

Dossiê embarcação ZABAWA

1. Histórico:

Veleiro adquirido no final de 2014. Sou o quarto proprietário. O primeiro era um sr. Do Iate clube Jardim Guanabara na Ilha do Governador - RJ , apos alguns anos foi adquirido pelo sr. Alberto do Clube Naval Charitas , onde sofreu varias reformas sendo as mais significativas a troca de anteparas , reforma do motor e painel elétrico. Por volta de 2013/2014 foi vendido para um casal que o levou para Angra onde foi usado por pouco tempo, pois o casal queria um barco maior (FAST 395), foi então quando o adquiri (outubro de 2014) e o trouxe para Niterói em Março de 2015, onde está até hoje.

2. Motorização e compartimento do motor/paiol.

Volvo Penta MD7A, com transmissão com reversor e vedação do eixo com gaxeta. Utiliza hélice de 3 pás, nova, porem, a de 2 pás permanece na embarcação como reserva.

Motor muito robusto, em condições perfeitas de funcionamento atendendo perfeitamente .

As manutenções são realizadas rotineiramente a cada 100 horas ou um ano, porem na grande maioria , a mesma se deu apenas por tempo, com uma quantidade de horas por ano em volta de 20 a 40 horas apenas.

Possui dois tanques de diesel (sempre abastecido com Verana) , um de 70 litros em inox e um plástico de 30

litros. Devido a baixa utilização, apenas utilizamos o tanque de 30 litros, evitando o envelhecimento do óleo. Os tanques podem ser selecionados através de uma válvula de três posições. O tanque de inox pode ser abastecido pelo agulheiro no convés, já o de plástico, que se encontra no paiol sob a tampa do cockpit deve ser abastecido por uma mangueira a ser inserida no paiol.

Possui ainda um sistema de seleção de bomba de combustível. A original instalada no bloco do motor e uma elétrica para uso em emergência no caso de falha da original (o que nunca ocorreu).

A ventilação dos tanques é comum a ambos e possui um recipiente de sílica para minimizar a entrada de umidade nos mesmos.

No Brasília 32 o paiol é aberto , não ha uma divisão entre o compartimento motor e o restante do paiol, então a manutenção se da , entrando no paiol e acessando o motor lateralmente ou na parte posterior , ou retirando-se a escada de entrada da cabine , para acesso frontal.

O paiol possui um exaustor que puxa o ar de todo o compartimento para fora , através de abertura do espelho de popa, possuindo anda uma válvula de anti retorno.

Ainda no paiol ficam armazenados cabos de atracação, croque, balde , defensas Polyform (6 ao todo), extintor de incêndio (tipo bola incendiaria) , segunda ancora (bruce 10 kg) com correntes e cabo.

Como a refrigeração do motor é de água salgada direta, faz-se necessário após o uso adoçar o motor (fecha-se a entrada de água salgada e abre-se uma entrada de água doce – oriunda de balde , por exemplo).

Ainda no paiol estão instalados : bomba de água doce (Jabsco) e dispositivo de armazenamento de pressão, bomba de salgada e boiler (esse sem uso – apenas instalado - o boiler também possui resistência para alimentação em 127V , bombas de porão manual e bomba de porão de reserva.

3. Cabine.

O Brasília 32 , nesta versão , dispõe de uma cabine central com duas camas, cozinha com o fogão a gás a boreste , de duas bocas com balancim e segura panelas, da marca Venax, cor branca. O gás chega até o fogão por tubulação interna semi rígida vinda do cockpit onde há um pequeno paiol específico para o botijão tipo P2, porem é possível , como em outros Brasília's que esse paiol seja modificado para permitir o uso do P5.

Sob as camas na cabine , em cada bordo, existem tanques de água doce, em pvc flexível, fabricados pela Remar, de 100 litros , com registros Deca e filtro. Para encher tais tanques há um agulheiro a boreste no cockpit com a indicação “water”, em sua tampa.

Junto à entrada da cabine encontra-se uma pia em inox com torneira com misturador (água doce fria e água salgada) e geladeira, com kit de refrigeração Élber, sensor de temperatura e iluminação interna.

A cabine central possui uma ampla gaiuta , reformada pela Renew Boats , em alumínio galvanizado e policarbonato anti risco, além de vigias, essas já um pouco desgastadas porem ainda em ótimo estado e dispendo de cortinas.

