

TÁCTICA

COMO GANHAR UM CAMPEONATO

Os vencedores da maior parte das regatas costumam dizer que: “mantenho-me à frente do centro da frota e vou trabalhando com os saltos de vento ... “ ou “ tento não ir para os extremos ...” ou ainda “ faço a regata da frota”.

Todas estas afirmações mostram calculismo e muito cuidado, em cada uma das regatas e a vontade de ter antes um resultado razoável, por ter sido calculista, do que uma vitória brilhante por ter arriscado tudo. Imaginando uma regata com 100 barcos, se acabares consecutivamente nos 10 primeiros, mesmo sem ganhar, arriskas-te a ganhar o campeonato, se forem feitas muitas regatas. A irregularidade de classificações como 1, 80, 90, 2 , 45 é o pior que pode acontecer, pois não nos leva a lado nenhum.

Outra característica do velejador que ganha campeonatos é que ele não é ganancioso; o seu objectivo é ganhar por poucos comprimentos, e não dar uma perna de avanço. Isto porque se estás à frente por uma distância tão grande foi porque assumiste um grande risco; além disso se estás muito longe dos outros barcos, corres o risco de que eles estejam a andar com ventos e correntes mais favoráveis do que os teus. Por isso é muito melhor fazer a regata da frota - ir para o mesmo lado da maioria dos adversários, mas tentar ir sempre um pouco mais para o lado que achas que está a andar mais depressa. Tenta manter o controlo de todos os outros velejadores que estão à tua frente. Se um barco decidir arriscar e ir para um extremo sozinho, tu apenas tens de o deixar ir, pois se ele ganhar com essa manobra, só perdeste um lugar, e as probabilidades de ele conseguir tamanha façanha de novo são muito pequenas.

A não ser que estejas nas regatas finais de um campeonato, nunca faças “duelos” com os teus adversários mais directos. Tenta olhar para a frota como um todo, e mantém o maior número possível de barcos atrás de ti.

Talvez ainda mais importante, evita protestos a todo o custo! A inquirição é pelo menos três horas depois da regata e depois desse tempo, a tua testemunha já se pode ter esquecido de alguns detalhes e o teu rival pode ter uma visão diferente daquilo que aconteceu dentro de água. Muitas vezes os dois barcos do protesto têm razão! E infelizmente existe a possibilidade de seres desclassificado, mesmo quando sabias que tinhas razão.

Por isso evita SEMPRE a colisão se puderes. Aí o risco de seres desclassificado é menor, e já não tens de te preocupar para o resto da regata. Mas se bateres em alguém, protesta e tenta o mais possível esquecer o que se passou e tenta andar como se nada se tivesse passado. Vais ter tempo mais do que suficiente para te preocupares com isso quando chegares a terra.

Tenta ver o que fizeste ao longo do campeonato. Fizeste más classificações por causa da velocidade, dos saltos de vento ou da tática? Não há milagres e por isso tem de ter havido um motivo para teres ficado para trás. Assim que encontrares os teus pontos fracos, tenta falar com o teu treinador acerca deles para ele te dar uma ajuda. E acima de tudo TENTA GANHAR A ÚLTIMA REGATA MESMO SABENDO QUE A PRIMEIRA FOI UM AUTÊNTICO DESASTRE!

4.1. ANTES DA REGATA

Antes de começar a regata podes fazer uma data coisas para definires a tua estratégia de regata.

Estratégia é um plano que se traça antes da regata para se conseguir efectuar o percurso o mais rapidamente possível, sem contar com os outros barcos da frota . Para estabelecer uma estratégia há que agir como se estivéssemos a correr contra o relógio, sozinhos. Quando pensamos numa estratégia para a bolina temos de incluir factores como saltos de vento, diferenças de velocidade do vento, corrente e ondas.

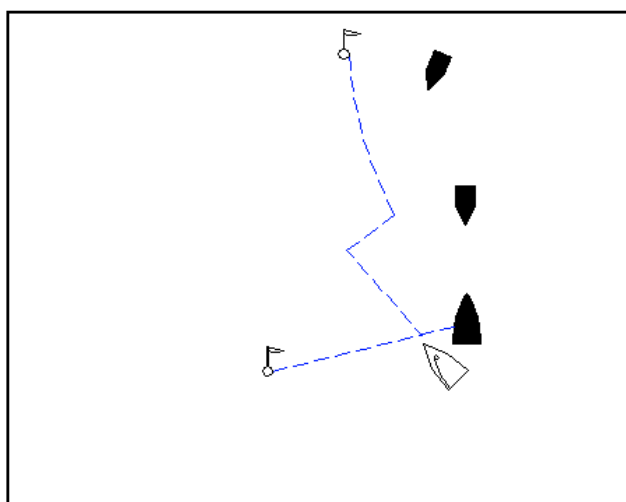


Figura 56

Na figura 1 temos uma linha mal montada, favorecida no barco de júri, e sabemos que um pouco mais acima o vento salta sempre para o mesmo lado. Devemos então largar com amuras do barco de júri, seguir um pouco e fazer um bordo para dentro. Depois, como sabemos que o vento vai rodar para nós quando virarmos, temos de virar de bordo um pouco antes de acharmos que dá para rondar a bóia.

É muito importante manter a estratégia durante a regata para termos sempre um ponto de referência. Tal como um treinador de futebol nunca inicia uma partida sem ter uma tática bem definida, um velejador nunca deve partir para uma regata sem ter pelo menos um plano geral. Sem uma estratégia para nos guiar, as decisões durante a regata serão tomadas no momento o que pode contribuir negativamente para o teu desempenho.

Para te ajudar a definir essa estratégia tens várias coisas que podes fazer:

4.2.1. Olhar para o campo de regatas

A primeira coisa que deves fazer enquanto a comissão de regata monta o percurso é olhar para o campo de regata e deves ver:

- A direcção da corrente e a sua força
- Procurar os sítios onde as refregas entram com mais frequência
- Onde estão mais ondas
- Onde foi que a comissão de regata colocou a bóia da bolina
- O lado da linha de largada que está favorecido

Para veres todas estas coisas podes pedir ajuda ao teu treinador, mas debes primeiro tentar ver por ti! Lembra-te que ele está lá para te ajudar, mas no meio de uma regata, de nada te vale estares à espera de que ele te diga alguma coisa, pois pelas regras de regata ele nada te pode dizer, e se ganhares ou perderes lugares apenas a ti o debes!

4.2.2. Como ver a força e direcção da corrente

A corrente aparece sempre que estamos perto de um rio ou dentro de um rio, e de rio para rio e mesmo dentro do próprio rio a força e mesmo a direcção da corrente pode variar.

Como exemplo servem o rio Sado e o rio Tejo, em que o rio Tejo tem uma corrente muito superior. Dentro do rio Tejo temos dois sítios em que a corrente é muito diferente: Alhandra, em que a força da corrente é monstruosa e Lisboa em que a corrente já não é tão forte.

Para veres a direcção da corrente debes parar completamente o barco e procurar um sítio em que estejas quase sem vento, para não seres enganado, pois por vezes o vento leva-te com tanta força, que não consegues ver realmente de onde vem a corrente. Por isso um dos sítios em que podes ver isso melhor é na “sombra” do barco de júri (desde que ele te consiga tapar o vento). A partir daí olhas para terra e vês para que lado estás a ser levado.

Outra maneira de saberes rapidamente de onde vem a corrente é, se estiveres num sítio onde hajam barcos ou navios fundeados, as suas proas apontam sempre para o lado de onde vem a corrente.

MARÇO									
Dia do mês	Dia da semana	PREIA - MAR				BAIXA - MAR			
		MANHÃ		TARDE		MANHÃ		TARDE	
		Hora	Alt.	Hora	Alt.	Hora	Alt.	Hora	Alt.
1	ð	08.32	2.9	21.01	2.9	02.03	1.4	14.30	1.5
2	T	09.53	2.8	22.34	2.9	03.16	1.5	15.51	1.6
3	Q	11.36	2.8	—	—	04.51	1.5	17.23	1.5
4	Q	00.09	3.0	12.56	3.0	06.14	1.3	18.37	1.3
5	S	01.19	3.3	13.55	3.3	07.16	1.0	19.34	0.9
6	S	02.14	3.6	14.45	3.6	08.07	0.6	20.23	0.6
7	D	03.02	3.9	15.30	3.9	08.53	0.4	21.08	0.4
8	○	03.48	4.1	16.14	4.0	09.36	0.2	21.51	0.3
9	T	04.32	4.3	16.56	4.1	10.19	0.1	22.34	0.2
10	Q	05.16	4.3	17.39	4.1	11.00	0.2	23.16	0.3
11	Q	05.59	4.1	18.21	4.0	11.41	0.4	23.59	0.5
12	S	06.43	3.9	19.05	3.8	—	—	12.24	0.7
13	S	07.29	3.6	19.53	3.5	00.45	0.8	13.09	1.0
14	D	08.22	3.2	20.50	3.2	01.37	1.1	14.02	1.3
15	ε	09.29	2.9	22.04	3.0	02.44	1.4	15.14	1.6
16	T	10.56	2.8	23.33	3.0	04.20	1.6	16.54	1.6
17	Q	—	—	12.23	2.8	06.00	1.5	18.19	1.6
18	Q	00.48	3.1	13.25	3.0	07.05	1.4	19.15	1.4
19	S	01.43	3.3	14.11	3.2	07.48	1.2	19.55	1.2
20	S	02.27	3.4	14.49	3.3	08.20	1.1	20.28	1.0
21	D	03.05	3.6	15.24	3.5	08.49	0.9	20.59	0.8
22	S	03.39	3.6	15.56	3.6	09.17	0.8	21.29	0.7
23	●	04.12	3.7	16.28	3.6	09.45	0.7	21.58	0.7
24	Q	04.43	3.7	16.58	3.6	10.14	0.7	22.29	0.6
25	Q	05.14	3.6	17.27	3.6	10.43	0.7	23.00	0.7
26	S	05.43	3.6	17.55	3.5	11.14	0.8	23.32	0.8
27	S	06.13	3.4	18.24	3.4	11.47	0.9	—	—
28	D	06.45	3.3	18.57	3.3	00.08	0.9	12.23	1.0
29	S	07.23	3.1	19.39	3.1	00.49	1.0	13.07	1.2
30	T	08.16	2.9	20.39	3.0	01.41	1.2	14.04	1.4
31	ð	09.33	2.8	22.05	3.0	02.53	1.4	15.23	1.5

Figura 57

Uma das maneiras mais usadas para saber qual a direcção da maré antes de ir para a água passar pelo quadro de avisos e ler a tabela de marés. Para ler a tabela de marés proceder da seguinte maneira:

Na coluna onde está escrito PREIA-MAR, tens as duas horas do dia que estás a ver, em que a maré fica totalmente cheia, e tens por exemplo no dia 5 desta tabela a maré totalmente cheia às 01.19 com uma altura de 3.3 e às 13.55 de novo com uma altura de 3.3.

Na coluna em que está escrito BAIXA-MAR, tens as horas a que a maré está totalmente vazia, sendo no mesmo dia 5 a mudança da maré 07.16 com uma altura de 1.0 e às 19.34 com uma altura de 0.9.

Quando tens uma diferença maior de alturas de água, quer dizer que vais ter uma corrente mais forte, como por exemplo, no dia 8 tens uma altura máxima de 4.1 e uma altura mínima de 0.2, o que quer dizer que vais ter uma corrente muito forte.

Se pelo contrário a diferença de alturas for mais pequena, a corrente é mais fraca, como por exemplo no dia 1 em que tens uma altura máxima de 2.9 e uma altura mínima de 1.4.

Se tomares atenção, vais ver que as alturas de corrente mais forte aparecem quando te aparece na tabela, na coluna dos dias da semana um símbolo de lua cheia, igual ao que está no dia 8. Por outro lado as alturas em que a corrente está mais fraca, coincidem com as alturas em que aparece a lua em quarto crescente, como no dia 1 e quando a lua está em quarto minguante, como no dia 15. Daí podes ver que a força da corrente está relacionada com as fases da lua.

Para veres e comparar a força da maré de sítio para sítio é muito mais complicado pois é difícil medir. Aí deves deixar o teu treinador utilizar uma técnica que até dá para medir a corrente, que é pôr um bocado de esferovite com um peso dentro de água e contar o tempo que demora a ir da proa até à popa do barco de apoio.

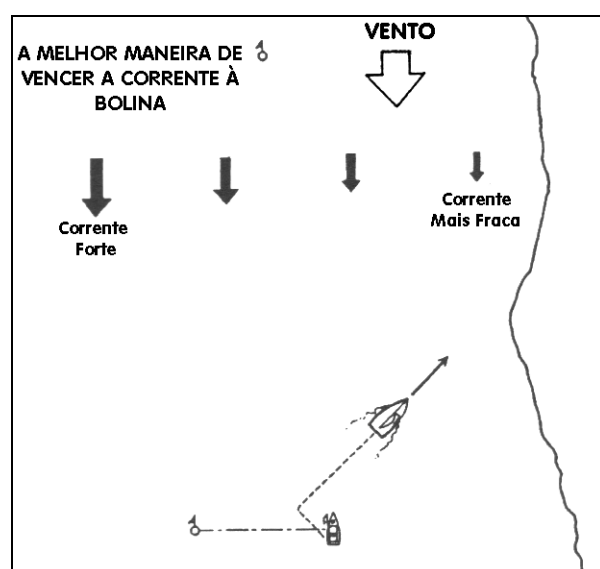


Figura 58

Mas regra geral no meio do rio existe sempre mais corrente do que nas margens, pois o meio do rio é mais profundo.

