

Q1: Pra começar, eu queria saber, qual é a sua experiência com veleiros e com velejamento e quanto tempo de experiência você tem, tá bom?

Entrevistado 5: Cara, eu tenho 49 anos, e velejo desde os 6 anos de idade. Passei pelas classes de todos os tamanhos de barco. Então eu comecei no Optimist, velejei poucos anos de Optimist. Depois passamos a velejar juntos também, meu pai, também oficial de marinha e como ele tinha 2 filhos, né? O Optimist era um barco caro, ainda é, né? A vela é um esporte caro. A gente é para conseguir velejar e para conseguir correr as regatas que a gente competia também é. Precisava de um barco que ficasse com 2 tripulantes, né? A gente mudou pro pinguim, que é uma classe mundial, é uma classe bem conhecida e um barco muito antigo. Então a gente começou essa brincadeira, a gente foi à regata até às vezes, corria com 3 no barco, né? Mas o meu pinguim é muito pouco competitivo. Depois a gente teve o Dingue, sim, a gente andava muito bem. Eu andava na frente da classe. Ganhou alguns campeonatos. E a classe foi crescendo. Aí entrei na adolescência e fiquei afastado um pouquinho do mundo da vela. A gente descobre outros interesses, mas nunca nos afastamos totalmente. Depois mais velho, aí voltei a ter um interesse, voltei as possibilidades e passei a praticar mais vela de oceano. Hoje exclusivamente eu velejo barco Judice, então primeiro eu tive um Vela mar 22 e chamar ele de barco de oceano é um exagero absurdo. É uma classe de barco parecida com um barco de oceano, né? Na Europa costumam chamar esses barcos de anões de oceano.

Q2: Em seguida, e aí agora trazendo um pouquinho mais de novo pro foco da pesquisa, eu queria saber, durante a navegação, quais são os fenômenos naturais que você acha que mais influenciam a direção?

Entrevistado 5: Então, cara, não é? É preciso a gente dividir se lance de navegação está falando, navegar à vela?

Entrevistador: Isso

Entrevistado 5: tá, quando você está navegando a vela, o principal fenômeno natural é a rondada e alteração do regime de ventos. Esse é o principal ponto. A gente aqui, pensando na Costa Sudeste do Brasil, a gente não precisa ter tanta atenção ao mar. O regime de ventos é mais importante do que o regime de ondas, é isso?

Entrevistador: isso exatamente.

Entrevistado 5: era o regime de ventos.

Entrevistador: E aí também, os elementos não naturais, que não estejam ligados à natureza. Qual que você acha que mais influenciam durante a navegação?

Entrevistado 5: Outras embarcações interferem. Por quê? Porque essas não são mapeadas, não é o mesmo que você pegar uma Laje, você pegar banco de Areia, que aqui não é um problema, né, é um problema na Costa do Nordeste, onde você tem um deslocamento dessa massa de Areia formando bancos bem significativos. Aqui, o problema é pedra, é laje, é você espetar o barco num elemento mapeado, qualquer um tem aí num telefone celular, e não precisa de um aparelho maior do que um telefone celular para conseguir navegar com segurança. Outras embarcações, não. Essas não são mapeadas.

Q3: Você me trouxe esses elementos que você acha que influenciam a navegação, mas você consegue me trazer agora também elementos não naturais e naturais que você acha que, além de influenciar a navegação, podem trazer perigo para embarcação, para os tripulantes, para ao

redor, que representa algum tipo de perigo quando em contato com o barco?

Entrevistado 5: Quando você tá velejando com barco. Para resumir, eu vou chamar só de barco. Barco, você já entenda como barco à vela. Vamos lá, cara, são as escutas, são os sistemas de controle das velas porque é esse é o ponto de maior atenção. É onde você tem maior potência, não é? Pode causar uma lesão séria, principalmente quanto maior vão ficando os barcos. Você tem um elemento flexível que você não tem um controle total que é manuseado, em roldanas que são as catracas, mas consegue provocar um esmagamento e uma lesão seríssima. Então, sem dúvida nenhuma o maior problema são os sistemas de controle das velas. Em relação à lesão, né? É que exige uma atenção redobrada pela flexibilidade e pela potência envolvida naqueles casos.

