

Treine & Veleje

SET12006

Inovar também é preciso



Aprenda a vencer



TONY RANGEL
REGATAS LA CARRETELA





Um veleiro-prazer para a iniciação das crianças.

O veleiro com bolina Open Bic, futuro concorrente do Optimist nas escolas de vela, deverá tornar marinheiros os mais jovens, sem lhes privar

das alegrias de surfar.

Por que as crianças não teriam o direito, elas também, à alegria da vela moderna? Os barcos evoluíram muito nos últimos vinte anos. Os velhos cascos barrigudos se tornaram obsoletos com a chegada de cascos chatos como aqueles dos barcos de 60 pés da "Vendé Globe" e as séries com bolinas, como os 29' ou os 49'. Toda uma geração de marinheiros, profissionais e amadores descobre nesses veleiros os prazeres de verdadeiramente "surf", uma noção familiar para os windsurfistas. Enquanto isso, as crianças (6 a 12 anos) continuam a se tornar marinheiros no Optimist, pequeno veleiro com bolina de aspecto desajeitado que festeja seus 60 anos.

Já os maiores, habituados a decidir a marca dos seus tênis, dificilmente aceitam fazer suas aulas em um barco que mais parece uma caixa de sabão (ou um pequeno caixão) que uma prancha de ski ou de kitesurf. Esses "caros pequenos" não sabem, entretanto, que, na origem, o Optimist era mesmo uma caixa de sabão sobre rolagens que os jovens americanos (de Clearwater na Flórida) tinham equipado, em 1947, com uma vela.

Foi graças à observação deles que Clark Mills, arquiteto naval, desenhou o Optimist, introduzido na França em 1960. Nos dias atuais, a fibra/plástico substituiu a madeira. Milhares de crianças gastaram os fundos de suas calças sobre suas bordas. Alguns se desgostaram para sempre da Vela, enquanto outros se encantam por suas performances nos ventos fortes.

Um casco plano.

Foi diante das imagens de jovens Neozelandeses que enfrentam condições extremas em seus fracos barquinhos que Thierry Verneuil, o Diretor Geral da Bic Sport, decidiu criar um veleiro de concepção moderna para as crianças. "O acaso de uma visita comercial na Itália me fez cair sobre o protótipo de um pequeno veleiro projetado por Daniele Vitali, uma arquiteta naval, conta ele. Nós saímos de lá os ajustes



finais do *Open Bic*". Comprimento de 2,75 m, largura de 1,14 m, peso de 45 kg, vela única, uma bolina e um leme: as características desse barco são muito próximas às do Optimist.

A vela transparente do Open Bic se ajusta em poucos instantes sobre um mastro de epóxi, exatamente como aquelas das pranchas a vela. É equipado, por sua vez, com uma retranca pequena e com um "encordoamento" de suprema elegância. Seu casco plano como o do Optimist é elevado e encorpado – permite que ele plane à primeira brisa. De volta, os pés fixos no fundo do barco, as crianças descobrem as acelerações a grandes distâncias (sob vento constante) e as cambadas ultra rápidas quando se deve bordejar para melhor aproveitar o vento. Mesmo a limpeza do barco (retirada de sal) se torna parte do prazer: o barco pode ser limpo em alguns segundos, graças ao seu cockpit aberto e auto esvaziante. A ausência do espelho de popa facilita também a reentrada a bordo.

Todas essas qualidades atraíram a atenção de profissionais. O presidente da Federação Francesa de Vela (FFV), Jean Pierre Champion, se diz pronto a trabalhar junto às escolas de vela UCPA e o Clube MED (90% do mercado de iniciação) para estudar a evolução possível do ensino nesse novo barco. Uma idéia que seduz Frédéric Pichonnet, responsável da filial náutica da UCPA.

"O *Optimist* não é muito divertido e será efetivamente bom virar a página para uma época onde todo mundo fale de surfar, se sensações fáceis", afirma ele.

