

DIÁRIO DE BORDO



Um sonho não sonhado



A sensação e a certeza é de que valeu a pena. Afinal a vida nada mais é do que uma sucessão de acidentes. Devemos sorrir enquanto temos dentes e aproveitar as aventuras enquanto ainda podemos vê-las e fazê-las! Pensemos nisto.

Prefácio

*.O percurso existencialista de
Marcos Antonio & Marcos Vinícius
Cascino*



A década de 50 do século XX foi significativamente substancial. No dia 23 de junho, o jornal “The New York Times” publica um estudo que revela que a televisão está mudando a maneira como a sociedade norte-americana encara o lazer, a política, a leitura e se expressa do ponto de vista cultural. A 20th Fox Film Corporation comunica no dia 1º. de fevereiro que vai converter todo seu sistema de filmagem para o de tela ampliada, chamado Cinemascope. Em 1952 Gene Kelly dança a canção-título do filme “Singing in the rain”. Em 1954 a IBM anuncia que fabricou um cérebro eletrônico projetado especialmente para uso em negócios. No Brasil, também temos marcos importantes. Em 1956 o presidente Juscelino Kubistchek apresenta o plano desenvolvimentista que promete fa-

zer o país avançar “50 anos em 5”.A década de 50 do século XX foi significativamente substancial. No dia 23 de junho, o jornal “The New York Times” publica um estudo que revela que a televisão está mudando a maneira como a sociedade norte-americana encara o lazer, a política, a leitura e se expressa do ponto de vista cultural. A 20th Fox Film Corporation comunica no dia 1º. de fevereiro que vai converter todo seu sistema de filmagem para o de tela ampliada, chamado Cinemascope. Em 1952 Gene Kelly dança a canção-título do filme “Singing in the rain”. Em 1954 a IBM anuncia que fabricou um cérebro eletrônico projetado especialmente para uso em negócios. No Brasil, também temos marcos importantes. Em 1956 o presidente Juscelino Kubistchek apresenta o

plano desenvolvimentista que promete fazer o país avançar “50 anos em 5”. Já em 1958 o Brasil conquista o seu primeiro título na Copa do Mundo realizada na Suécia.



Foi nesta década que a obra “The Old Man and the Sea” de Ernest Hemingway foi a nós oferecida, seus leitores ávidos e fãs do seu trabalho. A obra foi pensada durante toda uma vida, escrita em 1951 e publicada no ano seguinte. A obra que se tornou o um clássico faculto Hemingway a levar o Prêmio Nobel de Literatura dois anos depois em 1954. O enredo é fascinante e magistralmente conduzido pelo mestre das palavras. Ernest Miller Hemingway nascido em

1899 e falecido em 1961 foi um amante de touradas e correspondente de guerra, um homem que apreendeu o espírito do seu tempo e da sua geração, um especialista em necessidades e inquietudes do ser humano. Considerado um expoente da “geração perdida” da Literatura, legou-nos outros clássicos como “O sol também se levanta” e como ninguém retratou os dramas e as inquietudes que se processam no laboratório do espírito humano em suas dúvidas, buscas e questionamentos.

Em “O velho e o mar” temos a história do pescador cubano Santiago que amarga aproximadamente oitenta e quatro dias sem conseguir pescar nada. Tomado por uma decisão amadurecida, resolve avançar em alto mar e se dirige para o Golfo do México onde buscará um desafio que

ao mesmo tempo o supera e o desafia: pescar algo que registre a grandeza da sua coragem e da sua decisão.

Por meio de um estilo próprio, a narrativa ganha emoção quando Santiago se depara com um peixe de proporções gigantescas. Em meio a uma luta de três dias – para quem amargou três meses – desenvolve-se um monólogo interior de grande densidade. É aqui que Hemingway revela o mosaico da natureza humana em sua profundidade e extensão. A obra prossegue com outros desafios.

Aqui defronto-me ante a oportunidade e o prazer de conhecer dois personagens que saltam do universo da ficção e se apresentam no cotidiano dos nossos afazeres. Tenho a oportunidade e a satisfação

de apresentá-los. Neste momento enquanto digito estas linhas, o cubano Santiago retira-se para o recesso e eu tal como a condição do personagem da obra citada, o jovem Manolin apresento dois homens apaixonados pelo que fazem possuindo a ação em suas veias que trazem o sangue de origem ítalo brasileira:

Marcos Cascino.

O homônimo utilizado faz referência ao pai e ao filho. Marcos Antonio Gagliardi Cascino e Marcos Vinicius Busoli Cascino. Marcos pai e Marcos filho: buscadores de respostas e desbravadores de desafios. Empresários e investigadores do místico. Pés no chão, mãos no trabalho com a mente e o coração na transcendência. Estranho?

De forma alguma.

Muitos conhecem Marcos Antonio Gagliardi Cascino no cumprimento de seu papel social de empresário. Muitos puderam conhecê-lo como docente universitário em meio às atividades acadêmicas da faculdade. Alguns atuam na instituição universitária pela qual ele responde como reitor na condição de seus colaboradores. Seus familiares lhe são próximos na relação de pai, cônjuge e avô. Eu tenho a oportunidade de conhecê-lo como um homem maduro em busca do autoconhecimento.

Muitos conhecem Marcos Vinicius Busoli Cascino no cumprimento de seu papel de Presidente da Mantenedora do Instituto Educacional Professor Pasquale Cascino, realidade em que acumula o cargo de

Chanceler do Centro Universitário Ítalo Brasileiro. Muitos admiram sua energia associada à juventude e comprometimento que lhe traduzem uma maturidade acima de sua idade. Com a partida do Patriarca, Marcos Vinicius assume o esforço e o patrimônio de uma vida que seu avô construiu por décadas e a ele facultou a missão do prosseguimento. Eu tenho a oportunidade de conhecê-lo como um homem jovem em busca da transcendência.

A obra em que realizo este prefácio é o registro testemunho de uma jornada interior: um percurso que cruzou o Oceano Atlântico, assim como muitos desbravadores o fizeram em séculos passados. Pai e filho envolvidos neste empreendimento.

Uma aventura que foi gestada por Marcos Vinicius tendo zarpado da região de La Rouchelle e prosseguido até as Ilhas Canárias. Lá entrega a nau a Marcos Antonio que continua a viagem até Fernando de Noronha. De lá ambos descem o litoral da costa brasileira para chegar ao município de Guarujá em São Paulo.

Pai (autoconhecimento) e filho (transcendência) realizaram ousadamente, dias e noites com ou sem tempestades, tudo ao sabor das intempéries da natureza externa como interna.

Este é o trajeto de duas vidas que ousaram desafiar não apenas as forças e as leis da natureza, mas principalmente a si próprios.

E o mais interessante: antes e depois de tudo, o amor, a amizade e a cumplicidade de um para com o outro. São parceiros na vida, na família, no trabalho e... nas buscas !

Pude acompanhar seus registros diários por meio da mídia virtual. Percebe-se ao longo da narrativa que cada um inicia seus questionamentos existenciais com preocupações pertinentes à trajetória e às intempéries.

Ao longo do percurso, novos questionamentos surgem nestes diários que na verdade se caracterizam como um registro existencialista. Mudam-se as perguntas por que se muda a forma de encarar a vida e o seu sentido.

O mar é o símbolo arquetípico da existência e da própria vida e permite estes questionamentos. Tanto na obra de Hemingway como no deslocamento oceânico, personagem fictício e personagens reais buscam significados. O peixe de Santiago e os questionamentos dos dois Marcos Cascino representam tão somente uma e única situação: o para quê existimos, ou seja, a finalidade das nossas existências.

Para efeito de conclusão, é oportuna a interpretação etimológica do nome Marcos. Na mitologia greco romana o nome origina-se como “aquele que é influenciado pelo deus Marte: alguém que possui muita energia e precisa estar sempre comprometido com alguma coisa: um projeto, um desafio, uma ideia”. Na literatura cristã

Marcos é o segundo dos quatro evangelistas (Mateus, Lucas e João) e teve a tarefa de registrar os fatos mais importantes da vida de Jesus em sua missão salvífica.

Vamos então à leitura. Naveguemos mar adentro, em discordância respeitosa a Fernando Pessoa: “navegar é preciso”... e viver também é preciso. Aprendamos com os questionamentos de pai e filho a mergulhar em nós próprios em busca de nossas e, portanto sempre novas respostas.

Boa leitura.

INTRODUÇÃO

Queremos lhe fazer um convite...

Estimado (a) leitor (a) que nos acompanhará nesta viagem.

Seja bem-vindo (a) à nave.

Dentro de poucos instantes iniciaremos uma viagem fantástica que cruzará o oceano geográfico e o oceano das nossas almas.

Cada página será um percurso conquistado.

Esta obra foi pensada para que um dia pudéssemos ter a oportunidade de compartilhar com você diversos questionamentos sobre a vida e o seu significado, a nossa existência e o sentido que devemos dar à ela como um dom precioso que Deus por meio do Universo e da Natureza nos concede diariamente e de forma escondida em cada detalhe, em cada “coincidência”, em cada acontecimento da nossa vida cotidiana, nos afazeres do trabalho doméstico ou na rotina do trabalho e dos estudos.

São nestes detalhes insignificantes que Deus reside.

Não tenha dúvida de que este diálogo é possível, real e presente !

Fizemos a opção de percorrer o “Caminho de Santiago” através do mar.

A água em substituição à terra nos permite mergulhar no inconsciente coletivo da nossa estrutura psíquica.

No interior de nós mesmos podemos nos confrontar com nossos medos, nossas angústias e incertezas.

Fique tranquilo (a).

Passadas as tempestades externas ao barco e internas ao coração, chegamos a uma paz de espírito que desejamos compartilhar com você.

Foi este o nosso percurso e será esta a sua trajetória até o fim deste livro.

Boa leitura e mar adentro!

É um honra tê-lo (a) conosco.

M & M Cascino



Parte 1

De La Rouchelle às Canárias

Tripulação:

Marcos Vinícius e Guilherme (Skyper)

Relato: Diário de bordo

Autor: Marcos Vinícius





De La Rochelle, França, para Santos, Brasil. Caminho?

O oceano atlântico...

1º Dia (Trecho La Rochelle - Ilhas Canárias)

O dia foi corrido com vários afazeres e entre eles algumas compras que eu não podia deixar de fazer já que estou na França. Comprei algumas roupas técnicas de navegação no salão náutico, que iniciou hoje aqui em La Rochelle; e o mais legal é que sai com as compras dentro de uma cesta que vai na frente de uma bicicleta dobrável que comprei também. Sai pedalando, levando minhas compras na bicicleta. rs.. A primeira noite no barco está sendo muito legal. A sensação é a de um acampamento no jardim de casa.

Estou me adaptando muito bem e rápido ao barco.

É bem diferente de um hotel, mas.... muito mais gostoso.

Conseguimos Internet da capitania dos portos de La Rochelle por € 1 ao dia.

Estou indo dormir pois aqui são 3:30 AM e acredito que o pessoal técnico chegará bem cedo aqui.

Boa noite a todos

M.Vinicius



setembro de 2011

2º Dia (Trecho La Rochelle-Ilhas Canárias)

Hoje o dia foi uma correria para comprar acessórios e suprimentos para o barco.

Deixei a minha mala no hotel ontem e fui pega-la com a bicicleta. Foi muito engraçado, pois fiz o reboque da minha própria mala, não teve uma pessoa que não olhasse! carreto! rs.

Alguns problemas começam a aparecer e corremos o risco de perder a janela meteorológica favorável que temos para sair.

Precisamos de um vento noroeste para ir velejando de poupa até La Coruña. Várias pessoas estão sendo contatadas por telefone para resolver diversos problemas, normais em uma entrega de barco novo.

Apesar de todos os problemas não estou nem um pouco preocupado pois a cidade é maravilhosa, aconchegante e convidativa. Uma cidade universitária com foco na vela. La Rochelle é o maior centro de vela da Europa!

A noite aqui é muito agradável e quinta-feira é o dia mais agitado. A cidade fica cheia de universitários e com uma energia muito boa. Estou começando a gostar desse atraso! rs. As pessoas são muito receptivas e alegres com os estrangeiros. Um verdadeiro paraíso.

Novamente vou dormir perto das 3:00, pois o **Jet Lag** não me deixa ter sono antes disso.

M.Vinicius

3º dia (Trecho La Rochelle - Ilhas Canárias)

Hoje, dia 16/09, acordei, as 9:00h, com dois técnicos entrando no barco para acertar alguns detalhes, que estavam com problemas. Nunca achei que ficaria tão feliz em ver dois caras ao amanhecer. O dia foi bem corrido, comprando alguns materiais para o barco e arrumando tudo no seu devido lugar. À tarde saímos para calibrar o piloto automático. Advinha? Um alarme de temperatura do motor tocou e

tivemos que desligar imediatamente e abrir velas no meio do canal do porto de La Rochelle. 16 knots de vento na cara. O barco veleja muito bem e o selftack funciona perfeitamente,... abrimos a Genoa 3 rapidamente e fizemos várias **cambadas** sem nenhum stress.

Pedimos ajuda a capitania dos portos de La Rochelle para poder entrar na marina; apesar da situação,... foi uma cena muito interessante e engraçada; engraçada porque o francês que foi nos rebocar, com um bote com motor de popa de 15 HP, chegou reclamando e bufando! rsrs... O interessante foi a confiança e a técnica do cara! O francês amarrou o bote a **contrabordo** e para nosso desespero, começou a nos rebocar com muita velocidade dentro da marina. O Guilherme (**Skipper**) começou a gritar, slow down..., e o francês olhava para ele e falava algumas coisas que para mim pareciam um xingamento. O desfecho, ...e aí que vem a

parte interessante, foi uma manobra fantástica, que provavelmente eu não verei outra tão cedo. Parei tudo que estava fazendo para bater palmas; sinceramente achei que o barco iria bater de proa no pontão, porém o francês não demonstrou nem 1% de preocupação. Rabugento mas muito bom marinheiro!!! As 16 horas já estava atracado e depois de alguns telefonemas saí com um amigo que fiz aqui para comprar uns vinhos nacionais (rsrs) em uma excelente cave aqui de La Rochelle deixando o skipper no barco esperando os mecânicos. Quando voltei, praticamente embriagado pois a dona da cave, que por sinal era muito gentil, me oferecia diversos vinhos para experimentar. O problema do motor já estava resolvido, o problema era o liquido de arrefecimento que estava abaixo do nível. O caso é que o piloto não pode ser calibrado! Marcamos para as 9:00 h do dia seguinte para poder calibrar o piloto.

A noite estava muito gostosa e saímos com as bicicletas para jantar. Acabamos rodando a cidade inteira com as bikes. A bicicleta folding é uma sacada sensacional, pois podemos guardar no barco sem ocupar muito espaço e nos permite fazer tudo sem precisar de carro e por ser muito versátil, nos faz conhecer muito mais da cidade que estamos aportados.

Estou indo dormir cedo hoje, parece que o jet lag já está passando!

Amanhã tem mais!

M. Vinicius

4º dia (Trecho La Rochelle - Ilhas Canárias)

Acordamos as 8:00 para tomar café em La Boulangerie aqui perto do porto de La Rochelle pois o Cristof da Pochon (empresa que nos vendeu os eletrônicos) marcou o teste e calibragem do piloto

automático que não pôde ser concluído na sexta-feira.

*Dessa vez o teste do piloto foi um sucesso e o piloto indicou um desvio máximo de 3 graus, o que é ótimo! Voltamos ao porto e mais uma vez fiquei impressionado com a manobra de **atracação**, dessa vez executada pelo skipper, Guilherme Streb.*

Após atracar o barco com segurança, fomos ao Grand Pavois de La Rochelle; porém dessa vez a prioridade não era customizar o barco e sim a bike folding da Brompton que nós compramos durante a semana. rs... Almoçamos por lá e voltamos ao barco as 15:00 para receber o Sérgio Catão, um baiano nota 10 que esta em La Rochelle para comprar um veleiro. Um grande problema pois tem um mais bonito que o outro! Trocamos informações sobre barcos e acabamos deixando negócios engatilhados para o Brasil.

O Sérgio trabalha em economia de energia no êxito.

Logo em seguida, às 17:00, fomos visitar uns amigos que estão preparando o barco para a mesma viagem. Na verdade tem três barcos sendo preparados para partir em direção ao Brasil.

O Miller, um prático do porto de Vitória, esta preparando um 409 que vai ser conduzido por ele e mais outros dois tripulantes, o Bruce, um senhor inglês extremamente simpático, e o Deusdedit, que é um mineiro muito engraçado que tem um nome muito esquisito e bem curioso. Deusdedit significa dádiva de Deus. Ou seja se eu falar que conheci Deus, não estou mentindo! rs

As 20:00 começou a chover e aproveitamos o mau tempo e uma oportuna carona para fazer as compras pesadas da viagem; viagem esta que só depende da meteorologia, pois o barco já está 90% pronto e nada que seja tão importante para

nos impedir de soltar as amarras. Colocamos as bikes no carro, fizemos as compras, que por sinal tudo é muito barato e de excelente qualidade, e voltamos para o barco, de onde não saímos mais, pois uma chuva muito forte acompanhada de um vento de 35 knots chegou atrapalhando toda a programação do evento de fogos e desfile de barcos clássicos que estava marcada para a noite.

