



CARABELLI 30

Nasce uma nova classe



O primeiro one design criado e construído no Brasil chega na esteira de outros bem-sucedidos projetos de veleiros de competição, como o HPE25 e o S40, e gera o nascimento de mais uma classe na nossa vela

O futuro da vela de oceano brasileira está nos one designs — ou seja, barcos idênticos, que competem numa classe própria, sem ratings nem qualquer outro tipo de compensação métrica entre eles. O lançamento deste Carabelli 30, ou C30, de 30 pés, só reafirma esta tendência, iniciada com os HPE 25 e reforçada com o esplendoroso recente sucesso da S40. Mas faltava um tipo de barco intermediário entre eles. Faltava. Agora, não mais.

Assim como seus antecessores, o C30 é um veleiro feito praticamente só para competições. Mas não chega a ser tão espartano quanto o HPE25, nem tão caro quanto um S40, que pode chegar a custar perto de R\$ 700 000. Surgido como um meio termo entre estes dois monotipos — até no tamanho —, ele tem um futuro e tanto pela proa. Até o final deste ano, seis unidades, já encomendadas, serão produzidas pela CR Boats, em São José dos Campos, no interior paulista. E cada barco custará em torno de

R\$ 350 000, já equipados, inclusive com cabos e velas.

Navegamos na primeira unidade construída, o *Matrix/Barracuda*, um barco de 1 900 kg, concebido, como todos os demais C30, para receber seis velejadores a bordo e criado pelo projetista uruguaio Horácio Carabelli, radicado no Brasil há 27 anos, e, agora, também diretor técnico da equipe *Telefónica* na próxima Volvo Ocean Race. Antenado às mais recentes tendências tecnológicas, Carabelli criou um veleiro de regatas economicamente viável, mas sem deixar de lado as inovações — muito pelo contrário. O barco tem, por exemplo, um revolucionário sistema retrátil de propulsão a motor (rabeta e hélice), que, uma vez fora de uso, é embutido totalmente no casco e não cria o menor arrasto. É o primeiro one design projetado e construído no Brasil (o HPE25 e o S40 foram criados na Argentina, por Javier Soto Acebal) e causa ótima impressão. É leve, veloz e estável, como, aliás, se espera de um legítimo barco para (vencer) regatas.

Mastro rebatível em fibra de carbono

Proa invertida

Cabine com duas camas bem simples

Cockpit bem grande e livre

Estrutura com reforços

Desenho em forma de cunha

Quilha bem leve

DESIGN EFICIENTE

O mastro, de 12 metros, abriga uma vela mestra reta no tope, para receber mais ventos

DETALHES DE UM REGATEIRO



TUDO EMBUTIDO

Embutir os cabos o máximo possível foi uma das felizes decisões do projeto. Eles não atulham o cockpit

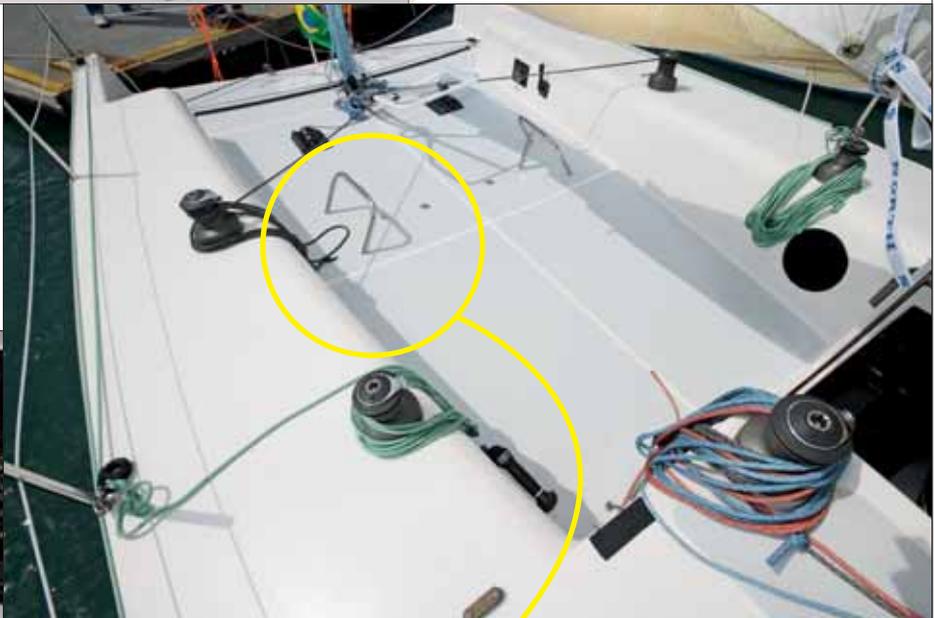
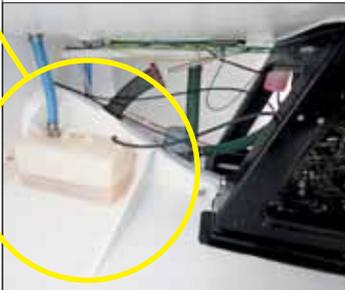
O C30 será uma opção intermediária entre as classes HPE 25 e S 40. Deve fazer igual sucesso

