

ОСНОВНО ЗНАЊЕ КОЈЕ ПРЕПОРУЧУЈЕМО У ТОКУ
ИСПИТА РАФТИНГ ВОДИЧА

A. Вештине

- i) техника рафтинга
- ii) тренинг посаде и пословање ванредно стање и технике спашавања

Б. Знање (познавање)

- i) опреме
- ii) безбедност и ванредне процедуре
- iii) брза теорија
- iv) руковођење
- v) сигнали

A. Вештине:

i) технике рафтинга

- а) потези веслања-напред, назад, кормило привлачење, напред и супротан замах, дићи или веслачке технике-вући, гурати, скретати.
- б) планирање прелаза чамцем-напред и супротно
- в) пробијање у и кроз струју
- г) брзо читање-индентификовање дивље воде са чамца и са обале (скаутинг)
- д) брзо кретање-одабирање и кретање релацијом користећи одговарајуће углове и позиције у односу на струју воде, стене, таласе, отворе и опасности
- ђ) довести до краја, спуштање-у границама нормале, причвршћивање чамца
- е) високе стране
- ж) постава

ii) тренинг посаде и пословање

- а) разговор о безбедности-садржи објашњавање учешћа ризика правилно подешавање прслука, кациге, обуће и друге одговарајуће одеће, постављање позиције, окрепљивање, опасност од посртања и губитак т-захвата. "Позиције пловљења брзим водама", тј. ноге горе, на леђима, поглед низводно, пливачи који се користе спољним релацијама, испружено весло, одбрамбено активно пливање, ужад за спашавање и сигурносни кајаци (ако је прихватљиво), вежбање брзих покрета.
- б) постављање веслачке посаде-узимати у обзир искуство, снагу, тежину, окретност, поверење, физичко и здравствено стање.
- в) технике веслања-јасна демонстрација завеслаја, увежбаност, исправност.
- г) друге инструкције-изнад, високе стране, задржавање
- д) процена-препознавање и разумевање снаге и способности посаде док бирају одговарајуће релације
- ђ) мотивација-придобивање посаде да чини како ви одлучите.

iii) вандредне и технике спашавања:

Специфичне вештине-пливање у брзацима, довођење себе/других у/изван чамца, прелазак плитке воде, технике са ужетом које укључују чворове, наматање канапа, сидро, механичка предност система, потезање вектора, спашавање уз помоћ пливача, означавање релација и затезање дијагонала, рефлектовање (осветљавања) чамца.

Б.Знање:

i) Опрема

- а) чамац-дизајн, конструкција, материјал, правилно надувати, издувати, притисак, вентили, име и функција компоненти, поправка
- б) водич-одговарајућа одећа и обућа, спасилачки прслук, кацига, весло, ужад за спашавања, нож, звиждаљка, релација брзих покрета.
- в) члан посаде-одговарајућа одећа и обућа, спасилачки прслук, кацига, весло.
- г) спасилац-коришћење, залихама ужади, завоји, карабињери, остала опрема.
- д) прва помоћ-користи(одећа специфична у "минимални услови препоручени за водиче) и залихе опреме на одговарајућим местима током путовања.
- ђ) поправак-коришћење и залихе опреме
- е) опрема чамца-сигурна и обезбеђена саставна опрема и прибор смештен у чамцу
- ж) одржавање/брига-на реци и на сувом, посебно током транспорта

ii) Сигурност и ванредне процедуре

- а) општа сигурност-фактори који доприносе несрећама као алкохол, дроге, неприкладна/лоше одржавања опреме, потенцијално излагање опасности тј. висока вода, важност одржавања визуелног контакта са осталим чамцима.
- б) опште и вандредне процедуре-процена ситуације, одлучивање, обављање спашавања узимајући у обзир прихватљива средства, ограничено време и безбедност приоритета, информисање и мотивација посаде.
- в) пливачи-откривање нових пливача од стране водича, опције за искусног пливача садрже инструкције за пливање, хватање весла, ужад за спашавање
- г) бацање - бити на чамцу, комуницирање са осталим водичима, увлачење или извлачење пливача.
- д) замотавање-стабилизовати, комуницирати са осталима водичима размотрити вероватан фаталитет чамца и предузети адекватне предострожности, ослобађање чамца потрешеним балансом.
- ђ) означавање-опције укључују прелазак преко плићака, означавање релације
- е) насукана посада-најбоља метода према томе је достићи, бацити, терати веслом, ићи, принципи вуче.
- ж) ХИПОТЕРМИЈА/ХИПЕРТЕРНИЈА(ако је применљиво)-избегавање и лечење.

iii) Брза теорија

- а) интернационални систем квалитета-знати и моћи показати примере
- б) карактеристике реке-схватити хидрауличне и потенцијалне опасности следећег: баре, језик/канал, речна струја, кључање, вртлог, дуготрајни таласи, таласи који ударају, рупе, обавијена стена, поткопавање, цедило, сито, водопад, сужења, слап.

iv) Водство

- а) разумевање теорија и динамичност групе
- б) одговорност

В) Сигнали

- а) визуелни-све чисто(правац), ван вртлога, зауставити, вандредно, захтевна прва помоћ, све о.к, пливачи(број и локација), сурфање, омотан чамац, чамац у брзом покрету, одговарајући заклон, изгубљено весло, потребна пумпа, задњи чамац, раширити се, затварање пролаза, убрзавање.
- б) Звиждање-1 звук-стоп/пажња, 3 звука-опасност

Границе практичног испита за ИРФ **ВОДИЧЕ** РАФТИНГА и
ИРФ **ТРИП ЛИДЕРА** кроз путовање(спуштање)

1. Почетни разговор са клијентима (тимом), и разговор о безбедности

- престављање водича, опис путовања, временска маршрута
- провера опреме
- инструкције како седети и понашати се у чамцу
- разговор о безбедности
- спашавање и самоспашавање на брзој води услед бржих покрета

Оцењује се садржај и начин презентовања, поени 0,2,4

2. Основе маневра, руковања веслом.

Оцењује се метода и садржај вежбања веслом, поени 0,2,4

3. Спуштање на команду унутар 15м реке којом се спушта (граница може бити промењена због брзине воде) и обезбеђивања чамца од стране водича:

- 2 x било који начин
- 2 x обрнуто прелажење клизање(прелажење)

4. Брзо пловљење на одређеном курсу:

- регулисање курса + опис(усмеравање на необавезне опасности)
- обука тима
- навигација курса
- спуштање и учвршћивање чамца на погодној струји. Оцењује се опис курса (које је инструктор направио), комплетирање процеса према потешкоћама и спуштању, поени 0,2,4

5. План пребацивања:

- 2 x прамац уз реку
- 2 x крма уз реку

Награђује се одржавање на погодној релацији. Поени 0,2,4

6. Брзо окретање чамца:

- пливање за чамцем 10-15м
 - пењање на чамац
 - окретање чамца
 - преусмеравање
 - попети се на чамац (без ограничења)
 - спуштање чамцем (без ограничења)
- Оцењује се време, избегавати ризике, поени 0,2,4

7. Прелазак преко реке и назад (без чамца)

Оцењује се време, избежавати ризике, поени 0,2,4

8. Спашавање дела тима који су пали са чамца унутар реке, узимајући у обзир безбедност спашених особа, поени 0,2,4

9. Спашавање са неодређеним спасиоцем спашавање са ужетом + обезбеђен спасилац, без припрема, поени 0,2,4.

