

MANUAL DOS ESCOTEIROS DO MAR

ESCOTEIRO 2ª Classe

*Sempre Alerta
Brasil –*

*Comissão Nacional
dos Escoteiros do
Mar.*



O Nascimento do Escotismo do Mar

A família Smith Baden-Powell e o início do escotismo.

B-P foi órfão de pai logo cedo e a figura masculina que substituiu seu pai foi seu irmão mais velho. B-P, o irmão mais velho de sete, cuidou e financiou sua mãe e irmãos com tamanha dedicação que só se casou aos 66 anos de idade com sua antiga namorada, quando sentiu que completou seu dever de "homem da casa". Entrou ainda jovem na escola de aprendizes de marinheiros, sendo o melhor dos alunos e o único a ter nota máxima naquela instituição, formando-se ainda em direito e vindo a trabalhar e se aposentar pela Marinha Real. O avô dos irmãos Baden-Powell, por parte de mãe, era o famoso Almirante William Smith, que como todo bom avô, contou diversas das suas histórias para os netos, e no seu caso, histórias marítimas.

Durante as férias escolares, os irmãos B-P realizaram vários passeios marítimos pelos rios do interior e pela costa inglesa. Quando Robert B-P tinha apenas 15 anos de idade, sendo o mais novo dos irmãos, acompanhou-os por um cruzeiro marítimo pelos rios da Inglaterra, cruzando todo o país. De norte a sul eles cozinham nas margens dos rios, dividiram tarefas dentro do barco, faziam fogueiras, observaram a natureza marítima, pescavam, recolhiam pedras e faziam jogos na água e margens dos rios. Em diversos livros Robert B-P faz menção de como a educação que recebeu de seu irmão Warington lhe tornou um homem mais forte, e recorda um cruzeiro pela costa da Inglaterra, em que Warington lhe repreendia pela ineficiência que poderia custar à vida dos tripulantes, e com isso, aprendeu muito sobre conduta pessoal.

Warington B-P sempre teve alto interesse pela marinharia e as aventuras que proporcionam. Conhecido pelo interesse em pequenos barcos, especialmente canoas, como descrito por Robert B-P em sua biografia "Lessons from the Varsity of Life", em 1871, com 24 anos de idade, fez um cruzeiro a bordo de uma canoa pelo Mar Báltico. Realizou escalas na Alemanha, Dinamarca e Suécia, tal como descrito em seu livro, "Viajando de Canoa", publicado em 1871.

Robert Baden-Powell pediu ao seu irmão que organizasse a primeira especialização oficial do escotismo, o Movimento Escoteiro do Mar, que foi lançada na Inglaterra em 1910 após as preparações e testes. Em 1912 Warington publicou o manual completo sobre Escotismo do Mar, que muito vendido, fez florescer o Escotismo do Mar.

Toda experiência dos jovens marinheiros Warington e Robert B-P se refletiu no nascimento do escotismo que em 1907, tendo seu primeiro acampamento experimental em uma ilha, onde necessariamente navegaram por horas junto aos jovens até o local. Em uma "Conversa ao Pé do Fogo", Robert B-P falava aos jovens mais velhos sobre as possibilidades de profissão com a marinharia e, que a Inglaterra precisava de bons trabalhadores para o mar. Assim teve a ideia da criação do Movimento Escoteiro do Mar. Em dezembro de 1908, o distintivo de Escoteiro Marinheiro já era o terceiro

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

mais requisitado na Inglaterra e existiam algumas tropas "de terra" que se autodenominavam "Escoteiros Marinhos".

O Acampamento no Rio Beaulieu.

Em 1909, B-P realizou o acampamento às margens do Rio Beaulieu, em Buckler's Hard, mesmo local onde foram construídos os navios do famoso Almirante Nelson. Este foi o terceiro e último acampamento que Robert B-P dirigiu e coordenou como Chefe, sendo que nele, pode realizar todas as atividades direcionadas para a marinharia e o ambiente aquático assim como desejava e não fez no acampamento anterior, em Humshaugh.

O acampamento contou com 100 jovens da Tropa Mercúrio, sendo que na primeira semana 50 ficaram alojados no campo e os restantes no navio da Tropa Mercúrio. Na segunda semana, alternaram, quem estava no campo foi para o navio e vice-versa. A Tropa Mercúrio foi a tropa "de terra" levada a este acampamento para tornar-se o embrião do Escotismo do Mar na Inglaterra. Um dos rapazes que participaram deste acampamento foi o jovem João, filho do seu grande amigo de B-P Rudyard Kipling, escritor da estória de "Mowgly o menino lobo - livro da Selva".

O programa do Acampamento do Rio Beaulieu, contou com História Naval, pesca e diversas outras artes marinheiras. Para este acampamento, B-P fez confeccionar para cada um uma faca, um cinto e um chapéu de prato identificando os Sea Scouts.

Escotismo do Mar para Rapazes.

A seguir do acampamento do Rio Beaulieu, publicou o folheto "Escotismo do Mar para Rapazes" onde lançou a ideia, esclarecendo ao final que seu irmão Warington estaria preparando um livro mais completo que seria lançado em breve para os Escoteiros do Mar. Muitas tropas "de terra" desejaram adotar o novo tipo de escotismo, mas seus Chefes não eram preparados para aqueles tipos de atividade e, surgiram novos Chefes vindos da Guarda Costeira, por serem especializados nas artes marinheiras. As primeiras tropas de Escoteiros do Mar na Inglaterra e no exterior foram: Mercúrio, 'British Boys', Petersham and Ham, Barry, Cleethorpes, Ratcliffe, Skegness, e Gibraltar.

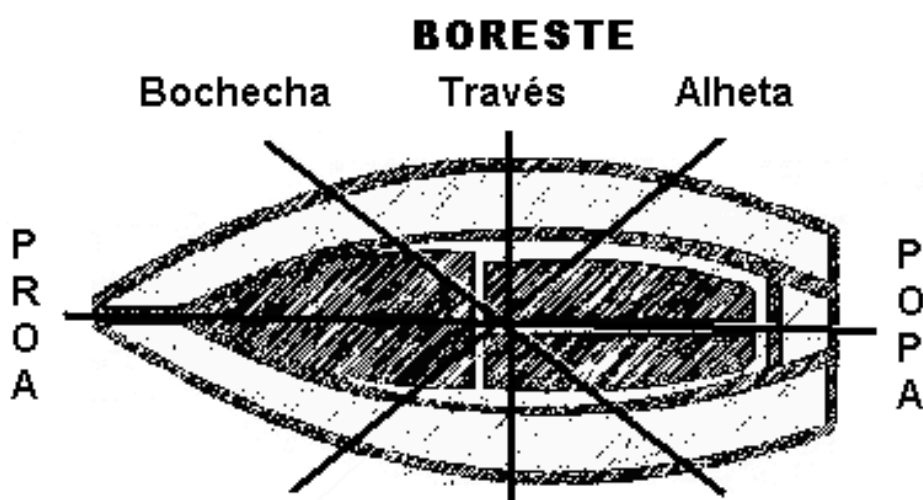
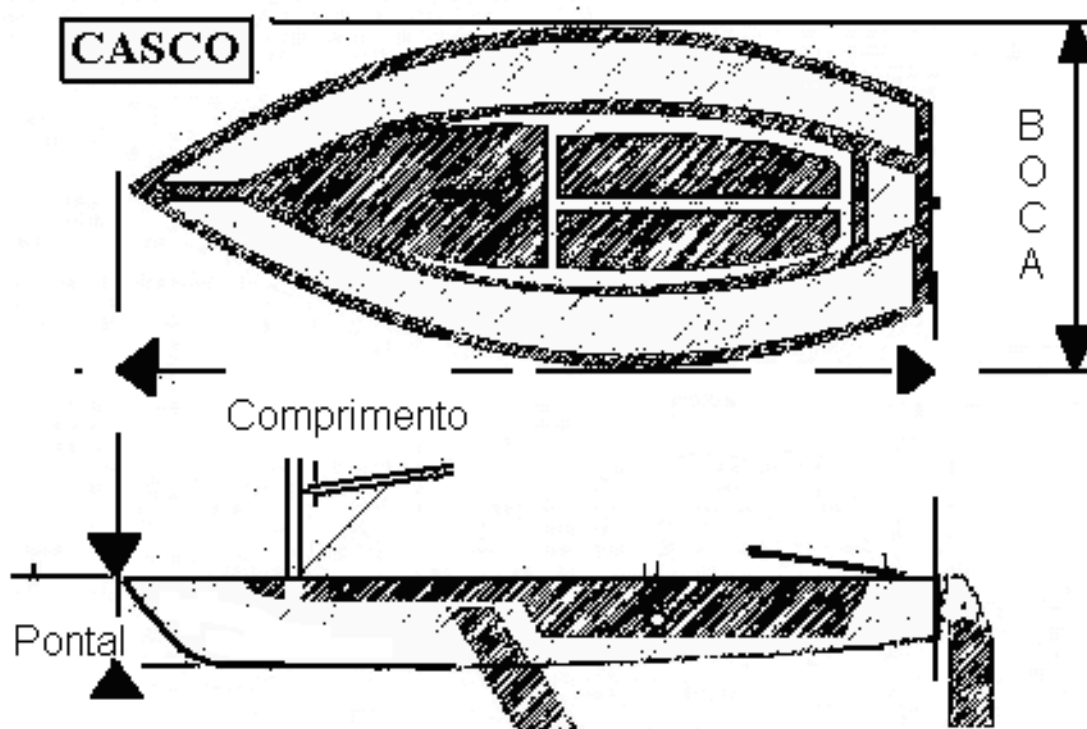
Foi aprovado em 1910 o uso de um uniforme especial para os Escoteiros do Mar, que foi entusiasticamente recebido e utilizado pelos rapazes da Grã-Bretanha, levando seu modelo ao resto do mundo. Em janeiro de 1911 Warington B-P delineou o conceito de Escotismo do Mar quando ministrava um Curso para Chefes em Londres. Em 25 de março de 1911, B-P escreveu uma carta ao Almirantado pedindo permissão para estabelecer Escoteiros do Mar como Salva-Vidas na costa. A aprovação foi concedida. A assistência dos Escoteiros à Costa não foi um "preenchimento de atividades", mas uma real necessidade. Finalmente em 1912 Warington Baden-Powell publicou um

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

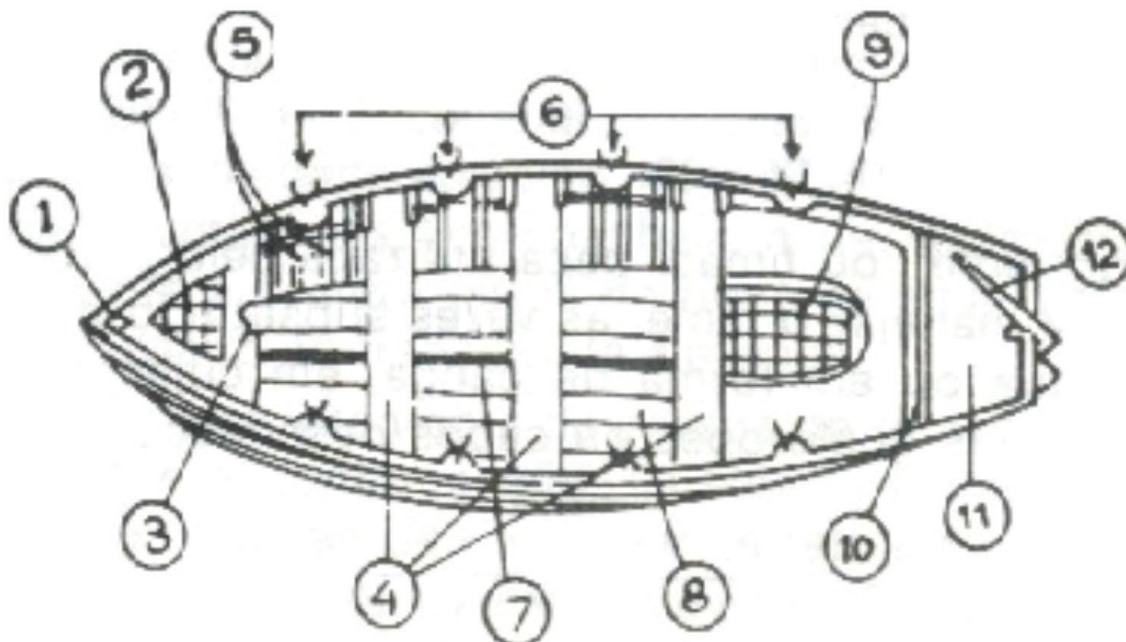
manual completo chamado "Escotismo do Mar e Marinharia para Rapazes", com o prefácio de seu irmão Robert B-P. Com o manual e o uniforme, o Escotismo do Mar se espalhou em grandes proporções para o mundo.

Em suas memórias, Robert B-P escreveu que se tivesse sido escoteiro na juventude, com certeza teria sido um Escoteiro do Mar e sempre se referiu ao seu irmão mais velho, Warington B-P, como o fundador do Escotismo do Mar. Warington faleceu em 1921 e deixou todo um legado de trabalhos institucionais e literários pela prática do Escotismo do Mar.

NOMECLATURA DE EMBARCAÇÕES



NOMENCLATURA DE UMA EMBARCAÇÃO



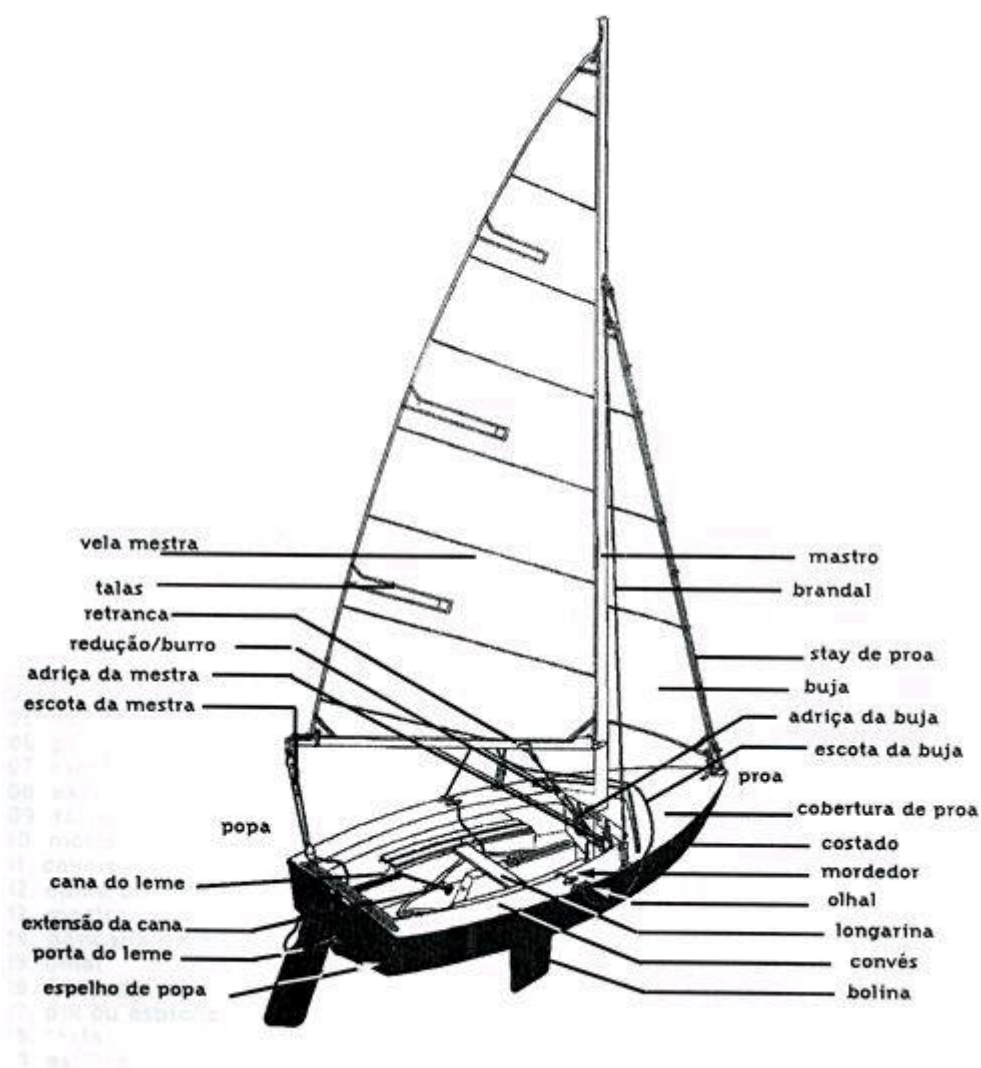
Partes de um escaler a vela – barco padrão dos Escoteiros do Mar

- 1) Olhal de Proa: anel com haste fixada firmemente na proa para suportar as amarras, chamando-se “arganêú” se contém uma argola.
- 2) Castelo de Proa: pequeno estrado de madeira para apoio dos tripulantes nas manobras de atracar e desatracar.
- 3) Carlinga: peça de madeira ou metal presa a quilha, com uma abertura quadrada para encaixar o pé do mastro.
- 4) Bancadas; pranchas de madeira assentadas sobre os dormentes ou mantidas por cantoneiras, para remadores e passageiros se sentarem.
- 5) Cavernas: peças curvas de madeira ou de ferro pressas à quilha e que dão forma à embarcação, nelas se ajustam as tabuas ou chapas do fundo e do costado.
- 6) Forquetas: peças de ferro ou de metal em forma de Y ou de ferradura, cujo pino se introduz nas toleteiras e nas quais trabalham o remo.
- 7) Sobrequilha: peça que protege a parte superior da quilha e onde se ajustam as carlingas.
- 8) Escoas : tábuas resistentes pregadas sobre as cavernas e que servem de piso ao pessoal.

