

REGULAMENTO DO

SISTEMA DE ABONO ANC 2013

1 GENERALIDADES

- 1.1 O Sistema de Abono ANC (SA) funciona pelo princípio “tempo sobre tempo”, dando origem a um coeficiente multiplicativo a aplicar, para cada veleiro de cruzeiro, ao tempo gasto por este em regata.
- 1.2 No final de cada época a fórmula do SA poderá ser revista e conseqüentemente alterada de modo a acompanhar as evoluções técnicas dos cascos, velas e aparelho.
- 1.3 A fórmula do SA é pública e está disponível para consulta dos sócios na Sede e delegações da ANC.
- 1.4 Todo o veleiro que corra sob o SA deve usar o galhardete da ANC no contra-estai e, por baixo deste, o galhardete do respectivo grupo.
- 1.5 O espírito do SA é proporcionar a possibilidade de todos os veleiros de cruzeiro poderem competir entre si de forma saudável.
- 1.6 As medições neste SA seguem as determinações das ERS (Equipment Rules of Sailing) da ISAF, excepto nos casos em que explicitamente se determine outra forma de medição.
- 1.7 O SA da ANC é de auto-medição, mas a Comissão Técnica da ANC (CT) reserva o direito de fazer medir qualquer barco em qualquer altura por um medidor por ela credenciado.

2 DEFINIÇÕES

- 2.1 Considera-se um *veleiro* ou *barco* de cruzeiro, candidato ao Certificado de Abono ANC (CA) e podendo sem mais participar em regatas nos grupos A e B:
 - 2.1.1 Toda a embarcação à vela que permita a navegação em mar aberto, podendo abrigar os tripulantes no interior, em condições de poderem dormir durante a navegação, com cozinha equipada com fogão e lava-loiça, e com sanita em compartimento separado do salão, de tal modo que a navegação se possa prolongar por vários dias e noites sem parar. Deve ainda atender ao seguinte:
 - a) Ser monocasco com dois mastros no máximo;
 - b) Ser veleiro de cruzeiro registado em qualquer categoria de navegação;
 - c) Possuir instalação eléctrica alimentada por baterias e estar equipado para navegação nocturna;
 - d) Possuir motor interior.
 - 2.1.2 A divisão dos veleiros entre os grupos A e B far-se-á por valor de abono a propor todos os anos pela Comissão Técnica da ANC. Para 2013 esse valor é de **0,9668**. Os abonos mais altos pertencerão ao grupo A.
- 2.2 Barcos com desenho original anterior a 1960 correm no grupo C (clássicos).
 - 2.2.1 Estes veleiros terão de possuir motor interior.
 - 2.2.2 Estes veleiros poderão não possuir balaustrada.

