

4.4 – Manobras

A concentração e o entrosamento com o timoneiro são fundamentais durante as manobras. A velocidade e energia que devemos empregar nas manobras são directamente proporcionais à força do vento. O proa deve ter atenção para verificar se todas as condições estão reunidas para a manobra acontecer:

- Barco equilibrado e em máxima velocidade
- Todos os cabos soltos e com a mínima probabilidade de se prenderem em qualquer coisa.

O dart é um barco que perde bastante nas manobras (mais na viragem de bordo do que nas cambadelas), e por isso é bastante importante que estas corram bem.

Todas as manobras no dart têm uma coisa em comum: quanto mais vento houver, mais atrás no barco devemos fazer as manobras, e quanto menos vento houver, mais à frente no barco suavemente temos de fazer a manobra.

4.4.1- Viragem de bordo

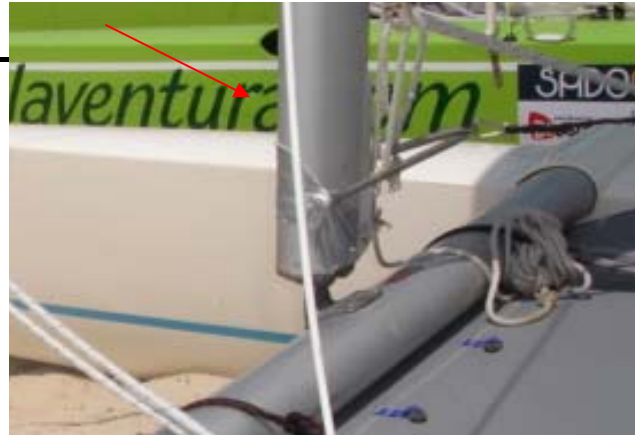
O posicionamento do proa, especialmente durante as viragens de bordo com algum vento e onda são de grande importância. Durante a viragem é de extrema importância que o proa tenha a perfeita noção de se está a correr bem ou não, pois caso perceba que o timoneiro está com dificuldades deve por em acção algumas acções de contingência.

Idealmente, o proa só deve sair do trapézio depois de a viragem ir num ponto em que o barco já não pode adornar, e o ideal é entrar desenganchado como descrito no capítulo de trapézio. Se o proa for demasiado cedo para sotavento, o casco de sotavento vai-se enterrar, e o timoneiro vai perder algum controlo da viragem, para além de o barco parar muito. Ora, se entramos o mais tarde possível durante a viragem, na maior parte das vezes, quando chegamos ao outro lado, o barco já quase que espera que o proa saia para o trapézio. Nessa situação, podemos sair desenganchados.

Se o timoneiro der uma guinada de lemes demasiado forte na viragem (o que é completamente errado), o proa entra em desequilíbrio e compromete a viragem de bordo. Assim, o timoneiro e o proa devem chegar a um entendimento para que a viragem suceda de um modo suave e harmonioso.

O proa não deve aquartelar o estai, a não ser que faça parte de um plano de contingência, em que houve uma falha na viragem de bordo. Caso a viragem esteja a correr bem, o aquartelar do estai só vai parar o barco.

Finalmente, há mais um pormenor a referir em relação à viragem de bordo: Especialmente com algum vento há que manter alguma tensão na escota de estai, de modo a reduzir a folga durante a passagem do estai de um lado para o outro, para que esta não tenha tendência a ficar presa nos parafusos na zona da base do mastro. Também ajuda colocar alguma fita nessa zona.



4.4.2 – Cambiar

Embora não haja tanta perda de velocidade durante o cambiar como na viragem de bordo, ela também é bastante importante. Assim, os pontos mais importantes a considerar são:

- Com pouco vento movimentar-nos com suavidade e sempre o mais chegado à frente possível.

- Com vento forte, quando sentimos o timoneiro a iniciar a manobra, devemos chegar-nos atrás, para junto deste, de modo a que durante a manobra não haja uma perda de controlo nos lemes. Devemos inclusivamente, quando o vento é bastante forte, agarrarmo-nos a uma das cintas de prancha para evitarmos ser projectados para fora do barco.

- Retirar a folga da escota antes da cambadela, para reduzir o risco de ficar preso no parafuso da ferragem da “retranca”.

- Normalmente, prefiro no início da cambadela passar logo por baixo da vela e ir para o local final, para quando a vela grande passar eu já estar na posição correcta. A vantagem de fazer isto é termos o peso já no sítio correcto para o timoneiro poder orçar um pouco depois da cambadela e arrancar mais cedo.

4.4.3- Rondagem da bolina para a popa ou largo

Esta é a rondagem mais violenta de todas, especialmente quando o vento é muito forte.

É importante acompanhar o movimento de lemes do timoneiro, e folgar o estai progressivamente. Para termos a noção de quanto devemos folgar devemos saber perfeitamente de se vamos rondar para uma popa e temos de entrar para dentro do barco e ir para sotavento, soltando o estai quase completamente ou se vamos rondar para um largo (numa bóia de desmarque), em que soltamos apenas um pouco o estai e mantemo-nos no trapézio (atenção que quanto menos vento tivermos, mais difícil é manter o vento aparente).

