

CIAGA – EFOMM

FMN

-Formação Militar Naval-

-Formação marinheira-

-Remo-

PROFESSORES:

Julio Soriano Junior

Beethoven Toscano de Brito (+ in memoriam)

Adriano dos Santos Mendes

Renata Brito

Wellington Rodrigues

PREFÁCIO

Ao ingressar na Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante o jovem não só está decidindo qual profissão seguir, como também que tipo de vida terá. Sua escolha nem sempre é pautada em dados seguros sobre a profissão ou num estudo aprofundado de sua personalidade, diante do seu pouco conhecimento da vida no mar, mas a decisão está tomada.

É uma vida de sacrifícios, pessoais e profissionais. Como os jovens alunos, poucas pessoas tem idéia clara do que venha ser a profissão de marítimo. Uma área profissional cheia de lendas, folclores e poesia, mas que só aqueles que dividem o mesmo balanço podem definir a sensação de estar tão longe de casa e ainda assim estar em casa, rodeados de “pais, irmãos e amigos”.

A sensação de segurança trazida pela confiança que você possui de seus entes familiares e da sua acolhedora casa é garantida pelos conhecimentos que se tem a respeito das pessoas, sobre a sua casa e sobretudo aquilo que lhe rodeia, naquele ambiente tão familiar e tradicionalmente seguro.

Assim como em sua casa, o navio se tornará um ambiente seguro e acolhedor, mas para isso é preciso conhecer as pessoas que o tripulam, conhecer o seu navio e conhecer o ambiente no qual este está inserido, o mar. Contribuir sempre para um bom ambiente a bordo, aprender com os mais experientes e ensinar aos mais jovens, conhecer as características do navio, assim como suas limitações e possibilidades. Estudar e observar tudo o que o mar pode lhe transmitir, aprender a ler seus sinais ler suas insinuações, buscar a prudência e ser perseverante na obediência a segurança.

Enfim, o mar sempre lhe indicará o caminho sem que nele tenhamos estradas. Quando tudo isto estiver sob o seu controle e o sujeito se tornar marinheiro, este aprenderá a ter medo, absolutamente consciente da sua insignificância diante dele, o mar.

E assim, você será capaz de ser felizes como poucas pessoas neste planeta, que jamais deveria ter sido chamado Terra.

	3
PREFÁCIO	2
Introdução	5
A Marinha e o circuito “PODER MARÍTIMO”	6
1) O REMO OLÍMPICO	7
2) A EMBARCAÇÃO:	8
3) TIPOS DE EMBARCAÇÕES DE REMO:	10
3.1) Barco de remo Olímpico	10
3.2) Escaler de Remo	11
4) Nomenclatura do Escaler	12
5) Dotação do Escaler a Remo	13
6) O Remo	14
6.1) Constituições do Remo	14
6.2) Tipos de pás	14
7) A Forqueta	16
8) Nomenclatura e nº de Remadores	17
9) Embarcações e suas Palamentas	18
10) Instruções em Remo Escaler	18
10.1) Para Arriar -	18
10.2) Instruções em Remo Escaler - Para Largar (desatracar do Cais)	20
10.3) Instruções em Remo Escaler - Para Atracar (na Bóia)	20
11) O TIMONEIRO – UM CAPÍTULO A PARTE	21

11.1) RECRUTANDO O TIMONEIRO _____	21
11.2) O TIMONEIRO E O EQUIPAMENTO _____	21
11.3) O TÉCNICO E O TIMONEIRO _____	21
11.4) O TIMONEIRO E A GUARNIÇÃO _____	22
11.5) O TIMONEIRO NA PRÁTICA _____	23
11.6) O TIMONEIRO NO DIA DA REGATA _____	23
11.7) A REGATA _____	23
12) CUIDADOS COM O REMO E A EMBARCAÇÃO _____	25
13) VISÃO GERAL DA REGATA A REMO _____	26
14) Nós e Cabos _____	26
15.1) Embarcação a motor: _____	29
16) Sinalização Náutica _____	33
17) SAITES DE INTERESSE: _____	37
17.1) REMO: _____	37
17.2) MARINHARIA _____	37
REFERÊNCIAS: _____	38

Introdução

Barcos a remo são usados como meio de transporte desde o Império Romano, Grécia e Egito Antigo. Como esporte, sua origem mais provável é a Inglaterra vitoriana dos séculos XVII e XVIII. No fim da Idade Média, há notícias de festivais de regatas na Veneza e Itália. A popularização, no entanto, ocorreu no século XIX, quando o remo moderno apareceu com as disputas entre equipes das universidades de Oxford e Cambridge, em 1828, na Inglaterra. Essas disputas eram muito apreciadas por torcedores e, desde então, conquistaram o mundo. Sua primeira participação em jogos olímpicos foi em Paris ano de 1900, porém a participação feminina começou em Montreal 1976.

Nos navios da Marinha Mercante encontramos algumas embarcações (Embarcação é uma construção flutuante, feita de madeira, fibra e/ou ferro, que transporta com segurança, sobre a água (salgada ou doce), pessoas e/ou carga) e também executam funções de salvamento, entre outras. São denominadas de embarcações miúdas. O tipo de construção destas depende do fim a que se destinam. Suas características principais, especialmente as de dimensões e peso, são condicionadas à facilidade de arrumação no convés e às manobras de içar e arriar. Dentre as embarcações miúdas, encontramos o escaler, movidos a remo e a vela, de proa fina e popa quadrada. Possuem de 3 a 6 bancadas, podendo ser de voga (se possuem 2 remadores por bancada) ou de palamenta (se possuem um remador por bancada).

Hoje em dia, os escaleres são muito pouco utilizados a bordo, mas na EFOMM e em outras unidades ainda são empregados com freqüência em fainas de adestramento, salvamento e competições esportivas.

Na EFOMM, os escaleres a remo são de voga, com 5 bancadas. A tripulação do escaler é composta por 11 homens. O patrão, responsável pelas manobras do leme, e mais 10 remadores, distribuídos aos pares, da proa para popa, na seguinte ordem: proas, sota-proas, centros, sota-vogas e vogas.

Os escaleres da EFOMM são construídos em fibra de vidro, pesam entre 750 kg a 900 kg e estão localizados na garagem de barcos do Grêmio de Vela da EFOMM.

A Marinha e o circuito “PODER MARÍTIMO”

Chama-se de circuito “poder marítimo” o atual campeonato de remo em escaler organizado pela CDM (comissão de desporto da marinha).

Acredita-se que sua origem foi no ano de 2000 com a regata “Poder Marítimo” onde participaram o CIAGA (Centro de Instrução Almirante Graça Aranha), CIAA (Centro de Instrução Almirante Alexandrino), CIAW (Centro de instrução Almirante Wandenkolk) e os clubes do Flamengo, Botafogo e Vasco de remo olímpico.

Com o propósito de divulgar a regata para o público em geral, já que a mesma sagrou-se numa grande confraternização foi criado o circuito.

Com o passar dos anos e a crescente organização da mesma, o número de provas e participantes aumentaram, são atualmente disputadas aproximadamente oito regatas anuais com 6 provas de escaler a remo, tanto para o masculino quanto para o feminino, além do barco misto (homens e mulheres conjuntamente remam a mesma embarcação) contando ainda com a participação em torno de dez organizações militares e os clubes de remo olímpico do Estado do Rio de Janeiro convidados.

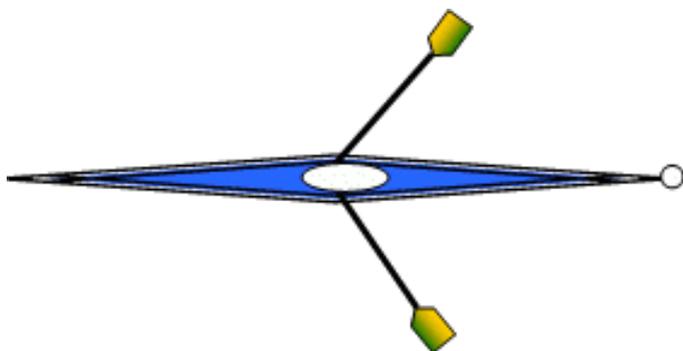
Importante frisar que cada organização militar concede nome de referência a sua regata e desde dos primórdios até hoje a do CIAGA continua a se chamar Poder Marítimo nome que serviu para o circuito de regatas da marinha dada a sua importância inicial.

A partir do ano de 2010, os escaleres passaram a participar do campeonato brasileiro de remo, sendo representados na categoria masculino e feminino.