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

- 9) **Paneiro:** espaço situado à ré da embarcação com bancadas em redor para passageiros e um estrado em forma de xadrez para assento dos pés.
- 10) **Guarda-Patrão:** encosto da bancada do patrão, onde geralmente esta inscrito o nome da embarcação ou daquela a que a mesma pertence.
- 11) **Casa do Cão:** compartimento à popa, destinado à guarda de material e mantimentos.
- 12) **Cana do leme:** peça utilizada pelo patrão ou timoneiro para manejar o leme, às vezes substituído por um braço em meia lua ou forma de canga, em cujas extremidades são fixadas aos cabos destinados á manobra do leme.

Partes de uma embarcação a vela



Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

“” “” Outras partes importantes das embarcações miúdas são o “leme”, com a porta ou plano principal, girando no conjunto macho e fêmea adaptados ao cadaste; “alcatrates”, peças de madeira curva que formam o topo das cavernas de proa a popa; “falca”, tabua superior do costado presa ao alcatrates formando as bordas da embarcação; “verdugo”, friso de madeira boleada de um outro lado do costado logo abaixo da falca, destinado a proteger o costado contra choques; “pé de carneiro”, haste de madeira que suporta uma bancada ou um vau, assente no fundo da embarcação; “coxias”, pranchas colocadas entre as bancadas com furos ou enoras, onde se grudem os mastros ao serem amarrados; “castanhas”, pequenas peças de madeira pregadas sobre as escoras para aguentar as escoras ou finca-pés dos remadores; “boeiros” furos abertos nos costados, junto à quilha, para esgotar a água quando a embarcação é içada, retirados os bujões; “chumaceiras”, chapas de metal em forma de U, ajustadas em entalhes abertos na falca e onde trabalham os remos; “toleteiras”, furos feitos na falca para colocação dos toletes ou forquetas dos toletes ou forquetas.

Denomina-se “palamenta” ao conjunto de material de uma embarcação miúda, leme, remos, escoras, croques, defensas, boça, ancorote, amarreta, estropos, farol de navegação, lanterna, agulha, quartola, caixa de mantimentos, caixa de medicamentos, toldo e paus, bandeira e mastro, flamula e pau, balde, boia, salva-vidas, ferramentas, caixa ou balde de areia, extintor de incêndio e o que mais for necessário.

O remo é a alavanca que impulsiona a embarcação. A potencia é a força do remador, o ponto de apoio é a água e a resistência é a embarcação.

Para que a alavanca funcione bem, são necessárias certas condições: as quais dizem ao próprio remo, sua forma, material, dimensões, conservação, a capacidade do remador, que deve estar ajustada à prática e à técnica como outra alavanca de rendimento útil; ao último sistema de resistência na borda da embarcação, possibilitando maior mobilidade ao remo, visto como o sistema de forquetas, toletes ou chumaceiras acompanham o deslocamento da embarcação; finalmente a firmeza da pá do remo na água, para que encontre o apoio necessário ao trabalho de alavanca.

O remo é a parte integrante da pessoa do remador; por isso mesmo exige cuidado e compreensão. Guardado em nível ou na vertical, deve estar em situação de conservar-se reto e facilmente apanhado pela haste e não pelas extremidades. A madeira de que é feito deve ser leve, rija e resistente à flexão. O comprimento é regulado pelo tamanho e tipo de embarcação. O de um escaler poderá medir duas vezes o comprimento da bancada, ao passo que o de uma baleira corresponderá a duas vezes o comprimento da bancada mais a distância da forqueta à água. Em barcos do mesmo tamanho, vemos que os remos dos de bancada simples são maiores que os dos de bancadas duplas. Remos longos ou curtos demais alteram consideravelmente as condições de alavancas a que se destinam motivo pelo qual as medidas justas devem ser observadas.

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

Notamos no remo as seguintes partes: - o punho, mantido sempre liso e macio; - a chumaceira, protetor de couro de 20 a 25 centímetros, pregado na parte em que o remo se articula com a forqueta, provida ainda de um anel de couro ou de cabo para evitar o deslize para água; a haste ou braço, inteiriça ou oca, mas resistente: - a pá, reta ou curva, mas de largura aproximada de 16 centímetros, pois mais estreita não dá apoio e larga demais cansa o remador.

A forqueta enquadra-se no sistema da resistência representado pela embarcação. Não deve causar qualquer entrave ao movimento do remo, mas apresentar condições de rotação ou extensão correspondentes à remada. Há embarcações que possuem apenas um tolete para o apoio do remo, havendo então necessidade de uma volta de cabo para manter o remo em posição.

Remar é a arte de tirar proveito do remo como alavanca para dar seguimento a embarcação. O corpo do remador com os braços, punhos, tronco e pernas entram na componente mediante a inteligência e a prática, individualmente ou em equipe, sob as vistas do patrão.

Alguns conselhos são uteis. Sente-se em posição correta na bancada, com os pés bem ajustados nas escoras, de modo que as pernas sirvam de bom ponto de apoio aos movimentos do tronco. Segure o remo com firmeza, palmas voltadas para baixo com os punhos na distancia em que os polegares possam tocar-se, mas voltando a abarcar o remo por baixo. Antes de começar a remada mantenha a pá do remo bem nivelada, paralela à superfície da água para não oferecer resistência ao vento. Iniciando o movimento da remada a pá vai mudando de posição pela troção do punho, de modo que, ao cair levemente na água, esteja quase perpendicular à superfície desta, aí, penetrando sem esforço. Para retirar o remo da água basta baixar o punho no movimento para recomeçar a remada. Do peso do próprio corpo e da cadencia regular de sua oscilação para a frente e para trás e que poderá advir o bom emprego do remo e o maior rendimento da remada. Desenhos no BSOA.

Não mergulhe a pá profundamente na água, mas apenas o bastante para firmar com segurança o ponto de apoio da alavanca. Conserve seus punhos firmes, movendo-os naturalmente na sequencia da remada para que a pá não fique nivelada na água e tenha que “apanhar caranguejo” e tomar um violento tranco. Não desça os punhos entre os joelhos, pois a pá vai muito alto e acaba descendo profundamente na água, prejudicando o movimento. Os punhos devem operar para frente e para trás, como se estivessem num trilho, sempre à mesma altura, em ritmo firme e constante. Outro erro é “enforçar o remo”, ou seja, atrasar a recuperação da remada, ficando o remo preso à água pelo seguimento da embarcação, mas safando-se facilmente por simples torção do punho.

As ordens ou vozes de comando aos remadores são em geral as seguintes:

GUARNECER BANCADAS! – sentando-se cada remador em seu lugar, correspondente ao seu numero e ao seu remo.

REMOS PRONTOS! - ficando os remos em condições de ser tirados das bancadas.

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

ARMA REMOS! – saindo os remos das bancadas uniformemente em forma de leque, ocupando as torquetas e descansando na borda.

CRUZA REMOS! – quando caem juntamente nas chumaceiras.

AVANTE! – os remos são levados à proa.

LARGA! – inicia-se a remada no ritmo da voga.

ARVORA! – é concluída a remada e os remos são nivelados.

CIA! – é a remada ao contrario, passando a embarcação a cair à ré.

REMOS NÁGUA – descem as pás levemente para a água ficando perpendicularmente à sua superfície.

ESCORA! – passam os remos a funcionar como freio, detendo a embarcação.

CUNHA REMOS! - é a freada violenta, com os remos bem mergulhados na água.

SAFA REMOS – os remos são retirados da água.

CRUZA REMOS A BORDA! – são os remos levados ao longo das bordas da embarcação.

REMOS AO ALTO! – são colocados na vertical, com os punhos no fundo da embarcação, as pás alinhadas e paralelas, em sentido longitudinal para evitar os efeitos do vento.

LEVA REMOS! – os remos são retirados das forquetas e colocados nas bancadas.

PUNHOS À CAVERNA! - os punhos são levados para baixo, junto à quilha, com as pás na vertical, para descanso da guarnição ou aproveitando das poupadas do vento.

Classificação das Embarcações

As embarcações de esporte ou recreio são classificadas da seguinte forma;

a) Mar aberto – realizadas em águas marítimas consideradas desabrigadas. As áreas de navegação de mar aberto são subdivididas nos seguintes tipos:

1) Navegação Costeira – Aquelas realizadas dentro dos limites de visibilidade da costa. Até a distância de 20 Milhas (Mestre Amador)

(2) Navegação Oceânica Considerada sem restrições, aquela realizada além das 20 Milhas da costa (Capitão Amador).

b) Interior – A realizada considerada em águas abrigadas (Veleiro, Motonauta, e Arrais Amador) As áreas de navegação interior são subdivididas nos seguintes tipos:

1) Área I – Áreas abrigadas, tais como Lagos, Lagoas, Baías, Rios e Canais. Onde normalmente não sejam verificadas ondas com alturas significativas, que não apresentem dificuldades ao tráfego das embarcações.

(2) Área II – Áreas parcialmente abrigadas. Onde eventualmente sejam observadas ondas com alturas significativas ou combinações adversas de agentes ambientais, tais como ventos, correnteza, ou mare, que dificultem o tráfego das embarcações. As embarcações pertencentes aos grupos escoteiros do mar ou que engajadas em atividades, possuem as seguintes classificações:

NT (Navio de Tropa) – São embarcações em que comporta uma tropa e seus chefes como tripulantes.

NP (Navio de Patrulha) – São embarcações em que comporta uma patrulha como tripulantes.

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

NL (Navio Ligeiro) – São embarcações pequenas para até três tripulantes.

NE (Navio Escola) – São embarcações destinadas para instruções.

Cada Navio deverá ter um livro de registros (Diário de Bordo – DB) que conterá as seguintes informações: data da atividade; participantes e suas funções, deixando claro qual pessoa responsável (Patrão ou comandante) no momento; horário do começo e fim da manobra; material usado; material danificado; registro do tempo (classificação de ventos, temperatura, nuvens, mar e marés) incluindo suas mudanças ao longo do tempo; alimentação e etc. quanto maior os detalhes melhor para futuras avaliações. Deve ser registrado no livro as manutenções, sejam periódicas ou reformas.

Tipos de embarcações

Balsa, Barcaça, Bote, Chata, Escuna, Flutuante, Hovercraft, Jangada, Lancha, Saveiro, Traineira, Veleiro, late, Moto Aquática (Jet Sky), Baleeira, e similares e outras embarcações.

Quanto ao Porte as Embarcações podem ser Divididas em:

MIUDAS – Com o comprimento igual ou inferior a 5 metros ou, com o comprimento menor que 8 metros que apresentem as seguintes.

Características: Convés aberto, convés fechado, mas sem cabine habitável e sem propulsão mecânica fixa e que, caso utilizem motor de popa, este não exceda 30HP. Considera-se cabine habitável, aquela que possui condições de habitabilidade.

MEDIO PORTE – Com comprimento inferior a 24 metros, exceto as miúdas. São tratadas como embarcações certificadas classe 2, não são registradas no tribunal Marítimo.

GRANDE PORTE – Com o comprimento igual ou superior a 24 metros.

São tratadas como embarcações certificadas classe 1 tendo a obrigatoriedade de ter seu registro no Tribunal Marítimo, se possuírem arqueação bruta maior que 100 metros.

Encargos da Patrulha embarcada (Sistema de patrulhas no Mar)

Em qualquer embarcação marítima a necessidade dos tripulantes se organizarem por tarefas, por capacidade e por disposição.

Explicando as principais funções a bordo:

- **BOMBA D'ÁGUA** – é o principal responsável pela manutenção do navio esgotado, cabendo ainda compensar manter limpa a bancada e paineiras durante a viagem, ficar “de pau”, zelar e embarcar os baldes, pedaços de lonas velhas e lambas.
- **REMADOR** – Remar, compensar, pequenos serviços, “pau”, zelar pela conservação e embarque dos remos, forquetas, defensas e salva-vidas.
- **PROEIRO** – Vigilância da proa e geral do navio durante a viagem, iluminação, zelar pelo material de sinalização, pelo ferro, pela amarra, cabo de reboque e revezar com o timoneiro.



ASSOCIAÇÃO ESCOTEIRA SEMPRE ALERTA BRASIL

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

- **TIMONEIRO** – Tirar quatro no leme, verificar se o navio esta bem compensado e compassado revezar com o proeiro, auxiliar nas manobras, cuidar e embarcar o leme e demais pertences do mesmo, retinida, espia e aguada.
- **GAGEIRO** – responsável pelo seu mastro, vela, massame, poleame, bem como dirigir a manobra do seu pano. Seus deveres começam com a manutenção do material acima, continuam com a retirada do mesmo para a atividade e só terminam com a devolução do mesmo para o paiol.
- **CONTRA-MESTRE** - É o responsável pelo cumprimento das obrigações dos gageiros nas manobras e na conservação do material quando desembarcados.
- **MESTRE** – É responsável pelo bom desempenho do Contramestre, pela conservação do material de aguada e pela provisão da mesma, pela iluminação em geral, pelo RSVHM, e ainda timoneiro, remado e bomba d'água.
- **PILOTO** – Responsável pelos roteiros, rotas, Tabua das Marés, Anuários, Previsão do tempo, Bussola, relatórios, lápis, borracha, papel, fundeio, segurança do navio, manobra e amarração.
- **IMEDIATO** - Responsável pela disciplina, arrumação da carga, pessoal, licenças, alojamento, relações publicas, asseio, pintura do navio, uniformes, cardápios e serviços (pau).
- **COMANDANTE** – Responsável pelo cumprimento das obrigações de cada um, zelar pelo bom cumprimento das missões a que o navio for designado, decidir soberanamente, quando embarcado, sobre TUDO ou sobre TODOS, respondendo pelos seus atos, decisões, navio, tripulação e carga perante o Chefe do Grupo ou autoridade competente.

Por segurança, o embarque como tripulante deve ser feito mais pela necessidade do que pela ordem da patrulha, embora se deva sempre que possível, embarcar no mesmo navio, elementos da mesma patrulha. Isto quer dizer que se for possível tem um navio para cada patrulha, é a melhor opção.

Linguajar Marinheiro

Os Escoteiros do Mar utilizam um linguajar e jargões parecidos com o da Marinha do Brasil. Essa semelhança se deve as tradições do mar e as vozes de comando embarcadas. Segue abaixo algumas expressões que os Escoteiros do Mar utilizam em seu dia a dia:

Safo = Está tudo resolvido

Cabo = Corda

Alvorada = Hora de acordar

Silêncio = Hora de Dormir

Jacuba = Refresco



Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

A bordo = está em sede ou embarcado
Voga = ritmo, líder.
BRAVO ZULU = Bem Feito
Cartear = falar alguma coisa que nada tem a ver com a situação quando não se sabe o que dizer
Cochado = alguém que é protegido
Última forma = Mudar de ideia
Faina = tarefa
Faxina = qualquer tipo de faina
Ferro = âncora
Manobra = ação com agilidade/fazer
Marear = enjoar (em um barco)
Rancho = local das refeições
Rela = Relação, Lista.
Bizu = Dica
Patrão = Comandante/Piloto da Embarcação
Guarnição = tripulação
Pano = Velame da embarcação
Encarnado = Vermelho
Bombordo = Esquerdo
Boreste = Direito
Avante = á frente
À Ré = para trás
Derrota = Percurso
Pegar = Contrario de estar Safo
Apertar = Cobrar
Rosca fina = Chefe/Patrão
Arvora = Parar/Acalmar-se
Guerra = Perseguição pessoal / Implicância / bullying
Picado = Almoço/Janta
Onça = Em dificuldade/Com problemas
Safa Onça = Solucionar o Problema
Na Marca = Perfeito
Afirmativo = Sim
Avançar = Aproximar
PS = Problema/Faina

Preparar uma vara de pesca (mandamentos do pescador)

Pescando em Rios e Lagos.:

Antes de qualquer coisa, deve-se conseguir a vara para pescar, cana da índia ou bambu jardim. As varas melhores para serem cortadas são as que são amarelas, as quais vulgarmente chamamos de “maduras”.

Com um canivete bem afiado (neste caso também entra boa dose de paciência) e a começar pela parte mais grossa, se limpa bem a haste, cortando os raminhos, sem ofender as fibras.

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

Em seguida, faz-se uma fogueirinha com gravetos, a fim de dar o segundo tratamento a vara. Esfrega-se sebo, parte por parte, e passa-se a vara sobre o fogo; de vez em quando se tira para esfregar com um pano e torna-la mais vistosa. E se for torta, torna-se mais fácil endireitá-la com esse processo. Uma vez terminado esse trabalho, fazem-se pequenas laçadas na ponta para pendura-la em lugar não apanhe sol direto, colocando-se um peso para mantê-la direita. Decorridos mais ou menos 30 dias estará pronta, isto é, seca e bem mais leve. Poderá ser usada inteira ou fazer articulações para facilitar o transporte.

Nas varas articuladas, geralmente costuma-se fazer dois encaixes (três pedaços), mas se for mais comprida, fazem-se quatro, com cavilhas de madeira, de ferro, cano de metal, parafuso, ou os próprios gomos da vara.

Após cortar os fragmentos, o amarrio é feito com barbante bastante fino, passando-se uma mão de verniz para segura-lo melhor é impermeabilizá-lo. Quando o amarrio for feito com arame fino, pinta-se com tinta esmalte.

Se os encaixes forem feitos com parafusos, este deve ser fixado numa parte da vara por meio de uma cavilha de madeira e, na outra parte, mais uma cavilha com a rosca, que será feita pelo próprio parafuso que irá fixá-la.

