



MULTICHINE MC 41

Para todos os mares

O Multichine MC 41 tem o porte, a segurança e o conforto ideais para quem sonha até em morar a bordo

O Multichine MC 41 é um veleiro muito espaçoso e com conforto e segurança para realizar até uma volta ao mundo, como, aliás, costumam ser os barcos concebidos pelo escritório de Roberto Barros, o Cabinho, um especialista em veleiros para alto-mar e um dos mais reconhecidos projetistas independentes do país. O veleiro avaliado neste teste foi fabricado pela Metallic Boats, um estaleiro gaúcho que se dedica a produzir exclusivamente com aço muitos dos modelos, a vela ou motor, assinados por Cabinho. Funciona assim: o cliente compra as plantas do barco e contrata os serviços de gerenciamento e de construção do estaleiro. A vantagem, em relação às embarcações construídas em série, é que o dono pode acompanhar a fabricação passo a passo e decidir, por exemplo, qual configuração a cabine terá e quais equipamentos serão instalados, como se

fosse uma casa, o que, afinal, o MC 41 não deixa de ser mesmo.

Neste teste, o veleirão de 12,5 metros de comprimento (mas que pode ser tocado por só uma pessoa, com a ajuda apenas de um piloto automático) provou ser bastante resistente para enfrentar sem problemas os rigores da navegação oceânica. Ele é seco e confortável, mesmo em mar com muitas ondas e tem dois estais de proa, ambos com enrolador de vela: um para a genoa e outro para a trinqueta, que muitos velejadores conhecem como tormentim, vela de capa ou storm jib, para ser usada com ventos fortes. Além disso, possui capacidade para 810 litros de água, 450 litros de combustível, armários para muito mantimento, cockpit espaçoso e cabine com dois camarotes, dois banheiros, uma ótima cozinha e uma enorme sala de estar, como, por sinal, deve ser uma verdadeira casa a vela.