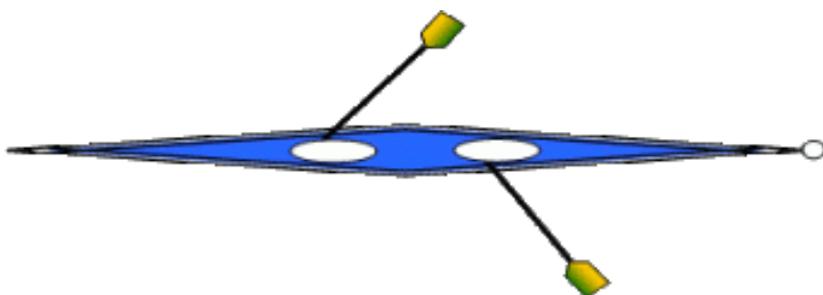
1) O REMO OLÍMPICO

É importante diferir o remo olímpico e seus desmembramentos, ou seja, existem barcos de palamenta simples, significa que cada remador utiliza-se apenas de um remo, também chamado de remo em ponta e a palamenta dupla, onde cada componente da embarcação utiliza dois remos regulados de forma que seu comprimento fique menor do que o de palamenta simples, porém estas tem a superfície das pás maiores.

As embarcações do remo olímpico tem seus nomes e símbolos que a representam. Quando chamadas pelo sufixo sem, significa que a mesma não tem timoneiro ou como também conhecida o patrão. Existem embarcações de palamenta dupla para 1 pessoa (skiff 1x), duas (double skiff 2x) e 4 pessoas (four skiff 4x) todas sem patrão. No entanto para palamenta simples para duas pessoas existe o dois sem (2-) e o dois com (2+), para quatro o quatro sem (4-) e quatro com (4+) e finalmente o oito com (8+).



Single skiff
símbolo 1X



Dois sem
Símbolo 2-

2) A EMBARCAÇÃO:

Proa – É a extremidade da frente da embarcação, pontuda para melhor cortar a água.

Popa – É a ré da embarcação, projetada para facilitar o escoamento da água e para tornar a ação do leme mais eficiente.

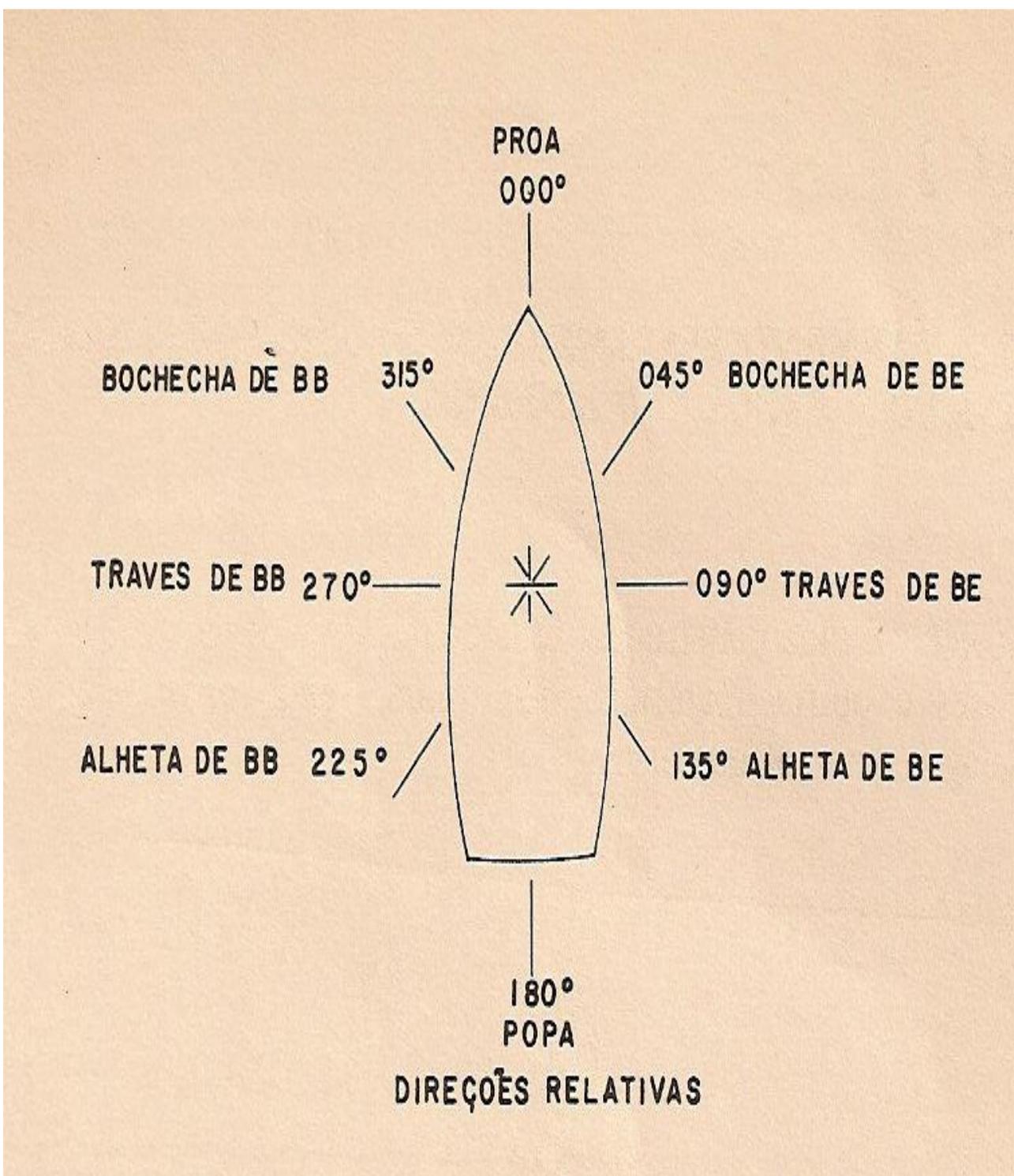
Bordos – São os lados da embarcação, utilizando como referência a visão da proa para ré, o boreste (BE) está a esquerda e o bombordo (BB) a direita.

Bochechas– São as partes curvas do casco dos dois bordos próximo a proa.

Través – É a direção perpendicular ao plano longitudinal que corta o navio de proa a popa.

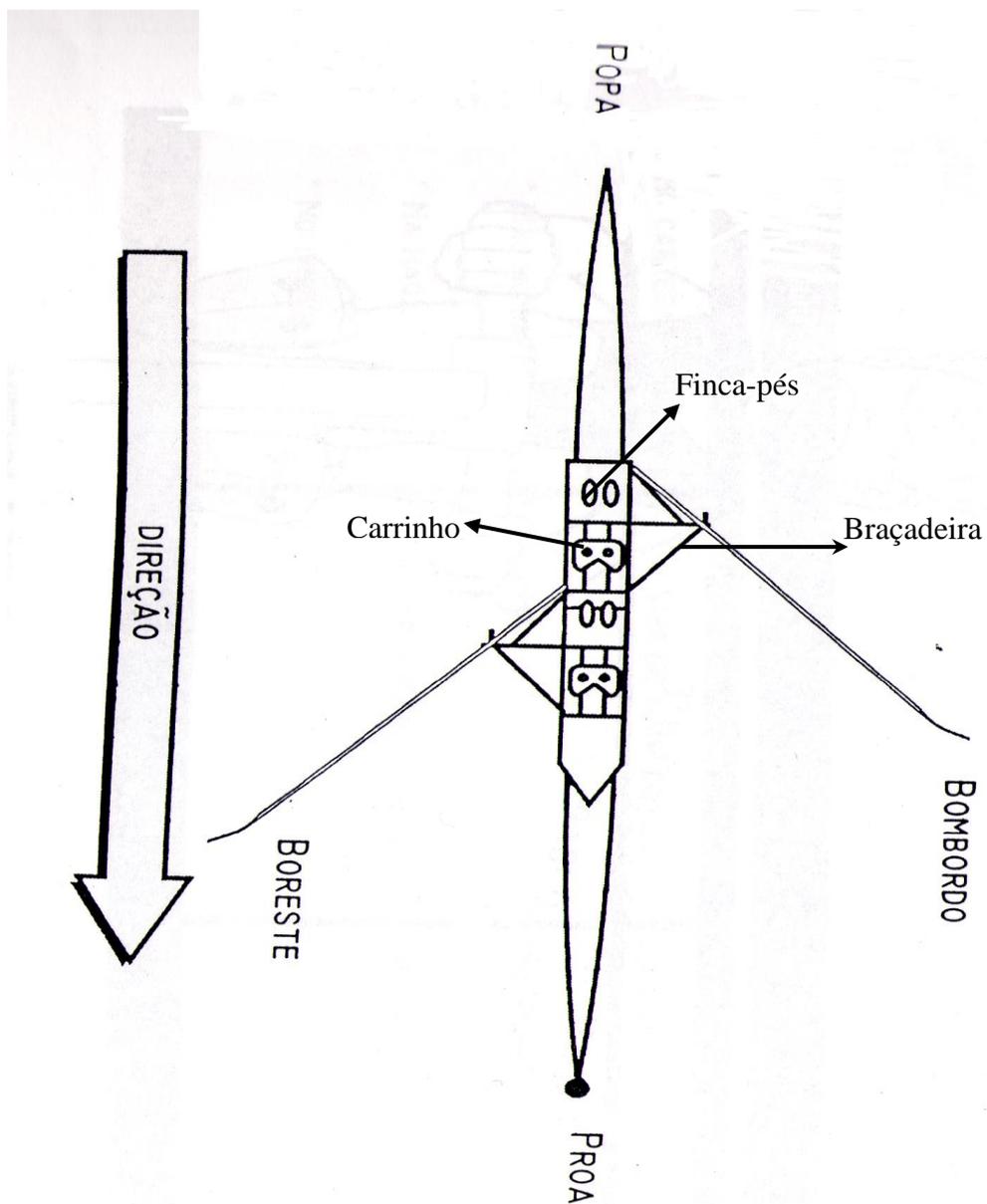
Alheta – são as partes curvas do casco de ambos os bordos próximas a ré da embarcação.

