

Treine & Veleje

JULI 2006

OPTMISMO NA VELA



VELEJAR



VENHA



Conhecendo o seu barco

Bordos do barco

O barco assim como o automóvel ou bicicleta tem um nome especial para cada uma de suas partes ou peças. Vamos iniciar conhecendo o nome dado aos lados do barco, a sua parte traseira e a sua parte dianteira.

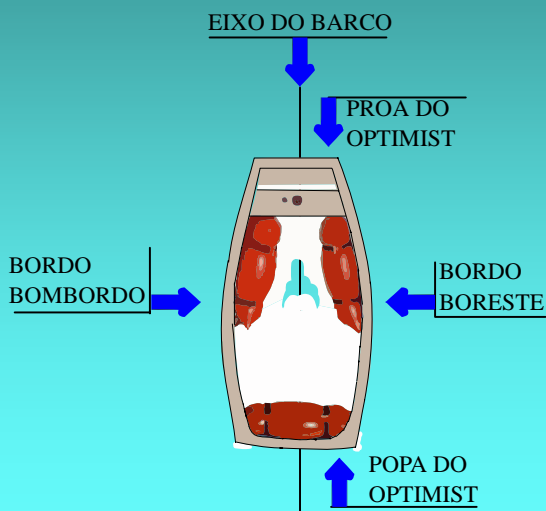
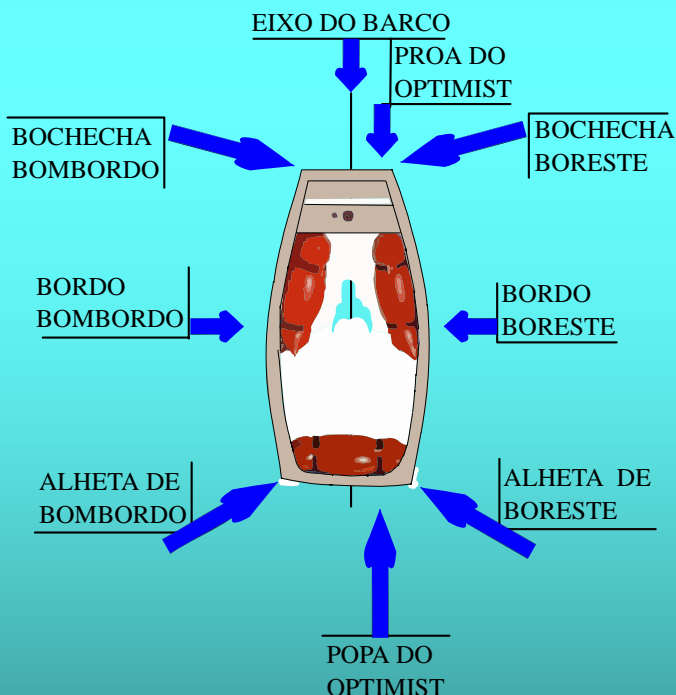


Figura 01



A linha do barco onde se encontram os bordos com a popa é chamado de **ALHETA**. Todo barco tem duas **ALHETAS** no qual denominamos **ALHETA DE BOMBORDO** e **ALHETA DE BORESTE**

BOCHECHA é o nome dado a linha onde se encontram os bordos com a proa. Onde denominamos **BOCHECHA DE BOMBORDO** e **BOCHECHA DE BORESTE**

Comunique-se com termos náuticos

Todo barco tem uma linha imaginária (figura 01) que passa da traseira do barco até a dianteira, denominada de **EIXO LONGITUDINAL DO BARCO**, também conhecido como linha de fé.

Em relação ao eixo do barco, chamamos de **BORDOS** as suas laterais. Tanto o lado esquerdo como o lado direito é chamado de **BORDO**.

Para sabermos que todos estão chamando o lado esquerdo de lado esquerdo, isto é olhamos o barco da parte traseira para a parte dianteira. O lado traseiro do barco leva o nome de **POPA** enquanto que a parte dianteira chamamos de **PROA**.

Olhando da POPA para a PROA, chamamos o bordo que fica a nossa esquerda de **BOMBORDO (BB)** e o bordo que fica a nossa direita de **BORESTE (BE)** ou **ESTIBORDO (EB)**.