BROCKER NÁUTICA

YACHTS®

KALUGAHE



Coefficiente de potência*
4,06

**Relação deslocamento/
área vélica****
140 kg/m²

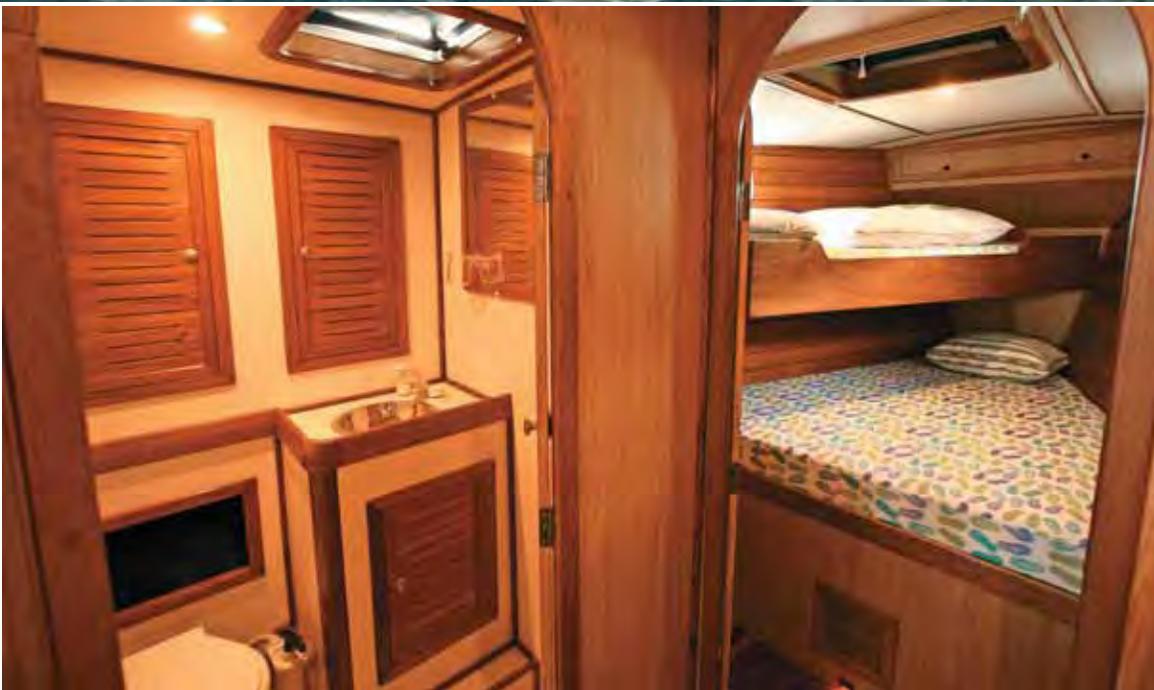
**Relação lastro/
deslocamento**
0,28

Velocidade a motor
7,6 a 2800 rpm

Autonomia
475 milhas a 2 800 rpm

** Quanto maior esse valor (que em barcos de regata é acima de 5), maior a tendência para a velocidade.*

*** A área vélica corresponde à área da mestra e da buja.*



DOIS BANHEIROS

Um conforto a mais em um barco feito para encarar, numa boa, grandes travessias



Como ele é

O MC 41 tem dois camarotes de casal e dois banheiros, sendo que um deles completa uma suíte na popa e o segundo fica no corredor, em frente a quatro armários para o primeiro camarote. Logo acima ao camarote da proa. No cockpit há dois bancos laterais, outros dois fixados nos púlpitos e um terceiro, com formato de onda, para o timoneiro para não ser sentado mesmo se o barco adernar. As catracas de controle das velas de proa ficam nas laterais, perto do posto de comando, e a roda de leme, num pedestal com bom espaço para os instrumentos de navegação. À frente dela, há uma mesa com abas dobráveis e um paiol bem grande, onde cabem, com folga, cabos, equipamento de salvatagem, ferramentas e material de mergulho. O convés é plano, o que facilita a circulação entre a popa e a proa, onde fica o paiol da âncora, com corrente e guincho elétrico, mas sem lugar para um ferro reserva. No barco testado, a entrada da cabine tinha um dodger moldado com aço, para proteção em dias de chuva e

mar grosso. A cabine, que é ventilada e iluminada por seis grandes gaiútas e quatro vigias, agrada por ser muito espaçosa e por ter um posto de comando — muito caprichado, por sinal — de madeira. Todos os espaços são aproveitados para a colocação de vários armários, gavetas e paióis, sempre muito úteis em viagens longas. O barco possui uma boa mesa, que pode ser abaixada para, junto com o sofá em U, formar uma nova cama de casal. A cozinha fica na entrada da cabine e é equipada com uma pia com duas cubas, um fogão com duas bocas e forno, armários, gavetas e espaço para duas pessoas. Neste barco, o dono preferiu instalar uma enorme geladeira no lado oposto à cozinha, perto da mesa de navegação.

Como veleja

Por ser de aço, o MC 41 pesa bastante — mais de 12 toneladas! — e por isso demora a embalar, se comparado aos veleiros do seu porte construídos com fibra de vidro e que pesam, em média, cinco toneladas a menos. Apesar disso, ele navega com suavidade e seu leme é leve nas manobras. No dia do teste, quando o vento soprou a 15 nós, com rajadas de 18, o barco velejou, em média, a 6,2 nós no contravento. No entanto, seu ângulo de orça foi bom, o que significa que ele não exige muitas cambadas para aproveitar o vento e, ao mesmo tempo, manter o rumo. Além disso, provou que pode enfrentar bem desconfortáveis mares de proa. Já com vento de través de 15 nós e descendo ondas de 80 centímetros, atingimos quase 7 nós. Quando passamos a receber o vento totalmente pela popa, a velocidade caiu para perto de 4 nós, o que é normal. Nessas condições de mar e de vento, que nem todo veleiro de menor porte aguenta, a água não passou do costado do MC 41, que também mostrou ser apto a enfrentar condições muito mais duras que essas. Em contrapartida, nos dias de ventos mais fracos, será preciso ligar o motor, não só para ajudar a impulsionar o barco como também para melhorar o ângulo de orça nas longas velejadas contra o vento. Com ele, o barco navegou a 7,6 nós em regime de cruzeiro, a 2 800 rpm, e atingiu a velocidade máxima de 8,2 nós, a 3 000 rpm, uma excelente marca.

