




Ranger 22



Todo aquele que pratica o esporte da vela, sabe que a verdadeira emoção está em ficar no cockpit sentindo o empuxo do vento, empurrando o barco em direção à chegada.

Pois esta incrível sensação das regatas, descrita pelos iatistas, é a que você vai experimentar quando estiver sentado no cockpit do Ranger 22. Um barco inovador que foi projetado para proporcionar muita emoção e prazer.

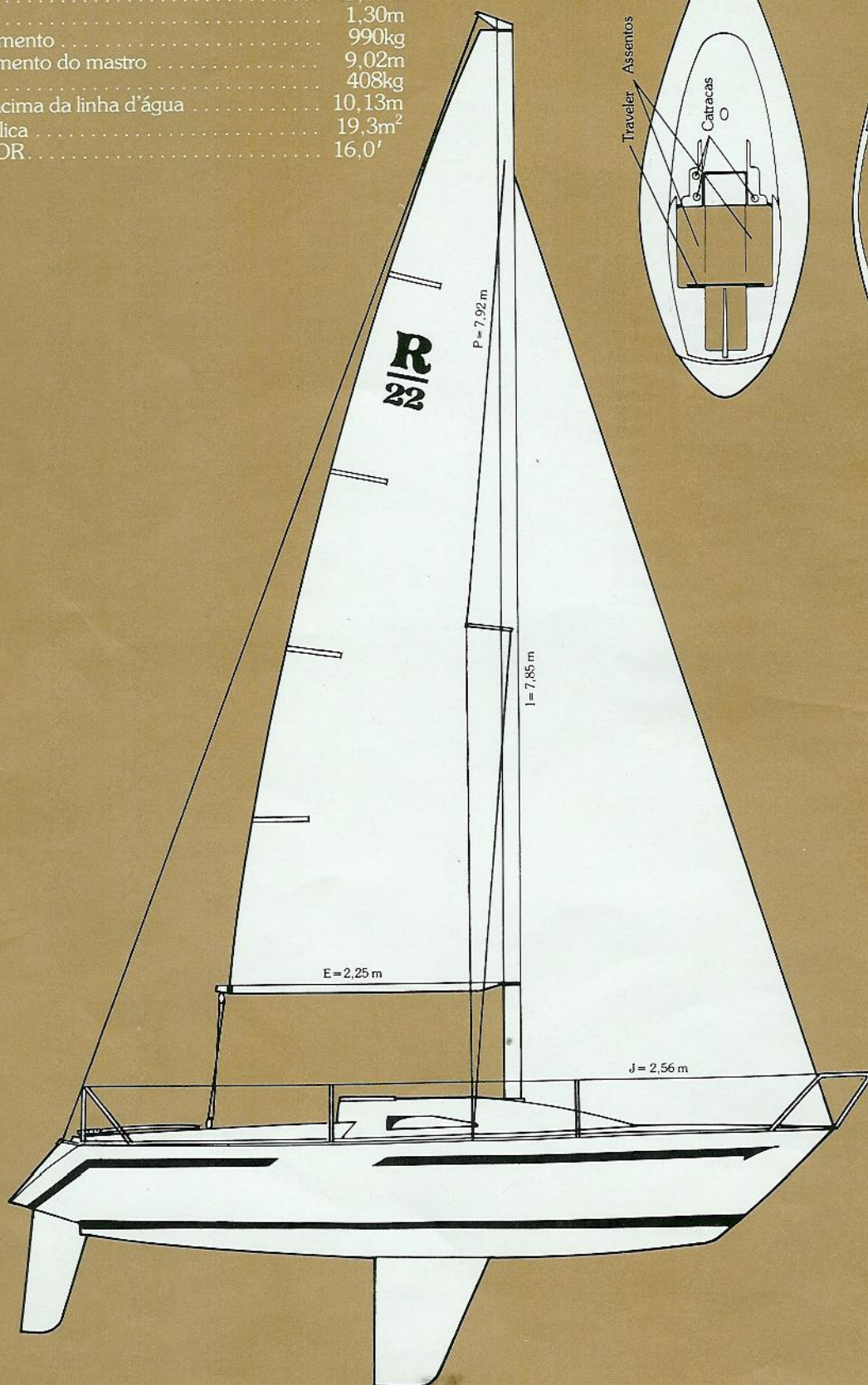
Mas a história e características do Ranger 22, você vai conhecer a seguir nos seus mínimos detalhes.

