



Treine & Veleje

OUTI2006



**A vida é aquilo que
acontece enquanto**

fazemos planos para o futuro .

John Lenon



Velejar é uma ciência, o velejador tem que sempre rever os conceitos para poder velejar bem e com performance, seja regata ou uma velejada de cruzeiro. Qualquer que seja o tipo de barco a vela, entender a regulagem das velas é essencial.

Quando a barriga está bem atrás a entrada é dita "fina", ela permite apenas uma estreita faixa eficiente fluxo de ar. A vantagem de uma entrada fina: ela possibilita a vela trabalhar em um ângulo mais fechado com o vento, significando que o barco pode orçar mais, entretanto, para manter este ângulo fechado você deve timonear com toda atenção e constantemente ajustar a vela para não estolar. É difícil, a não ser em condições de mar calmo. Se sua buja vai rápido do panejamento ao estolamento (biruta de barlavento panejando) e você está tendo grande dificuldade em encontrar o melhor ponto, então a regulagem do trilho da buja está muito a ré. Nas ondas e condições agitadas, as velas devem ter forma com a barriga à vante para evitar o estolamento.

Por que a vela grande tem a barriga mais a ré que a buja?

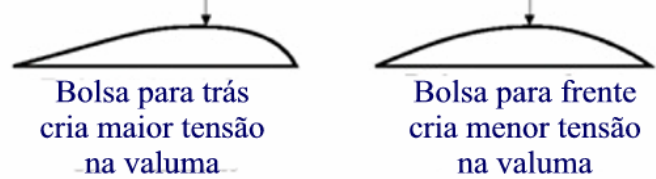
A buja cria um canal ou efeito de afunilamento que ajuda a manter o fluxo de ar aderido ao lado de sotavento da vela grande. A barriga da vela grande pode ser colocada a ré sem estolar a vela. Se você veleja apenas com a vela grande, sem buja, entretanto, você achará que a vela estola rapidamente e precisa ter a barriga movida para frente.

A locação da barriga da vela não é sempre uniforme no prolongamento desta. Em um barco de mastreação fracionada com o estai de proa conectado, a barriga da vela deve estar cerca de 3/4 da altura do mastro, uma vela grande de bom formato deve ter a barriga a 50% nas seções inferiores. Você notará que a vela grande da mastreação fracionada é geralmente cortada chata na parte de baixo e cheia em cima de modo que a buja possa ser mais cassada sem fechar o canal de vento. Vale observar que quando se encomenda um conjunto de vela, buja e grande que as mesmas são feitas de forma a obterem um desempenho satisfatório trabalhando juntas, não é recomendável utilizar velas distintas que não fazem parte de um conjunto.

Em geral, a locação da barriga é em função das condições de onda. Quanto mais agitado estiver mais você moverá a barriga para frente. Quanto mais calmo estiver mais você moverá a barriga para trás. É útil usar o lembrete "benevolência dianteira" como meio de lembrar que a barriga à vante é mais tolerante às súbitas mudanças de curso com mar encafelado. Se você tiver problemas para determinar a posição da barriga da vela com precisão, considere o desenho de uma fina linha vertical na vela grande exatamente 50% a ré e 35% a ré na buja. Estas li-

POSIÇÃO DA BOLSA

Ponto máximo



estas podem servir como referência para ajustamentos adicionais.

Valuma aberta ou valuma fechada ?

Uma vez com a regulagem desejada enchimento ou achatamento da vela e a correta posição da barriga, você desejará em seguida se concentrar na valuma, ou bordo de fuga da vela grande e da buja. Pense na valuma superior da vela grande como um porta, quando a porta está fechada (as talas e a valuma estão paralelas à linha de centro da retranca), a área exposta ao vento é relativamente grande e também exerce a força total ou potência sobre a porta. Se a porta for aberta e deixar o vento escapar, a área projetada será reduzida, portanto diminuindo a potência.

