



# REMO COSTAL



CONFEDERAÇÃO  
BRASILEIRA DE REMO  
[WWW.REMOBRASIL.COM](http://WWW.REMOBRASIL.COM)



## prefácio

O remo costal é a mountain bike do remo. É uma vertente que está crescendo em todo o mundo.

As habilidades de remo necessárias para se divertir e estar seguro na água não são somente úteis para prática esportiva, são habilidades de vida essenciais para todas as comunidades costeiras.

São habilidades tradicionais e muitas foram esquecidas desde que o motor de popa se tornou mais difundido na década de 1970.

A equipe da World Rowing criou este guia, para que juntos possamos ensinar a próxima geração a ter confiança e competência no mar.

Quero agradecer aos treinadores e remadores que cederam seu tempo e conhecimento para apoiar este livreto.

A superfície da terra é composta por 71 por cento de água, então vamos abrir este enorme campo de jogo para todos, de pequenas ilhas a enormes portos urbanos.

Vamos entrar na água e curtir as ondas.

**Guin Batten**

Presidente da Comissão de Remo para Todos da FISA

*A Federação Internacional de Remo, FISA (do Francês, Fédération Internationale des Sociétés d’Aviron) é o órgão dirigente do esporte de remo. É habilitada por suas 155 Federações Nacionais de Remo membras, pelos Comitês Olímpicos Nacionais e pelo Comitê Olímpico Internacional para governar a modalidade esportiva Remo.*

*A FISA estabelece as regras e regulamentos para a prática do esporte, em todas as suas formas incluindo elite, para-remo, costal, master e aspectos do remo indoor. A Federação trabalha na educação de treinadores e outros assuntos relacionados ao esporte e seu desenvolvimento.*





## conteúdo

1.0. introdução .....	04
1.1. barcos costais .....	06
2.0. preparando para entrar na água.....	07
2.1. segurança .....	08
2.2. gerenciando uma sessão na água .....	08
2.3. planejamento .....	09
2.4. antes de iniciar .....	12
3.0. na água .....	16
3.1. entrando em um barco.....	17
3.2. segurando os remos.....	18
3.3. técnica .....	19
3.4. trabalhando na água .....	20
3.5. habilidades e educativos.....	21
3.6. direção e comando.....	28
4.0. equipamento e regulagem.....	30
5.0. treinamento.....	37
5.1. aprendendo o básico.....	38
5.2. aprendendo a competir .....	39
5.3. treinamento anual.....	46
6.0. garagem de barcos .....	48
6.1. hangar de barcos costais.....	50
7.0. kit de ferramentas do treinador .....	52
7.1. exercícios de resgate.....	53
7.2. comandos .....	55
7.3. lista dinâmica de verificação de avaliação de risco.....	57
7.4. modelo dinâmico de avaliação de risco .....	58

figura: Competição de CMix2x no Mundial de Remo Costal - Beach Sprint, Shenzhen CHN

## 1.0. introdução

---

*O remo costal é uma das vertentes que mais cresce na modalidade remo, atualmente com atividade em todos os continentes do mundo.*



## o que é o remo costal?

O remo costal é praticado em águas abertas, normalmente no mar ou em grandes lagos. Existem muitos tipos diferentes de barcos que competem no mar. Esta vertente oficial da World Rowing foi organizada pela primeira vez na França e agora é uma vertente global.

O remo costal é definido por um conjunto de medidas e regulamentos que os barcos e remadores devem cumprir quando desejam competir. Eles podem ser encontrados nas Regras de Competição da FISA [www.worldrowing.com](http://www.worldrowing.com)



Existem três tipos ou formatos: “beach sprint”, “endurance” e “touring” (às vezes chamado de desafio ou remo de incursão).

O formato “beach sprint” começou com o surgimento das competições de beach games. O primeiro evento foi na Itália em 2015, nos Jogos de Praia do Mediterrâneo.

Desde então, o formato “beach sprint” está presente em eventos de Beach Games em todo o mundo, incluindo Ásia, África e Américas. O primeiro evento global foi a final do “World Rowing Beach Sprint Finals” de 2019 em Shenzhen, China. Os Jogos Olímpicos da Juventude de 2026 no Senegal terão o formato “beach sprint”.

O formato de “endurance” é mais antigo e começou na França no final dos anos 80. O primeiro Campeonato Mundial de Remo Costal foi realizado em Cannes, França, em 2007, e desde então é realizado anualmente. Estes campeonatos foram realizados em todo o mundo, incluindo Lima, Hong Kong, Victoria e no Lago de Genebra.

Clubes e empresas de turismo realizam 1.000 viagens ao redor do mundo a cada ano usando barcos costais. O “World Rowing Tour” acontece a cada ano para cerca de 60 pessoas e costuma usar barcos costais.



figura: 2x: double



figura: 1x: solo

### Formato “beach sprint”:

- É uma combinação de corrida, remada e corrida em um percurso com bóias de ida e volta de 250m.
- Ele usa um sistema contra-relógio e um sistema de progressão de nocaute.
- As provas duram entre 2:30-3:30 minutos.
- O local é em praias nadáveis com ondas pequenas (menos de 1m).
- Os remadores bem-sucedidos precisam de velocidade de corrida e de remo, agilidade, força de deslocamento, consciência direcional e habilidades de manuseio de ondas.

### Formato “endurance”:

- É um percurso de 4-6 km em torno de um número variável de pontos de inflexão.
- As largadas e chegadas podem ser na água ou na praia dependendo da localização.
- Cada prova tem de 10 a 20 barcos, o que pode causar interferências na primeira marca de virada.
- As provas duram entre 20-40 minutos.
- Remadores bem-sucedidos precisam de boa habilidade náutica, resistência, habilidade de navegação e táticas de competição.

### Formato “tour”:

- Tem uma duração mais longa (pode ser de vários dias e tem paradas ao longo do percurso).
- Pode ser uma corrida ou um desafio.
- As tripulações são frequentemente acompanhadas por barcos de apoio ou apoio terrestre.
- Remadores bem-sucedidos têm ultra-resistência e boa navegação.

## 1.0. Barcos costais

Existem três tipos de barcos: o “solo scull” (single skiff) (C1x), o “double scull” (duplo skiff) (C2x) e o “coxed quad scull” (quadruplo skiff com timoneiro) (C4x+).

Todos os barcos são de palamenta dupla, isto é, cada remador tem dois remos. Homens e mulheres compete nas três classes de barcos e em tripulações mistas.

Os barcos são projetados para remar com segurança em grandes ondas marítimas; eles são altamente manobráveis e podem ser lançados e retirados das praias de areia.

### *solo: 1 remador*

comprimento máximo: 6,00m (19ft 8in)

largura mínima: 0.75m (2ft 5in)

peso mínimo: 35kg (77lbs 2oz)

eventos costais: CW1x, CM1x

### *double: 2 remadores*

comprimento máximo: 7.50m (24ft 7in)

largura mínima: 1.0m (3ft 3in)

peso mínimo: 60kg (132lbs 4oz)

eventos costais: CW2x, CM2x, CMix2x

### *quad: 4 remadores com timoneiro*

comprimento máximo: 10.70m (35ft 1in)

largura mínima: 1.3m (4ft 3in)

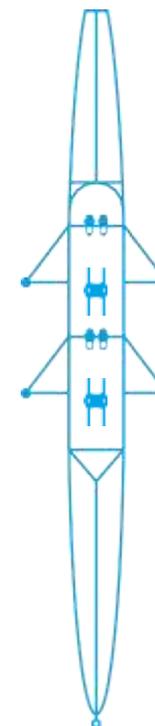
peso mínimo: 130kg (286lbs 8oz)

eventos costais: CW4x+, CM4x+

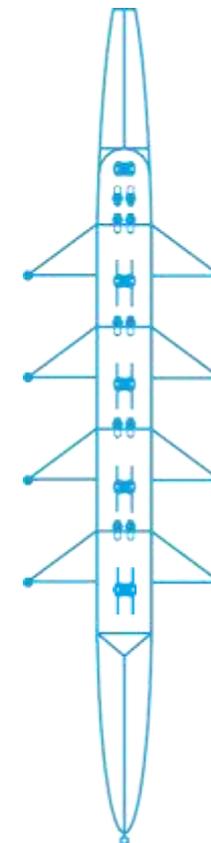
### *solo: 1x*



### *double: 2x*



### *quad: 4x+*



## 2.0. preparando para entrar na água.

figura: kit de segurança em um barco



Figura menor: auxílio de flutuação(esquerda), colete salva vidas (direita)



## 2.1. segurança

### obrigações dos remadores, capitães de tripulação e treinadores

O remo é por natureza um esporte imprevisível e, portanto, inerentemente envolve um elemento de risco. Remadores, treinadores e oficiais têm o "dever de cuidar" de si próprios e dos outros, e de tomar todas as medidas razoáveis para reduzir os riscos.

Como treinador ou capitão de equipe, existem expectativas colocadas em você, pela federação nacional, clube, organizador de um evento, remadores e suas famílias. Todos são uma parte importante do processo de gerenciamento de riscos do remo costal.

Espera-se dos remadores costais e timoneiros:

- Seguir as regras marítimas locais.
- Usar ou ter ao alcance fácil coletes salva-vidas adequados (timoneiro para vestir).
- Saber o que fazer se for inundado, virar ou precisar de um reboque.

De acordo com a lei marítima internacional, todas as embarcações de alto mar devem ter uma pessoa responsável pela segurança e navegação. No remo costal, essa pessoa é chamada de "capitão da tripulação" e costuma ser o membro da tripulação mais experiente.

Espera-se do capitão da tripulação:

- **Antes de entrar na água:** avaliar o risco e a habilidade da tripulação para as condições, fazer as verificações de segurança do barco e registrar o processo de entrada na água.
- **Durante a estada na água:** monitorar as condições e tomar decisões sobre segurança, garantir que a tripulação respeite todas as regras de navegação e segurança.
- **Depois de sair da água:** registrar o processo de saída da água.

Como treinador, sua função é supervisionar, ensinar e estimular isso em seus remadores e timoneiros..

\* Para obter mais detalhes, consulte o [World Rowing Rule Book](#)

## 2.2. gerenciando uma sessão na água

Ao entrar na água, siga alguns passos simples para manter a sessão divertida e segura.

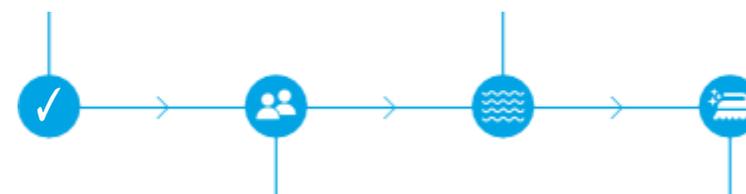
Estes vêm em quatro categorias: Planejamento, Pre-entrada na água, na água e Após desembarque.

### 1. planejamento

- Quais remadores
- Qual equipamento
- Avaliação de risco
- Plano na água
- Plano de treinamento

### 3. Na água

- Entrada na água
- Aquecimento e exercícios
- Treinamento e trabalho técnico
- Desembarque



### 2. pre-entrada na água

- Avaliação dinâmica de risco
- Checks de segurança
- Briefing (instruções)
- Registro de saída
- Colocação do barco e remos na água

### 4. Após desembarque

- Registro de retorno
- Lavagem do barco e troca do equipamento de segurança
- De-brief (instruções)
- Reportar qualquer avaria

## 2.3. planejamento

- **Remadores:** liste seus remadores. Certifique-se de saber seu nível de habilidade, condição de saúde e se eles fizeram um teste de natação. Colete os dados de contato de emergência de todos os remadores e a permissão dos pais para menores de idade.
- **Equipamento:** verifique quais barcos, remos e lancha que você pode usar.
- **Avaliação de risco:** consulte a avaliação de risco genérica (o clube normalmente terá uma para seus locais normais de treinamento). Se for um novo local, faça uma avaliação de risco genérica e faça um registro dela.
- **Plano na água:** desenvolva um plano na água. Nele constará a rota, tempo de permanência, previsão do tempo, marés e correntes, avisos de tráfego marítimo, abrigos e contatos de emergência e o método de saída / entrada na água.
- **Plano de treinamento:** projetar o aquecimento, o treinamento físico e os elementos técnicos nos quais os remadores irão trabalhar.

### experiência dos remadores

Leve em conta a experiência de água dos remadores, sua confiança e competência técnica.

Os remadores devem ser capazes de nadar pelo menos 50m confortavelmente, colocar a cabeça debaixo d'água sem entrar em pânico e flutuar por pelo menos dois minutos. Se não puderem, um dispositivo de flutuação pessoal (DFP) é essencial. Todos os remadores devem ser treinados para lidar com capotamento, reentrada e homem ao mar. Isso pode ser ensinado em uma piscina.

Uma visão detalhada dos três principais exercícios de resgate pode ser encontrada na sessão [Kit de “ferramentas” do treinador na página 52](#).



## o que consta o plano de água

- Que rota você vai tomar. Pode ser uma rota de GPS, orientação por bússola ou linha de visão.
- Quanto tempo você espera estar na água e o tempo estimado de retorno.
- Qual é a previsão do tempo. O vento, ondulação, ondas, visibilidade, etc
- Os tempos da maré, a velocidade e a direção das correntes. Avalie os riscos de águas rasas, fendas, sobre-marés, vento sobre as condições da maré, etc.
- Considere outros usuários da água e qualquer tráfego marítimo. Verifique se há algum "aviso aos navegantes" emitido pelas autoridades.
- Nomeie seus abrigos de emergência (Plano B) e detalhes de contato de quem ligar para obter ajuda.
- Como se fará o registro de saída e de retorno.

## Perigos de navegação

No mar, há uma série de perigos que os treinadores de remo costal precisam entender.