Nesta rondagem, com vento mais forte, devemos agarrar o colete do timoneiro (Atenção para não o puxar, que é extremamente desconfortável e desnecessário), para que se houver, com mais algum vento a tendência para sermos projectados para a frente, termos onde nos agarrarmos e contrariar essa tendência. Garanto que é bem mais eficaz do que utilizar os footstraps.

Com vento mesmo muito forte, devemos inclusivamente aquartelar um pouco o estai, mas não muito, um pouco à imagem do que devemos fazer na pré-largada. Com este pequeno truque, o barco fica bem mais calmo e evitam-se surpresas desagradáveis, como o barco capotar para a frente...

4.4.4 – Rondagem da popa para a bolina

Curiosamente, existe mais tendência para haver muitos barcos a chegar ao mesmo tempo a esta bóia. Para além da importância do posicionamento em

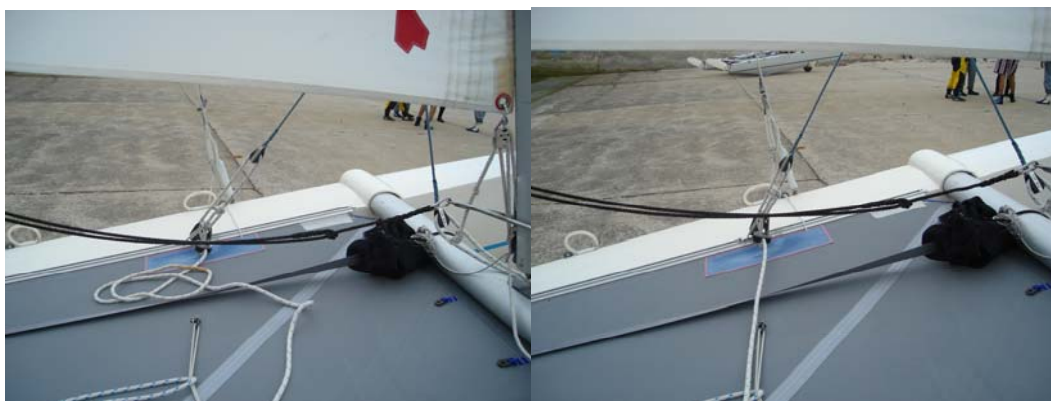
relação aos outros barcos na aproximação a esta bóia, é importante que a rondagem seja feita com o máximo de velocidade, para termos vantagem em relação aos barcos mais próximos.

Para sair com o máximo de velocidade há que ter os seguintes cuidados:

- 1- Não caçar o estai cedo demais, seja com que vento for. Quando isso acontece, o barco para muito, quase como se tivéssemos lançado o ferro para fundear. Assim, devemos tentar acompanhar a manobra e o movimento de lemes do timoneiro, mantendo o estai sempre a bater um pouco na testa (apenas até terminar a rotação para a bolina).
- 2- Não sair para o trapézio cedo demais com vento médio. É importante que deixemos o barco adornar um pouco quando termina a rotação. Se tivermos pressa de sair para o trapézio “matamos” o barco.
- 3- Estar enganchado e, se se justificar estar já no trapézio, no momento da rotação, com vento forte. Isto torna-se necessário para que no fim da rotação o barco não adorne exageradamente. Atenção que se o barco passar muito perto da bóia, podemos ter de nos encolher, para não batermos na bóia.

4.5 – Tensão na escota de estai à bolina.

A afinação da escota de estai é extremamente importante na performance do barco e varia com o vento. Para percebermos se o estai está caçado ou folgado de mais, podemos, em primeiro lugar olhar para a distância entre o moitão do pé de galo da escota e o moitão no ponto de estai. Mostram-se de seguida aquilo que são, mais ou menos, o limite máximo e mínimo.



Mas, mais importante que esta referência, é sentirmos o barco. Com algumas “horas de voo”, conseguimos, pelas reacções do barco, ter a noção de como vai o estai. Se caçarmos mais, podemos orçar mais, mas o barco fica mais lento. Se caçarmos pouco, o barco fica mais rápido, mas provavelmente vamos depressa para o lado errado. Há que encontrar um compromisso.

Depois, há que lembrar, que se o vento subir, o estai consegue abrir um pouco, mesmo com mais tensão, e conseguimos orçar. Com vento de refrega, o trabalho com a escota de estai deve ser constante, para ter o estai sempre nas melhores condições.

Quando já estamos com alguma falta de peso, e estamos a lutar para conseguir manter o barco direito, podemos andar com o estai um pouco mais

folgado (com a testa a bater um pouco), para termos menos potência. Folgar a vela grande não é o melhor, pois retiramos tensão no aparelho. Assim, quando vem a refrega, podemos orçar um pouco e ficamos com o estai a bater ligeiramente. Quando a refrega cai, já temos o estai ligeiramente folgado para conseguirmos arrancar em potência.