

Abono ANC

Descrição de alterações propostas para 2012

Introdução

As alterações propostas para 2012 resultam sobretudo de duas fontes: em primeiro lugar, do trabalho realizado em anos anteriores conforme descrito em 2011, dando continuidade às alterações então identificadas como necessárias; em segundo lugar, das opiniões recebidas dos utilizadores.

Tal como efectuado em 2011, serão objecto de alteração apenas um número reduzido de factores em 2012, para procurar garantir estabilidade na frota ANC e possibilitar um acompanhamento coerente e consistente das alterações. Pretende-se aumentar a justiça nos tempos compensados pelo Abono ANC, reduzindo as diferenças de tempo entre o primeiro e o último, e ir ao encontro das expectativas apresentadas por vários utilizadores.

No entanto, as principais formas de aumentar a justiça nos tempos compensados pelo Abono ANC continuam a ser, por um lado, a “limpeza” dos valores de medições e pesos errados que contaminam a nossa base de dados e, por outro, a honestidade e desportivismo de cada proprietário e a vigilância que cada um dos utilizadores deve manter sobre os barcos que competem em abono ANC, submetendo protestos de acordo com as Regras quando tal se revelar necessário.

Sumário das alterações propostas

Fórmula de cálculo do abono ANC

Extensão e aumento do factor "Ano de Projecto"

Embora em 2011 se tenha iniciado um processo de simplificação do Factor Idade com redução da bonificação introduzida por este factor para casco mais antigos, verifica-se que, nos últimos anos, entraram em competição sob abono ANC um conjunto de barcos de projecto bastante recente com optimizações e opções de desenho de casco que são fruto de desenvolvimentos recentes na construção de embarcações de recreio. Por esta razão, foi possível verificar que os barcos muito antigos que efectuam regatas estão em desvantagem adicional perante barcos mais recentes, desvantagem essa que não deve ser compensada apenas com base nos factores de desempenho dos barcos, mas também através de uma ligeira compensação adicional no factor idade. Por conseguinte, propõe-se que o factor idade seja incrementado em duas milésimas adicionais, a

aplicar progressivamente entre os 30 e os 40 anos de projecto e de forma constante a partir dos 40 anos.

Alteração do coeficiente no "Factor Lateral do Patilhão"

A frota ANC conta com alguns barcos cujas obras vivas são do tipo quilha corrida, opção de construção que raramente é observada em barcos recentes nos quais o peso responsável pela maior parte do momento endireitante está concentrada num patilhão, com ou sem bolbo ou torpedo. As quilhas corridas têm o peso concentrado numa zona normalmente mais extensa que um bolbo ou torpedo; contudo, quando comparados os dois tipos de casco (quilha corrida versus patilhões), é notório que as quilhas corridas têm necessariamente mais atrito por apresentarem uma muito maior superfície molhada. Esta diferença é uma desvantagem para as quilhas corridas; as vantagens dos barcos com quilhas corridas (tipicamente melhor comportamento em mar aberto, com vaga e vento forte) não são aproveitadas em boa parte das regatas típicas em abono ANC. Observando a distribuição de coeficientes do Factor Lateral do Patilhão (figuras F e P), constata-se que a desvantagem das quilhas corridas referida acima não está devidamente compensada, pelo que se propõe aumentar a bonificação para as quilhas corridas (figura F de 0,995 para 0,993; figura P de 0,996 para 0,994)

Introdução de três tipos de torpedo nos factores "Lateral do Patilhão" e "Secção do Patilhão"

Em 2011 foi introduzido um novo tipo de patilhão na fórmula de abono ANC, o torpedo, sem tratamento adicional. Torna-se necessário proceder agora à clarificação deste tipo de patilhão nos factores Lateral e Secção do patilhão, pelo que se propõe a inclusão de três novas laterais (R, S e T) e três novas secções (H, I e J), todas referentes a tipos de torpedo já existentes na frota ANC ou que poderão vir a existir no futuro. Propõe-se que os coeficientes a aplicar a cada nova lateral sejam, respectivamente, de 1,006 para R, 1,0055 para S e 1,007 para T, com as respectivas secções todas igualmente valorizadas com 1,005.

Regulamento da Classe

Separação entre grupos

A Comissão Técnica propõe em 2012 manter o mesmo racional usado em 2011 para a separação dos grupos (procurar uniformizar o número de barcos em competição em cada grupo), passando barcos do grupo A para o grupo B (os abonos mais baixos) e deste para o grupo D (também os abonos mais baixos). Durante o ano de 2012 serão analisadas outros critérios para divisão de barcos por grupos.