EMBARCAÇÕES

Classificação - Conservação

Pelo Cap. Antônio Pires de Castro Filho,
instrutor da E. E. F. E.

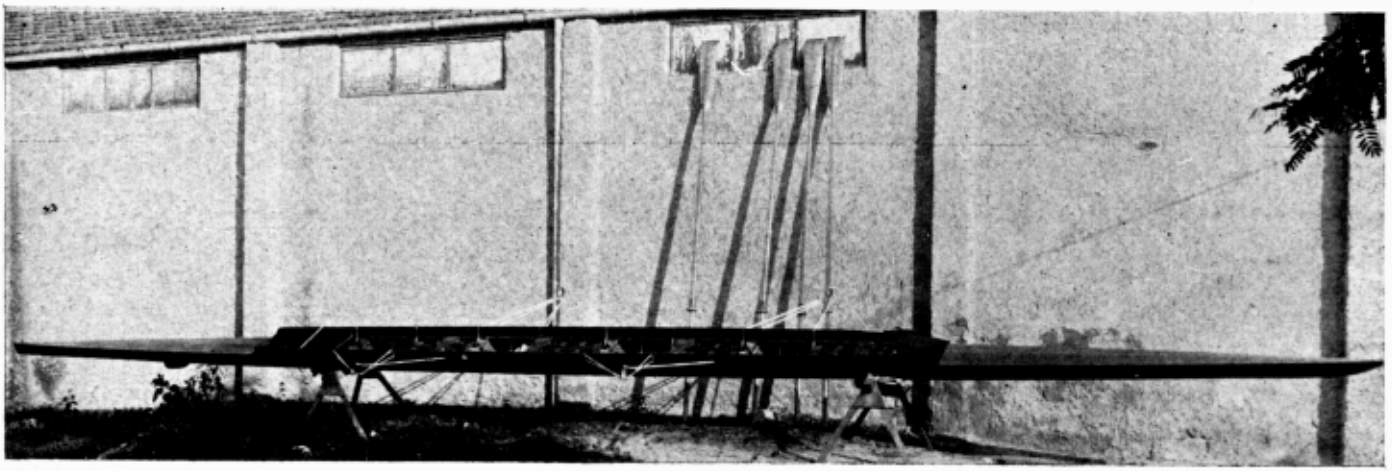
BARCOS DE REGATA

Êstes barcos são do tipo **out-rigger,** de fundo liso **(franc-bord, shell)** com a popa e a proa cobertas de tela envernizada, tendo na parte posterior e debaixo do casco, uma pequena **bolina** metálica **(derive, countervail),** que assegura a direção e a estabilidade. Seus assentos (carrinhos) são móveis e situados um pouco acima dos **alcatrates;** têm um **pontal** (pontal é a distância que vai da sobrequilha até o bordo do barco, tomada em linha reta) muito pequeno e na sua parte destinada aos remadores a **bordagem** (costado) é continuada por uma **cinta,**

O **oito em ponta (racing-eight)** é o rei dos barcos de regatas. E' neste barco que se correm as grandes regatas mundiais: Oxford-Cambridge, Paris-Francfort, Serne-Marne, Yale-Harward.

Este **out-rigger** tem um comprimento de 18 a 22 mts., pesa 60 a 110 kgs., tem uma largura (boca) de 0m,58 a 0m,62 e um pontal de 0m,24 a 0m,26 sendo sempre patroado.

B) — Out-riggers em par — Podem ser de **um,** de **dois,** de **quatro** e de **oito** remadores. **O um em par** é o **skiff,** barco dos campeões e dos virtuoses.-



Out-rigger a 4, sem patrão

sendo o restante da proa e popa cobertos por **castelos** de tela.