Mas tenta sempre saber se há algum cabeço no meio do rio (menos profundidade, e logo menos corrente) ou onde ficam os canais de navegação dos navios (mais profundidade mais corrente), pois pode ser um trunfo para ti.

A corrente por vezes pode também ser influenciada pelo desenho das margens do rio e criar *reversas*. As *reversas* são causadas por fenómenos físicos iguais aos de soprares com a mesma força por uma palhinha larga e por uma palhinha fina: vais ver que quando sopras na palhinha fina o ar sai muito mais rápido do que se soprares por uma palhinha larga.

Com as margens dos rios, acontece normalmente a mesma coisa: quando passamos de uma parte mais larga do rio para outra mais estreita é normal que a corrente aumente e

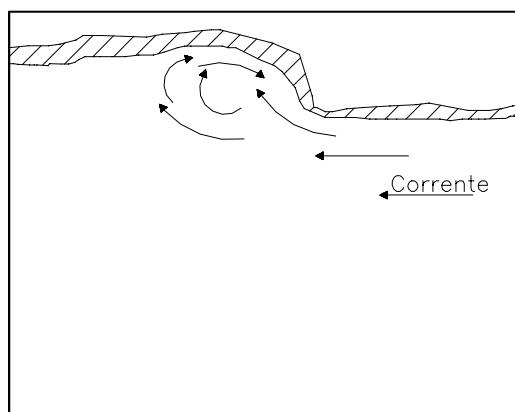


Figura 59

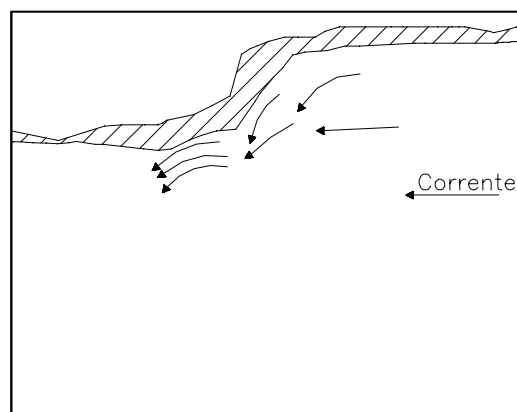


Figura 60

muito.

Se estiveres a navegar contra a corrente, deves aproximar-te da margem quando tens um contorno como o da esquerda, e deves afastar-te da margem quando tens um parecido ao da direita.

4.2.3. Compreender o vento

Para ajudar à observação do campo de regata temos de saber algumas coisas acerca de como se comporta o vento em várias situações. Numa regata, o grande problema é entender a natureza do vento em que vamos andar.

Para perceber como o vento se vai comportar durante a regata, temos de analisar com muito cuidado a força e a direcção do vento nos diferentes lugares.

Se há uma coisa que podemos ter a certeza acerca do vento é que ele está em constante mudança. Existem dois tipos que cobrem quase todas as condições de vento: o vento OSCILANTE (que normalmente encontramos quando fazemos regatas perto de terra) e o vento CERTO (que é raro e só aparece quando temos vento que vem do mar).

Vento oscilante Este tipo de vento muda de direcção variando em torno de um valor médio. Este tipo de vento é o mais comum daí que interesse mais conhecê-lo.

A influência do contorno da margem é visível nas duas figuras que se seguem:

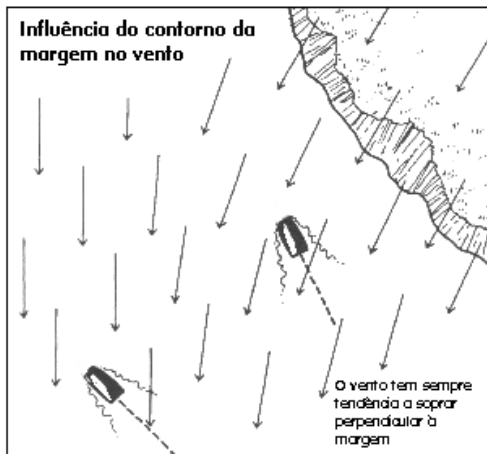


Figura 61

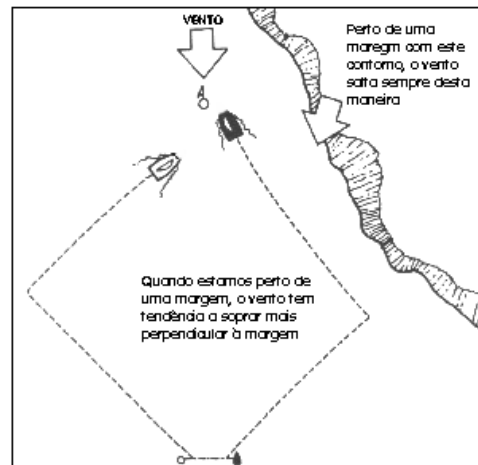


Figura 62

Pode-se ver em cada uma delas que a linha do vento tem tendência a ser perpendicular à margem, sendo por vezes proveitoso aproximarmo-nos da margem para recebermos um vento de direcção diferente. Mas temos de ter atenção pois quando temos um contorno diferente do da figura, o vento, seguindo de novo a tendência para ser o mais perpendicular possível à margem, podemos ter vento desfavorável.

4.2.4. Laylines

As laylines são as linhas imaginárias que à bolina cerrada nos levam direito para a

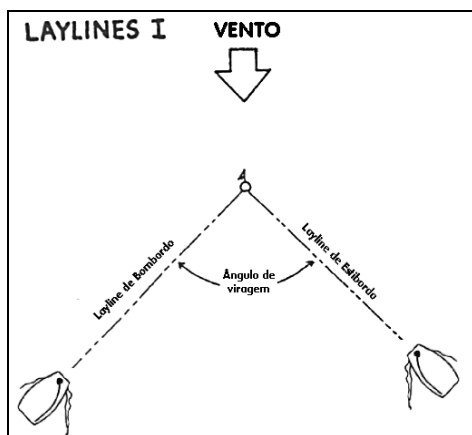


Figura 63

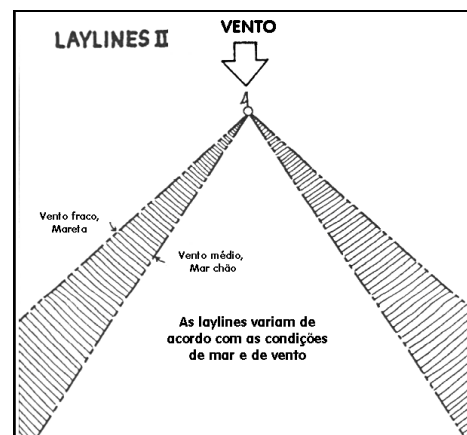


Figura 64

bóia.

Na segunda figura podemos ver que o ângulo das laylines varia de acordo com as condições de mar e de vento já que com vento fraco e mareta temos de andar bem mais arribados do que com mar chão e vento médio.

4.2.5. Refregas e saltos de vento

Quando a linha de vento se aproxima da nossa proa, temos um salto de vento que não nos ajuda a orçar. Quando ela se afasta da nossa proa, podemos orçar um pouco mais. Note-se quando temos dois barcos em bordos opostos ao receber a mesma refrega, enquanto um deles tem arribar, o outro pode orçar.

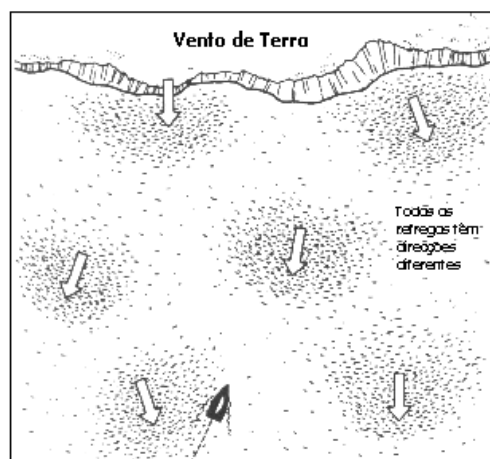


Figura 65

Independentemente do bordo em que vamos, uma rotação da linha do vento no sentido contrário dos ponteiros do relógio, é um salto de vento para a esquerda. Um salto de vento no sentido dos ponteiros dos relógios é um salto de vento para a direita. Fazendo uma média dos saltos de vento, ficamos com a linha média do vento.

Na maior parte das vezes também temos variações de vento que se encontram com mais frequência quando estamos a navegar ao pé de uma margem de um rio.

Refregas As refregas são aumentos ou abaixamentos temporários de vento. O vento de refrega normalmente é aquele que sopra de terra. Há às vezes uma relação entre a velocidade e direcção do vento.

Nesta figura podemos ver que numa pequena área do campo de regata, podemos ter um número grande de refregas, todas elas com uma direcção diferente.

Quando apanhamos uma refrega à bolina, temos de ter muito cuidado, para vermos de que parte da refrega apanhamos.

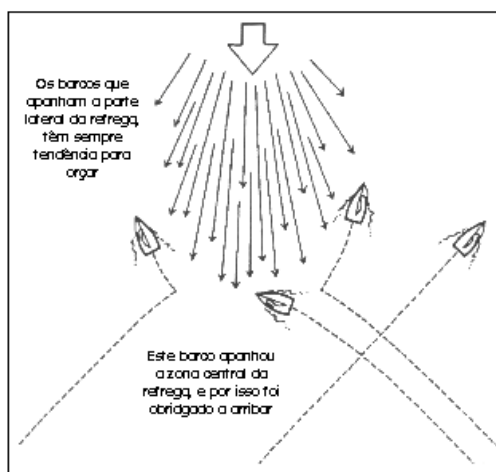


Figura 66

Como podemos ver, os barcos que apanham a refrega quase de lado têm sempre tendência para orçar, quer estejam num bordo, quer estejam noutra, pois o vento naquela zona da refrega é diferente daquele que apanhamos na parte frontal da refrega. Por isso quando vês que vais apanhar uma refrega, tens de ver se a refrega te vai fazer orçar, se te vai fazer arribar. Seguindo de novo o exemplo da figura, o barco da direita ia apanhar a refrega mesmo pela proa, o que o obrigaria a arribar. Por isso mesmo virou e apanhou a refrega de lado.

Vento aparente É o vento que se sente quando se está num barco em movimento. Conhecer o vento aparente é muito importante para depois saber conceitos como:

- *Cones de vento* - Cada barco cria um cone de vento ou vento sujo, que se estende por vários comprimentos para sotavento. Quanto mais fraco for o

vento, maior será o cone de vento. O mais importante a recordar acerca de cones de vento é que ele se estende na direcção do vento aparente e não do vento real . Pode-se verificar se estamos no cone de vento por exemplo, olhando para as fitinhas das velas, quando começam a “dançar” descontroladamente.

- *Direcção da próxima refrega*- É importante estar sempre a olhar para água a nosso barlavento, para ver o vento que avança na nossa direcção. Quando estamos num barco em movimento, o vento que recebemos é um vento que está na direcção do vento aparente, e não na direcção do vento real. Na figura podemos ver que o barco não vai apanhar a refrega que vem na direcção do vento real, mas sim aquela que vem na direcção do vento aparente, daí que seja necessária a utilização do catavento para vermos a direcção do vento aparente.

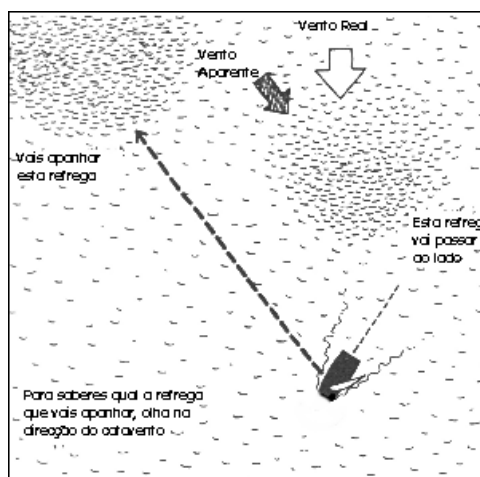


Figura 67

- *Salto de vento provocados pela velocidade do vento* - A maior parte dos saltos de vento é provocada pela variação da direcção do vento. Mas no entanto, os saltos de vento que às vezes parecem provocados pela variação da direcção do vento, são na realidade provocados por alterações súbitas na velocidade do vento.

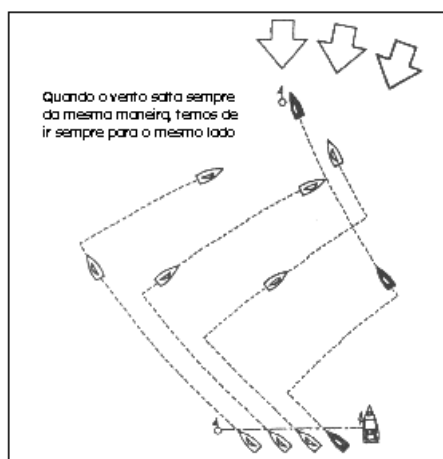


Figura 68

Na figura ao lado podemos ver como é que um salto de vento que não seja temporário pode-nos ajudar: se soubermos que à medida que vamos andando o vento tem tendência para rodar nesta direcção, temos de ir para a direita, e virar um bom bocado antes de apontarmos para a bóia. À medida que o vento vai fazendo toda a frota orçar, os que estão a barlavento vão ser os grandes beneficiados, como podemos ver.