Michaël Fraboulet, dono da escola de vela da Trinité-sur-mer (Morbihan), uma das maiores da França com seus 30 Optimist, entretanto, não está preparado para se desfazer de sua frota. "Nossos melhores alunos estão certamente muito empolgados de testar o *Open Bic*, ao ponto de se recusarem a pegar seus velhos barcos", reconhece ele. "Mas o *Optimist* continuará sendo muito útil para o aprendizado da regata. O *Open Bic* é uma outra forma de vela, mais lúdica. Em uma palavra: mais fácil". Na Trinité, como em todos os centros de vela da Bretanha, entretanto, nós aderimos à operação. "As escolas francesas de vela, a nova onda", destinada a modernizar a imagem do esportelazer. Uma evolução que entristece um pouco Martine Audran, presidenta da Promoção do Optimist, a associação que cuida dessa classe de veleiros e de milhares de jovens participantes das regatas oficiais até os 14 anos (na verdade, 15 anos – observação do tradutor). "O *Optimist* continuará a ser a melhor escola para aprender a navegar, e o *Open Bic* é um mono tripulado, enquanto as escolas precisam de um bi tripulado", explica ela. Uma exigência que poderá ser levada em conta pela Bic Sport na especificação do Open Bic em vários tamanhos. Matéria publicada no Jornal Nice Martin em 16/04/2006 - traduzido por Marcos Henrique.

Mesmo em categorias fechadas, as legiões de Optimist que equipam as escolas de velas começam a se incomodar. Porque, eis que desembarca no mercado

um novo pequeno barco que deveria embaralhar a paisagem tradicional. Um barco concebido especialmente para o prazer das crianças: o Open Bic, embarcação para a diversão, verdadeira máquina de surfar, para enfim fazer a ligação com a nova geração de barcos que se dirigem aos adolescentes, mas ainda não ousaram descer até a faixa de idade inferior.

Ciente de sua capacidade, a Bic então ousou, e nos coloca essa embarcação quase futurista, ultramoderna em todo caso, com linhas emprestadas dos Open 60: casco planador e popa larga, inteiramente aberta e auto esvaziante. A máquina garante sensações fortes com suas possibilidades naturais de habitabilidade e a dessalinização não é mais um problema, graças ao cockpit aberto.

E para uma transição suave, a criança pode começar o aprendizado no Open Bic com a mastreação e leme de seu velho Optimist. Primeiro adestrar a fera, antes de passar à versão total, com uma vela de 4,5m², com luva do tipo prancha à vela, e, posteriormente, soltar os cavalos! - Publicada na revista *Voiles et Voi-*



liers em Maio/2006.

O Open Bic enfim desvendado.

Bic, a famosa marca de pranchas à vela e de caiaques, entra no universo da vela leve. E, com o Open Bic, as idéias preconcebidas são afastadas. Essa embarcação propõe um desenho moderno, de aspecto afirmativo, equipado de uma mastreação inspirada nas pranchas de Windsurf. Objetivo: colocar fora do jogo o Optimist, propondo um barco moderno e divertido. A aposta é ousada, mas o Open Bic é sedutor e seu equipamento joga a seu favor. Veremos...

Comprimento: 2,75 m; Largura: 1,14m; Área vélica: 4,5 m²; Arquiteto: Vitali; Construtor: Bic Sport. Preço do casco: 1.000 Euros; Preço completo: 2.500 Euros. – Publicada no Jornal Ouest France (Rennes) em 13/05/2006

Com o Open Bic, Optimist tem um rival.

A sessenta anos, o Optimist reina quase absoluto na formação dos jovens nas escolas de vela. Milhões de crianças e um grande número dentre os maiores velejadores aprenderam a navegar nessa “caixa de sabão” construída antes em madeira, hoje em fibra ou plástico. Mas sua aparência inalterada desde sua invenção na Flórida em 1947, fica a partir de agora seriamente envelhecida, no momento em que os adolescentes sonham deslizar, da mesma forma que os windsurferistas e os surfistas. Um outro ponto é que alguns responsáveis por escolas se perguntam se esse pequeno barco, o Optimist, não é uma das causas principais da deserção dos jovens de seus clubes de vela.

Para tentar dar um novo sopro na iniciação à vela prazer, o construtor Francês Bic Sport, sediado em Vannes (Morbihan), acaba de conceber um novo produto: o Open Bic. Um veleiro com bolina, com características próximas àquelas do Optimist, mas com o casco mais bonito e a mastreação inspirada nas pranchas a vela.