Em função disso fizemos a nossa primeira refeição no barco. Sandwich de queijo e vinho nacional. Perfeito! Nesse dia o sono me pegou cedo e fui dormir as 0:00 do dia 18.

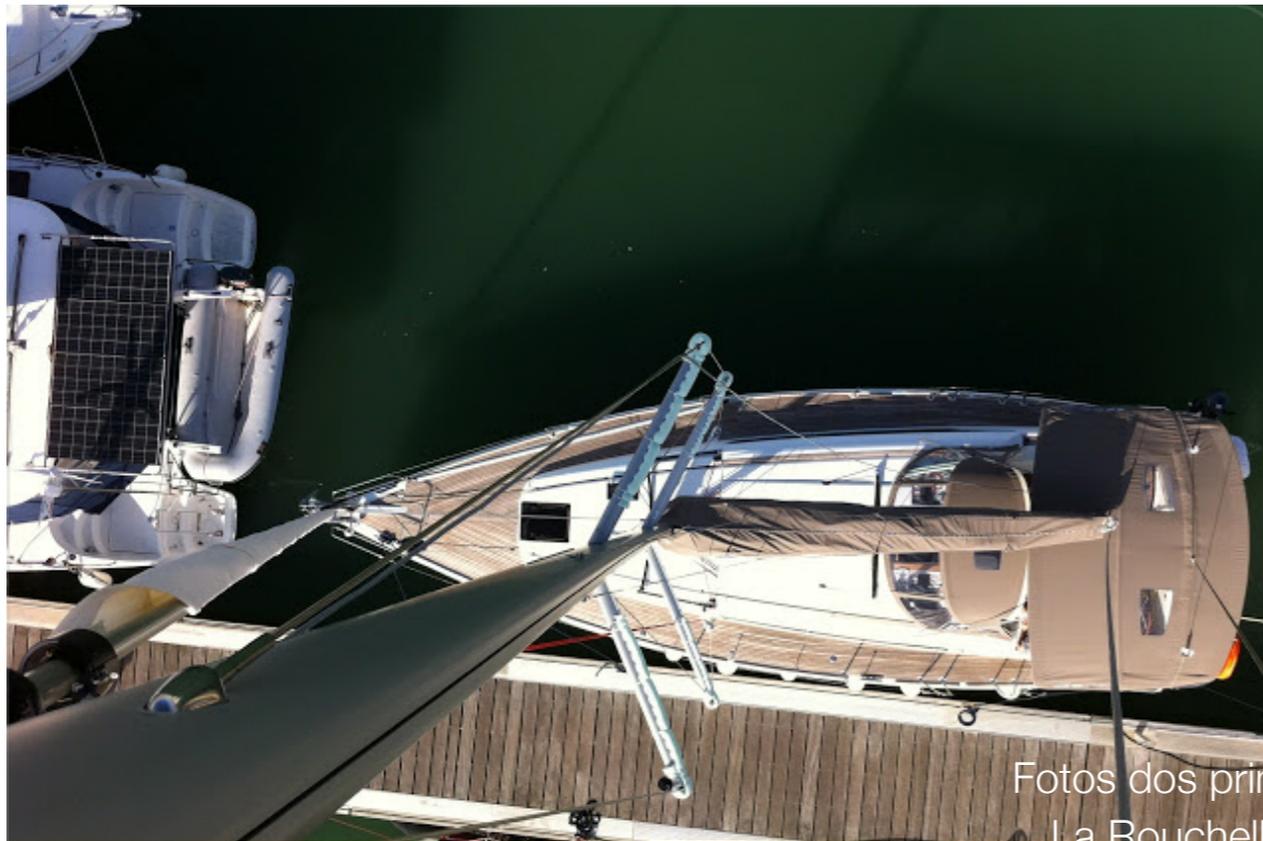
Abs.

M.Vinicius



La Rouchelle - O início do sonho





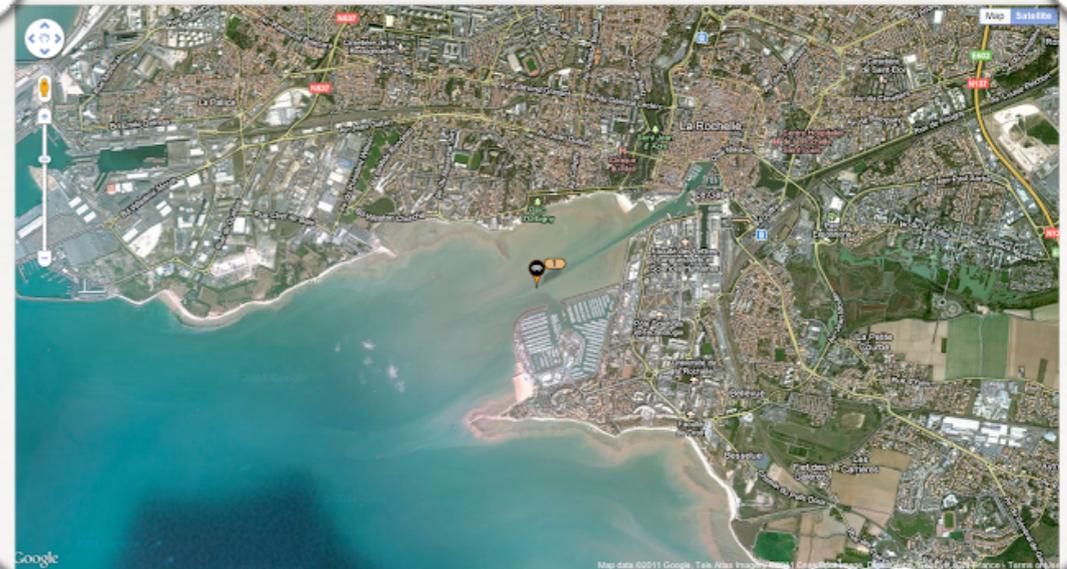
Fotos dos primeiros dias em
La Rouchelle, tiradas do
topo do mastro do veleiro
OkeyDokey



5º dia (Trecho La Rochelle - Ilhas Canárias)
Hoje acordei cedo, mas logo voltei a dormir pois estava chovendo e ventando muito, ou seja, não dava para fazer nada. Precisamos colocar os protetores de cruzeta para não desgastar a vela durante a viagem, porém o tempo não quer deixar e parece que está rindo da nossa cara. (rsrs). Toda vez que a chuva para e começamos a nos preparar... Volta a chover e temos que abortar a missão. Saímos para tomar café em uma Boulangerie no centro da cidade e assim que chegamos nos deparamos com uma senhora francesa que falava o português, muito bem falado por sinal, e nos recebeu muito bem. Aprendeu o português viajando pela costa do Brasil em um veleiro com o marido. Nesse momento senti que já tinha incorporado o espírito de velejador pois assim que ela olhou para a minha cara, perguntou para o skipper se eu estava lá para fazer a mini

transat, que é uma regata solo da França ao Brasil com um barco de 21 pés. Voltamos para o barco e como estamos reféns da chuva que cai de 20 em 20 minutos, começamos a fazer os **splices** nas adriças e na escota da Genoa Selftack. E assim foi a noite toda.

M.Vinicius



6º dia (Trecho La Rochelle - Ilhas Canárias)

9:00 - Acordamos com a visita do Jorge Bally (representante da Jeaneau no Rio de Janeiro) para acertar detalhes finais. O dia está lindo e com vento rondando para noroeste, o que nos permite partir. Em conversa com o Jorge, descobri que ele é um "sobrevivente" do Air France que caiu no meio do atlântico. Acreditem, ele perdeu o voo e tem o bilhete para mostrar. Ao contrário do que pensamos em um primeiro momento ele ficou um mês em depressão por esse motivo...

10:00 - O pessoal da Pochon, técnicos dos equipamentos eletrônicos, estão no barco. Precisamos arrumar o controle remoto do piloto automático e a passarela Wi-Fi. Só falta esse detalhe para partir. Nesse meio tempo saímos para tomar café da manhã. Estou ficando viciado nesses doces e salgados das padarias daqui. Aliás estou ficando viciado nessa cidade!

11:00 - Voltamos ao barco para acompanhar o trabalho dos técnicos. Ele está pronto! Já podemos sair porém o vento não diminuiu e dessa forma o mar não fica convidativo para a partida, partida essa que ficou marcada para quarta-feira
21:00 - Passamos no DS 45 para chamar o skipper, conhecido por Rato, para jantar conosco; acabou que ficamos para jantar no barco dele.

23:00 - voltamos para o barco, treinei alguns splices, chequei os e-mails e fui dormir pois o jantar foi regado a vinho e a coordenação motora ficou por lá.

M. Vinicius

7º dia (Trecho La Rochelle - Ilhas Canárias)

Hoje o dia começou bem intenso pois existe uma janela meteorológica favorável para a saída no dia seguinte.

Tudo precisa ser feitos às pressas: conferimos mais uma vez todos os itens a bor-

do, checamos tudo no barco novamente. Algumas compras de última hora precisaram ser feitas e organizadas dentro do barco.

As 13:00 saímos para almoçar com o Jorge Bally para se despedir, pois o mesmo está partindo para o salão náutico de Mônaco.

As 18:00 o Okey-Dokey foi batizado com uma Champagne francesa de 5 Litros.

Os franceses tem uma superstição de que o barco não pode sair sem antes ser batizado. A superstição diz que a garrafa precisa quebrar na primeira tentativa, caso contrário a sorte muda. Para nossa felicidade a garrafa explodiu na primeira tentativa o que para mim... foi um alívio! Algumas pessoas ao redor perceberam o movimento e ficaram assistindo; assim que a garrafa explodiu todos bateram palmas e gritaram em clima de festa.

Foi uma sensação muito boa.

Ao cair da noite, 21:00 aqui em La Rochelle, fomos jantar com 3 bons amigos que fizemos aqui. O Miller, Bruce, e Deusdedit do veleiro Madame.

São 23:45 e estou indo dormir ansioso para acordar e soltar as amarras rumo La Coruña.

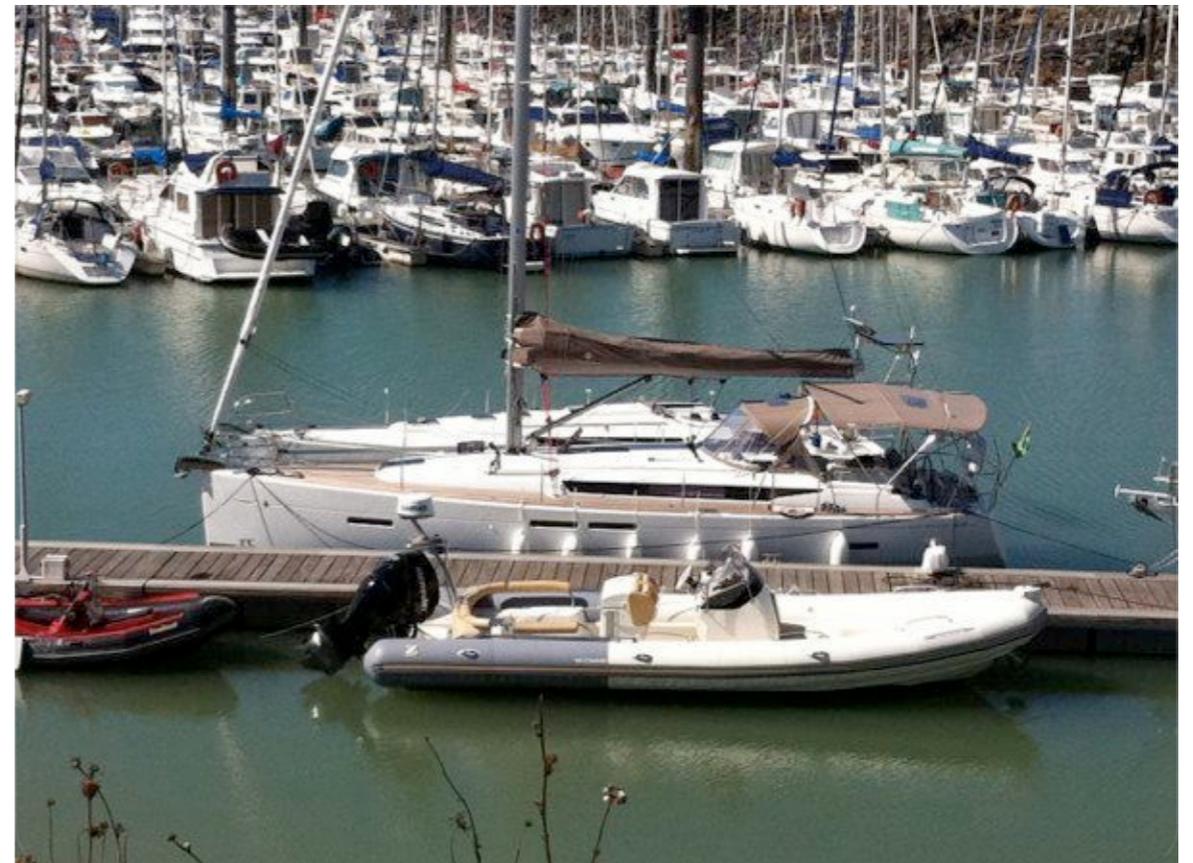
M.Vinicius

8º dia - Rumo a La Coruña (Espanha)

Hoje o dia começou cedo. 6:30 já estávamos nos preparando para tomar o último café da manhã em La Rochelle. Fomos à boulangerie da vila e me entupi de Macarone, um doce francês que é de perder a cabeça mesmo para quem não gosta de doce como eu. As 9:00 horas estávamos soltando as amarras e fazendo as manobras para abastecer o tanque principal e outros 5 galões de 15 litros cada para reserva em caso de emergência. Após abastecer fomos ao porto principal tirar umas

fotos e as 10:40 deixamos La Rochelle rumo à La Coruña. 13:00 horas fizemos uma refeição leve, apenas uma salada para forrar o estômago. 14:00 o Guilherme foi dormir e eu fiquei fazendo o turno. Estamos nas coordenadas: 45°56'716 001°46'586 Rumo 245° SW Velocidade: 6.8 **knots**. Ligamos o motor, pois vento é fraco e de proa. O piloto automático faz a sua vez e a viagem segue tranqüila após uma leve correção de rota para desviar de um pequeno barco de pesca que estava bem no nosso rumo. O dia está lindo com céu azul, poucas nuvens e com uma temperatura extremamente agradável por volta de 15 graus. Na sombra faz frio! A Água turva, do fundo da baía de La Rochelle se transforma em um azul quase negro que reflete a profundidade de quase 60 metros. 16:00 minha vez de descansar. Fiquei dormindo por 2 horas para recarregar as baterias.

Logo que acordei, me deparei com um chimarrão prontinho que tinha acabado de sair. 17:00 nos deparamos com um cardume de golfinhos. No mesmo momento percebemos que o vento tinha aumentado e abrimos **Genoa**. Desligamos o motor na sequência para que os golfinhos se aproximassem e começamos a velejar.



Um vento través de 10 knots, que nos proporciona uma velocidade média de 6 knots.

19:00 O dia continua lindo, o sol está baixando e o frio aumentando; os casacos já estão preparados. Já tomei um remédio para prevenir enjoô e agora estou apreciando um vinho francês com queijo

20:00 O Guilherme está preparando o jantar há trinta minutos. O cheiro da batata com alcaparras se espalha pelo deck dando água na boca. 20:30 Acaba de sair uma apetitosa refeição a bordo em um momento mágico, que o sol começa a beijar o oceano. Um por do sol como poucos, se não for o mais bonito que eu já vi. Esta competindo cabeça a cabeça com o de Keywest - Fl

*21:00 fui dormir ao cair da noite. O Guilherme ficou do Deck. 23:00 acordei para render o Guilherme no posto de observador, o barco não para. Já navegamos 80 **milhas náuticas**, desde a partida. O vento continua constante em intensidade e direção, e o céu maravilhosamente estrelado.*

23:59 continuo no Deck observando.

M.Vinicius

9º dia - Rumo a La Coruña (Espanha)

2:00 estou no Deck acompanhado o GPS. Acabamos de passar no través de uma plataforma. O céu agora está nublado, não consigo mais ver as estrelas e o vento que entra pelo través continua bem frio. 2:30 continuo observando o GPS que

acusa duas outras embarcações em rota de colisão. A mais próxima está no visual. 3:00 passamos pela **proa** da primeira embarcação e a segunda mudou o rumo saindo da rota de colisão; estou mais tranquilo e posso relaxar um pouco. 3:30 aparece uma terceira embarcação no **ploter** e assim como apareceu, cruzou a nossa proa e desapareceu rapidamente. 7:30 O dia amanhece com o céu nublado; o Guilherme acorda, prepara um desejum e eu vou dormir na seqüência. 12:00 Acordo; o mar está bem **picado** e o tempo continua nublado fazendo com que o frio se intensifique. Fizemos uma pizza congelada para o almoço. 14:00 o céu está bem interessante, a **bombordo** todo nublado e **estibordo** aberto com sol. Estou torcendo para o sol chegar rapidamente ao barco para me

esquentar um pouco. A temperatura na sombra deve ser de 15 graus . Estamos a 180 milhas do destino. 45°04'006" N 005°01'400" w Vel. 6 knots Vento aparente de 9 knots de **través** e rondando fazendo com que a Genoa fique cambando em alguns momentos. 23:00 após jantar ficamos revezando no turno pois o vento e o mar aumentaram consideravelmente. Já estamos em território espanhol.
M.Vinicius

10º dia - Rumo a La Coruña (Espanha)

1:00 acordo para fazer o meu turno que vai até as 4 da manha. Muito frio, e diferente das horas anteriores, nenhum tráfego de navios. 2:00 O vento aumentou. O Guilherme acorda para me ajudar a fazer um riso na vela mestra e enrolar a Genoa.