Cortando-se as varas de pescar na fase da lua minguante, nunca terão carunchos, conservando-se por muitos anos.

A técnica de pescar

Muitos pescadores, ainda principiantes neste belo esporte, chegam a dizer que para a pesca não é necessário sabedoria ou técnica, e que ela depende mais do fator sorte.

Mas isso não é bem a realidade dos fatos; se assim fosse, somente os pescadores de sorte lograriam êxito. E os “azarados”? Não pescariam mais?

Afirmamos porém que a prática correta e eficiente da pesca é preciso possuir muito conhecimento e, acima de tudo, a técnica, ou melhor, dizendo, a “arte”, que se adquire com o decorrer do tempo.

Muitas vezes se encontram diversos pescadores num determinado ponto, fisingando um após o outro, enquanto seu companheiro fica apenas “lavando minhocas”, como é costume dizer-se no linguajar do pescador, sem conseguir fisingar nenhum exemplar. A que se pode atribuir? A vários fatores. Às vezes só o fato do pescador ter nos dedos cheiro de qualquer coisa que não agrade ao paladar dos peixes ocasiona o desinteresse pela isca; isso acontece principalmente com o cheiro da nicotina do cigarro!

Existem certos pescadores “improvisados” que, para minhocas da terra, costumam empregar o seguinte método: uma lata com água, na qual se dissolve certa quantidade de creolina, é despejada no local em que haja minhocas. Estas saem de seu elemento, forçadas pelas emanações ou queimadura produzidas por aquele desinfetante. Porém não servirá para

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

iscas, em virtude do cheiro da creolina. (6º artigo da Lei Escoteira – O Escoteiro é bom para os animais e plantas)

Iscas mal colocadas no anzol também contribuem para que o peixe coma sem ser fígado. Pescar com anzol grande num local que só tenha peixes pequenos é um insucesso completo. A solução será simplesmente a troca de iscas, pois os peixes não podem ser fígados num anzol que não lhe entre na boca.

Aos novatos, principalmente quando pescam com rolha (boia) é muito frequente aparecerem os roubadores de isca, porque, até que a rolha afunde, dando o sinal de que o tem peixe beliscando, ou quando a linha é puxada para fora, já é tarde, a isca se foi...

Para os peixes espertos, como lambari, tabarana, piaba, tilápia e outros, o melhor mesmo é o canço de mão, percebendo-se o peixe através do tato, pois ali a ligação é direta. A mão do pescador, o peixe no fundo do rio, tendo como intermediários a vara, a linha e o anzol.

Ao perceber o peixe beliscando a isca, dá-se a charcada (puxão) para a direita ou para esquerda, e nunca para cima, no sentido vertical; assim se poderá contar com êxito absoluto.

NORMAS PARA O BOM PESCADOR

Quando se deseja sair pescar é preciso observar certos detalhes para o maior êxito. A temperatura fria, a pressão atmosférica, o vento e o estado da água são os fatores mais importantes do fracasso.

O vento é o inimigo do pescador; depois é a temperatura da água. Estando muito fria a água, o peixe não se locomove e fica sem apetite, e, estando quente, os peixes se movem preguiçosamente, mas não sentem apetite, em virtude da pouca movimentação.

O ideal é a temperatura da água estar em seu estado normal, quando a vida dos peixes também se normaliza.

Muitos perguntarão: “Mas como posso descobrir esses pequenos detalhes? Ou será preciso levar um termômetro para medir a temperatura da água?” Nada disso é preciso, basta colocar a mão na água para se perceber o grau de sua temperatura, de acordo com nosso ambiente. Nesta simples mergulhada com a mão percebe-se perfeitamente o seu estado.

Outro detalhe importante para o pescador é encontrar o lugar adequado para lançar os anzóis iscados.

O local deve ter qualquer vegetação, para atrair os peixes ao sítio desejado; caso contrário, a pesca será infrutífera, porque os peixes não vão à procura de alimentos em lugares

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

espraiados, de fundo arenoso, sem qualquer vegetação que os margeie, a não ser em casos excepcionais.

Um bom local para a pratica da pesca é aquele onde há árvores nas margens dos rios. As arvoredos, sendo ingazeiros, amoreiras e figueiras, tanto melhor, pois nesses lugares um anzol caído na agua e iscado com uma frutinha, ou mesmo com outra isca, será uma sensação para o pescador.

Outros dirão: “Por que outra isca”. Sim, no momento em que o anzol atingir a agua, o peixe não terá tempo de examinar se a isca é figo, amora, minhoca ou outra qualquer; o que ele quer come-la para sua subsistência, não deixando que os outros sejam os primeiros a devorar o petisco caído do céu.

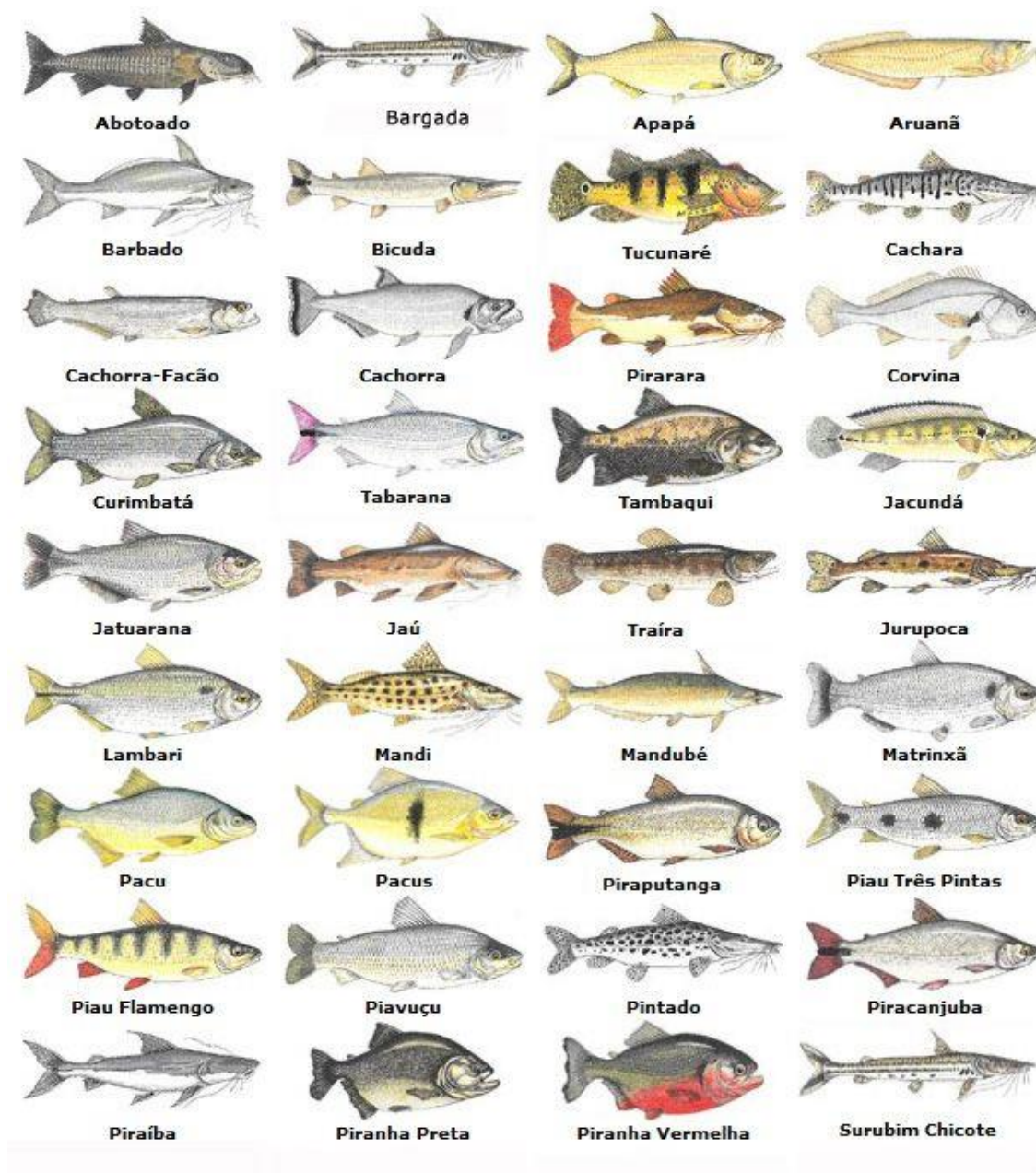
INFLUENCIA DA LUA

Ao pescador principiante devemos dizer que só com o correr do tempo e a pratica poderá fazer-se bom pescador.

São diversos os fatores para o êxito de uma pescaria, principalmente quando ela é praticada em lugares desconhecidos. O pescador, com a pratica que vai adquirindo, apenas com um relance de olhos saberá se determinado local dá ou não e qual o peixe que ali se pode pescar. Sondando o rio com um varejão e verificando qual a profundidade das aguas, percebe logo o habitat das diversas espécies.

Nos poços, por exemplo, são encontrados os peixes de couro, bagres, mandis, jaus, pintados, mandijubas, surubins e outros. Nas corredeiras estão os dourados, sempre a procura de suas vitimas, pois se diz que vivem dois terços de sua existência à procura de alimentos vivos.

A lua tem grande influencia na pesca e pode-se dizer o seguinte de suas fases: lua cheia – ótima para pesca, Lua nova – má, quarto minguante – bom e quarto crescente – regular.



Pesca no mar – pescando em praias – pesca de arremesso

Generalidades sobre o equipamento

O material de pesca de arremesso é um conjunto constituído de vara (caniço), molinete ou carretilha carregados com linha de náilon monofilamento, tendo na extremidade um chicote ou rabicho de anzóis e chumbada. Pode parecer que até aí é tudo igual já que tem os mesmos itens da modalidade anterior.

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

Como estamos considerando a pesca de arremesso de beira de praia num sentido mais abrangente, então o equipamento pode variar dos tipos mais leves até os mais pesados, podendo tudo variar ao sabor das condições da pesca e até das preferências pessoais do pescador.

Durante muito tempo, os adeptos da pesca utilizaram (e ainda utilizam) o bambu e outras varas naturais como caniços de pesca. Ao entrar o século XX, ainda predominavam as varas de bambu, ao natural ou industrializadas. Varas artificiais, como as de tudo de aço e de outros materiais então conhecidos, não conseguiram firmar-se no mercado, tendo vida efêmera. A grande revolução teve início em fins da década de 30 com a fibra de vidro e o surgimento, nos anos 40, das primeiras varas de fibra de vidro tubular.

Como não poderia deixar de ser, as primeiras carretilhas eram simples e rudimentares e não passavam de carretéis fixados a vara, com um pegador para girar a roda e recolher a linha.

Já a história da linha de náilon monofilamento, que revolucionou a pesca amadora em geral e a de arremesso em particular, começou em 1938 quando os pesquisadores da Du Pont descobriram o náilon. Antes do náilon, o que se usava eram linhas de seda trançada, linho irlandês, fios de algodão, linha indiada, etc. com grandes inferioridades e deficiência em relação ao novo fio sintético.

Quanto ao anzol, sua história começou a tanto tempo que se confunde com a própria história da espécie humana. Pelas descobertas arqueológicas, supõe-se que os primeiros anzóis tenham aparecido na Idade da Pedra, no Período Neolítico, ou quem sabe, no Paleolítico Superior.

Sabe-se que no antigo Egito dos faraós, já se usavam anzóis metálicos. A julgar por peças encontradas nas ruínas de Pompeia, nos bons tempos do Império Romano os súditos dos Césares contavam com excelentes anzóis de bronze. O Grande salto ocorreu quando a Mustad, passou a fabricar anzóis de forma mecanizada indo para produção em larga escala, promovendo a popularização do anzol.

As três barras da pesca.

A pesca de arremesso tem três barras, além da que é a pesca em si quando o tempo não ajuda. De acordo com o maior ou o menor tamanho, peso, e capacidade de carga do equipamento e o porte médio dos peixes visados, pode-se classificar a pesca de arremesso, grosso modo em **barra leve**, **barra média** e **barra pesada**. É claro que se trata de uma classificação também na linha do mais ou menos, para uso de pescador em termos práticos, pois não há como definir faixas e limites precisos.

1. **Pesca de Barra leve:** Como o material de barra-leve é versátil, embora vise basicamente peixes de pequeno porte, tanto pode apanhar peixes pequenos,

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

de menos de 50 gramas, quanto exemplares bem maiores, surpreendendo o pescador e obrigando-o a valer-se de calma e pericia colocar o peixe no seco.

- Peixes visados: pequenos, em media 500 gramas podendo variar para mais ou para menos, tais como betaras, cangoás, savelhas, cangulos, corvionas, roncadores, pescadinhas, cavalinhas.
- Varas: em torno de 2,40 a 3,00m preferencialmente do tipo tubular de fibra de vidro ou grafite;
- Molinetes: pequenos de 250 a 350 gramas, e com boa saída de linha com capacidade para carregar entre 200 e 300 metros de linha 0,20mm.
- Linha: de 0,15 a 0,20 mm, bobina cheia. É recomendável encher o carretel com uns 200 metros de linha caso precisar dar linha para o peixe e para quando, após o arremesso, ter de retroceder bastante por força das condições do mar, além de, ante eventuais rompimentos, ainda ter linha suficiente no molinete para continuar a pesca com o mesmo material;
- Anzóis: de nº 18 a 12, mais ou menos, na escala norueguesa comum, ou de outras fabricações de tamanhos equivalentes.
- Chumbadas: 30 gramas em media, podendo variar para mais ou para menos em função do material e das condições da pesca.
- Iscas: pedacinhos de camarão descascado, cernambi, minhocas da praia (poliqueta), pedacinhos de sardinha, ou manjuba.

2. Pesca de Barra media:

- Peixes visados: tamanho médio entre 1 e 2 kg, variando também para mais o para menos, dentro de uma faixa ampla sem limites definidos: Exemplos: betaras gaúchas, corvinas, caçonetes, enchovas, robalos, pescadas, xareletes, etc.
- Varas: preferencialmente de grafite ou fibra de vidro de cerca de 3,50 metros, não muito pesadas, mas firmes.
- Molinetes: entre 400 e 500 gramas com capacidade para acomodar 300 metros de linha 0,30mm.
- Linha: espessura média 0,30 mm, com arranque 0,40/0,50 podendo essas medidas variar um pouco para mais ou para menos.

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

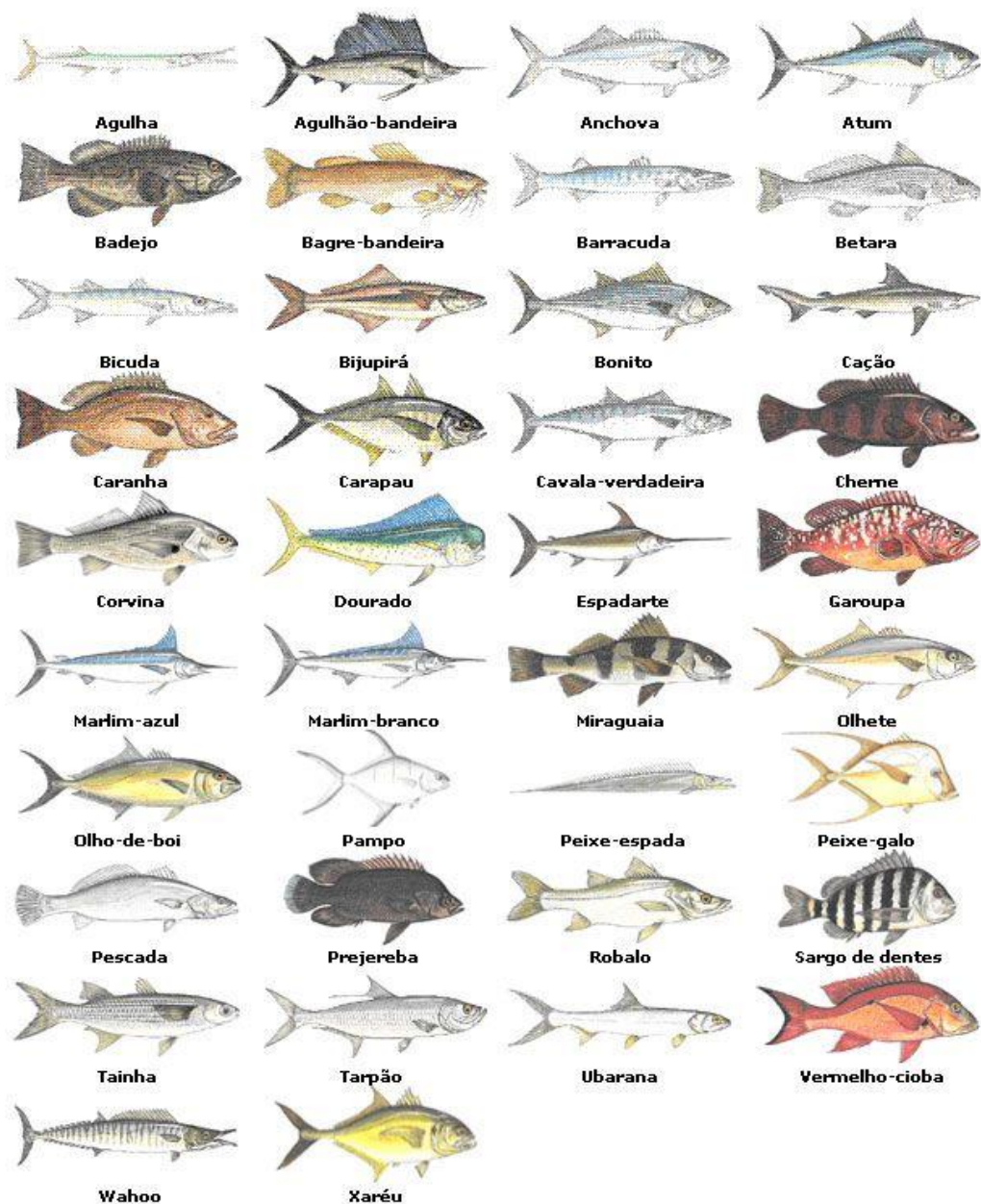
- Anzóis: tamanho médio entre 6, 4 e 2 na escala do farpado Mustad.
- Chumbadas: de 60 a 70g em média, podendo chegar a 100 Gr em condições adversas do mar.
- Isclas: camarão, manjuba, file de sardinha ou parati, caranguejinho das pedras, mariscos,

3. Pesca de Barra Pesada:

- Peixes visados: de mais de 5 kg para cima, sem limite de peso – o que não quer dizer que não se pegue exemplares menores. Mas no caso de arraias, exemplares de 20 kg ou mais não são raros. Espécies mais comuns: cações, arraias, pescadas, robalos, violas, enchovas, xaréus, etc.
- Varas: de 3,5 m, fortes, firmes, com capacidade de carga de lançamento acima 250 Gr ou mais.
- Molinetes: grandes e fortes, inevitavelmente pesados, com mais ou menos de 700 g e de grande capacidade de linha.
- Linha: em média de 0,50mm, com arranque 0,70 ou 0,80. Recomenda-se ter uns 10 m de arranque para que, nos momentos cruciais quando o peixe se encontra próximo do raso, e da violentos troncos para escapar.
- Anzóis: grandes e fortes, do nº 1/0 para cima, encostados em aço face a possibilidade de ocorrência de cações e outras espécies que costumam cortar a linha.
- Chumbadas: acima de 100 g, até mais de 200g, o que for necessário e possível exigir do equipamento.
- Isclas: camarão inteiro, e outros peixinhos de canais e mangues, preferencialmente vivos, sardinhas (toletes, files, metades da cabeça ou do rabo) cavalinha, lula, siri, pequenos caranguejos, etc.

