



REMO



Classificação e Conservação das Embarcações

Pelo Cap. Antônio Pires de Castro Filho

Ex-instrutor da E. E. F. E.

BARCOS DE REGATA

Estes 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 (**carinhos**) são moveis e situados um pouco acima dos **alcatrões**; tem 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 re-

torna-se mais difícil. Tem um comprimento de 13 m e pesa 45 a 65 kg, tendo uma largura de 0m,20 a 0m,22.

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 Senne-Marne, Yale-Harward.

Este **out-rigger** tem um comprimento de 18 a 22 m, pesa 60 a 110 kg, 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



Out-rigger a 4, sem patrão

madores a **bordagem** (costado) é continuada por uma **cinta**, 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 estavel por causa de sua **palamenta** (armamento), exige, alem de um conjunto perfeito em equilibrio e habilidade continuos, um verda-

deiro **watermanships**. Tem um comprimento de 11 m e pesa 25 kg, sendo que o **com patrão** pesa 30 kg; sua largura (boca) é de 0m,42 a 0m,45; seu pontal é de 0m,18 a 0m,20.

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 fisico do remador e seu gosto. O comprimento do mesmo varia entre 7 e 9 metros. Quanto ao peso, graças ao emprego de madeiras leves (**pinheiro**) e de aluminio, pode



Skiff

chegar a ser de 9 kg, porem, o peso médio de um **skiff** de uma só peça varia entre 11 e 14 kg e o de um **skiff** desmontavel vai a 16 kg, tendo uma largura de 0m,28 a 0m,30, e um pontal de 0m,16 a 0m,20. Com um barco tão leve e com braços de alavanca tão grandes, o remador de **skiff** dá a impressão de voar sobre a água.

O **quatro em ponta (racing-four)**, no Brasil, em França, Espanha, etc., tem geralmente patrão; na Inglaterra, não o tem; neste último caso, embora se obtenha com mais facilidade o equilibrio do barco, a direção

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

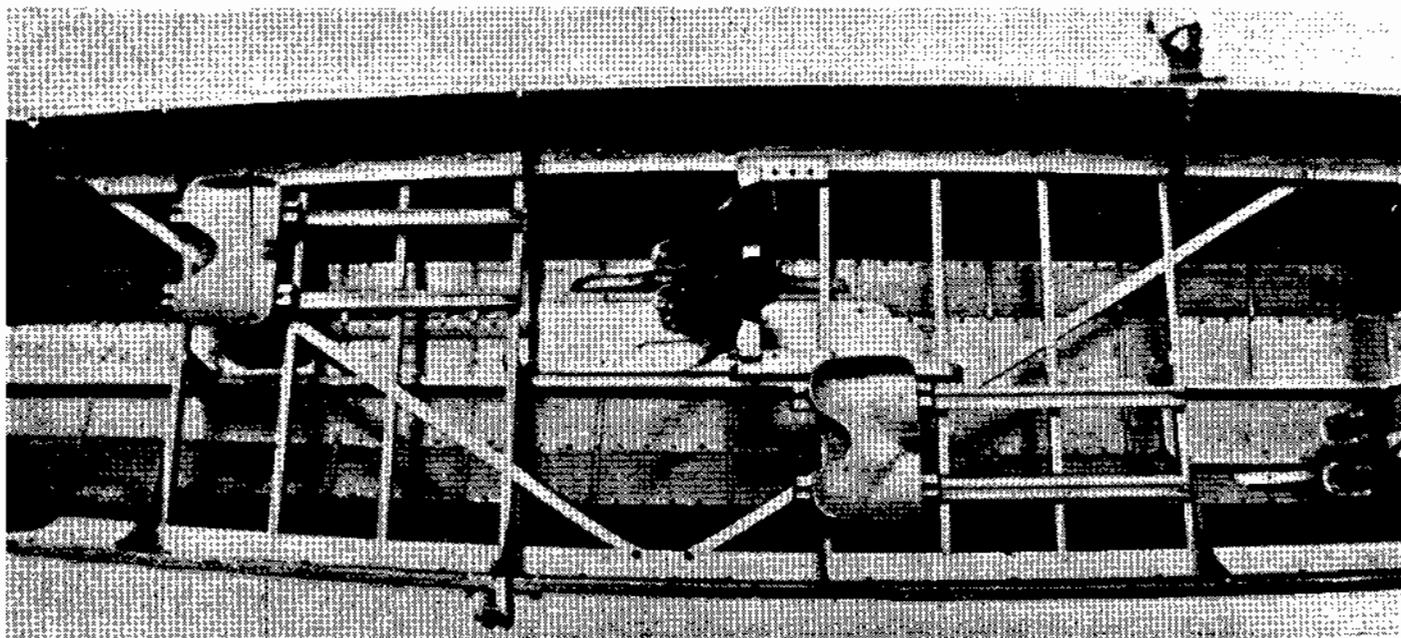
O **quatro em par (sculling-four)** tem as mesmas qua-

lidades que o anterior, porem, é menos usado. Estes dois barcos tem sensivelmente os mesmos pesos e comprimentos que os armados **em ponta**.

