

## **Volvo Ocean Race 2011-2012**

### **Desafio ou aventura**

**Uma regata à volta do mundo é de facto uma aventura. Passar nove meses num dos seis barcos que compõem a frota, é um desafio pessoal. E para alinhar em qualquer uma destas, é preciso ter qualidades únicas, que podem não incluir o saber velejar. Numa equipa multidisciplinar de onze elementos, velejar pode calhar a outros. Todavia, atravessar oceanos num veleiro que pode fazer mais de 500 milhas náuticas por dia, pode ser um sobressalto constante ou intervalado de quatro em quatro horas.**

### **O início da história**

Ao longo dos seus 38 anos de história, a regata evoluiu consideravelmente. Da fleumática e original aventura que era a Corinthian da Whitbread Race, passou-se para uma das mais eficazes ferramentas de marketing que, através da tecnologia, otimiza o desempenho humano, ao mesmo tempo que amplia os limites pessoais. Inspirados pelas conquistas do inglês circum-navegador a solo, Robin Knox Johnston, na Sunday Times Golden Globe Race de 1969, Guy Pearce e Anthony Churchill, traçaram as rotas para a primeira competição totalmente tripulada à volta do mundo ao almirante Otto Steiner da Royal British Naval Sailing Association. Convencido do potencial da iniciativa, Steiner contou com a ajuda do empresário o coronel Bill Whitbread. Como reza a história, quando eles se encontraram num fumarento pub de Portsmouth para tratar dos detalhes, já estavam lançados os dados da primeira Whitbread Race da história em 1973.

A competição inaugural largou de Portsmouth naquele mês de Setembro e conseguiu 17 inscrições. Os veleiros, eram cruzeiros oceânicos com skippers profissionais, a comandar equipas mistas, compostas por efectivos das forças armadas britânicas e entusiasmados velejadores, prontos para a máxima aventura.

A primeira Whitbread Race foi um enorme salto no desconhecido para todos os envolvidos. Mediante navegação por sextante já por si difícil pela utilização do aparelho e conversões necessárias, a navegação era estimada, o que significa que o lugar para onde se pensar ir, nunca é o local onde se foi parar, o que obriga a cálculos na carta e correcções no leme, ambas constantes.

### **Dos amadores aos profissionais**

A frota seguiu as rotas comerciais do século XIX realizadas pelos navios com velas redondas. As condições a bordo eram geralmente confortáveis face aos actuais padrões da competição. Em vez dos exímios espaços onde mal cabe um saco cama, existiam cabinas para a tripulação

e arcas frigoríficas a bordo de modo a assegurar abundante fornecimento de alimentos, preparados em alguns casos por um cozinheiro a tempo inteiro. Hoje em dia e com recurso aos alimentos liofilizados, a escassez de tempo e espaço, obriga a que as refeições sejam rapidamente feitas... juntando água num tacho.

A competição levou aqueles primeiros velejadores de circum-navegação para alguns dos ambientes mais difíceis e perigosos do planeta, tendo resultado na morte de três velejadores na primeira competição. Todavia, o conceito de uma regata totalmente tripulada em volta do mundo foi declarado um sucesso. Ao longo das seis edições da Whitbread Race que se seguiram, as listas de inscritos eram cada vez maiores dominadas por velejadores profissionais. Esta tendência, resultou na criação da Whitbread 60 Class, uma nova estirpe de barcos de competição oceânica, especialmente construídos para a Whitbread Race de 1993-1994.

Após 25 anos de apoio contínuo, a cervejeira Whitbread retirou-se como patrocinador principal na sétima competição em 1997-1998.

### Mais de 500 milhas náuticas

Rebaptizada em 2001 pelos seus novos proprietários, a Volvo Ocean Race, deu origem a desenvolvimentos contínuos no design, culminando, mais recentemente, na introdução da classe Volvo Open 70, utilizados desde 2005-2006. A transição para monocascos em carbono, implicou que as tripulações levem ainda mais longe os seus limites de desempenho. Percursos diários com mais de 500 milhas são agora comuns e na Volvo Ocean Race de 2008-2009, o Ericsson 5 de Torben Grael estabeleceu um recorde de 24 horas, ratificado pelo Conselho de Recordes do Mundo de Velocidade à Vela (World Speed Sailing Council) de 596,6 milhas náuticas.

Se traduzirmos este feito para medidas terrenas, quer dizer que fizeram 1.104,90 km à velocidade média de 46,03 km/h. Se pensarmos em asfalto liso, estes números parecem insignificantes, mas se pensarmos em mar alto e vento, começamos a ter outra dimensão para este recorde.

