

TÉCNICA & TÁTICA

Brasília 16 de junho de 2003

PARCEIROS DO PROJETO	4
INTRODUÇÃO.....	5
OBJETIVO.....	5
PRIMEIRA AULA	6
Segurança – incêndio a bordo	10
SEGUNDA AULA.....	12
Regra Fundamental – Navegação Leal	12
A Regra Fundamental é a lealdade	12
Principais nós.....	12
Segurança a bordo.....	14
Conscientização é segurança	14
CONDIÇÕES DO BARCO.....	14
MONTAGEM DO BARCO	14
CONDIÇÕES DO TEMPO	14
SAÍDAS SOLITÁRIAS	15
EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA OBRIGATÓRIOS	15
OUTROS CUIDADOS:	15
Conheça o seu optimist.....	15
EXERCICIO DE FIXAÇÃO SEGUNDA AULA	18
TERCEIRA AULA.....	20
Bordos do barco.....	20
Como navegar seu barco.....	22
Como desvirar seu optimist	23
Passos para desvirar seu optimist	23
Rumos do optimist em relação ao vento.....	25
Barlavento - sotavento	26
EXERCICIO DE FIXAÇÃO TERCEIRA AULA	27
QUARTA AULA	29
Manobras com o barco.....	29
Cambiar ou virar de bordo	29
Orçar.....	30
Arribar.....	30
Cambada ou virando por davante	31
Jibing ou virando em roda	31
PASSOS DO JIBING – Virando em roda	32
PASSOS DO JIBING – Virando em roda	32

EXERCÍCIOS DE FIXAÇÃO QUARTA AULA	33
QUINTA AULA.....	36
O vento	36
O vento nosso melhor companheiro.....	37
Seu optimist e o vento.....	38
Rumo em relação ao vento.....	39
VELEJANDO DE TRAVÉS.....	39
VELEJANDO DE EMPOPADA	40
EXERCÍCIO DE FIXAÇÃO QUINTA AULA.....	41
EXERCÍCIO DE FIXAÇÃO QUINTA AULA.....	43

PARCEIROS DO PROJETO

Senhores parceiros ,diretores , instrutores e monitores,

Sentimo-nos honrado em recebê-los como parceiros.

Parabeniza-os por esta opção maravilhosa que é estar em contato com a natureza e especificamente no trato da educação de jovens voltados para atividade de marinharia, conhecimento da arte de navegar, arte de velejar , com segurança e dedicação.

Sabemos que a partir de agora vocês, coordenadores, instrutores e monitores não medirão esforços para o engrandecimento do Desporto Náutico e o desenvolvimento sadio de todos participantes.

Para tanto, estamos lhes oferecendo a estrutura para que possamos criar condições de resgatar a cidadania de nossos jovens, trazendo-lhes a oportunidade de uma nova formação profissional.

Bons ventos!

INTRODUÇÃO

Navegar é uma ciência que pode ser apreendida com segurança e neste caso a arte de conduzir um barco seja ele pequeno ou grande se inicia com uma aprendizagem sadia, a maneira de se aprender esta ciência é talvez começar a velejar. Podemos sentir o entusiasmo dos velejadores experientes ao conversar com os principiantes, velejadores ávidos de passar seus conhecimentos que muitas das vezes pode desorientar os pequenos aprendizes diante de diagramas setas e linhas pontilhadas. Sem receio podemos afirmar que aprender a velejar não é difícil - embora na maioria das vezes é fácil fazer parecer o contrário.

O contato com a natureza, a exploração de novos horizontes exige compreensão de princípios básicos da vela, e estar atento às novas experiências é uma aprendizagem lenta e gradativa.

Noção básica sobre vela auxiliará ao novato velejador à medida que ele aprende, o mundo novo e envolvente com toda beleza e mistérios, tudo aquilo que torna o velejar um fascínio.

Velejar é descobrir um mundo novo, uma descoberta da alma e da sensibilidade, seja um bom velejador e participe intensamente da Escola de Desporto Náutico - EDN.

OBJETIVO

Parece bastante óbvio que o objetivo de um projeto de esportes náuticos é ensinar estas modalidades. No entanto não entendemos que seja somente isso. Queremos criar condições para que os jovens resgatem a cidadania o convívio com a natureza, amá-la preservá-la é fomentar uma consciência náutica .

Estando em seus barcos, os jovens , irão travar uma espécie de batalha com a natureza através de seus elementos: ventos, chuva, ondas, calor... etc.