O vento de 25 knots que entra pela **albeta** de bombordo nos faz navegar a 7.5 knots sem a Genoa e com a **mestra (risada)**. Poderíamos andar com todo pano porém exporia muito o Okey Dokey e preferimos zelar pela embarcação.

4:00 acabou o meu turno. Estou descendo para descansar. Sinto da cabine que o vento e o mar continuam crescendo.

O mar está muito picado. 7:00 amanhece e volto ao meu posto para revezar. 8:00 o primeiro sinal de terra, acreditem, foi o sinal do celular voltando a funcionar!! rsrs Logo em seguida aparecem os pássaros, gaivotas e outros, que não consigo identificar; rondam o barco por curiosidade; estão se alimentando de peixes voadores

que já saltavam da água antes mesmo das aves chegarem.

10:00 terra a vista! Estamos passando no través do cabo ortgal que os espanhóis chamam de Cabo da Muerte.

19:00 chegamos em La Coruña e tivemos uma recepção calorosa na Marina. Aqui, ao contrário da França, o pessoal fala o inglês e até mesmo o italiano na maior simpatia. Para a minha surpresa, 2 dos barcos que haviam partido de La Rochelle estão aqui. O Maná, um Jeanneau 439, e o Buona Fortuna, um Jeanneau de 57 ft registrado em uma BVI e que vai rodar o mundo com o proprietário e um Skipper português, chamado Pedro Martim, que mora no Rio há 30 anos.

Os proprietários fazem uma perna e voltam para o Brasil até que possam dar sequência na viagem.

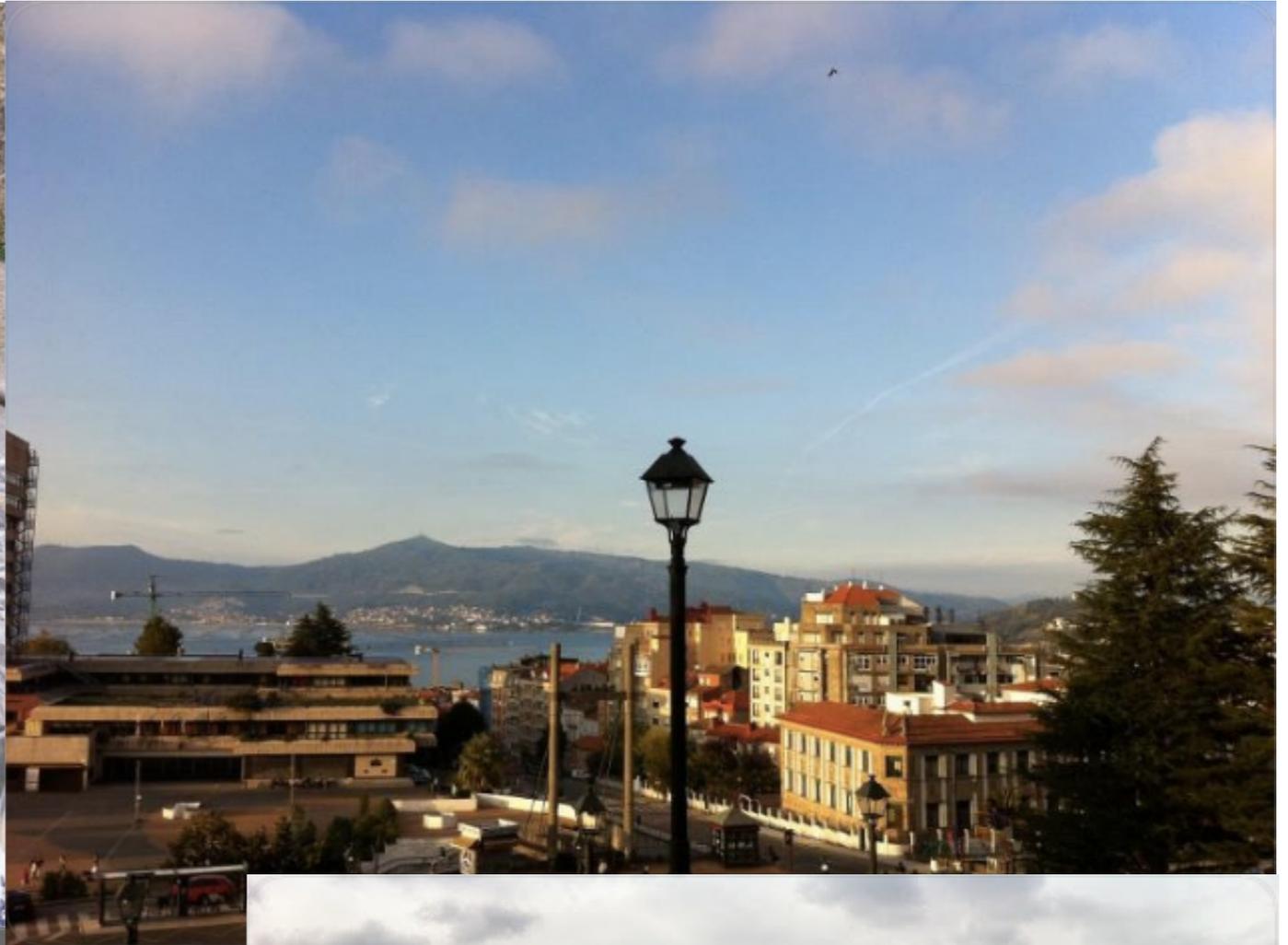
O Skipper ficará morando no barco de porto em porto por anos e anos. Que show!

23:00 A marina fica no meio da cidade, que por sinal é muito bonita, e tem um bar na Marina tocando U2 e outras...

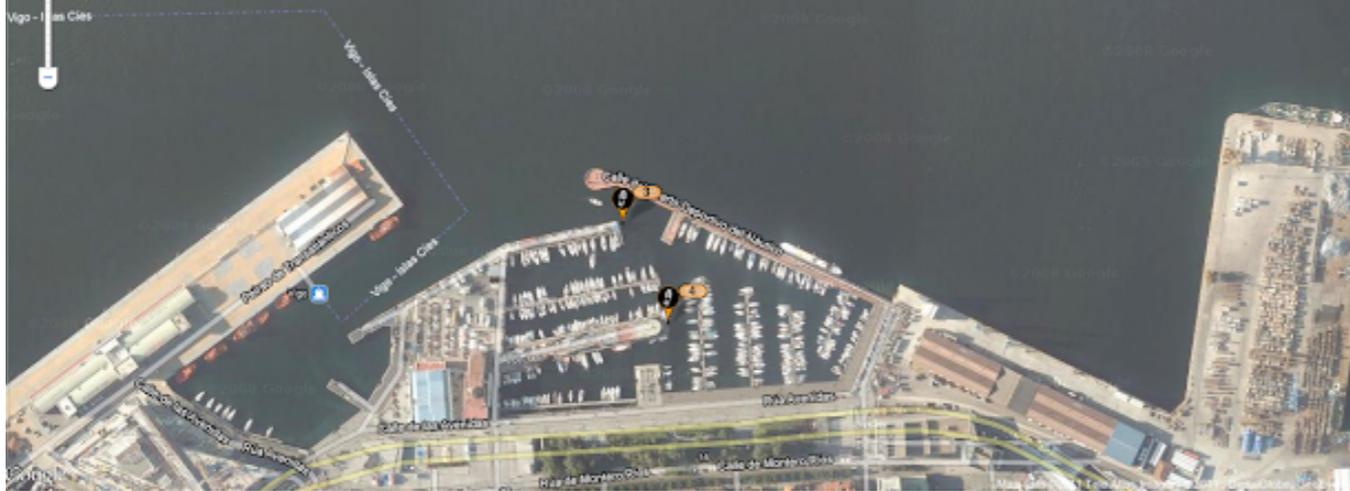
Gostaria de ficar, mas o cansaço não deixa. Vou dormir ao som de U2 em uma Marina de La Coruna. Quer mais...? rsrs

M. Vinicius





Parada técnica em Vigo.
O piloto automático cansou de tanto
trabalhar e fez greve. rss
M.Vinicius







11º dia - Rumo a Lisboa passando pelo Cabo Finisterre

6:45 - Depois de uma bela noite de sono sem turno para revezar... coisa que nós não valorizamos e que a partir de agora começaremos a valorizar e muito (rsrs) acordei faminto e fomos tomar o café da manhã... a cafeteira é muito bonita. Tive uma excelente impressão dos espanhóis. Um país que ainda não conhecia, e a primeira entrada foi por uma cidade portuária pequena e geologicamente muito bonita ao invés de Madri ou Barcelona, onde normalmente estariam os grandes aeroportos.

9:00 - Voltamos para o Okey Dokey para receber o Raul, um representante Raymarine, que foi contactado ainda em navegação, e que irá trocar o controle remoto do

piloto automático que apresentou problemas durante a travessia do Golfo de Biscaia. O Raul já era conhecido do Guilherme e trabalhou de uma forma assertiva e rápida. 14:00 - Saímos para almoçar e conhecer a cidade. Estive na torre de Hércules, construída no século 2 e que é um dos faróis mais antigos da Europa.

16:00 - Fizemos algumas compras para reabastecer o Okey Dokey e deixá-lo preparado para partir. 20:00 - Partimos mesmo sem uma condição de vento favorável. A previsão é de **vento de proa** com força 2 e um vento sudoeste com força 5 no Cabo Finisterre. Provavelmente, chegaremos ao cabo Finisterre, "nosso segundo desafio", pela manhã.

O céu está estrelado e as condições visuais são favoráveis, ao contrário da chegada em La Corunha.

22:00 - Estamos alternando entre motor e vela. Tem horas que o vento entra e dá a impressão que vamos velejar até o cabo, porém em seguida perde força, nos fazendo recolher Genoa e ligar o motor.

22:40 - O Guilherme foi descansar e os turnos começam agora.

23:00 Okey Dokey mantém uma média de 6.5 Knots e com ótimas condições. Alguns pássaros, não identificados por razões óbvias, estão acompanhando a embarcação. Me parece um bom sinal.

M. Vinicius

Baruch Hashem



12º dia - Parada em Vigo (Espanha)

01:00 - Não consigo dormir, estou muito ansioso para cruzar o Cabo Finisterre, considerado por nós como o segundo grande desafio... o final do golfo de Biscaya. As condições continuam ótimas e estamos evoluindo bem. A navegação é costeira e muito interessante, pois posso avistar ao menos 3 faróis simultaneamente. Alguns sustos, é verdade, como bóias de pescas no meio do caminho que me forçam a... rapidamente cortar o motor nos precavendo de uma possível rede enrolada na hélice. Descer na água, à noite com esse frio não é uma coisa que me agrada e ficar esperando amanhecer também não!

03:40 - A minha bateria já está zerada. Desço para chamar o Guilherme que, pela primeira vez na viagem, não acordou sozinho. Dormi feito uma pedra, não ouvi absolutamente nada do que o Guilherme me relatou. O piloto automático parou de funcionar no meio da noite depois de uma tentativa espontânea de mudança de rumo. O Guilherme ficou **timoniando** e ao mesmo tempo tentando descobrir o que estava acontecendo. Nesse intervalo soaram alarmes, a balsa de salvatagem foi removida para acessar o piloto, entre outras tantas coisas; e eu dormia... E dormi bem, tanto que tive que ser acordado pela primeira vez!

07:30 - Assim que o Guilherme me acordou perguntei como sempre: Tudo bem? Porém essa resposta foi diferente da que

eu costumava ouvir. Não! O piloto não está funcionando bem! Bem seco! Deu para perceber na cara dele que a noite foi dura pois além de estar sem o piloto havia um nevoeiro muito intenso que não permitia ver nada, aumentando o estado de alerta, o que deixava todo o Deck molhado. Ou seja, frio, umidade e sem piloto!!! Assumi o turno e depois de 1 hora o nevoeiro dispersou anunciando o que já sabíamos, uma belo dia de sol. Resolvemos fazer uma parada técnica em Vigo. Uma cidade linda... Esse piloto automático escolheu o lugar certo para parar!

15:00 - Chegamos em Vigo e fomos direto para um restaurante. Comi o melhor polvo da minha vida. Oliva, sal grosso e paprica! Humm... Durante o almoço nós

ligamos para o técnico que prometeu uma visita pela manhã do dia seguinte.

16:00 - Chegamos no barco. Desmaiei de cansaço. Tá certo que o vinho e o chupito (um liquor que a casa serve como cortesia) ajudou.

18:00 - Acordei... O Guilherme estava com um sono tão pesado que nem todo o barulho que fiz o acordou. Sai para conhecer a cidade. Parei em um posto de informações onde fui muito bem recebido. A recepcionista, logo percebendo o meu portunhol misturado com italiano... Ela falava em italiano o que foi um alívio até que eu percebi que eu entendia perfeitamente o idioma de Vigo, o gallego. Uma mistura de português, pois a fronteira é muito próxima, com espanhol. Peguei todas as in-

formações, inclusive de como chegar a Santiago de Compostela que fica a 70 km daqui. Durante minhas investidas nas pequenas e típicas ruas de Vigo, pedi uma informação a um senhor local e para minha surpresa o Sr. Antônio, de aproximadamente 70 anos, quis me levar aos pontos ao invés de apenas me indicar onde ficavam. Detalhe, era uma subida que até eu cheguei bufando, mas ele não! O Sr. Antônio é um pintor artístico que é filho de portugueses e ama o Brasil, principalmente o Rio de Janeiro, pontuado por ele como um dos lugares mais bonitos do mundo. Eu particularmente concordo, não conheço todo o mundo ainda, mas que o Rio é um dos ou se não o mais bonito que eu já vi é verdade. O Sr. Antônio foi extremamente simpático ao ponto de me

convidar para um café em sua casa. Uma casinha simples e úmida que ele paga €100 por mês de aluguel e impostos, pois recebe apenas € 600 de aposentadoria. Metade da conversa, ele estava se vendendo como pintor internacional, e a outra relatando a crise espanhola que deixa 20% da população ativa, sem emprego.

23: 00 - Após jantar fui a um barzinho na frente da marina tomar um chá e usar o Wi-Fi.

24:00 - Hoje vou dormir mais do que o colchão... Estou exausto.

M.Vinicius

Baruch Hashem

13º dia - Saindo de Vigo (Espanha) rumo a Lisboa

07:00 - Acordei tarde ao meu ver... mas cedo para a cidade. Incrível mas só começa a clarear 7:30. Preciso tomar café rapidamente para poder pegar o trem que me levará a Santiago de Compostela.

09:40 - Pego o trem e o Guilherme fica no barco esperando os técnicos da Raymarine.

15:30 - O Técnico do piloto automático chega para trocar uma peça.

16:30 - Saímos para testar calibrar o piloto automático.

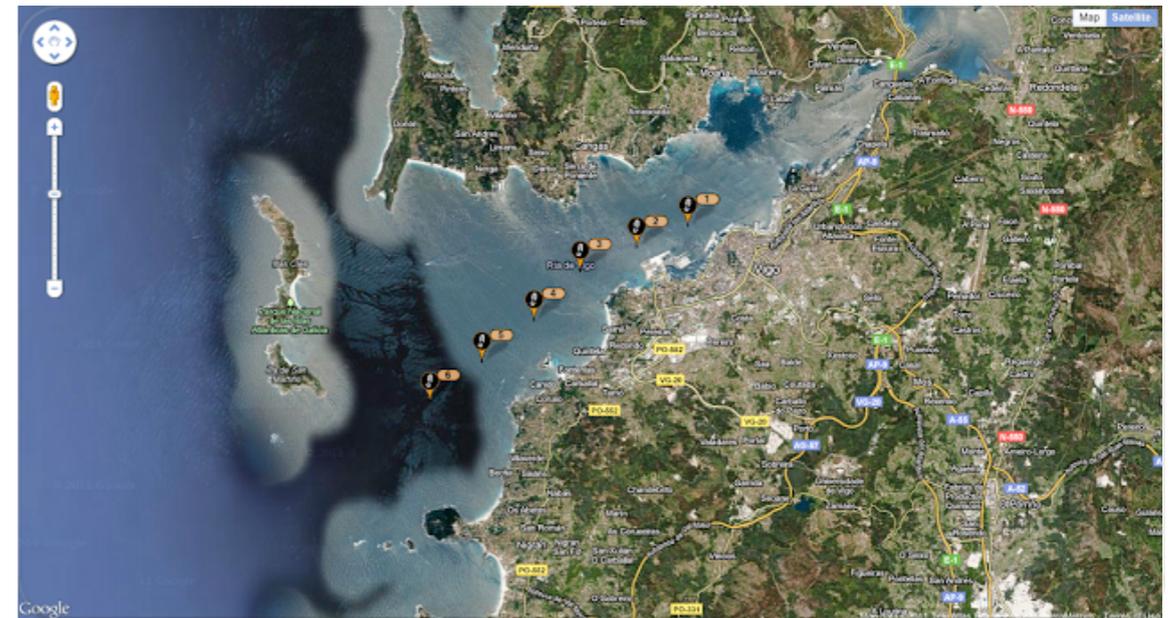
17:00 - O piloto está ok. Começamos a nos preparar para partir.

