

5- Comportamento no barco




Para mim o mais importante para um proa, é conhecer o timing para se movimentar, e ter um poder de antecipação enorme. Para isso, é necessário uma concentração feroz e um conhecimento profundo do barco e especialmente da maneira de andar do “chauffer”.

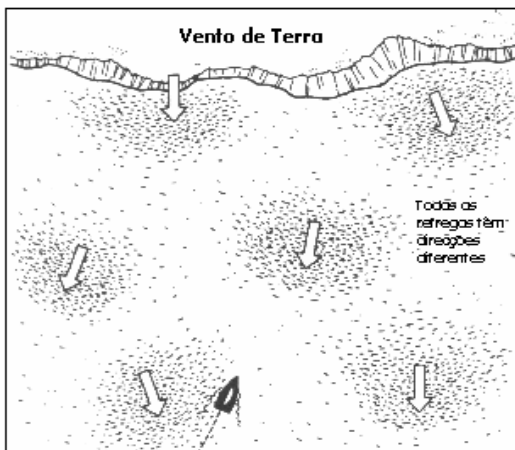
Depois de conseguirmos analisar o estado do vento e do mar, vamos explorar cada uma das mareações com todos os tipos de vento.

5.1 - Analisar o estado do mar e do vento

O vento e o mar podem ser classificados segundo a escala de beaufort. Note-se que ao compararmos o estado do mar que é descrito na escala com o que temos pela frente, temos de compreender que a escala aplica-se em mar aberto e não perto da costa onde costumamos fazer as nossas regatas. Assim, a escala de beaufort classifica o vento da seguinte forma:

		
Força 0 (menos de 1 nó) – Ausência completa de vento. Mar completamente espelhado. Fumo das chaminés sobe na vertical	Força 1 (de 1 a 3 nós) – Pequenas formações de onda. Fumo das chaminés deixa de subir na vertical indicando a direcção do vento.	Força 2 (de 4 a 6 nós) – ligeira ondulação sem rebentação. Folhas da árvores começam a mexer.
		
Força 3 (de 7 a 10 nós) – ondulação até 60 cm. Começam a aparecer os primeiros “carneiros”. Bandeiras desfraldam-se ao vento.	Força 4 (de 11 a 16 nós) – Ondulação até 1.5m, com carneiros frequentes. Poeira e pequenos papéis levantados	Força 5 (de 17 a 21 nós) – ondulação até 2.5m com muito carneiros. Árvores pequenas movimentam-se

		
Força 6 (de 22 a 27 nós) – ondas grandes até 3.5m . Movem-se ramos das árvores.	Força 7 (de 28 a 33 nós) – Ondas até 4.5m, com ondas a partir. Dificuldade em andar em terra contra o vento	Força 8 (34 a 40 nós) – Mar revolto até 7.5m.



Depois disto, ainda existem mais estados de vento até à força 12 (Furacão). Se tudo correr bem, nunca iremos apanhar este tipo de condições...

É também bastante importante para o proa conseguir identificar as refregas dentro de água. Estas podem ser vistas encontrando manchas mais escuras. Como o Dart é um barco que acelera com muita facilidade quando encontramos a refrega, é muito importante que, mesmo

que o ângulo, por vezes, não seja o melhor, a procura da refrega nunca cesse.

5.2 – Vento fraco

Vamos definir como vento fraco o vento em que o proa não sai para o trapézio. Com vento fraco, todos os movimentos devem ser feitos com o máximo de delicadeza, especialmente nas manobras.

5.2.1 – Bolina



À bolina, o proa vai ter uma posição muito estática. Poderão haver alguns movimentos no sentido transversal em refregas para conseguir endireitar um pouco o barco, mas quase sempre pouco bruscos. Nesta altura é muito importante ter o estai muito bem afinado e começar a caçar, assim que o vento começar a subir e vice-versa. Acho que não se justifica o proa ir mais para sotavento

do que a posição que temos na fotografia, uma vez que acabamos não reduzir a área molhada. Ao fazê-lo, mantemos também uma boa visibilidade do estai e do campo de regata. À bolina, nunca se deve fazer trapézio para sotavento, porque a tensão na escota de estai é suficiente para termos tensão no aparelho.

5.2.2 – Largo

Os pressupostos de andar ao largo são idênticos aos descritos no ponto anterior, para a bolina. Mais uma vez, ao largo a posição é extremamente estática. A afinação de estai deverá ser um pouco mais dinâmica, pois a velocidade cria um pouco mais de vento aparente.