10. Решавање кризног сценарија у трајању 3 мин.

Оцењује се брзина и начин решавања проблема, узимајући у обзир друге опасности, поени 0,2,4

11. Прва помоћ+евакуација особа. Користећи правила прве помоћи и реалности на реци, поени 0,2,4.

12. Бацање ужета за спашавање са 15м удаљености први покушај са припремљеним конопцем за спашавање, други са ужетом који је без чворова, поени 0,2,4.

Резултати задатка:

- урађено без грешке
 - урађено са грешком
 - нисте прошли
-
- **Максимум 48 поена**
 - **рафтинг водич минимум 36 поена**
 - **трип лидер минимум 44 поена**

Основе веслања са једноструким веслом

Увод

На почетку бих вам поставио оно основно маркетиншко питање, одлучујуће питање, које себи поставља потрошач, пре него што се одлучи за одређени производ или услугу: «Какву корист ми тај производ или услуга доноси?»

Што је значи оно, што ми сви као рафтинг водичи у ствари нудимо гостима?

На ово питање имају свакако спремне одговоре маркетиншке агенције и предузећа, који наше услуге нуде туристима. Одмах ћу нагласити да то није оно што нас у овом тренутку занима. Али од њих можемо свакако доста тога да научимо. Погледајмо онда, како можемо нашу маркетиншку услугу рашчланити!

Ради се о доживљају који је вишеструк. Најпре је ту сама река, са природом која ју окружује, особинама струје и речног тока и свим оним, што је било тамо давно пре него ли смо се ми појавили и што ће тамо и остати, кад нас више не буде било.

Затим је ту пловило, назовимо га чамац, рафт, сплав или било како већ, што је вечини гостију непознато, непредвидиво и новост сама по себи. Већини људи је већ осећај пловидбе нешто ново, нешто, на шта нису навикнути.

Затим је ту опасност, изазов, који треба савладати, водене препреке, брзина, адреналин. Ако га је премало, онда је досадно. Ако га је управо довољно, онда је фино. Ако га је превише, онда се негативан доживљај степенује од нелагоде преко смртог страха до шока, који може проузроковати потпуну отупљеност или чак и смрт.

Затим је ту гост, појединац са својом спремношћу, да уложи одређени напор и доживи нека нова искуства. Ту бих пре свега истакао два: осећај, да је нешто постигао и осећај властитог тела у гибању. Већина људи има данас слабо развијено самоодржање, што значи, да има њихова свест слаб додир са њиховим телом. У главном су свесни само јаким надражаја, па били они угодни или неугодни. Зато је сваки облик активности за њих прилика, да осете у неколико већој мери и управо то је узрок, да већина ужива у пријатном напору. Морамо водити рачуна, да као последица напора наступа замор, који доноси са собом неугодне надражаје и зато смањује позитивне осећаје. Управо ту као мотивација може одиграти велику улогу осећај самозадовољства са постигнутим, не само обављеним спустом, него и то, да је свако усвојио неки нови облик гибања, да је научио неке нове технике покрета, да је нешто савладао. У правилној комбинацији та три елемента остварују онај пријатни замор, који је срж задовољства по обављеном послу, онај осећај, да тај дан није бачен.

И на крају је ту још и водич, који је неке врсте катализатора, јер за госте хвата равнотежу међу различитим елементима доживљаја јер им је припремио коктел, какав ће по његовој оцени најбоље одговарати њиховом укусу. Од његовог стручног знања на пре поменутих подручјима је зависно, колико ће при томе бити успешан. Сви гости имају апсолутно право, да за свој новац захтевају најмање следеће:

- Да је водич пристојно обучен и да се према њима поставља са правом мером поштовања;
- Да је довољно поткован у познавању околних знаменитости, да може одговорити на већину њихових питања;
- Да их са погодним уводом уведе у свет, који он познаје, а они не;
- Да им водич може представљати ауторитет по свим питањима, који се тичу пловидбе, пловила и специфичне веслачке технике, посебно за спуштање по дивљој води;
- Да је довољно стручно и технички поткован, да може деловати у случају какве непредвиђене тешкоће и да је својом интервенцијом савлада;
- Да су његова упутства јасна, гласна и лако разумљива;
- Да у случају повреде не изгуби присебност и приликом пружања прве помоћи не направи непотребну штету.

Укратко, водич је централна особа, око које се обликује сав догађај и као такав мора бити вредан поверења. Неки видици, које овде отварам, свакако превазилазе подручје знања пловидбе и веслачке технике, али је потребно, да бар на почетку отворимо поље посматрања и ставимо нашу посебну струку у мало шири оквир.

Какав је дакле у најширем смислу ваш однос са природом?

Ту имамо две крајности, на једној страни чисти идеализам, који доведе америчког доктора математике и универзитетског професора до тога, да на летњем распусту ради као рафтинг водич, а на другој страни је однос, којег карактеризује изјава једног од наших локалних водича, за којег је боље да остане неименован. Овако је рекао: »За мене је Соча радно мјесто. Уместо да косим и сушим сено радим овде, јер то доноси већу зараду. Иначе до ње немам неког посебног односа.«

Пре него се почнемо згражавати, да истакнем, да је до неке мере у праву. Многи од нас су проживели на овој или оној реци довољно велики број сати, да не дрхти више од жеље, кад је угледа и спуст по њој већ одавно му не причињава особито задовољство. Ипак је истина, ако смо свесни, да спуст по природној матици нуди могућност додир са нечим, што је веће од нас и од нас независно. Зато ме боли, кад видим, да неки гости све скупа доживљавају некако тако, као да се спуштају по полигону Гардаланда. На крају крајева с тиме сами себи обарамо цену, јер доживљају одузимамо једну димензију и тиме га осиромашујемо.