Num salto de vento típico, o vento muda de direcção o que normalmente damos conta quando estamos a olhar para as fitas da vela. Uma mudança de velocidade do vento pode causar um efeito parecido - o vento aparente muda tanto em direcção como em velocidade.

Um salto de vento provocado pela velocidade do vento é um salto temporário na direcção (e na velocidade do vento aparente), causado por um aumento ou um decréscimo da velocidade do vento, e não por uma mudança na direcção do vento. Quando há um decréscimo da velocidade do vento, parece-nos que o vento nos saltou para a proa; quando o vento aumenta, vamos ter uma tendência para orçar.

A maneira de agir quando temos um salto de vento por uma variação de velocidade é algo diferentes daquela provocada por um salto de vento provocados por uma variação da direcção do vento, e um bom velejador de regata tem de saber distingui-los. Uma maneira de identificar um salto de vento provocado pela velocidade, é a sua temporariedade - desaparece quando o barco muda outra vez para a velocidade média do vento.

Por isso quando estás a fazer uma regata em que tens as fitas a dizer-te constantemente para corrigir o rumo, toma cuidado e vê se não entraste numa refrega e tens apenas um salto de velocidade, e não te ponhas a virar em cada vez que pensas que há um salto de vento.

4.2.6. Cruzar bordos

A primeira coisa que deves fazer assim que o júri monta a linha de largada é cruzar bordos com um ou mais companheiros de equipa com uma velocidade semelhante à tua, não só para ter a certeza de qual é o melhor bordo mas para ter a certeza de qual é o melhor lado da linha para largar.

E como é que se faz isso?

Primeiro que tudo tens que combinar com o teu companheiro o tempo de largada. Depois de acabar o tempo largam os dois ao mesmo tempo e vai haver uma altura em que o barco que largou de um dos lados vai passar à frente. Depois de se cruzarem devem prolongar um pouco mais os seus bordos e virar passado algum tempo que também deve ser previamente combinado. Depois de virarem e voltarem a passar um pelo o outro já se podem tirar conclusões de para onde é melhor fazer o primeiro bordo.

O melhor arranjo de tudo isto é:

1º - Estar no meio da linha com o outro barco e contar até três para marcar um minuto para largar.

2º - Largar no máximo da velocidade e ver quem passa à frente.
ATENÇÃO: Se um dos barcos tiver direito a pedir amuras, deve esquecer
e tentar não incomodar o andamento do outro barco.

3º - Depois de largar devem prolongar os seus bordos durante dois minutos se estiverem no mar e um minuto se estiverem num rio e virar

para voltar a cruzar bordos. Aí já ficam com a noção de qual deve ser o primeiro bordo a fazer após a largada.

Deves fazer isto tantas vezes quanto possível até terem a certeza de qual é o melhor bordo, tomando também atenção para não perder o tempo de largada.

4.2.7. Ondas

Muitos velejadores não se importam com as ondas indo sempre para onde está mais vento. Muitas das vezes essa estratégia não é correcta pois o Optimist é um barco que é bastante influenciado pela onda.

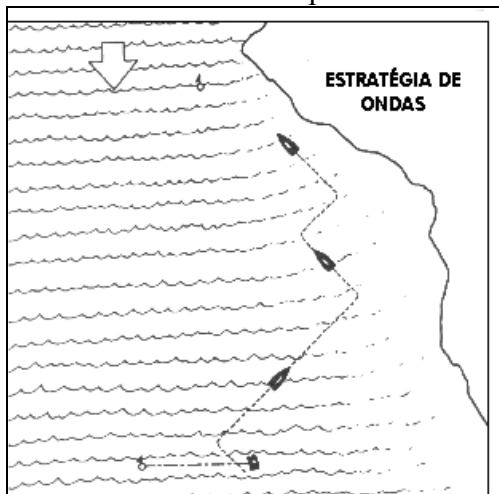


Figura 69

Se conseguirmos ir para uma zona em que seja mais protegida em termos de ondas, podemos desenvolver a velocidade do barco muito melhor pois não temos tantos embates, parando o barco menos vezes. Por vezes irmos para o lado do campo em que estão mais ondas só nos vai fazer levar “porrada”, e não andamos quase nada, mesmo tendo mais vento.

4.2.8. O plano estratégico

Um plano estratégico é baseado em muitos factores entre eles a nossa própria observação e a técnica de cruzar bordos. A melhor maneira de desenvolver uma estratégia é ver as previsões de tempo e a tabela de marés antes de ir para a água. Somando isso às nossas observações no campo de regata, ficamos com os requisitos mínimos para começar a delinear um plano.

Previsões de tempo- Há muitas maneiras de obter previsões de tempo. Jornal, rádio e televisão dão previsões boas no que toca a movimentos de massas de ar e frentes, mas quando chega a previsões locais, já é mais difícil. Uma boa maneira de obter previsões locais é entrar em contacto com o INMG (Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica) . Eles dão relatórios bastante específicos do micro-clima da dada região. Devemos levar mais em linha de conta as direcções e as velocidades do vento em torno da área de regata.

A previsão de tempo mais precisa vem dos aeroportos. Se houver um aeroporto por perto, podem-se arranjar informações muito boas acerca da velocidade e direcção do vento, visibilidade, camadas de nuvens, etc. Com todas estas informações, devemos tentar procura pistas que nos ajudem a entender o vento durante a regata.

Observação A grande fraqueza das previsões institucionais é a sua imprecisão quando apenas nos interessa uma pequena área. É por isso que a nossa estratégia depende muito da observação feita antes da regata para ver o que acontece no percurso. Temos de estar no campo de regata antes da largada para ver o que se passa no campo.

Com o aproximar da hora de largada, há que começar a juntar as previsões e as observações para começar a estabelecer uma estratégia para a regata. Antes do sinal sonoro dos dez minutos, temos de ter um plano específico para pelo menos a primeira perna de bolina.

Uma descrição de exemplo de estratégia pode ser: *o vento está aos saltos, mas está a rodar ligeiramente para a direita. Por isso vou largar ao pé do barco de júri. Vou ter de virar algumas vezes nos saltos de vento, mas sempre tentando ir o mais possível para a direita. Quando rondarmos a bóia, vamos ter de cambar.* Muito simples.

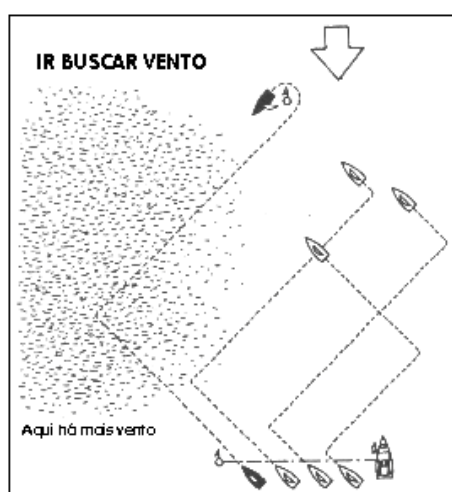


Figura 70

Se alguma vez estiveres indeciso acerca de para que lado deves ir, deves tentar sempre ir para o lado em que aches que está mais vento. Na figura ao lado, podemos ver que o barco que apanhou mais vento foi aquele que rondou em primeiro, pois a corrente era mais ou menos igual em todo o lado e o vento era mais ou menos regular na sua direcção.

No entanto podemos deparar a meio da bolina que a nossa estratégia estava mal montada, e que o vento estava realmente a rodar para a esquerda, e não para a direita.

Trata-se de uma observação que nos vai obrigar a mudar a estratégia. Temos de tentar manter-nos fiéis ao plano inicial, mas se não estivera a resultar, não vale a pena continuar a tentar.

4.3. LARGADAS

A largada é de certeza um dos momentos mais excitantes e críticos de uma regata. Com toda a frota forçada a velejar dentro de um pequeno espaço, o potencial para uma perda ou um ganho é enorme. Não tem de se ser o primeiro a largar para ganhar a regata, mas é uma grande ajuda largar na linha da frente. Largar na linha da frente quase sempre requer uma grande experiência, *timing* e planeamento estratégico.

Vemos nesta fotografia uma largada de uma regata em que estão alguns barcos a tentar largar do barco de júri, pois deve ser, neste caso o melhor sítio para largar.

Como podes ver os barcos 1335, 1761, 1056 e os outros que estão mais encostados ao barco de júri, estão a “guardar o lugar”. Os barcos que estão mais para trás, vão ter, provavelmente alguma dificuldade em largar bem encostados, ao barco de júri, como se calhar até ea o melhor.



Figura 71

Por isso, o melhor que podem fazer é tentar ir para sotavento do barco 1761, e tentar pôr a proa de fora da largada e pôr o 1761 no seu cone de vento, arcando os barcos de barlavento com a desclassificação. Para além disso tem de **deixar de se regular pelo tempo que falta para largar** e regular-se pela sua posição relativa ao barco que está



Figura 72

a seu barlavento.

Vemos nesta figura o 1335 a tentar fazer isso mesmo, enquanto todos os outros vão “marcando o seu lugar” para tentar largar do melhor sítio possível.

Mas “guardar o lugar” não pode ser feito num lado qualquer: o barco 1056, e aquele que mal se vê a seu barlavento, correm o risco de que o 1785 orçe e lhes “feche a porta”. Por isso, o melhor sítio para marcar o lugar, embora seja muito difícil de fazer, é onde está o barco 1704.

Na maior parte das vezes, as largadas estão favorecidas, e consoante o lado que estiver favorecido, vamos largar de maneira diferente. Temos assim as seguintes maneiras de largar para cada uma das situações:

4.3.1. *Largar numa linha favorecida na bóia*

Mesmo nas principais provas mundiais, pode-se ter uma largada muito favorecida na bóia. Largar da bóia é sempre muito perigoso pois existe o risco de ficar toda a gente empilhada uns sobre os outros.

Perigo de largar no lado da bóia.

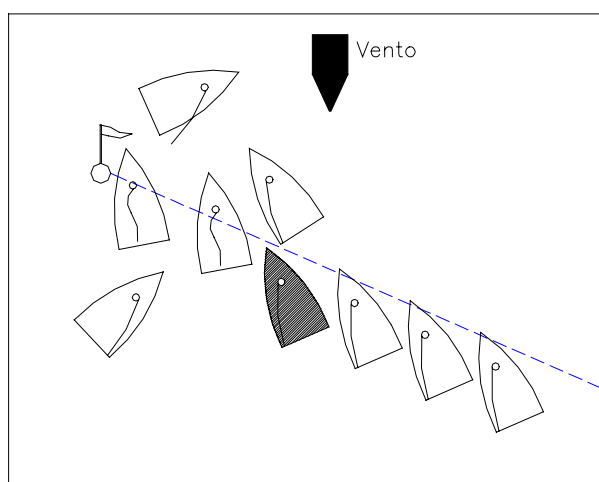


Figura 73

O pior que pode acontecer é chegarmos ao sítio ideal para largarmos uns segundos antes do que aquilo que era desejável. O pior que pode acontecer neste caso é; ou bater na bóia, largar adiantado, ou ainda ter de voltar para trás. Todas estas possibilidades são desastrosas! Ainda o que pode acontecer que é um pouco melhor do que aquilo referido atrás é ficar preso numa molhada, como ilustra o barco preto da figura . Mesmo que consigamos uma largada aparentemente boa, nunca conseguiremos livrar-nos de todos aqueles barcos que têm

prioridade sobre nós quando nós virarmos de bordo.

Vantagens de largar da bóia

Apesar de tudo isto, quando encontramos uma largada em que lado da bóia está favorecido, temos logicamente boas razões para largar de lá. Há muitas pessoas que têm pavor de largar da bóia pois não dá para ouvirem a contagem decrescente da comissão de regata, e se algo corre mal, têm de voltar para trás de toda a frota. Então quais são as vantagens de largar da bóia?

A razão mais lógica é o barlavento que vamos ganhar dessa manobra. Um barco que largue da bóia numa largada favorecida desse lado, pode estar quatro ou mais comprimentos à frente de um barco que largue da barco de júri, e por vezes essa distância é igual à do primeiro para o último.

Depois, quando largamos da bóia temos a certeza de que não há barcos a nosso barlavento que nos possam ganhar em velocidade. Mesmo que largue mesmo em cima de nós nunca vai conseguir passar-nos a não ser que arribe e nos tente passar por sotavento, pois nunca vai ter vento limpo.

A terceira vantagem é psicológica, pois uma boa largada é por vezes o necessário para que façamos uma boa regata e melhora-nos a concentração. Se fores suficientemente bom para largar em primeiro porque não hás de ser suficientemente bom para chegar em primeiro ?

Por último, mas não menos importante, se quisermos ir para a esquerda do percurso, devemos largar da esquerda.

