

Teste 659

T E S T E	N Á U T I C A	HPE 25
		COEFICIENTE DE POTÊNCIA: 5,10
		RELAÇÃO DESL./ÁREA VÉLICA: 41,3 kg/m ²
		RELAÇÃO LASTRO/DESLOCAMENTO: 0,44
<small>Obs: Área vélica com mestra e genoa 100% J. Coeficiente de potência = raiz quadrada da área vélica (m²) dividida pela raiz cúbica do deslocamento (toneladas).</small>		

HPE 25 parece uma fórmula química que surge em prova de vestibular. De fato, o veleiro pertence a uma nova classe que está surgindo pelas mãos do empresário e velejador Eduardo Souza Ramos. Foi não apenas como competidor, mas também como patrocinador e organizador de regatas, que ele resolveu criar com amigos uma classe de barcos oceânicos rápidos, com conceitos atuais de bom desempenho e padronizados. Fácil de ser transportado e com a proposta de ser um barco capaz de proporcionar ao velejador bastante prazer — eis os requisitos do projeto HPE 25.

Para realizar o projeto, Souza Ramos solicitou ao renomado projetista naval Javier Soto Acebal que desenhasse um veleiro de quilha e com balão assimétrico. A partir daí foi construído um protótipo, experimentado exaustivamente para consertar possíveis imperfeições e encontrar os melhores ajustes, como os pontos ideais da ferragem e mastreação. Detalhe: o HPE 25 está sendo construído na HPE, fábrica em que a Mitsubishi Motors do Brasil trabalha com uma linha de carrocerias esportivas — também de fibra de vidro — para automóveis que competem em ralis e também para veículos de rua da série HPE ou *High Performance Equipment*. Mais: o novo veleiro é laminado com infusão de resina a vácuo, tecnologia industrial que assegura uniformidade e rapidez na fabricação. Pelo processo, a fôrma do barco recebe os tecidos de fibra de vidro e os reforços durante a construção. A seguir, a fôrma é lacrada e cria-se vácuo para injetar a resina. Resultado: o per-

Padronizado e bem-construído, o HPE 25 — laminado por uma divisão da Mitsubishi Motors do Brasil — traz de volta o prazer de velejar rápido e sem complicação

Por Ricardo Lebreiro — Fotos Bruno Castaing



Guarda-mancebo impede que tripulantes façam contrapeso com o corpo fora da borda



Teste 659



Padronizado, ele é fácil de velejar mesmo para tripulantes sem muita experiência

centual de diferença de peso na laminação de um casco para outro é de apenas 1%. Daí a razão da equabilidade de peso em todos os veleiros da classe.

A proposta da comercialização da embarcação, feita pela Regatta, é criar células regionais da classe HPE 25 ou mesmo flotilhas. Até maio, foram vendidos oito barcos para Ilhabela (SP) e quatro para Angra dos Reis (RJ), sendo que a compra deve ser programada com antecedência. A proposta para os eventos da nova classe é que sejam realizadas competições em lugares em que haja uma boa estrutura, já que a nova classe pretende ser familiar, divertida e, claro, chique.

O HPE 25 deverá carregar uma tripulação com peso máximo em torno dos 290 kg, o que significa na prática apenas três adultos a bordo durante as regatas. O peso máximo poderá ser eventualmente completado com um tripulante leve (uma criança ou uma mulher). Os comandantes terão de ser os proprietários das embarcações, que não deverão ser timoneadas por velejadores de ponta, como medalhistas olímpicos ou campeões mundiais — estes pode-

ráo, no entanto, fazer parte da tripulação. É claro que as regras não serão rígidas para todos os eventos.

Fomos convidados a conhecer e testar o HPE 25 durante o Rio Boat Show deste ano, no qual o veleiro estava sendo apresentado aos visitantes pelo *designer* de velas, velejador e medalhista olímpico Eduardo Penido, uma espécie de piloto de provas da nova classe. O teste foi feito num dia com vento norte forte, típico de véspera de entrada de frente fria. Quando resolvemos sair da Marina da Glória, o vento soprava exatamente contra o píer. Tínhamos como alternativa sair motorando. No entanto, como todo velejador, Penido não gosta de usar motor e acabou optando por largar do píer a vela. Soltamos então as espias e empurramos a proa para fora do píer. Na sequência, desenrolamos a buja e aí, sim, saímos velejando só com a vela de proa, subindo depois a vela grande.

