

COMO ESCOLHER O VELEIRO CERTO.

Por Sergio Caetano, proprietário e instrutor da ILHAVELA

Não é raro ver um veleiro grande e promissor largado em uma marina. Quando isso acontece, me pergunto porque e em que momento desmoronou o sonho de seu proprietário e, muitas vezes, a resposta é a mesma: comprou o barco errado.

Mas, como ter certeza que se está comprando o barco certo?

O primeiro passo para o sucesso da compra é saber realmente o que se quer, ou seja, quais são as expectativas para aquilo que, com certeza, será um grande desembolso. Você está planejando uma volta ao mundo, um cruzeiro de média distância pela costa brasileira, ou velejadas de fins de semana sem destino? Pretende disputar regatas competitivamente? Sua tripulação rotineira será composta de mulher e filhos, amigos, ou será um velejador solitário?

O segundo passo é conhecer as características do porto em que pretende deixar sua nova aquisição. Qual a profundidade mínima, possibilidade de retirada do barco da água e infra-estrutura para reparos e manutenção. Não deixe para descobrir que o "travelift" da marina de seus sonhos só "puxa" seis toneladas depois de já ter comprado um veleiro de oito. Depois, procure saber quais as condições de mar e vento da região em que irá navegar. A idéia de comprar um barco que veleje sob quaisquer circunstâncias pode ser uma ilusão.

Antes de comprar meu atual barco, eu sabia exatamente o que exigiria dele, e não era pouco. Teria que ser forte e marinheiro o suficiente para atravessar o Atlântico, espaçoso para comportar eu, minha mulher e meus três filhos nessa travessia da Europa até o Brasil e deveria estar apto para me propiciar um velejar prazeroso quando chegasse ao meu porto de destino.

Durante dois anos eu comprei, mensalmente, três revistas náuticas inglesas: *Practical Boat Owners*, *Yachting Monthly* e *Yachting World*, além da única da Irlanda - *Afloat*. Morando na Irlanda, eu viajava frequentemente à Inglaterra com o único objetivo de procurar barcos pois o mercado irlandês é muito pequeno e bem mais caro. Quando já estava à beira do desânimo, ou pior, à beira de comprar algo que não me serviria, fui até *Southampton* para ver os barcos da regata *British Steel Challenge*, que estavam prestes a zarpar. Ali, na janela do escritório de *brokerage* inglês *Williams & Smithells*, vi, pela primeira vez, a foto do objeto de meu desejo. Dias depois, recebi em minha casa várias fotos, o inventário de equipamentos e as especificações do barco, que na época estava na Grécia. Um projeto da dupla francesa *Joubert-Nivelte*, construído pelo estaleiro *Gibert Marine*.

Se a compra de meu barco foi particularmente difícil, a verdade é que de uma maneira ou de outra, todas são. A não ser que você possa sair na sexta-feira para dar um pulinho no *Dusseldorf Boat Show* e comprar o Barco do Ano, não existe compra fácil.

Tenha em mente que todo veleiro, exceção feita aos construídos essencialmente para vencer regatas, está sujeito a um certo tipo de comprometimento. Um embate entre simplicidade e eficiência, velocidade e conforto, performance no contra-vento e calado aceitável. Combinar conforto, navegabilidade, estabilidade e performance, além de beleza



estética, não é tarefa fácil, e não são poucos os projetistas que passam a vida buscando essa fórmula ideal.



É fato que todos desejam um barco espaçoso e confortável, mas devemos lembrar que, na maioria das vezes, esse aumento de espaço se deu em função de uma diminuição de estabilidade e/ou navegabilidade. Saiba que não será fácil pesar os pontos altos e baixos de um veleiro simplesmente olhando para ele. Existe uma variedade enorme de fatores sutis de projeto que determinam o desempenho de um barco. Experiência certamente facilitará o trabalho de diferenciar um veleiro excelente de um meramente regular, de identificar um barco de difícil manejo ou lento em demasia.

Compreendida essas questões você estará apto para começar o trabalho cansativo e dispendioso de procurar o barco certo para suas necessidades, e que caiba em "seu bolso". Visite vários barcos, veleje em todos e vá, pacientemente, percebendo as diferenças e descobrindo aquele que melhor atende às suas expectativas.

