

4.2 – Posicionamento proa-popa

O posicionamento proa-popa acaba por ser tão importante como o trapézio, para manter o barco na posição correcta, longitudinalmente. Este pode fazer toda a diferença do mundo na performance do barco. Por vezes basta estar 20cm fora do sítio e o comportamento altera-se radicalmente, uma vez que o Dart é extremamente sensível a este posicionamento. No ponto seguinte (referências visuais), temos uma série de maneiras de perceber se estamos no sítio certo ou não.

4.3 – Referências visuais

Se bem que a maior parte das referências visuais passam a ser secundárias, com o desenvolver das capacidades do proa, existem referências que o proa deve utilizar para avaliar se nesse preciso momento, está a desempenhar bem a sua função ou não:

4.3.1- O casco deve ir a lamber a água.



Esta é a referência número um do proa de dart. O dart não é diferente de todos os barcos à vela, e quanto mais direito andar melhor. Note-se que existem excepções, como nos veleiros, em que uma vez que como não plana à bolina nem cria vento aparente em grande escala, a velocidade deste é directamente proporcional ao comprimento da linha de água, e o adornar até é positivo. O dart, como todos os catamarans, também é uma excepção: ao deixarmos adornar o barco até ao ponto de quase não ir a tocar na água, reduzimos significativamente a área molhada, logo reduzindo o atrito provocado pelo contacto do casco com a água.

Ainda assim, é importante não deixar adornar o barco mais do que este ponto, pois o timoneiro perde algum controlo do leme, e o barco, se apanha vento por baixo da cama ganha uma tendência para adornar mais rapidamente, o que na maior parte das vezes se traduz numa grande perda de velocidade.

4.3.2 – Fita dentro de água



A fita que vemos desenhada no interior do casco não serve apenas para efeitos cosméticos. Note-se que nenhum barco, mesmo com que a parte exterior dos cascos seja completamente lisa, está privada desta linha na parte interior. Esta serve para tanto o proa como o timoneiro terem uma referência relativa à correcção do equilíbrio longitudinal do barco.

4.3.3 – Lemes a arrastar



Aquilo que podemos ver na figura, é o resultado do mau posicionamento momentâneo do proa, quando está demasiado à frente. Este arrastar dos lemes é perfeitamente audível, e costuma ter repercussões graves na velocidade do barco, uma vez que este vai ter de abrandar para só depois ganhar velocidade. Durante este fenómeno, o timoneiro perde parcialmente o controlo do barco, causando a perda do vento aparente que se tenha nessa altura.



4.3.4 – Barra de trás a bater dentro de água e listas traseiras

Este fenómeno só costuma acontecer com algum vento, com o proa já no trapézio, e com bastante onda. Quando andamos com algum vento, tanto o proa como o timoneiro têm tendência para se chegarem mais atrás, de modo a que

haja o mínimo de tendência para acontecer o que foi descrito no ponto anterior. Muitas vezes, depois da refrega passar, o proa tem tendência a simplesmente encolher-se. Tal movimento é correcto, mas incompleto, dado que, especialmente com onda, o proa deve chegar-se à frente em simultâneo. Uma outra referência para percebermos se estamos demasiado chegados atrás, são a continuação das listas de proa (que se prolongam no casco). Estas nem sempre são visíveis do campo visual do proa, e por isso são menos usadas. Ainda assim, o proa pode utilizá-las para analisar o seu posicionamento.

4.4 – Footstraps e cabos da popa

Os footstraps parecem, à partida, e quando olhamos para o barco as primeiras vezes bastante úteis. É da minha opinião que, para um proa com o mínimo de experiência, são perfeitamente desnecessários e só servem para que se prendam cabos durante as manobras. Ainda assim,



podemos abrir uma excepção para o último (o que se encontra mais perto do painel de popa), em que, com mesmo muito vento, o proa poderá passar para trás do timoneiro e não tem onde de agarrar, e só aí poderá fazer falta. Para além disso uma vez que o timoneiro se senta quase sempre em cima do footstrap central, ou é feita força de alguma forma nestes, começam a ganhar folgas e passam a ser uma zona privilegiada para a infiltração de água. As alterações das regras da classe aceites na assembleia de 2007 permitem retirar os footstraps.