

GFT 85



TESTE 661

NAUTICA

GFT 85

VELOCIDADE MÁXIMA:

19,4 nós a 2.150 rpm

VELOCIDADE DE CRUZEIRO:

9,8 nós a 1.000 rpm

AUTONOMIA:

3.095 milhas a 1.000 rpm

POTÊNCIA:

2.037 hp nos hélices

Todo feito com alumínio naval, o *fast trawler* GFT 85, da MCP Yachts, é rápido, robusto e tem autonomia para cruzar o Atlântico com o conforto digno de um bom hotel



Ernesto Papa/Divulgação

De tão espaçoso, o *trawler* pode ser até decorado com móveis residenciais

Por Alvaro Otranto - Fotos Lang

Entre e ponha-se à vontade! Esta é a sensação experimentada por quem embarca no Global Fast Trawler 85 da MCP Yachts, estaleiro sediado na Ponta da Praia, em Santos (SP). Tradicionalmente, os *trawlers* são barcos de porte e aspecto pesados, com linhas em geral “difíceis de engolir”, coisa que não acontece com o GFT 85, que tem *design* moderno e arranjo amplo e confortável, transmitindo leveza e dinamismo.

Construído totalmente com alumínio naval (liga 5083) soldado, ele foi desenvolvido para realizar cruzeiros curtos em velocidades mais altas que barcos de igual categoria, em torno dos 18 nós (33 km/h). Mesmo carregado, ele pode chegar a portos a 3.095 milhas de distância (5.732 km), o que lhe permite ter grande mobilidade.

Além da capacidade de quase 20 mil litros de óleo diesel, outro fator que colabora para que o barco tenha uma navegação mais segura em longas travessias é o seu casco, que, a exemplo dos grandes navios, possui o chamado fundo duplo, algo impensável num barco de porte semelhante que não seja construído com alumínio. Grosso modo, seria como um casco dentro de outro, com uma série de tanques de combustível entre os dois (propiciando maior volume de diesel) e vários compartimentos estanques para proteção em caso de avaria. (Em tempo, o projeto e a construção do *trawler* foram aprovados pelo *Lloyd's Register of Shipping*, a mais tradicional sociedade classificadora naval do planeta).

Ao embarcar pela passarela hidráulica, chega-se a um amplo e abrigado con-



Esta é a planta do convés principal, onde ficam o salão e a máster suite

vés de popa, no qual existe uma enorme mesa, cercada de cadeiras e um confortável sofá. A boreste, num console, está uma pia, a máquina de gelo (*icemaker*) e uma estratégica churrasqueira. Por ocupar a largura total do barco, o salão principal é muito amplo e iluminado. Nele, há espaço de sobra para a sala de jantar, uma sala de estar com *home theater* e um confortável canto para uma conversa ao “pé do bar”. É também neste espaço que fica uma cozinha totalmente equipada, cujo grande diferencial é a possibilidade de abrir ou fechar o espaço de acordo com a necessidade do momento — é possível cerrar as persianas para que os passageiros não descubram a surpresa do banquete ou então abri-las para que um *sushiman* de final de semana elabore seus pratos à vista de todos e os sirva no amplo balcão, tipo americano. Mais adiante, encontra-se a máster suite, uma das maiores e mais bem iluminadas que já tive a oportunidade de visitar. Para se ter uma idéia, além de um amplo *closet*, ela tem banheiro equipado com banheira de hidromassagem e até um pequeno jardim de inverno com plantas naturais.

No convés inferior, estão as quatro suítes para os passageiros. Por opção do armador, cada uma foi preparada para acolher até três pessoas, soma que dificilmente poderá ser atendida pela tripulação num padrão mais sofisticado de serviço. Nas duas suítes de meia-nau, há uma cama de casal, cuja cabeceira pivotante transforma-se numa cama do tipo beliche. Nas outras, situadas avante, o arranjo do tipo beliche é fixo. Todas as quatro suítes, têm pequenos furôs em seus banheiros e um pacote completo de facilidades como ar-condicionado, luz indireta, som e TV. No corredor que dá acesso à parte de vante, onde fica a tripulação, está a lavanderia, compacta, porém completa.

