

Ao estudarmos a figura 6 podemos tirar várias lições e utilizar em nossa tática de regata. A principal delas é constatar que com o aumento de intensidade do vento verdadeiro esta variável alterará a velocidade da embarcação, o ângulo de orça, e a direção do vento aparente. É hora então de tomarmos uma decisão conforme o cenário da regata. Mantemos o mesmo rumo e aumentamos assim a velocidade do barco, pois estaremos usando um pouco mais de vento aparente? Alteramos o rumo da embarcação orçando devido a mudança do vento aparente? De acordo com o cenário tático da regata podemos até tomar outras decisões, e em determinadas situações andar com o barco mais arribado que seus oponentes utilizando o vento aparente para aumentar a potência do fluxo de ar no painel vélico. É importante notar que com este estudo estaremos velejando com vento aparente e conhecendo melhor o mesmo. Desta forma e com o conhecimento adquirido, você agora pode controlar em várias oportunidades melhor a potência da sua embarcação, e aproveitar melhor o seu desempenho.

### O terceiro ponto a considerar

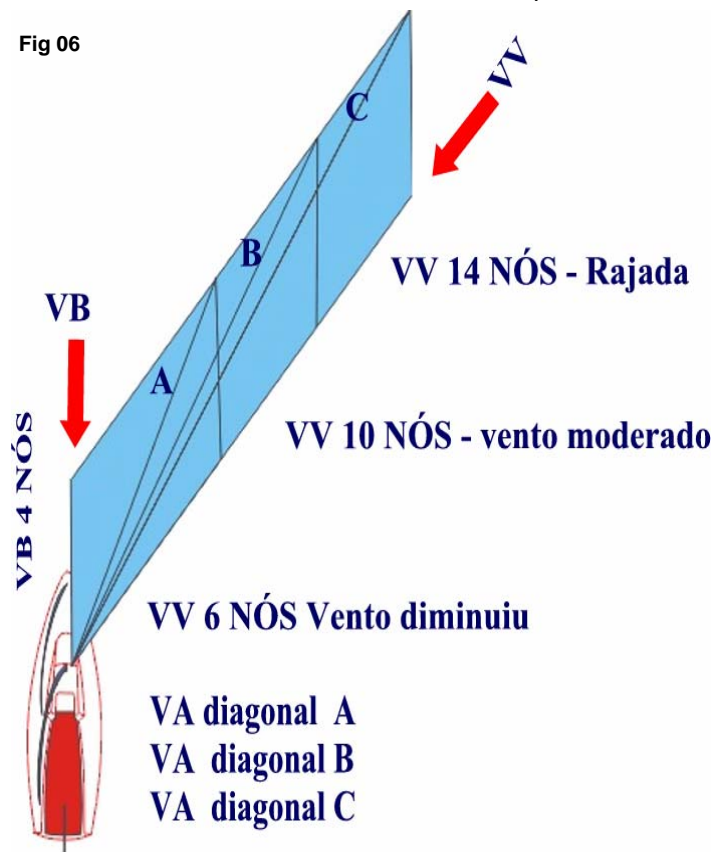
Você pode constatar analisando as figuras 2 e 3 com figuras 4 e 5. Em nosso exemplo, uma mudança 30 graus no sentido do vento verdadeiro fez uma mudança 38 graus no vento aparente. Compare figura 4 com figura 5, nós podemos verificar que uma mudança 16 graus no vento verdadeiro faz uma mudança 28 graus no vento aparente. Este, entre outras coisas, é o que faz a direção vento verdadeiro tão desfavorável pois no vento em popa ou a favor do vento o vento aparente tende a se tornar inoperante. Se considerarmos na figura 05 que o barco não irá alterar o seu rumo e o vento verdadeiro alterar para a direção de 153 graus notamos no gráfico figura 04 que a velocidade do vento aparente é de 7,5 nós maior do que na figura 05 que é de 6.2 nós. Se velejar com o vento verdadeiro de popa, e o barco neste rumo além de não estarmos usando o vento aparente qualquer mudança do vento verdadeiro na direção de sotavento pode fazer com que tenhamos um jibe. É muito comum acontecer esta manobra com os velejadores menos inexperientes, ou até com velejadores experientes e ventos muito fortes gerando então o que denominamos de jibe chinês.

### O quarto ponto a considerar

O quarto ponto é que quando um barco alcança, o vento aparente com uma velocidade maior do que o vento verdadeiro. Neste caso é você, de fato, "gerando o seu próprio vento." Em barcos que velejam no gelo ( iceboating ) esta é uma parte im-

portante resultando assim velocidades elevadas. Alguns barcos que velejam no gelo (iceboats), por exemplo, podem alcançar velocidades cinco a seis vezes a velocidade do vento verdadeiro **VV** e podem alcançar velocidades de 120 nós em 24 nós de vento. Quanto mais rapidamente o barco se desloca, mais elevada será a sua velocidade pois ele aproveitará também o vento que está sendo gerado pelo deslocamento. Somente por causa da falta da fricção, arrasto nestes barcos (iceboating) estas velocidades elevadas podem ser alcançadas. Um veleiro normal é limitado na velocidade à resistência do seu casco, a fricção da superfície, do

Fig 06



arrasto hidrodinâmico, assim que não podemos fazer melhor aproveitamento de vantagem do acréscimo velocidade pelo efeito do vento aparente. Um veleiro planando é mais fácil sentir a atuação do vento aparente. Neste caso temos de ter o conhecimento destes efeito pois a regulagem de vela e o rumo da embarcação tem que ser monitorados, pois há uma tendência da biruta da embarcação fechar como se estivéssemos no contra vento.

No primeiro conjunto de diagramas relacionados com o vento, tudo permanece constante exceto o sentido do vento verdadeiro, que se move mais distante à ré em cada diagrama subsequente. Na figura 6 você poderá fazer todos os estudos e reflexões sobre este assunto e tirar as suas conclusões, e utilizar nas suas competições, boa sorte.