

5.4 – Vento forte

Vento forte é a partir do momento que baixamos o trapézio e voltamos a assumir uma posição mais estática.

5.4.1 – Bolina



À bolina com vento forte a vida do proa pode ser bastante complicada. O mais importante de tudo é manter a calma em todas as situações, mesmo que por vezes se revelem um pouco assustadoras.

Em termos de condução do barco, à bolina com vento forte, existem duas filosofias distintas: Ou arribamos um pouco com o estai ligeiramente folgado, ou caçamos o máximo admissível e tentamos orçar o mais

que conseguirmos. Na primeira procuramos sempre seguir sempre mais em velocidade para tentar depois orçar com o vento aparente criado, nem sempre é líquido que seja mais eficiente, pois durante algum tempo estamos a arribar e perder ângulo. Há que ter a noção, em conjunto com o timoneiro de qual é a maneira mais vantajosa para as condições do momento.

Por causa destas filosofias distintas de andar há que haver uma adaptação por parte do proa. Caso o timoneiro seja eficaz a andar arribado, devemos levar o estai com a testa a bater (as fitas deixam de ser a referência principal), o que deixa o estai com a valuma mais aberta e com menos potência (com vento forte não precisamos de potência a mais...). Esta situação também de pode tornar vantajosa com vento de refrega, uma vez que quando o vento cai podemos arribar um pouco e facilitar a manutenção da velocidade, o que não aconteceria se tivéssemos o estai completamente caçado. Neste caso temos de andar um pouco mais atrás, pois o timoneiro perde lemes mais cedo.

Note-se que para retirar potência ao barco é preferível andarmos com o estai folgado, em vez da grande (ao contrário da maioria dos barcos), porque ao folgarmos a grande retiramos tensão em todo o aparelho, avançando o mastro, o que faz com que o barco fique ainda com mais potência, e com muita tendência para arribar, fazendo com que se perca muito sotavento, sem que a velocidade que se ganha compense.

Ainda assim, durante a condução normal com vento forte, o timoneiro deve folgar um pouco a grande quando a refrega entra e caçar quando cai, mas numa amplitude relativamente reduzida para evitar o fenómeno descrito atrás.

Caso desejemos andar mais orçados, devemos andar um pouco mais chegados à frente, e com o estai bem caçado. Quando a refrega cai, temos de folgar um pouco o estai, para permitir que o barco arranque (atenção à necessidade de um bom poder de antecipação e de coordenação com o movimento do corpo para encolher). Atenção que quando temos o estai

demasiado caçado e a refrega é muito forte, o mastro pode ter tendência para inverter, uma vez que o estai vai estar a despejar vento directamente para cima da vela grande. Esta inversão faz com que o barco pare bastante e é de evitar...

A posição do proa à bolina com vento forte tende a ser bastante estática, a não ser que estamos em condições com muitas refregas (frequente na Torreira). Assim, podemos escolher uma de duas posições:



Atrás do timoneiro – quando o vento está um pouco mais forte, temos a sensibilidade para percebermos se estamos muito à frente ou atrás é um pouco mais reduzida, e muitas vezes apenas o timoneiro consegue avaliar essa situação. Ao estarmos nas costas do timoneiro, quando este se chega à frente ou atrás, podemos acompanhar. Uma outra grande vantagem (e talvez a maior de todas

) é permitir ao timoneiro descansar um pouco encostando-se as nossas pernas, permitindo-lhe manter-se na prancha durante mais tempo, uma vez que não consome tanta energia. Uma outra vantagem é, quando temos refregas, não obrigar o timoneiro ir tanto para trás, permitindo-lhe ter uma posição mais estática, sendo que quando cai a refrega, este já está na posição correcta (quase sempre em cima do footstrap), restando chegarmo-nos à frente e a subir um pouco o afinador (caso se aplique). Ainda mais uma vantagem tem a ver com a estabilidade da posição que conseguimos garantir ao termos as pernas “trancadas” no timoneiro. Esta “tranca” permite-nos conseguir minorar a possibilidade de cairmos do trapézio quando somos atingidos por uma onda (o que com vento forte é bastante frequente, e especialmente com alguns erros de condução por parte do timoneiro). A desvantagem é termos a amplitude de movimentos extremamente reduzida. É preciso um período de habituação bastante complicado para conseguir andar deste modo, mas pelas vantagens referidas, pode ser bastante vantajoso.



Ao lado do timoneiro – Esta é maneira clássica de nos posicionarmos, em que estamos ao lado do timoneiro. Caso o nosso timoneiro esteja mais adaptado a esta maneira de andar, a amplitude de movimentos é bastante mais alargada, o que em alguns casos pode fazer diferença, em termos da condução do barco. Conseguirmos manter-nos no trapézio nesta situação, quando somos atingidos por uma onda, é bastante mais difícil, uma vez que normalmente,

termos um pé num dos footstraps está fora de questão porque obriga a afastarmos as pernas ou a termos de fazer trapézio no sítio errado. Assim, o

que podemos fazer é ter a escota segura com as duas mãos (ficando com as mãos à largura da cintura) criando o máximo de tensão sem influenciar a afinação da vela. Ao fazermos isto estamos a aumentar a força que os nossos pés fazem contra a borda do barco, o que contribui bastante para a nossa estabilidade.

