

Regulagem e técnicas de regata

Classe Dingue



One Design

Obrigado por escolher a North Sails para seu Dingue.

Se você está começando a velejar nessa classe e seu objetivo será correr regatas (e ganhar!!!), leia cuidadosamente esse guia de regulagem para por em prática todos os conselhos e enfim dominar o barco e se tornar um velejador mais bem preparado.

Não deixe de consultar nosso especialista da classe Fábio Ramos. Caso tenha qualquer dúvida, ele estará pronto para te ajudar a dar ao seu dingue a maior velocidade possível.

Você encontrará seus dados ao final dessa página.



REGULAGEM DA VELA

As medidas citadas aqui não são regras (são referências), porque a regulagem varia de acordo com peso da tripulação e estilo de velejada do timoneiro.

Citarei como cada regulagem influencia o andamento, para que vocês possam tirar as suas próprias conclusões.

Altura da Amarração da Vela (tope)

Amarre o tope da vela a uns 13 centímetros do topo do mastro. No vento fraco amarre um pouco mais pra cima e no vento forte um pouco mais para baixo. Cuidado para não soltar demais e ficarem sem curso (espaço para caçar a testa) entre a base da vela e garlindéu. Tente evitar a variação excessiva de altura para que tenha a mesma referência de altura da retranca e base da testa.

Testa

Ao contrário do que muitos pensam, quando caça a testa, traz a bolsa para frente da vela que é um perfil aerodinâmico mais indicado para o vento forte, tendência de diminuir a orça. Com o vento fraco a testa é usada mais solta para a bolsa deslocar-se mais para o meio da vela fechando a valuma, gerando mais potência. Tendência de aumentar a orça.

Esteira

Regula a parte inferior da vela, essa regulagem é mais fácil de notar. Esteira solta, mais potência (vento fraco com ondas). Esteira caçada, menos potência (vento forte).

Traveller (pé de galinha)

Ajuda a regular a tensão da valuma e flexão do mastro.

Traveller mais solto (alto) vento fraco, para a retranca ficar mais no meio do barco sem "estrangular" (fechar) em excesso a valuma.

Traveller mais caçado (baixo) vento forte, mais curso para caçar a escota e fletir mais o mastro.

Burro

Muito usado no través e em popa. No contravento deixe esticado sem tensão, quando a escota estiver toda caçada. No vento forte (popa), deixe mais caçado para gerar potência (valuma esticada) e manter o barco mais equilibrado. No vento fraco, use o burro mais solto, mas com um pouco de tensão, para que a valuma não fique "batendo" nas ondas e a retranca fique "solta" para abrir.

Dica:

Nunca copie cegamente a regulagem do próximo, compare velocidade, a orça, a diferença de peso dos tripulantes e vá trabalhando até achar a sua melhor regulagem.



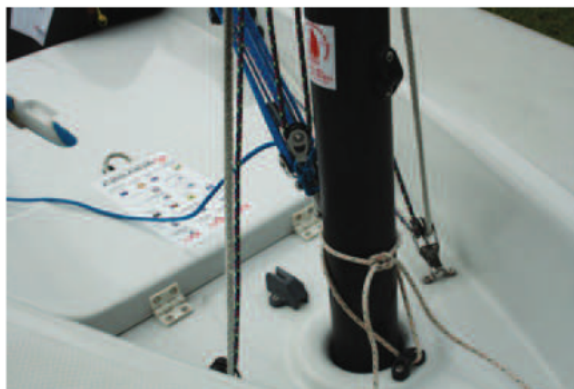
Tensão em excesso da testa



Tensão da testa em vento fraco



Máxima folga da esteira em contravento



Amarração



Amarra olhal da esteira

TABELA DE REGULAGEM NO CONTRAVENTO

Regulagem	Vento Fraco	Vento Médio	Vento Forte
Testa	Folgada: rugas na diagonal e ou horizontal	caçada	Bem caçada
Esteira	Sem ondas: 12 a 15 cm da retranca	Levemente mais caçado que no vento fraco	Bem caçada sem fazer ruga
Burro	Leve tensão	Um pouco mais de tensão do que a escota	Mais de tensão do que a escota
Traveller	solto	médio	caçado
Olhal do Tope	Mais alto, a vela fica em torno de 10 cm de alça.	Um pouco mais baixo	Mais baixo, com espaço suficiente para dar tensão na testa



Traveller- Vento fraco



Traveller - Vento forte

TÉCNICAS DE REGATA



POSICIONAMENTO DA TRIPULAÇÃO

Sempre que possível a tripulação deverá estar sempre junta, bem próximo um do outro, concentrando peso para evitar o efeito "gangorra".

