

Q1: A primeira pergunta que eu te faço é, qual a sua experiência você já teve com veleiros e quanto tempo você tem de experiência?

Entrevistado 2: Bem, a experiência que eu tenho com o veleiro são em veleiros pequenos, da classe dingue, eles têm mais ou menos aí 4 a 5 metros de comprimento, a mais ou menos aí um metro e 80 de largura, no máximo. São veleiros pequenos, muito ariscos, né, muito fáceis de virar. E tô há o quê? Quase 3 anos, 2 anos.

Q2: Então, na primeira pergunta de fato, sobre navegação, eu queria que você me dissesse quais são os fenômenos que você consegue identificar tanto fenômenos naturais quanto fenômenos não naturais que você acha que mais influenciam durante a direção de um veleiro? Na direção não, na navegação de um veleiro. Os elementos principais assim que você acha importantes na navegação do veleiro?

Entrevistado 2: Olha, a principal é o vento, não é? O vento é o que rege. É o motor, não é? É o combustível, o vento é tudo dos veleiros, se não, não é veleiro, é lancha, é embarcação a motor. É lancha, é... qual é o nome daquela? É... iate. Algo desse tipo. Mas vela, para falar de vela, você precisa do vento. A principal é o vento. Com o vento vem um efeito dominó. Existe uma escala de mar que vai de zero a 11 ou 12, na força do vento, aí depois você pode até pesquisar aqui, vai te dar um norte bem legal. Quanto mais forte o vento tiver, mais o mar vai estar agitado, não é? É função, né? Condição de um para outro, beleza? É então, a primeira coisa que você, e pelo menos eu, falando por mim, me identifico em dificuldade ou facilidade de navegar é o vento. Como o vento está, tá 6 nós, 9, nós, 12 nós, 15, 25, acho que é a escala de vento, aí quer tomar a até e vai assim arriscado, né? Que chama de tempestade. Começa ali cerca de 45, 50 nós. Aí você já tem o vento de tempestade. Assim, é uma aproximação, porque também pode ser que esteja ventando, mas não esteja chovendo, aí a pessoa: "não é tempestade". Ó, mas olha o mar como é que está. Está muito mexido, está muito grande o mar. A segunda coisa é as ondas, como é que fica? Claro, o vento está forte, as ondas vão começar a ser mais grandes não é? O mar vai estar mais agitado. E aí que chama de onda cruzada você está, com o veleiro em uma direção, e aqui vem uma onda. A melhor condição para o veleiro é quando a onda vem e você está de frente da onda, porque ele sobe e desce nas costas da onda. Tá? A pior é quando a onda vem e você está de lado, o que é que vai acontecer? Ele vai derrubar o veleiro, vai capotar ou ele vai pra sobrar, então é a questão das ondas é o seguinte, as ondas cruzadas, você vem em uma direção e a onda vem na sua. Você está aqui na proa, não é? na frente, então. Ótimo. Seu barco vai subir e vai descer. Né, se vem uma onda de frente e vem outra aqui de lado, uma onda cruzada, então isso dificulta para caramba para quem está (pilotando). Não é que dificulta, mas dependendo do tamanho da onda...

Entrevistador: Entendi, entendi.

Entrevistado 2: Principalmente nessas pequenas embarcações que são muito ariscas. É muito fácil de capotar. É fácil. A gente até brinca, quem não capotou não fez nada ainda. É... nessas embarcações pequenas, né? Que eu estou falando classe laser, classe dingue, varias classes desses barcos pequeninhos que cabem 2 ou 3 pessoas.

Entrevistador: E aí, a segunda coisa que eu queria saber de você, é o seguinte, você falou um pouco dos fenômenos naturais, onda e vento. Você sabe algum fenômeno não natural que você acha que também influencia na hora da direção?

Entrevistado 2: Não natural na hora da direção?

Entrevistador: É, por exemplo, trazendo, um pouquinho pro cenário de carro, que é o cenário que eu conheço um pouco melhor. Então, se a gente está dirigindo um carro, fenômenos

naturais são esses, a chuva, a neblina, são fenômenos naturais. Fenômenos não naturais podem ser: um outro carro passando em alta velocidade, uma pessoa que achesse, uma bicicleta. Todos esses elementos que não têm a ver com a natureza.