Na ala da equipagem, são duas cabines, um banheiro, uma minicozinha e pequena dinete com TV e som. Acredito que a lavanderia poderia ser instalada na ala de



Foto Lang

Com o casco limpo, pouca água e diesel nos tanques, o barco pode passar dos 21 nós

O comando tem instrumentação completa para dar segurança às travessias longas



Ernesto Papa/Divulgação



No convés do comando principal, há um spa para dar conforto a até cinco pessoas

O casco foi desenhado na medida para navegar rápido em regime semideslocante



Ernesto Papa/Divulgação

A mesa giratória no convés superior facilita a utilização do sofá em “U”

ré do barco, proporcionando mais espaço para a guarda de material e de víveres (além dos pertences da tripulação), que nas viagens longas poderão ficar meses a bordo. O acesso da tripulação pode ser feito, com tempo bom, através de uma gaiúta que sai no convés de proa. Nesta área, fica o guincho para manobra da única âncora de bordo (com 120 kg), cunhos de amarração, dois pequenos sofás e um paiol estanque com espaço bastante para os cabos de amarração e outros itens da palamenta.

Ao redor do passadiço encontramos a ponte portuguesa — passagem que permite circular em volta da cabine de comando. Em seu interior, encontrei duas confortáveis poltronas e todo o equipamento necessário a uma navegação eletrônica segura colocado num painel completo (só senti falta de uma bússola daquelas antigas, magnética). Largas vigias permitem uma visibilidade bastante satisfatória. Um sofá e uma interessante mesa de cartas completam o ambiente. Na parte de ré deste convés, há uma sala de estar com *home theater* e, pasme!, uma esteira ergométrica para que se mantenha a forma durante as longas travessias, tudo com um ar-condicionado perfeito.

É neste mesmo convés que está o tom de maior requinte deste *trawler* e que nos faz encará-lo como um iate de verdade. Um pouco avante da parte do convés onde estão acomodados o bote inflável de 5 m e o jet, encontra-se um confortável spa, no melhor estilo de uma casa de praia, onde cerca de 4 ou 5 pessoas poderão descansar seus corpos queimados de sol enquanto água em turbilhões cuidam do necessário relaxamento. E tudo cercado por um belo mar azul e brisa morna. Agora você pergunta: e o balanço do mar, não vai entornar esta água toda convés abaixo? Para resolver isso e muito

Lang



No convés inferior, ficam as quatro suítes destinadas aos passageiros

mais, o GFT 85 vem equipado com um par de estabilizadores Naiad, que permitem uma navegação dentro do melhor padrão de conforto possível.

Pensa que acabou? Que nada, ainda tem mais um convés para visitar, o do *fly-bridge*, onde uma estação de pilotagem, a terceira do barco, permite que se navegue e manobre com todos os recursos disponíveis, inclusive utilizando a bússola que não havia no comando interno. A ré do comando, mais um ambiente de convívio, com mesa e sofás abrigados sob a tolda e a targa onde estão as antenas do radar, rádios e TV por satélite, além das luzes. Vale notar que existe ainda um quarto ponto de comando, mas onde? Resposta: no convés de popa, ao lado do console da churrasqueira. Num pequeno painel protegido, existe um jogo de manetes, o controle do hélice de manobra de proa (*bow thruster*) e um quase inédito controle do leme, coisa pouco comum em estações remotas.

Desço de novo ao convés inferior, só que desta vez pela plataforma de banho, em direção à espetacular porta de acesso à praça de máquinas. Estanque, ela é igual à de avião. O primeiro compartimento que encontramos é chamado de convés de mergulho, lá fica a reforçada mesa dos lemes, compressor de ar, cabides com roupas de mergulho, inúmeras garrafas de ar-comprimido presas a suportes, além dos sistemas de pressurização de água doce e dessalinização de água do mar — com capacidade para fornecer mais de 5 mil litros/dia de água doce — e um enorme quadro elétrico, pelo qual é possível controlar todo o coração do barco.

