

Cantinho da Vela Nº 18 – Volvo Ocean Race 2014-15 – Um mês depois do final, a retrospectiva

Cerca de um mês após ter terminado a edição 2014-15 da Volvo Ocean Race, vamos olhar para o que se passou.

Nesta edição, os veleiros eram todos iguais, os **Volvo Ocean 65**, em que não puderam ser optimizadas nem as velas nem qualquer equipamento de bordo. Teve que ser tudo usado tal conforme foi entregue.

Há mais de uma década que não havia uma equipa totalmente feminina. Desta vez foi uma aposta da SCA Team. A equipa sueca composta por 10 elementos na tripulação, teve mais 2 tripulantes derivado a ser 100% feminina, mais a on-board reporter. A skipper britânica, Sam Davies de 40 anos, conseguiu levar a sua equipa à vitória na etapa que ligou Lisboa a Lorient, França, assim como nas regatas in-port de Abu Dhabi, e de Auckland.

Desta vez as regras de pontuação mudaram. Contou-se os pontos ao contrário das edições anteriores, assim a atribuição de pontos é de 1 para o vencedor e 7 para o último classificado. Desta forma quem tiver menos pontos, ganha. O caso de não começar a prova ou não a completar pontua 8 pontos.

À semelhança das edições anteriores, houve dois tipos de prova para pontuar, a Leg que liga dois portos, e a In-Port Race, regata dentro do porto (stopover) em que estão no momento.

Estas equipas estiveram 9 meses em prova. Largaram de Alicante a 4 de Outubro de 2014 e chegaram a Gotemburgo a 22 de Junho de 2015.

A regata oceânica ligou 11 cidades (na capital holandesa pararam somente por 24h) e foram percorridas no total 38.739 milhas náuticas (aproximadamente 71.744,63 Km).

Ao longo da regata houve incidentes, o maior ocorreu com o Team Vestas Wind a encalhar ao largo das Maurícias a 21 de Novembro de 2014. Felizmente não houve danos humanos. O veleiro foi levado para Itália para ser reparado voltou a ser colocado na água em Lisboa para concluir a prova. Somente 5% do veleiro original foi aproveitado para este novo construído em tempo record. A equipa foi altamente motivada para continuar até ao fim.

Outro incidente que obrigou uma equipa a desistir de uma Leg, aconteceu com o Dongfeng Team, na Leg entre Auckland e o Brasil (Itajaí) já perto do Cabo Horn, em que quebrou o mastro dia 30 de Março de 2015 obrigando a equipa chinesa a abandonar a esta Leg. Contudo, a força e coragem destes velejadores levou-os a vencer a Leg seguinte, entre Itajaí e New Port.

Nessa mesma Leg, houve outro incidente, desta vez com o Team Brunel, que teve que abrandar a sua velocidade pois a sua vela principal, J1, ficou danificada, atrasando a chegada a Itajaí.

A equipa Abu Dhabi Ocean Racing (ADOR) escolheu Cascais para a sua base de treinos pela segunda vez consecutiva. Já na edição 2011-12 esta equipa tinha estado em Cascais para conhecer melhor o veleiro, o seu comportamento, e o treino da tripulação no mar, com as excelentes características que a zona tem para velejar, já confirmadas por outros velejadores de topo a nível mundial. Durante alguns meses, a equipa de Ian Walker treinou nesta vila portuguesa há muito marcada pela tradição na vela. O resultado do esforço da equipa levou à vitória da volta ao mundo e das regatas In-Port. Desta vez conseguiram a “dobradinha”.

Todas as equipas tiveram que passar por uma certificação em que tinham que fazer um treino mínimo de 2000 milhas náuticas para se confirmar que estavam aptas para a volta ao mundo, e fizeram ainda uma regata de teste de 330 milhas em Alicante a chamada Leg 0 antes da largada da Leg 1. Isto para validar os procedimentos de segurança em todas as equipas e simular situações de risco a bordo. Segundo a organização, estes veleiros iriam passar por oceanos em que a razão da velocidade da passagem das águas pelo veleiro, são de cerca de 7 metros por segundo.