Casco – É a parte externa da embarcação, tendo na sua inferior a quilha como peça principal de sustentação do mesmo.



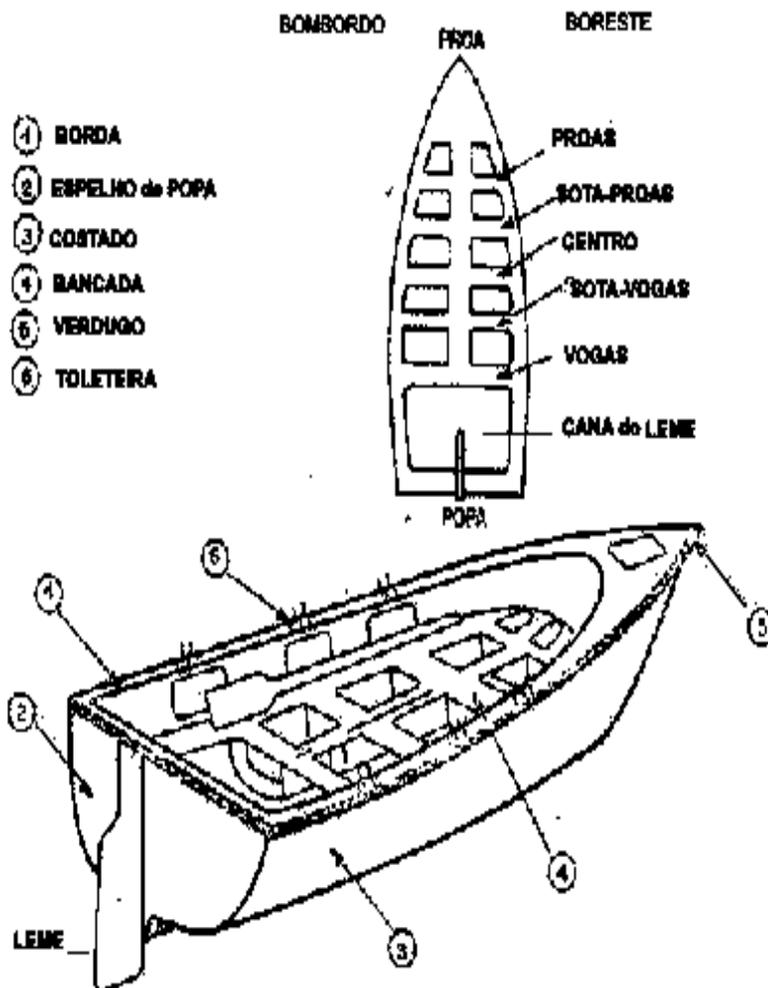
3) TIPOS DE EMBARCAÇÕES DE REMO:

3.1) Barco de remo Olímpico



3.2) Escaler de Remo

ESCALER



4) Nomenclatura do Escaler

- **Espelho de popa** – É responsável pela sustentação do leme e pela forma quadrada da popa do escaler.
- **Bancada** – Prancha em madeira, disposta de um bordo a outro, servindo como assento para os remadores e para o aumento da rigidez da estrutura da embarcação.
- **Numeração da bancada** - Conta-se de 1 a 10 da popa para proa, sendo o 1 o voga de boreste e o 2 voga de bombordo assim sucessivamente ate a proa.
- **Costado** – É parte exterior do forro do casco situada entre a borda e a linha de flutuação, em plena carga.
- **Borda** – Limite superior das obras-mortas da embarcação.
- **Toleteira** – Peça em metal vazada no centro, presa a borda, onde se apóia a haste da forqueta.
- **Verdugo** – Peça de madeira fixada exteriormente ao costado, no sentido longitudinal, e serve de proteção ao costado.
- **Finca pés** – Tábuas ou Sapatilhas onde os remadores apóiam os pés.

5) Dotação do Escaler a Remo

A dotação é o conjunto de todos os acessórios pertencentes a uma embarcação e não fixos ao casco.

Leme – Peça de madeira utilizada para o governo da embarcação. Suas principais partes são: madre, cabeça e porta do leme.

- **Madre** – Parte mais avante, onde ficam as governaduras.

- **Cabeça** – Parte de cima, onde é encaixada a cana do leme.

- **Porta do leme** – Parte que oferece resistência à água.

- **Cana do leme** – Barra de madeira colocada na cabeça do leme, pela qual se pode movimentá-lo (para governar a embarcação).

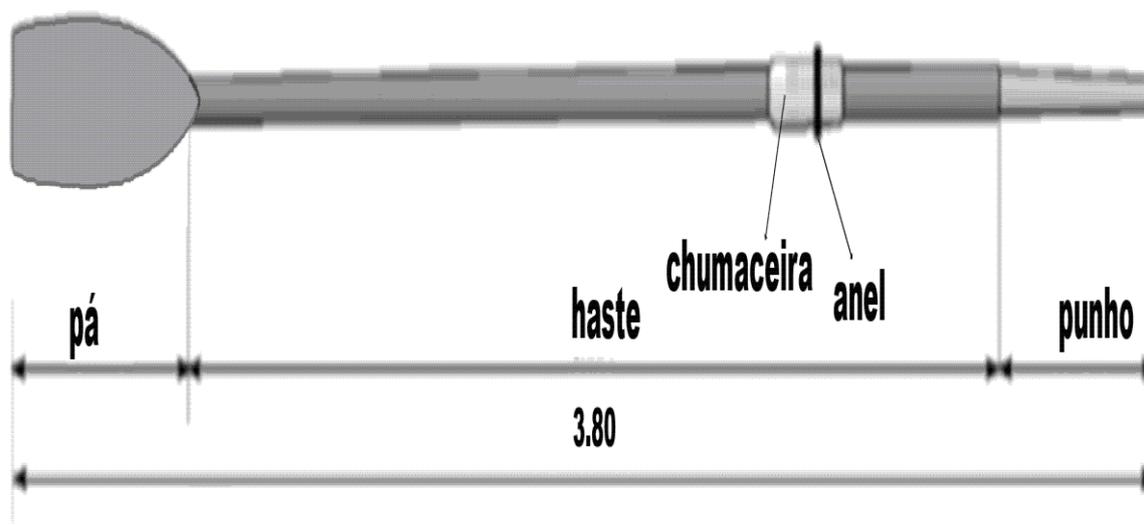
- **Governadura** – Conjunto de machos e fêmeas pelos quais se fixa o leme ao painel de popa, permitindo seu movimento em torno do eixo vertical.

- **Remo** – Haste de madeira que serve para movimentar a embarcação quando impulsionado pelos remadores. Consta de 3 partes: punho, haste e pá.

- **Forquetas** – Peças de plástico com haste de aço em que são apoiados os remos.

6) O Remo

REMO MACON FIBRA DE CARBONO



6.1) Constituições do Remo

- **Punho** – Parte cilíndrica que serve como apoio para as mãos.
- **Haste** – Parte compreendida entre o punho e a pá. A parte da haste que trabalha em contato direto com a forqueta é forrada com uma proteção de plástico resistente denominada Chumaceira.
OBS. Os remos antigos possuíam uma proteção de couro chamada de ascoma.
- **Pá** – Parte larga e achatada ou concava que trabalha na água durante a remada.

6.2) Tipos de pás

Com a crescente evolução do remo olímpico, vários modelos de pás foram desenvolvidos colaborando assim para a performance do barco e conseqüentemente maior velocidade do mesmo. Estes modelos atualmente também são utilizados nos escaleres, substituindo os antigos remos feitos de madeira.

