

Para refazer o velho casco, é preciso bom material e mão-de-obra especializada.

COMO E ONDE CONSERTAR O SEU BARCO

Consertar um barco não é tarefa das mais simples. É preciso conhecer bem o assunto, usar as peças certas e escolher corretamente o material. Nem sempre se pode fazer a manutenção no fundo do quintal — e não são muitas as peças encontradas no mercado brasileiro. Portanto, é importante evitar que pequenos danos se ampliem e passar os serviços mais complicados a oficinas especializadas.

Reportagem de Martha San Juan França e Lúcia Regina Novaes
Fotos de Luiz Carlos Kfourri

Apesar de algumas concessionárias de equipamentos náuticos já se preocuparem com a assistência técnica, ainda são poucos os lugares onde os barcos podem ser consertados, nas principais cidades brasileiras. Desta forma, a maioria daqueles que realmente se interessam pela navegação aprende a cuidar de seu barco sozinha, aconselhando-se com os amigos, ou procurando a ajuda dos companheiros de clube.

Cada barco tem seu segredo e requer cuidados especiais. Os veleiros, por exemplo, sempre apresentaram problemas de manutenção: além das poucas opções do mercado, eles são complexos — os de oceano — ou importados. Ainda nos dias de hoje, a grande maioria das peças de reposição para esses barcos tem de ser trazida do exterior, e o conserto dos cascos é feito pelos donos ou por pequenas oficinas tradicionais.

Atualmente, são poucos os que

continuam fiéis aos grandes veleiros. Na opinião de Manfred von Shaaffhausen — capitão de flotilha de *Hobie Cat 16* em São Paulo —, as pessoas que não têm muito tempo e só querem praticar o esporte compram um *Laser* ou um *Hobie Cat*. Eles são mais simples, e as regras de suas classes não permitem grandes aprimoramentos. Além disso, veleiros de seu porte são equivalentes, mesmo quando um deles tem alguns anos a mais de uso. Já os barcos maiores, os importados, ou aqueles feitos em oficinas menores, para se tornarem competitivos precisam de aprimoramento constante, tornando seu custo altíssimo.

— No caso de um veleiro importado — explica Manfred, ex-campeão sul-americano de *Lightning* — seu dono gasta, por ano, cerca de 30 por cento do custo do barco, só para mantê-lo em forma para competição.

Quando o iatista sabe cuidar de seu barco, não precisa se preocupar tanto com os consertos. Basta uma revisão geral a cada seis meses, com atenção especial à pintura do casco (se for de madeira) e à limpeza completa. As ferragens devem ser examinadas com frequência, pois se quebram com facilidade. A revisão do casco, por exemplo, custa, em média, pouco mais de 2 mil cruzeiros.

Os barcos de fibra de vidro são um caso à parte: se por um lado são mais práticos e precisam de menos consertos, por outro duram menos do que os de madeira. Mas levam a vantagem de não precisarem ser repintados, uma vez que a tinta já é aplicada quando se lamina o casco.

Com as ferragens, todo cuidado é pouco

Mesmo aquelas embarcações muito bem cuidadas por seus donos apresentam defeitos imprevistos. Pequenos consertos são necessários, como vazamentos de água que aparecem nas imediações dos parafusos. Um buraco pequeno poderá ser reparado com o *kit* da Reforplas S/A (Rua Cubatão, 419, SP, ou na Av. Pedro II, 232-C, no Rio), quando se tratar de casco de fibra de vidro. No caso de uma rachadura grande, o melhor é levar o barco para um revendedor autorizado, que o encaminhará à fábrica. Em São Paulo há a Sail Center (Av. Ver. José Diniz, 2350), a Velonáutica Ltda. (Av. Adolfo Pinheiro, 2041), a Ancoradouro Lanchas, Motores e Veleiros (Av. Washington Luís, 3000) e a Mabel Artigos de Caça e Pesca Ltda. (Rua Florêncio de Abreu, 656/664).

Os rombos em cascos de madeira requerem a substituição de toda a tábuas podre ou quebrada. Em São Paulo, as duas oficinas mais conhecidas são a do Luiz



Na oficina autorizada, a solução correta para cada problema.

(Rua Édson Régis, 99) e o estaleiro do Flório (Rua Pinhedo, 945). O velejador pode executar pequenos consertos, como os vazamentos perto dos parafusos e da caixa de bolina, com o auxílio de uma lixadeira e uma furadeira. Mas a maioria dos clubes tem uma equipe de marceneiros, que também podem dar uma ajuda.