Aqui está uma lista de perigos potenciais a serem explorados:

- Rotas de navios e barcos/ancoradores/áreas proibidas
- Áreas rasas / bancos de areia / recifes
- Cabos / rochas / naufrágios
- Fortes correntes de maré (2kt +), níveis (diferença) de maré, velocidade de maré, talhos de maré.
- Ondas refratadas das paredes do porto / vento sobre as ondas da maré.
- Evitar nas praias os "shore breaks"(pontos de quebras de onda) e correntes de ventos

**Dica:** Coloque uma carta marítima no quadro de avisos mostrando todos os perigos de navegação e adicione quaisquer "zonas proibidas" ("NO GO ZONE"). Alguns clubes colocam tabelas de marés e outras informações importantes sobre segurança.



figura: exemplo de uma carta marítima com a "ZONA PROIBIDA" mostrada



## COLREGs - regras de tráfego

[COLREG stand for International Regulations for Preventing Collisions at Sea](#)  significa Regulamentos Internacionais para Prevenção de Colisões no Mar e é um conjunto de regras que todos os barcos e navios no mar devem seguir.

A explicação simples é:

- Cada embarcação deve estar sempre atenta - embarcações grandes não podem ver barcos a remos muito pequenos.

Os barcos de recreio devem respeitar os navios comerciais, especialmente se tiverem sua capacidade de manobra restrita.

- Embarcação a bombordo passa.
- Embarcação que estiver a boreste dá passagem.
- A embarcação ultrapassada deve se manter afastada (o mesmo que as Regras de Remo Costal da FISA).

## Bóias e marcações

\* Existem bóias e marcas \* no mar que mostram os canais de navegação e características como rochas e destroços. Vale a pena conhecer as marcas laterais (canal) e marcas cardeais em sua área, pois podem ser úteis para descrever sua localização. Muitas marcas têm números ou nomes.

[IALA Buoyage System](#)  - International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (Associação Internacional de Auxílios Marinhos para Autoridades de Navegação e Faróis). Existem dois sistemas. REGIÃO A - usado na África, grande parte da Ásia, Austrália, Europa e Índia. REGIÃO B - usado nas Américas do Norte, Central e do Sul, Japão, Coreia e Filipinas.

## 2.4. antes de iniciar

### ações de ultimo minuto antes de entrar na água

Existem cinco pontos de ação antes de entrar na água:

- **Avaliação dinâmica de risco:** faça isso um pouco antes, especialmente se as condições mudaram desde o seu planejamento. Coisas como: - o tempo está pior do que o previsto, um de seus remadores mais experientes não pode fazer a sessão, você não tem acesso a lancha do treinador, etc.
- **Verificações de segurança:** são as verificações de segurança de pessoas e do barco. Pode ser uma lista no quadro de avisos do clube ou uma placa laminada. Pode incluir uma verificação de radio.
- **Briefing:** uma explicação de qual é o plano para todo o grupo. Quanto tempo você espera ficar na água. Que condições esperar. Que trabalho (treino) será realizado. O que fazer se as coisas derem errado.
- **Registro de saída:** siga o procedimento de registro de saída do clube. Isso pode ser escrito em um caderno específico (diário de bordo), mensagens de texto para uma "pessoa responsável" em terra ou um rádio para o capitão do porto.
- **Levar o barco à água:** empurrar com segurança ou carregar o barco até a beira da água

#### **Avaliação dinâmica de risco**

É a avaliação em tempo real que você faz como técnico para garantir que sua tripulação esteja feliz e segura. Há uma ampla gama de riscos e controles a serem considerados. Desde o mar e as condições meteorológicas, à quebras e fadiga. Para ajudar a guiá-lo, há uma lista de verificação dinâmica de avaliação de risco e um modelo na [sessão kit de “ferramentas” do treinador na página 52.](#)

#### **Verificações de segurança**

*Suas verificações de segurança dependem do que você está planejando fazer. Um barco de “beach sprint” terá menos itens de segurança a bordo em comparação com um barco de turismo, mas a verificação de segurança é tão importante quanto. Consulte as três fotos nas páginas a seguir para ver exemplos de verificações de segurança para os três formatos.*

#### **registro de saída**

Há uma variedade de sistemas para o registro de saída, mas todos eles têm as mesmas informações importantes. Em que tipo de barco você está? O número de pessoas? Onde você está indo? Quando você planeja voltar?

Aqui estão alguns exemplos:

- **Quadro de registro de saída:** um livro na sede do clube onde você anota as informações e faz o login novamente quando retornar.
- **Pessoa responsável em terra:** uma pessoa em terra que dará o alarme se você não retornar a tempo.
- **App para telefone digital:** um aplicativo no qual você insere os detalhes da viagem. Se você ultrapassar o tempo de retorno, um contato nomeado será alertado automaticamente. <https://www.safetrxapp.com/> 

#### **Barco de segurança**

Se você estiver usando um barco de segurança, deve ter um rádio ou telefone celular em uma bolsa impermeável, sinalizadores, remo, manta de sobrevivência, corda de segurança, balde, linha de lançamento, faca afiada, megafone e um kit de primeiros socorros a bordo. O piloto e os passageiros devem usar DFPs.

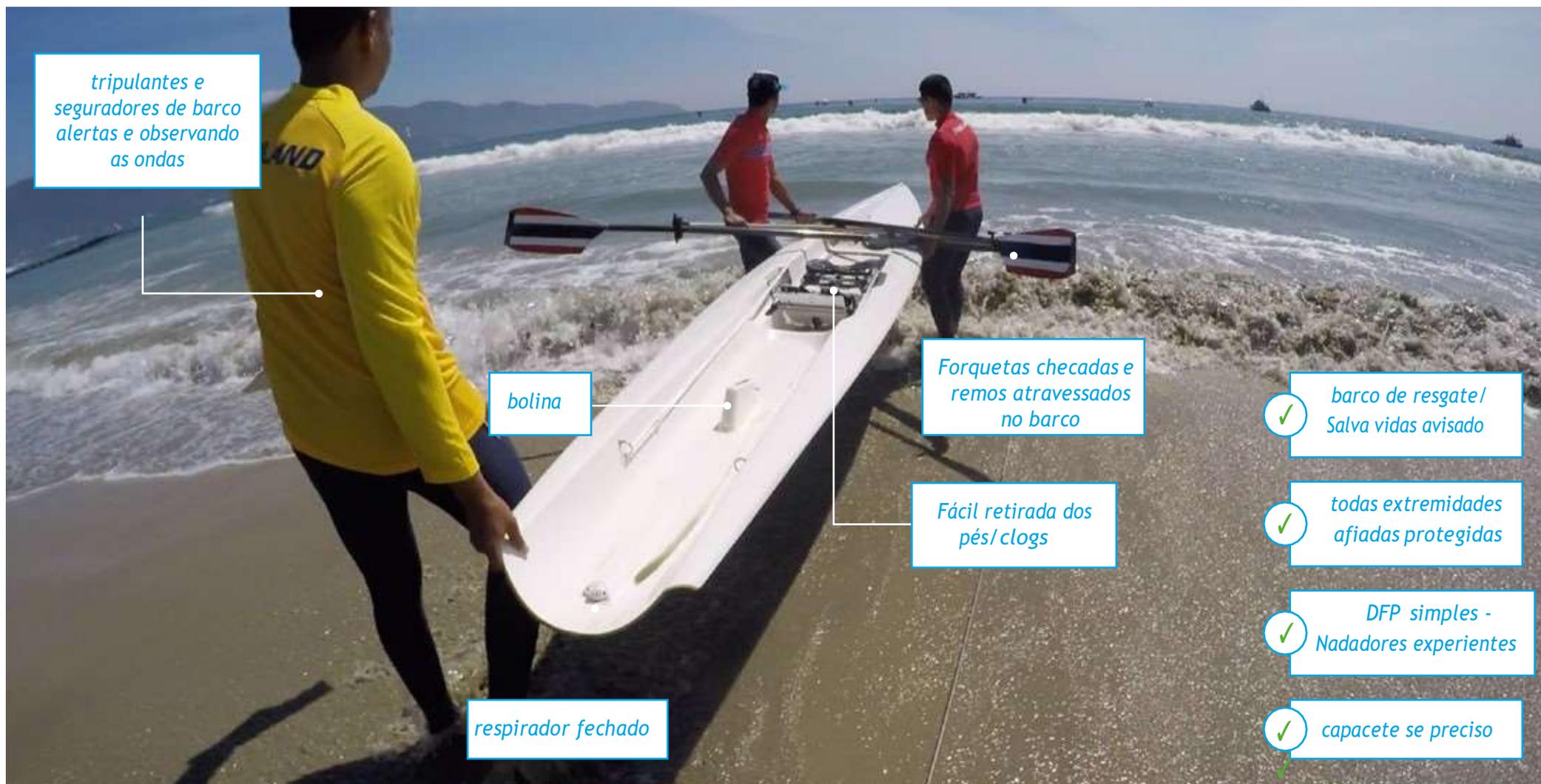
Mantenha uma pequena quantidade de porcas e parafusos extras com você. Esses tipos de materiais são as perdas mais frequentes de barcos e mais rápidas de substituir se você tiver uma quantidade de peças de reposição.

Você também precisará de algumas ferramentas: o básico é uma chave de boca de 10 mm e outra de 13 mm, uma chave allen, uma fita métrica, um conjunto de alicates, uma chave de fenda e uma chave de fenda em cruz (philips). Conforme você avança, você vai querer adicionar algumas ferramentas especializadas, como um medidor de inclinação e uma régua de altura.

#### **Chamando por Socorro**

Cada membro da tripulação precisa saber como pedir ajuda. Quando perto ou na praia, é um braço erguido e balançando. Quando estiver no mar, isso pode ser feito usando sinalizadores ou ligando para MAYDAY no canal 16 de um rádio marítimo. Cada barco deve levar um mínimo de dois meios de pedir ajuda. Um único telefone celular sozinho não é suficiente.

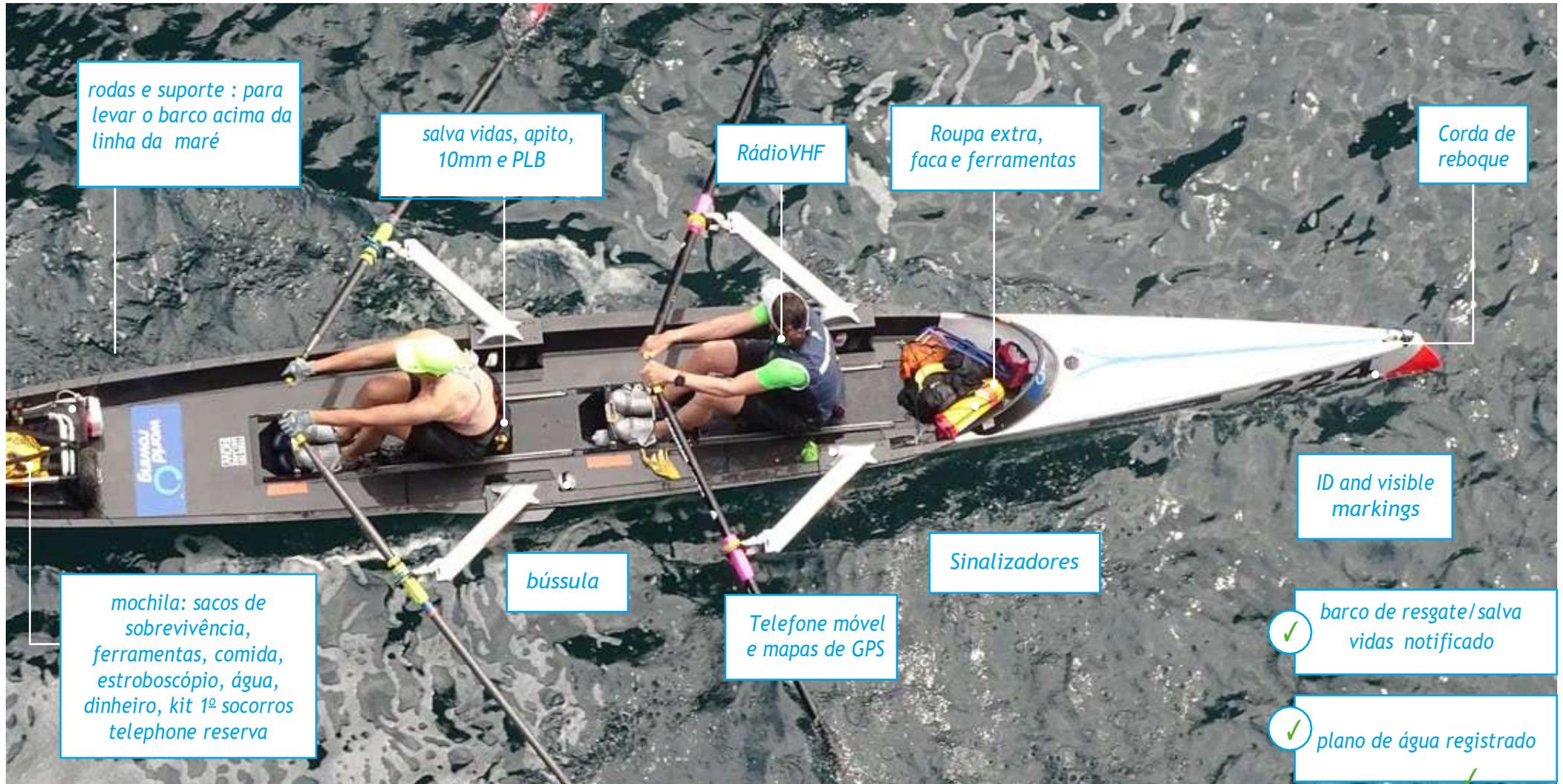
## Equipamento de segurança/verificação (check): competição formato beach sprint



## Equipamento de segurança/verificação (check): competição de endurance e treinamento



## Equipamento de segurança/verificação (check): turismo



### 3.0. na água

---

*ensine seus remadores a entrar no barco com segurança. você pode querer demonstrar isso antes de eles tentarem. Quando tentarem, peça a alguém que estabilize o barco.*

## 3.1. entrando no barco

### iniciando na praia

Ao iniciar em uma praia aberta, selecione a zona com as menores ondas e cronometre sua entrada nas calmarias entre os conjuntos de ondas.