O primeiro ponto a decidir é o tamanho, ou uma faixa de tamanho que nos interessa, por exemplo: a faixa dos veleiros de 26 pés, versátil e prático para velejadas rápidas. A faixa dos 32 pés, oferece a possibilidade de cruzeiros de média distância, navegando de Florianópolis ao Rio de Janeiro, em relativo conforto enquanto a dos 36 pés permite longos cruzeiros e até mesmo travessias oceânicas. Um 42 pés é um ótimo tamanho para quem pretende viver a bordo, oferece espaço, segurança, facilidade de manobra e um custo de manutenção não muito alto. São poucos os portos, no Brasil, que levantam barcos maiores que esse.

O segundo ponto a ser considerado é se a embarcação será nova ou usada. O maior problema no mercado brasileiro de veleiros novos é a falta de produto em estoque. E aqui é necessário uma mudança de atitude tanto da parte de quem compram como de quem vendem. Os compradores devem compreender que um veleiro bem feito não pode ser barato, deve ser construído com materiais de qualidade e mão de obra especializada.

Os estaleiros devem ter em mente que o melhor marketing de um veleiro é ele próprio, que são poucos os interessados em comprar um veleiro no papel, a maioria quer ver o produto, senti-lo, navegá-lo. Eu acredito que a partir do momento em que os estaleiros construam barcos de qualidade, e os exponham nos salões náuticos do país, os compradores irão aparecer. Os interessados em comprar um veleiro novo devem ainda levar em conta o custo dos equipamentos que ele terá que colocar no barco antes de sair ao mar: motor, âncoras, cabos, equipamento de segurança, rádio, bússola, etc...

A opção de comprar um Kit e construir você mesmo é uma característica do mercado nacional, dada pela falta de "barcos na prateleira". Uma opção a ser analisada com cuidado se a sua intenção é fazer longos cruzeiros. Quando a opção é um usado, uma dúvida que costumeiramente ocorre é se vale à pena desembolsar mais por um veleiro novo e bem conservado ou economizar na compra e gastar posteriormente em reparos e equipamentos. A minha escolha pessoal é a primeira: compre um barco mais novo e equipado. Se o orçamento é curto, diminua o tamanho do objeto desejado. E, principalmente, encontre um barco que lhe permita conhecer o prazer do velejar. Já tive muitos amigos que passaram meses correndo atrás de peças, mecânico, pintor, marceneiro, etc., enquanto seu sonho de singrar os oceanos esmorecia.

Normalmente é o motor o grande causador de dor de cabeça, não cometa o engano de acreditar que um veleiro não necessita motor. Já vai longe o tempo em que se ancorava ao largo e o desembarque em terra era feito em batel. Embora, hoje em dia, exista tecnologia para recuperar um barco com osmosis sem muitas dificuldades, o custo dessa recuperação deve ser abatido do preço da embarcação. Eu, antes de comprar um veleiro, o veria dentro e fora d'água.

Uma boa dica é procurar um proprietário que esteja saindo do ramo, ele lhe deixará milhares de pequenas coisas, como cartas náuticas, pirotécnicos, peças de reposição,

ferramentas, etc.... No barco de um velejador que está comprando outro veleiro, o mais comum é encontrar buracos, onde até bem pouco tempo havia um equipamento interessante. É um acordo de cavalheiros que o que está parafusado pertence ao barco. Lembre-se que um barco pequeno, leve e bem conservado, é bem mais fácil de vender que um barco grande e pesado e que, no quesito liquidez, um barco de fibra ganha longe de um de mesmo tamanho em madeira ou aço. Um Ranger 26, um Brasília 32, ou um Main 34, do começo da década de 80, não requer um grande desembolso e pode ser encontrado em boas condições, será necessário contudo paciência e perseverança. Veleiros mais novos, necessitam, obviamente, de um investimento inicial maior: um Samoa 29, recém construído, um Delta 32, de 1998, e um Fast 360, ano 1995, são algumas das opções disponíveis no mercado.