A parte elétrica num barco de alumínio merece a atenção especial, pois uma falha no projeto de aterramento pode fazer com que se perca o barco por culpa da microcorrosão, fenômeno que pode atacar o alumínio (um material que além do pouco peso e enorme resistência tem suas mazelas). No GFT 85 testado, encontrei um “transformador de isolamento”, cuja função é isolar toda a



A decoração de bom gosto pode ser curtida também na ampla sala de jantar

A cozinha pode permanecer aberta ou fechada durante o preparo das refeições



Fotos: Ernesto Papa/Divulgação



Os banheiros de todos os camarotes têm banheira de hidromassagem

Três grandes vigias iluminam naturalmente o grande camarote do proprietário

Com decoração clássica, o salão é maior do que a sala de muita residência



circulação de energia elétrica, não permitindo que aconteça perda através do casco, eixos ou quaisquer componentes do barco (evitando portanto qualquer espécie de corrente galvânica prejudicial).

Separado deste compartimento por outra porta estanque, está o compartimento dos motores, que realmente merece ser chamado de praça de máquinas, devido ao amplo espaço e à quantidade de equipamentos que encontramos. A iluminação e ventilação são bastante satisfatórias. Tanto os motores principais como os geradores têm acesso fácil e espaço de sobra para manutenção, assim como ocorre também com as baterias, as bombas de transferência, de esgoto, de incêndio e a central de ar-condicionado de 96 mil BTU. Fui surpreendido por um acessório bastante interessante no escapamento dos motores: uma suspensão com molas para que a indesejável vibração dos mesmos não seja transmitida ao resto do barco.

O dia escolhido para o teste não poderia ser mais adequado ao tipo de embarcação — o mar estava literalmente um horror! Uma forte frente fria havia chegado à região de Santos (SP) e até a visibilidade estava prejudicada pela fina garoa trazida pelo vento sudoeste. O mar estava bastante batido e a barra do porto era de um cinzento só. Resolvemos efetuar duas medições de velocidade, uma fora da barra e outra no Canal da Cosipa, onde haveria uma condição mais satisfatória. Justiça seja feita: a diferença entre navegar no caldeirão e na piscina foi mínima, já que o Global Fast Trawler 85 ignorou as condições adversas e manteve sua velocidade quase inalterada. Muito bom.

Larguei do late Clube de Santos com o auxílio do comando de popa, de onde a ►



Sofisticação máxima: no convés do passadiço tem até um furô na popa

manobra pode ser acompanhada de forma mais próxima do que se eu estivesse no *flybridge*. Depois o controle foi transferido para o comando interno e de lá navegamos por todo o tempo, pois a fria garoa, às vezes mais forte, não permitiu que subíssemos ao comando superior. Poucas vezes vi tão pouco movimento no canal. Nem os pesqueiros e nem as catraias que fazem o transporte de passageiros entre Santos e Guarujá saíram de seus ancoradouros.

O mar cinzento e encapelado entrava até a Ponta da Praia, jogando seus borrifos sobre a costeira, mas o *trawler* seguia seu caminho tranqüilamente, com poucos caturros e quase nenhum balanço, suave como se nada estivesse acontecendo. A bem da verdade, iniciei a navegação com o motor em rotação de viagem, por volta de 1.100 rpm (cerca de 10 nós, ou 18,5 km/h), num ritmo que poderíamos seguir dias e dias a fio numa travessia para a Europa ou para os Estados Unidos. Ter esta sensação de grande autonomia me agrada. Significa liberdade de ir aonde quiser sem a desagradável restrição causada pelos postos de abastecimento, bastante precários em boa parte dos litorais do mundo.

Mudei o rumo para o mar aberto e depois guinei em direção à Ilha Porchat, fazendo várias pernadas para posicionar o barco de través para o sentido das ondas. Numa destas vezes desliguei os estabilizadores num teste de estática. O GFT 85 não se mostrou dos mais nervosos, com poucos balanços apesar da forte marejada.

Foram bastante interessantes as diversas sensações que me atingiram quando navegava no abrigado comando interno ou no nível da proa, onde o barulho das vagas contra o talha-mar e o vento me transmitiam a verdadeira intensidade das ondas. Naveguei várias vezes contra e a favor das vagas e do vento, registrando pequenas variações de desempenho. Evidentemente, com



Fotos: Ernesto Papa/Divulgação

Todos os banheiros — individuais para cada camarote — têm tratamento de esgoto

FICHA TÉCNICA

MODELO	GFT 85 EXPORT
COMPRIMENTO MÁXIMO	25,35 M
COMPRIMENTO NA LINHA D'ÁGUA	22,35 M
BOCA	6,50 M
CALADO	1,59 M
BORDA-LIVRE NA PROA	3,20 M
BORDA-LIVRE NA POPA	1,55 M
COMBUSTÍVEL	19.650 L
ÁGUA	5.000 L
PÉ-DIREITO NA CASA DE MÁQUINAS	1,77 M
PÉ-DIREITO NOS CAMAROTES E SALÃO	2,13 M
PESO (VAZIO)	62.440 KG
PESO (CARREGADO)	88.580 KG
PASSAGEIROS	21 + 4
PERNOITE	14 + 4 TRIP.
PROJETO	MCP YACHTS

Obs.: Os dados foram fornecidos pelo fabricante (exceto a borda-livre).



