

LIGHTNING

⚡ Brasileiro

Um sonho realizado pela
coordenação da classe no Brasil

so
t-
para
rtan-
as, que
eo-
Além
onatos
meri-
os Jo-
mo-
novo
es cam-
de Bú-
e o





Por Paulo Pera Rodrigues
Fotos: Ricardo Monteiro

O sonho da classe Lightning de construir um barco competitivo no Brasil acabou se tornando realidade. Após algumas tentativas de produzir o veleiro em estaleiros nacionais, o molde deste sloop de 19 pés, de bolina de aço pivotada, desenhado em 1938 pelo reconhecido escritório de projetos navais norte-americano Sparkman & Stephens, ancorou no competente estaleiro paulista Craftec, que desenvolve a linha de veleiros Flash. A união do estaleiro com a organização da classe no Brasil e o apoio da Associação Internacional da Classe Lightning resultaram em um barco competitivo, o que colaborará para o seu desenvolvimento no Brasil.

Fomos convidados para navegar no número "um", embarcando no São Paulo Yacht Club, localizado na represa de Guarapiranga, onde se encontra a maior flotilha de Lightnings do Brasil. De olho na meteorologia, escolhemos um dia de vento sudoeste. Com 16 a 18 nós nas rajadas, o dia estava perfeito para uma velejada em um clássico monotipo.

O veleiro

Ao chegar ao clube, durante a preparação do veleiro, avaliamos e tiramos as dúvidas sobre a sua fabricação. O Lightning brasileiro demonstrou que nada

deve aos barcos americanos. Construído segundo as rígidas regras da classe, ele ficou próximo do peso mínimo de 317 kg (700 libras). Já o layout de regulagens foi desenvolvido com base no que há de melhor no momento e está sendo utilizado pelos velejadores da classe.

Equipado com ferragens nacionais, algumas regulagens, como as do traveller e do estai de popa, ficam na mão do timoneiro em ambos os bordos e, da mesma forma, o velejador da proa tem à mão outras importantes regulagens, como a do aço da buja. A mastreação é de alumínio, contendo um par de cruzetas. Com as velas em cima, fomos para a água.

Navegamos durante aproximadamente três horas, posicionando o barco no contravento, través e popa. Naquele, forçamos o veleiro no limite da orça, com os três tripulantes no contrapeso. Assim pude sentir o comportamento do casco, verificando que é um barco firme. Nos momentos em que a rajada apertava, era feito um rápido toque no cabo do traveller para aliviar a mestra, sem problemas. O pouco de água que entrou pela borda de sotavento foi esgotada pelo indispensável "Bayler".

Fizemos vários bordos verificando a estabilidade e dirigibilidade desse Sparkman & Stephens. Com o balão em cima, nos deliciamos com as planadas no través e no popa. Em clima de treinamento para uma regata, fizemos vários jibes e até

velejamos, por alguns minutos, no limite do través, fazendo encostar a esteira do balão na água.

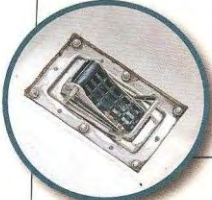
O Lightning brasileiro demonstrou que vai dar muito trabalho na raia, e que também pode ser utilizado para um delicioso passeio com a família.

O sucesso dos obstinados

Os velejadores, esses obstinados esportistas que mantêm o calendário de regatas ativo em seus territórios e organizam as competições com o auxílio das estruturas dos clubes locais, são os responsáveis pelos 72 anos de sucesso da classe. Normalmente são realizadas regatas comemorativas, usadas para treino dos campeonatos mais importantes, como os estaduais e os nacionais, que servem de seletiva, e para os campeonatos mundiais, a cada dois anos. Além destes, a classe promove os campeonatos Europeu, Sul-Americano, Norte-Americano e é uma das classes de vela dos Jogos Pan-Americanos.

A classe está passando por um momento agitado no Brasil. Além do novo barco, em 2011 serão realizados três campeonatos no late Clube Armação de Búzios: o Brasileiro, o Sul-Americano e o

