

# ELEGÂNCIA DISCRETA



## Feita com esmero, de linhas harmoniosas e boa de aceleração, a Antares 36, da Perimar, tem dois camarotes e dois banheiros num arranjo bem incomum para barcos de igual porte

Por Marcio Dottori - Fotos Bruno Castaing



TESTE	<b>NAUTICA</b>
	<b>ANTARES 36</b>
	<b>VELOCIDADE MÁXIMA:</b> 30,3 nós a 3.000 rpm
	<b>VELOCIDADE DE CRUZEIRO:</b> 22,4 nós a 2.400 rpm
	<b>ACELERAÇÃO:</b> de 0 a 20 nós em 9,3 s
	<b>AUTONOMIA:</b> 153 milhas a 2.400 rpm
	<b>POTÊNCIA:</b> 776 hp (nos hélices)



O painel tem visibilidade e um espaço adequado para relógios e eletrônicos

O Estaleiro Perimar — que iniciou suas atividades em Salvador, em 1988, e desde então já colocou 62 barcos na água — ainda não é muito conhecido no Sudeste e no Sul do país. Mas, se depender da elegante Antares 36, esta situação não vai durar muito tempo.

Testada por **Náutica** com motorização nacional (um par de motores de seis cilindros a diesel da Megatech-Dumon, com 400 cv cada), a lancha mostrou ser um barco que realmente acelera rápido. Para ir da marcha lenta aos 20 nós (37 km/h), ela gastou apenas 9,3 segundos. Com os motores na rotação máxima, chegou a 30,3 nós (56,1 km/h). E mesmo com um apenas motor operando, atingiu 13,3 nós (24,6 km/h), sua velocidade de planeio — resultado que indica ter a lancha uma boa folga “na cavalaria” embora, obviamente, não se possa navegar com um único propulsor na rotação máxima por muito tempo. Essa força da motorização tam-



## Teste 635



Na decoração do salão, predominam as cores claras, que aumentam a sensação de espaço. O pé-direito na entrada é de 1,93 m



A praça de popa é um convite ao relaxamento antes ou depois da navegação





**Tanto a carena como o costado são construídos com laminação maciça de fibra de vidro. O casco tem 18 graus de "V" na popa**

bém está associada à relação de transmissão de 2:1 utilizada nos reversores ZF 220 A, mais reduzida e, portanto, mais apropriada para navegar com o barco carregado e com mar agitado.

Tanto o costado da Antares 36 como a carena têm laminação maciça de fibra de vidro. Nas anteparas e no convés, é utilizada estrutura com núcleo de compensado naval. O único cuidado que se deve ter com este tipo de construção — mais pesado do que a laminação feita com espuma de PVC rígida — é vedar muito bem qualquer furo no convés onde há reforço de compensado naval, pois a infiltração de água pode danificar, a longo prazo, a madeira interna.

Embora não seja uma lancha larga (boca de 3,52 m), o destaque no arranjo interno desta lancha de 11 m com duplo comando são os dois banheiros (característica nem sempre encontrada em lanchas

de igual porte, nas quais, em geral, um toailete serve aos dois camarotes). O banheiro de bombordo, maior, é reservado ao camarote de casal instalado na proa. Mas tanto este como o outro têm ventilação natural. A cozinha em forma de "L" localizada no mesmo convés dos camarotes, também é ventilada naturalmente por uma vigia. Ela é equipada com pia, fogão elétrico de duas bocas, geladeira e forno de microondas, tendo ainda espaço para guardar pratos, talheres e panelas. Porém a falta de uma lixeira embutida é notável.

No salão existe um sofá em "L" a boreste (onde há uma mesa baixa) e outro pequeno sofá a bombordo. Tanto o acabamento na cabine como o da parte externa da lancha é bom. Para maior conforto, pode-se (e deve-se) instalar um gerador e um aparelho de ar-condicionado para a climatização da cabine. No *cockpit*, um terceiro sofá junto ao espelho de popa e uma

mesa circular removível criam um espaço social. Na proa, fica o solário —que, por questão de segurança, não deve ser utilizado com o barco em movimento. No amplo *flybridge*, o piloto tem um banco exclusivo a bombordo, enquanto no outro bordo há mais um sofá em "L". É possível colocar colchões na parte de ré deste convés. A plataforma de popa, revestida com madeira teca, é de bom tamanho. Resumindo: o arranjo da Antares 36 pode ser considerado bom.