MACON



modelo mais tradicional no remo

BIG BLADE



modelo que facilita a remada na sua fase final

FAT2BLADE



modelo que coloca menos ênfase na ultima fase da remada

Smoothie2 Plain Edge



modelo que permite mais leveza na saída da água

Smoothie2 Vortex Edge



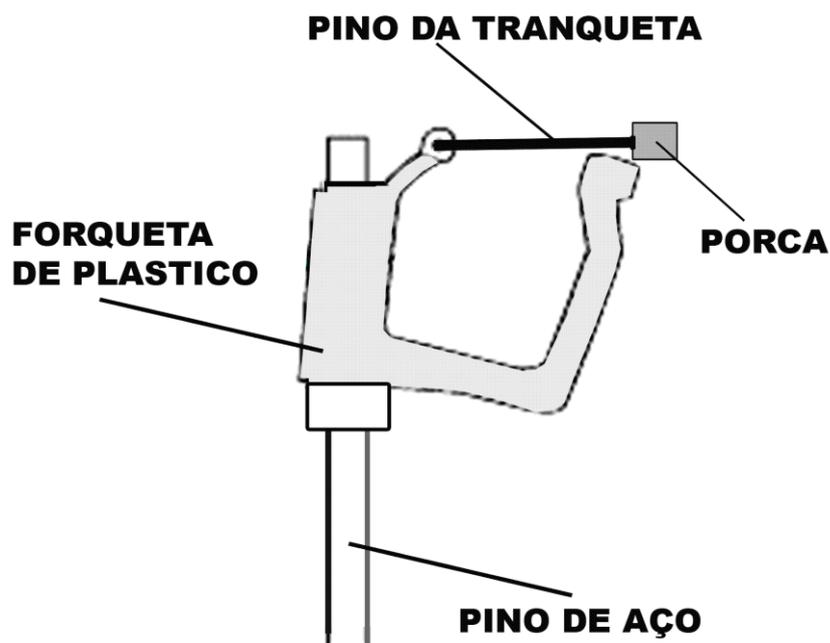
modelo que permite maior aderência na fase de entrada na água

retirado do saite: http://www.concept2.com.br/v2_0/Conteudo.aspx?ID=364e4a44-3b4b-4ad2-afbd-ec1632ef7ba2

7) A Forqueta

Peça utilizada no escale onde os remos ficam presos e trabalham durante a remada, atualmente também são utilizadas as do remo olímpico, inclusive na sua maioria importadas. São feitas de plástico, mais leves e posicionam melhor o remo manufactured em Kevlar e carbono.

As forquetas são acompanhadas de um pino de aço para dar sustentação, no CIAGA, existem embarcações onde o pino esta fixo em outras móveis, devendo ser retirada após uso.



8) Nomenclatura e n.º de Remadores

. **PATRÃO** - Comanda a guarnição

. **REMADORES** - Atletas que movimentam o remo. São dispostos em pares, BB (bombordo) e BE (boreste).

. **VOGA** – Dá o ritmo de remadas da guarnição

BE nº1 **BB nº2**

. **SOTA-VOGA** – Remador que fica atrás do voga

BE nº3 **BB nº4**

. **CENTRO** – Remador que fica atrás do sota-voga

BE nº5 **BB nº6**

. **SOTA-PROA** – Remador que fica atrás do centro

BE nº7 **BB nº8**

. **PROA** – Remador que fica atrás do sota-proa

BE nº9 **BB nº10**

OBS: Também chama-se voga o número de remadas por minuto dada pela embarcação.

9) Embarcações e suas Palamentas

A EFOMM possui na garagem de barcos da FORMAR, 4 escaleres e 3 Canoes (Barcos de escola do remo olímpico). Os 4 escaleres possuem nomes que são de origem indígena.

São eles:

ICARAI, ITAMAMBUCA, CAPELLA e ITAIPU.

Os Canoes ficam dispostos em cabide próprios e sua palamenta fica guardada. Os Escaleres ficam dispostos em berços próprios, devido ao seu tamanho, peso e formato. As palamentas (leme e sua cana) também ficam dispostas na garagem de barcos em armários normalmente em conjunto com as forquetas em caixas separadas por barco e identificadas. Os remos dispostos em carrinhos próprios ou no cabide de remos.

10) Instruções em Remo Escaler

10.1) Para Arriar -

- Após a verificação da presença do responsável (pode ser aluno mais antigo, timoneiro ou instrutor), os alunos deverão deslocar a carreta com o escaler da garagem de barcos até a ponta do píer, próximo ao guindaste.



- Na presença de pessoa habilitada, os alunos montam o guindaste, passar as cintas de sustentação sob o escaler e encaixá-las no guindaste montado.



- Depois de tais procedimentos, o aluno mais antigo levantará o escaler com o guindaste e os alunos irão deslocá-lo para fora do píer até ficar sobre a água. O aluno que estiver manobrando o guindaste irá descê-lo até a água e o escaler deve ser retirado das cintas, e marrado ao cais.
- Depois, o guindaste será içado, as cintas devem ser retiradas e enroladas e o guindaste deve ser desmontado e içado até perto do topo.
- Depois de terminada a faina, os alunos devem dar o pronto para o mais antigo.
- Todas as manobras descritas devem ser realizadas com muita atenção na intenção de salvaguardar qualquer acidente.

* fotografias acima cedidas por Marionilton Abreu (instrutor de vela CIAGA, 2012)

10.2) Instruções em Remo Escaler - Para Largar (desatracar do Cais)

Desatracar desamarrar a embarcação do cais ou de outro barco atracado

- Os alunos devem pegar a palamenta e levar para o píer perto do barco.
- Alguns alunos devem entrar no barco amarrado ao píer e colocar as forquetas nas posições.
- Após isto, os remos devem ser passados para dentro do barco e devem ser postos nas posições.
- Os demais alunos devem entrar no barco e guarnecer as posições.
- O patrão é o último a entrar, pois ele é quem vai safar o cabo de amarração da popa enquanto um dos proas vai safar o cabo de proa do cais.
- Após isto, o patrão dará os comandos para largar.

10.3) Instruções em Remo Escaler - Para Atracar (na Bóia)

Atracar – Amarrar a embarcação ao cais ou outra embarcação atracada.

- O patrão, quando estiver se aproximando da Bóia, deverá mandar a tripulação solecar (remar vagarosamente com pouca força) a voga para diminuir a velocidade do Escaler.
- Um dos proas deve arvorar (largar) o remo e passar o cabo de proa na Bóia.
- Em seguida é feita a manobra para colocar a popa do Escaler próxima do cais e o Patrão arremessa o cabo de popa para a amarração no cabeço de atracação do Cais.

11) O TIMONEIRO – UM CAPÍTULO A PARTE

11.1) RECRUTANDO O TIMONEIRO

O timoneiro para o escaler da EFOMM deve acima de tudo ter auto-confiança, se possível como no remo olímpico a personalidade do mesmo deve estar relacionada a baixa estatura e conseqüentemente pouco peso (peso mínimo 55kg, homens e 50kg se mulher).

O timoneiro deve compreender que em apoio ao técnico ajudará na estratégia, tomada de decisões. Tem que ser um líder, pois muitas vezes representará o técnico. Os timoneiros podem tomar parte ou até executar recrutamento de novos timoneiros, já que poderão expressar suas experiência, além de servirem (às vezes) como referencia para o novato.

11.2) O TIMONEIRO E O EQUIPAMENTO

É o principal responsável pelo equipamento durante o treino. Deve estar atento principalmente os perigos ao redor (bóia, um pedaço de madeira boiando e até mesmo outro barco), para evitá-los. Os timoneiros devem interromper qualquer treino, se o equipamento correr o risco de ser danificado.

Na atracação todo cuidado é pouco, este deve parar antes de chegar na rampa, bóia, cais e encostar por meio de manobras de um ou mais remadores.

11.3) O TÉCNICO E O TIMONEIRO

Desde o primeiro contato o técnico deve dizer-lhe, que logo ele assumirá o duplo papel de atleta-treinador. Após aprender a conduzir o barco e a tirar a reta, a primeira coisa a fazer é conhecer a técnica da remada. Isso pode ser feito inicialmente no tanque e posteriormente no barco, para obter o domínio da mesma. Ainda mais importante: o técnico deve lembrá-lo de que ele aprenderá, primeiro, observando e ouvindo.

O técnico após o treino, pode repassar com o timoneiro, os principais problemas apresentados por cada atleta, para que fosse gerada

uma relação do que deve ser trabalhado (corrigido) em cada remador(guarnição). Assim em breve o timoneiro poderá desenvolver visão crítica sobre cada atleta, em vez da repetição simplesmente do "vamos!", "pega", que pouco acrescenta aos treinos. É importante que a guarnição veja o técnico delegando atribuições ao timoneiro. O atleta presenciar esta situação, dá autoridade ao timoneiro perante a guarnição. O timoneiro deve ser encorajado a fazer perguntas. Uma das experiências mais benéficas que se lhe pode proporcionar é assistir ao treino, na lancha. Antes do treino o técnico deve explicitar os objetivos do mesmo e após conversar com o timoneiro sobre sua impressão deste, se o técnico crer que está investindo sua atenção num timoneiro que, no futuro, poderá ser a extensão de seus olhos e ouvidos.

