7. Referências Bibliográficas

BAZERMAN, C. Systems of genres and the enactment of social intentions. In: FREEDMAN, A., MEDWAY P. **Genre and the new rhetoric**. London: Taylor & Francis, 1994.

BEAUGRANDE, R. DE, DRESSLER, M. U. Einführung in die Textlinguistik. Tübingen, Max Niemeyer Verlag. Trad. In.: **Introduction to Text Linguistics**, London: Longman, 1981.

BERKENKOTTER, C., HUCKIN, T. N. **Genre knowledge in disciplinary communication: cognition, culture, power**. Hillsdale, N.J.: Lawrence Erlbaum Associates, 1995.

BHATIA, V. K. **Analysing genre: language use in professional settings**. London: Longman, 1993.

CHIZZOTTI, A. **Pesquisa em ciências humanas e sociais**. 2. ed. São Paulo: Cortez. 1995.

COULTHARD, M. **Conversational analysis**. Harlow, Essex: Longman, 1981.

COULTHARD, M. **Advances in written text analysis**. London: Routledges, 1994.

DRESSLER, W. **Einführung in die Textlinguistik, Tübingen, Max Niemeyer**. Trad. Ital. Introduzione alla Linguistica del Testo, Roma, Officina, 1982.

EDGE, J., RICHARDS, K. May I see your warrant, please?: justifying outcomes in qualitative research. Applied Linguistics. **Applied Linguistics**. Oxford: Oxford University Press, v. 19, n. 3, p. 334-356, set. 1998.

EGGINS, S. **An introduction to systemic functional linguistics**. London: Pinter, 1994.

FÁVERO, L. L. **Coesão e coerência textuais**. 9. ed. São Paulo: Ática, 2000. (Série Princípios).

FREEDMAN, A., MEDWAY, P. **Genre and the new rethoric**. London: Taylor & Francis, 1994.

FIRESTONE, W.A., DAWSON, J. A. **To ethnograph or not to ethnograph? Varieties of qualitative research in education**. Philadelphia, PA: Research for Better Schools. 1981.

FIORIN, J. L. (org.) (2002) **Introdução à Lingüística I - Objetivos Teóricos**. São Paulo: Contexto, 2002.

GEERTZ, C. **Local knowledge: further essays in interpretative anthropology**. New York: Basic Books, 1998.

SWALES, John. **Other floors, other voices: a textography of a small university building**. Mahwah, N. J.: Lawrence Earlbaum Associates, 1998.

HALLIDAY, M. A. K. **An introduction to functional grammar**. 2. ed. London: Edward Arnold, 1994.

_____. **Language as a Social Semiotic**. London: Edward Arnold. 1978.

HALLIDAY, M. A. K., HASAN, R. **Cohesion in English**. London: Longman, 1976.

_____. **Language, context, text: aspects of language in a social semiotic perspective**. Oxford: Oxford University Press, 1989.

HYON, S. Genre in three traditions: Implications for ESL. **TESOL Quarterly**, v. 30, p. 693-722, 1996.

HOEY, M. **Patterns of lexis in text**. Oxford: Oxford University Press, 1991.

_____. **IMO Standard Marine Communication Phrases**. London: IMO Publications, 2002.

JAKOBSON, R. **Lingüística e comunicação**. 9. ed. São Paulo: Cultrix, 1977.

JOHNSTONE, B. **Repetition in discourse. Interdisciplinary perspectives**. Norwood, N. J.: Ablex, 1994.

KILLINGSWORTH, M. J., GILBERTSON, M. K. **Signs, genres, and communities in technical communication**. Amityville, N. J.: Baywood, 1992.

KOCH, Ingedore G. V. **A coesão textual : repensando a Língua Portuguesa**. São Paulo: Contexto, 1994.

LONGACRE, R. E. **The grammar of discourse**. New York: Plenum Press, 1983.

LÜDKE, M., MEDA, André. **Pesquisa em educação: abordagens qualitativas**. São Paulo: Pedagógica e Universitária, 2001.

MALINOWSKI, B. The problem of meaning in primitive languages. In: OGDEN, C. K., OGDEN, E RICHARDS, I. A., **The meaning of meaning**. 9. ed. New York: 1953. p. 296-336.

MCCARTHY, Lucille Parkison. A stranger in strange lands: a college student writing across the curriculum. **Research in the Teaching of English**. v. 21, n. 3, p. 233-65, 1987.

MARCUSCHI, L. A. Gênero textuais: definição e funcionalidade In: DIONÍSIO, A. P., MACHADO, A. R., BEZERRA M. A. **Gênero Textuais & Ensino**, Rio de Janeiro: Editora Lucerna. 2002.

MARCUSCHI, L. A. **Lingüística textual, o que é e como se faz**. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 1983. (Série Debates, v. 1).

_____. **Maritime English: model course 3.11**. London: IMO Publications, 2000.

MARTIN, J. R., EGGINS, S. Genres and registers of discourse. In: DIJK, T. A. **Discourse as structure and process**. London: SAGE, 1997. p. 230-256.

MEURER, J. L. O conhecimento de gêneros textuais e a formação do profissional da linguagem. In: FORTKAMP, M.B.M. & TOMITCH L.M.B (Org.). **Aspectos da lingüística aplicada**. Florianópolis: Insular, 2000. p. 167-184.

MILLER, C. Genre as Social Action. In: FREEDMAN, A., MEDWAY, P. **Genre and the new rhetoric**. London: Taylor & Francis, 1994.

MOTTA-ROTH, D. **Rhetorical features and disciplinary cultures**: a genre-based study of Academic Book Reviews in Linguistics, Chemistry, and Economics. 1995. Tese doutorado - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

NOLASCO, R., ARTHUR, L. **Conversation**. Oxford: Oxford University Press, 1989.

