

HABILITAÇÃO

PARA LANCHA/BARCO E JET-SKI

Navegue com segurança, seja habilitado!



Ed. Marianna - SEPN 504
Bloco C - Sobreloja 122
Asa Norte - Brasília - DF
CEP 70730-523 (Ao Lado
do Cartório 4º Of. de Notas)

✉ diretor@voonautica.com.br
🌐 www.voonautica.com.br
📘 voo escola náutica

☎ (61) 3963 8141 
📞 (61) 99808 8060 
📞 (61) 99628 6575 

Capítulo I Conhecimentos Iniciais

1) HABILITAÇÃO EM ARRAIS-AMADOR (ARA) E MOTONAUTA (MTA).



Arrais Significa patrão de barcos.

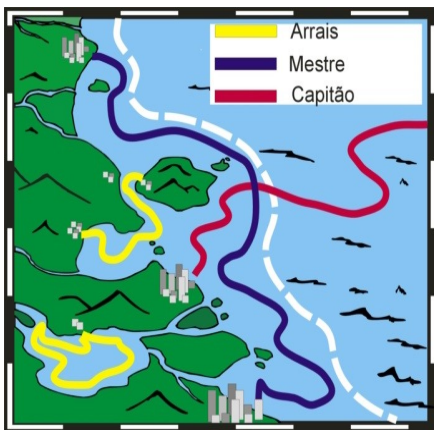
Amador designa o caráter NÃO PROFISSIONAL desta habilitação.

Arrais Amador habilitação para lanchas e barcos.

Motonauta habilitação para Moto Aquática (Jet-Ski).

Obtém-se a Carteira de Habilitação Náutica para Arrais Amador (ARA) e Motonauta (MTA), mediante a realização de AULA PRÁTICA em lancha e Jet-ski, e APROVAÇÃO em EXAME (prova teórica) contendo 40 questões de múltipla escolhas (alternativas de “A” a “D”), sendo considerado aprovado o candidato que acertar 20 questões, ou seja, obtiver 50% de acerto.

2) REGIÕES ONDE A HABILITAÇÃO DA CATEGORIA DE AMADORES PODE NAVEGAR



ARRAIS-AMADOR (ARA): Dentro dos limites da navegação interior, que são subdivididas em duas áreas:

* **Área 1:** 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.

* **Área 2:** Áreas parcialmente abrigadas, onde eventualmente sejam observadas ondas com alturas significativas e/ou combinações adversas de agentes ambientais, tais como vento, correnteza ou maré, que dificultem o tráfego das embarcações.

Obs: As Áreas de Navegação Interior são estabelecidas através das NPCP/NPCF de cada Capitania com base nas peculiaridades locais.

MESTRE-AMADOR (MSA): Entre Portos Nacionais dentro dos limites da visibilidade da costa (LVC), até a distância de 20 milhas (**NAVEGAÇÃO COSTEIRA**). Muda-se para esta categoria prestando EXAME (prova teórica), junto à Marinha, cujo requisito é ser habilitado em Arrais Amador.

CAPITÃO-AMADOR (CPA): Entre Portos Nacionais e Internacionais, sem restrições (SR), distância além das 20 milhas da costa (**NAVEGAÇÃO OCEÂNICA**). Muda-se para esta categoria apenas fazendo o EXAME (prova teórica), junto à Marinha, cujo requisito é ser habilitado em Mestre Amador.

MOTONAUTA (MTA): Apto para conduzir JET-SKI nos limites da navegação interior.

3) EMBARCAÇÃO

É toda construção suscetível de se locomover na água, quaisquer que sejam suas características.



Veleiro



Transatlântico



Canoa

4)TERMINOLOGIA BÁSICA (DIREÇÕES)

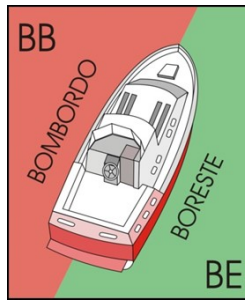
EXTREMIDADES

Anterior (AV) e posterior (AR)



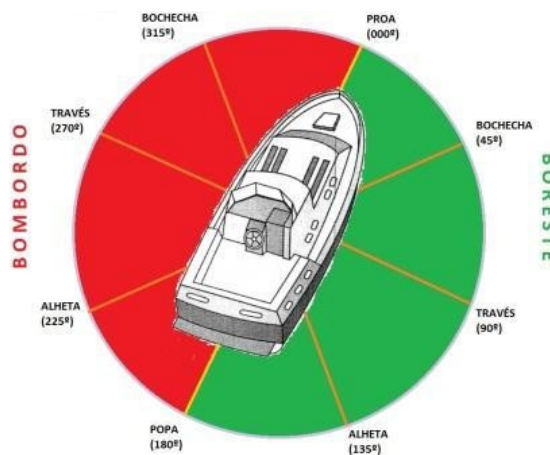
BORDOS

São os lados da embarcação



São partes de uma embarcação: PROA, POPA, BOCA, QUILHA, BORDOS E CONVÉS.

4.1) DIREÇÕES RELATIVAS



A parte do barco que corresponde a 000° relativos é chamada de **PROA**.

Um objeto que esteja por nossa alheta de bombordo está na marcação relativa de: 225°.

Você está no convés principal, olhando para a proa a parte curva do costado a BB junto à roda de proa chama-se: bochecha de BB.

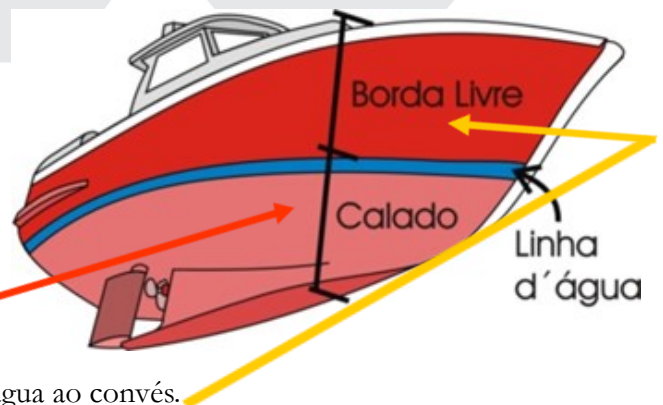
4.2) DIMENSÕES LINEARES

1. **Boca** – Maior largura de uma embarcação.
2. **Comprimento de arqueação** – Comprimento real do casco

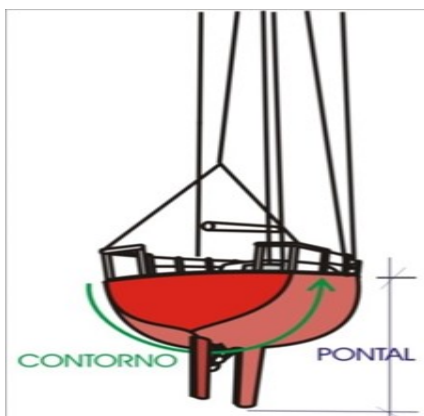


O convés que vai de proa a popa e dá fechamento ao casco chama-se: **CONVÉS PRINCIPAL**.

Calado da embarcação: é a altura entre a superfície de água e a parte mais baixa da embarcação.



Borda livre: distância vertical da linha d'água ao convés.



Contorno: A medida sobre o casco da borda do convés de BB à de BE, (ignorando a quilha para veleiros).

Pontal: É a borda livre mais o calado.

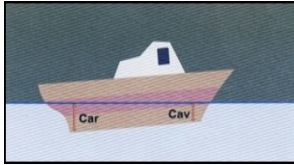
Obs: Devemos considerar o calado, para ser acrescido ao valor da profundidade, obtida no ecobatímetro.

5) OBRAS VIVAS E OBRAS MORTAS

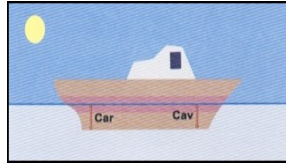


1. Obras vivas é a parte do costado sempre abaixo do plano de flutuação e é também chamada de: CARENA.
2. Obras mortas é a parte do costado sempre acima da linha d'água.

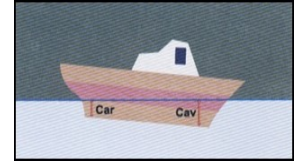
6) TRIM OU COMPASSO



DERRABADA: $C_{av} < C_{ar}$



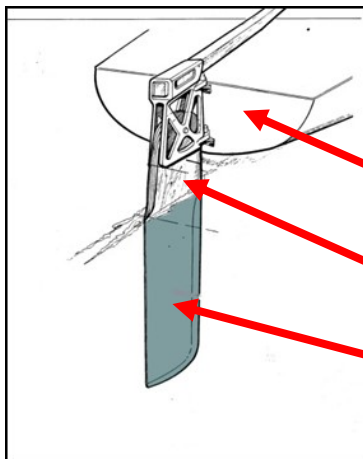
TRIMADA: $C_{av} = C_{ar}$



ABICADA: $C_{av} > C_{ar}$

7) LEME E HÉLICE

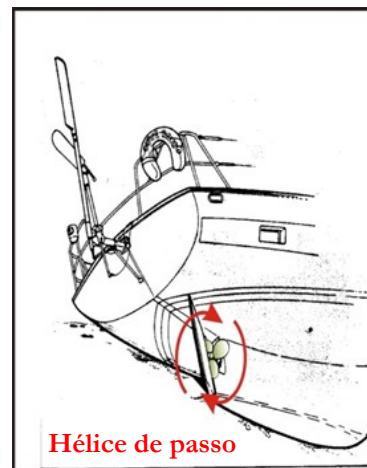
LEME tem estrutura metálica ou de madeira, que tem por finalidade dar direção a embarcação e mantê-la no rumo determinado.



Cana do Leme

Madre do Leme

Porta do Leme

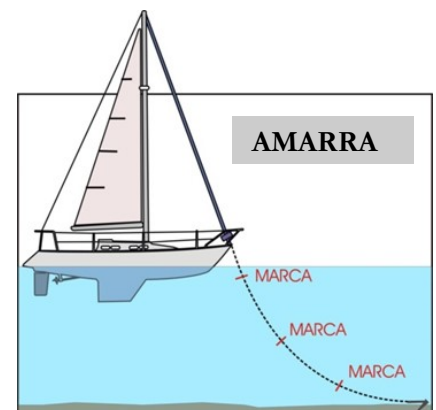


HÉLICE tem estrutura metálica, que possui pás e serve para movimentar a embarcação através de seu próprio giro, acoplado através de um eixo longitudinal a um motor.

8) AMARRAS E ÂNCORAS

AMARRAS são cabos (elos de correntes) que ligam o barco à âncora, destinado a fundear.

ÂNCORAS são peças metálicas capazes de prender no fundo, para permitir que a embarcação se mantenha fundeada., também conhecida como ferro.

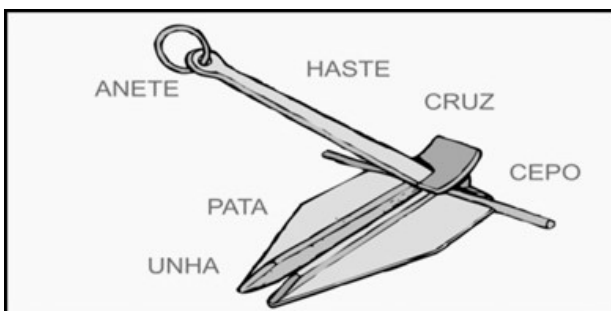


AMARRA

MARCA

MARCA

MARCA



É necessário saber qual a quantidade de amarra largada.

DANFORTH é a âncora mais comum a bordo das embarcações de esporte e recreio.

9) PRINCIPAIS TIPOS DE NÓS

9.1) NÓ LAIS DE GUIA

Serve para fazer alças de qualquer tamanho ou amarrar um cabo em qualquer lugar. É fácil de desatar, mesmo tendo sido tencionado.



9.2) VOLTA DO FIEL OU NÓ DE PORCO

Usado para amarrar a cana de leme no centro do barco ou amarrar uma embarcação ao cais.



9.3) NÓ DIREITO

Usado para emendar cabos de mesmo diâmetro, mas sem a mesma facilidade de soltura que o nó de escota. Muito utilizado na operação de diminuir a área vélica de um veleiro (rizar).



9.4) NÓ DE ESCOTA

Ideal para emendar cabos de diâmetros diferentes. O de maior bitola faz a alça.



9.5) VOLTA DO FIADOR

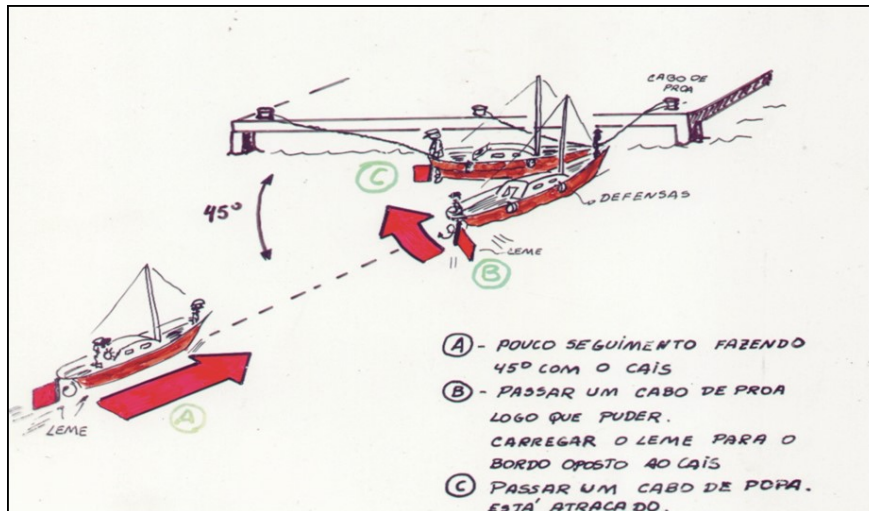
Usado como nó de fim de curso, como por exemplo, para evitar que um cabo entre dentro de um mastro.



Capítulo II

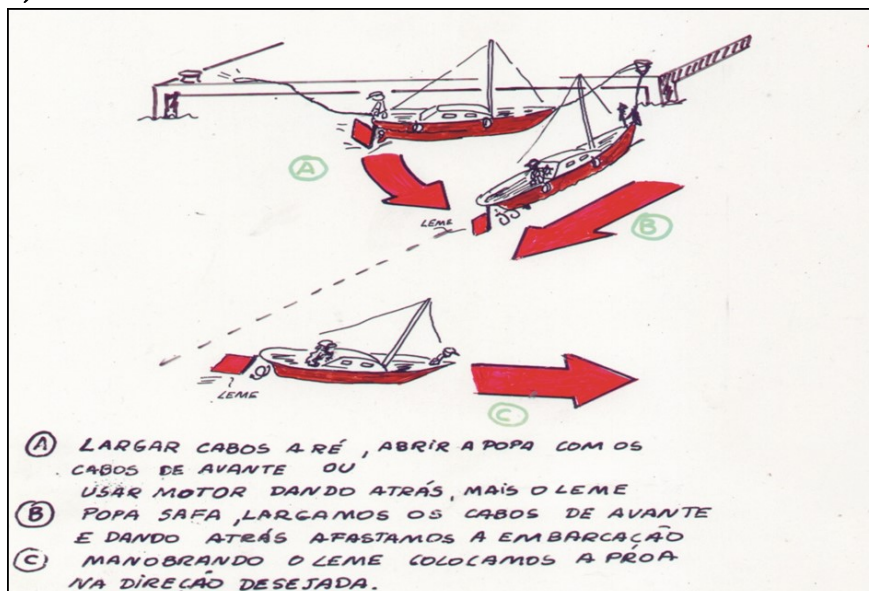
Manobras de Embarcações

1) PROCEDIMENTOS BÁSICOS DE ATRACAR



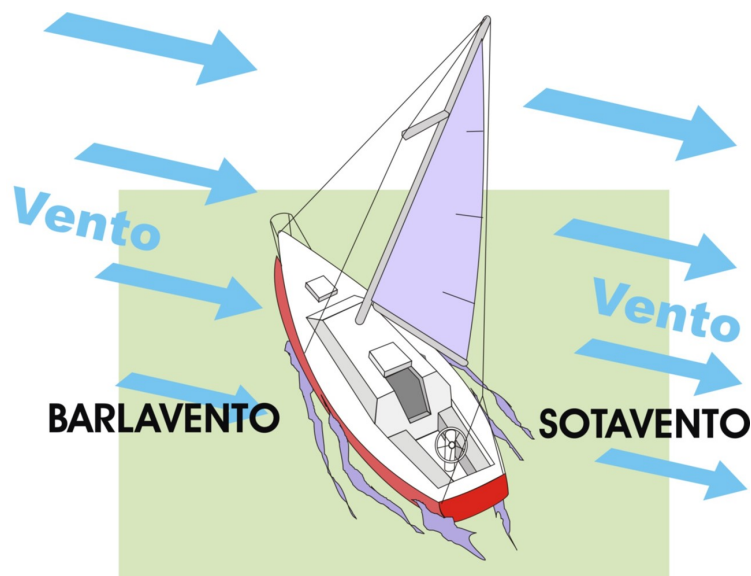
Deve-se atracar sempre contra a corrente ou o vento, e com pouco seguimento (3 nós). Embarcação com 2 hélices deve atracar com um ângulo de 10° a 20°, com velocidade reduzida.

2) PROCEDIMENTOS BÁSICOS DE DESATRACAR



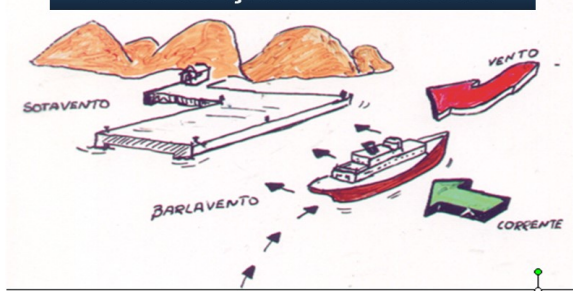
Com corrente de proa, folgar primeiro os cabos de vante e manter os de ré apertados.

2) DIREÇÕES DO VENTO RELATIVO AO BARCO



3) ATRACAÇÃO COM VENTO OU CORRENTE PERPENDICULAR AO CAIS

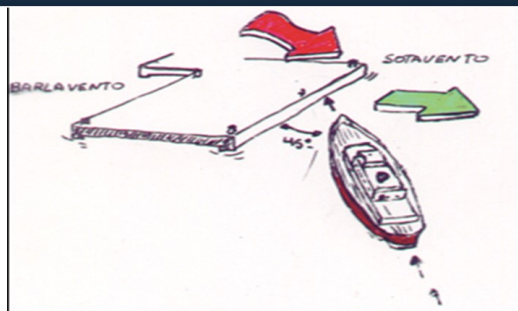
APROXIMAÇÃO A BARLAVENTO



Deverei aproximar com a embarcação paralela ao cais, com pouco seguimento.

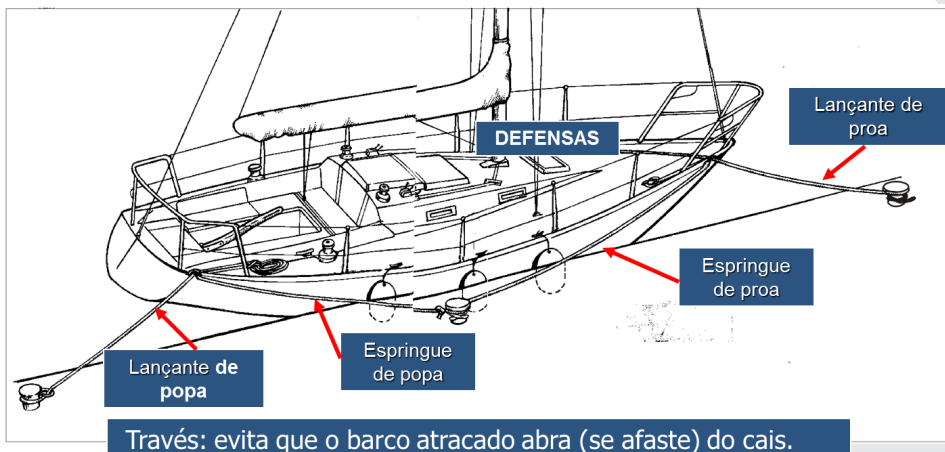
Deverei aproximar com a embarcação com um ângulo de 45° com o cais.

APROXIMAÇÃO A SOTAVENTO



4) ESPIAS

- São cabos de amarração usados para atracar uma embarcação.
- **Atracada:** quando a embarcação está encostada a um cais



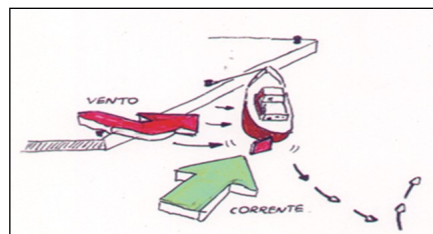
5) DESATRACAR DO CAIS COM VENTO OU CORRENTE PELA PROA



Deverei largar todas as espias, exceto a que diz para vante, na popa, mantendo o leme contrário ao cais. (*ESPRINGUE DE POPA*).

5.1) DESATRACAR DO CAIS COM VENTO OU CORRENTE DE POPA

Deverei largar todas as espias, exceto a que diz para ré, na proa, mantendo o leme na direção do cais. (*ESPRINGUE DE PROA*).



TENDÊNCIA DA PROA NAS MANOBRAS				
LEME	Navio e hélice em marcha AV		Navio e hélice em marcha AR	
	Partindo do repouso	Com seguimento	Partindo do repouso	Com seguimento
A meio	BB lentamente	BE lentamente	BE lentamente	BE lentamente
A BB	BB rapidamente	BB	BE muito lentamente	BE rapidamente
A BE	BE lentamente	BE	BE lentamente	BE lentamente

OBSERVAÇÕES:

- Embarcação de um hélice passo direito (destróssina) atraca mais facilmente para BB do que para BE.
- Embarcações de 2 hélices, anulam-se os efeitos do hélice, ficando sob a ação do leme.
- Embarcação de 2 hélices, dando atrás e adiante com a mesma rotação tende a girar a proa para o mesmo bordo
- A temperatura da água é um fator que não altera nas condições de manobra.

O efeito máximo do leme na prática é obtido com uma inclinação da porta em relação a quilha de: 35°.

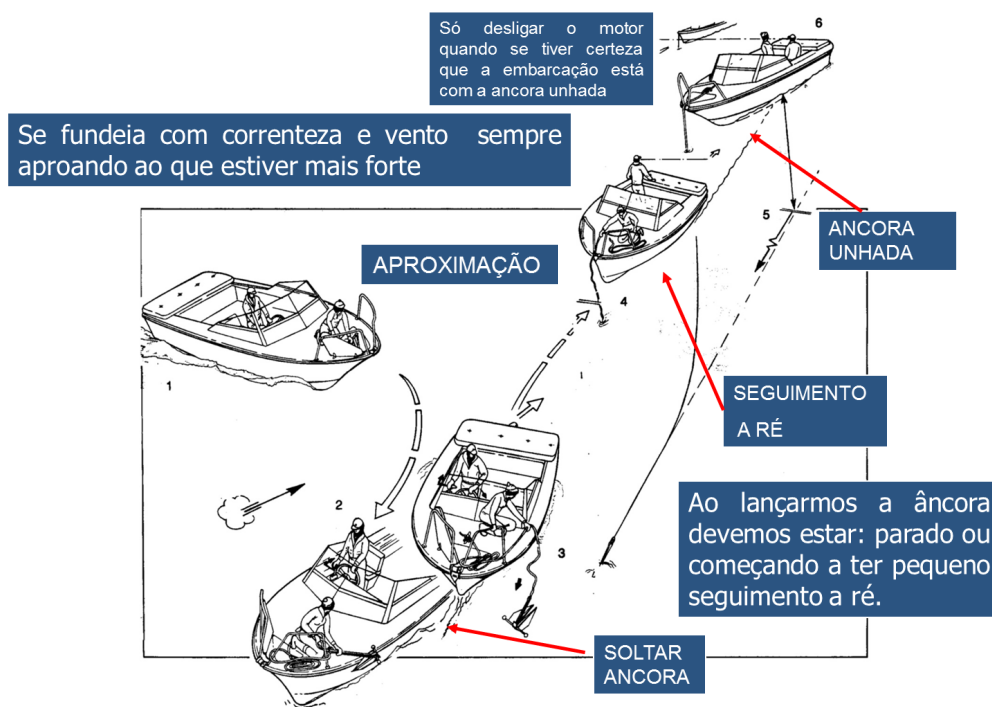
Num barco parado, se dermos máquina adiante a toda força, e se o sentido da rotação do hélice for no sentido dos ponteiros do relógio, vai acontecer: proa para BB.

O tipo de onda emitida pelo ecobatímetro é: sonora.

A velocidade de uma embarcação, utilizando o odômetro de superfície é de: 2 à 3 nós.

Um barco de 02 (dois) motores para que este gire em torno de si próprio, no sentido anti-horário, o motor de BE deve dar adiante e o de BB dar a ré, ambos com a mesma força.

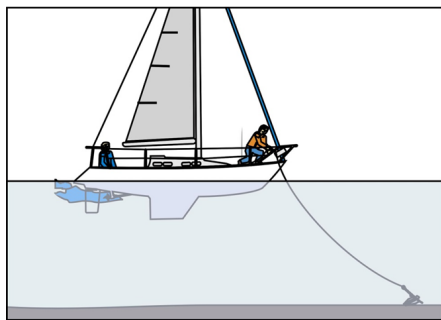
6) PROCEDIMENTO DE FUNDEAR



7) SUSPENDER ÂNCORA

Sair do local do fundeio, recolhendo a âncora.

LIGAR O MOTOR ANTES DE SUSPENDER



DAR SEGUIMENTO A VANTE PARA DIMINUIR O ÂNGULO DA AMARRA COM O FUNDO.

Antes de suspender (arrancar a âncora), deve-se dar máquina adiante e posicionar o barco exatamente em cima da âncora, para que a âncora fique na vertical.

8) BOIA DE ARINQUE

Bóia destinada a marcar o exato local onde se encontra a âncora.

A utilização da bóia de arinque é de identificar a localização da âncora.

Cabo de Arinque



Caçando o cabo de arinque, faz com que a âncora seja arrancada.

Tença é o tipo ou qualidade do fundo.

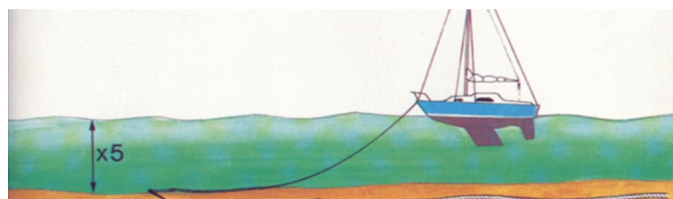
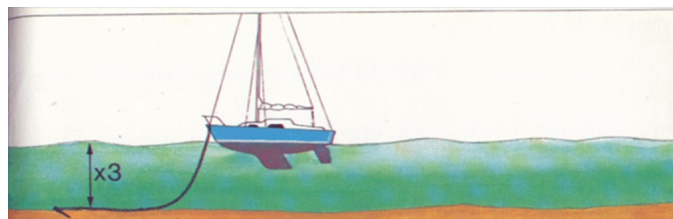
Fundo de boa tença quer dizer: aqueles onde os ferros unham bem.