As ferragens são as peças mais sujeitas a acidentes. De acordo com o barco, elas só variam em tamanho e quantidade. Nos maiores, elas geralmente têm de ser importadas. Para alguns tipos de veleiro, no entanto, há lojas especializadas em todos os tipos de ferragens. A Sail Center vende peças para *Hobie Cat*, *Snipe*, *Finn*, *Optimist*, *Pingüim* e *Oceano*. A Ancoradouro vende equipamentos para essas classes, além de *Laser*, *445* e *Lightning*, com ferragens importadas Harben e Grateau. A Mabel tem peças para o *Atoll*, *Day Sailer* e *Hobie Cat*; a Velonáutica vende todas essas peças.

A ferragem pode ser quebrada pela força do vento. A mais frágil é a utilizada no estaiamento, que tem pouca rigidez e muita flexibilidade. No caso de quebra da peça, pode-se comprar um jogo completo (cerca de mil cruzeiros, na Sail Center, para *Hobie Cat*) ou as peças avulsas, como cupilhas, manilhas, pinos para estivadores e sapatilhas.

Outra parte fraca é o leme, pois está sempre em movimento. Na Velonáutica há peças de reposição da folha do leme, da cana, pinos etc. Um jogo completo para *Hobie Cat 16* custa cerca de 3 500 cruzeiros. Já os rebites, parafusos e porcas, que estão sempre se perdendo, são fáceis e baratos de repor. Feitos em alumínio ou aço, seus preços variam de 5 a 150 cruzeiros.

As peças do mastro são as mais fortes e não quebram com facilidade. Em caso de troca, a Sail Center tem *tops*, roldanas, braçadeiras para estaiamento e pés de

NÃO ESQUEÇA A MANUTENÇÃO PREVENTIVA

mastro. O jogo para *Hobie Cat 14* fica em cerca de 5 mil cruzeiros.

Os cabos devem ser trocados constantemente, para evitar que se esfiapem. O preço das escotas na *Sail Center*, dependendo da grossura, vai de 2 a 20 cruzeiros o metro, e as adriças, cerca de 2 a 7 cruzeiros. Os cordames costumam durar seis meses, mas podem se desgastar facilmente se ficarem muito presos aos tensores.

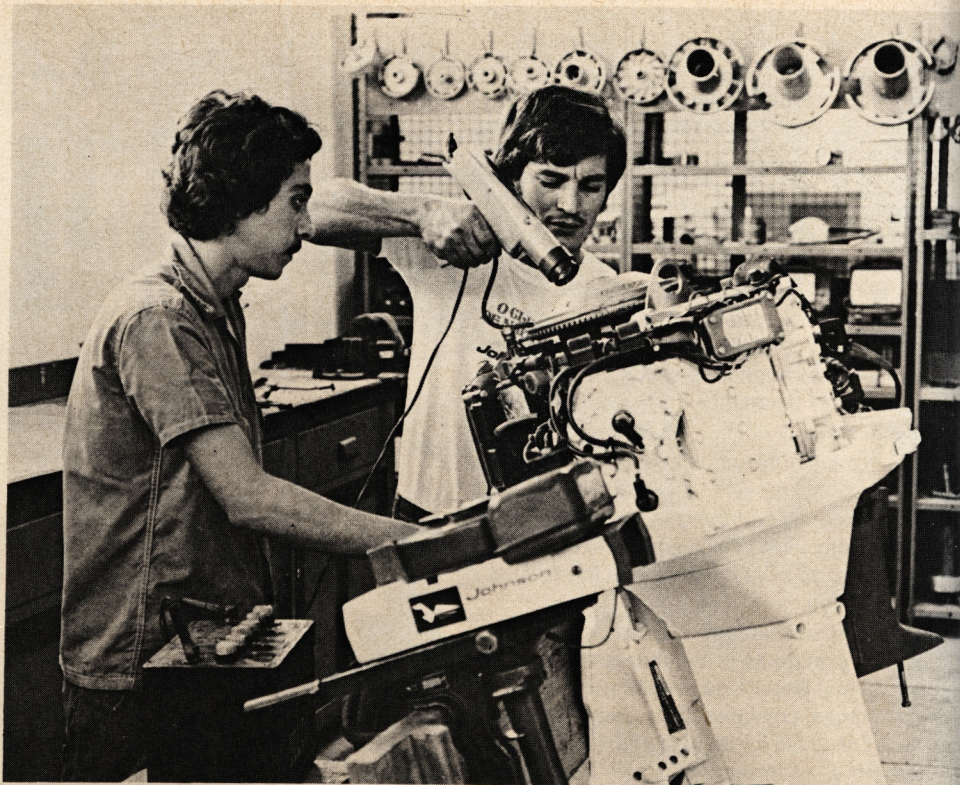
As velas são um caso muito especial: existem poucos especialistas para seu conserto, uma vez que o trabalho é artesanal e o *dacron* — material com que são confeccionadas — é difícil de ser manuseado e inflamável. Em São Paulo, a *Vela Náutica*, Vera Buckup (Rua Édson Régis, 279) e Renato Dombrowsky (Rua A. J. Reis, 86) fazem o serviço. No Rio existe a *Pellicano*, que fica no late Clube do Rio de Janeiro. E, em Porto Alegre, a *Piccolo*.