Como timoneiro, você sabe que muita potência nas velas resulta em excessivo leme a barlavento, adernamento excessivo e olhares recriminadores de sua tripulação. No vento forte suas velas devem ter a forma achatada com as valumas abertas. À medida que o vento diminui é necessário, mais potência, feche as valumas primeiro e gradualmente



Espírito de Equipe

Amigo, por querer sempre o melhor para você, me preocupo quando encontro alguma falha. O texto abaixo me tranqüilizou um pouco - Sucesso!!! - Como diz Aldo Novak: "É melhor o imperfeito feito que o perfeito não feito" – preocupamos tanto querendo atingir um alto grau de perfeição que perdemos tempo (o foco do esforço se cristaliza na imagem de perfeição enquanto que a realidade orgânica da vida continua acontecendo, ao lado). Olhando por outro lado, o imperfeito não significa mal feito – algo pode estar imperfeito, por restrições de tempo, conhecimento ou recursos: tudo o que tiver a fazer, faça bem feito. Cora Coralina dizia: "Tudo o que merece ser feito, merece ser bem feito". Nem sempre se consegue, mas usando vontade, dedicação, empenho e foco, a maior parte de tudo o que fizer, ações e resultados, será positiva e produtiva.

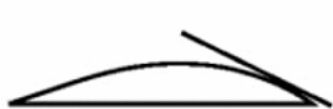




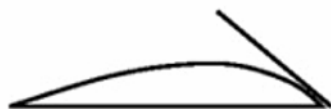
encha mais as velas. Use a tala de topo de sua vela grande como guia; nunca posicione além da linha de centro da retranca ou você arrisca a estolar a vela. Quando a tala de topo estiver paralela à retranca, a valuma está fechada.

A próxima vez que você velejar no contravento, fique atrás da retranca e olhe para cima da valuma da vela grande. Você notará que a parte inferior da valuma tende a fazer um gancho para barlavento e mais para cima da vela, a valuma abre gradualmente. A variação do ângulo da corda da vela em relação à retranca é chamada de torção (twist). No vento leve, a variação do vento de baixo para cima tende a ser mais acentuada, isto é o vento no topo do mastro é mais forte que o vento no convés. Isto significa também que o vento aparen-

Efeito da adriça no ângulo da entrada



Menor tensão da adriça produz um ângulo menor de entrada, mais fácil estolar muita atenção do timoneiro, o barco aponta mais



Maior tensão da adriça produz um ângulo maior de entrada, menos estol atenção do timoneiro, o barco aponta menos, mais potência.

te (combinação do vento verdadeiro com o vento da velocidade do barco) no tope do mastro está mais a ré que no convés. Conseqüentemente, as velas precisam estar abertas no tope e fechadas na base. Em geral, mais torção é necessária nas ondas e nas condições de vento leve e forte. Menos torção é necessária no vento moderado e mar calmo, ocasião em que o barco não está com sobrepotência e é fácil timonear um curso firme.

Dispositivos em seu barco controlam a barriga, a valuma e a torção e permite uma larga faixa de formatos de vela, para combinar com as condições de vento e mar.

Os pontos da buja

Recuar os pontos de escota da buja é uma das melhores e mais rápidas maneiras de diminuir a potência do barco. Quando você faz isso, achata a vela e reduz a tensão na parte de cima da valuma, permitindo uma certa torção e diminuindo a força que ela faz. Numa rajada muito forte, a escota deve ser também folgada, aumentando ainda mais a torção (twist) da valuma e também o canal de vento entre a vela

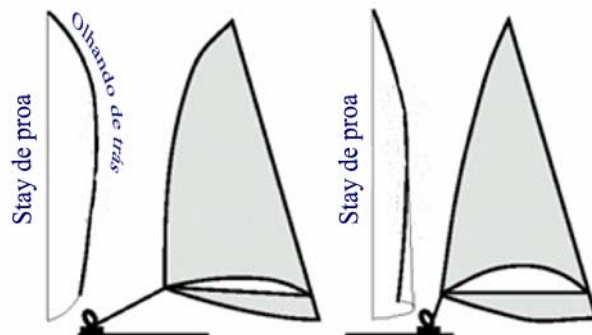
grande e a buja. Lembre-se de que inclinar o mastro para trás diminui a distancia entre o tope da buja e o punho de escota, produzindo o mesmo efeito obtido quando se recua o ponto de escota.

Formato da vela : cheio ou chato?