OBS>>: É a pesca de peixes de grande porte, a pesca do tudo ou nada, em que não há meio termos.

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe



Saber remar, prumar e amarrar um barco.

Remar:

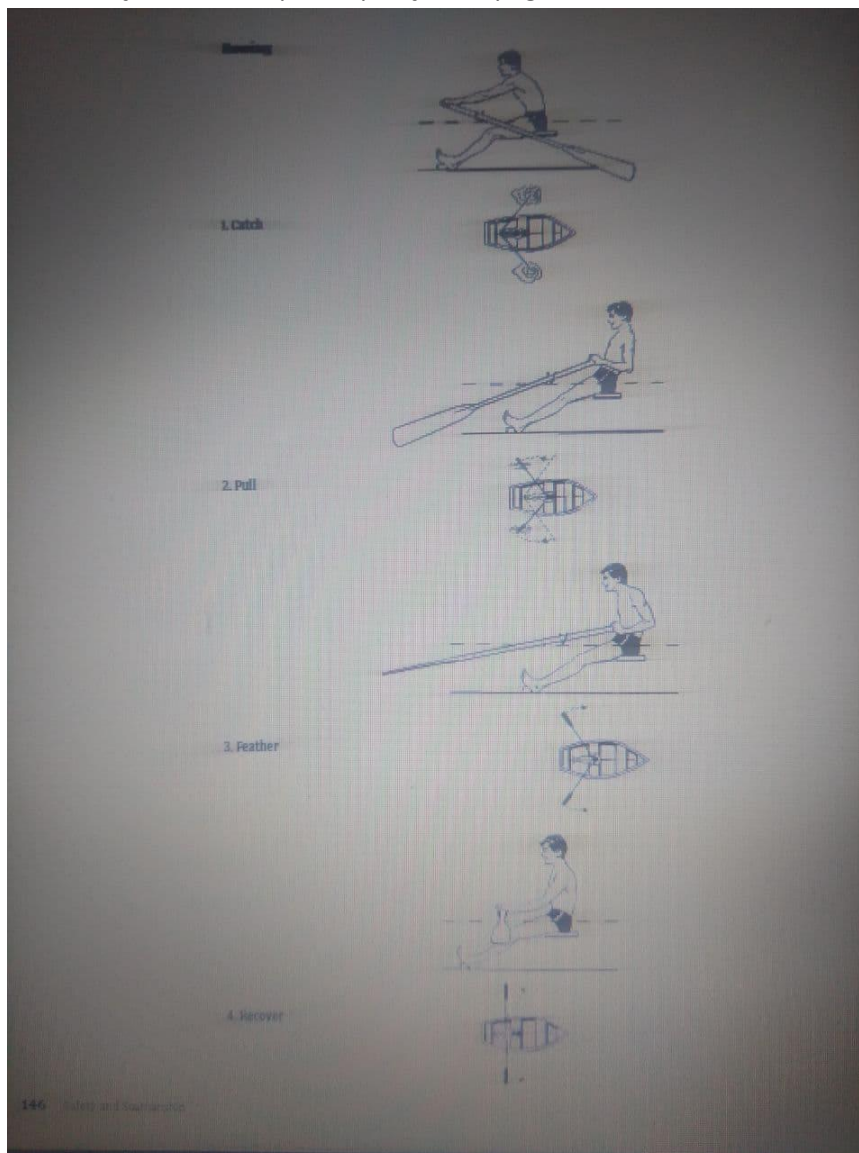
O remo é uma habilidade adquirida com a prática. No entanto, algumas dicas podem ajudar. Antes começando a remar, certifique-se de que os remos têm o comprimento certo. Bons remadores geralmente preferem ter as pontas dos cabos do remo se tocando ou se sobrepondo ligeiramente, uma vez que isso dá mais potência para o golpe.

O curso completo é composto por quatro movimentos distintos:

1. Pegar: colocar as lâminas na água prontas para puxar.

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

2. Puxe: varrendo as lâminas para trás para dar avanço.
3. Pena: levantando as lâminas e tornando-as planas.
4. Recuperar: balançar os remos para a posição de pega.



Para dar potência total ao golpe, mantenha a borda superior das lâminas na superfície da água, com as mãos as mais niveladas possíveis. Eles devem se mover para frente e para trás em um movimento suave. Quando o golpe terminar, dê um giro inteligente em seus pulsos para que as lâminas saiam da água em um ângulo de cerca de 45 graus. Mantenha os cotovelos próximos ao corpo e às costas retas, queixo para cima e para dentro e os pés apoiados na maca ou bem apoiados.

Seu peso deve estar centrado ligeiramente para trás.

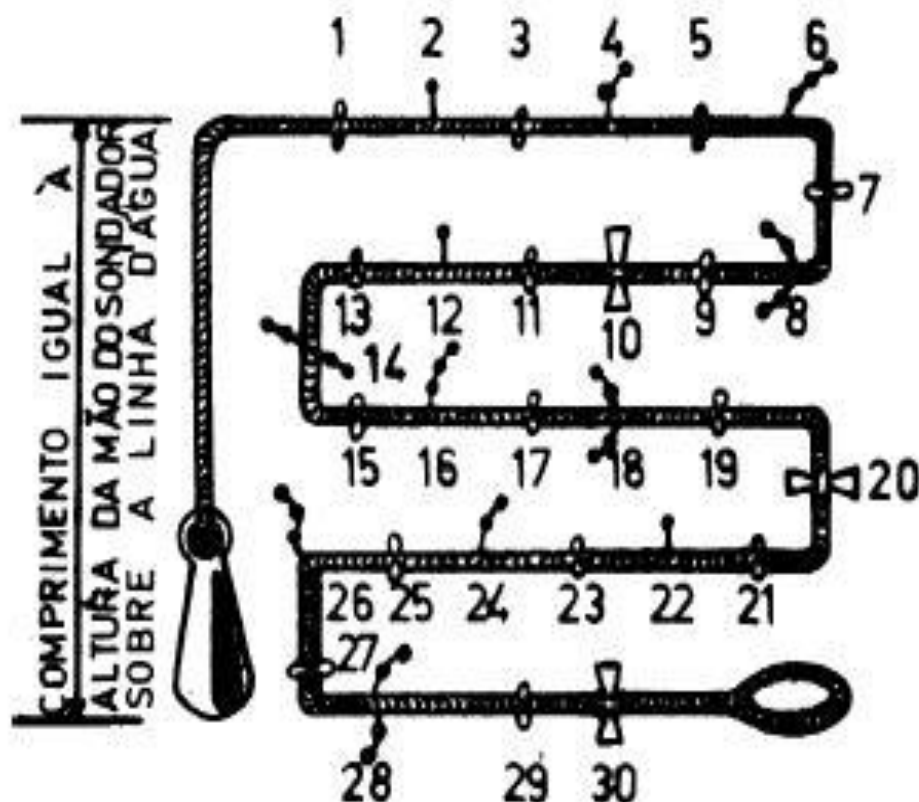
O bloqueio de remo do tipo pino não permite a técnica de remo adequada. Este tipo de remo é usado principalmente em lagos para pescar onde os remos são frequentemente arrastados. Um anel row lock é melhor, e um preventor interno do remo é usado para que o remo não se mova para fora do barco.

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

No remo, aprenda a definir um curso levando em consideração a maré ou o vento. Uma vez que o seu curso foi determinado, guie pela esteira ou tomando um alcance sobre algum ponto fora do trimestre. É cansativo virar-se continuamente depois de algumas braçadas para olhar para a frente.

Prumar

Prumar ou sondar é verificar a profundidade da água em que a embarcação flutua. As sondagens podem ser feitas com prumo de mão, máquina de sondar ou de prumar e sonda sonora ou ecobatímetro.



Geralmente o Escoteiro do Mar usa o prumo de mão. Consta de um peso de chumbo, denominado “chumbada”, de 3 a 6 quilos, amarrado á extremidade de uma linha graduada, cujas marcações, em metros, são indicadas por tiras de filete, pedaços de Merlin com nós, tiras de couro, assim especificados: 10 m – filete branco; 20 filetes vermelho; 30 m – filete azul; 2, 12 e 22 metros – pedaços de fita com um nó; 4, 14 e 24 metros – pedaços de fita com dois nós; 6, 16 e 26 metros – pedaço de fita com três nós; 8, 18 e 28 metros pedaços de fita com 4 nós, os números ímpares com tiras de couro.

A chumbada é lançada para avante, fazendo-se a leitura, quando a embarcação passar pelo local da imersão da chumbada e a linha estiver na vertical. O prumador lança o prumo da proa, amarrando o chicote livre da linha no olhal ou em outro ponto fixo, e vai colhendo a linha logo que sente ter a chumbada tocado ao fundo. Feita a leitura, é esta anunciada ao patrão. O lançamento deve ser feito com muito cuidado e boa técnica, a fim de evitar acidentes e obter melhores resultados.

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

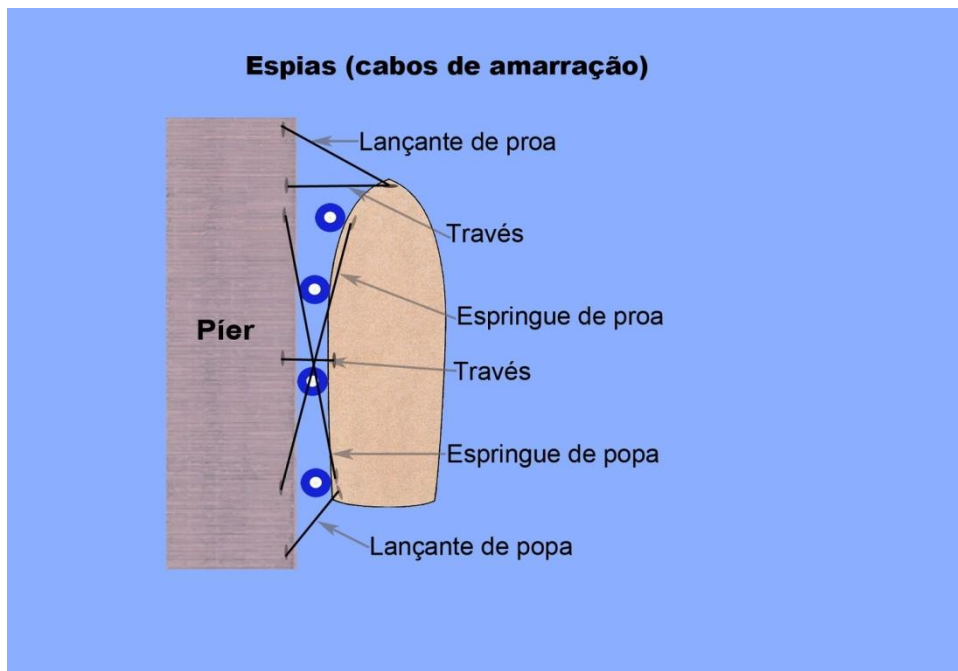
A chumbada tem na extremidade inferior uma chanfradura, na qual é colocada cera ou sabão, a fim de conseguir indicação da espécie de sedimento existente no fundo.

O prumo é também usado para verificar o deslocamento de um barco fundeado. A chumbada é descida lentamente, até tocar o fundo, verificando o prumador a direção em que a linha vai pouco a pouco se inclinando.

Amarrar um barco**ATRACAÇÃO****Para atracar num cais a contrabordo (de lado)**

1. Mantendo-se sempre de proa para o vento e/ou a correnteza, aproxime-se devagar, jogando a proa para o cais de maneira a formar um ângulo de 15 a 20 graus entre o barco e o píer.
2. Prenda as defensas no costado, na altura do píer, e pelo menos uma na proa, outra na popa e outra a meia-nau. As defensas servem para proteger o casco. Não economize em defensas, lembrando que quanto maiores, melhor é a capacidade de amortecimento junto ao cais.
3. Deixe a proa quase tocar o cais e vire o leme para o bordo contrário ao píer, deixando que a popa de aproxime até que o barco encoste no cais. Quase sempre, será necessário dar marcha-à-ré para finalizar esta manobra, exceto se o vento ou a correnteza atingirem o barco fortemente pela proa.
4. Se o barco tiver um motor de popa ou de centro-rabeta, vire o motor ou a rabeta para o cais e dê ré devagar, para ajudar a encostar a popa. Às vezes, é necessário ir a vante e a ré várias vezes até atracar.
5. Mantendo-se sempre de proa para o vento e/ou a correnteza, aproxime-se devagar, jogando a proa para o cais de maneira a formar um ângulo de 15 a 20 graus entre o barco e o píer. Prenda as defensas no costado, na altura do píer, e pelo menos uma na proa, outra na popa e outra a meia-nau. As defensas servem para proteger o casco. Não economize em defensas, lembrando que quanto maiores, melhor é a capacidade de amortecimento junto ao cais.
6. Deixe a proa quase tocar o cais e vire o leme para o bordo contrário ao píer, deixando que a popa de aproxime até que o barco encoste no cais. Quase sempre, será necessário dar marcha-à-ré para finalizar esta manobra, exceto se o vento ou a correnteza atingirem o barco fortemente pela proa.
7. Se o barco tiver um motor de popa ou de centro-rabeta, vire o motor ou a rabeta para o cais e dê ré devagar, para ajudar a encostar a popa. Às vezes, é necessário ir a vante e a ré várias vezes até atracar.

Os cabos utilizados para amarrar o barco ao cais chamam-se espias ou bocas. Barcos com mais de 9 m de comprimento ficam mais bem amarrados quando se usam espringues além dos lançantes. Os traveses servem para aproximar a embarcação do cais e só devem ser usados em cais flutuantes. Se o píer for fixo, deve-se regular os cabos conforme a variação da maré.



COMO DESATRACAR

Para deixar o cais, se a embarcação for pequena (até 7 metros, ou 23 pés), basta soltar as amarras e dar um empurrãozinho para fora. Já em barcos maiores, a utilização dos motores é fundamental, embora uma “mãozinha” também possa ajudar. O ideal em toda desatracação é afastar a popa do cais para proteger hélice e leme.

Previsão e Meteorologia

Introdução

Sempre é bom acamparmos ou irmos ao mar com um tempo bom, quente e ensolarado, mas sabemos que nem sempre isso é possível. Não que iremos cancelar uma bela atividade por causa do mau tempo, mas sempre é bom sabermos o que iremos enfrentar para que possamos nos preparar para aproveitar a atividade da melhor maneira possível.

Para isso temos alguns locais onde podemos buscar informações sobre o clima que iremos enfrentar, como:

- Marinha do Brasil - <https://www.mar.mil.br/dhn/chm/meteo/>
- INMET - <http://www.inmet.gov.br/portal/>
- Climatempo - <http://www.climatempo.com.br/>

Porém mesmo tendo verificado o clima antes da atividade podemos ter surpresa com esta pesquisa, o tempo muda de uma hora para outra e podemos ser pegos desprevenidos, além do mas nem sempre é possível em uma atividade externa acessarmos a internet para pegarmos a última atualização sobre o clima de onde estamos.

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe**Fenômenos meteorológicos**

Os fenômenos meteorológicos mais comuns incluem o vento, as nuvens, a chuva, a neve, o nevoeiro e as tempestades de areia. Eventos meteorológicos menos comuns incluem desastres naturais, como tornados, ciclones tropicais e tempestades de gelo. Praticamente todos os fenômenos meteorológicos cotidianos ocorrem na troposfera, 3ª parte mais baixa da atmosfera terrestre. Manifestações meteorológicas podem ocorrer na estratosfera, a camada da atmosfera terrestre logo acima da troposfera, e tais eventos podem modificar os fenômenos ocorridos na troposfera, mas os mecanismos físicos envolvidos praticamente não são compreendidos atualmente.

