



Afonso Miranda / Rodrigo Mendes Sailing Team

CNBB – Clube Náutico Boca da Barra
Vela de Competição
Classe 420

Época desportiva 2017/2018

Apresentação do projecto de “*parceria desportiva*”



ÍNDICE:

- 1 – A equipa
- 2 – O projecto
- 3 – A época desportiva 2017/2018
- 4 – A preparação
- 5 – A embarcação
- 6 – Os Objectivos
- 7 – Sponsoring
- 8 – Orçamento da época
- 9 – Opções de parceria
- 10 – Contactos
- 11 – Portfolio Fotos



1 - A equipa

Tripulação

Afonso Duarte Mendes Guerra Simões Miranda

Timoneiro - Licença desportiva nº 19766

Rodrigo Simões Guimarães Mendes

Proa - Licença desportiva nº 20375

Barcos Competição

Zieglmayer SZ420 Evolution Carbo Race 2017

Nº Vela: 56188

Barco Treinos

Lenam 420 Gold Model 2006

Nº Vela: 52237

Equipa técnica

Treinador 1:

João Fontes

Treinador 2:

Diogo Lopes

Consultor Técnico:

Renato Conde

Mental Coach:

Odino Almeida

Orientador físico:

Nuno Troia



2 - O projecto

O Afonso e o Rodrigo são 2 jovens de 16 anos que tiveram a sua formação básica na classe Optimist percorrendo toda uma evolução nas equipas de competição da classe.

E agora, tendo já um cumprido já um primeiro ano de adaptação a nova classe Internacional 420, têm a ambição de cumprir a nova época desportiva a competir ao mais alto nível nos campeonatos e regatas nacionais e internacionais, com vista ao alcançar dos lugares cimeiros da classe a nível nacional e internacional a médio prazo (3-4 anos).

Para um projecto desta envergadura, é necessário ter reunidas várias condições.

Desde logo estar inseridos numa estrutura de competição de um clube com todas as infraestruturas de apoio à prática da modalidade, uma estrutura técnica reconhecida e toda uma logística de transportes, atrelados e barcos de apoio, para as deslocações aos diversos eventos e treinos.

Tudo isto é proporcionado pelo clube CNBB – Clube Náutico Boca da Barra sediado na Gafanha da Nazaré – Aveiro, que apostou na criação de uma equipa de competição de 420..

É também necessário dispôr de uma embarcação competitiva (casco, mastreações e capação) que permita as melhores condições de treino e principalmente, andamentos em regata ao mais alto nível.

Para tanto, foi já neste período de preparação da nova época adquirida na Alemanha um barco novo Zieglmayer SZ420 Evolution Carbo Race 2017, considerado actualmente como um dos melhores barcos da classe.

Paralelamente foi adquirida uma mastreação nova Superspars, e mais um jogo de velas Olympic (Mainsail 420 RDL RUSH Brand, Estai Jib 420 SV5 e Spinnaker 420 AP16 BULLIT especialmente adaptada à mastreação e peso da tripulação.



Finalmente é necessário uma disponibilidade financeira para suportar todos os encargos para além dos custos de base a cargo do clube.

Esta será tanto maior quanto mais ambicioso for a programação da época desportiva, quanto ao número de eventos a acorrer, ao programa de treinos a cumprir e objectivos propostos.

E é esta a razão principal da necessidade de “sponsoring”, tendo este documento como objectivo a apresentação do projecto, o seu enquadramento e viabilidade.

3 – Época desportiva 2017 / 2018

A época desportiva decorre desde Setembro de 2017 e prolonga-se até Agosto 2018, estando prevista a participação nas seguintes regatas e eventos desportivos, para além de outros para os quais possam vir a ser convidados:

- Campeonato Europeu de Júniores – Lago Garda (Itália)
- Semana do Atlântico – Vigo
- Copa de Espanha – Málaga
- 1ª PAN – Cascais
- Imperia Winter Regatta - Imperia
- 2º PAN – Vilamoura
- Campeonato de Portugal de Júniores e Absolutos
- 3ª PAN – Norte
- Campeonatos Internacionais (mediante apuramento): Campeonato da Europa de Júniores em Sesimbra e Campeonato do Mundo de Absolutos em Newport (EUA)
- Cruzeiro da Ria (Ovar Aveiro)
- 3 PCR ao longo da época



4 - A preparação

A preparação específica para as diferentes regatas requer, sempre que possível, treino nos locais de prova nos dias anteriores pelo que se pretende ir sempre com alguma antecedência.

Uma preparação mais adequada presume treinos em vários locais para experimentar diferentes condições de mar e vento de forma a simular as condições reais de regata, dando assim uma experiência acrescida em ambiente real, o que presume deslocações e toda a logística associada.

