

PROGRAMA REMAMA

PROTOCOLO DE SEGURANÇA



**CENTRO DE PRÁTICAS ESPORTIVAS
DA
UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO**

NOÇÕES BÁSICAS DE SEGURANÇA PARA TREINOS E COMPETIÇÕES NACIONAIS E INTERNACIONAIS



1º EDIÇÃO 2023

Christian Klausener

Denis Fidelis

Fernanda Gregório

Aline Gurgel



SUMÁRIO

Introdução

Sobre o Barco Dragão

O que é Prevenção

Primeiros Socorros

Emergência e urgência

Equipamento de proteção individual (EPI)

Sobre os Coletes

EQUIPAMENTOS E ORIENTAÇÕES DENTRO E FORA DO BARCO

Pessoa designada para a segurança

Protocolo de segurança do professor (a) e capitã

Antes de embarcar

Protocolo de segurança das remadoras

PROTOCOLO DE SEGURANÇA DE TODOS EMBARCANDO

A segurança a bordo

Nomenclatura dos comandos

Nomenclatura dos comandos internacionais

ORIENTAÇÕES GERAIS

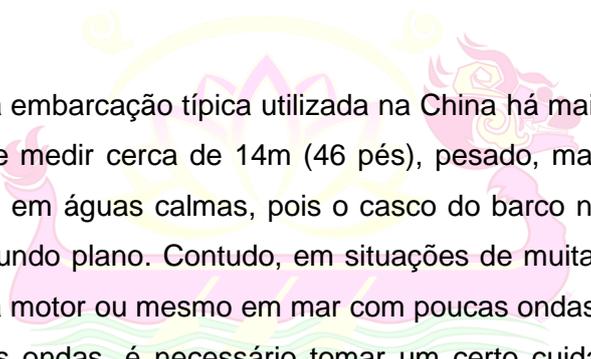
Referências Bibliográficas



INTRODUÇÃO

Este documento tem como objetivo estabelecer as diretrizes de segurança durante a realização de aulas e competições esportivas, em âmbito nacional e internacional. Seu princípio norteador é o de que todas as pessoas, envolvidas nas atividades práticas no programa, tenham a responsabilidade fundamental de tomar os cuidados necessários para evitar danos a si mesmos e a terceiros, resultantes de seus atos ou omissões. A finalidade deste protocolo é a informação e divulgação dos cuidados mais comumente necessários para a prática saudável da modalidade.

SOBRE O BARCO DRAGÃO

A decorative illustration of a dragon boat, featuring a purple dragon head on the right and a yellow sun-like emblem on the left, set against a background of stylized waves in green and blue.

O Barco Dragão é uma embarcação típica utilizada na China há mais de 2500 anos. É um barco comprido e pode medir cerca de 14m (46 pés), pesado, mas de certa forma bem estável, principalmente em águas calmas, pois o casco do barco na sua parte submersa (calado) é largo e de fundo plano. Contudo, em situações de muita correnteza, mediante passagens de barcos a motor ou mesmo em mar com poucas ondas, onde pode se alterar o vento e aumentar as ondas, é necessário tomar um certo cuidado para o barco não emborcar (virar). Por isso é necessário ter um bom conhecimento do local onde se rema e todos os praticantes terem conhecimentos sobre os protocolos de segurança.

O Barco Dragão mais usual tem a capacidade de 12 ou de 22 remadoras, possui no primeiro caso 5 assentos e no segundo 10. As remadoras sentam em pares, uma pessoa fica responsável pelo tambor e outra no controle do leme. A capacidade total de atletas e o peso da cabeça e a cauda do Dragão torna o barco mais vulnerável em caso de ondas e marolas mais fortes e podem aumentar o risco de virar na água devido ao peso.

Também é de se considerar o peso da cabeça e a cauda do dragão durante as remadas. Quem já remou com ou sem a cabeça e a cauda do dragão no barco, já percebeu a diferença. Pois o barco, com essas peças, afunda ainda mais e conseqüentemente aumenta, portanto, a resistência da água no casco, deixando, conseqüentemente o barco mais pesado para remar.



