

4 – “Ferramentas” do proa

Dentro de água, o proa tem ao seu dispor uma série de ferramentas que pode utilizar para conseguir fazer com que o barco se mova à máxima velocidade.

4.1 - Trapézio

Quando as condições de vento começam a ser cada vez mais exigentes e a falta de peso começa a ser uma séria preocupação para a tripulação, há algo mais a fazer do que rezar para que o vento não aumente.

De facto, existem várias “ferramentas”, sobretudo de carácter biomecânico que permitem compensar alguma falta de peso e contribuem para uma mais eficaz posição a bordo. Antes de mais, deverá ficar claro que a posição de trapézio funciona como uma alavanca, que tem a sua acção no equilíbrio do barco. Basicamente, quanto maior for a alavanca, maior impacto haverá aquando da necessidade de manter o barco em equilíbrio, ou seja, o barco endireita mais facilmente. Isto significa que dois proas com o mesmo peso, mas com diferentes alturas, vão ter eficiências diferentes no equilíbrio da embarcação. Terá maior eficiência o proa mais alto.

Para otimizar este sistema de alavancas e atingir um equilíbrio do barco na perfeição, o proa deverá conjugar um correcto ajustamento do afinador de trapézio (1) com um alinhamento correcto dos seus segmentos corporais (2):

1)- Ajustamento do afinador de trapézio: Quando está caçado (todo em cima), o proa vai numa posição mais vertical, estando o seu centro de massa mais perto da linha média do barco e, conseqüentemente, com uma menor alavanca. É útil para ventos mais fracos. À medida que o vento vai aumentando, o proa vai folgando o afinador até estar perpendicular ao mastro. É neste momento que o centro de massa do proa vai estar o mais afastado possível da linha média do barco e, conseqüentemente, com a maior alavanca. O afinador deverá ter um nó que evite que se folgue mais do que esta posição, em que a eficácia da alavanca é máxima e ajude a prevenir acidentes (quedas na água).

2)- Quando chegamos ao limite daquilo que podemos folgar o afinador de trapézio, torna-se fundamental promover e manter um alinhamento correcto dos segmentos corporais, por ex., se o proa não estiver bem esticado no trapézio, a alavanca vai ser menor e, conseqüentemente, menos eficaz no equilíbrio do barco. Assim, para conseguirmos um alinhamento correcto consistirá podemos utilizar o seguinte:

Segmento inferior: pés – Ao fazer flexão plantar, privilegiar os “**bicos de pés**”, aumentam-se assim uns centímetros preciosos; **Membros inferiores**- se forem **unidos** e esticados, contribui para o aumento da alavanca.

Segmento médio – A região lombo-pélvica (**cintura**) deverá ir em posição **neutra**, no sentido de evitar a curvatura excessiva da coluna lombar, que para além de ser prejudicial para a saúde da coluna vertebral, é pouco eficaz mecanicamente. Esta curvatura é controlada através da contracção da musculatura abdominal.

Segmento superior- É usual ver alguns proas a utilizar **um dos braços por cima da cabeça**, utilizando até a mão para apoio da cabeça. Embora o objectivo não seja o descanso do pescoço, esta posição tem princípios correctos: 1) é deslocação de peso de um segmento (braço) para fora da linha média do barco; 2) a posição deste segmento leva a uma co-contracção de músculos sinergistas da cintura escapular e coluna dorsal, rectificando a curvatura desta região “diminuindo a marreca”, aumentando uns centímetros. Não aconselhamos os 2 membros superiores nesta posição simultaneamente, pois exige um esforço enorme para controlar as curvaturas da coluna vertebral, tornando-se pouco eficaz.

Mas a eficácia do trapézio não se resume apenas à correcção da posição quando estamos “lá fora”.

Para fazer trapézio é preciso ter algum equilíbrio, mas não é preciso ser um artista de circo. Na realidade, a parte mais complicada é entrar e sair, que passamos em revista de seguida.



Mostramos na sequência de imagens o procedimento normal.

- 1- Alcançar o cabo de trapézio da zona da pega;
- 2- Colocar o gancho de trapézio no gancho do arnês;
- 3- Pegar sempre com a mão da frente, sentido o cabo de trapézio em tensão, e colocando a mão de trás na borda, para ajudar a empurrar para fora. Colocar o rabo de fora do barco e colocar a perna da frente em posição.
- 4- Fazer força na perna de trás e colocar o pé no casco do barco, ficando na posição final. Não esquecer de ter sempre a perna da frente mais esticada do que a de trás, de modo a evitar uma projecção para a frente.

Para entrarmos para dentro do barco e sairmos do trapézio, o procedimento é o inverso.

Caso o proa já seja mais experiente, e se o timoneiro fizer a manobra na perfeição, justifica sair para o trapézio no fim da viragem o mais rapidamente possível, mesmo sem estar enganchado, para que o barco arranque o mais depressa possível. Tal manobra processa-se da seguinte forma:



- 1-Devemos pegar na pega de trapézio, e colocar o rabo de fora do barco, com auxílio da mão de trás;
- 2- Colocar os dois pés na borda, sendo que a mão da frente segura na pega, e mão de trás no gancho de trapézio;
- 3- Dar um impulso com a zona pélvica e com os braços de modo a aproximar o gancho de trapézio do gancho do arnês e engatar.