A bombordo encontra-se uma mesa de navegação e sobre a mesma o painel elétrico geral e painel do motor. Junto a

mesa tem-se uma cama larga e alguns paióis sob a mesma além de vigia para iluminação e ventilação.

A meia nau e a bombordo temos um WC, com toilet elétrico, pia, com água quente cuja torneira quando deslocada serve como chuveiro, armários, cortina em toda a volta visando não molhar as anteparas quando do uso do chuveiro , armários e vigia Lewmar, além de exaustor com alimentação solar e com bateria própria.

A água de banho, é direcionada a um ralo no piso do banheiro indo diretamente para uma caixa estanque Seaflo instalada no porão sendo essa bombeada automaticamente para fora ao se atingir certo nível dentro da caixa, evitando assim a contaminação do porão com sabões e outras sujeiras.

A boreste, em frente a porta do WC, que serve também para isolar a proa da cabine central, existe um armário com gavetas e prateleiras, iluminação e uma vigia Lewmar, como a do WC.

Na proa tem-se uma cama de casal e um pequeno armário no bico de proa. Sob a cama há uma área de armazenamento razoável, onde também estão instaladas as sondas Tack-Tick e da Garmim assim como registros de entrada e saída de água dos cascos. Iluminação e ventilação natural através de uma ampla gaiuta recentemente também reformada pela Renew Boats com policarbonato anti risco e alumínio galvanizado. Também conta com iluminação e tomada USB.

O estofamento de toda a cabine é da cor branco náutico em courvin em perfeito estado. Para o cockpit existem almofadas da cor azul para os bancos de ambos os bordos, além das cadeiras de popa que se encontram na estrutura de inox.

A cabine conta com uma mesa central, não dobrável como em algumas embarcações que quando rebaixada pode servir com extensão da cama de bombordo ou quando retirada pode ser utilizada como mesa no cockpit.

4. Elétricos/Eletrônicos/Instrumentos:

- GPS Garmin 527Xs com sonda (instalada dentro do casco na proa). Suporte do GPS importado e próprio para tal instalado junto a entrada da cabine podendo ser visualizado do cockpit ou da mesa de navegação.
- Radio VHF com DSC conectado ao GPS.. instalado na cabine
- AIS Voyage , com display e sistema de alarme, antena de GPS própria e antena de VHF no cockpit.
- Antena VHF no mastro, com Split para uso simultâneo do Radio VHF e do AIS.
- Antena VHF reserva.
- Piloto automático de cana de leme st1000.
- Piloto automático de cana de leme ST2000+ (nunca usado), com sistema elétrico com conexão ao GPS e capa.
- Radio VHF portátil , ICOM M36, a prova d'água – novo, nunca usado.
- Bússola Platimo, de antepara localizada no cockpit , adquirida a poucos anos e perfeita.
- Sistemas de indicação e velocidade do vento Tack Tick da Raymarine, sem fio e sensor de profundidade e velocidade, com mostradores digitais instalados na antepara de entrada, ao lado da entrada da cabine.
- Binóculo 7 X 50, com bússola integrada
- Sextante Davis Marine Mark3

- Régua paralela, compasso , para uso com as cartas de navegação.
- Cartas Náuticas: Rio , Angra, porem algumas já vencidas.
- Carregador de baterias Xantrex 10 A, pouquíssimo ou quase nenhum uso, podendo alimentar cada banco separadamente (motor ou serviço) através da seleção de disjuntores. Tomada de cais no cockpit.
- Painel de CA , instalado dentro do paiol com disjuntores , voltímetro e idr.
- Inversor de 1000W – 127 V , COBRA, para usos diversos.
- 2 Baterias Moura BOAT de 100 AH para o motor
- 2 Baterias Moura Solar de 100 AH para serviço.
- 1 Placa Solar de 500 W , Canadian Solar, instalada em targa na popa, com regulador MPPT Victron de 30 A, monitor de bateria Victron Bluetooth. O monitor monitora a bateria de serviço ou pode ser conectado ao controlador MPPT.
- Chave de Bateria Bluesea , posições 1 e All e Isolador/acoplador de baterias BlueSea.
- Painel elétrico sobre a mesa de navegação, com chaves e fusíveis, Radio/CD, Voltímetros para cada banco de baterias, instrumentos do motor (horímetro, voltímetro, pressão do óleo, temperatura e luzes de alarme, sirene) , tomadas de 12 Volts e tomadas USB.
- Televisão na cor branca , led, 127V marca Philco, 24 polegadas.
- Como a chave de ignição do motor fica dentro da cabine, há um segundo ponto de comando – chave de ignição , no cockpit, assim como tomadas usb, fixados sob a tampa do paiol.
- Luzes de navegação. Possui dois sistemas de luzes de navegação, uma combinada no topo do mastro (bordos, alcançado e fundeio) fabricante Optolamp, recém instalada, e outra no casco , recém substituída

