

Adèle

MISSÃO: VELEJAR EM ALTO ESTILO!

Texto: Cleber Gurgel

Fotos: Hector Etchebaster

N uma ensolarada manhã de março estivemos a bordo do *Adèle*, um dos mais belos veleiros do mundo, para uma entrevista e para o registro de sua passagem pelo Rio. De longe podiam-se avistar os dois mastros, o principal, com 62m, e o da mezena, com 46m, medidos acima da linha d'água, que chamavam a atenção de todos que passavam de carro pelo Aterro do Flamengo. Logo na chegada, o imediato, Mark Thirkettle, nos esperava

com um sorriso de boas-vindas, e prontamente começamos a conversar sobre este fenomenal veleiro. No convés, vários materiais espalhados davam um claro sinal de que o dia era de manutenção. A bordo estavam quatro holandeses que trabalharam na construção do barco e que vieram especialmente para refazer o verniz dos casarios do convés, desgastado naturalmente pelos dois anos de uso.

Uma das mais impressionantes características deste grande veleiro é o seu compromisso de velejar com performance. Por isso, em seu pro-

jeto não foi utilizado o sistema de enrolador na grande e na mezena, o que possibilitou a confecção de velas com mais curvas, proporcionando um melhor desempenho durante a velejada. Para tornar possível a utilização do sistema tradicional de bate-vela, o trilho se divide em dois, em um engenhoso sistema. Quando a vela é rizada, ou totalmente abaixada, todo o volume fica concentrado em uma pequena área, facilmente fechada com a capa da retranca, que, por ser bem larga, tem o nome de Park Avenue Boon, numa clara alusão ao seu tamanho.



No mastro da vela grande existe um pau de spy, feito em fibra de carbono e pintado de branco para acompanhar as cores da mastreação, e que é usado somente para colocar e retirar da água uma pequena lancha de 20 pés (*main tender*), que serve tanto como balsa salva-vidas, como, também, de apoio para as atividades do veleiro.

Um detalhe a mais neste belo veleiro é que todas as embarcações de apoio têm sua motorização a diesel, tal qual o seu motor principal, que, quando usa 100% de seus mil cavalos de força, consome 180 litros de diesel/hora e alcança a velocidade máxima de 15 nós, segundo Paul Irvine, chefe de máquinas (*chef engineer*). Em razão desse alto consumo, e como o *Adèle* singra distâncias enormes, o

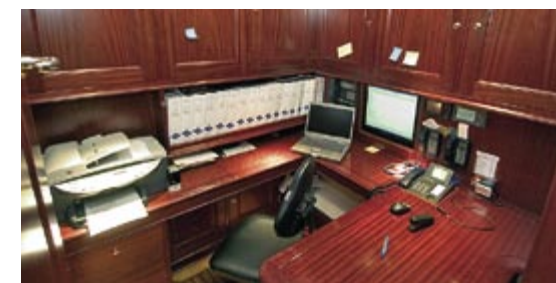


motor é geralmente usado com 50% de sua potência, aumentando assim a autonomia. O veleiro ainda tem outra marca interessante, a de ter singrado, em média, cem milhas por dia, desde que foi lançado ao mar no ano de 2005, o que equivale a cruzar o Atlântico Norte todo mês, entre as Ilhas Canárias e Antigua. Outro dado que chama a atenção são as 89 toneladas do bulbo. O veleiro é registrado nas Ilhas Cayman, o que exige um bom nível de qualificação da tripulação, seguindo os mesmos padrões de exigências de embarcações registradas na Inglaterra, esclarece o imediato Mark Thirkettle.

O sistema de mordedores de adriças das velas grande e mezena fica no tope dos mastros e é acionado na sua base, permitindo, assim, que as

adriças não fiquem sob pressão durante o tempo em que estiver sendo usada. Com 12 nós de vento verdadeiro, o barco está com a sua potência total. A primeira forra de rizo da vela grande retira 25% de sua área total e é acionada quando o vento alcança os 16 nós verdadeiros, o equivalente a aproximadamente 25 nós de vento aparente. Com 23 nós de vento verdadeiro é retirada a mezena.

O proprietário do *Adèle*, Jan-Eric Österlund, passa a maior parte do seu tempo a bordo, portanto, além dos sistemas de internet por satélite, o barco dispõe de escritório, biblioteca e toda a estrutura de uma grande casa que, com muito bom gosto e sofisticação, esbanja classe e requinte. Österlund também se envolve diretamente em todas as



viagens e planeja com detalhes os roteiros que o *Adèle* vai percorrer. O projetista, André Hoek, é muito amigo do proprietário e, logo após o lançamento do barco ao mar, fez uma viagem de três semanas a bordo para conferir todos os detalhes do seu projeto.

