



UMA HISTÓRIA BEM BRASILEIRA

Quinze anos depois de seu primeiro campeonato brasileiro em Angra dos Reis, a brasileiríssima classe HPE25 mantém a filosofia de gentleman's boat, que une todos em uma atmosfera de camaradagem

*Largada do 1º Campeonato Brasileiro de HPE25,
Angra dos Reis, 2005*

O primeiro campeonato brasileiro da classe completou 15 anos em novembro, justamente em um momento de pandemia do Covid-19 que, infelizmente, não nos permite comemorar como merecido.

Já que não podemos reunir todas as flotilhas na água em regatas disputadas para depois brindar, vamos marcar essa data relembando fatos marcantes que fizeram a história da maior classe de quilha do Brasil.

Atualmente com mais de 60 barcos construídos e flotilhas em Ilhabela, Guarapiranga, Rio de Janeiro, Salvador e, mais recentemente em Porto Alegre, a classe HPE25 mantém a sua essência: diversão e competição, com alegria, em barcos que trazem o que há de melhor em simplicidade e competitividade.

Com espírito comunitário, que promove disputadas competições na água e agradáveis confraternizações fora dela, a classe HPE25 se firmou com o mesmo propósito com que foi criada: alta competitividade no mar, alegria de velejar e camaradagem, criando uma atmosfera de amizade.

A verdade é que o barco é fruto da união de esforços de velejadores apaixonados e de outros pioneiros que foram contagiados pelo desafio de fazer um barco genuinamente brasileiro.

Sem a parceria e a colaboração de outros talentos, a ideia do velejador e empresário Eduardo de Souza Ramos não teria saído do papel. O velejador e empreendedor Felipe Furquim, sócio da Regatta, maior loja de produtos náuticos do país, foi fundamental na idealização e construção do barco; Javier Soto Acebal no design; Luiz Rosenfeld na sua produção; Cacau Peters na criativa divulgação; Paulo Veloso e Marcelo Galvão Bueno, sócios da Regatta, ajudaram na expansão da HPE; Felipe Whitaker, coordenador da classe, atraiu patrocinadores e grandes velejadores. Um grupo de amigos que atraiu mais e mais amigos para formar uma grande família de três letras: HPE – High Performance Equipment.

A UNIÃO FAZ A FORÇA

A ideia de uma nova classe de vela surgiu de uma necessidade pontual de Eduardo de Souza Ramos. Ao velejar de Laser em sua casa na praia do Espelho, na Bahia, passava algumas horas no



FOTO REVISTA IATE



Acima, Melges 24, barco em que Eduardo de Souza Ramos velejava nos Estados Unidos, foi inspiração para o HPE25. No alto, Felipe e Eduardo, empresários, velejadores, amigos e parceiros na idealização do HPE25



Praia do Espelho, Bahia. Abaixo, barco da classe Laser

mar, deixando sua mulher preocupada quando sumia no horizonte.

Como velejava de Melges 24 – one design de quilha retrátil – nos Estados Unidos, Eduardo pesquisou vários barcos semelhantes. Empreendedor, logo imaginou fazer um barco desse tipo que, ao subir a quilha, permite ser lançado na praia. Seria ideal: mais seguro, poderia levar a mulher para velejar junto!

Não se sabe se por acaso ou se pelos mistérios da vida, em um dia qualquer de 2000, Eduardo encontrou o amigo, e também velejador, Felipe Furquim, no aeroporto, e expôs sua ideia.

“Na verdade, o Eduardo me falou que seu sonho era montar uma classe brasileira, que atingisse nível nacional”, contou Felipe que, de cara, pensou no arquiteto naval argentino Javier Soto Acebal, com quem já havia realizado alguns projetos e mantinha bom relacionamento. “Naquela época, o Javier não era a estrela que é hoje. Trabalhava no Studio Frers, quando o conheci, em Buenos Aires, ao construir um barco para um cliente, mas desde 1998 tinha seu próprio escritório”.

Estava plantada a semente!



“Como Eduardo, eu também sentia a vontade e a responsabilidade de deixar um legado que não existia no Brasil: uma classe brasileira”.

Felipe Furquim

A semente viria a germinar três anos depois. Com a ideia mais amadurecida, Felipe solicitou a Javier o estudo de um barco com características muito específicas: um veleiro de 25 pés ágil, veloz, fácil de velejar, de modo que não precisasse ser tripulado por atletas; pudesse ser rebocado por carro, em carreta rodoviária; pudesse ser removido da água facilmente e tivesse excelente custo/benefício. “Quando expus os quesitos do projeto para o Javier, ele adorou, pois era um grande desafio”.

Entusiasmados com o modelo apresentado por Javier – um veleiro com design arrojado, casco planador, quilha retrátil, espaço para até cinco tripulantes, fácil de velejar e prático para transportar –, Eduardo e Felipe decidiram fazer o barco. Compraram o projeto e foram fazendo acertos e desenvolvendo no papel. O barco era mais elaborado, mais complexo do que é hoje, mas como uma das características exigidas era baixo custo, foi preciso partir para um conceito mais simples, até no uso de materiais.