1- Tipos de fundo que uma âncora **UNHA** melhor, ou seja

Fundo de boa Tença:

-Areia, Cascalho e Lama

Deve-se fundear a embarcação de esporte e recreio com a âncora Danforth, evitando os fundeadouros de tença de: areia dura.



9) TÉCNICAS DE FUNDEIO

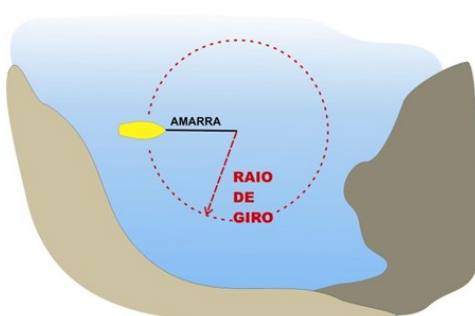
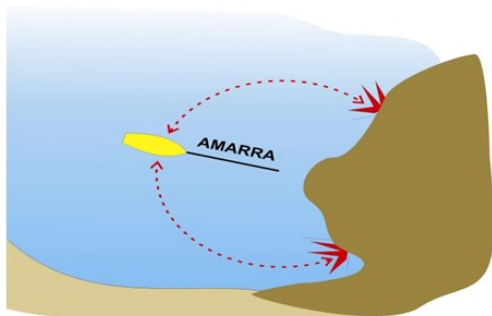
Bom fundeadouro:

- A** - Abrigado de ventos, correntes e ondas
- B** - profundidade adequada (até 10 metros para embarcações pequenas)
- C** - Fundo bom – sem declive
- D** - fundo de boa tença (areia, cascalho e lama)

Quando uma embarcação é levada pelo vento, maré ou corrente, arrastando pela âncora, diz-se que ela está: **Garrando**.

10) RAO DE GIRO

Quando várias lanchas fundeiam umas nas proximidades das outras, devemos deixar espaço entre elas para que possam girar em redor da âncora.



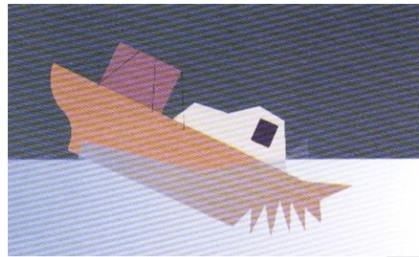
Devemos evitar fundear onde o espaço de giro da embarcação seja limitado.

O SIMULADO deste Capítulo, encontra-se em Anexo.

Capítulo III

Sobrevivência e Segurança no Meio Marinho

Como Arrais-amador, você irá desempenhar uma função a bordo de sua embarcação de esporte e recreio. É importante você saber desde agora que as questões relativas à segurança, dizem respeito a todos de bordo. Você deve navegar seguindo as normas de segurança para prevenir acidentes e situações de emergência, como incêndio, abalroamento ou colisão, e, principalmente naufrágio. O conhecimento das técnicas de sobrevivência e o treinamento adequado podem salvar a sua vida.

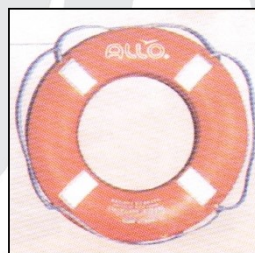


A sobrevivência no mar mesmo por um curto período de tempo depende de um razoável preparo físico e, principalmente do conhecimento sobre o assunto, de equipamentos e de técnicas.

1) OS RECURSOS PARA SALVATAGEM NAS EMBARCAÇÕES

As Normas Marítimas Brasileiras determinam que as embarcações têm que possuir a bordo equipamentos de salvatagem individuais e/ ou coletivos que garantam a sobrevivência das pessoas caso ocorra um naufrágio.

São exemplo de equipamentos de salvatagem individuais: colete salva-vidas e a bóia circular.



São exemplo de equipamentos de salvatagem coletivos: balsa salva-vidas, baleeira e balsa rígida .



São equipamentos de salvatagem, exigidos em embarcação de esporte e recreio: balsa salva-vidas, colete salva-vidas, bóia circular, exceto baleeira.

2) COLETES SALVA-VIDAS

- O colete salva-vidas é o principal equipamento de salvatagem a bordo de embarcações, tanto que cada pessoa deve ter um à sua disposição.
- Ele foi feito para os que sabem e os que não sabem nadar. Mesmo que você seja um excelente nadador, vista-o no caso de ter que abandonar a embarcação.
- Utilize os coletes aprovados (homologados) pela Diretoria de Portos e Costa (DPC).
- Os tipos mais simples são vestidos pela cabeça e amarrados na altura da cintura.



- É importante que o equipamento fique bem ajustado ao corpo, não ficando frouxo, pois quando a pessoa entra na água, a tendência dele é subir, causando desconforto, podendo inclusive sair pela cabeça.

O colete salva-vidas



- Tem como finalidade prover uma capacidade adicional de flutuabilidade para ajudar a quem estiver na água a se manter à tona dela.
- Auxilia a flutuar e permite manter o corpo na superfície da água até chegar o resgate, ou uma embarcação de salvamento.
- Deverá ser guardado a bordo, em quantidade exigida pela Portaria 0026/94, da Diretoria de Portos e Costa (DPC).
- Deve ser amarrado ao corpo, com a parte flutuante para frente.
- Deve ficar em local de fácil acesso, e nunca, amarrado à embarcação.
- O número de coletes a bordo deve atender ao limite máximo de pessoas a bordo.
- A melhor maneira de saltar na água, utilizando o colete salva-vidas, é com as pernas esticadas e os pés juntos.

- Não se deve utilizar o colete salva-vidas, como encosto, como travesseiro nem como brinquedo, exceto: para fazer demonstrações.
- Para improvisar material flutuante, no caso de naufrágio, não devemos utilizar coletes salva-vidas defeituos-



Coletes salva-vidas



- O proprietário de uma embarcação deverá homologar na Diretoria de Portos e Costas (DPC) os equipamentos de salvatagem importados, para que possa utilizá-los a bordo.
- Os coletes salva vidas classe III são exigidos nas embarcações de esporte e recreio apenas na navegação interior.
- Os coletes salva-vidas infláveis deverão ser cheios: quando já dentro da água.



3) BÓIA SALVA-VIDAS



- Também conhecida como bóia circular, pode ter alguns acessórios, como: uma retinida flutuante, um sinal fumígeno flutuante (fumaça na cor laranja para sinalização durante o dia) e um dispositivo de iluminação automático (conhecido como facho homes, para a sinalização durante a noite).
- A bóia circular deve ser presa em local de fácil retirada.
- Deve ser amarrado na bóia circular um cabo flutuante com alça de mão, para facilitar o resgate de alguém, que caiu na água.

- As embarcações miúdas estão dispensadas de usar a bóia, quando em navegação interior.
- Possui um cabo flutuante, retinida, que é um cabo preso a ela, o qual permite que a bóia seja lançada ao mar sem perder-se.



- Para as embarcações de esporte e recreio, de navegação costeira, com mais de 12 m de comprimento, é exigida dotação de duas bóias circulares com fumígeno (sinal de fumaça), retinida e dispositivo de iluminação automático.

Bóia Classe I - SOLAS



BÓIAS CLASSE 1

- **SOLAS - para navegação oceânica**
- **diâmetro de 700 mm com fitas retro - refletivas**

Bóia Classe II



BÓIA CLASSE II

- **mar aberto, navegação costeira**
- **diâmetros de 500 ou 600**
- **fitas retro-refletivas**

Bóia Classe III



BÓIA CLASSE III

- **navegação interior**
- **diâmetro de 500 ou 600 mm**
- **sem fitas retro refletivas**

4) BALSAS INFLÁVEIS



- A balsa salva-vida, fica em um casulo fechado, e se infla com um dispositivo especial, para ser utilizado pelos náufragos.
- A balsa salva-vidas é uma embarcação de sobrevivência capaz de preservar a vida das pessoas que estão em perigo a partir do momento do abandono da embarcação.
- A balsa infla automaticamente através de uma ampola de CO₂.
- A cobertura da balsa salva-vidas é de cor alaranjada para facilitar o seu avistamento.
- A balsa rígida serve para ser utilizada para abandonar a embarcação, em caso de emergência.
- O cabo, que prende a balsa a embarcação principal, só deve ser cortado, quando a embarcação estiver afundando.
- Para embarcar na balsa, devemos evitar fazer peso de um lado só, para ela não virar.
- A balsa classe II só é exigida em embarcação de esporte e recreio na navegação de alto-mar, com qualquer comprimento.
- O que faz a bateria da balsa salva-vidas funcionar é: a água salgada.

- Para embarcar na balsa devemos evitar: fazer peso de um lado só para ele não virar.
- As balsas salva-vidas devem ser revisadas a cada: 12 meses.
- O gás utilizado para inflar a balsa é o: CO₂.
- A prática de deitar óleo ao mar é muito antiga e serve para: reduzir a violência das ondas na tormenta.
- As âncoras flutuantes das balsas devem ser mantidas na água, visando reduzir: a velocidade de deriva.
- A não ser que sejam avistados pontos de terra, ou que haja absoluta certeza de sua proximidade e da possibilidade de alcançá-la, não deve ser feita qualquer tentativa de navegação com as embarcações de salvamento. Todos os planos de busca à embarcação à deriva, têm com ponto básico de referência a posição informada ou estimada do local do acidente. Visando reduzir a velocidade de deriva deve-se: manter na água as âncoras flutuantes.



- Em um naufrágio, a quantidade de água que deve ser consumida pelo náufrago, estipulada pela Marinha brasileira é de: 350 ml por dia por homem – 1 lata.
- A ração diária de um náufrago é de: 350 ml.
- As rações modernas são em sua maioria em forma de: proteínas.
- As balsas são contidas em casulos de fibra de vidro que ficam dispostos em cabides próprios e localizados nos conveses abertos. Para sua utilização basta: lançá-lo ao mar e após o casulo cair em água, colher o cabo até que seja encontrada certa resistência, quando deve ser dado um puxão mais forte, o que liberará a descarga das ampolas de CO₂ que inflarão a balsa em

- As balsas salva-vidas empregadas em embarcações que operam em águas além de 60 milhas da costa são classificadas em: Classe II.
- As balsas salva-vidas empregadas em embarcações que operam em águas restritas são classificadas como: Classe III.
- Em um naufrágio, a fadiga e o esgotamento resultantes de grandes privações, muitas vezes conduzem a distúrbios mentais que podem tomar formas de extenso nervosismo, atividade excessiva e violenta ou de estafa. O melhor meio de evitá-los é: manter-se ocupado com as tarefas da balsa.

5) NOÇÕES DE SOBREVIVÊNCIA

- Um naufrago só se tornará um sobrevivente após ter sido resgatado.
- O naufrago mesmo dispondo de uma embarcação de salvamento, não deve se afastar muito do local do acidente, especialmente se o naufrágio foi comunicado.
- Os fatores de maior incidência para a morte do naufrago são devido a falta de água potável e a exposição do seu corpo ao ambiente.
- Em sobrevivência no mar deve-se procurar pescar o máximo possível e o peixe deve ser mastigado, mas não comido.
- A água é mais importante de que o alimento tanto que o organismo humano, em média, contém cerca de 33 litros de água. A vida não pode ser mantida se essa quantidade de água baixar a 20 litros.
- Tendo água para beber, uma pessoa pode sobreviver vários dias no mar, mesmo sem comida.
- Deve-se aplicar qualquer tipo de gordura, óleo ou graxa para proteger as partes do corpo ameaçadas pelo efeito do sol e dos ventos frios.
- Nas altas latitudes o frio é o grande causador de morte e não a falta de comida ou água.
- Além de outros fatores, a sobrevivência do naufrago depende do período de permanência em função da temperatura da água do mar. No que diz respeito a temperatura ambiente ou do ar, seus efeitos sobre o pessoal estão intimamente ligados: a velocidade do vento.

6) ABANDONO DE EMBARCAÇÕES



- A pessoa deve procurar abandonar a embarcação com roupas adequadas e material de salvatagem.
- No caso de abandono de embarcação, por causa de incêndio incontrollável, devemos pular, quando houver óleo na superfície d'água contra a correnteza.
- Devemos nadar, para nos afastar da embarcação acidentada, o mais rápido possível. Para isso devemos nadar contra a correnteza e, se for o caso, por baixo d'água, até afastarmos o risco de óleo, na superfície.

- O dispositivo utilizado pelo naufrago para chamar atenção durante o dia chama-se fumígeno.
- Um sinal de que uma estação salva-vidas avistou um naufrago seria: um sinal de fumaça laranja.



- O dispositivo utilizado pelo naufrago para chamar atenção à noite chama-se luz estroboscópica.
- A primeira providência ao cair uma pessoa na água é: guinar, para o bordo que caiu o naufrago e dar máquinas atrás.
- A convenção que obriga todos os navios a terem todos os livros de navegação a bordo chama-se: SOLAS.
- O maior perigo para o naufrago é a: hipotermia.
- Ao pularmos na água, em uma faina de abandono, devemos fazê-lo: por barlavento.
- O abandono por barlavento se justifica por ser onde as manchas de óleo terão menor extensão e: o abatimento por efeito do vento tornará mais rápido o afastamento da embarcação.
- O óleo fino, diesel, espalha-se com maior rapidez, forma um lençol de pequena espessura e tem maior facilidade de se inflamar. É possível nadar através dele com relativa facilidade, porém com elevado risco de sufocação pela irritação das vias respiratórias e até mesmo de cegueira pela violenta irritação dos olhos. A experiência já mostrou que, no caso de afundamento de navios a área coberta pelo óleo não é tão grande, nem tão compacta quanto se imagina. Sempre haverá possibilidade de se nadar por baixo da camada de óleo, mesmo que ele esteja em combustão. O abandono do navio, saltando pela borda, deverá ser sempre: a barlavento, nadando-se em seguida contra a direção do vento.
- Na manobra de Boutakow, a embarcação navega no: rumo oposto ao que vinha.
- Para a sobrevivência de um naufrago é mais importante: seu estado psicológico do que a eficiência do equipamento que possui.

O SIMULADO deste Capítulo, encontra-se em Anexo.

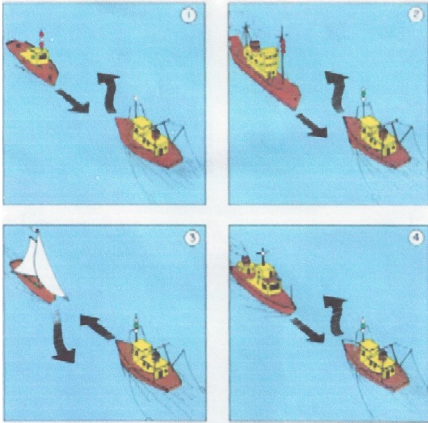
Capítulo IV

Regulamento Internacional Para Evitar Abalroamentos no Mar - "RIPEAM"

A finalidade do RIPEAM é evitar o abalroamento no mar, utilizando-se regras internacionais de navegação, luzes, marcas e ainda sinais sonoros.

1) PREFERÊNCIA ENTRE EMBARCAÇÕES

Existe sempre uma preferência entre as embarcações, de acordo com a situação em que elas se encontrem:



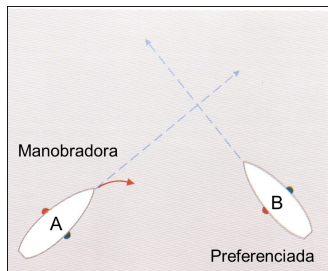
1. Uma embarcação sem governo ou com a capacidade de manobra restrita sempre terá preferência em relação à outra.
2. Uma embarcação restrita em seu calado, geralmente de grande porte, terá preferência em relação a outras menores, principalmente em canais e rios limitados ou estreitos.
3. Uma embarcação arrastando redes, um pesqueiro por exemplo, terá preferência em relação às de vela e motor, desde que não estejam nas situações citadas anteriormente.
4. Em águas restritas, as embarcações a motor de maior porte têm preferência em relação às de pesca.
5. Uma embarcação à vela tem preferência em relação às de propulsão a motor, não enquadradas nos itens acima.

1.1) TERMOS QUE DIFERENCIAM DUAS EMBARCAÇÕES QUE SE ENCONTRAM:

Manobradora – É aquela embarcação que não tem preferência de passagem, ou seja, aquela que tem de tomar uma ação necessária para ficar fora do caminho da outra.

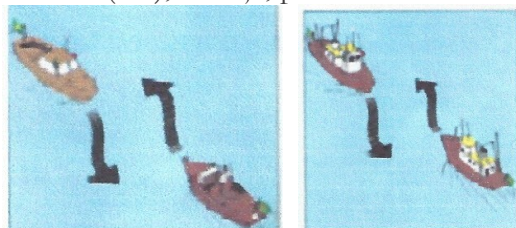
Preferenciada – É aquela embarcação que tem preferência de passagem, ou seja, aquela que pode prosseguir sem necessidade de tomar nenhuma ação.

Obs: Em qualquer situação uma embarcação é **MANOBRADORA** e a outra é **PREFERENCIADA**.



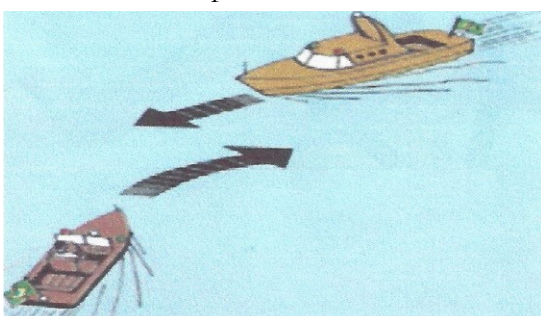
1.2) RISCO DE COLISÃO EM SITUAÇÃO DE RODA A RODA (Proa x Proa)

Toda e qualquer embarcação ao encontrar com outra na situação de roda a roda, ambas devem guinar para boreste (BE), ou seja, passar uma a bombordo (BB) da outra.



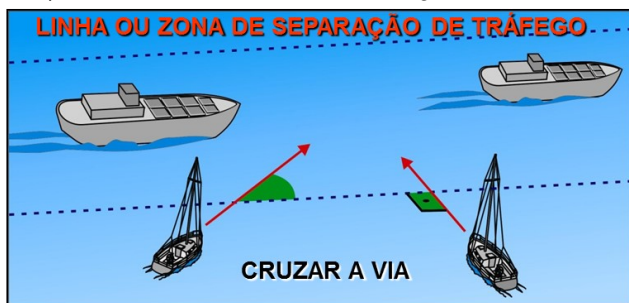
1.3) RISCO DE COLISÃO EM SITUAÇÃO DE RUMO CRUZADO

Quando duas embarcações à propulsão mecânica navegam em rumos que se cruzam em situação que envolva risco de colisão, a embarcação que avista a outra a Boreste deverá se manter fora do caminho dessa e caso as circunstâncias o permitam evitará cruzar sua proa.



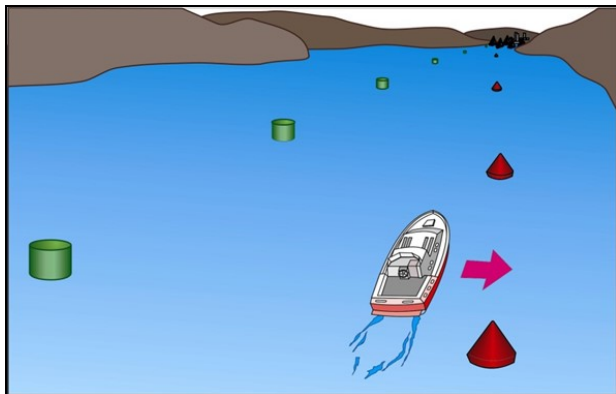
- Numa situação de rumos cruzados entre uma lancha e um veleiro, a lancha deve desviar para evitar uma colisão, pois um veleiro tem preferência sobre embarcações motorizadas.
- Quando houver risco de colisão, e a embarcação manobradora não manobrar adequadamente, a embarcação preferenciada deve, então manobrar.

1.4) ESQUEMA DE SEPARAÇÃO DE TRÁFEGO



Uma embarcação de esporte e recreio deverá evitar cruzar uma via de tráfego, tanto quanto possível, porém, se for necessário tal manobra, deverá ser feita de forma a cruzar perpendicularmente a via de tráfego.

1.5) CANAIS ESTREITOS



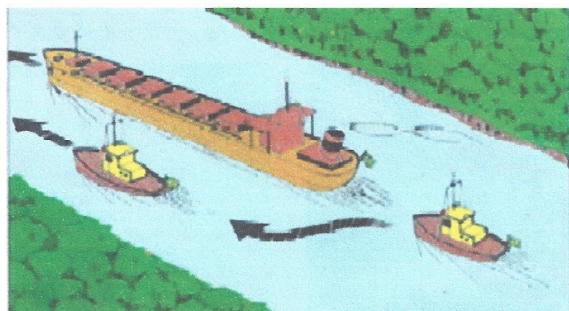
a) Uma embarcação que estiver navegando ao longo de um canal estreito ou via de acesso deverá se manter tão próxima quanto possível e seguro do limite exterior desse canal ou via de acesso que estiver a seu BORESTE.

b) Duas lanchas quando navegam em rumos opostos, dentro de um rio, a que vem a favor da corrente, tem preferência e se posiciona no meio do rio.

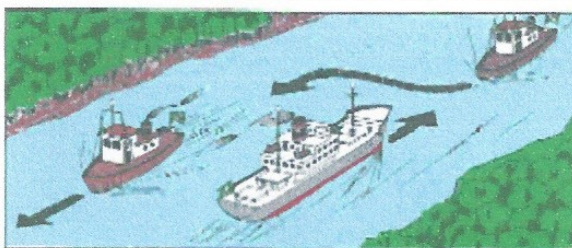
Obs: A que está subindo o rio, mantém-se na sua margem de boreste e é a manobradora.

1.6) REGRAS DE MANOBRAS NOS RIOS E CANAIS

A embarcação ao alcançar uma outra terá o direito de manobra e a embarcação alcançada manterá seu rumo e velocidade.



- A embarcação que tem a **PREFERÊNCIA** é aquela que segue o seu rumo e velocidade, sem a necessidade de tomar nenhum rumo que não seja o pré-determinado.
- A embarcação **MANOBRADORA** é aquela que tem a necessidade de manobra, ou seja, tomar uma ação necessária para ficar fora do caminho da embarcação que tem a preferência.



- A embarcação de maior porte tem **PREFERÊNCIA** de manobra quando em proa a proa, ou seja, roda a roda com outra embarcação.



- Devemos reduzir nossa velocidade ao passarmos por localidades às margens dos rios, ou mesmo por outras embarcações atracadas ou fundeadas, evitando assim prejudicá-las ou danificar as instalações às margens com banzeiros.
- Banzeiro: são ondas ou marolas provocadas pela passagem de uma embarcação.

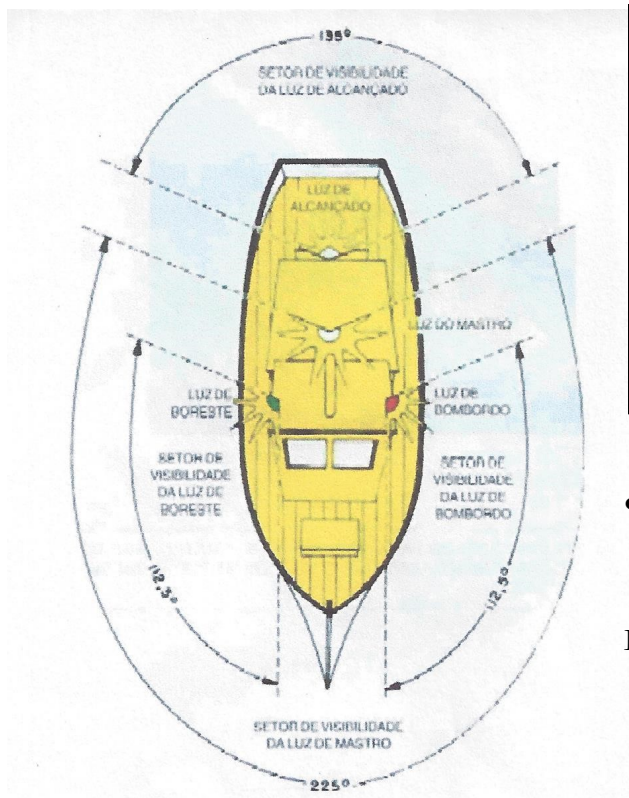
1.7) VELOCIDADE DE SEGURANÇA

Velocidade de segurança é a velocidade que possibilita uma ação apropriada e eficaz de evitar uma colisão e de parar a embarcação a uma distância segura. Ao cruzarmos com outras embarcações fundeadas nas mesmas localidades às margens dos rios e canais devemos diminuir a velocidade.

A velocidade de segurança de uma embarcação é função de: seu calado, dos perigos próximos, do tráfego local, além de outros fatores.

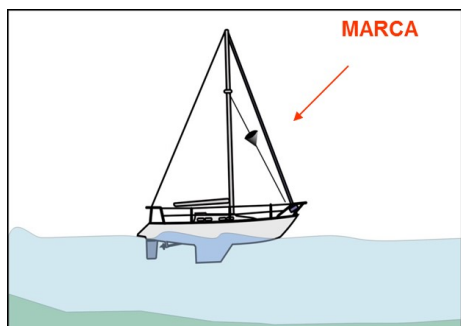
2) LUZES E MARCAS

As luzes e marcas servem para identificar as embarcações e indicar suas condições de manobra e navegação.



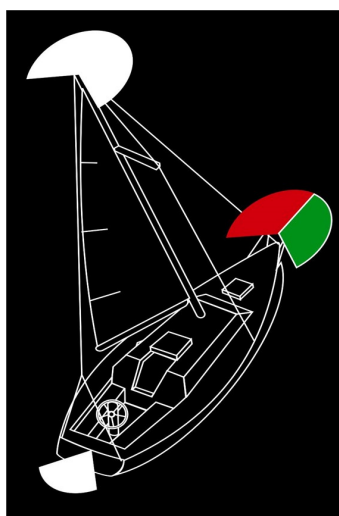
- São situações que eu utilizo as luzes de navegação: à noite, em visibilidade restrita e quando for necessário, exceto: com embarcação atracada no cais.

Luz: uso noturno.



- O nome Marca é designado as formas geométricas utilizadas para sinalizar operações de embarcações durante o dia, em substituição as luzes.

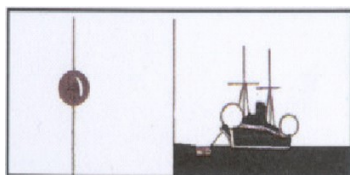
2.1) LUZES DE NAVEGAÇÃO



As luzes de bordos, de mastro e de alcançado são setorizadas para melhor identificar o movimento da embarcação, à noite.