- B01.** Introduza os remos nas forquetas, ajuste os finca-pés e guarde as garrafas de água.
- B02.** O capitão da tripulação verifica se todos estão prontos e explica a entrada no barco.
- B03.** Leva o barco para água.
- B04.** Em ondas grandes, mantenha a proa apontada para as ondas. Alguns seguradores de barco são muito úteis em praias profundas.
- B05.** Os remadores ficam ao lado de suas bancadas com a mão de fora segurando os dois punhos do remo.
- B06.** O proa em um double ou os dois proas em um quadruple, sobem e sentam no barco primeiro.
- B07.** O restante da tripulação entra no barco
- B08.** Imediatamente o proa ou os dois proas começam a remar. Eles podem precisar manobrar também.

**B09.** O timoneiro coloca o leme enquanto o barco está se movendo.

**B10.** Assim que estiver seguro em relação a quebra das ondas, pare para colocar os pés no finca-pé.

### Colocando o barco na água

Em terra, ajuste o finca-pé de forma que fique o espaço de um punho para o final do trilho quando estiver sentado na posição de ré.

**S01.** Coloque os remos nas forquetas e posicione os punhos dos remos cruzados no barco.

**S02.** Lance o barco.

**S03.** Se posicione ao lado do barco onde irá sentar.

**S04.** Segure os punhos dos remos com uma das mãos e com a outra apóie na braçadeira o mais perto de você. Mova o carrinho para a proa e coloque seu pé no local apropriado da bancada.

**S05.** Sente-se no carrinho e traga o outro pé para dentro do barco.

**S06.** Coloque seus pés no finca-pé.



### 3.2. Segurando os remos

*Na palamenta dupla, existe uma sobreposição (cruzamento) das mãos. Convencionalmente se rema com o punho esquerdo por cima e um pouco a frente do punho direito.*

Na palamenta dupla, os dedos fornecem o contato para virar a pá do remo da vertical para horizontal (palamenta), girando o punho dos remos com os dedos. Use o polegar circulando-o na extremidade do punho do remo, de uma forma para manter o remo junto a forqueta. O movimento excessivo do pulso deve ser evitado, os pulsos permanecem planos.



Se o remador tem o punho do remo muito na palma da mão, o pulso fica frequentemente arqueado; se muito nos dedos e o remador não consegue controlar a pá do remo. O controle deve vir pressionando a remo contra a forqueta usando o polegar. Se o punho do remo for muito fino ou muito grosso, o remador também agarrará o punho do remo com muita força.

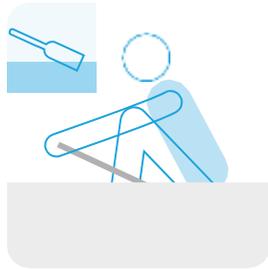
Em águas agitadas, é importante manter as pás dos remos cobertas. Isso geralmente significa que os punhos dos remos não ficam nivelados e também pode significar que a mão dianteira é a direita e não a esquerda para algumas remadas. Também pode significar que os punhos dos remos estão mais profundamente na palma da mão para se manter o controle.

### 3.3. técnica

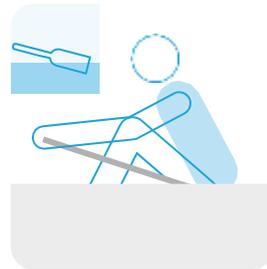
A mecânica da remada é a mesma do estilo olímpico de águas calmas. O resumo é reproduzido aqui para referência

#### O ataque e a puxada

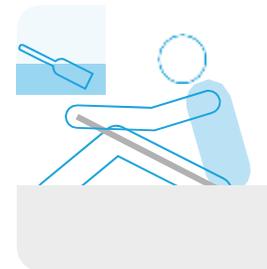
Esta é uma descrição básica.



**01. Entrada/pegada**  
Levante somente as mãos. Os remos entram na água antes do início de aplicação das pernas.



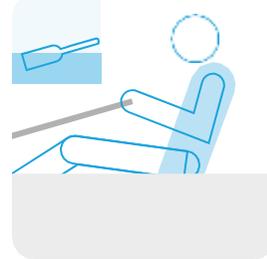
**02. puxada 1**  
Não há mudança na posição do tronco. O peso do corpo está fora do carrinho. O trabalho é realizado pelas pernas.



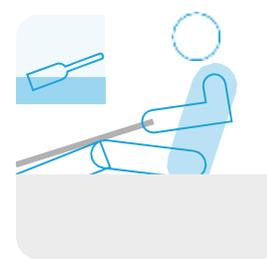
**03. puxada 2**  
A parte superior do tronco se afasta gradualmente do movimento das pernas. O corpo começa a se “abrir” de forma natural. Os braços se mantêm esticados..



**04. puxada 3**  
As pernas quase finalizadas. O tronco continua sua extensão, . A flexão dos braços se inicia.

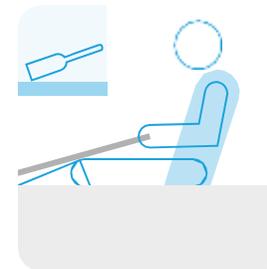


**05. puxada 4**  
Fim da inclinação. Os braços se movem de forma rápida e potente na direção do tronco.

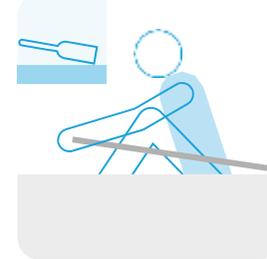


**06. finalização/ extração**  
Os antebraços e as mãos movem os punhos dos remos girando-os de forma circular e contínua.

#### a extração e recuperação



**07. recuperação 1**  
As mãos se afastam do tronco em uma velocidade constante.



**09. recuperação 3**  
No meio do percurso do carrinho, o tronco finalizou sua inclinação à frente.



**08. recuperação 2**  
No início do movimento do carrinho, as mãos já tem de ter passado pelos joelhos. Os braços estão estendidos. O tronco se inclina antes.



**10. antes do ataque**  
No final do movimento do carrinho. Todo movimento do corpo foi finalizado e a concentração se volta para uma rápida entrada.

### 3.4. Trabalhando na água

*Os remadores costais adaptam sua técnica para combinar com a mudança de energia da água. conforme as ondas aumentam e param, os remadores costais devem sentir as mudanças e aproveitar as vantagens quando puderem. isso é chamado de 'trabalhar a água'.*

Existem algumas técnicas básicas para dominar:

- **Dentro das ondas:** remar nas ondas geralmente é um trabalho duro. A destreza é ser o mais eficiente possível e manter a velocidade o mais consistente possível. Evite “cair” do topo de ondas grandes. O remador deve dar o seu melhor para manter uma boa técnica nas ondas. A tripulação precisa aprender a adaptar seu comprimento e frequência (voga) de remada conforme a velocidade do barco muda.
- **De lado para as ondas:** ficar de lado para as ondas pode ser desconfortante. É importante estar atento às ondas que correm o risco de arrebear no barco. Quando você ver isso chegando, vire na direção da onda para permitir que ela passe por cima da proa e atravesse o barco. **Não há uma habilidade particular para remar em ondas laterais, pois cada projeto de barco é diferente. Mas a habilidade chave é se manter solto e relaxado por todo o corpo**

objetivando um barco mais estável. Você também pode ter a necessidade de modificar o tamanho e a potência da remada de um bordo em relação ao outro.

- **Descendo a onda:** descendo a onda remando (aka surfing) é o mais desafiador e o mais divertido! Aprenda como 'sentir' a ondulação das ondas conforme elas passam sob o casco. Pegar a onda pode ser feito com um 'tempo' de aplicação de energia bem cronometrado nas pás dos remos no final da remada. As habilidades são manter o barco estabilizado e manter a velocidade da onda, para que o casco não ultrapasse a onda ou pare.

Os iniciantes devem aprender a sair de uma onda de surf, usando os eixos de suas pás de remo para diminuir a velocidade do barco. Isso é particularmente importante ao surfar em águas rasas ou ao se aproximar de uma praia, quando há risco de "virar" a proa. À medida que as equipes melhoram, elas aprenderão a usar cada vez menos energia e serão capazes de "pegar" até mesmo a menor onda.

### pegando 'ondas verdes' / não quebradas



**a:** A tripulação se sente sugada antes do lançamento.

**b:** A tripulação reage para combinar a velocidade do barco com a velocidade da onda - a popa é levantada. Sinta a ondulação. A voga aumentará.

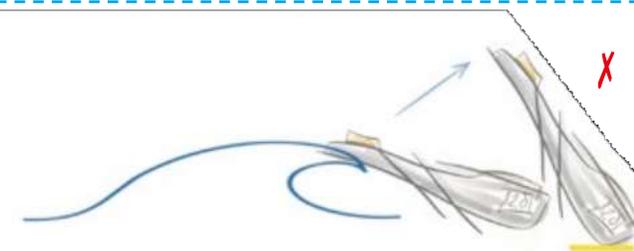
**c:** Tripulação trabalhando para ficar em 90 ° e na frente da face da onda.

### Dicas para surfar em praias com ondas

Em um surfe controlado, a onda se encontra na popa (ré) do barco e ele está deslizando nivelado.



Em um surfe fora de controle, a onda está ultrapassando o barco, e começa a levantar a popa e a proa mergulha. Isto é chamada proa mergulhada.



**SEGURANÇA:** A tripulação deve usar as pás dos remos para reduzir a velocidade do barco e deixar a onda passar. Deve se entrar na água nos períodos entre as ondas.

### 3.5. habilidades e educativos

*Estes educativos também podem ser usados em doubles e quadruples. aqui, o requisito de habilidade é realizar os educativos em perfeita harmonia.*

A tripulação que trabalha e se move junta é mais eficiente na propulsão do barco qua a tripulação que está melhorando seu tempo de remada.

Manobras de barco como virar e recuar também devem ser ensinadas.

Elas podem ser incorporados a jogos, como os apresentados no [OVEP rowing scheme](#) 

Nesta seção, você encontrará habilidades e educativos específicos que ajudarão a melhorar as habilidades técnicas de remo dos alunos.



## Parada de emergência

01. Parada de emergência c/pá horizontal.
02. Parada de emergência c/pá enterrada.
03. Parada de emergência c/pá vertical.

O aluno para de remar, coloca a pá do remo na água, empurra-a na superfície da água e quando a velocidade do barco diminui, gira a pá do remo para vertical.



## Girando no eixo

Isso pode ser ensinado em etapas.

01. **Giro 1:** parado na proa, pá direita na água e a pá esquerda é usada para remar.
02. **Giro 2:** o remador retornou para a posição de ré.
03. **Giro 3:** dando a ré com o punho direito
04. **Giro 4:** movendo-se a frente e retornando para a ré com o punho direito. A pá esquerda estabilizando.

Os alunos iniciantes devem praticar alternando o movimento de ré com uma das mãos e o normal com a outra, mantendo o carrinho na posição de ré. Enquanto uma pá está trabalhando, a outra deve estar passando por cima da água.



Os alunos adiantados podem introduzir a inclinação do corpo, movendo para trás para remar e empurrando para a frente dos quadris para retornar. Uma das pás deve passar sobre a superfície da água para que os punhos dos remos fiquem juntos e, novamente, uma pá deve ser coberta enquanto a outra está trabalhando.

A última etapa é virar o barco alternadamente, dando a ré e remando a frente, usando o carro inteiro. O aluno dá a ré com uma das mãos enquanto desliza o carrinho para a frente. Tendo chegado a posição frontal (de ataque), a pá é virada para horizontal e a outra é colodada vertical e o aluno rema com ela. O ciclo continua até que o barco tenha completado sua volta.



### Tapas (slaps)

01. O aluno senta em uma posição segura na ré.
02. O aluno abaixa os dois punhos dos remos simultaneamente com as pás horizontais e logo em seguida os solta fazendo com que as pás dos remos batam na superfície da água. Repete-se.

*Bom para o equilíbrio e o posicionamento das mãos*

### Pegadas (chops)

01. O aluno para na posição de ataque. O tronco deve estar reto, e os ombros devem estar relaxados.
02. Mergulhe as pás dos remos (na posição vertical) dentro da água e as retire movendo as mãos para cima e para baixo. Depois de alguma prática, o aluno deve ser capaz de fazer pequenos movimentos com as mãos para colocar e retirar a pá e não molhar muito o remo.

*Bom para o ajuste dos movimentos das mãos na pegada.*



## Circulando as mãos

01. O aluno senta em uma posição segura na ré.
02. Segurando os punhos dos remos, as mãos irão circundar uma pela outra.

Conforme o aluno for melhorando, os movimentos circulares devem se tornar menores até as mãos ficarem bem juntas.

*Bom para o posicionamento das mãos e consequente equilíbrio do barco.*



## Balançando o barco

01. O aluno senta em uma posição segura na ré.
02. Levanta uma das mãos e abaixa a outra alternadamente para inclinar o barco de um lado para o outro.

Conforme o aluno se tornar mais confiante, ele ou ela pode afastar a mão do tronco e mover o carrinho a frente. Assim o barco vai balançar mais. A melhor dica é fazer na posição de ataque e é chamada de mergulhar a braçadeira porque a ponta da braçadeira ficará molhada.

Estes dois educativos são *bons para confiança e para o equilíbrio.*



## Remando somente as pernas

01. O aluno fica na posição de ataque com as pás na água. Certifique-se de que o aluno tenha uma posição forte (angulação) para o tronco. Pás na vertical na água e impulse as pernas usando 5cm do trilho.

Conforme a melhora do aluno utilize um pouco mais do trilho, mas mantendo somente o trabalho de pernas.

*Bom para ensinar a sequência da remada.*

[Mecânica corporal](#) ▶



## Remando com as pás verticais

01. Isso é difícil para iniciantes, mas vale o esforço.

Um bom exercício por vários motivos, principalmente para extração das pás. Ensina um bom “redondo” (punhos dos remos mais por baixo depois da extração) quando praticado sobre ondas!

Comece pedindo poucas repetições de remadas com a pá vertical sem a utilização de todo trilho, depois adicionando mais repetições e maior amplitude da remada.