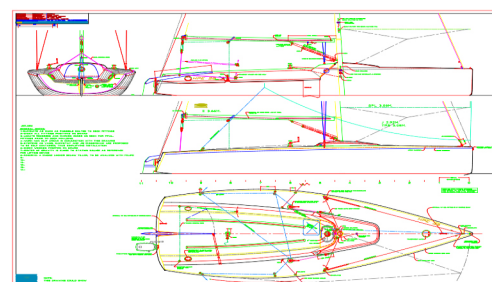
Furquim propôs construir o protótipo no estaleiro do Marco Landi, que já era especializado na construção de barcos de competição robustos e com baixo peso. “Era um descrédito total. Todo mundo achava que a gente era maluco”, conta Felipe.

Foi tudo muito rápido, uma vez que Felipe estava bastante envolvido em diversos projetos e construções de barcos para clientes. Além disso, como Eduardo, ele também sentia a vontade e a responsabilidade de deixar um legado que não existia no Brasil: uma classe brasileira. “Foi divertido. A intenção nunca foi ganhar dinheiro. Fomos movidos pela paixão, e nos dedicamos intensamente”, avalia Felipe.

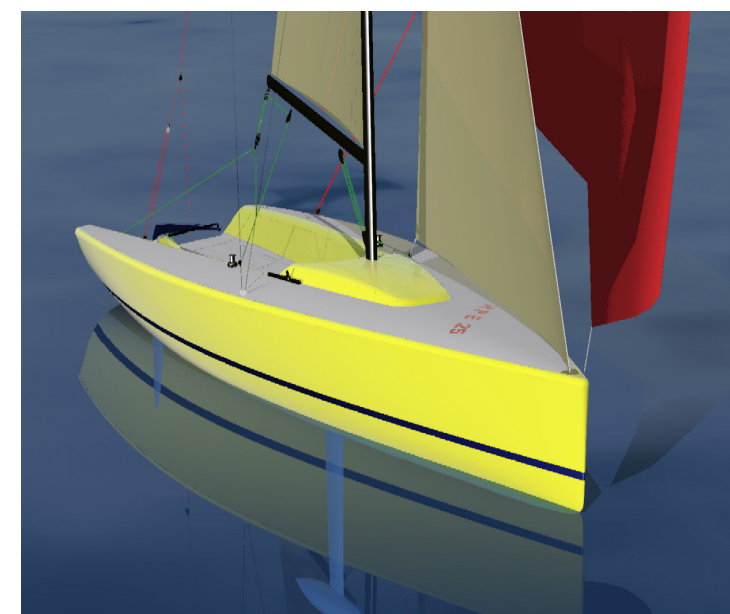
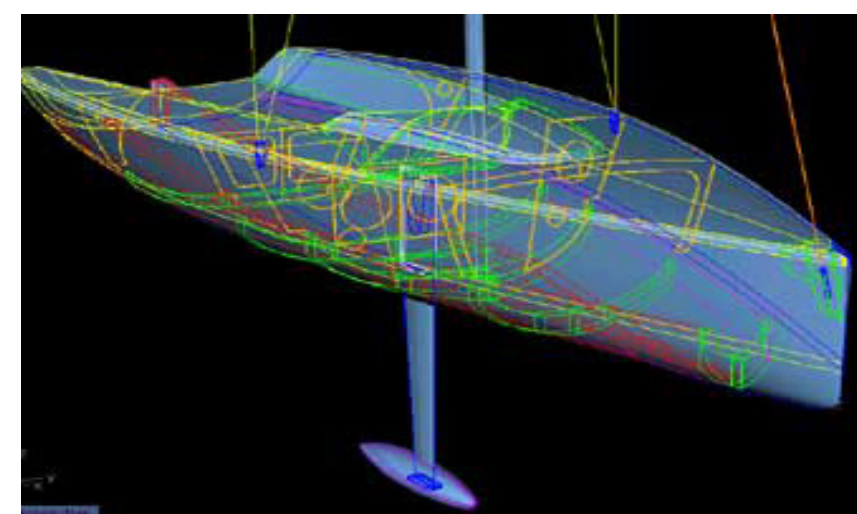
Assim nasceu o Amarelinho, em 2003, o protótipo do HPE25 feito no Marco Landi. Agora, o desafio era que ele despertasse o interesse de velejadores e amigos.

Com fotos do Amarelinho debaixo do braço, Felipe Furquim visitou seis amigos de longa data, com os quais velejava na juventude. Todos já empresários e advogados bem-sucedidos, estavam afastados da vela. “Na visita, cheguei falando: ‘você acaba de com-

O protótipo do HPE25, de lado e de popa, batizado “Amarelinho” pela cor que, além de chamar a atenção, revelava sua origem nacional. Na outra página, imagens em 3D do projeto



Nos projetos, sugestões de melhorias e pequenos ajustes eram anotados com a finalidade de aprimorar o barco



FICHA TÉCNICA

Produzido em série, este rápido e divertido monotipo tem layout de deck simples e eficiente, aliado à praticidade do enrolador de buja. A quilha retrátil facilita muito a operação de colocar e tirar o barco da água, e permite que seja rebocado sem grandes transtornos. O projeto e construção do veleiro garantem um casco leve e extremamente resistente a torções e deformações. Todos os materiais necessários para a construção do HPE são colocados no molde a seco e, em seguida, pressionados para que a resina seja transferida para a cavidade da fôrma. O resultado é um laminado com baixa quantidade de resina e, conseqüentemente, um barco mais homogêneo e veloz.