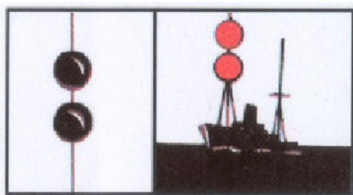
- Luz de mastro** – Luz branca contínua, sobre o eixo longitudinal da embarcação, visível num setor de 225°, desde a proa até 22,5° por ante-a-ré do través.
- Luzes de bordo** – Luz verde BE – Luz encarnada – BB, contínua, visível em setores de 112,5 de cada bordo.
- Luz de alcançado** – Uma luz branca que é vista pela popa de uma embarcação 67,5° para a esquerda e para a direita é chamada de: luz de alcançado.
- A luz de reboque** de uma embarcação tem a cor amarela.

Luz branca continua situada tão próximo quanto possível da popa, visível num setor horizontal de 135° e posicionada de modo a projetar a sua luz sobre um setor de 67,5° de cada bordo a partir da popa chama-se: Luz de alcançado.

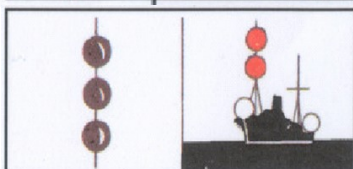


EMBARCAÇÃO FUNDEADA

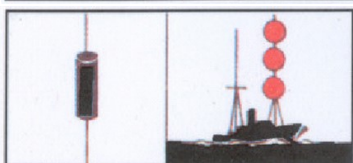
Uma embarcação menor de 50 metros, quando fundeada, apresenta: apenas uma luz circular branca onde melhor possa ser vista.



EMBARCAÇÃO SEM GOVERNO



EMBARCAÇÃO ENCALHADA



RESTRITA DEVIDO AO SEU CALADO

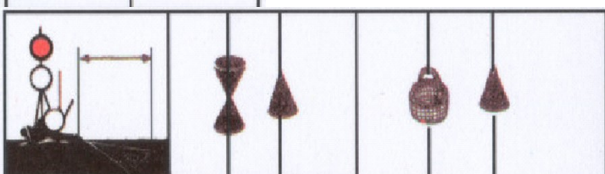


CARREGANDO CARGA PERIGOSA

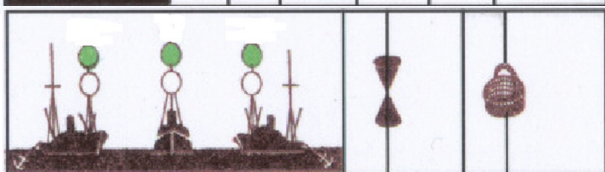


REBOCANDO OU SENDO REBOCADA

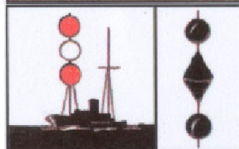
(CUMPRIMENTO SUPERIOR À 200 M)



EMBARCAÇÃO ENGAJADA NA PESCA, QUE NÃO SEJA DE ARRASTO



EMBARCAÇÃO ENGAJADA NA PESCA DE ARRASTO



CAPACIDADE DE MANOBRA RESTRITA

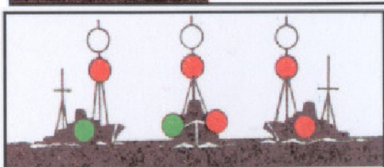


ENGAJADA EM OPERAÇÕES SUBMARINAS OU DRAGAGEM C/ CAP. DE MANOBRA RESTRITA

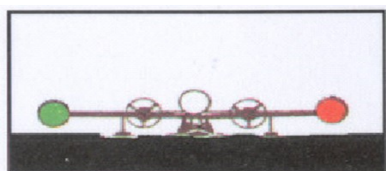


ENGAJADA EM OPERAÇÃO DE VARREDURA

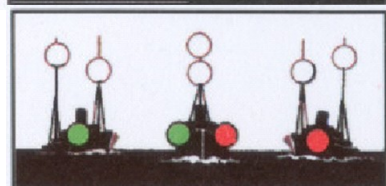
Uma embarcação, à noite, exibindo três luzes circulares verdes, formando um triângulo, será uma embarcação em operação de remoção de minas (bombas).



EMBARCAÇÃO ENGAJADA EM SERVIÇO DE PRATICAGEM

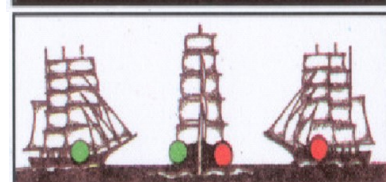


HIDROAVIÃO NAVEGANDO

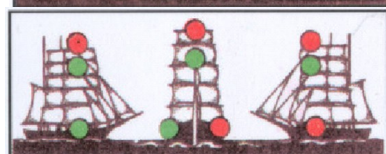


PROPULSÃO MECÂNICA EM MOVIMENTO

(as de comprimento inferior a 50m não é obrigada a exibir a luz do mastro de ré)



À VELA EM MOVIMENTO “DEVE EXIBIR”

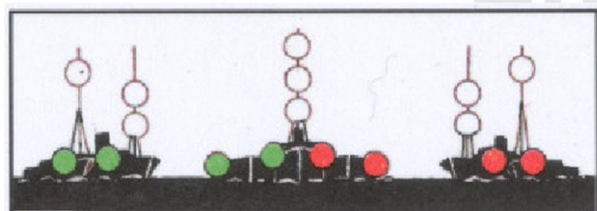


À VELA EM MOVIMENTO “PODE EXIBIR”



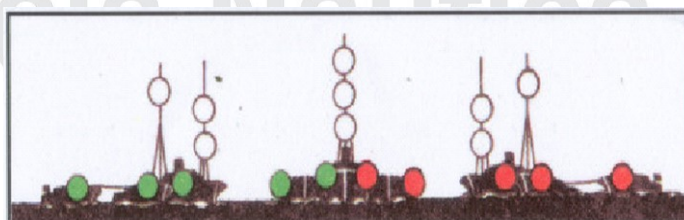
À VELA, USANDO MOTOR

EMBARCAÇÃO REBOCANDO



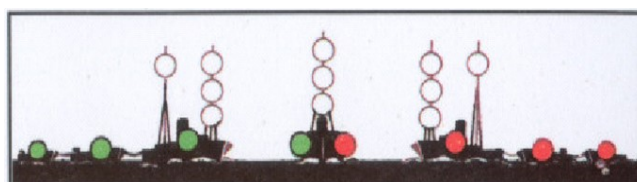
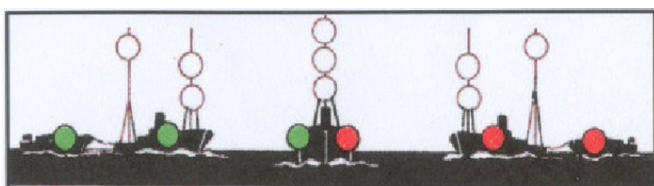
(Comprimento do reboque inferior a 200m)

EMPURRANDO OU REBOCANDO A CONTRABORDO



(Comprimento do reboque superior a 200m)

SIMULTANEAMENTE REBOCANDO E EMPURRANDO OU REBOCANDO A CONTRABORDO



2.2) ALCANCE LUMINOSO DOS FARÓIS DE NAVEGAÇÃO

- O alcance luminoso para a luz ou luzes de mastro de embarcação com comprimento igual ou superior a 50 metros, é de 6 milhas náuticas.
- As embarcações de comprimento igual ou superior a 50 metros devem ter as luzes dos bordos com intensidade suficiente para serem vistas a: 3 milhas.
- O alcance luminoso para as luzes de alcançado de embarcação com comprimento igual ou superior a 50 metros deve ser: superior a 3 milhas náuticas.
- O alcance luminoso para as luzes de alcançado de embarcação com comprimento igual ou superior a 12 metros deve ser: 2 milhas náuticas.
- Embarcações de comprimento inferior a 12 metros deverão ter a luz de alcançado com alcance de: 2 milhas náuticas.
- Embarcações de comprimento inferior a 12 metros deverão ter a luz de mastro com alcance de: 2 milhas náuticas.
- Uma luz de mastro é branca e visível em um arco de: 225° da proa para os bordos.

3) SINAIS SONOROS E LUMINOSOS

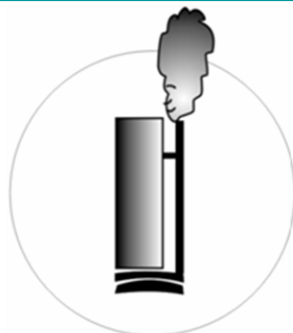
A palavra APITO significa qualquer dispositivo de sinalização sonora capaz de produzir os sons curtos e longos prescritos.

APITO CURTO



**DURAÇÃO APROXIMADA DE
1 SEGUNDO**

APITO LONGO

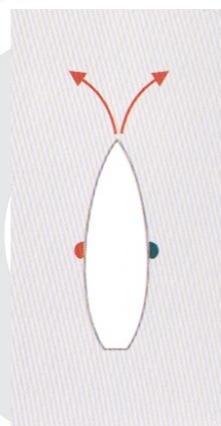


DURAÇÃO DE 4 A 6 SEGUNDOS

Os dispositivos de sinalização sonora capazes de produzir os sons curtos e longos são utilizados nas seguintes situações: Manobra, advertência e baixa visibilidade.

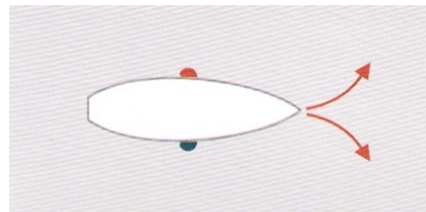
SINAIS DE MANOBRA

	Um apito curto	Estou guinando para boreste.
	Dois apitos curtos	Estou guinando para bombordo.
	Três apitos curtos	Estou dando máquinas atrás.
	Cinco apitos curtos.	Quando uma embarcação não consegue entender as intenções de manobra da outra.



SINAIS DE ADVERTÊNCIA

	Dois apitos longos e um apito curto.	Tenciono ultrapassá-la por seu boreste.
	Dois apitos longos e dois apitos curtos.	Tenciono ultrapassá-la por seu bombordo.
	Um apito longo, um curto, um longo e um curto.	Concordo com sua ultrapassagem.
	Um apito longo.	Aproximando-se de uma curva ou de uma área de um canal estreito ou via de acesso onde outras embarcações podem estar ocultas devido a obstáculos



SINAIS DE BAIXA VISIBILIDADE



Um apito longo em intervalos não superiores a 2 minutos.

Embarcação de propulsão mecânica com seguimento.



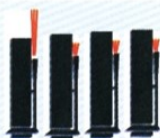
Dois apitos longos sucessivos em intervalos não superiores a 2 minutos.

Embarcação de propulsão mecânica sob máquinas, mas parada e sem seguimento.



Um apito longo seguido de dois apitos curtos em intervalos não superiores a 2 minutos.

Embarcação sem governo, restrita devido a seu calado, a vela, engajada na pesca, com capacidade de manobra restrita, rebocando ou empurrando



Um apito longo e três apitos curtos.

Embarcação rebocada.

Embarcação fundeada igual ou maior de 100 metros deverá soar: sino avante e gongo à ré.



Toques rápidos de sino durante cerca de 5 segundos, em intervalos não superiores a 1 minuto.

Embarcação de comprimento inferior a 100 metros, fundeada.



Toque de sino a vante, seguido de toque de gongo a ré (ambos durante cerca de 5 segundos), a intervalos não superiores a 1 minuto.

Embarcação de comprimento igual ou superior a 100 metros, fundeada.



Um apito curto, um longo e um curto.

Embarcação fundeada, indicando sua posição e advertindo uma embarcação que se aproxima quanto à possibilidade de uma colisão. Além do toque de sino, ou toques de sino e gongo.



Três badaladas distintas, um toque de sino e, se determinado, gongo e três badaladas distintas

Embarcação encalhada.



Quatro apitos curtos.

Sinal de identificação de embarcação engajada em serviço de praticagem

EXERCÍCIO PARA MEMORIZAÇÃO (RIPEAM)

1. Uma embarcação à noite exibindo duas luzes circulares encarnadas, dispostas de linha vertical onde melhor pode ser vista será uma embarcação:

R: Sem governo.

2. Uma embarcação à noite exibindo duas luzes circulares, em linha vertical, sendo a superior verde e a inferior branca será:

R: Uma embarcação engajada na pesca de arrasto.

3. São sinais de perigo, exceto?

R: Um balão preto içado no mastro ou onde melhor pode ser visto.

4. O que devemos exibir durante o dia, em uma embarcação fundeada?

R: Um balão preto no mastro.

5. Uma embarcação a vela em movimento deve exibir:

R: Luzes de bordos e luz de alcançado

6. Embarcação inferior a 12m tem que exibir:

R: Luz de mastro com alcance de 2 milhas

7. Um a embarcação, à noite, exibindo três luzes circulares verdes, formando um triângulo, será uma embarcação:

R: Em operação de remoção de minas (bombas).

8. 9. O termo “em movimento” é aplicado às embarcações que:

R: Não se encontram fundeadas, amarradas a terra ou encalhadas.

10 O que significa o termo “embarcação com capacidade de manobra restrita”.

R: Devido à natureza de seus serviços, se encontrarem restrita na sua capacidade de manobrar.

11. Como chama uma luz branca continua, situada sobre o eixo longitudinal da embarcação visível num setor horizontal de 225° desde a proa até 22,5° por ante-a-ré do través:

R: Luz de mastro

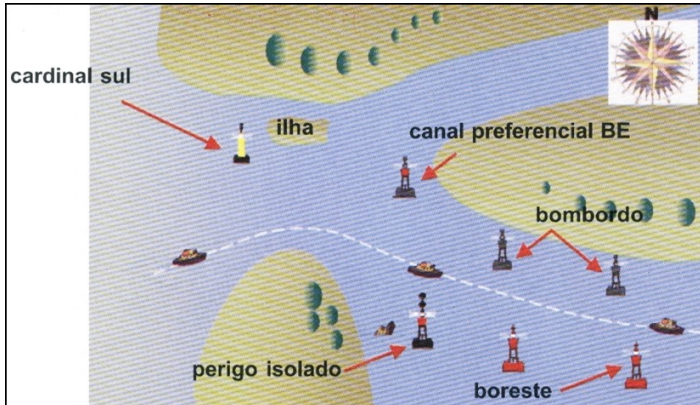
12. Embarcação inferior a 12 metros tem que exibir:

R: Luz de mastro com alcance de 2 milhas

13. Embarcação fundeada igual ou maior de 100 metros deverá soar:

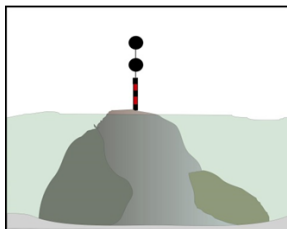
R: Sino avante e gongo à ré.

Capítulo V Balizamento Marítimo

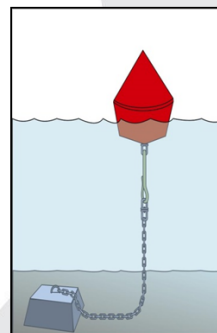


BALIZAMENTO: É o conjunto de regras aplicadas aos sinais fixos e flutuantes, visando a indicar as margens dos canais, as entradas dos portos, de rios ou de qualquer via navegável, além de delimitar as áreas perigosas ou perigos isolados. Entretanto não se aplica a faróis, barcas faróis, sinais de alinhamento e bóias gigantes.

O navegante, deve adotar um balizamento de interior de um porto como uma rota a ser seguida, por qualquer



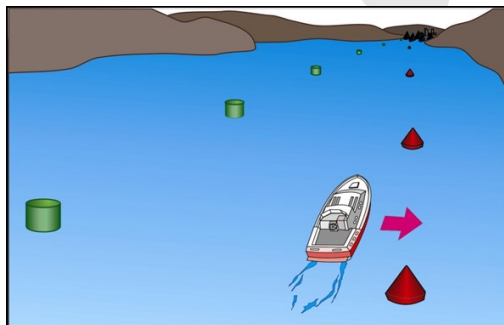
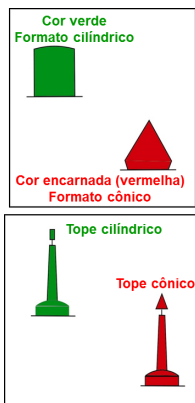
Baliza: é o sinal visual cego com haste de cor, forma e marca de tope, em função da indicação que deva transmitir ao navegante.



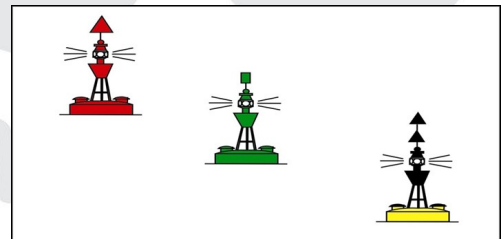
Bóia: Equipamentos flutuantes, que podem ou não conter luz, fundeadas por ferros e amarras em locais previamente determinados, a fim de indicar o caminho a ser seguido

1) IDENTIFICAÇÃO DOS SINAIS

- De dia os sinais são identificados pela marca de tope, forma e cor.

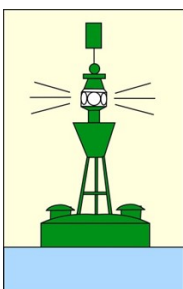


- À **noite** são identificadas pelo ritmo de apresentação e cores das luzes.



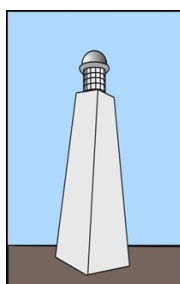
1.1) SINAIS VISUAIS LUMINOSOS

A) BÓIA LUMINOSA



É todo dispositivo flutuante exibindo luz com alcance inferior a 2 milhas.

B) FAROLETE



É toda armação ou coluna instalada em portos, baías, canais, etc. exibindo luz com alcance **inferior** a 10 milhas

C) FAROL



Construção onde está instalado equipamento que exibe forte luz de alcance **maior** que 10 milhas

Racon: é o sinal náutico emitido em forma de código morse para a tela do radar.

OBSERVAÇÕES:

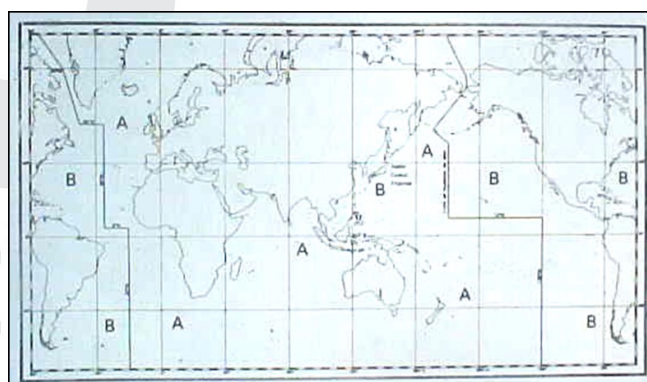
- As alterações havidas nas características de determinado farol são comunicadas aos navegantes através: dos avisos aos navegantes.
- O setor de visibilidade de um farol é: o Ângulo de projeção da luz.
- Lampejos – LP, quando no decurso de um período a duração da luz é: menor que a da obscuridade.
- Ocultação – OC, quando no decurso de um período a duração da luz é: maior do que da obscuridade.

2) SISTEMA DE BALIZAMENTO MARÍTIMO A e B da IALA (AISM)

- IALA significa Associação Internacional de Sinalização Náutica.
- O órgão responsável pela implementação e alteração do balizamento é o (a): Diretoria de Hidrografia e Navegação DHN.
- O órgão responsável pela implementação e alteração do balizamento é o (a): Diretoria de Hidrografia e Navegação DHN.
- À DHN são atribuídas as normas para estabelecimento e funcionamento de Sinais Náuticos em águas sob jurisdição nacional.
- A numeração do balizamento de canal segue a ordem crescente, a partir da entrada do canal.

A região de balizamento que engloba o Brasil é chamada – Região “B”

A diferença no balizamento das regiões “A” ou “B” está nos sinais Laterais.



3) PRIMEIRO CONJUNTO de boias e a informação do como proceder quando avistadas.

SINAIS LATERAIS: BÓIA DE BOMBORDO E BÓIA DE BORESTE

PROCEDIMENTO:

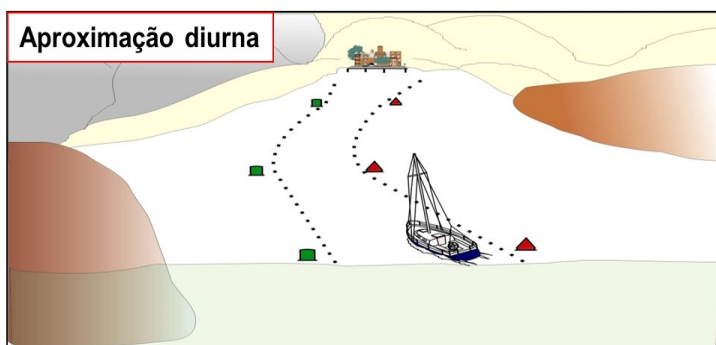
Quem vem do mar entra num canal dando

BORESTE ao sinal encarnado (vermelho)

e BOMBORDO para o sinal verde.



Aproximação diurna



PROCEDIMENTO:

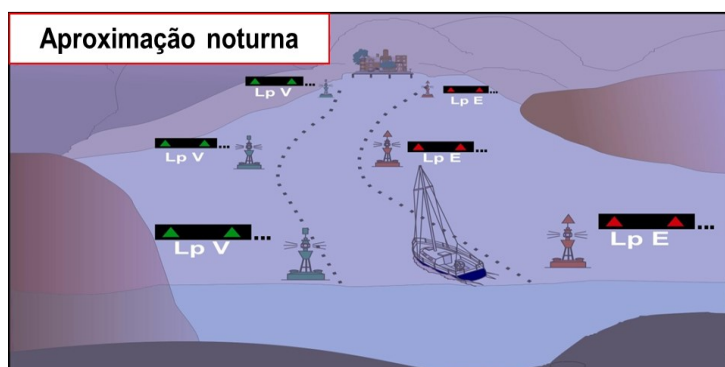
Quem vem do mar entra num canal dando

BORESTE a luz Encarnada (vermelha)

e BOMBORDO para a luz verde.



Aproximação noturna



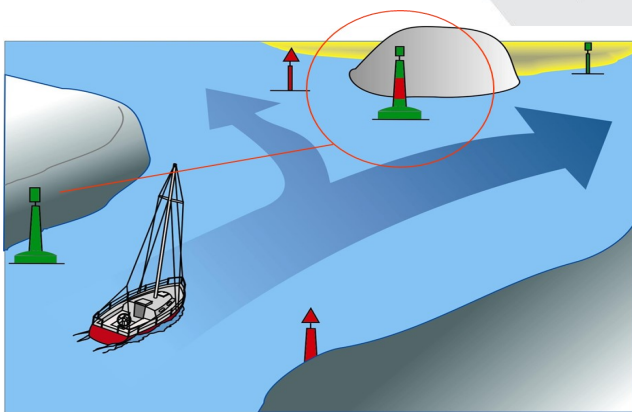
De acordo com uma direção estipulada, o balizamento cujos sinais indicam os bordos de boreste e bombordo de uma rota a ser seguida chama-se Lateral.

OBSERVAÇÕES:

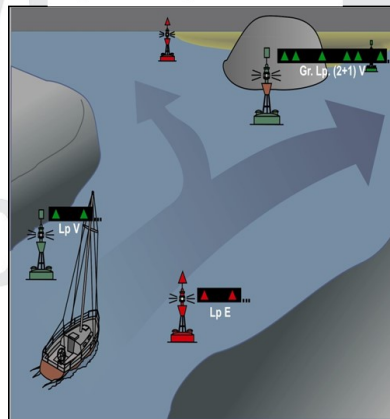
- Ao avistarmos uma baliza mostrando por nosso boreste um triângulo encarnado significa que: estamos subindo o rio.
- As bóias que devem ser utilizadas para demarcar um canal de acesso a um determinado porto devem ser: as pintadas de verde e as pintadas de encarnado, em conjunto.
- Quando ao lado das características de um farol vemos SG, isto significa: sem guarnição
- No Brasil a direção convencional do balizamento é sempre: vindo do mar e no caso da navegação fluvial, subindo o rio.
- Além dos sinais que indicam aos navegantes as ações a empreender para manter-se no canal, as regras para o balizamento fluvial prevêem ainda, símbolos para a indicação de: perigo isolado e bifurcação de canal.
- No balizamento fluvial e lacustre, caso uma travessia mais difícil ou um trecho do rio realmente crítico à navegação exigem sinais luminosos, os sinais da margem esquerda exibirão: luz encarnada.
- A numeração de canais é uma só para todo o balizamento, quer se trate de bóias cegas, bóias de luz ou farolotes. O balizamento encarnado e o verde, receberão respectivamente números: ímpares e pares.

3.1) SEGUNDO CONJUNTO de boias e a informação do como proceder quando avistadas.

SINAIS LATERAIS CANAL PREFERENCIAL A BORESTE



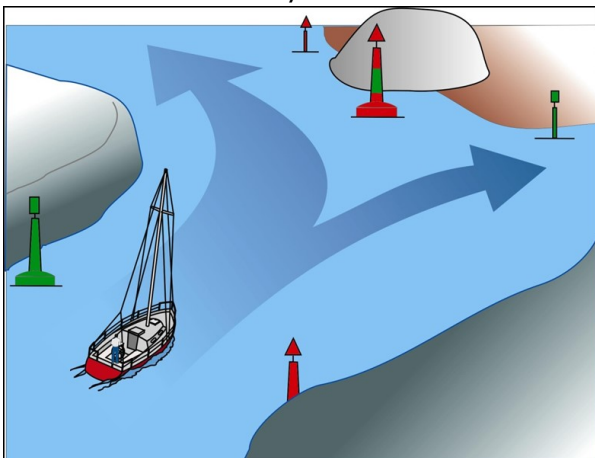
Aproximação noturna



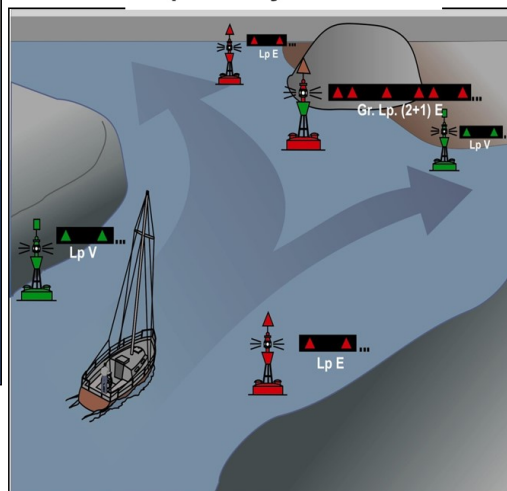
- A bóia é chamada de canal preferencial à Boreste, mas é **uma bóia de Bombordo modificada**.
- Note que se o navegador não identificar a bóia de canal preferencial ele continua no canal principal.

- Quando temos uma situação de uma bifurcação, onde um dos canais é o principal, para identificar o canal principal é utilizado uma bóia de BB modificada, ié, com uma faixa encarnada no centro, como figura.