[Remada com as pás verticais - homens](#) ▶



## Manobras abertas e em bóias

De um posicionamento estático, reme de carro inteiro usando somente o remo esquerdo. O remo direito é posicionado com a pá horizontal na água. Faça uma volta completa de 180°. Troque de mãos e vire para o outro lado. Isso é chamado de curva aberta ou curva em U.

01. Repita a mesma manobra mas começando a virada enquanto o barco está em movimento.
02. Repita a manobra, mas faça o círculo de virada mais apertado enterrando a haste do remo interno na água. À medida que o remador vai mais rápido, a mão de dentro precisará ser travada no corpo do remador.

03. Solte uma pequena bóia de plástico na água para que o barco manobre em torno. Adicione progressões para alunos mais hábeis, cronometrando-os e pedindo-lhes para bater o seu tempo mais rápido e pedindo-lhes para tentar curvas mais fechadas.
04. Depois que os remadores tiverem dominado o básico, faça uma progressão fazendo o educativo em barcos compostos (2 e 4 remadores) e em velocidade máxima. Incentive a experimentação e a criatividade em seus remadores. Gravar e mostrar um vídeo ajudará a dar feedback.



A tripulação está fazendo uma manobra (curva) clássica de competição. A pá do remo interno é invertida para posição vertical (escorar), o pulso é baixado e a mão travada contra o corpo. A pá externa está remando.

Observe que o voga está realizando a maior parte da força de giro em sua pá de remo interno enquanto o proa está se concentrando em remar ao redor. Isso ocorre porque o pivô principal da curva está centrado na bolina (quilha).

## coordenação das mãos

Assim que seus remadores aprenderem a remar “liderando” com a mão esquerda. Rapidamente se tornará importante desenvolver suas habilidades de coordenação manual para que eles possam remar em águas agitadas. Uma boa maneira de aprender é praticar estes educativos:

01. Reme com a mão esquerda a frente, com a mão direita tocando o cotovelo do braço esquerdo na recuperação.
02. Reme com a mão direita a frente.
03. Reme em remadas alternadas com a mão esquerda a frente e com a mão direita a frente.
04. Reme com a mão direita a frente, com a mão esquerda tocando o cotovelo do braço direito na recuperação.

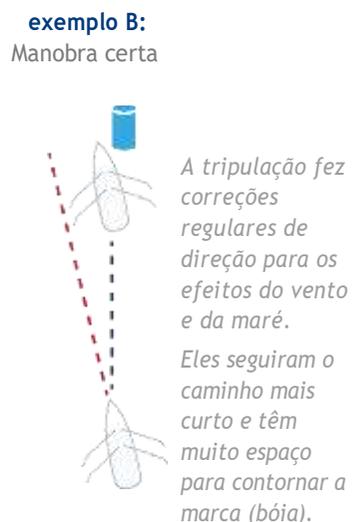
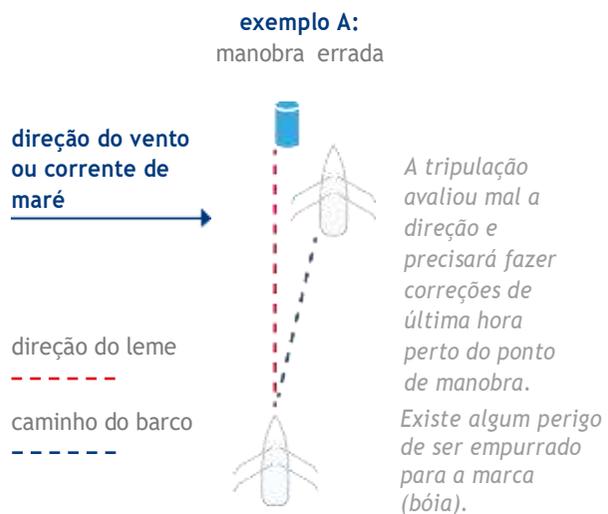




### 3.6. direção e comando

*direção e comando são habilidades costeais essenciais. o solo e o double usam diferentes pressões nas pás para virar, enquanto o quad tem um timoneiro que usa o leme para virar.*

## ajustes de leme para vento e maré



Aprender a guiar o barco em águas abertas é uma habilidade importante a dominar. Às vezes, um ponto de virada é difícil de ver e é útil usar outras guias de referência, como características do terreno, GPS, orientação de bússola ou marcadores posteriores.

Ventos laterais ou ondas também afetam a linha de direção e pode ser necessário ajustar o leme para evitar ser empurrado abaixo do ponto de virada. As correntes de maré também podem afetar a direção.

Elas são mais difíceis de ver. “Levadores de leme” experientes sempre olharão para a forma como a água passa por uma bóia de navegação, pois isso pode mostrar a direção das correntes de maré.

Ao se dirigir a uma marca ou contornar uma bóia, é importante fazer as correções com antecedência. Correções de última hora podem significar ser empurrado para a marca ou colisões com outras equipes.

No solo e no double quando se surfa ondas, torna-se mais difícil manter uma linha reta quanto mais rápido o barco vai. Uma boa equipe gastará muito foco na direção do barco em linha reta, fazendo ajustes assimétricos precoces de um lado do barco para o outro. Uma mistura de remadas mais curtas e mais longas, aumentando e diminuindo a força ou adiando e retardando a entrada de um bordo para o outro.

Em ondas profundas, uma boa direção evitará uma “broca”. A “broca” é quando a popa vai mais rápido que a proa e o barco acaba de lado na onda. O quad não tem esse problema, pois tem um leme, que ganha mais capacidade de giro conforme a velocidade do barco aumenta.

Em certos momentos, você terá que virar o barco em uma direção que signifique que as ondas atingirão a lateral do barco. Suba em ondas maiores para neutralizar o alagamento e desça a onda novamente quando chegar à crista. Sempre avise a tripulação se uma onda de inundação estiver se aproximando. Isso permitirá que eles se preparem para o impacto.

## algumas dicas para o timoneiro

Quando os remadores param de remar, o quad ainda está em movimento e, até que pare, pode ser manobrado com o leme. Quando ele para, você não pode manobrá-lo com o leme e deve usar as pás dos remos. O timoneiro é uma parte habilidosa da equipe e precisa ser encorajado e treinado para melhorar, assim como os remadores.

### Comando

A comunicação clara de uma tripulação em um barco significa melhor coordenação entre os remadores e acelera o tempo que um barco leva para fazer alguma coisa. Como remar, virar ou fazer educativos técnicos. Alguns comandos comuns podem ser encontrados na [Sessão Kit de “ferramentas” do Treinador na página 52](#).

## 4.0. equipamento e regulagem

---

*regulagem é o processo pelo qual o equipamento é ajustado para melhor se adequar a um remador em particular. o objetivo é permitir que cada remador esteja o mais eficaz e confortável possível.*



A maioria das pessoas precisa de ajuda presencial quando tenta pela primeira vez regular um barco. Os ajustes não são complicados, mas são pequenos e às vezes difíceis de transmitir no papel. A seguir está um esboço (plano) que permitirá ao novato praticar as medições e ajustes.

É provável que muitas pessoas diferentes utilizem o mesmo barco. A seguir uma regulagem média para esta situação e deve ser usada como ponto de partida para remadores na faixa de altura de 5 pés e 4 polegadas (162 cm) a 192 cm (6 pés e 3 polegadas).

## Distância pino/pino: 158-160cm

Esta é a distância em cada bancada de remador entre o centro da parte inferior dos dois pinos (bombordo e boreste).

É vital que se cheque que as distâncias de cada pino ao centro do barco sejam iguais.

Primeiramente mesure a distância lateral de uma borda para outra do barco exatamente na altura do posicionamento dos pinos. Divida esta medida por dois. Em seguida meça esta distância encontrada, do mesmo ponto da borda lateral (usado na medida anterior) até o pino relativo a esta borda. Some as duas medidas. Este total deve ser igual em todas as bancadas do barco (*imagens 01-03*).



## Referências das imagens:

- |  |   |  |  |
|--|---|--|--|
| 01. Medida da distância pino/pino.                             | 06. Medindo a altura de trabalho das forquetas.                       | 11. Finca-pé ajustável.                    | 17. Ajustando o comprimento do remo.   |
| 02. Medida da distância lateral do barco (borda/borda).        | 07. Altura do finca-pé.   | 12. Finca-pé não ajustável                 | 18. Modificando as alavancas interna / externa.  |
| 03. Medida da distância centro/pino.                           | 08. Posicionamento do finca-pé.                                       | 13. Ajustes do barco.                      | 19. Usando o clam para uma mudança rápida ou temporária das alavancas interna / externa. |
| 04. Medindo a inclinação do pino: zerando o medidor de ângulo. | 09. Ajustando o ângulo do finca-pé.                                   | 14. Mensurando a pá de remo Macon.         | 20. O clam é posicionado na face externa do anel do remo.                                |
| 05. Medidor de ângulos e o pino.                               | 10. Como regra geral o ângulo de ser entre 42-45 graus da horizontal. | 15. Mensurando a alavanca interna do remo. |  |
|  |   | 16. Mensurando a pá de remo Big blade.     |  |

## Angulação do pino: 3-5 graus

Todo ângulo deve vir da Forqueta e de suas buchas. Isso significa que o próprio pino deve estar 90 graus com a horizontal em todos os planos. Há momentos em que ter os pinos ligeiramente inclinados para fora (inclinado para longe da linha média do barco) pode ser útil para o remador, mas a configuração mais simples é com um pino totalmente vertical (“zerado”). Nivele o barco, prenda-o na posição e verifique se está nivelado com um nível de bolha. Se os pinos não estiverem totalmente verticais, pode ser necessário colocá-los de volta na posição. Para verificar os pinos, você precisa remover a forqueta e usar o medidor de angulação no pino de metal.

Use as buchas de grau das forquetas. Sempre use a mesma bucha em cima e em baixo da forqueta e em todo o barco. Para obter 4 graus de inclinação da forqueta use as buchas 4+4 (marcados na face superior da bucha).

Para uma angulação de 5 graus, use buchas 5+3 da seguinte forma: 5+3 na parte superior da forqueta (com o 5 voltado para frente da forqueta) e 3+5 na parte inferior da forqueta (com o 3 voltado para frente da forqueta).

Agora cheque a angulação. Os medidores de angulação vêm em muitas formas diferentes. Um aplicativo de nível de bolha baixado pode fazer o trabalho se um medidor mais convencional não estiver disponível.

Em primeiro lugar, em uma parte do barco no plano horizontal (nivelado com a superfície da água quando o barco está flutuando), zere o medidor de angulação ou app. A superfície nivelada do barco geralmente fica no fundo do casco ou ao longo da linha central da bolina (quilha), pois o convés (bancada do remador) pode ser construído em declive. Gire a forqueta até que esteja paralela à lateral do barco. Coloque o medidor de ângulo com força contra a superfície de trabalho da forqueta (parte traseira, próximo ao pino). Para uma bucha 4+4 em um pino vertical (zerado), a leitura deve ser 4 graus (*imagens 04 05*).

## Altura de trabalho da forqueta: 18-20cm

Use uma régua ou bastão de altura colocado transversalmente ao barco na altura das forquetas. A borda inferior da haste inferior da régua deve tocar ambos os lados da borda do barco e a haste superior da régua deve ficar dentro da forqueta com sua superfície inferior apoiada na forqueta. A altura de trabalho é medida como a distância entre uma parte baixa do assento (carrinho) e o canto inferior da parte interna da forqueta (borda inferior da haste superior da régua de altura) em uma linha vertical descendente até a borda do assento (*imagem 06*).



## Outros ajustes do barco

### Altura do finca-pé

Alguns finca-pés de barcos têm sapatilhas ajustáveis que podem ser movidas para cima ou para baixo (*imagem 07*).

Sapatilha muito alta: o remador pode não conseguir deixar as canelas verticais na entrada e pode não ser capaz de flexionar os quadris facilmente.

Sapatilha muito baixa o remador pode não ser capaz de controlar seu deslize até o final da fase de recuperação nas paradas frontais, chegando muito rápido ou indo muito longe de modo que a remada fique excessivamente comprimida (canelas além da vertical e pontas dos joelhos além dos tornozelos).

Comece ajustando a sapatilha pelo furo central do conjunto de furos da placa onde está fixada e ajuste gradualmente para se adequar aos seus remadores, de modo que cada um possa chegar à posição de apoio confortavelmente e sob controle.

### Posição do finca-pé

(*Image 08*) A maneira mais simples de medir a colocação do finca-pé é contar os dentes ao longo do trilho de suporte (cremalheira), começando pela extremidade da proa.

Para mudar seu posicionamento desaperte todas as porcas que o fixam ao barco. Elas estão em cada lateral e entre os calcanhares.

Mova o finca-pé na direção da proa para aumentar o ângulo de finalização e para popa (ré) para aumentar o ângulo de entrada. É importante que o remador seja posicionado para executar uma remada confortável. Ajuste o posicionamento do finca-pé até o seu remador parecer com a figura 06 da página 19 quando estão parados na posição de ré.

### ângulo do finca-pé

(*Imagem 09*) O remador deve ser capaz de encostar os calcanhares na placa abaixo das sapatilhas à medida que a fase de movimento prosseguir.

Isso está relacionado à flexibilidade do tornozelo. Quanto mais rígido o tornozelo, mais inclinado deve ser o finca-pé para acomodar o remador.

Algumas placas de finca-pé são ajustáveis.. Se a parte de baixo de seu finca-pé se parece com a da figura 09, ele é ajustável.

Afrouxe os dois parafusos circulares e reaperte com o ajustador puxado para fora para tornar o ângulo do esticador mais raso (*imagem 10*). Como regra geral, o ângulo deve estar entre 42-45 graus do plano horizontal.

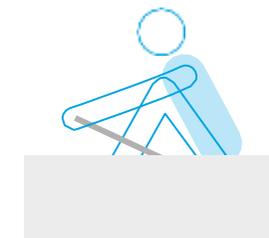
(*Imagem 11*) Neste tipo de finca-pé, o ângulo, mas não a altura, pode ser alterado.

(*Imagem 12*) Neste segundo tipo, o ângulo nem a altura podem ser alterados.