11.4) O TIMONEIRO E A GUARNIÇÃO

O timoneiro quando fizer a correção, deve primeiro, chamar a atenção do remador para o erro, especificando. Comentários do tipo "como é que é, pessoal!", ou "vamos melhorar" tem pouco efeito. Ao chamar a atenção deve dizer, primeiro, o nome do remador e depois dar a informação. Se disser: "afaste as mãos mais rápido, João! ", este ouvirá apenas seu nome. Mas se o nome ou a posição do remador for citada primeiro, então seu "transe" será rompido, o timoneiro receberá atenção e poderá fazer seu comentário. A arte de timonear repousa em saber o que faz a guarnição reagir. O tempo despendido com os remadores, na água e fora dela, é o germe dessa percepção. Um timoneiro que sabe porque um indivíduo rema, ou porque ele quer ganhar, pode fazer a observação perfeita quando for necessário. O timoneiro que pode penetrar as profundezas psicológicas de um remador ou da guarnição pode descobrir a diferença entre ganhar e perder.

11.5) O TIMONEIRO NA PRÁTICA

O timoneiro deve respeitar o esforço e dedicação de cada remador como também elogiá-lo, bem como reprovar sua falta. Ele deve limitar suas palavras durante o treino, e utiliza-las quando necessário, na exaustão física e psicológica que prejudica a performance. Outra habilidade importante é saber estimar corretamente as distâncias. O timoneiro que pede "mais trinta!" e acabam sendo cinquenta ganha o ódio da guarnição e perde a credibilidade. Somente depois que o timoneiro tiver desenvolvido um acurado sentido de distância é que ele poderá pedir "mais trinta!".

11.6) O TIMONEIRO NO DIA DA REGATA

No dia da regata remadores e técnico podem estar muito nervosos. Assim o que se faz importante é o timoneiro ter calma, nervos de aço e sem medo. A guarnição percebendo que o timoneiro tem auto-controle, acreditarão que ele executará suas tarefas com perfeição.

O timoneiro deve pesar o mínimo permitido, mas o técnico deve alertá-lo uma semana antes da prova, para dar-lhe tempo de reduzir seu peso sem grande sacrifício.

11.7) A REGATA

No dia da regata executa-se tudo o que se fez durante os treinos, com as mesmas rotinas, comandos, aquecimento. Assim que este estiver completo, o timoneiro levará o barco para alinhar, tão rápido quanto possível. É necessário, fisiologicamente, que os remadores estejam aquecidos (elevação da temperatura corporal) quando forem alinhar para a largada. Muitos timoneiros aquecem bem a guarnição, mas acabam perdendo as vantagens fisiológicas por demorarem para alinhar, fazendo "guerra fria" com os adversários. Entretanto, outros técnicos recomendam prolongar o aquecimento até o último instante, alinhando por último, enquanto os adversários, já alinhados, esfriam.

A última parte do aquecimento deve ser uma saída dada na direção da prova e atrás do pontão, de modo que o barco possa deslizar ou remar suavemente, até sua posição de partida.

Na Largada em vez de gritar, o timoneiro deve concentrar-se na reta, pois há grande chance do barco perder a direção, nas primeiras quatro remadas. As duas coisas que precisam ser lembradas ao remador são: remar longo e respirar. A tensão da partida freqüentemente impede a guarnição de respirar eficientemente e por isso ela deve ser lembrada repetidamente, com voz calma.

Ao relatar a situação da prova, o timoneiro deve fazê-lo de modo a não causar preocupação, correria ou pânico no barco.

Quando a guarnição começa a "entrar" sobre os adversários, o timoneiro deve descrever esse movimento de tal maneira que garanta sua continuidade. Em outras palavras: se a guarnição começa a se impor e a "andar", é óbvio que ela está remando bem, em relação ao seu adversário, e o timoneiro deve ajudá-la a continuar fazendo isso. Mas alguns timoneiros têm a capacidade de "cortar esse embalo", deixando a guarnição tão excitada a ponto de perder a noção de ritmo de percurso e começar um pique.

O timoneiro deve dar mini-estímulos, que dêem idéia de um avanço crescente, como: "já pegamos o nº 5 deles, agora estamos pegando o nº 4, vamos buscar o nº 3", etc., de modo que a guarnição fique querendo sempre mais.

Quando um barco adversário começa a "entrar", a obrigação do timoneiro é detectar os problemas que estão fazendo ele perder terreno e evitar que sua guarnição perca a cabeça. Exortar a guarnição a lutar é apenas parte da receita. Quanto a isso, há uma regra inviolável: o timoneiro nunca deve mentir à guarnição sobre sua real posição na corrida e como ela está remando. É perigoso pintar um quadro irreal da situação, porque o timoneiro pode perder a credibilidade.

Se o timoneiro aceita perder terreno ou mesmo a derrota, sem mentir, então, quando a guarnição reagir e começar a "entrar", seja nesse dia ou em outro, saberá que ele está dizendo a verdade e se empolgará mais.

O timoneiro não deve se empolgar tanto com a corrida, a ponto de esquecer a reta. Ninguém aceitará suas desculpas, se o barco perder por um metro mas tiver deixado atrás de si uma esteira em forma de S.

Obviamente, o timoneiro deve executar a tática de corrida formulada pelo técnico, mas, numa corrida duríssima, "mano a mano", ele poderá ter que alterá-la de um momento para outro. Ao executar a tática planejada, é preciso estar seguro de que a guarnição sabe bem o que fazer, no momento certo. E quando este chegar, o timoneiro apenas avisará: "AGORA!", de preferência no final de uma remada, quando vai começar a ida à proa.

Uma dica: através de um megafone, que possa ser ouvido pelo adversário, o timoneiro pode dar "ordens frias" à sua guarnição (que não as cumprirá, evidentemente), mas que levarão o adversário a afobar-se e a fazer o que não deve.

Ao aproximar-se o fim do páreo, o timoneiro deve resistir à tentação de acabar com a dor e o sofrimento da guarnição antes do tempo. É comum timoneiros mandarem "arvorar" antes da linha de chegada, seja por erro de cálculo da distância, por ficarem impressionados com o estado físico da guarnição, ou porque pediram "trinta!" a quarenta remadas atrás, ou ainda, porque nem fazem idéia de onde fica a linha de chegada.

TEXTO ADAPTADO DE Stewart MacDonald(USA), COM Tradução de Heloisa de Mattos Salgado.Retirado de:

http://www.cpiraque.com.br/artigos_tecnicos/artigos_tecnicos.htm

11) CUIDADOS COM O REMO E A EMBARCAÇÃO

De maneira geral os cuidados com a embarcação e remos são simples.

Para entrar não salte dentro do barco e evite pisar nas partes macias (revestidas somente de fibra). Sempre que o barco estiver no píer esteja atracando ou desatracando defenda-o, ou seja, evite qualquer batida do mesmo seja no píer em outro barco atracado ou qualquer outro objeto. Evite

deixar qualquer tipo de lixo dentro do barco (garrafas vazias, papel de barra de cereal entre outros).

Retirar o barco da água pelo menos uma vez por semana, o mesmo mantido no mar encharca e assim diminui a sua vida útil, limpando seu casco com sabão.

Após retirada do remo das forquetas, fechem os pinos da tranqueta, seja para colocar em suas caixas ou as fixas no barco.

Sempre adocem o remo, principalmente a parte que foi ao mar.

13) VISÃO GERAL DA REGATA A REMO

A regata a remo de maneira geral é muito simples, pois se assemelha a uma corrida como qualquer criança faz.

A largada é composta de no máximo oito embarcações, estas alinhadas pela proa (árbitro alinhador) para posterior largada, dada pelo árbitro principal.

Cada embarcação deve permanecer dentro da delimitação da sua raia não podendo desviar-se a ponto de atrapalhar ou impedir seu adversário de progredir. A distância atualmente é de quinhentos metros e aquele que cruza a linha final (alinhamento de cabo de aço com uma referência fixa) em primeiro é declarado vencedor. Desde que tenha cumprido as regras sem cometer infrações.

14) Nós e Cabos

NÃO EXISTEM CORDAS A BORDO, SOMENTE CABOS!

Os cabos podem ser vegetais, sintéticos, de arame ou mistos Estes devem receber cuidados para não ressecarem, perderem a elasticidade ou partirem-se.

Após o uso de um cabo molhado na água salgada, este deve ser adoçado (lavado com água doce).

14.1) Nós - Geralmente são utilizados nas extremidades dos cabos, unindo-os, ou prendendo a qualquer objeto.

- Lais de Guia

É um dos mais executados em todas as Marinhãs. Trata-se de um nó que garante uma alça segura, substituindo a mão ou alça de uma espia.



