

PRP

Módulo II – Gerenciamento de um Passadiço



PLANEJAMENTO DA TRAVESSIA



OBJETIVOS

- **Apresentar considerações importantes sobre áreas a serem evitadas, alinhamentos, marcas e marcações de segurança, marcas de proa, livro de planejamento, agenda de manobra, livro de ordens noturnas do Cmte.**



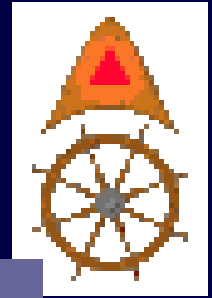
REFERÊNCIAS

- Guia prático de Gerenciamento da Equipe do Passadiço (Cap. III)

Capt.(MNI) A. J. Swift



ROTEIRO

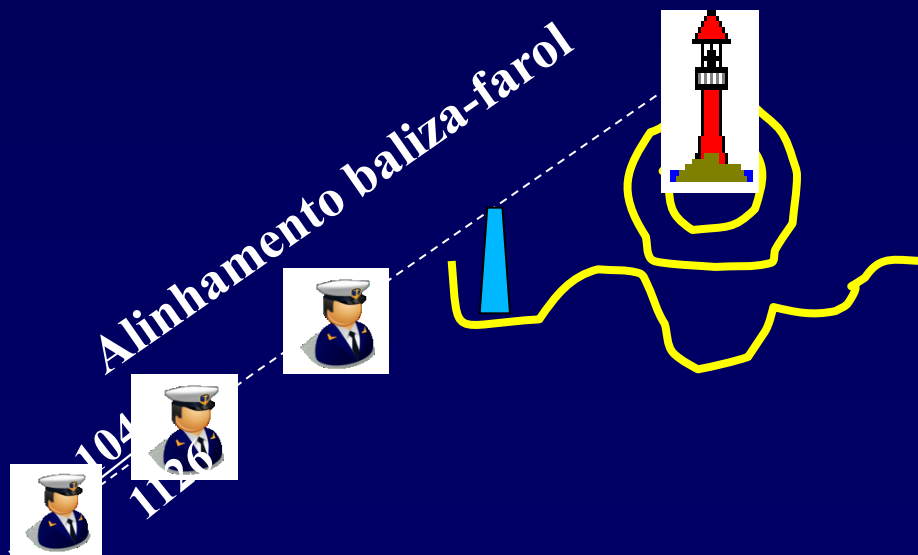


- **Linhas de Alinhamentos;**
- **Marcas de Segurança;**
- **Marcações de Segurança;**
- **Marcas de Proa;**
- **Livro de Planejamento;**
- **Agenda de Manobras; e**
- **Livro de ordens noturnas do Cmte.**



LINHA DE ALINHAMENTO

É a LDP de maior precisão e não necessita de qualquer instrumento para ser obtida, sendo determinada por observação visual direta, a olho nú. Faz-se necessário que os dois pontos que materializam o alinhamento estejam bem definidos, corretamente identificados e estar representados na Carta Náutica. Além disso, é essencial que a altitude do ponto posterior seja maior que a do ponto anterior.



O alinhamento poderá, em algumas ocasiões (Porto de Vitória), assegurar que o navio esteja passando com segurança por um perigo.

