BROCKER NÁUTICA YACHTS®

Por Ricardo Lebreiro

Ito Cornelsen/divulgação

RECÉM-CHEGADO
O RO 400, que fez sua estréia no Rio Boat Show, é oferecido em três versões, podendo ter dois banheiros a bordo. É um barco bem construído, com bom acabamento e muito bom de timonear

BROCKER NÁUTICA YACHTS®

RO 400

Uma mistura bem-feita

Este veleiro de 40 pés tem desenho espanhol e fabricação brasileira, em três diferentes versões

Teste 716 NÁUTICA RO 400

Coeficiente de potência (*)	4,70
Relação deslocamento/área vélica (**)	86 kg/m²
Relação lastro/deslocamento	0,38
Velocidade a motor (***)	7 nós a 2 800 rpm
Autonomia (***)	210 milhas a 2 800 rpm

Obs.: (*) Quanto maior este valor, que em barcos de regata é maior que 5, maior a tendência para a velocidade. (**) Com mestra e genoa 120% J. (***) Valores estimados, com motor Yanmar de 40 hp e 90% da capacidade de combustível no tanque.

O projeto deste veleiro de 40 pés foi feito na Espanha, para o estaleiro Ronautica Yachts, e leva a assinatura de Iñigo Toledo, profissional envolvido também em projetos para a America's Cup. Mas, para os brasileiros, a grande novidade é que este barco, bonito e atual, agora é construído pelo estaleiro ILS Yachts, em Joinville, e inclusive exportado. E já com adaptações propostas pelo estaleiro catarinense, como pia com duas cubas na cozinha e lixeira no cockpit. O RO 400 é oferecido em uma versão para regata e duas para cruzeiro (convencional e charter), todas com três camarotes e duas rodas de leme. Na versão regata, a mesa de navegação é bem grande e o banheiro fica na proa. Já na configuração para cruzeiro convencional, o banheiro fica à meia-nau, enquanto na de charter há um segundo banheiro, para o camarote de proa. As duas primeiras unidades deste barco foram apresentadas no Rio Boat Show e estão dando o que falar.

Como ele é

Hoje, graças aos modernos equipamentos, velejar exige bem menos esforço. E, já neste ponto, o novo RO 400 é um ótimo barco. Para sair velejando nele, basta soltar o cabo do enrolador da genoa (que fica embutido no paiol da âncora, deixando a esteira da vela mais próxima do convés e o próprio enrolador mais protegido da água salgada) e subir a vela grande, puxando-se a adriça, localizada sobre a cabine. Pronto! Os panos estão no lugar para uma boa velejada!

O casco do RO 400 é construído num sistema de contramoldes (acabamento de fibra interno) e laminado manualmente em resina isofitálica. Já o convés é em estrutura de sanduíche, com núcleo de espuma de PVC rígida, que dá leveza e rigidez. Na versão de cruzeiro, com mastro de duas cruzetas e altura de 17,90 metros, a quilha é de ferro e com bulbo. Na de regata, com mastro de três cruzetas e altura de 18,70 metros, ela é de chumbo e sem bulbo. A diferença é que a quilha de ferro é menor e mais pesada, ao passo que a de chumbo é mais estreita e longa — portanto, proporciona mais performance na orça. Em contrapartida, quilhas de chumbo são mais caras e têm mais calado — o que não ajuda quem gosta de chegar bem perto das praias.

Além de duas luzes de led sob a retranca, o cockpit do RO 400 tem a borda-falsa, assentos, pegadores e o piso em teca, que dá um belo acabamento. Estes requintes são itens padrão neste barco, que tem outros detalhes que contam pontos, como o piso com duas faixas antiderrapantes e assentos inclinados — que ajudam a apoiar os pés quando o barco aderna —, com braçolas altas para

BROCKER NÁUTICA YACHTS®

O RO 400 tem duas rodas de leme e agrada quem busca um barco para usar como casa ou, até, competir

os tripulantes encostarem e se protegerem dos borrifos de água. Opcionalmente, o barco pode vir com uma mesa fixa, com luzes de cortesia no pé, uma caixa térmica, porta-garrafas e lixeira numa extremidade e, na outra, eletrônicos de navegação, piloto automático e painel com os relógios do motor. Tudo bem à vista do timoneiro, que pode sempre pilotar o barco do bordo que oferecer melhor visão — e é por isto que há duas rodas de leme, que facilitam, também, o embarque e o desembarque. Junto de cada roda há uma bússola, protegida por um pegador tipo santo-antônio. Na popa, há um banco, que pode ser rebaixado, completando assim a plataforma de acesso e banho. Por ser alta, esta plataforma facilita a passagem para o píer. Porém, pela mesma razão, dificulta o embarque de quem estiver na água.

