



Mitsubishis ao mar

Na regata patrocinada pela marca japonesa de carrões, o sol não apareceu e, do vento, o campeão gostou mais que os perdedores. Emoção, mesmo, só na reta final. E na cervejada pós-competição

TEXTO NATÁLIA MAZZONI

Manhã nublada e praia completamente vazia formaram o cenário da quarta e última etapa da Mitsubishi Sailing Cup, competição da recém-criada classe de veleiros S40 no Brasil, no último final de semana, na praia de Jurerê, Florianópolis.

Nove veleiros, com equipes de Brasil, Argentina, Uruguai e Chile, competiram para levar uma singela Mitsubishi Pajero Dakar de prêmio. A categoria é só de barcos monotipos, exatamente iguais, os S40, que tem 12,3 metros de comprimento e 40 pés. Projetados em um estaleiro na Argentina, foram feitos para ser "a Fórmula 1 dos Mares", alcançando 25 nós, ante 16 nós da classe Laser de velas, por exemplo.

Para começar o dia, reunião com o juiz e todos os competidores. Um capitão acusa o outro de ter trocado a vela do barco. Fal-

Parece um desfile de barcos dotados de elegância. Cada um vai para um lado, usando estratégias diferentes para aproveitar a força do vento. De uma hora pra outra, opa! Começou?

ta grave: só se pode trocar a vela uma vez por ano. Discussão longa, nada resolvido, vai assim mesmo. Segue o barco.

Para quem assiste, de dentro do mar — da areia, não se vê nada —, não é bem o estilo Fórmula 1. Os veleiros se emparelham na água, a competição começa com uma buzinação, cada equipe sai para um lado com uma estratégia diferente para aproveitar a força do vento. Parece um desfile de barcos dotados de elegância, mas, adrenalina mesmo, só no final. De uma hora para outra, opa! Começou? Os veleiros finalmente navegam velozmente lado a lado para cumprir o percurso e ver quem chega primeiro à última boia. Ao contrário de outras competições de velas, na S40 não tem tira-teima. Como os barcos são do mesmo tamanho, chegou primeiro, levou. Não há tempo corrigido, como em outros tipos de velejada (como na HPE25).

No primeiro dos três dias de competição, venceu o veleiro Pajero, do comandante Eduardo Souza Ramos, o dono da bola, quer dizer, da Mitsubishi Motors Brasil. Ramos levou a melhor sem fazer esforço, já que só apareceu no final do segundo dia. Quem deu duro mesmo nesta vitória foi Sérgio Rocha, skipper do Pajero. Ex-modelo internacional, ele vive só para o esporte há 30 anos — e, sabe-se lá por quê, não revela a idade. Como skipper, seu trabalho é revisar e ter certeza de que cada peça do veleiro está em condições perfeitas para competir. "O tempo, hoje, estava ótimo, aconteceu tudo conforme o planejado. Foi excelente", comemorou.

Para um leigo, foi uma tarde nublada, ameaçada pela chuva, com um vento não tão forte. Competindo com o Celfin Capital, o campeão olímpico Lars Grael não concorda com o ex-modelo. "O tempo



1. A equipe do Celfin Capital dá duro para pegar o melhor do vento
2. Sérgio Rocha trabalhou duro o dia inteiro. Mas, ex-modelo que é, saiu bem na foto mesmo assim
3. O casal Torben e Andrea Graef, juntos no mar e em terra firme
4. Lars Graef não dispensou a cervejinha depois da regata
5. Os uruguaios do Negra fizeram bico, mas no final levaram a melhor
6. Perto do término da prova, os veleiros finalmente correm lado a lado

estava ruim, a equipe não tinha experiência para essas condições." Em um dos dedos da mão direita de Lars, uma fita isolante tentava estancar um sangramento. "Ah, isso aqui? Moí a ponta do dedo no barco, mas não tem problema, é normal." Problema bem menor para quem já perdeu uma das pernas (Lars foi vítima da imprudência do comandante de uma lancha, em 1998), mas nunca abandonou a paixão pelo mar.

A galera do veleiro uruguaio Negra, que liderou o ranking durante as três primeiras etapas, terminou o dia em segundo lugar. Saíram do mar com cara de poucos amigos, jogaram a vela na grama do Iate Clube, levantaram acampamento e deram no pé. Emburrados, não tomaram nem uma gelada na tradicional "canao de cerveja".

A tal canoa é ritual, como se fosse a etapa de encerramento de qualquer

eventos de vela. Ao sair do mar, a ordem é beber cerveja em lata da embarcação cheia de gelo. Mas, como estamos no Mitsubishi Sailing Cup, não tinha canoa nenhuma. Era caminhonete de cerveja mesmo, o que não fez diferença, pelo correr do barco.

Lars aproveitava o teor alcoólico da cervejada vigiado de perto pela mulher. Seu irmão, Torben Graef, o maior medalhista olímpico do Brasil, estava um pouco mais reservado. Sua esposa, Andréa Graef, praticante da categoria Match Race, velejou com ele e o filho, Marco, de 21 anos, no veleiro Mitsubishi. "O Torben às vezes grita muito com o Marco. Na hora, não falo nada porque no mar não tem essa de família, estamos competindo. Mas espere a hora em que chegarmos em casa. Aí converso com ele..." Está explicado o jeito de Torben: Andréa é firme no leme.

A canoa de cerveja acontece em todos os eventos de velas. É isso que você está imaginando mesmo: uma canoa cheia de cerveja gelada. Mas como estamos na Mitsubishi Sailing Cup não tinha canoa nenhuma. Era caminhonete de cerveja

No meio de competidores superexperientes como os irmãos Graef, o arquiteto paulista Zeca Revoredo, de 55 anos, circula com a pose de quem é do ramo. Apaixonado pelo mar desde criança, veleja há cinco anos. Para a categoria, comprou o Ogum, veleiro que custou cerca de R\$ 680 mil, o preço médio de um S40. Além desse, Zeca também cruza os mares com os barco HPE batizados de Dry Martini e Bloody Mary. "A coisa começou a ficar mais séria, então tive de parar de dar esses nomes de bebida para os barcos", disfarça.

No domingo, terminou a competição e quem se deu bem e voltou a sorrir foi o pessoal do Negra. Mãos na taça, pose na frente do carrão. Só um aplauso ou outro. E fim.

Dapróxima vez, quero ir no Dry Martini.

A repórter viajou a convite da Mitsubishi.