“É certo que o Open Bic se posiciona como concorrente do Optimist, mas não se trata de substituí-lo: este veleiro quase mitológico será sempre muito querido e utilizado em algumas escolas. Com o nosso veleiro, nós queremos de início apontar outras sensações aos jovens, colocando-os ao nível da água como nos novos veleiros grandes”, define Benoît Tréguilly, responsável de comunicação da Bic Sport.

Ao sair do golfo de Morbihan, na praia dos Govelins em Saint-Gildas-de-Rhuys, Jean Marc Blanco e seu clube do Rohy foram os primeiros a testar o Open Bic nos últimos dias. “Não dá para fazer foto com o Optimist. Quando a gente gostou do Open, a gente não tem mais vontade de se separar dele: ele se desloca ao mais fraco sopro de vento, ele dá a impressão de surfar na água, tudo isso sendo estável”, afirma um dos primeiros jovens a experimentar o novo produto Bic. “Com sua proa característica, o Optimist acumula água sob vento frontal e diminuir a vela é difícil. No Open, todas as manobras são facilitadas e sobretudo os jovens tem a impressão de velejar como os grandes”, diz Jean Marc Blanco, que, depois de vinte e três anos de utilização, acaba de colocar definitivamente seus Optimist no depósito. Como se eles tivessem se tornado velhos atores sem talento. Matéria publicada na Revista Bateaux em Junho/2006.



O Open Bic quer destronar o Optimist

Decidida a enfrentar um monstro sagrado, a Bic Sport ataca o Optimist. Com armas na medida de sua audácia, ela ambiciona destronar o favorito dos pré-adolescentes com seu Open Bic.

O líder mundial dos esportes de deslizamento sobre a água se sente com asas. Não contente de dominar o setor com 65.000 produtos por ano, Bic Sport acaba de anunciar que irá ampliar suas atividades de flutuantes (pranchas de Wind, Kite surf e anexos) se posicionando também no mercado de veleiros.

Thierry Verneuil, o Presidente Geral da Bic Sport, não esconde: "Nosso objetivo é lançar 1.000 barcos (Open Bic) no primeiro ano para superar o Optimist. Esse veleiro teve uma acolhida muito favorável, mais nas escolas de vela que entre particulares". A fábrica, instalada em Vannes no Golfo de Morbihan não tem o hábito de revelar seus segredos de fabricação, mas suas ferramentas industriais permitem que ela passe a uma velocidade superior.

Com mais de 25.000m² e com efetivo de 120 a 150 funcionários, a Bic Sport está em fase tecnológica ascendente. Não menos que 800 toneladas de plástico entram em seus ateliers a cada ano, que são transformados a 180°C, segundo princípios ultramodernos: a termo formagem e sobretudo a extrusão de espuma. A coloração se faz a quente. O peso daquele que não hesita a querer destronar o sacro santo Optimist está na medida de sua ambição: 60% da produção é exportada para 70 países diferentes.

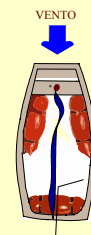
O campeão de 2006 deverá seduzir: comprimento de 2,75m para um peso de 45kg, sua mastreação muito inspirada nas pranchas a vela. Ele deverá ser vendido em torno de 2.500 euros ou 1.000 euros o casco nu. A partir de Abril, os Open Bic estão saindo das linhas de montagem à taxa de 200 exemplares por mês.



North Sails - cezarcastro@br.northsail.com

Rumos do optimist em relação ao ven-

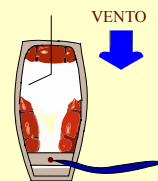
a) **APROAR AO VENTO** - Um barco está aproado ao vento quando está parado na linha do vento com suas velas **PANEJANDO**. Quando o barco estiver nesta situação um bom truque para que ele volte a velejar e deixar o leme no meio do barco fixo por alguns momentos e o barco definirá para que lado ele irá enchendo a vela, neste momento puxe o leme com sua mão que está popa fazendo com que o barco arribe, quando o barco estiver aumentado sua velocidade e velejando novamente, coloque no rumo desejado e regule as velas e boa velejada.