Técnica de largada na bóia

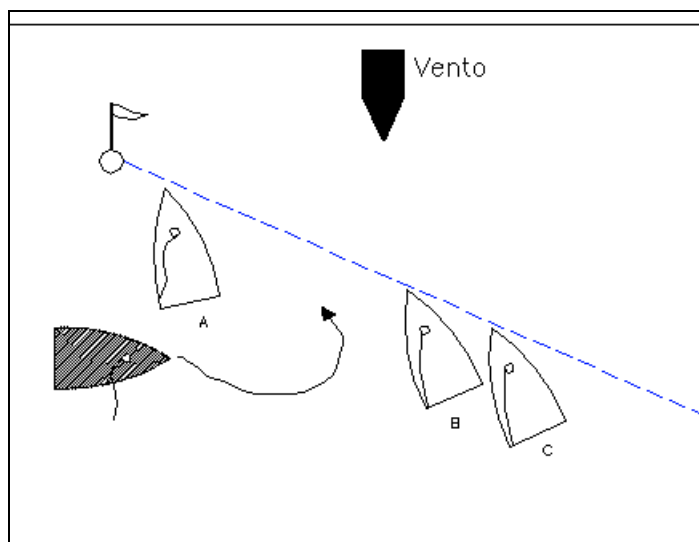


Figura 74

Tens de te manter o mais perto possível da bóia no último minuto, para “marcar território”. Depois olha para os teus adversários e vê como é que eles estão a pensar largar. Uma situação típica é aquela mostrada na figura , em que o barco A chegou muito cedo, o barco B está mais ou menos bem e o barco C está muito atrasado. O que se deve fazer quando na situação do barco preto é virar a sotavento dele. Quando faltam à volta de dez

segundos para largar o barco preto tem mais caminho a percorrer até à linha do que os outros e por isso tem de começar a andar!

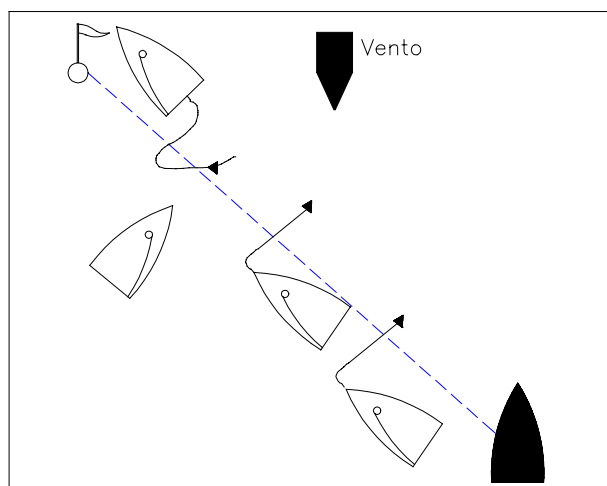
Na maior parte das vezes, a frota está sempre atrasada. Neste caso, vamos virar na proa do primeiro barco da frota. Depois temos de saber “tapar” o buraco que fica entre nós e a bóia para que ninguém tente largar de lá. Se alguém nos quiser passar por sotavento para largar nesse “buraco” podemos levantar o patilhão e andar de lado para que ele não tenha espaço. Senão, aguenta-te até aos 15 segundos e põe o barco a andar o mais rápido possível para passar pela linha a andar na velocidade máxima que o barco nos permitir.

E a seguir ?

Depois de fazer uma boa largada, a tentação é pensar: “já está no papo !” e esquecer os outros adversários. Tenta nunca fazer isto ! Lembra-te que podes estar na frente temporariamente. Assim que conseguires virar para ganhar barlavento, não hesites. Quando estiveres a barlavento dos barcos que estão no centro da frota, vira outra vez de bordo. Agora sim estamos mais confortáveis pois estamos à frente da frota e temos contacto com os dois extremos da frota.

Numa largada em que não dê para largar com amuras

Às vezes a linha está tão mal montada que nem sequer dá para largarmos com amuras. Neste caso há uma zona estranha perto da bóia em que apenas dá para largar sem amuras. Pode-se tirar vantagem disso ou largando sem amuras, ou então (se não estiver em vigor a regra do último minuto) sair da linha entrar e voltar a sair pois sabemos que ninguém nos vai pedir amuras. Certifica-te no entanto de que estás atrás da linha quando o júri der a largada.



Lembra-te que muitas comissões de regata favorecem a bóia para afastar os barcos do barco de júri, o que faz com que seja muito importante saber largar da bóia.

Figura 75

4.3.2. Largar do meio da linha

No meio da linha quase nunca há aquelas confusões que encontramos quase sempre nos extremos da linha. Se queremos ganhar mesmo a regata temos de largar do melhor sítio, dê por onde der; mas se estamos à frente de um campeonato, não podemos arriscar uma largada muito ambiciosa. E se tivermos boa velocidade porque havemos de arriscar?

Quando é que deves largar do meio?

- 1- *Quando tens facilidade em marcar pontos de referência*, que te digam se estás adiantado ou atrasado, pois numa linha muito grande e no meio de uma largada com 100 barcos é muito difícil veres se estás adiantado ou atrasado pois não és capaz de ver nem o barco de júri nem a bóia o que complica as coisas. O que se deve fazer é procurar vento limpo a todo o custo, para largarmos com velocidade máxima, e se possível um pouco adiantado pois estamos encobertos na maior parte das vezes pelo resto da frota e mesmo que o júri nos veja é muito difícil tirar o número.
- 2- *Quando a linha de largada está bem montada, ou seja, nenhum dos lados está favorecido*. Assim temos a possibilidade de ir para qualquer um dos lados ao contrário do que acontece por vezes quando largamos de um extremo e verificamos que do outro lado e que está bom.

- 3- *Quando a bóia está favorecida mas por causa da corrente queremos ir para a direita.* Aí largar da bóia pode ser algo arriscado pois se quisermos ir para a direita é muito difícil pois temos de passar pela proa de toda a gente sem amuras. Assim largar do meio pode ser um bom compromisso.
- 4- *Quando uma das extremidades está favorecida e provoca o aglomerar de muita gente.* Neste caso também é preferível largar do meio pois corremos o risco de ficarmos presos na molhada.
- 5- *Se quisermos jogar pelo seguro.* Se estiveres à frente do campeonato e tiveres boa velocidade larga do meio.
- 6- *Se a corrente estiver muito forte e o vento for fraco,* porque se ficamos presos na molhada ficamos “plantados” e debaixo do cone de vento de toda a frota.
- 7- *Quando há muitos saltos de vento e queremos fazer a regata pelo meio de percurso.*

Não largar do meio quando...

- 1- *Se estiver em vigor a regra do último minuto,* e sairmos da linha, a regata “acabou” porque vamos a ter de rondar as extremidades e isso pode demorar mais tempo do que aquele que falta para ser dado o sinal da largada.
- 2- *Se estivermos a favor da corrente.* Aí é muito difícil ver se estamos a largar adiantados pois é tudo muito rápido. Podemos estar também rodeados de idiotas que estão todos adiantados, e mesmo que eles sejam todos desclassificados, tiram-te sempre o vento e estragam-te a largada.

4.3.3. Largar do barco de júri

Uma boa comissão de regata tenta sempre favorecer um pouco o lado do barco de júri, porque favorecendo a bóia torna-se mais fácil largar adiantado, longe dos olhos do júri.

Desvantagens

A maior desvantagem é “fecharem-nos a porta”. O barco da figura não tem direito a passar e então não há espaço para nós passarmos. Assim, se fores daqueles que gostam de tentar largar no buraco da agulha não o tentes quando largas do barco de júri.

Se a linha estiver realmente favorecida no barco de júri, normalmente concentram-se muitos barcos nessa zona, e corremos o risco de ficarmos presos na molhada.

O que pode acontecer ainda pior, é encontrarmos um adversário a percorrer a linha sem amuras, que venha bater-nos e atrapalhar-nos. E não serve de consolação o facto de ele virar-se e abrir um “buraco” na linha que os oportunistas vão aproveitar. Por

isso o melhor que tens a fazer é berrar bem alto que não há espaço ao barco de júri e que tens amuras.

Vantagens

Se a linha estiver favorecida no lado do barco de júri, ganhamos terreno se largarmos o mais a barlavento possível.

Se quisermos ir para o lado direito do percurso, é primordial que larguemos do barco de júri. Assim logo após a largada podemos virar de bordo e ir para o lado direito como desejávamos. Se largares da bóia vai ser uma autêntica batalha conseguir chegar ao lado direito do percurso.

Técnica de largada do barco de Júri

Vamos supor que o barco de júri está favorecido. Se quisermos fazer uma largada razoável, tenta ser para aí o terceiro barco a contar do barco de júri, quando soar a largada. Mas como temos a certeza de que o barco está favorecido, é natural se tentarmos a melhor largada possível, ou seja, a largar quase a raspar no barco de júri. Nesta situação a velocidade do barco não é importante, mas é muito importante ter um apurado sentido posicional, pois essa zona costuma estar bastante povoada.

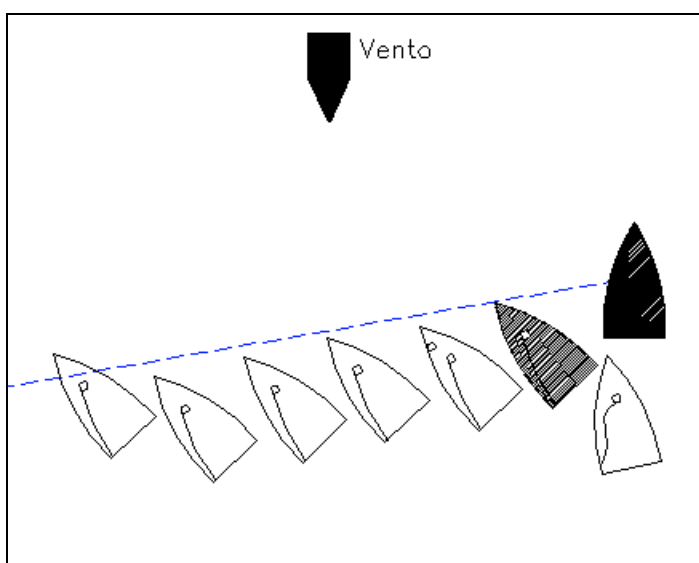


Figura 76

Na situação ideal devemos estar a dois comprimentos do barco de júri quando falta um minuto para largar, e aproximarmo-nos lentamente com a vela a bater, de maneira a chegarmos à linha ligeiramente antes do som da largada. Enquanto os barcos de barlavento são “espremidos” e os barcos de sotavento já estão a orçar tudo o que podem, o que nos dá uma posição interessante.

Mas como é que conseguimos essa situação a dois comprimentos da linha?

Podemos vir de trás e tentar a largar “à pára-queda”, mas podemos deparar com uma autêntica parede de barcos à nossa frente e não ter espaço para largar.

Mas se eles tiverem chegado à linha demasiado cedo, e ainda conseguirmos passar entre eles, podemos arribar e ainda levantar o patilhão para andarmos ainda um pouco de lado até ao buraco que eles deixaram.

Tudo isto é simples de dizer, mas difícil de praticar. Se vires que estás demasiado perto do sítio de onde queres largar, levanta um pouco o patilhão e deixa o barco descair um pouco para trás da linha. Se tiveres tempo podes tentar virar e vir de trás de novo. Se estiveres atrasado, não entres em pânico. Deixa a linha da frente largar, e

depois de conseguires largar deves virar e tentar fugir ao vento sujo que estás a apanhar da linha da frente. O barco que vai mesmo à tua frente na primeira linha, não pode virar pois não tem espaço para manobrar e por isso és sempre o primeiro a virar. Se estiveres mesmo muito adiantado tens um grande problema. Tenta ver que fizeste um erro e tenta se possível fazer marcha atrás. Se estiver e vigor a regra do último minuto então tens de rondar as extremidades e tentar encontrar um buraco.

E a seguir ?

A não ser que o lado direito queiras fazer o bordo para a direita, deves andar um bom bocado com amuras. Isto mete-nos em contacto com o centro da frota, e quando estamos à frente do centro da frota é mais fácil controlarmos a regata. No entanto, se largares mal deves tentar arriscar e ir para o lado oposto do de toda a gente.

4.4. RECUPERAR DE UMA MÁ LARGADA

Já que poucos barcos conseguem uma boa largada, os outros ficam com uma má largada. Assim a capacidade de recuperação é uma capacidade vital para um velejador.

4.4.1. Recuperar de uma má largada

O pior que nos pode acontecer numa largada é ficarmos no cone de vento de toda a frota. Se estiveres só debaixo do cone de vento dos primeiros barcos de barlavento tens sorte pois podes virar e tentar sair do buraco em que estavas. Porque senão começas a descair para sotavento cada vez mais e não consegues orçar pois estás no vento sujo de toda a gente.

Só não se vira de bordo quando temos a certeza de que o bordo privilegiado é aquele em que largamos, e aí vale a pena ir a “engonhar” atrás da primeira fila pois sabes que se virares vais-te enterrar.

Por vezes o barco de barlavento estava mais em cima da linha do que tu quando foi dada a largada e começa a vir para cima de ti. Primeiro que tudo lembra-te que as regras dizem que um barco de barlavento desvia-se de um se sotavento e se vires que ele está a arribar para cima de ti chama-lhe a atenção. Se isto não resultar, e se tiveres um pouco de espaço a sotavento, tenta arribar um pouco para ganhares velocidade, pois assim ele fica no teu cone de vento. Mas lembra-te que ao estares a arribar um pouco estás a perder barlavento o que por vezes pode significar que estás a ser passado pelos barcos que não perdem o mesmo barlavento do que tu.

