

VELAMAR 38

BROCKER NÁUTICA

YACHTS®

Ainda em forma

A construção robusta, a capacidade de velejar rápido com ventos fracos e o projeto inovador para a época em que foi lançado, nos anos 80, garantiram ao Velamar 38 boa reputação até hoje

A década de 80 foi próspera em novos projetos de veleiros no Brasil. E são barcos daquela época que hoje respondem por boa parte dos veleiros encontrados no mercado de usados. Um deles foi o Velamar 38, lançado em 1985 pela extinta divisão de veleiros do antigo estaleiro Carbrasmar. Este barco, projetado por Antônio José Ferrer, o Tuzé, que também desenhou o Fast 410, teve 21 unidades produzidas, nas versões cruzeiro e regata. Uma flotilha relativamente pequena, já que o estaleiro encerrou suas atividades logo depois, na década de 90. Atualmente, o preço de mercado de uma unidade em bom estado fica em torno de R\$ 180 000 a R\$ 200 000, o que vem a ser um bom valor, e por isso atrai muitos interessados.

Este veleiro tem construção robusta e bom desempenho mesmo com ventos fracos, mas agrada principalmente pelo aproveitamento do espaço interno, muito bom mesmo quando comparado a veleiros mais modernos. Além de dois camarotes de casal, tem dois banheiros bem razoáveis, uma comodidade não muito comum em cascos com menos de 40 pés de comprimento, além de sala espaçosa, com sofás que se transformam em beliches e sem o pé do mastro atrapalhando o ambiente. Por um truque do projeto, o mastro fica escondido atrás da antepara do camarote de proa e não bem no meio da sala.

O casco, com popa estreita, como era típico naquela época, mas boca bem larga, tem certa tendência a adernar com ventos um pouco mais fortes e os tanques de água são pequenos para cruzeiros mais longos. Mas mesmo assim o Velamar 38 é bem seguro para navegações costeiras e tem cabine bastante confortável para fins de semana a bordo.



Coefficiente de potência*	4,46
Relação deslocamento/ área vélica**	88,56 kg/m ²
Relação lastro/ deslocamento	0,40
Velocidade a motor	7 nós
Autonomia	84 milhas (a 1 900 rpm)

*Quanto maior esse valor (que em veleiros de regata é acima de 5), maior a tendência para a velocidade.
**A área vélica corresponde à área da mestra e da genoa com 100% de J.



Popa estreita e sem plataforma para embarque



BROCKER NÁUTICA YACHTS®

ANTIGO, MAS AGRADA

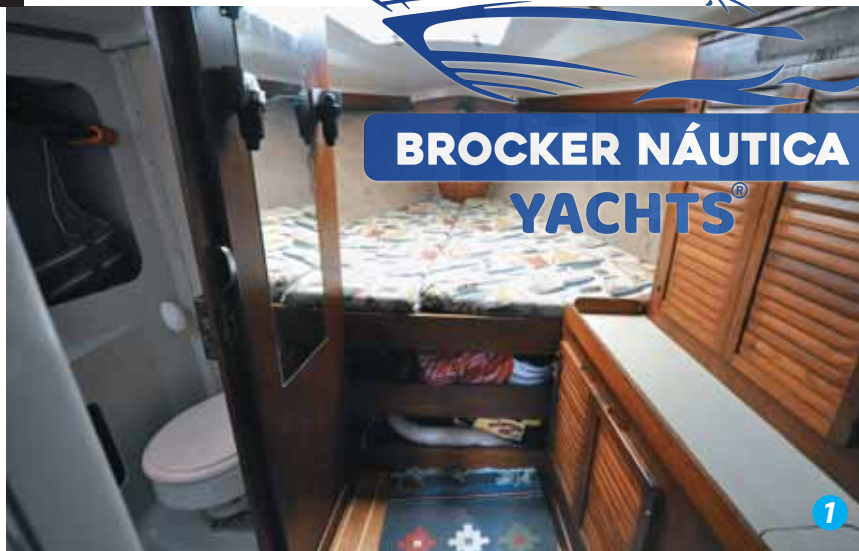
O Velamar 38 foi lançado há três décadas, mas seus méritos permanecem: navega bem com ventos fracos e tem bom arranjo interno

