



A TODO PANO

A grande área vélica é um dos trunfos do novo S40 para navegar acima da velocidade do próprio vento, o que ele faz com frequência



Coeficiente de potência*	6,21
Relação deslocamento/ área vélica**	42 kg/m ²
Relação lastro/ deslocamento***	0,52
Velocidade a motor	7,8 nós a 2 700
Autonomia	88 milhas a 2 700

* Quanto maior esse valor (que em barcos de regata é acima de 5) maior a tendência para velocidade
 ** Área vélica corresponde à área da mestra e genoa

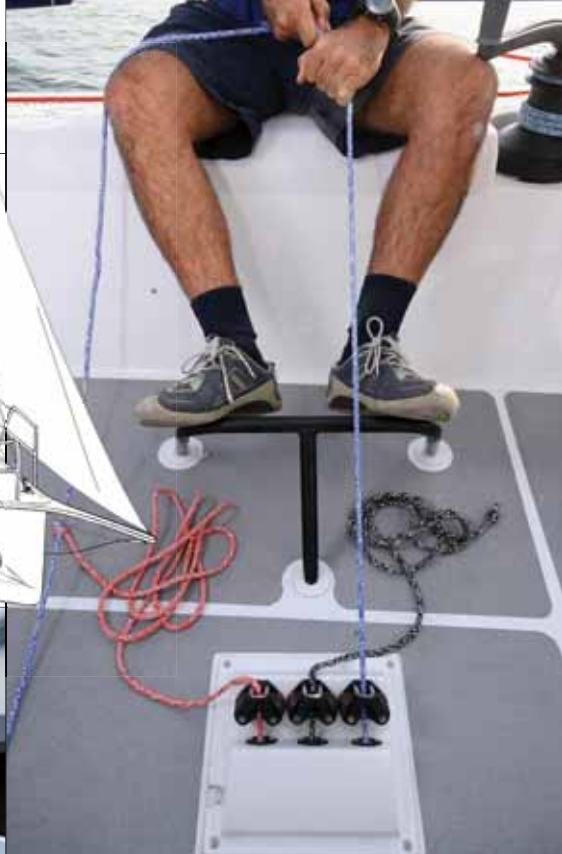
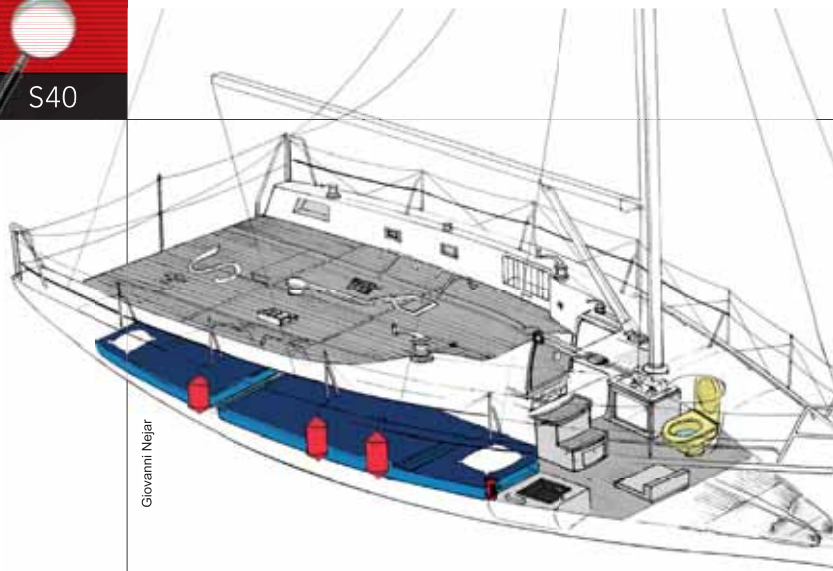
S40

A nova sigla das raias

Feito para regatas, o novíssimo S40 é uma máquina de competir, mas fácil e gostoso de conduzir e com tudo para dar origem a uma nova e bem-sucedida classe no Brasil

A grande sensação da Semana da Vela de Ilhabela deste ano não deve ser a disputa entre os grandes barcos das classes ORC e sim o pega entre os novíssimos e velozes Soto 40 (ou simplesmente S40), veleiros de uma nova classe de oceano, desenvolvidos pelo projetista argentino Javier Soto Acebal — o mesmo do HPE 25 — exclusivamente para regatas, sem nenhuma concessão aos cruzeiristas. Isso quer dizer que o barco não tem cabine (só uma espécie de grande toca) nem qualquer outro tipo de conforto. Seu negócio é velejar rápido. É uma máquina de competição, simples, ágil, com muito espaço livre no cockpit, popa totalmente aberta e área vélica bem generosa. “A idéia era fazer um barco veloz e divertido de velejar. Cansamos das classes de IMS e das regras de rating, que exigem gastos constantes e, geralmente, beneficiam os barcos mais pesados”, explica o argentino Norberto Alvarez, um dos idealizadores da classe, ao lado do empresário-veleador brasileiro Eduardo Souza Ramos. “Os S40 não terão tempos corrigidos, mas em sua classe só correrão barcos idênticos, que é uma tendência mundial, por causa da relação custo-benefício excelente e do fator velocidade-custo imbatível”, acrescenta Souza Ramos, dono do primeiro barco brasileiro dessa categoria, que terá algumas particularidades. Como, por exemplo, a obrigatoriedade de ter a bordo de cada barco um máximo de três tripulantes profissionais — os demais devem ser velejadores amadores, como forma de estimular o esporte e restringir os custos.