Batalha onde só eles e a natureza se confrontam fará sedimentar um sentimento de luta, um aprendizado de decisões, onde só eles como timoneiro serão os senhores das mesmas. Certamente não só a firmeza de caráter está sendo sedimentada, mas também o respeito pela natureza e seus elementos.

Certamente será o início e a vivência para despertar o futuro aquaviários do nosso Brasil trazendo o sustento de suas família com uma profissão digna.

PRIMEIRA AULA

“Atenção e o respeito às normas de segurança de Navegação” !!!

Embarcação: é toda construção, feita de: Madeira, ferro aço, fibra de vidro, que flutua, destinada a transportar pela água, pessoas ou coisas.

Proa: é a parte da frente do barco, onde da origem de contagem das marcações relativas, corresponde aos 000° relativos.

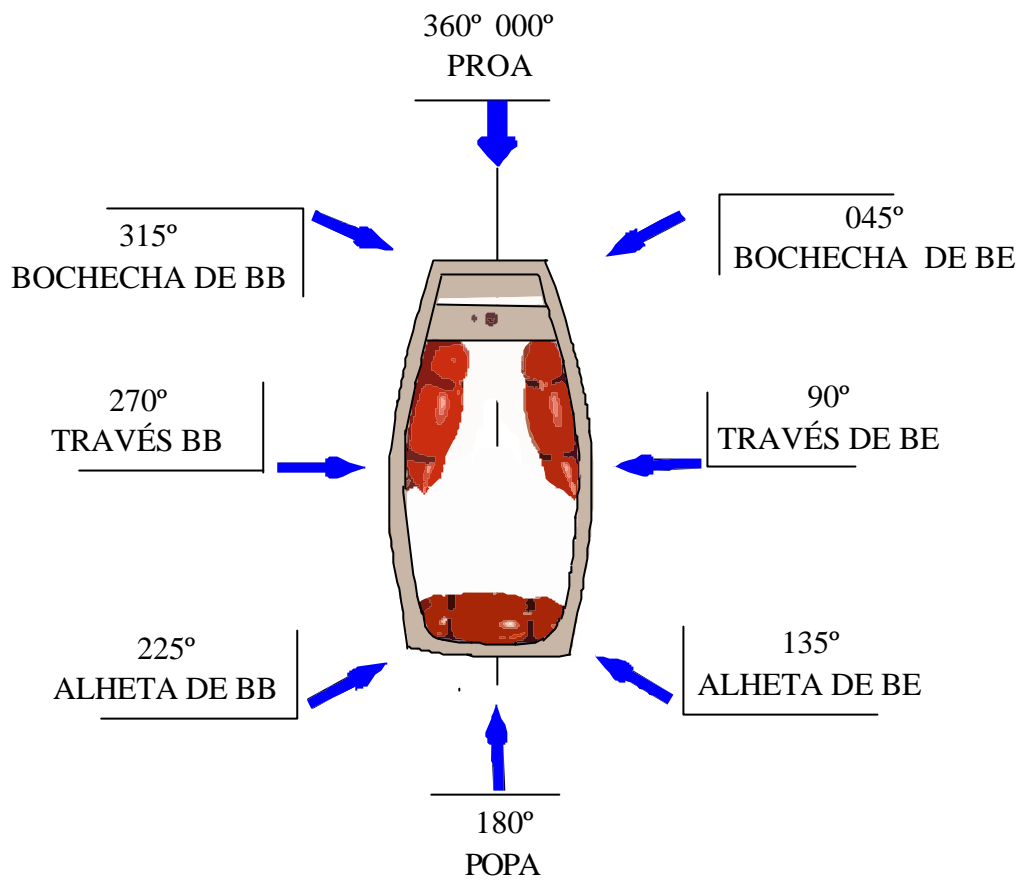
Popa: é a parte de trás do barco, onde na marcação relativa corresponde a 180° relativos.

Bordos: são as duas partes simétricas em que o casco (corpo principal da embarcação) é dividido por um plano vertical que contém a linha proa-popa, denominados de Boreste (BE) a parte á direita de olha p/a proa e de Bombordo (BB) a parte á esquerda.

Bochechas: partes curvas do costado de um e de outro bordo junto á proa, para efeito de marcação relativa a bochecha de BE está aos 045° da proa e a de BB aos 315° dela.