TANQUE PEQUENO

O tanque, de apenas 28 litros de combustível, ajuda nas calmarias. Como o motor só tem 15 hp, pode navegar por 350 milhas a 7 nós

LUGAR CERTO

As manicacas ficam guardadas, estrategicamente, muito próximo das catracas. É o certo. Numa regata, todos os equipamentos têm de ficar à mão



SÓ O MÍNIMO

Minimesa de navegação, vaso sanitário ao lado, fogão de uma boca, pia e duas camas bem simples. O conforto do C30 se resume ao essencial, para quando a regata for mais longa

ÁREA LIVRE

Cockpit muito amplo e totalmente livre, como devem ser os bons veleiros regateiros. Mas um suporte a mais para os pés de quem fica ao lado do timoneiro não seria um entrave e sim, solução

QUILHA LEVE

A quilha, de fibra de carbono, é levíssima. Pesa somente 58 kg, mas sustenta um bulbo de 732 kg





DICA DE QUEM TESTOU

Se quiser embarcar nesta nova classe, faça logo a encomenda do seu barco, porque o interesse tem sido bem maior do que a capacidade de produção do estaleiro.

GRANDE IDEIA

A propulsão a motor do barco é retrátil e fica totalmente embutida quando não é preciso usá-la. Com isso, o arrasto do hélice e da rabeta é simplesmente eliminado

NA PONTA

A proa reta ajuda a tornar este veleiro ainda mais veloz. Outro detalhe valioso é o gurupés escamoteável, de fibra de carbono.