Por enquanto, só existem quatro destes cascos prontos: os de três argentinos e este aqui, de Souza Ramos, no qual velejamos. Como são feitos na Argentina, país do Mercosul, não há taxas de importação para trazê-los para o Brasil. E ele navegou muito além do imaginado. Confira.



BÁSICO TOTAL

A cabine não passa de uma toca, que serve para guardar as velas. Tem só fogão e vaso sanitário aberto. Já o rádio e a bússola ficam na escada. No cockpit, por outro lado, há apoios para os pés no comando e na catraca da vela mestra

Como ele é

O S40 é um veleiro de linhas limpas e ultramodernas, com pouco mais de 12 metros de comprimento, quase quatro de boca máxima e 2,60 metros de calado. Muito leve, desloca apenas 4 200 quilos, contra, por exemplo, os cerca de 8 500 quilos do *Touché*, veleiro que vem sendo o bicho-papão na categoria ORC Internacional. Seu costado é bem baixo para um 40 pés, o que o deixa com a aparência de monotipo — daí já estar sendo apelidado de HPE 40. O casco é de fibra de vidro, mas a estrutura (cavernas e longitudinais) é de carbono. Seu cockpit, com mais de 13 m² de área limpa, é enorme, facilitando muito a movimentação da tripulação, que pelas regras da classe está limitada a 760 quilos, independentemente do número de pessoas a bordo. A popa, bem larga,

é totalmente aberta e com todos os comandos à mão. Para manter o equilíbrio, o mastro é relativamente curto. Em contrapartida, sua vela mestra é quase retangular, garantindo uma grande área vélica, de 100 m². Já os balões chegam a ter 185 m². O enxoval de velas foi estabelecido pela classe como tendo uma mestra de filme reforçado com carbono e kevlar, três genoas (sendo uma feita por painéis), e três balões, todos assimétricos. Por sua vez, os cabos são bem finos — espessura média de oito a dez milímetros —, graças ao uso de material de alta tecnologia, como o spectra e o kevlar. Além disso, a maioria dos cabos de regulagem tem redução interna, diminuindo o esforço necessário para caçá-los.

O S40 tanto pode ter uma cana quanto duas rodas de leme — a cana é mais sensível, enquanto as rodas são mais fáceis de conduzir sob ventos fortes. No caso da opção pela cana, é acrescentado um pequeno lastro para equiparar o peso a bordo entre os barcos. O timoneiro fica à meia-nau, e não na popa, como comumente acontece em veleiros de passeio. Assim, durante as regatas ele pode se concentrar no rumo do barco e nas condições das velas, sem o risco de se distrair com a movimentação dos tripulantes.

A cabine é extremamente espartana e usada apenas para a armazenagem de velas e bagagem da tripulação. Tem dois sofazinhos, um pequeno fogareiro a gás e um vaso sanitário sem banheiro fechado, para economizar peso. A altura não passa de 1,35 metro e dentro dela fica também o motor e o tanque de combustível. E só. Não houve sequer preocupação em criar passagens de água empoçada entre as cavernas do casco, o que implica em tirar o que entra com um pano ou um copo. E também não há paiol algum no cockpit. Afinal, este barco não foi feito para passear, muito menos levar peso extra a bordo.

Onde e como testamos

O S40 foi avaliado nas águas da Baía de Santos, em um dia de ventos fracos e inconstantes, entre 4 a 9 nós, com rajadas de até 11 nós. A bordo, havia 15 pessoas.



PINTA DE MONOTIPO

O cockpit é um espetáculo à parte. Tem 13 m² de área limpa, o que facilita muito a movimentação dos tripulantes. Já o costado é bem baixo para um 40 pés, o que deixa o barco com a aparência de monotipo

Com o balão e sob ventos fracos de 8 nós, chegamos a 8,6 nós. Ou seja, ele foi mais rápido que o próprio vento



Com vento de apenas 4 nós, ele já saiu navegando. E com 15 pessoas a bordo!