Través: não é uma parte da embarcação e sim uma posição em relação a ela, tal posição é a perpendicular a linha proa-popa, aproximadamente a meio navio. P/ efeito de marcação relativa o través de BE está a 090° graus da proa e o de BB aos 270° dela.

Alheta: Parte do costado de um e de outro bordo entre o través e a popa, para efeito de marcação relativa a Alheta de BE está aos 135° da proa e a de BB aos 225° dela.

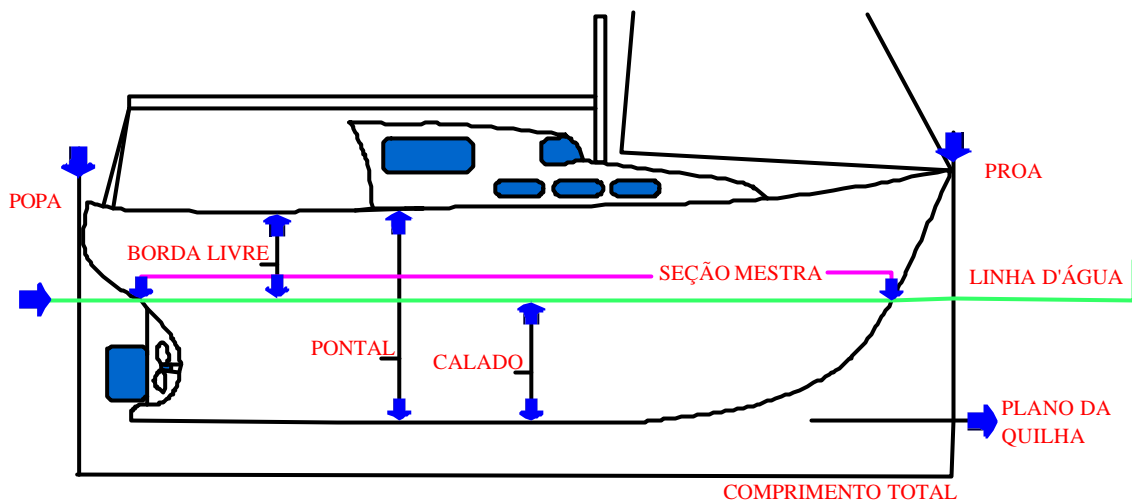


Quando um objetivo está entre a proa e uma das bochechas, diz-se que estar ele por ANTE-A-VANTE da bochecha de BE ou de BB conforme esteja o objeto a direita ou a esquerda da proa.

Semelhante, quando o objeto esta entre uma das bochechas e o través respectivo, diz-se que o objeto está por ANTE-A-RÉ da bochecha respectiva (BE, BB).

Quando temos um objetivo entre o través de um dos bordos e a Alheta respectiva, diz-se que o objetivo está por ANTE-A-VANTE da Alheta (BE, BB).

Quando entre a Alheta e a popa o objeto estará por ANTE-A-RÉ da Alheta (BE, BB).



Dimensões Lineares: As principais dimensões de uma embarcação são:

- Comprimento,
- Boca
- Contorno
- Pontal e
- Calado (máximo e mínimo).

Comprimento total: é a medida externa de proa a popa.

Comprimento de arqueação: é a medida interna de proa e popa.

Boca: é a parte mais larga da embarcação.

Pontal: é a profundidade da embarcação, do convés principal a parte mais baixa da embarcação.

Calado: é a distância vertical entre a superfície da água (linha da água) e a parte mais baixa da embarcação.

Borda livre: é a distância vertical medida entre o plano do convés e a superfície da água.

Contorno: é a medida tomada, normalmente na parte mais larga da embarcação, de bordo a bordo, passando pela quilha.

Balanço: movimento de oscilação de um bordo p/ outro.

Caturro: movimento de oscilação vertical no sentido proa-popa.

Cabeceio: movimento de oscilação horizontal no sentido proa-popa.

- Maré: movimento vertical das águas.

- Denominamos maré de enchente: o movimento ascendente das águas, dizemos que foi atingida a preamar.
- Denominamos de maré de vazante: o movimento descendente das águas, e o seu mais baixo nível e a Baixa-mar.

Tábuas das marés: fazem a previsão das marés com horas e altura das preamares e baixamares.

Tipos de ferros (âncora): o mais eficiente p/lancha esporte e ou recreio, é o ferro "DANFORTH".

Amarras: complemento do ferro (âncora), tem 200 metros, 08 (oito) quartéis, cada quartel tem 25 metros.

O ferro pode Ter preso a ele um cabo de fibra de 50 metros.