A targa acomoda buzina e as antenas

Acabamento de madeira teca na popa










O convés de mergulho tem até compressor e os motores são montados em V-drive


No convés superior, esteira ergométrica

VELOCIDADE E AUTONOMIA

 rpm	 dB-A	 nós	 L/h	 aut. (M)
1.000	63	9.8	56	3.095
1.200	65	11.5	90	2.260
1.400	66	12.5	120	1.842
1.600	67	13.5	158	1.511
1.800	71	14.7	210	1.238
2.000	72	16.9	282	1.060
2.150	75	19.4	349	983

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 GPS e o consumo é estimado, baseado em dados do fabricante do motor. 3) Medições feitas com 9 adultos a bordo, 8.200 litros de diesel e 2.700 litros de água. 4) O consumo inclui um gerador em funcionamento (consumo de 6 litros/hora).

os choques, alguns borrifos subiram até o pára-brisa, assim como nos "jacarés" aconteceram as inevitáveis rabeadas com os estabilizadores funcionando a plena carga. Devo chamar a atenção para o fato de que este equipamento precisa de uma certa velocidade para que seja realmente eficiente. Em qualquer velocidade, os raios de giro foram bem restritos, demonstrando que o barco tem excelente manobrabilidade.

Lamentavelmente as medidas obtidas neste dia foram prejudicadas pela sujeira acumulada nos eixos e hélices e fomos obrigados a aguardar que eles fossem limpos para que não houvesse prejuízo das informações. No dia das novas medições, batia um vento noroeste desagradável, prenúncio da chegada de mais uma frente fria. As velocidades registradas na primeira ocasião foram de no máximo 17 nós (31,5 km/h). Na segunda (casco limpo), chegaram a 19,4 nós (36 km/h). O proprietário do estaleiro assegura que a velocidade passou dos 21 nós (38,8 km/h) dentro do porto, em outra ocasião. É muito provável que, com menos combustível, a máxima atinja 22 nós (40,7 km/h), porém o consumo elevado de combustível nestas condições proporcionaria uma autonomia suficiente apenas para um cruzeiro de curta distância. Vale lembrar o porte da embarcação: 62 toneladas de deslocamento leve (peso sem combustível, passageiros ou mantimentos). Ou seja, não é coisa fácil de ser movimentada, principalmente com o nível de conforto desejado. Confesso que fazia tempo que não sentia a "comichão" de realizar uma longa travessia marítima, mas num barco como esse ... quem sabe? 

MOTORIZAÇÃO UTILIZADA: 2 motores MAN D2840LE403 de 1.050 hp cada, acoplados a reversores Twin Disc MG 5145 RV tipo V-drive com relação de transmissão de 2,5:1 e hélices Gawn de 4 pás fabricados pela Hoffman de 1.020 mm x 1.030 mm. Opcional: 2 motores de 200 hp a 1.050 hp cada.

