

OSNOVNO ZNANJE KOJE PREPORUČUJEMO U TOKU  
ISPITA RAFTING VODIČA

A. Veštine

- i) tehnika raftinga
- ii) trening posade i poslovanje
- iii) vanredno stanje i tehnike spašavanja

B. Znanje (poznavanje)

- i) opreme
- ii) bezbednost i vandredne procedure
- iii) brza teorija
- iv) rukovođenje
- v) signali

A. Veštine:

i) tehnike raftinga

- a) potezi veslanja-napred, nazad, kormilo privlačenje, napred i suprotan zamah, dići ili veslačke tehnike-vući, gurati, skretati.
- b) planiranje prelaza čamcem-napred i suprotno
- c) probijanje u i kroz struju
- d) brzo čitanje-identifikovanje divlje vode sa čamca i sa obale (skauting)
- e) brzo kretanje-odabiranje i kretanje relacijom koristeći odgovarajuće uglove i pozicije u odnosu na struju vode, stene, talase, otvore i opasnosti
- f) dovesti do kraja, spuštanje-u granicama normale, pričvršćivanje čamca
- g) visoke strane
- h) postava

ii) trening posade i poslovanje

- a) razgovor o bezbednosti-sadrži objašnjavanje učešća rizika pravilno podešavanje prsluka, kacige, obuće i druge odgovarajuće odeće, postavljanje pozicije, okrepljivanje, opasnost od posrtanja i gubitak t-zahvata. "Pozicije plovljenja brzim vodama", tj. noge gore, na ledjima, pogled nizvodno, plivači koji se koriste spoljnim relacijama, ispruženo veslo, odbrambeno aktivno plivanje, užad za spašavanje i sigurnosni kajaci (ako je prihvatljivo), vežbanje brzih pokreta.
- b) postavljanje veslačke posade-uzimati u obzir iskustvo, snagu, težinu, okretnost, poverenje, fizičko i zdravstveno stanje.
- c) tehnike veslanja-jasna demonstracija zaveslaja, uvežbanost, ispravnost.
- d) druge instrukcije-iznad, visoke strane, zadržavanje
- e) procena-prepoznavanje i razumevanje snage i sposobnosti posade dok biraju odgovarajuće relacije
- f) motivacija-pridobijanje posade da čini kako vi odlučite.

### iii) vandredne i tehnike spašavanja:

Specifične veštine-plivanje u brzacima, dovodjenje sebe/drugih u/izvan čamca, prelazak plitke vode, tehnike sa užetom koje uključuju čvorove, namatanje kanapa, sidro, mehanička prednost sistema, potezanje vektora, spašavanje uz pomoć plivača, označavanje relacija i zatezanje dijagonala, reflektovanje (osvetljavanje) čamca.

### B.Znanje:

#### i) Oprema

- a) čamac-dizajn, konstrukcija, materijal, pravilno naduvati, izduvati, pritisak, ventili, ime i funkcija komponenti, popravka
- b) vodič-odgovarajuća odeća i obuća, spasilački prsluk, kaciga, veslo, užad za spašavanja, nož, zviždaljka, relacija brzih pokreta.
- c) član posade-odgovarajuća odeća i obuća, spasilački prsluk, kaciga, veslo.
- d) spasilac-korišćenje, zaliha užadi, zavoji, karabinjeri, ostala oprema.
- e) prva pomoć-koristi (odela specifična u "minimalni uslovi preporučeni za vodiče) i zalihe opreme na odgovarajućim mestima tokom putovanja.
- f) popravak-korišćenje i zalihe opreme
- g) oprema čamca-sigurna i obezbedjena sastavna oprema i pribor smešten u čamcu
- h) održavanje/briga-na reci i na suvom, posebno tokom transporta

#### ii) Sigurnost i vanredne procedure

- a) opšta sigurnost-faktori koji doprinose nesrećama kao alkohol, droge, neprikladna/loše održavanja opreme, potencijalno izlaganje opasnosti tj. visoka voda, važnost održavanja vizuelnog kontakta sa ostalim čamcima.
- b) opšte i vandredne procedure-procena situacije, odlučivanje, obavljanje spašavanja uzimajući u obzir prihvatljiva sredstva, ograničeno vreme i bezbednost prioriteta, informisanje i motivacija posade.
- c) plivači-otkrivanje novih plivača od strane vodiča, opcije za iskusnog plivača sadrže instrukcije za plivanje, hvatanje vesla, užad za spašavanje
- d) bacanje - biti na čamcu, komuniciranje sa ostalim vodičima, uvlačenje ili izvlačenje plivača.
- e) zamotavanje-stabilizovati, komunicirati sa ostalima vodičima razmotriti verovatan fatalitet čamca i preduzeti adekvatne predostrožnosti, oslobadjanje čamca potrešenim balansom.
- f) označavanje-opcije uključuju prelazak preko plićaka, označavanje relacije
- g) nasukana posada-najbolja metoda prema tome je dostići, baciti, terati veslom, ići, principi vuče.
- h) HIPOTERMIJA/HIPERTERMIJA(ako je primenljivo)-izbegavanje i lečenje.

#### iii) Brza teorija

- a) internacionalni sistem kvaliteta-znati i moći pokazati primere
- b) karakteristike reke-shvatiti hidraulične i potencijalne opasnosti sledećeg: bare, jezik/kanal, rečna struja, ključanje, vrtlog, dugotrajni talasi, talasi koji udaraju, rupe, obavijena stena, potkopavanje, cedilo, sito, vodopad, suženja, slap.

#### iv)Vodstvo

- a) razumevanje teorija i dinamičnost grupe
- b) odgovornost

#### V)Signali

- a) vizuelni-sve čisto(pravac), van vrtloga, zaustaviti, vandredno, zahtevna prva pomoć, sve o.k, plivači(broj i lokacija), surfanje, omočan čamac, čamac u brzom pokretu, odgovarajući zaklon, izgubljeno veslo, potrebna pumpa, zadnji čamac, raširiti se, zatvaranje prolaza, ubrzavanje.
- b) Zviždanje-1 zvuk-stop/pažnja, 3 zvuka-opasnost**

Granice praktičnog ispita za IRF **VODIČE** RAFTINGA i IRF **TRIP**  
**LIDERA** kroz putovanje (spuštanje)

1. Početni razgovor sa klijentima (timom), i razgovor o bezbednosti

- prestavljanje vodiča, opis putovanja, vremenska maršuta
- provera opreme
- instrukcije kako sedeti i ponašati se u čamcu
- razgovor o bezbednosti
- spašavanje i samospašavanje na brzooj vodi usled bržih pokreta

Ocenjuje se sadržaj i način prezentovanja, poeni 0,2,4

2. Osnove manevra, rukovanja veslom.

Ocenjuje se metoda i sadržaj vežbanja veslom, poeni 0,2,4

3. Spuštanje na komandu unutar 15m reke kojom se spušta (granica može biti promenjena zbog brzine vode) i obezbeđivanja čamca od strane vodiča:

- 2 x bilo koji način
- 2 x obrnuto prelaženje klizanje (prelaženje)

4. Brzo plovljenje na odredjenom kursu:

- regulisanje kursa + opis (usmeravanje na neobavezne opasnosti)
- obuka tima
- navigacija kursa
- spuštanje i učvršćivanje čamca na pogodnoj struji. Ocenjuje se opis kursa (koje je instruktor napravio), kompletiranje procesa prema poteškoćama i spuštanju, poeni 0,2,4

5. Plan prebacivanja:

- 2 x pramac uz reku
- 2 x krma uz reku

Nagradjuje se održavanje na pogodnoj relaciji. Poeni 0,2,4

6. Brzo okretanje čamca:

- plivanje za čamcem 10-15m
  - penjanje na čamac
  - okretanje čamca
  - preusmeravanje
  - popeti se na čamac (bez ograničenja)
  - spuštanje čamcem (bez ograničenja)
- Ocenjuje se vreme, izbegavati rizike, poeni 0,2,4

7. Prelazak preko reke i nazad (bez čamca)

Ocenjuje se vreme, izbjegavati rizike, poeni 0,2,4

8. Spašavanje dela tima koji su pali sa čamca unutar reke, uzimajući u obzir bezbednost spašenih osoba, poeni 0,2,4

9. Spašavanje sa neodređenim spasiocem spašavanje sa užetom + obezbedjen spasilac, bez priprema, poeni 0,2,4.

10. Rešavanje kriznog scenarija u trajanju 3 min.

Ocenjuje se brzina i način rešavanja problema, uzimajući u obzir druge opasnosti, poeni 0,2,4

11. Prva pomoć+evakuacija osoba. Koristeći pravila prve pomoći i realnosti na reci, poeni 0,2,4.

12. Bacanje užeta za spašavanje sa 15m udaljenosti prvi pokušaj sa pripremljenim konopcem za spašavanje, drugi sa užetom koji je bez čvorova, poeni 0,2,4.

Rezultati zadatka:

- uradjeno bez greške
- uradjeno sa greškom
- niste prošli
  
- **Maksimum 48 poena**
- **IRF rafting vodič minimum 36 poena**
- **IRF trip lider minimum 44 poena**

## Osnove veslanja sa jednostrukim veslom

### Uvod

Na početku bih vam postavio ono osnovno marketinško pitanje, odlučujuće pitanje, koje sebi postavlja potrošač, pre nego što se odluči za određeni proizvod ili uslugu: «Kakvu korist mi taj proizvod ili usluga donosi?»

Što je znači ono, što mi svi kao rafting vodiči u stvari nudimo gostima?

Na ovo pitanje imaju svakako spremne odgovore marketinške agencije i preduzeća, koji naše usluge nude turistima. Odmah ću naglasiti da to nije ono što nas u ovom trenutku zanima. Ali od njih možemo svakako dosta toga da naučimo. Pogledajmo onda, kako možemo našu marketinšku uslugu raščlaniti!

Radi se o doživljaju koji je višestruk. Najpre je tu sama reka, sa prirodom koja ju okružuje, osobinama struje i rečnog toka i svim onim, što je bilo tamo davno pre nego li smo se mi pojavili i što će tamo i ostati, kad nas više ne bude bilo.

Zatim je tu plovilo, nazovimo ga čamac, raft, splav ili bilo kako već, što je većini gostiju nepoznato, nepredvidivo i novost sama po sebi. Većini ljudi je već osećaj plovidbe nešto novo, nešto, na šta nisu naviknuti.

Zatim je tu opasnost, izazov, koji treba savladati, vodene prepreke, brzina, adrenalin. Ako ga je premalo, onda je dosadno. Ako ga je upravo dovoljno, onda je fino. Ako ga je previše, onda se negativan doživljaj stepenuje od nelagode preko smrtnog straha do šoka, koji može prouzrokovati potpunu otupljenost ili čak i smrt.

