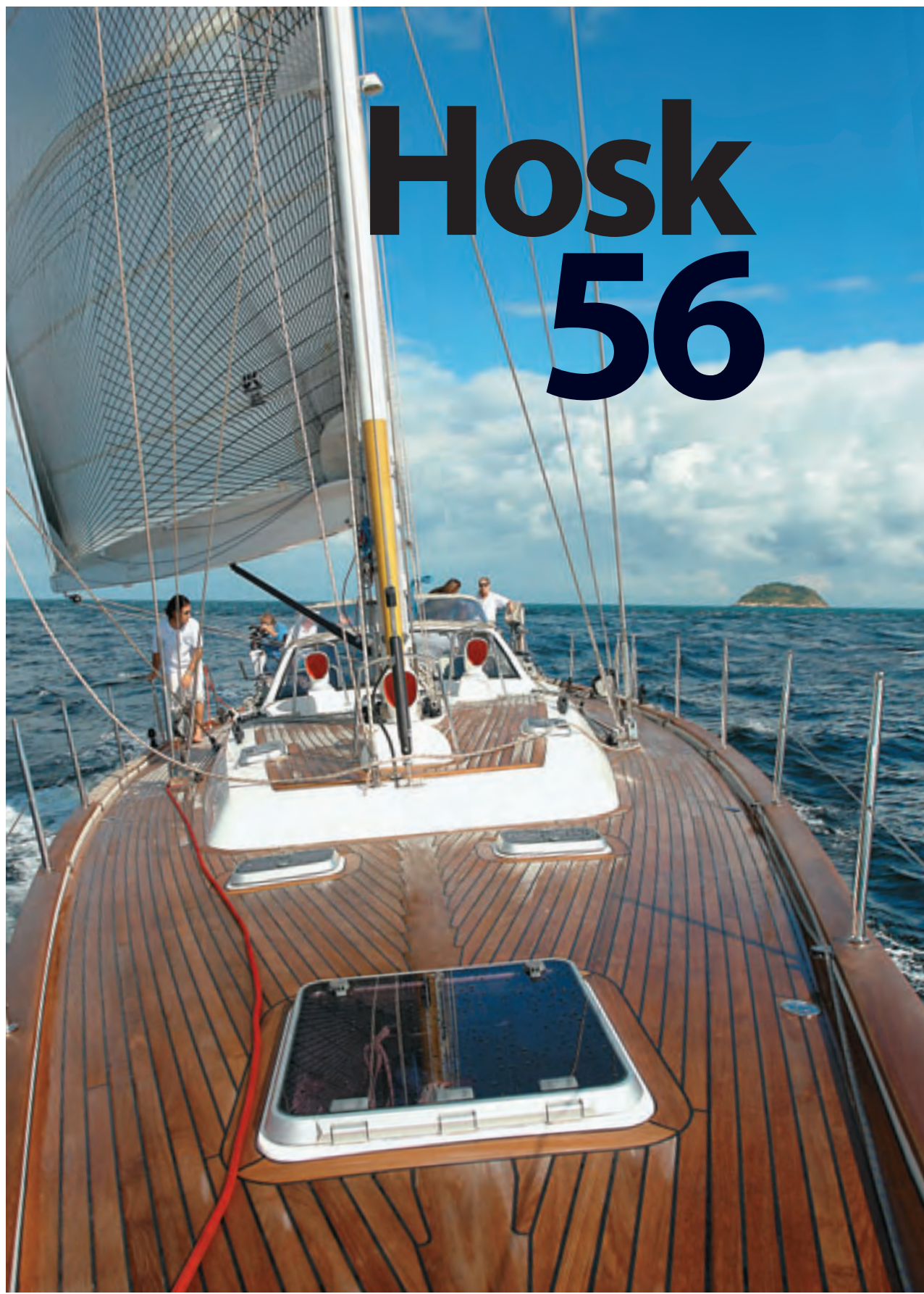


Teste

# Hosk 56

**GRANDE,  
MAS FÁCIL**  
Deque forrado  
com teca e  
navegação com  
poucos  
tripulantes: o  
Hosk 56 é bem  
feito e bem  
pensado