por peças da Arieltek de led, contando ainda com luz de atracagem. Os sistemas são usados separadamente através de chave seletora, ou um ou outro. A luz de (fundeio) funciona em separado das luzes de navegação e possui função strobe.

- Luz de mastro com duas funções, a vante e convés utilizada em embarcações maiores dando mais luminosidade.
- Luzes da cabine – a maioria são da Arieltek e possuindo duas opções de iluminação (luz branca e vermelha), porém são todas de led. Em navegação noturna a luz vermelha não ofusca a visão sendo mais recomendada.
- Toilet elétrico Jabsco – com motor da bomba trocado recentemente.
- Relógio de horas, modelo náutico , a pilha e indicadores atmosféricos (temperatura , umidade e pressão).
- Fiação elétrica – a fiação vem sendo substituída por cabos estanhados da oceanbrasil, toda vez que se identifica alguma oxidação ou quando de manutenção do circuito, como por exemplo, cabos do mastro , luzes de navegação, cabos do guincho e baterias, geladeira, etc.
- Geladeira Élber – kit de placa e compressor, novos, nunca usados. Junto ao compressor , que esta no paiol sob a cama de boreste , também existem duas ventoinhas para a troca de ar e melhorar o desempenho do compressor podendo ser ligadas ou não através de uma chave junto aos mesmos.
- Bomba de porão principal RULE , sob o assoalho da cabine, com acionamento por chave boia Rule acionada através de um painel próprio com chave – manual-automático e sirene. Existe ainda uma bomba de porão reserva , marca Seaflo, móvel, que pode ser usada a uma certa distancia do ponto elétrico e , a bomba de porão manual no cockpit.

- Guincho de ancora 1000W South Pacific (nunca usado), alimentado pelo banco de baterias do motor, com comando junto a caixa de ancora e do cockpit.
- Rastreador celular com plano mensal de R\$36,00. O rastreador também notifica quando a bomba de porão é acionada, seja manualmente ou pelo automático.
- Boiler 127 V – 3000W, 20 litros, instalado em 08/2022, com controlador de temperatura. O boiler não foi ligado ao motor faltando apenas conectar as mangueiras já existentes. A parte elétrica também não foi ligada, mas já existe o circuito definido.
- Exaustor de ar- Seaflo do paiol acionado automaticamente ao se ligar o motor diesel, ou caso não seja necessário, desligado através de chave / fusível instalada no paiol
- Buzina elétrica, instalada sob a tampa do paiol com botão de acionamento. Devido ao tamanho, fica escondida sob a tampa e caso seja necessária, a tampa deve ser aberta.
- Detector de gases, instalado junto ao fogão, visando indicar quaisquer tipo de vazamentos de gases, vapor de gasolina, etc.
- Medidor/calibrador - de tensão nos cabos de estaiamento em mm, tensiômetro LOOS & CO. Muito útil para verificação dos estais.

5. Ancoragem

- O barco dispõe de duas ancoras galvanizadas. A principal na proa é da marca Dagger (muito similar a Rocna) de 16 kg, com destorcedor de corrente Mantis, corrente de inox de 8 mm com 20 metros e cabo de 16 mm com 80 metros, totalizando uma amarra com 100 m de comprimento. Além disto dispõe de lançador de ancora Lewmar e guincho com acionamento local e do cockpit. A ancora reserva é do tipo Bruce, galvanizada,

corrente galvanizada e cabo, totalizando 30 metros de amarra.