Durante o verão ir-se-á aproveitar para treinar em diferentes locais para melhor preparar a época. Ao longo desta estão previstos treinos semanais.

Estão em estudo parcerias institucionais com outros clubes, para troca de experiências e aproveitamento de sinergias com objetivo de desenvolver o aspecto competitivo durante os treinos, para uma melhor resposta em competição.

5 - A embarcação a utilizar

História

O barco Internacional 420 foi desenhado por Christian Maury, segundo uma especificação desenhada por Aristide Lehoerrff e Pierre Latxague, principais instrutores de vela da escola de vela Centerport, no sudoeste da França, perto de St Jean de Luz.

Foi construído primeiramente pelo industrial francês Lucien Lanaverre, um antigo tanoeiro da indústria do vinho de Bordéus, que se tinha convertido nos anos 60 à então nova indústria de moldes em poliéster GRP, tendo como finalidade a construção de um barco simples, barato, de duas velas, com painel de popa, sem trapézio e de fácil governo.



A classe desenvolveu-se rapidamente, primeiro em França, e depois internacionalmente, tendo sido adoptada como classe para treinamento de jovens para a maior classe olímpica, a Internacional 470 que foi projetado por André Cornu.

No final dos anos 1960, a classe foi adoptada por alguns clubes de vela universitária no Reino Unido para treinamento e corridas em equipa.

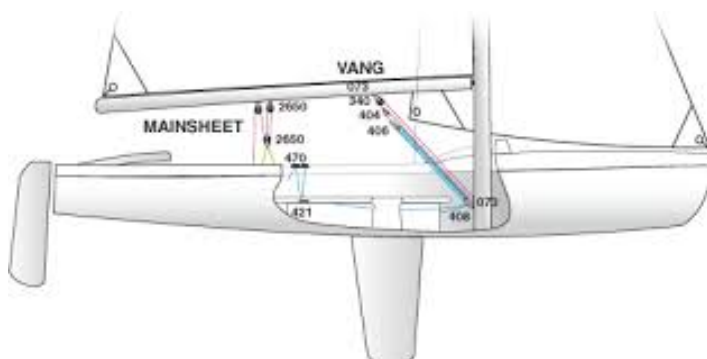
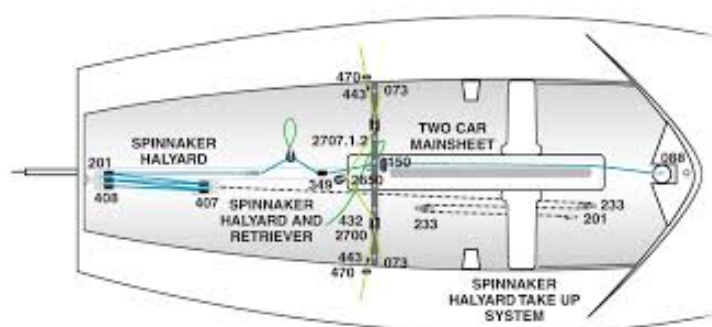
Construção

A classe Internacional 420 adoptou uma política de "evolução prudente" para permitir o seu desenvolvimento sem tornar obsoletos os barcos existentes.

A navegabilidade e estabilidade do casco em velocidade mostraram-se melhores do que a maioria dos seus contemporâneos, o que juntamente com a sua modesta área de vela, o tornam divertido de navegar em condições meteorológicas pesadas e, assim, um excelente barco para treino de tripulações jovens.

Qualidades que levaram a RYA em meados da década de 1970 a adoptá-lo para essa finalidade.

O seu trapézio e spinnaker fornece a capacidade para técnicas avançadas de navegação de acordo com padrões internacionais, enquanto permanece simultaneamente económico e acessível a jovens velejadores, qualidades essas que contribuíram para o sucesso continuado da classe Internacional 420.





Development	
Designer	Christian Maury
Year	1959
Design	One-Design
Role	Youth trainer, racing
Boat	
Crew	2
Draft	0.965 metres (3 ft 2.0 in)
Trapeze	Single
Hull	
Type	Monohull
Construction	GRP
Hull weight	80 kilograms (180 lb)
LOA	4.20 metres (13 ft 9 in)
Beam	1.63 metres (5 ft 4 in)
Hull Appendages	
Keel/Board Type	Centerboard
Rig	
Rig Type	Bermuda
Mast Length	6.26 metres (20 ft 6 in)
Sails	
Mainsail area	7.45 square metres (80.2 sq ft)
Jib / Genoa area	2.8 square metres (30 sq ft)
Spinnaker area	8.83 square metres (95.0 sq ft)
Upwind Sail Area	10.25 square metres (110.3 sq ft)



6 – Objectivos desportivos

6.1 - Terminar a época no top 10 do Ranking Nacional de Absolutos

6.2 - Terminar a época no top 5 do Ranking Nacional de Júniores

6.3 - Apuramento para o campeonato Europeu de Júniores

7 - “Sponsoring” , responsabilidade social e retorno à comunidade

É sabido que a prática da vela não sendo já considerada um desporto de elites, envolve no entanto despesas significativas para as famílias, ao nível de competição.