Há três anos Vera Buckup — irmã de Mário Buckup, campeão sul-americano de *Lightning* — se dedica ao conserto de velas e à manufatura de equipamentos náuticos. Os rasgos em *spinnakers* são sempre maiores, pois eles são mais frágeis por serem feitos de *nylon*. Nos barcos de recreio Vera faz consertos com *dacron* nacional, mas usa uma fita gomada especial, trazida da Europa, nos veleiros de competição.

Segundo ela, um jogo de velas de competição dura, no máximo, cinco campeonatos — e, para quem não compete, a média de uso vai de dois a três anos. Em todos os casos, ela aconselha a conservar as velas sempre limpas e secas. Quando o barco for usado no mar, é necessário tirar a água salgada, para que a vela não fique com maresia. Em seguida deve-se guardá-la dobrada ou enrolada, evitando que perca a forma, não sem antes observar se está toda seca. Nessas ocasiões, é preciso fazer uma inspeção na vela, para ver se não há nenhum rasgo: mesmo os rasgos pequenos devem ser reparados.

Autorizadas já fazem conserto de motor

Segundo Toni Santo Mauro — piloto de motonáutica na categoria *ON* e dono de uma retífica de motores — “os barcos a motor exigem tantos consertos quanto um automóvel comum; só que nos barcos,



Nas concessionárias, know-how e peças originais.

eles são bem mais caros. A causa é só uma: as peças do automóvel são nacionais, enquanto nas embarcações só o casco não é importado”.

Diante de qualquer situação que não puder ser resolvida com o manual do fabricante, é necessário procurar o revendedor, pois só ele estará apto a prestar assistência técnica completa. É sempre bom evitar as oficinas de bairro, que geralmente não conhecem o assunto e cobram caro.

A assistência técnica especializada tem sido uma das novas preocupações das revendedoras autorizadas. Os motores Johnson podem ser consertados na rede de lojas Mesbla, em todo o país; os *Envirude*, na rede da *Hermes Macedo* — de São Paulo ao Sul — e na *Nivesa* — do Rio à região Norte. A *Chrysler* é representada pela *Chrysta*, em São Paulo (Av. Santo Amaro, 395).

Os motores *Mercury* são representados pela *Dessberg* (Av. Santo Amaro, 214, SP), os *Volvo Penta* têm representantes no Rio (Rua Sargento Ferreira, 65) e em São Paulo, com a *Mediterrânea* (Av. Faria Lima, 534). A *Honda* presta assistência na Rua Boa Vista, 200, em São Paulo, onde também fica a *Yamaha* (Rodovia Presidente Dutra, km 386). A *Mercedes Benz* e a *General Motors* têm representantes em todo país, sendo que a *Auto Technica*, que funciona há um ano e meio no late Clube do Rio de Janeiro, faz um ótimo serviço *Mercedes Benz*.

Qualquer acidente com a lancha prejudi-

ca o motor. Quando acontecerem batidas ou viradas de barco, o motor deve ser levado imediatamente para a oficina, onde será desmontado e limpo, principalmente se tiver afundado na água salgada, o que poderá corroer todas as suas peças.

Além desses, os problemas mais comuns dizem respeito ao sistema elétrico, em especial os curto-circuitos, motivados por troca de cabos da bateria. Se a ignição eletrônica de um barco quebrar, não há conserto possível: as peças devem ser trocadas. O incursor de borracha da bomba d'água também pode causar muitos problemas, pois sem o abastecimento de água para refrigeração o motor poderá fundir-se.

É preciso bastante cautela ao colocar óleo e gasolina no motor de um barco; como no caso dos automóveis, qualquer erro pode resultar em sérias consequências. Além da revisão e da troca de combustível, existem alguns procedimentos a serem seguidos para assegurar um bom funcionamento do motor, evitando problemas com carburador, velas e transmissão.

Nos motores de centro e de popa é necessário, antes de desligá-los, retirar o plug do tanque de gasolina e fazê-los funcionar dentro d'água, até que se esgote todo o combustível que ficou dentro dos carburadores. Assim, é possível evitar a criação de uma camada de impurezas que entupiriam as passagens dos carburadores.

Em qualquer tipo de barco não é bom deixar o motor sem funcionar por muito tempo, porque ele se desgasta e resseca, e algumas peças chegam a rachar. No que se refere ao filtro externo do motor, ele deve ser desmontado a cada dez dias de uso, com o objetivo de ser limpo e filtrar convenientemente a gasolina.