Zatim je tu gost, pojedinac sa svojom spremnošću, da uloži određeni napor i doživi neka nova iskustva. Tu bih pre svega istakao dva: osećaj, da je nešto postigao i osećaj vlastitog tela u gibanju. Većina ljudi ima danas slabo razvijeno samoodržanje, što znači, da ima njihova svest slab dodir sa njihovim telom. U glavnom su svesni samo jakih nadražaja, pa bili oni ugodni ili neugodni. Zato je svaki oblik aktivnosti za njih prilika, da osete u nekoliko većoj meri i upravo to je uzrok, da većina uživa u prijatnom naporu. Moramo voditi računa, da kao posledica napora nastupa zamor, koji donosi sa sobom neugodne nadražaje i zato smanjuje pozitivne osećaje. Upravo tu kao motivacija može odigrati veliku ulogu osećaj samozadovoljstva sa postignutim, ne samo obavljenim spustom, nego i to, da je svako usvojio neki novi oblik gibanja, da je naučio neke nove tehnike pokreta, da je nešto savladao. U pravilnoj kombinaciji ta tri elementa ostvaruju onaj prijatni zamor, koji je srž zadovoljstva po obavljenom poslu, onaj osećaj, da taj dan nije bačen.

I na kraju je tu još i vodič, koji je neke vrste katalizatora, jer za goste hvata ravnotežu među različitim elementima doživljaja jer im je pripremio koktel, kakav će po njegovoj oceni najbolje odgovarati njihovom ukusu. Od njegovog stručnog znanja na pre pomenutim područjima je zavisno, koliko će pri tome biti uspešan. Svi gosti imaju apsolutno pravo, da za svoj novac zahtevaju najmanje sledeće:

- Da je vodič pristojno obučeni i da se prema njima postavlja sa pravom merom poštovanja;
- Da je dovoljno potkovan u poznavanju okolnih znamenitosti, da može odgovoriti na većinu njihovih pitanja;
- Da ih sa pogodnim uvodom uvede u svet, koji on poznaje, a oni ne;
- Da im vodič može predstavljati autoritet po svim pitanjima, koji se tiču plovidbe, plovila i specifične veslačke tehnike, posebno za spuštanje po divljoj vodi;
- Da je dovoljno stručno i tehnički potkovan, da može delovati u slučaju kakve nepredviđene teškoće i da je svojom intervencijom savlada;
- Da su njegova uputstva jasna, glasna i lako razumljiva;
- Da u slučaju povrede ne izgubi prisebnost i prilikom pružanja prve pomoći ne napravi nepotrebnu štetu.

Ukratko, vodič je centralna osoba, oko koje se oblikuje sav događaj i kao takav mora biti vredan poverenja. Neki vidici, koje ovde otvaram, svakako prevazilaze područje znanja plovidbe i veslačke tehnike, ali je potrebno, da bar na početku otvorimo polje posmatranja i stavimo našu posebnu struku u malo širi okvir.

Kakav je dakle u najširem smislu vaš odnos sa prirodom?

Tu imamo dve krajnosti, na jednoj strani čisti idealizam, koji dovede američkog doktora matematike i univerzitetskog profesora do toga, da na letnjem raspustu radi kao rafting vodič, a na drugoj strani je odnos, kojeg karakterizuje izjava jednog od naših lokalnih vodiča, za kojeg je bolje da ostane neimenovan. Ovako je rekao: »Za mene je Soča radno mjesto. Umesto da kosim i sušim seno radim ovde, jer to donosi veću zaradu. Inače do nje nemam nekog posebnog odnosa.»

Pre nego se počnemo zgražavati, da istaknem, da je do neke mere u pravu. Mnogi od nas su proživeli na ovoj ili onoj reci dovoljno veliki broj sati, da ne drhti više od želje, kad je ugleda i spust po njoj već odavno mu ne pričinjava osobito zadovoljstvo. Ipak je istina, ako smo svesni, da spust po prirodnoj matici nudi mogućnost dodira sa nečim, što je veće od nas i od nas nezavisno. Zato me boli, kad vidim, da neki gosti sve skupa doživljavaju nekako tako, kao da se spuštaju po poligonu Gardalanda. Na kraju krajeva s time sami sebi obaramo cenu, jer doživljaju oduzimamo jednu dimenziju i time ga osiromašujemo.

Nikako ne mislim, da moraju sad naša spuštanja postati prirodoslovne ekskurzije i da moramo goste mučiti sa predavanjima o ekologiji, želeli oni to ili ne. Ali ipak želim, da bi vodič, kad ga ekološki malo osvešćeniji turista nešto priupita, ne zanemi, nego da zna stvar i iz te perspektive kvalitetno pojasniti. Želim takođe, da bi takvih osvešćenih gostiju bilo što više, iako ne očekujemo previše, bilo bi ipak dobro, kad bi i mi, na nežan, neusiljen način nešto doprineli tom osvešćenju. Apsolutno moramo za okolinu gde se odvija naša delatnost zahtevati potrebnu meru poštovanja i zbog toga prihvatiti određeni kodeks ponašanja, koji ovome priliči. Koliko mogu da vidim u praksi, polako smo uspeli isterati konzerve i cigarete iz rafta, nešto slabije nam ide kod dernjave, vrištanja, roktanja i drugih oblika neprimerenog ponašanja.

Pri tome treba da upozorim, da je za bilo koga, koji dođe tražiti nove energije na reku takav dodir sa prirodnom okolinom takođe i duhovni doživljaj, nešto, molim vas, nemojte se smejeti, slično molitvi. Svi znamo, da bez određene količine vrištanja ne ide, ali vodiča moraju slušati svi članovi posade. Ali neke delove možemo provozati i u tišini, čak bez veslanja, da omogućimo gostu potpuni dodir sa prirodom.

Kakav je vaš odnos do plovidbe na plovilima uopšte?

Malo je neobično, da moramo to pitanje postaviti. Kao profesionalci na tom području bi morali potpuno svesno biti povezani sa svime, što je sa plovidbom povezano. Kao kad bi pitali pilota, kakav je njegov odnos prema letenju! Ali u ovom specifičnom području ni kod nas, a ni drugde nije tako. Ako izuzmemo retke takmičare, koji se bave i konstruisanjem čamaca, većina aktivnih učesnika ovog sporta ne bavi se teoretskim pitanjima osobinama plovila. Dovoljno im je, da osobinu svoga iskustveno ispituju i u praksi iskoriste. Zato dodajem poglavlje, koje sa vođenjem rafta samo po sebi nema šta mnogo da vam pomogne, ali će vam omogućiti, da ćete moći u grubo radoznom turisti objasniti, zbog čega je određeni čamac baš takvog oblika ili drugačiji.

Veoma važna uloga vodiča je, da pre početka spusta objasni i konstrukcijske osobine rafta, objasni, šta bi se desilo, ako bi se raft probušio i da gostima omogući dovoljno vremena, da se s plovilom upoznaju i da se na njemu udobno smeste. Nećete verovati, s kakvim strahovima se sve ljudi sreću, pre nego što stanu na takav naduvan gumenjak!

Koliko se razumete u veslačku tehniku?

To je jedro našega zanimanja. Većina će se složiti sa mnom, da za vođenje rafta prefinjeni zaveslaji ne dolaze u obzir, a to još ne znači, da ih ne moramo znati. Svesni moramo biti, da smo jedini profesionalci, koji upotrebljavamo jednolisno veslo i da smo kao takvi dužni negovati i razvijati neku poruku. Predano nam je bilo znanje, koje sad možemo širiti i negovati, ili da ga pustimo, da ugasne. Svestan sam da je među vodičima rafta mnogo kajakaša i kanuista, koji sve to u praksi koriste, upravo tako je mnogo i onih, koji su u periodu svoje takmičarske karijere u raftu većinu tih zaveslaja upotrebljavali. Mnogo je i onih samoukih, koji su ih za svoje potrebe ponovo sami izmislili. Zato namena prilično detaljnog poglavlja o upotrebi jednolisnog vesla nije toliko u tome, da bi ponovo učili

osnove, nego više u tome, da bi postigli jedinstvene nazive i skladnost pri povezivanju zaveslaja u manevrima.

Niko ne zahteva od profesionalnih rafting vodiča, da bi morali biti kondiciono ravni aktivnim takmičarima, ali ako se nasumice izabrana posada četvoro ili šestoro profesionalaca i sednu u raft moraju biti bar sposobni izveslati svaku stazu bez mnogo raspravljanja. Svakako da naše goste nećemo opterećivati time, da bi ih učili sve moguće zaveslaje, ali znati pokazati i znati i znati objasniti je ona tajna, koja vodiču i te kako daje potreban autoritet.

I na kraju, kakav je vaš odnos i gosta?

To se iskazuje, da vodič i vodstvo preduzeća ili agencija stoje na suprotnim obalama. Ako ćemo sve podrediti samo tome, da u što kraćem vremenu prevezemo što više gostiju, onda stvarno nije potrebno, da bi vodiči imali svo ono znanje, o kojem smo govorili ranije. Vodič je onaj, koji mora u ime svoje struke zahtevati, da ima dovoljno vremena, da se posveti gostu. Samo u tom slučaju može stvarno doći do izražaja njegova kvaliteta i samo u tom slučaju će gost za svoj novac dobiti zadovoljavajući doživljaj. Na vodiču je, da sam odabere svoju ulogu. Da li će biti misaon, koji neposvećenima otvara nova saznanja, ili će biti samo sprovodnik, koji će po rečima Exiperyjevog Malog princa «razašilje ljude u paketima na hiljade». Svakako da će prema izabranoj ulozi biti i plaćen. I dugoročno je od toga zavistan i ugled i cena raftinga kao delatnosti.

Sve to, što će u ovom gradivu još slediti, nikako nije namenjeno tome, da bi vodiče uniformisali. To je samo temelj, na kome će svako izgraditi svoj lični stil. Vođenje je umetnost. I pri svakoj umetnosti je pomanjkanje ličnog stila najveći mogući greh. Ali, kao što nam pokazuje slikarstvo, nepoznavanje tehnike nije najkraći put ka ličnom stilu, iako tu imamo naivce.

## **Vođenje velikog rafta**

### **Osnovna ishodišta**

Prvo pitanje, koje mora svaki vodič sebi postaviti, pre nego što sa grupom krene na vodu, je, kakvo je njegovo lično viđenje raftinga u zavisnosti od toga, kakav rafting u stvari nudi svojim strankama. Za nas, koji smo svo vreme jako pod uticajem određenih zahteva u vezi sa sigurnošću, koje su kod nas već postale standardne, će možda biti iznenađenje, da je rafting moguć i bez poznavanja osnovne tehnike vožnje na divljij vodi. Lično sam više pristalica teorije, da više poznavanja i upotrebe tehnike znači kvalitetniji rafting, ali svako mora sam sastaviti viziju raftinga, koja će nuditi i gledajući na to doneti odluku, koliko vremena će nameniti objašnjavanju tehnike zaveslaja i upotrebu različitih zaveslaja u situacijama.