O *Adèle* conta com oito tripulantes profissionais, a maior parte deles contratados durante a construção do barco, que convivem com uma rotina de trabalhos intensos na constante manutenção da bela nave. "A bordo, os desafios são muitos, mas todos os tripulantes se sentem motivados e orgulhosos por fazerem parte de um grupo seletivo de profissionais que têm o privilégio de ter um trabalho como este", afirma, com ar de humildade e

satisfação, o imediato Mark Thirkettle, e complementa, "a maior motivação vem do prazer e orgulho de fazer um bom trabalho, que é reconhecido em todos os lugares por onde o barco passa, além de considerar todos a bordo mais do que amigos. São como membros da minha família." O engenheiro-chefe Paul Irvine concorda com o imediato e diz: "A sensação a bordo é de que somos todos de uma mesma família, e a chave desse relacionamento positivo é sempre considerar e respeitar as pessoas e suas formas de se colocar". Há praticamente um ano sem tirar férias, Paul estava se preparando para voltar para casa e rever a família, mas sem perder de vista o embarque num próximo porto dentro de trinta dias.

Georgina Swan, a terceiro-oficial de convés, conheceu Mark Thirkettle na entrevista de seleção da tripulação, e, após trinta dias embarcados, começaram um relacionamento amoroso no qual já existem planos para um casamento futuro. Mesmo com essa expectativa, o profissionalismo a bordo fala mais alto, o que ficou bem claro durante uma travessia pelos mares do sul, quando, durante a noite, os ventos chegaram, rapidamente, aos cinquenta nós. Com ondas de oito a dez metros de altura, um dos carrinhos do trilho da mezena quebrou, impedindo a vela de descer. A solução imediata foi içar um tripulante ao mastro para cortar a vela ao redor do carrinho emperrado e dos demais que estivessem acima deste. A missão foi confiada a Georgina, que, devidamente equipada com botas, óculos e capacete, portava uma esmerilhadeira em uma das mãos para executar a árdua tarefa que levou intermináveis quarenta minutos a uma altura de 25 metros. Sob o olhar de extrema preocupação de todos no deck, perguntaram a Mark como estava se sentindo,





e ele disse: “Muito preocupado, pois a minha futura mulher está a 25 metros de altura, lutando para se sair bem dessa!”. Ao final deste episódio, Georgina desceu quase desacordada e com muitos hematomas pelo corpo, em especial um, no olho esquerdo, que gerou várias piadas sobre a forma como seu futuro marido estaria cuidando dela.

O próximo porto depois desse incidente foi o de Ushuaia, no Chile, quando os fornecedores se apressaram em enviar técnicos da NorthSails, da Dinamarca, para refazer a mezena, e um técnico da Harken com novos carrinhos, que até agora estão funcionando perfeitamente.

Mas esse não é o único casal a bordo. O capitão André Engblom é casado com a chef Claire Olivier, o que, definitivamente, torna o ambiente a bordo muito família.

Um brasileiro a bordo do Adèle

O nome dele é Silvio Araújo, criado na Lagoa Rodrigo de Freitas, e cuja paixão pelo mar foi despertada na infância, entre o Iate Clube do Rio de Janeiro e o Caiçaras. Casado, pai de uma adolescente, este legítimo carioca foi para os Estados Unidos estudar eletrônica e fazer o que mais gostava: trabalhar com artigos náuticos. Sócio da Paradise Marine Inc., com duas lojas na Flórida, e especializada em equipamentos eletrônicos, radares e telecomunicações V-Sat – antena de satélite para Internet rápida –, veio ao Brasil, a pedido do capitão André, para substituir alguns hardwares e softwares do Adèle.

Após trabalhar com o capitão André em outros grandes veleiros, Silvio se tornou um técnico de sua confiança, sendo sempre acionado para executar as tarefas relacionadas

aos eletrônicos do veleiro. Com mais de vinte anos de especialização nesse mercado, trabalhou como *service manager* para a Raitheon, na costa oeste americana, e tem no currículo a construção de seu próprio veleiro de 39 pés, de nome *Priscilla*, construído dentro de um celeiro de ordenha de vacas numa fazenda ao norte da cidade de São Francisco. Em 1985, após vender uma loja de equipamentos eletrônicos, comprou cerca de US\$ 15 mil em transistores e outros acessórios e embarcou-os em seu veleiro, onde, em companhia da mulher, passou mais de 13 anos velejando pelo Caribe e México. Por onde passava tinha trabalho, por vezes tendo que se esconder para poder descansar e curtir um pouco dos recantos paradisíacos que encontrava em seu roteiro.