- 2.3 Os veleiros que não obedecerem às condições anteriores, ou aqueles cujo LOA seja menor ou igual a 8 m, ou ainda os que, tendo LOA superior a 8 m, tenham um valor de abono inferior ao proposto anualmente pela Comissão Técnica da ANC, correrão nos grupos D e E. Para 2013 esse valor é de **0,8835**. De qualquer forma, estes veleiros terão de possuir as seguintes características:
- Ter cabina estanque e habitável;
 - Ter motor auxiliar fora de bordo (quando o LOA for inferior a 8 m);
 - Ter balaustrada envolvente incluindo a popa, de altura superior a 45 cm;
 - Ter capacidade, por si só, para recuperar a posição normal quando forçado a uma inclinação de 90°.
- 2.3.1 A divisão dos veleiros entre os grupos D e E far-se-á por valor de abono a propor todos os anos pela Comissão Técnica da ANC. Para 2013 esse valor é de **0,9015**. Os abonos mais altos pertencerão ao grupo E.
- 2.4 Os barcos atípicos, que se tornem difíceis de integrar num grupo minimamente coerente, poderão ser alvo de uma decisão da Comissão Técnica sobre o grupo a que devem pertencer. De qualquer forma, uma transição destas só poderá acontecer entre os grupos A, B e C entre si, ou entre os grupos B, D e E entre si.
- 2.5 Os barcos do grupo C, quando o grupo não se puder constituir, serão integrados nos grupos A e B, em função do abono que possuírem.
- 2.6 Velas
- 2.6.1 É considerado balão qualquer vela de proa sem régua e com uma largura a meia altura da valuma não inferior a 75% do comprimento da esteira.
- 2.6.2 Quando o material usado nas velas não estiver definido no impresso de requisição do CA, fica ao critério da CT a sua avaliação.
- 2.6.3 Os barcos não podem utilizar em regata mais do que três balões.
- 2.6.4 Serão colocadas no mastro marcas indeléveis que definam o limite superior da posição da testa da vela (P), e na retranca para definir o limite posterior da esteira da vela (E). Se estas marcas não existirem o valor de P será a altura total do mastro acima da retranca e o valor de E será o comprimento total da retranca.
- 2.6.5 A bonificação de enrolador para a vela de proa será considerada para velas de proa com LP igual ou superior a 130% do J. Neste caso, as únicas velas que poderão ser envergadas no enrolador serão a vela de proa medida ou um estai de tempo. Um estai de tempo tem de possuir uma área inferior a 6% da altura do LL ao quadrado, não podendo o gurutil exceder 65% dessa altura.
- 2.6.6 Quando existir bonificação de enrolador a vela de proa não poderá nunca ser arriada, apenas enrolada. As únicas excepções verificam-se quando se tratar de uma substituição pelo estai de tempo ou devido a avaria a justificar perante a Comissão de Regata.
- 2.6.7 A vela grande de enrolar pela testa será bonificada em relação a uma vela grande que enverga normalmente. A vela grande de enrolar pela esteira também será bonificada mas menos que a de enrolar pela testa.
- 2.7 Aparelho
- 2.7.1 A ausência de barra de escota da grande ou a impossibilidade de afinação em tempo real é bonificada.

- 2.7.2 A ausência de carrinhos de escota da genoa ou a impossibilidade de afinação em tempo real é bonificada.
- 2.7.3 A ausência de afinação do contra-estai é bonificada.
- 2.8 Peso do veleiro
- 2.8.1 Sempre que uma embarcação não tenha sido pesada, o peso em vazio que se lhe atribui é o peso em vazio indicado pelo construtor no manual da embarcação (manual do proprietário).
- 2.8.2 Se em relação a um determinado modelo de veleiro nenhum dos proprietários disponibilizar o manual, a CT atribuirá a esse veleiro um peso de forma a penalizar esse veleiro.
- 2.8.3 Sempre que a Comissão Técnica tome conhecimento de que o peso que consta do manual é superior ao que o veleiro possui, a Comissão Técnica pode atribuir a esse tipo de veleiros o peso que mais se aproxime do seu verdadeiro valor. Esta decisão tem de ser justificada pela Comissão Técnica.
- 2.8.4 Quando for necessário determinar o peso, ou se o proprietário quiser pesar a embarcação, dever-se-á pesá-la nas seguintes condições:
- a) Com motor e baterias.
 - b) Sem tripulantes.
 - c) Sem qualquer lastro variável (como água ou combustível).
 - d) Sem equipamento móvel (roupa, ferramentas, utensílios de cozinha e de mesa, e sem alimentos).
 - e) Sem velas.
 - f) Sem escotas exceptuando a da grande, mas com adriças.
 - g) Sem ferro, sem a corrente e sem o cabo de massa.
- 2.8.5 Quando não for possível retirar equipamento, a CT estimará o seu peso que será subtraído ao valor da pesagem.
- 2.9 Casco
- 2.9.1 A linha de água declarada deverá corresponder à informação do projecto, ou seja, à linha de água declarada pelo estaleiro ou fabricante.
- 2.9.2 A linha de água só deverá ser medida, nas condições de pesagem em vazio, quando não for possível saber a linha de água de projecto, por ser:
- a) uma marca ou modelo pouco divulgado;
 - b) um veleiro muito antigo;
 - c) um veleiro de autoconstrução;
 - d) um veleiro substancialmente alterado em relação ao modelo de série e que por via disso tenha alterado significativamente o comprimento da linha de água.
- 2.9.3 A CT reserva-se o direito de utilizar medidas padrão para o casco de um determinado veleiro de série.
- 2.9.4 Em caso de omissão ou dúvidas quanto às medidas do casco caberá à CT o esclarecimento e a decisão sobre as mesmas.

