



Coefficiente de potência\*  
3,8

Relação deslocamento/  
área vélica\*\*  
135,87 kg/m<sup>2</sup>

Relação lastro/  
deslocamento  
0,33

Velocidade a motor  
6 nós

Autonomia  
240 milhas (a 2 800 rpm,  
com reserva de 10%)

\*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.



**Camarote de proa** que pode virar suite

**Sala e cozinha** com mais de 1,90 m de altura

**Cockpit central**, com partes da cabine na frente e atrás

# TRINIDAD 37

## Desejado até hoje

O Trinidad 37 tem projeto antigo, mas, com casco robusto, cockpit central e cabine dividida em duas partes, ainda faz muito sucesso entre quem só quer um bom veleiro de cruzeiro

É difícil encontrar veleiros como o Trinidad 37. Apesar da idade já bem avançada do seu projeto (é da década de 70), trata-se de um barco que continua fazendo sucesso até hoje. Uma das razões é a inteligente localização do seu cockpit, quase no centro do casco e com um “prolongamento da cabine” (na verdade, uma suíte, com total privacidade, como se fosse outro barco) depois dele. É difícil encontrar algo igual por aqui. Ou, pelo menos, feito aqui mesmo, no Brasil.

Este arranjo, bem mais usado em barcos europeus (embora o projeto do Trinidad seja americano), tem, no entanto, prós e contras. É bom quando se está navegando, porque protege melhor o cockpit, em especial nos dias de chuva e mar ruim — além de quase permitir ao piloto comandar o barco de dentro da própria cabine de popa. Mas, com o barco parado, rouba um precioso — e muito apreciado — espaço de convivência no convés de popa, que ele não possui. É exatamente o contrário do que acontece nos veleiros mais modernos, que, cada vez mais, aumentam justamente a área livre na popa. No Trinidad, há uma cabine no lugar disso.

Mas para quem, acima de tudo, procura um barco seguro e confortável para longos passeios, cruzeiros com pernoites a bordo ou até mesmo travessias oceânicas, o Trinidad 37 é, ainda, uma escolha e tanto. Por isso mesmo, continua valorizado no mercado de usados e sua procura é sempre intensa, embora não custe tão caro assim.

### PARA IR LONGE

A maior característica do Trinidad 37, que existe desde os anos 70, é o cockpit central, que divide a cabine em dois

Suíte na popa com entrada independente

Casco alto, robusto e consagrado. Mas pesado



O Trinity começou a ser construído nos Estados Unidos, pela O'Day. No Brasil, o estaleiro gaúcho Mariner, naquela época um dos maiores fabricantes de veleiros do país, comprou as formas e produziu exatas 37 unidades, até 1995, quando fechou suas portas. Atualmente, os moldes pertencem ao estaleiro Quality Marine, também do Rio Grande do Sul, que também vende kits do casco para montagem à parte. E tem sempre alguém construindo algum novo. Vale a pena, porque o Trinity 37 tem casco robusto, muito espaço para guardar coisas a bordo e uma cabine acima da média em área, com dois camarotes de casal e dois banheiros — um a mais que o habitual em veleiros de 37 pés. Por outro lado, como tudo isso também significa mais peso a bordo, ele precisa de ventos acima de 10 nós para ter um desempenho, digamos, satisfatório — mais uma faceta que o enquadra apenas como um típico veleiro para cruzeiros.

Embora feito para mar aberto, o Trinity 37 também se dá bem em águas costeiras, por ter quilha bem curta, o que lhe rende um calado de menos de 1,50 m. Mas, seja lá onde for que navegue, seu projeto deixa claro que prioriza a segurança. O posto de comando, por exemplo, fica bem abrigado, no centro do barco, a

**DICA DE QUEM TESTOU**

*“Aproveite o espaço extra dos paióis, que são bem grandes, para aumentar a capacidade dos tanques, porque os originais são pequenos”*

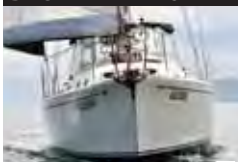


boa distância da popa e com braçolas altas, que transmitem confiança ao timoneiro. O casco é bem alto e robusto. Debaixo dos bancos laterais há dois paióis bem grandes e, dentro deles, dois tanques de água e um de combustível, além de baterias, boiler, bombas de porão e lugar para guardar as defensas. A circulação a bordo fica um pouco limitada pelo fato de haver a roda de leme e um camarote na popa, é verdade. Mas, no geral, o cockpit (mesmo sendo central) é bem espaçoso e confortável. Além de prático.

