



**BROCKER NÁUTICA**  
**YACHTS®**





# DOLPHIN 600

**BROCKER NÁUTICA**

**YACHTS®**

TESTE 664

NAUTICA

## DOLPHIN 600

**COEFICIENTE DE POTÊNCIA**  
5,49  
**RELAÇÃO DESL./ ÁREA VÉLICA**  
72,9 kg/m<sup>2</sup>  
**VELOCIDADE A MOTOR**  
10 nós a 3.000 rpm  
**AUTONOMIA**  
249 milhas a 3.000 rpm

**Obs.:** Área vélica com mestra e genoa 100% J. Coeficiente de potência = raiz quadrada da área vélica (m<sup>2</sup>) dividida pela raiz cúbica do deslocamento (toneladas). A autonomia, baseada em 90% da capacidade do tanque, com dois motores de 75 hp cada, são estimadas.



Do posto de comando, o timoneiro também controla a âncora

**Feito com fibra de carbono e resina epóxi, este catamarã esbanja tecnologia e tem padrão de acabamento igual ao dos melhores multicascos fabricados no mundo**

Por Ricardo Lebreiro - Fotos Bruno Castaing

**P**arece que o universo dos catamarãs ganhou nova referência: as imediações de Aracaju (SE), onde está localizado o Dolphin Catamarans, estaleiro que utiliza matéria-prima de alta qualidade, com tecnologia de ponta. E foi exatamente de lá que saiu o multicasco de 60 pés (18,3 m) chamado *Fuga*, todo construído com fibra de carbono, material três vezes mais caro que o convencional, porém duas vezes mais leve e resistente. Mas um barco de fibra de carbono utiliza tecnologia de construção igual à de um avião de combate ou à de um carro de Fórmula 1. No entanto, o que de fato chama a atenção na construção do barco é a cura da resina. O barco inteiro — casco e mastro — foi literalmente cozido a 100 graus por 36 horas, enquanto sensores de tempera-

tura monitoravam a curva de cura da resina na fibra. A construção do mastro merece um capítulo à parte. Primeiro, por ser um senhor mastro: 25 m de altura (equivalente a um prédio de oito andares) e 400 kg de peso. Só no processo de laminação — ele é uma peça única feita de modo ininterrupto — são gastos 7 horas.

O Rio Vaza-Barris, em Aracaju, é largo, tem boa profundidade e desemboca na Praia da Atalaia. É neste pequeno paraíso que estava o Dolphin 600, atracado ao píer flutuante. Já no primeiro olhar, a exuberância do barco emociona — alto, com o mastro inclinado para trás como um catamarã de regata. Ao entrar a bordo, o bom gosto na escolha do material utilizado na construção salta aos olhos. Seu convés, todo revestido em teca, tem acabamento perfeito.

O salão principal tem uma mesa tão bem envernizada que até parece um espelho. Este ambiente é o centro de observação de todo procedimento a bordo. A bombordo, na mesa de comando, de fibra de carbono, estão os instrumentos — radar e uma tela de *laptop* conectada a um GPS/*chartplotter* — e o comando dos manetes dos motores, que são eletrônicos. Desta mesa, sentado em uma confortável cadeira giratória como a de um avião, se tem o controle total do catamarã, com total visão da proa. A este salão se integra a cozinha, com fogão, geladeira, *freezer*, forno de microondas, uma máquina de fazer gelo e as pias com água quente, fria e pressurizada. Tudo bem integrado e funcional, com armários para guardar mantimentos.



**O acabamento do salão utiliza largamente a madeira, e a visibilidade é privilegiada**



**A cozinha é totalmente equipada**

# 25m



**O catamarã tem boca de 8,2 m e construção de alta tecnologia**

No casco de boreste, na popa, fica o camarote do comandante, amplo e com vários armários, incluindo uma cama de 2 m por 2 m, com gaiútas laterais e visão para popa. O que mais chama atenção neste ambiente é o pé-direito: 2,30 m. Ah, já estava me esquecendo: a comunicação do salão com os cascos é feita por degraus. Normalmente, os catamarãs têm um corredor que dá acesso à entrada da cabine. Neste barco, não. O interior é totalmente aberto e integrado, juntando o salão com o ambiente dos cascos. É uma solução que clareia, ventila e amplia o espaço geral da área interna do barco. Ainda neste casco de boreste, a caminho da proa, outra surpresa: uma máquina de lavar roupas doméstica colocada perto de um sofá em forma de beliche. Com pouca roupa para lavar, quem sabe, pega-se a trouxa de roupa para travesseiro e aí é só deitar no sofá para um bom cochilo. Brincadeira, a cama é o berço do filho do proprietário.