Conhecer, cuidar do barco = confiança

Muitos outros fatores produzem um efeito mais sutil na psicologia de cada um. Para ter "sorte", alguns velejadores costumam usar uma determinada camisa ou uma fita na testa, comem seu sanduíche predileto antes da regata, ou tocam certa musica. O condicionamento psíquico é outro meio comum de se melhorar a "cuca". Um indivíduo bem-condicionado, obtém maior concentração tática, bem como um acréscimo de autoconfiança. E, finalmente, um relacionamento positivo entre o timoneiro e o proeiro é essencial para que cada um esteja confiante e melhore portanto o desempenho da equipe, o cuidar com seu barco e comunicar-se corretamente lhe ajudará bastante.

Resumindo, assumo seu objetivo e crie um compromisso para obtê-lo. Arranje tempo para melhorar o manejo de seu barco, a velocidade e a "cuca", até ter a autoconfiança suficiente em sua habilidade para alcançar seu objetivo. Não deixe distrações ou acidentes obscurecerem sua visão, e sempre se esforce ao máximo. O esforço será recompensado, seja ele grande sucesso ou não, desde que você tenha dado a si mesmo a chance de seguir um programa de preparação em longo prazo.

Ganhe vantagem mental, nos seus projetos preserve os seus recursos para o esforço principal. Conheça aqueles com quem você faz alianças. Não trave batalhas que você não pode vencer. Não faça aquilo que o seu oponente quer que você faça - se não for por outro motivo que não seja a própria vontade dele. Em regatas fique atento nas manobras de marcação do adversário. Não é necessário pressionar demais um oponente quando você está competindo principalmente se você tiver velocidade, confie em você.

Rumos do barco em relação ao vento

Dependendo da direção ou rumo que o barco se desloca em relação ao vento, damos nomes especiais a cada situação. E em cada situação a vela deverá estar situada em determinado lugar. Se partimos do vértice inferior do quadrado azul da (figura 02) teremos de bordejar com a finalidade de chegar ao vértice superior do quadrado. Para as pessoas que não velejam fica sempre aquela pergunta, porque os barcos fazem zig-zag, e manobram constantemente. O que elas talvez não tenham a informação que os barcos não velejam contra o vento. O quadrado azul indica exatamente esta área de restrição na figura 02

JULI2006

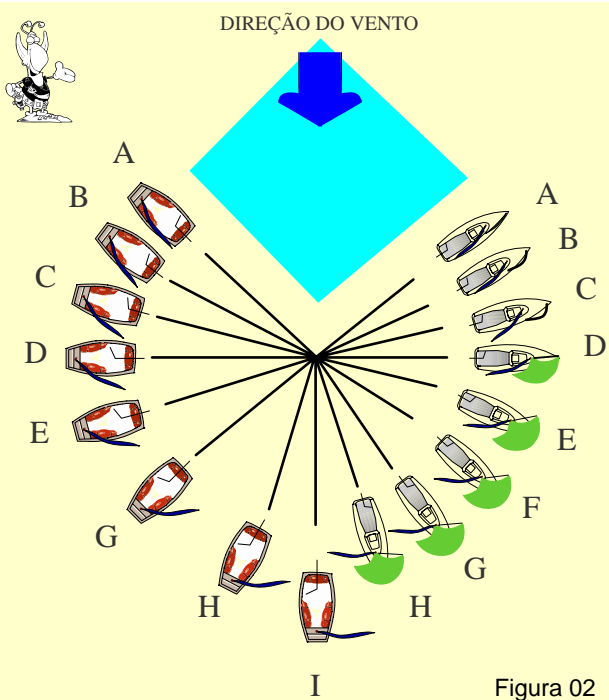
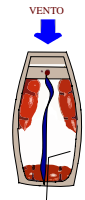