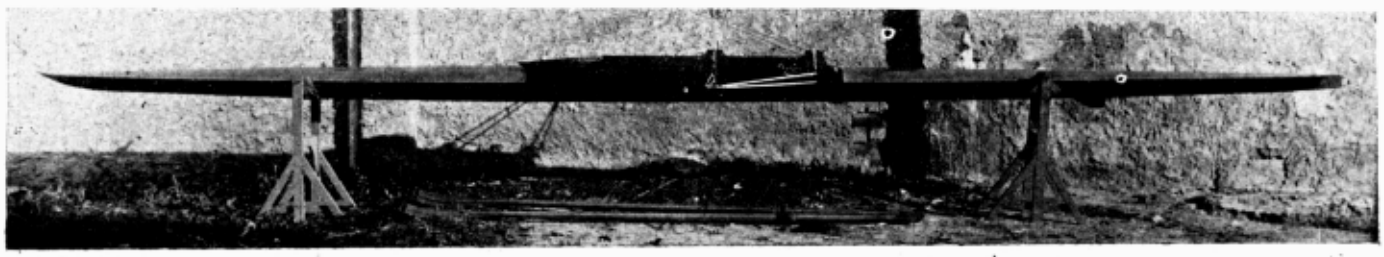
A) — Out-riggers em ponta — Podem ser de **dois,** de **quatro** e de **oito** remadores.

O **dois em ponta (racing-pair ou pair-oar)** pode ter ou não patrão. Muito pouco estável por causa de sua **palamenta** (armamento), exige, além de um conjunto perfeito em equilíbrio e habilidade contínuos, um verdadeiro **watermanship**. Tem um comprimento de 11 mets. e pesa 25 kgs., sendo que o **com patrão**

Os ingleses denominam **skiff, pleasure skiff** a uma embarcação de recreio, a um barco qualquer de passeio, chamando o **skiff** de **sculling boat** ou **wager boat.**

Constroem-se **skiffs** de dimensões diversas, conforme o físico do remador e seu gosto. O comprimento do mesmo varia entre 7 e 9 metros.

Quanto ao pêso, graças ao emprêgo de madeiras leves (pinheiro, [illegible] do alumínio, pode chegar a ser de 9 kgs., porém,



Skiff

pesa 30 kgs.; sua largura (boca) é de 0m,42 a 0m,45; seu pontal é de 0m,18 a 0m,20.

O **quatro** em **ponta (racing-four),** no Brasil, em França, Espanha, etc., tem geralmente patrão; na Inglaterra, não o tem; nêste último caso, embora se obtenha com mais facilidade o equilíbrio do barco, a direção torna-se mais difícil. Tem um comprimento de 13 mts. e pesa 45 a 65 kgs., tendo uma largura de 0m,20 a 0m,22.

o pêso médio de um **skiff** de uma só peça varia entre 11 e 14 kgs. e o de um **skiff** desmontável vai a 16 kgs., tendo uma largura de 0,mts. 28 a 0.mts. 30 e um pontal de 0,mts. 16 a 0,mts.20. Com um barco tão leve e com braços de alavancas tão grandes, o remador de **skiff** dá a impressão de voar sobre a agua.

O **dois em par** alia à velocidade a estabilidade.

O **quatro em par** (sculling-four) tem as mesmas qualidades que o anterior, porém, é menos usado. Êstes dois barcos têm