Voltando à descrição do catamarã: mais para a proa, há um banheiro. Ele vai de um bordo ao outro, é todo branco, tem boxe fechado para o chuveiro e o teto é de madeira com um desenho da rosa dos ventos dan-



Catracas têm acionamento elétrico



Conjugados, mesa de navegação e comando interno tornam o navegar mais seguro

# catamarã

do um toque artístico a este ambiente. No outro casco, há um camarote na popa, igual ao do bordo de bores-te, um banheiro no corredor e, mais para a proa, outra cabine com uma cama de casal não tão larga como a da popa. Neste corredor, está o quadro elétrico com disjuntores e outros equipamentos para deixar os ambientes internos mais agradáveis tanto no verão quanto no inverno, pois são cinco aparelhos de ar condicionado para cabines e salão — quatro deles de 5.200 BTU. Cada ar-condicionado está dentro de um armário, isolado acusticamente. No salão, há mais um aparelho de 16 mil BTU.

Ao sair da cabine, entrando por uma gaiúta no convés e descendo uma escada bem vertical, no mesmo casco, para a proa, há um paiol com dois dessalinizadores, que processam 80 litros de água por hora e abastecem um tanque de 580 litros localizado perto do mastro. No *Fuga*, os motores, um em cada casco, ficam fora do ambiente da cabine, e o acesso a eles se dá através de escotilhas do tamanho e da largura do motor. Este acesso pelo lado externo do veleiro não permite que as mãos de graxa do mecânico “pintem” na cabine.

Depois de analisar o interior do barco, iniciei à navegação. A subida do ferro é feita por controle remoto, que aciona o guincho da âncora (um ferro Bruce de 16 kg). Este controle fica guardado num paiol existente na base do mastro. Há também um outro controle ao pé da roda de leme. O timoneiro, portanto, pode subir ou descer o ferro em pleno comando na roda de leme. Com vento de 17 nós (31,5 km/h), saímos margeando o rio. Velejar em rio é bom, não tem onda e é bem lisinho. Foi aproar ao vento e subir a vela grande de 101 m<sup>2</sup> de área utilizando a catraca elétrica italiana, de duas velocidades. Basta apertar o botão e a vela grande já está no tope. Também a buja foi desenrolada. Seu sistema autocambante consiste de um trilho na frente do mastro que vai de um bordo ao outro. Assim, uma vez caçada a escota da buja, é só cambiar e pronto, a buja já está na posição no outro bordo. É um arranjo que facilita muito as manobras.

Ainda no rio, o barco foi criando vento aparente e aumentando a velocidade. No contravento, velejamos entre 10 e 11 nós (18,5 e 20,4 km/h), velocidade aferida no GPS. Tudo a bordo continuou na mesma posição,

sem o adernamento típico dos monocascos. Um teto rígido — sobre o qual a tripulação pode caminhar para rizar a vela grande — protege os ocupantes do sol no *cockpit*. Acima do timoneiro, há uma gaiúta em forma de teto solar que, aberta, ajuda o comandante a visualizar as velas grande e buja. Num painel à frente da roda de leme, uma tela monitora, auxiliada por uma carta náutica eletrônica, todas as informações sobre o vento e a profundidade. No centro da antepara, ao alto, há uma outra tela para que os tripulantes possam observar o desempenho do barco enquanto velejam.

O *Fuga* não foge da principal característica dos multicascos: a alta velocidade, que cai quando o barco camba. No barco testado, a velocidade caía de 11 nós (20,3 km/h) para 4 nós (7,4 km/h). Após completar a cambada, no entanto, sua aceleração é rápida, em boa parte porque o barco é bem leve para um veleiro de 60 pés — 10.500 kg, para uma área vélica de 144,7 m<sup>2</sup> e um mastro com 12,85 m<sup>2</sup> de superfície.

Após executar alguns ajustes nas velas, ainda dentro do rio, e sentir como o catamarã manobra em águas calmas, baixamos as velas para alcan-

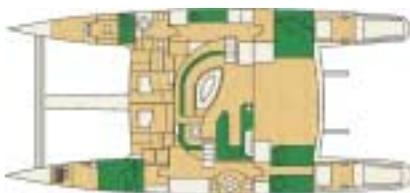


Bote inflável de 3,6 m equipado com motor de 25 hp é padrão



O mastro, de 25 m, é todo de carbono

# multicasco



## FICHA TÉCNICA

MODELO	DOLPHIN 600
COMPRIMENTO DO CASCO	18,24 M
BOCA	8,20 M
CALADO	1,20 M / 2,30 M
DESLOCAMENTO	10.500 KG
MESTRA	101 M <sup>2</sup>
GENOA	43,7 M <sup>2</sup>
BALÃO	190 M <sup>2</sup>
COMBUSTÍVEL	580 LITROS
ÁGUA	580 LITROS
PASSAGEIROS	20
PERNOITE	10 + 1
PÉ-DIREITO (MÍNIMO)	2 M
PROJETO	DOLPHIN CATAMARANS
Obs.: dados fornecidos pelo fabricante. O calado com as bolinas levantadas é de 1 m.	
<b>MEDIDAS DO VELAME</b>	
I	21 M
J	5 M
P	22,30 M
E	6,80 M