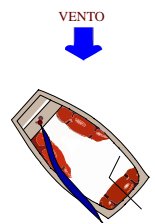
Figura 02

A	Optimist / veleiro no contravento ângulo de 45 graus em relação ao vento
B	Optimist / veleiro orçando no ângulo de 60 graus em relação a linha do vento
C	Optmist/ veleiro orçando no ângulo de 80 graus em relação a linha do vento
D	Optmist /veleiro no vento de través no ângulo de 90 graus em relação a linha do vento
E	Optimist /veleiro no vento de través em 110 graus em relação a linha do vento
F	Veleiro no vento de través e de balão través em 140 graus em relação a linha do vento
G	Optimist / veleiro no vento de través folgado 160 graus em relação a linha do vento
H	Optimist / veleiro no vento em popa com rumo mais orçado
I	Optimist no vento em popa com toda a retranca aberta

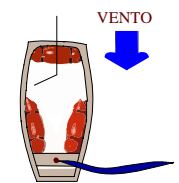
a) **APROAR AO VENTO** Um barco está aproado ao vento quando está parado na linha do vento com suas velas **PANEJANDO**, exatamente no eixo do barco, ou de sua linha de fé.



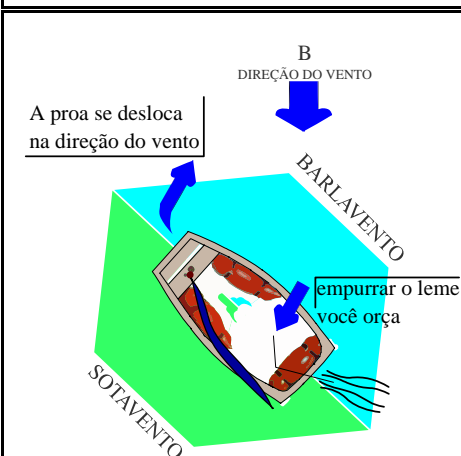
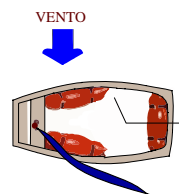
b) **CONTRAVENTO** - Diz-se estar navegando em contravento quando velejamos o mais próximo da linha do vento mas **SEM** aproar o barco. É comum quando se veleja em contravento fazer um caminho não em linha reta mas em zig-zag, isto é, mudando de rumo quando necessário. Na figura 02 o veleiro A está em contravento.



c) **VENTO DE POPA** Um barco está navegando com **VENTO DE POPA** quando o vento que bate nas velas vem da direção da popa do barco (o vento que vem por trás do barco). Com o vento em popa o barco anda na mesma direção do vento, isto é, anda a favor do vento.



d) **TRAVÉS** - Um barco anda de través quando o vento bate em um dos seus bordos. Neste caso o vento estaria batendo na bochecha de boreste. Neste rumo que a maioria dos barcos a vela atingem a maior velocidade, atingindo o planeio. O que denominamos as vezes, dar uma boa planada.



Orçar - é quando você empurra a extensão, cana de leme, para o lado em que está a vela, e a proa se desloca em direção ao vento. O comando do **LEME** é feito através da **CANA** do leme, ou extensão do leme. **Arri-bar** é o movimento contrário a orçar. Barlavento é o lado do barco que o vento está enchendo a vela. Sotavento é o lado contrário.

CLASSIFICAÇÃO DOS CASCOS

Os cascos das embarcações podem ser classificados em dois tipos básicos; - os cascos de deslocamento; e os cascos planadores. Existe ainda um terceiro tipo, um casco híbrido, denominado casco de semi-deslocamento ou semi-planeio.

Cada um dos tipos mencionados possui peculiaridades de projeto e características operacionais que são adequadas para aplicações das embarcações.

O CASCO DE DESLOCAMENTO



Um casco de deslocamento é modelado de forma que sua proa fenda a água como se fosse uma cunha e sua seção de vante até aproximadamente a meio barco desloque a água lateralmente. A partir desta seção, o casco é modelado permitindo que a água venha a convergir para a popa seguindo um fluxo natural com a redução do arrasto. As características gerais encontradas no casco de deslocamento são: construção robusta, com aptidão marinheira para quaisquer condições de mar; facilidade de se deslocar n'água em baixas velocidades; generosa capacidade de espaço interno para acomodações, carga ou pescado; tendência a rolar em mares revoltos