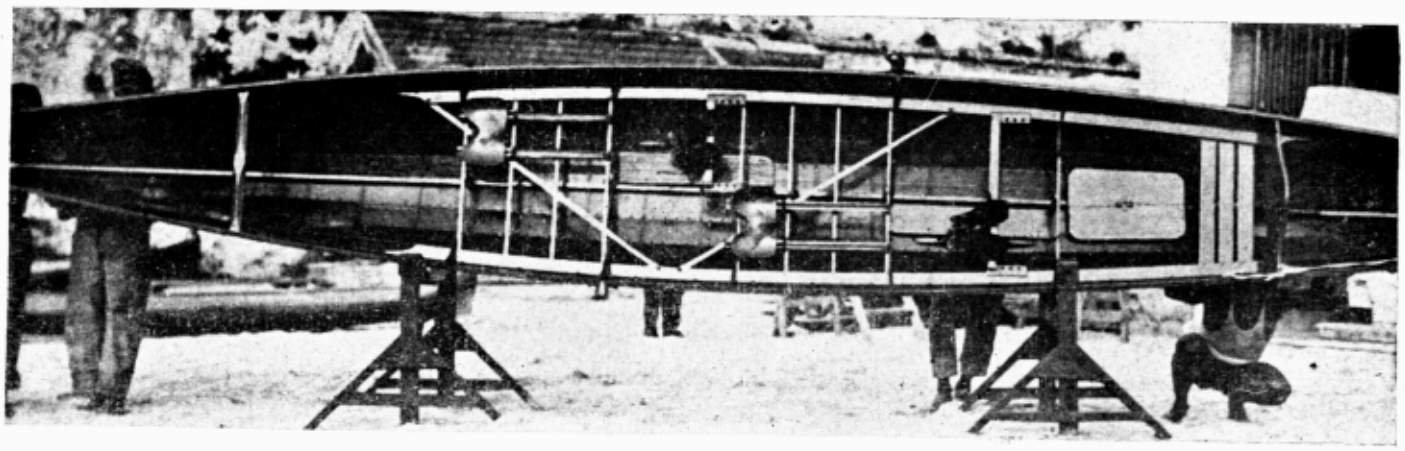
sensivelmente os mesmos pesos e comprimentos que os armados **em ponta.**

O **oito em par** é mais raro ainda do que o **quatro em par;** porém tem uma partida (arrancada) e corre de tal modo, que ganha fàcilmente o **oito em ponta,** que tem approximadamente, o mesmo pêso e comprimento. Êste barco é pouco conhecido na Inglaterra. O remar em ponta será mais vantajoso que o remar em par?

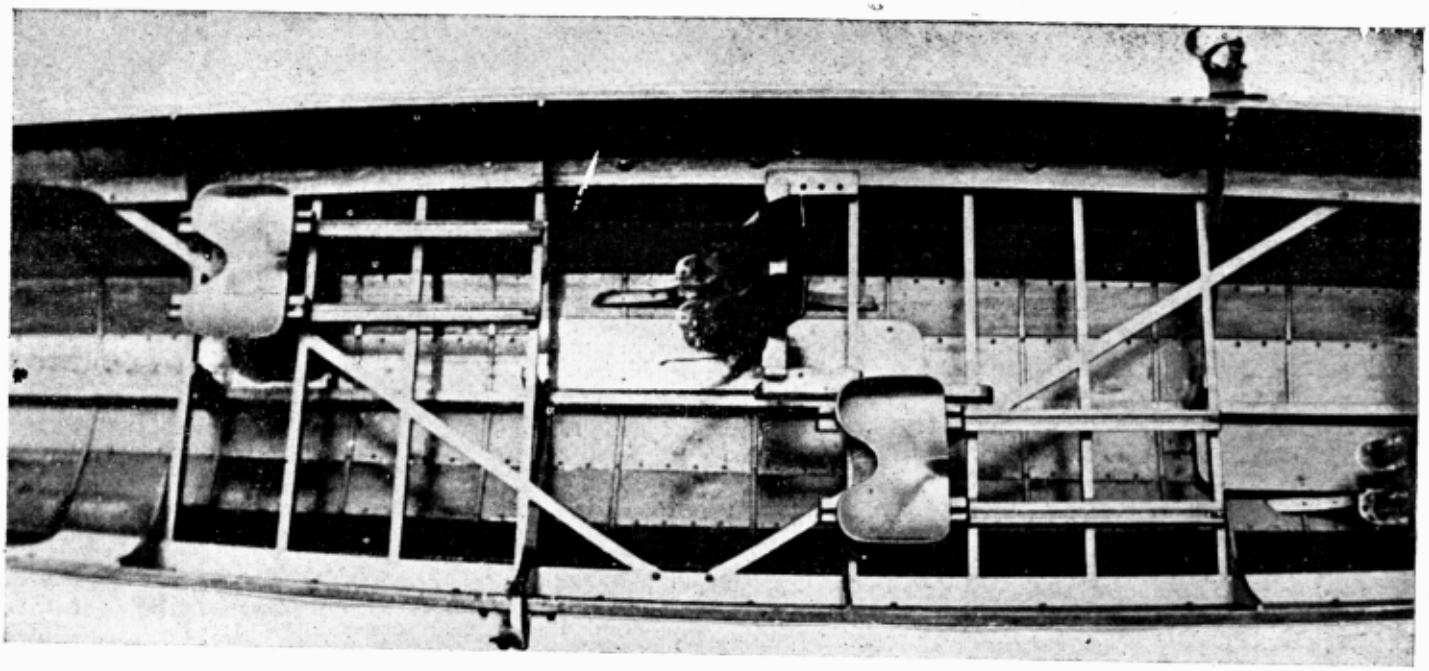
Adhuc sub judice lis est (o processo está ainda sujeito ao juiz; a questão se acha ainda pendente).