O **oito em par** é mais raro ainda que o **quatro em par**; porem tem uma partida (arrancada) e corre de tal modo, que ganha facilmente o **oito em ponta**, que

BARCOS DE INSTRUÇÃO E PASSEIO

A) — As **yoles franches** ou **yoles de mar** são embarcações quase sempre de 6 ou 7 tábuas trincadas (à clins), sem **braçadeiras**, com **castelos móveis**; seus assentos (carrinhos) são colocados, no máximo, à altura dos **alcatrazes**.



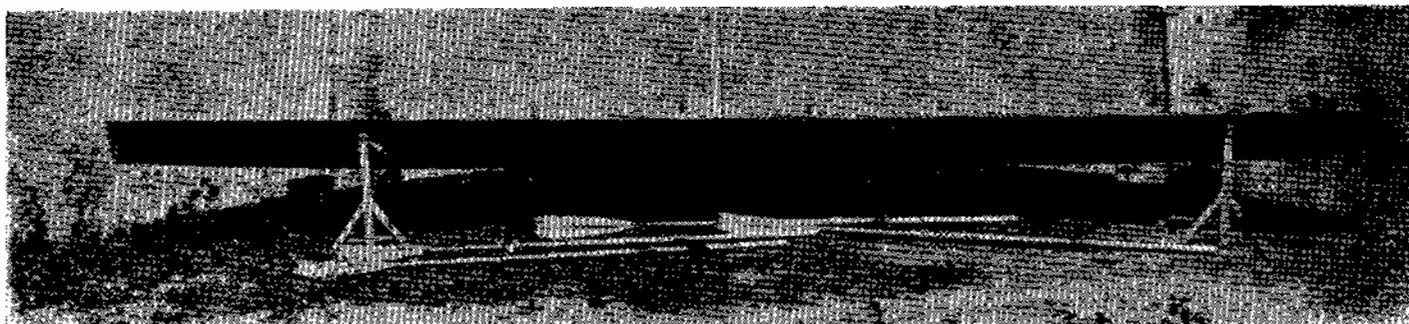
O interior de uma yole a 2

tem aproximadamente o mesmo peso e comprimento. Este barco é pouco conhecido na Inglaterra. O remar em ponta será mais vantajoso que o remar em par?

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

tes ;armadas em ponta (ears) e de dois, quatro ou oito remadores com patrão.

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



Yole a 4, vista de lado

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

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 movel (carrinho), situado à altura dos alcatrazes; seu **pontal** é muito pequeno, porisso sua largura (costado)



Yole a 4, vendo-se os detalhes de seu interior

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 este o seu verdadeiro fim. Assim as colocaremos entre os barcos de passeio ou de instrução.

é continuada por uma **cinta** na parte destinada aos remadores, e o restante é fechado pelos **castelos** de madeira ou tela, seus remos apolam-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 scull** é o nosso **double skiff**).

A **yole gig** armada 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.

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 nesses barcos. O campeonato na Espanha é corrido em **yole a 4**. Entretanto, estes barcos servem sobretudo para a formação dos remadores. E' em **yole** que se aprende a remar, a corrigir os defeitos e a se aperfeiçoar. Tem dimensões e pesos determinados e estritamente regulamentados de acordo com o quadro oficial que se vê nesta página.

cadeiras, chegando a ter muitas vezes cairinho, em vez de banco fixo.

Encontramos também algumas vezes nos clubes o **caique**, 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 esporte 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**.

Botês — pequenos escaleres, construção leve, para dois ou quatro remos, sendo um ou dois para cada re-

EMBARCAÇÕES	Comprimento (máximo)	Pontal (mínimo)	Largura total (boca) (mínima)	Largura da linha d'água (mínima)	Peso (mínimo)	Número de tábuas trin- cadas 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

B) — Canoa — E' um barco genuinamente nacional. Seu casco é formado de tábuas trincadas, como as **yoles franches** porém seus assentos são fixos, suas forquetas apóiam-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.

As canoas tem a desvantagem de produzir feridas nas nádegas dos principiantes. Como variante delas, encontramos nos nossos clubes de regatas, a **balieira**, que é uma embarcação de **tábuas trincadas**, tendo a proa e a popa finas e muito semelhantes.

E' sempre armada em **par**, geralmente de banco (assento) fixo, e para **um** ou **dois** remadores, podendo ser