(*Imagem 13*) Ajustes dos barcos.



supercomprimido

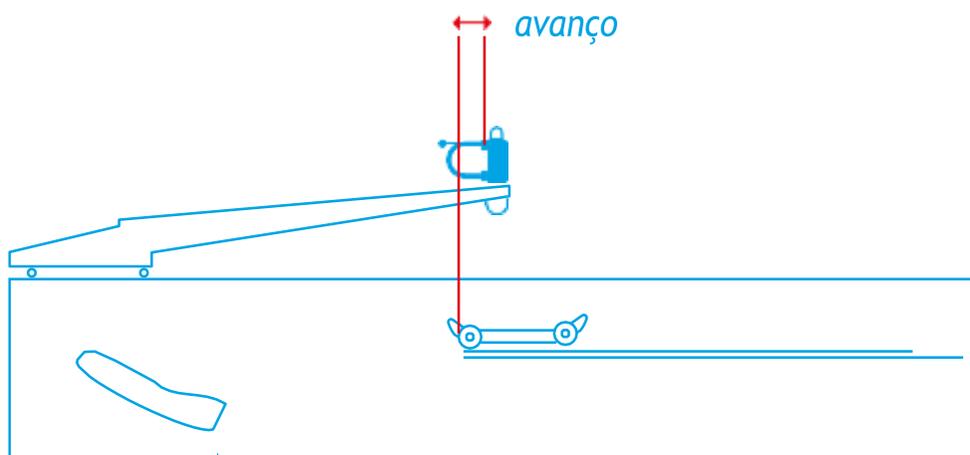


subcomprimido



Correto: a canela está vertical

figura: avanço



## Avanço - trabalhar através

Isso é determinado pela posição do finca-pé e pelo avanço do trilho. Definido na faixa de mais 5 cm a menos 5 cm, o avanço é zero quando as rodas dianteiras do assento (carrinho) estão niveladas com a face de trabalho dos pinos na frente dos trilhos.

O objetivo é minimizar o balanço do barco na água à medida que os remadores deslizam para a frente e para trás porque o balanço diminui a velocidade do barco. Na imagem acima, o assento passou pela face de trabalho do pino, portanto, o avanço é positivo.

## Ajustes da pá do remo

### medindo e ajustando os remos:

Mensurando o remo Macon (*imagem 14*). Este shape é conhecido como Macon. As pás Macons são mais longas do que as Big Blades para realizar o mesmo trabalho.

Medida de alavanca externa: enganchar a fita métrica sobre a ponta da pá do no seu ponto médio. Passe a fita ao longo do eixo até a borda externa do anel.

Medindo a alavanca interna (*imagem 15*). A medida da alavanca interna inclui a espessura do anel e deve incluir a extremidade arredondada do punho.

Idealmente, os remos macon devem ter 296-298 cm de comprimento para o remo costal e a alavanca interna entre 87-90 cm.

Mensurando o remo Big Blade (*imagem 16*). Este shape é conhecido como hatchet, big blade ou cleaver.

Medida de alavanca externa: A fita métrica deve passar ao longo da linha média da haste até a borda externa do anel e deve ser enganchada na borda mais distante da pá, alinhada com a haste, conforme mostrado nesta figura.



Ajustando o comprimento do remo (*imagem 17*).

O comprimento de alguns remos pode ser alterado. Algumas marcas, como a mostrada na foto, possuem parafusos no eixo.

Afrouxe-os com cuidado (não muito), bata suavemente para soltar se o ajuste estiver travado e puxe a alça para aumentar ou empurre para diminuir..

Outro tipo de remo tem um parafuso na extremidade abobadada do cabo para alongar ou encurtar o tamanho. Há um colar de retenção para se afrouxar antes neste tipo de remo. Alguns remos possuem cabos de madeira. Estes não são ajustáveis em comprimento.

Mudando alavanca externa/interna (*image 18*). Afrouxe o anel desparafusando-o na lateral. Mova-o ao longo da chumaceira ranhurada, tomando cuidado para recolocar o anel nas ranhuras da chumaceira antes de reapertar.

Mova o anel em direção do punho do remo para reduzir a alavanca interna. Em remos ajustáveis em comprimento, ao torná-los mais longos aumenta a alavanca interna, a menos que o anel seja movido para compensar.

Idealmente, os remos Big Blade devem ter 286-289 cm de comprimento para o remo costal. Com alavanca interna entre 86-88 cm.

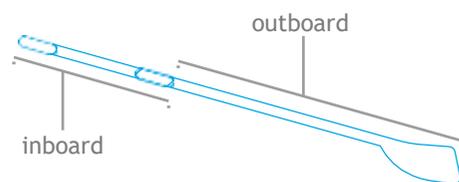
Pessoas baixas devem usar remos mais curtos. Pessoas mais altas usam remos mais longos com alavancas internas mais longas.

Use o “clam” para trocas rápidas ou temporárias para modificar as alavancas interna e externa (*imagem 19*).

Isso aumentará a alavanca interna e diminuirá a alavanca externa na mesma proporção e tornará a sensação de remar mais fácil.

O clam deve ser posicionado na face externa do anel (*imagem 20*).

17.



## costal “gearing”

“Gearing” é a relação entre a alavanca interna e o comprimento total do remo. O “gearing” para o remo costal e para o remo clássico é muito semelhante, apesar dos barcos costais serem mais largos e mais curtos. Existem duas razões principais para isso. Em águas agitadas, a remada tende a ser menos precisa e, portanto, o “gearing” real é menor. A velocidade dos barcos costais quando estão na direção do vento ou surfando pode ser mais rápida do que os barcos clássicos. A tripulação necessitará de mais “gearing” que a permita realizar remadas de redirecionamento nestas velocidades maiores para evitar uma virada ou simplesmente continuar na onda.

Alguns dizem que os remadores costais são como ciclistas de montanha e precisam de várias marchas diferentes. Enquanto os remadores clássicos são mais parecidos com ciclistas de pista e realmente usam apenas uma marcha fixa, sua velocidade é muito consistente ao longo da corrida. Os remadores costeiros ajustam suas marchas mudando repetidamente o comprimento e a frequência da remada (voga), conforme a velocidade do barco varia.

### Regulagens padrão

Em muitos clubes costais, os masters, homens, mulheres e juniores podem compartilhar os mesmos barcos, o que significa que cada clube tende a ter uma regulagem padrão.

A FISA tem uma regulagem padrão para os barcos usados em regatas, onde várias tripulações estão usando o mesmo barco. Os barcos são preparados para uma regulagem padrão e as tripulações não podem fazer alterações nesta regulagem. Além do posicionamento dos finca-pés e do ajuste dos remos.

As configurações individuais para as tripulações são mais bem feitas nos remos, ajustando o comprimento total, alavanca interna e a externa. As equipes que se preparam para as competições são incentivadas a treinar com a regulagem padrão e a trazer seus próprios remos para as regatas.

#### Regulagem padrão competição costal:

		Tolerance
Dist pino/pino	158cm	± 1cm
Altura forqueta	18cm or max	
Diferença de altura	Bereste 1cm + alto	± 0.5cm
Ângulo ataque	5°	± 1°
Ângulo lateral	0.5-1.0°	± 0.5°
Ângulo finca-pé	42°	± 2°

Recomendado (Big Blade)  
Comprimento remo: 286-289cm  
Alavanca interna: 86-88cm



figura: um treinador medindo e ajustando um remo no WRCC

## 5.0. treinamento

*esta é uma sugestão de como você pode começar seu treinamento com iniciantes.*



## 5.1. aprendendo o básico

- Teste a natação a flutuação de todos os remadores antes de deixá-los entrar na água. Se estiver em uma praia, conduza uma orientação de praia e instruções de resgate (briefing).
- Primeiras lições sobre levantamento e lançamento seguro do barco. Ensine terminologia básica.
- Desenvolver a compreensão das características locais do mar, dos canais de navegação e do papel do capitão da tripulação.
- Progressão para entrar e sair do barco, também manobras simples (dar a ré, virar, parar). Mantenha os barcos amarrados por uma corda até que os remadores tenham dominado essas habilidades simples.
- Ensine exercícios de virada (capotagem) e reentrada o mais rápido possível, certifique-se de que isso inclua “homem ao mar”. Inclua aulas sobre como usar uma corda de reboque.
- Ensine boa técnica usando a máquina de remo (ergômetro) e ensine pequenos grupos em barcos
- Ensine o timoneiro, bem como a tripulação, a se treinar um quad.
- Continue o trabalho na água com educativos e jogos, que ajudem a refinar a boa técnica.
- Construa um entendimento das tripulações sobre as condições locais das ondas e comece a ensinar habilidades para “trabalhar na água”. Ensine como pegar e sair de uma onda.
- Ensine o processo de aquecimento e resfriamento de forma efetiva.
- Comece o treinamento físico com atividades de treinamento cruzado, como corrida, ciclismo ou natação.
- O treinamento físico específico para remo deve começar no ergômetro e, mais tarde no barco, quando os níveis de habilidade tiverem melhorado (isso pode levar semanas ou até meses após os primeiros passos).
- Introduzir exercícios específicos de competição, por exemplo: entrada / saída do barco, curvas de competição, largadas e navegação.
- Use águas calmas no início. Introduza gradualmente condições mais exigentes à medida que os remadores ganhem habilidade e confiança



## 5.2. Aprendendo a competir

O verdadeiro teste da técnica de um remador costeiro são águas agitadas. A habilidade de adaptar a técnica básica do remo à diferentes tipos de ondas e velocidades de barco é chamada de 'trabalhar a água'. Os princípios básicos são manter o corpo relaxado e criar o máximo de espaço para os remos, abaixando os punhos dos remos e afastando-os do tronco no final da remada. A maioria dos remadores costais tende a ter uma taxa mínima de 22rpm e uma proporção ligeiramente menor entre a fase de propulsão e a fase de recuperação.

### técnicas de competição e tática

Existem dois formatos globais de competição: sprint de praia ("beach sprint") e "endurance". Ambos testam a velocidade dos remadores, a capacidade de manobra, a precisão da direção e a capacidade de 'trabalhar na água'. No sprint de praia e, dependendo do local, na endurance, o tempo de transição entre a terra e o mar também é importante.

### Técnica do "beach sprint"

Os principais elementos técnicos do sprint de praia podem ser divididos em 5 seções.

**a. Entrada no barco:** a corrida, seguida pelo encaixe limpo dos pés, sentar e mãos dentro do barco seguido por uma acurada primeira remada.

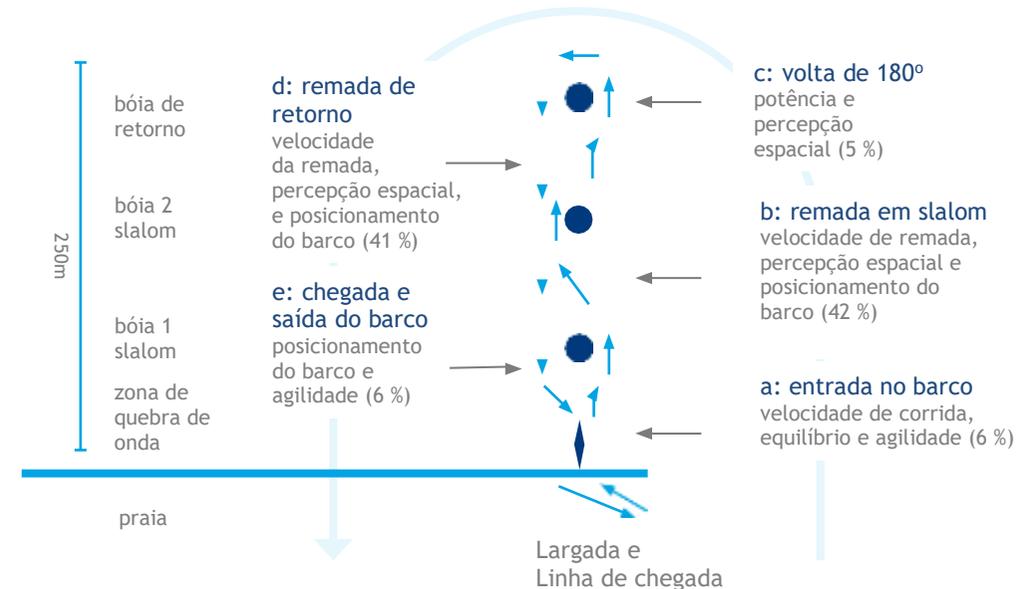
- b. Remo Slalom:** aqui, a tripulação usará sua velocidade de remo de sprint e posicionamento preciso do barco para navegar nas 2 bóias de slalom na distância mais curta e no tempo mais rápido possível.
- c. Virada 180°:** a tripulação aproveitará a velocidade do barco para a curva ajustando a haste do remo e, em seguida, escorando e remando à ré com a pá de remo interna (do lado a bóia), enquanto rema com a pá externa.
- d. Remada de retorno:** no caminho de retorno, os 85m para a primeira bóia de slalom requerem "consciência espacial" para acertar, pois há poucos pontos de referência para navegar. A tripulação pode pegar uma onda ou sentir a "sucção" na vala. Se eles estiverem na mesma onda de seu adversário, a competição ainda está aberta.
- e. Chegada, e saída do barco:** conforme a tripulação se aproxima da praia, eles com sorte pegarão uma onda e chegarão a voga de 40 remadas. A tripulação deve ser treinada para manter a velocidade ao se aproximar da praia ou para saber quando diminuir para sair de uma onda de risco. Quando as proas tocam a areia, o corredor corre até a linha de chegada. Enquanto a equipe restante e os seguradores do barco controlam o barco nas ondas. Consulte o assentamento de bóias de treinamento na pag. 45 para orientações sobre como montar uma raia de treinamento.

## seguradores de barco

A tripulação é ajudada por 2 seguradores de barco. Eles são parte importante de uma equipe e devem estar nas sessões treinamentos e receber orientações para melhorar. Isso deve incluir aspectos como verificação e preparação do barco após a seleção da raia de competição, segurar barco durante a largada, direção do barco, como receber o barco que chega e orientar

o competidor na chegada. Os seguradores de barcos devem estar familiarizados com as características da praia (como ondas, vida selvagem local e como pedir ajuda), saber como tirar o barco com segurança e ter feito o teste de natação. Se eles não forem nadadores confiantes, devem usar um DFP.