_____. The discourse strategy of an appeals letter. In: W. C. MANN, S. A. THOMPSON (orgs.). **Discourse description**: discourse linguistic analysis of a fund-raising text. Amsterdam: John Benjamins, 1992. p.108-130.

PHILADELPHIA, Pen. Temas básicos de Educação e Ensino. In: MEDA, André, LÜDKE, M. **Pesquisa em educação**: abordagens qualitativas. São Paulo: EPU, 1986.

PORTER, J. E. **Audience and rethoric**: an archaeological composition of the discourse community. Englewood Cliffs, N. J.: Prentice-Hall, 1992.

ROBINSON, Pauline C. **ESP Today**: a practitioner's guide. New York: Prentice Hall, 1991.

SANTOS, Valeria Branco Moreira Pinto dos. Estabelecendo as diferenças entre os termos registro e gênero. **The specialist**. São Paulo, v. 19, n. 1, p. 1-40, 1996.

SINCLAIR, John McH., COULTHARD, R. M. **Towards an analysis of discourse**: the English used by teachers and pupils. London: Oxford University Press, 1975.

SPINK, M. J. Desvendando as teorias implícitas: uma metodologia de análise das representações sociais. In: GUARESCHI, P., JOVCHELOVITCH, Sandra. **Textos em Representações Sociais**. Petrópolis: Vozes, 1994.

STREVENS, P. **Seafaring**. Book 1. New York: Collier- Macmillan Publishers, 1972.

SWALES, John M. Genre and engagement. **Revue Belge de Philologie et d'Histoire**, v. 71, p. 687-698, 1993.

_____. **Genre analysis**: English in academic and research settings. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.

_____. **Other foors, other voices**: a textography of a small university building. Mahwah, N. J.: Lawrence Erlbaum, 1998.

_____. **Re-thinking genre**: another look at discourse community effects. Ottawa: Carleton University, 1992. (Mimeo.)

SKULSTAD , Aud Soffjorg. Genre awareness in ESP teaching: issues and implications. **International Journal of Applied Linguistics**, London, v. 9, n. 2, 1999.

THOMPSON, S. Frameworks and contexts: a genre-based approach to analysing lecture introductions. **English for Specific Purposes**, v.1 3, n. 2, 1994.

VIRTANEN, E. **Issues of text typology : Narrative – a ‘basic’ type of text?**, 12, p. 293-310, 1992.

WALCOTT, H. W. Criteria for an ethnographic approach to research in education. In: MEDA, André, LÜDKE, M. **Pesquisa em educação: abordagens qualitativas**. Temas básicos de Educação e Ensino. São Paulo: EPU, 1986.

WEINRICH, H. *Tempus; **Besprochene und Enzahlte welt***. Stuttgart, Kohlhammer. Trad. Fr.: 1973. *Les Temps; le récit et le commentaire*. Paris: Seuil, 1964.

ANEXOS

Quadro do alfabeto marítimo:

Código	Alfa	Bravo	Charlie	Delta	Echo	Foxtrot	Golf	Hotel	India	Juliet	Kilo	Lima	Mike
Letra	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M

Código	November	Oscar	Papa	Quebec	Romeo	Sierra	Tango	Uniform	Victor	Whisky	Yankee	X-ray	Zulu
Letra	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	Y	X	Z

Exemplos de abreviações:**1) Letras iniciais pronunciadas separadamente**

ETA	‘Estimated Time of Arrival’ (Hora Estimada de Chegada)
ETD	‘Estimated Time of Departure’ (Hora Estimada de Partida)
GMT	‘Greenwich Mean Time’ (Hora em relação ao Meridiano)
IMO	‘International Maritime Organization’ (Organização Marítima Internacional)
SAR	‘Search and Rescue’ (Procura e Resgate)
VHF	‘Very High Frequency’ (Alta Frequência)

2) Letras iniciais pronunciadas como se fossem uma única palavra:

LASH	‘Lighter Aboard Ship System’ (Navio porta-barcaça/chata)
OBO	‘Oil / Bulk/ Ore Ship’ (Navio de carga: óleo, granel e carvão)
Ro-Ro	‘Roll On – Roll Off’ (Navio de carga : automóveis)
SATCOM	‘Satellite Communication’ (Comunicação via satélite)
SATNAV	‘Satellite Navigation’ (Navegação via satélite)

Soletração e pronúncia dos números:

Número	0	1	2	3	4	5
Soletração	zero	one	two	three	four	five
Pronúncia	zeero	wun	too	tree	fower	fife

Número	6	7	8	9	1000
Soletração	six	seven	eight	nine	thousand
Pronúncia	six	seven	ait	niner	tousand

Unidade para informar horários e as suas respectivas situações de uso:

Palavra usada	Unidade	Quando usar?
Time	GMT/UTC ¹	No mar ou antes de entrar em um porto ou cidade ou qualquer outro terminal.
	Local	Dentro de porto ou cidade.

Métodos para informar posição:

Tipo de Método	Evento comunicativo em que é usado
<u>Latitude and Longitude</u> (Latitude e Longitude)	Deve ser usado quando longe da costa ou costa desconhecida ou quando confundir nomes geográficos.
<u>Bearing and Distance</u> (Marcação e Distância)	Deve ser usado quando próximo da costa ou algum outro ponto de referência (um farol, um prédio, um morro).

¹ GMT – Greenwich Mean Time; UTC – Universal Time Co-ordinated.

Exemplos de chamadas de troca:**‘TROCA’ (‘Exchange’)****Chamada 1**

Gammon, Gammon. This is Stowbridge Port DAXM..

On VHF channel one-six.

Over.

Stowbridge Port.

This is Gammon GXXX.

Over.

Gammon.

This is Stowbridge Port.

Switch to VHF channel one-four.

Over.

Stowbridge Port. This is Gammon.

VHF channel one-four unable, VHF channel available two –three.

Over.

Gammon.