SINAIS LATERAIS / CANAL PREFERENCIAL A BOMBORDO



Aproximação noturna

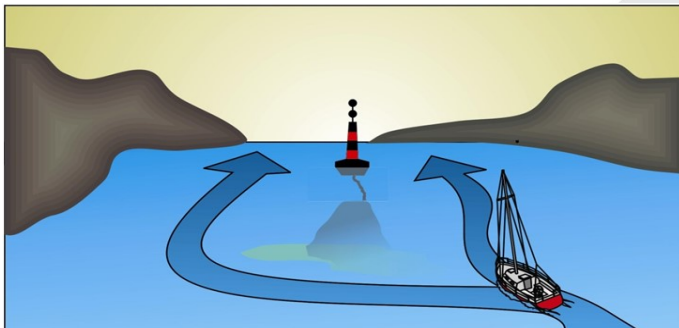


- Note que se o navegador não identificar a bóia de canal preferencial ele continua no canal principal.

3.2) TERCEIRO CONJUNTO de boias e a informação do como proceder quando avistadas.

SINAL DE PERIGO ISOLADO

Como está dizendo indicam perigo isolado de tamanho limitado, que devem ser contornados, isto é, **passar ao largo**

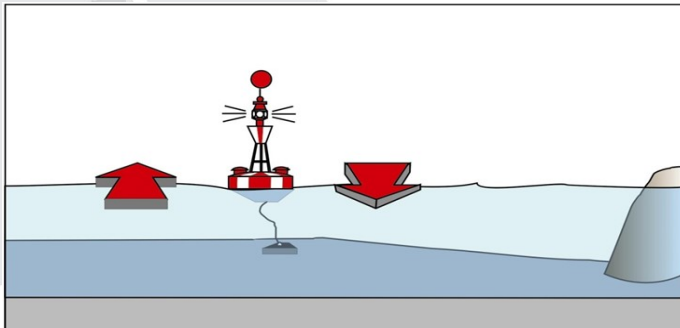


- Usamos um balizamento dobrado (duplicado), com dois sinais iguais, com um perigo isolado não registrado na carta náutica.
- Novos perigos são perigos não autografados na carta náutica.

3.3) QUARTO CONJUNTO de boias e a informação do como proceder quando avistadas.

SINAIS DE ÁGUAS SEGURAS

- Indicam que entorno desses sinais as **águas são seguras** (meio do Canal).
- A sinalização de águas seguras significa: águas navegáveis.



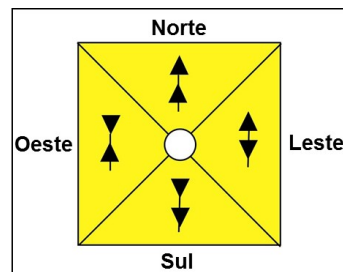
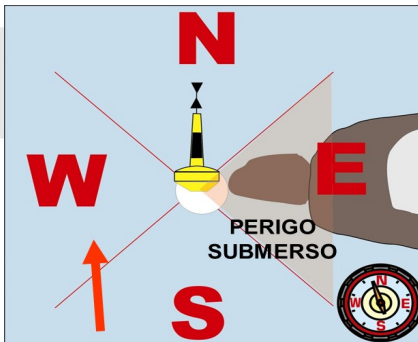
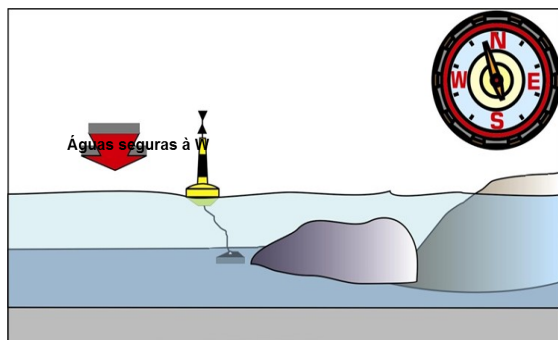
3.4) QUINTO CONJUNTO de boias e a informação do como proceder quando avistadas.

SINAIS CARDINAIS

Cujo emprego, como no uso de uma agulha, serve para indicar ao navegante onde (em que direção) a embarcação pode encontrar águas seguras, ou seja, pode passar ou se manter.

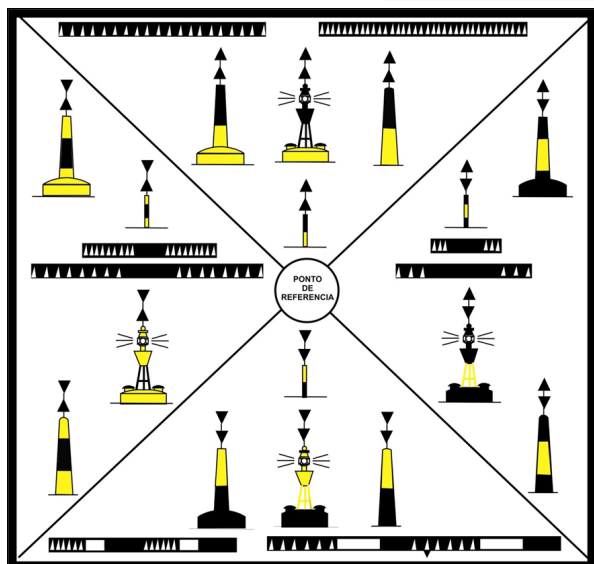
Desenho corresponde ao fato real mostrado na figura ao lado.

Tope indica o quadrante das águas seguras.



Quadrante a passar ou se manter.

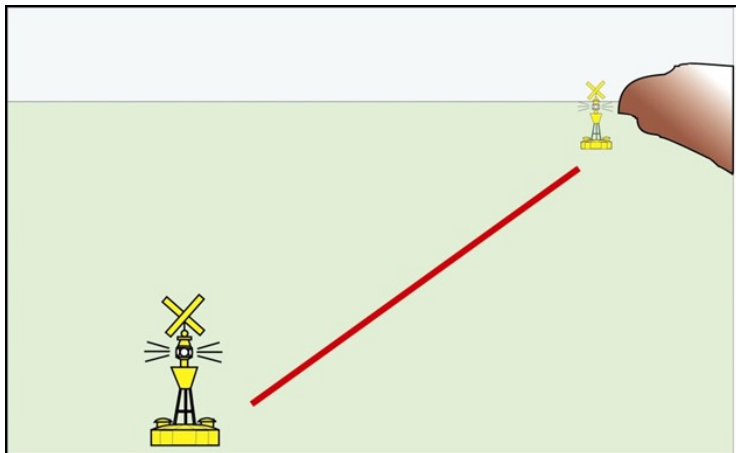
Quadro contendo todos os tipos e formas dos Sinais CARDINAIS



Os SINAIS CARDINAIS servem para indicar que as águas mais profundas estão no quadrante designado, indicar o quadrante seguro para se navegar e delimitar a área em que o navegador deve se limitar a passar.

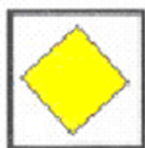
SINAIS ESPECIAIS

O objetivo principal dos sinais especiais é de indicar uma área ou peculiaridade mencionada em documentos náuticos, ex: condições de alinhamento e bóias de poitas.



Bóias de cor amarela

- A cor das luzes das bóias de sinais especiais é amarela.
- Uma bóia, à noite, emitindo uma luz amarela, pode significar Área de recreação.

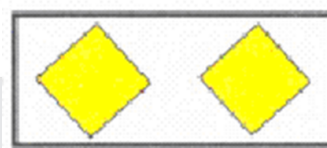


TRÁFEGO PERMITIDO
NOS DOIS SENTIDOS

**PLACAS DOS VÃOS
DAS PONTES**



TRÁFEGO PROIBIDO

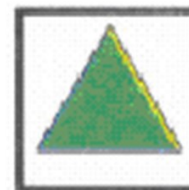
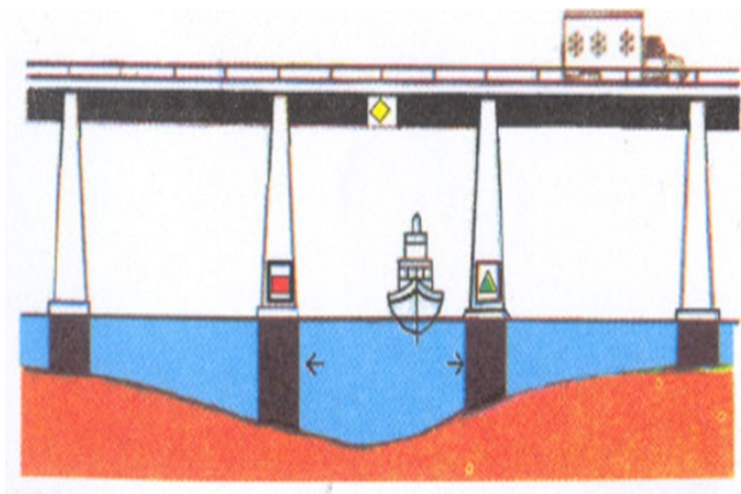


TRÁFEGO PERMITIDO
C/ SENTIDO ÚNICO

**PLACAS DOS PILARES
DAS PONTES**



PILAR DE PONTE
À ESQUERDA DE
QUEM DESCE OU
SOBE O RIO

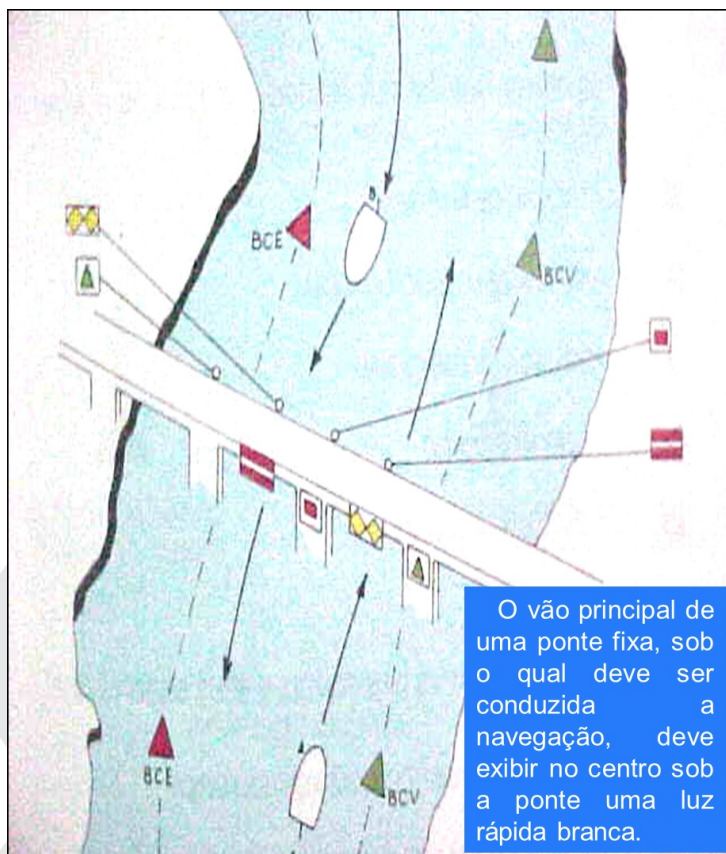


PILAR DE PONTE
À DIREITA
DE QUEM DESCE OU
SOBE O RIO

“Direção convencional do balizamento marítimo”:

sentido de jusante para montante (subindo o rio).

Na sinalização fluvial entende-se por **margem esquerda** a margem situada do lado esquerdo de quem desce o rio, navegando de montante para jusante.



Placa das margens das hidrovias



Meio de Canal



Perigo Isolado



Canal junto a Margem



Bifurcação



Mudança de Margem

Capítulo VI NORMAS

1) A MARINHA MERCANTE

- Marinha Mercante é o conjunto de todas as atividades produtivas da sociedade civil, as quais utilizam o meio aquaviário, como o transporte de pessoas e cargas, a pesca, os serviços de dragagem, os serviços portuários, o esporte e recreio, entre outros, e das atividades de apoio, que tornam as operações seguras, baratas, eficientes e rápidas, satisfazendo os requisitos de qualidade dos usuários.
- A Marinha do Brasil é a autoridade marítima brasileira que, por meio da Diretoria de Portos e Costa (DPC), coordena e fiscaliza as atividades da Marinha Mercante Brasileira.
- O setor da Capitania dos Portos que fiscaliza o cumprimento das normas da NORMAM é a: Polícia Naval.
- A polícia naval é a atividade de cunho administrativo, exercido pelas Capitânicas, Delegacias e Agências, que auxiliam a DPC (Diretoria de Portos e Costas) exercer seu papel de fiscalização no cumprimento do RLESTA.
- O Órgão responsável pela execução de exames de amadores é a: Capitania dos Portos e seus órgãos subordinados.

2) PESSOAL MARINHA MERCANTE

- 1º Grupo – Marítimos: aqueles que exercem atividades a bordo de embarcação classificada na navegação de longo curso, cabotagem e apoio marítimo.
- 2º Grupo – Fluviários: aqueles que exercem atividades a bordo de embarcação classificada na navegação interior fluvial, lacustre ou apoio portuário fluvial.
- 3º Grupo – Pescadores: aqueles que exercem atividades a bordo de embarcações pesqueiras.
- 4º Grupo – Mergulhadores: tripulantes ou profissionais não tripulantes com habilitação certificada pela autoridade marítima para exercer atribuições diretamente ligadas a operação da embarcação e prestar serviços eventuais a bordo ligados a atividades subaquáticas.
- 5º Grupo – Práticos: aquaviários não tripulantes que prestam serviço de praticagem embarcados.
- 6º Grupo – Agentes de Manobra e Docagem: aquaviários não tripulantes que manobram navios nas fainas em diques, estaleiros e carreiras.
- Grupo único – Amadores: aqueles que exercem atividades a bordo de embarcações de esporte e recreio, não sendo profissionais.

3) A LESTA (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário) e sua REGULAMENTAÇÃO

- A NORMAM é o Regulamento que tem como finalidade principal: estabelecer princípios gerais para o tráfego aquaviário e para a segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional.
- A RLESTA regulamenta: a segurança do tráfego aquaviário.
- O comprimento mínimo da embarcação de esporte e recreio para seu enquadramento nas normas da portaria que trata desse assunto é de: não tem comprimento mínimo.

4) INSCRIÇÃO X REGISTRO

- Inscrição é o seu cadastramento na Capitania, Delegacia ou Agência, com a atribuição do número de inscrição e a expedição do respectivo Título de Inscrição de Embarcação (TIE).
- Registro é o seu cadastramento no Tribunal Marítimo, com a atribuição do número de registro e a competente expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima (PRPM). São obrigadas a registro no Tribunal Marítimo todas as embarcações com comprimento igual ou superior a 24m que possuam mais de 100 AB (arqueação

5) OBSERVAÇÕES

- O amador é habilitado a conduzir: qualquer embarcação de esporte ou recreio.
- Proprietário é a pessoa física ou jurídica em nome de quem a embarcação está inscrita numa Capitania, Delegacia ou Agência.
- As ocorrências de viagem, bem como saídas e entradas de embarcações não filiadas a clubes náuticos e marinas organizadas, devem ser comunicadas a Capitania dos Portos pelo: proprietário ou responsável pela embarcação.
- É obrigatória sua apresentação, antes de sair barra à fora, do: plano de navegação.
- A validade das carteiras de habilitação de Capitão, Mestre e Arrais Amador são de 10 anos, renovável sem obrigatoriedade de exame de conhecimento.
- Qualquer pessoa que tomar conhecimento da existência de vida humana em perigo no mar, nos portos ou via navegáveis interiores, deverá: Comunicar o fato à Autoridade Naval, com maior rapidez possível.
- O equipamento em comunicação em VHF marítimo é obrigatório para embarcações de esporte ou recreio de alto mar e da navegação costeira.

6) DOCUMENTOS

- Quando o tripulante da embarcação de esporte e recreio for profissional da Marinha Mercante, o proprietário deverá: assinar sua Carteira de Inscrição e Registro (CIR).
- São documentos necessários para tripular uma embarcação de esporte e recreio com profissional da Marinha Mercante: Cartão de Tripulação de Segurança e Rol Portuário.
- É proibido o aluguel de uma embarcação de esporte e recreio quando não for classificada para turismo e diversão.
- A licença de construção para a embarcação de menos de 20 Tons de arqueação bruta é concedida por: Capitania dos Portos.
- O documento que comprova a propriedade para as embarcações sujeitas somente à inscrição nas capitania dos portos é: título de inscrição de embarcação – TIE.
- O nome do documento em que o proprietário da embarcação de esporte e recreio, assume a responsabilidade pela condição de operação de sua embarcação é o: TERMO DE RESPONSABILIDADE.

7) ÁREAS DE NAVEGAÇÃO

- **Mar Aberto** – a realizada em águas consideradas desabrigadas. São divididas em:
- Navegação Costeira: aquela realizada dentro dos limites de visibilidade da costa (DVC) até a distância de 20 milhas;
- Navegação Oceânica: considerada sem restrições (SR), aquela realizada além das 20 milhas da costa.
- **Interior** – a realizada em águas consideradas abrigadas. São divididas em:
- Área 1: 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.
- Área 2: Áreas parcialmente abrigadas, onde eventualmente sejam observadas ondas com alturas significativas e/ ou combinações adversas de agentes ambientais, tais como vento, correnteza ou maré, que dificultem o tráfego das embarcações.

8) NÍVEIS DE HABILITAÇÃO (PARA CONDUZIR EMBARCAÇÕES)

- Veleiro - para embarcações miúdas à vela, empregadas em águas interiores;
- Motonauta - para as moto aquáticas, empregadas em águas interiores;
- Arrais-amador - para qualquer embarcação dentro dos limites da Navegação Interior;
- Mestre-Amador - para qualquer embarcação na Navegação Costeira;
- Capitão-Amador - qualquer embarcação, sem limitações geográficas.

MODELOS DAS INSÍGNIAS DE AMADORES



9) LIMITES DA NAVEGAÇÃO

- Áreas seletivas são áreas de limites de navegação.
- Áreas de segurança são áreas de tráfego ou fundeio proibido.
- Nunca opere uma embarcação a motor a menos de 200 m da área onde existam banhistas.
- Ao trafegar em área reservada a banhistas o certificado de habilitação do condutor pode ser suspenso até 120 dias.
- Não é permitido o tráfego e o fundeio de embarcação nas áreas consideradas de segurança tais como: a menos de (200) metros de instalações militares e (500) metros das plataformas de prospecção de petróleo.



10) EMBANDEIRAMENTOS

- No interior dos portos, a Bandeira Nacional deve ser usada na popa da embarcação.
- O cerimonial marítimo prevê os embandeiramentos nas seguintes datas:
- **Grande gala** – 07 de setembro e 15 de novembro;
- **Pequena gala** – 1º de janeiro, 21 de abril, 1º de maio, 11 de junho, 19 de novembro, 13 de dezembro e 25 de dezembro;
- **c) Funeral** – 2 de novembro

11) PASSIVIDADE

- É passível de ocorrer interrupção de singradura quando a embarcação estiver com excesso de lotação.
- É passível de ocorrer interrupção de singradura, nos casos abaixo: quando a embarcação estiver com excesso de lotação, estiver poluindo as águas, estiver com falta de um número mínimo de extintores de incêndio, exceto quando a embarcação estiver em péssimo estado de conservação.
- É passível de ocorrer a apreensão da embarcação quando for utilizada comercialmente.

12) REPRESENTANTES DA AUTORIDADE MARÍTIMA

- Representante Local – Na área de jurisdição da sede da Capitania, o Oficial designado por ato do Capitão dos Portos.
- Nas áreas de jurisdição das Delegacias e Agências, os respectivos Delegados e Agentes.
- Representante Regional – Nas suas respectivas áreas de jurisdição, os Capitães dos Portos.
- Representante Nacional – O Diretor de Portos e Costa.

13) LINHA DE BASE

- A linha de arrebenção das ondas ou, no caso de lagos ou lagoas, onde inicia o espelho d'água, é chamada de: Linha base.
- O limite de aproximação máximo para praias de embarcações navegando com a finalidade de proteger os banhistas é de: 200m da linha base.
- Considerando as áreas seletivas para navegação, definidas pela NORMAM 03, as embarcações de propulsão a remo ou a vela poderão trafegar a partir de: 100 metros da linha de base.

14) OBSERVAÇÕES

- Somente pessoas habilitadas como motonautas e maiores de 18 anos poderão pilotar “JET-SKI”.
- Os amadores condutores de dispositivos flutuantes, tipo canoas, caíques, caiaques, pedalinhos ou pranchas, utilizados para recreio ou prática de esportes, serão dispensados de habilitação.
- Os conhecimentos mínimos, para a habilitação de motonauta são os mesmos de Arrais Amador.
- A validade das carteiras de habilitação é de 10 anos, renovável sem obrigatoriedade de exame de conhecimento.
- Se você entregar a condução da embarcação, a alguém sem habilitação, acontecerá a cassação de sua habilitação.
- A navegação oceânica é chamada de longo curso.
- As embarcações de esporte e recreio podem ser classificadas exceto como de longo curso.
- A navegação entre o porto de Manaus e Santos, realizada por uma embarcação, é considerada de mar aberto ou de cabotagem.
- A navegação em mar aberto é conduzida por capitão amador.
- Todo aquele que sem exercer atribuições diretamente ligadas a operação da embarcação, presta serviços eventuais a bordo, denomina-se: profissional não tripulante.
- é chamada de: apoio portuário.
- A navegação realizada em hidrovias interiores é classificada como: interior.
- Quando uma embarcação classificada como mar aberto, alto mar, estiver navegando em águas interiores, a dotação mínima quanto à salvação e equipagem de navegação é a de interior de porto.
- Segundo a RLESTA a navegação realizadas entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima e as vias navegáveis interiores é: cabotagem.
- Os danos causados aos sinais náuticos sujeitam o causador a: repará-los.
- As repetições da mesma infração implicará, em pena de multa ou suspensão do certificado de habilitação, se o próprio artigo que a impuser não estabelecer outro procedimento na: multiplicação da pena por dois, três e assim sucessivamente.
- O comprimento mínimo da embarcação de esporte e recreio para seu enquadramento nas normas da portaria que trata desse assunto é de: não tem comprimento mínimo.
- Se um navegante vai de Belém para o Rio de Janeiro, ele estará realizando uma navegação de: cabotagem.
- A embarcação estrangeira que apresentar irregularidades, representando ameaça de danos ao meio ambiente, à tripulação, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, pode ser ordenada a: sair das águas jurisdicionais.
- A demolição, ordenada pela autoridade marítima de obra ou benfeitoria, será realizada pelo infrator, que arcará também com as despesas referentes a: recomposição do local.
- São duas situações que geram o cancelamento da inscrição da embarcação: o naufrágio e o abandono.
- **São atitudes passíveis de apreensão da carteira de habilitação de amador:**
 - a) Utilizar a embarcação para o transporte comercial de passageiros ou carga.
 - b) Utilizar a embarcação para a prática de crime.
- A embarcação será apreendida e o condutor a carteira de habilitação do amador suspensa por até 120 dias se conduzir a embarcação em estado de embriaguez ou sob efeito de substância tóxica de qualquer natureza. A reincidência sujeitará ao infrator à pena de cancelamento da CHA.

15) PENALIDADES

- Constatação da Infração - A infração será constatada: no momento em que for praticada; mediante apuração posterior; mediante inquérito administrativo.
- Constatada uma infração será lavrado o competente auto de infração. A defesa do infrator deverá ser feita no prazo de 15 dias úteis.
- O auto de infração deverá ser preferencialmente assinado pelo infrator e por testemunhas.
- Lavrado o auto, o infrator disporá de 15 dias corridos após ciente da pena imposta para efetuar o pagamento.
- O infrator poderá efetuar pedido de reconsideração da pena imposta ou qualquer decisão proferida pela Autoridade marítima, no prazo de 05 dias úteis contados da data de tomar conhecimento da pena.
- Caso a irregularidade determinante da apreensão da embarcação não seja sanada no prazo devido à embarcação será leiloadada, ou incorporada aos bens da união.

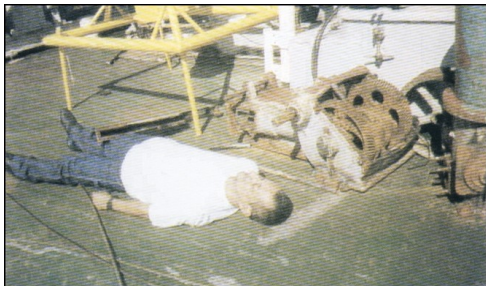
- A irregularidade determinante da apreensão da embarcação deve ser sanada no prazo de 90 dias.
- A embarcação apreendida, deve ser recolhida a local determinado pela Autoridade marítima.
- A penalidade de suspensão do certificado de habilitação estabelecida para as infrações previstas no “R-LESTA”, somente poderá ser aplicada ao aquaviário, ou amador embarcado e ao prático.
- O amador terá sua carteira de habilitação cancelada quando conduzir embarcação com a carteira de habilitação suspensa.
- A reincidência, para efeito de gradação das penalidades do “R-LESTA” é a repetição da mesma infração em um período igual ou inferior a 12 meses.
- São aplicáveis ao comandante, em caso de descumprimento das competências, uma multa e suspensão do Certificado de Habilitação até 12 meses.
- A embarcação será apreendida e o condutor a carteira de habilitação do amador suspensa por até 120 dias se conduzir a embarcação em estado de embriaguez ou sob efeito de substância tóxica de qualquer natureza. A reincidência sujeitará ao infrator à pena de cancelamento da CHA.
- Não possuir documentação relativa a habilitação acarreta uma multa do tipo D de: R\$ 40,00 a R\$ 1.600,00.
- Não portar o documento de registro da embarcação acarreta uma multa de: R\$ 40,00 a R\$ 800,00.
- O nome da vistoria que é realizada para reclassificar a embarcação de esporte e recreio da navegação interior para a navegação de mar aberto é a vistoria de reclassificação.
- Não portar os certificados ou documentos equivalentes exigidos: Penalidade: multa do grupo D (de R\$ 40,00 a R\$ 1.600,00)
- Construir na beira de rios e lagos é passível de uma multa do grupo E de: R\$ 40,00 à 2200,00.
- Deixar de inscrever a embarcação é passível de uma multa do grupo D de: R\$ 40,00 à 1600,00.
- Descumprir o RIPEAM é passível de multa do grupo D de: R\$ 40,00 à 1600,00.
- Não ter dotação regulamentar é passível de multa do grupo D de: R\$ 40,00 à 1600,00.
- Não possuir o cartão de tripulação de segurança é passível de multa do grupo D de: R\$ 40,00 à 1600,00.
- Não possuir o rol de equipagem é passível de multa do grupo D de: R\$ 40,00 à 1600,00.
- Causar danos a sinais náuticos acarreta multa de: R\$ 40,00 à 1600,00, ou suspensão do certificado de habilitação até 60 dias.
- Deixar de marcar no casco o nome da embarcação e o porto de origem acarreta multa de: R\$ 40,00 à 800,00, ou suspensão do certificado de habilitação até 30 dias.
- Uma embarcação sem as luzes de navegação acarreta multa de R\$ 40,00 a 800,00.
- Trafegar em área reservada a banhistas acarreta multa de: R\$ 40,00 à 800,00, ou suspensão do certificado de habilitação até 60 dias.
- Trafegar em velocidade superior a permitida acarreta multa de: R\$ 40,00 à 800,00, ou suspensão do certificado de habilitação até 30 dias.
- Uma embarcação sem a dotação regulamentar de itens e equipamentos de bordo acarreta: multa de: R\$ 40,00 a 800,00, ou suspensão do certificado de habilitação até 60 dias.
- Uma embarcação transportando excesso de passageiros ou excedendo a lotação autorizada acarreta: uma multa de R\$ 80,00 a 3200,00 ou suspensão do certificado de habilitação até 60 dias.
- Transportar excesso de passageiros pode suspender o certificado de habilitação em até 60 dias.
- A reincidência, para efeito de gradação das penalidades do RLESTA é a repetição da prática da mesma infração em um período igual ou superior a 12 meses.
- As infrações cometidas nas áreas adjacentes às praias, poderão ter penas de multas aplicadas: pelos órgãos municipais.
- Operar luzes de navegação em desacordo com as normas pode suspender o certificado de habilitação em até 60 dias.
- Uma embarcação com item ou equipamento de dotação inoperante, em mal estado u com prazo de validade vencido, acarreta: uma multa de R\$ 40,00 a 800,00 ou suspensão do certificado de habilitação até 30 dias.
- Deixar de marcar no casco as marcas de borda livre acarreta: uma multa de R\$ 40,00 a 800,00 ou suspensão do certificado de habilitação até 30 dias.
- Descumprir o RIPEAM poderá suspender o certificado de habilitação em até 50 dias.
- São circunstâncias agravantes às infrações: reincidências.