Caso haja um bom entendimento entre o proa e o timoneiro, o entrar desenganchado também se pode aplicar, para que o proa entre só no último momento (a razão será explicada mais à frente no capítulo das manobras). Para isso, o proa deve desenganhar e ficar na posição da 2ª fotografia. Quando o timoneiro começa a virar, devemos retirar os pés da borda e entrar rapidamente.

Lembramos que é necessária alguma experiência e força para executar estas manobras. Para além disso, só quando sentimos que o barco vai adornar depois da viragem de bordo é que devemos sair para o trapézio, pelo que, na maior parte das vezes, temos tempo para nos engancharmos no barco.



Em relação à saída e entrada para o trapézio, importam referir três casos particulares: O primeiro é sair pela parte da frente do brandal. Tal acontece quando temos vento médio e ainda estamos demasiado chegados à frenteno barco. Ao sairmos pela parte da frente do brandal, temos de ter cuidado, para passarmos o cabo de trapézio pela parte de fora do brandal (como mostra a figura da esquerda), e só depois engancharmos. Assim, garantimos que o elástico de trapézio não fica enrolado à volta do brandal e que não se parte, o que é mesmo muito chato. Note-se que o equilíbrio para a saída para o trapézio torna-se ligeiramente diferente, devido ao ângulo do cabo de trapézio em relação ao



mastro, pelo que vai parecer um pouco estranho, especialmente nas primeiras vezes.

O segundo caso particular de trapézio no dart é o trapézio na argola de trapézio em vez de no gancho.

Ao engancharmos na argola, estamos a ganhar alguns centímetros em altura no cabo de trapézio (chegamos a ficar suspensos ainda no interior do barco), o que com vento médio, pode ser bastante importante, dado que saímos para o trapézio bem mais cedo e contribuímos bastante para a abertura da valuma da vela grande, tornando o barco bem mais rápido. Lembro que as regras da classe impedem que os cabos de trapézio sejam cortados. Enganchar na argola exige também algum hábito, pois é mais difícil ser tão automático como a manobra normal, por razões de acesso. Nota ainda para o facto de o trabalho com o afinador de trapézio ficar extremamente dificultado.



Como terceiro caso particular, temos trapézio para sotavento, que pode tornar-se extremamente importante, mas única e exclusivamente à popa, com muito pouco vento e com bastante mareta. Ao fazermos trapézio para sotavento, vamos garantir que o aparelho (entenda-se conjunto mastro-velas) fica em tensão, e não fica a abanar com bastante violência, o que normalmente prejudica bastante o andamento do barco. Para além de mantermos o aparelho em tensão, reduzimos a área molhada, uma vez que o casco de barlavento fica ligeiramente mais fora de água. Não é de mais relembrar que à bolina e ao largo **nunca** justifica fazer trapézio para sotavento, uma vez que há sempre um mínimo de tensão no aparelho.

Por último, interessa referir que esta é uma posição um pouco desconfortável para o proa, que anda muito perto da água e muito na horizontal, e com um braço esticado para segurar o estai. Aconselhamos que o afinador de trapézio esteja sempre subido no máximo e que estejamos enganchados na argola do gancho de trapézio.

Quando fazemos trapézio, existem alguns erros comuns que não devemos cometer:



1- Andar com as pernas abertas, que faz com que o nosso centro de gravidade não esteja o mais fora do barco possível, e provoca algum desequilíbrio, ao contrário do que se possa pensar inicialmente.

2-Inclinar a cabeça para trás: Faz-nos perder um pouco a noção da posição em que está o barco em relação à água. Colocarmos a cabeça para trás não adianta nada no equilíbrio do barco.

3- Pegar com demasiada insistência na pega do cabo de trapézio: Se fizermos força nesta enquanto estamos no trapézio, corremos o risco de retirar a tensão na zona do cabo do afinador, fazendo com que o gancho de trapézio salte do arnês, o que normalmente resulta em mergulho...

Por fim, mas não menos importante, falamos do afinador de trapézio. Este vai regular a força que fazemos no mastro para endireitar o barco, sendo que quanto mais subirmos menos força fazemos e vice-versa. Há que ter uma boa sensibilidade de quando é que justifica mexer no afinador ou é apenas necessário trabalho de corpo, sendo que tem de ser um trabalho de entendimento entre o proa e o timoneiro. Normalmente, quando o vento sobe baixamos o trapézio. Mas se, por alguma razão, como por exemplo numa aproximação a uma bóia de bolina em que o bordo tenha saído um pouco curto, e precisarmos de orçar um pouco mais, precisamos de deixar o barco adornar um pouco, para que o barco tenha tendência a orçar por si. É extremamente difícil dar receitas ou medidas de como deve ir o afinador em cada altura, uma vez tem tudo a ver com as referências visuais que apresentamos mais à frente.

Fazemos ainda referência a um último pormenor: quando com vento forte, em que já temos que estar com o afinador de trapézio todo em baixo, é bom que se suba um pouco antes de entrar de modo a que, para que quando formos pegar de novo no cabo de trapézio, ele não fique enrolado à volta do brandal, como mostra a fotografia, tornando-se muito chato de desenrolar, traduzindo-se numa grande perda de tempo.