Profundidade, flecha máxima (barriga) e valuma devem ser ajustadas para cada condição. Um dos fatores mais importantes na eficiência da vela no contravento é como as velas estão ajustadas para as diferentes condições encontradas. Muito se tem escrito sobre teoria vélica e seu relacionamento com a aerodinâmica. O básico, entretanto, não é entender as complexidades teóricas, mas aplicar os princípios básicos, para dar forma correta às velas para uma brisa de 6 nós e água tranqüila ou um vento de 30 nós com ondas. O formato da vela não deve, todavia ser confundido com o posicionamento vélico. O formato da vela se refere ao perfil aerodinâmico da vela em relação ao vento. Posicionamento vélico é o uso de diversos controles para ajustar as velas devidamente em relação ao ângulo do vento. Vamos observar o formato da vela de três modos .

Formato cheio ou formato chato?

Dizer que uma vela esta cheia refere-se à profundidade de curvatura da vela entre a profundidade real da vela e sua corda, a distância em linha reta



A escota mais para popa achata a vela embaixo e folga a valuma

A escota mais para proa maior barriga na vela embaixo e tensiona a valuma

da testa da vela até a valuma. Por exemplo, se duas velas têm a mesma medida de flecha, mas a vela A tem uma corda mais longa que a vela B, então A tem menos profundidade e é portanto, mais achatada.

Por que se diz que uma vela barriguda é melhor no vento leve?

Um barco a vela precisa de potência para se manter em movimento no vento fraco. O impulso ou potência é gerado pelo movimento das partículas do ar sobre um aerofólio. Para uma velocidade constante do vento, o impulso aumenta na proporção que o aerofólio se torna mais curvo. Consequentemente, em condições de vento leve, onde considerável potência é necessária, um formato cheio é apropriado.

Por que, então, você deve querer um formato achatado no vento forte?

Você poderia concluir que se mais curvatura produz mais impulso, mantendo a forma cheia nas velocidades mais altas do vento maximizaria a força propulsora. Entretanto, o impulso é contrariado por uma força frenadora chamada arrasto, que é causada pelo atrito das partículas do ar movendo-se sobre a vela, quanto maior a curva da vela (portanto, maior a área), mais arrasto resulta. Atingir uma alta relação impulso/arrasto é conseguido regulando a vela de acordo com o equilíbrio do leme, se o vento aumenta de 8 para 15 nós e você sente muito leme a barlavento, suas velas estão gerando muito impulso e arrasto. Achatando a vela até que o leme fique equilibrado você gera o impulso necessário sem excesso de arrasto.

Em ventos de leve a moderados, com muitas ondas, deixe as velas um pouco mais cheias que o normal para potência extra. Entretanto, à medida que o vento aumentar, apoie-se no equilíbrio do leme para guiar a forma de sua vela. No caso, de vento forte e mar agitado, você deve manter suas velas achatadas e basear-se no bom timoneamento para manter o barco andando rápido.


Barriga à vante ou barriga à ré?

Chamamos de barriga, cujo termo correspondente em inglês é "draft", à alocação da profundidade máxima expressa como uma porcentagem a ré da testa - por exemplo, uma vela com barriga a 40% tem o ponto de máxima ao longo da corda de uma vela. Ela é usualmente expressa com uma porcentagem a ré da testa - por exemplo, uma vela com barriga a 40% tem o ponto de máxima profundidade 40% a ré da testa. Faixas horizontais escuras chamadas faixas de draft (draft stripes) podem ser colocadas em uma vela para auxiliá-lo a "ver" o formato da vela e ajudar o ajuste correto do draft.

Muitas velerias projetam e fabricam velas com o draft devidamente locado para condições médias. A profundi-

dade máxima na vela grande deve ficar acerca de 50% e aproximadamente 35% nas velas de proa.

Em geral, quanto mais avante a barriga, mais arredondada é entrada da vela e mais resistente ela é ao estolamento. O estolamento ocorre quando o ar é incapaz de escoar em torno do lado curvo da vela: se houver muita curvatura na vela; se a direção do fluxo de ar estiver em ângulo muito grande; se a barriga estiver muito a ré.



Trabalho em equipe funciona, reflita sobre o assunto.

O princípio fundamental da qual se baseia o trabalho em equipe:

“ Quatro homens bravos que não se conhecem bem não ousarão atacar um leão. “

“Quatro homens menos bravos, mas que se conhecem muito bem, certos de que podem confiar uns nos outros e, consequentemente, ajudar-se mutuamente, atacarão, resolutos.”