This is Stowbridge Port.

Agree to VHF channel two- three.

Information: Dredging operations are completed in the South fairway.

Over.

Stowbridge Port.

This is Gammon.

Say again.

Over.

Gammon.

This is Stowbridge Port.

I say again.

Information: Dredging operations are completed in the South Fairway.

Over.

Slowbridge Port.

This is Gammon.

Information received: Dredging operations are completed in the South.

Fairway.

Thank you.

Nothing more.

Over.

Gammon.

This is Stowbridge Port.

Out.

Chamada 2

Falmouth Coastguard. Falmouth Coastguard.

This is Atlantic Rover MKLN, Atlantic Rover MKLN.

Over.

Atlantic Rover.

This is Falmouth Coastguard ALPT.

Switch to VHF channel one-two.

Over.

Falmouth Coastguard.

This is Atlantic Rover.

Agree to VHF channel one-two.

Over.

Atlantic Rover.

This is Falmouth Coastguard on VHF channel one-two.

Over.

Falmouth Coastguard.

This is Atlantic Rover.

Information one: Wreckage sighted in position: Latitude: four-nine degrees two-zero decimal two-five minutes North; Longitude zero-zero seven degrees three-two decimals six minutes West. Information two:

Wreckage of yacht type: Catamaran. Colour: black and yellow.

Stay on.

Over.

Atlantic Rover.

This is Falmouth Coastguard.

Information one received: Wreckage sighted in position: Latitude: four-nine degrees two-zero decimal two-five minutes North; Longitude: zero-zero seven degrees three-two decimal six minutes West. Information two received: Wreckage of yacht type: Catamaran. Colour: black and yellow.

Question: Are there any survivors?

Over.

Falmouth Coastguard.

This is Atlantic Rover.

Answer: Negative. There are no survivors. Information three: Wreckage is old. Hull is covered in seaweed.

Over.

Atlantic Rover.

This is Falmouth Coastguard. Information three received: Wreckage is old. Hull covered in seaweed. Request: Please confirm position and type of yacht. Information: Yacht type: Trimaran missing in area.

Over.

Falmouth Coastguard.

This is Atlantic Rover. Request received: Positive. Position and type of yacht correct. Wreckage is old. Hull covered in seaweed. Information:

No Trimaran sighted. Nothing more.

Over.

Atlantic Rover.

This is Falmouth Coastguard. Information received.

Nothing more.

Out.

Note: Falmouth Coastguard would probably broadcast a ‘Sécurité’ message concerning the wreckage, immediately after the conversation above.

Chamada 3

Mobil Sabine. Mobil Sabine.

This is Blue Sky SSAE ,Blue Sky SSAE on VHF channel zero-six.

Over.

Blue Sky

This is Mobil Sabine TT3A.

Agree to VHF channel zero- six.

Over.

Mobil Sabine.

This is Blue Sky. Information one: ETA Sabine pilot zero-four-zero-zero local.

Stay on.

Over.

Blue Sky.

This is Mobil Sabine.

Information one received: ETA Sabine pilot zero-four-zero-zero local.

Over.

Mobil Sabine.

This is Blue Sky.

Information two: Draft is one-two decimal two-zero metres.

Stay on.

Over.

Blue Sky.

This is Mobil Sabine.

Information two received: Draft is one-two decimal two-zero metres.

Over.

Mobil Sabine.

This is Blue Sky.

Information three: Cargo is five-zero thousand tonnes Arabian light crude, maximum discharge rate seven decimal five thousand tonnes per hour.

Stay on.

Over.

Blue Sky.

This is Mobil Sabine.

Information three received: Your cargo is five zero thousand tonnes Arabian light crude, maximum discharge rate seven decimal five thousand tonnes per hour.

Over.

Mobil Sabine.

This is Blue Sky.

Information four: This ship has discharged pipelines on port side only.

Over.

Blue Sky.

This Mobil Sabine.

Information four received: Your ship has discharged pipelines on port side only. Information one: Maximum permitted draft one-two metres.

Information two: Surplus cargo to be discharged into lighters.

Stay on.

Over.

Mobil Sabine.

This is Blue Sky.

Information one received: Maximum permitted draft one-two metres.

Information two received: Surplus cargo to be discharged into lighters.

Over.

Blue Sky.

This Mobil Sabine.

Information three: Two lighters per day. Capacity each lighter one thousand tonnes. Maximum permitted discharge rate into lighters five-zero-zero tonnes per hour.

Stay on.

Over.

Mobil Sabine.

This is Blue Sky.

Information three received: Two lighters per day. Capacity each lighter one thousand tonnes. Maximum permitted discharge rate into lighters five-zero-zero per hour.

Over.

Blue Sky.

This is Mobil Sabine.

Information four: Maximum permitted discharge rate ashore five thousand tonnes per hour. Instruction: Ship must be inerted at all times.

Mobil Sabine.

This is Blue Sky. Information four received: Maximum permitted discharge rate ashore five thousand tonnes per hour. Instruction received: Ship must be inerted at all times.

Over.

Blue Sky.

This Mobil Sabine. Answer: ETA of first lighter is six hours after your arrival.

Over.

Mobil Sabine.

This Blue Sky.

Nothing more.

Out.

Chamada 4

All ships, all ships. Calling Black tanker, position: Fairway buoy, calling tanker, position, Fairway, buoy.

This is Rattler GXXX, Rattler GXXX.

On VHF channel zero five.

Over.

Rattler GXXX.

This is Rose Maru JAAA

Black tanker, position: Fairway buoy.

Over.

Rose Maru. This is Rattler.

Switch to VHF channel zero six.

Over.

Rattler.

This is Rose Maru.

Agree to VHF channel zero six.

Over.

Rose Maru.

This is Rattler.

Question: What is your ETA?

Nothing more.

Over.

Rattler.

This is Rose Maru.