Capítulo VII

Primeiros Socorros

1) O QUE SÃO PRIMEIROS SOCORROS?

- São medidas emergenciais de prestação de socorro, tomadas antes do encaminhamento médico, com a finalidade de evitar o agravamento do estado da vítima. Eles serão eficientes se a pessoa que os administra tiver o conhecimento.
- Um dos propósitos dos primeiros socorros em feridos graves é evitar o estado de choque.
- Um ferimento superficial deve ser: coberto com gaze tipo band-aid.
- Ao se deparar com uma vítima inconsciente utilize o método: olhar, escutar e sentir.



2) SINAIS VITAIS DE UM ACIDENTADO

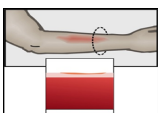
- Os sinais vitais indicam que uma pessoa está viva
- Os sinais vitais são pressão arterial, pulsação, respiração e temperatura corporal.
- Chamamos de Morte Clínica uma vítima com parada respiratória e cardíaca, porém com as células cerebrais ainda vivas.
- Chamamos de Morte Cerebral uma vítima com parada respiratória e cardíaca, porém com as células cerebrais mortas.
- Em média 60% do peso total do indivíduo deve-se à líquidos. A quantidade aproximada de sangue no organismo é de 6 litros.
- O ar que respiramos contém aproximadamente 21% de oxigênio.
- Do oxigênio que inspiramos, nosso corpo aproveita apenas 5%
- A água é mais importante de que o alimento, o organismo humano contém cerca de 33 litros de água, a vida não pode ser mantida se essa quantidade de água baixar à 20 litros.

3) DISTÚRBIOS CAUSADOS PELO CALOR

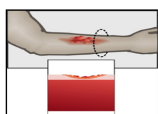
A - QUEIMADURAS

- Nas pequenas queimaduras devemos: lavar com água e evitar romper as bolhas.
- Nas grandes queimaduras, nunca se deve: tirar a roupa da vítima.
- É considerado grande queimado todos os indivíduos com mais de: 30% de área corporal queimada.
- A roupa de uma vítima de queimadura deve ser tirada: rasgando ou cortando seu tecido.

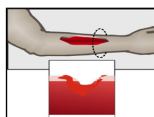
QUANTO À PROFUNDIDADE:



De 1º grau : Quando a queimadura atinge só a superfície da pele. (não ocorre destruição da derme).



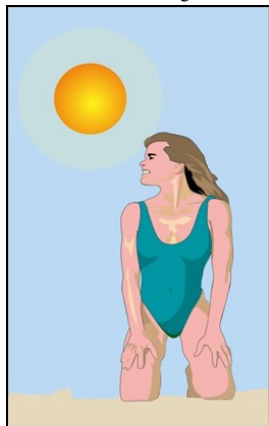
De 2º grau: é caracterizada: pela presença de bolhas e exudação.



De 3º grau: Quando a queimadura atinge todas as camadas da pele a os tecidos mais profundos.

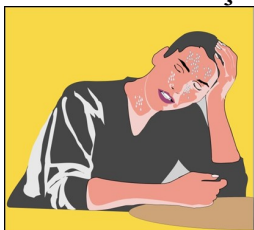
Obs: Queimaduras de 4º grau: são indolores que destroem os tendões, nervos e músculos.

B - INSOLAÇÃO



- É a ação direta e prolongada dos raios de sol sobre o indivíduo, podendo ser manifesta quando a pessoa cai desacordada mantendo a pulsação e respiração.
- Se um indivíduo ficar muito tempo exposto a raios solares na praia ou no campo, ele poderá ser vitimado por uma: insolação.
- São sintomas de insolação: dor de cabeça, rosto afogado, pulso forte e rápido e sem suor, exceto: temperatura baixa.
- São dois sintomas de insolação: dor de cabeça e temperatura elevada.
- Uma pessoa vitimada por insolação deve: ter o corpo refrescado com banho ou por compressas frescas
- Colocar vítima na sombra, aplicar compressas frias sobre a sua cabeça, envolver o seu corpo em toalhas molhadas com água fria.

C - INTERMAÇÃO



- Quando ficamos submetidos a grandes temperaturas em ambientes fechados poderemos ser vitimados por uma: intermação.
- São dois sintomas apresentados pela intermação: pulso fraco e temperatura baixa.
- Retirar a vítima do ambiente fechado, levando-a para um local arejado; deitar a vítima com a cabeça mais baixa do que o corpo, envolvendo-a com lençol úmido.

D - HIPOTERMIA

- Hipotermia se dá: qualquer água que esfrie o suficiente para baixar a temperatura do corpo a menos de 35°.
- A queda de temperatura do corpo humano além do normal causa a: hipotermia.
- A condição na qual o corpo humano perde calor mais rapidamente que pode ser produzido chama-se: hipotermia.
- É a lesão decorrente da exposição prolongada ao frio: geladura.
- Para o tratamento de hipotermia deve-se aquecer a vítima gradualmente.
- Um indivíduo com hipotermia devemos: aquecer o seu corpo de uma maneira geral.
- Não se deve reaquecer a vítima de forma rápida por imersão em água quente, exceto se for por determinação médica expressa.
- Não se deve permanecer com os pés submersos durante longos períodos em água mais fria do que a temperatura do nosso corpo.

E - PARADA RESPIRATÓRIA



- Parada respiratória é a ausência de respiração com a presença de pulsação.
- A quantidade mínima de oxigênio para o ser humano respirar é de: 16%.
- Quando, por ocasião de um acidente a bordo, o acidentado não estiver respirando, devo proceder uma respiração boca-a-boca.
- Para executar o procedimento de respiração boca-a-boca, eu devo verificar antes, se existem corpos estranhos na cavidade bucal, desobstruir as vias respiratórias, vedar as narinas da vítima com os dedos, usar luvas e/ou outras barreiras (proteções) para não se contaminar com o contato com o acidentado.
- Na respiração boca a boca, eu sempre devo deixar a cabeça da vítima voltada para trás.
- A frequência de sopros, numa respiração boca a boca deve ser de 10 a 15 sopros por minuto.

F - PARADA CARDÍACA



- Caso o coração da vítima de um acidente a bordo, não esteja batendo, eu devo iniciar a massagem cardíaca externa.
- Caso seja verificado que, após ter feito a respiração boca a boca, o coração da vítima ainda não está batendo, o procedimento correto será fazer massagem cardíaca externa.
- Outro sintoma que acompanha a parada cardíaca é a menina dos olhos dilatada.
- Pupilas normais e pele corada não são sintomas de parada cardíaca.
- A ausência de respiração e pulsação, palidez intensa, pupilas dilatadas e cianose (extremidades do corpo roxas) são sinais clínicos de parada cardiorrespiratória.

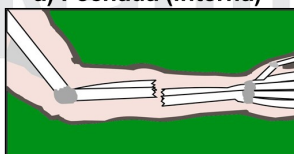
- No caso de parada cardíaca, um murro forte no peito às vezes funciona de imediato.
- A diminuição da pulsação para níveis abaixo de 50 BPM chama-se Bradicardia.
- O aumento da pulsação para níveis acima de 100 BPM chama-se Taquicardia.
- Após a massagem cardíaca ter feito o coração voltar a bater, deve-se continuar a respiração boca a boca.
- Quando houver, ao mesmo tempo, parada respiratória e parada cardíaca, deve-se realizar movimentos intercalados, 8 massagens cardíacas e uma respiração boca a boca.
- A frequência ideal de compressão e descompressão do peito, na massagem cardíaca externa é de 69 vezes por minuto.

G - FRATURA

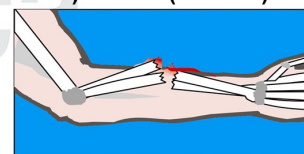
- Tipo de lesão em que ocorre a quebra de um osso.
- Imobilidade parcial ou total, dor, edema na área atingida e dificuldade de mobilidade são sintomas que caracterizam uma fratura.

Tipos de fraturas:

a) Fechada (interna)



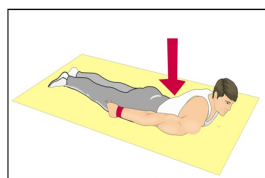
b) Aberta (externa)



- O nome do dispositivo utilizado para imobilizar ossos quebrados, por meio de tiras de pano amarradas a ele, é chamado de tala.
- Para atender vítimas com fratura é necessário imobilizar as partes sob suspeita de fraturas com talas, não puxar os membros, não movimentá-los.
- No caso de fratura de antebraço, podemos imobilizá-lo com tábua, papelão ou jornal grosso.
- Para imobilizar o braço, eu devo deixá-lo dobrado.

- Para fratura na perna, eu posso prender madeiras compridas, por meio de tiras de pano ou cintos, com a perna esticada.
- A posição do pé, de uma perna quebrada, deve ser a mais natural possível.
- Caso exista risco de incêndio ou de explosão, em local próximo a vítima fraturada, eu deverei removê-la primeiro do local de risco.
- O tipo de maca semi-rígida que permite a remoção do pessoal de compartimentos de difícil acesso, como escotilhas pequenas e na vertical chamam-se: Neil Robertson.

Fratura na coluna vertebral



São características da fratura na coluna vertebral: dormência e paralisia do membro, dor local acentuada e deslocamento de vértebras.

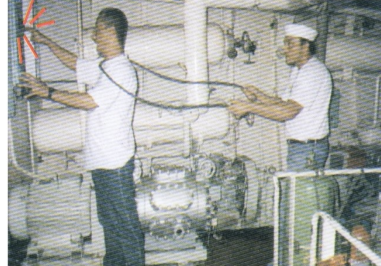
Fratura de crânio

- São características da fratura de crânio: lesão (ferimento) no crânio, perda de sangue pelo nariz e ouvido, perda de consciência ou estado de semi-inconsciência.

OBS: Vítima de fratura de membro deve: ter o membro fraturado imobilizado.

H - CHOQUE ELÉTRICO

- A vítima de choque elétrico precisa ser afastada do contato com a corrente elétrica, faz-se isto utilizando material não condutor de eletricidade.
- Em vítimas de choque elétrico deve-se retirar da boca objetos, dentaduras, pontes, aparelho dental entre outros.
- Para afastar a vítima do contato com a corrente elétrica, utiliza-se pedaços de madeiras, pneus ou peças de porcelana, exceto: peças de metal.
- Após a retirada do contato com a corrente elétrica, caso seja necessário, deve-se realizar respiração boca a boca e massagem cardíaca externa.

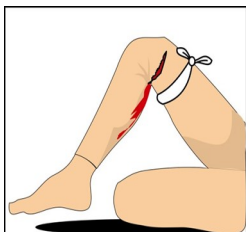


I - HEMORRAGIA



- Para estancarmos uma hemorragia, devemos pressionar o local com um pano grosso.
- O processo de interrupção de um sangramento denomina-se hemostasia.
- O método de hemostasia que menos malefício causa a vítima é a compressão.
- A hemorragia venosa é facilmente controlada por pressão.
- A vítima de hemorragia deve ser aquecida para evitar o choque.
- A hemorragia dos pulmões é caracterizada por golfadas de sangue que saem pela boca, após um acesso de tosse.
- Em caso de amputações de membros, grandes esmagamentos e dilacerações o torniquete ou garrote é a técnica de controle de sangramento indicada.
- São atitudes certas, com relação a vítimas de grandes hemorragias: não dar líquidos enquanto estiver inconsciente e mantê-la agasalhada.
- Hemorragia é a perda de sangue ocasionada por rompimento de um vaso sanguíneo, que tanto pode ser uma veia ou uma artéria.
- Quando existir hemorragia, estanque-a o mais rápido possível, uma grande perda de sangue pode levar a morte em 3 a 5 minutos.
- As hemorragias podem ser classificadas em externas e internas.
- Quando nos deparamos com um indivíduo traumatizado e não visualizamos sangue, podemos estar diante de um quadro de: hemorragia interna.
- São sintomas de hemorragia interna: pulso alterado, sede, palidez interna, mucosas descoradas, inconsciência, dor, confusão, irritabilidade, suores frios e abundantes (sudorese), e sangramentos provenientes de orifícios (boca, nariz e ouvidos).
- Sempre que vemos o sangue, dizemos que a hemorragia é: externa.
- A hemorragia externa pode ser arterial, venosa ou capilar.
- Pressão direta e indireta, curativo compressivo e elevação do ferimento são procedimentos na contenção (controle) de uma hemorragia externa.

J - TORNQUETE



- Em hemorragias muito grandes, use torniquete.
- São cuidados importante com o torniquete: não cobri-lo, aperta-lo sempre que a hemorragia não estancar e não retira-lo logo que a hemorragia cesse; exceto: nunca desapertá-lo.
- Aplico o torniquete utilizando um pano largo e um pedaço de madeira que se fixará ao pano, por meio de um nó. Torcendo a madeira, a pressão interromperá a hemorragia.

K - ESTADO DE CHOQUE



- É um estado gravíssimo. A circulação do sangue se mostra tão deficiente que prejudica o funcionamento do coração e outros órgãos.
- Um desmaio com duração maior que 2 a 3 minutos poderá ser o início de um estado de choque.
- São sintomas de estado de choque: arrepios de frio e confusão mental.

L - AFOGAMENTO



- O afogamento é a causa mais comum de morte depois de um naufrágio.
- No caso de afogamento, proceder do seguinte modo: deite o afogado de lado, para vomitar a água que bebeu, tire a roupa molhada e aqueça-o.

- Caso o afogado não esteja respirando, o procedimento correto é: deitá-lo de lado, limpar sua boca de objetos que obstruam sua respiração e realizar a respiração boca a boca.
- Caso o coração do afogado não esteja batendo, devo proceder uma massagem cardíaca externa.
- A falta de funcionamento dos intestinos constitui fenômeno comum em náufragos dada à exiguidade da alimentação.
- Em um naufrago as condições adversas e limitação de recursos de todas as espécies exigem cuidados especiais com a saúde. É necessário economizar energia, não fazer esforços e não falar desnecessariamente. É conveniente, porém movimentar-se com regularidade, a fim de manter a circulação sanguínea.



- Caso não haja uma descompressão adequada, numa subida de um mergulho pode se ter um barotrauma.
- O tipo de edema apresentado pelo afogamento em água doce é caracterizado por hemólise.
- O tipo de edema apresentado pelo afogamento em água salgada é caracterizado como edema pulmonar.
- Em águas quentes, uma das técnicas para conservar energia é a de “mergulhar o rosto”.
- Devemos nos aproximar de uma vítima de afogamento pelas costas.
- O excesso de água salgada: faz com que o intestino pare de trabalhar.
- Em causa de náusea, tomar logo o remédio contra enjoo e manter-se deitado. O vômito representa; grande perda de água para o organismo.

SIGLAS UTILIZADAS

- PCR = Parada CardioRespiratória
- TCE = Traumatismo Crânio Encefálico.
- DST = Doença Sexualmente Transmissível.
- RCP = Ressuscitação CardioPumonar.
- PAF = ferimentos por Projétil de Arma de Fogo.

Capítulo VIII Combate à Incêndios

1) CBINC (COMBATE A INCÊNDIOS)

Para aprendermos a combater o fogo é preciso conhecê-lo muito bem.

FOGO – É uma reação em cadeia de três elementos que produz luz e calor.

- Os três elementos que produzem o fogo são: combustível, comburente e temperatura de ignição (calor).
- As combustões podem ser classificadas conforme a sua velocidade em: completa, incompleta, espontânea e explosão.
- Quando se descobre um incêndio a bordo é preciso dar o alarme geral.
- O combate a incêndio é muito auxiliado quando removemos para longe o material inflamável e resfriamos os locais próximos.
- Não consiste em uma medida de prevenção de incêndios fumar em local proibido.
- O mais eficiente método de combate a incêndio é: evitar que eles tenham início.



2) COMPONENTES DO TRIÂNGULO DO FOGO

- **COMBUSTÍVEL** é tudo aquilo capaz de entrar em combustão, ou seja, têm a capacidade de se inflamar.
- Quanto ao estado físico, os combustíveis são divididos em sólidos líquidos e gasosos.
- Os combustíveis líquidos são classificados em voláteis e não voláteis.
- Os combustíveis voláteis são aqueles que desprendem vapores à temperatura ambiente,
- Exemplo: álcool, éter e benzina.
- Os combustíveis não voláteis são aqueles que para desprenderem vapores necessitam de aquecimento acima da temperatura ambiente.,
- Exemplo: óleos lubrificantes tanto de combustível quanto de linhaça.
- O combustível que não possui comburente é o carbono.



- O **COMBURENTE** é um elemento da natureza que reage com as substâncias para gerar a combustão e pode ser o oxigênio. Quando associado quimicamente a um combustível é capaz de fazê-lo entrar em combustão.
- O comburente mais facilmente encontrado na natureza é o oxigênio.
- O ar que respiramos contém aproximadamente 21% de oxigênio, 78% de nitrogênio e 1% de outros gases.



- Normalmente não ocorrerão chamas, quando a quantidade de oxigênio no ar for inferior a 16%. O carvão é uma das exceções, queima com 9% de oxigênio.

- **TEMPERATURA DE IGNIÇÃO:** é a quantidade de calor necessária para que os vapores do combustível entrem em combustão.

- **PONTO DE FULGOR:** é a temperatura mínima que um combustível começa a desprender vapores, se inflamam rapidamente, e se apagam depois.

- **PONTO DE IGNIÇÃO:** é a temperatura acima da qual o combustível desprende vapores, se inflamam rapidamente e continuam a queimar.

3) CLASSIFICAÇÃO DOS INCÊNDIOS

CLASSE	TIPO DE EXTINTOR	TIPO DE MATERIAS	MODO DE UTILIZAÇÃO	USADOS EM
A	ÁGUA	Devem ser usados no combate a incêndios em materiais sólidos inflamáveis;	Deve-se apertar o gatilho, direcioná-lo para a base da chama.	A água é um agente extintor que pode ser usado nos incêndios em acomodações.
B	ESPUMA	Os extintores de espuma são utilizados em incêndios em líquidos inflamáveis.	Deve-se virá-lo, de modo que a tampa fique para baixo, e dirigir o jato sobre a base da chama.	Ao sentir-se um cheiro de queimado vindo do motor deve-se em caso de incêndio utilizar o extintor portátil de espuma.
C	CO ₂	Os extintores de CO ₂ são utilizados em incêndios em materiais elétricos;	Deve-se retirar o pino de segurança, segurar o difusor e apertar o gatilho direcionando o jato, para a base do fogo. Deve-se ter um cuidado especial com o manuseio deste extintor, evitando o contato direto do jato com a pele e os olhos.	Ao observar fumaça saindo do console de navegação, deve-se pegar o extintor de CO ₂ para dar combate.
D	PÓ QUÍMICO	Os extintores de pó químico são utilizados em incêndios em metais combustíveis.	A extinção é feita usando-se agentes absorvedores de calor, tais como, certos pós-químicos que não reagem com os metais que estão queimando.	O extintor de pó químico é usado para combater incêndios em metais combustíveis como sódio potássio, magnésio, titânio e alumínio.

4) INCONVENIENTES E DESVANTAGENS

- O extintor de pó químico seco tem como desvantagens: os resíduos podem avariar os equipamentos eletrônicos.
- O agente extintor CO₂ tem como inconveniente: podem asfixiar uma pessoa em ambientes não ventilados.
- Um dos extintores mais eficientes é o extintor de halon, entretanto está sendo retirado do mercado por razões ambientais. Motivo que levou os países desenvolvidos a não utilizarem os extintores de halon é que: destroem a camada de ozônio.

5) OBSERVAÇÕES

- Existe uma técnica para o emprego da espuma no combate a incêndios em grandes tanques com gasolina ou óleo lubrificante: aplicação de jatos de espuma nas anteparas.
- O elemento que constitui a maior parcela da atmosfera é o: nitrogênio.
- Os incêndios que se verificam em metais como magnésio titânio e lítio são: os da classe D.
- Os tipos de sensores existentes nos sistemas de incêndios são classificados quanto aos fenômenos que detectam, quais sejam: a fumaça, o oxigênio e a chama.
- As substâncias que têm a capacidade de se inflamar são chamadas de: combustíveis.
- Quando se verifica um incêndio violento em um compartimento, com acúmulo de destroços prejudicando a aproximação, deve-se usar: jatos sólidos d'água.

6) ABAFAMENTO

- O primeiro método de extinção de incêndios, que consiste em reduzir a quantidade de oxigênio a 16% chama-se: abafamento.
- Os incêndios de combustíveis que tenham comburente em sua estrutura íntima somente poderão ser extintos por: abafamento.
- O vapor de água pode ser usado como agente extintor por: abafamento.
- A função dos extintores de classe B são: abafadoras.

7) AÇÃO PRINCIPAL E SECUNDÁRIA

- O agente extintor dióxido de carbono – CO₂ tem como funções principal e secundária: abafar e isolar.
- O agente extintor de espuma tem como funções principais e secundárias, respectivamente: abafar e isolar.

8) IDENTIFICAÇÃO DOS EXTINTORES

Os combustíveis da classe “A” são identificados por um **triângulo verde** com a letra “A” no centro.



Os combustíveis da classe “B” são identificados por um **quadrado vermelho** com a letra “B” no centro.



Os combustíveis da classe “C” são identificados por um **círculo azul** com a letra “C” no centro.

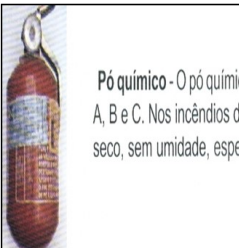


Os combustíveis da classe “D” são identificados por uma **estrela amarela de cinco pontas** com a letra “D” no centro.



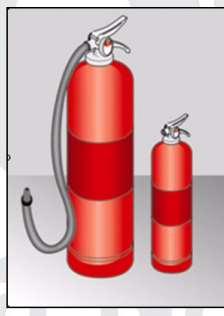
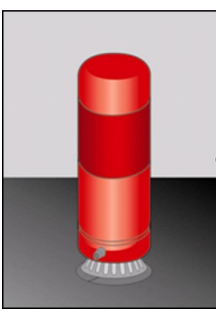
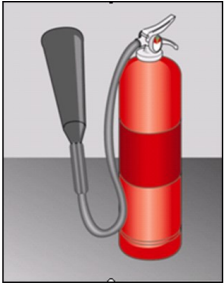
9) AGENTES EXTINTORES

- Os agentes extintores são: água, espuma, CO₂ (gás carbônico) e pó químico.
- Nas embarcações, esses agentes são encontrados em redes de incêndio, sistemas fixos de extinção e em extintores portáteis.

Água - Utilizada para incêndios das classes A e B. Não deve ser utilizada em incêndios das classes C e D.		Espuma - Utilizada para incêndios das classes A e B. Não deve ser utilizada em incêndios das classes C e D.	
CO₂ - Pode ser utilizado em incêndios das classes A, B e C. Não deve ser utilizado para incêndios da classe D.		Pó químico - O pó químico pode ser utilizado para incêndios das classes A, B e C. Nos incêndios da classe D, poderá ser utilizado um pó químico seco, sem umidade, específico para determinados metais combustíveis.	

10) EXTINTORES PORTÁTEIS

- Empregados para combater princípios de incêndios, são eficazes para extinguir o fogo em seus momentos iniciais.
- Possuem o seu agente extintor e o propelente (impulsiona a água para fora do recipiente),
- São identificados por letras (A, B, C, D), conforme as classes de incêndio em que podem ser utilizados.

Extintor a água • Agente extintor - Água • Propelente - CO₂ ou ar comprimido • Classe de Incêndio - A		
	Extintor a espuma • Agente extintor - Espuma • Propelente - CO₂ • Classes de incêndio - A e B	
	Extintor a CO₂ • Agente extintor - CO₂ • Propelente - Descompressão do gás • Classes de Incêndios - B e C	
	Extintor a pó químico • Agente extintor - Pó químico a base de bicarbonato de sódio ou de potássio • Propelente - CO₂, ar comprimido ou nitrogênio • Classes de Incêndios - B e C O agente extintor é o bicarbonato de sódio ou de potássio, substâncias que, ao entrarem em contato com altas temperaturas, liberam gás carbônico (CO₂).	

11) PROCESSOS DE EXTINÇÃO DE INCÊNDIOS

2.2 Processos de extinção de incêndios

Resfriamento - Consiste em reduzir a quantidade de calor utilizando-se a água. Desse modo, estamos agindo sobre o lado do triângulo do fogo relativo à **temperatura de ignição**. Baixando essa temperatura, o fogo se extinguirá.



Abafamento - Reduzindo-se a quantidade de oxigênio da combustão, atua-se no lado do triângulo relativo ao comburente, extinguindo o fogo por abafamento. É o processo de extinção quando se utiliza CO_2 , espuma ou pó químico como agente extintor.



Isolamento - Para atacarmos o lado do triângulo relativo ao combustível, temos que reduzir a um mínimo a quantidade de combustível que está queimando. Podemos fazer isto, removendo-se o material combustível ou fechando-se a canalização que estiver alimentando o fogo.



12) ÁREAS DE RISCOS

- Residências, escolas e escritórios são áreas de pequeno risco de incêndios e quando estes ocorrem são de pequenas proporções.
- Armazéns, lojas, oficinas e garagens são áreas de médio risco de incêndios, e quando esses acontecem são de proporções médias.
- Postos de gasolina, serrarias, laboratórios químicos e depósitos de combustíveis são áreas de grande risco de incêndios e quando esses ocorrem, são de grande proporção.
- Em uma lancha com motor a gasolina, o primeiro cuidado que se deve ter antes de dar a partida no motor é: ventilar a área do motor por pelo menos 4 minutos.
- Um posto de gasolina estava num local de temperatura muito fria. Um interruptor elétrico desprende uma faísca e logo começou um incêndio. Mas a gasolina não havia sido aquecida. O incêndio ocorreu porque: a gasolina desprende gases que se inflamam sem precisar aquecimento.