Piso inclinado nos dois bordos do posto de pilotagem

Boca larga

Dois banheiros na cabine

**BROCKER NÁUTICA
YACHTS®**



As linhas do casco seguem o padrão dos veleiros dos anos 80, com popa bem estreita e inclinada, sem plataforma de popa e com um cockpit, que, em troca de mais espaço dentro da cabine, é um pouco acanhado para um veleiro de 38 pés — nele, cabem apenas quatro pessoas sentadas, além do timoneiro. Apesar disso, o trabalho da tripulação é facilitado pela boa localização dos controles das velas e a passagem para a proa é favorecida pela superestrutura baixa e pelo convés relativamente amplo nas laterais. A entrada da cabine fica na parte de cima do convés, no teto e já quase à meia-nau.

No posto de pilotagem, o assento tem forma de asa de gaivota e o convés é inclinado nos dois bordos, de forma que o timoneiro possa ficar sempre reto e mantendo os pés bem apoiados, mesmo quando estiver em pé e com o barco adernado. Um detalhe interessante no comando do Velamar 38 é que o eixo do leme fica exatamente debaixo do banco do piloto e bem à mão, permitindo encaixar rapidamente a cana, no caso de alguma falha.

DICA DE QUEM TESTOU

Para os estais volantes, prefira catracas com self-tailing, que não eram equipamento padrão no modelo original. Elas facilitam bem as manobras, porque permitem caçar e morder o cabo mais rapidamente.



A mastreação é fracionada em 7/8 e seu mastro, com 19 m de comprimento total, é passante, ou seja, preso diretamente à quilha do barco. Ele possui dois pares de cruzetas anguladas e brandais volantes, que têm como principal função sustentar o mastro lateralmente, mas também podem ser usados para regular a curvatura e a inclinação do mastro — e, conseqüentemente, o formato das velas —, a fim de melhorar o desempenho, de acordo com as condições de vento.

O interior da cabine é alto e decorado com muita madeira. A sala possui bons armários e recebe iluminação natural de duas grandes vigias laterais, que, contudo, não têm aberturas para entradas de ar. Mesmo assim, a ventilação deste ambiente é satisfatória e garantida por duas gaiutas, sendo que uma delas é a da própria entrada da cabine. Ainda na sala, há dois sofás com encostos rebatíveis, que podem ser transformados em beliches para duas pessoas em cada bordo, uma conveniência raramente encontrada nos

PROVA DOS 9

1 DESEMPENHO



No teste, não pudemos avaliar o comportamento deste barco sob ventos fortes, mas, mesmo sendo um veleiro essencialmente de cruzeiro, seu desempenho em ventos fracos e o seu ângulo de orça foram muito bons.



2 COCKPIT



Poderia ser maior, tendo em vista o porte do casco, mas comporta bem quatro pessoas sentadas e possui uma pequena mesa dobrável. Os controles das velas são bem posicionados e o timoneiro sempre tem uma posição confortável e com boa visão da proa, mesmo com o barco adernado.



3 CABINE



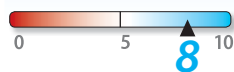
Tem dois confortáveis camarotes de casal, com um banheiro cada, e vários armários, além de dois sofás que viram beliches na sala, para o pernoite de mais quatro pessoas. A ventilação e a iluminação poderiam ser melhores se houvesse mais vigias.



4 CONSTRUÇÃO



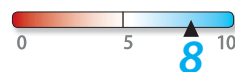
O casco é bastante resistente e seguro e as ferragens são bem distribuídas. O espaço interno é dividido de maneira inteligente. Mas, apesar de ser uma característica comum dos barcos da época, faz falta uma plataforma de popa para facilitar o embarque no cockpit.