Os fenômenos meteorológicos ocorrem devido às diferenças de temperatura, pressão atmosférica e umidade do ar entre uma massa de ar e outra. Estas diferenças podem ocorrer devido ao ângulo de incidência da radiação solar, que varia conforme a latitude e tem como consequência a diferença da quantidade de insolação por unidade de área na superfície. Em outras palavras, quanto mais longe a localidade estiver da linha do Equador, menos insolação a localidade irá receber, pois o ângulo de incidência da radiação solar deixará de ser perpendicular à superfície e tenderá a decrescer conforme se avança em direção aos polos. O intenso contraste entre a temperatura nas regiões trópicas para as regiões polares causa a formação das correntes de jato nas regiões de latitude média. Boa parte dos fenômenos meteorológicos ocorridos nestas regiões do planeta é devida às instabilidades das correntes de jato, que podem levar à formação de eventos meteorológicos como os ciclones extratropicais (devido aos processos baroclínicos). Os fenômenos meteorológicos ocorridos nas regiões trópicas, como as monções ou tempestades organizadas, como os ciclones tropicais, são causadas por diferentes processos.

As diferenças de temperatura na superfície causam diferenças na pressão atmosférica. Uma superfície quente aquece o ar logo acima, e essa massa de ar aquecida expande-se, diminuindo a pressão atmosférica e sua densidade. O gradiente barométrico horizontal resultante acelera o ar de zonas de alta pressão para zonas de baixa pressão, criando o vento, e a rotação da Terra causa então a curvatura das correntes de vento por meio da força de Coriolis. A atmosfera é um sistema caótico, e, portanto, pequenas alterações no sistema podem ter grandes consequências do sistema como um todo. Isso dificulta a previsão do tempo de forma mais apurada para um período maior do que alguns dias no futuro, embora os meteorologistas estejam continuamente trabalhando para estender este limite por meio do estudo científico da meteorologia. É teoricamente impossível fazer previsões cotidianas úteis para um período maior do que duas semanas, impondo um limite superior para a capacidade da realização de previsões do tempo.

A teoria do caos diz que a menor variação de um sistema no ponto de partida pode crescer e evoluir, afetando o sistema como um todo após um período de tempo. Esta ideia é às vezes chamada de efeito borboleta, derivada da ideia de que o bater de asas de uma borboleta pode produzir grandes mudanças no estado da atmosfera. Devido à sensibilidade das pequenas mudanças, nunca é possível realizar previsões perfeitas do tempo.

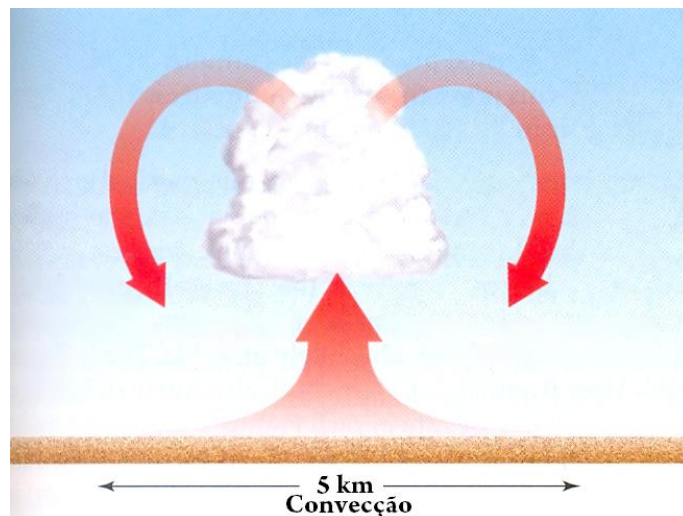
Nuvens

O ar é composto por diversos gases, dentre eles, o vapor d'água. Para que as nuvens sejam formadas, o vapor d'água contido em uma parcela de ar precisa se condensar, ou seja, passar do **estado gasoso** para o **estado líquido**. Falamos sobre condensação e outros processos de mudança de fase (ou de estado) aqui.

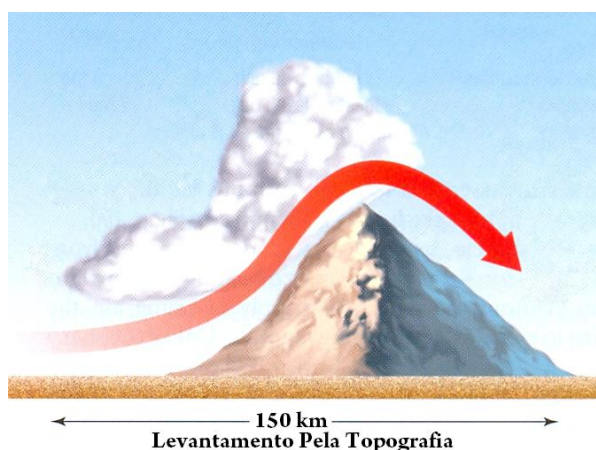
Sendo assim, as nuvens são constituídas principalmente de água no estado líquido. Sim, são micro gotículas de água! São tão pequenas que não conseguimos ver o formato da gota. Essas micro gotículas ficam todas agrupadas, formando assim as nuvens.



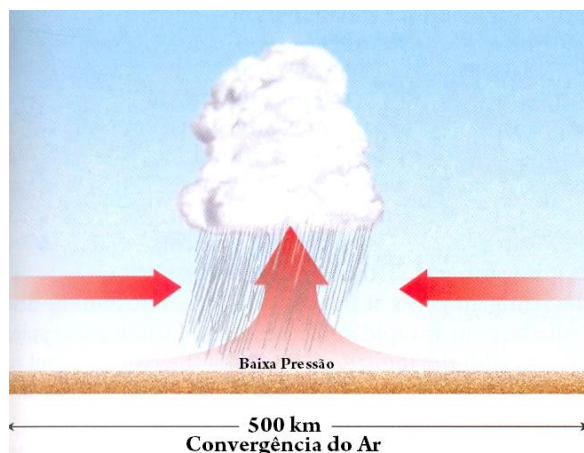
Convecção (Figura a) - O Sol aquece a superfície da Terra (solo, oceano, florestas, asfalto...) que então aquece o ar atmosférico logo acima da superfície. Esse ar aquecido é mais leve e portanto sobe (como um balão de ar quente). O vapor d'água contido nesta parcela de ar que subiu se condensa (passa para o estado líquido) quando encontra alturas com temperaturas mais baixas. Esse processo de formação de nuvens é o responsável pela formação de intensas nuvens de tempestade, aquelas que ocorrem no final da tarde em algumas regiões do Brasil.

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

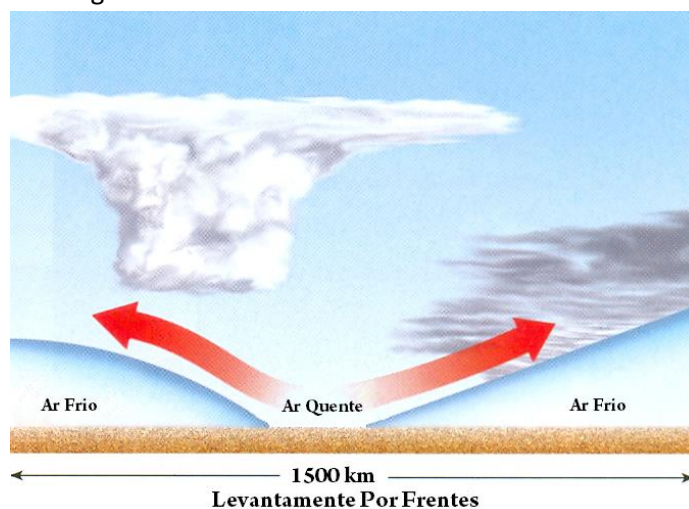
Levantamento do ar devido à topografia (Figura b) - O ar atmosférico pode ser forçado a levantar-se devido à topografia, quando o ar é forçado a subir uma montanha ou cadeia de montanhas. Ao subir a montanha, o ar encontra temperaturas mais baixas e então a nuvem é formada. É também através do levantamento de ar pela topografia que temos as famosas nuvens lenticulares (possuem formato de lente). Um exemplo brasileiro sobre a formação de nuvens topográficas (também chamada orográficas) é quando o ar vindo do litoral sobre a Serra do Mar. Em situações assim, temos inclusive a formação de chuva e neblina na Serra do Mar.



Convergência de ar (Figura c) - As nuvens também podem se formar devido à convergência de ar. Convergência de ar significa o encontro de dois fluxos de ar provenientes de direções diferentes. Próximo ao Equador de nosso planeta, temos a Zona de Convergência Intertropical. Ventos provenientes do Hemisfério Sul e do Hemisfério Norte encontram-se. Ao encontrarem-se, essas massas de ar são forçadas a subir. Quando o ar sobe, já sabemos o que acontece: o vapor d'água condensa e temos a formação de nuvens.



Levantamento de ar ao longo de frentes frias (figura d) - E as nuvens também podem formar-se devido ao levantamento de ar que ocorre ao longo de sistemas frontais. Nas frentes frias, temos o encontro de duas massas de ar de características diferentes (uma é relativamente mais quente e a outra é relativamente mais fria). A massa de ar frio avança sob a massa de ar quente. A massa de ar quente é forçada a levantar e temos assim a formação de nuvens de diferentes formas ao longo de toda a frente fria.



Depois de formadas, as nuvens são classificadas com base em dois critérios: aparência e altitude. Com base na aparência, distinguem-se três tipos: cirrus, cúmulos e status. Cirrus são nuvens fibrosas, altas, brancas e finas. Stratus são camadas que cobrem grande parte ou todo o céu. Cúmulos são massas individuais globulares de nuvens, com aparência de domos salientes. Qualquer nuvem reflete uma destas formas básicas ou é combinação delas.

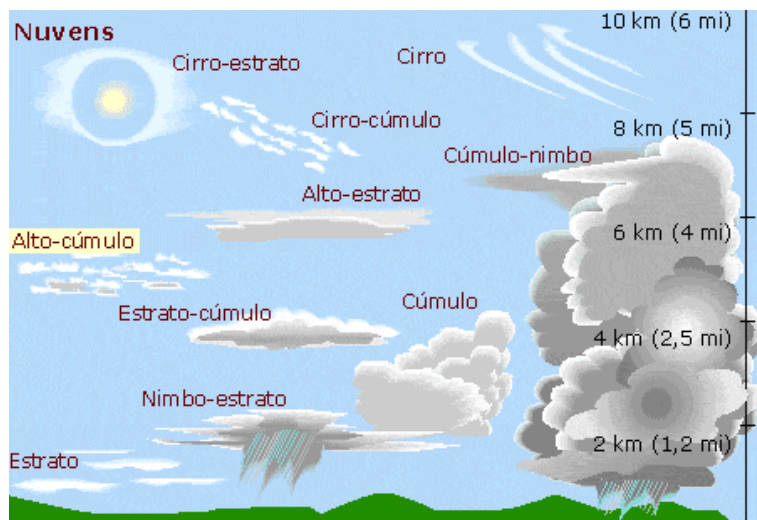
Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

Classe	Tipos	Altitude (km)
Nuvens Altas	Cirrus	7-18
	Cirrocumulus	7-18
	Cirrostratus	7-18
Nuvens Médias	Altostratus	2-7
	Alto cumulus	2-7
Nuvens Baixas	Stratus	0-2
	Stratocumulus	0-2
	Nimbostratus	0-4
Nuvens com desenvolvimento vertical	Cumulonimbus	0-3
	Cumulus	0-3

Com base na altitude, as nuvens mais comuns na troposfera são agrupadas em quatro famílias: Nuvens altas, médias, baixas e nuvens com desenvolvimento vertical. As nuvens das três primeiras famílias são produzidas por levantamento brando sobre áreas extensas. Estas nuvens se espalham lateralmente e são chamadas estratiformes. Nuvens com desenvolvimento vertical geralmente cobrem pequenas áreas e são associadas com levantamento bem mais vigoroso. São chamadas nuvens cumuliformes. Nuvens altas normalmente tem bases acima de 6000 m; nuvens médias geralmente tem base entre 2000 a 6000 m; nuvens baixas tem base até 2000 m. Estes números não são fixos. Há variações sazonais e latitudinais. Em altas latitudes ou durante o inverno em latitudes médias as nuvens altas são geralmente encontradas em altitudes menores.

Devido às baixas temperaturas e pequenas quantidades de vapor d'água em altas altitudes, todas as nuvens altas são finas e formadas de cristais de gelo. Como há mais vapor d'água disponível em altitudes mais baixas, as nuvens médias e baixas são mais densas.

Nuvens em camadas em qualquer dessas altitudes geralmente indicam que o ar é estável. Não esperaríamos normalmente que nuvens crescessem ou persistissem no ar estável. Todavia, o desenvolvimento de nuvens desse tipo é comum quando o ar é forçado a subir, como ao longo de uma frente ou próximo ao centro de um ciclone, quando ventos convergentes provocam a subida do ar. Tal subida forçada de ar estável leva à formação de uma camada estratificada de nuvens que tem uma extensão horizontal grande comparada com sua profundidade.



Nuvens com desenvolvimento vertical estão relacionadas com ar instável. Correntes convectivas associadas ao ar instável podem produzir nuvens cumulus, cumulus congestus e cumulonimbus. Como a convecção é controlada pelo aquecimento solar, o desenvolvimento de nuvens cumulus frequentemente segue a variação diurna da insolação. Num dia de bom tempo as nuvens cumulus começam a formar-se do meio para o final da manhã, após o sol ter aquecido o solo. A cobertura de cumulus no céu é maior à tarde - usualmente o período mais quente do dia. Se as nuvens cumulus apresentam algum crescimento vertical, estas normalmente chamadas cumulus de "bom-tempo" podem produzir leve chuva. Ao aproximar-se o pôr-do-sol a convecção se enfraquece e as nuvens cumulus começam a dissipar-se (elas evaporam).

Uma vez formados os cumulus, o perfil de estabilidade da troposfera determina o seu crescimento. Se o ar ambiente é estável mais para cima o crescimento vertical é inibido. Se é instável para ar saturado, então o movimento vertical é aumentado e os topos das nuvens cumulus sobem. Se o ar ambiente é instável até grandes altitudes, a massa da nuvem toma a aparência de uma couve-flor, enquanto se transforma em cumulus congestus e então em cumulonimbus, que produz tempestades.

TIPOS BÁSICOS DE NUVENS

FAMÍLIA DE NUVENS E ALTURA	TIPO DE NUVEM	CARACTERÍSTICAS
Nuvens altas (acima de 6000 m)	Cirrus (Ci)	Nuvens finas, delicadas, fibrosas, formadas de cristais de gelo.
	Cirrocumulus (Cc)	Nuvens finas, brancas, de cristais de gelo, na forma de ondas ou massas globulares em linhas. É a menos comum das nuvens altas.
	Cirrostratus (Cs)	Camada fina de nuvens brancas de cristais de gelo que podem dar ao céu um aspecto leitoso. As vezes produz halos em torno do sol ou da Lua

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

Nuvens médias (2000 - 6000 m)	Alto cumulus (Ac)	Nuvens brancas a cinzas constituídas de glóbulos separados ou ondas.
	Alto stratus (As)	Camada uniforme branca ou cinza, que pode produzir precipitação muito leve.
Nuvens baixas (abaixo de 2000 m)	Stratocumulus (Sc)	Nuvens cinzas em rolos ou formas globulares, que formam uma camada.
	Stratus (St)	Camada baixa, uniforme, cinza, parecida com nevoeiro, mas não baseada sobre o solo. Pode produzir chuvisco.
	Nimbostratus (Ns)	Camada amorfa de nuvens cinza escuro. Uma das mais associadas à precipitação.
Nuvens com desenvolvimento vertical	Cumulus (Cu)	Nuvens densas, com contornos salientes, ondulados e bases frequentemente planas, com extensão vertical pequena ou moderada. Podem ocorrer isoladamente ou dispostas próximas umas das outras.
	Cumulonimbus (Cb)	Nuvens altas, algumas vezes espalhadas no topo de modo a formar uma "bigorna". Associadas com chuvas fortes, raios, granizo e tornados.

Sinais naturais de previsão do Clima.

Uma das atividades em que se requer a habilidade de observação e a compreensão do clima. Para nós que realizamos atividades ao ar livre e principalmente no mar, é muito importante compreender o comportamento climático. Se você está em sua casa poderá recorrer a informes meteorológicos da televisão, rádio internet, mas estando num acampamento ou num cruzeiro marítimo, deverá fazer uso de seus conhecimentos sobre meteorologia.

BOM TEMPO

Céu limpo, brilhante. Nuvens altas

Astros visíveis, nítidos.

Nevoa baixa nas planícies.

Ventos Normais

Arco-íris à tarde. Fumaça elevando-se.

Aves voando alto serenas.

Cigarras cantando.

Aranhas tecendo ao ar livre. Sapos calados

Besouros zumbindo

Morcegos voado

Carneiros espalhados

Coroa perto da Lua ou do Sol

Gato lambendo-se, limpando-se. Animais tranquilos. Moscas e mosquitos quietos.

Peixes nadando normalmente. Animais no campo espalhados

MAU TEMPO

Céu carregado, cinzento, Nuvens baixas.

Astros ocultos, de contornos indefinidos.

Planícies claras sem nevoeiro. Ventos rondando.

Arco-íris pela manhã. Fumaça baixa, sem elevar-se. Aves voando baixo, inquietas, Cigarras silenciosas.

Aranhas tecendo em lugares cobertos. Sapos coaxando.

Besouros silenciosos

Morcegos recolhidos

Carneiros recolhidos, amontoados.