O que realmente queremos, agora, é que você inicie a leitura já sentindo a emoção de velejar em uma máquina de regatas como o Ranger 22.

Boa regata, ou melhor, leitura.

ESPECIFICAÇÕES:

Comprimento total (L.O.A.)	6,86m
Comprimento linha d'água (L.W.L.)	5,33m
Boca	2,44m
Calado	1,30m
Deslocamento	990kg
Comprimento do mastro	9,02m
Lastro	408kg
Mastro acima da linha d'água	10,13m
Área Vélica	19,3m ²
Rating IOR	16,0'



Desenho da Proa

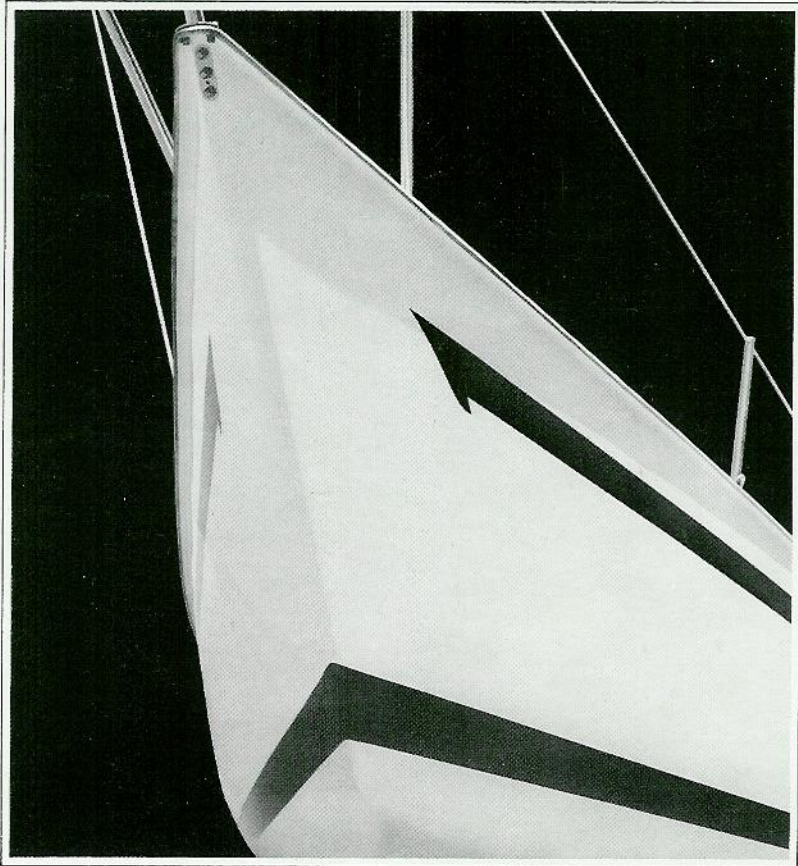
A proa do Ranger 22 é o resultado final de diversos anos de ensaios e experiências de G. Mull.

Trata-se de uma construção relativamente fina e moderna com a roda de proa reta desde o início, com um leme *chin* emergindo justamente abaixo da linha d'água.

O que é mais importante, porém, é que se trata de uma proa extraordinariamente eficiente, particularmente em contravento.

Outro benefício que a proa do Ranger 22 fornece é uma melhor classificação sob as regras da IOR.

Os 3 modelos de proa



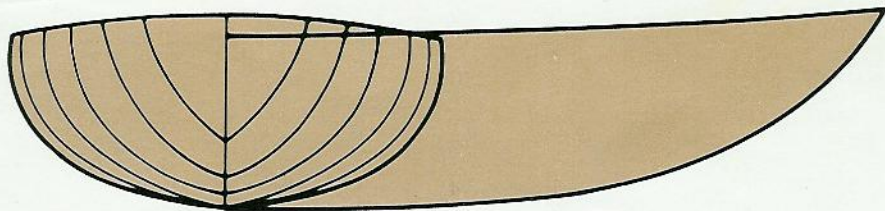
Uma proa mais cheia, como a ilustrada, sacrifica a capacidade em orça em favor da velocidade em ventos folgados.