5.2.3 - Popa

Esta manobra é extremamente complicada de andar, especialmente com onda. Poder-se-á fazer trapézio para sotavento, seguindo o método descrito no ponto 4.1. Volto a lembrar que apenas devemos fazer trapézio para sotavento quando o aparelho fica demasiado solto, por falta de vento. Nem toda a gente consegue tirar o total rendimento



do trapézio para sotavento, uma vez que é bastante fácil cair na tentação de arribar demasiado, o que na maior parte das vezes não compensa.

Quando essa questão já não se coloca, o proa deve ir sentado no flutuador de sotavento, o mais à frente possível sem que fique em perigo de cair ou de se desequilibrar. Deve segurar a escota de estai perto da zona dos dois moitões do pé-de-galo, e tentar levar o estai de maneira a que ele voe o mais possível, avisando o timoneiro quando tem pressão e pode arribar um pouco, e quando tem falta de pressão e tem de orçar um pouco. Mais uma vez, o estai nunca deve andar caçado de mais, nem no sentido da valuma, nem no sentido da esteira, uma vez que há uma perda de velocidade quando isso acontece. É

preferível que ele bata um pouco (mas mesmo só um pouco), em vez de andar constantemente demasiado caçado.

5.3- Vento médio

Definimos como vento médio a altura em que o proa já sai para o trapézio, até ainda poder afinar o trapézio.

5.3.1 – Bolina

Com vento médio, o posicionamento do proa é mais importante e mais difícil do que em quaisquer outras condições. O trabalho de corpo (entenda-se flexão das pernas) deve ser privilegiado em relação ao trabalho com o afinador (posição entre a fotografia da esquerda e da direita), uma vez que, na maior parte das vezes, baixar o afinador, mesmo que sintamos que estamos com excesso de potência no barco, só o vai “matar”.



Com a devida coordenação entre os tripulantes, o timoneiro pode caçar por vezes a vela, criando mais vento aparente (desde que seja feito no timing certo), adornando o barco. Nunca se deve baixar o trapézio nestas alturas, para permitir que o timoneiro orce.

Em relação ao posicionamento proa-popa, deverá ser algo dinâmico, num intervalo de cerca de 40 cm. Chegar à frente e encolher quando o barco cai para cima de nós e chegar um pouco atrás e esticarmo-nos quando o barco adorna.

Devemos analisar em conjunto com o timoneiro quando é que compensa sair pela frente do brandal e quando não compensa. Esta decisão é tomada pela análise do comportamento do barco, segundo as referências atrás descritas.

5.3.2 – Largo

Quando há um largo com vento médio, as tripulações mais leves e mais hábeis têm a possibilidade de obter grande vantagem. O grande truque é manter sempre o barco com o máximo de potência, de modo a maximizar o vento aparente, nem que seja necessário orçar mais um pouco do que o rumo desejado por instantes, para depois arribar em velocidade (atenção que é preciso perceber na altura se isto é possível, pois caso o orçar não nos dê velocidade suficiente, não estamos a ganhar nada). É importante haver trapézio, e ter bastante cuidado para não chegar demasiado à frente, pois o timoneiro fica sem lemes com muita facilidade. Caso haja trapézio na argola,

não se devem chegar muito para trás, pois fica-se numa posição muito vertical, o que, caso o barco adorne, causa-nos um grande desequilíbrio.

Para conseguirmos sair para o trapézio o mais cedo possível, devemos encorajar o timoneiro a sentar-se mais dentro do barco, e a não sair antes de realmente ser necessário. Esta avaliação tem de ser bem feita, pois os movimentos do timoneiro são mais complicados, uma vez que tem o leme e a escota na mão, e a geometria do poço (que não existe!) não é muito favorável para grandes movimentações.

A eficácia do posicionamento do proa e do timoneiro nestas condições é directamente proporcional à velocidade que o barco atinge. É também bastante importante ter o estai sempre bem mareado: quando o barco acelera, as velas começam a bater um pouco devido ao vento aparente, e temos de caçar o estai. Logicamente, quando o barco abrandar, temos de folgar o estai e adaptar a vela ao vento aparente do momento.

5.3.3- Popa

A posição é igual à do vento fraco, e devem-se seguir os mesmos pressupostos. No entanto, vamos sentir um pouco mais de pressão no estai, e como tal, vamos poder arribar mais. Atenção para não chegar demasiado à frente, o que provoca uma perda de lemes no timoneiro (para arribar).