Podemos assim resumir de uma maneira simples a ciência do trabalho em equipe. Pense sobre isto e aplique quando for velejar no seu barco, organize sua equipe para velejar melhor. Veleje com alegria e passe fundamentos positivos para a melhoria do esporte náutico.

Veleje com o tempo

O tempo é a coisa mais democrática que existe. Todo mundo recebe, nós velejadores todos os domingos e feriados, temos em um dia 24 horas para gastar, nem mais nem menos. Já que não podemos comprar mais tempo, reciclar o tempo usado ou mesmo recuperar o tempo perdido, a melhor coisa que temos a fazer é aprender a administrá-lo da maneira mais eficiente. Por que algumas pessoas conseguem fazer mais coisas em 24 horas do que outras? Será que elas dormem menos, fazem menos horário de almoço, trabalham escondido em casa de madrugada? Nada disso!

Essas pessoas que conseguem fazer mais geralmente tem menos tempo do que as pessoas que fazem menos em mais tempo. Aproveite estas dicas de como melhorar os seus dias com seu veleiro. Coloque-as em prática hoje mesmo e você verá que seu dia, além de ser mais produtivo, será também menos cansativo. E se você, velejador, está cansado de ouvir os amigos reclamarem do vento, da chuva, do frio, do clube que não lhe dá apoio, aproveite essas dicas e estabeleça uma marca mental, ajude-se, ajude a sua equipe a melhorar direcionando para outras atividades, ajustar o barco, lavar o barco, estudar regras, conversar sobre novos projetos, faça seu futuro agora e verá que a utilização desse tempo lhe renderá alegrias.

Defina metas razoáveis para suas atividades voltadas para seu esporte favorito.

Dê a si o tempo suficiente para realizar essas metas. Comece com metas simples. (trocar um simples para-fuso na cana de leme pode significar a vitória em uma regata futura)

Ponha seus objetivos no papel e revise-os regularmente, comemore as suas pequenas conquistas, aprenda a comemorar com sua equipe, e não esqueça neste momento do seu técnico.

- Aprenda a dizer "não" educadamente e sem sentimento de culpa para os amigos que vão lhe convidar para aquele papo de cerveja, um gastador de tempo.
- Trate sempre primeiro dos assuntos desagradáveis. Os assuntos que estão mais lhe afligindo resolva-o, tenha a certeza que você será recompensado por isto, fique atento e sinta que com suas atitudes as coisas mudam, acontecem.
- Prepare listas do que fazer em situações e atividades repetitivas. Reveja sua lista, se alguma atividade que colocou não tomou nenhuma atitude de realizar, é sinal que não fez falta é melhor esquecê-la.
- Encoraje a tripulação de seu barco a resolverem problemas de seu barco, isto faz parte do trabalho em equipe, principalmente quando não tiver vento, veja o que pode melhorar no seu barco. Não é preciso achar que só um profissional toma essa atitude, o importante é o seu bem estar, sua auto-estima e sua capacidade de realizar, essa atitude estimula sua equipe a participar.
- Quando você delegar algum trabalho para sua equipe de vela, explique exatamente que tipo de resultado está esperando.
- Não se perca em bate-papos inúteis. Evite os velejadores reclamações identificados pelas observações de baixa estima, não tem vento, hoje não vai ventar, o clube não nos ajuda, não tenho proeiro ou meu proeiro faltou uma desculpa muito comum, preciso de....., o clube tem que....., etc
- Evite interrupções. Se dedique no que está fazendo, só assim você aumentará seu poder de concentração, não deixe sua mente rolar entre as vagas de uma tempestade, domine para que tenha um rumo correto.

Precisamos saber aproveitar cada momento, porque, como disse John Lennon: "A vida é aquilo que acontece enquanto fazemos planos para o futuro"...

Leia os comentários do brasileiro Torben Grael, no site oficial da Volvo Ocean Race, sobre a participação brasileira na regata, seus aprendizados e planos para o futuro:

Quando começamos a Volvo Ocean Race, antes de 2005, poucos acreditaram nisso, depois de oito meses podemos comemorar o sucesso que alcançamos escreveu Torben Grael, comandante do Brasil, primeiro barco brasileiro a participar da regata de volta ao mundo e maior medalhista da história da vela olímpica, ao final da regata. O Brasil 1 foi o primeiro barco brasileiro neste tipo de competição e nós nos superamos para terminar na terceira colocação geral. Foi uma verdadeira aventura ao redor do mundo e a concluímos com todas as nossas metas conquistadas.