Ainda que contando com o apoio incondicional do CNBB, certo é que tal apoio será sempre insuficiente e diminuto, até porque da Federação Portuguesa de Vela e da Associação Portuguesa da Classe Internacional 420 não estão previstos quaisquer apoios para estas participações.

Por outro lado é sabido que a Vela em geral suscita fenómenos de contágio social que se consubstanciam nomeadamente, na imitação de comportamentos, tais como padrões de consumo, que dão visibilidade a empresas, marcas e serviços. Este aspecto é ainda potenciado ao nível do desporto de competição.

É também sabido, de outras edições destes eventos, que as actividades relacionadas com este projecto são objecto de cobertura mediática e jornalística, quer a nível internacional, quer a nível nacional e também regional. E é esta visibilidade, e notoriedade, que potencia o impacto que o apoio de um “Sponsor” mais poderá ter junto da comunidade náutica e do público em geral, quer pela visibilidade do “logotipo” corporativo, a exibir pelo velejador, nos vários eventos sociais.

No entanto, na maior parte das empresas há outras vertentes que pesam na atribuição de um apoio ou acção de “sponsoring”, e que tem a ver com a responsabilidade social, e até de filantropia, das organizações junto das comunidades em que se inserem, ou seja, um conjunto de acções estabelecidas pelas empresas em relação à sociedade que transcendem a esfera directa da sua actividade económica. O marketing social!



A responsabilidade social como estratégia de marketing institucional e de relacionamento: O foco está na melhoria da imagem institucional da empresa. São os ganhos institucionais da condição de empresa-cidadã que justificam os investimentos encetados em ações sociais e desportivas a favor das comunidades onde se inserem.

No caso concreto de v/ empresa, com forte implantação regional e nacional, e até internacional, julga-se que fará todo o sentido a celebração da parceria que agora se propõe e o apoio a uma tripulação da região de Aveiro que represente a sua tradição náutica, e que aspira também a um lugar de liderança nas provas nacionais e nas competições internacionais.



8 - Orçamento para época 2017 / 2018

Os valores orçamentados para este projecto estão resumidos a seguir:

Descriminação por eventos	
Regatas internacionais	
Lago Garda Itália	3.500,00 €
Vigo	350,00 €
Imperia	1.400,00 €
Estágios	
Figueira e Algarve	500,00 €
Provas de apuramento	
3 x PAN	1.200,00 €
3 x PCR	900,00 €
Campeonatos	
Campeonato nacional Portugal	350,00 €
Copa de Espanha Málaga)	800,00 €
Campeonato do mundo (Newport)	6.000,00 €
Campeonato da europa (Sesimbra)	2.500,00 €
Total:	17.500,00 €

Descriminação por rubricas	
Viagens	3.900,00 €
Hoteis	6.400,00 €
Inscrições	1.450,00 €
gasolinas	1.600,00 €
portagens	950,00 €
alimentação	3.200,00 €
Total:	17.500,00 €



9 – Opções, valores e contrapartidas propostas para a parceria

Opção 1: Apoio de 2.500 €

Contrapartida:

- Promoção da imagem corporativa / marca da empresa parceira na vela principal, no equipamento técnico da equipa (lycras e capa de colete) e nas camisolas oficiais da equipa.
- Divulgação da imagem corporativa / marca na página oficial da equipa, com disponibilização de links ao site oficial da empresa parceira.

Opção 2: Apoio de 1.500 €

Contrapartida:

- Promoção da imagem corporativa / marca da empresa parceira no exterior do casco do barco, no equipamento técnico da equipa (lycras e capa de colete) e nas camisolas oficiais da equipa.
- Divulgação da imagem corporativa / marca na página oficial da equipa, com disponibilização de links ao site oficial da empresa parceira.

Opção 3: Apoio de 1.000 €

Contrapartida:

- Promoção da imagem corporativa / marca da empresa parceira num dos lados do interior do casco do barco, no equipamento técnico da equipa (lycras e capa de colete) e nas camisolas oficiais da equipa.
- Divulgação da imagem corporativa / marca na página oficial da equipa, com disponibilização de links ao site oficial da empresa parceira.