Drugo pitanje, koje mora svaki vodič sebi postaviti, je, koliko novoga može gost na jednoj vožnji primiti i koliko složene motoričke radnje je sposoban izvršiti. Zahtevati od nekoga, ko je došao na rafting za zabavu, da bi učio npr. dosta zapetljane zaveslaje za privlačenje pramca ili boka je kontraproduktivno. Na drugoj strani možemo posebno kod mlađih i bolje fizički pripremljenih gostiju doživljaj oplemeniti, ako im prilikom spuštanja prikažemo neke zahtevnije elemente.

Koje i koliko zahtevne elemente će izabrati, je zavisno od vodičevog znanja i od njegove procene, koliko gosti mogu i žele učestvovati pri takvim eksperimentima.

### **Uvodna objašnjenja pre spuštanja rekom**

Posao vodiča prilikom spuštanja se sastoji iz dva dela. Prva je uvodno objašnjenje, druga je vođenje posade prilikom spuštanja. Od toga, koliko su uvodna objašnjenja kvalitetna, je u velikoj meri zavisno, kako će uspešno posada delovati na reci. Zato ćemo malo pažnje posvetiti tome, šta treba da sadrži uvodno objašnjenje:

- **Predstavljanje vodiča:** Svaki vodič je samostalna ličnost i vodeći računa o tome, da ima svako preduzeće opšti model predstavljanja, kvalitetan vodič bi se morao predstaviti i kao ličnost. Pri tome ne mislim, da mora obaviti generalno predstavljanje, nego da se predstavi u onim stvarima, koje predstavljaju vezu sa aktivnošću, koju obavlja. To predstavljanje mora sadržavati sledeće



elemente: **Ko sam; za šta se na reci zauzizam; šta je to, što vam prilikom spuštanja nudim kao svoj lični doprinos.**

- **Predstavljajanje plovila:** Nekoliko reči o naduvanom čamcu ili splavu – raftu, kako plove, kako se ponašaju na vodi, koliko su sigurni. Posle toga opis čamca, sa kojim krećemo na spuštanje – zašto je takvog oblika, kolika je njegova nosivost, šta bi se desilo, ako bi se čamac prilikom spusta probušio, koliko sigurnosnih komora ima, koje su njegove karakteristike u poređenju sa drugim takvim čamcima, koji su u upotrebi.
- **Predstavljajanje staze na kojoj ćemo se spuštati:** Kolika je njena težinska ocena upšte, ima li kakve delove, koji se ističu po posebnoj zahtevnosti, ili po kakvim drugim karakteristikama, zajedno sa prirodnim i drugim znamenitostima i predstavljajanje na kakav način će vodič upozoravati na takve posebne deonice, koliko je staza duga i koliko vremena će spuštanje trajati, gde i kakvi će biti pauze.
- **Opis sigurnosnih postupaka za slučaj, da neko padne iz čamca i za slučaj, da se u vodi nađe sva posada.** Ovde se radi pre svega o dve stvari – kako neki pojedinac pliva u vodi i kuda da pliva. Korisno je, ako odmah na početku ili u toku spuštanja pred posebno teškim delovima za plivanje u brzacima to i demonstriramo i damo gostima priliku, da i sami probaju. Tom prilikom možemo prikazati demonstraciju rešavanja užetom za spašavanje.
- **Smeštanje gostiju u čamcu, demonstracija načina veslanja i zaveslaja, koje ćemo koristiti prilikom spuštanja, predstavljajanje naredbi, koje će vodič prilikom spuštanja koristiti.** Smeštanje gostiju u čamcu predviđa takvo mesto, na kojem će pojedinac sedeti u čamcu, kao i način, kako da se na svoje mesto smešta, dobro učvrsti i postavi u pravilan položaj za veslanje. Demonstracija načina veslanja treba da prikazuje način, kako pojedinac drži i upotrebljava veslo, kako vesla unapred, kako postizemo sinhronizovano veslanje cele posade i prikaz pojedinih zaveslaja, koje ćemo upotrebljavati. Pri tome možemo predstaviti i naredbe, koje ćemo koristiti. **Preporučujem, da se bar kod grupa, koje su prvi put na raftingu, ograničimo samo na tri vrste zaveslaja: «svi napred», «svi nazad» i naizmenično, po potrebi «leva (desna) strana nazad (napred).**

#### **Upotreba tih tri osnovna elemenata u situacijama – vođenje pri spuštanju**

Osnovna uloga vodiča je, da zna složene manevre razčlaniti i pojednostaviti. Kao pomoć pri tome mogu poslužiti sledeće praktične napomene:

##### **a) start:**

Pravilan start je uvek protiv toka. Da tu su stvari jasne, dilema može nastati, da li upotrebiti zaveslaja za okretanje čamca odmah, kad čamac dostigne granicu između toka i protivtoka. Odluka je zavisna od toga, kako je jak tok, u koji nameravamo zaveslati. Što je jači tok, manje je preporučljivo, da na granici između toka i protivtoka izvodimo bilo kakve manevre. Bolje je, da se što većom brzinom ubacimo u tok i popravke smeru izvodimo tek, kad je čamac već sav u toku i kad je promenio smer za toliko, koliko ga je zasukala razlika između toka i protivtoka.

##### **b) vožnja u protivtok (pristajanje):**

Pitanje je, da li da u trenutku, kada čamac ulazi u protivtok, upotrebimo zaveslaja za okretanje čamca. Bolje je, da ne i da vodič na osnovu svoje procene razlike u brzini između toka i protivtoka podesi ugao, pod kojim će ga zaneti u protivtok. Ostali deo posla će za nas obaviti voda. Ekipa neka svo vreme vesla napred, jer raft ima veliku inertnost i zato u protivtoku uprkos tome, da mu sila vode pramac podiže prema gore, rado ide unazad.

##### **c) izbegavanje prepreka u toku:**

To je pravi momenat za primenu zaveslaja unazad na jednoj ili drugoj strani. Moramo biti svesni, da prilikom spuštanja niz tok samo jedan sinhroniziran zaveslaj unazad na jednom ili drugom boku veoma veliki učinak. Vodič time štedi svoju snagu i pridobija na vremenu, jer može svo vreme, koje bi upotrebio za okretanje čamca, nameniti za izbegavanje prepreke. Tu ipak moram ustanoviti neku manjkavost, koja nam je svima zajednička. Pre prepreke rado «zaspimo» i onda pokušavamo izgubljeno vreme nadoknaditi tako, da čamac okrećemo pravougaono na smer toka i pokušavamo pobeći prepreci u zadnjem trenutku. Raft, koji je okrenut pravougaono na smer toka je najranjiviji.

Kao posledica te greške javlja se još i sledeća, koja može biti još teža. Pošto pokušavamo na svaki način izbeći prepreku, podcenjujemo ili ne vodimo računa o dodatnoj sili vode, koja teče uz desnu i levu stranu prepreke sa većom brzinom. Pošto to nismo predvideli, raft dobija u zadnjem trenutku, kad

je već takoreći mimo prepreke, dodatno ubrzanje u smeru, u kojoj smo prepreku izbegavali i tako nam može nestati vremena za izbegavanje sledeće, raft nam «pobegne» predaleko ulevo ili udesno i onda se teško vraćamo u glavni tok. Upravo u takvoj situaciji nam posada sa zaveslajima unazad na boku, koji je bliži prepreci, mnogo pomaže.

#### **c1) Izbegavanje prepreke veslanjem unazad:**

To je izuzetno važan manevar, jer nam omogućava, da izveslamo stazu koja je slaba, umorna ili bilo kako drugačije primorana da štedi snagu. Sa upotrebom tog načina veslanja možemo stazu izveslati sa najmanjim naporom. Bitno je samo, da se čamac niz tok kreće brzinom, koja je jednaka, ili manja od brzine vodenog toka. To znači, da kod spuštanja niz tok uopšte ne veslamo. Veslamo samo, kad izbegavamo prepreke, ali tada unazad. Time čamac čuvamo, to jest pridobijamo na vremenu, istovremeno ga okrećemo sa krmom bočno protiv toka. Kad posada vesla unazad, čamac preprečava tok i tako izbegava prepreku. Pravilan naziv za taj manevar je «Uzvratno preprečavanje toka». Preporučljivo je, da vodič pojasni i isproba sa svakom grupom, koja mu je poverena, jer to na jednoj strani predstavlja osnovu, na kojoj možemo graditi dalje, na drugoj strani zadnju mogućnost – taj manevar možemo uvek iskoristiti, kad su svi drugi otkazali.

#### **d) Prelaženje toka:**

Taj manevar možemo upotrebiti za usporenje spusta, a nužan postaje, kad izgubimo nekog od članova posade koji nas čeka na obali. Pošto ćemo ga u ovom drugom slučaju upotrebljavati u neugodnim uslovima, sa nekompletnom posadom, čije veslačke sposobnosti će biti prilično umanjene, potrebno je dobro proceniti ugao ulaska u tok i mesto, gde želimo pristati. Bolje je, da predvidimo više prostora za manevar, kao da pokušamo na svaki način preći tok tamo, gde je najjači.

#### **d1) Prelaženje po talasu:**

Ta tehnika može umnogome olakšati prelaženje toka. Međutim raftu je potrebno za uspešno prelaženje veoma jak talas, bitni su ugao i visina ulazanja u talas. Zato taj manevar ulazi među one, koji su za neiskusnu posadu veoma zahtevni.

#### **d2) Prelaženje iza prepreke:**

Za raft, koji postiže male brzine gledajući na vodu, može prelaženje širokoga toka predstavljati nerešiv problem. Pošto se iza prepreke u pravilu stvara protivtok, možemo prelaženje reke iza prepreke razčlaniti na više prelaženja užih tokova, što je mnogo lakše.

#### **e) Okretanje rafta:**

To može biti namerno ili nenamerno, kao posledica neuspešnog izbegavanja prepreke. U oba slučaja sledi vožnja unazad i odluka, da s ponovnim okretanjem dostignemo normalni položaj. Vodič mora odlučiti, da li će okretati u levo ili u desno, ta odluka je zavisna o toku reke, prepreka, protivtoka i talasa na putu.

#### **e1) Okretanje uz pomoć protivtoka:**

Uvek okrećemo u onu stranu, u koju nas već okreće voda sama. Ukretanje u suprotnom smeru je neuspešno.

#### **e2) Okretanje uz pomoć prepreke:**

Kao, što nas prepreka može okrenuti protiv naše volje, može nam i pomoći pri manevru okretanja. Ipak moramo pri tome biti oprezni, jer je takvo okretanje sa trzajem, a pri velikoj brzini i snazi vode možemo raft prevrnuti, umesto da ga okrenemo. Preporučuje se da taj manevar kao olakšicu tamo, gde znamo, da je sila vode dovoljno mala, da nas neće prevrnuti.