Nesse sentido, necessitamos estar sempre preparados para qualquer eventualidade em caso de o barco virar e em casos emergências ou urgências médicas, os quais podem ocorrer durante as remadas. Mal-estar, queda de pressão e até mesmo enfarte do miocárdio podem ocorrer, haja vista as características clínicas e histórico médico da população que compõe o grupo de remadoras do programa. Assim, torna-se imprescindível possuir e disseminar conhecimentos básicos sobre primeiros socorros, segurança dentro do barco e principalmente todos saberem como agir em situações de dificuldades.

Para que o treino e as competições sejam seguros, faz-se necessário ter o conhecimento, mas também simular a prática sobre possíveis intercorrências médicas e emborcação do barco caso ocorra. O conhecimento e a prática diminuem a ansiedade e permite ter o melhor controle e calma nestas situações.

Boa leitura a todos e que esse protocolo sirva de orientação e preparo para as nossas equipes. Que estejamos sempre preparados para remar com amor e segurança.

*CALADO: Profundidade em que cada navio está submerso na água. Tecnicamente é a distância da lâmina d'água até a quilha do navio.

O QUE É PREVENÇÃO

Prevenção é um ato de precaução, envolvendo medidas e ferramentas, visando preservar a saúde e a vida. São medidas e orientações, elaboradas e criadas para oferecer um ambiente saudável e seguro durante a atividade, evitando assim imprevistos na ocorrência de acidentes.

No Programa Remama, essas medidas preventivas procuram preservar as remadoras, os professores e as instituições envolvidas no Programa.

Considerando no contexto da gestão do esporte e lazer, e principalmente nas nossas atividades na Raia de Remo e Canoagem no CEPEUSP, podemos pontuar como exemplos de ações preventivas:

- Todas as remadoras precisam estar regularmente matriculadas no curso no Centro de Práticas Esportivas antes do início de cada semestre;



- A apresentação de atestado médico é um ato de responsabilidade, sendo obrigatória no momento da inscrição. Lembramos que a validade desse atestado é somente de um ano, devendo, portanto, ser condizente e adequado à duração do curso;
- Outro atestado obrigatório para a inscrição no Programa Remama, é o do seu oncologista, autorizando a realizar atividade física;
- Boa comunicação: conversar sempre e informar os professores, em situações de dores, tonturas ou outras alterações ocorridas nas aulas ou fora delas para prevenção de agravos e também para alterar ação ou readequação das aulas;
- Avaliação dos riscos de acidentes que podem acontecer durante a atividade física;
- Treinamentos de pessoal e realização de simulados na preparação e capacitação de pessoal responsável pelo atendimento emergencial;
- Avaliação das condições de material, equipamentos esportivos e de lazer (estrutura física) e etc.;
- Avaliações dos locais para atendimentos de emergência, deslocamentos, condições de transporte, hospitais na região;
- Habilidade para natação: mesmo que a condição da Raia da USP seja segura e estando com colete, é importante aprender a nadar e possuir uma autonomia no meio líquido. Preparando-se assim, para remar em outros locais com poucas condições de segurança;
- Melhorar o condicionamento físico (resistência aeróbica, flexibilidade, força). Lembrando que se preconiza, para todos os pacientes com câncer de mama e sobreviventes, a realização de no mínimo 150 minutos de atividade aeróbica moderada por semana, e dois treinos de resistência de força. Um planejamento de aula bem feito, utilizando o remo, proporcionará esse condicionamento, melhorando a saúde como um todo, além de estimular o sistema imunológico e auxiliar na prevenção e recorrência do câncer.

PRIMEIROS SOCORROS

Primeiros Socorros são todos os atendimentos imediatos prestados a pessoas que apresentam alterações em seus sinais vitais, psicológicos e físicos no ambiente pré-hospitalar e identificar o tipo de socorro no caso de uma emergência ou urgência. Manter os sinais vitais do socorrido até a chegada de uma equipe médica especializada, evitando complicações até mesmo a morte do socorrido.



Os procedimentos de primeiros socorros podem salvar vidas e, por isso, esse conhecimento deve ser difundido cada vez mais entre as pessoas a fim de auxiliar o próximo, sendo classificado, portanto, como um dever e uma obrigação.

