

SESSA FLY 42

Uma lancha nascida na Itália e remodelada especialmente para o Brasil, para quem está comprando o seu primeiro modelo com flybridge



MODELO DE ENTRADA

Com casco projetado especificamente para propulsão IPS, a F42 concorre entre os menores modelos de lanchas com flybridge do mercado

A Sessa Fly 42, ou simplesmente F42, apresentada no São Paulo Boat Show 2013, é o primeiro modelo da linha Yacht Line com flybridge da italiana Sessa Marine fabricado no Brasil — pelo estaleiro catarinense Intech Boating, que produz lanchas de 27 a 42 pés sob licença da marca no país. Baseada no modelo europeu F40, premiado pela revista *Vela e Motore* no Salão Náutico de Gênova como melhor e mais inovador barco a motor de 2012 e um dos pioneiros no uso da propulsão IPS da Volvo, a brasileira F42 foi lançada com plataforma de popa maior e com churrasqueira integrada, além de uma mesa grande no cockpit, coisas que a original italiana não tem e que foram acrescentadas para agradar a clientela brasileira. Forte concorrente entre os modelos de entrada no segmento de lanchas com flybridge — do qual fazem parte o Bavaria Virtess 420, importado da Alemanha; o Azimut 43 italiano, mas fabricado no Brasil; e os nacionais Real Power Top 40, Ventura 410, Cimitarra 410 e Intermarine 42 —, a F42 tem preço atraente frente ao que oferece, sendo vendida aqui no Brasil por preços a partir de R\$ 1,98 milhão, na versão mais básica com motores IPS 500, de 370 hp cada, a cerca de R\$ 2,05 milhões, como a lancha testada por NÁUTICA, com motores IPS 600, de 435 hp.

COZINHA
Por ficar sob o para-brisa, a cozinha recebe ótima iluminação natural e é muito alta



Fotos Divulgação

SALA
Um móvel de nogueira com tv com levantamento elétrico, um sofá em L e uma mesa dobrável formam a sala. Já o posto de comando tem banco com assento rebatível e painel com acabamento de couro

COMO ELA É

A F42 é uma lancha de linhas harmoniosas, bem construída, com exemplar aproveitamento a bordo dos seus 42 pés — na verdade, mais de 43 pés, porque o comprimento total deste modelo é 13,20 m — e acabamento também muito bom, executado com alguns materiais trazidos da Itália. Seu interior é bem decorado e oferece bons armários em todos os cômodos. A sala, com sofá e dinete com mesa dobrável e que pode ser rebaixada para formar uma cama, tem ótima visão do lado de fora, através de suas janelas laterais, da porta de acesso ao cockpit e do para-brisa, que são bastante grandes.

Ela divide espaço com o posto de comando interno, onde a pilotagem é confortável e prazerosa, com boa visão ao redor do barco, banco duplo e painel bem distribuído, com tela de navegação de 12 polegadas. Alguns degraus abaixo e com pé-direito de mais de 2,5 m, localiza-se a cozinha, bonita, completa, com acabamento de laca nos móveis e muita claridade proporcionada pela luz natural, pois fica diretamente sob o para-brisa, que é bem amplo. No mesmo nível, há uma suíte de casal na proa e uma outra com duas camas de solteiros e banheiro privativo conversível em banheiro de uso comum. No lado



SUÍTE DE PROA
Há bons armários na suíte de proa, que tem 1,90 m de altura



BANHEIROS
Os dois banheiros que há a bordo são espaçosos e têm armários e boxe de banho

SUÍTE DE MEIA-NAU
O camarote de meia-nau, com 1,99 m de altura na entrada, tem camas de solteiros e acesso direto ao banheiro



O interior é bonito, tem armários em todos os cômodos e acabamento com materiais vindos da Itália



SOLÁRIOS
Para os banhos de sol, há os solários da proa e do flybridge, este contornando parcialmente o posto de comando



COCKPIT
O espaço para circulação é bastante bom na praça de popa, que tem um sofá, uma mesa dobrável de teca, e a escada de acesso ao fly, de degraus grandes e bem segura