O CASCO PLANADOR

Um casco planador é projetado para se deslocar na superfície d'água em alta velocidade. Usualmente sua popa plana e achatada é modelada para ficar nitidamente ao lume d'água, com arrasto reduzido nas velocidades elevadas. Como resultado de suas linhas retilíneas, um casco planador não permite que a água flua naturalmente em baixas velocidades, tornando-se ineficiente nesta faixa de utilização. As características gerais deste tipo de casco são:

- em águas turbulentas, quando em alta velocidade, suas seções retilíneas provocam uma singradura ruidosa pelo batimento constante do casco nas ondas;
- em mares revoltos, com as ondas vindas por detrás do barco, a popa achatada tende a se elevar ao passo que a proa mergulha no cavado, atitude que pode dar origem a um atravessamento perigoso.
- em elevadas velocidades, o barco desliza lateralmente ao efetuar uma guinada; e
- tendência a rolar quando parado

SEMI-DESLOCAMENTO



O casco de semi-deslocamento é um tipo intermediário entre o casco de deslocamento e o planador. Possuindo as características de ambos os tipos básicos, este casco híbrido é projetado para operar de forma econômica em velocidade acima daquelas utilizadas pelos cascos genuinamente de deslocamento e abaixo das praticadas pelos de planeio. O casco de semi-deslocamento, a partir de um pronunciado formato em V na proa, vai sendo torcido até uma popa bastante achatada. As características gerais deste casco são:

- possuir uma pronunciada quina (é uma abrupta aresta do casco na região onde o fundo intercede com as laterais do barco) na parte de vante que forma uma onda de grande espalhamento ao invés de uma que se eleva ao longo do casco;
- possuir a versatilidade da combinação da velocidade com qualidade marinheira; e
- oferecer um razoável grau de utilização do espaço interno

FORMATOS DE CASCOS

Além da classificação por tipos básicos, os cascos também podem ser enquadrados em três tipos de formato básicos:



- achatado ; - arredondado; e



- "V" . Atualmente, o formato do casco refere-se mais ao seu fundo do que a sua aparência completa. Os formatos básicos são

empregados individualmente ou combinados para compatibilizar os requisitos operacionais necessários a uma aplicação específica.

Esses formatos tem evoluído ao longo do tempo com o desenvolvimento das seguintes características particulares:

- o fundo achatado é o mais simples dos formatos. O fundo da embarcação é construído de tal forma que a seção transversal será composta por linhas retas, de um lado ao outro conforme pode ser visto na figura. Um fundo achatado é caracterizado por uma quina pronunciada.

“ Ao velejar com sua equipe, tenha um método claro de comunicação, se você é técnico não use as mesmas formas de comunicação para toda e qualquer situação, divida os lucros da vitória com sua tripulação ou seus treinandos. Procure conhecer os amigos e valha-se da ajuda de outros que tiveram a mesma experiência. Divida sua experiência e colha no futuro novas dádivas “



- o formato básico do fundo V caracteriza-se por uma elevação do fundo, a partir da quilha, para fora, até a intercessão com as laterais na quina. Variantes deste formato referem-se ao ângulo V, a razão com que este ângulo se reduz à medida que se aproxima da popa e a quantidade de quinas que o casco apresenta; quina singela ou composta (múltiplas quinas).



- o fundo arredondado é o mais antigo dos formatos de casco além de ser o que apresenta a maior dificuldade para construção. Não existem quinas. As laterais e o fundo são unidos em uma curva contínua denominada bojo.

Fonte: Carlos Guimarães

SINAIS DE PERIGO

Um navio que está em perigo e pede assistência deve utilizar ou mostrar os sinais que significam perigo e necessidade de assistência:



- a) tiro de peça, ou outros sinais explosivos, com intervalos de cerca de um minuto;
- b) som contínuo, produzido por qualquer aparelho de sinais de nevoeiro;
- c) foguetes ou bombas, projetando estrelas de cor vermelha, lançados um de cada vez a intervalos curtos;
- d) sinal emitido por radiotelegrafia, ou por qualquer outro sistema de sinalização, formado pelo grupo ... - - - ... (S.O.S.) do [Código Morse](#);
- e) sinal radiotelefônico formado pela palavra Mayday;
- f) sinal de perigo NC do [Código Internacional de Sinais](#) (C.I.S.);
- g) sinal formado por uma bandeira quadrada, tendo, acima ou abaixo dela, um balão esférico;
- i) fogueiras a bordo (tais como as produzidas pela combustão de óleo, alcatrão, etc.);
- j) - foguete com pára-quadras, ou um facho de mão, que produzam uma luz vermelha;
- k) - movimentos lentos e repetidos, de cima para baixo, com os braços estendidos;

