

TÁTICAS DE REGATAS PARA GRANDES FLOTILHAS

Grandes flotilhas criam problemas táticos e estratégicos em regatas para superá-los, sua tática tem de ser condizente com o numero de adversários a enfrentar. O principio mais importante para se levar em conta em grandes flotilhas e o seguinte: quanto maior for o numero de barcos, menos você deve se preocupar com os outros iates e mais precisa se importar com a regata em que quer velejar. Grandes flotilhas são o extremo oposto de regatas em match racing, em que todas as suas atitudes e decisões devem ser tomadas em função daquela adotada pelo seu adversário. Tentar velejar em grandes flotilhas tomando este tipo de atitude é totalmente contraproducente. Esses princípios determinam uma série de regras específicas, levadas em conta ao se competir em grandes flotilhas. Em primeiro lugar, não fique brigando com um ou dois barcos. Desta forma, você perderá terreno em relação ao resto da flotilha. Atenção especificamente em regatas de Oceano, quando a existência de grupos de barcos de igual tamanho costuma dividir o grupo em pequenas flotilhas, que normalmente começam a brigar entre si, se esquecendo da classificação final dentre todos, neste caso efetivo o resultado é mais importante. Em segundo lugar, no contravento não se afaste da flotilha apenas para velejar com vento livre. Em qualquer flotilha, geralmente a maioria, ou pelo menos os velejadores de mais talento, procuram velejar pelo lado certo. Tomar a decisão de velejar afastado do grupo apenas para pegar vento limpo pode estar fazendo você correr um serio risco. Em terceiro lugar, ao ficar dentro do bolo, procure não se importar em velejar abaixo ou na esteira de alguém. Geralmente aqueles que tentam velejar se esquivando completamente das valumas das velas dos adversários acabam assumindo uma má posição para aproximação da bóia de contravento. É claro que essas regras tem suas

exceções. Um honesto e experiente velejador me deu a seguinte descrição da forma como ele conseguiu montar a primeira bóia de contravento em primeiro lugar. Ele largou no lado certo da linha de partida e tinha planejado cambiar imediatamente para cruzar logo a flotilha e garantir sua posição. Acontece que não podia cambiar devido à pelo menos 30 barcos que vinham logo a seu barlavento. Assim, continuou no bordo da esquerda até que o ultimo barco a seu barlavento cambou a direita. Quando esse barco cambou, ele imediatamente cambou acima e no mesmo momento pegou uma rondada de alguns graus a seu favor, o que fez com que ele ficasse em uma posição privilegiada e montasse a bóia em primeiro. E claro que procurar vento limpo é a intenção de todos após qualquer largada, mas em grandes flotilhas sempre me surpreendi com a dificuldade encontrada para conseguí-lo.

Todo pequeno espaço que você procura para velejar com vento limpo, geralmente é ocupado pelo outro barco. E quando você encontra algum espaço livre após toda esta procura, fatalmente estará em uma posição desvantajosa em relação aos que largaram melhor naquela saída. Após uma má largada, a não ser que você

aplique a errônea tática de procurar apenas vento limpo, só encontrará o esperado espaço de manobra e bom vento no través. Velejar no vento limpo de toda a flotilha pode ser tão interessante quanto andar atrás de um ônibus. Paradoxalmente, mas afortunadamente, seguir uma estratégia predeterminada, e correta, vai lhes ser muito mais vantajoso que passar todo o tempo a procura de vento limpo.

No vento largo ou até mesmo no vento em popa, este princípio continua válido, com apenas um adendo: fique longe dos bolos, especialmente em ventos fracos.