Leme da embarcação: serve p/ dar direção ao seu rumo.

Bolina da embarcação: serve p/ dar estabilidade ao barco.

Quando dois ou mais barcos a vela, velejam recebendo vento pelo mesmo bordo, manobra quem esta a barlavento.

Quando dois ou mais barcos a vela, velejam recebendo vento por bordos diferentes, manobra quem estiver recebendo vento por bombordo.

Uma embarcação a vela, respeita embarcação, engajada na pesca, com manobra restrita, e sem governo.

Toda embarcação por normas do "RIPEAM", terá que reduzir sua velocidade a 200 metros de praia, ancoradouros, marina, etc.

Toda embarcação terá que ter sua parlamenta ou dotação completa.

Cambar por da vante: é passar com a proa do barco na linha do vento.

Cambar em roda: é passar com a popa do barco pela linha do vento.

Quando vamos desviar um barco a proa deve ficar na direção do vento.

Quando vamos atracar um barco, devemos fazê-lo sempre contra o vento e ou correnteza.

Quando você navega com vento de popa, sua bolina deve estar toda erguida.

Navegando com vento de través, você deve arriar meia bolina.

Você como veleiro amador não pode conduzir embarcação a propulsão mecânica.

Para você dar um reboque, é usado o nó de escota de rosa, para facilitar a manobra.

Segurança – incêndio a bordo

Quando acontecer um incêndio a bordo, a Primeira preocupação é a vida humana, e todos devem ficar a barlavento do incêndio e de colete salva vidas.

- O incêndio é dividido em:
 - **Classe "A"**: incêndio de papel, madeira, papelão, o que deixa cinzas, apaga com água.
 - **Classe "B"**: Incêndio de gasolina, graxa, álcool, óleo, etc. apaga com Co2 = espuma.
 - **Classe "C"**: é o elétrico, apaga com pó químico.

Hemorragia: perda de sangue.

Hemorragia arterial: é a mais perigosa, pondo a vida em perigo, o garrote ou torniquete deve ser aplicado entre o ferimento e o coração, com duração de 15 minutos e folga 1 minuto.

Hemorragia venosa e capilar é menos perigosa não pondo a vida em risco.

Queimaduras: são ferimentos ou lesões produzidas pela ação do fogo, contato com corpo quente ou corrosivo, ou pela explosão aos raios solares. As queimaduras são classificadas em:

- **Primeiro grau:** vermelhidão na pele.
- **Segundo grau:** formação de bolas na pele.
- **Terceiro grau:** destruição de tecidos por carbonização.

Fraturas: é a quebra de um ou mais ossos.

Fraturas simples: sintomas: estalo de ossos, dor no ponto de fratura, região ao redor dolorido, membro em posição anormal, impossibilidade de movimentar o membro, inchaço no local e estado de choque.

Fratura exposta: sintomas: os mesmos da fratura simples. Ferimento produzido pela ponta do osso, ponta do osso aparecendo, Hemorragia e choque agudo.

- O nó direito serve para unir dois cabos da mesma bitola.
- O nó torto serve para diferenciar do nó direito.
- O nó de escota singelo serve para unir dois cabos de bitolas diferentes.
- O nó de escota dobrado serve para unir dois cabos de bitolas diferentes e reforçar o escota singelo.
- O nó de escota de rosa serve para unir dois cabos de bitolas diferentes e facilitar a manobra.
- O nó Laís de guia serve para improvisar uma alça e é o pai de todos os nós.

Nome do arquivo: Curso optmitvela
Pasta: C:\Documents and Settings\desafio\Meus documentos\PROJETO
ESCOLA DESPORTO IATISMO - EDI - 001\#200_CURSO DE OPTIMIST BÁSICO
Modelo: C:\WINDOWS\Application Data\Microsoft\Templates\Normal.dot
Título: Escola de Optimist
Assunto: Aprenda a Navegar de Optimist
Autor: Rommel Augusto da Silva Castro
Palavras-chave:
Comentários: Curso de Optimist
Data de criação: 14/6/2003 8:49
Número de alterações: 24
Última gravação: 7/9/2003 8:34
Gravado por: Rommel Augusto da Silva Castro
Tempo total de edição: 59 Minutos
Última impressão: 7/9/2003 8:35
Como a última impressão
Número de páginas: 12 (aprox.)
Número de palavras: 11.875 (aprox.)
Número de caracteres: 64.126 (aprox.)