Em relação ao afinador de trapézio há que ter atenção para o caso de termos ondas. Se a ondulação for relativamente grande, não devemos andar com o afinador todo em baixo, uma vez que nos momentos em que o barco endireita, existe uma maior probabilidade de levar com as ondas (esta probabilidade cresce em proporção inversa à qualidade de condução do timoneiro) e ter mais tendência para perder o equilíbrio, o que por vezes pode ser bastante gravoso. É bastante frequente ir parar perto do painel de popa nesta situação.

5.4.2 – Largo



Fazer um largo com vento forte no Dart, desde que haja um bom entendimento entre o proa e o timoneiro, é sinónimo de muita diversão e emoções fortes. Caso o entendimento não seja assim tão bom, há que ter alguma calma e tentar “sobreviver”. Ainda assim, hoje em dia, é bastante raro fazer um largo em regata, a não ser na parte final (em que é bastante comum rondar a bóia de largada para depois nos encaminharmos para a linha), ou quando estamos num percurso com outras classes e a organização escolha um percurso de “inner loop” ou “outer loop”. Só temos largos mais importantes e mais compridos quando estamos a participar num raid.

Vamos primeiro verificar as condições para andar o melhor possível e depois veremos as condições para “sobreviver”.

Assim, para conseguirmos andar bem ao largo com vento forte, as seguintes condições deverão estar satisfeitas:

- O proa deve ter um trabalho de pés bastante activo, chegando à frente quando é necessário ganhar potência e atrás quando temos um excesso de potência. Lembro que quando já estamos bastante chegados atrás, o cabo trapézio fica bastante mais curto (por causa do distanciamento ao mastro), e quando o barco adorna, ficamos com mais tendência para cair para a frente.
- Deverá ser preferencial o folgar do estai em vez de folgar a vela grande, uma vez que (como já foi referido antes) quando folgamos a vela grande damos ainda mais potência ao barco, uma vez que o mastro vai para a frente. Devemos folgar o estai quando a proa enterra demais e caçá-lo quando precisamos de ganhar de novo

potência. Normalmente, não conseguimos morder o estai, por estarmos demasiado chegados atrás, e devemos mantê-lo na mão. Atenção para quando nos chegamos à frente e atrás mantermos o estai o mais bem afinado possível.

- Como o barco tem tendência para ter acelerações e desacelerações muito rápidas, há que ter uma atenção constante à correcta afinação do estai devido ao vento aparente e tentar mantê-lo o mais bem mareado possível, com correcções constantes.
- Para conseguirmos aguentar todo o “cavalgar” do barco, ou seja, as suas movimentações muito bruscas provocadas pelas ondas, condução extremamente brusca e as acelerações do barco, podemos usar as ferramentas descritas no ponto 4.4 (cabos de ondas e footstraps). Como também lá está escrito, quando já temos alguma experiência, é preferível agarrarmos o colete do timoneiro (sem estar em tensão constante, usando apenas quando nos sentimos projectados para a frente), o que nos ajuda a termos mais mobilidade.
- Como temos de ter uma mão com o estai que não conseguimos morder, uma no colete do timoneiro, e outra no afinador de trapézio ficamos com uma mão em falta. Não conseguimos subir ou baixar o afinador com a escota de estai a fazer força na nossa mão, nem quando estamos a segurar no colete do timoneiro. Assim, a não ser que tenhamos três mãos, temos de ter inteligência para decidir a cada momento o que é prioritário.

Caso o vento já esteja muito forte, ou não estejamos completamente à vontade, há que adoptar outro tipo de condução, com realce para:

- Deixar o estai meio aquartelado como foi descrito na rondagem de bolina para a popa. Só isto vai fazer uma grande diferença no comportamento do barco, ficando extremamente mais calmo e menos rápido.
- Não devemos arriscar tanto no trabalho de pés quando nos chegamos para a frente. Assim reduzimos a probabilidade de o timoneiro perder lemes. Ainda assim não é razão para andar demasiado atrás.



5.4.3 - Popa

Com vento forte, a condução e a técnica à popa são bastante diferentes do que com vento médio ou fraco. Com este vento, já conseguimos andar um pouco mais

orçados, ganhando bastante mais velocidade, o que se for bem gerido (arribar sempre com o vento aparente sempre que atingirmos o máximo de velocidade), nos dará vantagem sobre os que vão mais arribados.

Como se anda mais orçado, o estai já não vai na mão, mas no moitão, uma vez que não precisamos de andar a “voá-lo”. O estai deve ir mordido sempre que possível, para que não haja a dissipação de força no nosso braço. Ao andarmos mais orçados e depois arribarmos, vamos provocar grandes alterações no vento aparente, o que nos vai obrigar a estarmos sempre a afinar o estai (tal como foi descrito no largo, talvez com um pouco menos de amplitude).

Em termos de posicionamento no barco, não há justificação para ir para sotavento, e devemos estar posicionados entre as duas posições extremas – no meio da cama e sentado no casco de barlavento. Para termos mais alguma segurança o proa deve agarrar-se à cinta de prancha de modo a conseguir manter-se no barco.

Por fim, devemos chegar-nos á frente ou atrás consoante haja excesso ou falta de potência. Normalmente o chegar para dentro do barco corresponde a termos de nos chegar à frente, e o chegar para fora é acompanhado de um chegar para trás. Muita atenção às referências que falamos atrás.