# Um veleirão

Projetado e construído na Argentina, este grande, robusto e bem-feito veleiro quer, na verdade, conquistar os brasileiros

Por Jorge de Souza\*

Fotos Marcos Corazza

\* Colaborou Ricardo Lebreiro

Teste 721	
NAUTICA	
Hosk 56	
COEFICIENTE DE POTÊNCIA (*)	4,97
RELAÇÃO DESLOCAMENTO/ ÁREA VÉLICA (**)	114,00 kg/m <sup>2</sup>
RELAÇÃO LASTRO/ DESLOCAMENTO	0,37
VELOCIDADE A MOTOR (***)	8,5 nós a 2.800 rpm
AUTONOMIA (***)	408 milhas

Obs.: (\*) Quanto maior este valor, maior a tendência para a velocidade (em barcos de regata, é maior que 5).  
(\*\*) Com mestra e genoa 145% J. (\*\*\*) Valores estimados, com motor Volvo Penta D1 30, de 28 hp e 90% da capacidade de combustível do tanque.

O cliente queria um bom veleiro.  
Acabou encomendando este  
projeto e montando um estaleiro

Você já ouviu esta história. A pessoa queria um barco diferente e, como não encontrou nada que agradasse plenamente no mercado, resolveu encomendar um projeto sob medida e executá-lo por conta própria. Em seguida, com o barco já pronto e elogiado, surge a idéia: se o projeto já existe e os meios de executá-lo estão disponíveis, por que, então, não produzi-lo em série e, assim, recuperar o investimento? Sim, o meio náutico está repleto de casos assim. E este veleiro, o Hosk 56, é apenas mais um exemplo de um barco que nasceu com um propósito e que acabou virando um negócio. Um bom negócio.

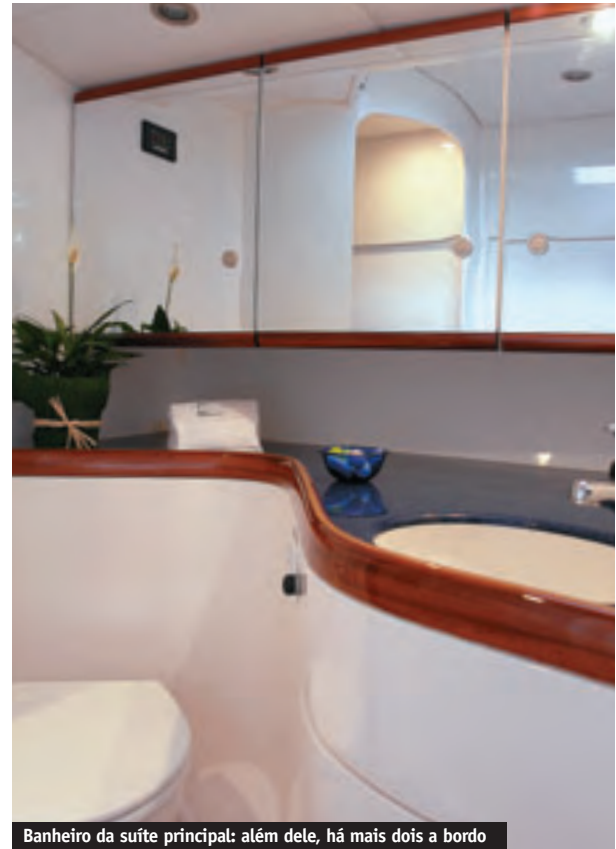
O Hosk 56 foi projetado e construído na Argentina por um mestre na arte de fazer bons barcos: o argentino Néstor Völker, dono de dez elogios em cada dez veleiros que projeta. Foi encomendado por um empresário uruguaio, mas há muito radicado no Brasil. E foi desta ligação Brasil-Argentina que saiu o plano de oferecer este barco, também, aos compradores brasileiros. Nasceu assim o estaleiro Hosk, cujo primeiro produto é este confortável e resistente 56 pés, não por acaso o mesmo casco que deu origem a toda esta história.

