

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE CRUZEIROS

REGULAMENTO DA CLASSE ANC

SISTEMA DE ABONO ANC 2005

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 consequentemente 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-se o direito de fazer medir qualquer barco em qualquer altura por um medidor por ela credenciado.

2. DEFINIÇÕES

- 2.1 Considera-se um veleiro de cruzeiro, candidato ao Certificado de Abono da ANC (CA) e podendo participar sem mais 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 mono casco com dois mastros no máximo.
 - b) Ser veleiro de cruzeiro registado em navegação costeira (C1 e C2), ao largo (B) ou em alto mar (A). Este ponto pode ser alterado sempre que as designações mudem na legislação.
 - c) Possuir instalação eléctrica alimentada por baterias e estar equipado para navegação nocturna.
 - 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 2005 esse valor é de 0,8365. Os abonos mais altos pertencerão ao grupo **A**.
 - 2.1.3 Barcos com desenho original anterior a 1960 correm no grupo **C** (clássicos).
 - 2.1.3.1 Estes veleiros terão de possuir motor interior.
 - 2.1.3.2 Estes veleiros poderão não possuir balaustrada.
 - 2.1.4 Os que não obedecerem às condições anteriores e/ou cujo LOA seja $\leq 8 m$ correrão nos grupos **D** e **E**. De qualquer forma, estes terão de possuir as seguintes características:
 - a) Ter cabina estanque e habitável.
 - b) Ter motor auxiliar.
 - c) Ter balaustrada envolvente incluindo a popa, de altura superior a 45 cm.
 - d) Ter capacidade para recuperar, por si só, a posição normal quando forçado a uma inclinação de 90°.
 - 2.1.5 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 2005 esse valor é de 0,8165. Os abonos mais altos pertencerão ao grupo **E**.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE CRUZEIROS

- 2.1.6 O proprietário de um veleiro pode sempre pedir para passar para um grupo a que corresponda um abono superior, desde que esse veleiro cumpra as regras estabelecidas para pertencer a esse grupo.
 - 2.1.7 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 **D** e **E** entre si.
 - 2.1.8 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.
- 2.2 Velas
- 2.2.1 É considerado balão qualquer vela de proa sem réguas e com uma largura a meia altura da valuma não inferior a 75% do comprimento da esteira.
 - 2.2.2 Quando o material usado nas velas não estiver definido no impresso de requisição do CA, fica ao critério da CT a sua avaliação.
 - 2.2.3 Os barcos não podem utilizar em regata mais do que três balões.
 - 2.2.4 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.
 - 2.2.5 A bonificação de enrolador para a vela de proa passará a ser considerada para velas de proa com 100% ou mais do J, crescendo a bonificação à medida que esta percentagem aumentar. Neste caso, as únicas velas que poderão ser envergadas no enrolador serão: 1 - a vela de proa medida; 2 - 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.
 - 2.2.6 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.
- 2.3 Aparelho
- 2.3.1 A ausência de barra de escota da grande ou a impossibilidade de afinação em tempo real é bonificada.
 - 2.3.2 A ausência de afinação do contra-estai ou a impossibilidade de afinação em tempo real é bonificada.
 - 2.3.3 A ausência de afinação de esteira da vela grande é bonificada.
- 2.4 Peso do veleiro
- 2.4.1 Sempre que uma embarcação de série não tenha sido pesada, o peso em vazio que se lhe atribui é o peso em vazio indicado pelo construtor.
 - 2.4.2 Quando for necessário determinar o peso, ou se o proprietário o quiser pesar, deve-se pesá-lo 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.
 - 2.4.3 Quando não for possível retirar equipamento, a CT estimará o seu peso que será subtraído ao valor da pesagem.
- 2.5 Casco
- 2.5.1 A linha de água declarada deverá corresponder à informação do projecto, ou seja, à linha de água declarada pelo estaleiro ou fabricante.
 - 2.5.2 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.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE CRUZEIROS

- 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.
- 2.5.3 A CT reserva-se o direito de utilizar medidas padrão para o casco de um determinado veleiro de série.
- 2.5.4 Em caso de omissão ou dúvidas quanto às medidas do casco caberá à CT o esclarecimento e a decisão sobre as mesmas.

3 TRIPULANTES

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

4 REQUISICÃO DO CERTIFICADO DE ABONO DA ANC

- 4.1 Podem requerer o certificado de abono (CA) todos os proprietários de um veleiro com nº de vela atribuído pela FPV ou por uma Autoridade Nacional de outro país filiada na ISAF. Esse veleiro tem de obedecer ao parágrafo 2 destas regras.
- 4.2 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.
- 4.3 Se dois veleiros possuírem o mesmo nº de vela, será necessário que aquele a que a FPV atribuiu o nº na data mais recente se dirija à FPV para o alterar.

5 EMISSÃO DE CERTIFICADOS DE ABONO

- 5.1 Os CA são emitidos pela CT da ANC, nomeada pela Direcção da ANC e dela dependente.
- 5.2 O preço do CA e da sua renovação é determinado pela Direcção para cada ano.
- 5.3 Pode ser emitido um novo CA em qualquer altura desde que o proprietário o requeira.
- 5.4 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.
- 5.5 Um CA pode ser retirado pela ANC, em qualquer altura, a um veleiro se se provar que este não cumpre as normas estabelecidas neste Regulamento da Classe ANC.