ComprimentoL.O.A.....	7,67m
ComprimentoL.W.L.....	7,10m
Boca.....	2,60mBmax
Calado.....	1,70m
Peso total.....	1,25ton
Áreavélica.....	32,53m2
Spiassimétrico.....	68,28m
Mastro.....	Alumínio
Casco.....	Kevlar®. E-Glass®/ EspumadePVC
Tripulação.....	2 a 5 / 4 em regata

prar um barco! Mostrava as fotos, informava quando ia receber, o preço e concluía: 'você vai ter que voltar a velejar'. Os seis toparam. Acreditaram no negócio", conta Furquim.

Assim, os amigos Aloísio Christiansen, Amadeo Bardella, Renato Frankental, Amadeo Bueno, Fabio José Gonçalves e Tutinha Carvalho foram resgatados pelo HPE para, junto com Eduardo e Felipe, formarem o embrião do que viria a ser a flotilha HPE de Ilhabela, que chegaria a ter mais de 20 barcos em 2013. "Foi divertido porque começou todo mundo do zero, ninguém conhecia o barco, ninguém entendia como o barco velejava", diz Felipe.

Bem, com o protótipo pronto e seis barcos vendidos, a estratégia agora era fazer o máximo para que os velejadores mais exigentes velejassem no barco afim de o avaliarem, destacando eventuais melhorias.

A tarefa foi cumprida a cabo pelo Eduardo Penido, que levou o barco ao Rio de Janeiro para que fosse testado pelos velejadores de lá, enquanto Cacau Peters não perdia uma oportunidade de embarcar velejadores de todos os naipes por aqui. Deu muito certo. Os formadores de opinião deram suas sugestões, as quais foram devidamente registradas e posteriormente incorporados ao protótipo para avaliação.

Com o protótipo testado e aperfeiçoado, era chegada a hora da produção em série de barcos idênticos. No entanto, nenhum estaleiro quis fabricar o barco, questionando qual seria o volume e se iria vingar. Então, mais uma vez driblou-se as dificuldades com decisões inusitadas e ousadas. Eduardo de Souza Ramos decidiu fabricar o HPE num anexo da fábrica de automóveis da Mitsubishi, em Goiás.

E mais um amigo contribuiria para



Dos moldes ao barco pronto, as etapas de produção do HPE25 na fábrica da Mitsubishi, em Catalão, Goiás



a realização do sonho. Luiz Rosenfeld, então diretor industrial da Mitsubishi Motors do Brasil, topou o desafio de produzir barcos numa fábrica de carros, a mais de mil quilômetros do mar.

Obcecado pela perfeição, Rosenfeld mergulhou fundo no HPE. Teve que dominar o então inovador método de infusão, adicionar novos conceitos na linha de montagem para construir 56 dos 62 barcos existentes. No início, construía na planta da Mitsubishi em Goiás, depois constituiu um estaleiro, Zonda Boats, em Indaiatuba, de onde saíam barcos exatamente iguais. Um dos méritos da classe, afinal, é o equilíbrio entre os barcos.

"Pesquisamos, pedimos instruções para muita gente, contamos com consultoria do Jorge Nasseh, e começamos a fazer os barcos na fábrica da Mitsubishi, 22 unidades", conta Eduardo.

Para viabilizar o negócio, a Regatta mantinha dois barcos em estoque, enquanto Eduardo mantinha outros dois em produção. "Cada um entrou com a sua parte: um com a capacidade de produção e o outro com o conhecimento de mercado e as amizades para constituir as flotilhas. A Regatta foi muito dedicada", acrescenta.

Se o HPE nasceu de um encontro fortuito num aeroporto, o acaso já não dirigia seu futuro. Estratégias bem elaboradas guiaram seus passos rumo ao sucesso.

Para divulgar o novo barco, em

"HPE é uma classe muito divertida, composta de gente bacana. Hoje, ela representa o que de melhor a vela traduz: pessoas amigas, disputas honestas, competições saudáveis em ambiente agradável".

Augusto Falletti



Na outra página, etapas da produção do barco. Foram produzidos 22 HPEs (fáceis de transportar, como se pode ver acima) na fábrica da Mitsubishi, em Goiás. Depois, Luiz Rosenfeld montou o estaleiro Zonda Boats, em Indaiatuba (abaixo), especialmente para fabricar o HPE25



2004 o Amarelinho ficou exposto durante a Semana de Vela de Ilhabela e colocado em lugar estratégico – na rampa que dá acesso a todos os barcos no píer. Não tinha como não vê-lo.

Foi exatamente ali que despertou o interesse do carioca Roberto Martins, que ficou intrigado com sua aparência agressiva: “O barco era muito legal, planador, e vinha ao encontro do que eu desejava: um barco para me divertir”.

Como ele passava os fins de semana em Angra, comprou seu HPE em 2004 e decidiu levá-lo para lá, onde permaneceu por dois anos. “Uma das coisas que me impressionou é que o barco permite que pessoas mais velhas velejem com jovens com a mesma competitividade. Chegamos a ter cinco barcos em Angra e velejávamos todo final de semana”, contou Roberto.