Não se esqueça que quanto maior o barco, maiores os custos de sua guarda e manutenção. Um das dificuldades que o novo proprietário poderá encontrar é a falta de marinas, principalmente longe do eixo Rio – São Paulo. A verdade é que, da mesma maneira que necessitamos de veleiros de qualidade expostos nos salões náuticos do país, a costa brasileira necessita de marinas bem posicionadas, com infra-estrutura de abrigo e retirada de embarcações.

Fora do eixo Rio - São Paulo, na ausência de marinas, os iates clubes cumprem essa função, além de oferecerem algumas vantagens extras. Talvez a maior delas, seja a associação dos clubes, que permite, por exemplo, ao sócio do Iate Clube da Bahia frequentar o Iate Clube de Santos. O ponto negativo de um iate clube é a necessidade de se tornar sócio e o custo adicional da manutenção do próprio clube. De qualquer maneira, o custo com a guarda da embarcação não pode ser negligenciado. Relacione a marina ou iate clube mais próximo de sua casa, para não ter que passar várias horas dirigindo toda vez que quiser velejar, compare os preços, que em geral estão vinculados ao tamanho da embarcação em pés, e veja a infra-estrutura que a marina ou clube lhe oferece. A questão da retirada do barco da água é de suma importância, já que todo veleiro deve ser levantado ao menos uma vez por ano.

Com relação à manutenção, o meu conselho é: *do it yourself*, ou seja, faça você mesmo. A mão de obra náutica especializada não pode ser barata, exige responsabilidade, competência e experiência, e não é fácil de ser encontrada. Assim, a melhor opção é que o proprietário da embarcação aprenda a mantê-la e conhecê-la. Possuir um veleiro é um *hobbie* extremamente prazeroso, velejá-lo com sabedoria um êxtase, mantê-lo faz parte da brincadeira.

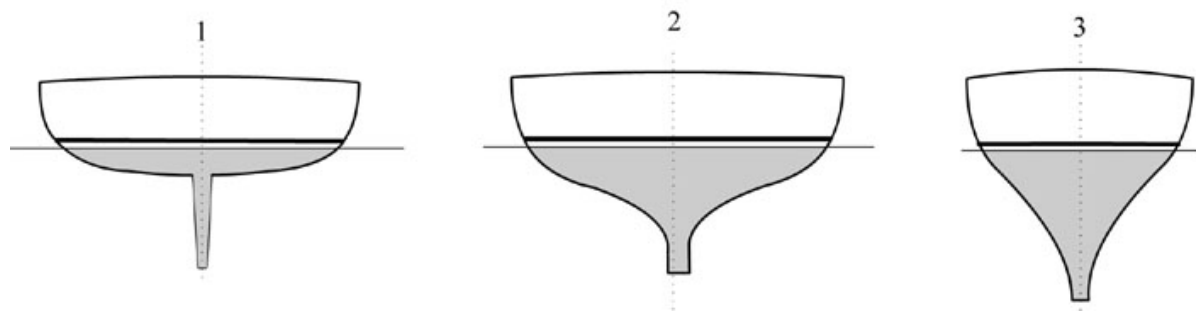


Fig 3 A seção transversal de um veleiro nos dá uma indicação sobre seu deslocamento. Barcos de deslocamentos leves apresentam um menor volume abaixo da linha d'água, como no perfil 1. Barcos com deslocamentos maiores estão relacionados aos perfis 2 e 3 de maiores volumes submersos.

A seguir, analisaremos, alguns dos parâmetros técnicos utilizados pelos projetistas náuticos, nessa árdua tarefa de encontrar o equilíbrio perfeito. Esses quesitos, plotados em gráficos, mostrarão o quanto o barco analisado difere de um padrão considerado normal, nos oferecendo uma maneira empírica de comparar e caracterizar algumas

qualidades do veleiro em questão. Não devemos, porém, levá-los ao pé da letra, isto é, desprezar um barco porque se saiu mal em um ou alguns dos gráficos abaixo. Eles constituem, apenas, uma ferramenta auxiliar na busca do veleiro ideal.