[Continua na pagina 2](#)

POR DENTRO DO ASSUNTO

TÁTICAS DE REGATAS PARA GRANDES FLOTILHAS	1
REGRAS BÁSICAS DE CONVIVÊNCIA COM VOCÊ MESMO EM UMA REGATA	2
MARINHEIROS DE PRIMEIRA VIAGEM	2
IATISTA CONDICIONADO, MAIOR CONCENTRAÇÃO	3
COMO FAZER UMA BOA MARCAÇÃO	2
REVEJA SUAS ATITUDES	4
TÁTICA & REGRAS	



Regras básicas de convivência com você mesmo em uma regata

Direitos— Utilize a raia de regata para momentos de alegria, ao pedir esclarecimentos a comissão de regata seja pelos menos gentil, muitos que estão ali colaboram para o seu evento seja um sucesso, sempre que houver dúvidas converse com o responsável da comissão, informe-se, participe das reuniões quando houver convocação. Leia a instrução de regata, preencha a ficha de inscrição corretamente isto ajudará na hora da apuração.

Deveres— Manter seu barco em condições de uso, colocar o numeral da vela para identificação e controle, incentivar os participantes a velejarem com alegria. Comparecer na regata 1 hora antes, treinar, acompanhar e participar das orientações que lhe serão transmitidas. Manter seu cadastro atualizado. Evitar causar danos nas outras embarcações durante a realização do treinamento. Contribuir com sugestões que visem o aprimoramento do evento.

"Veleje com a vida — atitude: 5 dicas para manter sua atitude positiva a) Ponha seu foco no futuro, não no passado. Visualize seu sucesso, os passos necessários, e mãos à obra. b) Coloque seu foco na solução, não no problema. c) Faça uma lista de todas as coisas que podem ser feitas para superar uma dificuldade. Colocar isso no papel faz você pensar melhor. d) Descubra o ponto positivo e a lição por trás de toda dificuldade. e) Encare toda dificuldade como um degrau para o sucesso."

O Marinheiros de primeira viagem

Dicas úteis — O barco também é a casa da pessoa. Respeite-o como se fosse seu.

Se não estiver usando calçado adequado, embarque descalço.

Não entre molhado e nem se sente num



beliche sem antes se enxugar bem. Lembre-se de que outra pessoa dormirá ali.

Tire a areia dos pés antes de pisar no convés, do contrário acabará arranhando a pintura.

Só fume do lado de fora e nunca deixe cigarros acessos.

Colabore com a arrumação. Não se esqueça de que o espaço está sendo dividido com outras pessoas.

Participe das operações a bordo, deixando a palavra final sempre para o comandante. Evite surpreender seu anfitrião, levando convidados de última hora,



como crianças que não estão habituadas a velejar, por exemplo.

Não leve bagagem demais, pois o espaço a bordo é reduzido.

Antes de ir ao toalete avise ao comandante. O uso inadequado do banheiro pode provocar uma verdadeira inundação no barco.

Iatista condicionado, maior concentração

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

Resumindo, assumo seu objetivo e crie um compromisso para obtê-lo. Arranje tempo para melhorar o manejo de seu barco, a velocidade e a "cuca", até ter a autoconfi-

ança suficiente em sua habilidade para alcançar seu objetivo. Não deixe distrações ou acidentes obscurecerem sua visão, e sempre se esforce ao máximo. O esforço será recompensado, seja ele grande sucesso ou não, desde que você tenha dado a si mesmo a chance de seguir um programa de preparação em longo prazo.



Continuação pág 01...

Há tempos atrás, tive uma explicação de um grande amigo de o que ele entende pelo "efeito parede": o vento tende a subir e se afastar de um número grande de barcos, fazendo com que seu vento fique prejudicado, estando à frente ou atrás do bolo, indistintamente. Esse mesmo problema e sentido em uma linha de saída com inúmeros barcos e em uma montagem de bóia numerosa, embora não haja como evitá-los nestas circunstâncias. O "efeito parede" é mais fácil de ser evitado em uma empopada do que em um través. Na empopada, os desvios do curso não custam tão caro pois muitas vezes não velejar em popa rasa e fugir um pouco ao curso lhe dão opções sobre as ondas ou uma melhor resultante de velocidade que acaba não lhe custando tão caro na perna de través. No entanto, não é negócio se afastar muito do rumo para a outra bóia, pois todos os barcos desenvolvem boa velocidade, e um

desvio de curso significativo a fim de evitar o bolo de barcos acaba por fazer com que você percorra um caminho muito maior de bóia a bóia.