Answer: My ETA is one-five four-zero GMT

Nothing more.

Over.

Rose Maru.

This is Rattler.

Understood : ETA one -five -four -zero GMT

Thank you.

Out.

Chamada 5

Mangrove Head RRTT, Mangrove Head RRTT.

This is China.

Over.

China.

This is Mangrove Head.

Over.

Mangrove Head.

Change to VHF channel zero-eight.

Over.

China.

VHF channel zero-eight unable, VHF channel available zero-nine.

Over.

Mangrove Head.

This is China.

Agree to VHF channel zero-nine.

Over.

China.

This is Mangrove Head.

Information: I will be at the Fairway buoy in one hour. I wish to take bunkers and fresh water in São Pedro and then transit the Otlar Canal.

Question: What are my instructions?

Over.

Mangrover.

This is China.

You will berth at nº two jetty. Answer: Your berth is clear now. Transit will begin at two-zero-zero-zero hours local time.

Nothing more;

Out.

Otlar Radio(2x)

This is China.

Over.

China.

This is Otlar Radio.

Switch to VHF channel one-zero.

Over.

Outlar Radio.

This is China.

Agree to VHF channel one-zero.

Over

China.

This is Outlar Radio.

Question: What is your draught and what is your height?

Over.

Outlar Radio.

This is China.

Answer: My maximum draught is nine metres and my height is thirty metres.

Over.

China.

This is Outlar Radio.

Instruction: Report arrival at way point Nobriga Buoy.

Over.

Outlar Radio.

This is China.

Instruction understood.

Out.

Exemplos de chamadas de aviso:**‘AVISO’ (‘Broadcast’)****Chamada 1**

All ships in Malacca Straits; all ships in Malacca Straits.

This is China Star, November Alfa Alfa Alfa;

China Star, November Alfa Alfa Alfa.

Weather report.

Switch to VHF channel one-three.

Over.

All ships in Malacca Straits, All ships in Malacca Straits.

This is China Star, November, Alfa, Alfa, Alfa;

China Star, November, Alfa, Alfa, Alfa.

Weather report for Malacca Straits, time: one-two-zero-zero GMT.

Information: wind: south, force: eight, sea: rough, weather:

Rain showers, visibility: five-miles, pressure: nine-seven-two falling.

Out.

Chamada 2

All ships in Gulf of Riga; all ships in Gulf of Riga.

This is Kotka Radio, Kotka Radio.

On VHF six-eight.

Ice information.

Switch to VHF channel six-eight.

Over.

All ships in Gulf of Riga; All ships in Gulf of Riga.

This is Kotka Radio, Kotka Radio.

Ice information in Gulf of Riga.

Information: ice type: thick sea ice; ice chance: no change; ice navigation:

ice-breaker assistance is necessary.

Out.

Chamada 3

All ships in sea area Shannon, All ships in sea area Shannon.

This is Eastport Radio, Eastport Radio.

On VHF one-one.

Switch to VHF channel one-one.

All ships in sea area Shannon, All ships in sea area Shannon.

This is Eastport Radio, Eastport Radio.

Weather forecast sea area Shannon.

Information: wind: South, force: seven, sea: rough, weather: Rain showers, visibility: six miles except in showers, pressure: nine-nine-five millibars, falling.

Out.

Chamada 4

All ships in River West, All ships in River West.

This is Weser Riviere Radio, Weser Riviere Radio.

Navigational Information; heights of tides.

Switch to VHF channel one-two.

Over.

All ships in River West, All ships in River West.

This is Weser Riviere Radio, Weser Riviere Radio.

Navigational Information; heights of tides.

Information one position: Robbenplatz, high of tide: one-decimal-five metres, time: now, Information two: Fischereihafen, height of tide: one-decimal four metres, time: now.

Out.

Chamada 5

Gulf Trader, Gulf Trader.

This is Captain Stanzoukas, Captain Stanzoukas.

Navigational danger.

Switch to VHF channel one-zero.

Over.

Gulf Trader, Gulf Trader.

This is Captain Stanzoukas, Captain Stanzoukas.

Navigational danger.

Warning: Jebel Ali Fairway buoy is not the correct position.

Out.

Chamada 6

Genoa Harbour, Genoa Harbour.

This is State of Abidjan, State of Abidjan.

Navigational Information.

Switch to VHF channel three-one.

Over.

Genoa Harbour, Genoa Harbour.

This is State of Abidjan, State of Abidjan.

Navigational Information.

Information: West Cape eight shows: flash: two, interval: three-zero seconds, range: one-eight miles.

Out.

Chamada 7

Livorno Harbour, Livorno Harbour.

This is Harriet, Harriet.

Meteorological Information.

Switch to VHF channel two-two.

Over.

Livorno Harbour, Livorno Harbour.

This is Harriet, Harriet.

Meteorological Information.

Information: The sea outside the harbour entrance is very rough and the swell is South West, steep and short.

Out.

Exemplos de chamadas de segurança:**‘SEGURANÇA’ (‘Sécurité’)****Chamada 1**

Sécurité Sécurité Sécurité.

All ships in Area Peter Reef (3x).

This is Motor Vessel ‘Birte’ Delta Alfa Mike Kilo.

Navigation Warning: Dangerous wreck located in position: two nautical miles South of Peter Reef.

Over.

Chamada 2

Sécurité Sécurité Sécurité.

All ships in Duck Bay Area (3x).

This is Arcadia Delta Delta Delta Papa.

Wait until high water.

Over.

Chamada 3

Sécurité Sécurité Sécurité.

All ships in Marstrand Area (3x).

This is Lotsarna Lima Lima Zulu Foxtrot.

Information: Thickness of ice is expected to increase area around Marstrand.

Over.

Chamada 4

Sécurité Sécurité Sécurité.

All vessels in St Nicholas Strait (3x).

This is Blue Sky DXXA.