FLYBRIDGE
Com 6,5 m² de área, o amplo fly é bem equipado para refeições ao ar livre



de fora, a plataforma de popa, de 1,86 m de comprimento por 3,5 m de largura e submergível de série, com capacidade para 400 kg, é equipada com minicozinha com churrasqueira, tábua de corte, armário e pia com água quente e fria, assim como o chuveirinho de popa. Duas passagens laterais fazem uma boa comunicação entre essa parte do barco e a praça de popa, mobiliada com uma mesa dobrável de teca e um sofá, ambos grandes, mas que permitem boa circulação mesmo se houver vários convidados a bordo. Nesse caso, um banco extra seria muito bem-vindo, mas isso pode ser facilmente resolvido com cadeiras dobráveis, que podem ficar guardadas quando não forem necessárias, sem roubar espaço no ambiente.

O acesso ao flybridge é muito bom e seguro, feito por uma escada de degraus largos e com ótima profundidade. Lá em cima, um amplo sofá em L, uma mesa de centro, um móvel composto por armário, pia e churrasqueira ou cooktop opcional e um solário grande contornando o posto de comando compartilham a área, de incomuns 6,5 m² e uma das maiores

nessa categoria de lancha, sem tornar o ambiente apertado e sem prejudicar a circulação. O único porém é a posição de pilotagem, porque não há muito espaço para as pernas e o encosto do banco é reto. Também o solário, embora muito bom para o tamanho do barco, ficaria melhor se a sua proteção lateral, que é feita pela extensão da moldura do para-brisa, fosse mais alta e acolchoada. Já o solário de proa no convés principal, com encosto rebatível, é bem mais confortável, com generosos 2,20 m por 1,85 m e acesso por passagens laterais largas sem pega-mãos, porém bem protegidas pelo guarda-mancebo, que é alto. A casa de máquinas, com acesso seguro e fácil, é baixa e oferece pouco espaço em cima e atrás dos motores, mas não na frente deles.

O flybridge é um dos maiores da categoria e o cockpit tem ótima circulação

POPA À BRASILEIRA
Como todo barco feito para agradar o gosto brasileiro, a F42 tem popa com churrasqueira e plataforma de popa grande e submergível



Com motores IPS 600, a velocidade de cruzeiro da F42 foi superior à da média das lanchas da categoria

COMO NAVEGA

Devido à propulsão IPS e ao casco projetado especificamente para ela, a F42 foi muito ágil nas manobras de atracação e provou ter direção leve e precisa. Dentro da Baía de Guanabara, com mar calmo e quase sem vento, seu desempenho com o par de motores IPS 600 foi ótimo: ela levou menos de 9 segundos para ir da marcha lenta aos 20 nós, atingiu a velocidade máxima de 35,5 nós a 3 600 rpm e em regime de cruzeiro, a 3 000 rpm, fez 26,5 nós, valor acima da média das lanchas desse segmento, que é de aproximadamente 25 nós. Em cruzeiro econômico, sua autonomia estimada é de 207 milhas, equivalente à distância entre Santos e Rio, o que a recomenda para pequenos cruzeiros com a família. Saindo da Baía de Guanabara em direção ao mar abert

to, em condições de mar picado e ventos superiores a 10 nós, o casco se manteve estável e o convés, seco, livre de respingos de água do mar, mas em alguns momentos, com velocidade próxima a 30 nós, batidas mais secas ao cruzar marolas maiores causaram um certo desconforto. O casco continuou bem equilibrado e sem adernar muito durante a realização de curvas mais fechadas, porém menos ágil e menos empolgante de pilotar após atingir o planeio, por conta do raio de giro, que se mostrou muito longo, podendo causar estranheza a quem nunca experimentou uma lancha dessas. No entanto, segundo o estaleiro, o raio de giro pode ser reduzido, fazendo com que a F42 aderne mais nas curvas e responda mais rápido ao comando.