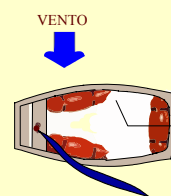
b) **CONTRAVENTO** - Diz-se estar navegando em contravento quando velejamos o mais próximo da linha do vento, mas **SEM** aproar o barco. É comum quando se veleja em contravento seguir um rumo com o fim de atingir o objetivo. Será necessário cambiar para outro bordo quando for necessário. Estaríamos muitas das vezes navegando como se estivéssemos fazendo zig-zag.



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. Quando estiver velejado de popa procure não velejar de popa rasa, veleje um pouco mais orçado que o barco tem uma velocidade melhor, e faça o jibe quando necessário para atingir seu objetivo, assim você navegará no rumo com maior velocidade.



d) **TRAVÉS** - Um barco anda de través quando o vento bate em um dos seus bordos. Neste bordo a retranca do barco faz um ângulo de 135 graus com o vento, nesta posição o barco atinge sua maior velocidade, onde os velejadores nos ventos fortes pegam suas planadas. Quando seu barco estiver nesta posição e iniciar o efeito de planagem, procure ao escorar e movimentar seu peso para no sentido proa popa para que o barco esteja melhor equilibrado e atinja um desempenho maior.





Classe Mini Transat chega ao Brasil

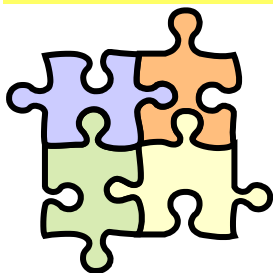
Foi no mês de maio deste ano, que 5 velejadores entre eles Gustavo Pacheco, o único brasileiro a completar a regata solitária Mini Transat, se uniram para formar a Classe Mini Brasil. De lá para cá muita coisa aconteceu. Foi escolhido e comprado um projeto, do designer francês Samuel Manuard, construído um casco no Rio Boat Show pela Barracuda Tec, em fibra de vidro, fibra de carbono e espuma Divinice, laminada uma forma do casco e do convés. O primeiro barco está vendido para a velejadora Izabel Pimentel, que neste momento atravessa o oceano Atlântico solitária num open 6,50 antigo, e que irá participar da próxima edição da regata Mini Transat. O lançamento do primeiro Open 6,50 construído em série no Brasil esta previsto para início de outubro. O grupo está tendo um bom feedback através do site criado

www.classemini.com.br de velejadores interessados no projeto. “Pela amostragem de contatos no nosso site, pudemos ver que esta classe de barcos fascina muita gente. É um barco radical. Veloz, seguro e estável. Próprio para ser velejado com apenas um tripulante ou dois, e em mar aberto! “Acreditamos que acertamos ao escolher o projetista, que além de designer também construtor e velejador da classe. Isto nos deu a certeza de ter um projeto totalmente harmônico e veloz. Para se ter uma idéia, a última edição da regata Mini Transat, foi vencida por um barco de seu desenho. E acreditamos também que acertamos no conceito do barco, ao escolher soluções atuais e radicais, como quilha basculante e bolinas assimétricas. Por tudo isto, temos um excelente produto a ser disponibilizado aos interessados” .

Comenta Gustavo Pacheco, que esta a frente dos detalhes e resoluções da construção das formas e da parte técnica deste projeto.



Um barco.
Uma pessoa.
Um oceano.



Qual a idéia que você tem sobre vencer.

Logicamente que vencer é sempre bom. Será então que não chegar na frente de uma competição a vela significaria não vencer? Será que vencer está restrito ao aspecto econômico, ou seja o competidor X

venceu porque ele tem dinheiro? A restrição financeira seria então um delimitador? Naturalmente que podemos pensar de muitas maneiras sobre o assunto. Pela experiência existe pessoas que tem pensamentos diferentes dos padrões estabelecidos como o exemplo de definição de vencer sob outro ângulo.