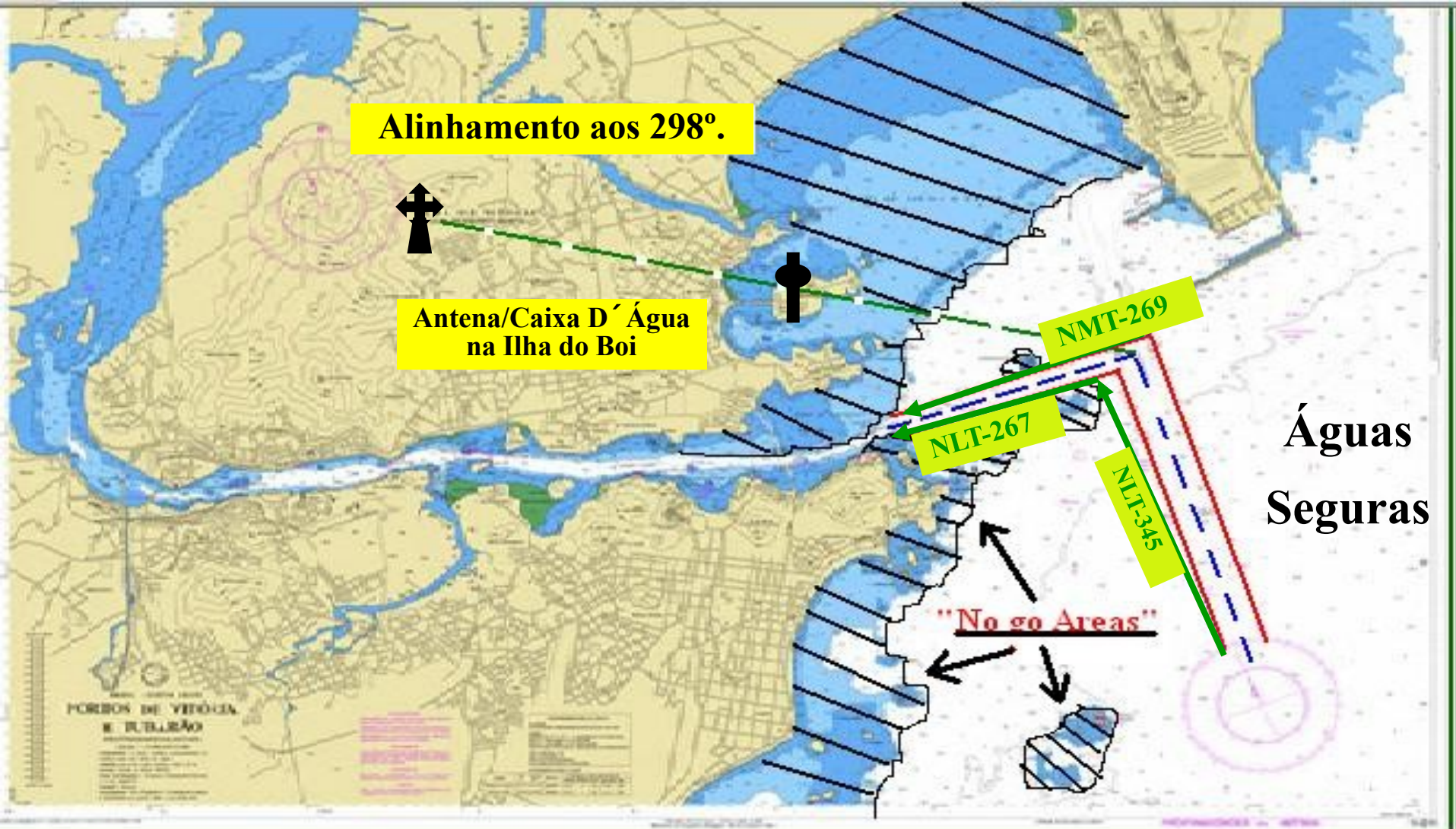


LINHA DE ALINHAMENTO





LINHA DE ALINHAMENTO





LINHA DE ALINHAMENTO

Linha de Visada pelo Navegante



1ª. Marca de Alinhamento



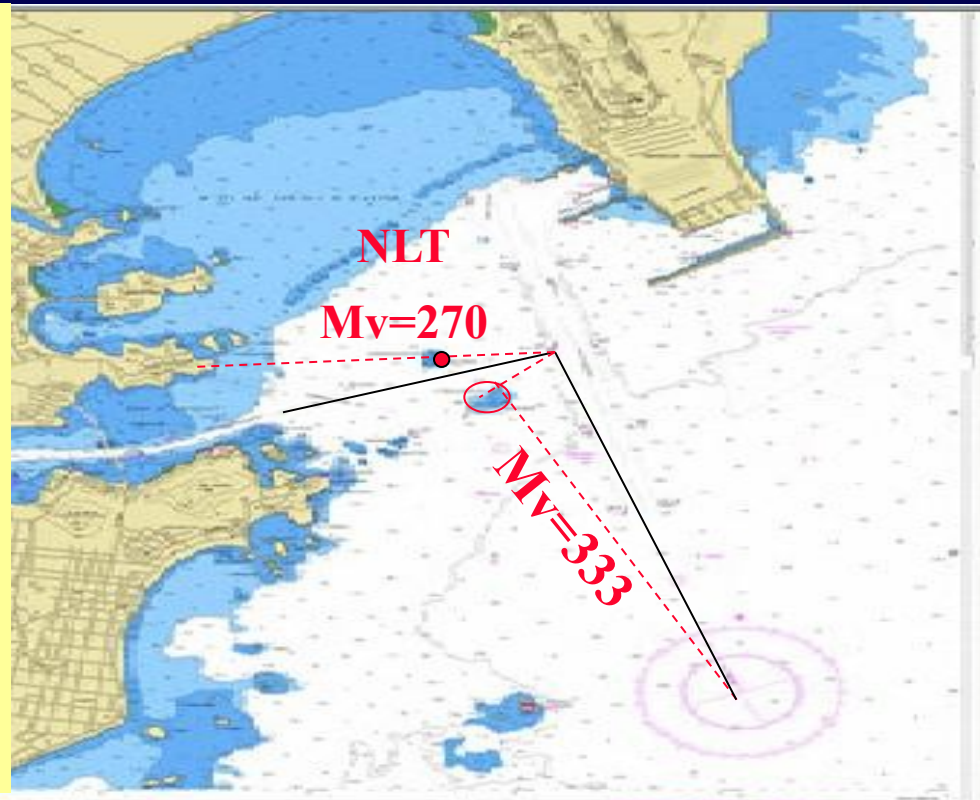


MARCAS E MARCAÇÕES DE SEGURANÇA

Marcas de Segurança podem ser usadas para assegurar que o navio permaneça dentro de uma área segura ou não está se aproximando de um perigo.