Precisaremos conhecer:

1. O comprimento (medido em metros) da linha d'água do veleiro (figura 1), isto é, o limite superior do casco da embarcação que está submerso;
2. A largura (boca) da linha d'água em metros (fig 2);
3. O deslocamento, isto é, o peso do veleiro em toneladas, incluindo o peso da tripulação e passageiros permitidos (75 Kg por pessoa), equipamentos de segurança e de navegação, velas, combustível e água (tanques cheios) e material pessoal (30 kg por pessoa);
4. A área vélica, em metros quadrados. A área vélica considerada é a soma da área da vela mestra mais a área da vela de proa (genoa 150%).

Se projetar um veleiro não é fácil, avaliar as qualidades e defeitos do projeto também não é. Por mais objetivos que os métodos de avaliação possam parecer, é necessário utilizá-los com bom senso. Bom senso, por sinal, necessário em qualquer atividade relacionada ao Mar. Assim, dizer que o veleiro A é mais pesado que B de nada nos adiantará se não contextualizarmos com informações complementares.

Os barcos 1 e 2 nos gráficos abaixo são dois veleiros conhecidos internacionalmente, de mesmo tamanho e possuidores de características bastante distintas: o *Contessa 32*, projeto do inglês *Jeremy Rogers* de 1970, foi um dos menores barcos a "sobreviver" a fatídica Fastnet de 1979. O *Beneteau Oceanis 321*, projeto do *Groupe Finot*, lançado no Salão Náutico de Paris em dezembro de 1993, fez sucesso imediato no mercado de charter do Mediterrâneo.

	OCEANIS 321	CONTESSA 32
Comprimento da linha d'água (m)	8,95	7,31
Boca da linha d'água (m)	3,42	2,90
Deslocamento (Kg)	4400	4308
Área Vélica (m ²)	48	38
Comprimento total (m)	9,95	9,75
Lastro (kg)	1385	2040

O gráfico 2 mostra, que o Contessa 32 é mais pesado que o Oceanis 321. Porém, se não levarmos em conta que o Contessa possui quase a metade de seu peso em lastro (2040 Kg), estaremos negligenciando sua maior qualidade: a de ser um barco extremamente marinheiro, com excelente performance em todas as condições de tempo e mar.

O fato de, no gráfico 1, o Contessa aparecer como um barco doce, também deve ser analisado levando-se em conta seu grande lastro, que lhe confere baixo centro de gravidade e alta estabilidade. O Beneteau Oceanis 321 é um projeto moderno e eficiente, respondendo bem em todos os gráficos. Sua maior qualidade é o grande espaço interno, apelo estético e praticidade.

ANEXOS:

Figura 1 - comprimento da linha d'água,

Figura 2 - Boca da linha d'água e

Figura 3 - Seções transversais.

Gráfico 1 - Área vélica / Linha d'água.

Gráfico 2 - Comprimento da linha d'água / Deslocamento.