Opção 4: Apoio de 500 €

Contrapartida:



- Promoção da imagem corporativa / marca da empresa parceira na retranca da vela, no equipamento técnico da equipa (lycras e capa de colete) e nas camisolas oficiais da equipa.
- Divulgação da imagem corporativa / marca na página oficial da equipa, com disponibilização de links ao site oficial da empresa parceira.

Opção 5: Apoio de 250 €

Contrapartida:

- Promoção da imagem corporativa / marca da empresa parceira no equipamento técnico da equipa (lycras e capa de colete) e nas camisolas oficiais da equipa.
- Divulgação da imagem corporativa / marca na página oficial da equipa, com disponibilização de links ao site oficial da empresa parceira.



10 – Contactos

Mário José Mendes Miranda

Rua Dr. António da Rocha Madaíl, 26 – 4º Dtº

3800-509 Aveiro

E-mail: mario.miranda@netcabo.pt

Telef. 925 413 606

Paulo Guimarães Mendes

Travessa da Covilhã, nº 58

Eixo

3800-813 Aveiro

E-mail: rompa03@gmail.com

Telef. 914 477 927



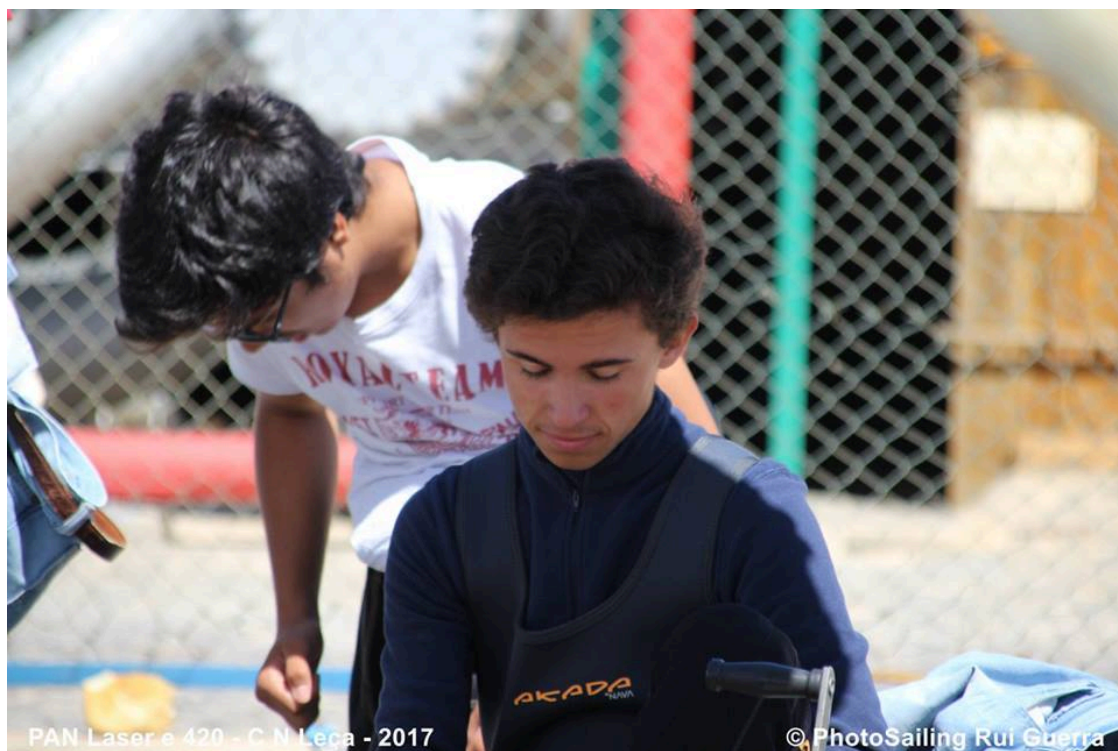
11 – Portfolio Fotos



Vista das frotas antes de regata



Outra vista da frota em parque fechado



A equipa Afonso e Rodrigo durante os preparativos para uma regata



A ida do barco para a rampa



A largada de uma regata



Em regata



Na disputa directa de um lugar





Em plena prova, a equilibrar o barco. Manobras em perfeita coordenação







Em treinos na ria de Aveiro I



Mais uma regata bem disputada e competitiva



Em treinos na ria de Aveiro II



Em treinos na ria de Aveiro III



Treino da manobra de virar o barco



Exemplo de sponsorização nas velas equipamento técnico e casco



Exemplo de sponsorização nas velas equipamento técnico e casco



Exemplo de sponsorização nas velas equipamento técnico e casco