No caso de nenhuma Marca de Segurança estar disponível, um único objeto identificado e cartografado pode ser usado de forma semelhante.

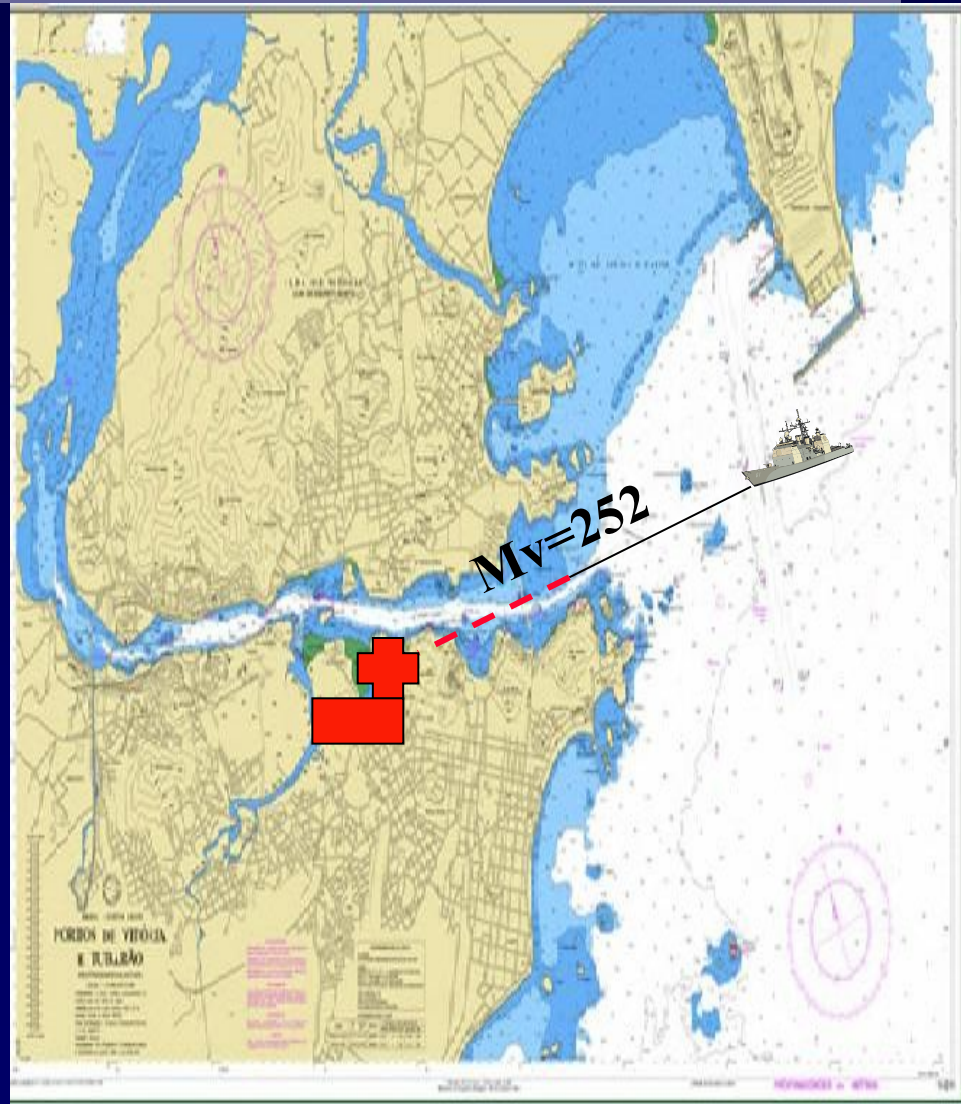
Observando as Marcas e Marcações de Segurança pode-se assegurar que o navio não estará rumando em direção ao perigo.