EMERGÊNCIA E URGÊNCIA

Urgência é uma ocorrência imprevista de agravo à saúde com ou sem risco potencial de vida, cujo portador necessita de assistência médica imediata. Trata-se de pequenas escoriações até perda da consciência do acidentado podendo ou não o quadro clínico evoluir para um quadro de emergência.

Emergência exige um cuidado especial, já que nesse caso há o sofrimento intenso ou risco de morte do ser humano. O atendimento tem que ser realizado de maneira rápida e eficaz, de modo que não agrave ainda mais o estado da vítima, até a chegada de serviço móvel e condução a um hospital mais próximo para obter tratamento especializado e realizar os principais exames.

EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL (EPI)

O equipamento de proteção individual (EPI) ajuda a proteger o socorrista e a vítima contra riscos de saúde ou segurança. O EPI varia de acordo com a situação e o protocolo, podendo incluir uma combinação de itens:

- *óculos solar (polarizados);*
- *roupas de alta visibilidade;*
- *apito;*
- *calçados de segurança;*
- *capacetes de segurança;*
- *colete salva-vidas;*
- *colete auxiliador de flutuabilidade;*
- *pulseiras/crachá a prova de água com nome completo, contato de emergência e possuir algum tipo de alergia ou doença que possa agravar com a prática da modalidade).*



SOBRE OS COLETES

O colete salva-vidas é um item obrigatório no Programa Remama, sendo considerado um EPI dos mais importantes para a segurança das remadoras. Temos dois modelos, o colete auxiliar de flutuação e o colete salva-vidas.

- *Colete auxiliar de flutuação: indicado para remadora com habilidades de natação. O colete sustenta o tronco para que ele não afunde, auxiliando na flutuação. A remadora precisa, algumas vezes, realizar movimentos com o corpo para se sustentar. É indicado para pessoas que tenham habilidades de natação e a numeração do colete tem que ser correspondente ao peso da remadora. O colete deverá conter no mínimo dois cintos de fixação corretamente fechados e ajustados ao corpo do atleta.
Confeccionado em nylon ou neoprene com material flutuante e fechamento com tiras.
Pode se fazer uma adaptação para fixação de um apito no colete.*
- *Colete Salva-Vidas: indicado para remadoras com pouca habilidade de natação; ele sustenta o tronco para que não afunde na água, sem a necessidade de realizar movimentos de sustentação. São coletes confeccionados em neoprene ou nylon com material flutuante.
Pode se fazer uma adaptação para colocação de um apito no colete.*

Os coletes que seguem todos os regulamentos de segurança são os que têm o selo: Homologado ou Solas/Med.

Observações:

- a) *É de suma importância, também, verificar se o colete consegue se manter fixo no tronco e não “suba” durante a flutuação, principalmente em remadoras com tronco e barriga mais avantajadas, impedindo assim a visão e a movimentação da nadadora. Nesse caso, é necessário um colete que tenha fixação por baixo, através de uma fivela que fixe na cintura, ou passe por entre as pernas, não permitindo que o colete suba.*



- b) Outro item importante do colete é que ele não pode ser desconfortável para remar, devendo ser mais cavado nas axilas e ter o material flutuante somente na sua parte frontal e dorsal, liberando assim os braços para o movimento do ato de remar.
- c) Sugerimos no caso de querer comprar: Um colete de fixação com zíper ou mesmo sem abertura na parte frontal, sendo vestido como uma camiseta por cima da cabeça. Caso não for possível o colete deverá conter no mínimo dois cintos frontais de fixação corretamente fechados e ajustados ao corpo do atleta.

