

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

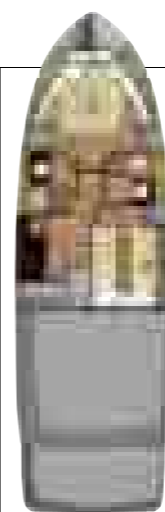
SALA

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

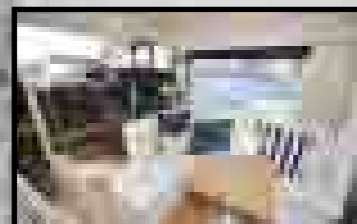
QUANTO CUSTA

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