Navigational warning: Information one: There is a vessel in position two-eight zero degrees four miles from Gannet Head Lighthouse course zero-three-zero degrees and speed one-two knots, which is not complying with

traffic regulations; Information two: the visibility at Gannet Head is one-decimal five miles; the visibility at Dolphin Bank Light vessel is two miles; Information three: There is a wreck buoy in position five- zero degrees four-five minutes.

Over.

Chamada 5

Sécurité Sécurité Sécurité.

All ships in Malacca Strait (3x).

This is Utopia PPPL.

Navigational Warning: Navigation is dangerous in area around Malacca Strait due to floating ice.

Over.

Chamada 6

Sécurité Sécurité Sécurité.

All vessels in St. Nicholas Strait.

This is Iolande ZZMN.

Information service : There has been a collision with the submerged wreck in position two-four-zero degrees four cables Bright buoy. Keep clear.

Over.

Chamada 7

Sécurité Sécurité Sécurité.

All stations (3x).

This is Androcles F23M.

Navigational information follows on channel one-two: Visibility is reduced by fog. Visibility at n^o one buoy is two thousand metres in one hour. There are salvage operations in position South side of fairway at Fish Haven. Vessels must navigate with caution.

Over.

Chamada 8

Sécurité (3x).

All ships in Chalk Point (3x)

This is Avonport MM7Z.

Navigational warnings: There is a gas leakage from fractured pipeline near Refinery Quay. There are pipe-laying operations near gas leakage. There is a yellow buoy established in position one-five-six degrees, one cable from end Refinery Quay. Vessels are advised to avoid this area. There is a vessel carrying out hydrographic survey in area off Oil-mouth nº one quay. Abnormally low tides are expected in Avonport Channel around one four – zero-zero hours local time. Charted depths are decreased by zero decimal five metres.

Over.

Chamada 9

Sécurité (3x).

All ships in sea areas Bear, Skua and Sea-lion (3x).

This is Nutcracker ZZXF.

Gale warnings. Warnings of north-easterly gale, backing northerly and freshening, were issued at two-three –zero-zero hours Greenwich Mean Time. Gales force nine from North-east in sea areas Bear, Skua and Sea-lion are expected to back to the North and freshen during the night to storm force ten, reaching force eleven in gust later. Broken ice is expected in sea areas Bear and Skua. Temperatures in the area are expected to drop sharply to – five Centigrade and icing may be expected to form moderately in the area by dawn.

Over.

Exemplos de chamadas de perigo:**‘PERIGO’ (‘Mayday’)****Chamada 1**

Mayday (3x).

This is Mobile Sabine Delta Alpha Mike Kilo (3x).

Position: Latitude two-zero degrees four-zero minutes South;

Longitude zero-four-nine degrees one-zero minutes East.

I am under attack by pirates.

I require military assistance.

Over.

Mayday.

Mobile Sabine DAMK (3x).

This is Saint Rose WWSS.

Received Mayday.

Over.

Mayday.

Mobile Sabine.

This is Saint Rose WWSS.

I can proceed with assistance.

Position: Latitude: two-zero degrees three-zero minutes North;

Longitude: zero-three nine degrees zero-five minutes East.

Speed: one-eight knots.

ETA: one-five zero GMT.

Over.

Chamada 2

Mayday (3x).

This is Rose Maru QXZZ (3x).

Position: Latitude: two-five degrees zero-seven minutes South;

Longitude: zero-nine-zero degrees three-six minutes West.

I am adrift.

I require tug assistance.

Over.

Chamada 3

Mayday (3x).

This is Rose Maru QXZZ (3x).

Position: Latitude: two- five degrees zero seven minutes South;

Longitude: zero-nine zero degrees three six minutes West.

I am adrift.

I require tug assistance.

Over.

Mayday.

Rose Maru QXZZ (3x).

This is Destrehan PPF.D.

Received Mayday.

Over.

Mayday.

Rose Maru.

This is Destrehan PPF.D.

Position: Latitude: two-zero degrees zero nine minutes South;

Longitude: zero-seven- zero degrees two-five minutes West.

Speed: one-seven knots.

ETA at distress position zero five three zero GMT.

Over.

Chamada 4

Mayday (3x).

This is St. Patrick Sierra Sierra Bravo Charlie (3x).

Position: Latitude: three- five degrees three- three minutes North;

Longitude: zero-four- zero degrees one- one minute West.

I am sinking after flooding.

I require immediate assistance.

Over.

Mayday.

St. Patrick SSBC (3x).

This is M/V Star Vega ZZ4^a

Received Mayday.

Over.

Mayday.

St Patrick.

This is M/V Star Vega ZZ4A.

I am Proceeding to your assistance.

Position: Latitude: three- two degrees three -zero minutes North;

Longitude: zero-three- eight degrees one- two minutes West.

Speed: one-two knots.

ETA at distress position within one hour.

Over.

Chamada 5

Mayday (3x).

This is Gargantua XF43 (3x).

Position: Latitude: two-zero degrees four-zero minutes South;

Longitude: zero-four-nine degrees one-zero minutes East.

I have stuck an unknown object. I am on fire leaking inflammable cargo.

I require immediate assistance.

Over.

Mayday.
Gargantua XF43 (3x).
This is Fish Haven ABCX.
Mayday Received.
Over.

Mayday.
Gargantua.
This is Fish Haven ABCX.
I can only proceed at slow speed.
Position: Latitude: two-four degrees four-three minutes South;
Longitude: zero-four-five degrees one-zero minutes East.
Speed one zero knots.
Over.

Chamada 6

Mayday.
This is Rattler CD8H (3x).
Position: Latitude: five -zero degrees three- zero minutes North;
Longitude: zero- three-nine degrees two- zero minutes West
Collision with iceberg, sinking.
I require tugs and lifeboats.
Over.