O projeto sempre será lembrado como pioneiro no país. Somente de ter montado uma campanha de tal magnitude, superando todas as dificuldades, já é uma realização muito grande. Não foi fácil achar os fundos necessários para um projeto tão audaz dentro da realidade brasileira, mas os diretores da equipe Alan Adler e Enio Ribeiro, sempre acreditaram na sua viabilidade. Construímos o barco no Brasil e entramos na competição com metade da tripulação inexperiente em regatas oceânicas. Mas fomos competitivos desde o primeiro dia e o resultado final mostrou isso. Terminamos em terceiro geral, vencemos uma das pernas e mostramos



o nosso ponto de vista a esse novo mundo que os brasileiros chegam.

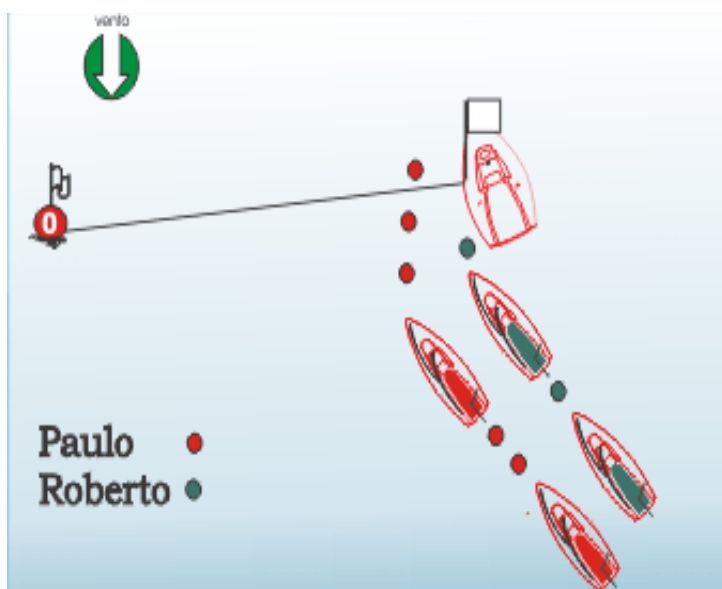
Para mim a maior força da equipe foi a amizade que todos demonstraram durante toda a regata. O moral a bordo sempre esteve elevado e isso fez muita diferença. Naturalmente, nós não podemos acertar em tudo. Nosso tempo de preparação não foi dos mais adequados, mas muitas outras equipes também enfrentaram este problema. Ainda assim, realizamos uma participação surpreendente. Conquistamos quatro pódios, quatro deles na reta final da regata. Isso demonstra como a tripulação evoluiu entre si e com o barco. Sempre me lembrarei da vitória em Roterdã, na Holanda, e o quanto lutamos para conquistá-la. Particularmente para mim, foi uma grande aventura. O Torben Grael que terminou a Volvo Ocean Race está seguramente mais sábio. Estou mais velho, meu rosto tem

Tática & Regras

OUTI2006

Paulo e Roberto estão velejando de bolina cochada (em contravento) em sua aproximação na direção da linha de partida como mostra o diagrama, próximo ao barco da comissão de regata. Entretanto o barco de Roberto está a barlavento de Paulo. Diversas perguntas podem ser feitas sobre esta situação simples e comum.

Que regras aplicar se Paulo orçar para a linha do vento em direção a Roberto? A primeira observação que se deve levar em conta é que os barcos estão aproximando da linha de partida, estão no início de uma regata, neste caso a regra 18 não se aplica (regra 18.1(a)). Roberto



tem que se manter afastado de Paulo porque é o barco de barlavento (regra 11), mas se Paulo mudar o curso deve dar espaço suficiente para que Roberto mantenha-se afastado (regra 16.1).

Se Paulo orçar até a linha do vento em direção a Roberto antes que sobreponha o barco da comissão de regata, Roberto terá espaço necessário para manter-se afastado. Pode orçar até a linha do vento, acima e aderência no espaço atrás e a boreste do barco da comissão de regata. Entretanto, se Paulo orça até a linha do vento em direção a Roberto na posição mostrada no diagrama, não há nenhuma maneira dele poder se manter afastado sem bater o barco da comissão de regata. Paulo é obrigado a dar-lhe o espaço necessário, ou seja, o espaço livre para evitar a colisão com a comissão de regata em uma atitude marinheira, provocar a batida no barco da comissão de regata não é uma atitude marinheira. Conseqüentemente, Paulo não pode orçar até a linha do vento em direção no sentido de compelir Roberto a colidir com o barco da comissão de regata.