4.4.2. Quando largas adiantado

Se vires que largaste adiantado e o júri te fez uma chamada individual, volta para trás e larga de novo. Não vale a pena continuar a regata se souberes que estás desclassificado. Se tiveres boa velocidade, tenta ir pelo meio da frota, não arriscando

muito, que chegas lá à frente num instante. Se tens apenas uma velocidade média, tenta arriscar e fazer um bordo quadrado. Podes recuperar, mas se as coisas correrem mal prepara-te para descartar uma regata.

4.4.3. Quando houve um salto de vento

Às vezes mesmo após a largada aparece um salto de vento. Se o vento virar para a tua proa (se te obrigar a arribar), vira assim que puderes. Se os barcos a teu barlavento insistirem em seguir com amuras, talvez valha a pena passar por trás deles e tentar aproveitar o salto de vento, se nos levar para mais perto da bóia.

Se o vento virar ao contrário, mesmo que consigas orçar mais um pouco, tens sempre um problema: os barcos de barlavento ganharam ainda mais barlavento. Quando isto acontece, o melhor que temos a fazer é esperar um pouco até que o vento vire de novo, a não ser que tu vejas que o vento está a rodar cada vez mais e que se quer manter assim; aí tens de virar de bordo e ir tentar apanhar o mesmo vento que eles para não perderes.

4.4.3. Virar depois de largar

Virar de bordo depois de uma má largada, é muitas das vezes a melhor maneira de sair do cone de vento da frota, mas o problema é por vezes encontra espaço para virar! Se os outros barcos estão mais ou menos alinhados tenta abrandar um pouco e virar assim que houver espaço.

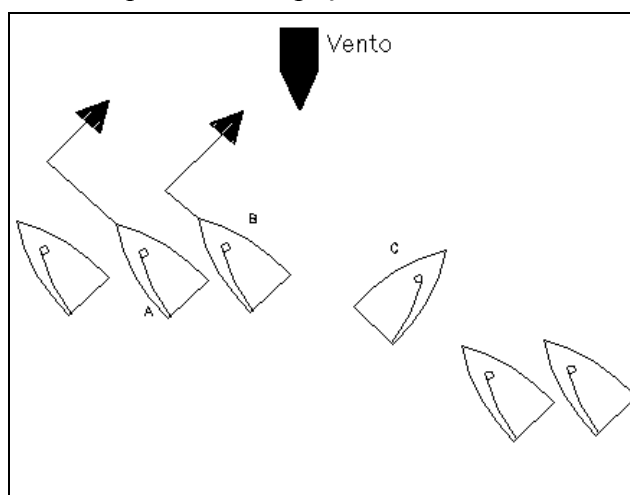


Figura 77

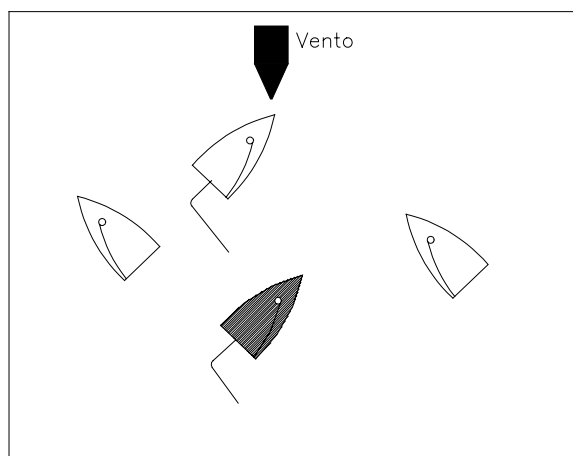


Figura 78

Quando os barcos não estão alinhados, aí é que estamos lixados. Na figura, o barco A está impedido de virar pelo barco B e tem de fazer tudo para que o barco B vire. Às vezes isso passa por orçar à bruta e dizer insistentemente que está a ir no caminho errado e para virar. Quando o barco B virar deves esperar um pouco, para quando virares não fiques de novo no cone de vento do barco B. Uma boa altura para virar é quando estamos na mesma situação e temos o barco C para nos proteger dos barcos que venham eventualmente a pedir-nos amuras. O barco B tem então de se concentrar em fazer com que o seu barco ande mais depressa do que o barco A, sabendo que se vierem barcos com amuras vão sempre bater no barco C.

Tens de prestar muita atenção para que nenhum barco te vire a teu barlavento, porque assim ficas sem espaço, e estás coberto quer andes com amuras quer andes sem amuras.

4.4.5. Virar de novo para o buraco

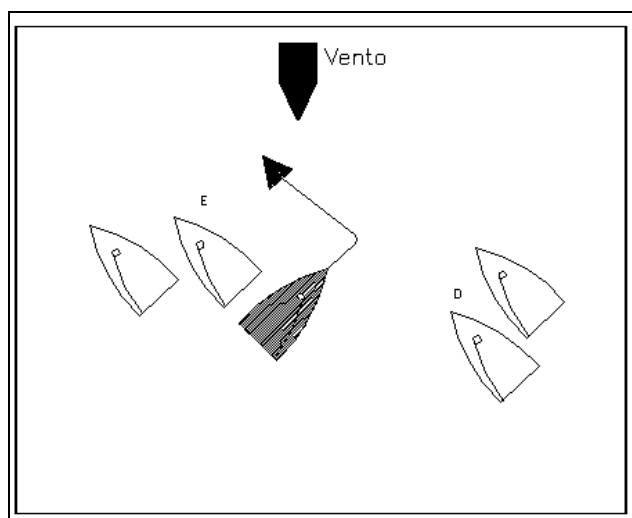


Figura 79

Muitas das vezes podemos tentar seguir sem amuras e virar quando encontrarmos um buraco com vento limpo. Mas tens de ter muito cuidado ao fazê-lo pois podes cair de novo para o buraco em que estavas, e entras logo em depressão pois não consegues sair do buraco. A única vez em que tu podes fazer isto é como ilustra a figura. É suficientemente grande e vais virar na proa de um barco que está numa posição e que dificilmente te incomodará. Se o barco preto conseguir passar por trás do barco

E, e virar quase ou mesmo na proa do barco D, esta manobra pode resultar, e se entretanto houver um salto de vento que obrigue o barco D a arribar, tanto melhor!

4.5. A BOLINA

Costuma-se dizer que é à bolina que se ganham e perdem as regatas. É quase verdade pois também tens de saber largar muito bem e andar muito bem em todas as outras mareações. Mas a primeira bolina é sem dúvida alguma a perna mais importante de toda a regata, pois se fizermos uma largada má e falharmos na primeira bolina, a não ser que tenhamos um andamento de grande classe nunca conseguimos apanhar os primeiros pois raramente nos conseguimos safar da “molhada”.

Por isso é muito importante ir concentrado na regata para que nada falhe: não podes falhar uma viragem de bordo, não podes deixar que ninguém apanhe mais vento do que tu e não podes acima de tudo deixar ninguém passar-te pois partir daí já não andas com vento completamente limpo, o que te vai dificultar imenso a tua vida.

4.5.1. Como saber se estamos à frente dos outros barcos

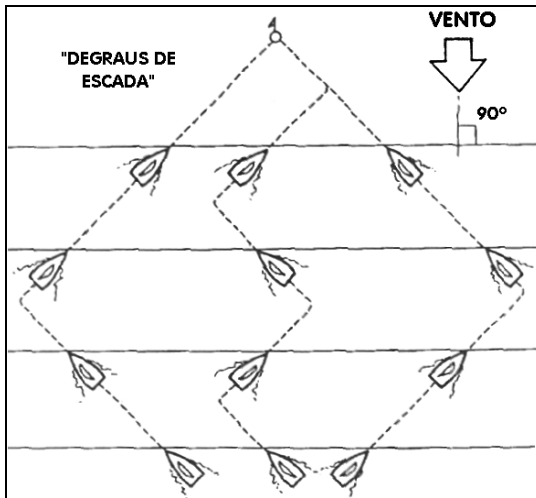


Figura 80

A maneira mais eficaz de vermos se estamos à frente ou atrás dos outros barcos é imaginarmos linhas sucessivas perpendiculares à linha do vento, e vermos se os outros barcos estão na mesma linha que nós (a estas linhas também se podem chamar *degraus*). Se estiverem um pouco mais acima, quer dizer que estão à nossa frente. Se estiverem um pouco abaixo quer dizer que felizmente estão atrás de nós.

É muito importante saberes se alguém que está do outro lado do campo de regata está à tua frente pois assim ficamos a saber que

do outro lado eles têm condições melhores do que as nossas. Devemos assim tentar ir para o outro lado, conforme o que os outros barcos deixarem.

4.5.2. Saltos de vento

Na maior parte das vezes o que pode dar uma volta completa a uma classificação é um simples salto de vento.

Quando temos um salto de vento as linhas também mudam, tal como as laylines, e logo tudo muda, e temos de procurar estar no sítio certo quando se der o salto de vento.

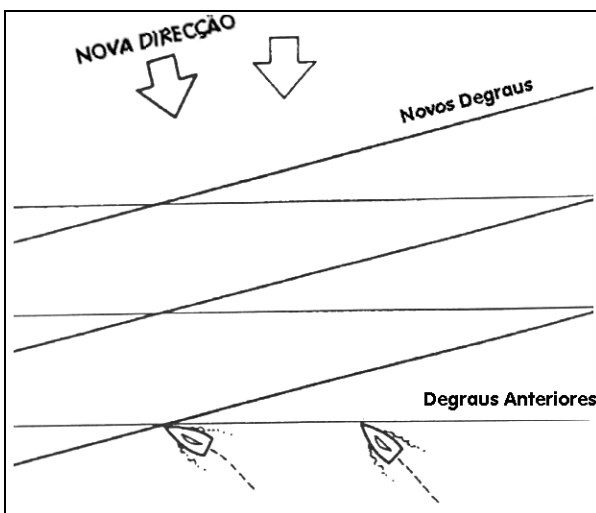


Figura 81

Assim, se o vento rodar para a nossa proa vamos ter de arribar para não perdermos por completo a velocidade que levávamos e estamos também a ir para um rumo mais afastado da bóia do que aquele que levávamos. Na figura ao lado o vento rodou para a proa de ambos barcos sendo o barco de sotavento o grande privilegiado.

Se o vento rodar ao contrário, e especialmente se estivermos a barlavento, é uma autêntica maravilha pois podemos orçar e apontar um pouco mais para a bóia, sem termos a

vela a bater e logo sem perder velocidade.

Mas no entanto lembra-te que não podes andar a virar à toa se as fitinhas de te disserem para arribar. Tens que esperar alguns segundos para teres a certeza de que se trata na realidade de um salto de vento e não de um salto de velocidade, pois senão

acabas por perder pois quantas mais vezes virares de bordo mais vezes vais perder velocidade.

Uma coisa é certa: não podes virar de 10 em 10 segundos, pois senão nem sequer tens velocidade para andar, e deves esperar até teres uma boa velocidade antes de virar (à volta de 30 ou 40 segundos), mesmo que tenhas de ignorar um salto de vento. É claro que se for um salto de vento enorme é muito mais simples virar de bordo, mas se for um pequeno deves por primeiro o barco a andar e só depois é que podes virar.

4.5.3. Perdas e ganhos dos saltos de vento

Como vimos, dois barcos que estejam no mesmo “degrau” estão empatados. No entanto, quando o vento salta, os “degraus” têm de rodar com o vento de modo a se manterem perpendiculares à linha do vento. Mudam assim as posições relativas entre os barcos.

O princípio básico das perdas e ganhos provocados pelos saltos de vento, é que os barcos que estejam mais próximos da linha do vento, independentemente do bordo em que vão, são os beneficiados, daí ser sempre melhor andar no meio do percurso.

Quando há um salto de vento para bombordo, por exemplo, o barco de bombordo ganha porque passa para um degrau superior. Por isso, o efeito estratégico de um salto de vento está dependente da posição relativa entre o barco e a frota.

A distância que um barco perde ou ganha num salto de vento depende de duas coisas:

1)Separação lateral Quanto maior for a distância entre dois barcos, maior será o ganho ou a perda. No exemplo mostrado, um barco que esteja a 5 comprimentos perde 3 por causa do salto de vento, enquanto que o barco que está a 10 comprimentos perde 6 com o mesmo salto de vento. Quando os barcos estão muito afastados aumenta a quantidade de comprimentos que podemos perder ou ganhar.

2)Tamanho do salto de vento Quanto maior for o salto de vento, maior é a perda ou o ganho. Para uma dada separação, o espaço ganho ou perdido será proporcional ao tamanho do salto.

Note-se que um salto de vento de apenas 5° produz um ganho ou uma perda de 12% da separação lateral. Assim, se estivermos a 8 comprimentos de distância, perdemos um comprimento com um salto de vento de 5°, ou três comprimentos com um salto de 15°.

Assim se estivermos a barlavento de alguns barcos e tivermos um salto de vento que nos obrigue a arribar, os outros vão ser os que ficam a ganhar, pois estamos a arribar para a popa deles, enquanto se o salto de vento ser para orçar estamos a ganhar-lhes barlavento.