Vencer é colocar metas pessoais e atingi-las, e procurar com isto desfrutar a sensação que esta experiência produz. Me parece uma definição muito próxima de o que importa é competir, a vitória global será comemorada, e as vitórias parciais das metas pessoais também. Você pode ter sucesso alimentando os sonhos de muitas pessoas. Quando se coloca um iniciante em um barco a vela e o ajuda a participar de uma regata, pode ter certeza que você que tomou esta iniciativa é um vencedor, pois a sua meta pessoal foi atingida independente de ter vencido ou não a competição.

A alegria e gratidão daquela pessoa a marcará para o resto da vida. No futuro tenha certeza que a vida lhe retornará a gratidão e recompensa pelo feito. Você é um vencedor.

Na realidade, vencer ou perder são coisas que não podem ser mensuradas. São estados mentais. Você só perde quando desiste. Desse ângulo, o mundo está cheio de vencedores e há espaço para todos. Em qualquer situação que se encontre, não procure a desistência.

Velas, manutenção e durabilidade

Um bom cuidado com as velas aumenta sua durabilidade. Velas de regata ou cruzeiro devem ter um lugar próprio para serem guardadas depois da limpeza adequada. Alguns cuidados podem significar diferença em velocidade e também uma temporada extra para o velame.

Com o passar do tempo, os tecidos para velas tendem a ficar cada vez mais "firmes", começando pelo conditioned e new yarn tempered e agora com temperkote ou mylar.

Para os regatistas, ou cruzeiristas, é importante que o tecido não apresente rugas; por isso é bom que as velas sejam dobradas ou enroladas. Estou convencido de que enrolar é a forma ideal para a sua manutenção.

A melhor maneira de fazer isso é começar pelo topo, indo até a esteira. Quando for necessário dobrar, por questões de espaço ou tamanho, faça o movimento inverso, ou seja, da esteira para o tope.

Uma precaução importante é a de mantê-las sempre se-

cas, pois o tecido muito resinado ou fino poderá amolecer quanto guardado molhado ou úmido durante muito tempo. Porém, em um período de treinamento intenso - quando as velas são usadas diariamente - é melhor que fiquem guardadas abertas e não será necessário tirá-las do sol todo o dia; entretanto, e preciso lavá-las bem ao se encerrar o treinamento, principalmente se você veleja em água salgada.

Nunca as deixe panejar quando isso puder ser evitado. A vibração faz com que o tecido estrague e deteriora a bolsa de talas.

As velas de cruzeiro são tipicamente mais soft que as de regata. Deste modo, elas podem ser ensacadas por varias semanas, sem problema. Enrolá-las, guardá-las secar e protegê-las das radiações ultravioletas que ressecam a resina - são precauções que evitam "quebrar" os tecidos de nylon e poliéster.

Na verdade, o bom senso e o melhor guia, isto é, saber quando é necessária uma lavagem ou mesmo a remoção de manchas. As sugestões abaixo são práticas e podem ajudar bastante.

Para as sujeiras comuns como sal, manchas de terra e poeira o ideal é lavar com água pura. No máximo, use sabão neutro com auxílio de uma esponja macia.

Manchas de óleo, graxa e cera saem com água morna e sabão. Quando estiverem difíceis de sair, utilize benzina ou acetona, porém, tenha cuidado de removê-las o mais rápido possível.

Ferrugens, marcas de numeral e tinta são retiradas com tetracloreto de carbono.

Quando não conseguir limpar as manchas com água e sabão neutro, é melhor deixar.

As velas de temperkote ou mylar merecem cuidado especial na hora de serem guardadas, Esses materiais são menos resistentes à fricção e as dobras, por serem tecidos duros e ao mesmo tempo leves para o esforço que suportam. Durante a limpeza, evite qualquer tipo de solvente.

Nunca é demais enfatizar que o nylon para o spinnaker é bem mais sensível que o poliéster. Sabão e solvente podem danificar aquele tecido. Siga a informação acima e periodicamente leve suas velas ao lugar onde foram compradas, para uma inspeção. Estou certo de que se você proceder desta forma, terá suas velas por uma grande temporada de regatas.