A remada **em ponta** é mais atlética, mais educativa; a remada **em par** mais flexível (souple), mais individualista. Num longo percurso e, com mais forte razão, em passeio, a **remada em par** é preferível. Para remar durante longas horas **em ponta**, é necessário mudar de bordo. Em França as primeiras regatas são em barcos armados **em ponta,** depois, as seguintes, **em par.**

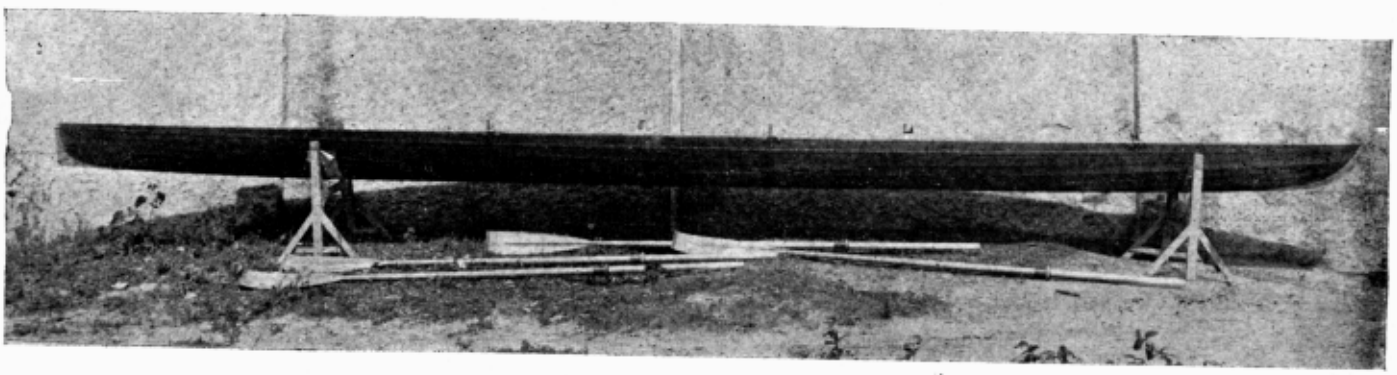
O **par** vem acabar e recompensar o trabalho da **ponta**. As **yoles** e os **canoes** tomam parte também em regatas, mas não é êste o seu verdadeiro fim. Assim as colocaremos entre os barcos de passeio ou de instrução.