Portanto, pelas mãos do Roberto, nasceria a segunda flotilha, depois de Ilhabela, reunindo Celso Quintella, Roger Wright, Clínio de Freitas, Paulo Cesar Pimentel Duarte, entre outros nomes de expressão na vela carioca, que curtiam o HPE em Angra enquanto mantinham outros barcos de regata no Rio. Mais tarde, essa flotilha foi transferida para a Baía da Guanabara,



De cima para baixo: Javier Soto e Edu Penido fazem testes no Amarelinho, no Rio de Janeiro. Duelo de HPEs. Eduardo, entre uma regata e outra. Tutinha Carvalho, a bordo do Pânico, vencedor na estreia do HPE na Semana de Vela de Ilhabela, em 2005. O protótipo em ação. Na outra página, HPE enfrenta ondas. Renato Frankenthal, o saudoso Ferrugem, a bordo do Xereta, vencedor do Gran Prix, realizado durante a Semana de Vela de Ilhabela, 2004



FOTOS MARCO YAMIN

onde chegaria a ter 23 barcos em 2020.

No espírito de união que norteia a classe, mais e mais amigos foram chegando. Por meio de Renato Frankenthal, então presidente da classe, Augusto Falletti foi convidado a experimentar o HPE25 em 2004. E foi um dos primeiros a se entusiasmar diante da novidade.

Afastado da vela, que havia trocado pelas corridas de carro – foi campeão paulista e chegou à Stock Car –, Falletti percebeu que os barcos que tinha experimentado até 1989 eram realmente coisas do passado: “Adorei o HPE, era um foguete e me deu imensa alegria”, lembra. “Comprei o barco número cinco, mas não gosto desse número, então troquei pelo seis. Tenho o HPE há 16 anos, nunca fiquei sem. Nesse período, só conheci gente bacana. É um barco totalmente *friendly*, técnico, rápido e as manobras são muito competitivas. O barco tem a

capacidade de propiciar velejadas gostosas”.

CONCEITO E DESIGN DE IMPACTO

Com o tempo, correções sugeridas por diversos velejadores foram implementadas no HPE, de forma que o barco número 2 colheu muitos elogios e atraiu cada vez mais gente legal para conferir sua performance. “O Eduardo Penido, grande amigo, ajudou muito. Dei a ele o desafio de emplacar a classe no Rio de Janeiro. O Roberto Martins também fomentou a classe entre os cariocas”, diz Felipe.

A classe teve um desempenho ótimo: nos primeiros dois anos, já contava 11 barcos velejando. Muita gente que despertou para o negócio nem conhecia muito bem barco a vela. Alguns proprietários compraram e montavam equipe com gente que velejava bem, porque o barco permite isso: não precisa de uma tripulação de supervelejadores.

A ideia do barco simples vingou. “É um barco supermoderno, demorou para o pessoal no Brasil entender sua modernidade, já que às vezes criticavam que derrapa antes da largada. Sim, realmente. Ele é um barco tão moderno quanto um TP52, ou seja, um barco que tem pouquíssima quilha e que você precisa administrar sempre a velocidade para con-



FOTOS ALINE BASSI/BALAO

As competições de HPE reúnem bons velejadores e bons amigos. Abaixo, Felipe Whitaker, Robert Scheidt e Marcelo Christiansen. À direita, Roberto Martins, que trabalhou intensamente ao longo de 2011 para implementar o gurupés em 2012. No alto, Gran Prix de HPE durante a Semana de Vela de Ilhabela, em 2004, quando o barco número 2 (branco) já incorporava várias alterações sugeridas



seguir boas manobras, e precisa entender que essas são as características que o barco possui para ter velocidade. Também houve uma evolução durante a vida dele de aumentar o balão, que melhorou muito a sensação, o prazer, a velocidade e facilitou o domínio do barco”, avalia Eduardo.

O HPE amadureceu, recebeu acertos, evoluiu. “No terceiro ano, já andava mais rápido que barcos maiores. Luiz Rosenfeld foi responsável por fazer barcos idênticos, prontos para navegar. E sempre encontrou uma forma de manter a qualidade, embora tivesse que manter o custo baixo e, como era infusão, não dava para ser tão barato. Ele foi fundamental pelos barcos terem alta qualidade e serem fortes e resistentes”, afirma Cacau.

Felipe concorda: “o barco tem uma característica que poucos barcos têm: não quebra, é muito resistente, muito forte, durável. Além disso, para ter um desempenho mais igualitário, são limitadas as possibilidades de mexer no barco, e isso diminui também seu custo operacional”.

Além de impulsionar a classe no Rio, Roberto contribuiu

tecnicamente para o desenvolvimento do barco ao implementar o *bow sprit* ou gurupés, elemento que havia sido limado do projeto original para contenção de custos e que a partir de 2012 multiplicou o coeficiente de prazer do HPE. O gurupés deu mais velocidade ao barco que, com o balão assimétrico, passou a provocar emoções ainda mais fortes.