4.6. QUANDO ENCONTRAMOS OUTROS BARCOS NA BOLINA

Os outros barcos são obstáculos que temos de evitar se queremos chegar sãos e salvos à bóia de bolina. Fique assente que o nosso objectivo é andar à frente de toda a gente pois aí não temos de nos preocupar com os barcos que vamos encontrar.

4.6.1. Dois barcos empatados

O caso clássico de dois barcos que estão empatados e em rota de colisão pode acontecer várias vezes durante um a bolina.

O que altera a nossa maneira de agir, é a posição relativa entre os barcos.

Note-se que a iniciativa tem sempre de caber ao barco que não tem amuras, pois é aquele que não tem prioridade. Cabe a esse barco avaliar qual é a melhor maneira de sair daquela situação que pode dar em colisão, virando ou arribando para passar por trás dele.

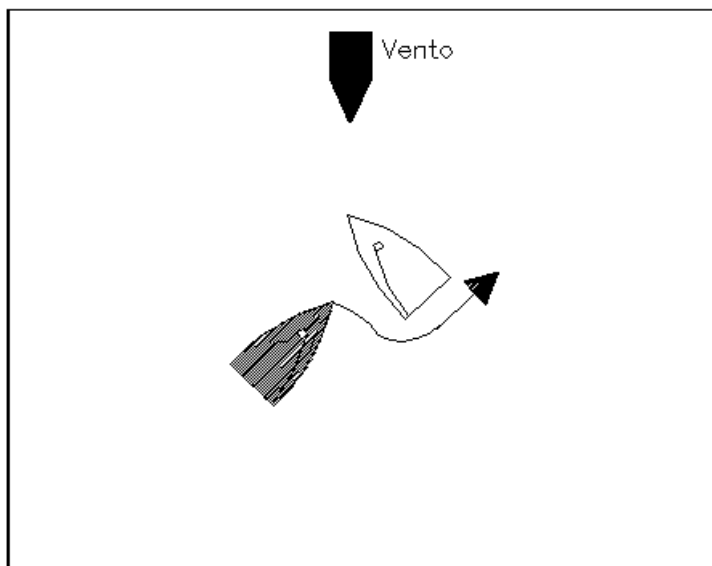


Figura 82

Quando estamos ligeiramente atrás do barco que tem amuras situação convém-nos mais passar por trás, porque se virarmos vamos ficar no cone de vento do outro barco, o que é mau.

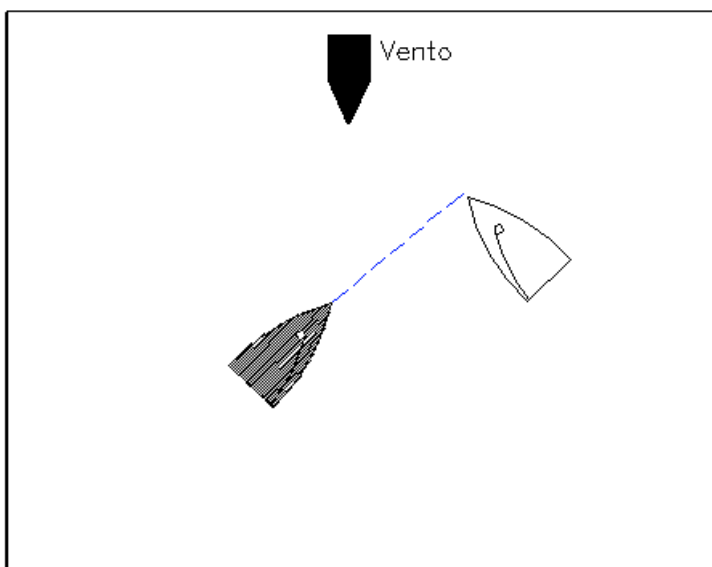


Figura 83

Podemos também não querer passar por trás, ou porque vem a frota toda atrás desse barco e teríamos grandes problemas, ou porque o bordo para aquele lado rendeu e queremos manter-nos desse lado, para continuar a ganhar lugares. Nesse caso podemos virar de bordo, mas nunca depois de o barco que te vai pedir amuras passar a linha da tua proa, e se possível um pouco mais atrás, pois se fizeres uma má viragem de bordo e

perderes muita velocidade acabas por ficar no cone de vento desse barco. Outra vantagem de ficares naquela posição é poderes começar a forçar um pouco a orça (mas não demais) para conseguires mesmo metê-lo no teu cone de vento. E mesmo que não forces muito a orça vais ficar sempre em vantagem pois ele vai sempre ficar a olhar para ti e por pura ilusão da óptica vai-lhe parecer que tu estás a orçar mais do que ele.

O que muitos velejadores dizem é que em qualquer caso se deve pedir amuras. No entanto, em algumas situações não é nada vantajoso pedir amuras, pois ficas habilitado a levar um “prego”, e não tens muita razão para te queixares. Quando vês que se lhe batesses era só numa parte do barco muito de trás, e que se ele tem hipóteses de te virar na proa, debes encorajá-lo a não te virar na proa, arribando um pouco, e em vez de pedires amuras, debes dizer “Passa!”, para que não fiques em nenhum buraco.

4.7. A BÓIA DA BOLINA

A melhor maneira de rondar a bóia da bolina é em primeiro lugar! Só aí é que dá para planeares a rondagem ideal; se rondares numa posição mais atrasada vês-te no maio de uma grande molhada, em que toda a gente faz o que pode para chegar lá primeiro do que tu. Podem-se ganhar ou perder muitos lugares na bóia da bolina, especialmente se a frota for grande.

4.7.1. O rumo correcto para a bóia

Se não houverem correntes ou ventos muito esquisitos ou mesmo viciados, a rota ideal é ir para o meio do percurso e ir trabalhando com os saltos de vento e com a frota. O teu objectivo é andar sobre a layline o mais curto espaço de tempo possível, apontando sempre para a zona da bóia e nunca directamente para bóia quando estiveres muito longe dela, minimizando assim a possibilidade de apanhares um salto de vento que te obrigue a arribar para a bóia. Só quando estiveres a uma distância mais pequena é que debes fazer um bordo para rondar a bóia. Era bom é que isto pudesse acontecer sempre, porque os teus adversários raramente te deixam navegar na rota ideal.

4.7.2. Porque é que não se deve fazer logo um bordo directo para a bóia?

Quanto mais longe estás da bóia é mais difícil veres se já vais à bóia se não e se calhas a fazer um bordo muito comprido vais ter de percorrer uma distância quase ao largo, enquanto que aqueles que acertaram vão directamente para a bóia, percorrendo assim uma distância mais curta do que aquela que percorreste.

Depois, se estás em cima da layline tens de te sujeitar ao saltos de vento, ou seja, se estiveres em cima da layline e vires que houve um salto de vento que te ajudaria a orçar, não vais poder fazê-lo pois queres é ir para a bóia, não te restando alternativa

senão arribar. Enquanto tu arribas para a bóia, todos os outros barcos que estão a sotavento vão orçar para a bóia e logo para cima de ti. Tens de lhes dar espaço pois eles podem orçar até ao rumo de bolina cerrada.

Por fim se fores em cima da layline, toda a gente te vai virar na proa e tu não podes virar pois já vais direito à bóia, e vais ter de andar no vento sujo deles até chegares à bóia. Consequentemente vais começar a descair para sotavento e talvez já nem faças a bóia, o que te deixa numa grande alhada!

4.7.3. Rondar no meio de muitos barcos

Apesar de quando vais é frente ires pelo meio é quase sempre a melhor solução, não podes fazer o mesmo quando vais um pouco mais atrás. À medida que te vens aproximando da layline sem amuras, vais deparar com uma data de barcos que já vêm com amuras para a bóia. Nunca vires antes da layline (como o barco A), pois as hipóteses que tens de rondar a bóia são muito pequenas. A única vez em que te podes safar com esta manobra é quando tens pouco vento e tens a corrente a empurrar-te para barlavento.

Mesmo se encontrares um pequeno buraco tal como o barco B vais ter problemas, pois vais ter de fazer uma viragem de bordo quase perfeita, pois senão o barco que vem com amuras vai imediatamente em cima de ti, e como sabemos que quando mais precisamos de fazer as coisas sem falhar, elas não acontecessem, podemos ter alguns problemas. Ainda mais difícil é ganhar velocidade depois de virares de bordo pois vais ter o vento sujo de toda a gente que vai à tua frente. Além disso o barco B vai estar tapado pelos barcos C e D.

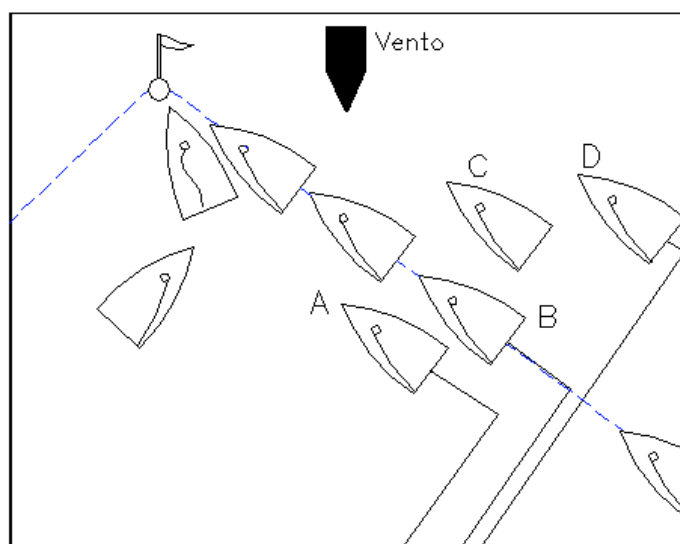


Figura 84

A melhor coisa que podes fazer é, se vires um buraco em que possas passar, passa e vai apanhar algum vento limpo mesmo que vás um pouco arribado para a bóia, como o barco D. Por ires um pouco mais a barlavento, vais conseguir andar um pouco mais depressa (e logo vais passar) do que aqueles que tentaram ir logo directamente para a bóia, e foram com o vento sujo, sempre muito devagarinho.

Se vires que vais rondar numa molhada, o melhor que tens a fazer é vires sem amuras até à layline de modo a que fiques a uns 50 metros da bóia. Aí, se houver um buraco debes passar pelo buraco e ir virar um pouco fora da layline.

Quando estás mais para trás na frota, maiores são as probabilidades de haver uma molhada pois toda a gente quer chegar lá primeiro do que o adversário. No entanto faz o que puderes para ires o mais tarde possível para cima da layline.

4.7.4. O que fazer quando te viram na proa

Se tiveres a certeza de que consegues rondar a bóia, desejas quase ardentemente que nenhum barco te vire na proa, e tentas desencorajar os outros barcos a virarem-te na proa.

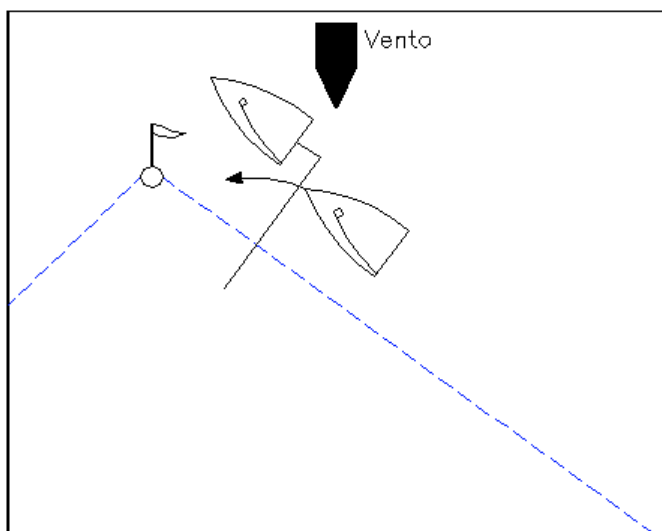


Figura 85

Na maior parte das vezes o adversário que te vira na proa quando vais quase para rondar a bóia, vira um pouco a barlavento, para te tapar o vento e “esquece-se” da bóia o que te deixa um espaço mais do que suficiente (se fores embalado), para passares entre a bóia e o teu adversário tal como se pode ver ao lado.

4.7.5. Bolinas mal montadas

Às vezes a bolina está mal montada e é feita quase num só bordo. Neste caso debes fazer o bordo que te leva para mais perto da bóia. Vais ver que fica muito mais fácil enganares quando calculas o bordo a uma distância muito grande, aumentando a probabilidade de erro. Além disso, fazeres primeiro o bordo mais comprido vai manter-te afastado da layline.

Não batas na bóia !

Quando fores a rondar a bóia não te esqueças de dar uma distância razoável à bóia, especialmente se fores à frente pois esse erro pode sair-te caro. Tem especial cuidado quando tiveres a corrente a empurra-te para cima da bóia. Quando tens corrente a empurrar-te para sotavento, e vais para fazer o teu último bordo, tens de dar um pequeno desconto, porque vais descair para sotavento, e tens de dar muita velocidade para que passes a bóia o mais depressa possível, pois quanto mais tempo estiveres a apanhar com corrente no patilhão mais descais para sotavento.

4.7.6. Rondagens por estibordo

Na maior parte das vezes temos de dar a todas as bóias bombordo. Mas por vezes, o percurso é montado com rondagem ao contrário do normal - por estibordo.