Никако не мислим, да морају сад наша спуштања постати природословне екскурзије и да морамо госте мучити са предавањима о екологији, желели они то или не. Али ипак желим, да би водич, кад га еколошки мало освешћенији туриста нешто приупита, не занеми, него да зна ствар и из те перспективе квалитетно појаснити. Желим такође, да би таквих освешћених гостију било што више, иако не очекујемо превише, било би ипак добро, кад би и ми, на нежан, неусиљен начин нешто допринели том освешћењу. Апсолутно морамо за околину где се одвија наша делатност захтевати потребну меру поштовања и због тога прихватити одређени кодекс понашања, који овоме приличи. Колико могу да видим у пракси, полако смо успели истерати конзерве и цигарете из рафта, нешто слабије нам иде код дерњава, вриштања, роктања и других облика непримереног понашања.

При томе треба да упозорим, да је за било кога, који дође тражити нове енергије на реку такав додир са природном околином такође и духовни доживљај, нешто, молим вас, немојте се смејати, слично молитви. Сви знамо, да без одређене количине вриштања не иде, али водича морају слушати сви чланови посаде. Али неке делове можемо провозати и у тишини, чак без веслања, да омогучимо госту потпуни додир са природом.

Какав је ваш однос до пловидбе на пловилима уопште?

Мало је необично, да морамо то питање поставити. Као професионалци на том подручју би морали потпуно свесно бити повезани са свиме, што је са пловидбом повезано. Као кад би питали пилота, какав је његов однос према летењу! Али у овом специфичном подручју ни код нас, а ни другде није тако. Ако изузмемо ретке такмичаре, који се баве и конструисањем чамаца, веома активних учесника овог спорта не бави се теоретским питањима особинама пловила. Довољно им је, да особину свога искуствено испитају и у пракси искористе. Зато додајем поглавље, које са вођењем рафта само по себи нема шта много да вам помогне, али ће вам омогучити, да ћете моћи у грубо радозналост туристи објаснити, због чега је одређени чамац баш таквог облика или другачији.

Веома важна улога водича је, да пре почетка спуста објасни и конструкцијске особине рафта, објасни, шта би се десило, ако би се рафт пробушио и да гостима омогући довољно времена, да се с пловилом упознају и да се на њему удобно сместе. Нећете веровати, с каквим страховима се све људи срећу, пре него што стану на такав надуван гумењак!

Колико се разумете у веслачку технику?

То је једно нашега занимања. Већина ће се сложити са мном, да за вођење рафта префињени завеслаји не долазе у обзир, а то још не значи, да их не морамо знати. Свесни морамо бити, да смо једини професионалци, који употребљавамо једнолисно весло и да смо као такви дужни неговати и развијати неку поруку. Предано нам је било знање, које сад можемо ширити и неговати, или да га пустимо, да угасне. Свестан сам да је међу водичима рафта много кајакаша и кануиста, који све то у пракси користе, управо тако је много и оних, који су у периоду своје такмичарске каријере у рафту већину тих завеслаја употребљавали. Много је и оних самоуких, који су их за своје потребе поново сами измислили. Зато намена прилично детаљног поглавља о употреби једнолисног весла није толико у томе, да би поново учили

основе, него више у томе, да би постигли јединствене називе и складност при повезивању завеслаја у маневрима.

Нико не захтева од професионалних рафтинг водича, да би морали бити кондиционо равни активним такмичарима, али ако се насумице изабрана посада четворо или шесторо професионалаца и седну у рафт морају бити бар способни извеслати сваку стазу без много расправљања. Свакако да наше госте нећемо оптерећивати тиме, да би их учили све могуће завеслаје, али знати показати и знати и знати објаснити је она тајна, која водичу и те како даје потребан ауторитет.

И на крају, какав је ваш однос и госта?

То се исказује, да водич и водство предузећа или агенција стоје на супротним обалама. Ако ћемо све подредити само томе, да у што краћем времену превеземо што више гостију, онда стварно није потребно, да би водичи имали сво оно знање, о којем смо говорили раније. Водич је онај, који мора у име своје струке захтевати, да има довољно времена, да се посвети госту. Само у том случају може стварно доћи до изражаја његова квалитета и само у том случају ће гост за свој новац добити задовољавајући доживљај. На водичу је, да сам одабере своју улогу. Да ли ће бити мисаон, који непосвећенима отвара нова сазнања, или ће бити само спроводник, који ће по речима Ехиперујевог Малог принца «разашиље људе у пакетима на хиљаде». Свакако да ће према изабраној улози бити и плаћен. И дугорочно је од тога завистан и углед и цена рафтинга као делатности.

Све то, што ће у овом градиву још следити, никако није намењено томе, да би водиче униформисали. То је само темељ, на коме ће свако изградити свој лични стил. Вођење је уметност. И при свакој уметности је помањкање личног стила највећи могући грех. Али, као што нам показује сликарство, непознавање технике није најкраћи пут ка личном стилу, иако ту имамо наивце.

Вођење великог рафта

Основна исходишта

Прво питање, које мора сваки водич себи поставити, пре него што са групом крене на воду, је, какво је његово лично виђење рафтинга у зависности од тога, какав рафтинг у ствари нуди својим странкама. За нас, који смо сво време јако под утицајем одређених захтева у вези са сигурношћу, које су код нас већ постале стандардне, ће можда бити изненађење, да је рафтинг могућ и без познавања основне технике вожње на дивљој води. Лично сам више присталица теорије, да више познавања и употребе технике значи квалитетнији рафтинг, али свако мора сам саставити визију рафтинга, која ће нудити и гледајући на то донети одлуку, колико времена ће наменити објашњавању технике завеслаја и употребу различитих завеслаја у ситуацијама.

Друго питање, које мора сваки водич себи поставити, је, колико новог може гост на једној вожњи примити и колико сложене моторичке радње је способан извршити. Захтевати од некога, ко је дошао на рафтинг за забаву, да би учио нпр. доста запетљане завеслаје за привлачење прамца или бока је контрапродуктивно. На другој страни можемо посебно код млађих и боље физички припремљених гостију доживљај оплеменили, ако им приликом спуштања прикажемо неке захтевније елементе.

Које и колико захтевне елементе ће изабрати, је зависно од водичевог знања и од његове процене, колико гости могу и желе учествовати при таквим експериментима.