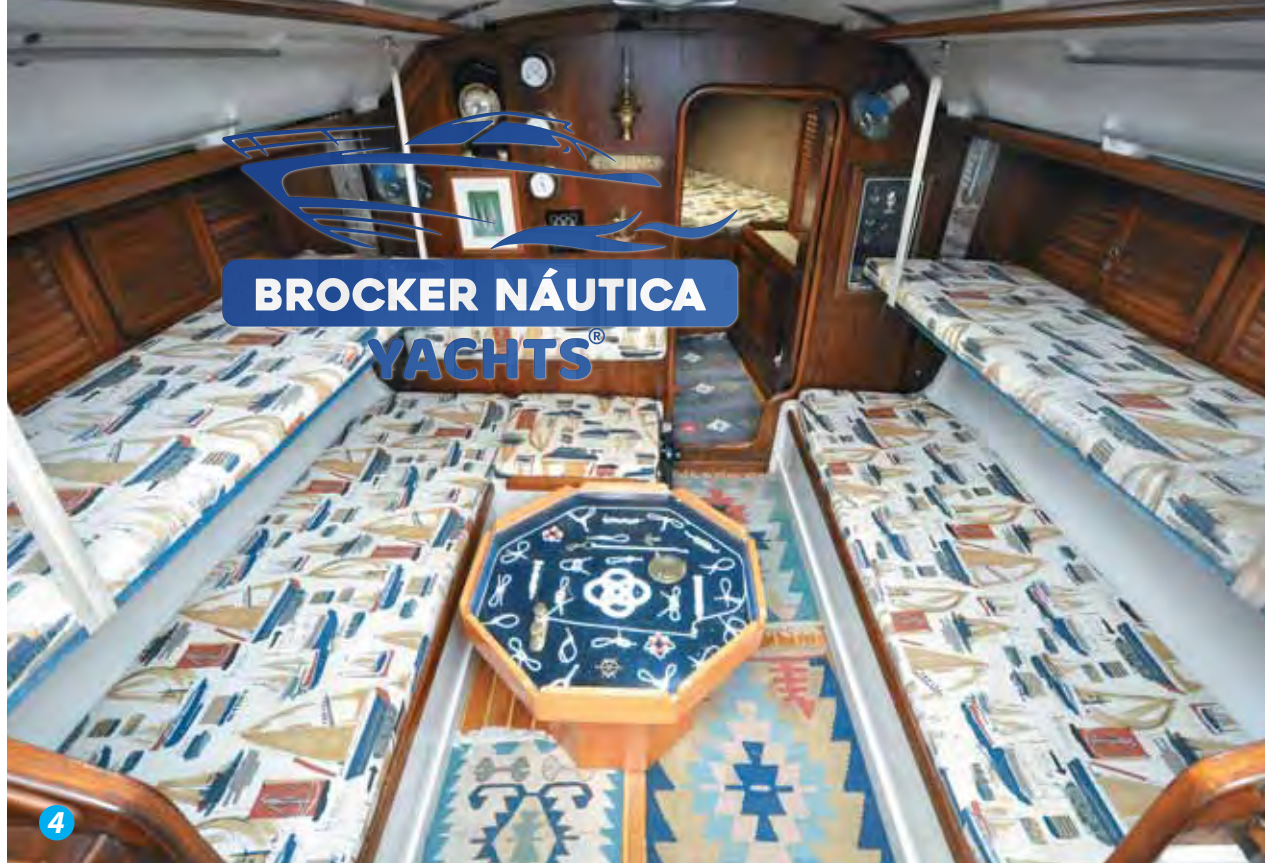


5 MANUTENÇÃO



O paiol do motor fica debaixo da escada da cabine e tem laterais removíveis, de forma a deixar o motor totalmente exposto para a manutenção. O acesso aos sistemas elétrico e hidráulico é feito pela sala, assim como as baterias de partida e de serviço, que ficam sob um dos sofás.





1 CAMAROTE

de proa, com banheiro próprio e cama triangular de casal

2 BANHEIRO de popa, completo e compatível com o tamanho do barco

3 ENTRADA do camarote de popa, com 1,60 m de altura e, também, cama de casal triangular

4 SALA com bons armários e sofás com encostos rebatíveis, que podem ser transformados em beliches

4

A base do mastro fica muito bem escondida atrás da antepara do camarote de proa e não no meio da sala

projetos mais recentes. Ao longo do teto, há não apenas um, mas dois corrimãos paralelos, para se apoiar quando o barco estiver em movimento, o que é muito bom, e também nada comum de se ver. Outro detalhe que conta pontos a favor do conforto deste barco é a localização do mastro, que, apesar de ser passante, não atrapalha em nada o uso da sala, já que fica atrás da antepara do camarote de proa.