O trabalho coeso de uma equipe capacitada e motivada firmou o espírito da classe em regras claras e muito estudadas, depois de extenso trabalho investigativo, enquanto Augusto Falletti fez a constituição da Associação da Classe HPE, em 2004.

Um ano depois, o HPE25 estreava oficialmente na Semana de Vela de Ilhabela. Quem viu o barco, se impressionou, e quem teve o privilégio de estar a bordo, vibrou. O Pânico, de Tutinha, venceu, seguido pelo Vento, de Felipe Furquim, Regatta, de Cacau, Phoenix Jr. e Repeco.

O HPE25 deixou a Semana de Vela de Ilhabela como um dos mais interessantes barcos de alta performance lançados no Brasil nos últimos tempos.



AVENTURA HOLLYWOODIANA

Com 11 barcos ativos, os amigos queriam dar firmeza para a classe e reunir todos os velejadores, daí a criação do 1º Campeonato Brasileiro de HPE25, de 12 a 15 de novembro de 2005, em Angra dos Reis



FOTO MARCO YAMIN

"Até hoje, HPE é considerada a classe mais competitiva. Além disso, tem o espírito de velejar prazerosamente. O que mais me seduziu foi que igualava as idades, ou seja, a demanda física era bem equiparada. Hoje eu velejo contra jovens de 23 ou 25 anos de igual para igual. Além disso, os barcos são exatamente iguais, o que me atrai como velejador".

Roberto Martins



No píer do Abraão, o clima descontraído depois das regatas



FOTOS ROBERTO MARTINS



Com a boa justificativa que um campeonato em Angra dos Reis, com a proposta dos velejadores e suas famílias ficarem próximos e bem acomodados, e que tinha tudo a ver com o espírito do barco, Roberto Martins convenceu Cacau Peters. "Na verdade, a ideia era juntar as pessoas, e as regatas eram parte desse programa", conta Roberto.

"Fomos ousados em escolher Angra. Pensamos fora da caixa, já que fazer em Ilhabela seria chover no molhado. Era uma experiência diferente em um lugar diferente, e chamaria a atenção dos cariocas", diz Cacau.

A ideia era boa. Afinal, Angra dos Reis é um lugar lindo e fora da rota padrão da vela. Mas, convenhamos, um pouco distante de Ilhabela, onde ficava a maior flotilha da classe.

"Confesso que fiquei preocupado porque não havia

muitos barcos em Angra, poucas são as carretas rodoviárias, ninguém gosta muito de fazer reboque, havia o custo do frete, mas fomos convencidos porque Angra tem um nome mágico, pela beleza, pelo charme. E o Roberto fez toda uma ideia de que o campeonato teria muitos eventos sociais, seria muito legal. E não era em Angra, era no Abraão, em Angra. O Abraão é uma pequena vila, uma coisa mais exótica e mais aventureira ainda", acrescenta Souza Ramos.

Reuniões semanais foram necessárias para a organização do evento. Afinal, eram muitas questões a decidir, a começar de como levar os barcos, onde deixá-los, onde acomodar as pessoas, toda a infraestrutura. Mesmo assim, Cacau improvisava bastante. Ele sentia o ambiente e mudava os planos.

Para incluir uma pitada de arte no evento, Cacau encomendou as ilustrações do cartaz, da camiseta e do prêmio ao artista Paulo de Lira, de Angra. E não perdeu a oportunidade de glamourizar a coisa ao convidar a modelo e apresentadora Ana Hickman para escolher, entre várias opções, a arte que virou a logomarca da competição. Em agradecimento, deu a Ana Hickmann o título de madrinha do campeonato.

Foi dele também a iniciativa de levar seis barcos navegando de Ilhabela até Angra, num *raid*, uma aventura compartilhada com muita solidariedade e bom humor. “Botes infláveis e um veleiro grande acompanharam, dando apoio. Quando parava o vento, a gente rebocava. Foi uma epopeia. Saímos de Ilhabela, dormimos em Picinguaba e chegamos na Ilha Grande no dia seguinte. Foi divertido”, lembra Furquim.

Roberto já estava em Angra esperando a trupe chegar. “A logística foi difícil. Pedi ajuda ao Lobato, da Marina Verolme, e deu tudo certo”, ele conta.

A chegada na Marina Verolme, em Angra, foi um pouco tumultuada porque todos os barcos – os que foram pelo mar e os que foram por terra de São Paulo e Rio de Janeiro – chegaram mais ou menos ao mesmo tempo. Mas contaram com toda estrutura e apoio da Verolme, que liberou até mesmo o guindaste para colocar os barcos na água.



Os bons ventos embalarão os HPEs nas águas limpas de Angra dos Reis, garantindo diversão e competitividade

FOTOS ALINE BASSI / BALAI

“Muitas tripulações são formadas por grandes amigos, o que dá às regatas um caráter ainda mais festivo. Clima de confraternização em terra, mas de muita competição na água”.

Odoardo Lantieri

No entanto, ainda era preciso enfrentar a segunda parte da logística. É que, atrás de vento, Roberto Martins e Cacau Peters escolheram o Abrahão para sediar as regatas.