Suponha que haja uma corrente e estejam jogando ambos os barcos em direção ao barco da comissão de

regata, Nenhum deles tenha condições de mudar o seu rumo, ou que a corrente esteja forte e que impeçam a mudança de rumo, e que Roberto está próximo do contato com o canto da popa de bombordo do barco da comissão de regatas. Que regras se aplicam então?

Conforme a definição da regra o barco da comissão de regatas é uma marca, assim quando Roberto toca nela infringiu portanto a regra 31. Paulo permanece em seu curso, e assim não infringi a regra 16.1. Ele se manteve afastado para evitar Roberto depois que tocou na marca, então Roberto infringiria também a régua 11. Se Roberto infringi somente a regra 31 sua justa penalidade é dar uma volta de 360 graus. Se infringir a regra 31 e a regra 11 em seqüência, a sua penalidade é dar 720 graus (regra 44.4(a)).

Espaço para passar um obstáculo

Clarise e Laura estão velejando ao largo e em compromisso estão para alcançar uma área sinalizada por uma tubulação fina alta visível acima da água marcando um banco de areia. Ambos velejadores sabem que esta área é perigosa, outros velejadores evitaram esta área. Antes que os barcos alcancem

Regra 11; quando os barcos estão com as mesmas amuras e em compromisso, um barco de barlavento deverá manter-se afastado de um barco de sotavento.

Regra 16.1; Quando um barco com direito a rumo altera o seu rumo, deverá conceder ao outro barco *espaço* para se *desviar*.

Regra 18; Rondar e passar balizas e obstáculos. Na regra 18, espaço é o espaço para um barco interior rondar ou passar entre um barco exterior e uma baliza ou obstáculo, incluindo o espaço para virar por davante ou virar em roda quando fazem parte normal da manobra.

Regra 18.1; Esta regra se aplica quando os barcos estão prestes a rondar ou passar uma baliza que tenham de deixar pelo mesmo bordo, ou um obstáculo que tenham de deixar pelo mesmo lado, e até que o tenham passado. No entanto, não se aplica (a) numa baliza de largada rodeada de água navegável, incluindo a sua amarra, desde o momento em que os barcos estão se aproximando dela para largar até que a tenham passado. Regra 18.2(a)

Regra 18.2 Dar Espaço; Desviar-se

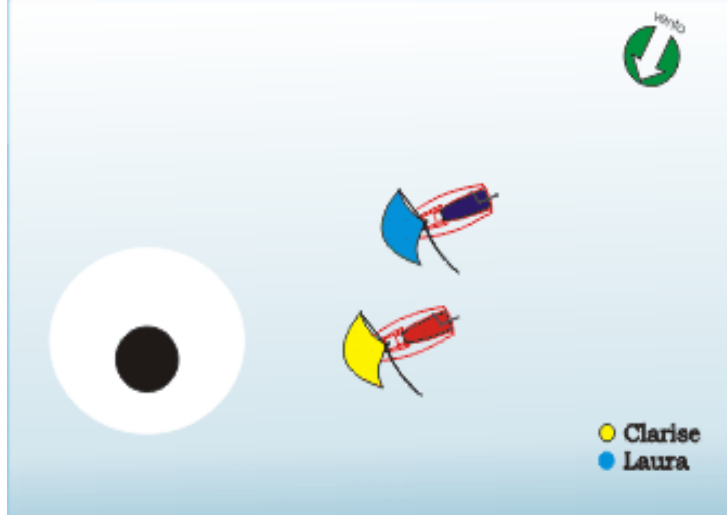
(a) EM COMPROMISSO -- REGRA BÁSICA— Quando os barcos estão em compromisso, o barco exterior dará *espaço* ao barco interior para rondar ou passar a *baliza* ou *obstáculo*, e se o barco interior tiver direito a rumo o barco exterior

deverá *desviar-se*. Outras partes da regra 18 contêm excep-

a posição mostrada, Laura velejando na mesma amura e rumo correto não pode velejar acima além do seu rumo correto enquanto os barcos se mantiverem em compromisso. (regra 17.1).