Com quem concorre

No mercado nacional há, pelo menos, outros seis veleiros deste porte: os brasileiros BB 40 e Wind 43, o alemão Bavaria 39 Cruiser e os franceses Cyclades 39.3, Océanis 40 e Sun Odyssey 40. Porém, esses barcos são fabricados com fibra de vidro, para atender os velejadores que navegam perto da costa, enquanto o MC 41 foi projetado para ser construído com aço e navegar por longas distâncias em alto-mar. Por isso, apesar de ter o mesmo nível de conforto dos demais, é diferente na navegabilidade e na capacidade de armazenamento de mantimentos, de diesel e de água (*confira nosso comparativo dos veleiros de 40 pés, publicado na edição de fevereiro*). As vantagens dos barcos de aço são a resistência e o peso, que os tornam bons para viagens oceânicas, mas ruins para navegar com ventos abaixo de 15 nós, como os que predominam na costa sudeste do país. Já os barcos de fibra perdem em resistência, mas não precisam de ventos fortes para alcançar uma boa velocidade e, por isso, são mais indicados para navegação costeira. Mas se o plano for cruzar oceanos...



COZINHA COMPLETA

A cozinha tem bom tamanho, muitos armários e pia com duas cubas

Quem faz?

O Multichine MC 41 é fabricado no Rio Grande do Sul, pela Metallic Boats, estaleiro que está há dez anos no mercado e se especializou na construção ou no gerenciamento de obras de barcos de aço. A empresa possui um estoque de outros sete projetos do escritório Roberto Barros Yacht Design, entre 31 e 77 pés — até agora já construiu os Multichine de 34, 41 e 45 pés, além do trawler Curruíra 42 —, mas também pode oferecer modelos exclusivos. Para saber mais, acesse www.metallicboats.com.br.



Divulgação



Onde e como testamos

Navegamos com o MC 41 em Ilhabela, no litoral de São Paulo, nas proximidades da Ponta das Canas, sob ventos do quadrante leste de 15 nós, com rajadas de 18 nós, e mar com ondas de 80 centímetros. O veleiro estava equipado com um motor diesel de 54 hp.

DICA DE QUEM TESTOU

“ Não economize na potência do motor. E o use com frequência. Como este é um barco pesado, ele será sempre bem-vindo nos cruzeiros mais longos ou nas rotas curtas sob pouco vento ”



BROCKER NÁUTICA YACHTS®

“

O casco é de aço porque este veleiro foi projetado para enfrentar mar grosso e ventos fortes em viagens oceânicas

”





PARA UMA FAMÍLIA

O MC 41 tem salão espaçoso, com uma mesa que desce, formando uma outra cama, além de dois camarotes. O da popa (*abaixo*) é uma suíte. Também o convés oferece bom conforto para o timoneiro

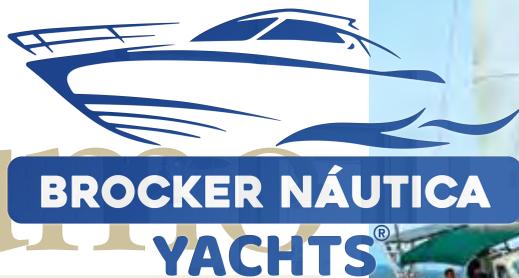


“

O MC 41 é decorado com muita madeira na cabine e tem acabamento caprichado, tanto por dentro quanto por fora

”

Resumo



cabine



O interior tem uma excelente distribuição de espaço, com um camarote de casal na proa e uma suíte na popa. Na sala, a mesa pode ser rebaixada para formar mais uma cama para duas pessoas. Os móveis e o acabamento são de ótima qualidade.

desempenho

Este veleiro é pesado, robusto e mais resistente até que o necessário em condições normais de navegação costeira, porque foi projetado para mar grosso e ventos fortes. Por isso, não é rápido com ventos fracos, mas o motor pode ajudar bastante a aumentar a velocidade média nas velejadas em situações desfavoráveis, com mar contra, por exemplo.

posição de pilotagem



Tem um assento grande em formato de onda, para o timoneiro poder navegar sentado mesmo se o barco inclinar, e é muito confortável. A visibilidade da proa é um pouco prejudicada pela estrutura do dodger.

cozinha



Um ponto forte do barco. É arejada, com espaço para duas pessoas e tem bastante lugar para pôr equipamentos adequados a uma navegação de longo percurso, como fogão, armários, dois conjuntos de quatro gavetas e uma geladeira grande.

ferragens



São escolhidas pelo dono. O estaleiro indica os modelos dimensionados para o barco e faz a instalação — por sinal, muito boa e fácil de consertar. A localização é determinada pelo projeto.

cockpit



É amplo, com mesa, quatro catracas para controlar as velas, um paiol bem grande, pedestal do timão com painel para os instrumentos, capotas dodger e bímini, targa para instalar um painel solar e turco para levar o bote inflável.