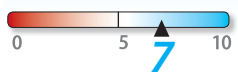
A cabine divide-se em suas partes: uma para o tal camarote na popa e outra para a cabine de fato. Além de muita privacidade, o camarote isolado tem banheiro próprio e razoavelmente alto, completo e muito bem ventilado, por uma vigia e uma gaiuta. Mas com um problema: para tomar banho, é preciso sentar no vaso sanitário e, ao fim da chuveirada, acionar uma bomba que esgota a água do piso. Nada muito prático. Já, na cabine principal, o que primeiro chama a atenção é a

PROVA DOS 9

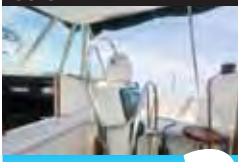
**DESEMPENHO**



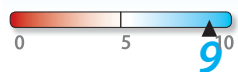
No contravento, a orça ficou limitada pela grande genoa, pela falta de traveller para a mestra e pela quilha, que é curta. Por ser um barco pesado, o Trinity não se sai bem com ventos fracos. Mas, no geral, veleja bem e navega melhor ainda.



**COCKPIT**



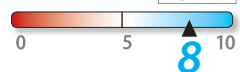
É central, de um tipo raro de encontrar no Brasil, mas que agrada bastante aos cruzeiristas. Apesar de a circulação nele não ser muito boa, acomoda bem seis pessoas sentadas e o posto de comando fica bem perto da entrada do camarote de popa, o que é conveniente nas travessias, porque não exige nem sair da cabine.



**CABINE**



Por ser dividida em duas partes, oferece mais privacidade. É alta e bem ventilada. O único senão é a escada de entrada, que obriga a pisar na bancada da cozinha. A cama de proa é triangular, de bom tamanho. O banheiro de proa é espaçoso. Já o de popa é apertado.



**CONSTRUÇÃO**



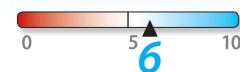
O casco é de fibra de vidro, com reforços nos pontos de maior esforço. As ferragens são de aço inox, com cunhos de bom tamanho e instalados nos lugares certos. O Trinity hoje é fabricado também em forma de kit, para montagem à parte. Por isso, não há uma uniformidade no seu padrão de acabamento. Mas a original era boa.



**MANUTENÇÃO**



O acesso ao motor pode ser feito removendo a escada na entrada da cabine principal e pelo paiol de boreste no cockpit, mas o compartimento onde ele fica é muito apertado e abafado. De resto, exige a mesma manutenção de qualquer veleiro usado.





3

## A cabine principal é excepcionalmente bem ventilada e iluminada. Além de alta e espaçosa

altura, com mais de 1,94 m na sala, e a ótima ventilação. Por todo lado, há gaiutas e vigias. E, perto do mastro, o teto tem uma claraboia grande, logo acima da mesa de refeições — esta dobrável e com lugar para até seis pessoas. Armários, também há vários. Sob os sofás, a bombordo e a boreste, há dois paióis onde cabem mais dois tanques de água ou combustível e sobra espaço para guardar objetos e mantimentos.

Uma das características mais interessantes da cabine é ter um pequeno hall, entre a sala e a proa, com duas portas: uma dá para o camarote, outra para o banheiro e sala. Essa divisão híbrida permite que o banheiro (muito bom e bem melhor que o de popa) tanto possa ser de uso comum quanto servir apenas ao camarote,

transformando-o assim numa suíte. Neste caso, basta fechar a porta da sala. A cozinha, por sua vez, fica bem na entrada da cabine e é completa, mas com ressalvas à escada de acesso, que faz os desavisados inadvertidamente pisarem numa parte da bancada (e justamente onde fica a tampa da geladeira), como se ela fosse degrau, o que chega a ser anti-higiênico.

Mas tamanho espaço interno tem a sua contrapartida: as laterais do convés ficaram comprometidas e são estreitas, com trechos de pouco mais de 35 cm. Além disso, os ovéns também atrapalham a passagem até a proa. Apesar do cockpit digno de elogios, o Trinidad é um barco mais bem resolvido por dentro do que por fora.