Esta situação pode ser considerada de quatro maneiras diferentes, e eu considerarei as regras que se aplicam em cada caso.

Suponha que ambos os barcos estejam com a vontade e pretendem deixar a área (banco de areia) a boreste. Obviamente, que o banco de areia é uma obstrução à navegação



conforme define a regra. Neste caso o banco de areia é uma obstrução e que ambos os barcos estão com a intenção de ultrapassar "passar" pelo mesmo lado (deixando assim o banco de areia pelo lado de boreste da embarcação). Conseqüentemente, o barco timoneado por Clarise deve dar espaço ao barco timoneado pela Laura de passar o banco de areia conforme as regras. (regras 18.1 e 18.2 (a)).

O que acontece se Clarise protestar Laura por infringir a regra 17.1 alegando que Laura orçou acima do seu próprio curso, ou seja, acima do rumo do banco de areia? Esse protesto deve ser rejeitado, reprovado, porque quando Laura orçou na direção da linha do vento para passar o banco de areia velejando no seu curso mais apropriado - rumo próprio, isto é o curso que lhe permite velejar o mais rápido possível para chegar a marca ou obstáculo.

Suponha que ambos os timoneiros Clarise e Laura pensam de que o curso o mais rápido à marca seguinte deve passar o banco de areia por bombordo. Então a regra 18.2(a) não se aplica porque Clarise tem direito, pois o barco timoneado por Laura está a barlavento conseqüentemente deve se manter afastado segundo a regra.

Suponha que Clarise brade com intenção de deixar o banco de areia a bombordo ao mesmo tempo Laura brade com intenção de deixar banco de areia a boreste! Neste caso, os brados mostram que os barcos não pretendem passar o banco de areia pelo mesmo lado.

Entretanto, Clarise tem o espaço necessário para realização da manobra, assim com Laura. Conseqüentemente,

ambos os barcos estão em condições de passar o banco de areia pelo lado requerido.

Naturalmente, se Laura decidir-se deixar o banco de areia a bombordo as regras não tem nenhuma consequência porque os cursos dos barcos divergem, são diferentes. Laura orçaria para deixar o banco de areia a bombordo, e Clarise arribaria para deixar o banco de areia por boreste.

Nota aos leitores: as opiniões que eu expresso são aqui unicamente minhas próprias interpretações das regras. Espero que com as reflexões dos leitores possamos contribuir para melhoria pessoal de cada velejador.

Regra 17.1; Mesmas amuras; rumo correto. Se um barco livre pela popa ficar em compromisso a uma distância inferior a dois dos seus comprimentos a sotavento de um barco com as mesmas amuras, não velejará para além do seu rumo correto enquanto os barcos se mantiverem comprometidos a uma distância menor do que aquela, a não ser que ao fazê-lo fique imediatamente para a ré do outro barco. Esta regra não se aplica se o compromisso se iniciar enquanto o barco de barlavento estiver obrigado a desviar-se pela regra 13.

Regra 31; ABALROAR UMA MARCA. Quando em regata, um barco não abalroará uma marca de largata antes de partir, uma baliza que marque o início, o limite ou o fim de uma perna do percurso em que se encontra a velejar, ou uma baliza de chegada depois de chegar.

Regra 31.2; Um barco que tenha infringido a regra 31.1 pode, logo que possível e depois de se afastar completamente dos outros barcos, penalizar-se, cumprindo imediatamente uma rotação completa, incluindo uma virada por davante e outra em roda. Quando um barco se penalizar depois de abalroar uma baliza de chegada, voltará completamente para o lado do percurso da linha antes de chegar. Contudo, se um barco obtiver vantagem significativa numa regata ou série por abalroar uma baliza a sua penalização será retirar-se.

Regra 44.4(a) Limites às Penalizações (a) Quando um barco tem a intenção de se penalizar conforme estabelecido na regra 44.1, e no mesmo incidente tenha abalroado uma baliza, não necessita de se submeter à penalização prevista na regra 31.2

NORTH SAILS

Representante Brasília - Cezar Castro - cel 61-9206-0077
email: cezarcastro@uol.com.br cezarcastro@br.northsail.com