Tática &

SETE/2006

Como surgiu o protesto no iatismo

“Biarnar“ Não, não quero protestar, é tão desagradável...”, diz o tímido que sofreu um golpe do adversário mais agressivo durante a regata renhida. “Por que protestar? Não vale a pena e mais ainda contra o João; é tão simpático...”reflete outro timoneiro num gesto generoso. Um como outro está errado. O raciocínio dos dois baseia-se na concepção irrefletida, vaga e “desvairante”da palavra: protesto.

Este verbo é ligado, instintivamente, a algo deselegante ou inamistoso, sim mesmo desafiante, um ato provocador. Nada mais errado que isto. Desde os tempos mais remotos o homem do mar criou e observou certos costumes nas manobras dos seus barcos. O desenvolvimento da navegação transformou a tradição em lei, uma lei que nós conhecemos pela denominação “Direito ao caminho”. Os costumes marítimos não desviavam neste respeito à norma do progresso da humanidade; esta norma de fixar os preceitos principais da vida quotidiana num código de comportamento cívico.

O esporte da vela, o yachting, formando as regras dos seus movimentos, os diretivos das suas composições, recorreu ao “Direito ao caminho”. Era natural, porque os seus organizadores primitivos eram os mesmos homens práticos cuja concorrência profissional constituía em corridas, corridas pelo pão diário. Eram eles pilotos em busca do navio do navio à vela manobrando em demanda do porto mais próximo, eram eles pescadores perseguindo sua caça, que organizaram nos dias de folga as primeiras regatas esportivas. Regatas não somente medindo o valor das tripulações, mas também o valor dos tipos dos seus barcos.

E assim eles levavam consigo um aparelho de arbitragem que hoje ainda, com pequenas exceções, tributos ao momento esportivo – é a mesma...Inglês é o verbo dos navegadores, é a língua ouvida e compreendida nos sete mares. Uma liga de anglo-saxão e celta, latim e nórdico, sua origem é das mais diversas, mas o cunho das suas palavras é dado pelo homem que vive nas Ilhas Britânicas. E assim é que o sentido atual da palavra pode divergir do original, absorvendo e refletindo durante os tempos todos os matizes da vida quotidiana. E isto provocou a afirmação lírica de John Galsworthy numa oração bela à língua da sua terra: “Eu creio (acredito) na vitalidade, na variedade, na força sutil, nas melodias sutis da nossa rica e antiga língua”. Protesto... é uma destas palavras submetidas à

influência das marés das épocas. De origem latina, os nossos antepassados nas beiras do Mediterrâneo aproveitaram-se do verbo para protestar sua estima e consideração; eram assim gestos cavalheirescos. O espírito guerreiro do homem moderno é que investiu à palavra a veemência. Na língua inglesa antiga protestar era sinônimo de afirmar. Esta era também a concepção dos lobos do mar, uma concepção conservada até nossos dias. Nos termos marítimo-jurídicos o comandante - files a protest – forma um protesto. Seja o fato de relatar que a tempestade quebrou a borda falsa ou que um tripulante foi levado pela vaga; ou que havia uma colisão fatal; a expressão é a mesma: To file a protest. Um simples relatório do acontecimento. À corte marítima é que compete julgar a inocência ou culpabilidade e a responsabilidade do caso. O comandante simplesmente: files a protest. O espírito do “protesto” esportivo não discorda das “afirmações” exigidas pela tradicional justiça marítima. Nem considerações de cavalheirismo, nem de simpatia, absolvem o yachtsman que esconde seu protesto. Menos ainda é absolvido aquele que “não acha que vale a pena” ou o outro



que faz um rápido cálculo dos pontos antes de resolver apresentar – ou não – seu protesto. Nem é absolvido o “corretíssimo” que se retira voluntariamente da regata, porque “pensa” que cometeu um erro. A entrega do “protesto”, do relatório, dos acontecimentos violando as regras – ou que se supõe infringi-las – constitui um ato de justiça. No esporte da vela não há “juiz de campo”, cada timoneiro é seu juiz. Em troca desta confiança e em conservação deste alto nível do nosso esporte, é um dever relatar a ocorrência anormal, aliás, em “afirmação” que pode ser perfeitamente “com os devidos protestos de estima e consideração ao respeitoso concorrente”. Porque assim é que exige o espírito do mar...* Texto publicado na revista Yachting Brasileiro de 1945 na coluna Espírito do Mar. Fonte: Pesquisa de Nelson Ilha.