As largadas em grandes flotilhas também apresentam dificuldades peculiares. Ficar na primeira fila para largar, embora seja extremamente bom, não lhe garante uma boa largada. Poder manobrar e executar uma tática pré-largada com um mínimo de interferência do resto da flotilha é extremamente importante.

O costume de largar livre em pequenas flotilhas freqüentemente traz problemas para quem não está acostumado a largar com muitos barcos. Se o lado esquerdo da linha está favorável, a exemplo, evite largar neste extremo da linha, mesmo se este lado estiver tão favorável que você tenha chance de cambar logo após o tiro de largada. Se você sentir que o vento vai abrir depois da largada, tente conseguir espaço a seu barlavento para que você possa cambar quando precisar, pois fica difícil realizar esta manobra com um barco a seu lado. Se você quiser ir para o seu lado esquerdo no

primeiro contravento, tente abrir espaço entre você e o barco a seu sotavento, de forma que você possa velejar algum tempo para a esquerda sem interferência do barco a seu lado. Se você não consegue abrir este espaço antes da largada e quer ir para a esquerda, tente orçar o máximo possível a fim de abrir espaço a sotavento.

Procurar vento livre é mais fácil de se racionalizar imediatamente após a partida. Tomar cuidado se o percurso for de través, velejar a barlavento para bem longe a fim de evitar grupo implica, com freqüência em um longo través.



COMO FAZER UMA BOA MARCAÇÃO

Durante uma regata, nem sempre é suficiente você ter boa velocidade. Também é necessário poder controlar a posição de outros barcos, a fim de manter uma boa vantagem, que se traduzirá em vitória na hora de cruzar a linha de chegada.

Contravento

Antes de abordar as estratégias de marcação ou cobertura propriamente ditas, convém definir dois tipos de marcação: a frouxa ou a inglesa, quando se veleja no mesmo bordo dos outros barcos, sem interferir em seu vento; e a cerrada ou "na cara", quando a sombra de vento de seu barco atinge diretamente os outros concorrentes.

Na marcação frouxa, encorajamos o barco ou grupo de barcos a manter o bordo, uma vez que esta recebendo vento limpo. Você também receberá as mesmas rondadas de vento e, embora o barco marcado ganhe ou perca alguma distância quando o vento mudar, ainda assim manterá a liderança. A marcação cerrada, em geral, obriga a outra embarcação a mudar de bordo, já que não mais receberá um vento uniforme. Este é um meio muito conveniente de forçar outros barcos a tomar as direções que você deseja.

É comum usar-se a marcação cerrada para controlar um único barco durante o último contravento da regata. Para isso, é preciso haver uma coordenação perfeita dentro do seu barco, pois normalmente serão necessário dois bordos seguidos, uma vez que a embarcação marcada tentará livrar-se, para conseguir vento limpo.

Dominando o emprego desses dois tipos básicos de marcação, você terá um número muito grande de opções táticas para controlar seus concorrentes. É preciso, ainda, observar as seguintes estratégias;

Fique sempre perto, e do lado correto, do grupo de barcos que estiver marcando. Suas chances de obter um bom resultado serão sempre maiores, na medida que você se mantiver perto de um grupo de barcos e não tentar acompanhar barcos isolados ou se aventurar, sozinho, de um lado da raia. Isto se aplica mais no início da regata, quando o bordo maluco põe tudo a perder, ao passo que se terminar o primeiro contravento no grupo da frente, você sempre poderá recuperar.

A coisa toda se resume em você se posicionar em relação ao "bolo", de acordo com o que acha que o vento irá fazer. Ou seja, manter uma cobertura sobre o "bolo", mas, ao tempo estar em posição menos desfavorável, caso o vento mude a forma diferente do esperado.

Regra geral, no último contravento; mantenha-se sempre entre a linha de chegada e seus concorrentes. Para tanto, deve-

rá navegar no mesmo bordo dos outros barcos, ou melhor, na mesma direção. Só desta forma será possível ficar entre a linha de chegada e os concorrentes, e ainda conseguir exercer uma boa marcação.