19:00 - Soltamos as amarras e partimos com rumo Lisboa. Nosso ETA: 23:00 do dia 28/09

23:00 - Assumo o comando entre um nevoeiro de baixa intensidade.

M.Vinicius

Baruch Hashem



14º dia - Rumo a Lisboa (Portugal) com previsão de parada em Cascais (Portugal)

03:00 - O nevoeiro se dispersa e percebo que o barco está rodeado de golfinhos.

04:00 - O Guilherme assume e eu vou dormir. 07:30 - Amanhece e o nevoeiro volta e deixa o dia mais frio e úmido. E assim passa o dia todo.

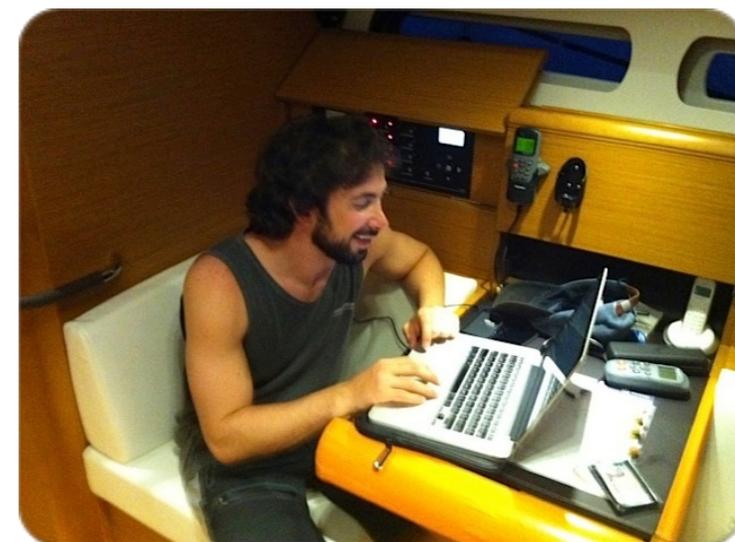
20:00 - Após um longo dia de navegação sob um nevoeiro tenso, vejo a importância de um radar. O **AIS** só identifica as embarcações que tem AIS e os barcos pesqueiros ficam ocultos, iguais a fantasmas, entre o intenso nevoeiro. Fiz contato com o pessoal de terra, logística (rsrs), pai, cunhado e o Sr. Zaghi, para verificar qual representante Raymarine, nas redondezas de Lisboa poderia instalar o scanner e um

outro conjunto repetidor na roda de leme de bombordo. Rapidamente veio a resposta! Cascais, que fica a 15 milhas de Lisboa. Entrei em contato com o representante que confirmou a disponibilidade do material e passou o contato do engenheiro que irá instalar.

21:00 mudamos a derrota para Cascais.
ETA: 2:00

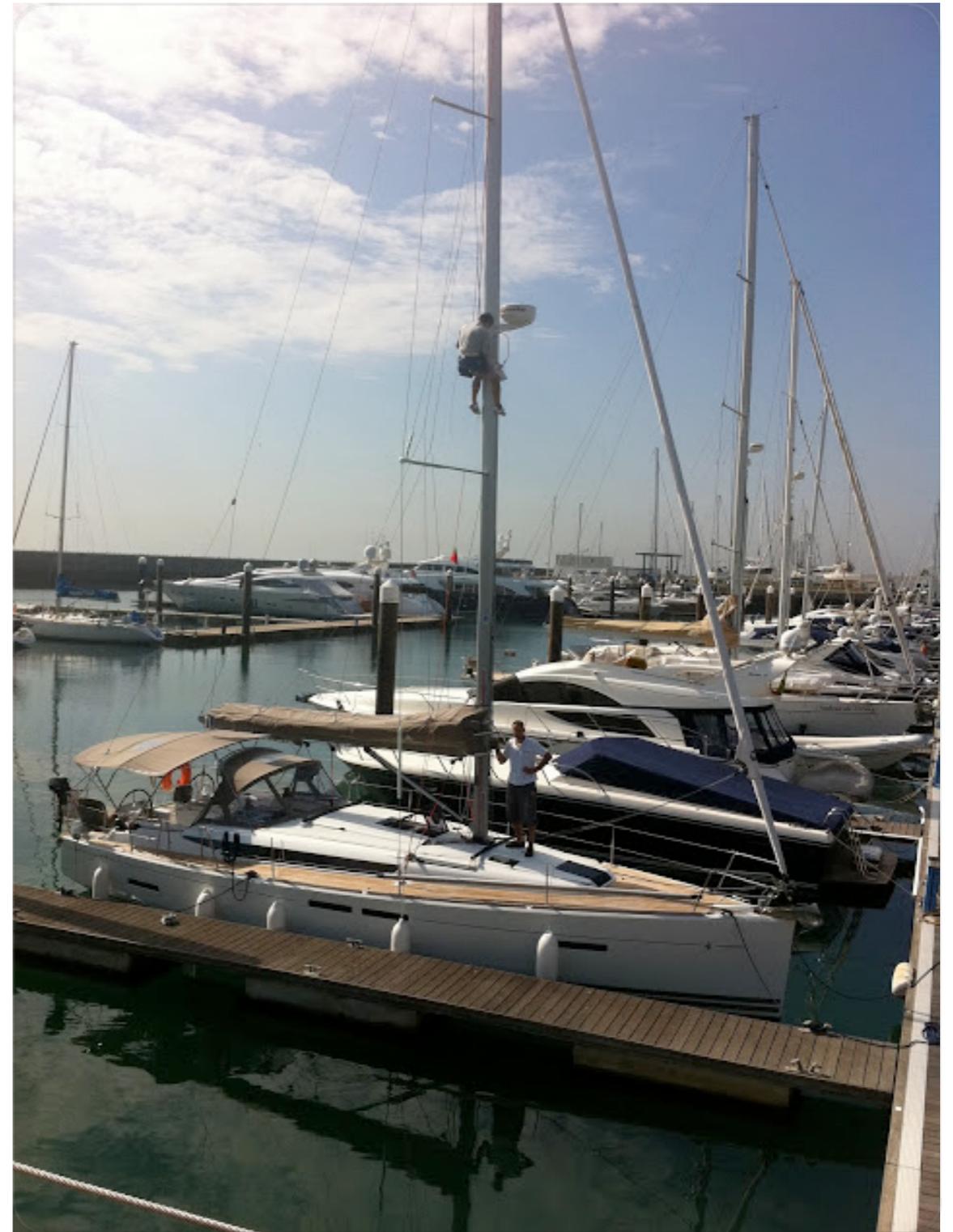
M.Vinicius

Baruch Hashem





quinta-feira, 29 de setembro de 2011
Instalação do radar em
Cascais (Portugal)





FOTOS DE LISBOA



15º dia - Chegada em Cascais (Portugal)

1:00 entramos no Rio Tejo e estamos a apenas 5 milhas da Marina de Cascais.

1:30 entramos na Marina, que à primeira vista me parece fantástica. Logo nos deparamos com o marinheiro João, pra variar aqui é João ou Manuel (rs), que logo no primeiro momento já nos deu uma bela bronca, pois entramos com a bandeira espanhola. A tensão da navegação em um nevoeiro de alta intensidade não nos deixou perceber a falha. Logo em seguida o Marinheiro João demonstrou ser uma pessoa muito amigável e prestativa. Fizemos a entrada do barco e tripulação e na sequência o João nos mostrou toda a Marina, que é realmente impressionante, e aju-

dou a amarrar o barco em uma excelente vaga.

4:00 vou dormir, pois preciso acordar às 7:30 para encontrar Sr. Domingos representante Raymarine.

7:30 acordamos e quando estávamos indo para o centro tomar café, nos deparamos com o João, que estava deixando o turno. Ele nos ofereceu uma carona e sem esforço nenhum caímos na melhor "Paderia" de Cascais. Bom, em Portugal já sabes... Comi mais que um almoço já no café da manhã, que aqui eles chamam de pequena almoço. Para mim, não foi nada de pequeno. Muitos doces e pães e etc...

9:00 fomos encontrar o representante Raymarine que deixou tudo certo para que os técnicos começassem a instalação as 14:00. A moça que nos atendeu, Adriana, é uma gaúcha que foi criada em Floripa até mudar para Cascais. Aliás, a primeira das tantas gaúchas que eu acabei conhecendo. A cidade está invadida por Brasileiros, em sua maioria gaúchos trabalhando, e por ingleses que tem Cascais como referência turística. A cidade é linda, organizada, limpa e tudo muito, muito barato. Imagina para os ingleses que tem a sua moeda muito mais valorizada. É certeza de diversão, pois Cascais está lotada de Pub's Ingleses e Irlandeses, excelentes restaurantes e muita música.

10:00 esperando pelos técnicos resolvemos deixar tudo preparado para soltar as amarras rumo Lisboa assim que o trabalho dos técnicos terminasse. Enchemos o tanque de combustível, nos abastecemos de água e fizemos alguns ajustes. Acabamos conhecendo uns espanhóis que estavam colocando combustível em um 49". Eles iriam passar a noite em Cascais para no dia seguinte zarpar para Vigo de onde estamos vindo. Os caras quase se jogaram no nosso barco e se esconderam como clandestinos quando dissemos que o nosso destino era o Brasil. rs.

14:00 fomos almoçar. A melhor parte! Rs. Um bacalhau ao Braz que é simplesmente espetacular. Na mesa ao lado uma gaúcha que prontamente identificou o sotaque do Guilherme e começou a conversar

conosco. Ela estava sozinha fazendo um giro pela Europa e tinha parado em Cascais para visitar uma amiga que morava aqui já há 3 anos. Acabamos passando a tarde todos juntos conhecendo a cidade.

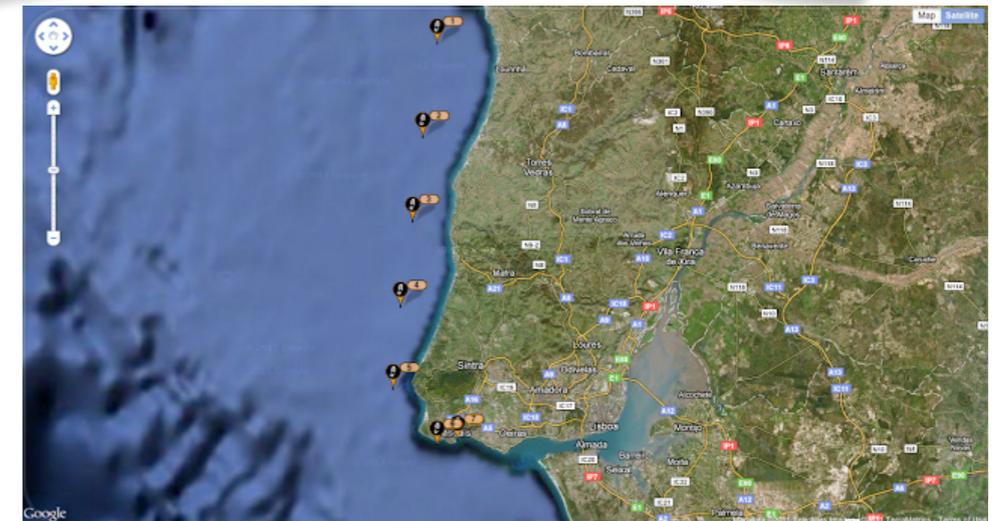
17:00 voltamos ao barco para dar uma atenção ao Okey-Dokey. Aproveitamos os 30 graus que estava fazendo para colocar uma bermuda e dar um banho na criança. Acaba sendo uma academia para mim, pois um 40" não é fácil de lavar.

20:00 a cidade tem diversos Pub's. Escolhemos um e passamos a noite fazendo amizade. Muitos brasileiros, ingleses, e os nativos portugueses que são muito acolhedores. A noite foi regada por Guinnes, muita risada e novas amizades...

Marcos Vinicius

16º dia - Saída de Cascais (Portugal) rumo a Lisboa

8:30 café na mesma padaria e o de sempre... Rs já estamos ficando conhecidos em Cascais.



9:30 O Paulo e o João, técnicos, chegam para completar as instalações. Durante o tempo que eles ficaram lá, aproximadamente 3 horas, eu não conseguia parar de rir com tanta piada e com as brigas que eles tinham entre eles enquanto trabalhavam; pareciam o gordo e o magro! Um pessoal excelente, super simpático, engraçado e atencioso. Fizeram um excelente serviço e ainda me deram uma aula sobre a eletrônica do barco. 13:00 o trabalho dos técnicos termina. Saímos para almoçar. O objetivo é almoçar e logo em seguida soltar as amarras. 15:00 Zarpamos sentido Lisboa. Cascais deixará saudade!

16:00 entramos no Rio Tejo. A sensação de chegar a Lisboa velejando é simplesmente indescritível. Podia sentir o mesmo que os descobridores sentiam.

17:30 Chegamos a Lisboa, demos entrada no barco e saímos rumo aos Pastéis de Belém... Oh gula!

20:00 Voltamos para o barco e no caminho já fizemos novas amizades. Ajudamos um senhor a dobrar a vela no píer e por coincidência, o mesmo era representante do X Yachts e estava procurando alguém para representar no Brasil.

22:00 A noite fomos até um centro de bares e restaurantes que ficava em frente a Doca de Santo Amaro, próximo a ponte 25 de abril e lá ficamos em um Pub irlandês. Lisboa é uma cidade muito animada e convidativa!

Baruch Hashem

M.Vinicius

17º dia - Turismo por Lisboa (Portugal) e preparação para travessia até as Ilhas Canárias (Espanha)

07:00 acordamos cedo, o plano é esperar os gajos que irão revisar o motor e sair para visitar os pontos turísticos de Lisboa, incluindo os restaurantes. Lisboa é uma cidade com muitos pontos históricos e in-



teressantes, principalmente para um velejador. Pontos como o Mosteiro dos Jeronimos e o Museu da Marinha, por

exemplo. O museu da Marinha mostra a história desde do início da vela em Portugal. Com enormes maquetes das caravelas, como a Nau, e todos os materiais usados pelos diversos navegantes portugue-

ses. O Monumento aos Descobridores, a torre de Belém e a Praça do Comércio foram outros pontos que foram visitados. A bike folding auxiliou muito, pois é muito difícil visitar tudo isso em 1 único dia e a pé. 19:00 O Sr. Soeiro, representante Yamar, veio ao barco nos entregar umas garrafas de vinho. É uma cortesia de costumes de muitos prestadores de serviço aqui em Portugal. Como estávamos de saída para as compras, o Sr. Soeiro nos ofereceu uma carona; mais do que isso, ele nos presenteou com a companhia interessantíssima durante as compras e nos levou de volta ao barco, nos poupando de um enorme trabalho. O senhor Soeiro tem muitas histórias, pois serviu a marinha por 35 anos, entre eles foram 3 anos de barco escola e 11 anos de submarino.

Foram horas de histórias em que eu fiquei com 110% de atenção. Uma mais interessante que a outra!

21:00 depois de guardar as compras no barco, passamos na doca de Santo Amaro para nos despedirmos dos amigos que fizemos (em apenas um dia e meio) pois tínhamos que soltar as amarras sentido Ilhas Canárias pela manhã bem cedo, aproveitando assim a maré vazante e ganhando de 3 a 4 nós de velocidade.

Baruch Haschem

M. Vinicius

18º dia - Início da travessia rumo às Canárias - incidente com rede de pesca perdida.

Acordamos com nascer do sol e fomos nos alimentar para poder soltar as amarras.

09:00 o Okey Dokey já estava velejando a incríveis 8 nós no meio do Rio Tejo e rumo às Canárias. Incrível a sensação de passar velejando por esse rio tão importante para a navegação e para o Brasil. Daqui partiram as caravelas que descobriram a então Terra de Santa Cruz.

14:00 um mar lindo, flat, o vento acaba e ligamos o motor. Aí a história começa! Tínhamos passado por uma rede de pesca perdida e que sem nosso conhecimento estava sendo rebocada pela quilha do veleiro; ao ligar o motor, a rede se enrolou

toda na hélice e o motor parou imediatamente. O meu medo se torna realidade, eu tinha que descer com máscara, snorkel e nadadeiras para cortar a rede. Essa é uma parte nada agradável de se velejar. Na hora que percebi o que eu teria que fazer não me faltaram palavrões. Essa hora que dá vontade de parar de comer peixe só para dar o troco nos pescadores! Logo que a raiva passa vem o medo. Descer em uma água gelada, pelo menos para mim, no meio do Atlântico para entrar embaixo do barco e com uma faca flutuante cortar a rede do hélice, não é nada divertido. O cuidado precisa ser redobrado pois além de toda essa situação gelada que eu descrevi, existe o balanço do barco que precisa ser considerado para não bater a cabeça no casco do barco, e

a rede que pode se enroscar impedindo que você volte para respirar.