#### **e3) Okretanje uz pomoć obrušavajućeg talasa:**

Veoma zahtevan manevar, koji zahteva veliku preciznost i uigranost posade. Osim u krajnjoj nuždi, kad takoreći više nemamo šta izgubiti, ne savetujem da ga probavamo sa turistima.

#### **NAPOMENA:**

Kod svih manevara okretanja najbitnije je predvideti, koliko će se čamac okrenuti, kad se uzmu u obzir svi bitni uticaji: naši zaveslaji, sila vode i inercija čamca. Bitno je, da manevar pravovremeno završimo i neutralizujemo neželjene uticaje.

### razčlanjenje zahtevnijeg manevra:

Osnovna uloga vodiča i ispitni kamen njegovog znanja je, da zahtevan manevar razčlani i izvede, iako ima na raspolaganju samo ograničene zaveslaje. Zato ćemo u praktičnom delu izvesti nekoliko sledećih kombinacija, kod kojih će vodičev zadatak, da na osnovu onoga što će uslediti izda uputstva posadi, naredbama vodi njihov rad i vlastitim veslom pomaže pri krmarenju. Uloga posade je, da se pridržava vodičevih uputstava i da pri veslanju ne upotrebljava druge zaveslaje, nego samo one, koje će sa svojim uputstvima zahtevati vodič.

### Vodičeva najteža odluka

To poglavlje po mišljenju nekih možda ne spada u predmet «Tehnika veslanja», jer obrađuje granično područje sa predmetom «Spašavanje iz divlje vode». Ipak sam se odlučio, da ću bar neke gledišta objasniti i ovde, jer među osnovne osobine, koje bi vodič trebao posedovati, spada i poznavanje vlastitih mogućnosti i domet tehničkog znanja, kojim raspolaže. Naime moramo shvatiti, da u spletu više negativnih pojava ni vodičeva brilijantna tehnika ne može više okrenuti tok događaja u njegovu korist. Posledica toga je nezgoda – prevrtanje rafta, koja se opet može završiti srazmerno srećno, sa pokvašenom, a neozleđenom posadom, ili nesrećno - sa isprepadanim, povređenim ili utopljenim članom posade.

Pri tome da naglasim, da je najbolji način brige za sigurnost preventivne prirode, da spada u vreme, pre nego li se na reci bilo šta neugodno na reci uopšte dogodilo. Taj deo je u velikoj meri u vodičevim rukama.

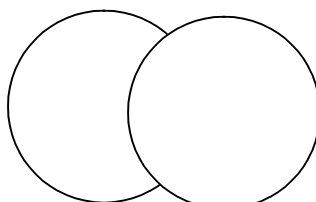
Pri tome je vodič ispostavljen velikom pritisku sa dve strane. Prva je njegova vlastita želja tj. potreba, da spusti turiste i na taj način zaradi sredstva za život, kao i njegov lični ponos, na drugoj strani je briga rukovodstva preduzeća ili agencije, da bi usluga, koju gosti plaćaju, bila izvršena. Nijedno preduzeće u nijednoj oblasti ne može dozvoliti sebi etikete, da često otkazuje usluge, koje u stvari prodaje. Kao dodatak tome često se oseća i pritisak od strane gostiju, koji ne shvataju opasnost, u koju se upuštaju, nego se žele pohvaliti time, da su se spustili u teškim ili čak ekstremnim uslovima. Tu često dolazi do lančane reakcije, jer samo jedan neodgovoran i neiskusni vodič, koji odluči, da će obaviti spuštanje u otežanim uslovima, povećava te pritiske na druge za toliko, da popuste i da ga slede. Tim ponašanjem samo jednog pojedinca se povećava teškoća za toliko, koliko osoba se pod pritiskom i sledeći njegov primer odluče za spust. Kakva je verovatnoća, da se nekome na takvom spustu nešto desi?

Da bih istakao narastanje opterećenja u različitim kombinacijama, po Ricku Curtissu, predavaču Outdoor Action programa na Univerzitetu u Princetonu prikazaćemo njegovu Dinamičnu formulu opterećenja:

#### FAKTORI OPTEREĆENJA



#### PRESEK FAKTORA OPTEREĆENJA



Zaključak, koji proističe iz osnove te formule je taj, da opterećenje prilikom dodavanja pojedinih faktora istog područja narasta kao i površina kruga, čiji poluprečnik bi predstavljao broj faktora, to je u grubo sa kvadratom broja faktora, a pri kombinovanju različitih područja faktora opterećenje raste još toliko, koliko se poveća površina preseka među krugovima, to je približno tako, da se faktori međusobno množe i sabiraju. Navešću primer:

Broj faktora iz istog područja	Težina opterećenja
1	1
2	4 x veće opterećenje
3	9 x veće opterećenje

Kombinovanje faktora za različita područja:

Br. Faktora prve grupe	Br. Faktora druge grupe	Faktor povećanja opterećenja
3	1	3 x
3	2	6 x
3	3	9 x

Pogledajmo šta to u stvari znači:

Kod tri faktora iz iste grupe se verovatnoća nesreće povećava za devet puta. Ako tome dodamo samo jedan faktor iz druge grupe, povećava se još za tri puta, to jest ukupno dvadesetisedam puta. Sa dva faktora iz druge grupe i tri faktora iz prve verovatnoća nesreće je pedesetičetiri puta veća, nego da je prisutan samo jedan faktor opterećenja. Kod tri faktora jedne i tri faktora druge grupe verovatnoća nesreće je osamdesetijedan puta veća, nego kod samo jednog faktora.

Pogledajmo sada listu primera za pojedine grupe faktora opterećenja:

1. SPOLJNI FAKTOR	2. LJUDSKI FAKTOR
<p><b>A: Okolina:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Teškoća najteže deonice</li> <li>• Podlokane stene ili obale</li> <li>• Drveće, trupci i druge prepreke</li> <li>• Visoka (poplavna) voda</li> <li>• Niske temperature (vazduha/vode)</li> <li>• Opasnost od uboda (pčele, zmije...)</li> </ul>	<p><b>A: Učesnici:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nepoznavanje opasnosti</li> <li>• Strah</li> <li>• Neuvežbanost pri samospašavanju</li> <li>• Nepoštovanje uputstava</li> <li>• Neodgovorno ponašanje</li> <li>• Drugi neiskusni veslači na reci</li> <li>• Potreba za samodokazivanjem (mačo)</li> <li>• Premor</li> <li>• Alkohol ili druge psihotropne materije</li> <li>• Deca ili starije osobe</li> </ul>
<p><b>B: Oprema:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pomanjkanje odgovarajuće opreme (kaciga, prsluk)</li> <li>• Termički slaba odeća (pothlađivanje)</li> <li>• Slab kvalitet čamca</li> <li>• Preopterećen čamac</li> </ul>	<p><b>B: Vodič:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Slabo poznavanje staze</li> <li>• Nedostatak iskustva</li> <li>• Nedovoljno tehničko znanje</li> <li>• Slaba procena sigurnosnih postupaka</li> <li>• Slabo ili površno uvodno pojašnjenje</li> <li>• Daje nejasna uputstva</li> <li>• Ne popravlja greške gostiju pri spustu</li> <li>• Nedostatak fizičke snage za upravljanje čamcem</li> <li>• Nefunkcionisanje pod stresom</li> </ul>
<p><b>C: Prevoz do starta:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Slabi pristupacni putevi</li> <li>• Preopterećeno vozilo</li> <li>• Brzina</li> <li>• Vozačevo neiskustvo</li> </ul>	<p><b>C: Grupa:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Loše formirana grupa, učesnici se ne poznaju međusobno</li> <li>• Međusobne antipatije ili sukobi</li> <li>• Loša međusobna komunikacija</li> </ul>

Ako želimo razumeti, kako formula deluje u praksi, pogledajmo razliku u opterećenju između iskusne rafting posade, koja trenira već duže vremena i hipotetičke prosečne grupe turista.

Obe se spuštaju po istoj stazi, to jest imaju iste spoljne uslove. Faktori opterećenja su sledeći:

Težina najteže deonice, podlokane stene i obale, prepreke u toku, slabo pristupačni putevi. Obe grupe su jednako opremljene, vodič grupe turista je idealan, ali se faktori opterećenja sabiraju na strani učesnika turističke grupe:

- Nesvesnost opasnosti
- Strah
- Neiskustvo pri samospašavanju
- Premor
- Nepovezanost grupe
- Slaba komunikacija među članovima grupe
- Nepostojanje rezervnog vođe u grupi

Kod prve, iskusne grupe potencijal opterećenja iznosi 4. A kod druge 4x7, a to je 28. Zaključak toga je, da je u idealnim uslovima, sa idealnim vodičem i opremom, opterećenje kod grupe turista sedam puta je veće. Vodičeva uloga je, da sa svojim znanjem i iskustvom te nedostatke kompenzuje i turiste sigurno dovede do cilja. Ako bi hteli saznati, kolika je stvarna verovatnoća, da će se nezgoda dogoditi, morali bi raspolagati sa statistički izračunatim podacima, kolika je verovatnoća, da bi se nesreća dogodila pri nekom statistički prosečnom spustu. To bi nam moglo poslužiti kao osnova, a takvog podatka nažalost nemamo. Tako da ovu formulu možete upotrebljavati kao ispomoć protiv preteranom junačenju učesnika opterećenja (pokušajte na primer izračunati, koliki je stepen opterećenja, ako dodamo još lošu opremu, preopterećenje čamca, visoku vodu i neiskusnog vodiča).

Na osnovu iznesenog ipak možemo oblikovati nekoliko zahteva, koji su osnova za to, da bi se naša spuštanja odvijala sigurno:

- Ocenjeni stepen težine staze dignimo za jedan stepen (DV III postaje DV IV), pripremljeni i opremljeni moramo znači biti, kao da idemo na vodu IV težinskog stepena.
- Vodič mora biti sposoban stazu, na kojoj planiramo spust, bar pri 25% višem vodostaju samostalno i sigurno izveslati.
- Vodič mora imati dovoljno iskustva na predviđenoj stazi pri jednakom vodostaju, pri kome će se odvijati spust.
- Čamac nikada ne sme biti opterećen do krajnjih granica svoje nosivosti, nego samo 80%.
- Uzmimo slobodu, da uklonimo gosta, koji se neodgovorno ponaša, ugrožava sebe ili druge članove posade, ne poštuje uputstva ili je pod uticajem psihotropnih stvari.
- Uzmimo slobodu, da spust otkažemo ili odgodimo, ako procenimo, da bi bilo spuštanje previše opasno.