Uma proa muito fina e

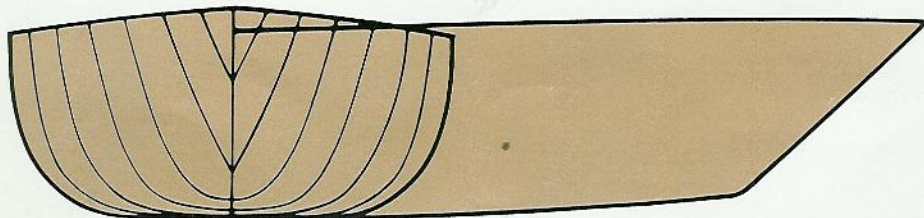
delgada pode ter uma tendência perigosa de se enterrar em ventos de popa.

O *chin* do Ranger 22 é levemente mais acentuado e

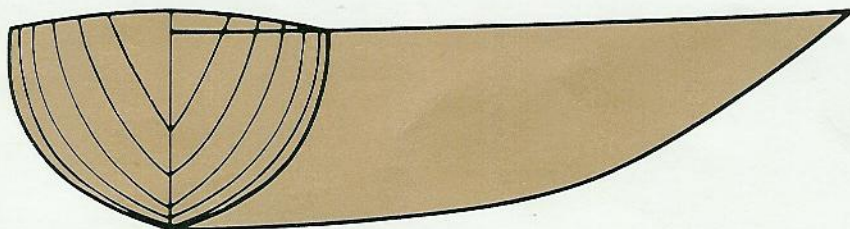
mais pronunciado do que em outros barcos do mesmo tamanho. O resultado: desempenho melhorado a barlavento.



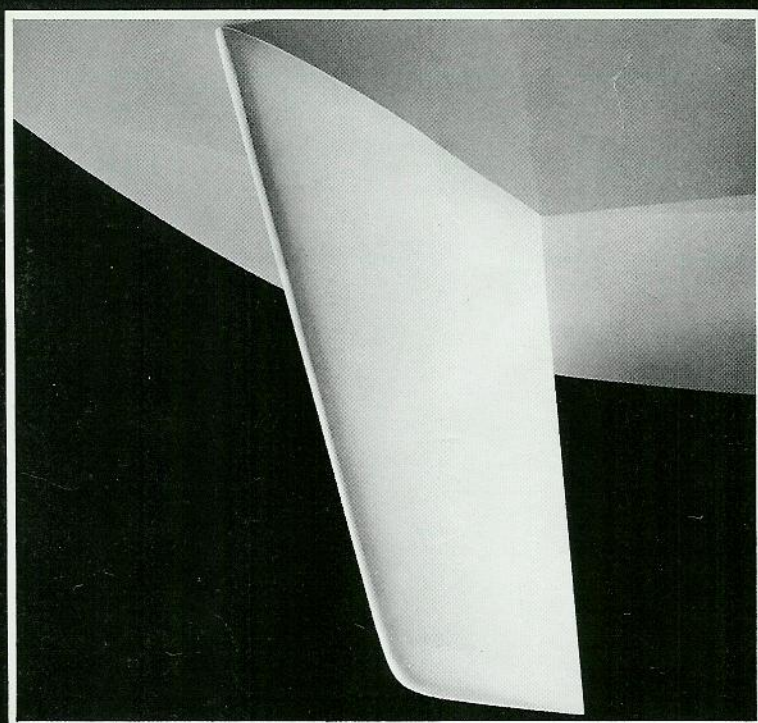
Proa mais cheia



Ranger 22



Proa mais fina



Desenho da Seção Central e da Quilha

Nesta secção as linhas do Ranger 22 continuam a ser agressivas e modernas, apresentando um fundo relativamente chato, encurvando-se pouco para tornar-se quase plano.

