

Teste 593



BROCKER NÁUTICA
YACHTS®

PRAZER DOBRADO

Rápida e com boa autonomia, a sofisticada 54 Fly Fishing, da Pro Boats, pode ser usada ou em pescarias oceânicas ou em passeios em qualquer ponto da costa brasileira

Por Marcio Dottori — Fotos Ito Cornelsen



BROCKER NÁUTICA
YACHTS®

NAUTICA
PRO BOAT 54 FLY FISHING

VELOCIDADE MÁXIMA
35,1 nós a 2.400 rpm

VELOCIDADE DE CRUZEIRO
31,4 nós a 2.100 rpm

ACELERAÇÃO
9,3 s até os 20 nós

AUTONOMIA
318 milhas a 2.100 rpm

POTÊNCIA
2.037 hp (nos hélices)

Salão Luxo e muito espaço num ambiente que nada deixa a dever a sala de uma residência

Se a 54 Fly Fishing lhe parece familiar é porque sua memória está afiada: a lancha é irmã da 54 Open Sport Fisherman, testada em **Náutica** 162. A diferença básica entre os dois barcos é o flybridge, responsável pelo ar mais familiar da 54 Fly Fishing. O fato do novo barco ter o salão totalmente fechado possibilita decorar esse ambiente com mais luxo. Por outro lado, a 54 Open Sport Fisherman tem arranjo mais prático para a pesca oceânica. Pode-se, por exemplo, entrar molhado no salão sem temor de danificar nada. Os camarotes e banheiros para os passageiros são praticamente iguais nos dois barcos, sendo possível a instalação de duas ou três camas de solteiro na cabine de boreste e a clássica cama de casal a bombordo. Também nas duas embarcações os banheiros têm 1,99 m de pé-direito e são equipados com boxes separados para banho.



Performance Bom desempenho com os dois motores MAN V10 de 1.050 hp cada e hélices Hoffmann de quatro pás

A bem-equipada cozinha da 54 Fly Fishing (da mesma maneira que a na 54 Open Sport Fisherman) fica num convés intermediário entre os camarotes e o salão. E é justamente na cozinha e no salão (e claro, no cockpit de popa) que a imensa boca de 5,56 m desse catamarã mostra uma das vantagens dos multicascos em relação aos monocascos: o espaço. A sala — totalmente climatizada como todas as dependências internas da lancha — parece a sala de estar de uma casa. Pode-se sentar nos sofás e esticar as pernas sem que os pés batam em na-

da. O posto de comando principal é amplo o bastante para acomodar todos os relógios da motorização, o timão e os equipamentos eletrônicos de navegação, além de permitir ao piloto uma boa visibilidade para vante e para os bordos. Nossa sugestão, para deixar o posto de comando do passadiço ainda melhor, é a instalação de um suporte para os pés do piloto e modificar ligeiramente o ângulo de inclinação do painel de instrumentos para deixar os visores dos equipamentos eletrônicos de navegação perpendiculares aos olhos do condutor.

Embora mais compacto que o do passadiço, o comando superior (flybridge) tem boa ergonomia, com espaço para se instalar um eletrônico tipo três-em-um (GPS, chartplotter e sonda) e o rádio VHF, além dos relógios da motorização. A posição de pilotagem fica à ré do flybridge para que o condutor visualize a popa durante as pescarias. No cockpit da lancha que testamos estavam instalados um sofá em "L" e uma mesa de centro (útil para petiscos). Nas pescarias, esses acessórios podem ser removidos, dando lugar a uma cadeira de pesca central.



Cozinha Com acabamento de primeira, espaçosa e equipada para chef nenhum botar defeito



Camarote Decoração de bom gosto e conforto de sobra para passar muitos dias a bordo com a família

Teste 593



BROCKER NÁUTICA YACHTS®



Comando Superior Compacto, mas ergonomicamente bem projetado



Flybridge Sofá a vante do comando para que o piloto visualize a popa durante as pescarias



Comando Inferior Visibilidade a vante e para os bordos

No compartimento dos motores, existe acesso para inspeção dos propulsores, incluindo os itens de manutenção básica. Gostamos das entradas de ar da sala de máquinas, que possibilitam a alimentação dos motores com a quantidade correta de ar e ainda mantêm de fora a água salgada (que faz um bom estrago nos motores se entrar nesse ambiente). Recomendamos apenas aumentar o número de luminárias (para facilitar a manutenção nos motores) e redimensionar o isolamento acústico a fim de baixar o nível de ruído no salão. Não consideramos a

54 Fly Fishing uma lancha barulhenta, mas reduzir o nível de decibéis em cinco pontos, por exemplo, seria mais condizente com o perfil de primeira classe dessa lancha.

No teste de mar realizado em águas cariocas, com vento sueste de 13 nós (24 km/h) e ondas longas de 1 m de altura, a 54 Fly Fishing se comportou macia como um automóvel luxuoso e ►



BROCKER NÁUTICA
YACHTS®

Popa A imensa boca de 5,56 m é responsável pelo cockpit espaçoso

sem nos incomodar com respingos. Um fato curioso entre os dois testes diz respeito à performance: enquanto anteriormente a 54 Open Sport acelerou da marcha lenta aos 20 nós (37 km/h) em 5,5 segundos e atingiu 34,2 nós (63 km/h), agora a 54 Fly Fishing, nas mesmas condições, gastou 9,3 segundos para chegar aos 20 nós e atingiu a velocidade máxima de 35,1 nós (65 km/h).