Dois barcos na layline

Se dois barcos se aproximam da bóia amurados a estibordo e sobreladeados, então o barco da frente tem um grande problema, pois quando completar a viragem, vai ficar sem amuras. O barco da frente pode ver-se impedido de virar e ser obrigado a deixar espaço para que o barco de trás vire. Se o barco da frente for inteligente, tem duas maneiras de se prevenir:

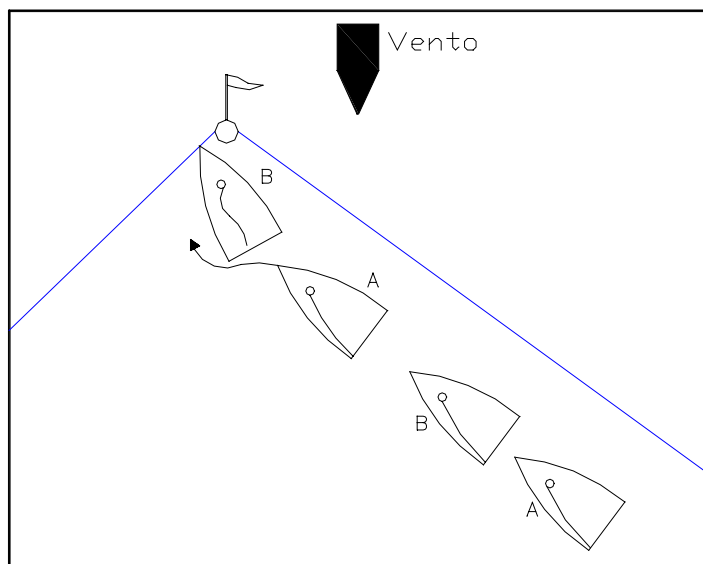


Figura 86

Pode abrandar quando chegar ao limite dos dois comprimentos da bóia, o que vai fazer com que o barco de trás tenha de se desviar, e como nunca vai conseguir passar por barlavento, vai ter de ir para sotavento, deixando assim espaço para o barco B virar e rondar a bóia em primeiro lugar.

O barco B pode também “fechar a porta” ao barco de trás para impedir que ele se meta entre a bóia e o barco. Note-se que o barco da frente pode orçar o que quiser até à linha do vento, mas não pode virar pois ao estar em manobra perde todos os seus direitos a rumo, para além do facto de que quando virar vai estar amurado a bombordo e logo vai estar sem amuras.

Barcos em bordos opostos

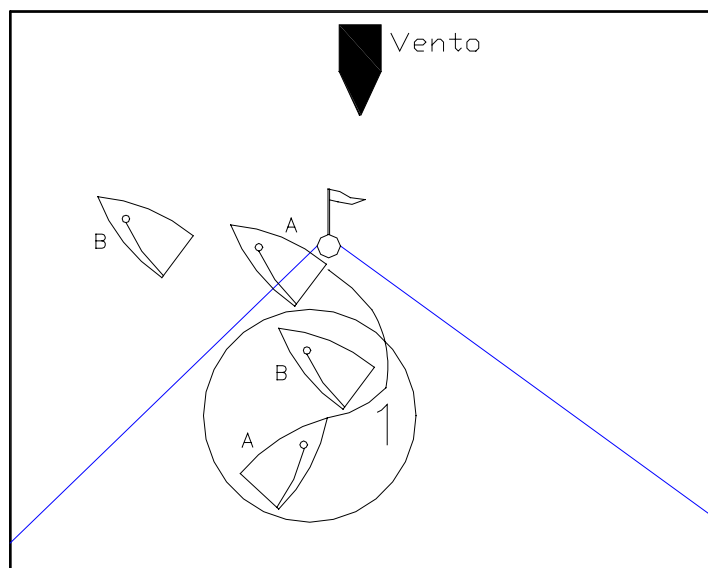


Figura 87

Um dos melhores truques quando nos encontramos nesta situação, é aquele mostrado na sequência seguinte. Embora o barco B tenha prioridade sobre o barco A, este não pode virar sob pena de não fazer a bóia. Por uma manipulação cuidadosa da velocidade, o barco A pode atravessar-se à frente do barco B, tapando-lhe a passagem por ter amuras, obrigando-o a seguir e a andar mais terreno do que o barco A, que vai rondar em primeiro.

O segredo para que esta manobra resulte é o barco A conseguir controlar o suficiente a sua velocidade para que possa pedir amuras ao barco B, ou seja, tem de ser fazer uma viragem de bordo muito bem feita.

Mas se o barco B perceber a jogada do barco A, pode abrandar e esperar que o barco A passe pois fica um grande buraco aberto para que o barco B possa rondar em primeiro.

4.7.7. Rondar na molhada

Na maior parte das vezes os barcos quando chegam à bóia de bolina chegam todos juntos, provocando uma grande molhada. Se estiveres no meio do percurso, abre os olhos para veres se encontras aqueles buracos de que falei atrás, e tenta fazer uma aproximação da bóia se possível com amuras. Se não encontrares nenhum buraco para te enfiar, aí pode valer a pena uma aproximação da bóia sem amuras. Se te deixarem passar passa um pouco para além da bóia e vira só depois. Toma muita atenção aos barcos que vêm com amuras. Se existir um buraco, vais ter de arribar até que te apreça um buraco, pois rondar a bóia por dentro é uma manobra muito difícil e arriscada.

4.8. O LARGO

A altura em que rondas para o largo é a primeira vez em que sabes em que lugar estás, pois durante a bolina sabias mais ou menos. Nesta altura tens de esquecer aqueles que estão atrás de ti e procurar bombear, apanhar ondas, balançar para apanhares os primeiros ou então, se já estiveres à frente pôr um pouco de distância entre ti e os teus adversários. Não percas tempo a contar quantos estão à frente, se forem muitos, e acima de tudo nunca fiques satisfeito com a posição que tens. Tens de os passar um por um até chegar ao 1º lugar.

4.8.1. Rumo ideal para a bóia

O caminho mais curto entre duas bóias é sempre uma linha recta, mas como sabemos isso nem sempre é possível pois se o largo estiver muito aberto, vais ter de arribar demasiado e não vais ter velocidade. Além disso vais ter maior parte de frota a orçar para te tentar passar. Deves tentar manter o vento limpo, mas se vires que eles estão a orçar demasiado, arriba para a bóia pois mesmo que fiques alguns segundos sem vento limpo, ficas sempre por dentro para quando cambares na bóia estares por dentro.

Mas nem sempre isto é assim tão simples: se eles arribarem para cima de nós vão-nos começar a passar em comboio. Mas no entanto se orçarmos muito estamos a ir par longe da bóia.

Então o que fazer?

Se te sentires ameaçado, debes orçar. Se os outros estiverem a uns 5 ou 6 comprimentos, esquece-os pois não estão em posição de te tapar o vento, e dirige-te à próxima bóia. Se eles começarem a orçar muito e a andar muito depressa, não te preocupes pois eles mais cedo ou mais tarde vão ter de arribar e perder muita velocidade. O ideal é ires orçando um pouco e tentares manter o vento limpo, mas de maneira a que não tenhas de ir muito arribado na parte final do largo.

Então e quando é que compensa ir logo directo para a bóia, ou ainda mais arribado?

- a) Quando tens a corrente a empurrar-te de lado, para barlavento, e queres dar desconto à corrente.
- b) Quando tens um grupo grande à tua frente, e alguma distância para os de trás, debes arribar quando eles começam todos a orçar, tentando tapar o vento uns aos outros, para que consigas ficar por dentro quando chegares à bóia.
- c) Quando tens um grande grupo atrás de ti que insiste me orçar. Aí debes orçar ou arribar para que não fiques no cone de vento deles.
- d) Quando estiveres nos últimos lugares podes tentar ir por sotavento – Não tens nada a perder!

Se decidires ir por sotavento, tenta ir arribando só quando vem uma refrega, ou apanhando ondas, pois assim até podes ganhar por andar mais arribado. Nunca arribes é demasiado, pois o objectivo é descair um pouco para sotavento e não parar. Vais Ter obviamente de arribar bem para longe dos outros barcos para te certificares de que tens vento limpo.

Um princípio fundamental de quando arriscas a ir por sotavento é manteres-te a sotavento e não queres ir a meio do largo para barlavento, e só orçar para ganhares uma boa velocidade na parte final do largo, e entrares embalado pois perto da bóia vais estar a sotavento de toda a gente e logo no cone de vento de toda a gente. Depois é só pedires alto e em bom som espaço para passares.

Muitas das vezes parece que já é altura de começar a orçar, mas normalmente ainda é muito cedo. Tens de aguentar até ao fim até teres a certeza de que quando orçares para a bóia, vais numa maréação em que vás a andar depressa, pois arriscas-te a perder tudo se vieres demasiado cedo.

4.8.2. Orçar para cima de outro barco

Na maior parte das vezes, vais ter de orçar para te protegeres ou para atacares. O teu objectivo passa por manter a tua posição e manteres-te com vento limpo, tentando ir o mais directo à bóia possível.

Primeiro que tudo tens de ver as características do velejador que vai atrás de ti. Se ele for daqueles que orça até ao fim, pode compensar deixá-lo orçar à vontade, especialmente se ele for mais rápido do que tu esse não houverem outros barcos mesmo atrás dele, pois senão passam-te em “comboio”. Quando ele começar avir para barlavento, orça com ele um pouco (mas pouco, que não vais perder muito). Olha de vez em quando para ele, mas não olhes só para ele. Se ele pensar que tu não estás a olhar, vai tentar ir por barlavento. Mas se fizeres ar de mau e não deres espaço nos metros iniciais, ele vai ver que só pode ir por sotavento. Se ele continuar a tentar orçar, tens de orçar com ele de cada vez que ele tente. Mas logo a seguir de ele parar

de tentar, vê para onde estás a ir e vê se compensa continuara a orçar pois os outros barcos que estão atrás podem estar a aproveitar-se da situação.

Quando estamos a protegemo-nos nessa situação e estivermos mais ou menos a meio da perna ele normalmente deixa de atacar, pois já vai ter de ir muito arribado para a bóia e se continuar a orçar vai perder muitos lugares.

4.8.3. Quando outro barco orça para cima de ti

Quando comesças a orçar para tentar cobrir outro barco, ao largo, pensa bem: Vale a pena? Tens velocidade para isso? Não vale a pena desviares-te do caminho que te leva mais depressa para a bóia para passares um barco que é mais rápido do que tu para logo a seguir ele passar-te outra vez. Nessa situação mais vale tentares ir na onda dele, para tentar acompanhar a sua boa velocidade. E os outros barcos? Se com essa manobra perderes para um barco vale a pena correr o risco, pois se ele te passar ficas na mesma posição. Se forem dois barcos, não arrisques!

Se decidires atacar, ataca quando ele não estiver a olhar e fá-lo de maneira suave, pois se orças “à bruta” vais parar o barco todo.

4.9. A POPA

A perna de popa, ao contrário daquilo que muita gente pensa pode ter tanta como a bolina, dado que se o percurso estiver bem montado, vamos ter de fazer sempre dois bordos, pois se formos à popa rasada, não temos velocidade, pois a vela não consegue “abrir” e por isso ela fica em sub-rendimento. Por isso na maior parte das vezes que estamos numa perna de popa, temos de optar por um bordo ou por outro.

Um regra que podemos seguir é a seguinte: se à bolina deu para a esquerda, à popa vamos para a direita. Ao princípio parece esquisito, mas se pensares bem não é esquisito, pois se seguires esta regra vais sempre passar pelo sítio onde as condições são as mais favoráveis.

Embora a popa seja só uma, num percurso normal, costuma demorar muito mais tempo a fazer do que as outras. E se tiveres uma boa técnica à popa podes ganhar muito mais lugares do que numa bolina.

O princípio fundamental que deves seguir sempre numa popa, manteres-te com vento limpo.

4.10. A BÓIA DO LARGO

A rondagem desta bóia costuma ser uma das mais complicadas. Por vezes podem-se ganhar muitos lugares nesta bóia se rondares ao largo da molhada, ou seja, se passares um pouco por fora da confusão. Esta manobra só se deve executar se o vento e a corrente insistirem em ajudar que ninguém ronde. Agora, se houver gente a rondar a pouco e pouco, na maior parte das vezes esta manobra não compensa pois quando cambares, vais estar debaixo da sombra de toda a gente. Mas quando se ronda uma bóia de largo em condições normais, devemos ter dois objectivos:

- 1- *Tentar ir sempre por dentro* - se rondares por fora, depois de cambares, os outros barcos terão vantagem sobre ti pois estão a barlavento, e estão a tirar-te o vento. Em teoria, quando te preparas para rondar a bóia do largo, tens de estar entre

alguns barcos e a bóia, mesmo que não consigas ser o barco que está mais perto da bóia.

- 2- *Ter espaço suficiente para fazer uma boa rondagem* - começa a cambar pelo menos a um comprimento de distância da bóia, para que quando passares pela bóia, vás já com toda a velocidade, ao contrário daqueles que começaram a cambar mais tarde (figura 1). Numa molhada, muitas vezes vemo-nos forçados a passar muito perto da bóia, o que significa que quando cambares vais deixar um buraco para os outros passarem. Cabe a ti pedir bastante espaço aos outros barcos para que possa fazer uma rondagem o mais “redondinha” possível.