3 MUDANÇAS DE GRUPO¹

- 3.1 Os proprietários dos veleiros com abono ANC poderão requerer à CT a transição para um grupo diferente daquele a que corresponde o abono da sua embarcação, determinado nos termos dos artigos 2.1 a 2.5, nas seguintes condições:
 - 3.1.1 o barco requerente tem que satisfazer os requisitos do grupo para onde pretende mudar;
 - 3.1.2 Apenas são permitidas transições entre os grupos A e B e entre os grupos B e D;
 - 3.1.3 caso o novo grupo corresponda a um grupo com abonos superiores ao da embarcação requerente, o barco receberá como novo abono o valor correspondente ao limiar de separação entre os grupos;
 - 3.1.4 caso o novo grupo corresponda a um grupo com abonos inferiores ao da embarcação requerente, o barco manterá o valor de abono.
- 3.2 Após apreciação e aprovação do requerimento, a CT emitirá o novo certificado de abono da embarcação com a menção do novo grupo e com o valor de abono (FCT) determinado nos termos dos números anteriores, indicando ainda que o certificado foi assim emitido a pedido do proprietário.

4 TRIPULANTES

- 4.1 O número máximo de tripulantes será aquele que o livrete da embarcação indique como sua lotação.

5 REQUISIÇÃO DO CERTIFICADO DE ABONO DA ANC

- 5.1 Podem requerer o certificado de abono (CA) todos os proprietários de um veleiro com número de vela atribuído pela FPV ou por uma Autoridade Nacional de outro país filiada na ISAF. Esse veleiro tem de obedecer ao parágrafo 2 deste Regulamento.
- 5.2 A requisição do CA é feita através do preenchimento e envio à CT da ANC do impresso de Declaração para Requisição de Certificado de Abono ANC.
- 5.3 Se dois veleiros possuírem o mesmo número de vela, será necessário que aquele a quem a FPV atribuiu o número na data mais recente se dirija à FPV para o alterar.

6 EMISSÃO DE CERTIFICADOS DE ABONO

- 6.1 Os CA são emitidos pela CT da ANC, nomeada pela Direcção da ANC e dela dependente.
- 6.2 O preço do CA e da sua renovação é determinado pela Direcção para cada ano.
- 6.3 Pode ser emitido um novo CA em qualquer altura desde que o proprietário o requeira.
- 6.4 Sempre que tenham sido alteradas as medições declaradas num CA, o proprietário deverá comunicá-lo à CT e solicitar um novo CA mediante o pagamento de uma taxa a definir todos os anos pela Direcção.

1 Nota: Foi aprovada na AG de 22 de Março de 2013 uma recomendação para a CT relativa à aplicação da regra 3, determinando que a embarcação requerente deverá ter um valor de abono pertencente ao intervalo de $\pm 1,5\%$ do limiar de separação entre grupos.

- 6.5 A ANC pode, em qualquer altura, retirar um certificado a um veleiro se se provar que este não cumpre as normas estabelecidas neste Regulamento.

7 MEDIÇÕES

- 7.1 Serão aplicadas as ERS (Equipment Rules of Sailing) da ISAF, excepto nos casos em que este Regulamento explicitamente defina outra forma de medição. Nas figuras associadas a este Regulamento definir-se-ão alguns pontos para a medição das velas.
- 7.2 As medidas podem ser fornecidas directamente pelo requerente com base nas medições efectuadas por ele próprio ou por um medidor credenciado pela ANC.
- 7.3 Aquando da alteração da propriedade de um veleiro com certificado de abono ANC, o novo proprietário deverá verificar as medidas declaradas pelo ex-proprietário ao requisitar o seu CA.
- 7.4 O proprietário do veleiro cujo CA é requerido torna-se responsável pelas declarações prestadas sobre as medidas e demais características do veleiro.
- 7.5 Quando existirem dúvidas, o proprietário deverá esclarecê-las com a CT.
- 7.6 Se as medidas tiverem sido fornecidas pelo proprietário sem recorrer a um medidor credenciado pela ANC, esse sócio será o único responsável pelas medidas.

