paulista Regatta, mas com projeto do portenho Javier Soto Acebal. Moderno, ele segue a linha dos atuais barcos de competição, com proa reta e popa larga, permitindo aproveitar todo o seu volume, o que, porém, não o impede de ser oferecido nas duas versões: cruzeiro ou regata.

Como ele é

O BB 40 tem qualidades que agradam tanto quem só veleja no fim de semana quanto quem gosta de uma regata. O veleiro que testei era da versão regata e oferece tudo para isto: é leve, resistente, ágil e com boa velocidade, além de ter cockpit espaçoso, regulagens à mão, amplos paíóis e até uma boa caixa térmica. Isso, mais o conforto para a tripulação fazer contrapeso e leme gostoso de comandar — da imensa roda, que pode ser de madeira ou de carbono. Esta foi a primeira vez que naveguei em um veleiro com fuzis laminados e soldados com epóxi — normalmente, são de aço inox e parafusados no casco. O cockpit do BB 40 vem com três pares de catracas — dois para as velas mestra e buja e um para as adriças e regulagens de cunningham, burro e esteira — e o

enrolador da buja é embutido, o que deixa a proa livre para o manuseio da âncora. A mastreação é fracionada e com cruzetas anguladas para trás. Assim, a buja não ultrapassa o mastro, facilitando as manobras. A mestra é enorme e a quilha, de ferro com bulbo de chumbo, é bem hidrodinâmica.

A cabine tem dois camarotes para duas pessoas cada. O de proa tem banheiro completo, que tanto pode ser a bombordo quanto a boreste. Já o camarote de popa, amplo e arejado, tem dois acessos para o compartimento do motor. O salão, espaçoso, alto e bem ventilado, tem armários, mesa dobrável, duas camas, cozinha e mesa de navegação. Na popa, há outro banheiro, maior que o da proa. É por ele que se alcança uma tampa do paiol do cockpit e o motor de 39 hp que vem com o barco e cujo acesso principal fica sob a escada da cabine. Mas o compartimento do motor é muito pequeno e, no caso de uma eventual manutenção, será necessário um mecânico bastante habilidoso para conseguir fazer o reparo.

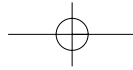
Como ele veleja

Provei o BB 40 de regata (com área vélica e quilha maiores) com vento aparente acima dos 20 nós, velejando pela popa, través e contravento. Só não experimentei navegar com a gennaker porque o barco ainda não tinha tal vela. Não havia

BOM NO TIMÃO E NA CABINE

A proa reta (*acima*) e a popa larga permitiram aproveitar ao máximo o espaço interno, para oferecer uma cabine com bastante espaço e pé-direito alto (*abaixo*). Além disso, o cockpit também ficou bastante largo e com lugar para a instalação de uma enorme roda de leme, gostosa de timonear





BROCKER NÁUTICA YACHTS®

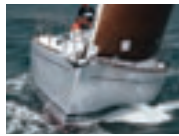
O convés é bem amplo,
o cockpit é espaçoso e com controles
bem acessíveis e as velas bem posicionadas



PARA NAVEGAR COM CONFORTO
O BB 40 tem dois camarotes para duas pessoas na popa e na proa (acima), este, com banheiro privativo que pode ficar a bombordo ou a boreste

muito o que tentar com vento de popa. Então, “provoquei” o barco no través forçado e contravento e, em ambos, senti falta de peso na borda ou a necessidade de rizar a vela mestra para o barco não adernar muito. Mas éramos quatro a bordo, enquanto numa regata deveríamos ser nove. E isso fez diferença. No través forçado, por vezes tive que soltar um pouco a escota da mestra para o barco não atravessar — na versão cruzado, com velas menores, porém, esse efeito deve ser amenizado. Atingimos a máxima de 8,8 nós sem poder descer ondas, pois, apesar da velocidade do vento, o mar estava liso. No contravento não foi diferente. Então, nas rajadas mais brandas, fechei bem o ângulo de orça e vi que ainda é possível forçar mais a orça se, numa regata, um rival ameaçar ultrapassar.