Coroa afastada da Lua e do Sol

Gato deitado de boca para cima. Animais nervosos. Moscas e mosquitos agressivos.

Peixes saltando d' água. Animais procurando recolher-se

Os antigos faziam versos para lembrar das condições que alteram o clima, em alguns inventando palavras ou usando no sentido figurado, como nos exemplos a seguir:



Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

“Se tem vento e depois água, deixa andar que não faz magoa”.

“Vermelho ao sol-por, delícia do pastor”.

“Orvalho da madrugada faz cantar a passarada”

“Vermelho de manha é capa de lã”

“Céu pedrento, chuva ou vento”.

“Se tem chuva e depois vento, põem-se em guarda e toma tento”.

“Vermelho ao nascente, chuva de repente”.

“Poente desmaiado, manha no molhado”.

Sinalização de Comunicações

A sinalização é realizada no mar de várias maneiras. Alguns dos métodos são rádio, Global Sistema de sinalização de socorro marítimo, sinalizadores de código internacional, sinalizadores e luzes picantes.

O Código Morse Internacional

Até recentemente, o código Morse era o meio de sinalização padrão em todo o mundo. Ainda é muito usado em sinalização não telegráfica. É possível enviar código Morse. Por vários métodos diferentes: é facilmente simulado por uma simples campainha elétrica; pode ser sinalizado pelo apito, sirene ou sirene do navio; ou pode ser transmitido por sinalizador quando a bandeira é mantida ereta por um longo intervalo para traços e um curto para pontos, ou mais comumente, girado para a direita do remetente para um traço e para a esquerda do remetente para um ponto.

Também é enviado com sistema de pisca-pisca. Este método pode ser improvisado de várias maneiras, e todo marinheiro deve conhecê-los. Uma lanterna de bolso, uma lanterna coberta e descoberta por uma peça de roupa ou qualquer objeto opaco, uma vigia aberta e fechada, ou qualquer um dos às luzes do navio padrão podem ser adaptadas.

O código Morse é um sistema de comunicação que usa uma série de pontos e traços para enviar mensagens em código, e foi desenvolvido por Samuel F.B. Morse. Embora tenha sido criada originalmente como uma maneira de se comunicar usando linhas de telegrafo, ele ainda é utilizado hoje em dia por radioamadores e também útil para enviar sinais urgentes em emergências. Ainda que não seja difícil aprendê-lo é preciso dedicação e estudo, como em qualquer outro idioma. Depois de aprender o significado dos sinais básicos, você poderá começar a escrever e traduzir suas próprias mensagens.

Aprendendo os sinais do código Morse

- . dits
- dahs

Esse código é composto de duas unidades de sinal, os pontos e os traços. Seu primeiro objetivo será aprender a reconhecer essas unidades conforme elas aparecem no texto. Os pontos se parecem com os pontos finais simples, enquanto os traços são linhas longas e horizontais parecidas com hifens. Todas as letras do alfabeto podem ser representadas usando esses dois sinais.

- Na terminologia oficial, os pontos são chamados de “dits”.

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

- Os traços são chamados de “dahs”.



De uma olhada no alfabeto e use-o como referencia quando estiver tentando decifrar caracteres isolados. Ao passar por ele, preste atenção em cada letra ou numeral e recite a combinação dit-dahs correspondente em voz alta. Com o tempo você conseguirá se lembrar de pedaços de código com base no som e na aparência deles.

- Embora o alfabeto do código Morse seja um recurso útil, a maioria dos usuários recomenda aprender o sistema pelo som em vez de pela maneira como ele é representado no papel. Isso simplifica bastante o processo, pois livra você do passo adicional de verificar como os sinais ficam quando estão escritos.

Pratique pronunciar os dits e dahs em voz alta, no ritmo correto. Os dits são sons curtos de uma só sílaba. Já os dahs, são mais arrastados e devem durar mais ou menos três vezes o tempo do dit. É por essa alteração de ritmo que as unidades individuais são reconhecidas no código Morse.

- Preste atenção no espaçamento entre as palavras e as letras. Cada letra deve ser separadas por um espaço igual a um traço enquanto as palavras completas devem ser separadas pelo espaço de sete traços. Quanto mais metuculofo for seu espaçamento, maior a chance de sua mensagem seja entendida.
- Geralmente, é mais rápido aprender o código Morse pela audição do que pela visão, já que assim você não precisa ficar contando dits e dahs.

A associação pode ajudar você a lembrar das letras e números do código. Por exemplo, você pode associar à letra C a palavra “compensado”, que começa com C, tem o mesmo numero de sílabas e ate a mesma sílaba tônica. Outros exemplos incluem “maça” para o caso do M e “Ricardo” para o caso do R.

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

- Faça suas próprias associações que ajudarão você a ligar sequencias de sinais com os sons naturalmente na sua cabeça.
- Anote algumas associações usando um caderno estude-as enquanto estiver aprendendo a recitar cada letra em voz alta.

C -.-.

A .-

T —

CAT -.-..—

As letras mais fáceis para quem esta começando são aquela representadas por um dit ou dah. Por exemplo, a letra E é formada por um dit, enquanto a letra T é composta por um dah. A partir delas você pode passar para dois dits (I) e dois dahs (M), e assim por diante. Aprenda bem os caracteres básicos antes de fazer frases mais complexas.

- Palavras compostas por duas e três letras ("eu" = .-.-) ("asa" =.--) serão mais fáceis de se guardar na memoria quando você estiver começando a entender o formato.
- A sequencia para a chamada de emergência "SOS" (... --- ...) é uma das primeiras coisas a se aprender, pois pode salvar sua vida em caso de emergência.

Procure por gravações de mensagens em código Morse que mostrem a você como se da a comunicação por esse sistema. Preste atenção nas pausas entre cada caractere e nos caractere entre si. Se precisar, deixe a reprodução mais lenta para ficar mais fácil captar cada som.

Uma boa dica é copiar livros infantis. A linguagem deles é simples e perfeita para se praticar o código Morse no começo. Vá transmitindo pagina por pagina do livro usando o código. O sistema foi feito para transmitir mensagens simples, portanto, esse tipo de livro pode ser muito útil como exercício.

- Para começar, use livros para alfabetização, como a cartilha Caminho Feliz. Eles são conhecidos pelas frases muito simples (" O rato roeu a roda. A Roda ficou feia" . = --- / .-. .- - - - - / .-. --- -.. .- .-.-.- / .- / .-. --- -.. -./ ..-. .. -.- --- ..-/ ..-- .-.-.-).

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

- Essa estratégia é útil para ajudar você a bater metas de velocidade. Por exemplo, se estiver tentando copiar 5 palavras por minuto e houver cerca de dez palavras em cada página. Procure completar cada página em cerca de dois minutos.

Termine cada lição copiando algumas palavras e frases aleatórias, depois misture-as e traduza-as no começo da lição. Assim, você vai reforçar seu aprendizado observando e interpretando os mesmo caracteres varias vezes. Mantendo seu vocabulário simples para tornar a escrita e a leitura das mensagens mais eficientes.

- Quando souber mais, escreva um diário apenas em código Morse.
- Para praticar copie sua lista de compras, o nome dos entes queridos, lemas ou outras mensagens curtas.

Caso você saída de outra pessoa que também esta tentando aprender esse código, vocês dois podem melhorar suas habilidades juntos. Usem o código para se cumprimentarem, comunicar ideias ou contar piadas em segredo. É bem mais provável que você aprenda se tiver outra pessoa para mantê-lo motivado e deixar as coisas divertidas.

- Faça um conjunto de cartões e peça para um amigo ou ente querido fazer perguntas para você.
- Envie mensagens de texto em pontos e traços em vez do idioma de sempre.

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe



Entenda o porquê dos dits e dahs

Hoje em dia, há aplicativos que podem dar a você a possibilidade de estudar. Eles trabalham em parte o reconhecimento visual e em parte o áudio, fornecendo uma experiência de aprendizado mais integrada. Também permite que você interaja

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

diretamente usando a resposta tátil do seu aparelho, parecida como a maneira como se enviava as mensagens tradicionalmente.

- O aplicativo permitira a você estudar nos momentos de lazer em casa ou enquanto estiver se deslocando para outro lugar.
- Combine o estudo com aplicativos a pratica com lápis e papel para reforçar sua compreensão do código em todas as suas formas diferentes.

Dicas:

- O código Morse pode ser transmitido de diversas maneiras, usando lanternas, tons de áudio e até piscadelas com o olho.
- Não desanime. Aprender esse código não é fácil e não acontece da noite para o dia. Assim como com qualquer outra coisa, quanto mais você praticar, melhor ficara.
- Uma cópia física do alfabeto pode ajudar bastante já que você poderá leva-la consigo e usar como referencia.
- Os cursos de sobrevivência assim como o serviço militar oferecem código Morse de emergência como parte do currículo. Eles podem ser uteis se você estiver interessado em aprender o código para propósitos práticos.
- Estude por pouco tempo (de 20 a 30 minutos) para não perder o foco ou sobrecarregar seu cérebro com novas informações.

Avisos:

- NÃO tente enviar mensagem em código Morse usando um radio amado sem o conhecimento e experiência necessária. Você pode atrapalhar os outros usuários da frequência.

SEMAFORA

Este método de sinalização é um dos antigos favoritos da Marinha e tem muito a recomendar isto. É a forma mais rápida de enviar mensagens por sinalizadores. Pode ser usado apenas durante o dia e em distâncias curtas. Forme as letras colocando duas bandeiras em certos ângulos em relação a cada uma de outros. Segure cada um de forma que o bastão seja uma continuação de seu antebraço. Mantenha seus braços rígidos.

A Técnica

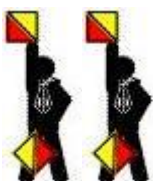
Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

Para praticar a semáfora, é preciso constituir equipes de transmissão (ou "postos de transmissão"), compostas de 2 ou 3 pessoas. O "transmissor", responsável pela codificação dos sinais. É quem maneja as bandeirolas. O "receptor", que decodifica a mensagem sendo recebida de outra equipe de transmissão. Deve ter sempre um binóculo à mão! O "gravador" ou "secretário", responsável pelo registro das mensagens recebidas e das transmitidas também. O transmissor e o receptor podem ser a mesma pessoa. O papel do gravador durante a transmissão deve ser o de ler, letra por letra, o conteúdo da mensagem. Assim o transmissor não deve se preocupar em memorizar o texto, apenas transmitir cada letra. Antes de começar a transmissão os postos devem estabelecer suas posições de tal forma a serem facilmente vistos um pelo outro. Não esqueça que o fundo é muito importante para uma boa visualização. Escolha sempre um posicionamento que faça o maior contraste possível.

. Para facilitar, comece chamando a atenção, fazendo o sinal abaixo:



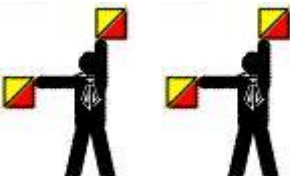
Atenção - para iniciar a seção de comunicação.



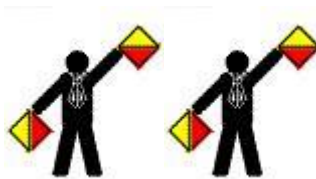
Desloque-se para a direita (DD)



Desloque-se para a esquerda (EE)



Venha para mais perto (PP)



Vá para mais longe (LL)

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

OK, Nós estamos prontos (K)



Recebido e entendido (R)

Enquanto você estiver aprendendo os sinais (ou caso o colega da estação receptora seja também um novato), você deve fazer o sinal de "pronto" ou de "espaço" entre cada caractere. À medida que você for ficando mais à vontade com as bandeirolas, poderá usar o sinal de espaço apenas entre as palavras.



Espaço - Para separar cada letra, durante a aprendizagem. Depois, só use para separar palavras.

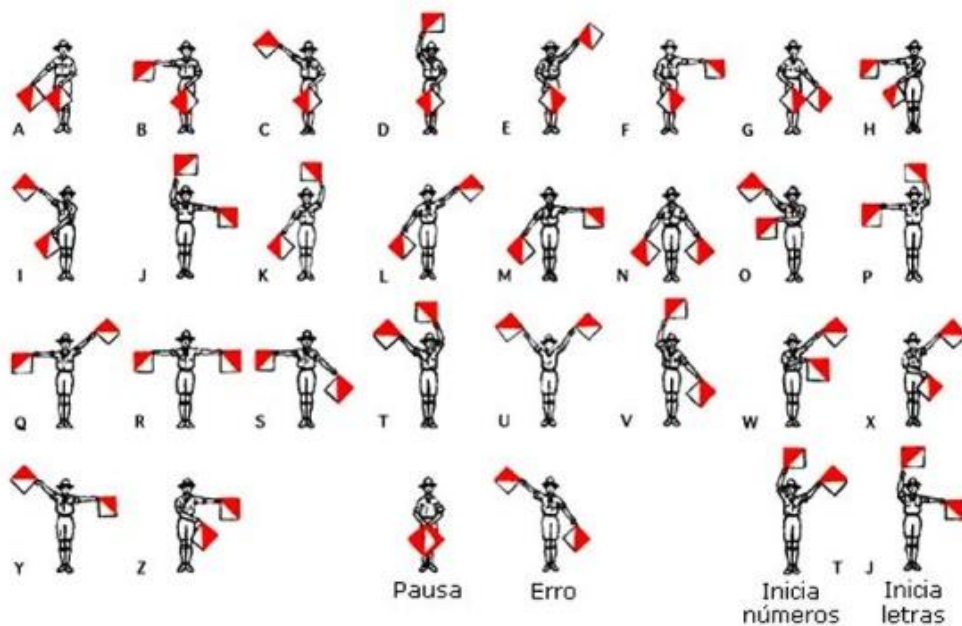
A Aprendizagem

A única maneira de se aprender bem a semáfora é visualizar, visualizar e visualizar! Duas palavras podem resumir a técnica de aprendizagem: **memorização** e **treinamento**. Fora isso, você pode escolher algumas técnicas alternativas de memorização:

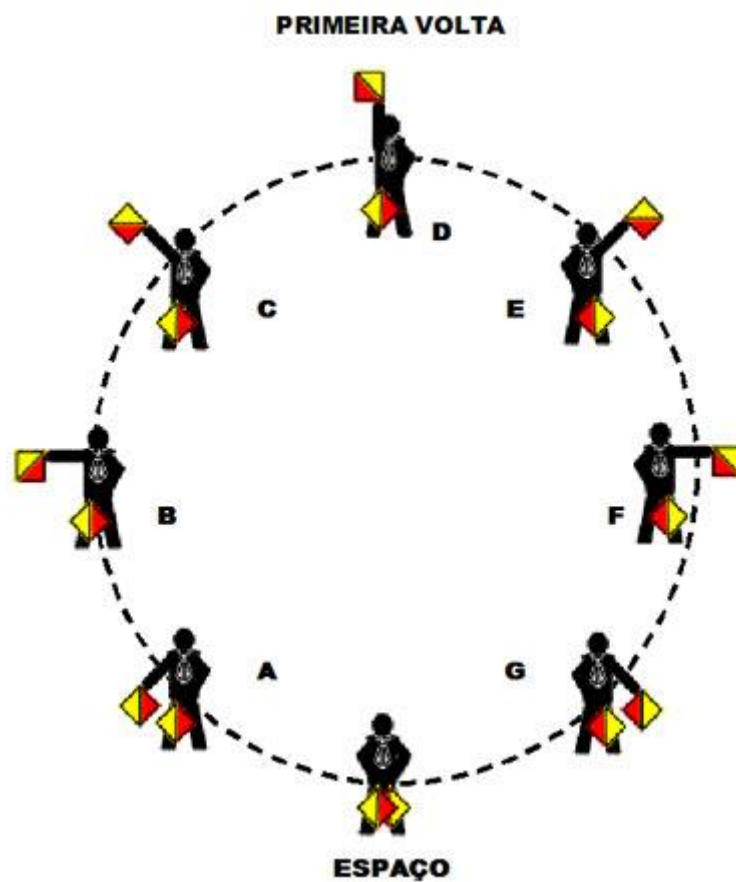
- Comece aprendendo ciclo por ciclo (A-G, H-N, O-S, etc.).
- Aprenda os sinais opostos (A e G, I e X, N e U, etc.).
- Memorize as letras mais frequentes primeiro (E, T, A, O, I, N, S, R, L, D...) e forme o máximo de palavras a cada nova letra.