Detalhes do interior de uma "yole" **a 2**



O interior de uma yole **a 2, com maior ampliação**



Yole **a 4, vista de lado**

BARCOS DE INSTRUÇÃO E PASSEIO

A) — As **yoles franches** ou **yoles de mar** são embarcações quasi sempre de 6 ou 7 **táboas trincadas** (à clins), sem **bra-**

çadeiras, com castelos móveis; seus assentos (carrinhos) são colocados no máximo, à altura dos **alcatrates;** armadas em **ponta (oars)** e de dois, quatro ou oito remadores com patrão. Têm dimensões e pesos determinados e estritamente regulamentados de acôrdo com o quadro oficial que se vê nesta página

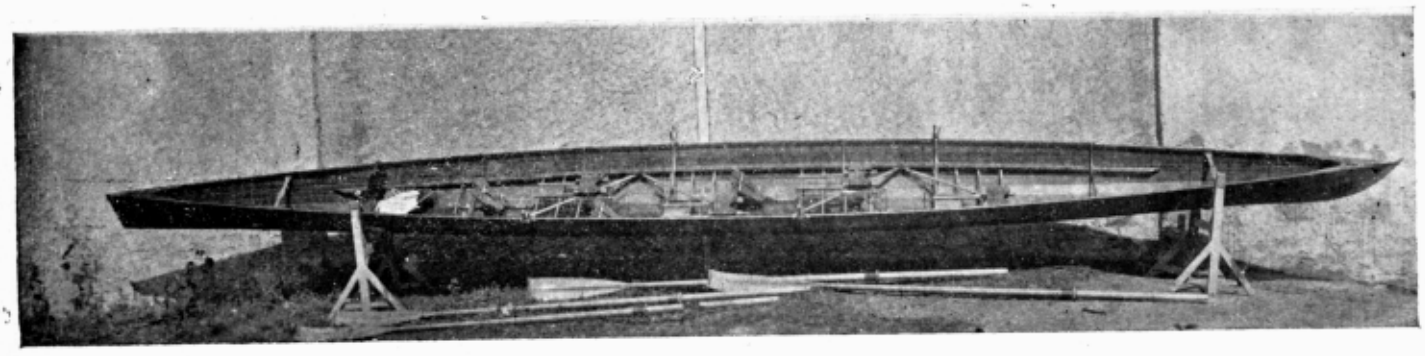
Embarcações	Comprimento (máximo)	Pontal (mínimo)	Largura total (boca) (mínima)	Largura da Linha d'agua (mínima)	Peso (mínimo)	Número de tábuas trincadas de cada lado (mínimo)	Disparo das braçadeiras
Canoe	7m.	0,18	0,70	0,58	25	5	0,51
Double-sculls	9m.	0,20	0,70	0,58	40	5	0,51
Yole a 2	8m,50	0,35	1	0,75	60	6	0,04
Yole a 4	10m,50	0,38	1,05	0,80	90	7	0,04
Yole a 6	12m,50	0,40	1,10	0,83	120	7	0,04
Yole a 8	14m,50	0,42	1,15	0,85	150	7	0,04
Yole-gig a 2	8m,50		0,60			5	0,51
Yole-gig a 4	13m.		0,60			5	0,51

Em França, as **yoles franches** são desmontáveis em tres partes, para viagens em estradas de ferro.

No Brasil, temos duas espécies de **yoles,** a **yole franche** e a **yole gig**.

A **yole gig** é também um barco de **fundo trincado,** com assento móvel (carrinho), situado à altura dos alcatrates: seu **pontal** é muito pequeno, por isso sua largura (costado) é continuada por uma **cinta** na parte destinada aos remadores, e o porém, seus assentos são fixos, suas forquetas apoiam-se nos bordos, seu **pontal** é menor que o da **yole-franche**. As canoas são sempre armadas em **ponta** e de 2 a 4 remadores.

Êstes barcos (canoas) têm a desvantagem de produzir feridas nas nádegas dos principiantes. Como variantes dêstes barcos (canoas), encontraremos nos nossos clubs de regatas, a **baleira** que é uma embarcação de **táboas trincadas,** tendo a proa e a popa finas e muito semelhantes.