" **Tática de regata**, procure dar uma boa saída com velocidade, faça uma estimativa da sua situação logo após o tiro de saída. Observe sinais que lhe digam o que seus oponentes estão fazendo, que bordo, qual o lado da raia que estão indo. Com este cenário mapeado tire suas conclusões, trate o seu oponente como uma ameaça para sua liderança, tome cuidado para não subestimá-lo. **A disciplina pode estabelecer lealdade** trate a sua equipe no barco com humanidade, instile um senso de disciplina, dê crédito e a confiança será mútua - caso contrário, ela não irá existir"

COMEMORE E ELEVE SEU MORAL

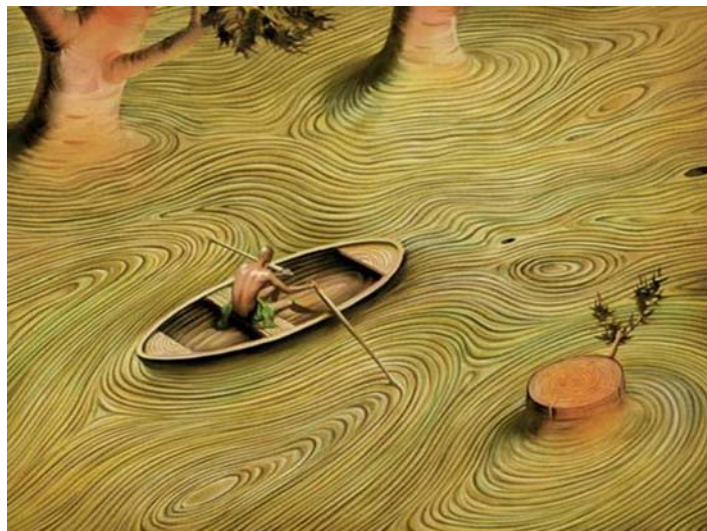


No iatismo não temos o hábito de comemorar, na maioria das vezes por ser um esporte único temos a comemoração do ganhador e o choro dos perdedores. Espero que nos próximos eventos todos possam comemorar. Você e sua tripulação participaram chegaram ao fim de uma regata e obtiveram aquela vitória de vencerem a si mesmo - comemore. Se você ganhou a competição - comemore.

Algumas pessoas acham que apenas os grandes feitos merecem ser festejados, acreditamos que é necessário comemorar alguma coisa todos os dias, que isso deve ser um hábito. "As comemorações estão armazenadas em nossa memória e serão lembradas todas as vezes que quiser elevar seu moral. E quando você alcançar uma meta e reconhecer isso com uma comemoração você se sentirá muito mais positivo em relação aos desafios que estão por vir".

Desça hoje a sua embarcação para velejar - comemore esta sua atitude, se você vier para assistir o torneio, a regata, o campeonato - comemore, se você for o nono barco, ou último, na competição - comemore, se não tiver vento não reclame - participe da confraternização - comemore, venha velejar sua participação é importante para o crescimento do grupo - comemore. Se você pertence a outra flotilha mesmo assim - participe - colabore - comemore. Não se esqueça que quem dá o rumo para sua vida é você, da mesma forma quando você entra na sua embarcação e determina onde quer chegar.

Aprender a lidar com os desafios também passa pela comemoração. Aposto que você não se esqueceu daquela rajada tão favorável, que lhe possibilitou ganhar aquela regata - e a sua mente estava em comemoração, ao chegar no cais cheio de orgulho e certo que aquela rajada iria acontecer. Que felicidade, que comemoração interna. Pratique para que isto possa ocorrer com mais vezes e tenha boas regatas.



Quadro de Salvador Felipe Jacinto Dali, nasceu em Figueras, Catalunha, na Espanha, em 11 de maio de 1904. Desde cedo revelou talento para o desenho e o pai, um tabelião mandou a Madri para estudar na Escola de Belas Artes de San Fernando.