Este desenho basicamente realiza quatro funções

importantes:

— Primeiro, reduz o deslocamento do Ranger 22 e torna o barco mais leve;

— Ajuda a aumentar a estabilidade do barco e lhe dá maior capacidade de área vélica;

— Dá ao Ranger 22 excelentes características de desempenho numa grande variedade de condições em contravento ou em ventos folgados, enquanto

Um fundo quase plano e quilha tipo *fin keel* ajudam a tornar o Ranger 22 extremamente estável enquanto reduzem o atrito.

promove habilidades de *surfing* (visto que a maior parte de empuxo é criado nas primeiras 3/4 partes do casco);

— E, finalmente, dá ao barco uma base mais larga de cabine e maior espaço de piso.

E ainda mais: levamos sua boca exatamente o suficiente à ré para aumentar a estabilidade e evitar os notórios problemas de leme que acontecem em outros tipos de construção.

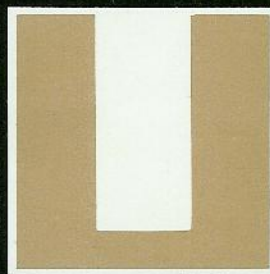
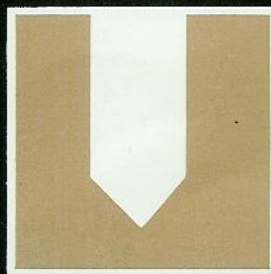
Uma quilha mais afilada

A quilha do Ranger 22 é uma *fin keel*. Ela baseia-se nos padrões e dados da NACA (National Advisory Committee for Aeronautics), que produziu a melhor quilha de uso geral em termos de capacidade a barlavento e a sotavento com o mínimo de atrito.

As opiniões, entretanto, não são tão unânimes quando se trata do formato do fundo da quilha.

No entanto, a quilha do Ranger 22 é praticamente um acordo.

Os formatos de quilha no plano transversal variam muito. Algumas são em forma de cunha, outras são completamente planas.



O fundo da quilha do Ranger 22 é semicircular, uma construção testada em tanque de prova que reduz o atrito e aumenta o desempenho geral, somando as vantagens dos dois extremos.



Construção da Secção de Ré, do Leme e do Espelho de Popa.

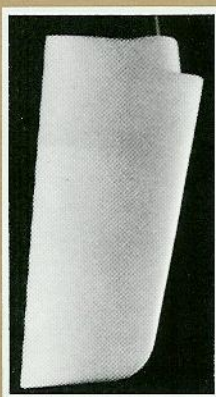
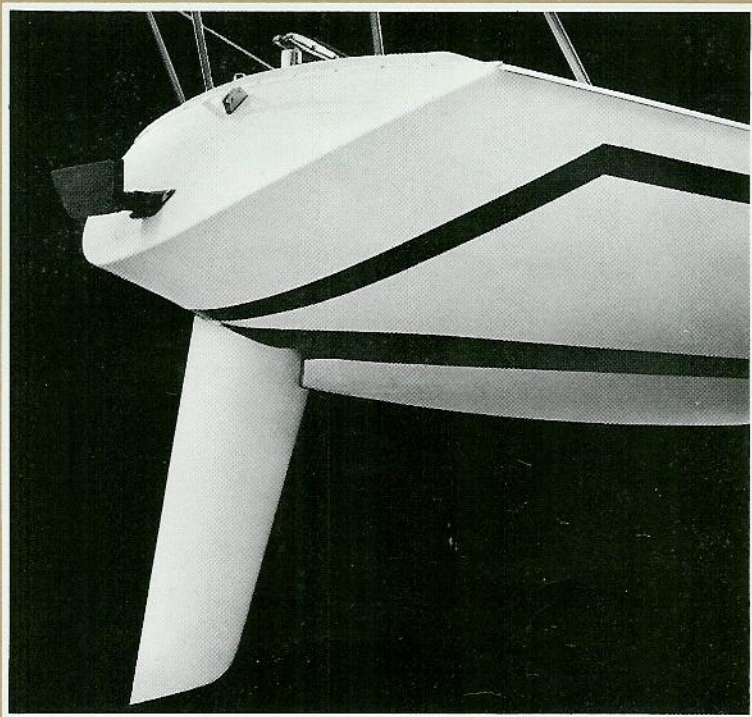
“A secção de ré do Ranger 22 é uma área em que tivemos extrema preocupação com as regras de classificação IOR, antes de pôr o lápis no papel,” diz Gary Mull.