Depois de aproximadamente 30 min conseguimos desvencilhar o barco. Detalhe: o Guilherme precisou fazer a parte final, pois eu estava exausto e sem fôlego. Assim que voltamos a navegar, perguntei irritado ao Guilherme se podia ter algo pior, e o mesmo rapidamente respondeu: sim, podíamos estar na mesma situação a noite com vento de 20 nós e o mar batendo! Não demorou e aconteceu... 15:00 o tempo virou e aquele **mar flat** que estávamos tentando tirar a rede já não existia mais... Agora estava com ondas de 3 metros e vento de força 6 na cara. O resto do dia foi difícil e por alguns momentos fiquei mareado. Em um determinado momento, tive que entrar para dormir um pouco pois es-

tava exausto, úmido e fora de combate por estar mareado. Impressionante que nessas horas eu não tenho nem força nem vontade de trocar a roupa para deitar. Fui tirando o que dava no meio do caminho e desmaiei na minha cama por longas 2 horas. Fui dormir pensando em como o ser humano é insignificante perto da força da natureza. O medo, coisa que ainda não havia sentindo no outros esportes que faço, tomou conta de mim só de imaginar uma rede enroscada nessa situação climática. De longe esse esporte é o mais radical que eu já fiz, deixa o paraquedismo, motociclismo, remo e helicóptero parecendo brincadeira de criança. E assim o dia passou: vento forte, umidade e ondas enormes.

M.Vinicius

19º dia-Navegando rumo às Canári (Espanha)

O dia começa com turnos de 2 em 2 horas até que o vento diminua, o que aconteceu logo pela manhã. Após o mar dar uma trégua, o dia passou tranquilamente e eu dormia muito para repor as energias do dia anterior. Chega a noite e a lua crescente vai iluminando o nosso rumo. Incrível como navegar a noite com visibilidade é relaxante. Diferente da noite passada, que só fui dormir porque não agüentava mais, hoje eu preciso lutar para ficar acordado de tão tranquilizante que ela está.

Os instrumentos de navegação me dão uma tranquilidade excessiva e por isso o estado de sono vem rapidamente quando cai o dia.

M.Vinicius

20º dia - Velejando rumo às Canárias (Espanha), com a companhia de um passarinho...

O dia passa lentamente e Deus se faz presente de várias formas e sinais. O vento é constante, de aproximadamente 15 nós entrando pela alheta de bombordo e fazendo o Okey Dokey velejar a uma média de 7 nós em um mar calmo. Durante a noite fomos visitados por golfinhos que durante horas acompanharam o barco, já durante a manhã o surpreendente: um passarinho de, no máximo 5 cm de tamanho, pousa no Okey Dokey olha para mim, que estava no Deck, e entra na cabine. Não quis incomodar e certo que era um sinal, deixei o pássaro fazer o que queria. Por lá ficou mais de 2 horas pegando carona na cabine de proa. Impressionante um pássaro tão pequeno viver no oceano.

O sinal logo veio... assim que o Skipper acordou fizemos uma manobra chamada asa de pombo para estabilizar a embarcação e melhorar o desempenho em relação ao rumo.



Foi nesse momento que percebemos que o parafuso que segura a retranca no mastro estava por uma rosca de se soltar, a porca e a ruela já haviam caído, e o para-

fuso estava literalmente por um fio. Se o mesmo se soltasse perderíamos a retranca com Vela e tudo! Ficou claro o sinal que aquele pássaro veio nos dar. Surpreendentemente a rosca e a ruela estavam preservadas em cima do deck e não rolaram com o forte balanço que o barco já vinha fazendo por estar com vento de popa. Uma chave inglesa e um martelo nos ajudaram a colocar as coisas nos seus devidos lugares e tudo voltou a normalidade após um período de estresse (que atingiu inclusive a tripulação que por sua vez começou a se estranhar). Para acalmar as coisas o passarinho voltou e dessa vez ficou conosco no convés posando para algumas fotos. Ficou claro que ele não tinha medo da gente. Foi um momento de grande alegria e descontração.

Após um grande susto e a descontração no convés a recompensa vem logo pela noite; um vento constante e fresco nos empurra a 6 nós e a lua crescente ilumina o caminho do Okey Dokey, em um primeiro momento branca e extremamente brilhante, e na segunda metade da noite, ela se faz mais avermelhada e com menor intensidade de brilho.

M.Vinicius





Parte 2

Mudança de Tripulação

*Marcos Vinícius volta ao Brasil,
e entra Marcos Antonio .*

*Guilherme continua como segundo
tripulante*



Dias 5 e 6 - A Aventura realmente começa... e como!

*Chego a Las Palmas e tento contato com o Marcos Vinicius. Não consigo informações no **Spot** e nem via telefone. Aproveito o tempo para localizar o representante Jeaneau para apoio e retirada das velas Genoa 105% e Assimétrica que foram enviadas de La Rouchelle.*

Faço um reconhecimento da área pois espero contribuir para atracação e possíveis necessidades do Okey Dokey. A ansiedade é muito grande em abraçar o MV, que não vejo há quase 30 dias, na expectativa que ele me conte tudo o que pode ter ocorrido nessas quase 1400 milhas percorridas. No dia seguinte logo pela manhã verifico via spot que ele está em uma rota não programada. Tento contato telefônico

e o MV me esclarece que por erro de comunicação, ele alterou a rota para Tenerife. Me convida para almoçar com ele em Tenerife (Espanha) para depois voltarmos velejando, conversando e matando as saudades. Pego um táxi que me leva ao Porto de Agape, do outro lado da ilha das Canárias, e pego um Ferry Boat bi casco que faz o percurso em 50 minutos. Chego a Tenerife e me emociono ao ver meu filho vindo ao meu encontro. Um forte abraço e começamos a conversar sem parar. Ele me conta detalhes impressionantes desses dias de travessia.

Quando demos por conta o tempo já tinha passado, e por sugestão do Guilherme, resolvemos ir para o Sul das Canárias para um possível passeio de submarino de propriedade de seu amigo, e após eu

iria levar o MV ao aeroporto passando em Las Palmas para buscar a genoa 105% e a assimétrica que dariam mais segurança no Atlântico.

Esta velejada para o porto de Mogán deveria durar pelo menos 9 horas. Deveríamos chegar ao destino perto das 8 da manhã. Fomos jantar um polvo delicioso e... muita conversa, esquecemos de verificar a meteorologia. Nada iria mudar, porém já existiam avisos de ventos mais fortes.

Iniciamos a velejada num clima fantástico. A lua refletindo no mar, ventos de 13 nós, mar calmo.....tudo mágico. Após uns 50 minutos o vento começa a apertar, o mar a ficar picado, ondas de 2 metros. Vento atinge 25 nós, ondas piorando..... Porém todos muito calmos e brincando muito.

Desci para descansar um pouco. Uns 40 minutos depois não consigo parar na cama. Parecia bolinha de pingue pongue. De um lado para o outro eu era arremessado no quarto de **popa**. Subi.....o vento já estava a 35 com rajadas de 40.

Fiquei impressionado, porém sereno. Parecia coisa de cinema. Aliás, em cinema e tv nunca vi nada igual. O spray subindo a mais de 2 metros, o barco surfando e enfiando a proa a quase 40cm abaixo da lamina. Ondas passando sobre o **convés**. Estávamos navegando com velocidade 10 – 11 – 11,8.

Começávamos a pensar em uma alternativa caso o vento subisse mais. A única era alguém ir a proa tentar baixar os panos com a **linha da vida**, porém quase impos-

sível pelo balanço do barco. Já estávamos com “riso 2” . O Guilherme nos informou que estávamos convivendo com estado de “força 8”. Força 12 já é considerado furacão. Em poucas palavras: foi a maior emoção que passei até hoje em situações de emergência. Inacreditável, Impressionante, maravilhoso. A luta contra as forças da natureza no mar é indescritível. Me sinto um privilegiado; ainda mais acompanhado pelo meu filho!.....meu grande amigo. Chegamos no Porto de Mogán 4 horas antes do previsto. Único prejuízo foi uma bóia de salvamento (retinida), que foi arrancada por uma onda que nos pegou de alheta. Um sonho não sonhado que está sendo realizado. Indescritível...

Marcos Antonio

Dias 7 e 8 - Chegada a Mogán (Canárias)

Um porto de pescadores muito simples. O reconhecimento de Porto Mogán me remete aos anos 60. Parece uma cidade onde se passavam as histórias do personagem Zorro. A construção é simples, a cidade muito limpa e florida.

Aqui a sobrevivência dá-se unicamente pelo turismo sem pernoite. As pessoas chegam com barcos de charter, barcos maiores que comportam 40 turistas, ônibus e vans. O movimento começa as 10h e termina as 16h. A noite a cidade vira fantasma. Maravilhosa.

Os restaurantes, muito simples, servem pratos basicamente vindos do mar, temperados basicamente com azeite e páprica, com muito pouco sal.

*Aproveitamos o tempo para fazer a manutenção das **adriças**, mastro, limpeza geral, lavagem de roupas (no balde).*

Durante o trabalho no barco, chega um marinheiro conhecido do Guilherme, chamado Ricardo, que pede para conhecer a embarcação. Conversamos muito, ele contando sobre o clima da região, as correntes, os ventos... e acabou nos convidando para jantar na sua casa.

As 7 horas fomos a pé para lá. Sua casa era encrostada na montanha, e para se chegar passamos por ruelas e passagens que nos transportavam à idade Média. Nos esperava com um churrasco típico e conversamos muito, principalmente sobre fatos místicos que ocorrem na região e curiosidades da Península Ibérica.

Saímos depois de 4 horas de conversa muito interessante. Amigos que deixo em Mogán. O marinheiro Ricardo e sua esposa Maria.



São 23:48h, quando chegamos ao barco.

Dia 9 - Turismo submarino em Mogán

de volta a Julio Verne...

Acordo por volta das 8:00h. Vamos tomar o café da manhã em uma padaria próxima ao barco. Uma laranjada, um biquíni (pão com queijo derretido) e um doce.

Vou dar um passeio no porto dos pescadores e resolvo encarar o famoso passeio de submarino. Chegam turistas de toda a Gran Canária para este passeio, principalmente alemães. Decidi fazer o passeio por curiosidade, pois na minha cabeça o fundo do mar era monocromático, com areia em suspensão e pouca visibilidade.

Sentei na primeira fileira, ao lado da cabine de comando e tive o privilégio de observar tudo por dois olhares. A medida que o submarino descia, eu me imaginava

em histórias de Julio Verne. Fiquei impactado. O fundo do mar era tão claro quanto uma calçada em dias encobertos. Claro, visível, muitos peixes, destroços de embarcações antigas....tudo maravilhoso.

Tão fantástico que me arrancou lágrimas por diversas vezes. Uma fantasia real. Foram 45 minutos de profunda emoção. E para estimular a imaginação, músicas, o som do sonar, algumas artimanhas para provocar os turistas, como raspar em pedras, bater no fundo a 30 metros, informações por auto falante, de que iríamos enfrentar correnteza, trepidações.....era uma Disneylandia melhorada, pois o que estava acontecendo era real. Fiquei extasiado, agradecido por estar vivendo esta experiência. Uma decisão já tomada, será, sem dúvida, fazer um curso de mergulho

com cilindros. O mundo submarino é um mundo inimaginável, emocionante e em função disso decidi mudar a nossa rota de chegada. Ao invés de ir direto a Salvador, passo por Fernando de Noronha para voltar a ver o fundo do mar. Fui contaminado por esse jeito de viver. Aliás, como curiosidade, Mogán era na década de 60, um grande acampamento hupie. Em seguida, fomos ao supermercado para abastecer o barco para a travessia, pois a parada em Cabo Verde dentro de 5 dias, será feita somente para abastecimento de água e para nos dar a possibilidade de, se necessário passar 5 dias a deriva, em condições de sobrevivência. Esta chegando a hora de partirmos.

Com certeza deixando em Mogán amizades sinceras como Ricardo e sua esposa Maria e uma vontade incrível de voltar.

Marcos Antonio



*Dia 10 - domingo, 16 de outubro.
Saída das Ilhas Canárias (Espanha) rumo a Cabo Verde*

*Acordamos as 8h e começamos a checar todos os itens de segurança do Okey Dokey. Conseguimos a indicação de uma loja de ingleses, que poderia ter a **bóia retinida** que havíamos perdido no percurso de Tenerife a Mogán, com ventos de 40 nós.*

Encontramos a lojinha, muito simples, e logo a proprietária abriu um sorriso imenso dizendo a seu marido que éramos do Okey Dokey. Disse que achava o nome muito sugestivo, que nunca tinha visto esse nome em um barco e começou a desenrolar conversas por quase uma hora.

Compramos a bóia, um facilitador de retirada de motor do bote, completamos a lista do mercado e fomos almoçar uma salada, para partirmos em seguida. Fechamos a conta na capitania do Porto de Mogán (€ 84,00). Na saída, no posto, lá estava Ricardo para se despedir e tirar umas fotos da saída. Disse que iria mandar por e-mail. Partimos com rumo 238, vento 10 de través e navegamos a noite inteira sem nenhuma intercorrência.



Dia 11 - Cercado de água por todos os lados, rumo a Cabo Verde

A noite nos revezamos no comando, o que se seguiu durante o dia também. Só temos alguns minutos por troca de turno para conversarmos um pouco. O comando do barco é sempre solitário, o que nos dá a chance de refletir, de escrever (quando o balanço não está muito forte).

Estou no comando há quatro horas, atento a alguma intercorrência. Enquanto um está no comando, o outro ou dorme ou faz manutenção de equipamentos. Hoje almoçamos uma salada e jantamos batatas cozidas e temperadas no azeite.

O sol acaba de se pôr. São 20:10h e durante todo o dia vento de 10 pela alheta. Estamos com a mestra a sota e a genôa

em asa de pomba o tempo todo. O meu organismo já se adaptou ao mar. Não sinto nenhum desconforto. No primeiro dia fiquei receoso de enjoar. O mar oceânico é muito diferente do costeiro. A sensação não era nada agradável e me levava constantemente a ficar quieto e encolhido em algum canto. Em 24 horas parece que fiquei preparado para os 15 dias que se seguem; sem nenhum desconforto, sem enjoão.....e isso é muito bom...

Marcos Antonio





Dia 12 - Ainda em alto mar rumo a Cabo Verde

Assumi o comando às 2 da madrugada. Desde que saímos de Mogán, as velas estão em asa de pomba e sem necessidade de nenhuma regulagem. Vento de 13 a 20 nós e o barco com velocidade de 7 a 8 nós. Ondas de até 2 metros. Bem tranquilo. O único inconveniente são as ondas sem padrão que provocam um balanço cansativo e extenuante. A necessidade de equilíbrio me leva a utilizar musculaturas antes não movimentadas tão intensamente.; panturrilha, pescoço, coxas. Quando vou repousar as dores aparecem e incomodam. Estamos entrando na zona do Sa-hara ocidental e o vento noturno é muito frio. Às 7 da manhã troco de turno e vou dormir um pouco. Antes, um logurte com granola.

Acordo às 10, vou à popa para conversar um pouco com o Guilherme. Ele me relata que as condições climáticas estão muito favoráveis e não devem se alterar. A meteorologia acertou! Estamos fazendo uma rota bem afastada da marinha mercante pois nos informaram em Mogán que na região da Mauritania e Senegal havia risco de piratas. Ricardo, o marinheiro de Mogán, me disse que nos últimos anos, 2 veleiros desapareceram, o que leva a crer que foram atacados por piratas. A nossa rota, afasta essa possibilidade. Piratas não teriam combustível para atacar a essa distância da costa. Porém fico sempre atento a qualquer aproximação. Por enquanto, única coisa visível é água... por todos os lados.

Retomo o comando às 11h e verifico as condições do Spot. A cor do mar é impressionante: um azul cobalto que me deixa maravilhado. O vento sobe para 25 nós e o mar fica agitado. As ondas se desencontrando provocam movimentos bruscos na embarcação o que nos tira a possibilidade de ficar circulando.

O Guilherme tenta preparar uma salada para o almoço. Desço para comer a salada pois com o vento a 25 e balanço do mar picado, comer na popa é impossível. Me apoio entre a geladeira e a pia para não cair e começo a comer em pé a salada, desta vez sem tempero para evitar desastres. Mal começo meu almoço e uma onda de uns 3 metros pega o veleiro de alheta e... eu resisto no local, o prato também não se solta das minhas mãos po-

rem... a comida voa do prato como se não existisse a força da gravidade. 15 minutos para recolher os destroços, me lavar e desistir de almoçar. Uma barra de chocolate e pronto.

Esse vento continuou por todo o dia e noite. Estamos andando a uma velocidade de 8 a 9 nós, ainda sem mexer nas velas; continua a asa de pombo sem alterações. São 23 horas e o mar continua picado. As ondas sem padrão fazem o veleiro parecer uma rolha. Uma delas arranca meu computador da mesa de navegação e o faz experimentar um vôo sem destino. Ligo-o em seguida e constato que nada aconteceu, funciona; o Mac é parrudo. Ao barco também nenhum dano.

Antes do meu turno, tento descer ao quarto e me acomodar em um espaço onde o teto e o colchão se separam por 35 cm. Procuro esse espaço para tentar ficar preso na cama. Não dá . Nem assim consigo ficar um pouco estático para descansar. Pelo visto essa noite ninguém dorme.

O Guilherme comenta que o estado do mar é anormal. O vento sim, é normal que fique a 25, mas com o mar mais calmo. Vamos aguardar e ver no que que vai dar!