8 CERTIFICADO DE ABONO

- 8.1 O CA ou uma cópia deste deverá andar obrigatoriamente, quando em regata, no respectivo veleiro.
- 8.2 A validade do CA está indicada no próprio certificado.
- 8.3 O certificado perde validade se:
- a) a data indicada no CA for ultrapassada, não existindo extensão do prazo comunicada pela Direcção da ANC;
 - b) houver alteração das medidas ou outras características do veleiro constantes do CA;
 - c) for substituído por outro CA;
 - d) o veleiro sofrer alteração de nome ou de proprietário;
 - e) for suspenso ou anulado pela CT.
- 8.4 Os CA são revalidados no início de cada ano, com as alterações inerentes ao ano de projecto ou devidas a modificações na fórmula do SA.
- 8.5 A renovação do CA do veleiro de um proprietário associado da ANC depende da situação regular desse associado perante a ANC.
- 8.6 Se a revalidação for efectuada antes da entrada em vigor do certificado desse ano, qualquer alteração entretanto efectuada será isenta de taxa de alteração.
- 8.7 Os CA são de consulta pública.
- 8.8 Quaisquer dúvidas sobre um CA em particular ou sobre a fórmula de abono que lhe dá origem devem ser sempre apresentadas por escrito à CT.

9 VERIFICAÇÃO DAS MEDIÇÕES

- 9.1 A CT pode decidir, caso necessário, inspeccionar ou voltar a medir um veleiro em qualquer momento, e sem aviso prévio, desde que não interfira directamente num evento em que este esteja envolvido.
- 9.2 O responsável pelo CA (o proprietário) não pode obstruir uma verificação das medidas.
- 9.3 Os veleiros classificados nos três primeiros lugares de uma qualquer prova poderão ser inspeccionados por um medidor credenciado da ANC.

10 PENALIZAÇÕES

- 10.1 Poderá haver uma penalização por uso incorrecto de um CA.
- 10.2 Se houver obstrução à verificação de medidas a CT suspenderá o CA.
- 10.3 Sempre que houver uma diferença entre as medidas reais e as constantes do certificado o responsável pelo CA será penalizado conforme a gravidade apurada.
- 10.4 A penalização tomará a forma de uma suspensão temporária ou definitiva do CA do veleiro em causa. Todos os casos de penalização terão de ser ratificados pela Direcção.

11 PEDIDOS DE REAVALIAÇÕES DE UM CERTIFICADO

- 11.1 Reavaliação solicitada pelo proprietário:
 - 11.1.1 Um proprietário pode requisitar uma reavaliação do certificado do seu próprio barco enviando à Comissão Técnica da ANC um impresso de reavaliação completamente preenchido e pagando a respectiva taxa (ver ponto 14). A decisão da Comissão Técnica da ANC será definitiva.
- 11.2 Reavaliação solicitada por terceiros:
 - 11.2.1 Um proprietário de um veleiro ANC, ou um seu representante, pode solicitar uma reavaliação do certificado de outro veleiro ANC à Comissão Técnica da ANC pagando a respectiva taxa (ver ponto 14).
 - 11.2.2 O proprietário do barco sujeito a esta reavaliação terá que entregar uma resposta às questões colocadas o mais brevemente possível. Se ao fim de quinze dias a partir da data do pedido de resposta ela ainda não tiver sido dada, o certificado em causa perde validade.
 - 11.2.3 Os dados em dúvida devem ser obtidos novamente agora por um medidor credenciado pela ANC.
 - 11.2.4 Os dados padronizados de barcos produzidos em série não serão submetidos a reavaliação solicitada por terceiros.