No cenário mundial como um dos eventos desportivos mais difíceis, a Volvo Ocean Race atrai os maiores e mais talentosos profissionais da vela, incluindo muitos atletas olímpicos. A fasquia está alta com os campeões do mundo de vela, os medalhados olímpicos e veteranos da America's Cup, todos em pé de igualdade para competirem no seu maior desafio desportivo, que permite a troca entre membros das equipas. Por outras palavras, a VOR é uma grande equipa, que nesta edição, tem seis veleiros a disputar o primeiro lugar, na chegada a Galway-Irlanda em Julho próximo. Quando saírem de Lisboa e depois de uma rondagem nos Açores, as bússolas apontam-se a Norte.

### Os Volvo Open 70

Ao reverem as regras para o desenho e construção da terceira geração destes Volvo Open 70, estas foram orientadas para o refinamento em vez de apresentarem mudanças radicais. Por

exemplo, as cargas dinâmicas que resultam da área vélica, foi uma das questões a que deram mais atenção, já que a quebra dos mastros, tem a ver com estas. Para ir no sentido do desenvolvimento, o peso máximo destes barcos foi alterado (14 a 14,5 toneladas) enquanto para a quilha móvel (4,5 metros) o peso máximo é de 7,4 toneladas. Nestes barcos, a quilha é móvel para assim permitir velocidades mais elevadas com mais estabilidade, já que a quilha móvel permite reduzir a inclinação dos barcos, quando navegam à bolina.

Em relação aos cascos em carbono, o designer da Farr Yacht Design que trata da embarcação do Abu Dhabi Ocean Racing, adiantou: um fundo mais plano como acontece nesta geração de barcos, permite “planar” com mais facilidade mas também tende a afundar mais o barco e torna mais difícil mante-lo em rota, em especial com o aumento da velocidade, concluiu Russel Bowler.

As regras da 11ª edição da VOR, reduziram de 24 para 17 o número máximo de velas, mas mesmo assim, com as tecnologias à disposição, é possível chegar aos 11 nós de velocidade, com 9 nós de vento verdadeiro. Para as regatas a disputar nos portos, ficam disponíveis duas velas “spinnakers” na gíria designadas como “spi”, que são velas mais leves e sensíveis ao vento, sendo mais difíceis de manobrar.

No meio de toda esta tecnologia, a tradição ainda permite usar os pés para identificar o comprimento dos barcos e os nós para definir as velocidades. A primeira tem a ver com dificuldade que antigamente havia para medir, sendo que o pé... era o que estava mais à mão. Em relação aos nós, a velocidade do barco era de facto medida com uma corda, na qual espaçadamente se faziam nós. Lançada à água na proa e com uma bóia, a corda ia desenrolando à medida que o barco passava pela bóia e quando esta chegava à popa, era só contar os nós.

### Curiosidades na VOR

Altura do mastro: 31,5 m (103,3 pés) acima do nível da água. O mastro é tão alto como o Cristo Redentor, no Rio de Janeiro, Brasil, (excluindo o pedestal).

O comprimento total do barco é um metro superior à altura da Grande Esfinge de Gizé.

Espaço: Dois metros quadrados de espaço por cada tripulante, o equivalente a viver numa cabina telefónica feita de fibra de carbono.

Velocidade: O Volvo Open 70 pode atingir a velocidade de 40 nós (74 km/h).

Velas: A vela balão maior num Volvo Open 70 é de 500 m<sup>2</sup>. A vela balão maior a bordo possui a mesma área que a área de jogo de dois campos de ténis.

Número de velas por barco para a competição: 17 velas e duas velas balão In-Port, exceptuando as velas de tempestade.

Material: O Volvo Open 70 é feito de fibra de carbono. A fibra de carbono é leve como a madeira, mas tão resistente como aço.

Câmaras: seis a bordo, incluindo quatro fixas, capazes de se voltarem para a frente, para trás e

## **Comunicauto**

Procuramos por si e para si, as melhores Soluções de Gestão Automóvel no Mercado  
<http://comunicauto.pt>

---

rodar a 360º, mais duas portáteis operadas pelo membro da tripulação dos Media a bordo.

A quilha e o bulbo pesam o mesmo que dois elefantes africanos. O contrapeso produzido pela quilha móvel a 70 pessoas sentadas na borda do barco

O Volvo Open 70 pesa 14,5 toneladas, calado de 4,5 metros e vai de 5,7 metros.