Mayday.
Rattler CD8H (3x).
This is Valhalla TTWF.
Received Mayday.
Over.

Mayday.

Rattler.

This is Valhalla TTWF.

Tug boats proceeding to your assistance.

Over.

Chamada 7

Mayday (3x).

This is Motor Vessel Charlie Papa Lima Two Foxtrot (3x).

Position: Latitude: five-two degrees one-one decimal eight minutes North;

Longitude: zero-zero seven degrees three-three minutes East.

I am on fire after explosion.

I require fire fighting assistance.

Smoke not toxic.

Over.

Mayday.

Motor Vessel Charlie PL2F (3x).

This is Blue Bear B35P.

Received Mayday.

Over.

Mayday.

M/V Charlie.

This is Blue Bear B35P.

My position: Latitude: five-zero degrees one-two decimal eight minutes North;

Longitude: zero-five-zero degrees one-two minutes East.

My speed: one-five Knots.

ETA: zero-two-zero-zero GMT.

Over.

Exemplos de chamadas de urgência:**‘URGÊNCIA’ (‘Pan-Pan’)****Chamada 1**

Pan-Pan Pan-Pan Pan-Pan.

All stations All stations All stations.

This is two-one-one two three nine six-eight zero.

M/V Buterfly Delta Foxtrot Papa Alpha.

Position: Latitude: six-two degrees one-one decimal eight minutes North;

Longitude: zero- zero- five degrees four- three minutes East.

I have problems with engine.

I require tug assistance.

Over.

Pan-Pan.

M/V Butterfly Delta Foxtrot Papa Alpha.

Two-one-one-two- three- nine-six-eight-zero.

This is Veja.

Pan-Pan Received.

Over.

Pan-Pan.

M/V Burttefly.

This is Veja.

I will send tug boat immediately.

Over.

Chamada 2

Pan-Pan (3x).

All stations (3x).

This is Gammon BXRS.

Position: Bearing: one-one-nine degrees from Big Head Lighthouse;

Distance: two-four nautical miles.

I have problems with propeller.

I require escort.

Over.

Pan-Pan.

Gammon BXRS.

This is M/V Victoria.

Pan-Pan Received.

Over.

Pan-Pan.

Gammon.

This is M/V Victoria.

I will send escort immediately.

Stand by.

Over.

Chamada 3

Pan-Pan (3x).

All Stations (3x).

This is Arcadia Blue XXXX.

Position: Latitude: two-one degrees three-zero minutes North;

Longitude: zero-eight-one degrees three-zero minutes West.

I am spilling crude oil.

I require oil clearance assistance ,danger of pollution.

Over.

Pan-Pan.

Arcadia Blue XXXX.

This is Sparta.

Pan-Pan Received.

Over.

Pan-Pan.

Arcadia Blue.

This is Spartan.

Navigate with caution.

I will send assistance your position period: two hours.

Stand by.

Over.

Chamada 4

Pan-Pan (3x).

All Station (3x).

This is Eros BBXX.

Position: Latitude: five- nine degrees one -two minutes North;

Longitude: zero- two- zero degrees five two minutes East.

I have stability problems due to heavy icing.

I can not proceed without assistance.

I require assistance.

Over.

Pan-Pan.

Eros BBXX.

This is Shell South.

Pan-Pan Received.

Over.

Pan-Pan.

Eros.

This is Shell South.

I will send ice-breaker assistance.

Stand by on VHF channel one-six.

Over.

Chamada 5

Pan-Pan (3x).

All Station (3x).

This is Ousted Radio KEHP (3x).

Position: Latitude; two-five degrees seven-zero minutes North;

Longitude: zero-nine degrees three-six minutes West.

I have problems with steering gear.

Request: Immediate assistance, danger of pollution.

Over.

Pan-Pan.

Ousted Radio KEHP.

This is Goteborg.

Pan-Pan Received.

Over.

Pan-Pan.

Ostend Radio.

This is Goteborg Port.

Information one: I will send tug immediately.

Stand by on VHF channel one-six.

Nothing more.

Over.

Chamada 6

Pan- Pan (3x).

All Stations (3x).

This is Everglades KGML.

Position: Latitude: two-zero degrees three-zero minutes North;

Longitude: zero-eight –one degrees three-zero minutes West.

Engine breakdown.

Salvage tug assistance urgently required.

Over.

Pan-Pan.

Everglades KGML.

This is Cienfuegos.

Pan-Pan received.

Over.

Pan-Pan.

Everglades.

This is Cienfuegos.

Information one: Tug Liberdade de Los Pueblos ETD after period: two-hours;

Information two, ETA of tug your position period: six hours after departure this port.

Stand by on VHF channel one-six.

Nothing more.

Over.

Questionário aplicado nas entrevistas:

- 1) Por quê o Inglês é tão importante em sua profissão?
- 2) Você já teve alguma experiência a bordo, em que precisou participar de alguma conversa em VHF? (usar o gênero?) Qual a maior dificuldade encontrada?
- 3) Você poderia comparar as conversas ensinadas em sala (o gênero) e a realidade de bordo (o modo como o gênero é usado a bordo)? Existe alguma diferença? Caso haja, justifique.
- 4) Você poderia citar exemplos de adaptações feitas no gênero a bordo, pelos membros da comunidade mercante?
- 5) O que poderia ser feito para facilitar o aprendizado do gênero ensinado em sala e sanar dificuldades quanto ao seu uso a bordo de navios?