Većina od tih odluka je u rukama vodiča, jer je donose na samom kraju, a ne kod prijave gostiju na rafting. Zato je sposobnost, da takvu odluku donosi samostalno, nezavisno od rukovodstva preduzeća, merilo vodičeve stručnosti, kao što je izjednačenost kriterijuma vodiča pri donošenju takvih odluka merilo ozbiljnosti i stručnosti njihovog osposobljavanja i njihove profesionalne organizovanosti. Korisno je, ako vodička organizacija pripremi gradiva, u kojima je što više takvih situacija predviđenih i unapred pripremi kriterijume, kako da ih primenjuje.

---

## Utapanje i spašavanje na mirnim vodama

---

Znanje i obuka za spašavanje je potrebno za:

### Vodiče rafta

- Deo programa profesionalnih spasioca iz vode
- Ispit

### Profesionalni spasioci iz vode

- 80 sati vežbi i predavanja + prva pomoć
- ispit
- licenca za svaku godinu

**SVAKI VODIČ JE PRVI SPASILAC!!!**

**SVAKI VODIČ JE ODGOVORAN ZA OSOBE, KOJE IMA NA  
RAFTU!!!**

### Šta je utapanje?

Utapanje znači davljenje zbog blokade disajnih puteva i disajnih organa sa tečnošću, najčešće sa vodom.

### Uzroci utapanja i potpuna utapanja:

- neznanje ili slabo znanje plivanja
- iznenadna nesvest
  - srčani ili moždani udar
  - opijenost
  - epileptični napad
- udarac
- panika
- pad krvnog pritiska ...

## Proces utapanja zbog neznanja ili slabog znanja plivanja

Utapanje	Obično plivanje
	Iznemoglost Agonija Nepokretnost
	Prividna smrt Klinička smrt Biološka smrt

### Uspešnost spašavanja:

- u prvoj minuti 95%
- u drugoj minuti 90%
- u trećoj minuti 75%
- u četvrtoj minuti 50%
- u petoj minuti 25%
- u šestoj minuti 1%
- u osmoj minuti 0,5%
- u dvanaestoj minuti 0%

### Znakovi iznemogle povređene osobe

DISANJE I SNABDEVANJE KISEONIKOM	Disanje isprekidano sa pozivanjem
REAKCIJA TELA	Uzbuđenost; borba protiv utapanja (refleksi samoodržanja)
STANJE SVESTI	Potpuna svesnost
UDARCI I ZAVESLAJI	Isprekidano sa mahanjem iznad površine vode
POLOŽAJ TELA	Vodoravan, ukoso ili uspravan, zavisno od potrebe za pomoć
PLIVANJE	Manje uspešno i zamorno

### Znakovi unesrećenog u agoniji

DISANJE I SNABDEVANJE KISEONIKOM	Teško, isprekidano disanje; nemoćni pozivi; pomanjkanje O <sub>2</sub>
	Prestanak disanja; sniženje (O <sub>2</sub> ) i povišenje (CO <sub>2</sub> )
REAKCIJA TELA	Refleks gutanja, refleks kašljanja, refleksno zatvaranje dušnika, prekomerno nadimanje želuca, povraćanje
	Slabljenje refleksa samoodržanja

STANJE SVESTI	Pomućena svest
UDARCI I ZAVESLAJI	Ruke uz telo guraju ka dole, bez koordinisane pomoći nogu, pokreti neusklađeni
POLOŽAJ TELA	Izokrenut
PLIVANJE	Nenadzorovano na mestu na vodenoj površini najviše 60 s

### Znakovi nepokretnog povređenog

DISANJE I SNABDEVANJE KISEONIKOM	Prestanak disanja
REAKCIJA TELA	Zatvaranje disajnih puteva zbog prodiranja vode u pluća; prestanak kucanja srca
STANJE SVESTI	Gubitak svesti
UDARCI I ZAVESLAJI	Nepokretnost
POLOŽAJ TELA	Vodoravan, kos ili izokrenut sa potopljenim licem
PLIVANJE	Nema plivanja

### NAČINI SPAŠAVANJA IZ VODE

- **SAMOSPAŠAVANJE**

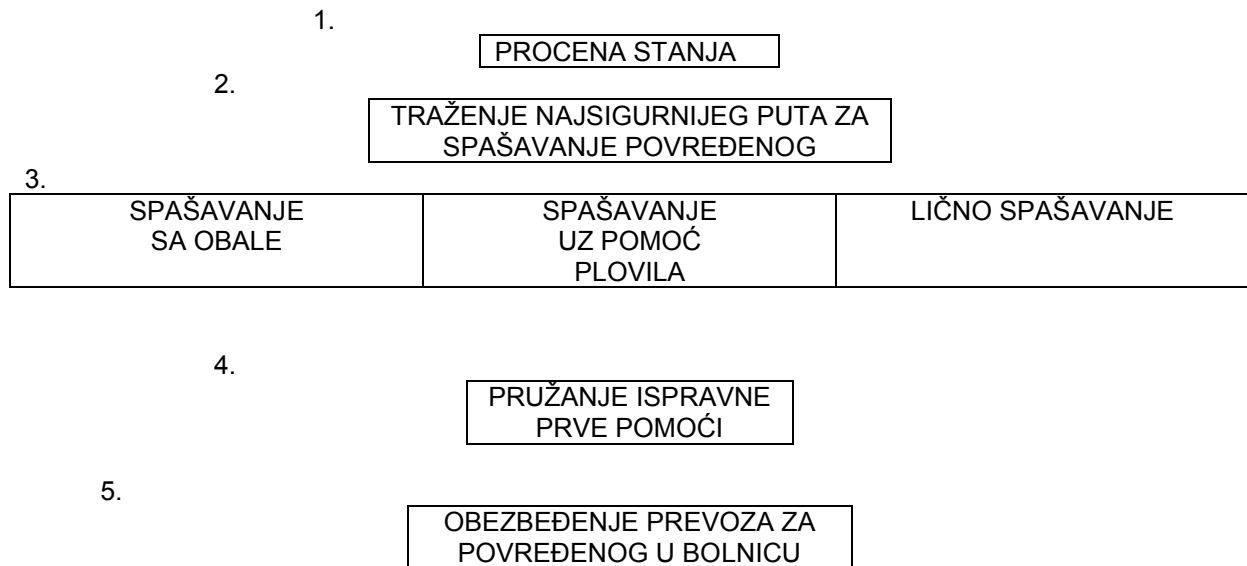
Plivač mora sačuvati prisebnost i najrazumnije se ponašati pri:

- Iznenadnom padu obučen u vodu
- Mišičnom grču (stopalo, list, but, ruka)
- Iznenadan pad u divlju vodu

- **SPAŠAVANJE UNESREČENOG IZ VODE**

- spašavanje sa obale
- spašavanje uz pomoć plovila
- lično spašavanje
- +
- spašavanje zimi





### 1. Procena stanja

- stanje povređenog
- sredina, u kojoj se povređeni utapa
- vlastito znanje i sposobnosti plivanja te spašavanja iz vode

Upomoć pozovi 94 (hitna pomoc), 92 (policija) i reci:

- vlastiti telefonski broj
- gde se dogodila naereča
- šta se dogodilo
- broj, pol i približnu starost povređenih
- detalje o drugim opasnostima

### 1. Pronalaženje najsigurnijeg načina za spašavanje povređenog

Na osnovu procene spasioc određuje plan i postupak spašavanja. Pri tome vredi pravilo, da ako je ikako moguće, spašavanje pokušamo najpre sa obale. Ako je povređeni predaleko od obale, spasioc treba da se pomogne sa plovilom. Tek kad prva dva načina nisu moguća, spasioc se lično prihvata spašavanja.

### 2. Lično spašavanje

- Pristup do povređenog
  - spašavanje skakanjem
  - spašavanje plivanjem
  - ronjenje ili plivanje ispod površine vode
- Hvatovi za spašavanje

## Hvatovi za spašavanje (1.)

- Iznemogao unesrećeni

- jedan spasioc

- Hvatanje iznemoglog od pozada za ramena spasioca
- Hvatanje iznemoglog spreda za ramena spasioca
- Hvatanje otpozadi za potpazu
- Hvatanje otpozadi za glavu
- 

- dva spasioca

- Hvatanje za podlakticu
- Hvatanje sa podvlačenjem ruke iza leđa iznemoglog
- Hvatanje iznemoglog otpozadi za ramena spasioca
- Hvatanje most

- tri spasioca

- Hvatanje otpozadi za ramena prvih dvoje spasioca i nogama na ramenima trećeg spasioca

## Hvatovi za spašavanje (2.)

- Povređeni u agoniji

- manje čvrsti obuhvatni hvatovi

- hvat bočno preko ruke za grudni koš
- hvat bočno ispod ruke za suprotnu ruku
- mornarski hvat

- čvrsti obuhvatni hvatovi

- jednostruki nelsonov hvat
- dvostruki nelsonov hvat
- krstasti hvat

•

- nepokretan povređeni

- manje čvrsti obuhvatni hvat

- hvat bočno preko ruke za grudni koš
- hvat bočno ispod ruke za grudni koš
- mornarski hvat

---

## SPAŠAVANJE IZ DIVLJE VODE

---

### Uvod

Mnoge doline nam pokazuju svu svoju ljepotu tek sa vode i to vredi videti. Druga lepota veslanja je vladanje čamcem i vodom. Savladavanje divlje prirode, koja na prvi pogled izgleda tako nesavladiva i moćna, da bi je mogli savladati samo velikani. Mi ljudi smo je naučili savladavati sa posebnim tehnikama veslanja, koje vešto upotrebljavano za savladavanje reka. Ali ovde ću radije umesto reći savladavanje, koja nije bač odgovarajuća, jer reka ne može biti nikad savladana radije upotrijebiti reč hvatanje u koštac sa rekom ili odmeravanje snage sa rekom.

Za odmeravanje snage sa rekom potrebne su nam određene tehnike veslanja. Te tehnike moramo stalno obnovljati i usavršavati. Upravo to je pri sve većem oduševljavanju ljudi vodom i kod sve više veslača problem. Rekreativno veslanje znači, da najčešće veslač vesla samo nekoliko puta godišnje. Monogo ih vesla još ređe i u čamac sedaju jednom u nekoliko godina. Kod takvih, je verovatnost nezgode najveća. Najčešće zavarava ubeđenje, da će ti se znanje vratiti, kad ti bude potrebno, uzrok najvećim nesrećama.

I spašavanje iz vode je jedna od tehnika veslanja, kojom mora svaki veslač vladati. Poznavanje znači i to, da znanje mora s vremena na vreme obnoviti i proveriti. Tome je ovaj tekst i namenjen.