É fácil testar as velas do motor: basta tirá-las e ver a cor da porcelana isolante. Quando já estão gastas — em média, depois de dez horas de uso — adquirem uma cor de carvão, na região dos eletrodos. Para funcionar bem, elas devem estar secas e com uma cor de chocolate. A maneira mais comum de sujá-las é deixar a porcentagem do óleo ser superior à da gasolina ou correr com o barco em baixa rotação.

Muitos e diferentes equipamentos podem ser colocados numa lancha. Alguns deles, no entanto, são indispensáveis à direção da embarcação. Nos motores a gasolina, essas peças são o conta-giros, o speedômetro, o medidor da pressão do óleo, da pressão do reversível, da temperatura da água, o amperímetro, o voltímetro e o orímetro.

Na maioria das vezes, a instalação precária é responsável pelos danos nesses instrumentos, porque ali pode haver um curto-circuito. Os aparelhos em geral são



Conserto de velas: trabalho artesanal ainda raro no Brasil.

fortes, mas a instalação é frágil e não agüenta maresia, o que provoca defeitos no painel de instrumentação. Assim, eles devem ser trocados a cada dois anos. Num lancha de passeio, sua colocação custa por volta de 3 a 14 mil cruzeiros.

O preço dos instrumentos varia de acordo com a peça, sendo que as nacionais são bem mais baratas. Um conta-giro nacional, por exemplo, custa em média 1 900

cruzeiros, enquanto o importado fica em mais de 4 mil. Os instrumentos importados levam outra desvantagem: precisam ser totalmente substituídos quando uma peça é quebrada, pois não há como fazer a reposição. Em São Paulo, a Heredia Auto Instrumentos Ltda. (Av. Santo Amaro, 1182) é especializada em consertos de instrumentos nacionais — e de alguns importados.

VOLVO PENTA

MAIS UMA VEZ A PRIMEIRA

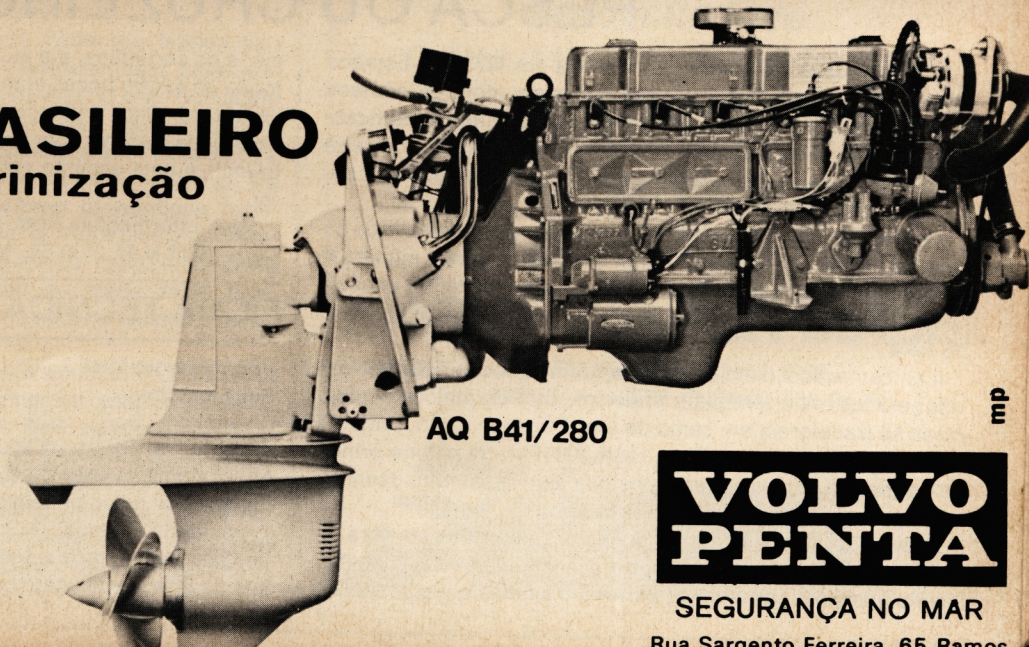
Agora com um
MOTOR BRASILEIRO
com rabeta e marinização
Volvo Penta

CARACTERÍSTICAS:

- Motor de 6 cil. Opala
- Potência: 171 HP
- Peso: 350 Kg.

VANTAGENS:

- Preço reduzido
- Peças nacionais
- Instrumentos originais Volvo Penta.
- Gasolina comum
- A melhor rabeta do mundo



AQ B41/280

mp

VOLVO PENTA

SEGURANÇA NO MAR

Rua Sargento Ferreira, 65 Ramos