Entrevistador: Entendi, e tratando de elementos que estão fora do barco, que são externos ao barco.

Entrevistado 5: Então como eu falei, outras embarcações, e redes de pesca. A faina de pesca é um problema sério para quem está velejando a lazer. É... a gente é obrigado a seguir o Ripeam, ali você tem normatização e todas as regras de segurança. A principal delas, é que nada justifica o albarroamento. Nada justifica um acidente, mas você tem uma série de preferências. E a faina de pesca vai estar sempre acima, então os navios nunca vão manobrar para um barco a vela. É só que eles são muito facilmente visíveis, eles têm um canal onde eles vão passar e você consegue mapear aquilo. Então você pode estar levando um barco pra Angra e você, se não prestar atenção onde tem espinhel, aonde tem bóia e às vezes mesmo você prestando atenção, você passa por um produto de perigo significativo, tá? Porém, quero fazer um parêntese aqui. É que já existe tecnologia, elas já são aplicadas de você manter as suas voz e seus espinhéis marcados por AIS que é um sistema no qual todo mundo recebe a visibilidade de todo mundo, tá? É, infelizmente, por questão econômica, por questão de efetividade, eles não são aplicados, deveriam ser. Você teria uma redução muito grande, mas aí cabe ao velejador saber que ele tá num momento de lazer e que o outro está num momento profissional e que você não vai ter prioridade sobre ele. Então cara, qual é o problema de você manobrar o teu barco e perder 1 hora que seja para fazer uma manobra. A diferença é que às vezes você não vê e aí você pode passar por cima, o que é um problema seríssimo.

Q4: Entendi, e aí agora eu queria perguntar se você consegue me descrever ou lembrar algum cenário que aconteceu, pode ter sido com você, com alguém que você conhece ou que você viu na notícia onde não conseguiram controlar e aconteceu algum caso de perigo.

Entrevistado 5: Eu tenho exemplos comigo e com os outros. De todas as ordens porque eu tô nesse meio há muito tempo, então eu conheço caso de gente que já atropelou espinhel e já ficou com o cabo de aço enrolado na quilha. Conheço gente que já perdeu rabeta, conheço gente que já teve que mergulhar para resolver o ponto. Já vi gente cortar com alicate rede de pesca. Eu já fiquei preso numa rede de pesca, entendeu? Eu já atropelei, por erro meu de navegação, uma criação de marisco, voltando pro clube a noite. Perto do clube naval eu entrei por dentro do negócio. Dei mole. Já sabia que estava numa região perigosa, então já estava até sem motor, tem que olhar onde tá. Acontece. Hoje em dia você tem grupos de WhatsApp onde qualquer besteira que acontece, você fica sabendo. O último caso mais severo que teve. Foi tratado como alguém que abalroou uma baleia. Não sei se você sabe, subindo apartir do nordeste eles estavam levando o barco. E, segundo o relato da população, eles atropelaram uma baleia. Não chegaram a ver essa baleia atropelada, mas o barco foi a pique. Eu tenho severas dúvidas que tenha sido uma baleia. Compartilhei essa minha opinião nos grupos e até com as pessoas. Eu acho que a possibilidade de ter atropelado outra coisa, um contêiner, é muito maior do que ter atropelado uma baleia. Eu não conheço um caso de alguém que tinha

atropelado uma baleia. A probabilidade de ter atropelado um contêiner, na minha opinião, é maior. Mas assim, eu também não conheço nenhuma pessoa que atropelado um contêiner. Nunca vi contêiner boiando, também nunca passei por um, mas já vi geladeira, já vi sofá, já vi porco, já vi de tudo dentro da água. Alguns objetos bem perigosos de serem atropelados.