PILOTAGEM

A posição de pilotagem interna é confortável e oferece boa visão lateral e frontal. No fly, o banco é um pouco baixo e a ergonomia deixa a desejar. Ali, é possível ter uma visão completa de toda a proa, mas a visão da popa não é boa

DESEMPENHO

| MOTOR rpm | VELOCIDADE nós | VELOCIDADE km/h | CONSUMO litros/hora | EFICIÊNCIA milha/litro | EFICIÊNCIA litros/milha | AUTONOMIA (90%) milhas |
|-------------|----------------|-----------------|---------------------|------------------------|-------------------------|------------------------|
| 2200 | 14,7 | 27,2 | 68 | 0,22 | 4,63 | 183 |
| 2400 | 18 | 33,3 | 80 | 0,23 | 4,44 | 190 |
| 2800 | 23,5 | 43,5 | 96 | 0,24 | 4,09 | 207 |
| 3000 | 26,5 | 49,0 | 114 | 0,23 | 4,30 | 197 |
| 3400 | 32,6 | 60,3 | 148 | 0,22 | 4,54 | 186 |
| 3600 | 35,5 | 65,7 | 170 | 0,21 | 4,79 | 177 |

CRUZEIRO ECONÔMICO
A maior autonomia é obtida a 2 800 rpm, quando o barco alcança 23,5 nós, com consumo de 96 litros/hora

ACELERAÇÃO (de 0 a 20 nós) **8,7** segundos

COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Dentro e fora da Baía de Guanabara
- **CONDIÇÕES:** Mar calmo, praticamente sem vento; e mar picado, com ventos de mais de 10 nós
- **A BORDO:** 4 pessoas e cerca de 450 litros de combustível e 200 de água
- **MOTORIZAÇÃO:** 2 motores Volvo IPS 600, de 435 hp cada
- **TIPO PROPULSÃO:** Rabeças fixas, sistema IPS
- **HÉLICES:** De níbral Volvo

O casco tem raio de giro longo e não adernou muito nas curvas nem jogou borrifos do mar no convés



RESUMO

NÚMEROS

- COMPRIMENTO: 13,20 m
- BOCA: 4 m
- CALADO COM PROPULSÃO: 0,90 m
- BORDA-LIVRE NA PROA: 1,60 m
- BORDA-LIVRE NA POPA: 1,55 m
- ÂNGULO DO V NA POPA: 15 graus
- ALTURA NA CABINE (ENTRADA): 1,92 m
- ALTURA NO BANHEIRO DE PROA: 1,85 m
- ALTURA NO BANHEIRO DE MEIA-NAU: 1,90 m
- COMBUSTÍVEL: 940 litros
- ÁGUA: 340 litros
- PESO COM MOTOR: 10 500 kg
- CAPACIDADE (DIA/NOITE): 12 / 4
- MOTORIZAÇÃO: Centro, com rabetas fixas IPS
- POTÊNCIA: 2 x 370 hp ou 2 x 435 hp
- PROJETO: Christian Grande

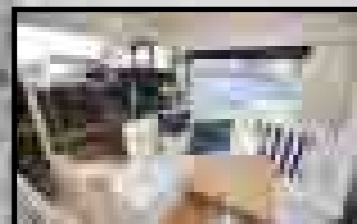
QUANTO CUSTA

De cerca de **R\$ 1,98 milhão** (com motores IPS 500, de 370 hp cada)

a perto de **R\$ 2,05 milhões** (com motores IPS 600, de 435 hp cada)

QUEM FAZ

Fundado em 2007, o estaleiro catarinense Intech Boating começou construindo barcos de serviço e mais tarde passou a produzir lanchas de passeio. Em 2011, iniciou a fabricação de modelos cabinados de comando único em parceria com a italiana Sessa, empresa familiar e conhecida pelos projetos inovadores dos seus barcos. No ano passado, já produzindo cascos de 27 a 40 pés criados por sua parceira italiana, inaugurou uma nova fábrica, de 20 mil m², em Palhoça, perto de Florianópolis, e incorporou a marca Sessa Marine do Brasil.



↑ PONTOS ALTOS
Bom acabamento
 Plataforma de popa grande
 Flybridge espaçoso



↓ PONTOS BAIXOS
Casa de máquinas baixa
 Ergonomia do comando no fly
 Convés lateral sem pega-mãos