No decorrer dos anos experimentou-se vários formatos diferentes de secção de ré, com tendências extremas para formatos em V, e para planas e largas.

A preocupação primária com a construção da secção de ré do Ranger 22 foi ajudar a fazer um barco bem equilibrado e muito estável direcionalmente, sem tendências para orçar ou arribar.

Também há um elegante *mini skeg* (como diz Mull) na secção de ré, logo à frente do eixo do leme, para lhe dar maior estabilidade direcional.

Assim como a *fin keel*, também o leme foi projetado aproveitando os dados da NACA.



O leme interno do Ranger 22 fornece o máximo de controle com uma quantidade mínima de superfície molhada e resistência passiva.

Espelho de popa invertido, agressiva secção de ré e leme interno com compensação, contribuem para as características positivas de manejo e sensibilidade do Ranger 22, enquanto lhe dão velocidade excepcional.



Ainda que relativamente veloz, um barco com secção de ré larga e plana pode ter problemas de direção em condições severas de navegabilidade.



A secção de ré do Ranger 22 é moderadamente plana e larga, dando velocidade sem os problemas típicos de manejo.



Uma secção de ré em formato de V sacrifica a velocidade para resolver problemas de direção e manejo.

O mastro do Ranger 22 é único, com *estimuladores de turbulência* fazendo parte da extrusão.

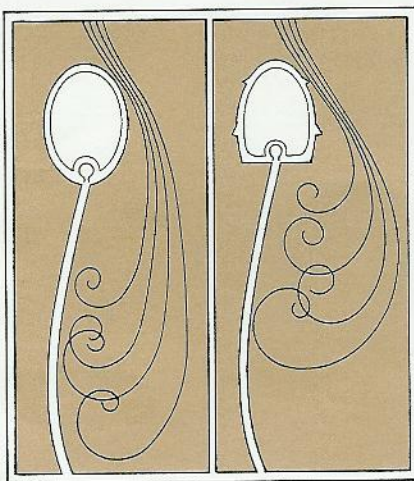
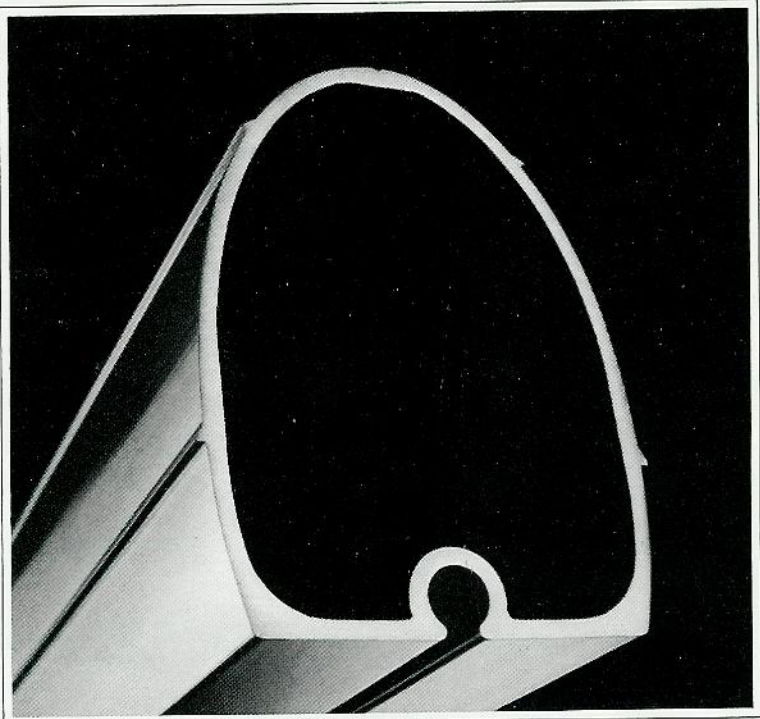
Mastreação e Plano de Velas.

O mastro do Ranger 22 foi planejado para tornar o barco mais veloz. O mastro é único. Uma construção que reduz o peso do mastro e a resistência aerodinâmica significativamente, sem sacrificar a integridade estrutural da extrusão.