12 PROTESTOS DE CERTIFICADO

- 12.1 Nos termos estabelecidos nas RRV (Regras de Regata à Vela), um protesto de certificado pode ser submetido a uma Comissão de Protestos. A Comissão de Protestos pode enviar o protesto para a Comissão Técnica da ANC com a respectiva taxa de protesto (ver ponto 14).
- 12.2 No caso de um protesto, os dados em dúvida têm de ser obtidos novamente agora por um medidor credenciado pela ANC.

12.3 Os dados padronizados de barcos produzidos em série não serão submetidos a reavaliação devida a protesto.

13 CONSEQUÊNCIAS DO RESULTADO DE UMA REAVALIAÇÃO OU DE UM PROTESTO

13.1 Se o certificado reavaliado pela Comissão Técnica da ANC não aumentar mais do que 0,005, o certificado contestado manter-se-á válido até à data da reavaliação.

13.2 Se o certificado reavaliado pela Comissão Técnica da ANC aumentar mais do que 0,005, o certificado contestado será invalidado desde a data de emissão.

13.3 Em qualquer caso o certificado será invalidado se qualquer nova medida favoreça o barco e difira dos dados do certificado por mais de:

- a) 1% em **P, E, SPL, LOA, LWP, B, KD, FL, LL, J, LP, MHW** ou **MTW**;
- b) 5% em **h, x e y**;
- c) 2 % no **SPA**;
- d) 5% ou 250 kg no peso **W**, escolhendo o menor deles;
- e) ou se uma determinada informação sobre o veleiro esteja claramente errada.

13.4 Em todos os casos de reavaliação e de nova medição, será emitido um novo certificado.

13.5 O pagamento dos custos da emissão de um novo certificado será feito pela parte que as RRV determinem.

14 NAVEGABILIDADE E SEGURANÇA SOB ABONO ANC

14.1 A emissão de um certificado ANC não assegura que um barco tenha necessariamente um bom projecto, seja seguro e tenha condições de navegabilidade.

14.2 No certificado de abono vem expressa, sempre que possível, a área de navegação a que corresponde o registo do barco.

15 TAXAS

15.1 As taxas de reavaliação e de protesto de certificado serão definidas todos os anos pela Direcção da ANC.

15.2 A taxa de protesto entre participantes de uma regata em sistema de abono ANC serão definidas todos os anos pela Direcção da ANC.

16 GALHARDETES DA ANC E DO GRUPO

16.1 Durante as competições os veleiros terão de hastear em lugar bem visível à popa o galhardete da ANC e, sob este, o grupo A deverá hastear um galhardete amarelo com a letra A estampada a preto, o grupo B deverá hastear um galhardete azul com a letra B estampada a preto, o grupo C deverá hastear um galhardete preto com a letra C estampada a branco, o grupo D deverá hastear um galhardete verde com a letra D estampada a preto e o grupo E deverá hastear um galhardete branco com a letra E estampada a preto.

17 VIGÊNCIA DO REGULAMENTO DO SISTEMA DE ABONO ANC

17.1 O Regulamento do Sistema de Abono ANC apenas deverá ter uma revisão anual; as alterações serão apresentadas com uma nova versão do Regulamento, para que os associados tenham uma visão geral e sistemática do conjunto.

- 17.2 Compete à Direcção, sob proposta fundamentada da Comissão Técnica, deliberar sobre os casos duvidosos ou omissos nas Regulamento do Abono ANC.
- 17.3 Todas essas deliberações serão publicitadas aos associados logo que possível, através da Página da ANC na Internet e da Folha Informativa, e deverão ser submetidas à consideração do Presidente da Mesa da Assembleia-Geral a fim de serem homologadas na próxima Assembleia-Geral.
- 17.4 Aos associados é recomendado que apresentem directamente à Comissão Técnica todas as sugestões e alterações que entendam dever ser ponderadas para a optimização, valorização e credibilidade do Regulamento do Sistema de Abono ANC.