Marcos Antonio



Dia 13 - Rumo a Cabo Verde

Uma noite sem poder dormir. Já era de se esperar....o mar não melhorou e o balanço me impediu de dormir. O único lugar um pouco mais tranquilo era o comando, e no comando não se deveria dormir. Foi lá que eu consegui cochilar várias vezes!

Vento de 19 a 29 nós e nada de mexer nas velas. Asa de pombo e sem precisar acertar nada. Isso me frustra um pouco, pois almejava aprender bastante sobre regulagem nestas condições. No display já se consegue ver Cabo Verde. Creio que dentro de mais dois ou três dias estaremos lá. Me dá uma certa nostalgia, pois isso significa que a aventura começa a dar sinais que terá um final.

Depois de Cabo Verde, a próxima parada é Fernando de Noronha. Até agora a única intercorrência foi um barril verde de petróleo que passou a uns 30 metros do veleiro. Creio que estava cheio pois 2/3 estava submerso.

Marcos Antonio

Dia 14 -. Um rodeio sobre as águas.

Passo a madrugada toda no comando. O mar continua picado com ventos de 20 nós, o que adiantará nossa chegada a Cabo Verde para sábado a noite. Agora faltam 213 milhas para o canal. Dormi das 7:30 às 11:30. O balanço me acordava constantemente. No meio da madrugada, o Guilherme acordou e constatou que a direção do vento passava da alheta de bombordo para boreste, e ficou aguardan-

do na popa. Como ele disse que ficaria por mais 30 minutos observando, aproveitei para tomar um banho. Quando voltei ele estava na proa, sem nenhuma proteção, trocando o lado da asa de pomba.

Fiquei imaginando como faria se ele caísse na água! Quais seriam os procedimentos. Me deu um certo medo, pois nunca havia resgatado ninguém até então. Tentei localizar no céu algum ponto de referência para fazer o oitô caso ele caísse.

Ele se agarrava em tudo que encontrava pela frente, muitas vezes engatinhando para suportar o balanço.

Localizei uma estrela mais brilhante na popa que se distinguia das outras.

Sem desespero comecei a me preparar para o que seria um tudo ou nada. Felizmente ele voltou a popa e daí pra frente pude ajudá-lo nos cabos e conseguimos com muito custo a inversão de velas.

Localizamos luzes na rota de proa do veleiro. Constatei no scan de AIS que era um pesqueiro e estava a umas 3 milhas de distância, 11 nós de velocidade em rota de colisão. Ficamos atentos e tivemos que mudar um pouco nossa rota para sair da zona de perigo.

Passou a uns 50 metros todo aceso e provavelmente em atividade operacional. Quando o pesqueiro chegava perto pude observar que as ondas batiam de frente e levantavam a sua proa.

Era um barco moderno muito grande; um atuneiro, e enfrentava o mar de frente. Em 3 dias, era o primeiro avistamento humano nesse mar imenso. Agora, 17 horas local. Faz 3 horas que o mar acalmou. O vento continua a 20, porém o rodeio atlântico encerrou.

Não há perdedores, só vencedores... e o prêmio... muita emoção e um privilégio de conhecer esse mundo tão diferente e maravilhoso.

Agora um mar azul, balanço gostoso, música de fundo, peixes voadores que parecem acompanhar a música e muita imaginação... como na música Imagine!

Marcos Antonio

Dia 15 - Chegando à Ilha de São Vicente (Cabo Verde), com pouco vento...

E o vento minguou! Na madrugada de hoje, quase chegando ao Cabo Verde, o vento cai a 9 nós. Faltavam somente 130 milhas para fazer o percurso todo, das Canárias a Cabo Verde (480 mn) em menos de cinco dias. Depois de tanto tempo com vento a mais de 20 nós, agora parece que estamos a 80 km/h numa Imigrantes livre. Estou no comando da madrugada. A sete milhas a boreste um veleiro de 125 pés nos acompanha silenciosamente. Consigo vê-lo pelo AIS; seu nome é Europa e seu destino é Salvador. Nosso AIS ainda não envia sinal, somente recebe; quando estivermos no Brasil é necessário registrá-lo na Anatel para que seja liberada a transmissão.

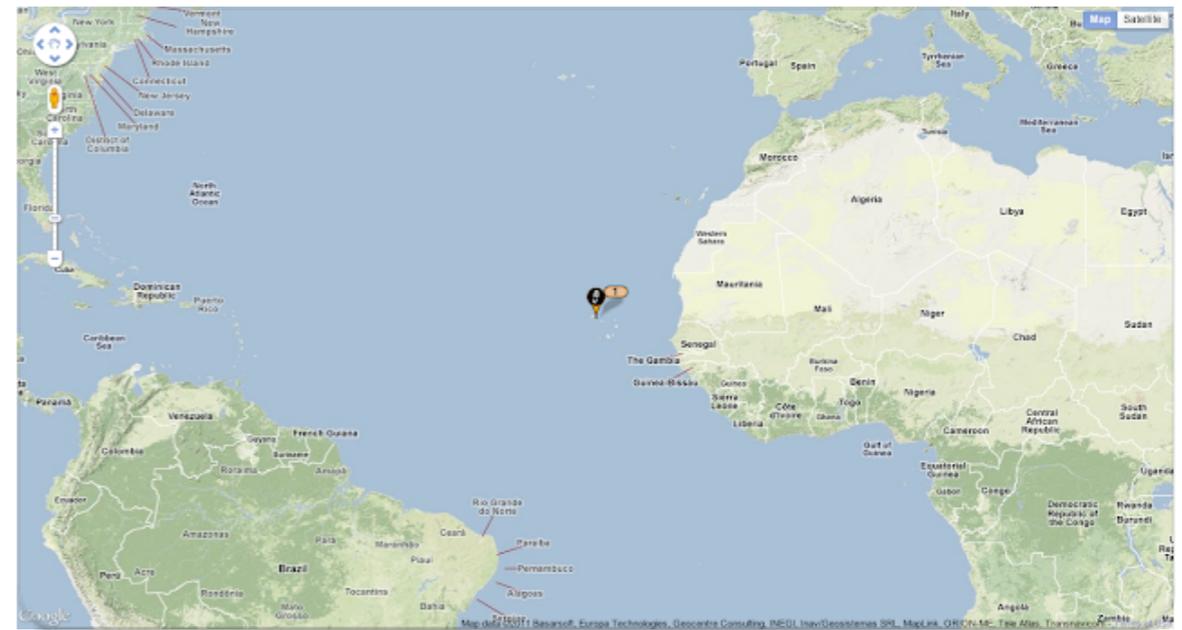
O sol está nascendo; são 8h local. Vou acordar o Guilherme para que assuma o comando e dormir um pouco.

Quando acordar, já deveremos ter a Ilha de São Vicente (Cabo Verde) no visual.

São 11:30 da manhã, hora local, quando começo a avistar a silhueta de Santo Antão. Parece muito alto, talvez uns 1.000 m. Muita névoa. Começamos os procedimentos para a troca de bandeiras. Desce a da Espanha, sobe a de Cabo Verde. Ligo o celular para ver se pego sinal... e para minha felicidade consigo trocar mensagens com a família. Converso com Las Vegas e com São Paulo ao mesmo tempo. Falar com pessoas que a gente ama depois de 5 dias no mar é maravilhoso.

Espero ansioso chegar em Mindelo para ligar o Skype e vê-los... conversar muito, contar esses dias e saber como estão.

Marcos Antonio





Dia 16 - Dia ancorado em Mindelo (Cabo Verde)

Mindelo é uma cidade muito pobre, porém muito digna. Povo alegre, sorridente e muito prestativo. Conheci pessoas folclóricas. Uma delas, Dona Manuela, uma portuguesa de 75 anos que gerência um pequeno hotel onde fomos tomar café da manhã. Nos serviu regamente como se fossemos hóspedes e nada cobrou. Conversou muito e contou que fez mestrado na PUC de São Paulo na década de 70.

Fizemos a manutenção do barco... A antena do rádio que estava se desprendendo, as luzes de navegação que estavam com alguns contatos danificados pelo sal, abastecemos de água, lavamos, deixamos tudo pronto para partir e fomos jantar.

Fomos jantar em um boteco chamado Pica Pau: um lugar que possui uma energia muito forte...chega a emocionar... tirei fotos com o proprietário, Sr. Didi. Esse lugar certamente ficará gravado em minha mente para sempre. Soube que em Mindelo existe uma Universidade e deixei contatos para um possível convênio. Faltam professores para trabalhar na Universidade. Fiquei tocado pela simplicidade e bondade do povo e um convênio seria uma forma de compartilhar. O Brasil é muito querido aqui em Mindelo. É uma referencia, como os EUA eram para a America Latina.

Deixo esta cidade com muita nostalgia.

Marcos Antonio Cascino



*Dia 17 - Oportunidade de convênio em Mindelo
(Cabo Verde)*

*Oportunidade de Convênio Universitário
no meio do Oceano Atlântico!*

*Hoje é dia de partir... já sinto saudades.
Tomamos café no bar da Dona Manuela e
conversamos sobre educação, quando
ela prontamente telefona para uma Dra.
que trabalha nas universidades locais.*

*Em meia hora ela nos encontrou... conver-
samos bastante e senti plenas possibilida-
des de firmar um convênio inédito. Eles
tem muito interesse no Brasil. Amam o
Brasil. Fiquei sabendo que na década de
70 quando procuravam negociar a liberta-
ção de Portugal, apareceu um grupo de
jovens que lutava para Cabo Verde ficar tu-
telado pelo Brasil.*

*A conversa foi muito frutífera, e parto, cer-
to de retornar para assinatura de convêni-
os.*

ADEUS MINDELO!!!

*Agora o destino final... 10 dias de mar
e....Brasil!!!*

Marcos Antonio



Dia 18 - Mudança brusca de tempo e problemas no salão interno do barco.

*Na madrugada pouco vento, mar calmo, alguns relâmpagos ao longe. Começa a clarear, o vento começa a aparecer e nota-se o céu escuro a leste. Em pouco mais de 10 minutos uma mudança radical do tempo. A movimentação a bordo já denota problemas a vista. Começamos a nos preparar. Faço o **riso** 1 na mestra,...o vento aperta chicoteando e assustando. Começo o riso 2 e ele trava. Faço um esforço muito intenso na catraca e não resolve. O Guilherme tenta e constata que temos problemas. O vento aumenta e precisamos descer a mestra. O mar fica muito agitado; difícil de parar em pé no barco. Momentos assustadores; os piores até então.*

A mestra não descia e o vento aumentando. Depois de muito esforço vela abaixo, e tocamos com a Genoa com velocidade de 7 nós. Realmente um carrossel do terror. As minhas forças se exauriram e desci para pegar um pedaço de pão. Uma onda maior pega o barco de lado e me tira o equilíbrio. Me seguro na mesa do salão e esta se solta da base. Mais encrenca....o mar picado a mesa não poderia ficar solta pois causaria avarias e a amarramos sem causar dano ao barco. Este fato me causou um aborrecimento muito grande pois a logística de espaço estava complicada. O salão já não poderia ser usado para nada. Precisava me controlar e acreditar na resiliência. Foi um dia não muito bom.

Marcos Antonio

Dia 19 - Tempestade, mas preparados para enfrentá-la.

*Amanheceu com mar calmo e pouco vento. Navegávamos a 3 a 4 nós. O tempo não passa... Com vento calmo resolvemos abrir a assimétrica. Todo um preparo de cabos... tudo foi verificado, pois era a primeira vez que isso iria acontecer. Material novo e vem aquela desconfiança de serviços feitos por franceses. Tudo pronto para o teste e subimos a **assimétrica**. Além de muito bonita, aumentou nossa velocidade em 2 nós. Porém o Guilherme observou que um cabo estava enrolado e preferimos baixá-la. Encrenca a vista. Senti que ele não tinha simpatia por enroladores e talvez isso refletiu na operação. Não enrolava e para variar o vento começou a apertar. Um bom desgaste para baixá-la colocá-la no saco e guardá-la.*

Aliás não sei como tenho conseguido superar meus limites físicos. Em cada operação no oceano as forças são exauridas, pelo menos para mim. Por volta do meio dia uma formação escura no leste nos previne de encrenca. Deixamos a vela mestra com riso 1, para não cair no sufoco do dia anterior. A tempestade desviou e ficamos somente com o vento. Era o que precisávamos para dar outra arrancada. Não passaram 20 minutos e via-se à frente uma tempestade. Céu negro... e ela vinha nos encontrar de frente. Entramos... o vento não parava de chicotear, a água batendo forte, parecia ser algo jamais experimentado por mim. Precisaríamos de um riso 3 e não tínhamos. Baixar vela nestas condições nem pensar. O barco já estava muito adernado; a água

*passando pelo convés. O motor do bote estava metade dentro da água... "Assustador". O que me causou estranheza foi que mais uma vez eu estava sereno... algo que eu não sabia explicar... O Guilherme já deixava transparecer preocupação; isso durou aproximadamente meia hora. A única perda foi de uma **manicaca** que escapou das mãos dele na hora do sufoco.*

Mais uma vez fico impressionado com o barco... valente é o mínimo que posso adjetivá-lo.

Agora uma calma que nos reduz a velocidade para 3 nós.

Marcos Antonio

Dia 20 - Aprendendo a fazer os risos 1 e 2 e a levantar assimétrica

Assumi o comando da madrugada. O Guilherme foi dormir e eu fiquei já preparado para o que poderia vir. Estou me acostumando a conviver e a conhecer o Okey Dokey. Tenho minha equipe para me acompanhar nas madrugadas. O "spot" que conta tudo que está acontecendo para os que estão em terra, o Ray que é o piloto cego; marcamos o rumo e ele vai aconteça o que acontecer; O Corujão que é o display que mostra tudo o que está acontecendo em volta do barco (radar e carta). Eles são a minha companhia na madrugada.

Converso com eles e deixo minha intuição responder inconscientemente.

Aliás, esqueci de outra companhia...os peixes voadores; são criaturas de 15 cm de comprimento que saem da água em vôos de até 30, 40 metros rasantes, tendo na calda dois pezinhos que ajudam a correr pela água. Eles se arremessam principalmente onde tem luz e continuamente recebo um petardo no peito, na cabeça e pelo barco todo; cheiram muito mal, como se estivessem se deteriorando. A madrugada começa calma... música de sax... velocidade de 5 nós, mar calmo. Como já era de se esperar, em torno das 2h da madrugada vejo relâmpagos ao longe; depois trovões que chegavam a trepidar o interior do barco. Como isso já era esperado, os rizados já estavam feitos o único procedimento necessário foi centralizar a vela mestra, pois o vento vinha de fren-

te. Entramos na tempestade sem susto. Ventos de 23 nós para começar, chegando a 30 no ponto crítico. Já não era mais problema, estava me acostumando. O Guilherme subiu, resmungou sobre soltar um pouco o prevent e em menos de 1 minuto estava dormindo de novo. Passei pela tormenta, eu e a minha equipe, sem maiores traumas. Sinto como se fosse um treinamento de sobrevivência. Poucas semanas antes este episódio seria traumático, agora virou rotina. A minha equipe (Spot, Ray e Corujão) me dão grande segurança; o Spot ontem chegou a ficar por mais de meia hora submerso e saiu firme da contenda; o Ray segura qualquer situação sem abrir o bico e o Corujão sempre vai nos informando se tem perigo a vista, levando água e sol direto,

sem descanso. Termino o meu turno às 6 da manhã e vou dormir um pouco. Lá para o meio dia o Guilherme vem com uma salada liquefeita de alface, pepino, tomate, pimentão, e etc. Já me acostumei... quando ele vem com essa mistura é porque teremos muito trabalho. Não deu outra. Montagem da assimétrica, que graças a Deus deu certo desta vez. Tive que fazer trabalhos na proa, os quais não estou acostumado. Consegui me superar de novo transitando pela proa com o barco a 5 nós. Ajudei a levar o saco da assimétrica, preparar o material, voltei ao cock pit para puxar cabos da adriça... e a vela abriu exuberante. Fui até a proa fotografar este momento. Depois de meia hora o vento ronda e tivemos que fechar a assimétrica e desta vez deu tudo certo.

Fizeram as pazes a vela e o Guilherme. Quando começávamos a comer uma salada entra nova tormenta; e desta vez para minha surpresa o skipper pede serenamente para eu fazer os dois risos. Fiz sozinho e me senti muito bem; afinal estava começando a entender melhor o Okey Dokey. Terminei esta parte do dia transpirando muito; os pingos de suor rolavam testa abaixo. Esta parecendo um curso intensivo de vela; perdendo medos, conhecendo o barco, me superando fisicamente... aliás superando todos os meus limites. No comando da noite sinto que o vento estabiliza na alheta de bombordo e não espero orientação. Se errar, errei. O skipper está dormindo e modifico a regulagem de vela que ele havia feito. Heureka!!!! Ganhamos 2 nós na velocidade.