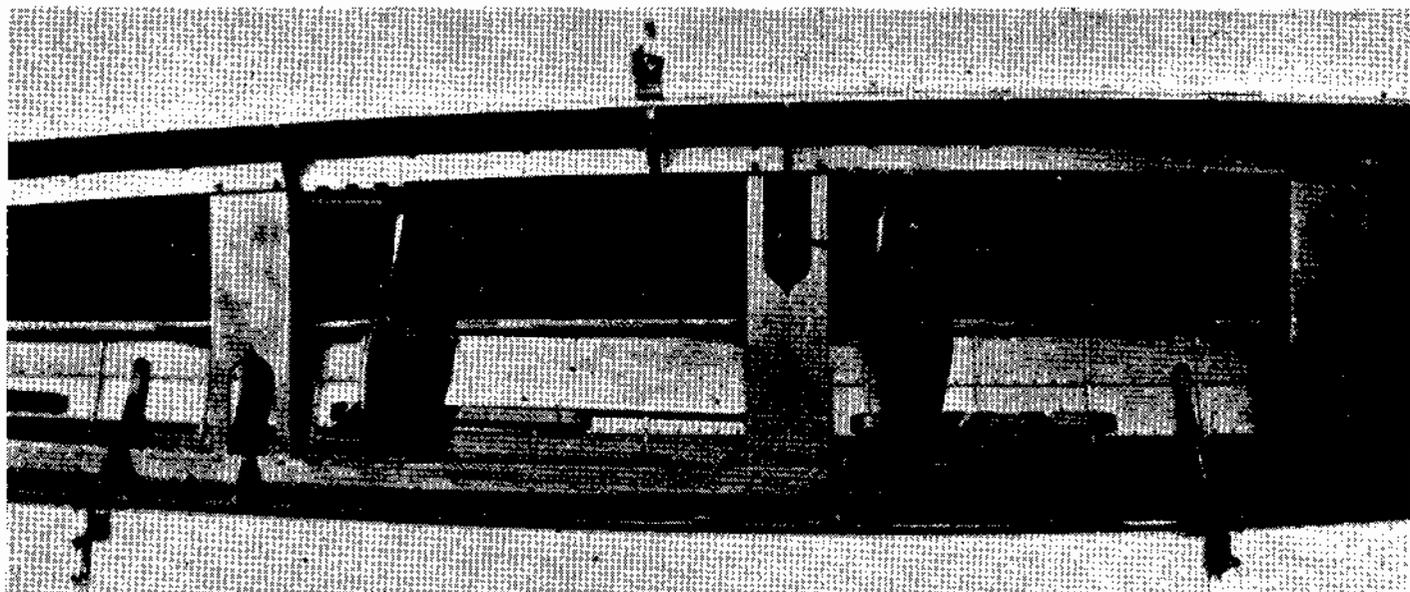
mador, podendo ter os remadores na mesma bancada ou separados.

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

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.

Salvavidas — embarcações de construção especial, ferro ou madeira, com flutuadores de ar, em tanques de



Detalhes do interior de uma canoa a 2

também patroada. E' utilizada nos clubes, para passeio e instrução dos iniciantes.

Há também nos nossos clubes 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 clubes o **pangaio** é substituído pelos **remos** agindo sobre forquetas presas nos bordos do barco ou em bra-

metal, a impedirem que possam submergir quando carregadas. São de formato de baileiras e tem 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 estavel; o **funny**, que é um **skiff** mais estavel; o **tub-boat**, **out-rigger** trincado e de braçadeiras reduzidas e a **perissoire**, feita de três tábuas.

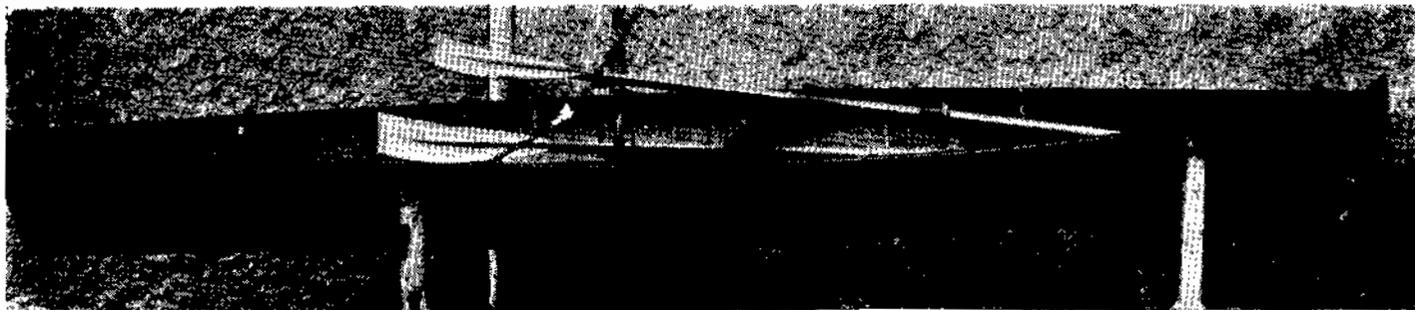
CONSERVAÇÃO DOS BARCOS

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

E' preciso que, depois de qualquer passeio ou treina-

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

Na garage, os barcos repousam nos **cavaletes**, com a



Baleira

mento e antes de serem levados para a garage, sejam lavados com água doce e, pelo menos uma vez por ano, sejam raspados e envernizados.

E' bom verificar, antes e depois de cada saída, a **bordagem** (costado) e os **carrinhos**. A menor rachadura

quilha para cima, sendo de toda a conveniência cobri-los com tela que os abrigue da poeira ,etc.

Os remos serão colocados em cabides especiais, as pás para baixo, para evitar que a água penetre no



Canoe

no casco deve ser obturada e consolidada com tela envernizada, esparadrapo, etc.

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

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.