EQUIPAMENTOS QUE DEVEM ESTAR A BORDO DO BARCO

- Dois baldes para remover manualmente a água que possa entrar no barco, nos compartimentos fechados, 1 na popa e o outro na proa;
- 2 sacos de resgate de fácil acesso, dispositivo para resgate com uma corda adequadamente recheada que possa ser jogada para alguém que precise de ajuda na água. Deixar fixado na parte inferior do banco nº 5 com velcro (de ambos os lados);
- Um radiocomunicador ou um telefone celular com número de emergência da Guarda Universitária da USP, ou em competições externas, ter o número da empresa que fará a segurança terrestre e aquática do evento;
- Um kit de primeiros socorros dentro de uma bolsa hermeticamente fechada e a prova d'água no compartimento fechado na popa do barco contendo:
 - 01 máscara Pocket de RCP;
 - 01 tesoura de ponta romba ou arredondada;
 - 01 pacote de gazes;
 - 01 rolo de atadura crepom de 20cm x 1,8m;
 - 01 rolo de esparadrapo impermeável, 25mm x 3m;
 - 02 pares de luvas cirúrgicas.
- 2 Escadas (feitas de corda) com mosquetão e alça nas extremidades (para prender as duas pontas das cordas por baixo de 2 bancos) para subida das remadoras no barco em caso de virar (serão colocados dentro do compartimento fechado na popa).





EQUIPAMENTOS E ORIENTAÇÕES DENTRO E FORA DO BARCO

Pessoa designada para a segurança

O professor (a) e a capitã do barco da equipe Remama, serão responsáveis por orientar e fiscalizar a segurança. Caberá a eles verificarem as condições abaixo:

Protocolo de segurança do professor (a) e capitã

- *Organizar e ser a voz de comando nos treinos e competições dentro e fora da água;*
- *Adequar e analisar todos os procedimentos de segurança da equipe, incluindo o deslocamento do barco, equipamentos e guarda do material;*
- *Organizar a distribuição da equipe dentro do barco;*
- *Conhecer o local de armazenamento, localizado no armário da administração da Raia da USP, e todas as informações sobre as alunas do programa Remama (telefone de emergência, planos de saúde, intolerância a medicamentos etc.);*
- *Acolher e orientar as novas alunas nos procedimentos e nas remadas;*
- *Conhecer o local de armazenamento do desfibrilador externo automático (DEA) (sala dos professores) e a caixa de primeiros socorros (Portaria da Raia);*
- *Verificar os equipamentos de segurança no barco (kit de emergência, telefone celular/rádio comunicador e apito na bolsa à prova d'água);*
- *Conhecer e verificar os materiais de segurança, como a prancha de resgate que fica entre as duas garagens, na parte central da Raia da USP;*
- *Deixar em local de fácil acesso os telefones do Hospital Universitário e da Guarda Universitária da USP (anotar nos celulares os telefones 3091 3222/ 4222);*
- *Orientar sobre as roupas apropriadas para o clima/água em treinos e competições.*

Antes de embarcar

- *Verificar as condições do tempo para remar (se tiver raios não se entra na água).*
- *Verificar as condições do barco e do material remeiro.*
- *Verificar a fixação do banco e do tambor (precisam estar fixos se virar o barco).*
- *Verificar os materiais de segurança no barco (kit segurança).*
- *Acolher e orientar as novas alunas nos procedimentos e na técnica de remada.*
- *Verificar a adequação das roupas das remadoras.*
- *Verificar se todos estão com os coletes salva-vidas e adequadamente fixados.*



- Ordenar e organizar as remadoras por peso: distribuição para equilibrar o barco (não pender para o um dos lados).
- Organizar pela largura da cintura, colocando-os nos bancos mais centrais (meio do barco que é mais largo).
- Organizar pelas condições de ritmo de remadas (quem tem melhor ritmo nos bancos da frente).
- Organizar pelas condições técnicas de remadas e sincronismo das duplas.
- Definir as posições de todas as remadoras nos 10 bancos e nas posições no banco (Esquerda/Bombordo ou direita/Estibordo ou Boreste), também a definição do tamborista e leme antes de descer o barco na água (não perder tempo).
- Solicitar que as duplas combinem, antecipadamente, como será feita a troca de lado (troca de lado de remar durante o percurso): Quem vai ficar de pé e quem vai “escorregar para o lado” no banco.
- Orientar as novas alunas e colocá-las, preferencialmente, nos últimos bancos do barco.
- Ao colocar o barco na água, verificar se a proa está na direção das regras de remada na Raia da USP (sentido anti-horário)
- Verificar as condições para colocar o barco na água, em função do movimento no pontão de embarque e movimento na água.
- Agilizar a entrada ou saída das remadoras para não atrapalhar o embarque e desembarque de outros barcos.
- Organizar e ser a voz de comando na água e fora d’água (para a segurança de todos).
- Ao técnico/tamborista de estar atento a intensidade/volume e condições das remadoras (semblante/rosto; técnica errada; frequência cardíaca etc.).