NORTH SAILS

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

Brasília terá escola pública de Vela

Atualmente, a Vela é o esporte responsável pela conquista do maior número de medalhas olímpicas para o Brasil. Entretanto, a prática desta modalidade ainda não é uma constante na vida do povo brasileiro. Num contexto geral, o esporte tem, sabidamente, o poder de promover o bem estar e, sobretudo, melhorar a qualidade da vida de crianças, jovens, adultos e idosos.

Preocupada com a promoção do esporte, lazer, cultura e entretenimento, assim como a inserção de novos adeptos aos esportes náuticos, a Federação Náutica de Brasília, em parceria com a Federação Brasileira de Vela e Motor, Secretaria de Esporte e Lazer, Secretaria de Meio Ambiente e Recursos Hídricos e a Administração do Lago Sul, implementarão, ainda este ano, o projeto Parque da Vela do Distrito Federal.

Um dos objetivos do projeto é a criação de um núcleo de desenvolvimento que manterá constantemente o estímulo e a formação de novos atletas. O Parque da Vela, é uma iniciativa da Federação Náutica de Brasília e faz parte do programa de massificação do esporte como atividade de lazer. O foco principal do projeto é o atendimento de crianças e jovens, assim como pessoas da terceira idade e portadores de deficiências físicas.

Entre as atividades desenvolvidas no Parque da Vela estão: treinamentos teóricos, aulas diárias, atividades práticas, no-



ções básicas de natação, palestras com velejadores experientes sobre diferentes temas náuticos, noções técnicas de equipamentos, fisioterapia, entre outros.

Existem duas opções para instalação do primeiro Parque da Vela do Distrito Federal, próximo à Ponte Juscelino Kubitschek, nas proximidades da QL 24, ou em torno da ponte Presidente Médici, QL 6 / 8, ambas às margens sul do Lago Paranoá. O projeto acolherá, inicialmente, novos adeptos de ambos os sexos a partir dos dez anos de idade.

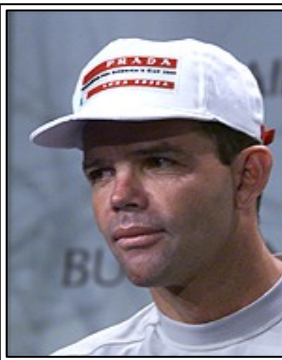
O Parque da Vela é uma idéia poderosa que possibilitará a adoção de soluções de problemas sociais, além de representar uma importante oportunidade para o surgimento de novos projetos sociais apoiados pelos mais diferentes níveis governamentais.

Além disso, o projeto servirá como uma ferramenta de marke-



ting e posicionamento. Uma mostra da parceria de sucesso entre instituições públicas e privadas, com o objetivo de beneficiar a sociedade como um todo e, desta forma, servir como um exemplo de gestão que poderá, inclusive, ser destacada nas campanhas sociais do governo.

Infância Náutica em Brasília



Torben Grael: - Medalha de ouro pela Classe Star nas Olimpíadas de Atlanta (1996); - Medalha de prata pela Classe Soling nas Olimpíadas de Los Angeles (1984); - Medalha de bronze pela Classe Star nas Olimpíadas de Seul (1988); - Medalha de bronze pela Classe Star nas Olimpíadas de Sydney (2000); - Medalha de ouro pela Classe Soling nos Pan-Americanos de Caracas (1983); - Medalha de bronze pela e Soling nos Pan-Americanos de Indianápolis (1997);



Lars Grael: - Campeão Sul-Americano (2005); - Medalha de bronze pela Classe Tornado nas Olimpíadas de Seul (1988); - Medalha de bronze pela Classe Tornado nas Olimpíadas de Atlanta (1996); - Pentacampeão Sul-mericano na Classe Tornado (1987-1998); - Campeão do Torneio Pré-Olímpico de Star (2002)- Campeão do Circuito Salvador de Vela Oceânica (2003) - Medalha de prata no pré-Pan-Americano da Classe Laser (1989-Havana); - Campeão Brasileiro na Classe Soling (1994); - Campeão Mundial de Snipe (1983).