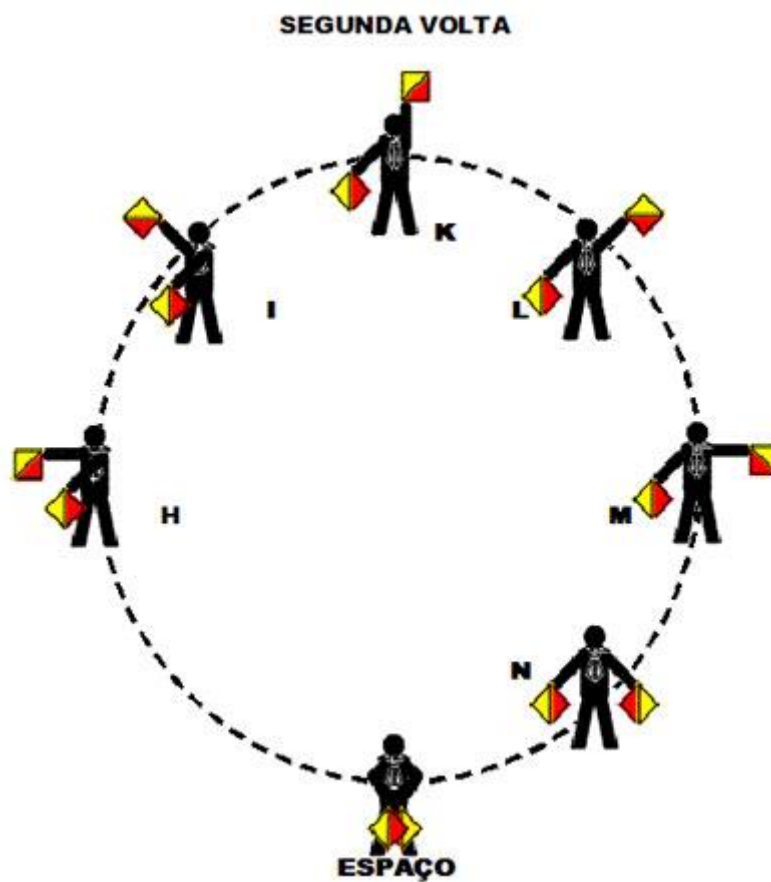
Mas nunca use um espelho para aprender! Você vai memorizar tudo ao contrário. A semáfora tem a característica de se ter de aprender a transmitir e também a receber. São dois alfabetos diferentes. Aquele que você transmite é o oposto daquele que você recebe -- mas o espelho mostra o inverso. A melhor forma de praticar é com um amigo.

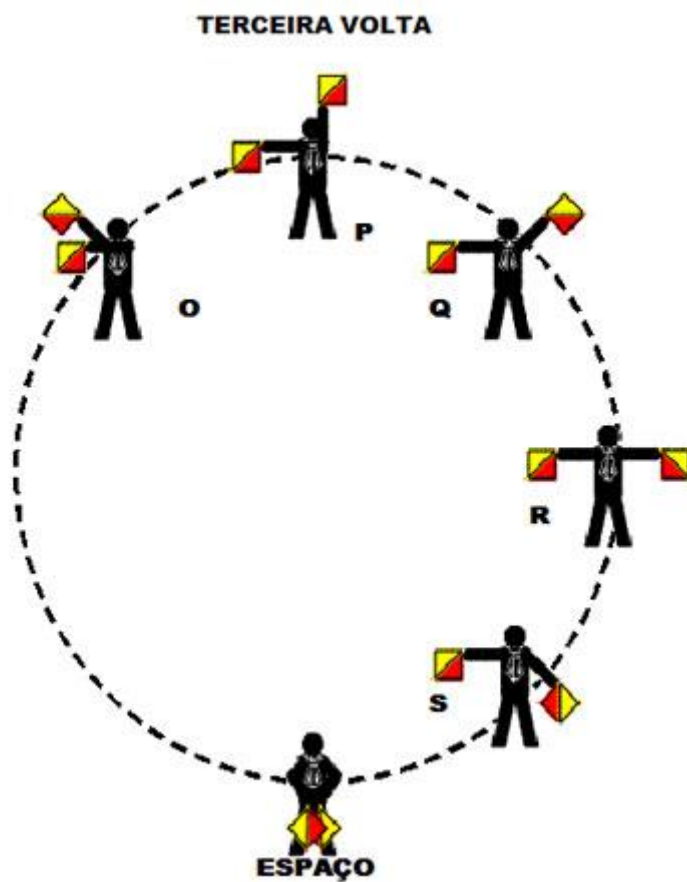
ALFABETO SEMAFORICO

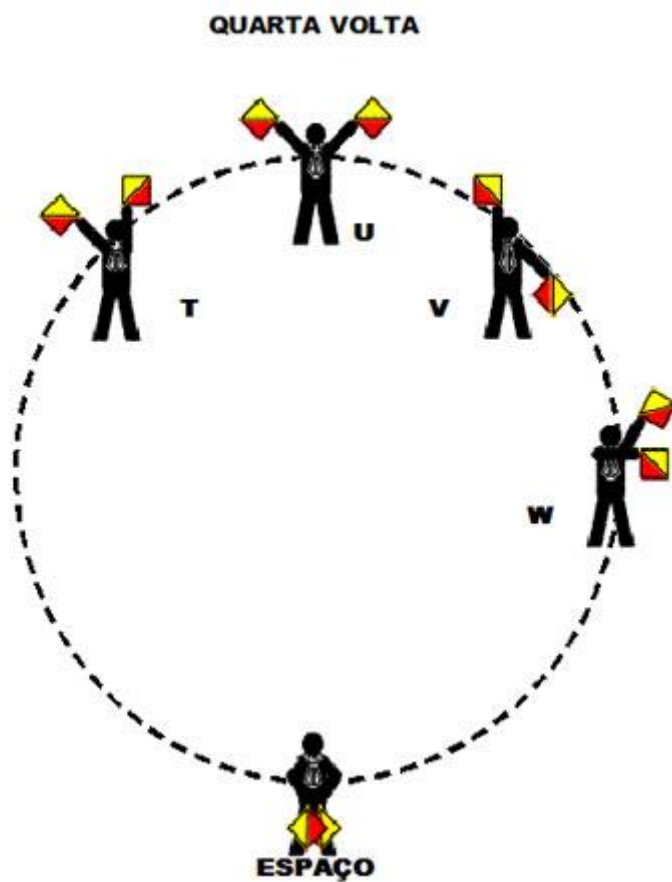


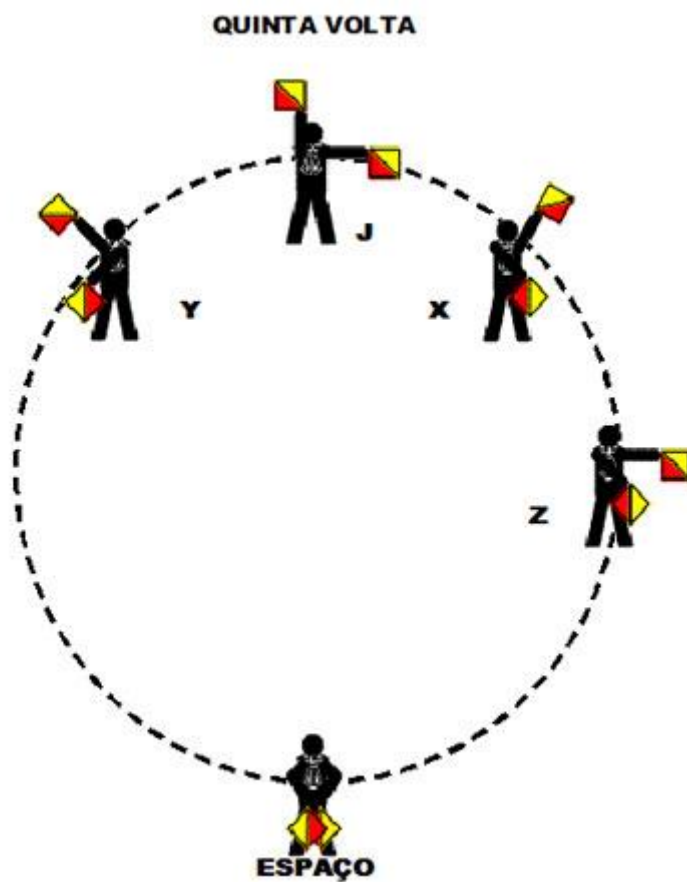
ESQUEMA PARA TERINAMENTO E MEMORIZAÇÃO

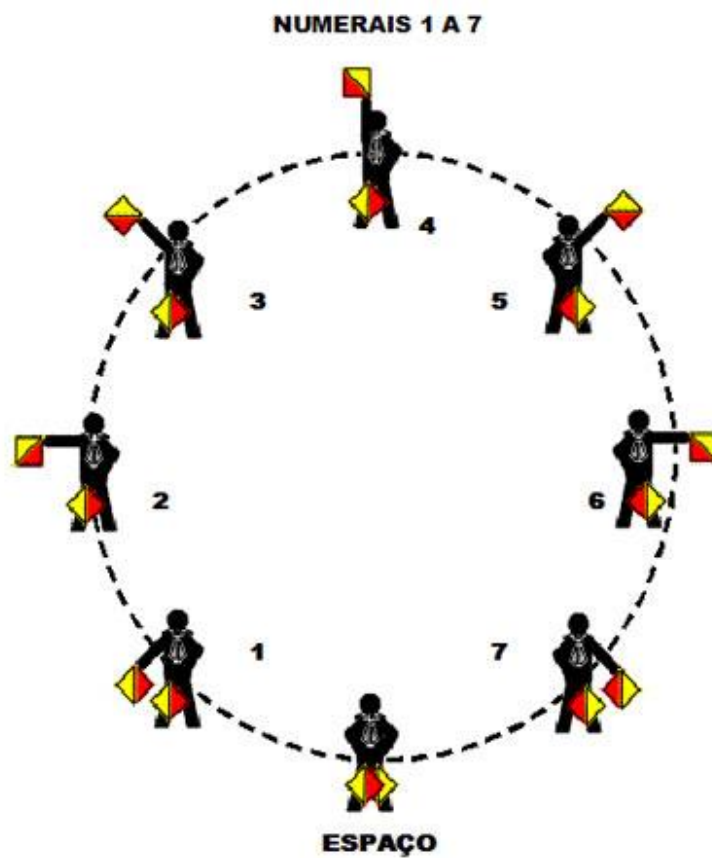


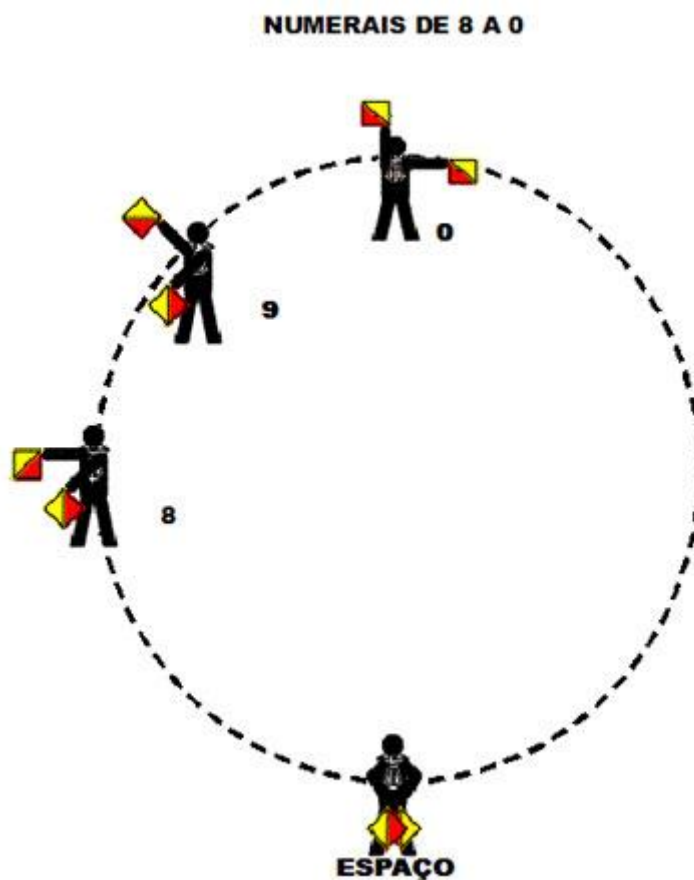












Acampamento para Escoteiros do Mar.

Acampamento em Praia

- Aproveite o local para fazer atividades de: pesca, mergulho, surf, jogos de praia, identificação das embarcações locais, treinamento de resgate e prevenção de afogamentos, competições, Kim submerso, caça ao tesouro submerso, jogos embarcados, etc.
- Conheça a tabua das marés, para não ter o acampamento inundado pela maré, para não ter seu acampamento inundado pelo mar.
- Saiba previamente, os contatos das autoridades marítimas locais para contato em casos de situações de emergência como naufrágios, fogo a bordo, desastres, etc.
- Não enterre na areia o lixo produzido no acampamento. – a maré desenterra e espalha o lixo. Leve o lixo de volta para a cidade dando o destino correto.
- Lembre-se de observar todas as regras de segurança em um acampamento comum, tendo consigo a maleta de primeiros socorros e telefones úteis.

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe***Acampamentos em ilhas (de rio, represas, lagos e lagoas).***

- Saber com a comunidade local se há cabeças d'água (tromba d'água) e se existem variações de níveis d'água controlados por represas. Caso haja NÃO ACAMPE, mesmo que o tempo esteja bom no local.
- Não lave louça no rio, ou tome banho com sabonete e/ou xampus. Retire a água e leve-a para outro local em terra, adequado para a lavagem ou banho.
- Observar as quedas e correntezas antes de nadar nos rios. Não seja imprudente e não insista: A CORRENTEZA MATA.
- Conheça a profundidade do rio e locais onde irá mergulhar.

Acampamento em Ilhas de mar:

- leve água potável para beber e cozinhar – (dois litros x pessoa x dias)
- Observe as tabuas de marés e procure conhecer a ação dos ventos locais para a montagem do campo.
- Montar equipe de vigilância das embarcações durante noite e dia.
- Observe a geografia submersa no entorno da ilha, identificando os locais mais seguros para atracação e atividades, evitando acidentes.
- Mantenha a ilha limpa após a sua saída, levando o lixo consigo.
- Faça uma benfeitoria à ilha. Plante espécies nativas, limpe o lixo encontrado, etc.

Acampamento em represa lagos e lagoa

- Observe os mesmos itens para acampamentos em praias, porém, não existe a necessidade de observar tabuas de marés.

Sinais de Socorro no mar.**O que é socorro náutico?**

Como o próprio nome já diz, o **socorro náutico** é uma forma de ajuda em uma situação de emergência em alto mar ou até mesmo em águas fluviais. No entanto, ele é muito mais que isso. Trata-se de todas as definições de como as pessoas devem proceder em caso de emergência sob as águas.

Por isso, saber o princípio básico do socorro náutico é fundamental para todos aqueles que se aventuram em uma embarcação, pois nunca sabemos quando será preciso recorrer a essa ajuda ou até mesmo oferecer ajuda para alguém.

Mas afinal, a quem devemos recorrer em uma situação de perigo? Quando há perigo sob as águas, seja uma situação que pode ser controlada como a falta de combustível para retornar até a marina ou até uma situação mais urgente, como um furo no casco da embarcação, é preciso enviar um sinal de **SOS**, que são os sinais de socorro e salvamento para embarcações próximas, marinas e até a **Salvamar**, que é o **Serviço de Busca e Salvamento da Marinha do Brasil**.

Cada situação exigirá um tipo de socorro diferente. Por exemplo, se a embarcação naufragou e é preciso procurar pela tripulação, a equipe mais preparada para isso é a Salvamar. No

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

entanto, quando a situação não é urgente, mas é preciso socorro, muitas vezes é mais rápido contar com o serviço de salvatagem das marinhas.

Quais são os sinais de socorro em alto mar?

Existem muitas formas de pedir socorro em uma situação de emergência em alto mar, como **rádio, foguete, buzina, sinalizador e bandeira**, por exemplo. No entanto, é importante saber os sinais de socorro, caso não seja possível utilizar esses artifícios para pedir ajuda.

Uma das formas mais simples de pedir socorro, caso tenha embarcações por perto, é movimentando os braços para baixo e para cima até que a tripulação do outro barco possa avistá-los.

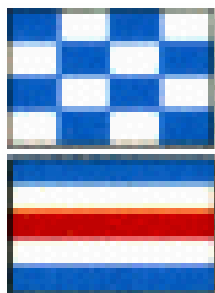
No entanto, se houver uma situação de emergência à noite e precisar de ajuda, é preciso saber **como pedir socorro com uma lanterna**. O sinal SOS que você precisará emitir com a lanterna é o mesmo utilizado no código Morse. Veja a sequência exata a seguir:

- Três lampejos rápidos com duração de um segundo cada
- Três lampejos longos com duração de cinco segundos cada
- Três lampejos rápidos com duração de um segundo cada

Como pedir socorro no mar?

Além dos sinais de SOS, há outras **formas de pedir socorro**. Uma delas é dando um toque contínuo de buzina ou até mesmo utilizando o apito para emitir um sinal sonoro de que é preciso socorro náutico.

Hastear as bandeiras N e C, que fazem parte do código internacional de sinais e também a de chamadas a bordo, são outras estratégias para pedir ajuda. Nesse caso, é importante ter um critério para enviar esses alertas, já que as bandeiras indicam a necessidade de auxílio urgente e perigo.



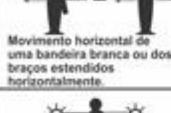
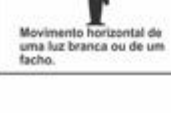
No entanto, quando a situação é muito mais urgente, como em casos de emergências médicas, a forma mais eficiente de pedir socorro é utilizando o rádio. Nesse caso, você deverá pronunciar a palavra “pan” três vezes nos canais de rápido VHF 16 e 68, ou ainda nos canais de socorro como HF/SSB. Após dizer “pan” três vezes, é preciso dizer o nome do barco, a posição e uma descrição breve do problema.

Se você avistar uma embarcação bem longe e precisar enviar um sinal de SOS, uma forma bastante eficiente de fazer isso é com foguetes sinalizadores. Eles são usados principalmente à noite, já que é mais fácil visualizá-los sem a luz do dia.