Уводна објашњења пре спуштања реком

Посао водича приликом спуштања се састоји из два дела. Прва је уводно објашњење, друга је вођење посаде приликом спуштања. Од тога, колико су уводна објашњења квалитетна, је у великој мери зависно, како ће успешно посада деловати на реци. Зато ћемо мало пажње посветити томе, шта треба да садржи уводно објашњење:

- **Представљање водича:** Сваки водич је самостална личност и водећи рачуна о томе, да има свако предузеће општи модел представљања, квалитетан водич би се морао представити и као личност. При томе не мислим, да мора обавити генерално представљање, него да се представи у оним стварима, које представљају везу са активношћу, коју обавља. То представљање мора садржавати следеће

елементе: **Ко сам; за шта се на реци заузима; шта је то, што вам приликом спуштања нудим као свој лични допринос.**

- **Представљање пловила:** Неколико речи о надуваном чамцу или сплаву – рафту, како плове, како се понашају на води, колико су сигурни. После тога опис чамца, са којим крећемо на спуштање – зашто је таквог облика, колика је његова носивост, шта би се десило, аку би се чамац приликом спуста пробушио, колико сигурносних комора има, које су његове карактеристике у поређењу са другим таквим чамцима, који су у употреби.
- **Представљање стазе на којој ћемо се спуштати:** Колика је њена тежинска оцена уопште, има ли какве делове, који се истичу по посебној захтевности, или по каквим другим карактеристикама, заједно са природним и другим знаменитостима и представљање на какав начин ће водич упозоравати на такве посебне деонице, колико је стаза дуга и колико времена ће спуштање трајати, где и какви ће бити паузе.
- **Опис сигурносних поступака за случај, да неко падне из чамца и за случај, да се у води нађе сва посада.** Овде се ради пре свега о две ствари – како неки појединац плива у води и куда да плива. Корисно је, ако одмах на почетку или у току спуштања пред посебно тешким деловима за пливање у брзацима то и демонстрирамо и дамо гостима прилику, да и сами пробају. Том приликом можемо приказати демонстрацију решавања ужетом за спашавање.
- **Смештање гостију у чамцу, демонстрација начина веслања и завеслаје, које ћемо користити приликом спуштања, представљање наредби, које ће водич приликом спуштања користити.** Смештање гостију у чамцу предвиђа такво место, на којем ће појединац седети у чамцу, као и начин, како да се на своје место смешта, добро учврсти и постави у правилан положај за веслање. Демонстрација начина веслања треба да приказује начин, како појединац држи и употребљава весло, како весла унапред, како постижемо синхронизовано веслање целе посаде и приказ појединих завеслаја, које ћемо употребљавати. При томе можемо представити и наредбе, које ћемо користити. **Препоручујем, да се бар код група, које су први пут на рафтингу, ограничимо само на три врсте завеслаја: «сви напред», «сви назад» и наизменично, по потреби «лева (десна) страна назад (напред).**

Употреба тих три основна елемената у ситуацијама – вођење при спуштању

Основна улога водича је, да зна сложене маневре разчланити и поједноставити. Као помоч при томе могу послужити следеће практичне напомене:

а) старт:

Правилан старт је увек против тока. Да ту су ствари јасне, дилема може настати, да ли употребити завеслаје за окретање чамца одмах, кад чамац достигне границу између тока и противтока. Одлука је зависна од тога, како је јак ток, у који намеравамо завеслати. Што је јачи ток, мање је препоручљиво, да на граници између тока и противтока изводимо било какве маневре. Боље је, да се што већом брзином убацимо у ток и поправке смера изводимо тек, кад је чамац већ сав у току и кад је променио смер за толико, колико га је засукала разлика између тока и противтока.

б) вожња у противток (пристајање):

Питање је, да ли да у тренутку, када чамац улази у противток, употребимо завеслаје за окретање чамца. Боље је, да не и да водич на основу своје процене разлике у брзини између тока и противтока подеси угао, под којим ће га занети у противток. Остали део посла ће за нас обавити вода. Екипа нека сво време весла напред, јер рафт има велику инертност и зато у противтоку упркос томе, да му сила воде прамац подиже према горе, радо иде уназад.

в) избегавање препрека у току:

То је прави моменат за примену завеслаја уназад на једној или другој страни. Морамо бити свесни, да приликом спуштања низ ток само један синхронизован завеслај уназад на једном или другом боку веома велики учинак. Водич тиме штеди своју снагу и придобија на времену, јер може сво време, које би употребио за окретање чамца, намени за избегавање препреке. Ту ипак морам установити неку мањкавост, која нам је свима заједничка. Пре препреке радо «заспимо» и онда покушавамо изгубљено време надокнадити тако, да чамац окрећемо правоугаоно на смер тока и покушавамо побећи препреци у задњем тренутку. Рафт, који је окренут правоугаоно на смер тока је најрањивији.

Као последица те грешке јавља се још и следећа, која може бити још тежа. Пошто покушавамо на сваки начин избегати препреку, подцењујемо или не водимо рачуна о додатној сили воде, која тече уз десну и леву страну препреке са вичом брзином. Пошто то нисмо предвидели, рафт добија у задњем тренутку, кад

је већ такорећи мимо препреке, додатно убрзање у смеру, у којој смо препреку избегавали и тако нам може нестати времена за избегавање следеће, рафт нам «побегне» предалеко улево или удесно и онда се тешко враћамо у главни ток. Управо у таквој ситуацији нам посада са завеслајима уназад на бoku, који је ближи препреци, много помаже.

в1) Избегавање препреке веслањем уназад:

То је изузетно важан маневар, јер нам омогућава, да извесламо стазу која је слаба, уморна или било како другачије приморана да штеди снагу. Са употребом тог начина веслања можемо стазу извеслати са најмањим напором. Битно је само, да се чамац низ ток креће брзином, која је једнака, или мања од брзине воденог тока. То значи, да код спуштања низ ток уопште не весламо. Весламо само, кад избегавамо препреке, али тада уназад. Тиме чамац чувамо, то јест придобијамо на времену, истовремено га окрећемо са крмом бочно против тока. Кад посада весла уназад, чамац препречава ток и тако избегава препреку. Правилан назив за тај маневар је «Узвратно препречавање тока». Препоручљиво је, да водич појасни и испроба са сваком групом, која му је поверена, јер то на једној страни представља основу, на којој можемо градити даље, на другој страни задњу могућност – тај маневар можемо увек искористити, кад су сви други отказали.

г) Прелажење тока:

Тај маневар можемо употребити за успорење спуста, а нужан постаје, кад изгубимо неког од чланова посаде који нас чека на обали. Пошто ћемо га у овом другом случају употребљавати у неугодним условима, са некомплетном посадом, чије веслачке способности ће бити прилично умањене, потребно је добро проценити угао уласка у ток и место, где желимо пристати. Боље је, да предвидимо више простора за маневар, као да покушамо на сваки начин прећи ток тамо, где је најјачи.

г1) Прелажење по таласу:

Та техника може умногоме олакшати прелажење тока. Међутим рафту је потребно за успешно прелажење веома јак талас, битни су угао и висина улажења у талас. Зато тај маневар улази међу оне, који су за неискусну посаду веома захтевни.

г2) Прелажење иза препреке:

За рафт, који постиже мале брзине гледајући на воду, може прелажење широког тока представљати нерешив проблем. Пошто се иза препреке у правилу ствара противток, можемо прелажење реке иза препреке разчланити на више прелажења ужих токова, што је много лакше.