Gráfico 3 - Área vélica / Comprimento da linha d'água

Gráfico 4 - Área vélica / Deslocamento

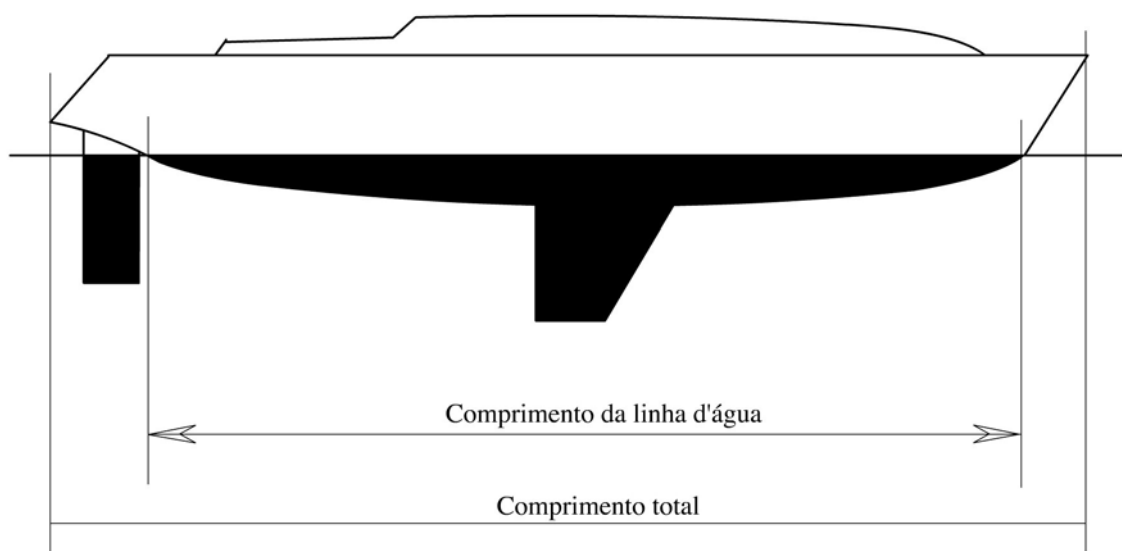


Fig 1 O comprimento do veleiro é uma das suas principais características .O comprimento da linha d'água é determinante de sua velocidade.

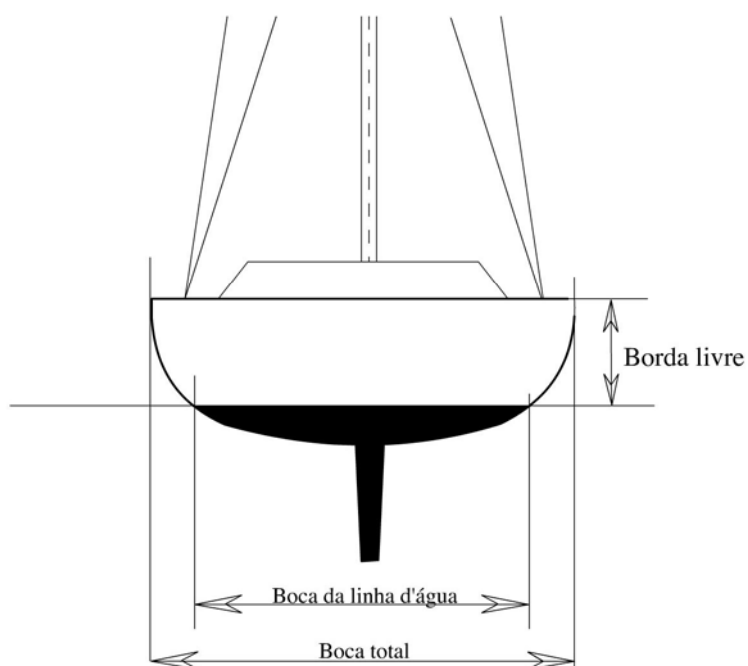
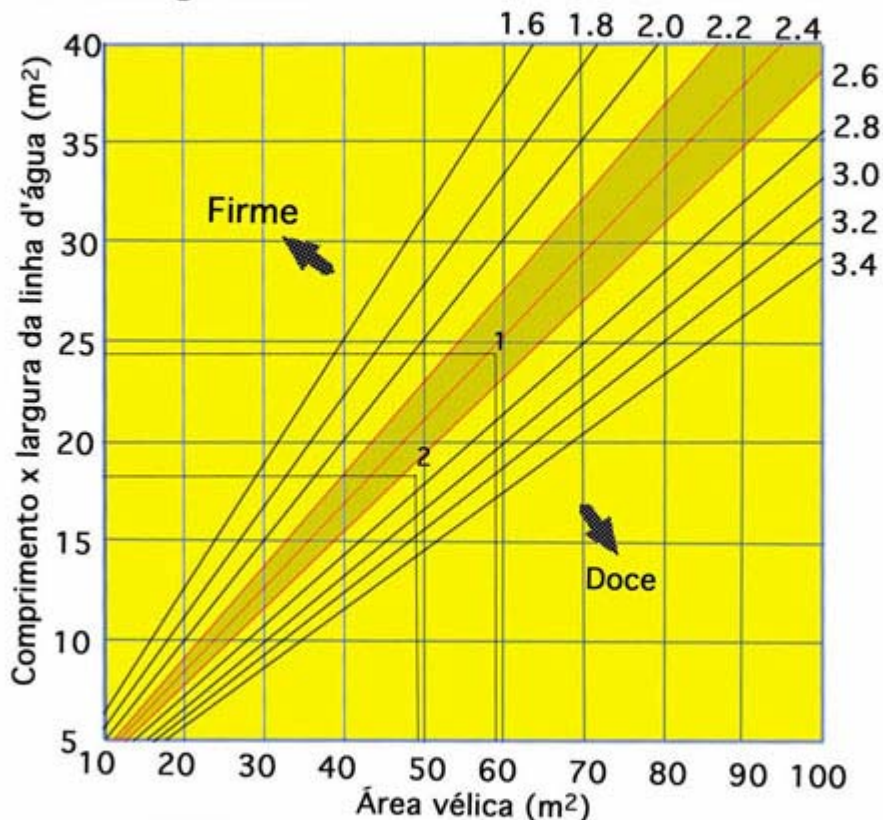