4.10.1. Um duelo entre dois barcos

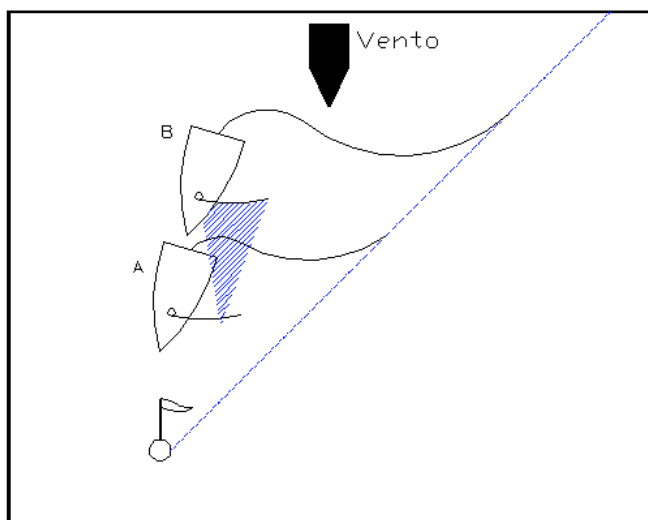


Figura 88

Quando temos dois barcos a disputar um lugar, e estão a chegar à bóia, o barco da frente normalmente arriba para a bóia. A figura ao lado mostra o resultado inevitável - o barco perseguidor consegue tapar o vento ao barco da frente no trajeto final em direcção à bóia. E quanto mais o barco da frente arribar, mais depressa ficará debaixo do cone de vento do barco de trás.

Se te encontrares numa situação em que te encontras a barlavento e atrás de outro barco e ele começa a orçar para cima de ti, tal como as regras de regata dizem que pode, tu simplesmente abrandas e deixas esse barco seguir todo orçado. A partir daí podes arribar para a bóia, pois ele já não pode arribar para cima de ti, e aí estás por dentro. Se a manobra correr bem, já conseguiste ultrapassar mais um barco.

Naturalmente, se estiveres à frente, tenta não orçar muito para cima dele e tenta olhar para a bóia para que faças uma rondagem o mais limpa possível.

4.10.2. Corrente

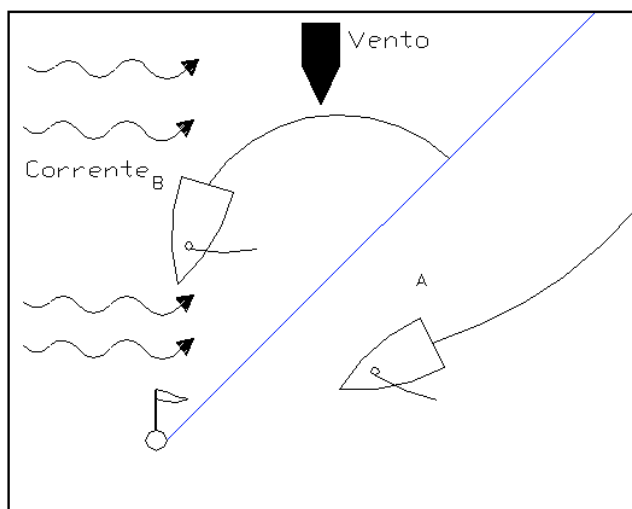


Figura 89

Se a corrente estiver contra ti ou a empurrar-te para sotavento, tenta aproximar-te da bóia em velocidade, ou seja vindo de sotavento. O barco A vai ter vantagem sobre o B pois vem em velocidade, e vai chegar à bóia muito primeiro do que o outro barco. Ao ter de arribar para a bóia o barco B vai perder muita velocidade e possivelmente muitos lugares, se vierem muitos barcos atrás do barco A.

4.10.3. Depois de cambares

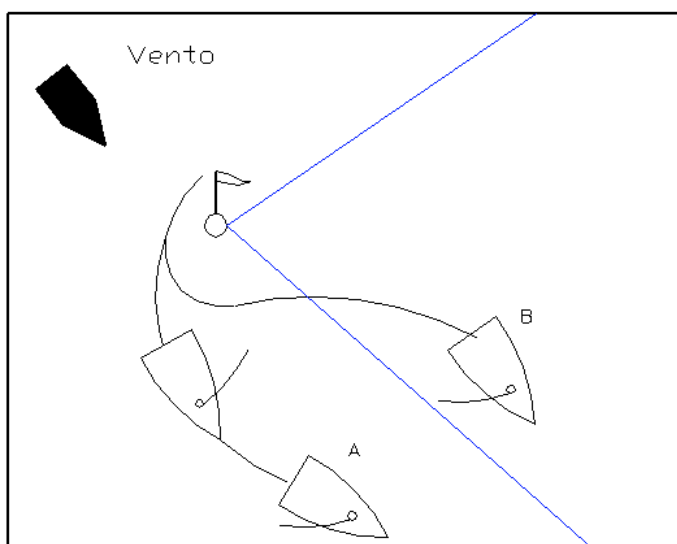


Figura 90

Se o largo anterior à bóia for muito fechado, quer dizer que o largo seguinte vai ser quase uma popa. Logo, depois da bóia toda a gente vai tentar orçar para manter o vento limpo. Se realmente o largo for quase uma popa, deves deixá-los orçar à vontade, para longe da bóia, o que os vai fazer percorrer um caminho mais comprido. Esta manobra pode compensar se retardares um pouco a cambadela, de modo a manteres o vento limpo tal como o barco A da figura. Mas atenção! Se estiveres numa molhada, e

estiveres por dentro tens que fazer quase o “papal de burro” (como o barco B) e orçar para conservares o teu vento limpo, tentando convencer os barcos de trás a arribar para a bóia. Se te deixares passar por um barco que seja nesta situação, normalmente o que sucede, é que perdes velocidade, e quase todos os barcos que vêm atrás do que te passou vão passar alegremente por ti, porque perdeste totalmente a velocidade.

4.11. A BÓIA DE RONDAGEM PARA A BOLINA

Os teus objectivos posicionais para rondar esta bóia são muito parecidos àqueles da rondagem da bóia do largo.

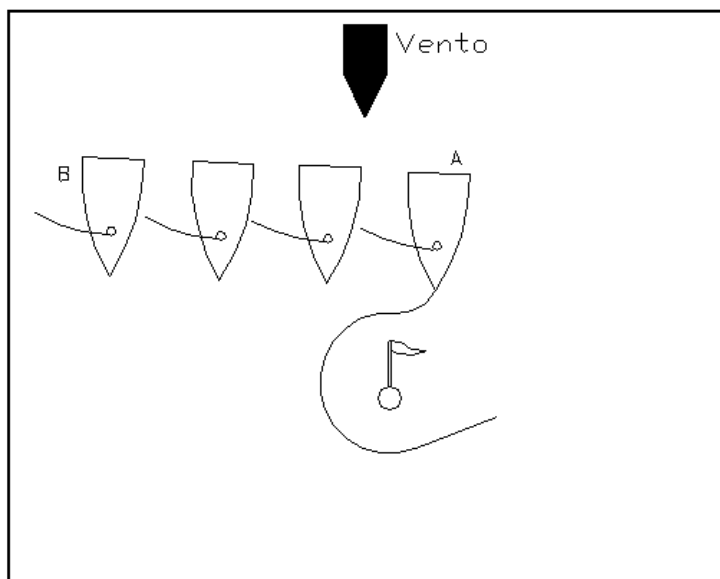


Figura 91

conseguires rondar “colado” à traseira do barco A do que na posição em que irias rondar. O que podes fazer para rondar é caçares a vela quase a fundo ou mexeres o leme violentamente. Mesmo que ires para trás do barco A não resulte, nunca ficas pior do que estavas.

Na maior parte das vezes, os barcos aproximam-se da bóia quase em linha como se vê na figura ao lado. O barco A vai fazer a melhor rondagem, porque pode pedir espaço à bóia de acordo com as regras de regata. O barco B vai fazer a pior rondagem, já que vai ter de dar espaço a toda a gente, e vai ter de fazer o maior percurso de espaço. Assim tens que antecipar o que vai acontecer na rondagem. Se estiveres na posição do barco B tenta abrandar um pouco, pois é preferível

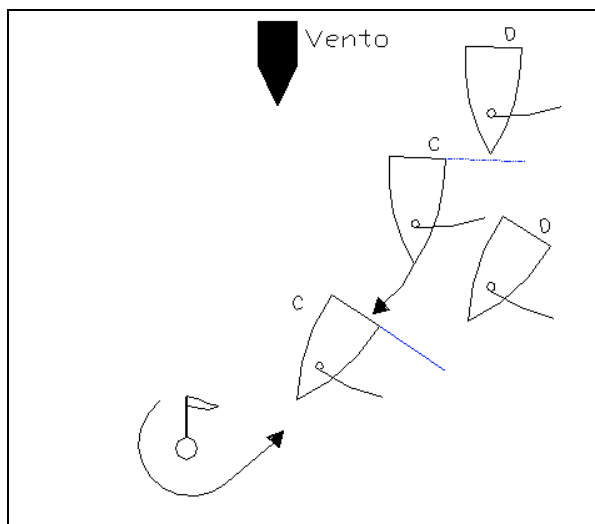


Figura 92

Se estiveres à frente de um barco que tente meter-se por dentro tenta “fechar-lhe a porta” o mais que puderes. Na figura ao lado, o barco C levou inicialmente um rumo mais arribado do que o rumo correcto para a bóia, para não dar hipótese ao barco D de estabelecer um sobreladeamento. E tal como mostra figura, quando os barcos orçarem para a bóia o C ganha vantagem sobre o D.

Assim, se estiveres a perseguir um barco, tenta tapar-lhe o vento o mais tarde possível, faz com que ele se sinta descansado em relação à tua presença, e no último momento tenta meter-te por dentro para que o outro barco não tenha tempo de responder. Tenta andar na popa dele quase até chegar à bóia e espera pelo último momento para tentar meter por dentro. Neste caso há que ser muito paciente e ter muita calma, para não tentar logo passar.

O adversário por ter de controlar a nossa trajectória, por vezes, para nos “fechar a porta”, vê-se obrigado a rondar demasiado perto da bóia. Se conseguires fazer uma rondagem mais larga, vais conseguir perder menos velocidade do que o teu adversário, que quase tem de “trancar” o leme para rondar a bóia deixando ainda assim algum espaço para tu passares, com uma velocidade superior à dele.

Se o teu adversário, para rondar a bóia sem que ninguém passasse entre ele e a bóia, “trancou” o leme e ficou “plantado”, a única opção que tens é tentar fazer a bóia por sotavento desse barco que estava quase parado. Mas atenção! O Optimist é um barco que a não ser que haja muito pouco vento, tem facilidade em arrancar se arribares um pouco, e por vezes esta manobra pode sair mal, sendo preferível abrandar e ficar à espera que ele arranque, pois podes perder uns metros de barlavento preciosos para todos os “lobos esfomeados” que vêm atrás de ti.

Quando um grande número de barcos chega à bóia em forma de “molhada”, o barco que está por fora, normalmente grita : “Não há espaço!!!”. Muitas das vezes ficam presos e são levados pela corrente, e deixam um espaço para quem venha a rondar num rumo mais largo, tal como se vê na sequência de figuras.

Nunca te deixes intimidar pelo que os outros dizem, e se vires um buraco para passares, nunca hesites, pois senão perdes uma boa oportunidade para ganhar uns quantos lugares.

Como sair da bóia é ainda mais importante do que encontrar um buraco para passares. Se vais a rondar e tens uma fila de barcos à tua frente, tens de tentar evitar cair no cone de vento do barco que vai à tua frente. Tens também de manter os olhos abertos em relação ao barco que vem atrás de ti, para que ele não tente meter-se entre ti e a bóia, ficando depois a teu barlavento, o que é indesejável.

Normalmente a melhor solução é orçar um bom bocado logo a seguir à bóia, tapando o buraco, e evitando que alguém fique a teu barlavento. Mas atenção: apenas podes fazer isto se tiveres feito uma rondagem com uma boa velocidade, senão ficas “plantado” logo a seguir à bóia.

Se alguém te tentar fazer o mesmo, não faz sentido orçar com ele pois nunca vamos conseguir passar por barlavento. A solução é tentar arribar um pouco e tentar passá-lo por sotavento em velocidade. Só assim podemos conseguir apanhar algum vento limpo.

4.12. CHEGADA

Muitas vezes a chegada pode ser mais importante do que a largada, pois podemos aproveitar os erros da comissão de regata na montagem da linha para ganharmos uns poucos metros aos outros barcos. Antigamente as regatas acabavam à bolina o que mantinha os ânimos mais acesos até à linha de chegada, pois como sabemos na bolina é muito mais fácil de ganhar (ou perder) lugares. Hoje em dia não podemos fazer muita coisa à chegada senão tentarmos proteger a nossa posição ou se estivermos em posição de ataque tentar ir para a extremidade da linha de chegada que está mais perto

de nós. Na maior parte das vezes, debes tentar manter-te o mais barlavento, pois senão o "comboio" passa-te todo por barlavento. Mas atenção: por vezes, quando o rumo para a linha de chegada é mais arribado, compensa ir para a bóia, pois é geralmente o caminho mais curto.