



ASSOCIAÇÃO DE VELEIROS DE OCEANO DE BRASÍLIA – AVOB

Reunião de 04.01.2013

Ata da reunião da Diretoria da Associação de Veleiros de Oceano de Brasília realizada no dia 4 de janeiro de 2013, no Clube Naval de Brasília, com início às 19:00 horas e participação dos integrantes da Diretoria ao final nomeados.

Abrindo os trabalhos o Presidente da AVOB Sr. Aloísio referiu-se a contatos feitos com a Federação Náutica de Brasília através de seu presidente Roberto Renner, que mostrou a nova visão da federação para 2013, onde foram abordados aspectos relativos às competições de veleiros de oceano, à regra RGS e suas adequações, à formação de grupos, formato das regatas, modelo de apuração de resultados e premiação, dizendo ter encontrado clima favorável a um diálogo para equacionamento desses temas e para um trabalho conjunto das duas entidades, com o objetivo maior de fortalecer a vela de oceano em Brasília. Informou também que o Diretor de Divulgação, Henrique Ammirable não compareceu pois já havia firmado compromisso particular quando da mudança de data da reunião marcada anteriormente para o dia 03/01.

Em seguida foram debatidos os seguintes itens constantes da pauta:

Definição de alterações da Regra RGS-DF

O Diretor Técnico da AVOB, Sr. Caetano apresentou proposta de alterações a ser encaminhada à Assembléia Geral Extraordinária para aprovação, conforme disposições estatutárias, valendo as modificações para as competições do ano de 2013.

Amplamente debatido o tema foram definidas as seguintes adequações à regra a serem submetidas à AGE:

- 1º Volante - estai volante superior - Upper

Penalização: de 0,05 para 0,06 sobre o TMa – resulta no aumento de 13,32 segundos por hora.

A utilização do volante favorece muito o ângulo de orça e reflete bem no desempenho do barco, tendo mostrado que é bem significativo o ganho nas nossas condições de vento que varia muito em intensidade.

A proposta é aumentar um pouco a penalização para melhorar a competitividade em relação aos demais barcos/classes que não utilizam esse dispositivo.

- 2º Volante:

Penalização: 0,03 (mantida inalterada)

- Balão – Largura (SMW)

Penalização: de 0,04 para 0,02 sobre a área vélica (resulta na redução de 2,16 segundos por hora).

Essa penalização é imposta ao barco que tem uma largura do balão acima do permitido, ou seja com "SMW" maior que o 1.8 do "J", mas, até o limite de 10%.

Essa alteração permite que a escolha entre manter a penalização ou recortar o balão não comprometerá o resultado final, pois, se recortar a vela terá um tmf menor e um rendimento também menor e, por outro lado, se decidir por manter as medidas, o tmf aumentará mas o rendimento também será maior. Será uma questão de simples escolha.

- Balão – Largura acima de 10%

Penalização no TMF: Redução de 0,05 para 0,03 (resulta na redução de 7,2 segundos por hora)

Essa penalização é imposta ao barco que tem uma largura do balão (SMW) maior que o segundo limite permitido, ou seja, excede 10% sobre 1.8 do "J".

Como a penalização é imposta no TMF, o valor atual tem se mostrado muito grande.

A proposta é ainda evitar os excessos na largura do balão, mas permitir que barcos mais modernos que são projetados dessa forma e os "one design" não tenham penalizações que inviabilizem a sua participação.

- Vela Grande – aluamento acima do permitido e até 5% em qualquer das cinturas da vela grande:

Penalização: 0,04 para 0,02 sobre a área vélica (resulta na redução de 3,6 segundos por hora).

Essa penalização é imposta ao barco que tem um aluamento acima dos índices (% sobre o E_g - esteira do grande) permitidos em qualquer uma das cinturas da vela ($MGT=27\%E_g$; $MGU=43\%E_g$; $MGM=70\%E_g$; $MGL=95\%E_g$).

Essa alteração permite que a escolha entre manter a penalização ou recortar a vela não comprometerá o resultado final, pois, se recortar terá um tmf menor e um rendimento também menor e por outro lado, se decidir por manter as medidas, o tmf aumentará mas o rendimento também será maior. Será uma questão de simples escolha.

Penalização no TMF – de 0,05 para 0,03 (resulta na redução de 7,2 segundos por hora)

Essa penalização é imposta ao barco que tem um aluamento acima do permitido.

Como a penalização é imposta no TMF, com a finalidade de evitar aluamentos excessivos que fogem ao escopo da regra, e esse valor tem se mostrado muito grande, é proposta uma redução para não eliminar barcos com projetos mais modernos que, p.ex., usam um grande "SquareTop".