Yole **a 4, vendo-se os detalhes do seu interior**

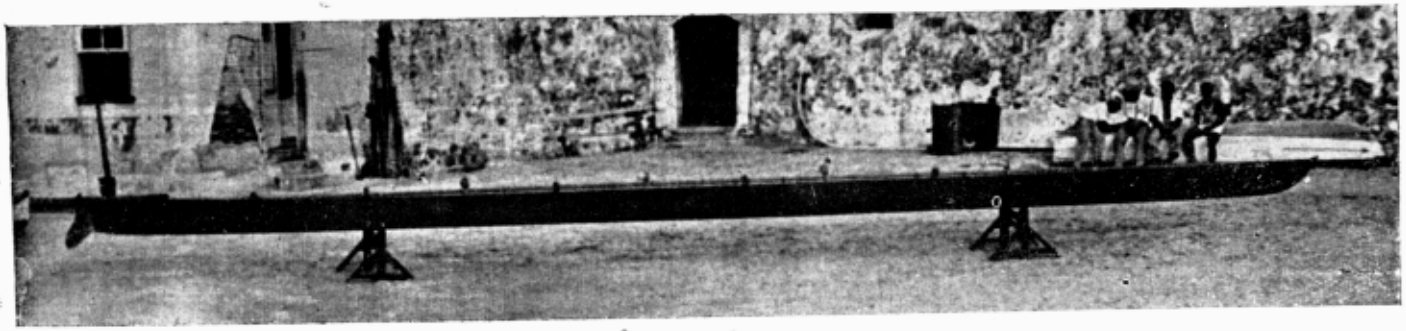
restante é fechado pelos **castelos** de madeira ou tela, seus remos apoiam-se em **braçadeiras** que se prendem à **cinta** e à **bordagem**.

A **yole gig** é armada **em ponta** ou em **par** ou **couple (sculls).** Quando armada **em par,** pode ser para **um** ou **dois** remadores, tomando no Brasil as denominações especiais de **canoe** (na França **canoe de remos**) e **double sculls** (na França, **double sculls** é o nosso **double skiff**).

A **yole gig** amada **em ponta** pode ser para 2 ou 4 remadores e tem sempre patrão. A **yole gig,** sendo mais leve e esguia que a **yole franche,** é mais veloz.

E' sempre armada em **par,** geralmente de banco (assento) fixo, e para **um** ou **dois** remadores, podendo ser também patroada. E' inutilizada nos clubs, para passeio e instrução dos iniciantes.

Há também nos nossos clubs o **canoe canadense** ou **barco canadense,** que é a piroga dos índios, aperfeiçoada e manobrada com o **pangaio** simples **(paddle)** ou duplo (**pangaio** é um remo que tem uma ou duas pás e se maneja sem apoio na embarcação), sendo que em alguns Clubs o **pangaio** é substituído por **remos** agindo sôbre forquetas presas nos bordos do barco



Yole **a 8, vista de lado**

Até bem pouco tempo, no Brasil só se corriam regatas em **yoles franches;** e na Europa, em algumas cidades (Nice, Gênova, Nápoles, etc.), ainda se correm regatas nestes barcos. O campeonato na Espanha é corrida em **yole** a 4. Entretanto, êstes barcos servem sobretudo para a formação dos remadores. E' em **yole** que se aprende a remar, a corrigir os defeitos e a se aperfeiçoar.

B) — Canôa — E' um barco genuinamente nacional. Seu casco é formado de táboas trincadas, como as **yoles franches,** ou em braçadeiras, chegando a ter muitas vezes carrinho, em vez de banco fixo.

Encontramos também algumas vezes nos clubs o **caíque,** que não pertence nem à categoria de **barcos de regata** e nem à categoria de **barcos de instrução e passeio;** é mais um barco de distração dos amantes do desporte náutico. Tem dimensões e formas bem diversas, chegando muitas vezes a ser movido com as mãos.

Na Marinha, ainda encontramos as seguintes embarcações:

Escaleres — embarcações de proa fina e popa quadrada, denominada de **espelho** ou **painel**.