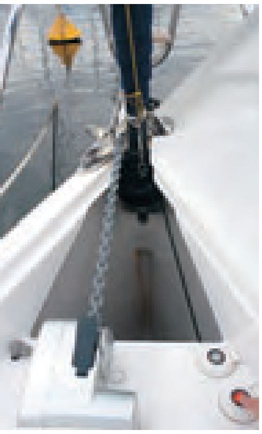
O compartimento do motor, com três diferentes acessos, fica sob a escada do salão e tem bom isolamento acústico, além de ventilação forçada. O motor, de 40 hp, fica atrás da rabeta, ou seja, é montado invertido, e isto tem um aspecto positivo e outro negativo, pois sobra mais espaço dentro do barco, mas o acesso à correia e bomba d'água fica complicado e apertado.

O interior da cabine é todo em madeira, com contramolde no teto — outro ponto a favor no acabamento! O salão tem uma mesa que, quando rebaixada, une-se ao sofá, formando uma cama de casal. Neste ambiente, porém, o que mais impressiona é a gaiúta, com 70 centímetros — e quase o dobro da área das gaiútas comuns! No assoalho, brilhante e caprichado, há um paneiro sem furo nem puxador. Como, então, levantar a tampa para inspecionar a quilha e a bomba de porão? Usando uma ventosa tipo pega-vidro. Aliás, sob o salão, concentra-se praticamente todo o peso do barco: a quilha, dois tanques de água, tanque de combustível e baterias. E isto resulta num barco estável e bem equilibrado. Acima da mesa de navegação, em frente à cozinha, fica o painel elétrico, com indicadores de água dos tanques e uma silhueta do RO 400, com luzes que indicam quais equipamentos estão funcionando. Para reparos, basta rebater a parte da frente para alcançar os fusíveis e conexões, tudo numerado e claro, como no manual do proprietário.

Os três camarotes são de casal e com armários. Na configuração para regata, o da proa é uma suíte, onde fica o único banheiro a bordo. Já nas versões de cruzeiro, o banheiro é à meia-nau, sendo que na de charter pode haver outro, na suíte da proa.

Como ela navega

O RO 400 pode ficar montado por meses a fio, sem risco de estragar as velas, pois a genoa fica enrolada e a mestra, guardada na capa da retranca. Assim, para os passeios, é só abastecer a geladeira, desligar o cabo elétrico de terra e soltar as espias do píer. Na saída para este teste, constatamos que tudo é feito com facilidade — ligar o motor, subir a bordo, acondicionar as bolsas e desatracar. Em momento algum o ruído do motor incomoda. Sentado a bombordo, para ficar perto do manete do motor, a vista da proa é perfeita. Ao subir a vela grande, a velocidade, ainda com o motor ligado, subiu bastante. Uma vez fora da Baía de Guana-



PROTEGIDO PELO PAIOL
No RO 400, o enrolador da genoa fica embutido no paiol da âncora. Isto traz duas vantagens: a esteira da vela fica mais próxima do convés e o próprio enrolador fica mais protegido da água salgada

Dica de quem testou
“Não abra mão do guincho para a âncora, que, num barco destes, é sempre muito pesada”

Camarote na popa: são dois

FEITO PARA MORAR
O cockpit do RO 400 é bem confortável, com acabamento em teca, duas rodas de leme e uma mesa opcional, que serve também como painel de instrumentos. No interior, há três camarotes de casal e, no salão, um sofá que se une à mesa e ao banco do corredor para formar mais uma cama dupla. O acesso à instalação elétrica e à quilha e bomba de porão é feito pelo painel acima da mesa de navegação e pelo paneiro no piso do salão

Cockpit: com dois timões

BROCKER NÁUTICA
YACHTS®

Salão: a mesa vira cama

Painel elétrico: montagem caprichada

Paneiro no piso do salão: abre com ventosas

Fotos Marcos Corazza

O banheiro pode ficar na proa ou à meia-nau, com a opção de haver os dois na versão de cruzeiro para charter
BROCKER NÁUTICA YACHTS®

bara, desligamos o motor para fica ao sabor [illegible] qui- prava fraco, a 8 nós. O mar, porém, estava muito mexido — bom, portanto, para o teste. No contravento, RO 400 atingiu 5 nós, respondendo bem ao comando do leme, que, com o motor desligado, ficou leve.