### Dica de quem testou

“Este veleiro é especialmente indicado para quem tem grandes projetos em mente



# A cabine



Banheiro da suíte principal: além dele, há mais dois a bordo



O salão: mesa de jantar e muitos e grandes sofás

# e como ele é por dentro



Camarote principal: muito espaço e ocupando toda a popa

## BEM-RESOLVIDO

Apesar da forração aparente de carpete, a cabine tem piso de madeira freijó por baixo e divide-se em salão com cozinha conjugada e três camarotes (dois de casal e um com duas camas de solteiro), todos com banheiro completo. O acabamento é impecável. Há, ainda, um quarto camarote, para o marinheiro, na proa, este com acesso próprio a partir do convés



Cozinha: completíssima e bem integrada com o salão



**SOLUÇÕES PRÁTICAS**

Os corrimões (acima) ficam disfarçados, os cunhos (no alto) abrem e fecham e a água escorre por ralos embutidos no convés, debaixo das luminárias (ao lado), para não sujar o casco

**Como ele é**

O Hosk 56 é um veleirão, tanto no tamanho quanto nas suas virtudes. Tem capacidade para 20 pessoas (seis dormindo a bordo, com bastante conforto, ou oito se considerar, também, que os sofás podem ser usados como camas extras), um grande salão interno com boa cozinha acoplada e três camarotes anexos a ele: dois de casal e um de solteiro, cada um, porém, com banheiro próprio e completo. A suíte principal fica na popa e é excepcionalmente espaçosa. Ocupa toda a largura do barco, que chega a ser de 4,93 metros de boca, no salão. Este, por sua vez, tem grandes sofás nos dois bordos (tão grandes que um deles embute internamente uma TV de plasma de 42 polegadas), muitos armários (um encobre o mastro, que assim não fica visível no meio do salão), uma boa mesa de centro e outra, de navegação. As anteparas do salão são em curva, para melhor aproveitamento dos espaços — como acontece com o compartimento do motor, que na sua parte mais saliente vira uma útil bancada. E os corrimãos dentro da cabine ficam disfarçados na beira de alguns móveis ou embutidos no forro do teto — uma solução esteticamente interessante, mas que seria mais eficiente se não contemplasse apenas as pessoas altas. Já a cozinha é muito bem bolada e completa. Tem geladeira, freezer, fogão com coifa e muitos armários específicos, com encaixes anti-ruído para pratos e panelas — velejando, nada cai, quebra ou faz barulho. As vigias têm pára-sóis que fazem as vezes de persianas e os degraus da escada de acesso a cabine têm

O projeto é de Néstor Völker,  
um craque na arte de  
construir veleiros  
inteligentes e resistentes

inclinações laterais para os dois bordos, a fim de facilitar o uso com o barco adernado.

Do lado de fora, a engenhosidade do projetista argentino continua. O Hosk 56 tem catracas elétricas com duas velocidades (para não exigir grandes tripulações nas velejadas), dodger com pára-brisa de vidro (para ninguém sair molhado dos passeios, embora ele seja baixo demais e faça todo mundo bater a cabeça ao entrar na cabine), balão que ao ser baixado entra diretamente dentro de uma “camisinha” protetora (não é preciso ninguém para guardá-lo), um terceiro estai de proa já armado no convés (para quando precisar enrolar a genoa e erguer, rapidamente, uma vela de tempestade, por exemplo), retranca de fibra de carbono com luz embutida (ótima para iluminar o cockpit) e até um equipamento que raramente faz parte do arsenal de veleiros: uma ponte retrátil de embarque e desembarque, como nas grandes lanchas. Só o fato de tê-la a bordo já seria louvável, não fosse o benefício extra de que ela ainda embute e some totalmente dentro do casco. Portanto, não ocupa espaço. O Hosk tem ainda gerador, dessalinizador e ar-condicionado com controle individual em cada cabine.