TUDO À MÃO

A popa é bem larga e totalmente aberta, com todos os comandos à mão. O timoneiro fica à meia-nau, com boa visão da proa e das velas, que, com o balão aberto, somam quase 250 m². Já a proa (abaixo) é totalmente reta, como nos veleiros mais modernos


Como veleja

Já que velejar é o ponto forte deste barco, saímos para navegar com o S40 em condições em que a maioria dos velejadores de cruzeiro sequer subiria a vela: com ventos merrecas de 4 a 9 nós, e só eventualmente algumas rajadas de 11 nós. Pois com vento de apenas 4 nós, ele já estava navegando e, por incrível que pareça, perto da velocidade do próprio vento. E olha que tínhamos a bordo nada menos que 15 pessoas! Mérito da grande área vélica, semelhante à de um veleiro de 45 pés. Mesmo tendo uma quilha curta em relação aos veleiros de competição (que geralmente têm mais de quatro metros de calado), o grande lastro — de 2 190 kg, ou seja, mais da metade do deslocamento total do barco — e o mastro mais curto dão a este veleiro uma ótima estabilidade.

Navegando em orça fechada, com ventos de 7 nós, chegamos a 6,5 nós de velocidade — uma ótima marca. Em orça folgada, com ventos um pouco mais fortes, na casa dos 8,5 nós reais, chegamos a quase 8

nós. Já com o balão assimétrico e sob ventos de 8 nós entrando de alheta, a velocidade saltou para 8,6 nós. Ou seja, mesmo sem forçar muito o barco, conseguimos superar os ventos. Pena que eles não tenham sido mais generosos no dia, para podermos avaliar esta máquina com maior velocidade.

Nas manobras, o S40 tem boa área de leme e, mesmo quando controlado por uma cana, é bem leve, inclusive nas rajadas mais fortes. Até quem não conhece bem o barco é capaz de fazer as manobras com facilidade, embora, para dar conta das velas e das regulagens, sua tripulação precisa ser de, no mínimo, quatro pessoas.

Navegando a motor (um Volvo D1, de 30 hp), chegamos a quase 8 nós, a 2 700 rpm, rotação de cruzeiro rápido. Como o barco é leve, responde bem rápido ao motor, o que ajuda bastante nas manobras de atracação. Porém, o tanque de combustível de 50 litros oferece uma autonomia curta, de apenas 88 milhas, suficiente só mesmo para trazer o barco de volta à costa, em caso de emergência. Mas, com um desempenho desses mesmo sob pouco vento, quem irá querer motorar? O S40 chegou para ficar. 



RESUMO

construção



Casco e convés são laminados com fibra de vidro, Core-cell e resina epoxy. Já as estruturas internas, como longarinas e cavernas, são de fibra de carbono, material leve e de grande resistência.



desempenho

Superou o que se esperava, navegando muito rápido, mesmo com ventos fracos — chegou a mais de 9 nós, com ventos de 8 a 9 nós. O barco é bastante ágil e realiza manobras com grande facilidade. Apesar de ter quilha relativamente curta, é bem estável devido ao bom peso de lastro.

mastreação



O mastro é de fibra de carbono, para poder suportar os grandes esforços das velas e não elevar o centro de gravidade. As velas são de mylar, reforçadas com fibra de carbono e kevlar.

cabine



Pequena e vazia, serve mais para guardar velas e bagagem. Tem pequenos sofás (na verdade, colchonetes), um vaso sanitário, uma pequena pia e um fogareiro a gás.

ferragens



São todas de competição. O único cunho é para a escota da mestra. Cada bordo tem três catracas self-tailing, além de uma grande catraca de redução 50:1, para a genoa e o balão.

hidráulica



O tanque de combustível é de apenas 50 litros, o que representa autonomia de 88 milhas no motor. O vaso sanitário, o tanque de água e uma pequena pia são itens opcionais.

cockpit



É amplo, com mais de 13m² de área livre, e desimpedido, sem aquela profusão de cabos passando pelo convés. Só sentimos falta alguns de mordedores, como para escota da genoa.

↑ Pontos altos



É ágil e navega muito rápido

Cockpit grande e desimpedido

Extrema facilidade nas manobras

↓ Pontos baixos



A gaiuta de proa poderia ser maior

Faltam alguns mordedores

A água não escoa pelas cavernas

Medições



Ele é assim

■ Comprimento total	12,03 m
■ Boca	3,74 m
■ Calado	2,60 m
■ Área vélica (grande e genoa)	100 m²
■ Pé-direito na cabine	1,35 m
■ Deslocamento	4 200 kg
■ Pé-direito na popa	0,82 m
■ Pé-direito na proa	1,20 m
■ Combustível	50 l
■ Água	opcional
■ Pessoas	limite 760 kg
■ Projeto	Javier Acebal

* Dados fornecidos pelo fabricante, exceto bordas livres e pé-direito