Cabos coloridos facilitam as manobras, e fomos rapidamente nos adaptando ao barco (que lembra um veleiro da classe Laser, bem espichado, porém com cabine e quilha retrátil). A ca-

O QUE VEM COM O BARCO (Itens principais):

■ mastro ■ ferragens Harken e Spinlock ■ cabos Mar Low. **OPCIONAIS: (Itens principais):** ■ velas ■ pintura personalizada do casco ■ carreta rodoviária em aço galvanizado ■ carreta de encaixe em madeira ■ motor Mercury de 3,3 hp ■ bússola digital de regata ■ biruta ■ capas (para cana de leme, convés e leme) ■ sacolas de velas.

MOTORIZAÇÃO UTILIZADA: 1 motor de popa de 3,3 hp

CONSTRUÇÃO: em fibra de vidro, produção em série em molde fechado com infusão de resina a vácuo. É utilizada espuma de PVC rígido em todo o casco e no convés. Quilha com bulbo de chumbo e asa de ferro fundido.

MEDIDAS DO VELAME

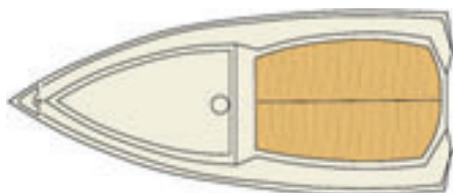
I	9,2 M
J	2,92 M
P	9,2 M
E	3,66 M

bine na realidade é um paiol para a guarda do *spinnaker* (vela balão) assimétrico, sacolas da tripulação etc., algo muito simples. Chamou-me a atenção um pequeno guarda-mancebo para impedir que os tripulantes façam contrapeso com o corpo fora da borda. Existe também um apoio (finca-pé) que dá firmeza ao velejar. Logo que o vento ficou favorável, subimos o balão assimétrico em questão de segundos. Parecia que estávamos competindo em uma regata. Enrolamos a buja e neste momento foi só sentir a rajada do vento e o barco começou a “voar baixo”. Usando-se a extensão da cana, senti o leme bem leve, e quanto mais rápido velejava mais leve ficava o leme. A idéia é que a tripulação permaneça sentada o tempo todo, embora com o barco bem adernado a vontade seja de escorar. A solução é soltar um pouco a escota da vela grande para que o HPE 25 se estabilize, mas em nenhum momento, mesmo sob as rajadas mais fortes, perdemos o controle do barco.

As manobras de jibe (cambiar em roda) são bem interessantes. Para isto, o balão assimétrico tem de estar

FICHA TÉCNICA

MODELO	HPE 25
COMPRIMENTO DO CASCO	7,67 M
COMP. NA LINHA D'ÁGUA	7,1 M
BOCA	2,60 M
CALADO MÁXIMO	1,70 M
PESO	1,25 KG
LASTRO	550 KG
ÁREA DA VELA MESTRA	16,84 M ²
ÁREA DA GANOA (100 % J)	13,43 M ²
ÁREA DO BALÃO ASSIMÉTRICO	68,28 M ²
PASSAGEIROS	5
PROJETO	JAVIER SOTO ACEBAL



sob pressão do vento e o movimento de mudança de rumo deve ser contínuo, sendo que as duas escotas do balão têm de estar folgadas até que o balão comece a panejar na frente. Neste momento, puxa-se a escota de sotavento para completar a manobra. Imediatamente, com as amuras trocadas, o barco volta a acelerar. Cambar em roda com o HPE 25 é bem diferente de fazê-lo com a vela balão em um veleiro convencional, quando é necessária a presença de um tripulante na proa. Em relação ao esforço, as escotas do *spinnaker* assimétrico passam por catracas, facilitando a mareação. Porém a escota da vela grande pede mais uma catraca na retranca, já que a redução é de apenas 2 x 1. Fizemos todo tipo de manobra durante o teste, com o vento pelo través, no contravento e de popa. O comportamento do HPE 25 é excelente, e acredito que as competições entre os barcos da nova classe serão bastante disputadas. ⚓

Outras informações com Regatta: Rua Alvarenga, 2.121, CEP 05509-005, São Paulo (SP), tel. (11) 3030.3400 e site www.regatta.com.br



Com balão assimétrico e mestra, a área vélica do HPE 25 passa dos 85 m²