MARCA DE PROA

Muitas vezes um navio tem de seguir uma derrota em águas restritas sem o benefício de uma linha de alinhamento. Neste caso, uma adequada marca de proa deve ser selecionada. Esta marca deve ser um objeto facilmente identificável e plotado na carta, que se encontre na projeção da derrota requerida naquela parte da travessia. É recomendável que se verifique no Roteiro se há algum objeto notável para tal. Desde que as marcações da Marca de Proa, corrigidas dos desvios e tomadas, de preferência, de uma repetidora na linha de centro do navio permaneça constante, o navio estará sobre a derrota.





MARCA DE PROA





LIVRO DE PLANEJAMENTO

Muitas vezes, devido ao fato de incluirmos uma diversidade de informações na própria carta náutica ela se torna excessivamente “suja”. Deste modo, faz-se necessário utilizarmos de um Livro de Planejamento. Muitas das informações poderão ser transcritas no livro (ao invés de na carta náutica), tais como horários da Baixamar e da Preamar, horários do Nascer e Por-do-Sol, frequências de trabalho do VHF, horários/posições para o início de chamada da Praticagem, etc. Deve-se ter o cuidado, no entanto, de ao transmitir o serviço na Navegação a um colega, não se esquecer de mostrar também as eventuais informações contidas no Livro de Planejamento, além daquelas informações anotadas na carta náutica.





AGENDA DE MANOBRA

Caso a travessia seja muito extensa ou muito complexa, é interessante adotarmos uma edição abreviada do planejamento da derrota feito em uma agenda. Desta forma, o Oficial de Serviço no Passadiço poderá se atualizar como e quando necessário, sem necessariamente ter que deixar a posição de manobra para olhar a carta.

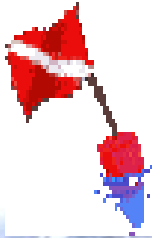




LIVRO DE ORDENS NOTURNAS DO CMTE.

Em muitos navios é praxe encontrarmos uma outra publicação denominada **LIVRO DE ORDENS NOTURNAS DO COMANDANTE**. Conforme o próprio nome já nos leva a entender, nele são transcritas algumas determinações emanadas pelo Comandante e que deverão ser cumpridas a risca, durante o período noturno, quando ele próprio (Comandante) e todos os demais membros da tripulação que não estiverem de serviço no horário, deverão estar recolhidos aos seus camarotes dormindo. Exemplos dessas determinações poderão ser os seguintes:

- **Acordar o Cmte. em situação em que um outro navio aproxime-se a menos de 2 milhas de distância do navio;**
- **Verificar de hora em hora se a boia de arinque continua a demarcar a posição de fundeio do navio (caso de fundeio);**
- **Devido à presença de piratas na região, acordar toda a tripulação a partir do cruzamento do paralelo de XX graus YY minutos; etc.**



FIM