Outra novidade que surgiu na sequência de todos os veleiros serem iguais, os **Volvo Ocean 65**, sem a possibilidade de fazer personalizações, foi o Boatyard, que é um serviço de reparação e manutenção partilhado por todas as equipas. Aqui, cada equipa tem um plano de horas, em que em conjunto com a equipa do Boatyard fazem as reparações e manutenção do veleiro. Existe uma oficina partilhada, o que permitiu a todas as equipas terem uma poupança muito significativa em meios humanos, estima-se que 4 a 5 pessoas, com uma poupança de cerca de 250.000€ por ano. Em vez de terem um especialista em cada área por cada uma das 7 equipas, aqui temos um que trabalha para todas.

No início da regata, cada equipa teve um lote de horas, mas ao longo da volta ao mundo, pode ir adquirindo mais. Como os fornecedores de peças são os mesmos para todos os veleiros, o Boatyard gere também as peças sobresselentes, por exemplo, no início da regata havia 3 mastros sobresselentes, no stopover de Lisboa já não havia nenhum disponível.

O Boatyard não fica para além da oficina da tenda com cerca de 1.000m², trabalha também nos berços onde os veleiros estão apoiados em terra, na doca seca.

Aqui a vantagem de chegar em primeiro lugar numa leg, é que os primeiros barcos a serem colocados em terra, são os primeiros a ser reparados.

Basicamente em cada stopover usa 400 horas das 4.000 compradas no início da regata, tendo em conta que existem 10 stopovers. Alguns dos trabalhos são feitos em simultâneo, enquanto uma equipa trabalha no casco, outra trabalha nas velas, outra no mastro...

O caso do Team Vestas, quando chegou a Lisboa, veio todo desmontado. O veleiro foi montado aos poucos conforme as peças foram chegando.

Das 08h00 - 18h00/19h00, cerca de 34 elementos do Boatyard trabalham em conjunto com as equipas que vão dirigindo as necessidades que o veleiro tem de reparação e manutenção. É um trabalho partilhado mas em conjunto com as equipas.

Uma boa notícia para Portugal, foi o conceituado velejador Renato Conde, ter sido convidado para fazer parte da equipa espanhola MAPFRE. A sua função é de *rigger* do veleiro, ou seja é responsável por toda a parte relativa ao mastro, cabos, retranca e sistemas de convés. Mais uma vez um português brilhou na parte técnica, o Renato Conde conseguiu descobrir uma vulnerabilidade numa peça de titânio que supostamente não quebraria, mas quando o veleiro da MAPFRE chegou ao Brasil essa peça estava danificada. Daí para a frente todas as equipas passaram a fazer vistoria a essa peça, para prevenir incidentes com o mastro.

Renato obviamente sonha com o facto de velejar na equipa, mas sente-se muito realizado pelo facto de ser convidado para trabalhar na equipa de terra, e nesta área da qual ele é especialista.

Ao longo destes 9 meses de regata, cada stopover foi diferente do outro, em portos diferentes, países diferentes dos 5 continentes, culturas diferentes, mas com algo em comum, o grande acolhimento às equipas, a festa nas villages, o grande evento.

Lisboa, teve desde o dia da abertura da Village, a 25 de Maio, até dia 6, concertos diários com animação pela noite fora. As actividades na Village foram para todas as idades. Acções promocionais de marcas e serviços. Actividades da Marinha Portuguesa, desde os baptismos de mergulho e de lancha anfíbia à parede de escalada e aos simuladores. As próprias actividades proporcionadas pela organização da Volvo Ocean Race e das equipas concorrentes. As actividades paralelas por exemplo o Gibbon Slacklines (acrobacia em cordas elásticas), a performance de Freestyle de motos com o campeão Dany Torres e o Miguel Espada, entre tantas outras actividades que moveram milhares de pessoas a visitar e desfrutar da village até à hora da largada para Laurient, no domingo dia 7 de Junho.

Embora a volta ao mundo da Volvo Ocean Race tenha terminado a 22 de Junho, a festa só terminou com a regata In-Port em Gotemburgo a 27 de Junho.

Terão terminado mesmo as actividades da Volvo Ocean Race?

Claro que não. Tanto a organização como as equipas já estão a trabalhar para a edição de 2017-18. A organização tem as suas tarefas de definir e negociar os stopovers, estudar a rota, entre tantas outras actividades que acabamos por desconhecer, mas tão essenciais para que uma prova desta dimensão seja realizada da melhor forma, e com segurança para todos. Embora ainda não se conheçam as equipas que vão participar, mas os contactos, os preparativos, os pedidos de patrocínios, tudo isso está a ser visto desde já por cada skipper, por cada equipa.

Aguardamos pela edição de 2017-18.

Texto: Pedro MF Mestre