Respostas ao questionário aplicado:**ENTREVISTA I**

- 1) — Porque é através dele que posso conseguir uma boa colocação e ser admitido em uma boa empresa de navegação.
- 2) — Já! Foi muito complicado. Eu falo inglês, mas não decorei o Inglês técnico e acabei me enrolando. Não lembrava da ordem dos passos da conversa. O cara do outro lado da transmissão não conseguia me entender. Acredito que devia estar faltando alguma coisa que deixei de falar ou estava errado... a sorte é que não era uma situação de perigo!
- 3) — Na sala a gente aprende uma porção de regras, frases pra decorar e abordo a gente omite muita coisa. A tripulação é de vários países, cada um traz um vício da sua língua ou de bordo mesmo. O mais importante é passar a mensagem, às vezes nem dá tempo de falar tudo na ordem que a gente aprende na sala porque o outro navio não tem muita tempo. Por exemplo, o ‘*Mayday*’ tem que falar três vezes, o ‘*Pan Pan*’, o ‘*Sécurité*’, mas sempre acaba falando mais vezes ...
- 4) — Posso, por exemplo, o número de vezes que o livro determina para repetir certos termos nunca é respeitado a bordo, depende da situação, da tripulação. Às vezes é pra mais outras pra menos. A palavra ‘*over*’ quase nem é usada, o pessoal fala ‘*Roger*’, ‘*go ahead*’... Os marcadores de mensagem mais usados são o ‘*information*’, ‘*warning*’, o ‘*question*’, já vai logo pra pergunta. No fim a gente usa ‘*goodbye*’, ‘*bye bye*’. ‘*This is*’ às vezes é omitido e a gente usa verbos normais assim; ‘*want*’, ‘*have to*’ e os números são ditos juntos: *sixteen*, *twenty-two*... Acho que o pessoal respeita mesmo é o alfabeto, as posições, as siglas que não podem mudar mesmo ...
- 5) — Praticar e não ficar fazendo prova escrita só... É claro que uma avaliação tem que ter mas podia ser prática ... É só levar a gente pra o Simulador de Radar igual a esse ano e a gente finge que está falando a bordo de um navio. De tanto praticar oralmente, a gente decora. Eu tenho muita dificuldade de ficar lendo regra e decorando. Usando a gente vai errando e não esquece mais. Quando a senhora corrigir a gente durante o exercício oral. E também pra perder o pavor de mexer no equipamento de VHF e parar de criar expectativas negativas quando chega no navio...

ENTREVISTA 2

- 1) — Porque se eu não falar Inglês fluentemente não consigo um bom emprego numa boa companhia de navegação. E porque a maior parte dos navios hoje tem muito gringo e eles é que pagam melhor.

- 2) — Já vi um colega falando no VHF . Se fosse eu não teria conseguido. Ele era ‘safo’, sabia as regras da conversa , os termos técnicos e se virou numa boa, mas o comandante deu uma ajuda, mas não é muito comum não, porque muitos ‘não tão nem aí pra gente’ . Num outro navio que eu embarquei, o comandante não falava Inglês bem não. É uma vergonha e eles ainda ficam ‘tirando onda com a nossa cara’, mandando , humilhando colega de patente mais baixa... E é tudo mercante hein! Imagina se não fosse...

- 3) — O inglês de navio é muito diferente. O pessoal fala tudo errado, erro de concordância, omite palavra, mas todo mundo consegue se entender. Às vezes enrola também. E se por acaso um não sabe, o outro ajuda. É..é diferente da Escola, se bem que às vezes a gente pega um comando ‘ barra’. Aqui na Escola ‘neguinho’ aprende e monopoliza o que aprendeu pra não dar chance aos colegas de melhorar. Só tem egoísta. Ninguém ajuda ninguém e um quer ser melhor que o outro, até nos livros. Tem livro que é caro, que tem colega que compra lá fora, mas não dá pra gente não. A gente que se vire. A biblioteca tem publicação velha que não serve muito. A bordo o pessoal é mais unido eu acho que é porque o pessoal fica sozinho, longe da família então um acaba ajudando o outro, mas eu já ouvi colegas dizerem que também tem muita gente ruim e ‘puxa saco’ a bordo e competição e ‘estrelismo’ também. De colega de mesma patente!

- 4) — Que eu me lembre os números nunca são soletrados, o ‘over’ não usa eles falam muito ‘Roger’, eu nem sei porque vai vê é o som que é parecido. Em Português é o contrário , ao invés de falarem ‘câmbio’ eles usam o ‘over’. Eles também usam ‘understood’ ao invés de ‘answer’, ‘information received’, ‘warning received’.... A gente usa à beça ‘thank you’, ‘Hello’... Não me lembro de outro não. Mas tem gente que usa tudo na ‘marca’ também.

- 5) — Acho que em especial as conversas de VHF deveriam ser mais praticadas. Seria melhor para guardar os ‘steps’ na cabeça, as regras. A gente quase não vai para o Simulador de Radar, não que a culpa seja da senhora... a gente sabe que tem muitos cursos usando aquele Simulador e às vezes fica complicado, mas o comando podia dar um jeito porque verba tem pra ampliar aquilo lá. Os professores é que têm que ficar brigando pra melhorar as aulas. A Escola é que tinha que se conscientizar da necessidade da prática vinculada à teoria e pro aprendizado isso é muito bom. Especialmente nas conversas de VHF que são orais sempre. É egoísmo desses oficiais já formados, tão bem colocados, ganham bem e não querem competição e nem quem saiba mais que eles, por isso sonégam informação . O pior é que tem espaço pra todo mundo!