13) INCÊNDIO A BORDO

- Se ocorrer um incêndio a bordo lembre-se que a primeira preocupação é a vida humana.



- Não esqueça: coloque as pessoas a **barlavento das chamas** e faça-as vestirem o colete salva-vidas imediatamente.
- Sua embarcação começa a pegar fogo e o vento está entrando por BE. Seu posicionamento para dar o combate às chamas será: me mantendo na proa ou na popa.

EXERCÍCIO PARA MEMORIZAÇÃO (COMBATE À INCÊNDIO)

1. Quais são os métodos de transmissão de calor?

R: Irradiação, condução e convecção.

2. O que determina a quantidade e o tipo de extintor portátil nas embarcações de esporte e recreio?

R: o comprimento da embarcação.

3. Durante um reabastecimento o que deve ser feito?

R: Limpar imediatamente os derramamentos.

4. Cite exemplo de combustíveis voláteis:

R: Éter e benzina

5. Por que não devemos usar água salgada em incêndios de classe C?

R: Conduz eletricidade.

6. O que é combustão?

R: Uma reação química simples, geralmente uma oxigenação entre combustível e oxigênio (comburente).

7. Qual o tipo de extintor ideal para uso em motores náuticos e praças de máquinas?

R: Extintor de espuma.

8. Qual o extintor ideal para combate a incêndio no console de navegação?

R: CO₂.

9. Num incêndio, a que níveis precisamos reduzir o oxigênio naquele local, para que o fogo se extinga por abafamento?

R: Abaixo de 16%. (a marinha recomenda abaixo de 18%).

10. O extintor de PQS (pó químico seco) tem como desvantagens:

R: Os resíduos podem avariar equipamentos eletrônicos.

11. O que torna uma queima auto-sustentável é a:

R: Quantidade de ar ilimitado.

12. O agente extintor CO₂ tem como funções principal e secundária:

R: Abafar e resfriar.

13. Em incêndios da classe B e C o agente extintor empregado é o de:

R: CO₂.

14. O vapor de água pode ser útil como agente extintor por:

R: Abafamento.

15. Os locais adequados para armazenar material combustível, a bordo de embarcações, são os compartimentos:

R: Localizados abaixo da linha d'água.

16. O incêndio da classe "C" é o:

R: Que ocorrem em materiais elétricos.

17. O incêndio que envolve materiais fibrosos ou sólidos que deixam como resíduos, brasas ou cinzas, é denominado:

R: Incêndios classe A.

18. Os detectores de temperatura são classificados em:

R: Termostático e Termo velocímetro.

19. Os extintores utilizados em incêndios classe D, são conhecidos como:

R: Extintores a pó seco.

O SIMULADO deste Capítulo, encontra-se em Anexo.

SIMULADO

Curso de Arrais Amador e Motonauta

Material de apoio para memorização, revisão e testes práticos.

Voo Escola Náutica - Brasília/DF

EXERCÍCIO PARA MEMORIZAÇÃO

- 1) Para uma pessoa com hipotermia que tipo de bebida deverá ser oferecido?
R = Bebida quente e doce.
- 2) Uma embarcação exibindo três luzes encarnadas no mastro principal exposta em linha vertical significa?
R = Embarcação restrita devido a seu calado.
- 3) Qual equipamento de salvatagem é liberado de um casulo?
R = Balsa Salva vidas.
- 4) Um veleiro ou embarcação a remo deverá manter qual distancia da margem?
R = 100 Metros.
- 5) A água combate o fogo por resfriamento de que forma?
R = De forma a resfriar o ambiente e reduzir a temperatura de ignição.
- 6) Um iate (embarcação de grande porte) deverá ser regularizado a onde?
R = Tribunal Marítimo.
- 7) Quando uma frente fria se aproxima o que significa?
R = O tempo irá piorar.
- 8) Em um naufrágio o que mais mata o náufrago é a:
R = Hipotermia.
- 9) Como chamamos o deslocamento de uma embarcação?
R = Empuxo.
- 10) Qual Melhor local para guardamos material inflamável?
R = Abaixo da linha d'água (lugar fresco e arejado).
- 11) O termo "em movimento" também se aplica à embarcação sob:
R = Máquinas, mas parada e sem seguimento.
- 12) Qual nome do nó ligado por duas bitolas diferentes?
R = Nó torto
- 13) Qual canal de frequência de radio é utilizado para chamadas de emergência nas grandes embarcações?
R = Canal 16
- 14) O que significa matroca?
R = Embarcação a deriva sem rumo.
- 15) O que utilizamos para resgatar o náufrago?
R = Retinida com cabo flutuante.
- 16) Uma embarcação com comprimento igual a 100mt, fundeada em visibilidade restrita, deverá soar:
R = Um apito longo e o sino a vante.
- 17) Uma embarcação á noite exibindo três luzes circulares verdes formando um triangula, além das luzes de navegação, há que se ter atenção porque será uma embarcação:
R = Em operações de drenagem.
- 18) A região de balizamento que engloba o Brasil é chamado:
R = Região B
- 19) Quando um navegante vem se aproximando de uma bifurcação de canal e se depara com um balizamento de duas cores e verifica que a maior profundidade está no canal a seu boreste, quais seriam as duas cores vistas pelo navegante?
R = Verde com uma faixa horizontal encarnada.

20)A marca de tope do sinal Cardinal leste é:

R= dois cones pretos, um sobre o outro com os vértices para cima.

21)Correr com o tempo significa:

R= Arribar nas ondas para ganhar velocidade.

22)As combustões podem ser classificadas conforme sua velocidade em :

R= completa, espontânea e química.

23)O vapor de água pode ser utilizado como agente extintor por:

R= Abafamento.

24)O agente extintor CO2 tem como inconveniente o seguinte:

R= Pode asfixiar uma pessoa em ambientes não ventilados.

25)Hipotermia se dá:

R= Qualquer água que resfrie o suficiente para abaixar a temperatura do corpo a menos de 35 graus centígrados.

26)A quantidade aproximada de sangue no organismo é de:

R= 6 litros.

27)Havendo revezamento na balsa salva-vidas e para um melhor conforto de quem está na balsa:

R= a roupa deverá ser trocada para que os da balsa permaneçam com roupas sempre secas.

28)Em um naufrágio as condições adversas à limitação de recursos de toda espécie exigem cuidados especiais com a saúde. É necessário economizar energia, não fazer esforços e não falar desnecessariamente. É conveniente, porém movimentar-se com regularidade a fim de:

R= Manter a circulação sanguínea.

29)Os danos causados aos sinais náuticos sujeitam o causador a :

R= Inquérito Policial.

30)A penalidade por conduzir embarcação em estado de embriaguez é:

R= Suspenso do Certificado de Habilitação até cento e vinte dias. A reincidência sujeitará ao infrator a pena de cancelamento do Certificado de habilitação.

31) Segundo a RLESTA, a navegação realizada entre portos brasileiros e estrangeiros é:

R= Longo curso.

32)Quem estabelece os requisitos para homologação em Estados de Manutenção de Equipamentos de salvação é:

R= A autoridade marítima.

33)Considerando as áreas seletivas para navegação definidas pela NORMAM 03,as embarcações de propulsão a motor, reboque de esqui aquático. Para – quedas e painéis de publicidade poderão trafegar a partir de:

R= 200 metros da linha de base.

34)A temperatura mínima da qual um combustível desprende gases suficientes para serem inflados por uma fonte externa de calor, mas não em quantidade suficiente para manter a combustão chama se:

R= Ponto de Fulgor.

CAPÍTULO II – MANOBRA DE EMBARCAÇÕES (SIMULADO)

1. É um fator que não altera nas condições de manobra da embarcação:

- A. Tipo de leme;
- B. Condições do vento;
- C. Temperatura da água;
- D. Número de propulsores.

2. Com relação ao leme, podemos dizer que é uma:

- A. Estrutura metálica ou de madeira que tem por finalidade dar direção à embarcação e mantê-la no rumo determinado;
- B. Estrutura localizada na popa da embarcação que serve para guiná-la com a ação dos motores;
- C. Estrutura metálica ou de madeira que possui cana do leme e serve para impulsionar a embarcação numa direção determinada;
- D. Estrutura geralmente de ferro que possui alhetas que direcionam a embarcação num rumo determinado.

3. Com relação ao hélice, podemos dizer que é uma:

- A. Estrutura metálica que possui pás e serve para movimentar a embarcação através de seu próprio giro acoplado através de um eixo longitudinal a um motor;
- B. Estrutura metálica que possui pás e serve para impulsionar a embarcação através de seu eixo longitudinal;
- C. Estrutura metálica que possui pás laterais que formam uma cativação longitudinal que impulsiona o leme para movimentar a embarcação;
- D. Estrutura metálica, capaz de girar no seu eixo e movimentar a embarcação no sentido dos bordos para atracá-la e desatracá-la.

4. As âncoras são. Peças metálicas, capazes de:

- A. Prender no fundo, para permitir que a embarcação agarre;
- B. Fundear nos fundeadouros de boa tença;
- C. Prender no fundo para permitir que a embarcação se mantenha fundeada, ou seja, sem se deslocar da posição;
- D. Fundear nos fundeadouros com vento forte ou correnteza para evitar que a embarcação agarre.

5. O que são amarras?

- A. Elos que servem para prender a âncora ao Anete;
- B. Elos ou cabos que servem para prender a âncora ao porão da amarra;
- C. Elos ou cabos que servem para prender a âncora ao paiol da amarra ou ao convés da embarcação;
- D. Elos ou cabos que servem para prender a âncora ao convés da embarcação.

6. As fainas de fundear ou suspender devem ser feita sempre observando:

- A. As condições de vento, correntes e maré. Procurando afilar-se ao que predominar mais;
- B. As condições de vento e corrente, procurando dar máquina atrás antes de largar a âncora e parando após ter prendido no fundo;
- C. As condições de mar, sempre verificando o tipo de tença e a profundidade local para saber quantas âncoras largar;
- D. As condições de tempo para verificar o local de fundeio.

7. Qual das condições abaixo não é necessária para caracterizar um bom fundeadouro?

- A. Ser abrigado de ventos, correntes e ondas;
- B. Ter uma profundidade adequada ao fundeio;
- C. Ter um fundo de boa tença;
- D. Ter um espaço limitado para não se fundear fora da área permitida.

8. Para atracar deve-se, em geral manobrar da seguinte forma:

- A. Aproximar-se do cais num ângulo de 90°, de modo a passar um cabo de proa logo que possa. Colocando o leme para o bordo do cais para deslocar a popa para este;
- B. Aproximar-se do cais num ângulo de 45°, de modo a passar um cabo de proa logo que possa. Colocando o leme para o bordo oposto do cais. Para deslocar a popa para este;
- C. Aproximar-se do cais num ângulo de 90°, de modo a passar um cabo de proa logo que possa. Colocando o leme para o bordo oposto ao do cais. Para deslocar a popa para este;
- D. Aproximar-se do cais com qualquer ângulo, desde que sem seguimento. Guinando-se a popa para o cais e passando o cabo de ré.

9. Os cabos principais de amarração são:

- A. Lançantes, espringues e traveses;
- B. Lançantes de proa e de popa e traveses;
- C. Espringues de proa e de popa e retinidas;
- D. Lançantes. Espringues e retinidas.

10. O que são espias e para que servem?

- A. São cabos de amarração usados na faina de atracar uma embarcação;
- B. São cabos de fibra vegetal ou sintética que servem para prender a embarcação a uma bóia ou a outra embarcação;
- C. São retinidas que servem para conduzir os cabos de amarração;
- D. São cabos de aço ou ferro que servem para prender as amarras às âncoras em embarcação de esporte e recreio.

11. Havendo corrente no local que se vai atracar uma lancha. Devemos aproveitar seu efeito e :

- A. Atracar a favor da corrente para aproveitar seu efeito de encostar a embarcação ao cais;
- B. Atracar com um cabo dizendo para avante e outro dizendo para ré;
- C. Atracar contra a corrente passando-se um cabo dizendo para avante e outro dizendo para ré;
- D. Esperar a corrente cessar para evitar seu efeito que é prejudicial à manobra de atracação.

12. Para desatracar a embarcação devemos:

- A. Largar os cabos de avante e abrir a proa dando máquina adiante para folgar os cabos de ré;
- B. Largar os cabos de ré, procurando manobrar para abrir a popa e com, o motor dando atrás, aproveitar o efeito do leme para afastar a popa e então largar os cabos de avante;
- C. Largar os cabos de ré, procurando utilizar os cabos de avante para abrir a popa com máquina adiante toda a força;
- D. Largar todos os cabos máquina adiante toda a força para sair rapidamente do cais.

13. Com corrente de proa minha desatracação se processa:

- A. Folgando primeiro os cabos de vante e mantendo os de ré apertados;
- B. Folgando primeiro os cabos de ré e mantendo os de vante apertados;
- C. Folgando todos os cabos e largando a embarcação ao efeito da corrente;
- D. Espera-se o efeito da corrente cessar para iniciar a manobra de desatracação.

14. Para que utilizamos a bóia de arinque?

- A. Para amarrar a embarcação num local próximo à marina;
- B. Para evitar que a embarcação garre.
- C. Para indicar o local onde a âncora ficou presa no fundo;
- D. Para determinar o local onde podemos fundear com segurança.

15. São partes de uma embarcação:

- A. Proa, popa, boca quilha bordos e convés;
- B. Través, calado e borda livre;
- C. Avante, a ré e meia-nau;
- D. Boreste, bom bordo e trim.

16. Espia que serve para amarrar a embarcação, saindo perpendicularmente ao cais:

- A. Lançante de proa;
- B. Espringue de popa;
- C. Través;
- D. Retinida.

17. Uma embarcação com um hélice com rotação direita, com leme a meio, com seguimento e hélice em marcha avante, a proa guinará para:

- A. Bombordo;
- B. Boreste rapidamente;
- C. Boreste lentamente;
- D. Bombordo lentamente.

18. Uma embarcação com um hélice com rotação direita, com leme a meio, com seguimento e hélice em marcha à ré, a proa guinará para:

- A. Bombordo;
- B. Boreste rapidamente;
- C. Boreste lentamente;
- D. Bombordo rapidamente.

19. Uma embarcação com um hélice com rotação direita, com leme a boreste, com seguimento e hélice em marcha avante, a proa guinará para:

- A. Bombordo rapidamente;
- B. Boreste rapidamente;
- C. Bombordo lentamente;
- D. Boreste.

20. Uma embarcação com um hélice, com rotação direita com leme a boreste, com seguimento e hélice em marcha à ré, a proa guinará para:

- A. Bombordo;
- B. Boreste lentamente;
- C. Boreste rapidamente;
- D. Bombordo lentamente.

21. Uma embarcação com um hélice, com rotação direita, com leme a bombordo, com seguimento e hélice em marcha avante, a proa guinará para:

- A. Bombordo;
- B. Boreste;
- C. Bombordo lentamente;
- D. Boreste rapidamente.

22. Uma embarcação com um hélice, com rotação direita, com leme a bombordo, com seguimento e hélice em marcha à ré, a proa guinará para:

- A. Bombordo;
- B. Boreste;
- C. Boreste rapidamente;
- D. Bombordo lentamente;

23. Uma embarcação com um hélice, com rotação direita, com leme a meio, partindo do repouso e hélice em marcha avante, a proa guinará para:

- A. Bombordo lentamente;
- B. Boreste rapidamente;
- C. Boreste muito lentamente;
- D. Boreste lentamente.

24. Uma embarcação com um hélice, com rotação direita, com leme a meio, partindo do repouso e hélice em marcha à ré, a proa guinará para:

- A. Bombordo lentamente;
- B. Boreste rapidamente;
- C. Boreste muito lentamente;
- D. Boreste lentamente;

25. Uma embarcação com um hélice, com rotação direita, com leme a boreste, partindo do repouso e hélice em marcha avante, a proa guinará para:

- A. Bombordo lentamente;
- B. Boreste rapidamente;
- C. Boreste muito lentamente;
- D. Boreste lentamente.

26. Uma embarcação com um hélice, com rotação direita, com leme a boreste, partindo do repouso e hélice em marcha à ré, a proa guinará para:

- A. Bombordo lentamente;
- B. Boreste rapidamente;
- C. Boreste muito lentamente;
- D. Boreste lentamente.

27. Uma embarcação com um hélice, com rotação direita, com leme a bombordo, partindo do repouso e hélice em marcha avante, a proa guinará para:

- A. Bombordo rapidamente;
- B. Boreste rapidamente;
- C. Boreste muito lentamente;
- D. Boreste lentamente.

28. Uma embarcação com um hélice, com rotação direita, com leme a bombordo partindo do repouso e hélice em marcha à ré, a proa guinará para:

- A. Bombordo;
- B. Boreste muito lentamente;
- C. Boreste rapidamente;
- D. Bombordo rapidamente.

29. Suspenda. Em manobra é:

- A. Sair com a embarcação do local de fundeio recolhendo a âncora;
- B. Levantar um peso a bordo;
- C. Sair com a embarcação do cais;
- D. Desamarrar a embarcação de uma bóia.

30. A âncora mais comum abordo das embarcações de esporte e recreio é:

- A. Fateixa;
- B. Husca-vida;
- C. Danforth;
- D. Almirantado.

31. São partes do leme:

- A. Madre, Cana e porta;
- B. Cabeça, corpo e dobradiças;
- C. Corpo, Anete e cepo;
- D. Cabeça, Anete e haste.

32. Numa atracação com vento ou corrente perpendicular ao cais, com aproximação a Barlavento, deverá aproximar com embarcação:

- A. Paralela ao cais com muito seguimento Paralela ao cais;
- B. Com pouco seguimento;
- C. Com ângulo de 90° com o cais;
- D. Com muito seguimento e pouca inclinação ao cais.

33. Numa atracação, com vento ou corrente perpendicular ao cais, com aproximação a Sotavento, deverá aproximar com a embarcação:

- A. Paralela ao cais, com muito seguimento;
- B. Paralela ao cais, com pouco seguimento;
- C. Com um ângulo aproximado de 45° com o cais;
- D. Com um ângulo de 90° com o cais.

- 34. Numa atracação com vento ou corrente, paralelos ao cais, deverei aproximar com a Embarcação:**
- A. A favor do que predominar e paralelo ao cais;
 - B. Sempre contrário ao vento ou corrente, com ângulo agudo ao cais;
 - C. Com ângulo agudo ao cais e pouco seguimento;
 - D. A favor da corrente ou vento e com pouco seguimento.
- 35. Para se largar do cais sem vento e sem corrente, deverei:**
- A. Largar todas as espias do cais e dar máquina adiante devagar;
 - B. Com leme contrário ao cais e máquina devagar adiante, largar todas as espias, exceto a de ré, que esteja dizendo para avante;
 - C. Com o leme a meio e máquina devagar a ré, largar todas as espias exceto a de avante;
 - D. Largar todas as espias e dar atrás com a máquina, com leme a meio.
- 36. Para se largar do cais com vento e corrente pela proa, deverei:**
- A. Largar todas as espias. Exceto a que diz para avante, na popa. Mantendo o leme contrário ao cais;
 - B. Largar todas as espias e manter o leme a meio;
 - C. Largar todas as espias. Exceto a que diz para avante, na proa. Mantendo o leme a mero;
 - D. Largar todas as espias. Exceto a que diz para ré na popa. Mantendo o leme contrário ao cais.
- 37. Para se largar de um cais com vento e corrente pela popa, deverei:**
- A. Largar todas as espias. Exceto a que diz para avante, na popa. Mantendo o leme contrário ao cais
 - B. Largar todas as espias e manter o leme a meio;
 - C. Largar todas as espias. Exceto a que diz para ré, na proa. Mantendo o leme na direção do cais;
 - D. Largar todas as espias. Exceto a que diz para avante, na proa. Mantendo o leme na direção do cais.
- 38. Deve-se fundear a embarcação de esporte e recreio, com âncora danforth. Evitando os fundeadouros de tença de:**
- A. Lama;
 - B. Lodo mole;
 - C. Areia mole;
 - D. Areia dura.
- 39. Qual a regra simples para se determinar à quantidade de amarra a se largar num Fundeio normal ?**
- A. No mínimo 2 vezes a profundidade local;
 - B. No mínimo 1.5 vezes a profundidade local;
 - C. No mínimo 3 vezes a profundidade local;
 - D. No mínimo 6 vezes a profundidade local.
- 40. Quando houver risco de mau tempo ou o fundeio for muito demorado. Qual a regra para se largar à amarra, com segurança da embarcação não sair da posição?**
- A. 8 vezes a profundidade local;
 - B. 5 vezes a profundidade local;
 - C. 6 vezes a profundidade local;
 - D. No mínimo 8 vezes a profundidade local.
- 41. Para se pegar uma bóia para amarrarmos uma embarcação, devemos proceder:**
- A. Aproximados a ela com pouco seguimento;
 - B. Paralelos a ela com muito seguimento;
 - C. Dando atrás ao passarmos da bóia;
 - D. Aproximados a ela com muito seguimento.
- 42. O que vem a ser tença?**
- A. Tipo de material que fica no fundo para segurar a embarcação;
 - B. Tipo de fundo (qualidade);
 - C. Tipo de âncora;
 - D. Ondulações que geram perfis diferenciados do fundo.

- 43. Devemos evitar fundear em área:**
- A. Com pouca profundidade;
 - B. Com fundo de lama;
 - C. Com possibilidades de ventos e correntes;
 - D. Onde o espaço de giro da embarcação seja limitado.
- 44. Para se suspender de um fundeadouro, devemos:**
- A. Ir recolhendo âncora com máquina devagar adiante caso a amarra esteja tesada para avante;
 - B. Ir recolhendo a âncora com máquina devagar atrás;
 - C. Ir recolhendo a âncora observando a posição da amarra em relação à proa da embarcação;
 - D. Ir recolhendo a âncora com máquina devagar adiante caso a amarra esteja perpendicular à embarcação.
- 45. Uma embarcação no visual da minha para existir com certeza o risco de Colisão deverá apresentar a seguinte situação:**
- A. Marcação variando e distância aumentando;
 - B. Marcação variando e distância diminuindo;
 - C. Marcação constante e distância diminuindo;
 - D. Marcação constante e distância aumentando.
- 46. Para fundear devemos:**
- A. Para a máquina e largar a âncora;
 - B. Inverter a máquina e quando estiver caindo à ré e largar a âncora;
 - C. Largar a âncora com seguimento avante;
 - D. Quando a embarcação estiver sem seguimento, largar a âncora e dar máquina devagar adiante.
- 47. Quando numa embarcação de dois hélices um deles dá atrás e outro adiante com a mesma rotação. Essa embarcação:**
- A. Tende a seguir em linha reta para avante;
 - B. Tende a girar a proa para o mesmo bordo do hélice que dá atrás;
 - C. Tende a girar a proa para o bordo contrário ao do hélice que dá atrás;
 - D. Tende a girar a proa para o mesmo bordo do hélice que dá adiante.
- 48. Para se fundear com corrente e vento, deve-se:**
- A. Sempre aproar ao que tiver mais forte;
 - B. Aproar ao vento caso a embarcação tiver uma estrutura alta no convés;
 - C. Aproar à corrente independente do vento;
 - D. Fundear independente do efeito do vento ou da corrente.
- 49. Quando duas embarcações navegam em canal estreito em rumos opostos aproximando-se:**
- A. A embarcação que navega subindo o canal deve manobrar para boreste e a outra manter o rumo;
 - B. A embarcação que navega descendo o canal deve manobrar para boreste e a outra manter o rumo;
 - C. Ambas devem tomar a margem de seu boreste;
 - D. Ambas devem manter-se boreste com boreste.
- 50. Qual das correlações abaixo está totalmente correta?**
- A. Boreste - lado direito da embarcação, bombordo- lado esquerdo da embarcação, avante - fica na frente, a ré - fica atrás;
 - B. Boreste - lado esquerdo da embarcação, bombordo - lado direito da embarcação, avante - fica na frente, a ré - fica atrás;
 - C. Través - ao lado da embarcação, avante - parte da frente da embarcação, a ré - parte de trás da embarcação;
 - D. Través - bordos da embarcação, boreste - lado direito da embarcação, bombordo - lado esquerdo da embarcação.

GABARITO – MANOBRAS |

1. C	14. C	27. A	40. B
2. A	15. A	28. B	41. A
3. A	16. C	29. A	42. B
4. C	17. C	30. C	43. D
5. C	18. C	31. A	44. A
6. A	19. D	32. B	45. C
7. D	20. B	33. C	46. B
8. B	21. A	34. B	47. B
9. A	22. C	35. B	48. B
10. A	23. A	36. A	49. C
11. C	24. D	37. C	50. A
12. B	25. D	38. D	
13. A	26. D	39. C	

CAPÍTULO III - SOBREVIVÊNCIA E SEGURANÇA NO MEIO MARINHO (SIMULADO)

- 1. Para que serve o colete salva-vidas, que deverá ser guardado a bordo em quantidade exigida pela Portaria 0026/94 da DPC?**
 - A. Para ser vestido no caso de ter de abandonar a embarcação, para que o náufrago flutue com ele;
 - B. Para ser vestido no caso de incêndio a bordo como roupa de proteção;
 - C. Para ser utilizado como material de controle de avarias no caso de acidentes com o casco da embarcação;
 - D. Para ser utilizado como meio de flutuação quando o passageiro desejar pular na água para nadar um pouco.
- 2. São equipamentos de salvamento exigidos em embarcação de esporte e recreio exceto:**
 - A. Balsa salva-vidas;
 - B. Colete salva-vidas;
 - C. Boia circular;
 - D. Baleeira.
- 3. Qual dos equipamentos de salvamento abaixo fica em um casulo fechado e se infla com um dispositivo especial para ser utilizado pelos náufragos?**
 - A. Boia circular;
 - B. Colete salva-vidas;
 - C. Balsa;
 - D. Bote rígido.
- 4. O colete salva-vidas deve ser:**
 - A. Amarrado ao corpo com a parte flutuante para frente;
 - B. Amarrado ao corpo com a parte flutuante para as costas;
 - C. Conduzido pelo náufrago na mão;
 - D. Jogado na água para o náufrago se apoiar.
- 5. O número de coletes a bordo deve atender:**
 - A. A todos os passageiros adultos;
 - B. A todos os passageiros;
 - C. Ao limite máximo de pessoas a bordo;
 - D. A todos os membros da tripulação.
- 6. O colete salva-vidas deve ficar:**
 - A. Amarrado a embarcação em local bem fechado para protegê-lo da ação do tempo;
 - B. No convés principal solto para ser utilizado em caso de emergência;
 - C. Num paiol da embarcação ou no compartimento de acomodações;
 - D. Em local de fácil acesso em caso de necessidade e nunca amarrado a embarcação.
- 7. O que deve ser amarrado na boia circular para facilitar o resgate de alguém que caiu na água?**
 - A. Um cabo flutuante com alça de mão;
 - B. Uma retinida com pinha na ponta;
 - C. Um foguete pirotécnico;
 - D. Uma caixa de primeiros socorros.
- 8. A balsa rígida serve para ser utilizada:**
 - A. No caso de incêndio a bordo;
 - B. No caso de emergência a bordo;
 - C. Para abandonar a embarcação em caso de emergência;
 - D. Para Jazer em proximidades de praias.
- 9. O cabo que prende a balsa rígida a embarcação só deve ser cortado quando:**
 - A. Já estiverem todos embarcados na balsa;
 - B. A embarcação estiver afundando;
 - C. A balsa estiver pronta para navegar;
 - D. A balsa estiver furada;

10. Para embarcar na balsa devemos evitar:

- A. Fazer peso de um lado só para ela não virar;
- B. Utilizar o lado que estiver com muito vento;
- C. Pressionar a borda pois ela pode furar;
- D. Fazê-lo com pessoas subindo ao mesmo tempo de lados opostos.