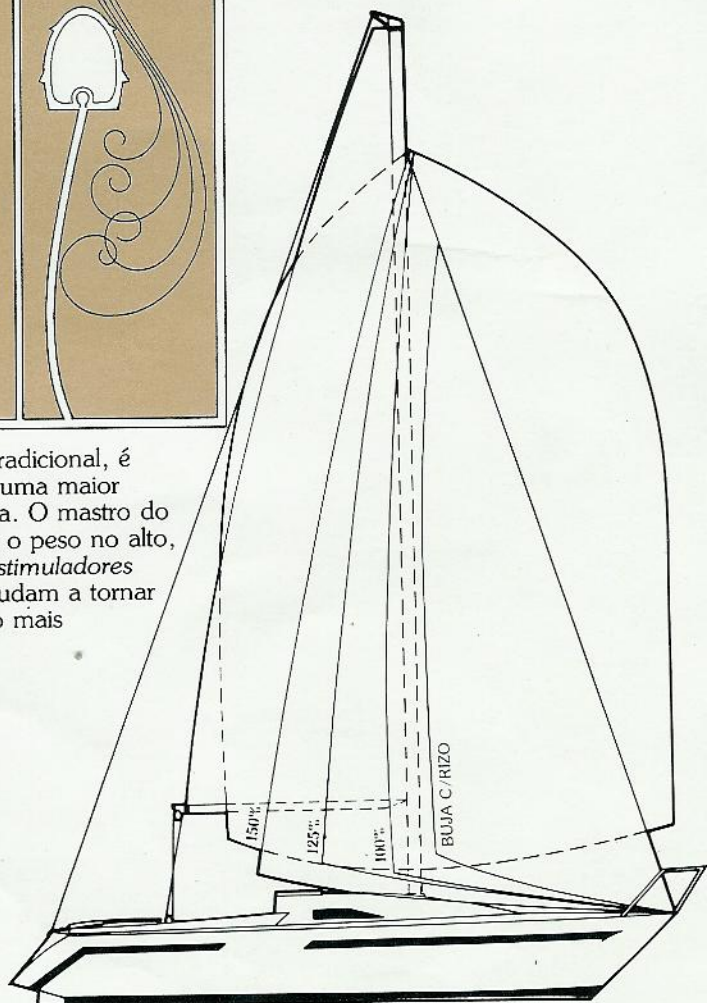
Foram incorporados *estimuladores de turbulência*, idéia retirada das asas dos jatos Boeing, que ajudam a manter o fluxo de vento ligado à vela grande, por um período mais longo, pelo fato de tomarem o fluxo prematuramente turbulento. Os benefícios são simples, mesmo que o princípio não seja: menos resistência passiva e uma vela grande mais eficiente.

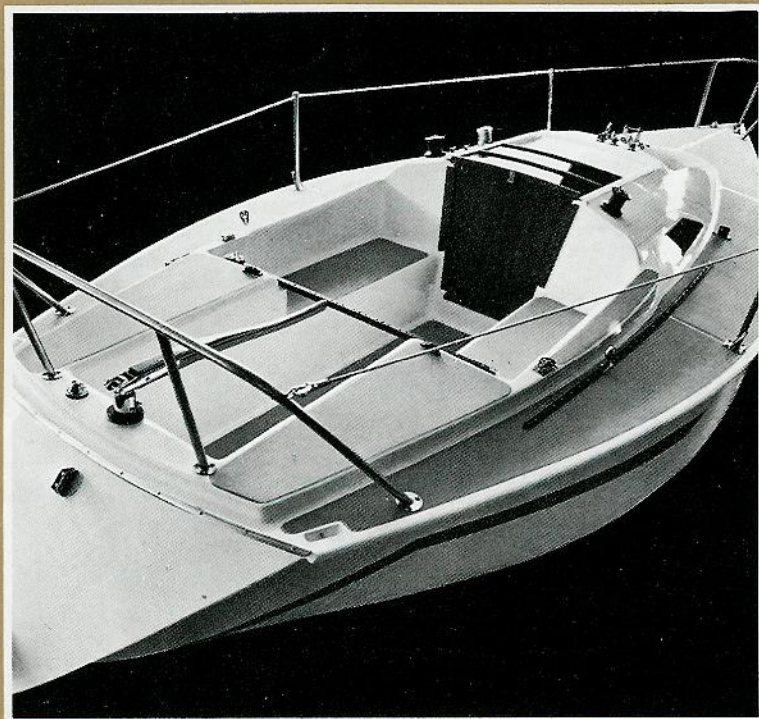
O plano de velas em si é um inteligente aparelhamento de 7/8. Um plano que oferece diversas vantagens, como a facilidade de manejo, inclusive em ventos fortes.