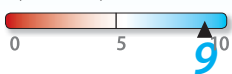
A cozinha, na entrada da cabine, é simples, mas completa e servida tanto por água doce quanto sal-

gada. No bordo oposto ficam a mesa de navegação, o quadro de disjuntores e a entrada do camarote de popa, que mede 1,60 m de altura e tem uma cama de casal triangular, com 2,00 m x 1,47 m. Junto dele há um pequeno banheiro fechado privativo, com 1,63 m de pé-direito. Já o camarote de proa, também com banheiro próprio e cama igualmente triangular de casal, é um pouco mais alto, com 1,70 m de altura. Tanto os camarotes quanto os banheiros são bem servidos de armários, vigias e gaiutas.

6 PILOTAGEM



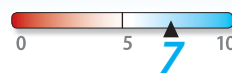
A posição do piloto é muito boa, mesmo com o barco adernado, graças a uma leve inclinação do convés nos bordos. O banco também é curvado, pela mesma razão, e sob ele há um encaixe para cana de leme. Mas o barco não é tão fácil de manejar por apenas uma pessoa.



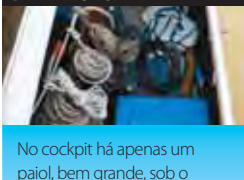
7 MASTREAÇÃO



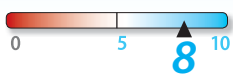
Mastro passante fracionado em 7/8, com dois pares de cruzetas anguladas e brandais volantes, que ajudam na sustentação do mastro e podem ser usados na regulagem fina das velas. Mas eles aumentam o trabalho da tripulação, que deve ajustá-los a cada troca de bordo.



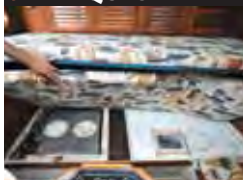
8 PAIÓIS



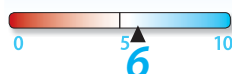
No cockpit há apenas um paióil, bem grande, sob o banco de boreste. Nele cabem cabos, defensas e peças sobressalentes, além de um gerador. O paióil da âncora também é grande. Já na cabine, há várias prateleiras e armários em todos os cômodos.



9 TANQUES

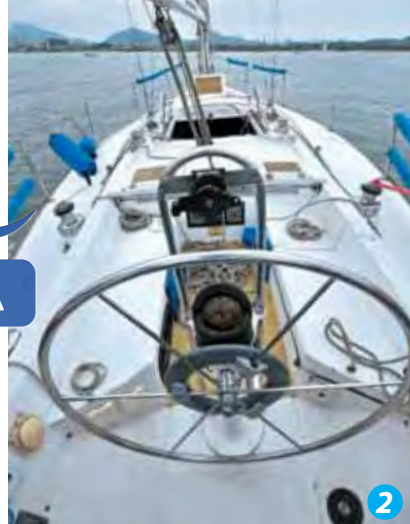
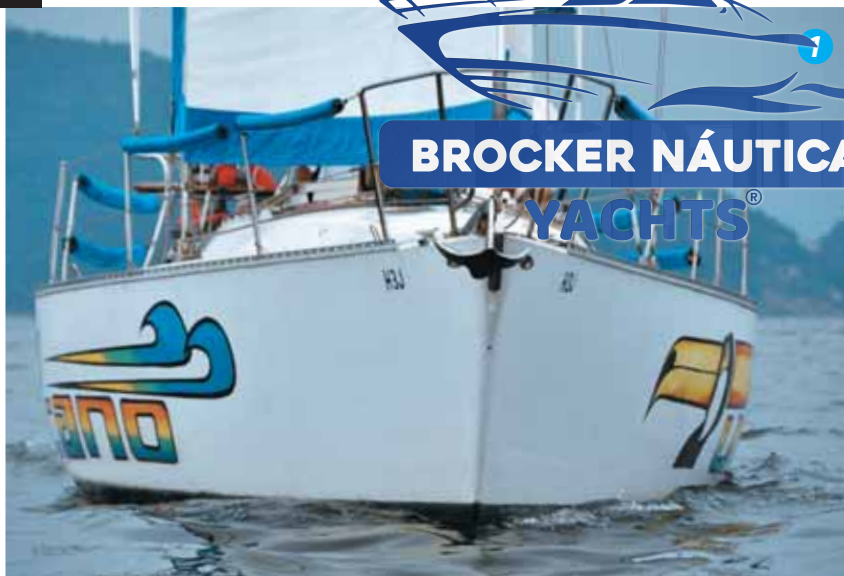