Botes — pequenos escalares, construção leve, para dois ou quatro remos, sendo um ou dois para cada remador, podendo ter os remadores na mesma bancada ou separados.

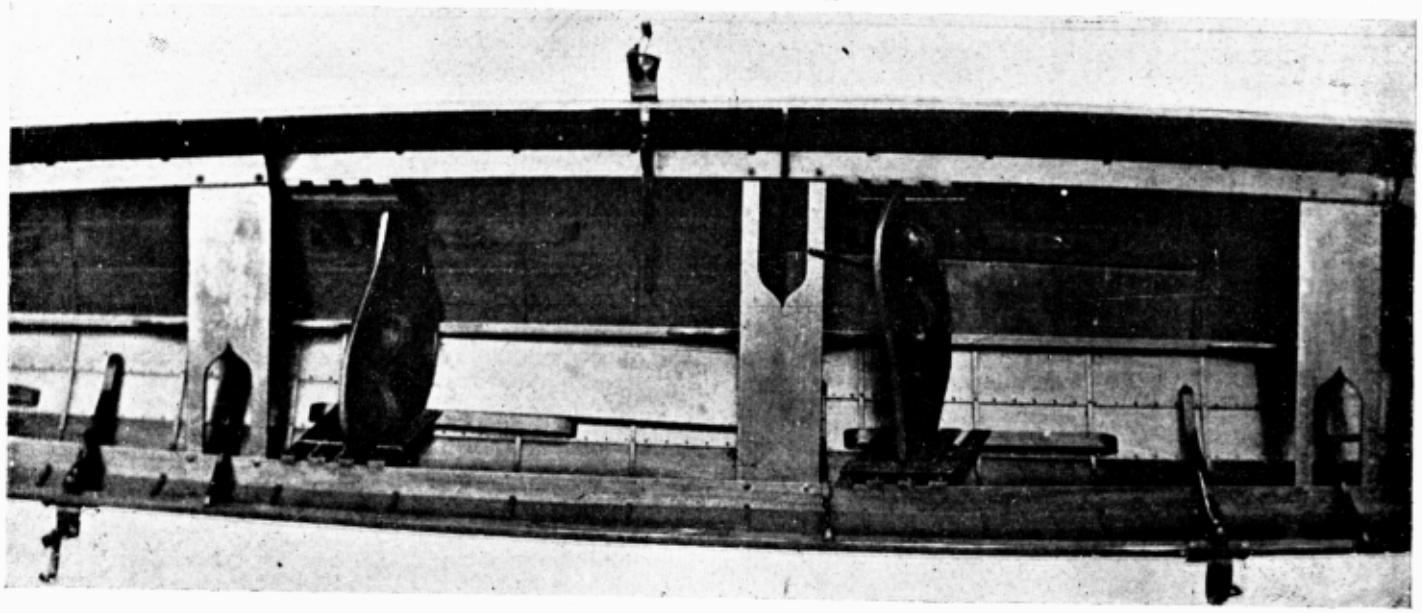
Chalanas — embarcações de fundo chato e duas proas, empregadas para o serviço do costado, principalmente limpeza da linha d'agua.

CONSERVAÇÃO DOS BARCOS

Todos os barcos, quaisquer que sejam, exigem um tratamento cuidadoso.

E' preciso que, depois de qualquer passeio ou treinamento e antes de serem levados para a garage, sejam levados com agua doce e, pelo menos uma vez por ano, sejam raspados e envernizados.

E' bom verificar, antes e depois cada saída, a **bordagem**



Detalhes do interior de uma canoa a 2

Jangadas — flutuantes que se constroem com prancha de madeira, barris ou cilindros estanques de metal; servem para bases de alvos ou serviços de salvamento.