### 1 COZINHA

muito boa, mas a bancada vira uma espécie de degrau não intencional para a escada da cabine

### 2 PAIÓIS

em número e tamanho que permitem ter tanques extras para água e combustível

### 3 MASTRO

do tipo passante, ou seja, atravessa o teto da cabine e desce até a quilha, o que rouba um pouco de espaço a bordo

### PILOTAGEM



A posição é confortável, tanto em pé quanto sentado num banco rebatível. O barco testado tinha leme hidráulico e timão de menor diâmetro, para não ocupar tanto espaço. Os cabos de controle das velas são fáceis de alcançar e há quatro catracas bem dimensionadas. O acesso direto à cabine de popa facilita a vida do timoneiro nas velejadas mais longas.



### MASTREÇÃO



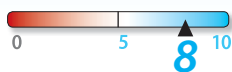
Mastro de alumínio, com armação no tope, que desce até a quilha, com cruzetas retas e degraus dobráveis, para eventuais escaladas. Como ele atravessa o convés, é preciso ficar de olho na vedação, para evitar a entrada de água pelo teto da cabine. A genoa é grande e limita um pouco a orça. A retranca é alta e não bate na cabeça dos tripulantes.



### PAIÓIS



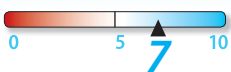
Há vários, dentro e fora da cabine. No cockpit, há dois bem grandes, onde cabe até um motor de popa em pé, com sobra de espaço. No paiol da âncora também cabe tudo: corrente, cabos, âncora reserva e um chuveirinho para lavar o equipamento.



### TANQUES



No barco testado, havia nada menos que seis tanques só para água, com entradas e registros de saída independentes e capacidade total de 600 litros (seis vezes mais que o de projeto). Já o tanque de combustível era de 160 litros — também mais que o dobro do projeto, porque todos os tanques originais eram pequenos demais.



# MÉDIA GERAL 7,7

Como se vê, o velho Trinidad 37 foi bem no teste. Suas notas ficaram acima da média, com destaque para o cockpit e a pilotagem. Só não foi tão bem na manutenção e apenas mediano nos quesitos tanques e desempenho, este prejudicado pelo seu peso acentuado. O Trinidad não foi feito para velejar rápido, mas é difícil não agradar a quem só quer cruzar, sem pressa de chegar.



- 1 SUÍTE DE POPA é quase uma extensão do posto de comando
- 2 HALL do camarote e banheiro, que podem formar suite
- 3 LEME com acesso na suíte de popa
- 4 CAMAROTE DE PROA com boa cama
- 5 COCKPIT com entrada para a cabine à frente e atrás

## Os camarotes são muito bons e o barco ainda tem dois banheiros, coisa rara em cascos deste porte

Testamos o *Allegro*, um Trinidad 37 com dez anos de uso, em Ubatuba, no litoral de São Paulo, em um dia de ventos fracos e com ondas de, no máximo, um metro. A bordo, havia quatro pessoas, 60 litros de combustível e 500 de água. A velejada foi prazerosa, apesar da fraca condição de vento, com rajadas de, no máximo, 14 nós — bem abaixo do ideal para um veleiro pesado como ele. Na ocasião, faltou, também, uma vela balão para aproveitar melhor os ventos de través folgado e de alheta.

Como todo barco de cruzeiro, o *Allegro* também demorou a embalar, devido ao seu grande deslocamento, de cerca de 7 500 kg. Com ventos médios de 10 nós, conseguimos velejar a apenas 4 nós na orça apertada (em torno dos 35 graus). Perto dos 60 graus, em orça mais folgada, a velocidade avançou para 5,2 nós e, no través, praticamente não subiu: ficou em 6 nós. Já na alheta, caiu para 4,8 nós. Não foi um grande desempenho, obviamente, mas ficou dentro do esperado para um veleiro de cruzeiro deste tipo e com quilha



### OUTRAS OPÇÕES



**Tor 12.5** É o outro único modelo nacional com cockpit central, mas mais moderno e tem 41 pés de comprimento. Também possui suíte na popa, porém com entrada por dentro da cabine. Por ser maior, tem convés e interior mais espaçosos, o que é natural.



**Samoa 36** Um veleiro para cruzeiros, com casco pesado, mas laminação robusta, para aguentar mar grosso. Tem banheiro com boxe fechado, dois camarotes de casal e cozinha alta. A iluminação natural e a visibilidade na cabine são excelentes.



**Delta 36** Também tem dois camarotes, mas é mais moderno e menos robusto que o Trinidad 37. Sua vocação são os cruzeiros costeiros e regatas, já que seu desempenho é bom mesmo com ventos fracos. Tem ótimo acabamento, mas custa bem mais caro.