Fig 2 A largura (boca) da linha d'água é determinante na estabilidade do veleiro. Borda livre e boca total adicionam estabilidade quando o barco está adernado.

Gráfico 1 - Área vélica (AS) / Linha d'água (LWLxBWL)

Para obtermos o coeficiente área vélica / linha d'água $\left(\frac{AS}{LWL \times BWL}\right)$ devemos plotar o valor da área vélica do veleiro, em metros quadrados, no eixo horizontal do gráfico 01, e o valor do produto da largura da linha d'água pela boca da linha d'água, também em metros quadrados, no eixo vertical do gráfico 01.

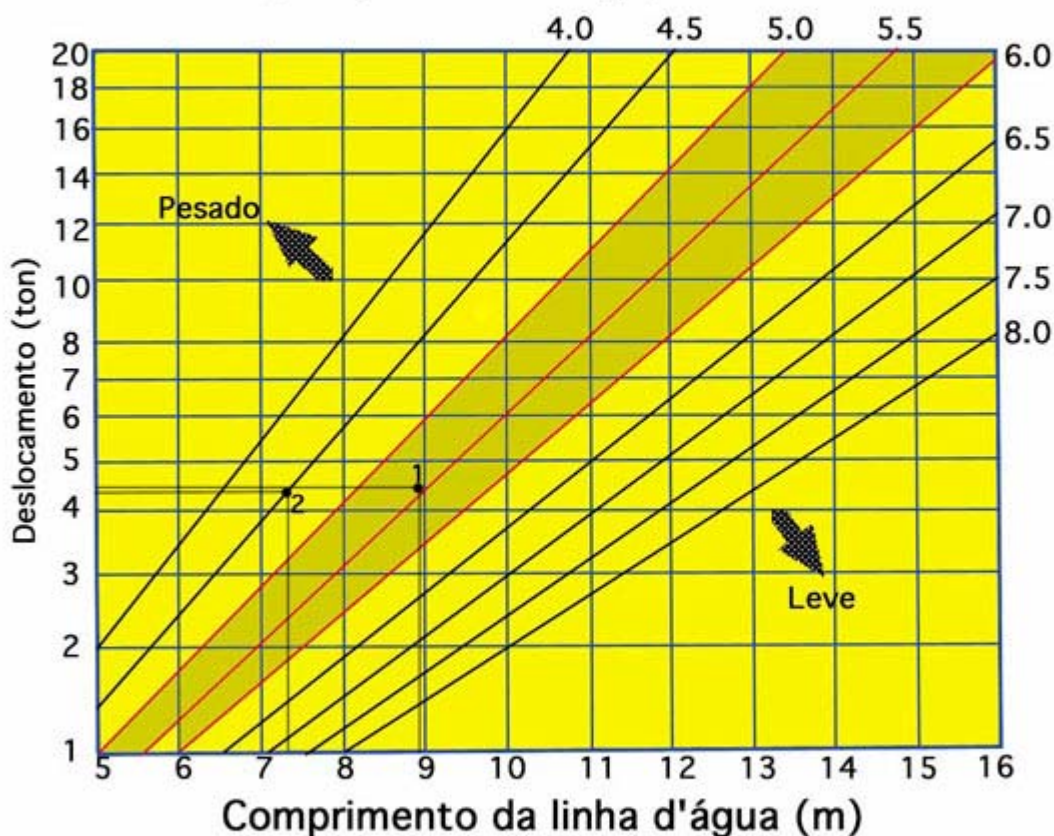


O gráfico 01 mostra se nosso barco é "doce" (aderna com o vento) ou "firme" (aguenta bem, o vento). Se o valor cair entre 2.2 e 2.6, o barco irá adernar (inclinarse) com ângulos normais em rajadas de vento. Valores acima de 2.6 indicam um veleiro que adernará abruptamente em rajadas de vento. Valores abaixo de 2.2 indicam um veleiro duro, difícil de adernar.