Tática & Regras

TESTE

2005 - 2008

REGRAS BÁSICAS

- 01** Você está no meio de uma regata e cruza com um barco em perigo, você deve prestar assistência. **V F**
- 02** Um barco pode ser penalizado por comportamento inadequado, antes de qualquer outra regra seja aplicada. **V F**
- 03** Um barco penalizado por comportamento inadequado, não pode usar esse resultado numa série de regatas. **V F**
- 04** Quando um barco transgredir uma regra e nenhum competidor, ou integrante oficial da regata protesta, você não está obrigado a cumprir uma penalidade. **V F**
- 05** Se você é participante de uma regata sua conduta será regida pela regra de regata, você deve aceitar e ser governado por ela. **V F**
- 06** Regras de classe não estão autorizadas a mudar as regras estabelecidas. **V F**
- 07** Um princípio fundamental do desporto náutico é o de que quando o concorrente infringir uma regra imediatamente se penalize, o que pode implicar que se retirem. **V F**
- 08** Você participa da competição sem ter feito a devida inscrição, você pode ser penalizado pela regra 69. **V F**

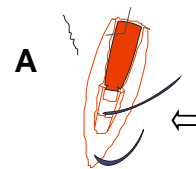
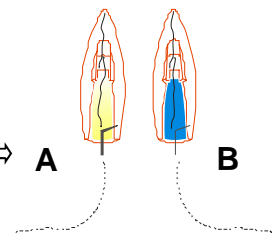
DEFINIÇÕES

- 09** Depois que a proa do barco passa a linha do vento no meio da cambada, não é considerado que o mesmo "tenha cambado" até que ele alcance seu novo curso, ou rumo. **V F**
- 10** Dois barcos com retrancas opostas podem ser sobrepostos. **V F**
- 11** Você termina a regata quando você cruza a linha de chegada, no sentido do curso da última marca, após velejar todo percurso corretamente. **V F**
- 12** Se o barco com direito a caminho puder velejar no rumo sem tocar em um outro barco, então o outro barco está mantendo-se afastado. **V F**
- 13** O cabo de ancora de uma marca não é considerado parte da marca. **V F**
- 14** Um barco tem seu rumo correto somente após o mesmo realizar a partida de uma regata. **V F**
- 15** Um barco espectador não é considerado uma obstrução a menos que um barco competindo tiver que fazer uma alteração substancial naturalmente para evitá-lo. **V F**

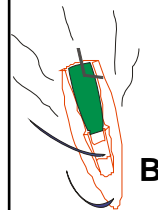
SITUAÇÕES

Em cada situação abaixo, qual o barco (A ou B) está correto no momento mostrado

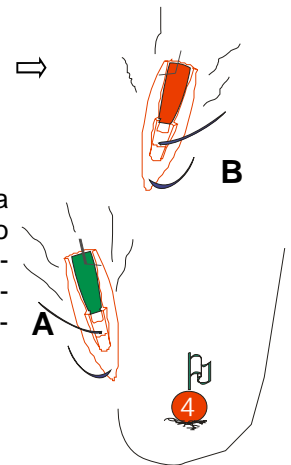
- 01** Ambos os barcos estão próximos de uma cambada (A ou B) estão corretos



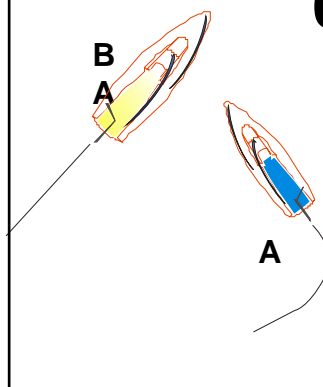
- 02** Ambos os barcos estão velejando em seus rumos, e uma regata. (A ou B) estão corretos



- 03** O barco A vem para montar a bóia, e o barco (B) com retranca a esquerda se aproxima. (A ou B) estão corretos



- 04** O barco (A) realiza uma cambada, próximo do barco (B) (A ou B) estão corretos



cezarcastro@uol.com.br
Representante Brasília