### Fases de treino no beach sprint



Veja em [www.worldrowing.com](http://www.worldrowing.com) Para as regras de formato

## Entrada no barco costal de “beach sprint” C1x Note que no bordo de entrada o remo está paralelo ao barco



01. Colocação da perna de pivot



02. Gire o corpo em torno da perna de pivô e entre no barco



03. Colocação da perna de entrada no meio do barco



04. Sente-se e segure os punhos dos remos

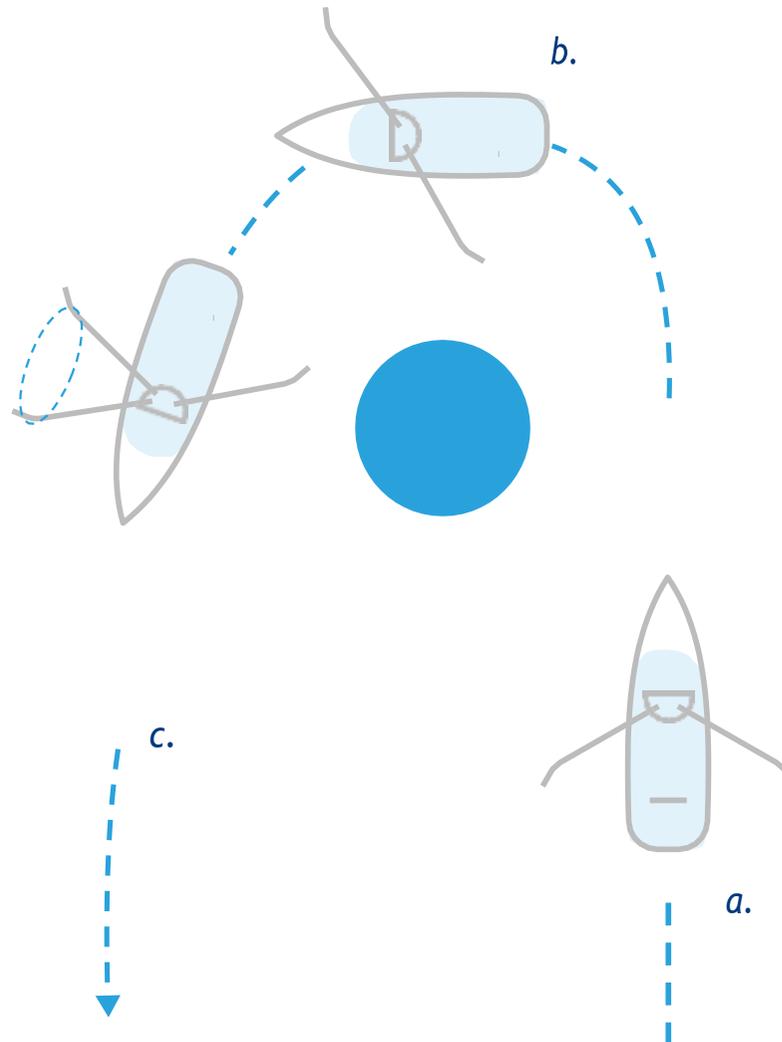


05. Reme

## “Beach sprint”- curva de competição de 180°: solo

- a. Aproxime-se perto da bóia - Quando a proa estiver na linha da bóia - ESCORE firme com o bordo do lado da bóia e com o punho do remo suportado pelo tronco
- b. Reme forte com o bordo contrário a bóia realizando o movimento de meio carro (50% da amplitude total), onde ocorre o maior momento de virada. Conforme necessário escore com o remo do bordo do lado da bóia - tente manter a pá do remo próxima a ré (popa) do barco para melhorar o momento de virada
- c. Assim que o barco sair da curva, comece a acelerá-lo até atingir a velocidade máxima e faça os ajustes finais de reta (direção). A direção precisa é crítica nestes 85m, até que a primeira bóia de slalom se torne uma referência.

Dica: Use uma referência de trás.



## saída do barco de remo costal C1x



01. A proa toca a areia e o barco diminui - os pés estão livres



02. As pernas giram em torno de 90° - com o pivot no carrinho



03. Apóia os pés, com o peso sendo transferido para eles



04. Uma rotação final de 90° e acelera na corrida.

## Técnica de competição no formato “endurance”

No formato de “endurance”, a tripulação compete 4-6km, portanto, habilidades técnicas e físicas são cruciais. Como técnico, passe o tempo ensinando as equipas a reconhecer quando e como adaptar seu estilo de remo às diferentes condições.

Em um vento contra forte, com ondas de proa ou correntes de maré negativas, as tripulações precisam usar sua habilidade para minimizar a desaceleração. No vento a favor, com ondas de popa ou correntes de marés positivas, a

velocidade do barco aumenta, portanto, o estilo / técnica da remada deve mudar.

A largada pode ser realizada na praia ou na água. Normalmente, há uma vantagem em entrar no grupo de liderança. A água tende a ser mais limpa e o potencial para colisões de vários barcos é menor. É importante evitar colisões com outros barcos nos primeiros pontos de manobra (virada). Aprender como usar o vento e a maré para posicionar

seu barco a seu favor. Veja o diagrama como exemplo.

As regras básicas de interferência \* diz que a tripulação que está sendo ultrapassada deve manter-se afastada do barco que a está ultrapassando e a tripulação que está sendo ultrapassada deve manter sua reta de competição. Vale ressaltar que no remo costal o percurso mais rápido nem sempre é em linha reta e é comum o toque das pás dos remos.

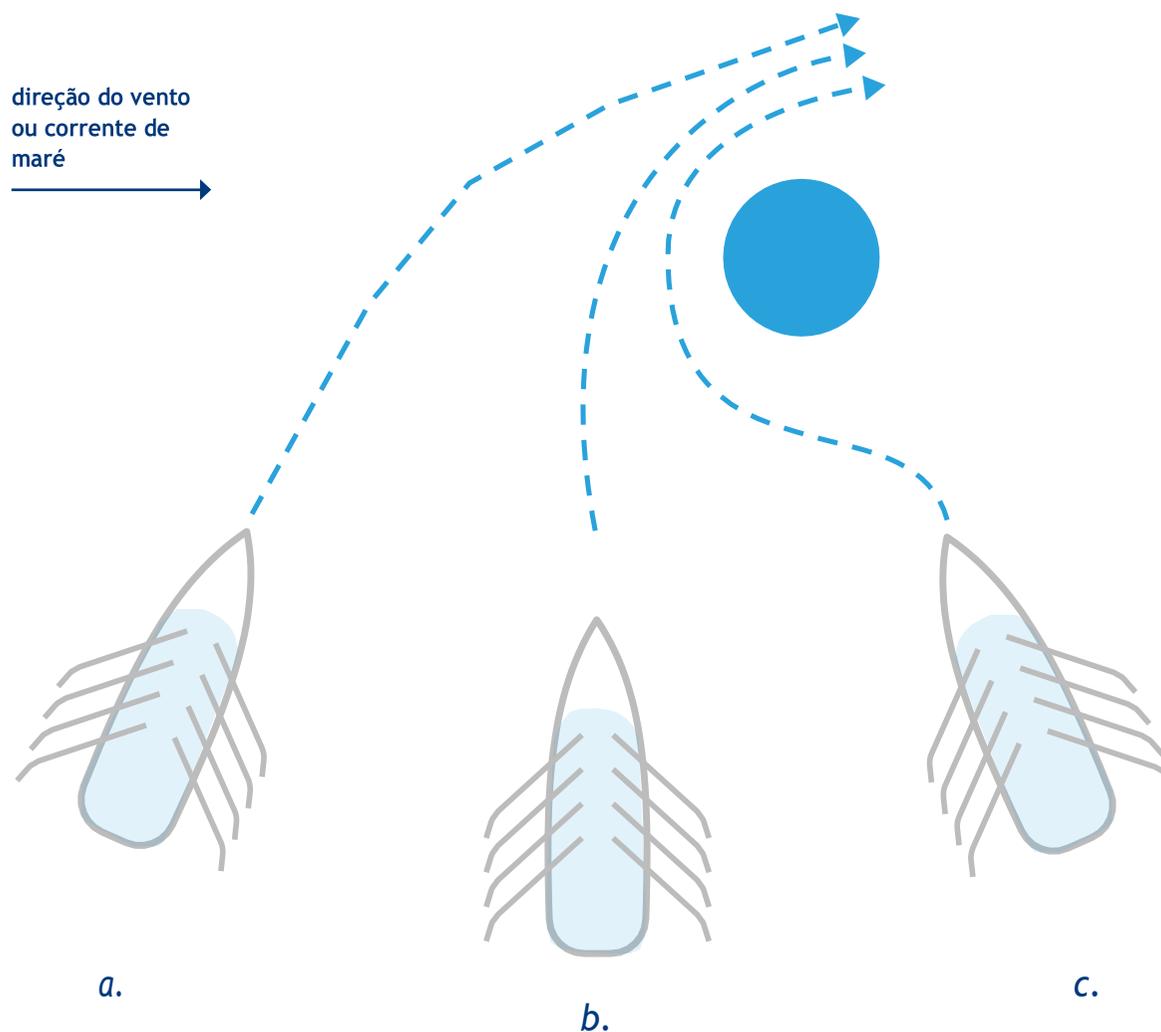
Em competições de endurance, o percurso pode ser complexo de navegar. Leva tempo e prática para se tornar bom em detectar pontos de inflexão distantes entre as ondas e a 'desordem' visual da costa. Desenvolva as habilidades de seus remadores, definindo cursos de treinamento com diferentes desafios e formas. Veja o diagrama sobre conselhos sobre o assentamento de bóias para treinamento.

\* Veja [worldrowing.com](http://worldrowing.com)  para as regras.



## mantendo-se afastado (livre) em um ponto de virada

- a. Esta tripulação está na posição mais dominante. Ela tem mais opções e o menor risco de uma penalidade de tempo ou de um acidente. Ela também estará entrando mais rápido na curva
- b. Esta tripulação tem a linha mais rápida. Corre o risco de uma penalidade ou uma batida na melhor das hipóteses de um lado, na pior das hipóteses em seus dois lados
- c. Esta tripulação avaliou mal o impacto do vento / maré em sua direção e é forçada a fazer uma correção de última hora. Esta é uma posição de alto risco e a tripulação deve reduzir a velocidade / parar para evitar uma colisão ou penalidade com o barco B ou A.



## instalando bóias de treinamento

aqui temos alguns exemplos simples de marcas de virada e formas de medir a distância na água



### “beach sprint” (1-5m de profundidade)

- Bóia charuto com 15kg de peso morto amarrados
- Corda elástica 10mm diâmetro (1-5m)
- 10-15kg de peso morto (balde de concreto)
- Elos de fixação



### “endurance” (+2m de profundidade)

- Bóia grande com peso morto fixado de 5 kg
- Corda 2-3x a profundidade
- Âncora + corrente
- Girador para segurança
- Elos de fixação



### Medindo a distância

- “Beach sprint” - use um telêmetro a laser (veja golfe ou tiro), pois o GPS não é preciso o suficiente
- “Endurance” - use um gps ou uma carta náutica

### 5.3. treinamento anual

escrever um programa de treinamento anual é uma área de especialização e está além do escopo deste livreto. como treinador, você precisará de ajuda com isso, se ainda não tiver escrito um programa desse tipo.



## princípios gerais que o programa deve fornecer:

- Sobrecarga progressiva: um incremento gradual no volume e na intensidade do treinamento.
- O foco na atividade de objetivo. Nas primeiras semanas, o objetivo pode ser o de melhorar as habilidades, mais tarde desenvolver a aptidão para a resistência, mais tarde ainda a força e as últimas habilidades de competição.
- Treinamento contínuo e regular para obter ganhos máximos.
- Recuperação planejada entre as sessões.
- Um meio de medir o progresso. Um plano que usa fases. Em cada fase, deve haver um menu de atividades que aumentará as capacidades aeróbia (endurance) e anaeróbia (sprint) de seus remadores. As fases alternam semanas de treinamento leve, médio e pesado.

Tanto o “beach sprint” (60-80%) quanto o “endurance” (+ 95%) exigem um alto nível de aptidão física de resistência (aeróbia). É importante gastar uma alta proporção do treinamento inicial trabalhando nesta zona menos intensa. Para iniciantes, isso começaria com 20-30 sessões de remo,

uma vez que as habilidades básicas estejam estabelecidas. Isso seria aumentado gradualmente para sessões de 70-90 minutos ao longo de um período de meses.

O “beach sprint” também requer treinamento anaeróbico (40-20%), que incluiria também treinamento de força, tolerância ao lactato e repetição do treinamento de velocidade. A competição de “beach sprint” é composta de 12% de corrida, entrada e saída do barco, 83% remando e 5% virada de bóia.

Sessões duras devem ser seguidas por sessões leves para ajudar na recuperação ou até mesmo um dia de folga. Remadas com velocidade e com frequências (números de remadas) mais curtas serão incluídas no treinamento usando o mesmo princípio progressivo.

Quando confeccionar um programa, construa transições e mudanças ao formato de competição que você está treinando para. Dedique algum tempo aos aspectos técnicos das largadas, viradas, “manuseio da água” e surfe nas ondas.

Esteja sempre ciente dos stresses e tensões na vida de seus remadores, pois podem afetar a quantidade de sessões e a qualidade do seu remo.



## 6.0. garagem de barcos

*uma casa de barcos pode ser tão simples quanto um container adaptado perto da água.*



As garagens de barcos de menor tamanho são adequadas apenas para o armazenamento de peças sobressalentes e remos.

O container de 12m (20 pés) é o mais útil e, com as devidas adaptações, pode ser utilizado para alojar uma vasta gama de equipamentos, incluindo doubles e solos.

O container precisará de uma base de nível sólido para se apoiar. Pode ser necessário algum fluxo de ar se a atmosfera for úmida e um cadeado ou alguma cerca de proteção ao redor para proteger o equipamento.