Gráfico 2 - comprimento da linha d'água (LWL) / deslocamento (V)

Para obtermos o coeficiente comprimento da linha d'água / deslocamento $\left(\frac{LWL}{\sqrt[3]{V}}\right)$,

devemos plotar no eixo vertical do gráfico 02 o deslocamento do veleiro, em toneladas e, no eixo horizontal, o comprimento da linha d'água, em metros.

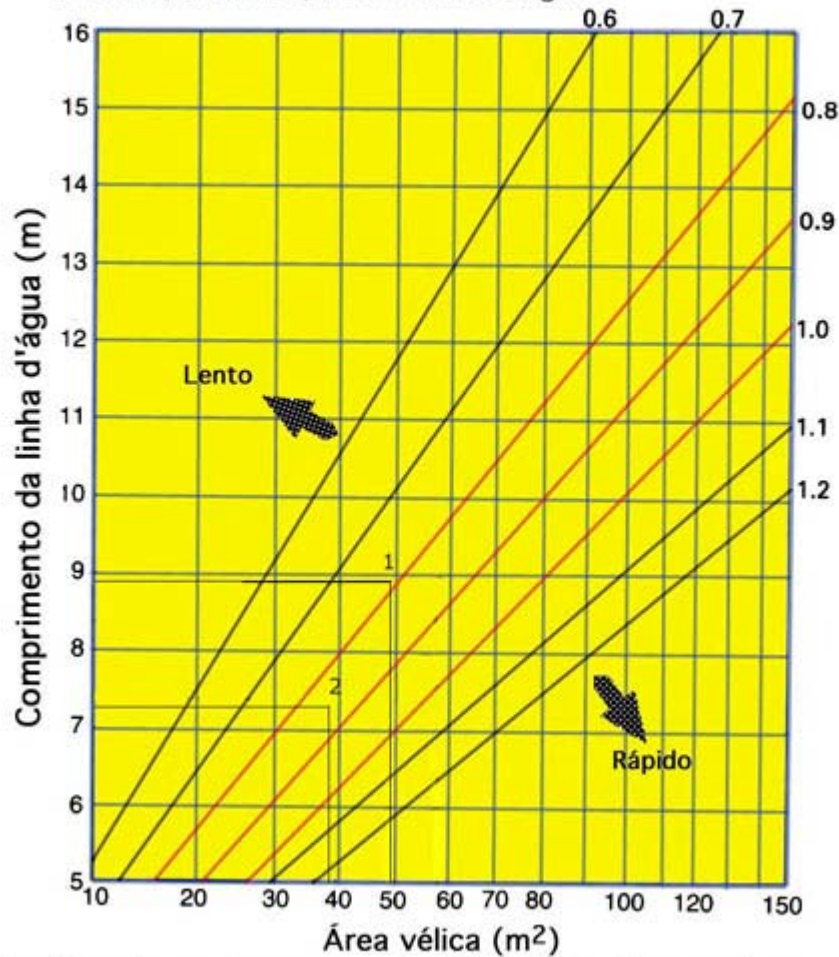


A relação comprimento/ deslocamento nos indica se um veleiro é pesado ou leve e, se tivermos dois barcos com a mesma area vèlica, podemos ter uma idèia de qual serà mais ràpido. Os barcos com deslocamento normal possuem coeficientes entre 5.0 e 6.0, barcos com coeficiente entre 4.0 e 5.0 são veleiros com grande deslocamento (pesados) e barcos com coeficientes entre 6.0 e 8.0 são veleiros de pequeno deslocamento (leves).