“Existia a preocupação técnica: como Angra é uma área de muito cruzeiro, tem-se a imagem de ser abrigada, sem vento. Roberto, com seu conhecimento, alegou que o Abrahão é mais avançado para o leste, e saindo do Abrahão, há o mesmo vento que tem no Rio de Janeiro, ou seja, quando dá a térmica, tem vento. E, de fato, foi isso mesmo que aconteceu”, conta Eduardo.

O desafio de levar os barcos da Verolme para o Abrahão – um percurso que dura em média uma hora – foi tenso e quase desandou. “Como havia as lanchas dos participantes – eu tinha duas, e o Eduardo tinha uma –, escalonamos o reboque. Eduardo rebocou cinco, eu com o trawler reboquei outros seis, ou seja, levamos todos os barcos na quarta-feira à noite. O início foi um estresse”, desabafa Roberto.

Mas o estresse foi dissipado ao amanhecer de um dia lindo, com vento leste de 19 nós, que se manteve ao longo da competição, uma atmosfera lúdica e deliciosamente gentil.

Para ancorar os barcos no Abrahão, foi feita uma estrutura junto ao píer com boias e poitas – tudo com o apoio da Marina Verolme e da Prefeitura, uma vez que barcos de aluguel apor-



Natural de Angra, o artista Paulo de Lira criou a arte que estampou o cartaz, a camiseta e o troféu do evento. Ana Hickman, que escolheu a ilustração, foi eleita madrinha do campeonato.



tam ali, com turistas. “No fim, ficou uma beleza: todos os barcos lado a lado, tendo vista para o charme da vila do Abrahão, com os barzinhos, a rua com os restaurantes”, lembra Eduardo.

Com infraestrutura perfeita, todos bem acomodados, cenário lindo, bons ventos todos os dias, que entrava perto do horário previsto para as regatas, em torno da hora do almoço, e uma programação que incluía familiares e amigos – até um barco grande e confortável estava disponível para que acompanhassem as regatas – tudo isso traduzia o *way of life* HPE.

“Foi bacana para criar o espírito de comunidade. Foi o único campeonato em que se encontrava todo mundo no mesmo lugar. Era uma raia diferente, água superlimpa, ondas oceânicas, estrutura boa, todo mundo ilhado dava proximidade. Do ponto de vista técnico, foi ótimo, e a atmosfera foi deliciosa”, resume Cacau.

De cara, deu para conferir a competitividade da classe, com disputas acirradas que levaram três tripulações diferentes a vencer cada uma das três regatas no primeiro dia da competição. No belo cenário de Angra dos Reis, o HPE25 revelava as delícias de uma classe monotipo: divertida, emocionante e muito camarada.

“O Campeonato acabou sendo tecnicamente muito bom e socialmente muito bom, porque como todo mundo ficou num lugar pequeno, houve a união, criou-se intimidade. E foi extremamente importante, eu diria, para o nascimento do espírito da classe HPE, que é um espírito de competição, com certeza, mas também de formação de amizades – e este campeonato foi a pedra fundamental dessa base social. Lógico que mostrou também que a classe era de competição, mas isso era o óbvio – o social foi o brinde, o presente adicional que a gente ganhou com este evento”, acrescenta Eduardo.

Roberto Martins é taxativo: “Foi um campeonato superlegal. Teve zero reclamação de regata”.

Muito pelo contrário, só elogios. Até hoje o 1º Campeonato Brasileiro da Classe HPE25 é lembrado como o mais especial da vida dos participantes. E foi encerrado com chave de ouro, embora no improviso. É que na manhã



Celso Quintella, Roberto Martins, Luiz Eduardo Vasconcelos, Francisco Vieira Coelho, Paulo César Pimentel Duarte e Edu Penido. Abaixo, cenas de descontraídas confraternizações



do último dia do campeonato, Roberto Martins e Cacau Peters decidiram fazer o jantar de encerramento e premiação para 100 pessoas no Almirantado, no Saco do Céu. “Teve toda a logística de levar as pessoas para lá, mas valeu a pena. Parecia Hollywood: quando chegamos de lancha, o céu estava lindo, com raios do sol se pondo e uma lua cheia, o mar espelhado, espetacular!”, conta Roberto. E acrescenta: “O espírito desse campeonato em Angra era exatamente para a gente se divertir. E nos divertimos demais”.

Para Cacau, os ingredientes principais estavam lá: gente bacana, local bonito, dias lindos, logística impecável. “Na raia, tudo perfeito, a festa continuava em terra. O campeonato reuniu uma classe recém-lançada com gente que voltava à vela, cheia de ânimo”.

De acordo com Eduardo, o 1º Campeonato ficou marcado porque foi a oportunidade de conhecer melhor o barco; e também porque foi em Angra, um dos lugares mais lindos do sudeste brasileiro: “A enseada do Abraão é muito charmosa, muito poética, e as condições de vento foram perfeitas; dias bonitos, ventos médios, água limpa e terminava a regata ainda havia o encontro, o papo, a socialização, a cerveja, o jantar. Perfeito”. Felipe Furquim completa: “Deu tudo muito certo, e o local é extremamente atraente, charmoso, com fama, com tudo”.

Para Roberto Martins, foi o melhor porque foi um campeonato feito para a família se divertir: “As regatas terminavam sempre no restaurante, onde todos se encontravam”.