Zbog lakšeg savladavanja tehnika spašavanja pokušaćemo ih pojednostaviti i doraditi tako, da će neki stepeni biti upotrebljivi uvek i u svakoj situaciji dok neki ređe ili samo izuzetno. Tako ćemo dostići refleksnost (automatizam) nekih postupaka i pri tome povećati brzinu spašavanja. Na takav način ćemo moći znati kakvo će biti ponašanje drugih prilikom spašavanja, a očekivana reakcija je pola uspeha, jer garantuje usklađeno i sigurno delovanje, a to sprečava neželjene situacije i paniku.

### Šta je spašavanje iz vode:

Spašavanje iz vode je jedan od elemenata vožnje čamcem po reci. Možda će neki misliti da je to samo postupak, koji sledi prilikom prevrtanja čamca ili pada pojedinog veslača u vodu. Tada su postupci spašavanja sigurno potrebni i moramo ih sprovesti. Ali elementi spašavanja moraju biti prisutni u celokupnom postupku veslanja, a neki postupci izvedeni još prije ulaska u čamac. Spašavanje je upravo toliko važan element veslanja kao znanje držanja vesla u rukama i znanja veslanja. To je element, koji mora biti poštovan još, kad se objašnjava veslačima kako se u čamcu sedi, gde je čamcu prednji a gde zadnji deo.

Za nesreće na vodi je u 99% slučajeva kriv čovek, a u manje od 1% možemo reći da nismo imali snage ništa učiniti to jest promeniti tok događaja, koji nas dovode do nesreće. Zato moramo uvek u napred predvideti situaciju i opasnostima se ukloniti.

Nesreća je već prevrtanje čamca. Prevrtanje je skoro uvek posledica nespretnog tj. nesrećnog i nepravilnog ponašanja ljudi u čamcu. Spašavanja su takođe pravila ponašanja na čamcu.

Zato je potrebno uvek još pre početka veslanja dogovoriti ko je vođa, ko će nadzirati čamac, kakva je reakcija u slučaju nesreće i kako ćemo vršiti spašavanje. To što je dogovoreno je potrebno i kasnije pridržavati se. Samoinicijativnosti ne možemo prepustiti ni u čemu. Improvizacija i samoinicijativnost su dozvoljeni samo u najrizičnijim graničnim slučajevima, kada je potreba brze odluke i brze reakcije jer nema odlaganja. Situacija, gdje nas stiže neočekivano moramo izbegavati. Upravo brze odluke, koje nisu planirane i usklađene su izvor nezgoda. Opasnost od teških nesreća je tu najveća. Stvari, koje nisu zacrtane nam već u napred ograničavaju spašavanje.

Svaki veslač na čamcu ima zbog toga svoju ulogu, koju mora u slučaju nesreće ili samo spašavanja situacije pre nesreće da se pridržava i ispunjava je. Samo tako možemo osigurati uspešnost spašavanja i izbegavamo neželjene posledice. Vodič rafta mora imati potpuni nadzor nad čamcem i po potrebi izdaje veslačima potrebna uputstva, za koje se ukaže potreba.

## Kako sprečiti nesreću

Osnove:

Spašavanje se sastoji od preventivnog dela, koji počinje još prilikom ulaska u čamac. Taj deo obuhvata proveru opreme. Taj preventivni deo se nastavlja sa vežbama i uigravanjem posade u slučaju nesreće. Uigravanje mora obuhvatati sve, što se može dogoditi prilikom veslanja, u stvari sve, što posada predviđa, da bi joj se moglo u plovidbi desiti.

Drugi deo spašavanja, je rešavanje kritične situacije. Tu se pokušava spasiti čamac pre prevrtanja ili pre položaja, kada bi jedan ili više veslača mogli ispasti iz čamca. Takve situacije se spašavaju uigranošću ekipe, što ustanovimo u preventivnom prvom delu glasnim i jasnim naredbama vođe čamca.

Treći deo spašavanja je tek ono pravo spašavanje iz vode, gde se spašavaju ljudi, čamac i oprema. Tu mora svaki član posade odraditi unapred predviđeni zadatak, vođa čamca mora imati sve pod nadzorom i svaki trenutak znati šta se sa posadom i čamcem dešava.

Četvrti i poslednji deo je skupljanje posade i ponovno ukrcavanje u čamac i nastavak sa predviđenim veslanjem.

### Na kopnu:

Još na kopnu moramo početi sa preventivnim radnjama, koje obuhvataju:

1. Provera opreme i uslova za veslanje. Vodič rafta se upoznaje sa vodostajem reke i odlučuje da li je primerena za veslanje ili ne. Opremu moramo proveriti da li je pravilno održavana i time da li je njen kvalitet još odgovara našim zahtevima tj. standardima. Proverava se čamac, da negde ne pušta, da li ima sve pokopce za ventile, da ih ne bi kod nesreće aktivirali. Proveravamo da li su sva užad pričvršćena na čamac na svome mestu, da ne popuste kad nam budu najpotrebniji. Proveravamo da li je čamac dovoljno naduvan. Proveravamo vesla. Proveravamo kacige da li imaju sve kajiševe i da li su dobrog kvaliteta. Proveravamo prsluke za spašavanje, da li su dovoljno kvalitetni, hoće li izdržati propisano opterećenje i pre svega da li su kvalitetni.

2. Da li je oprema pravilno upotrebljena. Proveravamo da li su veslači pravilno podesili opremu. Da li su kacige pravilno zakopčane i ne postoji mogućnost, da bi se same skinule tj. pale s glave. Tu moramo svima (pre svega kod turističkih vožnji) objasniti zbog čega je kaciga potrebna i bitna i zbog čega je nužno, da je imamo sve vreme na glavi. Isto činimo i za prsluke za spasavanje, koji moraju biti podešeni tako, da ne spadnu čak i onda, ako njime čoveka izvlačimo iz vode. Posebnu pažnju moramo posvetiti odeći. Nepravilna odeća može otežati kretanje u vodi. Prevelika odeća može zahvatiti preveliku količinu vode, koja nam zbog toga otežava spašavanje, jer može znatno povećati težinu osobe, koju spašavamo.

3. Vodič rafta objašnjava posadi, gde je njihovo mesto i šta tu treba da čine. Pojasnimo sve osnove veslanja na brzinu svima. Gde se drži veslo, kako se njime vesla, da ne bi smetali drugima. Posebno je potrebno upozoriti kako da drži veslo prilikom prevrtanja, jer mnogo povreda nastaje, jer kod prevrtanja čamca veslo udara drugog veslača i time ga povređuje. Objasnimo im gde je pramac, a gdje krma čamca te zbog čega su na dnu čamca trake za uvlačenje nogu, koje moramo upotrebljavati.

4. Vodič rafta objašnjava posadi šta učiniti kod prevrtanja ili ispadanja pojedinca iz čamca. Svi veslači moraju shvatiti značaj vesla, jer u slučaju, da ostanu bez njega ne mogu više pomoći ništa i čamcem bez vesala je nemoguće upravljati. Zato je najbitnije, da svaki veslač budno pazi na svoje veslo. Veslo mu je pomagalo, za koje ga ostali privlače ka čamcu, njime se oslanja i slično. To znači svako mora paziti na svoje veslo. Potrebno ih je upozoriti, da vesla prilikom pada iz čamca ne drže čvrsto i da njime što manje mašu, jer mogu nekoga povrediti. Veslo teba da drže jednom rukom mekano, tako, da ako udare drugog čoveka udarac umanje, čak u krajnjem slučaju veslo ispuste da bi ga odmah u sledećem trenutku, kad se na vodi opet sretnu uhvate. Sa slobodnom rukom treba da plivaju leđno prema obali. Ako je tok jak nek veslo bace u čamac ili prema obali i potom zaplivaju obema rukama.

Upozori se svako, da je plivanje u prsluku za spašavanje mnogo lakše, jer nas drži na vodi, a istovremeno sporije, jer nam se povećava otpor tela u vodi. Zato je najbolja tehnika leđnog plivanja u polusedećem položaju sa nogama pruženim ka napred. Time dobijamo mogućnost odgurivanja nogama od prepreku-stenu, kojih je u rekama uvek mnogo. Istovremeno dobijaju bolji pregled nad položajem, jer vide dalje čak i preko talasa. Kod leđnog plivanja je i disanje lakše i mogućnosti da se zagrcnemo vodom manja. Sve moramo upozoriti na osnovne zakonitosti hidrodinamike i plivanje sa korištenjem toka. Tako moraju u mirnijoj vodi odmah preći na brže plivanje ka obali tj. poučiti ih moramo o korištenju protivtokova. Da se neposredno posle prepreke najlakše ulazi u protivtok i potrebno se je u njega ubaciti odmah iza prepreke. Da na granici tok i protivtoka virovi nisu mogući.

4.1. Kod pada čoveka iz čamca mora njemu najbliži veslač odmah početi sa postupkom spašavanja. Prvo je potrebno plivajućeg privući sto bliže čamcu i potom ga izvuci iz vode. Čamcu ga privlačimo pružanjem vesla, za koje se prihvata ili užetom, koje mu bacamo za slučaj, ako je već jako udaljen od čamca.

Drugi članovi posade moraju voditi računa da čamac plovi po planu ili što pre stigne do obale, gde se zaustavlja i posada u miru ponovo uredi. Za veslo paloga u vodu, ukoliko veslo nije zadržao u rukama, je potrebno pobrinuti se odmah, kad ispalog uvučemo u čamac a manevrisanjem čamca se približimo veslu i zatim ga izvadimo iz vode.

Manevrisanje sa čovekom u vodi, koji se drži za čamac je ograničeno jer on smeta i usporava čamac. A dobro se primeti ako se vesla i usmerava čamac sa jednim veslom više ili manje.

4.2. Kod prevrtanja čamca je još posebno potrebno paziti na to, da ne dođe do povreda zbud udaraca veslima! Svako neka pliva leđno i vodi računa o svome veslu. Vođa čamca mora odmah kad ispliva na površinu proveriti situaciju, gde su ostali veslači, izbrojati ih i proveriti da li možda neko nedostaje. Po potrebi izdaje nove naredbe još pre postupka spašavanja čamca.

Veslači nek se leđnim plivanjem slobodnom rukom, u drugoj neka drže veslo, i nogama pod uglom od 45 stepeni gledajući na tok reke pomiče prema najbližem to jest prvom protiv toku uz obalu, gde će moći izaći na obalu. Takav položaj je srazmerno najugodniji kako zbog pregleda i kontrole plivanja tako i zbog disanja. Ponekad takvo plivanje zahteva i brže pokrete i rekacije, koje ne možemo postići leđnim plivanjem. U tom slučaju moramo veslo bacati ispred sebe prema obali i prsno plivati do obale.