*Espero uma hora e com o vento chegando a 14, mantínhamos uma velocidade de 7,7 a 8. Resolvi acordá-lo para verificar se deveria abrir a asa de pombo e assim foi feito. No meio da noite abrimos a **asa de pomba** e assim foi até a manhã seguinte. Mais dois dias assim e sairíamos do negativo. Chegaríamos a Fernando de Noronha tranquilamente. Fiquei muito feliz por ter feito a regulagem certa e a cada dia que passa me sinto mais confortável e conhecedor do Okey Dokey. A noite é tranquila e estou em meu turno até a meia noite. Esta madrugada não é minha.*

Marcos Antonio

Dia 21 - Velejando rumo à Linha do Equador

Acordamos com a asa de pombo funcionando e resolvemos abrir a assimétrica, pois o vento havia baixado para 7. Foi um sucesso... sem traumas a vela abriu exuberante e eu muito feliz por já estar transitando pela proa sem maiores problemas. Ajudei a abrir e todos os procedimentos estavam se tornando rotina. A assimétrica aumentou nossa velocidade em 2 nós de imediato. Estávamos com vento aparente de 9 e velocidade de 7,5. Ficamos assim por um bom tempo....fotografando, apreciando a velejada. Às 13 horas notei que o spot havia desligado. O esperado era isso acontecer às 17. Religuei e mantenho observação, afinal ele está sendo submetido a todas as adversidades possíveis. O dia todo com a assimétrica.

Ao por do sol, abaixamos e continuamos a navegar com o equipamento convencional; vela e buja com vento a 12 nós quase de travéz. Foi um dia maravilhoso. A sensação que me dá vendo o infinito é de estar velejando em um grande balde de água transbordando, e que, se chegarmos ao limite, caímos em um precipício sem precedentes, como se fosse o final das possibilidades rsrsrs, vale a imaginação. 18h, Ligamos o motor para recarga das baterias auxiliares e aproveitei para tomar um banho de água quente que é extremamente regenerador. A perspectiva para noite e madrugada é de uma velejada tranquila com velocidade em torno de 6 nós. Conforme vamos nos aproximando da linha do Equador, as águas são mais quentes, aparecem colônias de algas, a

cor do mar é diferente e começam a aparecer poucos golfinhos. Os peixes voadores começam a desaparecer. O almoço de hoje foi de queijo, azeitonas e pêra. Para o jantar está previsto uma pizza congelada. Estou me sentindo feliz e privilegiado. O pôr do sol foi fantástico; as cores no céu se misturando entre leste e oeste. E o mais interessante: começava a aparecer Vênus a Oeste, brilhante numa noite onde não teríamos luar; simultaneamente e quase simetricamente, como se fosse dois pontos de um eixo dividindo o céu, aparecia Marte, alaranjado, grande como Vênus, e o mais impressionante é que eu nunca tinha visto, deixava um rastro alaranjado no mar; não tão marcante quanto o da Lua, porém deixava; não consegui registrar em foto.

Dia 22 - Conhecendo a fúria do mar 01

Começa o meu turno às 24h. Já são mais de 48 horas com vento constante. O skipper diz que está sendo uma travessia de muita sorte... Enquanto o clássico (o que todos planejam) é fazer a rota como se as duas pernas, a Oeste e a o Sul fossem catetos, nós a fizemos como uma hipotenusa, mirando direto em Noronha. Era o plano "C" do Guilherme e resolvemos adotá-lo. A chance de entrarmos no triângulo onde não existe vento era muito grande... 15:45 – O dia todo sem vento, ou quando tinha era de frente. O dia de um veleiro sem vento não é agradável. Começo a ficar preocupado com a logística. Ainda estamos em horas negativas, talvez 36 pelos meus cálculos. Se não ventar para possibilitar a velejada,

corremos o risco de não termos como chegar a Noronha. O combustível nos deixaria a 350 milhas da Ilha, o que não seria nada agradável. Vem o momento de confiar que dará tudo certo e não entrar na ansiedade. Desço para tentar dormir um pouco. 9h- começamos a velejar com vento sudoeste a 30°... Um alívio em todos os sentidos. Os galões de diesel já tinham sido consumidos em dois terços. Nem meia hora e entra um vento sul de proa com 25 nós; começa um inferno que iria durar 36 horas. Sofrível é uma palavra que representaria essas 36 horas. Aliás sofrível é muito pouco! Horas desesperadoras. Tivemos que mudar o rumo para 118 (o que nos levaria para a África) para aguentar a "FÚRIA" do mar. Não dá para descrever essas horas desesperadoras.

Ondas imensas batendo de frente... dentro do barco tudo voava... fora tinha que me agarrar a algo e rezar. Pensei pela primeira vez que não voltaria para casa. Começo a pensar na minha família... uma vontade imensa de poder falar com eles. Sofri muito... mas precisava confiar e confiei. Quando tudo parecia certo, estávamos nos afastando de terra, com pouco combustível, água na reserva, e uma dura prova de fogo para o Okey Dokey. O piloto para de funcionar e tenho que revezar com o Guilherme no timão. Já não tinha mais forças para me equilibrar e manter o barco em um rumo que eu nem sabia onde iria dar. Começamos a nos revezar em períodos de aproximadamente quatro horas. Me superei mais uma vez... física e emocionalmente.

Queria a todo custo rever minha família.

Dia 23 - Conhecendo a fúria do mar 02

O inferno continua...sem palavras...

Dia 24 - Conhecendo a fúria do mar 03, retomando o rumo para Noronha

O vento começa a dar sinal de perda de força. E às 10 da manhã, GRAÇAS A DEUS, entra um sudeste de 20 nós que volta a nos colocar na rota de Noronha. Continua duro, porém no rumo. Agora já consigo ver a latitude baixando; às 15 horas estava em 2:23 N. Noronha fica na Lat 4 S. Agora... sofrendo mas com esperança de chegar! Depois de 24 horas consigo comer uma fatia de pão preto com queijo e beber um pouco de água. Fico o tempo todo imaginando-me em convívio com minha família.

Dia 25 - A poucas horas de cruzar a Linha do Equador

Assumo o comando da madrugada com tudo funcionando, o Spot, O Ray e o corujão e ainda para melhorar o vento constante. Minha preocupação deu-se somente no controlar o tráfego que como sempre nada; nenhum sinal de vida. Nenhuma embarcação. Fiquei feliz ao amanhecer constatar que a latitude já era de 1:25; estávamos a menos de 80 milhas da linha do equador; deveríamos ultrapassá-la no início da noite. Não via a hora de avistar terra e ligar o telefone para trocar mensagens e se possível ouvir a voz da minha família. Acordo o Guilherme e desço para tentar repousar parecendo uma criança que vai receber um presente de aniversário.

O meu seria contatar com minha família. Chega o por do sol. O último do Atlântico Norte.

Neste final de noite, ou mais provavelmente na madrugada, cruzaremos o Equador. O vento continua nos levando no rumo de Noronha a uma média de 6,5 nós. Nestes últimos dias não tivemos calma; o mar sempre agitado. Segundo o skipper, a partir de Maceió é só maravilha. Vento no través e mar tranquilo.

Não estarei nesse trecho; devo entregar para o MV em Noronha ou no máximo deixo o Okey Dokey em Salvador, o que não é provável.

Retomo junto com meu filho no Rio de Janeiro se Deus quiser.

Dia 26 - Navegando rumo a Fernando de Noronha

00:05h: Momento de emoção e reflexão... estamos ultrapassando a linha do Equador. É sem dúvida a metáfora desta grande aventura. Um marco que me deixa consciente que estarei começando a deixar a fase do outono de nossas vidas e me preparando para ingressar na fase do inverno. Fase que é de extrema importância para finalizar nossa experiência humana. Abrimos uma champagne e brindamos....velejando a todo pano. Céu estrelado, noite fresca, vento a 18 nós de sudeste e velocidade de 7 nós. O Okey Dokey já veleja continuamente há vários dias e estamos ligando motor somente para carga de baterias auxiliares. Volto a sentir prazer em estar neste sonho,

ansioso a iniciar minhas comunicações com a família.

9:00h da manhã o vento aperta de novo. Uma formação de nuvens agita o ambiente... o vento continua a subir... toca o alarme do piloto... o barco perde o rumo... desligamos e religamos os equipamentos e nada. O Gulilherme desce até cabine e abre o compartimento do piloto, e... o eixo que liga a central ao quadrante do leme havia quebrado... estávamos sem piloto novamente e com ventania. Vou para o timão e o Guilherme tenta desmontar o burro da mestra para adaptar um eixo... missão quase impossível, porém após 45 minutos de luta ele consegue adaptar a peça e eu manter o barco no rumo.

Não foi nada fácil mais uma vez. Se ficássemos sem piloto à noite, com o céu encoberto, a referência para timonear seria somente a bússola. Tudo bem se o vento não estivesse nos castigando. A própria peça do piloto não aguentou a fúria do mar.

11:30 da manhã e ainda faltam 190 milhas até Noronha.

Pelo visto tensão até a chegada.

Fico sempre preocupado com a adaptação do eixo.

Marcos Antonio

Dia 27 - Chegada em Fernando de Noronha (Brasil)

00:05h assumo o cock pit e para não variar o barco andando a 9 nós! Nem fui olhar os instrumentos...o vento de proa a mais de vinte e o mar muito agitado. Constantemente as ondas alcançavam a popa passando por cima do Dog House. Assim foi a noite inteira.

A previsão que era pra chegarmos ao anoitecer em Noronha adiantou para antes do meio dia de hoje. É impressionante como o Okey Dokey veleja. É um barco fantástico. Durante boa parte da madrugada um pássaro grande me fez companhia no comando; ele ficava plainando ao lado do barco, tentava pousar na lona da cobertura... e o barco a 9 nós de velocidade; fiquei impressionado com o tamanho

e o vôo do pássaro. Trocamos o comando às 5 da manhã e fui descansar um pouco. Acordei às 7:30 e o mar continuava o mesmo; uma grande dificuldade de locomoção para ir até o banheiro ou mesmo para subir à popa. Tomo um suco de laranja recarrego o telefone. São 10:58 e faltam 18 milhas para Noronha. Espero contato telefônico com o MV para sabermos se paramos em Noronha ou vamos direto a Salvador.

Avistei Noronha.....sensação de vitória! Um avistamento de terra depois de 12 dias no mar é algo indescritível... pouco depois o primeiro contato telefônico... era minha filha gritando do outro lado.

Me arrancou lágrimas... quase não deu para falar...

primeiro engasguei a voz depois caiu a linha. Terminava o confinamento de 12 dias. Espreitava o telefone pois queria muito falar com a minha esposa, enfim minha família. Escrevo uma mensagem ao MV para saber onde ele está e deixo na caixa esperando o sinal voltar. Pouco depois ele retorna a mensagem dizendo que está em Recife vindo para Noronha.

Tento falar com a Neusa varias vezes e não consigo por queda no sinal. Quando chego ao porto meu filho e meu genro já nos aguardavam. Muita emoção... um abraço apertado e muito o que conversar. Consigo falar com a Neusa, a Carla... saber que está tudo bem... foi ótimo... recebo também a informação que a equipe da Italo havia se superado no resultado das comissões.

Felicidade total. Agora não vejo a hora de voltar a Sampa e abraçar minha esposa, minha filha, meu neto.



MV comenta que gostaria que nós 3 ficássemos na ilha por mais 2 dias. Concordei e o Edu deu um jeito de ficar também.

Dia 28 - Redescobrimo o Brasil

Uma ilha da fantasia. Paisagens exuberantes, água verde azulada, vida marinha abundante... Um lugar maravilhoso. O dia inteiro rodando a ilha de buggy; trilhas, praias, golfinhos, tubarões... incrível.

Em Fernando de Noronha conhecemos um Brasil diferente. Uma aldeia em pleno alto mar. O povo parece ser o mais simpático e atencioso de todo o nosso território. Ao ritmo deles, é claro. Não surpresos ouvimos mais de uma vez, de pessoas diferentes, um conhecido "relaxe, você está em Noronha"...

O local é fantástico. A natureza em Noronha se supera. Em breve algumas fotos serão postadas...

Almoçamos por volta das 16 horas; tubarão ao molho de macaxeira; delicioso. A carne de tubarão se mostrou muito macia e saborosa.

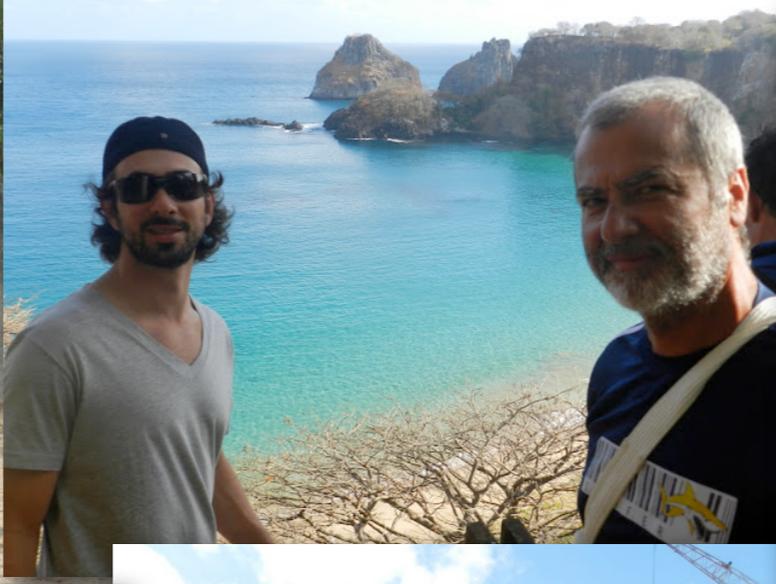
Terminamos a noite comendo uma pizza num local muito simples montado por um italiano que resolveu ficar na ilha.

Música ao vivo com um cantor que também tocava violão e um percussionista fantástico.

Marcos Antonio

Marcos Vinícius





Dia 29 - Conhecendo Fernando de Noronha

Começamos o dia bem cedo, por volta de 6:30, para visitar o Mirante dos Golfinhos. Uma trilha de 1 km, em meio à vegetação nativa, nos levou a um mirante que possibilita ver dezenas deles em águas claras. São da espécie Golfinho-rotador, que vivem em água salgada de regiões tropicais. Seu nome tem origem nos saltos em forma de pirueta, girando várias vezes em torno do eixo do corpo antes de retornar à água.

De lá continuamos percorrendo a trilha por mais 1.000 m rumo à Praia do Sancho, local com acessibilidade muito restrita por estar em um nível 50 metros abaixo da trilha que a cerca. O acesso se dá por uma escada encravada na rocha.

Após este passeio fomos ao centro da cidade para comprar mantimentos para o barco. Em seguida voltamos ao Porto para pagar a TPA – Taxa de Preservação Ambiental, que não foi pequena, e finalizamos o barco para retomar viagem.

Marcos Antonio

M.Vinicius



Dia 30 - Velejando rumo a Salvador, ou melhor, ...Recife.

Navegamos o dia todo com orça e barco muito adernado rumo ao Sul. A idéia inicial era ir o máximo possível ao sul para, quando possível, rumar para Salvador. O barco quando muito adernado causa um desconforto muito grande, pois o impede de entrar e sair da cabine quando deseja, dificulta o preparo de uma refeição e praticamente o impede de tomar um banho. Após conversas, em alguns momentos “conturbadas”, entre a tripulação decide-se por mudar o rumo para Recife. Este novo rumo faria com que o barco velejasse com vento de través, o que naturalmente melhoraria demais as condições e tornaria o passeio mais prazeroso.

Em algumas horas estaríamos aportando em Recife...

Dia 30 - Uma breve estada em Recife.

A chegada ao late clube de Recife foi conturbada. Tivemos que passar por locais de pouca profundidade e acabamos encalhando. Ficamos no encalhe em torno de duas horas aguardando a maré subir. Neste ínterim, o Marcos Vinícius foi recebido pelo amigo Axel que veio buscá-lo com uma lancha e o levou até o late Clube para tratar da liberação de uma vaga para o pernoite. Foi difícil pois naquela noite haveria um show do Exalta Samba e a secretaria do clube entendia que estávamos querendo entrar para assistir o show de graça. "Ledo Engano". Conseguimos atracar e fomos imediatamente procurar um

hotel para descansar em terra. No dia seguinte o Edu ficou para voltar a Sampa e eu e o Marcos Vinícius seguimos muito cedo para a marina para contarmos com a maré favorável e não encalharmos novamente.



Dia 31- Rumo a Salvador

De Recife a Salvador

Precisamos sair às pressas, logo pelo início da manhã, pois se perdêssemos a maré das 8 só poderíamos zarpar à noite. E assim foi, com muita atenção para não encalhar e não ser surpreendidos por formações. Foi um percurso duro com vento Sul, de intensidade 15 nos pegando de frente. Aguentamos o máximo que pudemos. Quando avistamos a Baía de todos os Santos, creio que ao relaxar permitimos o início do mal estar decorrente de toda a pressão. Talvez essa tenha sido a pior situação climática. Ao chegarmos na Bahia Marine, ficamos sabendo que poucas horas antes chegavam os barcos da regata mini/ solo Lá Rouchelle/Savador

e que exatamente na chegada em Salvador ocorreram as primeiras baixas nos mais de 30 veleiros. Dois com quebra de mastro e três desistências por encalhe na praia.

Superaram todo o Atlântico e foram vencidos pela chegada a Salvador.....que ironia !!!!

A chegada, por outro lado, nos mostrou outra maravilha do Brasil.

A Baía de todos os Santos é esplêndida, a chegada por mar é indescritível. A estrutura para receber veleiros é de padrão internacional e a paisagem magnífica.

Povo alegre, simpático, acolhedor.....uma grata surpresa!