Almirantado, no Saco do Céu: belo cenário da entrega de prêmios e jantar de encerramento



Paulo de Lira, Antonio Lobato, da BR Marinas e sua mulher Denise; Claudio Kunze, Felipe Furquim, Peter Nolte, o campeão Tutinha (Pânico BRA13), Augusto Falletti, Fábio José Gonçalves, Rodolfo Moreira, Renato Frankenthal, Roberto Martins e sua mulher Lenise, Cacau Peters e Alex Welter

FOTOS ALINE BASSI / BALAIÃO

1º CAMPEONATO BRASILEIRO DE HPE25												
Col.	Barco	Nº	Comandante	REGATAS								Total de pontos cl/ descarte
				1	2	3	4	5	6	7	8	
1	Pânico	13	Tutinha Carvalho	2.0	1.0	2.0	1.0	1.0	(4.0)	4.0	2.0	13.0
2	Vento	7	Felipe Furquim	1.0	4.0	(DNF)	3.0	4.0	1.0	2.0	1.0	16.0
3	Motu	11	Eduardo Souza Ramos	(DNF)	3.0	1.0	2.0	2.0	3.0	3.0	4.0	18.0
4	Aventura	10	Fabio Jose Gonçalves	(6.0)	2.0	4.0	5.0	6.0	5.0	1.0	3.0	26.0
5	Regatta	8	Alex Welter	3.0	5.0	(8.0)	7.0	7.0	2.0	5.0	7.0	36.0
6	Phoenix Jr.	3	Claudio Kunze	7.0	6.0	3.0	(8.0)	5.0	8.0	7.0	5.0	41.0
7	Xereta	S/N	Renato Frankenthal	5.0	(DNF)	DNS	6.0	3.0	6.0	6.0	6.0	44.0
8	Repeteco	12	Roberto Martins	4.0	7.0	6.0	4.0	(DNF)	DNS	8.0	8.0	49.0
9	Little Princess	17	Celso Pavão	8.0	8.0	5.0	10.0	8.0	9.0	(DNS)	10.0	58.0
10	Uwin	17	Peter Nolte	10.0	9.0	7.0	9.0	(DNF)	7.0	9.0	9.0	60.0
11	Redemption	6	Augusto Falletti	9.0	(DNF)	DNS	DNF	DNS	DNS	DNF	11.0	80.0

E o que era apenas o campeonato de uma nova classe, disputado por onze barcos, e engrandecido por eles que se fortaleceram, ficou marcado como um grande acontecimento da Vela.

A partir daí, a classe se consolidou e fidelizou quem já tinha o barco, além de atrair novos e importantes velejadores. Celso Quintella, por exemplo, assistiu ao campeonato do conforto de sua lancha, em Angra, gostou tanto que comprou um HPE25 para chamar de seu.

Augusto Falletti, que participou do primeiro campeonato e ainda hoje é atuante na classe, embora agora mais devagar por conta de uma filha temporã, mas melhor ainda porque divide o barco com o filho, é fã absoluto do HPE: “Concentra todos os melhores e maiores predicados que o ser humano pode experimentar: amizade, solidariedade, cumplicidade. É uma classe muito divertida, composta de gente bacana”, resume.

Para ele, o campeonato de Angra teve um clima muito especial – um lugar lindo, com vento, mar limpo, ondas –, “mas todos os campeonatos de HPE são sempre disputados, sempre divertidos. Em Búzios foi um campeonato espetacular, e no Rio, com 28 barcos, foi demais”. Ele aproveita para fazer uma sugestão: “Nunca tivemos um campeonato em Santos. Eu gostaria de participar de um torneio lá, com a estrutura do late Clube de Santos”.

Segundo Cacau Peters, “o fundamental para o sucesso daquele primeiro campeonato foram as pessoas, e o momento de vida em que elas estavam. A energia. E isso não se repete. Mas o espírito da classe continua. E o espírito da classe é um grupo que tem a preocupação em ser gentleman dentro e fora da água, já que depois da regata sentam juntos para uma cerveja na varanda”.

E é por isso que costuma-se dizer que tão importante quanto os barcos HPE, são seus proprietários. Sempre foi assim. “Como a produção era limitada, a gente escolhia para quem vender, numa busca para agregar gente legal. Quando eu convidei aquela turma que comprou os primeiros barcos, amigos de longa data, foi a base da classe – e



Vista do Regatta Iate Clube, em Ilhabela, que funcionou como a sede da classe. Ao lado, propaganda do Trofeo Zegna no Brasil

Em 2019, idealizado por Eduardo de Souza Ramos, o 15º Campeonato Brasileiro de HPE reuniu 27 barcos na Represa Guarapiranga



“Eu gostei do barco e, por ter tido toda essa ideia, nasceu como um filho. Você ajuda um filho sempre que o filho precisa, né? Já saí, já fiquei afastado, percebi que a classe estava enfrentando dificuldades, decidi voltar, ajudei novamente, criei a flotilha de São Paulo, patrocinei campeonato, fiz concurso para trocar barco antigo por barco novo, sempre inventando alguma ideia de marketing”.

Eduardo de Souza Ramos

continua sendo. Até hoje, é este espírito de camaradagem que caracteriza a HPE”, afirma Furquim.