Observações:

- a) Site para visualização do tempo: www.windy.com .
- b) Uma vez por mês, programar para que as remadoras realizem essas tarefas de verificação, pessoalmente, para estarem atentas e lembrá-las da segurança.
- c) Uma vez por mês, programar para que uma das remadoras seja responsável pela verificação do saco de resgate e kit de primeiros socorros.
- d) Cada semestre, no período mais quente, deverá ser realizado um teste da habilidade de natação com toda a equipe (ver protocolo de testes natação, sobrevivência e



resgate). E uma vez por ano, usar os protocolos de segurança de desvirar o barco (ver o protocolo de desvirar o Dragon boat).

Protocolo de segurança das remadoras

- Verifiquem se o equipamento de segurança está a bordo e se o barco e o remo estão em boas condições.
- Verifiquem se os coletes salva-vidas estão colocados corretamente, bem ajustados ao corpo e se estão fechados e bem presos.

EM CASO DE EMERGÊNCIA - BARCO VIRANDO

- Fique calmo e segure somente a borda do barco, não se apoie sobre ele;
- Use as pernas para verificar se alguém está embaixo do barco;
- Façam silêncio para ouvirem se existe um som de batida vindo do casco, indicando que alguém está preso lá embaixo, e para ouvir os comandos de emergência dos líderes nesta ordem (Técnico, Tamborista, Capitã), com muita gente falando não tem resgate rápido.
- Se a pessoa ficar presa sob o barco deve bater no casco para alertar os companheiros de tripulação sobre sua localização;
- Verifique, primeiramente, se seu companheiro de assento já está em segurança, depois pode ajudar os outros verificando se falta alguém, ou dando apoio;
- Verifique se alguém precisa de ajuda emergencial (está em baixo do barco, tontura, desmaio, apavorado, ferido, desmaiado etc. e avisar imediatamente os líderes responsáveis;
- Um dos remadores do banco 5 poderá retirar e lançar o saco de resgate em caso de necessidade para auxiliar um dos necessitados;
- O Técnico e/ou a capitã deverão contar e ver se todos os tripulantes estão ao lado do barco (contar as cabeças);
- Pedir ajuda para outros barcos sobre a necessidade de resgate (em último caso solicitar socorro pelo celular);
- O Tamborista (ou alguém do banco 1) deverá verificar/resgatar o banco, o tambor e a baqueta;
- Conte os tripulantes novamente quando estiver de volta à terra;
- Verifique se há ferimentos.



Simulação de virada do barco (emborcamento)

- Lembrar o número total de tripulantes no barco.
- Se todos os bancos estão preenchidos etc.
- Pergunte se cada dupla está presente.
- No caso de não encontrar a companheira, pergunte o que fará e como avisará os responsáveis pela segurança.

Observações:

a) em situação de emborcamento, por segurança, cada banco deve ser o corresponsável por observar se o seu companheiro saiu debaixo do barco e não está ferido.

b) é muito importante não ter gritaria e afobação, em caso de socorro. Isso é necessário para que o treinador e o chefe de equipe possam ouvir e auxiliarem de imediato.

PROTOCOLO DE SEGURANÇA DE TODOS

A segurança a bordo

- A entrada a bordo deve ser realizada do banco 1 ao 10 cronologicamente, sempre entrando primeiro a remadora de bombordo (lado esquerdo), depois a de Boreste (direta).
- A remadora de Bombordo deve entrar e sentar no meio do seu banco (barco) e esperar para se deslocar para a esquerda do barco, somente quando a outra remadora estiver totalmente dentro do barco, deixando espaço para sentar.
- Verificar o equilíbrio do barco (treinadores e capitã principalmente);
- Todos devem estar atentos ao número de bancos preenchidos e pessoas dentro do barco.
- Não conversar durante as aulas/remadas;
- Sempre ouvir, respondendo às instruções do técnico e capitã.
- Mudar de posição nos assentos conforme as instruções do técnico/tamborista;
- Saber mudar de posição no assento (trocar para remar do outro lado, a ser combinado antes de remar): Quem ficar de pé deve segurar os 2 remos com a mão oposta ao lado que vai se deslocar, também pode se apoiar no ombro da remadora da frente com a mão livre. Ao se deslocar para o meio do barco quem está sentado



“escorrega” também para o meio do assento/barco. Quando a remadora de pé se deslocar para o lado que irá remar na troca, quem estiver sentado deverá, também, se deslocar para o lado oposto. Tudo isso sincronizado para não desequilibrar o barco. Quem está sentado tem que ficar atento “esperto” a esse sincronismo e não quem está de pé.