Parada Técnica em Vitória

Durante a manhã pegamos duas redes de pesca. Muitos pesqueiros sem sinalização. Em função do tempo perdido faremos uma parada técnica em Vitória para abastecimento. Chegada prevista para 21h. Chegamos a Marina de Vitória, muito bem recebidos e como o posto de combustível já estava fechado pedimos um carrinho de apoio, colocamos os galões vazios de diesel e saímos em busca de um posto próximo para enchê-los e completar o tanque do barco para ter segurança de chegar ao Rio caso não tivéssemos vento suficiente para velejar. Completamos a tarefa, jantamos num bom restaurante e zarpamos às 23:30h rumo ao Rio.

De Salvador ao Rio de Janeiro..Quatro dias de desafios!

Quatro dias de desafios - Abrolhos

Saímos de Salvador logo após o almoço e contrariando a meteorologia logo que saímos da área protegida, começou um vento por vezes sudeste, por vezes sudoeste com intensidade de 17 nós que nos incomodou bastante por 36 horas. Muita chuva, a ponta da ponta dos meus dedos ficarem enrugadas como se estivessem mergulhados na água. Depois 12 horas de calma total, quase sem vento. Estou no comando de sexta à noite e parece que a tranquilidade voltou. Vento de traves, velejando a 7 nós, com Música dos Beatles ao fundo e o mais impressionante..... um fenômeno que eu nunca tinha visto!!!! A luna rossa. É incrível.....

A lua vai surgindo como se fosse o sol...na mesma posição leste... só que diferente do dia a dia... Na cor laranja , cheia, toda exuberante. É incrivelmente belo.....ela não deixa rastro no mar porém sua luminosidade é intensa e deixa tudo a sua volta num amarelo alaranjado. "indescritível " maravilhoso. Aí vem a primeira intercorrência deste trajeto. Madrugada de sexta feira, começo o plantão da madrugada a 1 da manhã. Passados 30 minutos vou fazer um rastreamento no radar e me deparo com uma pane em todo sistema eletrônico. O GPS não funcionava e a carta não marcava nossa posição. Olhei para o céu e este estava encoberto, não permitindo uma referência por estrelas e planetas. Os tão desejados Marte e Vênus sem poderem me auxiliar.

Resolvi não acordar o Skyper e achar uma solução. Sem desespero, com serenidade, comecei a avaliar a situação. Meu receio era de que no decorrer da pane o rumo tivesse sido alterado. estávamos em uma região próxima de Abrolhos, com muitas pedras , ilhotas e uma aproximação errada seria indesejável!!!!

Restava-me a bússola. Se o rumo estivesse certo bastaria mantê-lo até amanhecer. Mas estaria certo?

Relaxe, tentei intuir,.....e lembrei do meu I Phone. Eu tinha baixado o Navionics América do Sul. Era o momento de testá-lo!!!!!! Liguei e..... pasmém. Naveguei a madrugada toda via I Phone!!! Perfeito! Era como se navegasse pelos instrumentos do barco. Rumo, velocidade,

de, distância..... fenomenal, estava salvo pelo I Phone. Pareceu até brincadeira do recém falecido Steve Jobs. rsrs

O rádio também estava com pane. Inacreditável, estar tendo mais problemas na costa brasileira do que na travessia.

Amanheceu e veio uma calma total. Vento aparente 4 nós. Nenhuma embarcação a vista, o que é bom pois estamos ainda sem sistema nos eletrônicos. O guia é meu I Phone e a bússola.

Estamos a 38 milhas de Abrolhos. Neste ritmo deveremos alcançar Abrolhos depois das 18h. Entre olhares atentos buscando embarcações ou redes fico jogando paciência no I Phone. Ao contrário da travessia, onde não se via absolutamente nada além de água, bem agora

com a pane dos eletrônicos o mar está repleto de pesqueiros pequenos e perigosos. O risco de pegar uma rede é muito grande. A navegação é visual, tentando desviar dos pequenos barcos de pesca e suas redes.....e numa noite com pouca luz da lua, é bastante complicado.

Nos intervalos quando dá, escrevo estas linhas para o blog e as coloco em mensagens no I Phone à espera de uma aproximação de terra e um possível sinal de telefone para que as mensagens possam ser enviadas e o Edu possa publicá-las no blog.

Conseguimos contato com o rádio farol de Abrolhos com o radio portátil, e o cabo nos informou de ventos sudoeste a 20 nós a partir desta madrugada.

Mais sufoco, só que agora sem eletrônicos. A decisão foi de ir direto à Vitória para manutenção dos eletrônicos. Passamos muito próximo a Abrolhos e o arquipélago não passa de uma base militar e de biólogos. É uma reserva mais primitiva do que Noronha.

Continuamos velejando com vento sudeste. Começo de noite de sexta feira. Muitas baleias brincando....um espetáculo muito bonito, tendo o pôr do sol como fundo. Depois de desmontar o display e verificar todos os terminais, os eletrônicos voltam a funcionar, menos o rádio, pois foi impossível subir no topo do mastro. Madrugada de sexta... perdemos muito tempo com vento fraco e por vezes sem vento. Chegada ao Rio de Janeiro



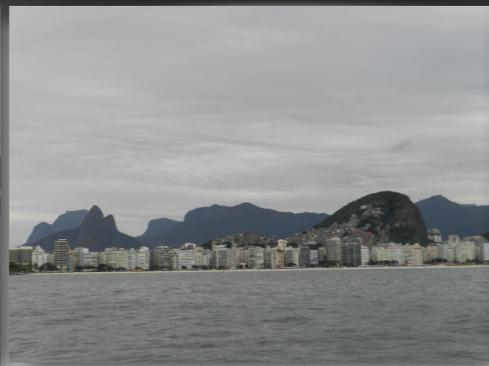
Chegada ao Rio de Janeiro

Na aproximação ao Rio de Janeiro passamos pela baía de Campos, onde vimos diversas plataformas de gás e petróleo e navios de passageiros e de carga passaram a nos distrair pois estávamos absolutamente sem vento por várias horas e sem previsão de retorno.

Foi assim até a entrada do Rio de Janeiro que nos maravilhou com uma paisagem indescritível.

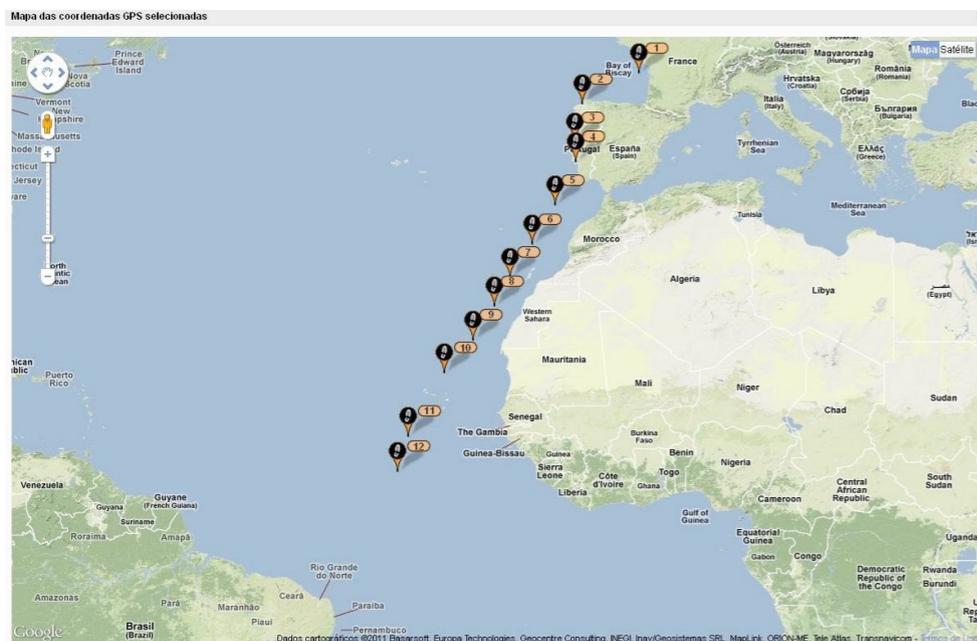
Cidade maravilhosa é um termo que exprime uma verdade incontestável. Atracamos no late Clube do Rio e em seguida peguei uma ponte aérea para São Paulo, para dois dias após, retornar com o Marcos Vinícius para a etapa final.





Rumo a São Paulo (Guarujá)

Com poucas perspectivas de vento partimos no final de tarde rumo a São Paulo. Navegação tranquila passando pelo traves de Parati de madrugada, o que nos levou a decidir rumar direto às Marinas Nacionais no Guarujá, para uma aproximação ainda com a luz do dia. Chegada com sentimento de dever cumprido. Afinal mais de 6.000 milhas com muitas emoções, desafios e superações.



Um Sonho Não Sonhado

Considerações finais

Quando encontramos um ambiente totalmente diferente daquele a qual estamos acostumados, a adaptação a esse “novo” meio se faz mediante comparações com aquilo com que estamos acostumados. Nossos paradigmas modificam-se frente ao inédito.

Os ruídos percebidos no isolamento do alto mar limitam-se aos efeitos do vento e da água e os rangeres da embarcação. Quando escutamos algo diferente, automaticamente o nosso inconsciente tenta comparar com aquilo que estamos acostumados e seguros....

Surge então a grande incógnita: alucinações, comparações ou algo que simplesmente não sabemos explicar?

A visão é outro fator que muda bastante: estamos acostumados a “enxergar” a 40 cm a tela de um computador, conversar com um amigo a meio metro de distância, observar um pássaro a 15 metros, ler uma placa de trânsito a 30 metros.

No mar isso é muito diferente, tudo muda buscamos sinais a 5.000m, 10.000m... Defrontamo-nos com as reais dimensões das coisas e da realidade.

No céu mais ainda; olhar aquele universo sem fim e buscar planetas e estrelas para nos guiar difere totalmente do nosso dia a

dia na cidade e da prisão que ficamos aos equipamentos.

Por esse motivo voltamos de uma travessia mais sensíveis.

Os sentidos ficam mais apurados, superações que são requeridas como forma de sobrevivência, ações que nos tornam um ser humano melhor.

O espiritual aflora, a emoção manifesta-se e o corpo material fica em segundo plano. Isto nos faz lembrar uma citação: “Somos seres espirituais passando por uma experiência humana, e não seres humanos passando por uma experiência espiritual”

Pudemos sentir e vivenciar esta verdade que nos ultrapassa na compreensão e na lógica do cotidiano.

A humildade, a resiliência, a serenidade e o otimismo são fatores que se desenvolvem forçosamente.

É muito interessante e salutar esquecer o status pessoal e ao atracar em um porto qualquer, andar descalço ou de sandálias havaianas, vestir uma bermuda sem grife, um chapéu de palha e ser recebido como um navegador.

Aliás, torna-se brutal a diferença entre chegar a uma cidade litorânea como velejador ou como turista.

O navegador ou velejador é sempre recebido como um amigo, como alguém que

tem muitas histórias a contar, como alguém que enfrentou perigos no mar.... é procurado, cumprimentado, convidado a um café...

As grandes emoções que ficam gravadas para sempre são de um lado o por e o nascer do sol, as brincadeiras das baleias e dos golfinhos, o azul do mar... e por outro lado os perigos enfrentados: ondas de 4 metros e meio, ventos de 40 nós, tempestades e temporais, ondas desencontradas, tubarões e caravelas,....e aí vem outra assertiva que marca o nosso momento:

“As pipas sobem mais contra o vento. Não a favor dele”.

Os momentos onde os fatores adversos nos surpreendem nos fazem desenvolver rapidamente a serenidade;

é uma questão de sobrevivência...o medo tem que ser expurgado de nossa mente.

O esforço físico em puxar os cabos de ri-zo, as escotas, timonear ao surgir uma tempestade ou um temporal é indescritível.

É a nossa superação física que nunca imaginávamos conseguir.

A sensação e a certeza é de que valeu a pena. Afinal a vida nada mais é do que uma sucessão de acidentes.

Devemos sorrir enquanto temos dentes e aproveitar as aventuras enquanto ainda podemos vê-las e fazê-las!



Pensem nisto!

Marcos Vinícius,

Marcos Antonio.

Adriças

Adriça ou driça é um cabo que serve para içar vergas, velas e faz parte do chamado massame fixo

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 2 - Parte 2

AIS

Automatic Identification System (AIS) é um sistema de monitoração de curto alcance utilizado em navios e Serviços de Tráfego de Embarcações

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 1 - Parte 1

Alheta

1-Alheta é um termo nautico que designa a parte recurva do costado de um navio, de um bordo e de outro, junto ao painel de popa.

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 1 - Parte 1

Asa de pomba

Disposição das velas em lados opostos quando se navega com o vento de popa.
(de trás)

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 2 - Parte 2

Assimétrica

é um tipo de vela de grandes dimensões que se iça nos barcos à vela à frente. Caracteriza-se por: uma forma triangular, uma concavidade importante, uma grande superfície, e ser fabricado num tecido fino e muito ligeiro.

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 2 - Parte 2

Atracação

Marinha. Ação ou efeito de atracar, de chegar uma embarcação a outra.

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 1 - Parte 1

Bóia retinida

é um equipamento de salvamento destinado principalmente a constituir um meio flutuante de apoio para a pessoa que caiu na água, enquanto aguarda salvamento.

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 2 - Parte 2

Bombordo

Bombordo (BB) é o bordo à esquerda do rumo da embarcação.

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 1 - Parte 1

Cambadas

- . 1. Mudar, transformar.
- . 2. Mudar de rumo ou de direção.
- . 3. Mudar de um bordo para outro (vento, escota das velas, etc).

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 1 - Parte 1

Contrabordo

Operação que consiste em embarcação atracar no costado de outra, estando ou não atracada no cais ou, ainda, fundeada ao largo.

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 1 - Parte 1

Convés

Convés é a parte da cobertura superior de um navio, que está compreendida entre o mastro do traquete e o grande. Num navio, o convés principal é a estrutura horizontal que forma o "tecto" do casco, o qual à vez reforça o casco e serve como superfície principal de trabalho.

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 2 - Parte 2

Estibordo

Estibordo ou boreste (EB) em termos náuticos, é o lado direito de quem se encontra numa embarcação, voltado para a sua proa. O lado de estibordo de uma embarcação deverá ser sinalizado, durante a noite, por uma luz de navegação de cor verde.

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 1 - Parte 1

Genoa

A Vela de Genoa ou Genoa é em náutica a vela situada à proa, frente ao mastro vertical mais de vante.

De dimensões superiores às da vela de estai 1 , o Genoa caracteriza-se por ultrapassar a linha do mastro (ver imagem) e contrariamente à vela de estai passar frequentemente por fora do brandal para se aproveitar o seu maior volume.

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 1 - Parte 1

Jet Lag

O Jet lag (descompensação horária) é uma fadiga de viagem, é uma condição fisiológica que é uma consequência de alterações no ritmo circadiano.

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 1 - Parte 1

Knots

Nó é uma unidade de medida de velocidade equivalente a uma milha náutica por hora, ou seja 1852 m/h[

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 1 - Parte 1

Linha da vida

Fita amarrada de ponta a ponta (proa a popa) da embarcação onde o marinheiro se prende para evitar quedas no mar.

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 2 - Parte 2

Manicaca

Espécie de alavanca utilizado em grandes esforços realizados com cabos, geralmente para ajustes de velas.

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 2 - Parte 2

Mar flat

Mar muito calmo, liso.

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 1 - Parte 1

Mestra

A Vela grande, termo náutico, designa a vela situada atrás do mastro, de forma triangular e mantida por dois dos seus bordos

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 1 - Parte 1

Milhas náuticas

Milha Náutica, ou Milha Marítima, é uma unidade de medida de comprimento ou distância, equivalente a 1 852 metros, utilizada quase exclusivamente em navegação marítima e aérea e na medição de distâncias marítimas. A milha náutica não integra o Sistema Internacional de Unidades (SI) e o seu uso é desencorajado quando em relação com grandezas expressas em unidades do SI.

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 1 - Parte 1

Picado

Mar pesado, revolto.

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 1 - Parte 1

Ploter

Display dos instrumentos eletrônicos

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 1 - Parte 1

Popa

A popa ou ré é a secção traseira de uma embarcação, sendo tecnicamente definida como a área construída entre o painel de popa e as alhetas da embarcação

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 2 - Parte 2

Proa

A proa ou vante é em náutica a parte da frente de uma embarcação

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 1 - Parte 1

Risada

Recolhida em parte. Utilizada quando enfrenta-se tempestade ou ventos severos

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 1 - Parte 1

Riso

Redução da área vélica; procedimento usado para enfrentar ventos severos

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 2 - Parte 2

Skipper

Capitão do mar. Conhecedor dos caminhos marítimos

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 1 - Parte 1

Splices

Splicing corda , juntando-se dois pedaços de corda ou cabo por tecer os fios de cada um para o outro

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 1 - Parte 1

Spot

Pequeno aparelho alimentado por pilhas que fornece via satélite a posição do barco para quem está em terra.

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 2 - Parte 2

Timoniando

No timão, direcionando manualmente a embarcação. (dirigindo)

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 1 - Parte 1

Través

Través, em náutica, é cada um dos lados de uma embarcação. É perpendicular à linha longitudinal do barco.¹

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 1 - Parte 1

Vento de proa

Vento que entra de frente para o barco

Termos do Glossário Relacionados

Arraste os termos relacionados até aqui

Índice

Buscar Termo

Chapter 1 - Parte 1