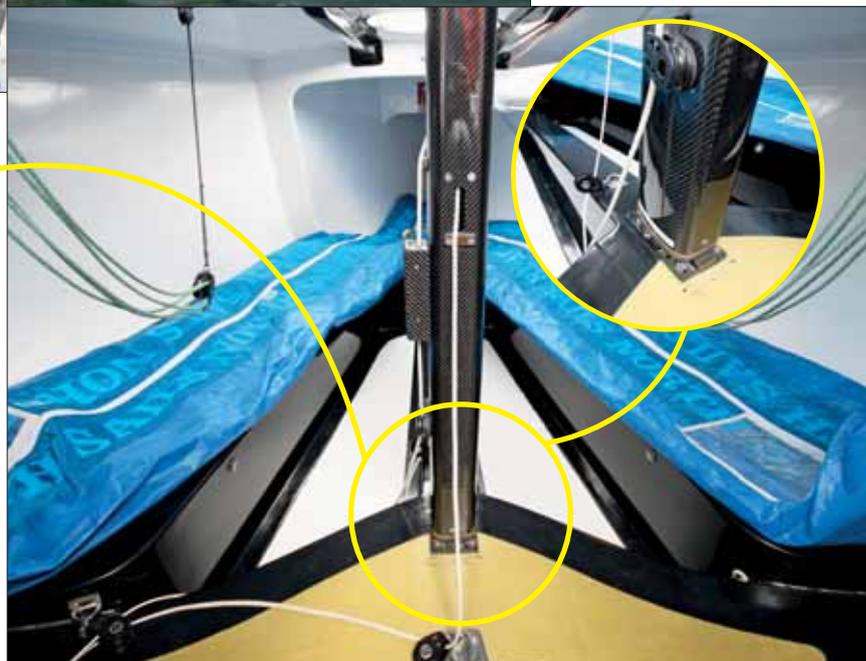


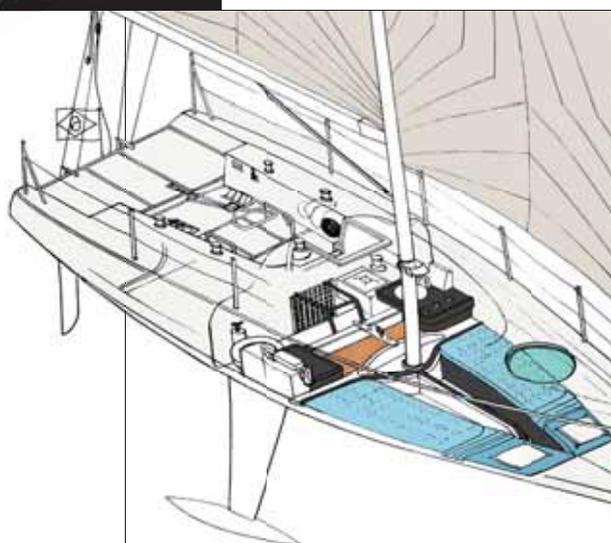
MASTRO E CAMAS

Embora seja reforçadíssimo, o mastro de fibra de carbono não tem muitos pontos de fixação aparentes. Ao lado dele, dentro da pequena cabine, ficam as duas camas, muito espartanas, que servem apenas para cochilos durante as travessias ou regatas mais longas

FÁCIL DE VER

Os eletrônicos são bem grandes e ficam claramente visíveis no mastro, para que a tripulação possa consultá-los rapidamente durante as regatas





Mesmo navegando a quase 16 nós de velocidade, ele jamais perde a estabilidade. Foi feito para vencer



Como ele é

A cabine vazia do C30 não deixa a menor dúvida: este não é um veleiro para passear com a família! Ali dentro, há apenas um fogãozinho (de uma só boca), pia, mesa de navegação e, ao lado dela, sem nenhuma divisória, um vaso sanitário. Camas? Sim, duas, mas que não têm exatamente a comodidade das do Ritz de Paris. Servem apenas para cochilos, quando a regata for longa e os velejadores precisarem de algum descanso. Mesmo assim, é uma cabine perfeita para um veleiro de regatas, porque não acrescenta peso e tem muito espaço para o que realmente conta nesse tipo de barco: guardar as velas.

O casco tem estrutura de reforço em fibra de carbono (a cor preta nas fotos) e até a quilha é deste material, levíssimo e muito resistente. Tanto que ela pesa somente 58 kg, embora suporte um bulbo de chumbo de 732 kg. O mastro também é de fibra de carbono, tem quase 12 metros de altura e sustenta uma área vélica de 68 m². Tudo é bem grande a bordo, a começar pela área livre no cockpit. E os cabos são (quase todos) embutidos — pelo menos tudo o que foi possível embutir, num barco criado para ser, acima de tudo, eficiente. E é mesmo.

Como navega

Não há timão, mas sim cana de leme. E ela é leve, mesmo quando o barco estiver em alta velocidade. Há apoio para os pés do timoneiro, mas que poderia ser um pouco maior. Além disso, o mesmo conforto deveria ser estendido ao tripulante ao lado, que não tem lugar próprio para por os pés. Mas esses são meros detalhes. O essencial, o C30 já tem: performance. Velejando no Canal de Ilhabela, pudemos avaliar seu desempenho com ventos variados. Quando apenas a vela mestra estava içada, o CR 30 acelerou a 9,8 nós, com ventos de 14,7, pela alheta. Depois, com as regulagens ordenadas pelo comandante, chegou à marca de 7,7 nós, já com o balão erguido e sob ventos de 9,5 nós, pela alheta de bom-bordo. E o melhor momento ocorreu quando tivemos a sorte de ter rajadas de 24 nós. Quando isso aconteceu, com a mestra e a genoa içadas, voamos na água a vibrantes 15,9 nós e sem que o casco desse o menor sinal de instabilidade, muito pelo contrário. Ficou o tempo todo muito estável e seguro nas mãos da tripulação. Se depender apenas das virtudes deste barco, a nova classe C30 já tem um destino certo: o do sucesso. ⚓

COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Ilhabela
- **CONDIÇÕES:** mar um pouco picado, com ondas de meio metro de altura e ventos fracos a moderados, de cerca de 9,5 nós, com rajadas de 18 a 24 nós.
- **A BORDO:** 6 pessoas, 20 litros de combustível, mas tanque de água vazio.
- **MASTREÇÃO E VELAS:** mastro de fibra de carbono, com velas de Kevlar para competição e balão assimétrico.