Os dois tanques de água ficam debaixo dos sofás da sala, mas, somados, comportam apenas 240 litros, o que é pouco para um veleiro de cruzeiro deste porte. O tanque de combustível também é relativamente pequeno, com apenas 82 litros de capacidade.



MÉDIA GERAL **7,6**

O Velamar 38 atende bem ao que se propõe, proporcionando cruzeiros seguros e confortáveis. O destaque vai para a construção e a posição de pilotagem, com soluções simples dificilmente encontradas em projetos mais modernos. Já o ponto fraco fica com os tanques, bem pequenos para um veleiro de 38 pés.



- 1 CASCO**
com boca bem larga
- 2 COCKPIT**
comporta só quatro pessoas sentadas, mas o posto de pilotagem é confortável
- 3 EIXO DO LEME**
debaixo do banco do piloto e bem à mão

A popa é estreita e sem plataforma. Mas a cabine tem conforto raro em cascos com menos de 40 pés

No nosso teste, realizado em dia de mar calmo e com ventos fracos, de apenas 5 a 8 nós, o Velamar 38 confirmou sua fama de velejar bem com merrecas de vento e no contravento. Para um veleiro de cruzeiro, seu ângulo de orça, em torno de 40 graus na orça apertada, foi bom. Nesta condição, sua velocidade foi de 3 nós, subindo para 3,7 na orça folgada. Com vento de alheta, o desempenho também foi satisfatório, ficando em torno de 4 nós. Mas ele se saiu bem melhor com ventos de través, quando chegou a 5,7 nós. O leme provou ser sensível e o casco, bastante ágil, respondendo rapidamente às mudanças de rumo.

Essa aptidão para a agilidade e bom desempenho em ventos fracos é, em grande parte, resultado do pouco lastro deste barco em relação à sua grande área vélica, o que, por outro lado, acaba por tornar o Velamar 38 um pouco instável sob ventos mais fortes. Com ventos acima dos 20 nós, condição na qual experimentamos o Velamar 38 em outras ocasiões, é preciso rizar ou folgar a mestra e enrolar um pouco ou trocar a genoa. Caso contrário, ele pode derivar e adernar demais, chegando mesmo a molhar o cockpit, o que, além de não ser nada confortável, pode assustar quem não estiver tão acostumado assim a velejar. O seu casco, no entanto, passa pelas ondas com facilidade, o que ajuda a manter a estabilidade e a segurança em mares mais picados. Se bem manejado, o Velamar 38 pode ter um desempenho muito bom para



- 4 CORRIMÃOS**
paralelos, ao longo do teto, dão bom apoio quando o barco está em movimento
- 5 MASTRO** passa por trás da antepara da cabine de proa (ao lado da porta) e não pelo meio da sala



OUTRA OPÇÃO

Bruce Farr 38 Tem projeto do final da década de 70, assinado pelo neozelandês Bruce Farr. Tem, também, casco resistente e dois camarotes, mas só um banheiro. Veleja rápido, porém nem tanto sob ventos fracos.