Vento fraco

O proeiro deverá ficar a sotavento e mais a frente (do lado da bolina), para que o timoneiro consiga ficar a barlavento com uma visão melhor da vela.

O timoneiro também deverá ficar mais à frente do que o normal, a posição ideal é bem em cima da posição do mordedor. Recomendo tirar o mordedor e acostumar-se a velejar sem o mesmo.

Perna de Popa

A vela deverá ficar levemente além do mastro e a tripulação a barlavento mais à frente. Manter o Dingue adernado. Isso deve ser praticado para evitar a capotagem.

Dica:

A popa do Dingue no vento fraco deverá estar levemente "fora d'água", para diminuir o seu arrasto e levemente adernado para sotavento (contravento) a fim de que a vela esteja sempre armada (com a gravidade). A tripulação deverá se mexer o mínimo possível.

Vento médio

Com o aumento da intensidade do vento a tripulação começa a voltar à posição normal (também na perna de popa). Sentando mais a borda até que o barco fique equilibrado, já não há necessidade de "embicar" tanto o Dingue.

Vento forte

A tripulação deverá sentar um pouco mais para trás, escorando juntas.

Perna de popa

Quando o vento está muito forte o proeiro poderá ficar agachado no meio do cockpit, sempre atento à entrada da rajada, quando ele irá jogar o corpo mais para trás evitando que o Dingue embique em uma onda.

Dica:

No vento forte, evite andar com o Dingue (contravento) adernado para não derivar (andar lateralmente), se entrar uma rajada muito forte, mantenha-se na escora e alivie um pouco a escota, assim que o barco equilibrar volte a caçá-la.

Vento Sujo

O vento sujo é o vento com turbulências causadas por outras velas e até mesmo pelo casco da comissão de regatas se for grande, é claro.

A posição que devemos evitar em relação ao adversário no contravento é a seguinte: o rumo da popa e as laterais a partir do meio do barco em ambos os lados, sotavento e barlavento. A área triangular da vela a sotavento é onde há mais vento sujo. Na empopada é na frente da vela. A distância que o vento sujo afeta é variável, teoricamente quanto maior a intensidade do vento maior é a área do vento sujo. Quanto mais fraco, menor a área.

Como método de defesa direta de um adversário você deverá deixá-lo no vento sujo.

Mas não se esqueça da flotilha, pois ambos poderão ser superados por um terceiro.

Rondadas

A rondada é a alteração da direção do vento.

O vento nunca é da mesma direção, ele é afetado por diversos fatores: mudança de temperatura, nuvens baixas (alta pressão, baixa pressão), acidentes geográficos (morros, dunas), prédios, casas, etc.

No contra vento é de suma importância identificar estas rondadas.

Uma maneira fácil de verificar isto é marcar pontos de referência do nosso rumo em terra.

A rondada é NEGATIVA quando: o vento muda de direção e obriga a arribar (andar abaixo do nosso rumo) para a vela não panejar ou manter as birutas nas posições ideais.

A rondada é POSITIVA quando: o vento muda de direção e pode-se orçar e andar acima do rumo anterior.

Então no contravento você deve procurar sempre a rondada positiva para percorrer o menor trajeto possível. Não esqueça: sempre que um bordo fica negativo o outro bordo fica positivo. Geralmente você deverá cambar na rondada negativa e orçar na positiva.

LARGADA

Teoricamente a linha de largada deverá ficar perpendicular (90°) à direção do vento, mas a ISAF aconselha as Comissões de Regatas favorecerem levemente a marca (bóia) para não haver acúmulo de barcos ao lado da CR, prejudicando assim a visualização da linha de largada. Guardem essa dica.