- Para dar estabilidade ao barco, em caso de desequilíbrio, todas as remadoras precisam permanecer dentro do barco com o quadril encostado na borda (não se deslocar para o centro do barco). Também podem apoiar a pá do remo deitada na água. Se o barco estiver em deslocamento, a pá deve estar ligeiramente inclinada, com a borda da frente mais alta do que a de trás, para sustentação (varredura). Se o barco estiver parado, a pá deitada poderá fazer um movimento de ida e volta sem parar, também fazendo com que a borda da pá esteja ligeiramente mais alta, no sentido do deslocamento do remo (varredura dupla).
- Responder imediatamente ao comando.
- Quem “perder” o sincronismo da remada, deverá imediatamente “encurtar” a remada (tirar antes o remo da água) e sincronizar logo na remada seguinte.
- Quem não tiver condições físicas (dores ou cansaço) para acompanhar o sincronismo da equipe deverá: 1ª opção - Verificar se é possível continuar a remar “virando a pá” (borda/aresta da pá cortando a água). Caso contrário, 2ª opção - retirar logo a pá da água e colocar o remo de pé dentro do barco (nunca deixar o remo deitado com a pá fora do barco).

Nomenclatura dos comandos

- Quadril no bordo: o quadril deve estar bem encostado à borda do barco.
- Posição de ataque (preparação para a remada): remo na vertical, pá perpendicular ao eixo do barco e quase entrando na água, tronco inclinado para frente e rotacionado, braço interno no alto com mão no “T”.
- Posição de largada: Idem a posição anterior, mas com a pá já encaixada dentro da água.
- Dedos no “T”: O dedão faz a apreensão por baixo e os outros dedos seguram firme por cima.
- Dedos na puxada/tração: Segurar com todos os dedos a mão que traciona o remo (não segurar com a ponta dos dedos).



- Punho no “T”: Alinhar o punho com o antebraço (linha reta) da mão de cima (encaixa o remo na água).
- Punho tração: Alinhar o punho com o antebraço (linha reta) da mão que traciona o remo (encaixa o remo na água).
- Posição da pá: A pá não está perpendicular ao eixo central do barco (está entrando na diagonal).
- Pá perto do barco: A pá não está rente ao casco do barco (muito afastada).
- Entrada da pá ou pegada na frente: colocar a pá mais para frente possível, que caracteriza deixar o braço que traciona o remo totalmente estendido e/ou inclinar mais o tronco à frente e/ou rotacionar mais o tronco (ombro que traciona mais a frente).
- Mão de cima no alto: Elevar/subir mais a mão de cima (alongar o braço não deixando o cotovelo dobrado) e/ou a mão sobre a cabeça (remo mais em pé, na vertical, olhando de frente).
- Tronco ou tração com tronco: Tracionar o remo girando/rotacionando o tronco e/ou falta tracionar o remo com o tronco inclinado para frente e voltando para a posição vertical.
- Tronco em pé: Especificamente tracionar o remo com o tronco inclinado para frente e voltando para a posição vertical.
- Braço/Braço tração: O Braço que traciona o cotovelo não pode “se fechar” (diminuir o ângulo durante toda remada).
- Ritmo: Acertar as remadas no ritmo do tambor ou comando de voz.
- Sincronismo: Acertar as remadas para sincronizar com as duplas da frente (um espelho do outro).
- Força/puxada firme: Falta aplicar força na remada, estão “lavando o remo”. Passando o remo na água sem “somar” as forças de algumas remadoras (normalmente são os bancos mais atrás, pois na frente fica mais “pesado” quando acontece isso).
- Pá dentro do barco: Quando alguém parou de remar por algum motivo e não coloca o remo em pé dentro do barco.
- Parou/parar: Parar de remar e deixar o barco deslizar.
- Brecar: Indicação de que todos devem frear o barco com a pá de pé (vertical) parado dentro da água (muita atenção ao controle e sincronismo da dupla da frente (1º banco)).