Arquivo Pessoal



BROCKER NÁUTICA
YACHTS®

**VAI QUASE
SEM VENTO**

O Velamar 38 confirmou sua fama de velejar bem com merrecas de vento. Com apenas 5 a 8 nós de través, chegou a 5,7 nós de velocidade. Resultado de seu pouco lastro em relação à grande área vélica





VELAMAR 38

BROCKER NÁUTICA YACHTS®

Vai bem com ventos fracos

- Construção robusta
- Boa distribuição interna



PONTOS BAIXOS

Brandais dificultam manobras

- Aderna bastante
- Difícil velejar sozinho



QUANTO CUSTA

Entre R\$ 180 000 e R\$ 200 000

(dependendo do ano de fabricação, estado de conservação e equipamentos)

ELE É ASSIM

■ COMPRIMENTO	11,64 m
■ BOCA	3,70 m
■ CALADO	2,10 m
■ ÁREA VÉLICA (GRANDE E GENOA)	62,10 m²
■ ALTURA NA ENTRADA DA CABINE	1,86 m
■ ALTURA NO CAMAROTE DE POPA	1,60 m
■ ALTURA NO CAMAROTE DE PROA	1,70 m
■ ALTURA NO BANHEIRO DE POPA	1,60 m
■ ALTURA NO BANHEIRO DE PROA	1,67 m
■ DESLOCAMENTO	5 500 kg
■ LASTRO APROXIMADO	2 250 kg
■ COMBUSTÍVEL	82 litros
■ ÁGUA	240 litros
■ PESSOAS (DIA/PERNOITE)	10/8
■ PROJETO	Antônio José Ferrer

COMO NAVEGOU NO TESTE

VENTOS ENTRE 5 e 8 nós

ORÇA APERTADA

40°/3 nós

ORÇA FOLGADA

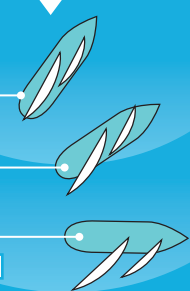
45°/3,7 nós

TRAVÉS (SEM BALAO)

90°/5,7 nós

ALHETA (SEM BALAO)

135°/4 nós



um barco de cruzeiro, com uma velocidade de cruzeiro média de 7 nós, sob ventos de través em torno dos 15 nós, o que não é nada mau para o seu porte.

Os brandais volantes, como já foi dito, podem ser usados para regular o mastro e as velas conforme as condições de vento, mas eles precisam ser ajustados, folgando-se o brandal de sotavento e caçando o de barlavento, a cada troca de bordo da mestra — para isso há duas catracas pequenas bem à ré. Mas isso exige um esforço extra da tripulação e pode dificultar o trabalho de quem quiser velejar sozinho. Com um motor Yanmar de 48 hp, com hélice de três pás fixas, sua velocidade de cruzeiro, a 2 500 rpm, foi de 6 nós, e a máxima, a 3 200 rpm, de 9 nós.

O Velamar 38 consegue combinar robustez e conforto interno, e, por isso, é uma boa opção para cruzeiros costeiros. É natural que um modelo dos anos 80 não tenha desempenho tão bom quanto o de veleiros mais modernos. Mas muitos barcos mais antigos agradam em vários outros aspectos, como é o caso dele também. Sem dúvida, uma boa opção para quem busca um veleiro usado, mas ainda bom para uso.

PEQUENOS CRUZEIROS

O velho Velamar 38 é mais adequado para passeios costeiros, pois tende a adernar com ventos um pouco fortes e seus tanques de água são pequenos para muitos dias a bordo

O QUE O DONO DIZ

Meu Velamar 38 foi construído em 1985 e sou seu segundo dono. Comprei-o há 22 anos e, só por isso, já dá para imaginar o quanto gosto dele. O que mais me agrada é a resistência do casco, que passa bastante segurança para quem o veleja. Só o que incomoda um pouco é a tendência que ele tem a adernar sob ventos mais fortes. Isso não representa perigo nem impede que possa ser usado em navegações mais distantes da costa, mas gera certo desconforto a bordo. Aliás, a bordo tenho tudo o que preciso. Mas, talvez, um dia ainda troque as janelas laterais da sala, que não abrem, por grandes vigias, para ventilar melhor a cabine. Não que ela seja abafada, mas tenho certeza de que pode ficar melhor ainda.



Sérgio Túlio comprou o seu Tucano em 1989 e usa o barco quase sempre na Baía de Santos.