Ao colocar o balão assimétrico, a velocidade subiu, mas o leme permaneceu leve e fácil de governar. A surpresa foi quando, após trocar a gennaker pela genoa, para velejar num través folgado, decidimos testar o equilíbrio do barco. Para isso, soltamos a roda de leme, sem acionar o piloto automático, e o barco continuou no rumo, sem alterar a orça e arribando só o necessário, lentamente. Muito bom! Sob ventos nem fracos nem fortes, permanecemos naquele rumo até entrar uma rajada mais forte. Aí sim o barco foi à orça. Este bom equilíbrio, que poupa o timoneiro — e o piloto automático — de grandes esforços no leme para manter o rumo, se deve, principalmente, à concentração do peso no centro do casco.

A genoa do RO 400 é 120% J, ou seja, sua esteira não é muito comprida, e isto facilita as cambadas. Já as catracas são bem dimensionadas, mas, na versão para cruzeiro, que tem o traveller instalado sobre o teto da cabine, ficam distantes do timoneiro, que, por isso, terá de ligar o piloto automático se quiser regular a genoa com o barco velejando. Isto não ocorre na versão regata, que tem o traveller na frente da roda de leme — porém, por isso mesmo, fica com a circulação um pouco comprometida no cockpit. Quanto aos instrumentos de navegação, é bem fácil alcançar seus controles.

Mesa de navegação: para cruzeiro, é menor

UM VELEIRO COMPLETO
No RO 400, o painel elétrico fica acima da mesa de navegação e tem luzes que indicam, num desenho do perfil do veleiro, quais equipamentos estão ligados. Como em qualquer barco deste porte, o seu banheiro não é grande, mas é bem completo, com armário e pé-direito de 1,90 m

Banheiro: podem ser dois

Fotos Marcos Corazza

Com quem ele concorre

Nesta faixa de tamanho, há veleiros brasileiros e estrangeiros. O Angra 40.5, da carioca Barlavento Boats, é um barco de uso misto, para cruzeiro e regata, com dois camarotes de casal e dois banheiros. O BB 40, fabricado pela gaúcha Emisul e comercializado pela Regatta, também é oferecido em versões para cruzeiro ou regata, com dois camarotes de casal e dois banheiros. Já para quem preferir construir o próprio barco, o escritório Roberto Barros Yacht Design oferece dois projetos destinados, essencialmente, a longos passeios: o Cabo Horn 40, com três camarotes e dois banheiros, e o Explorer 39, que se diferencia por ter dois lemes e sala na popa. Entre os importados, há quatro modelos disponíveis no Brasil. O 39 Cruiser, da alemã Bavaria, tem três camarotes e dois banheiros, o First 40.7 (nas versões cruzeiro e regata) e o Cyclades 39.3, ambos da francesa Bénéteau, também com três camarotes, mas só um banheiro. E o Sun Odyssey 39i, da também francesa Jeanneau, que pode ter dois camarotes e um banheiro ou três camarotes e dois banheiros.

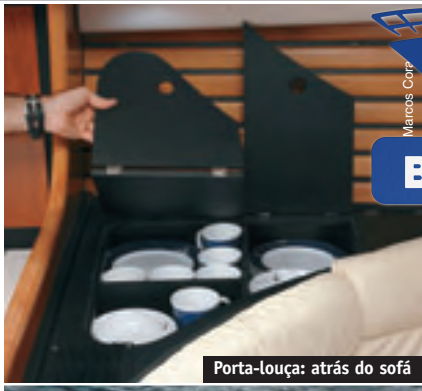
A nossa conclusão

Trata-se de um barco bem construído, fácil de velejar e bastante equilibrado, com espaço e conforto suficientes para quem busca um barco para passeios costeiros ou, ainda, quem anda pensando em abrir mão da casa na praia. Além disso, mesmo tendo sido testado apenas em versão para cruzeiro, seu casco mostrou potencial para agradar igualmente quem busca um barco para competir sem fazer feio.

Quem faz? ILS – Iates Latitude Sul *www.ilsvela.com*, tel. 47/3028-2120.

Onde e como testamos

O RO 400 foi testado na versão para cruzeiro, com gennaker, motor de 40 hp e seis pessoas a bordo, ao largo de Niterói, na Baía de Guanabara. Na ocasião, o mar estava agitado e o vento soprava a cerca de 8 nós.