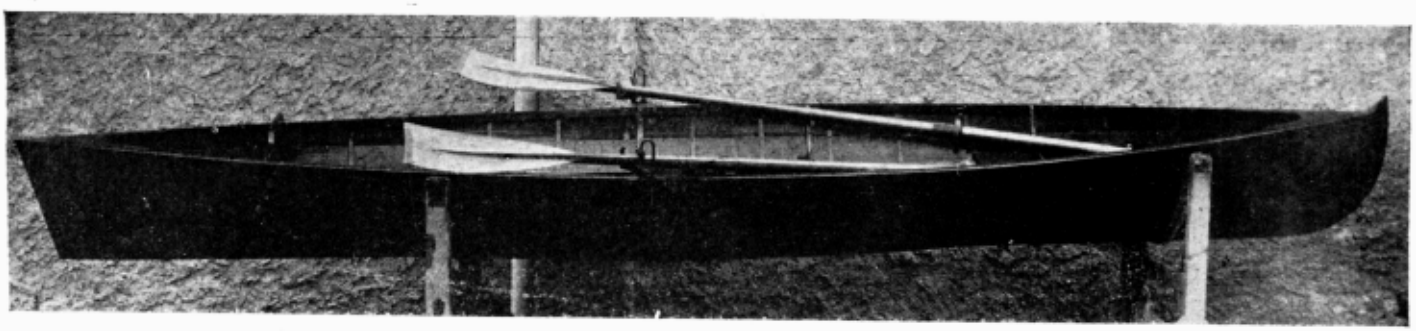
Balsas — flutuadores especiais para salvamento, construídas de cilindros de metal estanques, forrados com cortiça e lona ou então de cortiça forrada com lona.

Salva-vidas — Embarcações de construção especial, ferro ou madeira, com flutuadores de ar, em tanques de metal, a impedirem que possam submergir quando carregadas. São de formato de balieiras e têm dispositivos especiais para evitar que percam a estabilidade.

No estrangeiro, há ainda outros barcos empregados nas sociedades náuticas. Assim encontramos: O **as,** espécie de **canoe**, muito chato e pouco estável; o **funny,** que é um **skiff** mais estável; o **tub-boat,** out-rigger trincado e de braçadeiras reduzidas e a **perissoire,** feita de três táboas.

(costado) e os **carrinhos**. A menor rachadura no casco deve ser obturada e consolidada com tela envernizada, esparadrapo, etc.

Jamais deixar um barco no sólo, mesmo que seja por um curto lapso de tempo.



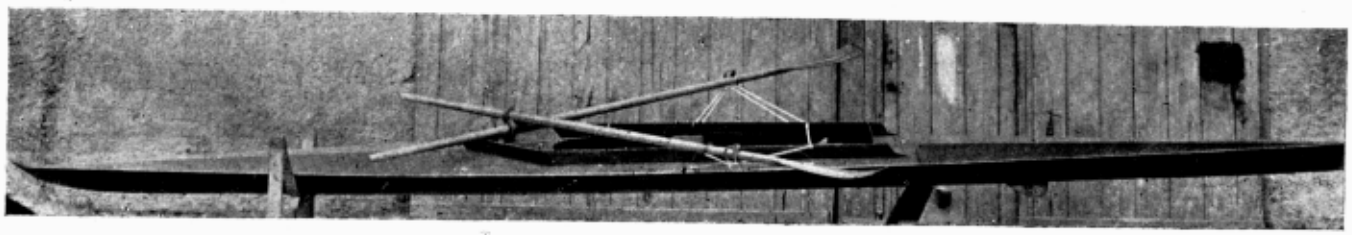
Balieira

As **garages** devem ser bem abrigadas do sol e húmidas. Numa garage muito seca, a madeira dos barcos empenar-se-á fàcilmente.

Na garage, os barcos repousam nos **cavaletes,** com a quilha para cima, sendo de toda a conveniência cobrí-los com tela que os abrigue da poeira, etc.

Os remos serão colocados em cabides especiais, as pás para baixo, para evitar que a agua penetre no garrucho, onde enferrujará os pregos produzindo infalivelmente a quebra do remo.

Na falta de garage, o barco ficará nágua, coberto por um toldo protegendo-o contra o sol.



Canoe