U slučaju, da je reka uska i brza moraju se svi udaljiti od čamca i samostalno plivati do obale gde čekaju tj. pomažu ostalima. Čamca se smeju držati samo oni čija uloga je dovući prevrnuti čamac do obale. Drugima je dozvoljeno uhvatiti se za čamac samo u krajnjem slučaju iznemoglosti i druge opasnosti ili teže povrede. U suprotnom je čamac skoro nemoguće izvuci na obalu. Čamac na obali okrećemo u pravi položaj. Zatim se skupi ekipa ponovo ukrcava u čamac i nastavlja sa predviđenom vožnjom dalje.

U slučaju široke i mirnije vode, svi se odmiču od čamca, a samo jedan ga uz pomoć pomoćnog užeta pričvršćenog na jedan od bokova čamca okreće čamac u pravi položaj. Pri tome je potrebno paziti da pri okretanju čamca ne udarimo nekoga od članova posade, koja pliva blizu čamca. Kad je čamac u pravom položaju, počinje ukrcavanje tako, da svako prvo u čamac ubaci veslo i tek posle toga se penje u čamac sam. Paziti moramo, da neko drži protivtežu na suprotnoj strani od ukrcavanja u čamac.

5. Objasniti se mora svima osnove vode i ponašanja vode. Kako čamac reaguje na nagib, kako ga usmeravamo, šta postizemo sa određenim pokretima kao što su veslanje unapred ili unazad i šta je sa naginganjem čamca. Jasno im se moraju objasniti postupci, kada čamac udari u prepreku bočno, ili spređa i slično.

6. Ljude upozoriti na hladnoću vode i pre ulaska u čamac po mogućnosti omogućiti plivanje u reci. To da zaplivaju u reci daje im osećaj sigurnosti i savladavanje reke. Time stiču potrebnu sigurnost za slučaj nesreće.

## Postupci spašavanja na vodi:

**Spust po reci ne činimo nikada sami.** Uvek izvedimo spust sa najmanje dva čamca tako, da je moguća međusobna pomoć. Razmak među čamcima treba da bude uvek dovoljno velika, da međusobno ne smetaju i dovoljno kratka, da uvek vide jedan drugoga.

1. Odmah po startu moramo isprobati da li još uvek vladamo tehnikom spašavanja. U kajaku eskimski okret i slično. U većim čamcima, praktično isprobamo sve, što smo pre starta teoretski obradili. Praktično isprobavamo pre svega postupke za sprečavanje prevrtanja. Namerno se zaletimo u kakvu stenu, najbolje sa različitim delovima čamca i na takav način kroz igru pokažemo ljudima potrebu za određenim reakcijama. Tu su i najvažnije vežbe u manevrisanju čamcem, veslanje unazad i slično. Važne su i vežbe, da čamac uvedemo u protivtok, kad čamac bočno udari u stenu. Posada pri tome upoznaje naginjanje čamca i vozne karakteristike čamca. Ljudima moramo te karakteristike čamca objasniti jasno i imati jednostavne naredbe za radnje, koje moraju po naredbama vođe čamca ispunjavati.

### Za slučaj nesreće:

Na reci trebaju uvek biti najmanje dva čamca, da mogu međusobno pomoći jedan drugome. U slučaju kad ispadne iz čamca jedan član posade, a reka ne omogućava zaustavljanje plivajućeg može pokupiti samo drugi čamac! Zato je bitno, da čamci, koji plove zajedno, paze jedan na drugoga i na teškim deonicama, gde je moguće sačekuju.

### 1: Čamac se zaleti u stenu

1.1 Najlakši oblik je, kad čamac nasedne. Sledi trzaj, pri iznenadnoj promeni brzine čamca. Čamac se ne miče. Mogućnost pada u vodu je mala. Veslača u vodi je potrebno odmah izvući. Ako to nije moguće mora sam plivati prema obali, gde ćemo ga kasnije pokupiti.

Sa promenom težišta u čamcu probamo deo koji je naseo rasteretiti i time omogućiti toku, da nas odnese. To postizemo tako, da se deo veslača pomakne u deo čamca, koji nije naseo. Čamac je tako nekoliko trenutaka po isplovljavanju bez nadzora, što moramo predvideti. Posada mora čim pre da zauzme svoja mesta i time uspostavlja nadzor nad čamcem. Rad ekipe mora nadzirati najbolje iz drugog dela čamca. Posebno mora paziti na protiv tok iza mesta nasedanja, jer može kod nepravilnog rasporeda posade prevrnuti čamac.

Nasedanje možemo rešiti i tako, da jedan ili više članova ekipe napuste čamac i rukama ga poguraju u dublju vodu. Tu moramo paziti da se svi članovi posade vrate u čamac. Zadnji pridrži čamac, da svi zauzmu svoja mesta i zatim i sam uskoči u čamac. Na takav način je čamac svo vreme pod nadzorom.

1.2. Čamac se zaleti u stenu pramcem ili krmom. Sledi jak udar tj. okret čamca pri čemu drugi deo može dostići veliku radijalnu brzinu. Oboje može dovesti do pada jednog ili više članova posade iz čamca. Zbog udara većina posade sklizne sa svojih mesta. Čamac se tada kreće nekontrolisano ili delimično nekontrolisano. Paziti moramo na protiv tokove iza prepreke u koju smo udarili, jer nas može nepripremljene prevrnuti. Najpre moramo posadu smestiti nazad na njihova mesta, da postignemo kontrolu nad čamcem i time sprečimo moguće prevrtanje. Odmah posle toga počinjemo sa spašavanjem paloga člana u vodu. Vođa čamca mora sve koji su pali u vodu svo vreme imati na oku.

1.3. Čamac bočno udara u prepreku. Taj slučaj je najopasniji. Već u napred ga pokušavamo izbeći tako, da podesimo čamac pre nego što se zaleti u prepreku sa jednom od strana. Pri bočnom naletu mora sva posada na jednu stranu čamca i to na onu, kojom je čamac udario u stenu. Kod lakših oblika je dovoljno, da se veslači sa sedišta «balona» čamca spuste u dno (sredinu) čamca. U oba slučaja se rastereti bok čamca, u kojega udara rečni tok. Time sprečavamo, da bi tok potopio bok čamca i da bi voda počela teći u čamac. Čamac se odgurivanjem od stene, postavi u željeni smer. Nikako ne smemo čamac gurati prema toku.

Ako je vodeni tok prodro u čamac, potrebno je koliko je moguće brzo izaći iz čamca na stenu a odatle na obalu skačući u rečni tok. Čamac ostaje prikovan na steni. Skakanje sa stene preko čamca u tok ili iz čamca u tok je opasno, jer je moguće, da nas voda povuče pod čamac ili stenu, a onda sledi

utapanje. Pobrinite se, da sva posada dođe na sigurno mesto. To je mesto, gde mogu čekati na izvlačenje čamca. Čamac se uz pomoć užeta i korišćenjem toka odvaja od stene. Može se dogoditi, da je čamac tako prikovan, da je potrebno ispustiti vazduh i time mu smanjiti otpor na jednom od delova, da bi ga tako lakše izvukli.

1.4 Čamac se krmom i pramcem istovremeno udari u stene među kojima teče rečni tok. Sa naginjanjem čamca moramo paziti, da rečni tok ne počne teći u čamac. Čamac u takvom slučaju postaje jako nestabilan. Najbolje je, da posada sedne na dno čamca. Time postizemo, da se rubovi čamca dignu iz vode i opterećenjem sredine postizemo bolju stabilnost čamca. Dva člana posade jedan na pramcu drugi na krmi pokušavaju čamac pomaknuti tako, da se oslobodi pramac ili krma, što znači isplivljavanje čamca. Čamac je po isplivljavanju neko vreme bez nadzora. Posada mora što pre zauzeti svoja mesta. Kod ove vrste incidenata je moguće, da neko ispadne iz čamca. Spasiti se mora sam plivajući do obale ili veće stene, gdje ga pokupimo po isplivljavanju čamca.

2: Čamac se bez kontrole kreće po reci. To se može desiti kod neke od gore nabrojanih nesreća. A može i zbog gubitka dela posade ili vesala. Manje iskusni treba da na težim deonicama sednu na dno (u sredinu) čamca, Time mu povećavaju stabilnost i osetljivost na bočne nagibe. Vođa čamca sam tj. sa iskusnijim veslačima usmerava čamac po reci pri čemu pazi, da ne plovi bočno u odnosu na tok reke. Čim pre je potrebno sa takvim čamcem na obalu, gdje se posada skuplja i zatim zavisno o proceni nastavlja sa vožnjom ili sačeka rešenje. Iz drugog čamca se pozajmi nešto vesala, tako da postizemo siguran broj veslača.

3: Čamac na velikim talasima ili rolama. Čamac je na velikim talasima manje stabilan. Na talasima je čamac u vodi samo na nekim mestima a ne čitavom dužinom. To mu smanjuje stabilnost, na šta je potrebno paziti. Pre svega je opasna bočna vožnja na talasima, Vodič rafta mora paziti, da čamac drži željeni smer i pazi na ravnotežu.

Rola je poseban oblika talasa, koji se obrušavanjem zatvara sam u sebe. Zbog obrušavanja ima veliku zaustavnu moć. Udar kada čamac zaplovi u rolu je ponekad jednak udaru, kad čamac udari u stenu. Zbog toga je potrebno paziti na nagib čamca, da se ne prevrne i da zbog udara ne padne neko od veslača iz čamca u vodu. Pri bočnom padu u rolu je potrebno paziti na nagib. Glavni tok ne sme teći u čamac, jer bi se čamac u tom slučaju brzo prevrnuo. Najbolje rešenje je, da veslači sednu na dno čamca ili se nagnu na penu role. Zatim se čamac veslanjem doveze na jedan od krajeva role, gde je izlaz iz role moguć.

### **Tehnika spašavanja iz čamca:**

1. Pri padu jednog ili više veslača iz čamca. Najpre je potrebno pobrinuti se za nadzor nad plovljenjem čamca. Tek, kad smo sigurni, da vladamo čamcem i da se čamac neće prevrnuti zbog spašavanja počinjemo sa spašavanjem. Vodič rafta mora imati svo vreme nadzor nad veslačima ispalim iz čamca i dovikivanjem im odredi tj. naredi način spašavanja ili izlaska na obalu. U slučaju, da je onaj što je ispao dovoljno blizu i da se sam uhvati za čamac da bi ga kasnije izvukli.

Vođa čamca im može odmah izbaciti užu sa vrećicom, koja je u ovom slučaju više psihološka pomoć. Vrećicu je nužno upotrebiti odmah samo u slučaju, ako smo na ulazu u jako opasan deo, gde je potrebno ispalog odmah izvući iz vode. Uža može upotrebljavati samo vođa čamca, jer bi se u suprotnom slučaju bačena užad unakrsno uplela, što onemogućava veslanje.