O e-mail de Silvio Araújo é paradisemarine@comcast.net.



Especificações

ADÈLE

Comprimento total	54,64 m
Linha d'água	38,40 m
Boca máxima	9,50 m
Calado	4,80 m
Deslocamento (meia carga)	298 t
Peso do bulbo	85 t
Mastro principal (acima da linha d'água)	62 m
Mastro da mezena (acima da linha d'água)	46 m
Área da vela grande	504 m ²
Área da vela genoa	633 m ²
Área da vela buja	200 m ²
Área da vela mezena	217 m ²
Área da mezena stay sail (code 0)	514 m ²
Área da vela Balão	1.500 m ²
Arquiteto	Hoek Design
Construtor	Vitters Shipyard
Mais detalhes do barco	www.syadele.com

Foto: © Rick Tomlinson

Manobras de despedida

Na última noite do *Adèle*, no Rio de Janeiro, tive o prazer de estar a bordo e acompanhar a condução do barco da Enseada de Botafogo até o Armazém 4 do Cais do Porto, onde seria feito o reabastecimento de combustível para o veleiro seguir viagem até o Caribe. Sob um intenso luar e uma ondulação pouco comum dentro da Baía de Guanabara, foi iniciada a faina para içar o ferro. Por rádio imediato recebia orientação de um tripulante para dar máquina avante e usar o "boow trust" para aproximar e alinhar a proa do ferro. A simples tarefa de navegar até o Cais do Porto foi feita com acompanhamento do capitão André e do prático Renato Cunha, o "Maçaranduba", que conferiam, atentamente, a derrota traçada na carta eletrônica, enquanto o barco rumava em direção ao Pão de Açúcar. Com seus 62 metros de mastro era preciso evitar qualquer tipo de risco

para os aviões que eventualmente pudessem estar pousando no Aeroporto Santos Dumont. O barco passou por uma situação crítica quando, abaixo da sua quilha, chegou a ter apenas 50 cm de distância para o fundo. André e Massaranduba davam rápidas orientações para o imediato que estava no timão e, logo que acertaram o rumo para o Cais do Porto, o clima a bordo ficou menos tenso. O capitão André, fumando um cigarro, aproveitou para relatar as dificuldades encontradas para o abastecimento, e os "problemas" encontrados pelas autoridades da Alfândega, toda a vez que eles tinham que apresentar a documentação do barco e os passaportes da tripulação. "O sistema de Alfândega no Brasil é um dos mais difíceis de entender. Tudo é problema! Desta última vez já cheguei lá perguntando qual era o problema! Queria mesmo era poupar tempo e poder ir logo embora", relatou André com ar de gozação. Mark, o Imediato,

agradeceu a iniciativa da Revista Velejar junto à Marinha, na busca de uma alternativa menos custosa para a operação. A atracação no Cais do Porto foi facilitada pela ágil comunicação entre o prático e o pessoal de terra que, com sinalizadores, indicaram onde o *Adèle* deveria atracar. Os motores independentes do Bow Trust e do Stern Trust, com seus 125Hp cada, foram fundamentais para os ajustes necessários e a segurança da manobra. Primeiro foram lançadas as espias e, na seqüência, os cabos de proa e popa. Confirmada, desta vez, a chegada do caminhão com o óleo diesel, o abastecimento se deu sem maiores problemas. E assim, após uma rápida e simpática despedida, ficou a saudade daquela embarcação, que, com suas linhas clássicas, serviu de inspiração para muitos velejadores e transeuntes que passaram pela enseada de Botafogo e puderam apreciar sua imponência. ☺



O fato destoante na presença desta bela nau é que, devido ao seu calado de 4,8 metros, ela foi obrigada a abastecer-se de combustível no Cais do Porto do Rio de Janeiro, onde foram cobrados US\$ 7 mil (sete mil dólares) pela atracação (???)

e demais serviços de estiva (???) , fora, é claro, o custo dos 12 mil litros de óleo diesel. As autoridades ligadas ao nosso turismo precisam tomar providências para impedir esse tipo de ocorrência, pois visitantes

ilustres que se dispõem a prestigiar nosso país (o *Adèle* recebeu a bordo, durante esse período, a família real da Suécia) certamente levarão uma imagem arranhada de nosso receptivo para embarcações dessa categoria. (O editor)