ђ) Окретање рафта:

То може бити намерно или ненамерно, као последица неуспешног избегавања препреке. У оба случаја следи вођња уназад и одлука, да с поновним окретањем достигнуемо нормални положај. Водич мора одлучити, да ли ће окретати у лево или у десно, та одлука је зависна о току реке, препрека, противтока и таласа на путу.

ђ1) Окретање уз помоћ противтока:

Увек окрећемо у ону страну, у коју нас већ окреће вода сама. Окретање у супротном смеру је неуспешно.

ђ2) Окретање уз помоћ препреке:

Као, што нас препрека може окренути против наше воље, може нам и помоћи при маневру окретања. Ипак морамо при томе бити опрезни, јер је такво окретање са трзајем, а при великој брзини и снази воде можемо рафт преврнути, уместо да га окренемо. Препоручује се да тај маневар као олакшицу тамо, где знамо, да је сила воде довољно мала, да нас неће преврнути.

ђ3) Окретање уз помоћ обрушавајућег таласа:

Веома захтеван маневар, који захтева велику прецизност и уиграност посаде. Осим у крајњој нужди, кад такорећи више немамо шта изгубити, не саветујем да га пробавамо са туристима.

НАПОМЕНА:

Код свих маневара окретања најбитније је предвидети, колико ће се чамац окренути, кад се узму у обзир сви битни утицаји: наши завеслаји, сила воде и инерција чамца. Битно је, да маневар правовремено завршимо и неутрализујемо нежељене утицаје.

разчлањење захтевнијег маневра:

Основна улога водича и испитни камен његовог знања је, да захтеван маневар разчлани и изведе, иако има на располагању само ограничене завеслаје. Зато ћемо у практичном делу извести неколико следећих комбинација, код којих ће водичев задатак, да на основу онога што ће уследити изда упутства посади, наредбама води њихов рад и властитим веслом помаже при крмарењу. Улога посаде је, да се придржава водичевих упутстава и да при веслању не употребљава друге завеслаје, него само оне, које ће са својим упутствима захтевати водич.

Водичева најтежа одлука

То поглавље по мишљењу неких можда не спада у предмет «Техника веслања», јер обрађује гранично подручје са предметом «Спашавање из дивље воде». Ипак сам се одлучио, да ћу бар неке гледишта објаснити и овде, јер међу основне особине, које би водич требао поседовати, спада и познавање властитих могућности и домет техничког знања, којим располаже. Наиме морамо схватити, да у сплету више негативних појава ни водичева брилијантна техника не може више окренути ток догађаја у његову корист. Последица тога је незгода – превртање рафта, која се опет може завршити сразмерно срећно, са поквашеном, а неозлеђеном посадом, или несрећно - са испрепаданим, повређеним или утопљеним чланом посаде.

При томе да нагласим, да је најбољи начин бриге за сигурност превентивне природе, да спада у време, пре него ли се на реци било шта неугодно на реци уопште догодили. Тај део је у великој мери у водичевим рукама.

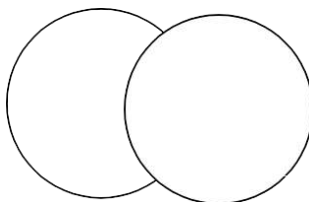
При томе је водич испостављен великом притиску са две стране. Прва је његова властита жеља тј. потреба, да спусти туристе и на тај начин заради средства за живот, као и његов лични понос, на другој страни је брига руководства предузећа или агенције, да би услуга, коју гости плаћају, била извршена. Ниједно предузеће у ниједној области не може дозволити себи етикете, да често отказује услуге, које у ствари продаје. Као додаток томе често се осећа и притисак од стране гостију, који не схватају опасност, у коју се упуштају, него се желе похвалити тиме, да су се спустили у тешким или чак екстремним условима. Ту често долази до ланчане реакције, јер само један неодговоран и неискусан водич, који одлучи, да ће обавити спуштање у отежаним условима, повечава те притиске на друге за толико, да попусте и да га следе. Тим понашањем само једног појединца се повечава тешкоћа за толико, колико особа се под притиском и следећи његов пример одлуче за спуст. Каква је вероватноћа, да се некеме на таквом спусту нешто деси?

Да бих истакао нарастање оптерећења у различитим комбинацијама, по Рицку Цуртису, предавачу Оутдоор Акцион програма на Универзитету у Принцетону приказаћемо његову Динамичну формулу оптерећења:

ФАКТОРИ ОПТЕРЕЋЕЊА



PRESEK FAKTORA OPTEREĆEЊA



Закључак, који проистиче из основе те формуле је тај, да оптерећење приликом додавања појединих фактора истог подручја нараста као и површина круга, чији полупречник би представљао број фактора, то је у грубо са квадратом броја фактора, а при комбиновању различитих подручја фактора оптерећење расте још толико, колико се повећа површина пресека међу круговима, то је приближно тако, да се фактори међусобно множе и сабирају. Навешћу пример:

Број фактора из истог подручја	Тежина оптерећења
1	1
2	4 x веће оптерећење
3	9 x веће оптерећење

Комбиновање фактора за различита подручја:

Бр. Фактора прве групе	Бр. Фактора друге групе	Фактор повећања оптерећења
3	1	3 x
3	2	6 x
3	3	9 x

Погледајмо шта то у ствари значи:

Код три фактора из исте групе се вероватноћа несреће повећава за девет пута. Ако томе додамо само један фактор из друге групе, повећава се још за три пута, то јест укупно двадесетиседам пута. Са два фактора из друге групе и три фактора из прве вероватноћа несреће је педесетичетири пута већа, него да је присутан само један фактор оптерећења. Код три фактора једне и три фактора друге групе вероватноћа несреће је осамдесетиједан пута већа, него код само једног фактора.

Погледајмо сада листу примера за поједине групе фактора оптерећења:

1. SPOLJNI FAKTOR	2. LJUDSKI FAKTOR
A: Okolina: - Тешкоћа најтеже деонице - Подлокане стене или обале - Дрвеће, трупци и друге препреке - Висока (поплавна) вода - Ниске температуре (ваздуха/воде) - Опасност од убода (пчеле, змије...)	A: Učesnici: - Непознавање опасности - Страх - Неувежбаност при самоспашавању - Непоштовање упутстава - Неодговорно понашање - Други неискусни веслачи на реци - Потреба за самодоказивањем (мачо) - Премор - Алкохол или друге психотропне материје - Деца или старије особе
Б: Опрема: - Помањање одговарајуће опреме (кацига, прслук) - Термички слаба одеча (потхлађивање) - Слаб квалитет чамца - Преоптеречен чамац	Б: Водич: - Слабо познавање стазе - Недостатак искуства - Недовољно техничко знање - Слаба процена сигурносних поступака - Слабо или површно уводно појашњење - Даје нејасна упутства - Не поправља грешке гостију при спусту - Недостатак физичке снаге за управљање чамцем - Нефункционисање под стресом
В: Превоз до старта: - Слаби приступацни путеви - Преоптеречено возило - Брзина - Возачево неискуство	В: Група: - Лоше формирана група, учесници се не познају међусобно - Међусобне антипатије или сукоби - Лоша међусобна комуникација - Непостојање «резервног вође» у групи

Ако желимо разумети, како формула делује у пракси, погледајмо разлику у оптерећењу између искусне рафтинг посаде, која тренира веома дуге времена и хипотетичке просечне групе туриста.