11. No caso de abandono de embarcação por causa de incêndio incontrolável devemos pular quando houver:

- A. A favor da correnteza;
- B. Sobre o óleo pois este vai amaciar a queda;
- C. Contra a correnteza;
- D. Sempre de costas.

12. Devemos nadar para nos afastar da embarcação acidentada o mais rápido possível para isso devemos:

- A. Nadar na superfície com o rosto sempre para cima;
- B. Nadar de costa para as ondas ou marolas;
- C. Nadas contra a correnteza e se for o por baixo d'água até afastarmos o risco de óleo na superfície;
- D. Nadar espalhando o óleo que esteja pegando fogo e respirando o mais rápido que pudermos.

13. Caso não haja vazamentos de óleo e riscos de incêndio nas proximidades da embarcação, devemos nos afastar dela:

- A. Nadando sempre em direção a costa;
- B. Nadando a favor da correnteza;
- C. Deixando-a ser carregada pela correnteza;
- D. Nadando por baixo d'água.

14. São perigos à embarcação em águas interiores exceto:

- A. Toras de madeira flutuando;
- B. Troncos de árvores flutuando;
- C. Pedras e bancos de areia.
- D. Correntezas dos rios e marolas.

15. Nunca devemos:

- A. Afundar a marca do limite mínimo de flutuação;
- B. Colocar mais peso na parte de baixo do que na parte de cima da embarcação;
- C. Colocar pesos pequenos no convés principal;
- D. Dividir os pesos entre as laterais da embarcação.

16. Nunca devemos:

- A. Deixar que as pessoas se concentrem na proa ou na popa da embarcação;
- B. Exceder o limite permitido de pessoas a bordo;
- C. Colocar pesos no fundo da embarcação;
- D. Permitir que pessoas sem colete embarque a bordo.

17. Para segurança da embarcação devemos verificar diversas verificações antes de sairmos para navegar, exceto:

- A. Verificar as luzes de navegação;
- B. Verificar os equipamentos de salvamento.
- C. Verificar os equipamentos de combate a incêndio.
- D. Verificar se a embarcação está com as acomodações limpas e arrumadas.

18. O excesso de peso em partes alta da embarcação ou má distribuição de pesos em relação as laterais da embarcação prejudica a:

- A. Estabilidade da embarcação;
- B. Estanqueidade da embarcação;
- C. Flutuabilidade direcional;
- D. Economia de combustível.

19. A bóia circular deve ser presa:

- A. No convés principal;
- B. Num armário da cabine de comando;
- C. Em local de fácil retirada;
- D. Na proa e na popa da embarcação;

20. A melhor maneira de saltar na água utilizando o colete salva-vidas é com:

- A. As pernas abertas a mão direita no nariz e a mão esquerda no ombro
- B. Os pés juntos e as pernas dobradas;
- C. As pernas esticadas e os pés juntos;
- D. A mão direita no nariz e os pés separados;

21. Não se deve utilizar o colete salva-vidas. nas situações abaixo exceto:

- A. Como encosto;
- B. Para fazer demonstrações;
- C. Com travesseiro;
- D. Como brinquedo.

22. Para improvisar material flutuante em o caso de naufrágio devemos utilizar exceto:

- A. Pneus;
- B. Latões ou barris;
- C. Toras ou pedaços de madeira grande;
- D. Coletes salva-vidas defeituosos.

23. No caso de afogamento proceder do seguinte modo:

- A. De lado e faça respiração boca-a-boca deite o afogado de lado. para vomitar a água que bebeu tire a roupa molhada e aqueça-o;
- B. Deite o afogado de barriga para cima, para ele poder respirar melhor e nunca lhe dê bebidas.
- C. Deite o afogado de lado e faça-o vomitar depois o aqueça com um cobertor;
- D. Deite o afogado.

24. Caso o afogado não esteja respirando qual o procedimento correto?

- A. Deitá-lo de lado, limpar sua boca de objetos que obstruam sua respiração e realizar respiração boca-a-boca;
- B. Deitá-lo de barriga para baixo e fazer massagem nas costas;
- C. Deitá-lo de lado e iniciar a massagem cardíaca externa;
- D. Deitá-lo de frente e começar a massagem cardíaca externa.

25. Caso o coração do afogado não esteja batendo devo proceder:

- A. Uma respiração boca-a-boca;
- B. Uma massagem cardíaca externa;
- C. Uma verificação na boca do afogado;
- D. A retirada da sua roupa molhada.

26. São perigos ao náufrago nos rios, exceto:

- A. Piranha;
- B. Candiru;
- C. Jacaré;
- D. Tubarão.

27. As cobras podem ser identificadas como venenosas ou não, através de:

- A. Suas pupilas e seu rabo;
- B. Seu rabo e sua coloração;
- C. Suas pupilas e sua coloração;
- D. Seu rabo e seu comprimento.

28. A maior cobra que existe e passa quase toda a vida na água é:

- A. Jiboia;
- B. Coral;
- C. d'água;
- D. Sucuri.

29. As _____ ficam na lama nas beiras dos rios e têm um ferrão venenoso, na ponta do rabo:

- A. Cobras;
- B. Piranhas;
- C. Arraías;
- D. Rãs.

30. A pessoa deve procurar abandonar a embarcação:

- A. Com seus pertences pessoais e muita roupa;
- B. Com roupas adequadas e materiais de salvamento;
- C. Com roupas de mergulho e seus pertences pessoais;
- D. Com material de salvamento e roupas pesadas.

31. Logo após o "homem ao mar" uma ação muito útil é:

- A. Gritar;
- B. chorar e gritar;
- C. Dar o alarme falando "homem ao mar";
- D. Gritar homem ao mar BE ou BB.

32. Logo após o "homem ao mar" uma ação muito útil é:

- A. Içar a bandeira "O" OSCAR;
- B. Expedir um May Day pelo rádio;
- C. Baixar a vela principal (se for um veleiro);
- D. Ir deixando um rastro de material flutuante.

GABARITO – SOBREVIVÊNCIA E SEGURANÇA NO MEIO MARINHO

1. A

2. D

3. C

4. A

5. C

6. D

7. A

8. C

9. B

10. A

11. C

12. C

13. B

14. D

15. A

16. B

17. D

18. A

19. C

20. C

21. B

22. D

23. A

24. A

25. B

26. D

27. A

28. D

29. C

30. B

31. D

32. D

CAPÍTULO IV - RIPEAM (SIMULADO)

1. Toda manobra deverá ser feita de que forma?

- A. Franca e positiva feita com ampla antecedência demonstrando à outra embarcação que houve alteração de movimento;
- B. Gradual e com pouca alteração de velocidade para se evitar confusão no acompanhamento da outra embarcação;
- C. Brusca e com variações constantes de velocidade para que a outra embarcação perceba a alteração do rumo;
- D. Lenta e com pequenos ângulos de leme para que não haja confusão na interpretação dos movimentos pela outra embarcação.

2. Dois apitos curtos significam:

- A. Estou dando atrás;
- B. Estou guinando para boreste;
- C. Estou guinando para bombordo;
- D. Estou parando máquinas.

3. Um apito longo de dois em dois minutos significa:

- A. Embarcação a motor em movimento com visibilidade restrita;
- B. Embarcação fundeada em visibilidade restrita;
- C. Embarcação parada, em visibilidade restrita;
- D. Embarcação rebocando outra.

4. Uma embarcação com uma luz branca onde melhor possa ser vista está:

- A. Fundeada;
- B. Sem governo;
- C. Com carga perigosa;
- D. Navegando.

5. Se durante o dia eu avistar uma embarcação com um balão preto no mastro ela deverá estar:

- A. Engajada em pesca de arrasto;
- B. Sem governo;
- C. Pairando sob máquinas;
- D. Fundeada.

6. Embarcações de esporte e recreio, sem propulsão a motor, com menos de 5 metros de comprimento estão:

- A. Dispensadas de usar buzina ou outro dispositivo que a substitua;
- B. Obrigadas a ter pelo menos as luzes de bordo;
- C. Dispensadas de exibir luzes à noite;
- D. Obrigadas a exibir uma luz branca circular à noite.

7. O holofote pode ser utilizado:

- A. Em canais de tráfego intenso para evitar colisão a noite;
- B. Em rios estreitos para a noite iluminar curvas;
- C. Para sinalizar que a embarcação encontra-se em perigo;
- D. Para se navegar no porto quando estiver com visibilidade restrita.

8. No rio onde duas lanchas de esporte e recreio navegam em rumos opostos como deverá ser a manobra e quem tem a preferência?

- A. A que vem a favor da corrente deverá se posicionar no meio do rio e a outra na sua margem direita sendo que a que vem a favor da corrente tem preferência;
- B. A que vem contra a corrente deverá se posicionar no meio do rio e a outra na sua margem direita, sendo que a que vem contra a corrente tem preferência;
- C. A que vem a favor da corrente deverá se posicionar no meio do rio e a outra na sua margem de boreste, sendo que a que vem a favor da corrente tem preferência;
- D. A que vem contra a corrente deverá se posicionar na margem de bombordo mais próxima e a outra no meio do rio, não havendo preferência de manobra entre elas.

9. As luzes de navegação mais comuns em embarcações de esporte e recreio são:

- A. Uma luz branca no mastro avante, uma luz branca no mastro a ré mais alta do que a de avante, uma luz de alcançado a ré branca, luzes verde a boreste e encarnada (vermelha) a bombordo;
- B. Uma luz branca avante, uma luz branca a ré, luzes verdes a boreste e encarnada (vermelha) a bombordo;
- C. Uma luz branca avante uma luz de alcançado branca, luzes verde e encarnada (vermelha) combinadas;
- D. Uma luz branca avante uma luz branca a ré uma luz de alcançado branca luzes verde e encarnada (vermelha) combinadas.

10. Um apito curto significa:

- A. Estou dando atrás;
- B. Estou guinando para boreste;
- C. Estou guinando para bombordo;
- D. Estou parando máquinas.

11. Cinco apitos curtos ou mais significam:

- A. Estou dando atrás;
- B. Estou parando máquinas;
- C. Embarcação fundeada em visibilidade restrita
- D. Não entendi suas intenções de manobra

12. São sinais de perigo, exceto:

- A. Um toque contínuo de qualquer aparelho de sinalização de cerração;
- B. Um sinal de fumaça de cor alaranjada;
- C. Foguetes lançando estrelas encarnadas;
- D. Um balão preto içado no mastro principal onde melhor possa ser visto.

13. As luzes de bordos de mastro e de alcançado são:

- A. Circulares;
- B. Circulares brancas;
- C. De acordo com o tipo de embarcação;
- D. Setorizadas para melhor identificar o movimento da embarcação à noite.

14. As situações abaixo são as que eu utilizo as luzes de navegação com exceção de uma:

- A. À noite;
- B. Com embarcação;
- C. Em visibilidade restrita;
- D. Quando for necessário.

15. Embarcação com reboque de mais de 200 metros de comprimento deve exibir:

- A. Uma luz branca no mastro;
- B. Duas luzes brancas no mastro;
- C. Três luzes brancas no mastro;
- D. Quatro luzes brancas no mastro.

16. Dois apitos longos de dois em dois minutos significam:

- A. Embarcação a motor em movimento, com visibilidade restrita;
- B. Embarcação fundeada em visibilidade restrita;
- C. Embarcação parada em visibilidade restrita;
- D. Embarcação rebocando.

17. Dois apitos longos seguidos de um curto significam:

- A. Estou dando atrás;
- B. Estou ultrapassando por boreste;
- C. Estou ultrapassando por bombordo;
- D. Estou parando máquinas.

18. Em canais estreitos as embarcações devem:

- A. Navegar pela margem mais próxima a seu bombordo e sempre manobrar para boreste quando verificar o risco de colisão;
- B. Navegar pela margem mais próxima a seu boreste e sempre manobrar para boreste quando verificar o risco de colisão.
- C. Navegar pela margem mais próxima a seu bombordo e sempre manobrar para bombordo quando verificar o risco de colisão;
- D. Navegar pela margem mais próxima a seu boreste e sempre manobrar para bombordo quando verificar o risco de colisão.

19. Um veleiro e uma lancha vinham navegando em rumos cruzados, tendo referência de passagem, o veleiro não manobrou e esperou que a lancha guinasse, enquanto se aproximava rapidamente dela. Houve uma colisão das duas embarcações. Podemos concluir que:

- A. O veleiro estava certo, portanto não teve culpa nenhuma no acidente, cabendo total responsabilidade à lancha;
- B. A lancha estava errada, portanto deveria ter manobrado com antecedência, porém o veleiro deve se manter longe de outras embarcações a motor, o que dificultou a análise da culpa;
- C. As duas deveriam ter guinado para os bordos opostos conforme manda a regra, no caso previsto, independentemente da preferência de passagem em função do tipo de operação ou de embarcação;
- D. Apesar de a lancha ter errado por não manobrar para evitar o acidente, o veleiro não pode ser isentado de culpa, pois a embarcação que tem preferência deverá manobrar para evitar a colisão, caso a outra obrigada a manobrar não o faça.

20. Qual a finalidade do RIPEAM?

- A. Regularizar as manobras, luzes de navegação e de condições especiais, em águas de jurisdição nacional;
- B. Evitar o abalroamento no mar, utilizando-se regras internacionais de navegação, luzes e marcas e ainda sinais sonoros;
- C. Evitar o abalroamento em águas nacionais através de regras de governo e navegação luzes, marcas e sinais sonoros;
- D. Evitar a colisão em mar aberto. em águas internacionais, através de regras de governo luzes, marcas e sinais sonoros.

21. O que vem a ser velocidade de segurança e o que devemos fazer quando cruzamos com outras embarcações atracadas ou fundeadas ou mesmo localizadas às margens dos rios ou canais?

- A. É a velocidade máxima permitida em uma determinada região de tráfego: devemos manter a velocidade para evitar variações da corrente de esteira da embarcação;
- B. É a velocidade mínima para se parar a embarcação com segurança: devemos diminuir a velocidade;
- C. É a velocidade que possibilita uma ação apropriada e eficaz de evitar uma colisão e de parar a embarcação a uma distância segura: devemos diminuir a velocidade;
- D. É a velocidade ideal de cruzeiro da embarcação para condições que exijam maiores cuidados na navegação com baixa visibilidade: devemos diminuir a velocidade.

22. Uma embarcação à vela tem preferência em relação à:

- A. Uma embarcação a motor;
- B. Uma embarcação com capacidade de manobra restrita;
- C. Uma embarcação engajada na pesca;
- D. Uma embarcação sem governo.

23. Com relação a preferência de manobra uma embarcação à vela deverá manter-se fora do caminho de todas as listadas abaixo exceto:

- A. Uma embarcação engajada na pesca;
- B. Uma embarcação a motor;
- C. Uma embarcação com capacidade de manobra restrita;
- D. Uma embarcação sem governo.

24. Na situação de rumos cruzados, quem tem preferência de passagem?

- A. Nenhuma delas. As duas guinam para os bordos opostos;
- B. A que está com maior velocidade;
- C. A que tem maior tonelagem, ou seja, maior porte (tamanho);
- D. A que avistar a outra por seu bombordo, isto é, a que vê a luz verde.

25. Uma embarcação de esporte e recreio deverá evitar cruzar uma via de tráfego, porém, se for necessário tal manobra, deverá fazer:

- A. Sempre com a proa voltada para a sinalização de boreste;
- B. Sempre em baixa velocidade e apitando;
- C. De forma a cruzar perpendicularmente a via de tráfego;
- D. Sempre fazendo alterações constantes de direção.

26. Na situação de "roda a roda" as embarcações deverão manobrar da seguinte forma:

- A. Proa com proa, as duas guinam para boreste;
- B. Rumos cruzados, as duas guinam para boreste;
- C. Rumos cruzados, as duas guinam para os bordos opostos;
- D. Proa com proa, as duas guinam para os bordos opostos.

27. Uma luz intermitente amarela cruzando o canal, à noite, poderá ser:

- A. A lancha da Capitania dos Portos fazendo polícia naval;
- B. Uma embarcação desenvolvendo uma grande velocidade ao navegar;
- C. Uma embarcação dos serviços de praticagem do porto;
- D. Um rebocador do porto se dirigindo para a manobra.

28. Num canal ou rio principalmente estreito, a embarcação maior tem em relação à embarcação miúda:

- A. Preferência;
- B. Que manobrar;
- C. Deixar o seu boreste livre para outra;
- D. Manter o seu rumo e velocidade independente da situação da outra.

29. O apito curto tem duração de:

- A. 2 segundos;
- B. 4 a 6 segundos;
- C. 1 minuto;
- D. Aproximadamente 1 segundo.

30. Dois apitos longos seguidos de dois curtos significam:

- A. Estou dando atrás;
- B. Estou ultrapassando por boreste;
- C. Estou ultrapassando por bombordo;
- D. Estou parando máquinas.

31. Se eu avistar uma embarcação de grande porte à noite exibindo uma luz encarnada (vermelha) no alto do mastro. Devo tomar mais cuidado com qualquer possibilidade de aproximação pois:

- A. Ela está fundeada;
- B. Ela está sem governo;
- C. Ela carrega cargas perigosas;
- D. Ela tem preferência, pois está com capacidade de manobra restrita.

32. Uma embarcação alcançando a outra tem preferência de passagem ou não e como deve se proceder tal manobra?

- A. Não, a que está com menor velocidade, à frente da outra deverá manobrar para dar passagem a que está alcançando;
- B. Sim, a que está com menor velocidade à frente da outra deverá manobrar para dar passagem a que está alcançando;
- C. Não, a que está com maior velocidade, alcançadora, deverá manobrar para passar pela outra à frente.
- D. Sim, a que está com maior velocidade alcançadora deverá manobrar para passar pela outra à frente.

33. Três apitos curtos significam:

- A. Estou dando atrás;
- B. Estou guinando para boreste;
- C. Estou guinando para bombordo;
- D. Estou parando máquinas.

- 34. O apito longo tem a duração de:**
- 2 segundos;
 - 4 a 6 segundos;
 - 1 minuto;
 - Aproximadamente 1 segundo.
- 35. Na ausência de apito, a embarcação poderá utilizar:**
- Buzina ou sino para sinalizar suas intenções;
 - Um gongo para manobrar à noite;
 - Um holofote durante o tráfego em canal balizado;
 - Uma série de foguetes pirotécnicos lançados sequencialmente.
- 36. Os sinais sonoros que podem ser emitidos por apitos, buzinas ou sinos, são utilizados em três situações:**
- Manobra, advertência e risco de colisão;
 - Manobra, risco de colisão e em canais estreitos;
 - Manobra, advertência e em baixa visibilidade;
 - Manobra, risco de colisão e em baixa visibilidade.
- 37. Em curvas de rios ou canais estreitos, onde a visibilidade é prejudicada, eu posso dar:**
- Um apito longo para chamar atenção;
 - Dois apitos curtos para chamar atenção;
 - Um apito longo seguido de um apito curto para indicar que eu vou fazer a curva;
 - Dois apitos longos para indicar que eu vou fazer a curva.
- 38. A forma mais correta de cruzar com outra embarcação vindo em sentido contrário é:**
- Boreste com boreste;
 - Boreste com bombordo;
 - Bombordo com bombordo;
 - Cortando a sua proa.
- 39. Embarcação com reboque de menos de 200 metros de comprimento deverá exibir:**
- Uma luz branca no mastro;
 - Duas luzes brancas no mastro;
 - Três luzes brancas no mastro;
 - Quatro luzes brancas no mastro.
- 40. Uma embarcação sem governo tem preferência em relação à:**
- Uma embarcação à vela;
 - Uma embarcação com capacidade de manobra restrita;
 - Uma embarcação engajada na pesca;
 - Todas as embarcações citadas.

GABARITO - RIPEAM

1. A	11. D	21. C	31. C
2. C	12. D	22. A	32. C
3. A	13. D	23. B	33. A
4. A	14. B	24. D	34. B
5. D	15. C	25. C	35. A
6. A	16. C	26. A	36. C
7. B	17. B	27. B	37. A
8. C	18. B	28. A	38. C
9. C	19. D	29. D	39. B
10. B	20. B	30. C	40. D

CAPÍTULO V - BALIZAMENTO MARÍTIMO (SIMULADO)

1. São situações normalmente indicadas por balizamento, exceto:

- A. Perigos naturais e limites laterais dos canais;
- B. Zonas de acidentes marítimos importantes;
- C. Áreas de regatas e ponto das esperas das eclusas;
- D. Novos perigos.

2. São sinais de balizamento exceto:

- A. Sinais laterais e sinais especiais;
- B. Sinais de pontes e sinais de perigos;
- C. Sinais cardinais e sinais laterais;
- D. Sinais de perigo isolado e sinais cardinais.

3. A identificação dos sinais durante o dia é feita por:

- A. Somente forma e cor;
- B. Marca de tope, cor e tamanho;
- C. Marca de tope, forma e cor;
- D. Somente marca de tope e cor.

4. A bóia cega:

- A. Emite luzes brancas;
- B. Emite luzes amarelas;
- C. Emite luzes intermitentes;
- D. Não emite luzes;

5. A identificação do balizamento à noite é feita por:

- A. Cores das luzes e número de repetições;
- B. Número de repetições e brilho;
- C. Ritmo de apresentação e cores das luzes;
- D. Brilho e ritmo de apresentação.

6. Os sinais podem ser usados exceto:

- A. Para indicar que as águas mais profundas estão no quadrante indicado por ele;
- B. Para indicar o quadrante seguro para se navegar;
- C. Para chamar atenção de um ponto notável;
- D. Para delimitar a área em que o navegador deve se limitar a passar.

7. O sistema de balizamento poderá ser dotada de um sistema que emite um sinal na tela do radar que facilita portanto a sua identificação. Como se chama esse dispositivo?

- A. Interscan;
- B. Navcan;
- C. Racon;
- D. Delta.

8. Qual é o único caso em que usamos um balizamento dobrado com dois sinais iguais?

- A. Novo perigo já registrado na Carta Náutica;
- B. Perigo isolado não registrado na Carta Náutica;
- C. Urna pedra grande que obstrui o canal;
- D. Um casco soçobrado há 10 anos.

9. O sinal lateral de canal que fica a boreste de quem entra no porto tem a cor:

- A. Branca;
- B. Encarnada;
- C. Verde;
- D. Preta e encarnada.

10. A bóia de bombordo emite luz à noite de cor:

- A. Encarnada;
- B. Verde;
- C. Branca;
- D. Amarela.

11. O sinal lateral de canal que fica a bombordo de quem entra no porto tem a cor:

- A. Branca;
- B. Encarnada;
- C. Verde;
- D. Preta e encarnada.

12. A bóia de boreste emite luz à noite de cor:

- A. Encarnada;
- B. Verde;
- C. Branca;
- D. Amarela.

13. O balizamento que indica as águas seguras possui as cores:

- A. Branca encarnada;
- B. Preta e encarnada;
- C. Branca e preta;
- D. Encarnada e amarela.

14. O balizamento que indica perigo isolado possui as cores:

- A. Branca e encarnada;
- B. Preta e encarnada;
- C. Branca e preta;
- D. Encarnada e amarela.

15. O balizamento que indica qual o quadrante que a partir dele temos águas seguras tem as cores:

- A. Branca e encarnada;
- B. Preta e encarnada;
- C. Amarela e preta;
- D. Encarnada e amarela.

16. O balizamento de canal preferencial tem as cores:

- A. Preta e amarela;
- B. Verde e encarnada;
- C. Branca e preta;
- D. Branca e encarnada.

17. A noite a cor das luzes de sinais cardinais perigo isolado e água seguras é:

- A. Amarela;
- B. Verde;
- C. Encarnada;
- D. Branca;

18. As bóias do balizamento podem ser:

- A. Cegas ou luminosas;
- B. Azuis ou brancas;
- C. Esféricas;
- D. Sem marca de tope.

19. À noite, a cor da luz emitida pelo balizamento de canal preferencial a boreste é:

- A. Amarela;
- B. Verde;
- C. Encarnada;
- D. Branca.

20. À noite a cor da luz emitida pelo balizamento de canal preferencial a bombordo é:

- A. Amarela;
- B. Verde;
- C. Encarnada;
- D. Branca.

21. A numeração do balizamento de canal segue a:

- A. Ordem crescente, a partir da entrada do canal;
- B. Numeração decrescente, a partir da entrada do canal;
- C. Ordem determinada pela administração do porto;
- D. Ordem de acordo com tipo de balizamento.

22. Uma bóia cor preta e uma ou mais faixas horizontais encarnadas indica:

- A. Águas seguras;
- B. Canal preferencial;
- C. Limite lateral do canal;
- D. Perigo isolado.

23. Uma bóia com cores brancas encarnadas em faixas verticais indica:

- A. Águas seguras;
- B. Canal preferencial;
- C. Limite lateral do canal;
- D. Perigo isolado.

24. Quais os formatos das boias laterais de canal?

- A. Retangular e cúbico;
- B. Esférico e cúbico;
- C. Cilíndrico, pilar, charuto ou cônico;
- D. Quadrangular e esférico.

25. Quando um navegante em sua embarcação vem se aproximando de uma bifurcação de canal e se depara com um balizamento de duas cores sendo que ele verificou que a maior profundidade estava no canal a boreste. Quais seriam as duas cores vistas pelo navegante?

- A. Verde com uma faixa horizontal encarnada;
- B. Encarnada com uma faixa horizontal verde;
- C. Preta e encarnada;
- D. Preta e amarela.

26. No balizamento de uma hidrovia observou-se um sinal "X" numa placa a margem do rio, que significa:

- A. Seguir meio do canal;
- B. Seguir margem;
- C. Trocar de margem;
- D. Bifurcação de canal.

27. No balizamento de uma hidrovia observou-se um sinal "H" numa placa á margem do rio que significa:

- A. Seguir no meio do canal;
- B. Seguir margem;
- C. Trocar de margem;
- D. Bifurcação de canal.

28. No balizamento de uma hidrovia observou-se um sinal "V" numa placa á margem do rio que significa:

- A. Seguir no meio do canal;
- B. Seguir margem;
- C. Trocar de margem;
- D. Bifurcação de canal.