Os barcos dentro do container podem ser fixados prendendo-se suportes de “forca” de metal na parede lateral (prateleiras ou racks).

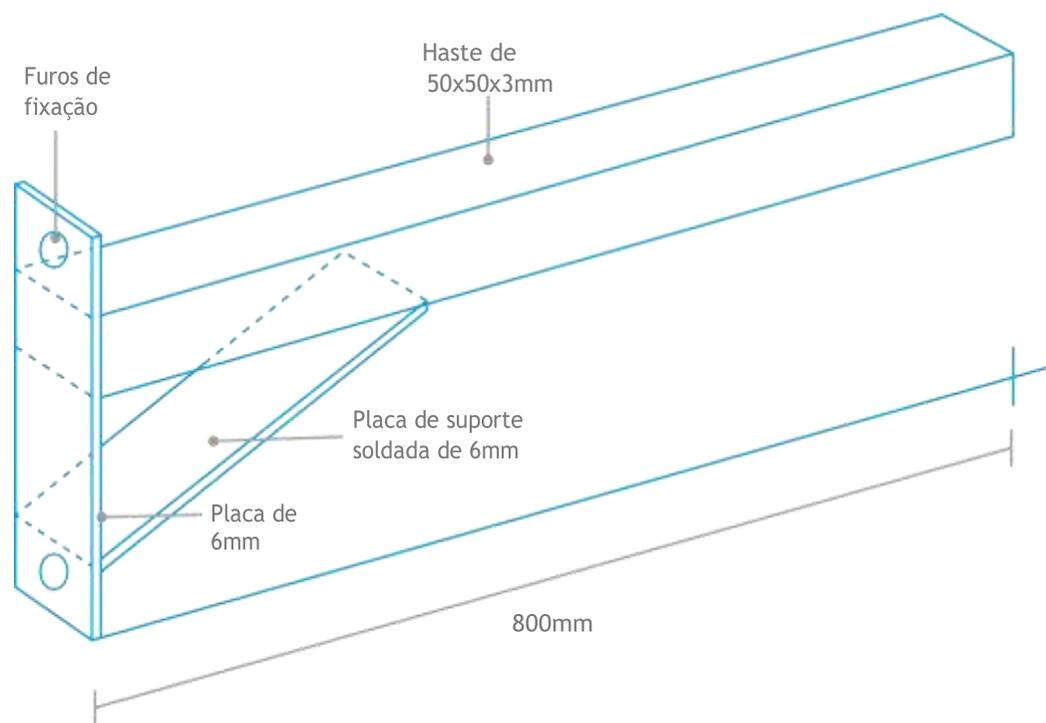
O diagrama mostra um suporte para um solo. A haste da prateleira precisa ter pelo

menos 1000 mm de comprimento para um double sem as braçadeiras.

Os barcos devem ser montados de forma segura para que os remadores não se machuquem e para que nenhum barco seja danificado. Isso significa espaço suficiente para içar e manobrar até a água e um grande espaço vertical entre os racks. É aconselhável estantes para remos e espaço para guardar cordas, peças sobressalentes, ferramentas e estojo de primeiros socorros.

Os containers podem ser muito escuros na parte traseira e alguma iluminação alimentada por bateria é útil.

Um quadro de avisos pode ser afixado na porta e usado para exibir um mapa da água, técnica de primeiros socorros, números de telefones de emergência e outras informações locais de segurança.



## 6.1. hangar de barcos de remo costal: *dimensões sugeridas*

### container

**Comprimento:** 12.19m (externo), 12.00m (interno)

**Largura:** 2.45m (externa), 2.30m (interna)

**Altura:** 2.60m (externa), 2.36m (interna)

### Medidas do barco: 2CX

**Comprimento:** 7.50m

**Largura:** 0.92m com braçadeira retrátil  
1.60m com braçadeira fixa

**Altura:** 0.50m

**Outras:** 1.35m distância entre a bolina (quilha)/popa (ré) do barco

### Medidas do barco: 1CX

**Comprimento:** 6.00m

**Largura:** 1.60m com braçadeira fixa

**Altura:** 0.40m

**Outras:** 1.25m distância entre a bolina (quilha)/popa (ré) do barco

**metas para garagem de barcos em um container:**

**Facilite** a entrada e saída de barcos pesados;

**Mova** os barcos com pessoas suficientes tornando a movimentação mais fácil;

**Armazene** o máximo de barcos que puder com segurança.



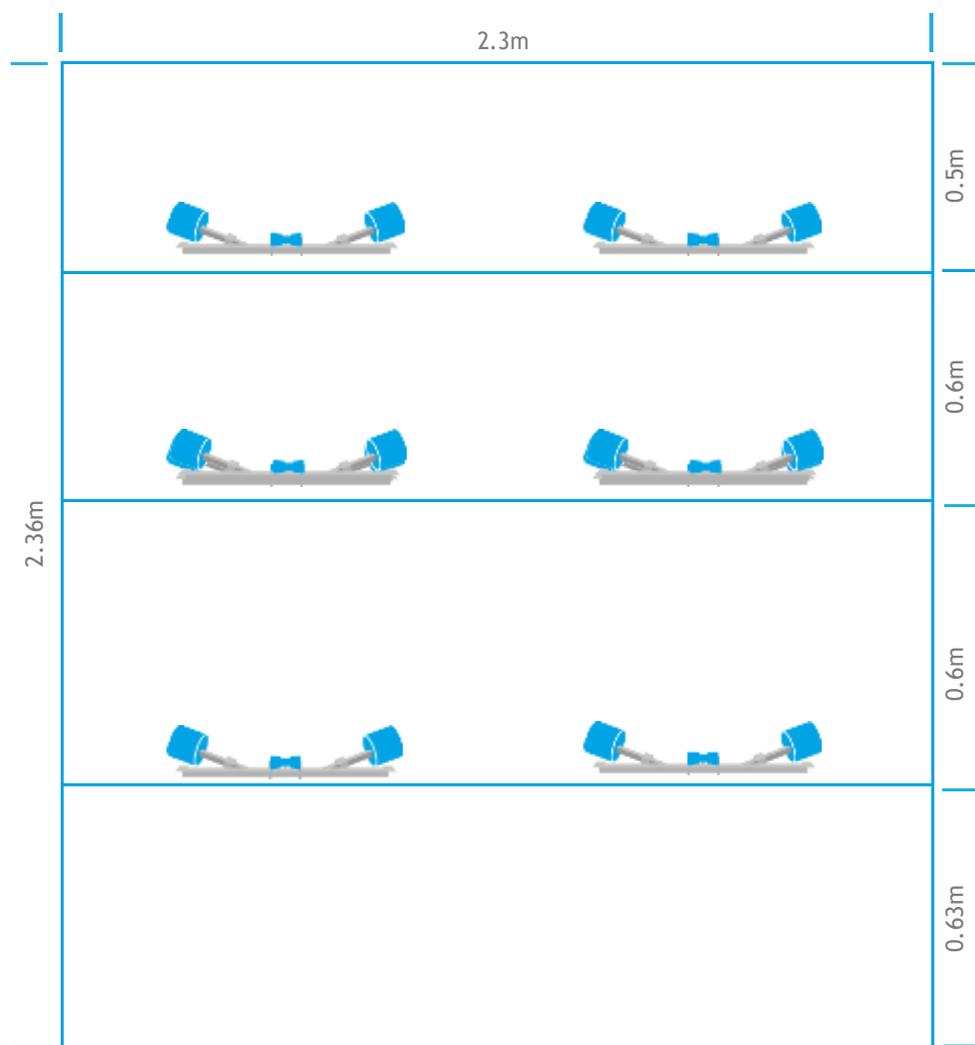


fig.1

Existem muitos projetos diferentes para a instalação de barcos em garagens de barcos de containers. Uma boa solução é sugerida aqui (fig.1). O container é dividido em andares e aumenta o número de barcos armazenados por meio de vagões com rodas.

É possível ter quatro andares em uma garagem de barcos de containers. Isso é conseguido fixando três conjuntos de travessas de madeira ao longo das laterais do container usando parafusos fortes para apoiar um piso de aglomerado no topo de cada conjunto (fig.1).

- Coloque cada barco em um conjunto de rodas. Estes podem ser feitos com carrinhos de compras. Os conjuntos de rodas precisam apoiar o barco em cada extremidade da borda lateral.
- Use os 3 andares de cima para solos e doubles deixando o fundo para os quads pesados (fig.2).

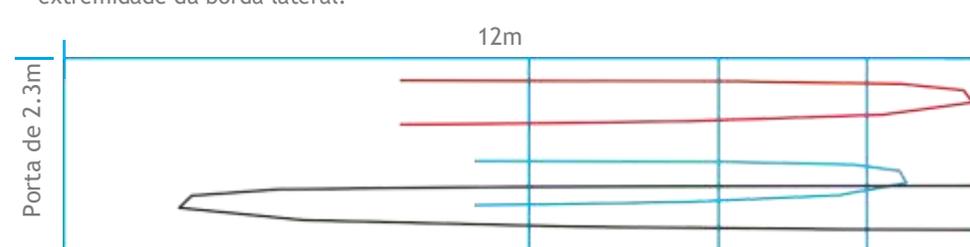


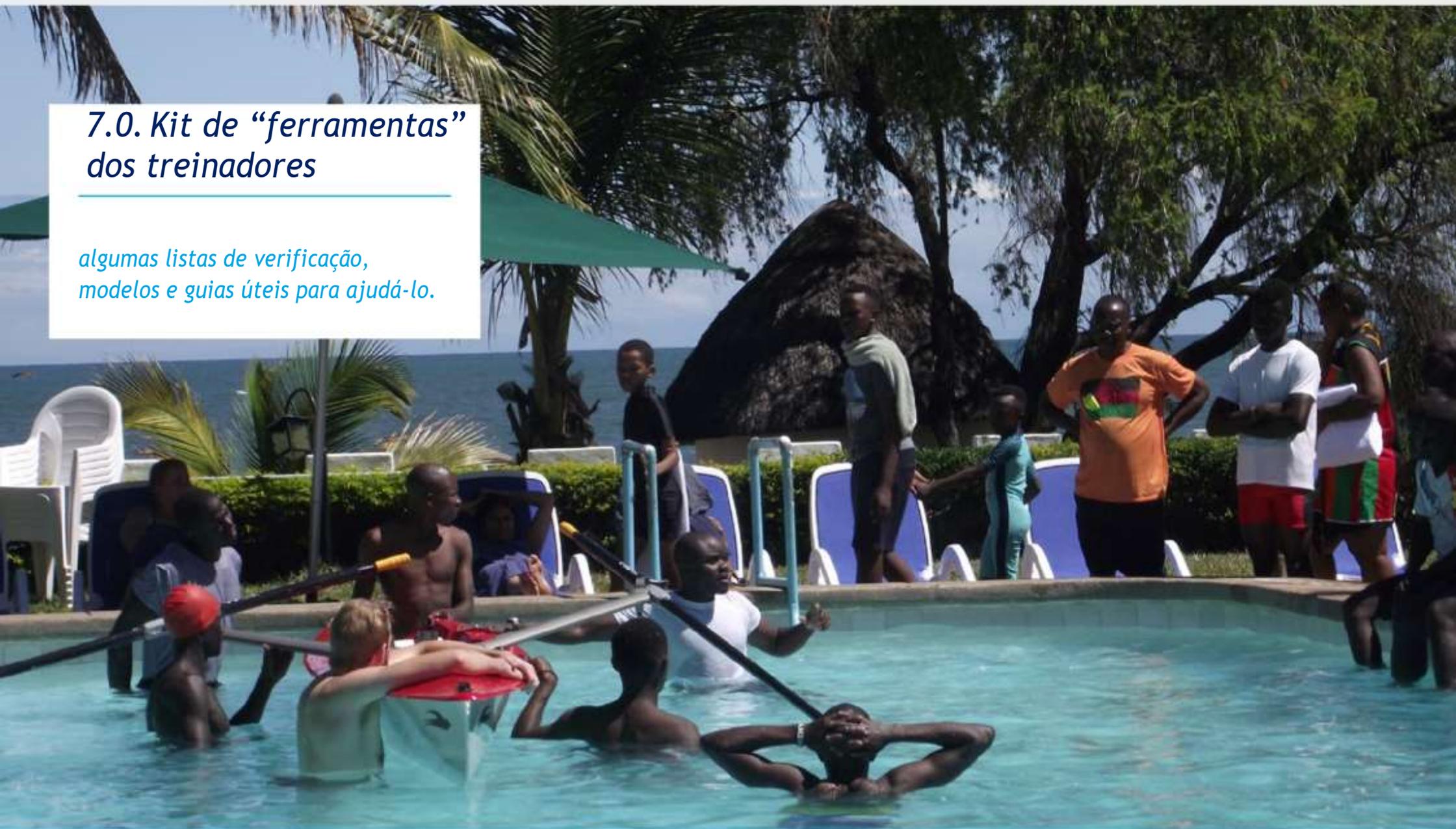
fig.2

**Neste exemplo (fig.2):**

- Um remador pode deslizar o barco para fora com um segundo remador levantando a extremidade à medida que emerge.
- Até 7 barcos podem ser armazenados com 6 solos ou doubles acima de um quad.
- Existe espaço no chão para armazenar remos e outros equipamentos.
- Os remadores devem estar cientes de que o levantamento e o transporte podem danificar o equipamento, a menos que seja feito corretamente. Eles devem ter cuidado para evitar bater as braçadeiras e bolinas (quilhas), pois isso pode causar danos.

## 7.0. Kit de “ferramentas” dos treinadores

*algumas listas de verificação, modelos e guias úteis para ajudá-lo.*



## 7.1. educativos (exercícios) de resgate

### existem três exercícios de resgate que você desejaria que suas equipes praticassem a cada ano

#### o exercício de natação e flutuação

Para os iniciantes, use uma piscina com salva-vidas, se puder. No “kit de remo”, nade 50m e mantenha a cabeça acima da água sem ajuda por 3 minutos.