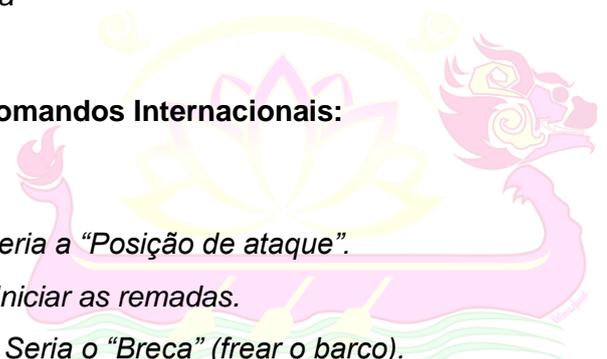
- Remada a ré: Indicação de que se tem que remar ao contrário, levando o barco para trás (atenção ao controle e sincronismo do 1º banco).
- Remada a Esquerda ou Direita: Indicação de que se precisa deslocar o barco para o lado. Tração da água em direção ao seu quadril (tração perpendicular ao eixo do barco).
- Varredura: Indicação de colocar o remo na horizontal, pá deitada na água, com a borda da frente ligeiramente inclinada.
- Varredura Dupla: pá na posição anterior, mas fazendo o movimento de vai e volta com a pá, deslizando sobre a água, sustentando o barco. A borda da pá deve estar ligeiramente inclinada, na ida da pá para frente, como mencionado no item Varredura, mas no retorno da pá deslizando sobre a água para trás, a pá deverá estar ligeiramente inclinada de forma contrária, ou seja, com a borda de trás ligeiramente mais alta do que da frente.
- Proa: Indicação de barco a frente e possível colisão. Esse comando pode ser gritado por qualquer membro da equipe, para evitar colisão (bem antecipado, para dar tempo de breicar ou desviar).
- Leme de proa (Direita ou Esquerda): Remadoras do lado e bancos indicados encaixarão o remo, bem na frente, de pé e a pá toda na água, num ângulo de 30 a 45º com a borda da pá na diagonal, voltado para frente (ex. “/”, se for para a direita). Cravando a pá na água, se manterá fixo a pá nessa posição sem remar.
- Puxada na proa (Direita ou Esquerda): As remadoras e bancos indicados realizarão as remadas na diagonal. As remadoras da esquerda puxarão a água de frente para trás, mas na diagonal em direção ao casco do barco, a pá entrando na água o mais afastado do barco e terminando com a pá encostada ao barco. E as remadoras do lado direito, na diagonal, empurrando a água para longe do casco do barco (para fazer curvas no sentido anti-horário).
- Puxada na popa (Direita ou Esquerda): As remadoras e bancos indicados realizarão no comando uma remada em diagonal, puxando a água de frente para trás na diagonal, empurrando a água para longe do casco do barco. As remadoras da direita puxarão a água de frente para trás, mas na diagonal em direção ao casco do barco e as remadoras do lado esquerdo, na diagonal, empurrando a água para longe do casco do barco (para fazer curvas no sentido anti-horário, sendo, portanto, ao contrário das que irão realizar as remadoras da frente do barco).



Observações:

- a) *A um comando, fiquem muito atentos para a correção do movimento, pois alguém deve estar errando. Atenção, também, em relação a alguns comandos que vão realizar uma mudança de ritmo, direção de trajetória do barco etc.*
- b) *Esses comandos são importantes para um padrão de entendimento do que tem que se observar/corrigir. E deve ser seguido por todos.*
- c) *As remadoras precisam saber em que banco elas estão sentadas (banco 1, 2, 3 etc.) para que o professor possa corrigi-las, individualmente, se necessário.*
- e) *Para realizar uma curva mais fechada, o timoneiro deve trabalhar com o leme de forma eficiente. Mas a ajuda das remadoras dos quatro primeiros bancos, realizando as remadas na diagonal, chamado “Puxada na proa”. Com certeza ajudará a direcionar o barco, sem perder a velocidade da embarcação em deslocamento durante a curva*