29. No balizamento de uma hidrovia observou-se um sinal "+" numa placa a margem do rio que significa:
- A. Seguir meio do canal;
 - B. Trocar de margem;
 - C. Perigo isolado;
 - D. Bifurcação de canal.
30. No balizamento de uma hidrovia observou-se um sinal " " numa placa a margem do rio que significa:
- A. Seguir meio do canal;
 - B. Seguir margem;
 - C. Trocar de margem;
 - D. Bifurcação de canal.
31. Numa ponte que atravessa o rio observou-se um losango amarelo isto significa que o:
- A. Tráfego está proibido;
 - B. Tráfego é permitido com sentido único;
 - C. Tráfego é permitido nos dois sentidos;
 - D. Tráfego está à direita de quem desce ou sobe o rio.
32. Numa ponte que atravessa o rio observaram-se dois losangos amarelos um ligado ao outro pelos pontos laterais isto significa que o:
- A. Tráfego está proibido;
 - B. Tráfego está à direita de quem desce ou sobe o rio;
 - C. Tráfego está à esquerda de quem sobe ou desce o rio;
 - D. Tráfego é permitido com sentido único.
33. Numa ponte que atravessa o rio observou-se um triângulo verde isto significa que o:
- A. Tráfego está proibido;
 - B. Tráfego é permitido com sentido único;
 - C. Tráfego está à esquerda de quem desce ou sobe o rio;
 - D. Tráfego está à direita de quem desce ou sobe o rio.
34. Numa ponte que atravessa o rio observou-se um retângulo pintado de vermelho isto significa que o:
- A. Tráfego está proibido;
 - B. Tráfego é permitido com sentido único;
 - C. Tráfego está à esquerda de quem desce ou sobe o rio;
 - D. Tráfego está à direita de quem desce ou sobe o rio.
35. Numa ponte que atravessa o rio observou-se um retângulo vermelho com uma faixa larga horizontal branca no meio isto significa que o:
- A. Tráfego está proibido;
 - B. Tráfego é permitido nos dois sentidos;
 - C. Tráfego está à esquerda de quem desce ou sobe o rio;
 - D. Tráfego está à direita de quem desce ou sobe o rio.
36. Uma bóia noite emitindo luz amarela pode significar:
- A. Um perigo isolado;
 - B. Uma bifurcação de canal;
 - C. Águas seguras;
 - D. Área de recreação.
37. À noite foi avistado uma luz verde piscando e, pela carta náutica verificou-se a aproximação da entrada de um porto. Qual seria o formato provável desse sinal?
- A. Cilíndrico;
 - B. Cônico;
 - C. Esférico;
 - D. Cúbico.

- 38. Durante o dia observou-se uma haste em forma de pilar com duas esferas pretas na sua parte de cima. Provavelmente estamos diante de:**
- A. Um balizamento cego;
 - B. Uma bóia cônica;
 - C. Uma baliza;
 - D. Um perigo isolado.
- 39. Durante o dia observou-se um pilar com dois cones pretos em cima provavelmente estamos diante de:**
- A. Um balizamento luminoso;
 - B. Uma bóia de bifurcação de canal;
 - C. Um canal preferencial;
 - D. Um quadrante de águas seguras.
- 40. O balizamento de interior de porto observará a regras definidas e deverá ser utilizado, pelo navegante como:**
- A. Orientação para uma navegação segura;
 - B. Uma rota a ser seguida, obrigatoriamente por qualquer embarcação;
 - C. Uma separação de locais e zonas de tráfego dos canais;
 - D. Apenas um auxílio nas manobras de socorro de embarcações em águas restritas.

GABARITO – BALIZAMENTO

1. C	11. C	21. A	31. C
2. B	12. A	22. D	32. D
3. C	13. A	23. A	33. D
4. D	14. B	24. C	34. C
5. C	15. C	25. A	35. A
6. D	16. B	26. C	36. D
7. C	17. D	27. A	37. A
8. B	18. A	28. D	38. D
9. B	19. B	29. C	39. D
10. B	20. C	30. B	40. A

CAPÍTULO VI - R-LESTA E NORMAM 03 (SIMULADO)

- 1. Os amadores condutores de dispositivos flutuantes tipo canoas, caiaques, pedalinhos ou pranchas utilizadas para recreio ou prática de esportes serão dispensados de:**
 - A. Habilitação;
 - B. Conhecerem o local;
 - C. Saberem nadar;
 - D. Terem tripulação.
- 2. O que significa R-LESTA?**
 - A. Regulamento de Segurança do Tráfego Aquaviário em águas sob Jurisdição Nacional;
 - B. Regulamento de Segurança do Tráfego Aquaviário em águas internacionais;
 - C. Regulamento de Segurança do Tráfego Aquaviário aplicado somente as embarcações e espore recreio;
 - D. Regulamento Internacional de Segurança do Tráfego Aquaviário.
- 3. Somente pessoas habitadas como motonautas e maiores de _____ anos poderá pilotar “JET-SKI”.**
 - A. 8 anos
 - B. 10 anos
 - C. 16 anos
 - D. 18 anos
- 4. A navegação em mar aberto é aquela feita:**
 - A. Em águas abrigadas;
 - B. Á vista de terra;
 - C. Em alto mar;
 - D. Nas proximidades dos portos.
- 5. É expressamente proibido sentar no (a) _____ de uma embarcação a motor.**
 - A. Proa;
 - B. Popa;
 - C. Borda;
 - D. Convés;
- 6. A navegação oceânica é obrigatoriamente:**
 - A. Uma navegação em águas interiores;
 - B. Uma navegação de apoio marítimo;
 - C. Uma navegação de cabotagem;
 - D. Uma navegação de longo curso.
- 7. Nunca opere uma embarcação a motor a menos de:**
 - A. 20 m da área onde existam banhistas;
 - B. 50 m da área onde existam banhistas;
 - C. 150 m da área onde existam banhistas;
 - D. 200 m da área onde existam banhistas;
- 8. O atendimento de embarcações em um dos portos brasileiros é:**
 - A. Uma navegação em águas interiores;
 - B. Uma navegação de apoio portuário.
 - C. Uma navegação de cabotagem.
 - D. Uma navegação de longo curso.
- 9. Constatada uma infração será lavrado o competente auto de infração. A defesa do infrator deverá ser feita no prazo de:**
 - A. 12 dias úteis;
 - B. 15 dias úteis;
 - C. 30 dias úteis;
 - D. 60 dias úteis;

10. Os aquaviários constituem os seguintes grupos:

- A. Marítimos, fluviais, pescadores, mergulhadores práticos, seguradoras e agentes de manobra docagem
- B. Marítimos, fluviais, pescadores, mergulhadores práticos e agentes de manobra e docagem;
- C. Marítimos, fluviais e prático somente;
- D. Arrais-amador, mestre amador e capitão amador.

11. Se você entregar a condução da embarcação. a alguém sem habilitação acontecerá:

- A. A cassação de sua habilitação;
- B. A cassação da habilitação de quem foi visto na condução;
- C. A notificação do amador;
- D. A perda de pontos na habilitação.

12. A penalidade de suspensão do certificado de habilitação estabelecida para infrações previstas no "R-LESTA" Somente poderá ser aplicada:

- A. Somente ao aquaviário;
- B. Somente ao amador embarcado;
- C. Somente ao prático;
- D. Ao aquaviário, ou amador embarcado e ao prático.

13. O cerimonial marítimo prevê o embandeiramento nas datas previstas. Assinale a alternativa falsa com relação ao embandeiramento:

- A. GRANDE GALA: 07 de Setembro e 15 de Novembro;
- B. PEQUENA GALA: 1º de Janeiro, 21 de Abril, 1º de Maio, 11 de Junho, 19 de Novembro, 13 de Dezembro e 25 de Dezembro;
- C. JUNINO: 24 de Junho;
- D. FUNERAL: 2 de Novembro.

14. A reincidência para efeito de gradação das penalidades do "R-LEST A" é a repetição da mesma infração em um período igualou inferior a:

- A. 12 meses;
- B. 8 meses;
- C. 4 meses;
- D. 2 meses.

15. A Bandeira Nacional deve ser no interior dos portos usada:

- A. Na popa da embarcação;
- B. Na proa da embarcação;
- C. No mastro de avante;
- D. No paiol das bandeiras.

16. São aplicáveis ao comandante, em caso de descumprimento das competências uma multa e suspensão do Certificado de Habilidade até:

- A. 24 meses;
- B. 12 meses;
- C. 10 meses;
- D. 2 meses;

17. O Representante Regional da Autoridade Marítima é o:

- A. Arrais amador;
- B. Mestre amador;
- C. Capitão amador;
- D. Capitão dos portos.

18. O que são as NORMAM?

- A. Normas da Autoridade Marítima que complementam o "R-LESTA"
- B. Normas da DPC que complementam o "R-LEST A"
- C. Normas das Marinas e Entidades Desportivas Náuticas;
- D. Normas de um comandante de uma embarcação.

19. As embarcações de esporte e recreio podem ser classificadas exceto como:

- A. De mar aberto.
- B. Interior.
- C. Apoio marítimo.
- D. Longo curso.

20. Não é permitido o tráfego e o fundeio de embarcação nas áreas consideradas de segurança.

Assinale qual a alternativa não representa uma área de segurança:

- A. A menos de (200) metros de instalações militares e (500) metros das plataformas de prospecção de petróleo;
- B. Usinas hidrelétricas, termoeletricas, nucleoeletricas e fundeadouros de navios mercantes.
- C. Canais de acesso aos portos e proximidades das instalações do porto;
- D. Fundeadouros de embarcações de esporte e recreio.

21. Nenhuma embarcação pode:

- A. Navegar velozmente;
- B. Navegar sem combustível;
- C. Exceder a lotação autorizada;
- D. Deixar de exibir as luzes quando atracada no cais.

GABARITO – R LESTA E NORMAM 03

1. A	7. D	13. C	19. D
2. A	8. B	14. A	20. D
3. D	9. B	15. A	21. C
4. B	10. B	16. B	
5. C	11. A	17. D	
6. D	12. D	18. A	

CAPÍTULO VII - PRIMEIROS SOCORROS (SIMULADO)

1. Os primeiros socorros são:

- A. Medidas preventivas de acidentes;
- B. Medidas emergências de prestação de socorro antes do encaminhamento médico;
- C. Tratamentos médicos nas emergências de bordo;
- D. Operações de emergências a vítimas em acidentes de trânsito.

2. Quando por ocasião de um acidente abordo o acidentado não estiver respirando devo proceder:

- A. Uma massagem cardíaca externa;
- B. Uma respiração boca-a-boca;
- C. Uma verificação na menina dos olhos;
- D. Um aquecimento no corpo.

3. São atitudes certas com relação a vítimas de grandes hemorragias:

- A. Não dar líquidos enquanto estiver inconsciente e mantê-la agasalhada;
- B. Nunca desapertar o torniquete enquanto a hemorragia estiver ocorrendo;
- C. Verificar se ela respira e fazer massagem cardíaca externa;
- D. Desapertar torniquete depois de 30 minutos e apertá-lo independente de ter parado a hemorragia;

4. Para se realizar a respiração boca-a-boca eu devo proceder antes que verificação?

- A. Se a vítima está com pulso fraco;
- B. Se a vítima está com o coração batendo;
- C. Se existem corpos estranhos na sua boca;
- D. Se a vítima está com a menina dos olhos dilatada.

5. São cuidados importantes com um torniquete exceto:

- A. Não cobri-lo;
- B. Aperta-lo e sempre que a hemorragia não estancar;
- C. Nunca desaperta-lo.
- D. Não retira-lo logo que a hemorragia cesse

6. Qual a frequência de sopros por minuto numa respiração boca-a-boca?

- A. 10 a 15;
- B. 15 a 20;
- C. 20 a 30;
- D. Mais de trinta.

7. Como aplicar o torniquete?

- A. Utilizando com pano largo e um pedaço de madeira que se fixará ao pano, por meio de um nó e torcendo a madeira, a pressão interromperá a hemorragia;
- B. Utilizando com um pano grande sobre pressão, no local da hemorragia;
- C. Utilizando com uma madeira amarrada no local por tiras de pano grosso;
- D. Utilizando qualquer material isolante para ser aplicado juntamente com uma pomada anti-inflamatório;

8. Caso seja verificado que após ter feito a respiração boca-a-boca o coração da vítima ainda não está batendo o procedimento correto será:

- A. Continuar a respiração até ela respirar sozinha;
- B. Fazer massagem cardíaca externa;
- C. Aquecer a vítima;
- D. Esperar alguns segundos e verificar novamente.

9. Para que é utilizado o torniquete?

- A. Imobilizar membros fraturados;
- B. Estancar hemorragias muito grandes;
- C. Estancar pequenas hemorragias;
- D. Tratar pequenas queimaduras locais.

10. Caso o coração de uma vítima de um acidente a bordo não esteja batendo eu devo iniciar:

- A. A massagem cardíaca externa;
- B. A respiração boca a boca;
- C. A traqueostomia;
- D. O aquecimento do corpo.

11. Para estancar uma hemorragia devemos:

- A. Preparar uma tala;
- B. Cobri-la com panos limpos;
- C. Abaixar a parte do corpo ferida;
- D. Pressionar o local com um pano grosso.

12. Qual é o outro sintoma que acompanha a parada cardíaca?

- A. Palidez;
- B. Abaixamento rápido da temperatura do corpo;
- C. Menina dos olhos dilatada;
- D. Ruborização da face.

13. O que vem a ser a hemorragia?

- A. Grande perda de sangue;
- B. Desmaio temporário;
- C. Ruptura da pele;
- D. Aparecimento de bolhas e manchas isoladas na pele.

14. O que deve ser tentado no caso de parada cardíaca e que às vezes funciona de imediato?

- A. Respiração boca-a-boca;
- B. Massagem nos punhos;
- C. Aquecimento do corpo;
- D. Murro forte no peito.

15. Nas grandes queimaduras nunca se deve:

- A. Tirar a roupa da vítima;
- B. Dar líquidos;
- C. Cobrir a vítima com panos ou cobertor;
- D. Remover a vítima do local.

16. Após a massagem cardíaca ter feito o coração voltar a bater. o que deve ser feito é:

- A. Continuar a respiração boca-a-boca;
- B. Continuar uma massagem com menos intensidade;
- C. Aquecer a vítima imediatamente;
- D. Dar alimentos e água a vítima.

17. Antes de cobrir as queimaduras com pano limpo devemos:

- A. Aplicar sobre ela pó de café ou açúcar;
- B. Colocar manteiga ou banha;
- C. Aplicar sobre elas álcool para desinfetar;
- D. Passar mercúrio cromo ou mertiolate.

18. Qual a frequência ideal de compressão e descompressão do peito na massagem cardíaca externa?

- A. 30 vezes por minuto;
- B. 60 vezes por minuto;
- C. 69 vezes por segundo;
- D. 69 vezes por minuto.

19. As pequenas queimaduras devem:

- A. Lavar com água e evitar romper a bolha;
- B. Deixar secar e colocar panos limpos;
- C. Furar as bolhas e desinfeta-las com álcool;
- D. Cobrir com pano disponível.

- 20. Quando houver ao mesmo tempo parada respiratória e parada cardíaca como se deve proceder?**
- A. Realizar movimentos intercalados, 8 massagens cardíacas e uma respiração boca-a-boca;
 - B. Realizar movimentos intercalados, 1 massagem cardíaca e 8 respirações boca-a-boca;
 - C. Só realizar massagem cardíaca após a vítima voltar a respirar;
 - D. Só realizar respiração boca-a-boca após o coração da vítima voltar a bater.
- 21. Após a retirada do contato com a corrente elétrica caso seja necessário o que deve ser feito?**
- A. Aquecimento do seu corpo;
 - B. Dar água e deixa-la sem roupas em um local arejado;
 - C. Realizar respiração boca-a-boca e massagem cardíaca externa;
 - D. Lava a vítima com água e cobri-la com panos limpos.
- 22. Na respiração boca-a-boca eu sempre devo:**
- A. Deixar a cabeça da vítima na posição lateral;
 - B. Deixar a cabeça da vítima na posição normal;
 - C. Deixar a cabeça da vítima voltada para trás;
 - D. Deixar a cabeça da vítima voltada para frente.
- 23. Qual dos materiais abaixo eu não utilizaria para afastar a vítima do contato com a corrente elétrica?**
- A. Pedaco de madeira;
 - B. Peça de metal;
 - C. Pedaco de pneu;
 - D. Peça de porcelana.
- 24. No caso de fratura de antebraço, podemos imobilizá-lo com:**
- A. Tábua, papelão ou jornal grosso;
 - B. Material flexível;
 - C. Material de borracha sintética;
 - D. Tiras de pano amarradas no pescoço;
- 25. A vítima de choque elétrico precisa:**
- A. Ser atendida de imediato com remoção do local para lugar arejado;
 - B. Ser afastada do local de risco antes de aquecermos seu corpo;
 - C. Ser retirada do local puxando-a do contato com a corrente elétrica;
 - D. Ser afastada do contato com a corrente elétrica, utilizando o material não condutor de eletricidade.
- 26. O nome do dispositivo utilizado para imobilizar ossos quebrados por meio de tiras de pano amarradas a ele é:**
- A. Tala;
 - B. Material isolante;
 - C. Torniquete;
 - D. Tampão.
- 27. Caso exista risco de incêndio ou de explosão, em local próximo a vítima fraturada eu deverei:**
- A. Realizar a imobilização rapidamente e logo após removê-la do local;
 - B. Removê-la primeiro do local de risco;
 - C. Realizar a imobilização independente do risco;
 - D. Dar combate ao risco primeiro deixando a vida esperando.
- 28. Para imobilizar o braço eu devo deixá-lo:**
- A. Esticada;
 - B. Na posição que quebrou;
 - C. Dobrado;
 - D. Em qualquer posição;

29. A posição do pé de uma perna quebrada deve ser:

- A. Inclínada;
- B. Esticada;
- C. A mais natural possível;
- D. Tanto faz.

30. Para fratura na perna, eu poso prender madeiras compridas, por meio de tiras de pano ou cintos, com a perna:

- A. Esticada;
- B. Na posição que quebrou;
- C. Dobrado;
- D. Em qualquer posição.

GABARITO – PRIMEIROS SOCORROS

1. B	9. B	17. D	25. D
2. B	10. A	18. D	26. A
3. A	11. D	19. A	27. B
4. C	12. C	20. A	28. C
5. C	13. A	21. C	29. C
6. A	14. D	22. C	30. A
7. A	15. A	23. B	
8. B	16. A	24. A	

CAPÍTULO VIII - COMBATE A INCÊNDIOS (SIMULADO)

1. Não consiste em uma medida de prevenção de incêndios:

- A. Fazer manutenção constante nas instalações elétrica;
- B. Fumar em local proibido;
- C. Apagar bem os cigarros;
- D. Estocar botijões de gás longe de locais quentes ou com risco de chamas.

2. Só haverá fogo quando:

- A. Houver o combustível, o comburente e o agente extintor;
- B. Ocorrer a presença de três elementos do triângulo do fogo: o oxigênio. O comburente e a temperatura de ignição;
- C. Ocorrer a presença de três elementos do triângulo do fogo: o oxigênio. O combustível e o comburente;
- D. Ocorrer a presença de três elementos do triângulo do fogo: o comburente, o combustível e a temperatura de ignição.

3. A combustão é:

- A. A queima de substâncias sólidas. Líquidas ou gasosas. Na presença de ar atmosférico;
- B. A queima de substâncias combustíveis. Na presença de altas temperaturas ambientais;
- C. A reação de combustível e oxigênio, ao se encontrarem;
- D. A elevação de temperatura, devido à reação de um elemento combustível com outro.

4. O que vem a ser o combustível?

- A. Elemento da natureza capaz de se queimar na presença de oxigênio;
- B. Elemento que reage com outros. Para evitar a combustão;
- C. Elemento que oferece risco de explodir;
- D. Elemento natural, que gera altas temperaturas. Ao entrar em contato com o ar atmosférico.

5. O comburente é um elemento da natureza que reage com as substâncias para gerar a combustão e pode ser:

- A. Sólido;
- B. Líquido na atmosfera;
- C. Oxigênio;
- D. Um agente extintor.

6. São equipamentos de combate a incêndios mais comumente encontrados a bordo das embarcações de esporte e recreio:

- A. Mangueira e esguichos;
- B. Sistemas fixos de CO₂;
- C. Ampolas de Halon;
- D. Extintores portáteis.

7. Equipamentos de apoio ao controle de avarias:

- A. Equipamentos de combate a incêndio que;
- B. Equipamentos de extinção de incêndios somente da classe A;
- C. Extintores portáteis são: utilizam os agentes extintores para apagar o fogo;
- D. Equipamentos de combate a incêndio que utilizam o comburente para apagar o fogo.

8. Sua embarcação começa a pegar fogo e o vento está entrando por boreste. Qual o seu posicionamento para dar o combate às chamas?

- A. Me mantenho na proa ou na popa;
- B. Me mantenho a bombordo;
- C. Me mantenho a meia embarcação;
- D. Me mantenho na alheta de boreste.

9. Os agentes extintores são:

- A. As substâncias que auxiliam o controle de vazamentos a bordo;
- B. As substâncias que extinguem incêndios;
- C. As substâncias que alimentam as chamas;
- D. As substâncias que formam um lado do triângulo do fogo.

10. O extintor de água deve ser usado no combate a incêndios em:

- A. Equipamentos e redes elétricas;
- B. Líquidos inflamáveis;
- C. Materiais sólidos inflamáveis;
- D. Paóis de tinta.

11. O incêndio de classe A ocorre em:

- A. Líquidos inflamáveis;
- B. Materiais sólidos inflamáveis;
- C. Gases;
- D. Materiais elétricos.

12. O incêndio da classe B é o:

- A. Que ocorre na presença de agente extintor;
- B. Que ocorre em materiais sólidos inflamáveis;
- C. Que ocorre em materiais elétricos;
- D. Que ocorre em líquidos inflamáveis;

13. O incêndio da classe C é o:

- A. Que ocorre na presença de agente extintor;
- B. Que ocorre em materiais sólidos inflamáveis;
- C. Que ocorre em materiais elétricos;
- D. Que ocorre em líquidos inflamáveis.

14. Os extintores de CO₂ são utilizados em:

- A. Incêndios da classe A;
- B. Incêndios de líquidos inflamáveis;
- C. Incêndios em matérias elétricos;
- D. Incêndios em matérias sólidos inflamáveis.

15. Os extintores de espuma são utilizados em:

- A. Incêndios da classe A;
- B. Incêndios de líquidos inflamáveis;
- C. Incêndios em matérias elétricos;
- D. Incêndios em matérias sólidos inflamáveis.

16. Para se usar o extintor de água deve-se:

- A. Virar o extintor e direcioná-lo a base da chama;
- B. Apertar o gatilho e direcioná-lo para a base das chamas, invertendo sua posição;
- C. Puxar o pino de segurança e inverter sua posição;
- D. Joga-lo sobre o fogo.

17. Para se utilizar o extintor de CO₂ deve-se:

- A. Retirar o gatilho e apertar a trava de segurança;
- B. Direcioná-lo contra as chamas, invertendo sua posição;
- C. Pressionar o gatilho e dirigir o jato contra as chamas;
- D. Retirar o pino de segurança, segurar o difusor e apertar o gatilho, direcionando o jato para a base do fogo.

18. Para se utilizar o extintor de espuma deve-se:

- A. Virar o extintor, com a tampa para baixo e dirigir o jato sobre a base das chamas;
- B. Apertar o gatilho e direcionar o jato para as chamas;
- C. Retirar o pino de segurança e direcioná-lo sobre os equipamentos elétricos;
- D. Apertar o gatilho e direciona-lo sobre os líquidos inflamáveis.

19. O combate a incêndio é muito auxiliado quando:

- A. Removemos para longe o material inflamável e resfriamos os locais próximos;
- B. Agitamos as chamas no local e cercamos com barreiras;
- C. Jogamos o material sólido sobre as chamas espalhadas em grandes áreas;
- D. Abrimos portas, escotilhas e vigias e deixamos ventilar o ambiente.

20. São cuidados que devemos ter com extintores de CO₂ :

- A. Evitar dirigir o jato diretamente nas chamas para não agita-las;
- B. Evitar o contato direto do jato com a pele e os olhos;
- C. Evitar utilizá-lo em equipamentos energizados e ter cuidado ao inverter sua posição;
- D. Verificar o nível de agente extintor abrindo sua tampa e evitar de segurar no difusor para não queimar a mão.

21. A água é um agente extintor que pode ser utilizado nos incêndios em:

- A. Acomodações;
- B. Líquidos inflamáveis;
- C. Equipamentos de navegação;
- D. Motores elétricos,

22. Os extintores portáteis devem ser arrumados em:

- A. Locais fechados e seguros;
- B. Paíóis e materiais. Atrás de equipamentos pesados;
- C. Locais de fácil acesso e de isco de incêndio;
- D. Locais de acesso restrito da embarcação.

23. Estou na cabine de comando e começo a sentir um cheiro de queimado vindo do motor qual o extintor portátil que deverei pegar?

- A. CO₂;
- B. Água;
- C. Espuma;
- D. Tanto faz;

24. Estou na popa da embarcação e vejo sair fumaça do console de navegação qual o extintor que devo pegar?

- A. CO₂;
- B. Água;
- C. Espuma;
- D. Tanto faz

25. Podemos improvisar para apagar incêndios na falta de um extintor portátil:

- A. Baldes d'água;
- B. Cobertores de fibra sintética;
- C. Madeira;
- D. Qualquer líquido disponível a bordo.

26. Devo ter a bordo sempre extintores portáteis:

- A. Em bom estado de conservação visual;
- B. Com revisões anuais dentro da validade;
- C. Em número determinado de acordo com a lotação da embarcação;
- D. Próximos ao convés principal.

27. A qualidade e o tipo de extintor portátil nas embarcações de esporte e recreio devem ser cumpridos a bordo para seguir viagem e são definidos em:

- A. Documento normativo da DFC;
- B. Relação do tamanho da embarcação;
- C. Relação ao tipo da embarcação;
- D. Relação a lotação de pessoas a bordo.

28. Os sistemas fixos de combate à incêndios são:

- A. Sistemas com difusores fixos;
- B. Sistemas acoplados à rede de aguada;
- C. Sistemas com mangueira e esguichos;
- D. Sistemas existentes apenas em navios de grande porte.

29. Os incêndios em locais de difícil acesso são combatidos através de:

- A. Sistemas fixos de geração de gás;
- B. Sistemas móveis de pó especial;
- C. Sistemas fixos de agentes extintores;
- D. Sistemas acoplados à rede de incêndio.

30. São agentes extintores:

- A. Cobertores, Gás, hélio e CO;
- B. Água, CO e espuma;
- C. Gás, hélio e gasolina;
- D. Gases em geral.

GABARITO – COMBATE A INCÊNDIOS

1. B
2. D
3. A
4. A
5. C
6. D
7. A
8. A

9. B
10. C
11. B
12. D
13. C
14. C
15. B
16. B

17. D
18. A
19. A
20. B
21. A
22. C
23. C
24. A

25. A
26. B
27. A
28. A
29. C
30. B