Arrebanhe os concorrentes. Sempre que for possível, você deverá, usando os dois tipos de marcação, forçar os concorrentes para um mesmo lado da raia, o que sem dúvida facilitará muito o trabalho de marcação da flotilha. Para tanto, basta aplicar uma marcação cerrada para obrigar um concorrente a cambar e voltar ao "bolo", usando a marcação a inglesa para acompanhá-lo.

Não marque em condições muito variáveis. Em ventos que variam muito de direção e intensidade, não é recomendável fazer marcação: você poderá navegar numa rajada desfavorável, enquanto o outro barco, velejando com vento melhor, estará ganhando distância. Pode acontecer, ainda, de você e seu concorrente mais direto, ambos velejando num "branco", permitirem aos concorrentes mais distantes ganhar terreno rapidamente. Assim, concentre-se em ficar numa posição favorável em relação as rajadas, evitando os "buracos" ou "brancos".



Reveja suas atitudes

Atitude- Esta é talvez o mais importante aspecto em um treinamento ou numa regata: A coisa que mais rapidamente provoca a perda ou ganho de uma regata é a atitude do velejador.

Erros - Em todas as regatas você fará muitos erros. A chave está em esquecê-los naquele momento e continuar com a regata. Nunca cismar com o erro. Toda a energia disponibilizada na asneira que já passou provoca a perda de concentração — concentração que é necessária para velejar na continuidade da regata. Lembre-se que

na regata ela só termina quando cruzar a linha de chegada. Após a regata, será a hora de recordar todos os erros e pô-los no papel. Arranje um bloco de notas e escreva tanto quanto possa lembrar-se, do princípio ao fim da re-

gata. O objetivo não é recalcar, mas compilar uma lista de erros mais frequentes que possam ser corrigidos facilmente. Por exemplo: frequentemente entro em confusões nas montagens de bóia. Sabendo disso tento concentrar mais atenção no que acontecerá, antes de chegar à marca, para evitar problemas.

Utilize os seus erros para mais tarde melhorar os seus pontos fracos, mas não deixe que interfiram no momento em que acontecem. Faça a lista e passe para o treinador, ele poderá ajudá-lo.

Utilize os seus erros para mais tarde melhorar os seus pontos fracos, mas não deixe que interfiram no momento em que acontecem.



Tática & Regras

REGRA 16.1 ALTERANDO RUMO REGRA 16.2 ALTERANDO RUMO

" Um barco com amuras a boreste que vira por davante depois que um barco amurado por bombordo arribou para passar pela sua popa, não infringe necessariamente uma regra. "

SUMÁRIO DOS FATOS

VD na posição 2, arribou para passar pela popa de **VE**. Logo depois, **VE** resolveu virar por davante. Após velejar arribado por um ou dois comprimentos de barco, **VD** voltou ao rumo de bolina cochada, tendo perdido de barlavento um comprimento de barco e aproximado de **VE** por barlavento cerca de um comprimento. Após a virada por davante de **VE**, a orçada de **VD** para bolina cochada não foi causada pela necessidade de manter-se afastado de **VE**. **VD** protestou **VE** pela regra 16.1. **VD** declarou que quando **VE** virou por davante depois de **VD** ter arribado para passar na sua popa, **VE** não deu espaço a **VD** para manter-se afastado. A Comissão de Protestos desclassificou **VE** pela regra 16.1 **VE** apelou.

DECISÃO

Apelação considerada procedente. **VE** estava sujeito à regra 16 somente quando estava orçando a partir de bolina cochada com amuras a boreste até proa ao vento. Durante este tempo **VD** tinha espaço para manter-se afastado, e portanto não infringiu a regra 16.1. **VE** não infringiu a regra 16.2 porque **VD** era capaz de seguir seu rumo "por um comprimento de barco" o que demonstra que a orçada de **VE** não obrigou **VD** a alterar rumo imediatamente para continuar a manter-se afastado. Após **VE** girar além de proa ao vento, **VD** passou a ser o barco com direito de passagem pela regra 13, e as regras 16.1 e 16.2 não mais se aplicam. **VE** manteve-se afastado de **VD** como requerido pela regra 13.