QUEM FAZ

O Carabelli 30 é fabricado em São José dos Campos, pela CR Boats, uma empresa nova, criada só para este projeto. Tem o apoio de diversos velejadores experientes, que já adquiriram as primeiras unidades. Para saber mais, acesse www.crboats.com.br ou ligue 12/3966-2110

RESUMO



pilotagem

O piloto tem ótimo espaço e visão quase total do barco. O assento é bom, mas com o conforto típico de barcos de regata. Ou seja, pouco. A posição da cana de leme, no entanto, é perfeita.

Como navegou

Com **9,5 nós** de vento

7,1 nós

Orça apertada

7,2 nós

Orça folgada

7,8 nós

Través

5,9 nós

Alheta (sem balão)

7,7 nós

Alheta (com balão)



paioís

Para guardar o que for dispensável na navegação usa-se, como em todo veleiro para regatas, o próprio espaço da cabine. Não há paioís no convés.



cockpit

Permite o acesso da tripulação rapidamente aos dois bordos, além dos cabos, stoppers e catracas de forma fácil e sem esbarrões, mesmo nas cambadas.



desempenho

Revelou-se de condução dócil e macia. As respostas tanto ao leme quanto aos ajustes das velas foram rápidas e precisas. Mesmo com pouco vento, este veleiro anda bem.

construção

Foi projetado para atender às regras ISO. Cálculos estruturais de mastro e estaiamento foram realizados por fornecedores e fabricantes estrangeiros.



cabine

Esqueça o conforto. Tem o mínimo dos mínimos e camas apenas para duas pessoas, que só servem para cochilos rápidos (desenho). Pé-direito: 1,50 m



mastreação

O mastro é de fibra de carbono, com 11,9 m, estaiamento de tope e um par de cruzetas anguladas em 20 graus. É retrátil e permite ser baixado, para reboque em terra firme.

elétrica

A fiação é estanhada, mas não codificada. Na cabine, ficam o painel elétrico, a chave geral e a bateria, esta em caixa própria, bem ventilada e longe da água, embora próximo ao motor.



ferragens

Todas de aço inox 316L, mais resistente à corrosão, e bem fixadas. Chama a atenção a boa qualidade do guarda-mancebo, que atende às normas internacionais.



hidráulica

Os tanques, tanto de água quanto de diesel, ficam abaixo do cockpit e ambos têm capacidade para 28 litros. O sistema de tubulações e conexões é de qualidade.



Pontos altos

Tem propulsão retrátil

Cockpit muito espaçoso

É bem leve na água



Pontos baixos

Vaso sanitário bem apertado

Falta apoio extra para os pés

Não há caixa de âncora



Principais equipamentos

Guarda-mancebo • motor Yanmar diesel 15 hp • sistema de governo • mastro de fibra de carbono • retranca de alumínio • painel elétrico de 12 V • vaso sanitário e pia com bomba manual • fogão de 1 boca com cartucho de gás • bateria de 60 Ah • chave de bateria.

Principais opcionais

Velas • cabos • carreta de encaixe • lazybag para guardar a vela mestra • eletrônicos.



Quanto custa

Cerca de R\$ **350 000**

(casco, motor, mastro, 1 mestra, 2 genoas, 2 balões e todos os cabos e instrumentos B&G)

É assim

■ Comprimento total	9,30 m
■ Boca	3,25 m
■ Borda-livre	0,90 m
■ Calado	2,10 m
■ Área vélica (grande e genoa)	68 m²
■ Altura na entrada da cabine	1,50 m
■ Altura no banheiro	1,40 m
■ Deslocamento	1 900 kg
■ Lastro aproximado	732 kg
■ Água	28 litros
■ Pessoas (dia/pernoite)	6/2
■ Projeto	Horácio Carabelli