Mergulhe a cabeça abaixo da água, flutue por pelo menos dois minutos após colocar o colete salva-vidas na água. Este exercício é particularmente benéfico para clubes em que se rema em água fria, pois ajudará os remadores a lidar com o choque de água fria. Nadadores menos confiantes devem usar DFPs. Ao executar esta sessão, certifique-se de ter uma boa proporção de treinadores e salva-vidas para remadores. Se estiver operando em água em movimento e turva, tome cuidado extra. Considere o uso de um sistema de vigilância e natação ao longo da costa.

#### Exercício de virada e reentrada no barco

Tenha cordas de lançamento e roupas secas disponíveis se você estiver ao ar livre, ou se o ar ou a água forem frios. Ao fazer com que seus alunos pratiquem em um ambiente seguro, você os torna capazes de lidar com

com as águas abertas. Eles ficarão mais confiantes porque saberão o que esperar.

Pratique em um barco solo. É o barco mais fácil de tombar e também o mais fácil de subir novamente. As habilidades que você ensina podem ser usadas em barcos maiores.

Veja aqui como fazer:

[Exercício de virada e reentrada](#) ▶

[Virada segura](#) ▶

Este exercício básico pode ser executado em etapas. Em primeiro lugar, sem os remos nas forquetas e pés fora dos finca-pés (o barco vai precisar ser seguro para ser mantido estável). Em seguida, com os pés nas sapatilhas. Somente quando o aluno está confiante é que os remos são colocadas nas forquetas e o exercício completo é praticado.

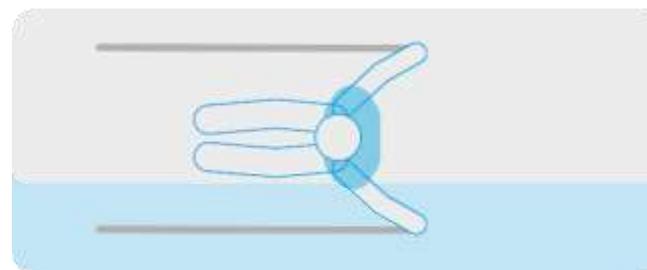
Existem dois métodos de reentrada, um deslizamento de barriga para cima pela popa ou através da lateral. Ambos os métodos requerem que o remador mantenha seu peso corporal baixo (centro de gravidade) e uma virada final para a posição de remar.

É importante ensiná-los a reentrar no barco e sair remando novamente.

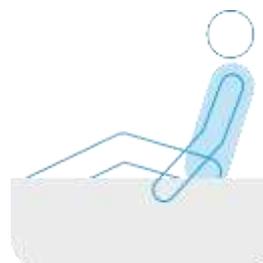
Em climas frios, esta é uma habilidade de resgate chave. Esperar para ser resgatado deve ser sempre o último recurso. Existe o risco de que o barco pode se afastar da costa e ficar ainda mais em perigo. Os barcos a remos emborcados estão baixos na água e difíceis de serem detectados pelos serviços de resgate.

Se você não conseguir entrar no barco novamente, puxe-se para cima do casco para reduzir o risco de hipotermia. Um remador emborcado só deve deixar o barco se estiver à deriva para o perigo (por exemplo, se estiver dentro de uma linha de quebra de onda). Neste caso, o remador pode escolher se afastar do barco para evitar ser atingido pelo casco.

### Prática de virada



Empurre os punhos dos remos para trás de você. E solte os.



Fixe suas mãos em algo sólido. Incline-se para o lado do barco.



Quando estiver de cabeça para baixo, tire os pés das sapatilhas. Suba próximo do barco virado.



Empurre a braçadeira do seu lado para baixo com o pé, enquanto puxa o outro lado por cima na sua direção.

Se alguém cair de um quad, um resgate de homem ao mar é apropriado.

#### Exercício de homem ao mar

- A tripulação para de remar
- O membro da tripulação nomeado assume o comando para localizar o homem ao mar e guiar a tripulação de volta ao remador na água usando comandos para recuar, virar ou remar.
- O remador na água é direcionado para a popa para minimizar o tombamento

e ajudado a reentrar no barco. Um remador inconsciente pode ser içado para a lateral e para contrabalançar um ou dois remadores deslocam seu peso para longe do remador na água e em direção ao outro lado do barco. Balançar o barco ajuda a extrair o remador da água.

- Em um capotamento real, os treinadores não devem entrar na água para resgatar você mesmo pode precisar de um resgate se o fizer!

#### reboque

Os instrutores devem aprender como lançar e enrolar uma corda e mantê-la por perto quando estiverem ensinando. Se você não tiver uma corda de lançamento em sua garagem de barcos, encontre uma corda de 15-20 metros de comprimento.

Ao instalar um cabo de reboque, amarre-o à presilha na proa. Ao rebocar um quad, é útil manter o timoneiro no barco.

E deve-se rebocar lentamente o barco para um local seguro. Os quads vazios têm o hábito de não manter uma linha reta, o timoneiro pode manter o quad em linha reta usando o leme.

Na maioria dos casos, o solo e o double podem ser resgatados sendo colocados no topo do barco de segurança, em vez de precisarem ser rebocados.



## 7.2. comandos

---

*os timoneiros devem executar comandos que toda a tripulação possa ouvir. isso envolverá falar clara e lentamente, bem como em volume suficiente para alcançar o remador da proa.*

*se isso não for possível, um remador no meio do barco deve ser instruído a repetir os comandos.*



## alguns comandos comumente usados:

- ‘Mão no Barco’: O timoneiro está encarregado da tripulação ao levantar o barco de seu suporte ou carrinho e este é o comando para deixar todos prontos com suas ‘mãos’ no barco.
- ‘Número falado quando pronto’: é usado quando a tripulação está no barco e se afastou da costa ou pontão e está confirmando que está pronta para remar. É comum que cada tripulante grite o número de seu assento, em ordem, começando pelo assento da proa, que é o número um. Se alguém não estiver pronto, não gritará seu número.
- ‘Vai’ ou ‘Sai’: um comando só tem efeito quando o comandante grita ‘vai’ para se certificar de que toda a tripulação age junto, por exemplo. ‘Mãos no Barco, todos prontos, levante, vai’.
- ‘Todos prontos’: usado para garantir que todos estejam prontos para o comando que se segue.
- ‘À Ré’: usado para inverter a direção do barco.
- ‘Parado na Ré’: este é o comando para uma tripulação estacionária se preparar para remar, Faz com que todos comecem na mesma posição, que é com as pernas retas e os punhos dos remos no corpo.



Para fazer a tripulação remar, o timoneiro pode dizer "Tripulação inteira, parado na ré, todos prontos, remando devagar, sai".

- ‘Desacelerar / devagar’: A ordem para diminuir a voga e diminuir a pressão na água.

- ‘Remo fácil’ significa parar de remar. Uma boa maneira para o timoneiro usar isso seria "próxima remada, remo fácil" no tempo com a remada para que a tripulação pare completamente.
- ‘Auto’ significa fazer uma parada de emergência e é usado se o barco ou a tripulação estiverem em perigo de colisão ou acidente.

### mais avançado:

Ao se preparar para surfar em uma onda, o timoneiro ou o chamador precisará dizer à tripulação para se prepararem para uma mudança no ritmo da remada. Isso poderia ser ‘prepare-se para aumentar a voga’ ou ‘onda chegando, vá com ela’. A tripulação aumentará a pressão na água pouco antes de chegar a parte inferior do ‘puxar para baixo’ (finalização de ré) para pegar a onda e, em seguida, a voga aumentará conforme o barco acelera.

### 7.3. lista de verificação de avaliação dinâmica de risco

Esta lista de verificação pode orientar um treinador como parte de uma avaliação dos riscos ao vivo durante ou imediatamente antes de entrar na água. Deve ser usado para apoiar a avaliação de risco genérica do clube para o local de treinamento.

#### perigos:

estado da água		
01	aumento/ondas	<input type="checkbox"/>
02	Qualidade da água	<input type="checkbox"/>
03	Direção do vento	<input type="checkbox"/>
04	Força do vento	<input type="checkbox"/>
05	Profundidade da água	<input type="checkbox"/>
06	corrente de maré	<input type="checkbox"/>
07	outros	<input type="checkbox"/>

Quebra da onda		
08	tipo de onda (derramamento / despejo)	<input type="checkbox"/>
09	Altura da quebra da onda	<input type="checkbox"/>
10	Frequência da onda	<input type="checkbox"/>
11	Forma da praia	<input type="checkbox"/>
12	Risco de penetração da proa na praia	<input type="checkbox"/>
13	Correntes de retorno	<input type="checkbox"/>
14	outros	<input type="checkbox"/>

estado da praia		
15	Condição da praia	<input type="checkbox"/>
16	Encosta da praia	<input type="checkbox"/>
17	Cabos, quebra mar, etc.	<input type="checkbox"/>
18	algas / detritos	<input type="checkbox"/>
19	rochas, seixos, areia	<input type="checkbox"/>
20	outros	<input type="checkbox"/>

condições do tempo		
21	Velocidade do vento	<input type="checkbox"/>
22	visibilidade/luz disponível	<input type="checkbox"/>
23	exposição ao sol calor / frio	<input type="checkbox"/>

Outros fatores de risco		
24	tráfego marítimo / outros usuários da água	<input type="checkbox"/>
25	Número de barcos de remo	<input type="checkbox"/>
26	duração da sessão planejada	<input type="checkbox"/>
27	distância da costa / abrigo mais próximo	<input type="checkbox"/>
28	idade, saúde e aptidão dos remadores	<input type="checkbox"/>

#### controls:

Barco de remo		
01	adequação / condição do barco	<input type="checkbox"/>
02	Vestimenta adequada	<input type="checkbox"/>
03	DFP / coletes salva-vidas	<input type="checkbox"/>
04	Corda de reboque	<input type="checkbox"/>
05	Mochila saco (>1km)	<input type="checkbox"/>
06	rádio e telefone (>400m)	<input type="checkbox"/>
07	flutuação extra (>1km)	<input type="checkbox"/>
08	líquidos e lanches (>400m)	<input type="checkbox"/>
09	dispositivo localizador pessoal /gps	<input type="checkbox"/>

segurança		
10	salva-vidas de plantão (praia)	<input type="checkbox"/>
11	Treinador capacitado & kit primeiro socorros	<input type="checkbox"/>
12	Segurança específica/cobertura primeiros socorros	<input type="checkbox"/>
13	Plano de água compartilhado (>400m)	<input type="checkbox"/>
14	Barco de segurança & corda de reboque	<input type="checkbox"/>
15	comunicação (rádio, celular)	<input type="checkbox"/>
16	Acesso aos serviços de emergência	<input type="checkbox"/>
17	abrigos ao longo da rota (>400m)	<input type="checkbox"/>

Capacidade do remador		
18	nível de habilidade no remo	<input type="checkbox"/>
19	Experiência em surfe/praias	<input type="checkbox"/>
20	experiência em águas portuárias	<input type="checkbox"/>
21	Experiência em alto mar (>1km)	<input type="checkbox"/>
22	suporte para necessidades específicas	<input type="checkbox"/>
23	Teste de natação completo	<input type="checkbox"/>
24	Familiarização com a praia	<input type="checkbox"/>

Outros fatores		
25	Instruções de segurança (briefing)	<input type="checkbox"/>
26	Indicação do capitão da tripulação	<input type="checkbox"/>
27	cheque do equipamento de segurança	<input type="checkbox"/>
28	formulário de adesão / inscrição	<input type="checkbox"/>
29	Registro de entrada na água	<input type="checkbox"/>
30	Sistema de saúde em vigor	<input type="checkbox"/>

## 7.0. Modelo dinâmico de avaliação de risco

data & hora:	treinadores/capitão da tripulação:
Local de prática (raia):	segurança/salva vidas:

Tipo de água sessão:	
barcos:	
remadores (números & grupo/experiência):	

Maré alta :	Previsão da velocidade do vento:
Maré baixa:	Previsão da direção do vento
nascer/por do sol:	ondulação / onda ht:
Qualidade água/ar:	temp (ar/ água):

### ação adicional necessária:

( além da avaliação e controle de risco genérico do clube / local de prática)

	perigo	Controles adicionais	risco (B-M-A)
01			
02			
03			
04			

- Baixo** o risco é baixo - não são necessários controles extras - proceda com cautela
- Médio** o risco é médio - tome medidas, controles extras necessários
- Alto** o risco é alto - pare até que os perigos sejam reduzidos

cheques e briefings			
plano de água completo & compartilhado (>400m)	<input type="checkbox"/>	familiarização da praia completa	<input type="checkbox"/>
checagem do barco completa	<input type="checkbox"/>	briefing da sessão completo	<input type="checkbox"/>
checagem do equipamento de segurança completa	<input type="checkbox"/>	Registro da saída completo	<input type="checkbox"/>
Checagem da roupa adequada completa	<input type="checkbox"/>	checagem radio/comunicadores completa	<input type="checkbox"/>

assinatura do técnico / capitão da tripulação:	
--	--

## agradecimentos

### **Sallie Malt and Guin Batten**

Pelo desenvolvimento do conteúdo, aproveitamento de suas fotos e envolvimento geral neste projeto.

### **Guin Batten**

Pela sua liderança como presidente da Comissão de Remo para Todos da FISA.

### **Feedback de especialistas**

Andrew Couper, Vincent Tassery, Pasquale Triggiani, Guin Batten, Sallie Malt, Ana Kazz, Nikos Gountoulas, Julien Bahain, Monika Briedyte.

### **Yihuan Chang**

Pela edição do conteúdo e viabilização deste livro como parte do Programa de Treinamento e Desenvolvimento da FISA.

### **Créditos de imagem**

Fiona Carmichael, James Lovering, Mayflower Offshore Rowing Club, Nick Copley, Bob Cottell, Tim Fenemore, Detlev Seyb, Igor Meijer, Guin Batten, Sallie Malt, John Parker.

Brochure design:



Positive change  
through design.  
[www.tandt.design](http://www.tandt.design)





# REMO COSTAL



**CONFEDERAÇÃO  
BRASILEIRA DE REMO**  
[WWW.REMOBRASIL.COM](http://WWW.REMOBRASIL.COM)