Обе се спуштају по истој стази, то јест имају исте спољне услове. Фактори оптерећења су следећи:

Тежина најтеже деонице, подлокане стене и обале, препреке у току, слабо приступачни путеви. Обе групе су једнако опремљене, водич групе туриста је идеалан, али се фактори оптерећења сабирају на страни учесника туристичке групе:

- Несвесност опасности
- Страх
- Неискуство при самоспашавању
- Премор
- Неповезаност групе
- Слаба комуникација међу члановима групе
- Непостојање резервног вође у групи

Код прве, искусне групе потенцијал оптерећења износи 4. А код друге 4x7, а то је 28. Закључак тога је, да је у идеалним условима, са идеалним водичем и опремом, оптерећење код групе туриста седам пута је веће. Водичева улога је, да са својим знањем и искуством те недостатке компензује и туристе сигурно доведе до циља. Ако би хтели сазнати, колика је стварна вероватноћа, да ће се незгода догодити, морали би располагати са статистички израчунатим подацима, колика је вероватноћа, да би се несрећа догодила при неком статистички просечном спуту. То би нам могло послужити као основа, а таквог податка нажалост немамо. Тако да ову формулу можете употребљавати као испомоћ против претераног јуначења учесника оптерећења (покушајте на пример израчунати, колики је степен оптерећења, ако додамо још лошу опрему, преоптерећење чамца, високу воду и неискусног водича).

На основу изнесеног ипак можемо обликовати неколико захтева, који су основа за то, да би се наша спуштања одвијала сигурно:

- Оцењени степен тежине стазе дигнимо за један степен (ДВ ИИИ постаје ДВ ИВ), припремљени и опремљени морамо значајно бити, као да идемо на воду ИВ тежинског степена.
- Водич мора бити способан стазу, на којој планирамо спуст, бар при 25% вишем водостају самостално и сигурно извеслати.
- Водич мора имати довољно искуства на предвиђеној стази при једнаком водостају, при коме ће се одвијати спуст.
- Чамца никада не сме бити оптерећен до крајњих граница своје носивости, него само 80%.
- Узмимо слободу, да уклонимо госта, који се неодговорно понаша, угрожава себе или друге чланове посаде, не поштује упутства или је под утицајем психотропних ствари.
- Узмимо слободу, да спуст откажемо или одгодимо, ако проценимо, да би било спуштање превише опасно.

Већина од тих одлука је у рукама водича, јер је доносе на самом крају, а не код пријаве гостију на рафтинг. Зато је способност, да такву одлуку доноси самостално, независно од руководства предузеча, мерило водичеве стручности, као што је изједначеност критеријума водича при доношењу таквих одлука мерило озбиљности и стручности њиховог оспособљавања и њихове професионалне организованости. Корисно је, ако водичка организација припреми градива, у којима је што више таквих ситуација предвиђених и унапред припреми критеријуме, како да их примењује

Утапање и спашавање на мирним водама

Знање и обука за спашавање је потребно за:

Водиче рафта

- Део програма професионалних спасиоца из воде
- Испит

Професионални спасиоци из воде

- 80 сати вежби и предавања + прва помоћ
- испит
- лиценца за сваку годину

СВАКИ ВОДИЧ ЈЕ ПРВИ СПАСИЛАЦ!!!

**СВАКИ ВОДИЧ ЈЕ ОДГОВОРАН ЗА ОСОБЕ, КОЈЕ ИМА НА
РАФТУ!!!**

Шта је утапање?

Утапање значи дављење због блокаде дисајних путева и дисајних органа са течномшћу, најчешће са водом.

Узроци утапања и потпуна утапања:

- незнање или слабо знање пливања
- изненадна несвест
 - срчани или мождани удар
 - опијеност
 - епилептични напад
- ударац
- паника
- пад крвног притиска ...

Proces utapanja zbog neznanja ili slabog znanja plivanja

Утапање	Обично пливање
	Изнемоглост Агонија Непокретност
	Привидна смрт Клиничка смрт Биолошка смрт

Успешност спасавања:

- у првој минути 95%
- у другој минути 90%
- у трећој минути 75%
- у четвртој минути 50%
- у петој минути 25%
- у шестој минути 1%
- у осмој минути 0,5%
- у дванаестој минути 0%

Знакови изнемогле повређене особе

ДИСАЊЕ И СНАБДЕВАЊЕ КИСЕОНИКОМ	Дисање испрекидано са позивањем
РЕАКЦИЈА ТЕЛА	Узбуђеност; борба против утапања (рефлекс самоодржања)
СТАЊЕ СВЕСТИ	Потпуна свесност
УДАРЦИ И ЗАВЕСЛАЈИ	Испрекидано са махањем изнад површине воде
ПОЛОЖАЈ ТЕЛА	Водораван, укосо или усправан, зависно од потребе за помоч
ПЛИВАЊЕ	Мање успешно и заморно

Знакови унесреченог у агонији

ДИСАЊЕ И СНАБДЕВАЊЕ КИСЕОНИКОМ	Тешко, испрекидано дисање; немоћни позиви; помањање O ₂
	Престанак дисања; снижење (O ₂) и повишење (CO ₂)
РЕАКЦИЈА ТЕЛА	Рефлекс гутања, рефлекс кашљања, рефлексно затварање душника, прекомерно надимање желудца, повраћање
	Слабљење рефлекса самоодржања

СТАЊЕ СВЕСТИ	Помућена свест
УДАРЦИ И ЗАВЕСЛАЈИ	Руке уз тело гурају ка доле, без координисане помочи ногу, покрети неусклађени
ПОЛОЖАЈ ТЕЛА	Изокренут
ПЛИВАЊЕ	Ненадзоровано на месту на воденој површини највише 60 с