Este aparelhamento é encarado favoravelmente pela maioria das fórmulas de classificação, pois penaliza mais a área vélica da buja do que a vela grande.



Um mastro tradicional, é pesado e possui uma maior resistência passiva. O mastro do Ranger 22 reduz o peso no alto, enquanto seus *estimuladores de turbulência* ajudam a tornar o aparelhamento mais eficiente.





Convés e Cockpit.

“Ao planejar um barco do porte do Ranger 22 a gente realmente tem que ter o cuidado de construí-lo em função do tamanho real das pessoas, em vez de reduzir em escala, alguma idéia quente achada num barco grande”, raciocina G. Mull.

Por isso o convés do Ranger 22 está tão bem planejado como o de qualquer embarcação maior. É limpo, seguro e orientado para o trabalho.

Uma das características do convés são os rebaixos para fixação de peças que substituem os tradicionais ganchos e alças. A vantagem destes rebaixos é que evitam que você tropece, enganche

suas calças, rasgue velas, além de diminuir o atrito.

O Ranger 22 possui um convés com antiderrapante moldado, amplo, com bastante



espaço para a tripulação trabalhar.

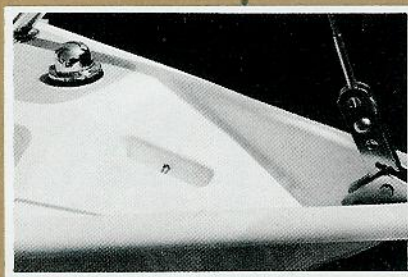
Pelo fato dos fuzís, assim como os trilhos dos passadores de genôa estarem fixados mais juntos à cabine, o convés está livre de obstáculos.

O sistema de escota das velas de proa permite o controle das mesmas a barlavento, fazendo com que a tripulação permaneça em posição de contrapeso.

Cockpit

O cockpit é pouco usual por ter dois assentos separados avante para a tripulação, pondo esta abaixo do nível do convés e reduzindo ainda mais a resistência ao vento.

O timoneiro possui um posicionamento especial em cockpit exclusivo com assento ao nível do convés, permitindo-lhe uma ampla visão.



Os rebaixos para fixação de ferragens e cabos são mais seguros e mais reforçados.

Um poço para a ferragem de proa torna a disposição do convés do Ranger 22 limpa e conveniente.

E. KURT GERN & CIA.

REPRESENTAÇÕES

Rua 7 de Setembro, 144
Fones 22-3380 - 22-4970
Caixa Postal, 20 - Tel:gr. Unico
89200 JOINVILLE - Sta. Catarina

O Interior

A cabine do Ranger 22 oferece acomodações funcionais para 4 adultos e surpreende pelo acabamento.

Possui ainda dois paióis para guardar objetos e equipamentos, e ainda espaço para o fogão e uma pia (opcional), se você espera fazer cruzeiros.

Acima de tudo o barco é confortável e sem complicações desnecessárias na sua cabine. E, divergindo da maioria dos outros barcos de sua classe, obedece as regras de *mini-ton* que definem o pé-direito e as acomodações.