Não podia ser diferente. Afinal, trata-se de uma classe de *gentleman’s boat*. “É uma classe muito legal, de gentleman’s boat em todos os sentidos. Uma classe com foco em diversão na raia. One design. Um barco que não permite fazer escora, é todo mundo com a perna para dentro. Não dá para tirar vantagem do equipamento. A classe HPE junta pessoas legais de forma que outras pessoas legais querem fazer parte”, traduz Cacau.

O charmosíssimo Regatta late Clube, em Ilhabela, flagship store da rede Regatta, que reunia pier, bar, lounge, loja e restaurante, foi o maior impulso da classe HPE. Entre 2003 e 2008, era o ponto de encontro de velejadores e funcionava como a sede da classe – um lugar bacanêrismo que exaltava ainda mais o espírito HPE.

À frente do marketing da Regatta, Cacau Peters usava a estrutura da loja, a convivência dos sócios e muita criatividade para promover a classe. Organizou o Troféu Zegna de HPE, em Ilhabela, com direito a barco, regatas e clínicas.

Em 2011, como bom brasileiro, o HPE25 foi o barco escolhido para as competições da 5ª edição dos Jogos Mundiais Militares, que utilizaram 30 barcos adquiridos pela Marinha, levando ao crescimento da classe no Rio de Janeiro. Mas essa história rende um artigo inteiro e será lembrada em 2021, ao completar 10 anos.

E o HPE25, quem diria, foi parar até na 63ª edição da regata Santos-Rio. Dois barcos, comandados por Luiz Rosenfeld e Marcelo Bellotti, enfrentaram 220 milhas náuticas (354 km) de uma travessia oceânica que se estendeu por 38 horas, sem direito a qualquer tipo de abrigo. Prova de valentia, tanto do barco quanto das tripulações.

Quinze anos depois do 1º Campeonato Brasileiro, a classe monotipo segue firme e forte, fortalecendo sua história e promovendo não só o esporte da Vela, mas, sobretudo, a reunião de talentos e amigos.

Outros tantos torneios e eventos movimentaram a classe, promoveram boas regatas, grandes disputas, encontros, fortaleceram laços, desafiaram o improvável, montando uma flotilha de sucesso na represa Guarapiranga.

Com 62 barcos, a flotilha HPE é motivo de orgulho, mas que ainda tem muito potencial para conquistar territórios. “Introduzir a classe em Brasília e Florianópolis seria incrível”, afirma Furquim.

Se depender do atual presidente da classe, Cássio Ashauer, que tem a missão de mantê-la forte e unida, a HPE vai continuar crescendo, garimpando amigos gentlemen – e ladies também! – país adentro. Ele já retomou a produ-

ção de barcos no estaleiro do Marco Landi, está buscando maior integração com a vela jovem e quer reforçar a presença da classe nas redes sociais para estender os laços que nos unem também no universo virtual.

A missão é nobre: manter a classe brasileira no topo da vela nacional, e disseminar esse espírito de camaradagem aonde chegar para fazer valer o legado de tantas pessoas bacanas que doaram esforço, tempo e alegria para que a gente possa se divertir a bordo de um HPE!



Eduardo Molina, Cuca Sodré, que pilotou o bote de apoio; Sergio Rocha, Juanito, Luiz Rosenfeld, Caio Teisen, Marcelo Gomes Passareli, Heribert Girde e Marcelo Bellotti

CAMPEÕES BRASILEIROS DA CLASSE HPE25

- 2005 - Angra dos Reis - Pânico (Tutinha Carvalho - SP)
- 2006 - Rio de Janeiro - Phoenix Jr. (Johnny King - RJ)
- 2007 - Ilhabela - Tigre (Marcos Adler - RJ)
- 2008 - Búzios - Bond Girl (Rique Wanderley - SP)
- 2009 - Ilhabela - Tigre (Marcos Adler - RJ)
- 2010 - Angra dos Reis - Max - (Bruno Prada - SP)
- 2011 - Ilhabela - Ginga (Breno Chvaicer - Ilhabela)
- 2012 - Rio de Janeiro - Atik (Henrique Hadad - RJ)
- 2013 - Ilhabela - Ginga (Breno Chvaicer - Ilhabela)
- 2014 - Rio de Janeiro - Relaxa (Haroldo Solberg - RJ)
- 2015 - Ilhabela - Magoo (Augusto Falletti - SP)
- 2016 - Rio de Janeiro - Rio Sail Tech (Victor Demaizon Jr - RJ)
- 2017 - Ilhabela - Phoenix (Eduardo de Souza Ramos - SP)
- 2018 - Rio de Janeiro - Ginga (Breno Chvaicer - Ilhabela)
- 2019 - Guarapiranga - Takra (Eduardo Almeida - SP)

Texto: Judite Scholz. Fotos: Aline Bassi/Balaio, Marco Yamin, Revista Iate. Imagens: Cacau Peters, Luiz Rosenfeld. Produção: Cássio Ashauer

HPE25

Agradecemos aos patrocinadores que apoiaram a classe ao longo dos anos, colaborando para enriquecer sua história



SIGA-NOS



#classehpe



Classe HPE

www.classehpe.com.br