çar o mar com segurança — vale informar que foi uma manobra rápida para o porte do barco. A bordo, só se falava da barra do rio, se estava fechada, se teria muitas ondas, se a gente conseguiria sair, pois a barra do Vaz-Barris se move e não tem balizamento. Porém, havia um prático a bordo, Felipe, um navegador francês que ali se radicou e constituiu família. O tamanho das ondas, 2,5 m de altura, assustava. Na Praia de Atalaia, há uma extensão de 1,5 milha (2,8 km) de pura arrebentação. Mar adentro, pedras, onde as ondas estouram, dão a sensação de que não vai ser possível sair do rio. Mas Felipe estava confiante. Seguimos inicialmente em frente até que vimos uma passagem de mais ou menos 100 m de largura sem onda estourando. O limite da passagem eram os locais com profundidade de 1,5 m, onde as ondas arrebentavam. Felipe aproou na direção do canal e disse para observarmos o ecobatímetro. No visor do aparelho, a profundidade foi de 6 m para 3 m. Silêncio a bordo. E caiu ainda mais: 2,60 m. Neste ponto, reduzimos a velocidade para 4,5 nós (8,3 km/h). Um vento sul, de 17 nós ou 31,5 km/h (velocidade real),

atingia o catamarã pelo través,

Este foi um verdadeiro teste para o barco. Em nenhum momento perdemos o controle do leme e não paramos de ter seguimento para frente. As vagas estouravam ao redor como se estivéssemos numa praia. Mas logo a profundidade foi subindo — 3 m, 6 m, e assim ultrapassamos a barra. Com o vento já no limite do primeiro rizo, que é de até 20 nós (37 km/h), subimos por segurança a vela grande já rizada, sem que o desempenho do barco se alterasse, permanecendo entre 9 e 10 nós ou 16,7 e 18,5 km/h. Velejamos a 9 nós em orça de 40 a 45 graus e de 10 a 11 nós em orça de 45 a 50 graus, com a vela toda caçada, bolina de sotavento em baixo e bolina de barlavento um pouco levantada.

O Dolphin 600 velejava rápido e logo estávamos no través de Aracaju. Como o sistema de leme é hidráulico, você perde um pouco da sensibilidade e tem de corrigir o rumo com certa antecedência. O mar estava bem agitado e resolvemos cambiar. A velocidade caiu de 10 para 3 nós (5,6 km/h), mas logo a vela voltou a encher e chegamos a 9 nós. Resolvemos velejar de través. O sis-



**BROCKER NÁUTICA**  
**YACHTS®**



**A buja autocambante dá maior rapidez às manobras no contravento**

600

tema de escota da vela grande é interessante. Na verdade, são dois sistemas, um oposto ao outro. Quando se caçam os dois simultaneamente, a retranca abaixa e o dispositivo funciona como um burro. Para soltar a retranca, é preciso afrouxar um bordo e caçar a escota de sotavento. Parece complicado, mas com catraca elétrica com redução de 66 vezes a operação fica fácil. Duas horas velejando em alto-mar, teste realizado, resolvemos abaixar a vela grande para passar pela barra do rio, mas deixamos a genoa. As ondas vinham a favor pela popa e descer onda é tudo que um catamarã faz de melhor. Como a maré estava no topo da preamar, seguimos na mira de uma igreja próxima à praia. O barco passou tranqüilo pela barra. Foi uma velejada agradável, com o *Fuga* sempre se desenvolvendo bem. Foi uma surpresa ver um barco tão bem-feito, num local onde mão-de-obra especializada é um desafio. Não é por nada que a Dolphin está exportando para a América do Norte, que tem um mercado muito exigente. ⚓

Outras informações com Dolphin Catamarans, tel. (11) 4195.6903, site [www.dolphin-catamarans.com.br](http://www.dolphin-catamarans.com.br)



**Operados simultaneamente, os conjuntos de redução da mestra atuam como burro**

**MOTORIZAÇÃO:** 2 motores a diesel, com propulsão rabeta de 59 hp a 75 hp cada.  
**O QUE VEM COM O BARCO (itens principais):** mastro de fibra de carbono | 2 motores Volvo de 59 a 75 hp cada | 60 m de corrente | 2 âncoras | dessalinizador | bússola | sistema de ar condicionado de 37,3 mil BTU | gerador de 6,5 kVA | inversor e carregador de baterias | tomada de cais | máquinas de lavar roupa e de secar roupa | gela-

deira de 120 litros (110 V) | forno de microondas | bote inflável de 3,5 m com fundo rígido e motor de 25 hp | radar | GPS/chartplotter | piloto automático | sonda | estação de vento | 2 rádios VHF. **Opcional:** decoração.

**CONSTRUÇÃO:** casco, convés e mastro feitos com fibra de carbono resina epóxi. É utilizada espuma de PVC rígido (Divinycell) no casco (costado e carena), no convés e nas anteparas.