Como os motores (um par de MAN V10 com 1.050 hp no virabrequim cada) são os mesmos e os reversores ZF, embora de modelos diferentes, têm praticamente a mesma relação. A diferença na performance — levando em conta que os pesos dos dois barcos são semelhantes, embora estivessemos com um pouco mais de diesel e de água doce nos tanques da 54 Fly

Fishing na ocasião do teste — deve-se aos hélices. Enquanto os da 54 Open têm diâmetro de 800 mm e passo de 965 mm, a 54 Fly está equipada com hélices de diâmetro 825 mm e passo de 1.050 mm (todos de quatro pás, de níbral, feitos pela Hoffmann). A diferença significativa nos passos explica a aceleração mais lenta (considerada, mesmo assim, muito boa para esse tipo de barco) e a maior velocidade final da 54 Fly.

Satisfeitos com o desempenho e a qualidade de construção da 54 Fly Fishing, voltamos para a marina convencionais, mais uma vez, de que a indústria náutica nacional tem, hoje, produtos que se igualam — ombro a ombro — com os barcos dos estaleiros de ponta do hemisfério norte. ⚓

Outras informações com Pro Boat, Rua do Alho, 1610, Rio de Janeiro - RJ, CEP 21.011-000, tel. (21) 2584-4400, fax (21) 2584-2323 e internet www.proboat.com.br

FICHA TÉCNICA

| | |
|----------------------------------|-----------------------|
| Modelo | 54 Fly Fishing |
| Comp. máximo | 17,32 m |
| Comp. do casco | 17,02 m |
| Boca | 5,56 m |
| Calado com propulsão | 1,20 m |
| Borda-livre na proa | 1,31 m |
| Borda-livre na popa | 1,20 m |
| Pé-direito salão (entrada) | 1,86 m |
| Pé-direito banheiro | 1,99 m |
| Ângulo do "V" na popa | |
| Combustível/Água | 3.000/1.000 L |
| Peso da motorização | 3.600 kg |
| Peso sem motor | 11.100 kg |
| Passageiros dia | 20 pessoas |
| Pernoite | 7 pessoas |
| Projeto | Scott Robson/Pro Boat |

Dados fornecidos pelo fabricante, exceto a borda-livre

VELOCIDADE E AUTONOMIA

| rpm | dB-A | nós | L/h | aut. (M) |
|-------|------|------|-----|----------|
| 1.300 | 81 | 14,3 | 88 | 439 |
| 1.500 | 82 | 18,9 | 123 | 415 |
| 1.700 | 83 | 22,9 | 163 | 379 |
| 1.900 | 83 | 26,9 | 211 | 344 |
| 2.100 | 84 | 31,4 | 267 | 318 |
| 2.400 | 85 | 35,1 | 380 | 249 |

Obs: 1) A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas (1M = 1,852 km e 1 nó = 1,852 km/h); 2) As velocidades foram obtidas com radar e o consumo é estimado; 3) Medições feitas com quatro adultos a bordo, 1.700 litros de diesel e 800 litros de água; 4) Nível de ruído medido no comando inferior

MOTORIZAÇÃO UTILIZADA: 2 motores diesel Man D2840 LE 403 V10, 18,3 litros de capacidade volumétrica, com 1.050 hp no virabrequim cada, acoplados a reversores ZF 550A, com relação de transmissão de 1,97:1 e hélices de quatro pás de níbral Hoffmann de 825 mm x 1.050 mm (32,5" x 41"). OPCIONAL: 2 motores diesel de 800 a 1050 hp cada.

O QUE VEM COM O BARCO (itens principais): ■ bocais (agulheiros) para abastecimento externo de combustível e água ■ alarme de alagamento de porão ■ 2 alternadores extras ■ âncora ■ amarra ■ 6 bombas de porão ■ acionadores automáticos para bombas de porão ■ banco de baterias de 150

Ah cada ■ sistema de pressurização de água doce e salgada ■ sistema de água quente ■ bússola ■ buzina ■ caixa de esgotos para os banheiros ■ 6 cunhos ■ defensas ■ sistema de propulsão ■ exaustores para compartimento dos motores ■ extintores de gás carbônico de 2 kg ■ filtros Racor para motores e gerador ■ luzes de navegação ■ quadro de interruptores ■ quadro elétrico de controle 12VCC e 110 VCA ■ luminárias ■ decoração do interior em madeira folheada ■ lançador de âncora ■ selos mecânicos para os eixos propulsores ■ direção hidráulica servo-assistida ■ flapes hidráulicos ■ vasos sanitários elétricos ■ gaiútas ■ vigias ■ estofamento. **Opcionais:** ■ motores ■ equipamentos eletrônicos de

navegação e comunicação ■ material de salvatagem.

CONSTRUÇÃO: Laminada (casco e anteparas) com tecido de fibra de vidro/kevlar e estrutura sanduíche com núcleo de espuma de PVC rígida, incluindo o fundo, no qual é utilizado espuma de Divinycell de alta densidade, especificação H 100. No convés também é utilizada fibra de vidro, com estrutura sanduíche recheada com espuma de PVC rígida. As longarinas são reforçadas com tecidos de fibra de vidro e fibras de carbono. O casco é laminado com resina esterevinilica e finalizado com pintura de poliuretano. Obs.: dados fornecido pelo fabricante