

## [Aluguel Veleiros e Barcos](#)

Costa Verde, Angra dos Reis, Paraty Rio de Janeiro  
Veleiros Beneteau  
[www.byc.com.br](http://www.byc.com.br)

## [3º Evento de TIC no Navio](#)

Grupo Impacta promove 3º Encontro de TIC em Alto Mar. Confira!  
[eventosimpacta.com.br/encontro-tic](http://eventosimpacta.com.br/encontro-tic)

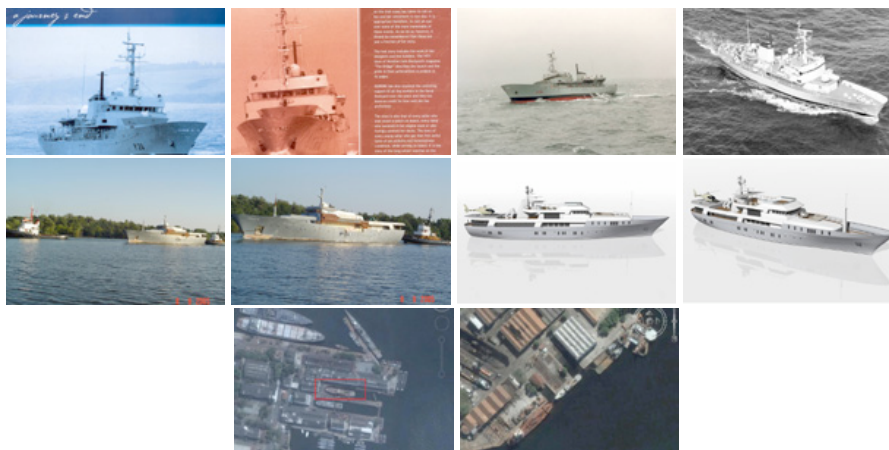


## Ex-navio patrulha irlandês vira iate de luxo no Brasil



Escrito por Administrator

Ter, 08 de Dezembro de 2009 15:42



Como uma borboleta que, certamente, ficou tempo demais no casulo, a saga do Santa Rita está quase chegando ao fim. Sua longa transformação de navio militar em super-iate nas mãos da empresa Projato Serviços, dentro do estaleiro niteroiense Renave, terminará em breve.

O Navio Patrulha Oceânico LE Deirdre, P-20 no Serviço Naval (a Marinha) da Irlanda foi construído em 1971 e colocado em operação em 1972, no estaleiro irlandês da empresa Verolme em Cork. Ele serviu sua marinha fielmente por quase trinta anos, antes de ser dada sua baixa em 2001. Este foi o primeiro navio especialmente construído para a patrulha no Naval Service da Irlanda, revelando-se um imenso salto em termos de operacionalidade. Ele também trouxe uma revolução na área de conforto da tripulação se comparado com os navios que o precederam. No novo navio, os oficiais tinham camarotes individuais e os praças, por sua vez, ficavam em camarotes triplos.

Mas este novo projeto apresentava algumas importantes limitações: a proa baixa permitia a entrada e o acúmulo de água do mar no convés dianteiro. Isso causou vários casos problemáticos de infiltração de água salgada nos espaços internos do navio. Como a sua superestrutura original era alta e pesada, isso gerava uma forte tendência de rolagem lateral, caso o mar estivesse apenas um pouco mais pesado. Três outros navios da mesma classe, LE Emer (1978), LE Aoife (1979), LE Aisling (1980), foram construídos para o Naval Service irlandês com algumas melhoras sobre o projeto original do Deirdre. Eles eram navios mais bem armados e mais rápidos do que o primeiro navio daquela série.

Durante sua vida operacional o LE Deirdre serviu sempre ao largo da costa atlântica da Irlanda, realizando missões anti-contrabando de armas para o grupo terrorista IRA, patrulhando contra a pescaria ilegal por navios estrangeiros e, por muitas vezes, cuidando da árdua tarefa de busca e resgate no encrespado e perigoso mar do Atlântico Norte. Seu substituto foi o Navio de Patrulha Oceânica LE Niamh de 1700 toneladas.

### Planos interrompidos por tragédia

Em junho de 2001, o ex-LE Deirdre foi a leilão, sendo arrematado pela empresa de navegação britânica Seastream International. Esta empresa pertencia a Christopher Matthew, um multi-milionário inglês que, inusitadamente, havia optado por morar exclusivamente em navios de maneira a não estar sujeito aos impostos das nações visitadas. O novo navio seria sua próxima "casa", substituindo a anterior, o Tosca III.

A morte prematura de Matthews num acidente de helicóptero nos EUA em agosto de 2004 deixou o Deirdre, agora conhecido como Tosca IV, sem destino no estaleiro polonês de reparos navais Pomerania, na cidade de Szczecin. As operações de conversão do ex-navio patrulha em iate já tinham sido iniciadas mas estavam ainda longe de ser concluídas quando Matthews faleceu. Com a conclusão do inventário do milionário inglês, surgiu a primeira notícia de que um comprador brasileiro havia visitado o navio no estaleiro polonês e que tinha se interessado em comprá-lo. Em setembro de 2005, confirmando a informação anterior, apareceram na Internet as primeiras fotos do navio semi-acabado sendo rebocado para o Brasil. Aqui, coube ao escritório do designer de iates paulista Fernando de Almeida a tarefa de criar o projeto da finalização do ex-Deirdre como iate topo de linha.

## Translate

Browse this website in:

Spanish

Go

## Busca Rápida

Serial  
(FAB, MB ou EB)

OK



#### A transformação

Em 2007 o Tosca IV foi flagrado no Brasil por entusiastas irlandeses. Numa imagem do Google Earth, ele estava posicionado dentro de um dos diques secos da Base Naval do Rio de Janeiro, provavelmente para uma inspeção detalhada do seu casco, leme e hélice.

O navio já foi leiloadado sem seu canhão de proa e sem as suas metralhadoras .50. Na área dianteira, onde ficava o canhão, foi criada uma nova área coberta com compartimentos de luxo. Ainda na Polônia foi instalado um grande convão capaz de receber aeronaves do porte do Eurocopter EC120 Colibri. As linhas exteriores do passadiço quase não foram alteradas, mas, tanto a chaminé, quanto toda a superestrutura à ré e as laterais o foram. Ainda na Irlanda havia muitas críticas à propulsão do LE Deirdre, o que nos leva à conclusão que, para poder exercer sua nova função, seus motores e sistemas acessórios que devam ter sido totalmente substituídos e modernizados.

O navio já recebeu um sistema de controle digital da empresa Palladium Technologies do tipo SiMON. Este sistema monitora cerca de trezentos pontos independentes dentro do navio, interfaceando com os dois motores Caterpillar e os três geradores Kohler. Todas suas bombas, sistemas de ar-condicionado, tanques e portas são controlados permanentemente por este avançado sistema. Dois computadores no passadiço recebem estas informações e apresentando-as de forma gráfica e simples através de três monitores digitais de alta resolução da Nauticomp. Painéis de alarme adicionais foram instalados também na cabine do capitão, na sala de estar da tripulação e no centro de controle de máquinas do navio.

A profunda modificação realizada aqui, foi muito além do que Matthews imaginara fazer ao comprar o Deirdre, e o "Santa Rita", com seus 220 pés de comprimento, está prestes a se tornar um dos iates mais marcantes e modernos do país.

LAST\_UPDATED2