

Volvo Ocean Race 2014-2015

Alvimedica à conquista do Tio Sam



As equipas que saíram em 04 de Outubro, de Alicante-Espanha, disputam a 40ª edição da VOR. Além da presença dos turcos da Alvimedica, esta edição conta com outras novidades! Um casco mais curto, novas regras que impõem barcos iguais e a necessidade de partilhar experiências em vez de guardar segredos. A passagem por Lisboa está garantida, mas até lá ainda vamos dar mais notícias sobre esta espectacular regata.

Uma regata mundial

Enquanto a Miss Mundo sobe a um dos mastros do 65 da VOR, do lado das ambições, a Alvimedica aposta forte na juventude da equipa, mas existe outro objectivo não menos ambicioso! O de conquistar o mercado americano na área da cardiologia. Dito desta forma, parece nada ter uma coisa a ver com a outra, mas não é bem assim. A escolha dos turcos em disputar a VOR e promover a imagem da Alvimedica, tem a ver com a projecção mundial que esta regata concede. Por outro lado, a visibilidade da equipa e portanto da empresa, estendem-se por nove meses – o que parece ser um bom prenúncio.

Em números e referentes à anterior edição da VOR, estamos a falar de um investimento global em “media”, na ordem dos 182,6 milhões de euros. A audiência televisiva, chegou aos 1.550 milhões de espectadores. Na “web” as visitas rondaram os 41,58 milhões e no Youtube, as visualizações chegaram aos oito milhões. A outro nível e para os mais entendidos em vela, estamos a falar de 144.000 participantes. À medida que a regata decorre, é dada aos participantes a oportunidade de simularem as suas soluções e verem os resultados finais, comparados com o que realmente se passou. Por fim mas não menos importante e sempre a

nível global, a Volvo vendeu 15.000 automóveis das edições especiais da marca.

De 70 para 65



Participar na VOR é um desafio a todos os limites pessoais. É um desafio transpessoal que obriga os participantes a serem bons velejadores, excelentes cooperantes, fortes na mente e resistentes no corpo, e com a capacidade de olhar, constantemente, por todos os outros membros da equipa. Apesar de ainda não haver números oficiais, já se tornou claro para muitos participantes que o Ocean 65 é um pouco mais 'lento' que o anterior modelo. Mas atenção, estamos a falar de veleiros que chegaram a fazer 45 nós de velocidade, ou seja pairaram sobre a água a... 80 km/h.

Isto significa que tudo se passa muito rápido, com particular destaque para o convés, quer seja para afinar velas, folgar ou puxar a multiplicidade de cordas, estar atento à ondulação, sem esquecer a tal trave... também conhecida por retranca. É a excelência a todos os níveis, até por que os marinheiros são dos poucos que pagam sempre pelos seus erros.

O dia-a-dia destes participantes é tudo menos monótono, mesmo quando o vento cai e as embarcações ficam 'quase' à deriva. Basta tomar como princípio de que um barco nunca está quieto. Se formos a uma marina e quando a água parece um espelho, todos somos capazes de jurar que os barcos estão imóveis. No entanto, basta olhar para os topos dos mastros, para perceber que não é assim e que as aparências iludem.

Três campos de ténis

A formalmente designada “Whitbread Round the World Race” conta com 40 anos de existência

Comunicauto

Procuramos por si e para si, as melhores Soluções de Gestão Automóvel no Mercado

<http://comunicauto.pt>

e levará as equipas a percorrer 40.000 milhas náuticas, sendo que o Pacífico Sul será dos trajectos mais duros, como nos confidenciou um dos líderes da equipa, Charlie Enright de 29 anos. Para outro dos líderes desta equipa de 16 elementos, a adaptação ao novo Ocean 65 será rápida, já que os barcos são idênticos em muitos dos aspectos, até aqui diferenciados. Para Mark Towill, 25 anos, o facto de as embarcações serem idênticas vem enfatizar a competição, além de aproximar as equipas e respectiva troca de informação. Em vez de manterem uma postura quase secreta em relação às diversas afinações, todos beneficiam com a troca de experiências.

Os novos Volvo Ocean 65 (20,37 metros) são um pouco mais curtos que os monocascos da anterior edição. O mastro continua próximo da altura do Cristo Redentor no Rio de Janeiro, mas não deixa de ter vez e meia em altura, o que o casco tem de comprimento. Dos anteriores modelos, os 65 herdaram a construção em carborneo, uma quilha móvel que pesa quase dois elefantes, e o impressionante aspecto de uma embarcação com uma área velica de 716 m², ou seja a área aproximada de três campos de ténis.