Nó direito – por ser um dos nós mais fáceis de fazer, é usado com muita frequência para unir cabos de bitolas iguais, sendo para isso, o mais seguro dos nós.



Nó de escota singelo – é um nó de muita segurança com a grande vantagem de poder unir cabos de bitolas iguais ou diferentes.



14.2) Voltas - São dadas com o chicote do cabo ou com o seio de um cabo em torno de um objeto qualquer..

Voltas falidas - são muito usadas nas atracações, desde que o cabeço seja duplo.



volta de fiel



Cunho - é um componente no qual fixamos muitos cabos a bordo, inclusive junto aos mastros para a fixação de adriça (cabo de içamento) da bandeira



Volta de malagueta - é mais usada em barcos ou navios a vela, e a utilidade da volta é dada no cabeço em cruz.



15)RIPEAM

“Regulamento para evitar abalroamento no mar”

❖ Responsabilidades entre as embarcações:

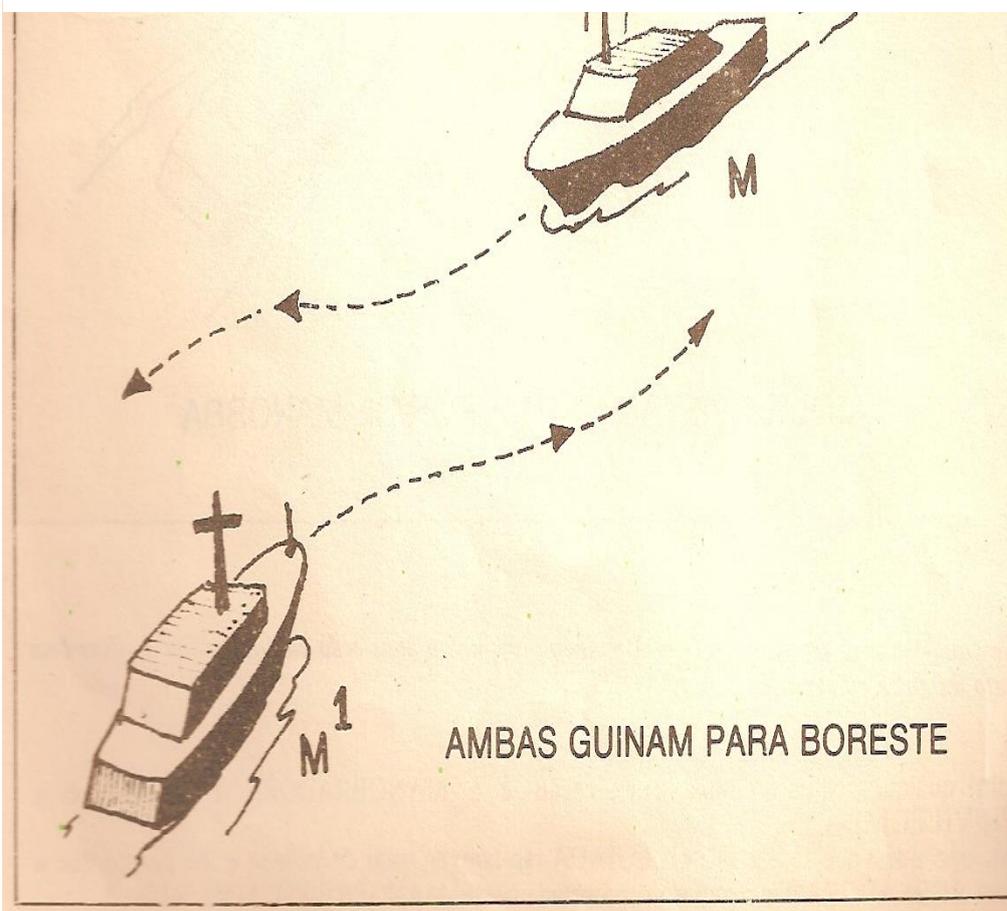
- Embarcações a motor
- Embarcações à vela
- Embarcações engajadas na pesca
- Embarcações com restrição de manobra
- Embarcações sem governo

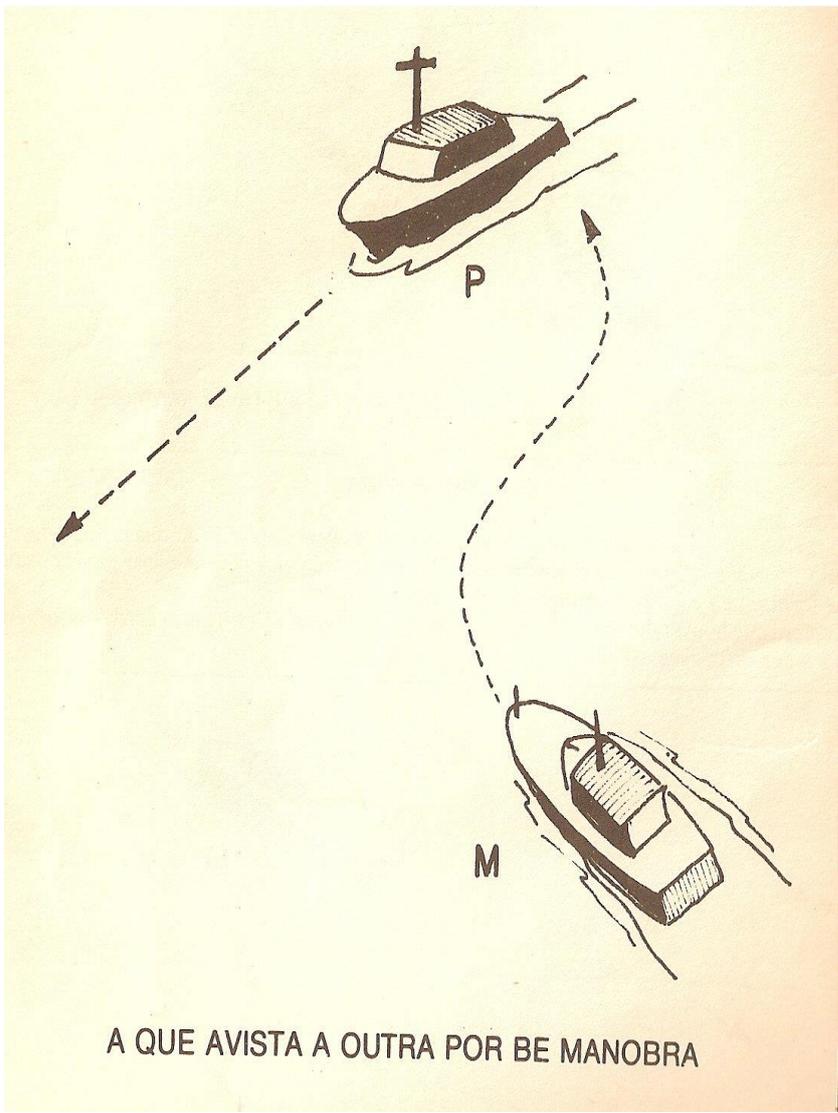
15.1) Embarcação a motor:

- Roda-a-roda
- Rumos cruzados
- Ultrapassagem

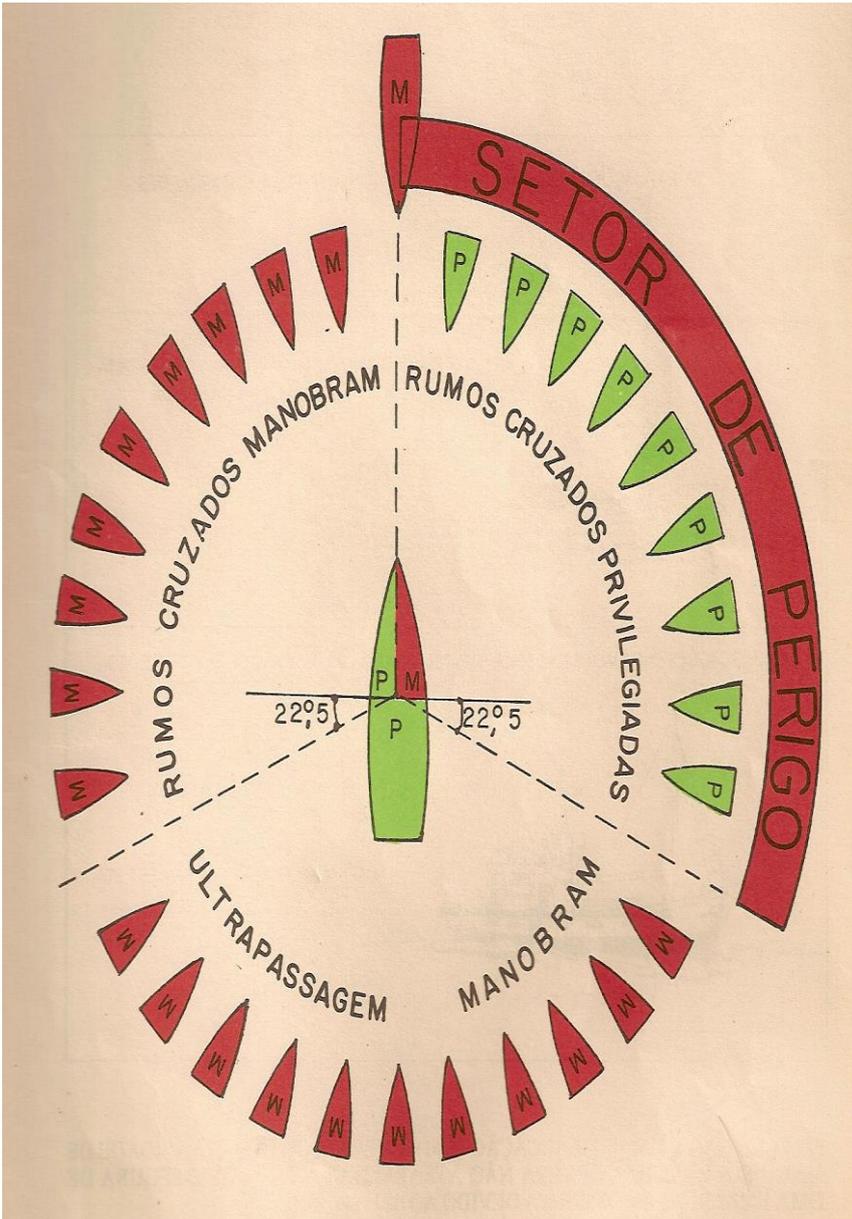
15.2) “Regulamento para evitar abalroamento no mar”

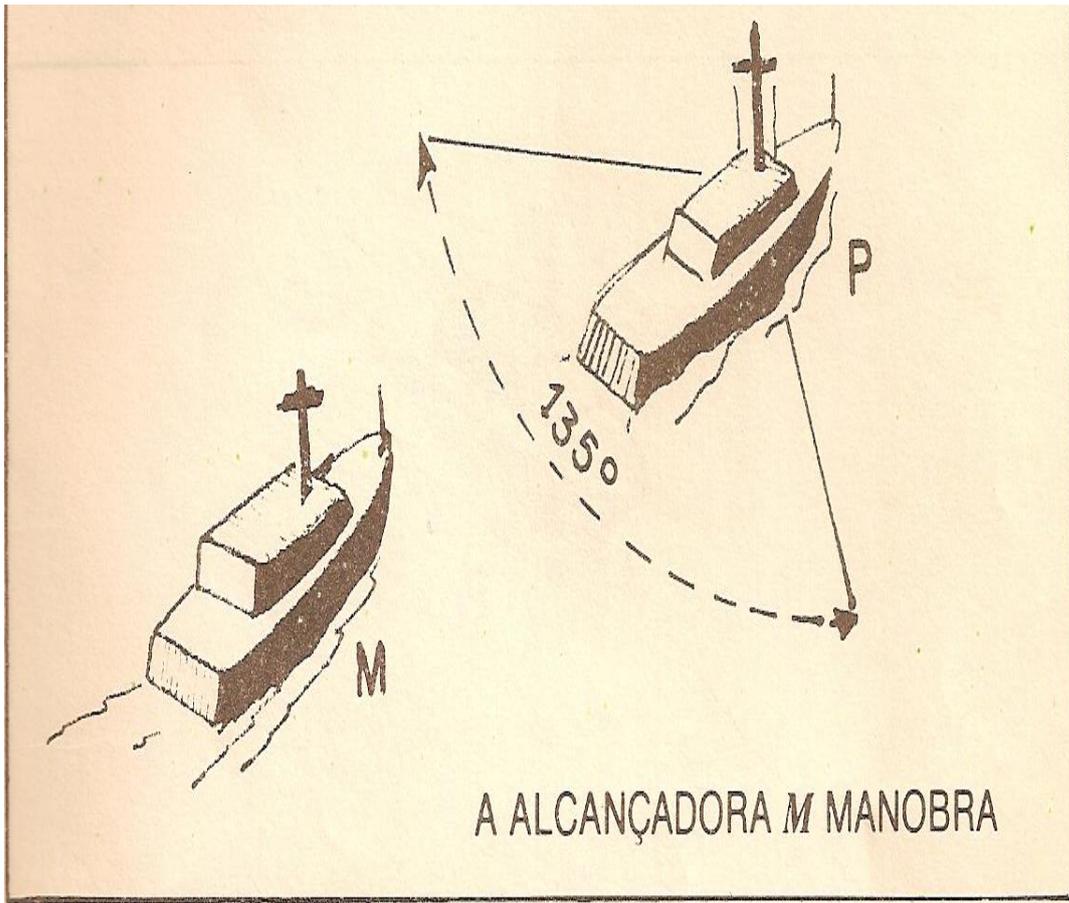
Roda a roda

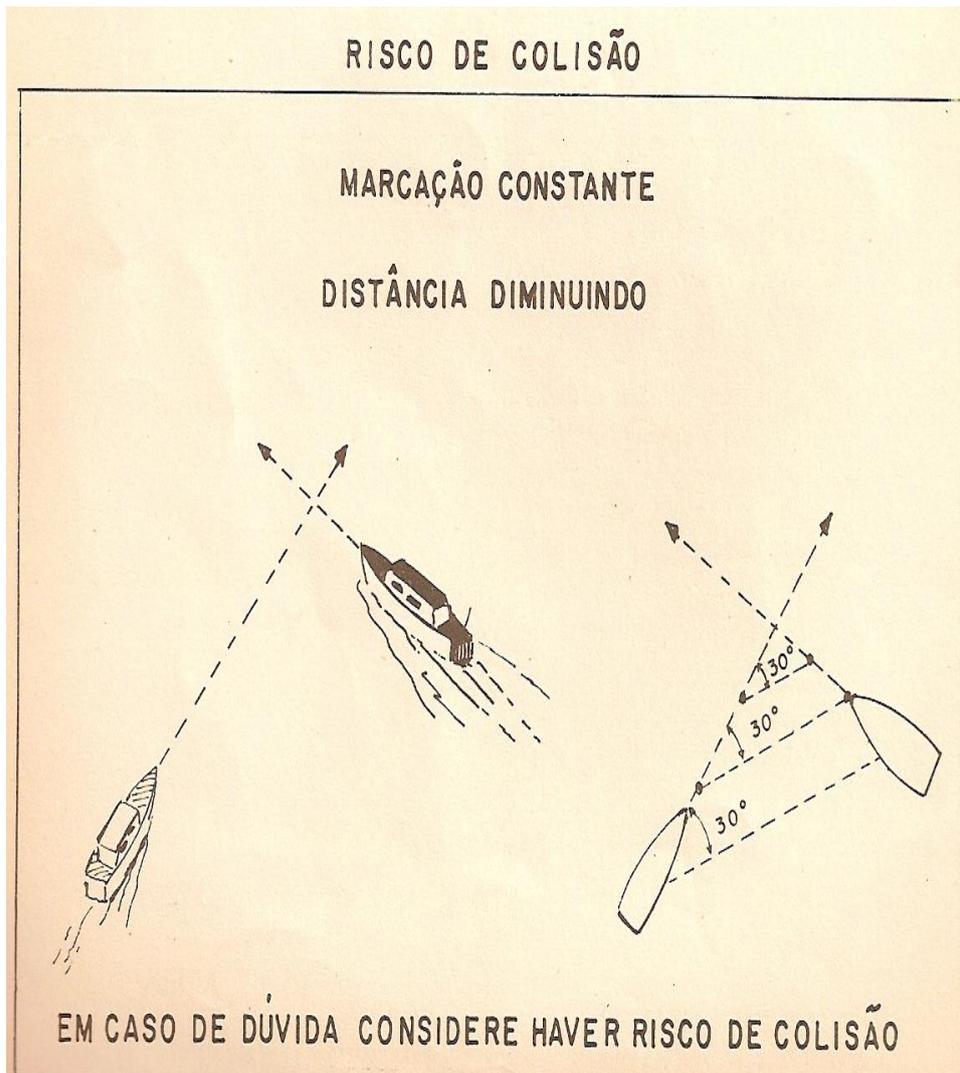




**15.3) "Regulamento para evitar abalroamento no mar"
Rumos cruzados**



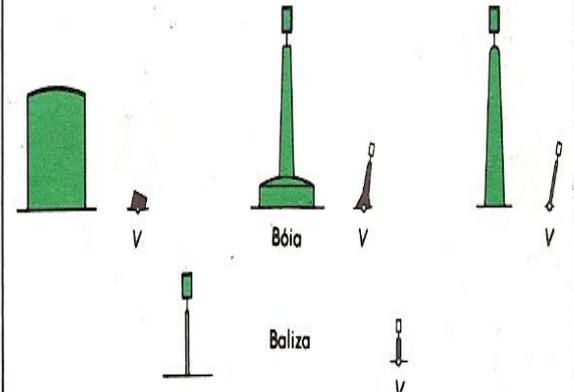
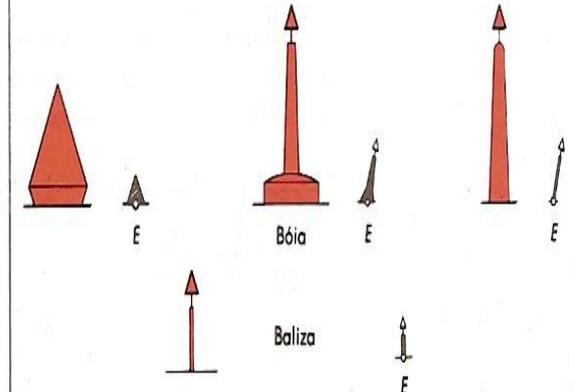