Como foi visto anteriormente, o vento sempre tem uma variação na sua direção. É essa variação que você deverá estar ciente para achar o lado favorável da largada.

Existem várias maneiras de perceber qual o lado é mais favorável, uma delas é a seguinte: vá ao meio da linha de largada e coloque a proa na direção do vento até a retranca ficar no meio do barco com a vela panejando, o lado para qual a proa apontar mais é o favorável.

Identificando o lado favorável da largada, você deverá avaliar se realmente esse lado favorece no período pós-largada/ início da perna. Não adianta você identificar o lado direito da largada como favorável se o lado melhor para fazer o contravento

inteiro é o esquerdo.

Você deve largar o mais próximo da sua estratégia da perna de contravento.

Veleje até a CR e marque um ponto em terra do alinhamento do mastro da CR e a marca, assim você sempre saberá se está acima ou abaixo da linha de largada (muito importante na regra de 1 minuto, bandeira preta).

Depois disto você deverá traçar a melhor estratégia para aproximar da posição de largar no tempo correto, com vento limpo, com velocidade e se possível, livre para uma mudança de rumo para iniciar a sua estratégia do início da perna de contravento.

Dicas:

Chegue antes à linha de largada para testá-la várias vezes;

Cheque se há rondadas em períodos de tempo constante;

Marque um ponto de alinhamento da largada em terra;

No sinal de preparação (Papa) você já está em regata;

Antes da largada não há rumo correto, o barco de sotavento tem direito a orçar até a linha do vento (Definições do RRV).

Cuidado com os famosos "paraquedistas", barcos que vem de través com velocidade atropelando os que estão posicionados na linha. Muitas vezes eles não sabem que estão errados e não tem controle dos barcos;

Largue com o barco seco;

Largue no tempo;

Largue com velocidade;

Largue com vento limpo;

Largue o mais próximo da sua estratégia do início da perna de contravento;

Confira a bandeira de chamada individual (a CR não pode avisar verbalmente os barcos escapados, somente por sinal visual).

ESCOLHENDO O BORDO NO CONTRAVENTO

Como já foi falado anteriormente o vento sempre está variando o seu rumo e também em sua intensidade, é de grande valia reconhecer o local da raia antes da regata para saber como está o regime de vento local.

Geralmente em represas e lagoas o vento é muito influenciado por aspectos físicos (prédios, casas, morros, árvores, etc) que a rodeia. Lembre-se que você deverá sempre

estar na rondada positiva, aquela que permite aproximar a proa no objetivo, marca de barlavento.

Em algumas situações, um lado da raia pode ter mais vento que o outro, assim talvez você tenha que até andar um pouco mais para depois pegar um vento mais forte e constante.

Dicas:

Chegue pelo menos 30 minutos antes da largada, para conferir o regime de vento na raia;

Sempre marque um ponto de referência do seu rumo em terra (identificando rondadas);

No vento fraco, muita atenção nas rajadas, são as áreas mais crespas e escuras na superfície;

Sempre que entrar a rajada, a direção do vento mudará (positivo ou negativo);

Atenção nos barcos distantes, referência para saber se está entrando vento, com mais intensidade e qual a direção;

Atenção nos sinais em terra: chaminé, fumaça, etc;

Atenção em nuvens baixas, geralmente são áreas de baixa pressão, pode ser que tenha vento em baixo dela.

APROXIMANDO DA MARCA DE BARLAVENTO

Uma maneira segura de aproximar-se da marca no contravento em campeonatos grandes é sempre chegar com amuras à boreste (retranca à esquerda) - Regra 10.

Muita gente acha que tem direito cambando em compromisso interior na marca de barlavento, mas estas pessoas estão equivocadas, pois no momento da manobra você perde o direito - R 18.3.

Salvo exceções, chegar muito cedo ao "lay line" é arriscado.