Já o casco tem, também, outras boas soluções práticas. Os tanques (630 litros de água e 800 de diesel — este para alimentar um motor de quatro cilindros, que, no entanto, jorra um pouco de barulho para dentro da cabine, problema que o estaleiro ficou de reparar nas próximas unidades) ficam no centro do barco, para melhor equilíbrio e distribuição do peso. Na proa, há um outro pequeno camarote, com banheiro e completamente separado do resto do barco, destinado ao marinheiro ou a virar depósito ou oficina de bordo.

No convés, que é todo forrado com madeira teca (aliás, o acabamento de todo o barco é de primeira, com piso de freijó na cabine e móveis de madeira laminada), dois detalhes chamam a atenção e ilustram bem a atenção dispensada aos detalhes: os turcos armam e desarmam, para ninguém tropeçar nas suas pontas e se machucar, e há ralos embutidos nos cantos do convés, junto às luzes de cortesia, para a água que entrar não escorrer pelo casco e sujar a fibra.

Nada, porém, é mais evidente neste veleiro do que a preocupação do seu projetista em criar um barco, acima de



**DOIS  
PROBLEMAS**  
A capota é baixa  
e todo mundo  
bate a cabeça ao  
entrar e sair da  
cabine. E não há  
espaço para  
passar ao lado  
do timão



Apesar do tamanho, é um barco dócil. Até um velejador inexperiente consegue conduzi-lo com facilidade

estava agitado, com ondas de até dois metros de altura e ventos com picos de 20 nós — bom, enfim, para ter uma idéia geral de um barco que se orgulha justamente de navegar bem, em qualquer situação. E ele saiu-se, de fato, bem. Muito bem. Na saída da baía, com uma orça folgada, a velocidade ficou entre 7,5 e 8 nós e, em momento algum, o leme sequer ameaçou escapar do controle. No retorno, com ventos de través e alheta, velejamos a 11 nós, apenas com a mestra e a genoa, e também nestas condições o barco ficou totalmente na mão, o tempo todo. O leme mostrou-se bem sensível e o barco, muito obediente aos comandos. Até um velejador inexperiente consegue conduzir o Hosk 56 sem sustos e com certa facilidade.

### Com quem ele concorre

Com este porte não há nenhum veleiro nacional que dispute compradores com o Hosk 56 — mais uma razão pela qual o recém-criado estaleiro portenho acredita que vá ser bem-sucedido no mercado brasileiro. A rigor, seu único concorrente direto em nossas águas é o francês Jeanneau Sun Odyssey 54 DS, igualmente recém-lançado ao Brasil. Mesmo assim, a equivalência dos dois barcos é só em tamanho, porque eles têm prioridades algo diferentes: o Hosk é, digamos, mais seguro e parrudo; o Jeanneau, mais fino e elegante.

### Nossa conclusão

O Hosk 56 é, obviamente, um veleiro para poucos. A começar por seu tamanho, de 56 pés. Mas, apesar de grande, não exige muita tripulação nas velejadas e, como tem leme leve e preciso, é facilmente pilotável. Além disso, navega bem e enfrenta mares pesados com galhardia. O que até explica ter sido o fita-azul na última regata Recife-Fernando de Noronha, quando, então, fez sua estréia oficial em águas brasileiras.

**SEGURANÇA**  
O Hosk foi feito para enfrentar qualquer tipo de vento e mar. Alguns cabos do seu estaiamento tem 18 milímetros de espessura

tudo, muito resistente e à prova de qualquer tipo de mar. Como provam as duas anteparas estanques no bico de proa (mesmo se bater de frente, ele continuará flutuando) e cabos de aço de 18 milímetros de espessura no estaiamento. O Hosk 56 foi feito para transmitir segurança aos seus ocupantes. E esta foi outra exigência daquele cliente que acabou virando dono do estaleiro.