Entrevistado 2: Bem, olha no mar, você vai ter os bancos de areia. Veja, continua sendo natureza, não é, mas assim é uma coisa que os bancos de areia eles mudam de lugar, então não existem, em cartas náuticas, representação de banco de areia. Quando você olha a carta náutica, você vê as profundidades. Né? Vai estar lá dizendo de profundidade. Mas banco de Areia não tem. Ela tem dizendo, se tem uma pequena ilha, se tem uma formação de corais. Corais você encontra em cartas náuticas, porque são pedras, não é? Então elas não vão mudar, mas bancos de Areia é uma coisa que aqui na minha região, aqui em Recife, você não tem muito, né, quase nenhum banco de Areia. Você tem recifes, aí sim. Por isso vem o nome de Recife. É um murão de pedra de, sei lá, vai 2, 3, 4 km. Às vezes ele é contínuo, às vezes intermitente. Mas estou falando assim naquela área que todo mundo vê, né, que está lá. Parece uma pista. Se você pegar uma imagem aí, de cima de Recife, você vai ver, parece uma pista dentro do mar. Mas em outros lugares também tem essas pedras, então isso influencia. Principalmente quando o veleiro ele é grande e tem a quilha, que é o que fica abaixo da linha da água, lá mantendo o equilíbrio para que o veleiro tenha maior estabilidade. Equilíbrio não, para dar mais estabilidade. Ela pode realmente ser um fator impeditivo e perigosíssimo topada numa Pedra. E destruir tudo. Mas pedras, dependendo do tamanho delas, terá na carta náutica algumas, mas banco de Areia. Com certeza você vai. É muito raro você ver porque eles mudam de lugar. Como é que eles mudam de lugar a maré? A maré sobe, tem a correnteza por baixo, tem várias correntezas, né? Várias forças levando essa Areia para outros lugares, então. Sei lá, esse ano tem aí, sei lá dando um exemplo estamos velejando e você em algum lugar aqui ou aí, e a gente vê a olha ali, tem um banco de Areia. A gente vai lá e desvia. Aí passa um ano, um ano e meio. Correnteza passou. A gente, rapaz, aquele banco de Areia que a gente você pode marcar no GPS até a localização dele, mas depois não vai estar ali mais. Ele pode ter ido para justamente quando você desviou e você pode bater, bater nele. É menos ruim bater no banco de Areia do que bater no banco de corais, mas. Né? Ainda assim, é ruim aí assim, ruim é, e

Q3: Então todos esses elementos que você trouxe influenciam, mas você consegue trazer para mim? Quais os elementos que você acha que apresentam o maior perigo? Aí não é nem só influenciar, porque o vento é um elemento que influencia, porque ele empurra o barco. Mas agora eu queria um elemento que você acha que em contato com o veleiro, traz um cenário de perigo.

Entrevistado 2: Um cenário de perigo. Olha, é... Depende da profundidade das águas que você vai navegar, né? Porque existem alguns tipos de navegação. Vamos dar um exemplo. Aqui tem bastante corais. Então, se eu estou navegando por cima dos corais ou atrás, antes dos corais, eu estou em águas abrigadas. Se eu passo dos corais, eu vou ter o que é chamado de mar aberto. Não vai ter uma profundidade, mas ainda é navegação costeira. Porque até 10 ou 15 milhas é navegação costeira. Aí nessa navegação costeira, eu acho que uma coisa que influencia muito e a pessoa não se dá conta, porque se, a maré tá baixa você vai ter uma profundidade para passar em certos lugares, bom ou ruim. Se ela está alta, vai estar ótimo, seu barco vai passar. Então uma coisa que sim, que representa perigo, que a pessoa tem que estar de olho, é a maré. Se a maré ela tá de lua, de lua cheia, se não é. Isso para quem vai fazer uma navegação costeira. Se você vai fazer a navegação oceânica e vai e andar na profundidade. Ali não é andar. Vai estar acima, não é? Você está a mais de 20 m. Muito mais, 50, 100, 200m da superfície da água para baixo, não é? Então, isso não vai influenciar, mas em uma navegação costeira, a maré, ela influencia bastante, tem que estar de olho. Então a maré ela é determinante.

Q4: E aí você consegue descrever ou lembrar algum cenário, ou alguma situação que aconteceu, pode ter sido com você ou com algum colega, ou que você viu em alguma notícia de um cenário de veleiro em que um desses elementos que a gente conversou antes, teve uma mudança brusca e aí criou uma situação perigosa? em que houve um acidente ou que, se não houve um acidente, mas ainda assim, foi uma situação perigosa? Você consegue lembrar e descrever algum cenário?

Entrevistado 2: Olha, tem até no YouTube. Fica até bom para você ver também. No canal, #Sal, que eu acho que é o maior. O nome do vídeo é: "O que sobra de um naufrágio". Acho que é isso. Que é justamente mais ou menos aqui perto. O que aconteceu com a situação do banco de Areia. O veleiro kapum do professor Hélio, bateu num banco de areia, porque na carta náutica não tinha, dizendo o banco de areia e ele sempre passou por ali. Em uma situação da vida ele foi passar ali e o banco de areia fez ele bater e o barco dele naufragou. O veleiro dele naufragou. Essa foi um caso que eu assisti. O vídeo também foi até uma notícia aqui do pessoal que curte vela. Puxa! Até a filha dele fez uma vaquinha, não é de internet, tá? Ele não queria, a contragosto dele, mas foi feito e tudo mais. E assim, coisas que eu vivenciei de perigo? Cabo! Cabos! O posicionamento dos cabos dentro da embarcação, a organização dos cabos, né? O pessoal, costuma chamar de corda. O que da no mesmo corda ou cabo, mas no mundo Náutico, o pessoal chama de cabo. E esses cabos, mal organizados, podem causar situações que você não quer. O barco fazer manobras que você não queria. Não é só por um cabo, o cabo da retranca ali, o guia da retranca, né? Ali ele tando muito folgado, ou mal ajustado, ele pode enganchar na borda da polpa e travar a vela toda. Isso pode acontecer, e seu barco fazer uma manobra que você não quer, como dibe involuntário, que é um nome de uma manobra.