O QUE VEM COM O BARCO: sistema completo de propulsão ■ 2 geradores de 27 kW cada ■ 2 estabilizadores ■ 2 lemes com acionamento eletro-hidráulico ■ 2 postos de comando completos (passadiço e flybridge), sistema de climatização frio/quente 96.000 BTU ■ ar-condicionado (cabines, salão, passadiço, cozinha, com controle individual de temperatura), sistema sanitário Headhunter ■ ventiladores/exaustores elétricos para a praça de máquinas ■ filtros triplex para os motores propulsores ■ filtros de água salgada em aço inox (para motores, geradores e dessalinizador) ■ bancos de baterias de 12 e 24 V (para partida dos motores, serviço e eletrônicos) ■ transformador/carregador de bateria de 12 V e 70 A e outro de bateria 24 V e 20 A ■ quadro elétrico de distribuição 220 VCA, 12 VCC e 24 VCC ■ bombas de porão com acionamento automático ■ bombas de esgoto/incêndio com acionamento elétrico ■ dessalinizador ■ radares de 48 e 72 milhas ■ GPS/chartplotter ■ ecosonda ■ 2 rádios VHF cada um com duas estações (passadiço, flybridge, comando na popa, suite principal) ■ 1 rádio HF/SSB ■ instrumentação para os motores completa, analógica e digital ■ sistema de câmaras externas com monitor no passadiço e repetição em TV ■ 1 molinete para âncora e 2 cabrestantes elétricos ■ 1 âncora de 110 kg e 120 m de amarra de 16 mm ■ 1 chuveiro de água salgada para lavagem da âncora ■ 4 cunhos de aço inox de 300 mm cada ■ 1 guindaste hidráulico para lancha auxiliar e jet ■ buzina com 4 tons ■ 1 holofote de busca com comando remoto no passadiço ■ guarda-mancebo em aço inox ■ targa em alumínio ■ luzes de navegação ■ 2 limpadores de pára-brisa ■ tomada de energia de terra estaque 50 A com cabo de 15 m ■ tomada para água de terra ■ 3 portas estanques ■ sistema fixo automático de extinção de incêndio ■ toldo tipo bimini no fly ■ central de alarme de incêndio com sensores de fumaça ■ estofados fixos ■ luzes de cortesia em todas as escadas internas e externas ■ 3 rádios CD players (fly,

passadiço a ré e convés principal a ré) com controle remoto ■ 1 geladeira com freezer ■ 1 máquina de gelo ■ 1 fogão elétrico de 4 bocas ■ 1 exaustor para o fogão ■ forno elétrico ■ forno microondas ■ máquina de lavar louça ■ churrasqueira elétrica junto à piscina ■ freezer no diving room ■ 1 TV 34" com DVD/VHS/home theater e distribuição interna ■ 1 TV de 32" com DVD, 2 TVs LCD de 14" ■ máquina de lavar roupa ■ máquina de secar roupa ■ 5 banheiros completos com banheira comum e chuveiro ■ 1 banheiro completo com banheira de hidromassagem e chuveiro ■ piscina externa de hidromassagem ■ chuveiro manual junto à piscina ■ chuveiro manual na plataforma da popa ■ sistema de água pressurizada quente/fria ■ 2 aquecedores elétricos de água para 150 litros cada. OPCIONAIS: ■ reversores Twin Disc "Quick Shift" ■ bow thruster Wesmar de 25 hp ■ gerador de viagem de 15 kW com acionamento pelo motor principal ■ posto de comando de manobra na coluna de popa ■ sistema supervisão digital com indicação de nível de tanques, alarme e localização de incêndio, alarme e localização de alagamentos, alarme e localização de intruder, monitoramento de pressões e temperaturas dos geradores e reversores, monitoramento da carga das baterias e alarme e indicação de datas e ações de manutenção ■ tomada de telefone de terra com tomada estanque e cabo de 15 m ■ tomada de energia de terra estanque de 50 A adicional com cabo de 15 m ■ holofote de busca adicional com comando remoto no flybridge ■ 2 cunhos retráteis a meia-nau ■ equipamentos de alvatação e combate a incêndio portáteis completos ■ rampa de desembarque com acionamento hidráulico ■ defensas e ganchos de defensas ■ sistema de tratamento de esgoto sanitário ■ ar-condicionado individual no diving room e praça de máquinas ■ sistema de som e TV, instalados conforme especificações do armador.

CONSTRUÇÃO: toda em alumínio naval, com casco de fundo duplo, nas ligas 5083 e 6082. As anteparas são estanques, e na proa há uma anteparas de colisão. O estaleiro tem o cuidado de proteger a passagem dos chincotes pelas anteparas a fim de evitar danos a eles. Depois de tudo soldado são feitos cortes e novas soldas para eliminar tensões oriundas do processo de construção.

Outras informações com MCP Yachts: R. República do Equador, 173 (Ponta da Praia), Santos (SP), CEP 11030-151, tel. (13) 3261.5327 e (11) 5561.0180, fax (13) 3261.5547 e e-mail mcpeng@mcpeng.com.br