



O PRIMEIRO BARCO



Por Jorge Nasseh
Fotos Divulgação

Pelo que se tem notícia, a primeira tentativa de construir um barco de fibra de vidro foi executada pelo americano Ray Greene em 1931. Ele sugeriu que a sua tese de Mestrado, na Universidade de Ohio, fosse a construção de um barco no autoclave da escola. O título da sua tese era "Choosing Plastics for Large Objects". No caso, um barco de 14 pés, e, assumindo que ele não queria chamar a atenção do resto da escola construindo um barco para seu próprio uso, ele não mencionou nada a respeito

do barco durante o trabalho. Nem depois. O primeiro problema dele foi conseguir uma resina, pois as primeiras foram desenvolvidas em 1920, mas não eram nem parecidas com o que existe hoje. Precisavam de autoclave e temperatura para curar, eram viscosas. A primeira versão de fibra de vidro semi-industrial foi criada em 1931 por uma empresa que deu origem à Owens Corning de hoje. E adivinha quem comprou o primeiro lote? Ray Greene. Embora não tivesse tido sucesso nas primeiras tentativas, ele ficou

tentando construir esse novo barco com os materiais mais modernos da época. Ray conseguiu terminar seu primeiro casco somente em 1942. O barco não era nem de perto como é um barco de hoje. Não existia gelcoat! Ele teve que comprar a fibra virgem, lavar e secar para remover toda a oleosidade e depois fazer um tecido bem irregular, laminado com uma resina que curava parcialmente. Mas quem se importava com isso naquela hora? Esse certamente foi o primeiro barco de fiberglass que se tem notícia.

Com as experiências militares da 2ª Guerra Mundial, o governo americano financiou em larga escala a pesquisa para a produção de materiais sintéticos que pudessem ser usados no esforço de guerra. Mas foi somente após a inteligência britânica ter adquirido cópias de documentos alemães sobre a fabricação e cura de resinas sintéticas e ter passado para os americanos (de graça), é que os primeiros laminados, parecidos com os de hoje em dia, foram fabricados. Nessa época ainda não havia praticamente resina decente disponível e todas necessitavam de um forno para secar. Em temperaturas altas, as resinas, que quase eram sólidas no início da laminação, se liquefaziam e escorriam, sendo depositadas no fundo do casco. Para espessar a resina usava-se amianto. A alta temperatura fazia os materiais se

dilatarem de formas diferentes, proporcionando todo o tipo de empeno. Os moldes e os fornos eram feitos de madeira, então já se pode imaginar a quantidade de incêndios dentro das fábricas. O segredo era a alma do negócio! O construtor que conseguia solucionar um problema que hoje talvez fosse simples não deixava ninguém entrar na fábrica com medo de alguém roubar algum segredo. Foi somente depois de 1946 que os primeiros barcos, produzidos em série, apareceram. Os primeiros barcos à venda tinham cerca de 17 pés e foram produzidos mais de 2 mil unidades em quatro anos. Ainda não usavam gelcoat e o convés era de madeira. Acreditem ou não, os barcos eram construídos pelo método de infusão, pois as resinas não secavam com a presença de oxigênio. Tinham que ser cobertas por um

Pelo que se tem notícia, a primeira tentativa de construir um barco de fibra de vidro foi executada pelo americano Ray Greene em 1931.

filme plástico. O método foi patenteado logo em seguida. Passaram-se muitos anos até que os produtos fossem industrializados e estivessem disponíveis para todos os fabricantes. Somente em 1955 apareceu a primeira resina que podia ser curada com catalisador à temperatura ambiente. Um ano depois surgiu no mercado finalmente o gelcoat. A partir daí é que temos alguma consciência de como os barcos de hoje em dia são produzidos. ▽