Gráfico 3 - Área vélica (AS) / Comprimento da linha d'água (LWL)

Para obtermos o coeficiente área vélica / comprimento da linha d'água

$\left(\frac{\sqrt{AS}}{LWL}\right)$ devemos plotar o valor da área vélica (em metros quadrados) no eixo horizontal do gráfico 03, e o valor do comprimento da linha d'água do veleiro, em metros, no eixo vertical do gráfico

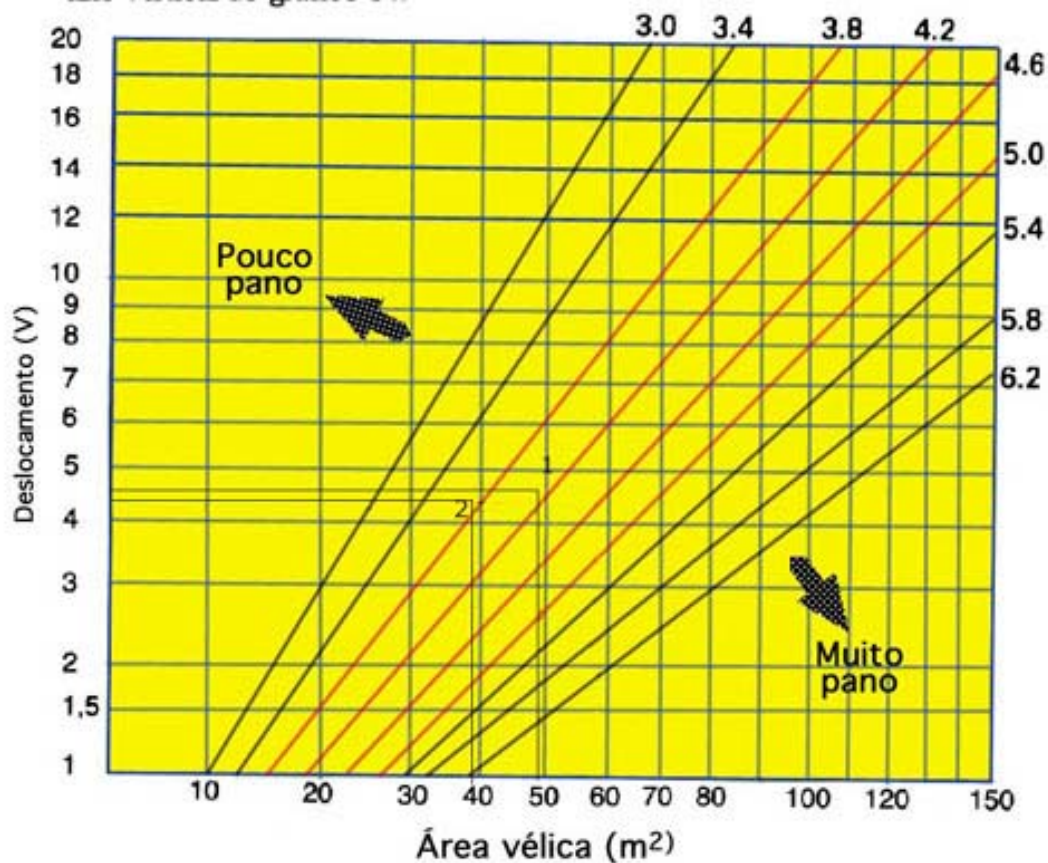


O gráfico acima mostra se o barco é rápido ou lento. Quanto maior o coeficiente mais rápido o barco.

GRÁFICO 4 - Área Vélica(AS) / Deslocamento (V)

Para obtermos o coeficiente área vélica / deslocamento $\left(\frac{\sqrt{AS}}{\sqrt[3]{V}}\right)$ devemos

plotar o valor da área vélica do veleiro, em metros quadrados, no eixo horizontal do gráfico 04 e, o valor de seu deslocamento, em toneladas, no eixo vertical do gráfico 04.



Um veleiro é considerado normal se seu coeficiente AS/V fica entre 3.8 e 5.0. Um veleiro com valores acima carrega muito pano, se o coeficiente ficar abaixo de 3.8 teremos um veleiro com pouca vela.