Nomenclatura dos comandos Internacionais:

- 
- Paddles Up: Seria a “Posição de ataque”.
 - Take it away: Iniciar as remadas.
 - Hold the Boat: Seria o “Breca” (frear o barco).
 - Let it Run: Seria o “Parar/Parou” (para de remar).
 - Brace the Boat: Seria o “Varredura” (apoiar a pá deitada na água).
 - Feather: Seria a “Varredura dupla”
 - Paddles Buried: Seria a “Posição de largada”.
 - Lean Out: Seria o “Tronco/Rotação troco”.
 - Back It Down/Back Paddle: Seria a “remada a ré”.
 - Push Off the Left: Seria “Remada a Esquerda”.
 - Push Off the Right: Seria “Remada a Direita”.
 - Paddle on the Kness: Apoiar o remo no Joelho.
 - Paddle in the Boat: Seria “Pá dentro do barco”.
 - Draw Left: Remadoras do lado esquerdo deixa a pá paralelo ao barco e executa a “remada à esquerda”, para ajuda a fazer a curva (auxiliar o timoneiro na curva à esquerda).





- *Draw Right: Remadoras do lado direito deixa a pá paralelo ao barco e executa a “remada à direita”, para ajuda a fazer a curva (auxiliar o timoneiro na curva - curva à direita).*

ORIENTAÇÕES GERAIS

- *Duas remadoras de cada equipe (por barco e nos dias e horários diferentes) e os professores deverão ter o curso de Suporte Básico de Vidas (SBV).*
- *Atualização contínua com a parceria da EFFEUSP que ministra esse curso, principalmente quando há mudanças de professores.*
- *Atualização das técnicas e orientações quanto ao planejamento das aulas (periodização anual), pelos professores do CEPEUSP, coordenadores do programa Remama.*
- *Entrega do Manual de orientação de segurança com as diretrizes de comando de voz, dentro do barco, para os monitores/professores, pelos coordenadores da EFFEUSP.*
- *Entrega do Manual de orientação de segurança com as diretrizes de comando de voz, dentro do barco, para as remadoras pela coordenação administrativa do Remama, no momento da sua entrada no projeto.*
- *Caso o técnico, tamborista ou timoneiro caia na água, caberá a uma pessoa do último banco (ocupado) para ser previamente designada para assumir o comando do barco.*
- *Se nenhum tamborista/treinador estiver a bordo, os remadores sentados nos últimos assentos verificarão se o timoneiro não caiu do barco.*
- *Use roupas de proteção apropriadas para as condições climáticas e certifique-se de que o ajuste permita um movimento de remo fácil.*
- *Mantenha o corpo seco e isolado contra a perda de calor em condições de clima frio.*
- *Procure sempre usar uma botinha/tênis de neoprene para entrar no barco e transitar no pontão, afim de evitar queimaduras no pé durante o calor ou para manter os pés aquecidos no frio.*
- *Converse sempre com o seu técnico e com os coordenadores sobre quaisquer dúvidas, desconforto, dores, mal-estar ou qualquer outro problema. Estamos sempre*



querendo fazer o melhor para a saúde, para a mente e para o espírito e tornar o local e a atividade agradáveis.

Hidratação

- Beba muita água antes, durante e após a remada, especialmente em dias quentes.
- Aborde quaisquer sintomas de estresse por calor, imediatamente.
- Sugere-se um mini KIT de hidratação individual para treinos e provas.

Protetor Solar

- Use protetor solar com alto fator de proteção solar acima de 30 FPS em treinos e competições.
- Sugere-se o uso de boné e chapéu para treinos e competições em dias de muito sol.
- Use sempre uma luva de compressão no braço do lado mastectomizado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

“Paddle UP, Dragon Boat Fracing in Canada”; A. Chan, S. Humphries; Ed. Natural Heritage Books, Dundum Press; Toronto.

Serviço Social da Indústria [SESI]. 2012. Princípio acidente zero. SESI, São Paulo, SP, Brasil.