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

SINAIS DE SALVAMENTO

2 Sinais a serem empregados em conexão com o uso de equipamentos de salvamento em terra

	SINAIS MANUAIS	SINAIS PIROTÉCNICOS	OUTROS SINAIS	SIGNIFICADO
Sinais Diurnos	 Movimento vertical de uma bandeira branca ou dos braços.	 Ou disparando uma luz pirotécnica verde.		Em geral: Afirmativo Particularmente: "A Retenida foi segura" "O Molho está sob volta" "O cabo está sob volta" "Há um homem na cadeira de passagem de carga leve."
Sinais Noturnos	 Movimento vertical de uma luz branca ou de um fecho.	 Ou disparando uma luz pirotécnica verde.		
Sinais Diurnos	 Movimento horizontal de uma bandeira branca ou dos braços estendidos horizontalmente.	 Ou disparando uma luz pirotécnica vermelha.		Em geral: Negativo Particularmente: "Folgar os cabos" "Aguentar" (Parar de alar)
Sinais Noturnos	 Movimento horizontal de uma luz branca ou de um fecho.	 Ou disparando uma luz pirotécnica vermelha.		

3 Respostas de estação salva-vidas ou unidades marítimas de socorro a sinais de perigo feitos por navio ou pessoa.

Sinais Diurnos	 Sinal de fumaça laranja	 Ou sinais combinados de luz e som (luz-estampido) consistindo de 3 sinais singelos que são disparados a intervalo de aproximadamente 1 minuto.	Você está sendo avistado - Assistência lhe será dada logo que possível. (A repetição desses sinais tem o mesmo significado).
Sinais Noturnos	 Luzes pirotécnicas brancas consistindo de 3 sinais singelos que são disparados a intervalos de aproximadamente 1 minuto.		

Se necessário, os sinais diurnos podem ser usados à noite e os sinais noturnos durante o dia.

Por fim, se o motor do barco quebrar e essa for a sua situação de emergência, a primeira coisa a se fazer é ancorar a embarcação para que seu barco não fique à deriva. Feito isso, use o rádio ou o celular para entrar em contato com uma **equipe de salvagem**. Saiba que problemas com o motor podem acontecer comumente, por isso, essa não é uma situação de emergência, a não ser que o barco esteja próximo da zona de arrebentação ou à deriva em alto mar.

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe**Qual é a diferença entre socorro e salvamento?**

Agora que você já sabe como fazer um **pedido de socorro no mar**, é importante entender a diferença entre socorro e salvatagem. Embora sejam bem parecidos, a salvatagem trata-se de medidas utilizadas para não agravar a situação de emergência enfrentada. Além disso, ela determina quais são os equipamentos ideais para uma situação de perigo e até de prevenção de emergências.

Já o socorro são as medidas utilizadas para enfrentar a situação de emergência ou também pode definir que há uma situação difícil a ser enfrentada. De qualquer forma, quando precisar de ajuda em alto mar ou em águas fluviais, é fundamental recorrer ao socorro e salvatagem mais próximo.

Como funciona a busca e salvamento no Brasil?

Em se tratando do serviço realizado pela Marinha do Brasil, a busca e salvamento de pessoas em perigo no mar é feito após acionamento do serviço Salvamar. Por isso, é importante saber qual é o **telefone da Salvamar** em cada região do país. No entanto, há um número que é usado no Brasil inteiro para acionar a equipe de socorro da Marinha, que é o **185**.

Cuidados essenciais para prevenir emergências em alto mar

Mais do que saber como acionar o socorro é preciso ter prudência e saber como prevenir certas emergências em alto mar. Os serviços de informações de segurança marítima recomendam que o comandante esteja atento aos **avisos da Marinha do Brasil**, como **aviso de ressaca**, **aviso da Marinha de ciclone**, entre outros alertas.

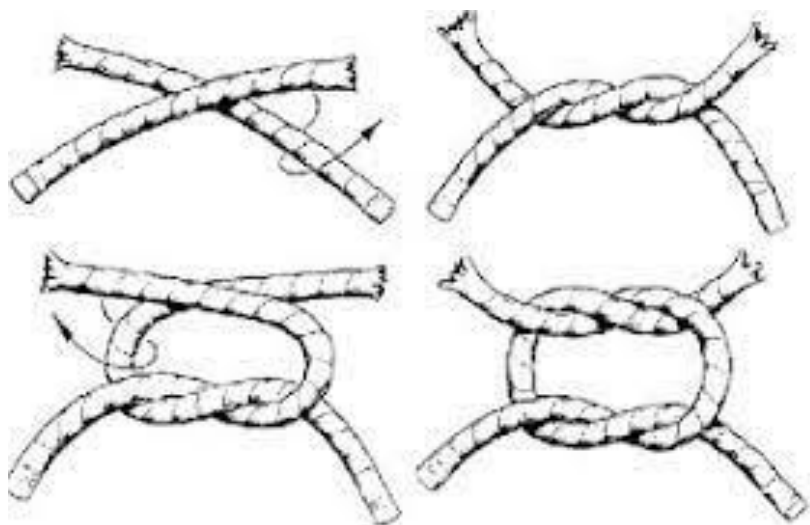
Além disso, é recomendado acompanhar a previsão do tempo e se atentar às áreas de navegação, o que inclui a **área alfa**, **área bravo**, **área charlie**, **área delta**, **área sul oceânica**,

Nós e Amarras

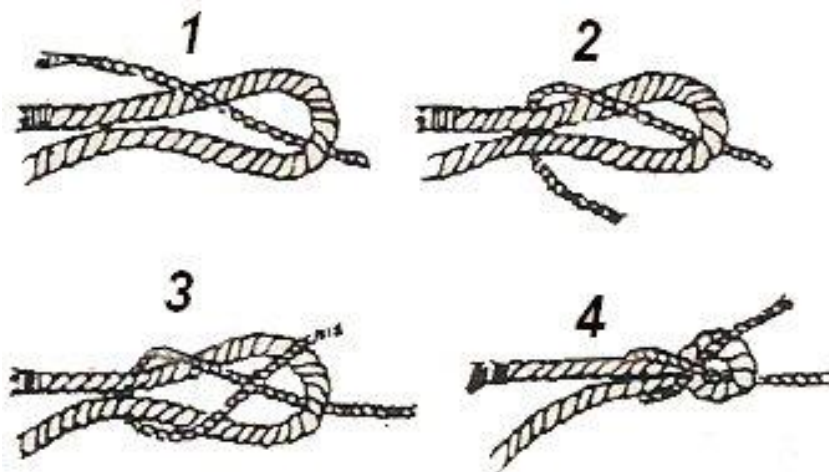
Os nós são um grande “negocio” para quem conhece e sabe usar. Para o Escoteiro a aplicação dos nós soluciona uma série de problemas, não só em acampamentos bem como em excursões, num cruzeiro ou ate mesmo em casa. Voce vai observar quantas coisas vai poder criar e usar.

1)Nó direito ou nó de marinha, serve para unir dois cabos de mesma grossura.

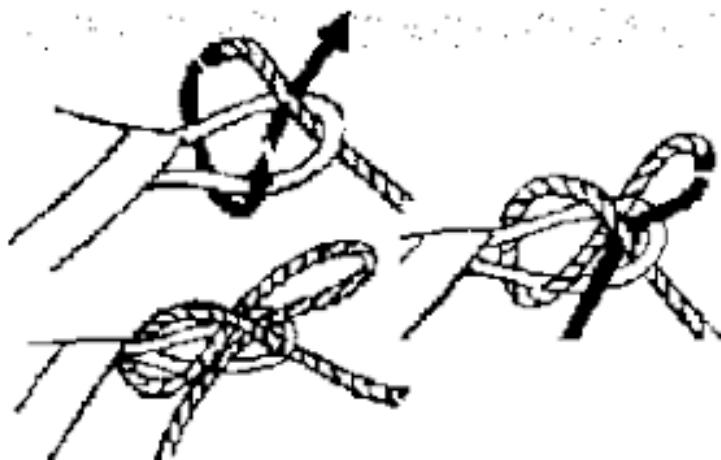
Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe



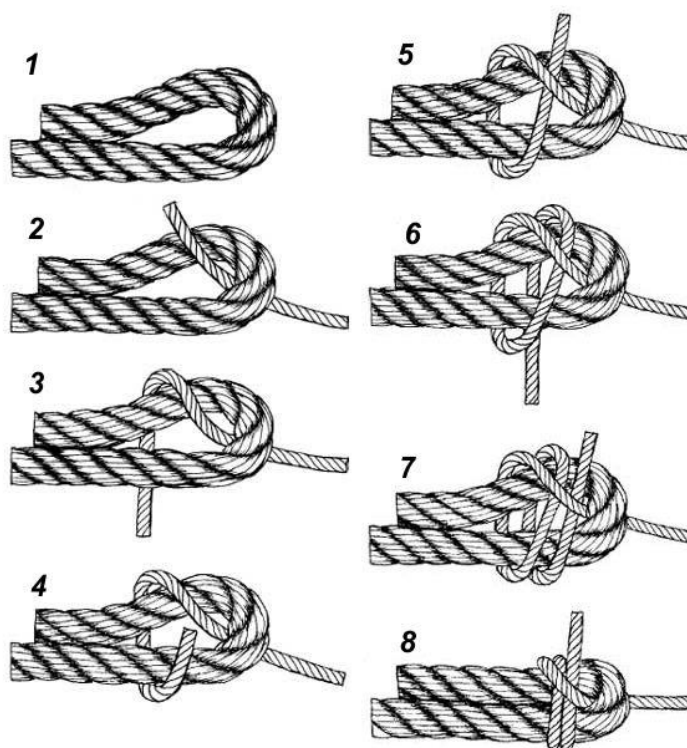
2) Nó de escota, serve para unir dois cabos de grossuras diferentes



3) Nó de escota alceado. Usado para unir cabos de espessuras diferentes e com necessidade de desengate rápido – Usado também para prender a Bandeira à adriça do mastro. (Pau).

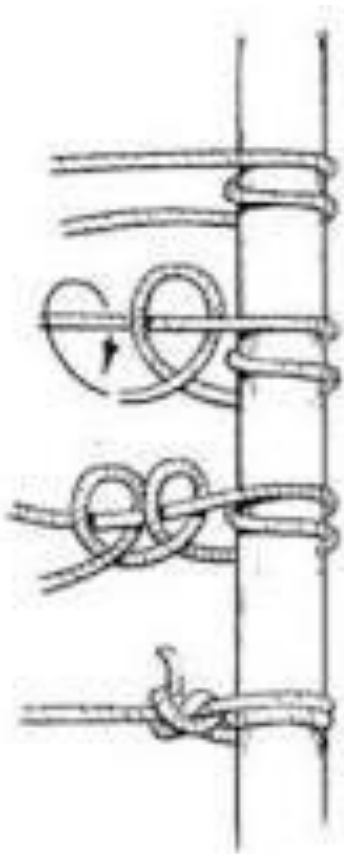


4) Nó de escota duplo – Usado para unir cabos de grossuras muito diferentes.

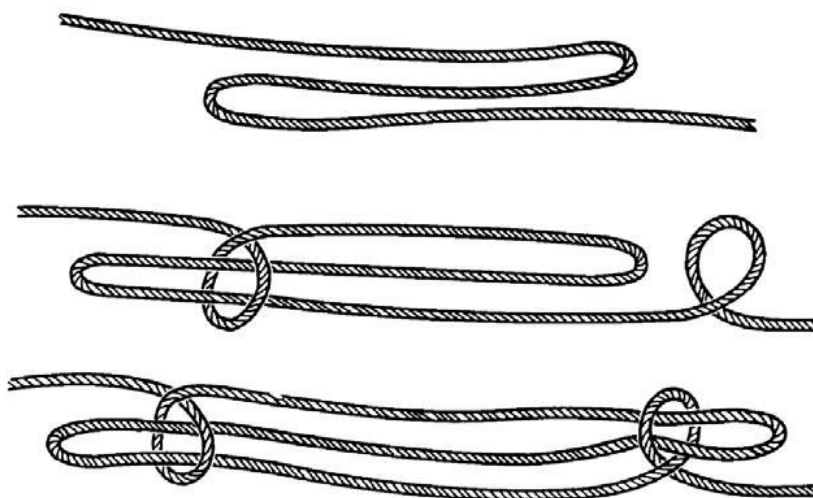


Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

5) O Nó de Volta Redonda com Dois Cotes é um engate utilizado para prender a extremidade de uma corda a um objeto fixo e é utilizado frequentemente na navegação para criar uma ligação permanente a estacas, acoradouros, colunas ou a anéis.

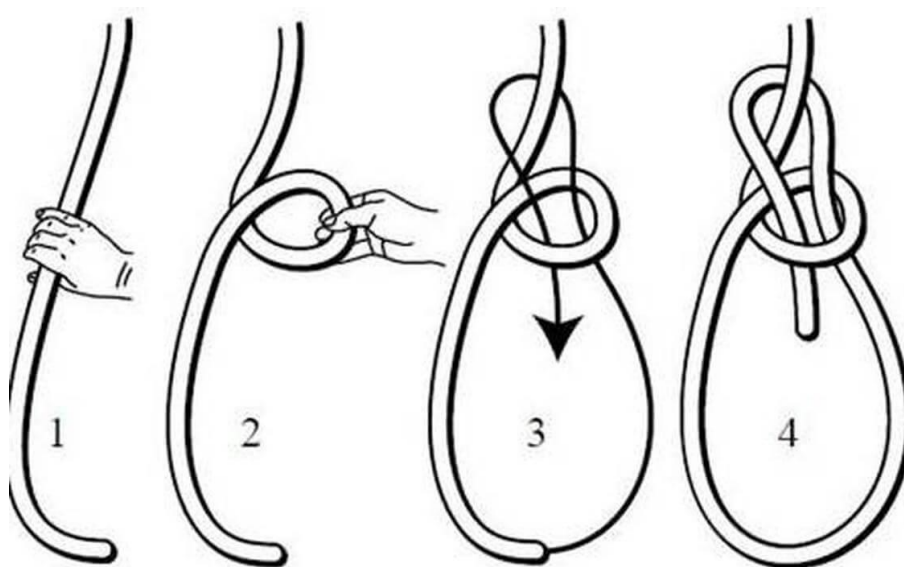


6) **Nó catau** ou **Nó de encurtar** ou **Nó perna de cão**. Serve para encurtar um cabo ou reforçar um cabo poído, retirando a tensão da parte danificada.



Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

7) Lais de Guia é um dos mais conhecidos e utilizados nós. Nó de grande utilidade, usado para formar uma laçada não corrediça. É um de grande confiabilidade pois além de não estrangular sob pressão, é fácil de desatar. Ao executá-lo deve-se tomar cuidado uma vez que, se mal executado, desmancha-se com facilidade. O nó **lais de guia** tem como função principal ajudar no salvamento de pessoas afogadas e em portos para manter os navios ancorados, muito usado na marinha em treinamentos de resgate e ancoradouros.

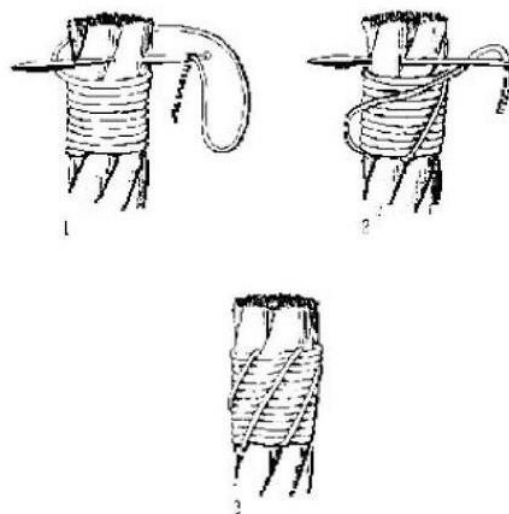


8) O Nó Falça serve para evitar que as pontas de cordas grossas ou cabos se desfiem. É feito com um barbante fino e, no final, as pontas do barbante não devem aparecer. Há várias maneiras de falçar um cabo.



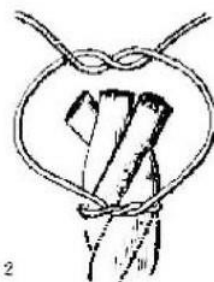
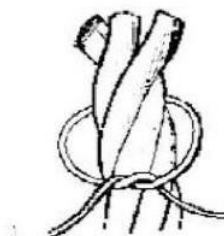
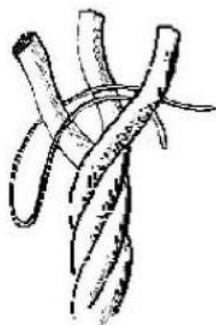
FALÇA SIMPLES

De fácil confecção, tem como única condição a escolha do fio com a resistência adequada ao trabalho.



FALÇA COM AGULHA

De execução um tanto complexa, dá um ótimo acabamento ao conjunto.



FALÇA DE VELEIRO

Como o próprio nome diz, é usada em marinharia e proporciona grande firmeza e bom acabamento aos cabos.

FALÇA DO OCIDENTE

Seu trançado dá muita firmeza ao arremate do cabo.



Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe

Requisitos para conclusão escoteiro do mar 2º classe
Etapas

Data

Examinador

Nadar 100 metros em qualquer estilo sem parar

Nadar 50 metros vestido sem parar

Saber a história dos Escoteiros do Mar

Demonstrar que sabe a nomenclatura das embarcações
miúdas

Conhecer o sistema de Patrulhas Escoteiras “Embarcadas”

Preparar uma vara de pesca

Tripular uma embarcação escoteira

Saber Remar, Prumar, atracar e desatracar um barco

Fazer e usar um prumo de mão

Entender como funciona a Meteorologia e previsão do
tempo

Saber como são os sinais de socorro no mar

Comunicações – Saber Morse e Semafora

Acampar com sua patrulha ou tropa numa Praia, Ilha,
margens de um rio, Lago, lagoa ou represa.

8 Nós básicos usados na modalidade do mar



ASSOCIAÇÃO ESCOTEIRA SEMPRE ALERTA BRASIL

Manual do Escoteiro do Mar 2ª Classe