motor



É um Yanmar 4JH4 GBE, com quatro cilindros e 54 hp. Fica abaixo da escada da cabine, num compartimento de fácil acesso para as manutenções rotineiras e que permite a sua retirada para o convés, para um eventual reparo de maiores proporções.

casco



É de chapas de aço soldadas nas cavernas. Tem opções de quilha de ferro fixa ou móvel. Já o leme é de aço, com a base inferior fixada num skeg (um tipo de quilha), que dá um ponto de apoio a mais e torna a navegação mais segura.

banheiro



O banheiro da suíte da popa é ventilado por uma vigia e o do salão, que é destinado para uso geral e fica ao lado do camarote de proa, por uma gaiúta. Ambos são espaçosos, com pé-direito de 2 m e completos, equipados com vaso sanitário, pia, armários e chuveiro.

paióis



Há um paiol imenso no cockpit e vários na cabine, garantindo um bom espaço para guardar os equipamentos do barco, as bagagens e os mantimentos — como, aliás, deve ser num barco preparado para navegar por muito tempo em alto-mar.

mastro



Tem armação de sloop apoiada sobre o convés, com estais dimensionados para suportar grandes esforços. As catracas das adriças ficam no mastro e o traveller da retranca, em cima da cabine, com o controle no cockpit.



MULTICHINE MC 41

BROCKER NÁUTICA YACHTS®



Pontos altos

Plataforma de popa ampla

Paio grande no cockpit

A robustez do casco, que é de aço

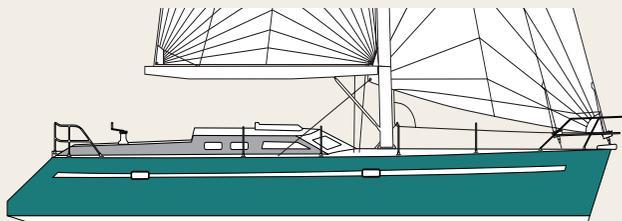
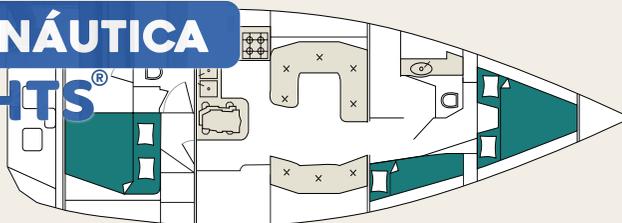


Pontos baixos

Não cabe ferro reserva no paio de proa

As baterias são mal fixadas

A cabine de popa não é bem ventilada



Desempenho

▪ Velocidade do vento	15 nós
▪ Condições do mar	ondas de 0,8 m
▪ Orça apertada	6,2 nós
▪ Orça folgada	6,6 nós
▪ Través	6,9 nós
▪ Alheta	5 nós
▪ Popa	4,2 nós



Ele é assim

▪ Comprimento	12,48 m
▪ Boca	4,00 m
▪ Calado	1,45 m
▪ Pé-direito na entrada e no salão	2,00 m
▪ Pé-direito nos banheiros	2,00 m
▪ Pé-direito no camarote de popa	1,87 m
▪ Pé-direito no camarote de proa	2,00 m
▪ Combustível	450 l
▪ Água	810 l
▪ Deslocamento	12 200 kg
▪ Lastro (c/ quilha fixa)	3 400 kg
▪ Vela mestra	40,7m²
▪ Genoa 110% J	46,5m²
▪ Capacidade (dia/pernoite)	12/6 pessoas
▪ Projeto	Roberto Barros Yacht Design

Dados fornecidos pelo fabricante.

Principais equipamentos

Catracas • mobiliário (escolhido pelo cliente) • mastreação • velas • burro • roda de leme • motor • bombas de porão • bombas de pressurização • ferragens • 6 cunhos de amarração • guarda-mancebo • âncora • corrente p/ âncora • baterias • sanitários • pias • vigias • gaiútas.

Principais opcionais

Guincho elétrico p/ âncora • quilha móvel • fogão • forno de microondas • geladeira elétrica • gerador • ar-condicionado • boiler • dodger rígido • capota bimini • targa • acabamento de teca no convés • enroladores p/ velas de proa • sistema de carrinho (battencar) p/ vela mestra • la-zyjack p/ facilitar o recolhimento da vela mestra dentro da capa na retranca • equipamentos eletrônicos de navegação • turco p/ bote de apoio • painel solar • gerador eólico • escada p/ plataforma de popa • ventiladores.