O "lay line" é o rumo que você consegue chegar à marca diretamente, por exemplo: você pode decidir em fazer o contravento em uma cambada, larga para a direita da raia e anda até ficar no rumo da marca, camba e segue em direção da mesma (lay line). Porém o "lay line" sempre está mudando de acordo com as rondadas. Voltando ao exemplo: já cambou e está indo direto para a marca, o vento rondou positivo, você pode orçar mais, mas como você já está com o rumo no seu objetivo não convém e você tem que soltar a vela para manter as

birutas na posição ideal, isso é conhecido como "Sangrar a Bóia". O seu adversário que vinha atrás vai ganhar terreno com essa rondada positiva, ele poderá cambar antes, pois o "lay line" mudou mais para a esquerda da raia.

Dicas:

Postura conservadora: aproximar-se da marca com amura à boreste;

Alcançar o "lay line" mais próxima da marca. Exceções: correnteza muito forte ou diferença de intensidade de vento em um dos lados da raia;

No vento forte deve-se sair da escora somente no momento de começar a soltar a escota (sincronismo da tripulação);

Sincronizar a folgada da escota com a arribada;

Se tocar a marca, afaste-se e pague a penalidade (360°, um jibe e uma cambada), por definição o cabo de âncora não é marca.

Perna de Sotavento (empopada)

Na empopada você deverá ficar atento em não sair demais do alinhamento das marcas.

O Dingue não ganha tanta velocidade andando um pouco mais orçado ou pela valuma (velejar com o vento entrando pela valuma) do que a popa rasa.

É claro que se você identificou uma área com uma intensidade de vento menor (buracos de vento) na subida do contravento, pode ser vantagem "desviar" de tal área.

Aqui é mais fácil de visualizar, colocar e fugir do vento sujo dos adversários.

Dicas:

Procure velejar com direito amura à boreste (retranca à esquerda, Regra 10), todos os outros barcos com amura BB deverão manter afastado de você, mesmo o que estiver na sua proa.

Aproximando-se da Marca de Sotavento

Quando sozinhos devemos abrir na entrada da marca para permitir uma saída mais próxima no contravento, igual ao carro de corrida na curva.

Quando estiver com um ou mais adversários, procure manter compromisso interior, ficando por dentro na bóia. Esse compromisso é feito na entrada da área de três comprimentos do Dingue da marca (R 18).

Dicas:

Montar a marca aberto para sair fechado;

Regular a vela e abaixar a bolina na aproximação da marca, faça a regulagem fina após a montagem;

Caçar a vela sincronizada com a orça;

Manter o compromisso interno na marca;

Se tocar na marca afaste-se e pague a

penalidade (360°, um jibe e uma cambada), por definição o cabo da âncora não é marca;

Aproximando-se da Linha de Chegada

Muitas pessoas esquecem do alinhamento entre dois barcos para sabermos quem está na frente no contravento.

Não é estar simplesmente com uma pontinha da proa na frente do adversário.

O que vale é uma linha imaginária que faz 90° com o vento, correspondendo a mais ou menos 45° em relação ao barco. Isso é muito difícil de ver quando os dois barcos estão muito distantes.

A maneira segura de marcar um adversário é cambar na diagonal do barlavento dele.

Cambar logo na frente do seu rumo pode ser bom naquele bordo especificamente, se é cambar e chegar, mas se ainda estiver longe da chegada você dá chance no outro bordo de ficar lado a lado.

Dicas:

Marcar o adversário sempre na diagonal do barlavento;

Verificar se a linha não está torta, se estiver reconhecer imediatamente o que é mais próximo: marca ou CR;

Afastar tão logo que possível da linha de chegada e o seu sotavento.

E agora... velejar!

Especialista da classe:

Fábio Suyama Ramos / Tel: 048 9963-9509

fabio.ramos@northsails.com

Para mais informações por favor entre em contato com seu Representante Local.



One Design

www.brasilod.northsails.com

Av Princesa Isabel, 2095, Ilhabela, São Paulo / Tel.: +55 12 3895 8754 / Fax.: +55 12 3895-8779

contato@northsails.com.br / www.brasilod.northsails.com / Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Perú, Uruguay e Venezuela.