18 ACEITAÇÃO DO REGULAMENTO

- 18.1 Ao rubricar o CA e ao participar em regatas sob este sistema de abono, o proprietário:
- 18.1.1 confirma ter lido e aceite todas as disposições deste Regulamento;
 - 18.1.2 responsabiliza-se pela exactidão das informações que constam da declaração de pedido de certificado de abono ANC. Se uma modificação posterior for efectuada no veleiro a que diz respeito a declaração de pedido de certificado de abono ANC, ou se detectar alguma informação incorrecta na declaração ou no CA, compromete-se a informar de imediato a Comissão Técnica da ANC;
 - 18.1.3 prontifica-se a estar disponível para permitir que o seu veleiro seja verificado dentro de um prazo razoável;
 - 18.1.4 declara estar ciente e autorizar: que a ANC possua um ficheiro informático onde figura o conjunto dos dados declarados; que esses dados serão guardados, utilizados e que poderão ser facultados a todos aqueles que os solicitem para os fins expressos neste Regulamento.

Anexo A

Definições

Factor Idade

- ✦ Este factor é composto apenas pelo sub-factor Ano de Projecto;
- ✦ Ano de Projecto – Corresponde ao ano do lançamento do modelo ou da série pelo construtor, identificado pelo lançamento à água do 1º modelo ou série em causa. Por série entende-se uma versão do modelo, lançada pelo construtor, com modificação no casco ou no aparelho tal como apêndices, mastro ou retranca;
- ✦ Qualquer modificação do casco e respectivos apêndices, ou no aparelho feita posteriormente (mastro mais alto, etc.), passará a vigorar como nova data para o sub-factor Ano de Projecto.

LOA – Comprimento fora a fora: é o comprimento do casco entre as suas partes mais salientes à proa e à popa, descontando balastradas, ferragens, gurupés e paus de bujarrona.

- ✦ Nas embarcações com saia à popa, esta será incluída no comprimento, e se a saia não for de série, e constituir uma adição posterior, será considerada como modificação do casco com as devidas consequências no sub-factor Ano de Projecto.
- ✦ Nos barcos de série esta medida será padronizada e poderá ser a fornecida pelo fabricante. Todavia a CT poderá alterá-la caso verifique não estar a considerar os pressupostos acima.

BO – Lançamento de Proa: Distância horizontal desde o extremo do casco à proa, até à intersecção da roda de proa com a água. Se este último ponto não estiver bem definido, ou se houver uma mudança brusca na forma (caso das proas voadoras), haverá que tomar-se o ponto de tangência de uma linha imaginária a 45°, tangente à roda de proa. A existir distância entre este ponto e a superfície da água deverão então medir-se as distâncias X e H de acordo com as figuras anexas.

BWP – Boca máxima, medida no ponto a que corresponda a maior largura do casco. Recomenda-se para o efeito a realização de várias leituras, até determinar o ponto correcto. Para o efeito deverá usar-se o pau do spi, na horizontal, sobre os vergueiros, com dois prumos um de cada lado. Nos barcos de série aceita-se a medida declarada pelo fabricante.

FB – medido, na perpendicular, no ponto da boca máxima e desde o ponto de intersecção do casco com a coberta, excluindo verdugos e calhas, até à superfície da água. Para o efeito deve ser tomada uma medida a bombordo e outra a estibordo, calculando-se o valor médio. Deve ser medida em condições de pesagem; porém, aceita-se a declaração do proprietário.

Patilhão – Tipo:

- ✦ **Torpedo:** Quilhas que levem um torpedo na sua parte inferior, onde claramente esteja concentrada a maior parte do peso da quilha e cujo comprimento longitudinal seja superior a 1,7 vezes a corda medida a meia altura da quilha.
- ✦ **Bolbo:** Quilhas com domo não classificável como torpedo, ou tipo pata de elefante, com aletas, ou que apresentem um aumento de secção na parte inferior, desde que a largura desta na sua base seja superior ao dobro da largura, tirada a meia altura da quilha, ou o comprimento superior a 1,25 vezes mas inferior em 1,7 vezes a corda medida a meia altura da quilha.
- ✦ **Corrida:** aquelas que se estendem da proa quase até ao painel da popa.
- ✦ **Asa:** todas as outras.