### Como ela veleja

Velejamos no Hosk 56, com nosso colaborador Ricardo Lebreiro, durante uma prazerosa manhã de sol, nas águas dentro e fora da Baía de Guanabara. Lá fora, porém, o mar



### Onde e como testamos

Nosso colaborador Ricardo Lebreiro avaliou o Hosk 56 nas águas dentro e fora da Baía de Guanabara, num dia de mar agitado e ventos de até 20 nós. A bordo, havia oito pessoas.

# H o s k 5 6



## Pontos altos

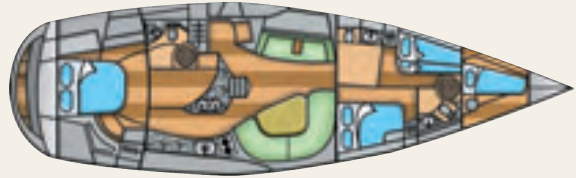
Não exige grandes tripulações  
É resistente e muito bem-acabado  
Tem soluções práticas e ponte para embarque



## Pontos baixos

Falta espaço ao lado do timão  
O dodger é baixo e bate-se a cabeça  
O motor faz muito barulho na cabine

Bavaria Yachtbau GmbH



### NO TESTE

O que mais impressionou foi o leme, bastante sensível e sempre sob total controle

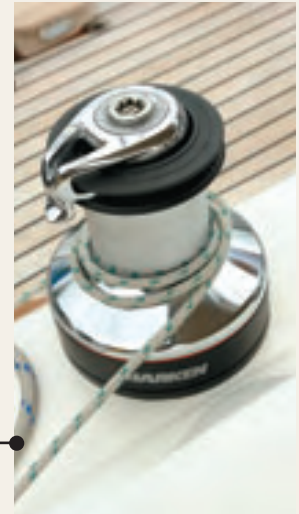
## Ele é assim

• Comprimento	17,50 m
• Boca	4,93 m
• Calado	2,60 m
• Deslocamento	22 500 kg
• Lastro	8 300 kg
• Pé-direito	2,05 m
• Combustível	800 litros
• Água	630 litros
• Área vélica (mestra + genoa)	197 m <sup>2</sup>
• Altura do mastro	23,90 m
• Capacidade (dia/pernoite)	20/8
• Projeto	Néstor Völker

\*Dados fornecidos pelo fabricante, exceto os pés-direitos.

## Principais equipamentos

Quilha de chumbo • sistema de mestra c/ lazy jack • mastro de alumínio c/ 3 pares de cruzetas anguladas • timão c/ pedestal • enrolador p/ genoa • velas mestra e genoa 2 de enrolar • motor Yanmar de 125 hp • acabamento em teca na popa e assentos do cockpit • guincho elétrico p/ a âncora • ferragens de proa e guarda-mancebo em aço inox • luzes de navegação • catracas elétricas p/ escotas e adriças • vigias • bússola • 2 tanques de água em aço inox • 4 tanques de combustível em aço inox • boiler de 110 volts • bombas de porão manual e elétrica • fogão de 2 bocas c/ forno • 8 baterias de ciclo profundo de 105 A/12 V • 3 baterias de arranque de 90 A/12 V • geladeira • freezer • rádio VHF.



## Principais opcionais

TV embutida de 42" • Mastro de carbono • velas diversas • pára-brisa • passarela hidráulica • cabos de spectra • defensas • turcos p/ bote auxiliar • tanques de contenção de esgoto • propulsor de manobra (bow thruster) • sistema automático de extinção de incêndio p/ o compartimento do motor • gerador • dessalinizador de água • forno de microondas • ar-condicionado • sistema de som • equipamentos eletrônicos de navegação.