A lancha tanto pode ser conduzida do *flybridge* como do posto de pilotagem localizado na cabine. No convés superior, a área reservada para os relógios da motorização e para os eletrônicos é apertada, embora haja espaço para dois relógios grandes, seis relógios pequenos, um rádio VHF e um eletrônico compacto tipo GPS/sonda. A bússola pode ser fixada em um suporte. No comando interno, o piloto tem visibilidade de



## Teste 635



Equipado com banheiro privativo, o camarote tem pé-direito de 1,83 m na entrada



O sofá no salão acomoda até 4 pessoas

### FICHA TÉCNICA

MODELO	ANTARES 36
COMPRIMENTO MÁXIMO	11,9 M
COMPRIMENTO DO CASCO	11 M
BOCA	3,52 M
CALADO COM PROPULSÃO	0,95 M
BORDA-LIVRE NA PROA	1,42 M
BORDA-LIVRE NA POPA	1,21 M
PÉ-DIREITO NO SALÃO (ENTRADA)	1,93 M
PÉ-DIREITO NO SALÃO (COMANDO)	1,82 M
PÉ-DIREITO NA COZINHA	2,84 M
PÉ-DIREITO NOS BANHEIROS	1,88 M
PÉ-DIREITO NO CAMAROTE DE PROA	1,83 M
PÉ-DIREITO NO CAMAROTE DE BORESTE	1,79 M
ÂNGULO DO "V" NA POPA	18 GRAUS
COMBUSTÍVEL	700 LITROS
ÁGUA	250 LITROS
PESO DA MOTORIZAÇÃO	1.300 KG
PESO SEM A MOTORIZAÇÃO	7.900 KG
PASSAGEIROS	16
PERNOITE	4
PROJETO	PERIMAR

Dados fornecidos pelo fabricante, exceto a borda-livre. Opcionalmente, pode-se instalar um tanque de maior capacidade.

270 graus (limitada pela escada de acesso ao *flybridge*). O painel acomoda tranquilamente bússola, relógios da motorização, rádio VHF e eletrônicos, como GPS/*chartplotter* e sonda. O radar pode ser instalado fora do painel. Tanto no posto de comando superior quanto no inferior falta suporte para apoio dos pés do piloto.

Em relação às ferragens, os cunhos de proa e popa (com 27 cm cada) são bem dimensionados, para as operações de atracação. Escada de popa é acessório padrão, mas no barco que testamos ainda não havia sido instalada uma alça no espelho de popa para auxiliar quem sai da água. O paiol para a amarra (cabo da âncora) na proa é de bom tamanho e, opcionalmente, pode ser instalado no local um chuveiro de água salgada para lavagem da amarra.

No compartimento dos motores (com proteção térmica e acústica), existe bom espaço para manutenção ao redor dos dois propulsores Megatech-Dumon de 6 litros,

além de acesso fácil a todos os itens de verificação de rotina, como varetas de verificação do nível do óleo lubrificante, filtros tipo Racor, filtros primários de combustível, filtros de água salgada, bombas d'água, correias, baterias e gaxetas.