## POR DENTRO É MELHOR

No cockpit, os controles das velas ficam bem à mão, mas as passagens laterais para a proa são estreitas e prejudicadas pela fixação dos ovêns no convés. Além disso, é lento com pouco vento



**DE USADO**



curta, o que limita as orças. Além disso, o barco estava equipado com um hélice fixo de três pás, que gera arrasto extra. Mesmo assim, o leme mostrou-se leve o tempo todo. Em outra oportunidade, com ventos de 20 nós, o desempenho na orça, próxima a 30 graus, foi bem melhor. Nesta condição, o Trinidad 37 navegou a 6,5 nós, o que não é nada mau para um barco desse tipo. Também aqui, o leme se comportou muito bem, com total controle e sem que o veleiro mostrasse qualquer tendência a atravessar.

Navegando a motor (um Yanmar de centro, de 39 hp, com rabeta saildrive SD31 e hélice de três pás fixas, com diâmetro de 17 polegadas e passo 13), ficou, também, dentro do esperado. Em regime de cruzeiro, a 2 800 rpm, navegou a 6 nós e sua velocidade máxima foi de 7,2 nós, a 3 100 rpm. Ressalve-se, porém, que o desempenho poderia ser melhor, já que, por culpa do hélice, pesado demais, o motor não atingiu sua rotação máxima, que é de 3 800 rpm.

Como se vê, o Trinidad 37 não é indicado para cruzeiros rápidos ou velejadas mais ousadas. Mas, em compensação, para curtir com a família ou pensar em travessias mais longas, tem robustez e conforto de sobra. Apesar do projeto de mais de 40 anos de idade. ⚓

**SÓ PARA CRUZEIRAR**

O Trinidad 37 foi feito só para cruzeiros. Seu casco é pesado e lento para regatas, mas bem seguro para enfrentar mares abertos

**QUE DIZ O DONO**

“Meu Allegro foi laminado no Sul e montado no Guarujá, entre 2000 e 2001. Mas, em relação ao modelo original, teve algumas mudanças, como a plataforma de popa integrada ao casco, a capota de fibra de vidro com fechamento lateral de lona, os tanques com mais capacidade para água e combustível, o motor com rabeta e melhores acessos para a manutenção. Sou seu segundo dono e estou tão satisfeito com ele que já alterei até os planos originais. Antes, queria subir até o Caribe; agora, quero dar a volta ao mundo. Acho o projeto do Trinidad 37 perfeito para longos cruzeiros. Mesmo assim, antes de partir, vou instalar painéis solares, gerador eólico, dessalinizador, modem acoplado ao rádio, reforçar as ferragens e incluir um gurupés e um tanque de óleo diesel maior que o atual. Gosto muito deste barco, mas é claro que nem tudo nele é perfeito. Só quase”.

Marcos Antonio é o atual dono do Allegro e pretende zarpar com ele para o Caribe ainda no primeiro semestre deste ano



**TRINIDAD 37**

**PONTOS ALTOS**

O cockpit é central

- Cabine bem confortável
- É seguro em mar aberto



**PONTOS BAIXOS**

Má circulação no cockpit

- Pouco ângulo de orça
- Fraco desempenho sem vento



**QUANTO CUSTA**

Entre R\$ 150 000 e R\$ 250 000

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

**ELE É ASSIM**

■ COMPRIMENTO	<b>11,30 m</b>
■ BOCA	<b>3,40 m</b>
■ CALADO	<b>1,40 m</b>
■ ÁREA VÉLICA (grande e genoa)	<b>55,20 m<sup>2</sup></b>
■ ALTURA NA ENTRADA DA CABINE	<b>1,90 m</b>
■ ALTURA NO CAMAROTE DE POPA	<b>1,80 m</b>
■ ALTURA NO CAMAROTE DE PROA	<b>1,80 m</b>
■ ALTURA NO BANHEIRO	<b>1,85 m</b>
■ DESLOCAMENTO	<b>7 500 kg</b>
■ LASTRO APROXIMADO	<b>2 500 kg</b>
■ COMBUSTÍVEL	<b>70 (160) litros</b>
■ ÁGUA	<b>100 (600) litros</b>
■ PESSOAS (dia/pernoite)	<b>8/4</b>
■ PROJETO	<b>John Decknatel</b>

**COMO NAVEGOU NO TESTE**