16) Sinalização Náutica

IALA – International Association of Lighthouse Authorities

- Balizamento lateral de canal
- Perigo Isolado
- Águas seguras
- Sinal Cardinal
- IALA A e B

BOMBORDO	BORESTE
<p>Cor: verde Formato: cilíndrico, pilar ou charuto Topo (se houver): cilindro verde</p>	<p>Cor: encarnada Formato: cônico, pilar ou charuto Topo (se houver): cone encarnado com o vértice para cima</p>
	
<p>Luz (quando houver): Cor: verde Ritmo: qualquer, exceto $\text{Lp} (2 + 1)$</p>	<p>Luz (quando houver): Cor: encarnada Ritmo: qualquer, exceto $\text{Lp} (2 + 1)$</p>
	
<p>Para serem deixadas por bombordo por quem entra nos portos. Quando luminosa, a bóia exibe luz verde com qualquer ritmo, exceto grupo de lampejos compostos $(2 + 1)$ por período.</p>	<p>Para serem deixadas por boreste por quem entra nos portos. Quando luminosa, a bóia exibe luz encarnada com qualquer ritmo, exceto grupo de lampejos compostos $(2 + 1)$ por período.</p>

PERIGO ISOLADO

Tope: duas esferas pretas, uma sobre a outra
 Cor: preto com uma ou mais faixas largas horizontais encarnadas
 Formato: pilar ou charuto

Luz (quando houver):
Cor: branca
Ritmo: Lp (2)

Bóia de luz

Indicam perigos isolados. O sinal de perigo isolado é aquele construído sobre, ou fundeado junto ou sobre um perigo que tenha águas navegáveis em toda a sua volta. Quando luminosa, a bóia exibe luz branca com dois lampejos por período.

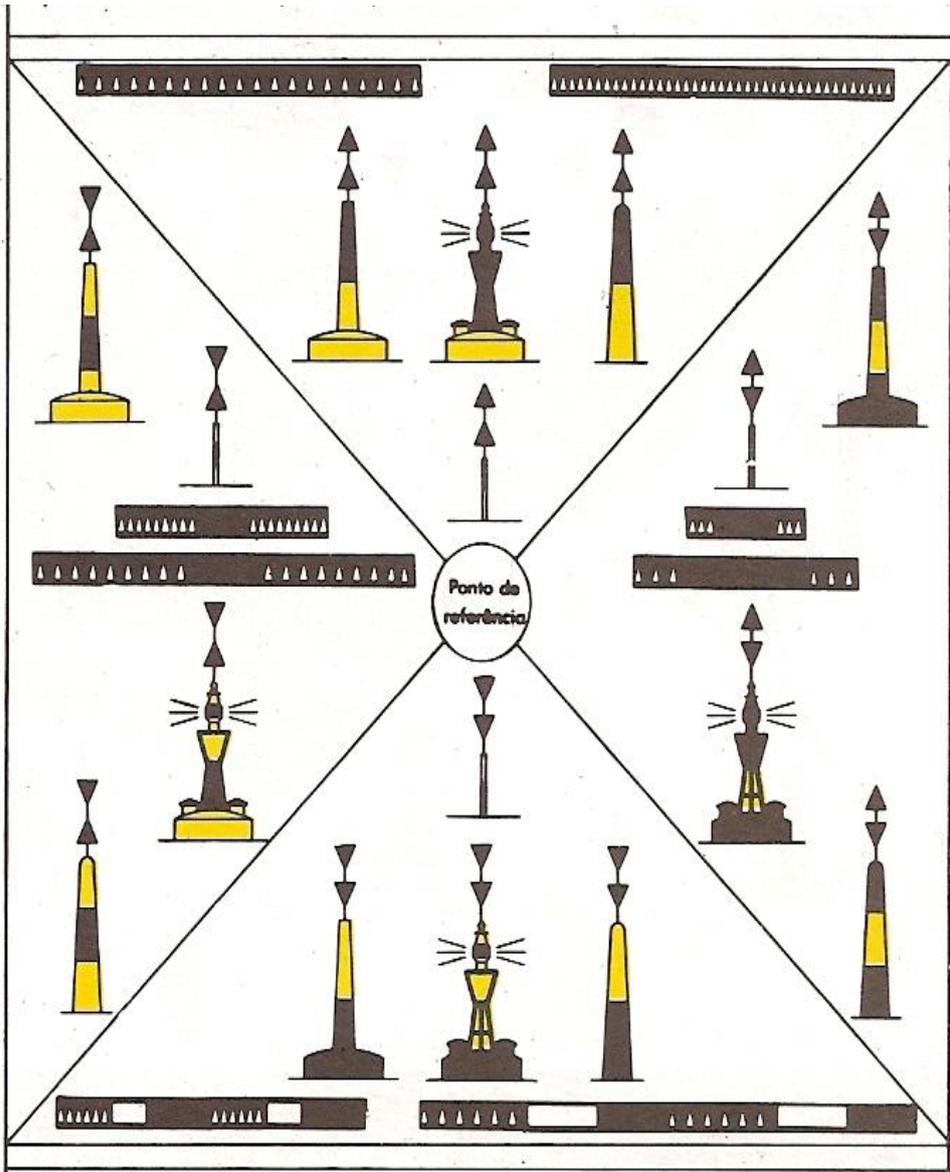
ÁGUAS SEGURAS

Tope (se houver): uma esfera encarnada
 Cor: faixas verticais encarnadas e brancas
 Formato: esférico, pilar ou charuto

Luz (quando houver):
Cor: branca
Ritmo: Iso. Oc. Lpl. 10s ou Mo (A)

Bóia de luz

16.3) Sinal Cardinal N S E W



17) SAITES DE INTERESSE:

17.1) REMO:

- Poder marítimo -
http://www.podermaritimo.com.br/index1/index.php?view=categoryevents&id=1%3Aescalas&option=com_eventlist&Itemid=37
- World Rowing • (www.worldrowing.com/)
- Confederação Brasileira de Remo (www.cbr-remo.com.br/)
- Federação do Estado do Rio de Janeiro (www.frerj.com.br/)

17.2) MARINHARIA

- Informações gerais (primeiros socorros, sobrevivência e outros)
<http://professorbarzan.webnode.com.br/material-complementar/>
- www.mar.mil.br/cpal/download/amador/marinhabia.pdf
- www.icbas.up.pt/~vazpires/pessoal_files/marinhabia.htm
- portal.iefp.pt/xeobd/attachfileu.jsp?look_parentBoui...att...
- [www.veleirodingue.freeboat.com.br/.../nos_basicos_para_ser_usado ...](http://www.veleirodingue.freeboat.com.br/.../nos_basicos_para_ser_usado...)
- Cordas e Cabos (www.cslmarinharia.com.br/)

REFERÊNCIAS:

BARROS, Geraldo Luiz Miranda de. **Navegar é Fácil**. Rio de Janeiro: Ed. Gráfica Brasileira, 62p. 1984.

FONSECA, Maurílio M. **Arte naval**. Volume I e II: Serviço de Documentação da Marinha. 7ª Ed. Rio de Janeiro: Ed. SDM, 930p. 2002

MANUAL DO ALUNO – diretoria de portos e costas, curso de formação de aguaviários, 2002.

CÓDIGOS DE REGATA. Federação de Remo do Estado do Rio de Janeiro, 2011 disponível em <http://www.frerj.com.br> (acesso em 10/07/2012)

APRENDENDO A REMAR, Ybyrapitanga industria e comércio ltda.

MANUAL DO TIMONEIRO, organizado Confederação Brasileira de remo, 1972

Figuras de pás de remo em:

http://www.concept2.com.br/v2_0/Conteudo.aspx?ID=364e4a44-3b4b-4ad2-afbd-ec1632ef7ba2 (acesso em 12/07/2012)