Nas duas vezes que testamos a Antares 36 da Perimar — na Baía da Ilha Grande, em Angra dos Reis (RJ) —, o mar estava calmo. Não havia nem mesmo marolas geradas por lanchas maiores para que pudéssemos avaliar a capacidade do casco de cortar ondas. Solicitada em curvas para boreste e para bombomdo, a Antares 36 mostrou-se mais ágil em guinar para um dos bordos, o que significa que os lemes precisam de uma regulação para que a lancha mostre todo seu potencial em manobras. ⚓

Informações: Estaleiro Perimar, Av. Winston Maruca, 31, Marina Verolme, Angra dos Reis (RJ), CEP 23.905-000, tel: (24) 3366.7050 e site [www.perimar.com.br](http://www.perimar.com.br)








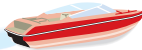
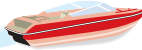
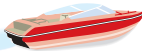
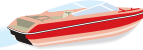
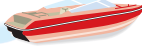


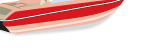
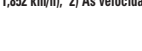
Com janelas duplas, *flybridge* espaçoso e pára-brisa aerodinâmico, o projeto de Péricles de Albuquerque capricha no estilo

**MOTORIZAÇÃO UTILIZADA:** 2 motores a diesel de 6 litros e 6 cilindros Megatech Dumon 366, com 400 cv no virabrequim cada, acoplados a reversores ZF 220 A, relação de transmissão de 2:1 e hélices de 4 pás de 25" x 28". OPCIONAL: 2 motores a diesel de centro de 370 a 400 cv cada.

**O QUE VEM COM O BARCO (itens principais):** estofados para solário de proa ▫ anodos de sacrifício ▫ 2 baterias de 140 Ah ▫ sistema de pressurização de água doce ▫ 2 bombas de porão de 2.000 GPH com acionamento automático ▫ 2 bússolas ▫ 2 buzinas ▫ conjunto duplo de direção hidráulica ▫ 6 cunhos ▫ chuveiro no cockpit ▫ eixos propulsores de aço inox ▫ escada de popa em aço inoxidável ▫ filtros separadores água/óleo ▫ flapes hidráulicos ▫ guarda-mancebo em aço inox ▫ hélices (4 pás) em nibral ▫ iluminação da casa de máquinas ▫ inversor 12/110 V 2.000 W ▫ isolamento térmico e acústico dos motores ▫ lemes de aço inox ▫ limpador de pára-brisa ▫ luzes de navegação ▫ pés-de-galinha ▫ mancais intermediários, mastro para bandeira com luz de tope ▫ mesa móvel no cockpit ▫ pia no cockpit ▫ pintura antiincrustante ▫ quadro elétrico ▫ suporte para bóias salva-vidas ▫ suporte para motor de popa ▫ tanque de água doce em fibra de vidro ▫ tomada de cais ▫ verdugo de borracha e aço inox polido. OPCIONAIS: altofalantes, amplificador de som ▫ ar-condicionado ▫ bar sob o banco do piloto no comando interno ▫ bateria auxiliar ▫ capota para *flybridge* ▫ carreta de encaixe ▫ CD player, chuveiro de água salgada ▫ DVD ▫ sonda ▫ farol de milha com controle remoto ▫ gerador 110/220 V ▫ GPS ▫ icemaker ▫ luz estroboscópica ▫ porta-varas ▫ radar ▫ rádio SSB c/ antena ▫ rádio VHF c/ antena ▫ relógio digital ▫ suporte (turco) para bote inflável ▫ tomada 110 V ▫ tomada 12 V para TV ▫ ventilador.

**CONSTRUÇÃO:** gelcoat isofitálico com proteção contra os raios ultravioleta do sol. Casco e costado com laminação maciça com camadas de manta de fibra de vidro de 300 g/m<sup>2</sup> e 400 g/m<sup>2</sup> e tecido de 600 g/m<sup>2</sup>. Convés e anteparas construídos em fibra de vidro com núcleo de compensado naval.

## VELOCIDADE E AUTONOMIA

 rpm	 dB-A	 nós	 L/h	 aut. (M)	
1.600	-	10,4	47	139	
1.800	-	13,6	54	159	
2.000	-	16,9	68	157	
2.200	-	19,8	80	156	
2.400	-	22,4	92	153	
2.600	-	24,7	112	139	
2.800	-	27,1	132	129	
3.000	-	30,3	162	118	

Obs.: 1) A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas (1 M = 1,852 km/h); 2) As velocidades foram obtidas com radar e o consumo é estimado; 3) Medições feitas com 4 adultos a bordo, 350 litros de diesel e 125 litros de água.