No leme, o timoneiro tem ótima visibilidade, mas, como o degrau para mantê-lo no barlavento é estreito, só dá para apoiar bem um dos pés. Sentar também é desconfortável e, quando o barco inclina muito, ele escorrega no banco. Já para quem faz o contrapeso, o assento é prático e seguro, mesmo com os pés para fora da borda, que é inclinada. Achei as catracas da genoa, adriças e regulagens bem posicionadas e isso tornou delicioso o controle das velas. Nos jibes, caminhamos muito pelo



Com quem ele concorre

O BB 40 concorre, principalmente, com os Bénéteau 393 e First 40.7, o Jeanneau Sun Fast 40.3 e o R0 400, do Estaleiro ILS, que será lançado em breve.

A nossa conclusão

O BB 40 visa quem já tem um veleiro entre 30 e 36 pés e procura um maior, mas que ofereça conforto, espaço e velocidade.

Quem faz? Emisul, tel. 51/3347-4747, Porto Alegre.

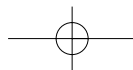
Quem vende? A loja Regatta, www.regatta.com.br, tel. 11/5538-3434, e o próprio estaleiro Emisul. ♦

Onde e como testamos

O BB 40 foi testado em Ilhabela, com vento sul de velocidade aparente de 20 nós, com mar de ondas baixas e correnteza de cerca de 2 nós.

Dica de quem testou

“Ópte pelo banheiro do camarote de proa a bombordo, porque ali tem mais espaço e não compromete a cabine”





BROCKER NÁUTICA

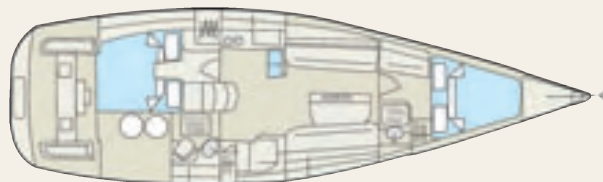


YACHTS



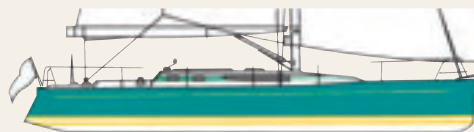
Pontos altos

- O cockpit e a cabine são bem espaçosos
- O paiol do cockpit tem acesso pela cabine
- O barco já vem pronto para velejar



Pontos baixos

- A posição do timoneiro é desconfortável
- A catraca da mestra está mal posicionada
- Faltam apoios para se segurar na cabine



Principais opcionais

Guincho p/ âncora • catraca elétrica p/ a escota da mestra • geladeira c/freezer • painel solar • gerador • inversor • carregador de baterias • dessalinizador • equipamentos eletrônicos de navegação.

Medidas do velame (cruzeiro/regata)

I (altura da buja)	16,10 m/16,90 m
J (dist. do mastro à proa)	4,52 m/4,91 m
P (altura da mestra)	16,07 m/17 m
E (comprimento da esteira)	5,80 m/6,04 m

Como ele é

▪ Comprimento do casco	12,70 m
▪ Comprimento da linha d'água	11,98 m
▪ Boca	3,85 m
▪ Calado (cruzeiro/regata)	2,20 m/2,50 m
▪ Deslocamento (cruzeiro/regata)	7 200 kg/7 500 kg
▪ Pé-direito na entrada	2,10 m
▪ Combustível	180 litros
▪ Água	360 litros
▪ Lastro (cruzeiro/regata)	2 250 kg/2 850 kg
▪ Vela mestra (cruzeiro/regata)	55,50m ² /64,17m ²
▪ Buja 100% J (cruzeiro/regata)	34,80m ² /47,80m ²
▪ Gennaker (cruzeiro/regata)	110,30m ² /126,13m ²
▪ Capacidade (dia/pernoite)	9/6 pessoas
▪ Projeto	Javier Soto Acebal

Dados fornecidos pelo fabricante.

Principais equipamentos

Motor Yanmar de 39 hp • bússola • 6 catracas (p/ genoa, mestra e adriças) • mastro e retranca c/ perfil de alumínio • 5 vigias • 4 gaiútas • 11 mordedores tipo stoppers • enrolador de buja • 6 cunhos de amarração • fogão c/ 2 bocas e forno • painel elétrico • boiler de 40 litros • tomada de cais • 2 baterias de serviço de 100 Ah cada e 1 de serviço de 70 Ah • velas mestra e buja em dacron • bomba de pressurização p/ as torneiras • bomba de porão elétrica e manual.