Знакови непокретног повређеног

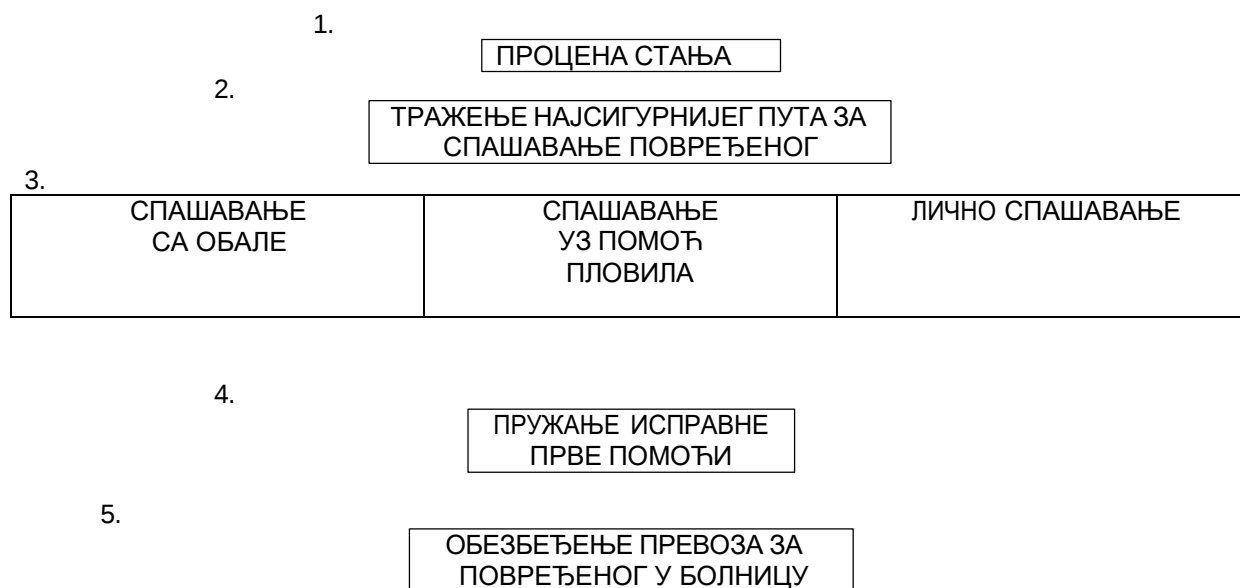
ДИСАЊЕ И СНАБДЕВАЊЕ КИСЕОНИКОМ	Престанак дисања
РЕАКЦИЈА ТЕЛА	Затварање дисајних путева због продирања воде у плућа; престанак куцања срца
СТАЊЕ СВЕСТИ	Губитак свести
УДАРЦИ И ЗАВЕСЛАЈИ	Непокретност
ПОЛОЖАЈ ТЕЛА	Водораван, кос или изокренут са потопљеним лицем
ПЛИВАЊЕ	Нема пливања

НАЧИНИ СПАШАВАЊА ИЗ ВОДЕ

• САМОСПАШАВАЊЕ

Пливач мора сачувати присебност и најразумније се понашати при:

- Изненадном паду обучен у воду
- Мишичном грчу (стопало, лист, бут, рука)
- Изненадан пад у дивљу воду
- **СПАШАВАЊЕ УНЕСРЕЧЕНОГ ИЗ ВОДЕ**
 - спашавање са обале
 - спашавање уз помоћ пловила
 - лично спашавање
 - +
 - спашавање зими



1. Процена стања

- стање повређеног
- средина, у којој се повређени утапа
- властито знање и способности пливања те спашавања из воде

Упомоћ позови 94 (хитна помоћ), 92 (полиција) и реци:

- властити телефонски број
- где се догодила наереча
- шта се догодило
- број, пол и приближну старост повређених
- детаље о другим опасностима

1. Проналажење најсигурнијег начина за спашавање повређеног

На основу процене спасиоц одређује план и поступак спашавања. При томе вреди правило, да ако је икако могуће, спашавање покушамо најпре са обале. Ако је повређени предалеко од обале, спасиоц треба да се помогне са пловилом. Тек кад прва два начина нису могућа, спасиоц се лично прихвата спашавања.

2. Лично спашавање

- Приступ до повређеног
 - спашавање скакањем
 - спашавање пливањем
 - роњење или пливање испод површине воде
- Хватови за спашавање

- Изнемогао унесређени

- један спасиоц

- Хватање изнемоглог од позада за рамена спасиоца
- Хватање изнемоглог спреда за рамена спасиоца
- Хватање отпозади за потпазух
- Хватање отпозади за главу
-

- два спасиоца

- Хватање за подлактицу
- Хватање са подвлачењем руке иза леђа изнемоглог
- Хватање изнемоглог отпозади за рамена спасиоца
- Хватање мост

- три спасиоца

- Хватање отпозади за рамена првих двоје спасиоца и ногама на раменима трећег спасиоца

Хватови за спашавање (2.)

- Повређени у агонији

- мање чврсти обухватни хватови

- хват бочно преко руке за грудни кош
- хват бочно испод руке за супротну руку
- морнарски хват

- чврсти обухватни хватови

- једноструки нелсонов хват
- двоструки нелсонов хват
- крстасти хват

- непокретан повређени

- мање чврсти обухватни хват

- хват бочно преко руке за грудни кош
 - хват бочно испод руке за грудни кош
 - морнарски хват
-

SPAŠAVAЊE IZ DIVLJE VODE

Увод

Многе долине нам покажу сву своју љепоту тек са воде и то вреди видети. Друга лепота веслања је владање чамцем и водом. Савладавање дивље природе, која на први поглед изгледа тако несавладива и моћна, да би је могли савладати само великани. Ми људи смо је научили савладавати са посебним техникама веслања, које вешто употребљавано за савладавање река. Али овде ћу радије уместо речи савладавање, која није бач одговарајућа, јер река не може бити никад савладана радије употребијети реч хватање у коштац са реком или одмеравање снаге са реком.

За одмеравање снаге са реком потребне су нам одређене технике веслања. Те технике морамо стално обнављати и усавршавати. Управо то је при све већем одушевљавању људи водом и код све више веслача проблем. Рекреативно веслање значи, да најчешће веслач весла само неколико пута годишње. Много их весла још ређе и у чамац седају једном у неколико година. Код таквих, је вероватност незгоде највећа. Најчешће заваљава убеђење, да ће ти се знање вратити, кад ти буде потребно, узрок највећим несрећама.

И спашавање из воде је једна од техника веслања, којом мора сваки веслач владати. Познавање значи и то, да знање мора с времена на време обновити и проверити. Томе је овај текст и намењен.

Због лакшег савладавања техника спашавања покушаћемо их поједноставити и дорадити тако, да ће неки степени бити употребљиви увек и у свакој ситуацији док неки ређе или само изузетно. Тако ћемо достићи рефлексност (аутоматизам) неких поступака и при томе повечати брзину спашавања. На такав начин ћемо моћи знати какво ће бити понашање других приликом спашавања, а очекивана реакција је пола успеха, јер гарантује усклађено и сигурно деловање, а то спречава нежељене ситуације и панику.