6. Salvatagem e segurança.

- Fulmígenos que atendem a legislação de acordo com a área costeira, porem temos um foguete a mais. Ficam armazenados em caixa estanque de fibra de vidro, especifica e com destaque e de fácil acesso. Validade 12/2026.
- Boias circulares - 2 uma maior e outra menos, identificadas com o nome da embarcação e dispostas na popa em seus respectivos suportes e cabos retinida, amarelos. Facho Holmes com luz em led, em apenas uma delas.
- Salva vidas: 2 infláveis com arnés (West Marine e Lalizas)- nunca usados, 5 coletes classe 1 e 5 antigos para uso recreacional. Os principais , classe 1, são dotados de fitas refletoras, luzes de localização e apito além de conter o nome da embarcação - nunca foram usados.
- Extintores de incêndio: A embarcação possui extintores, além da quantidade mínima exigida pela Marinha, sendo 1 de pó de 4 quilos classe ABC, 1 de CO2 de 2 kg , 1 automotivo , 1 Kg, tipo ABC, além da bola explosiva tipo ABC instalada junto ao motor/tanques.
- Bote: Considerando o bote com uma opção de dispositivo de salvatagem , além de apoio , a embarcação possui um bote dobrável em PVC AZX AF 225 (<https://inflaveisazx.com.br/produtos.php?id=5>) com 2,25 metros de comprimento, fabricante AZX Boats tendo sido totalmente recolado no final de 2024 sem nunca ter sido utilizado. O bote conta ainda com

banco, par de remos, rodízios no espelho de popa e um motor Mercury de 5 HP, adquirido novo , em 2021, e que também nunca foi utilizado, sendo mantido em casa e colocado em funcionamento periodicamente dentro de um tanque. Possui carrinho e tanques de gasolina interno e externo.

- Arnés e cabo para conexão à linha de vida, além dos existentes nos coletes salva vidas..

7. Equipamentos de Convés

- Velas:
Vela grande em uso – Dacron marca SAAS , com slugs
Vela grande – bem usada em Dacron, com slugs
Spinnaker simétrico
3 Genoa em dacron para uso no enrolador : tamanhos 1 – 2 e 3 , sendo que apenas duas (2 e 3) possuem proteção UV - tape solar, para proteção quando enroladas.
- Mastreação: Mastro original em alumínio, pintado na cor branca no final de 2019, ocasião na qual foi trocado o estaiamento (cabos Morsing e esticadores Fock). Revisão com troca de peças do enrolador da vela de proa – marca Fock. Trocado na ocasião, ferragens de tope e fixação do baby estai no mastro. Os fuzis inferiores foram apenas vistoriados.
- Refletor de radar tubular junto à cruzeta.
- Em dezembro 2024, efetuada troca das cruzetas devido corrosão das originais, por peças mais robustas fabricadas pela Manotaço.
- Stopper Nautos XR1 e cunhos de amarração, desviadores de cabos, etc.

- Adriças e Escotas com cabos em perfeito estado, sendo alguns novos (3 adriças substituídas em abril de 2025).
- Retranca original com sistema de rizados do cockpit, traveler original e em perfeito estado com moitão triplo com mordedor e catraca Nautos e burro convencional. Freio tipo 8 para coibir jaibe involuntário.
- Lazy Zack e lazy bag (mas com capa convencional).
- Carrinho para escotas das velas de proa em cada bordo
- Pau de spinnaker
- Catraca (1) junto ao mastro
- Catracas (2) sobre a cabine para adriças
- Catracas (2) no cockpit para escotas.
- Plataforma de popa em inox e ipê com escada extensível de inox com 4 degraus.
- Extensão da cana de leme , Ronstan.

8. Capotaria

Como já dito a capotaria dos bancos internos e externos encontra-se perfeita. A embarcação é mantida coberta por duas capas, sendo que a de popa encontra-se bastante deteriorada necessitando de substituição a curto prazo, a de proa esta em boas condições.

Bimini com estrutura em alumínio, instalado a alguns anos, com tecido já reformado, em boas condições.

9. Dados relevantes de manutenção

- Pintura de Fundo: novembro de 2022 – Mícron Internacional – 3 galões.
- Pintura de Costado: novembro de 2022

- Pintura de Convés: agosto de 2018
- Troca anodo do eixo do motor – novembro de 2022
- Registros de saída/entrada de casco (DECA) , últimas trocas: em novembro de 2022 (entrada WC, entrada motor) , não foram trocados os passa cascos. Saída do vaso sanitário – trocado em 2016, não foi trocado o passa casco. Saída da pia do WC – passa casco e registro novos – 08/2020, ficando ligeiramente acima da linha d'água.
- Última manutenção do motor – Março 2025 com 1696,6 horas.