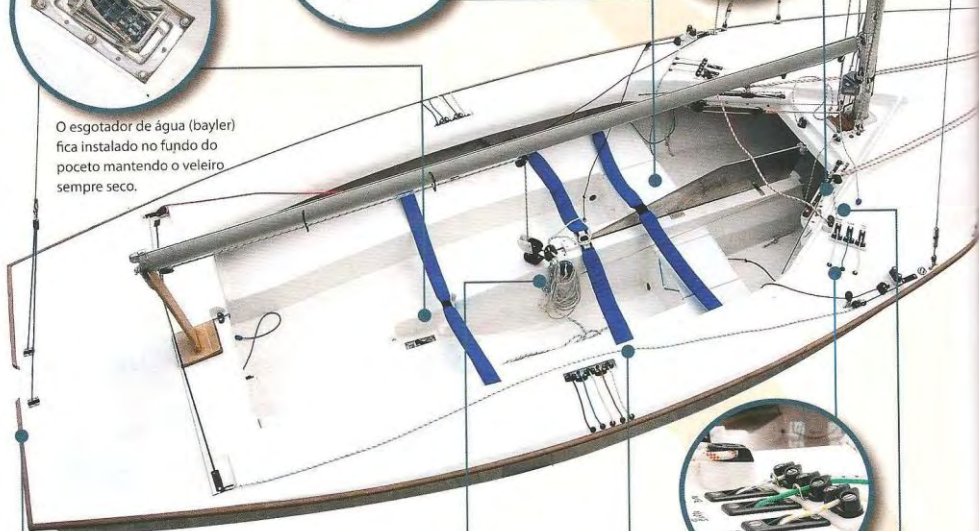
Há dois pequenos paióis ao lado da caixa de bolina (BB e BE) para os objetos não ficarem rolando pelo barco.



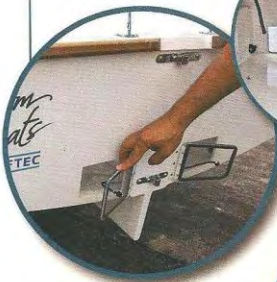
As reduções do aço da buja, entre outros, ficam instalados entre a base do pé de mastro e o deck.



O esgotador de água (bayler) fica instalado no fundo do poceto mantendo o veleiro sempre seco.



O veleiro é estanque. Se o barco virar toda água que entrar sai pelas "janelas" da popa.



Os mordedores de regulagens do aço da buja, olhal da mestra e esteira ficam na mão do proeiro (BB e BE).



Há espaço reservado para as sobras de cabos nas laterais de BB e BE.



A escota da mestra é controlada em uma base giratória com mordedor, o timoneiro agradece.



O mordedor da buja é bem posicionado para aglizar os bordos.

Mundial, que serão, também, classificatórios para os Jogos Pan-Americanos. Estão sendo esperadas em Búzios mais de 60 tripulações, de um total de 2 mil velejadores na ativa, de uma classe com mais de 15 mil barcos no mundo.

O Lightning em números

Desde 1938 o desenho de Sparkman & Stephens do Lightning permanece igual, passando, apenas, de um barco de madeira, para um moderno barco de competição de fibra de vidro.

Com um peso mínimo de 317 kg (700 libras), com mestra, buja e balão, o Lightning é um barco para três tripulantes. O peso da tripulação é importante quando se veleja em regatas disputadas, em que a diferença entre os três primeiros normalmente é de alguns poucos metros após uma hora de regata.

É um barco seguro e pode ser velejado também em cruzeiro. As crianças pequenas podem brincar e dormir cobertos na proa do barco.

No Brasil, a classe Lightning iniciou as atividades no São Paulo Yacht Club, onde, até hoje, reside a maior flotilha destes barcos.

A ILCA (International Lightning Class Association), que realiza eventos mundiais a cada dois anos, tem cerca de 2 mil timoneiros inscritos, registrando mais de 15 mil barcos construídos.

O Lightning no Brasil em 2009

Com um Campeonato Paulista realizado em 17 regatas em quatro finais de semana e um Campeonato Brasileiro com a maioria dos grandes velejadores, a classe Lightning esteve muito ocupada em 2009.

A Seletiva da equipe que representará o Brasil nos Jogos Sul-Americanos da Colômbia em 2010 mostraram que a classe é uma das mais competitivas da vela de alto rendimento.

Aos nomes famosos de Mario Bueckup, Claudio Biekarck e George Rider, se juntam agora os nomes de João Hackerott e Thomas Sumner, que aparecem como grandes esperanças do futuro da

vela paulista e na renovação da Lightning.

O Sul-Americano de 2009, no Chile, foi classificatório para o Pan-Americano de 2011, no México, e o Brasil já conseguiu a vaga nesta primeira tentativa com a equipe de Thomas Sumner, Felipe Brito e Filipe Gil, que chegou em 2º lugar no geral.

O Futuro

Campeonato Mundial da Classe Lightning (Búzios-2011)

De 16 a 29 de julho de 2011 serão realizados os Campeonato Sul-Americano e Mundial na cidade de Búzios. O ICAB será a sede, e são esperados mais de 60 equipes vindas dos Estados Unidos, Canadá, Europa, África, América do Sul e Oceania.

A equipe brasileira será escolhida através de um ranking formado pelos resultados de três eventos: o Campeonato Brasileiro de 2010, que será realizado em Ilhabela, o Pré-Pan de 2011, em local ainda não definido, e o Campeonato Brasileiro de 2011, que será realizado no ICAB, em Búzios.