Porta-louça: atrás do sofá

Camarote de proa: pode ser suíte

Porta-copos: cada coisa em seu lugar

Raio X de um veleiro bem construído

O timoneiro pode sempre ficar no bordo com melhor visão, porque o barco tem duas rodas de leme

As braçolas são altas: os tripulantes podem se encostar nelas e se proteger dos borrifos de água

Quase todo o peso foi colocado sob o salão, no centro do casco, e isto torna o barco bem estável e equilibrado

A mesa do salão pode ser rebaixada, formando junto com o sofá mais uma cama de casal

Os assentos, piso, pegadores e borda-falsa são de teca, madeira que, além de bonita, é durável

Há duas versões para cruzeiro (convencional e charter) e uma para regata, todas com três camarotes de casal

O piso com duas faixas antiderrapantes e os assentos inclinados ajudam a apoiar bem os pés quando o barco inclina

Há duas luzes de led sob a retranca, para iluminar o cockpit durante as velejadas noturnas

A gaiúta do salão tem quase o dobro da área das gaiútas comuns e garante muito mais ar e luz do dia a bordo

O interior é todo em madeira, com contramolde no teto, que deixa o acabamento bem mais bonito

A esteira da genoa fica bem perto do convés, porque o enrolador é embutido no paiol da âncora

Andrea D'Amato

RO 400

BROCKER NÁUTICA YACHTS®

Pontos altos

Tem duas rodas de leme

O enrolador da genoa é embutido

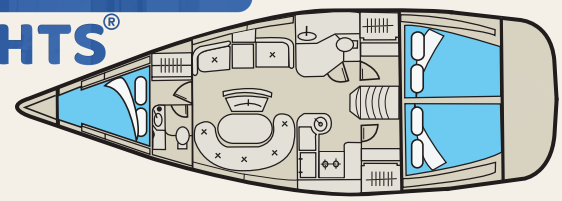
A boa qualidade do acabamento

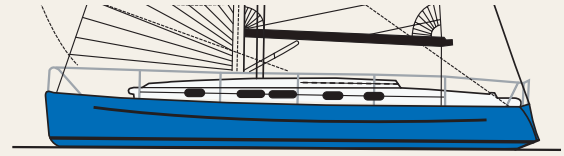
Pontos baixos

A popa dificulta o embarque pela água

É difícil acessar certas partes do motor

O tanque de combustível poderia ser maior





Fotos Marcos Corazza

Como ele é

▪ Comprimento	**12,05 m**
▪ Boca	**3,99 m**
▪ Calado (cruzeiro/regata)	**1,90 m/2,40 m**
▪ Deslocamento (cruzeiro/regata)	**7 000 kg/6 700 kg**
▪ Capacidade (dia/pernoite)	**12/9 pessoas**
▪ Água	**400 litros**
▪ Combustível	**160 litros**
▪ Lastro (cruzeiro/regata)	**2 650 kg/2 450 kg**
▪ Vela mestra	**43 m²**
▪ Genoa 120 %	**38 m²**
▪ Spinnaker/gennaker	**117/105 m²**
▪ Projeto	**Iñigo Toledo**

**Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as bordas-livres e os pés-direitos.*

Medidas do velame (cruzeiro/regata)

I (altura da buja)	14,97 m/15,80 m
J (dist. do mastro à proa)	4,12 m/4,12 m
P (altura da mestra)	14,33 m/15,27 m
E (compr. da esteira)	4,60 m/5,20 m

Principais equipamentos

Mastro c/ 2 cruzetas (estaiamento descontínuo) • retranca c/ luz p/ o cockpit • quilha de ferro • vela grande full batten c/ 2 forras de rizo • genoa de enrolar c/ proteção UV • 2 rodas de leme de 80 cm • motor Yanmar de 40 hp • enrolador de genoa • burro rígido na retranca • 4 catracas self tailing • conjunto de trilho para genoa c/ carrinho • 2 bússolas • escada de popa em aço inox • estofamento • pia c/ 2 cubas de aço inox c/ misturador • traveller sobre a cabine c/ carrinho de esferas e sistema de redução e mordedores • púlpito de proa e popa e guarda-mancebo c/ 2 conjuntos de cabos de segurança em aço inox • teca no cockpit, pegadores sobre o teto da cabine e borda-falsa • 10 vigias e 4 gaiútas • 6 cunhos de amarração em aço inox 316 L • 2 baterias de serviço e 1 p/ o motor (ciclo profundo) • painel elétrico • bombas de porão c/ acionamento automático e manual • boiler de 25 litros • chuveiro de popa c/ misturador • fogão de 2 bocas c/ forno e corta-gás • iluminação halógena • tomada-acendedor • luz de navegação • biruta • manual do proprietário • garantia de 2 anos.

Principais opcionais

Guincho elétrico p/ âncora • lazy jacks e lazy bag p/ vela grande • sistema de spinnaker • mesa do cockpit • carrinho roletado p/ a vela mestra • bote inflável • capotas bímini e dog house integradas, c/ armação de aço inox ou alumínio • geladeira (compressor e placa) • tanque de contenção de esgoto • eletrônicos de navegação • hélice c/ pás dobráveis • inversor-carregador • âncora • corrente galvanizada e calibrada • bomba de pé na cozinha.