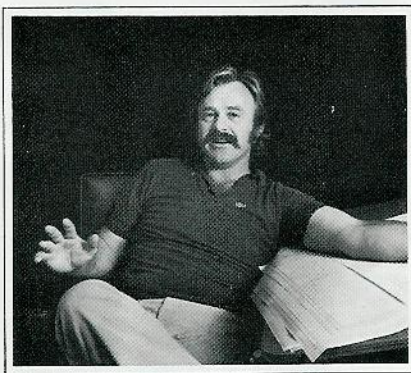
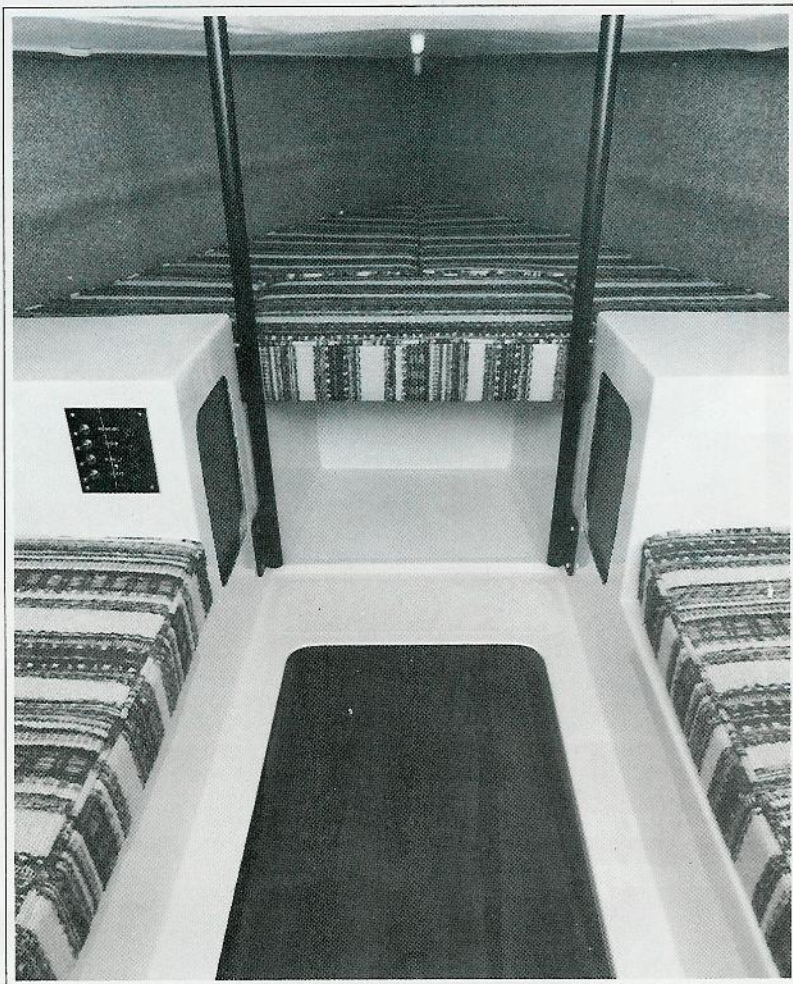
O Projetista: Gary Mull

Gary Mull nem sempre foi uma lenda viva.

Muito pelo contrário.

Há muito tempo atrás, ele era um graduado na Universidade Cal-Berkeley, recém formado com um diploma duplo em Engenharia e Arquitetura Naval, que logo iria trabalhar na conceituada firma Sparkman & Stephens em Nova Iorque, onde foi desenvolvendo o seu trabalho e construindo uma lenda sobre o seu nome.

Lenda, esta, que foi calcada na larga experiência em barcos de 6 metros (o Sf. Francis V e VI, ambos campeões da Copa Desafio Americano-Australiano, são exemplos recentes), e na quantidade crescente de



projetos sob encomenda, vencedores, como o Lively Lady, La Fortza del Destino, Improbable, Swamp Fire e Gonnagitcha, alguns deles em produção em pelo menos 10 países.

E Mull tornou-se

especialista conseguindo criar então uma quantidade impressionante de projetos para construção em série, como o Newport 20 e 30 e os Rangers: 23, 26, 28, 29, 32, 33 e 37.

E foi desta tradição competitiva que nasceu o Ranger 22.

Sobre sua obra-prima, diz Gary Mull: "O que eu realmente queria era projetar um barco melhor.

Um barco com melhor engenharia, melhor detalhamento, melhor equipado, melhor estilizado e, acima de tudo, que proporcionasse maior emoção ao velejar."

Mariner Construções Náuticas Ltda.

Rua Frederico Mentz 488 / pav. 4 / Caixa Postal 10.431 / Fone: 42.4602
CEP 90.000 / Porto Alegre / RS / End. Teleg.: "MARINER"