ENTREVISTA 3

- 1) — É mais por causa de conseguir companhia boa. Eu não queria ficar viajando em navio de guerra esses navios ‘brabos’, nem ficar na cabotagem. Eu queria trabalhar em plataforma que você fica 28 dias em terra e às vezes 28 a bordo. Só que pra trabalhar lá tem que falar Inglês bem, senão os gringos ‘cortam a cabeça’.
- 2) — Olha, eu já usei o VHF sim ,mas não tive problema não. Eu posso até ter falado alguma besteira, pronúncia ,mas não sei se porque era um aviso de rotina e ficou mais fácil, mas quem usa legal as regras do VHF é os nativos. Eles já falam inglês aí fica moleza. É igual aqui no Brasil quando a gente está na cabotagem. A gente usa todos os termos certinho. Em Inglês ainda tem o bloqueio da língua...
- 3) — Eu acredito que seja igual ao Português que você aprende certo ,mas na hora de falar é diferente. Eu sei que tem uma porção de regrinhas, ordem pra falar as partes da conversa como a senhora fala, do gênero, mas é utopia achar que a bordo vai todo mundo usar tudo certinho até porque como a senhora mostrou na gravação de ‘*Mayday*’, que é uma situação de perigo o cara tem que ser rápido senão morre a tripulação toda. Mas eu concordo que tem que saber todos os passos da conversa porque é uma mistura de tripulação de tudo que é país com sotaque diferente e se não padronizar a nomenclatura, é.... um..... fica muito complicado ainda mais pra não nativo. Isso tem a ver com cultura também professora, porque os caras que trabalham em navio alguns são muito ‘bitolados’ agente aqui na Escola é privilegiado e a mão de obra é bastante qualificada.
- 4) — Número é dito junto, quase não se fala o nome do navio vai logo pra o prefixo, o pessoal conversa normalmente às vezes como se fosse uma conversa comum mas acrescentando o Inglês técnico. Usa muito Latitude e Longitude, como a senhora falou e understood muito, ao invés de resposta de marcador de mensagem, abreviação é igual, alfabeto também, ‘*over*’ também, ‘*out*’ não usa, é cumprimento normal tipo ‘*bye*’, ‘*see you*’...
- 5) — Na minha opinião, a melhor maneira de fazer o Inglês da sala ficar mais parecido com o de bordo é ir pra o Simulador de Radar e praticar a fraseologia e saber mexer no equipamento. Visitar mais navios...

ENTREVISTA 4

- 1) — Pra minha profissão. Eu quero ser prático mais tarde e tem que falar inglês e o Inglês é uma língua Internacional, quem sabe ‘se vira’, se dá bem no mercado de trabalho, ainda mais mercante.
- 2) — Olha eu não tive problemas em usar o VHF não. Pra ser sincera ,o comandante do outro navio é que não entendia bem o que eu estava falando e mandava eu repetir uma porção de vezes.Uma coisa ou outra é diferente da sala mais no geral não muda muito. Não sei se porque eu tinha acabado de aprender a nomenclatura alguns meses antes e estava ‘fresquinha’ querendo usar tudo ou porque o comandante não sabia nada, o que não é novidade pra mim , mas tenho certeza que falei tudo certo.
- 3) — Professora eu acho que muda um pouco sim, mas por comodismo, na verdade não precisa ficar repetindo tanto se falar posição certa, soletrar o prefixos e números de modo correto, aí as pessoas se entendem, mas acredito que com os anos a pessoa vá ficando um pouco alienada a um tipo de fraseologia até porque não pratica muito o Inglês comum. E sabe o que é pior? O próprio pessoal de bordo acaba te obrigando a usar tudo diferente do que você aprende em sala porque não sabem, aí você acaba falando o dialeto deles!
- 4) — A experiência que eu tive foi muito frustrante porque eu fui com o intuito de usar tudo que eu tinha aprendido e fui super discriminada porque disseram que eu estava querendo me exhibir e não estava, eu só queria usar os termos e a ordem certa das chamadas, mas não foi como eu esperava. Bom, eles não repetem muito informações tipo nome de navio e mais o prefixo, usam muito ‘calling’, às vezes greetings, ‘Roger’ para ‘over’, os números não mudam a pronúncia não e quando falam é sempre junto. Muito difícil falar separado. Agora é comum usar um número com nove dígitos (Código de identificação do Serviço de Móvel Marítimo) substituindo nome e prefixo nas situações de perigo e urgência. Porque o sistema está modernizando, acredito que futuramente mude muita coisa no VHF pra ficar mais precisa ainda o processo de localização de navio em perigo.
- 5) — É prática. Tem que treinar no aparelho de VHF. Visitar navios para ver como é o equipamento de verdade e até pedir para o prático e o comandante para tentar fazer manobras mais simples que não ofereçam riscos pelo VHF.

ENTREVISTA 5

- 1) — Para trabalhar em um bom navio de preferência estrangeiro. O salário é muito bom!
- 2) — Já usei sim ,mas simplifiquei muita coisa e o Norueguês entendeu o que eu falei. Era pra avisar sobre uma bóia que estava com problemas, mal iluminada no trajeto deles. Eu só não fiquei repetindo tudo muitas vezes porque a transmissão estava boa acho até que por isso que não fiquei tão nervosa. E o Norueguês era super simpático, não sei se é porque eu sou garota, entendeu?
- 3) — A realidade de bordo é sem dúvida muito diferente de sala e da escola ,mas pela experiência que eu tive eu posso dizer que mesmo que você aprenda tudo em detalhes em sala sobre as conversas, passos, regras, com certeza você vai estar melhor preparada que o que você encontra a bordo. Esse negócio de dizer que a Escola não prepara os alunos direito, é a maior mentira porque a gente vai com uma ‘bagagem’ boa pra bordo, só não aprende quem não quer!
- 4) — Visitar navios, ver manobras de verdade serem feitas e a Escola pode oferecer isso pra gente, mais aulas práticas no Simulador de Radar É conversa falada então tem que usar oralmente não tem jeito.
- 5) — Eu ouvi os caras do outro navio usando tudo na ‘marca’, só às vezes que não repetiam certos termos, mas o resto foi igual ao que a senhora falava em sala. Só não sei se alguém estava ajudando o Norueguês!
- 6) — É prática. Tem que treinar no aparelho de VHF. Visitar navios para ver como é o equipamento de verdade e até pedir para o prático e o comandante para tentar fazer manobras mais simples que não ofereçam riscos pelo VHF.