- Adriça – elevação do ponto de fixação no mastro.

Penalização: de 0,05 para 0,06 sobre o TMa – tipo de armação do mastro (acrécimo de 11,88 segundos por hora).

Essa penalização é imposta ao barco que alterar o ponto da adriça do balão no mastro para mais acima do ponto do projeto original (especificado junto à ferragem que fixa no mastro os brandais e estai de proa).

Com o regime de ventos de BSB essa modificação dá um grande ganho de performance para o barco, por deslocar a área vélica do balão mais para o alto onde os ventos são mais efetivos, além de permitir fazer um balão com maior SL (comprimento), aumentando a sua área.

Por isso, esta sendo proposto esse aumento para equilibrar mais o tempo corrigido em relação aos demais barcos.

A intenção é evitar que essa modificação seja feita, mas não é impeditiva, pelos respectivos ganhos de rendimento.

- Pau de Spy (pau do balão)

Penalização: 1,02 sobre o rating medido - MR (elimina a penalização de 26 segundos por hora apenas para os projetos que utilizam buja)

Essa primeira penalização é imposta ao barco que tem o pau do balão acima do permitido, isto é, acima do "J".

Alguns projetos modernos têm uma configuração de área vélica de proa que privilegia o balão em detrimento da utilização de buja. A intenção é tirar a penalização para os barcos que tem esse tipo de projeto, porém, condicionando que a buja tenha um LPG menor que 110% do J, pois já é uma limitação do próprio projeto.

Devido à menor área de vela no contravento, esses projetos tentam compensar no popa com uma área maior de balão, e em consequência, o projeto do pau é proporcional ao SMW e não ao "J".

- * Pau de Spy (pau do balão) – TMF

Penalização: acréscimo de 0,01 no TMF

Essa é uma penalização adicional para os barcos que tem o pau do balão maior que 110% do "J". Como esse limite é razoável, pois representa um acréscimo adequado exigido pelos projetos modernos em função da área do balão especificado pelo projetista, entende-se que se poderia manter essa penalização para evitar excessos e a não utilização do pau como um falso gurupés.

COMISSÃO TÉCNICA

Conforme dispositivo estatutário que prevê que essa comissão tenha no mínimo um representante de cada clube e respectivos suplentes, a diretoria propôs para a atual gestão, inicialmente, os nomes de Lars Schmidt Graef (ABVO), Rogério Passos Caetano da Silva (CNB), Sérgio Vinícius Marques do Val Cortes (CNB), Maurício Carneiro de Albuquerque (ICB), Carlos Weastone Correa da Costa (ICB), José Rocha Neto (CAER), Renato Soares Rodrigues (CAER), Ezequiel Roberto Costa Medeiros (CMIC), Homero Corrêa Martins (CMIC), Aloísio da Silva Ferreira (AABB), Manuel Alejandro Martínez Liboreiro (AABB), mais os suplentes, Ricardo Vianna de Camargo (ICB), Henrique Oswaldo Éboli Ammirable (CNB), Rodrigo Ferreira Fernandes (CMIC), Celso Freddi (AABB) e Leonardo Klarmann Porto (CAER).

Formação dos grupos da AVOB:

Com o objetivo de melhor reagrupar os veleiros de acordo com suas características e formar grupos mais consistentes nas competições foi proposto e aprovado, depois de amplo debate, constituir o Grupo Regata A, englobando os antigos grupos Regata A e Especial, o Grupo Regata B com as mesmas características do atual, e o Grupo Cruzeiro C, resultante da aglutinação dos grupos Cruzeiro A, B e C.

Prazo para filiação à AVOB em 2013:

Decidido que os atuais TMF terão validade até 01.3.2013.

Também definido que as taxas de filiação (R\$50,00), medição (R\$2,00 por pé) e pesagem (R\$50,00) permanecerão inalteradas.

Calendário 2013

As seguintes datas para realização do Campeonato do DF da AVOB e da Copa AVOB deverão ser levadas à FNB e aos clubes sede:

18 e 19.05.2013 – Campeonato do DF AVOB Etapa 1 – CAER ou ICB

07 e 08.09.2013 – Campeonato do DF AVOB Etapa 2 – AABB

27 e 28.04.2013 – Copa AVOB – ICB.

Nada mais havendo a tratar foi encerrada a reunião da qual se lavrou a presente ata. Compareceram , Aloísio da Silva Ferreira, Celso Freddi, José Rocha Neto e Rogério Passos Caetano da Silva.

Brasília 04 de janeiro de 2013

Celso Freddi – secretariou a reunião.