6 MEDIÇÕES

- 6.1 Serão aplicadas as ERS (Equipment Rules of Sailing) da ISAF, excepto nos casos em que o regulamento da classe ANC explicitamente definir outra forma de medição. Nas figuras associadas a estas regras definir-se-ão alguns pontos para a medição das velas.
- 6.2 As medidas podem ser fornecidas directamente pelo requerente com base nas medições efectuadas por ele próprio ou por um medidor credenciado pela ANC.
- 6.3 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.
- 6.4 O proprietário do veleiro cujo CA é requerido torna-se responsável pelas declarações prestadas sobre as medidas e demais características do veleiro.
- 6.5 Quando existirem dúvidas, o proprietário deverá esclarecê-las com a CT.
- 6.6 Se as medidas tiverem sido fornecidas pelo proprietário sem recorrer a um medidor credenciado pela ANC, esse sócio será o único responsável pelas medidas.

7 CERTIFICADO DE ABONO

- 7.1 O CA ou uma cópia deste deverá andar obrigatoriamente, quando em regata, no respectivo veleiro.
- 7.2 A validade do CA está indicada no próprio certificado.
- 7.3 O certificado perde validade se:
 - a) a data indicada no CA for ultrapassada
 - 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

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE CRUZEIROS

- 7.4 Os CA são revalidados no início de cada ano, com as alterações inerentes ao ano de construção e projecto, ou devidas a modificações na fórmula do SA.
- 7.5 A renovação do CA do veleiro de um sócio depende da situação regular perante a ANC desse sócio.
- 7.6 Se a revalidação for efectuada antes da entrada em vigor do certificado desse ano, qualquer alteração entretanto efectuada será isenta de taxa de alteração.
- 7.7 Os CA são de consulta pública.
- 7.8 Quaisquer dúvidas sobre um CA particular ou sobre a fórmula de abono que lhe dá origem devem ser sempre apresentadas por escrito à CT.

8 VERIFICAÇÃO DAS MEDIÇÕES

- 8.1 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.
- 8.2 O responsável pelo CA (o proprietário) não pode obstruir uma verificação das medidas.
- 8.3 Os veleiros classificados nos três primeiros lugares de uma qualquer prova poderão ser inspeccionados por um medidor credenciado da ANC.

9 PENALIZAÇÕES

- 9.1 Poderá haver uma penalização por uso incorrecto de um CA.
- 9.2 Se houver obstrução à verificação de medidas a CT suspenderá o CA.
- 9.3 Sempre que houver uma diferença entre as medidas reais e as constantes do certificado o responsável pelo CA será penalizado conforme a gravidade apurada.
- 9.4 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.

10 PEDIDOS DE REAVALIAÇÕES DE UM CERTIFICADO

- 10.1 Reavaliação solicitada pelo proprietário.
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.
- 10.2 Reavaliação solicitada por terceiros.
 - 10.2.1 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).
 - 10.2.2 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 perde validade.
 - 10.2.3 Os dados em dúvida devem ser obtidos novamente agora por um medidor credenciado pela ANC.

11 PROTESTOS DE CERTIFICADO

- 11.1 Tal como o permitem as RRS (Racing Rules of Sailing), um protesto de certificado pode ser submetido a um Júri de Protestos. O Júri de Protestos pode enviar o protesto para a Comissão Técnica da ANC com a respectiva taxa de protesto (ver ponto 14).
- 11.2 No caso de um protesto, os dados em dúvida têm de ser obtidos novamente agora por um medidor credenciado pela ANC.
- 11.3 Os dados padronizados de barcos produzidos em série não serão submetidos a reavaliação solicitada por terceiros ou protesto.

12 CONSEQUÊNCIAS DO RESULTADO DE UMA REAVALIAÇÃO OU DE UM PROTESTO

- 12.1 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.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE CRUZEIROS

- 12.2 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.
- 12.3 Em qualquer caso o certificado será invalidado se qualquer nova medida favoreça o barco e difira dos dados do certificado por mais de:
- 1%** em **P, E, SPL, LOA, LWP, B, KD, FL, LL, J, LP, MHW** ou **MTW**;
 - 5%** em **h, x e y**;
 - 2%** no **SPA**;
 - 5%** ou **250 kg** no peso **W**, escolhendo o menor deles;
 - ou se uma determinada informação sobre o veleiro esteja claramente errada.
- 12.4 Em todos os casos de reavaliação e de nova medição, será emitido um novo certificado.
- 12.5 O pagamento dos custos da emissão de um novo certificado será feito pela parte que as RRS determinem.

13 NAVEGABILIDADE E SEGURANÇA NA CLASSE ANC

- 13.1 A emissão de um certificado **ANC** não assegura que um barco tenha necessariamente um bom projecto, seja seguro e tenha condições de navegabilidade.
- 13.2 No certificado de abono vem expressa, sempre que possível, a área de navegação a que corresponde o registo do barco.

14 – TAXAS

- 14.1 As taxas de reavaliação e de protesto de certificado serão definidas todos os anos pela Direcção da ANC.
- 14.2 A taxa de protesto entre participantes de uma regata em sistema de abono ANC serão definidas todos os anos pela Direcção da ANC.

15 GALHARDETES DA ANC E DO GRUPO

Durante as competições os veleiros têm 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.

16 VIGÊNCIA DAS REGRAS DA CLASSE ANC

- 16.1 **As Regras da Classe ANC apenas deverão ter uma revisão anual e serem apresentadas com uma nova versão do Regulamento, para que os sócios tenham uma visão geral e sistemática do conjunto.**
- 16.2 **Compete à Direcção, sob proposta fundamentada da Comissão Técnica, deliberar sobre os casos duvidosos ou omissos nas Regras da Classe ANC.**
- 16.3 **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.**
- 16.4 **Aos sócios é recomendado que apresentem directamente à Comissão Técnica todas as sugestões e alterações que devam ser ponderadas para a optimização, valorização e credibilidade das Regras da Classe ANC.**

17 ACEITAÇÃO DAS REGRAS

O uso do Certificado de Abono ANC implica a aceitação das presentes regras.