2. Kod prevrtanja čamca mora vođa čamca odmah imati pregled nad situacijom. Pregledati mora šta je sa njegovom posadom, da li su svi, gde su, kuda ih nosi voda i da li je neko povređen. U slučaju povređenog odmah prihvata deo posade, da mu pomognu tj. pomaže mu on sam. On sam sa pomoćnicima ili veslači koje odredi izvlače čamac na obalu. Najbitnije je, da se za čamac ne drže drugi, jer to jako ometa izvlačenje čamca. Bitno je takođe, da što pre dodirnemo dno reke. To znači da što pre dođemo u deo reke, koji nije dubok, da bi se mogli odgurivati nogama o tlo, što pomaže kod izvlačenje čamca na obalu.

Tu se može upotrebiti uža, koje se zakači za čamac i sa drugim krajem pliva ka obali. Zatim užetom povuče čamac do obale.

Kad povučemo čamac do obale skupimo posadu i nastavljamo sa spustom. Tu je bitno, da je kod prevrtanja svako držao svoje veslo jer se u suprotnom slučaju može dogoditi, da je cela posada bez vesala i time je dalji spust onemogućen.

### **Pomoć kod spašavanja:**

Bitan deo spašavanja iz čamca je spašavanje posade drugog čamca. U slučaju, da se prevrne čamac iza nas, što pre zaustavljamo svoj čamac, odredimo deo posade da drži smer čamca a drugi deo odredimo za izvlačenje ljudi i opreme iz vode. Spremimo i uže sa vrećicom ili slično. Tako spremni sačekamo, da doplivaju do nas ljudi, koji se još nisu spasili tj. opremu, koju su ispustili iz ruku. Ljudima u vodi se približimo sa čamcem koljiko je to moguće i pružanjem vesala ili užeta, za koju se mogu uhvatiti da bi ih izvukli. Kad završimo sa spašavanjem ljudi, nastavimo obalom pešice na mesto nesreće pomoći pri izvlačenju čamca.

Ako se prevrne čamac ispred nas, moramo ga što je brže moguće pre obići i spustiti se za plivajućim ljudima da bi ih izvukli iz vode. Pri tome posadi podelimo zadatke. Deo vodi računa o smeru čamca a deo pomaže pri izvlačenju ljudi iz vode. Pri tome upotrebljavamo vesla i užad. Kad dostignemo najudaljenijeg zaustavljamo se. Vodič rafta koji vrši spašavanje mora imati sve spašavajuće u vidokrugu i videti, da neko nedostaje. Zatim zaplovimo čamcem prema obali i vratimo se na mesto nesreće da pomognemo izvući čamac.

### **Tehnike spašavanja sa obale:**

Spašavanje sa obale

Spašavanje sa obale reke je u velikoj meri jednako spašavanju iz čamca. Plivajućeg pokušamo što pre izvući iz vode. Za pomoć možemo upotrebiti uže, veslo čamac ili granu.

Za uspešno spašavanje moramo stajati uvek niže od mesta nesreće. Čak i dugo uže nam u slučaju, da stojimo iznad mesta nesreće ne pomaže. U slučaju da stojimo iznad mesta nesreće moramo se po obali čim pre spustiti i potražiti niže i pogodnije mesto. U mnogo slučajeva je spašavanje moguće samo, da i mi zaplivamo za plivajućim.

#### **1. Sa obale spašava jedna osoba**

Kada sa obale spašava jedna osoba, u obzir dolazi samo bacanje užeta i spašavanje sa drugim predmetima. Nikako ne dolazi u obzir spašavanje skakanjem u vodu.

Paziti moramo, gde da pokušamo plivajućeg izvući iz reke. U moćnom toku to skoro da nije moguće, jer su sile, koje deluju na telo plivajućeg velike i skoro ga je nemoguće zadržati. Zato ga je potrebno spustiti po toku, do prve prepreke, gde ga odmah iza prepreke povučemo ka obali. Zato je bitan već položaj, kojeg biramo kao spasioc. Pogodni su što više istureni položaji u tok reke, da bi razdaljina do plivajućeg bila što kraća.

Dobar položaj je na prepreci, koji ima iza sebe veliki protiv tok, gde možemo povući plivajućeg da izadje iz toka reke i tek potom ga vučemo iz reke prema obali. Paziti moramo, da je mesto odakle spašavamo stabilno i da na njemu dobro stojimo. Pri mogućem gubitku ravnoteže možemo i sami pasti u vodu i time onemogućimo uspešno spašavanje.

Pri biranju položaja moramo paziti, da rečni tok prolazi pored njega. Tako rečni tok sam donosi plivajućeg do nas, što nam olakšava posao.

#### **2. Spašavanje sa obale u paru:**

Vredi sve isto kao da spašavanje vršiš sam. Imamo zato više mogućnosti za spašavanje plivanjem. Spašavanje plivanjem je sigurno ukoliko nas na užetu drži spasioc na obali. Spašavanje je moguće i tako, da imamo za obalu privezano fiksno uže sa karabinom dok sami za nju nismo vezani.



Spasioc kojeg na obali drži drugi sopasioc, plivanjem može plivajućeg spasiti tako, da ga uhvati. Najbolje, je da ga uhvati otpozadi. Može ga uhvatiti i za drugi deo tela, za ruku ili trup. Nikako nije dobro hvatati za delove opreme plivajućeg, jer je opasnost da oprema pripita uz telo popusti ili mu je u najboljem slučaju možemo skinuti sa tela. Time ga možemo dovesti u neželjenu dodatnu opasnost.

Spasioc mora skočiti u reku tako, da ga sila skoka što dalje potisne u tok – u blizinu plivajućeg. Računati mora na to, da mu je plivanje usporeno zbog opreme u koju je obučen. Zbog gore nabrojanog mora biti dobro izabrano mesto za spašavanje. Spašavanje mora početi bez odlaganja.

### **2.1. Spašavanje opreme:**

Na dva načina organizujemo spašavanje opreme. Na kraju užeta potrebno je imati karabin, kojim zakačimo opremu, koju pokušavamo spasiti. Paziti moramo, da nismo nikad ukopčani na isto uže sa opremom. Kod takvog spašavanja je najbolje, ako mi i nismo prikopčani na uže. Neskopčani lakše plivamo i potom, kad je oprema već prikopčana na uže od nje lakše izmičemo.

Ako je deonica zahtevna i zahteva posebno osiguranje spasioca, potrebno je predvideti **kraće uže za opremu nego li za nas**. Najbolje je, da je uže za opremu fiksirano za obalu, dok nas na užetu drži spasioc na obali. Za fiksno se uže ne sme spasioc nikada ukopčavati.

### **3. Spašavanje u grupi:**

U grupi mora svaki spasioc u vodi imati bar jednoga na obali, koji kontroliše događanje oko njega i sa njim. Najbolje, šta će ko spašavati. Nikada nije dobro imati na istom mestu više od jednog spasioca u vodi. Ako je grupa velika onda spasioci treba da se smišljeno rasporede po obali ili još bolje na obe obale reke.

#### **Samospašavanje:**

Samospašavanje je tehnika, koju upotrebljavamo, ako se prevrnemo sami i u blizini nema nikoga, ko bi nam priskočio u pomoć. Najpre moramo imati u mislima svoju sigurnost. Privezati na sebe bilo koji deo opreme smrtno je opasno. Prvo moramo videti da li možemo spasiti sebe. Opremu možemo spasiti kasnije, jer će nas najčešće pričekati nedaleko nizvodno na reci. Sebe spasimo tako, da što pre doplivamo do obale tj. u protiv tok.

Ukoliko smo opremu izgubili sa vožnjom po reci ne možemo nastaviti. Bitno je, da imamo kod samospašavanja uže za spašavanje pri sebi. Sa užetom za spašavanje možemo kasnije spašavati opremu.

Ako imamo mogućnost spašavanja opreme odmah, da sebe ne bi doveli u dodatnu opasnost onda je to opravdano. Najpre se pobrinemo za veslo, kojeg izbacimo na sigurno. To znači na obalu ili u protiv tok, gde će nas sačekati. Ako takve mogućnosti za izbacivanje nemamo zakačimo ga za čamac i spašavamo zajedno sa čamcem. Najbolje je, ako veslo gurnemo u otvor čamca, tako, da ga tok ne odnese. Sve zajedno potom povučemo ka obali. Plivamo tako, da držimo čamac jednom rukom i leđno plivamo sa zamasa druge prema obali.

U slučaju mirne i široke vode čamac se isplati okrenuti na pravu stranu čak i ako pri tome zahvati nešto vode. U slučaju brzih bujičastih reka to se ne čini. Čamac se mora u takvom slučaju što pre izvući ka obali.

#### **Tehnike užetom:**

Kod samospašavanja moramo poznavati osnovne tehnike užetom i čvorove. Savladati moramo rad sa koturačom, koja nam može pomoći pri izvlačenju čamca iz vode. Najčešće se moraju upotrebljavati tehnike, koje uz pomoć koturače ili sa karabinima smanjujemo silu izvlačenja opreme iz toka reke.

## **Oprema za spašavanje:**

Osnovna oprema za spašavanje su kaciga, prsluk za spašavanje i dobra neoprenska odeća.

Barem vođa čamca mora imati uže za spašavanje. Na zahtevnijim rekama ili rekama, koje to zbog specifičnosti zahtevaju uže mora imati svaki član posade. Uže je najbolje imati u posebnom džepu na prsluku za spašavanje, nikako ne sme visiti na bilo kom delu opreme, jer se uže u vodi može odmotati, što nas dovodi u opasnosti, moguće i smrtne.

Dodatna oprema su karabin, koturača i dodatna užad, koje ima jedan od članova posade, dok nisu obavezni na manje zahtevnim rekama.

## **Psihički uticaji**

Vodič ne sme zaboraviti, da je nesreća šok za unesrećenog. Šok se spreči ili smanji njegov uticaj tako, da se opasnost unapred objasni, posada upozori na moguće situacije i neku od tih situacija simulira tj. isproba.

Rafting vodič mora delovati samopouzvano, u ljudima buditi poverenje i osećaj sigurnosti. Zato je bitno, da su naredbe svo vreme jasne, glasne i ne u suprotnosti. Posada mora i sama znati kako se spašava u najčešćim situacijama.

Posadu je potrebno upozoriti na dubinu vode, koja najčešće nije dublja od metra i na mogućnost zagrcavanja vodom, što smanjuje sposobnost disanja. Treba da udahnu vazduh već, kad vide da čamcu preči prevrtanje ili pad člana posade u vodu a ne, kad su već u vodi. Kad su u vodi najpre izrone na površinu i tek kad leže na leđima mogu početi disati normalno.

Stresne situacije na neke deluju stimulatивно a na neke poražavajuće. Dobro je već na startu oceniti koji član posade spada u koju grupu i na one, koji stres slabo podnose moramo biti posebno pažljivi.