Шта је спашавање из воде:

Спашавање из воде је један од елемената вожње чамцем по реци. Можда ће неки мислити да је то само поступак, који следи приликом превртања чамца или пада појединог веслача у воду. Тада су поступци спашавања сигурно потребни и морамо их спровести. Али елементи спашавања морају бити присутни у целокупном поступку веслања, а неки поступци изведени још прије уласка у чамац. Спашавање је управо толико важан елемент веслања као знање држања весла у рукама и знања веслања. То је елемент, који мора бити поштован још, кад се објашњава веслачима како се у чамцу седи, где је чамцу предњи а где задњи део.

За несреће на води је у 99% случајева крив човек, а у мање од 1% можемо рећи да нисмо имали снаге ништа учинити то јест променити ток додајаја, који нас доводе до несреће. Зато морамо увек у напред предвидети ситуацију и опасностима се уклонити.

Несрећа је већ превртање чамца. Превртање је скоро увек последица неспретног тј. несрећног и неправилног понашања људи у чамцу. Спашавања су такође правила понашања на чамцу.

Зато је потребно увек још пре почетка веслања договорити ко је вођа, ко ће надзирати чамац, каква је реакција у случају несреће и како ћемо вршити спашавање. То што је договорено је потребно и касније придржавати се. Самоиницијативности не можемо препустити ни у чему. Импровизација и самоиницијативност су дозвољени само у најризицијним граничним случајевима, када је потреба брзе одлуке и брзе реакције јер нема одлагања. Ситуација, гдје нас стиже неочекивано морамо избегавати. Управо брзе одлуке, које нису планиране и усклађене су извор незгода. Опасност од тешких несрећа је ту највећа. Ствари, које нису зацртане нам већ у напред ограничавају спашавање.

Сваки веслач на чамцу има због тога своју улогу, коју мора у случају несреће или само спашавања ситуације пре несреће да се придржава и испуњава је. Само тако можемо осигурати успешност спашавања и избегавамо нежељене последице. Водич рафта мора имати потпуни надзор над чамцем и по потреби издаје веслачима потребна упутства, за које се укаже потреба.

Како спречити несрећу

Основе:

Спашавање се састоји од превентивног дела, који почиње још приликом уласка у чамац. Тај део обухвата проверу опреме. Тај превентивни део се наставља са вежбама и уигравањем посаде у случају несреће. Уигравање мора обухватати све, што се може догодити приликом веслања, у ствари све, што посада предвиђа, да би јој се могло у пловидби десити.

Други део спашавања, је решавање критичне ситуације. Ту се покушава спасити чамац пре превртања или пре положаја, када би један или више веслача могли испасти из чамца. Такве ситуације се спашавају уиграношчу екипе, што установимо у превентивном првом делу гласним и јасним наредбама вође чамца.

Трећи део спашавања је тек оно право спашавање из воде, где се спашавају људи, чамац и опрема. Ту мора сваки члан посаде одрадити унапред предвиђени задатак, вођа чамца мора имати све под надзором и сваки тренутак знати шта се са посадом и чамцем дешава.

Четврти и последњи део је скупљање посаде и поновно укрцавање у чамац и наставак са предвиђеним веслањем.

На копну:

Још на копну морамо почети са превентивним радњама, које обухватају:

1. Провера опреме и услова за веслање. Водич рафта се упознаје са водостајем реке и одлучује да ли је примерена за веслање или не. Опредм морамо проверити да ли је правилно одржавана и тиме да ли је њен квалитет још одговара нашим захтевима тј. стандардима. Проверава се чамац, да негде не пушта, да ли има све покопце за вентиле, да их не би код несреће активирали. Проверавамо да ли су сва ужад причвршћена на чамац на своме месту, да не попусте кад нам буду најпотребнији. Проверавамо да ли је чамац довољно надуван. Проверавамо весла. Проверавамо кациге да ли имају све кајишеве и да ли су доброг квалитета. Проверавамо прслуке за спашавање, да ли су довољно квалитетни, хоће ли издржати прописано оптерећење и пре свега да ли су квалитетни.

2. Да ли је опрема правилно употребљена. Проверавамо да ли су веслачи правилно подесили опрему. Да ли су кациге правилно закопчане и не постоји могућност, да би се саме скинуле тј. пале с главе. Ту морамо свима (пре свега код туристичких возњи) објаснити због чега је кацига потребна и битна и због чега је нужно, да је имамо све време на глави. Исто чинимо и за прслуке за спасавање, који морају бити подешени тако, да не спадну чак и онда, ако њиме човека извлачимо из воде. Посебну пажњу морамо посветити одећи. Неправилна одећа може отежети кретање у води. Превелика одећа може захватити превелику количину воде, која нам због тога отежава спашавање, јер може знатно повећати тежину особе, коју спашавамо.

3. Водич рафта објашњава посади, где је њихово место и шта ту треба да чине. Појаснимо све основе веслања на брзину свима. Где се држи весло, како се њиме весла, да не би сметали другима. Посебно је потребно упозорити како да држи весло приликом превртања, јер много повреда настаје, јер код превртања чамца весло удара другог веслача и тиме га повређује. Објаснимо им где је прамац, а гдје крма чамца те због чега су на дну чамца траке за увлачење ногу, које морамо употребљавати.

4. Водич рафта објашњава посади шта учинити код превртања или испадања појединца из чамца. Сви веслачи морају схватити значај весла, јер у случају, да остану без њега не могу више помоћи ништа и чамцем без весала је немогуће управљати. Зато је најбитније, да сваки веслач будно пази на своје весло. Весло му је помагало, за које га остали привлаче ка чамцу, њиме се ослања и слично. То значи свако мора пазити на своје весло. Потребно их је упозорити, да весла приликом пада из чамца не држе чврсто и да њиме што мање машу, јер могу некога повредити. Весло теба да држе једном руком мекано, тако, да ако ударе другог човека ударац умање, чак у крајњем случају весло испусте да би га одмах у следећем тренутку, кад се на води опет сретну ухвате. Са слободном руком треба да пливају леђно према обали. Ако је ток јак нек весло баце у чамац или према обали и потом запливају обема рукама.

Упозори се свако, да је пливање у прслуку за спашавање много лакше, јер нас држи на води, а истовремено спорије, јер нам се повечава отпор тела у води. Зато је најбоља техника леђног пливања у полуседечем положају са ногама пруженим ка напред. Тиме добијамо могућност одгуривања ногама од препреку-стену, којих је у рекама увек много. Истовремено добијају бољи преглед над положајем, јер виде даље чак и преко таласа. Код леђног пливања је и дисање лакше и могућности да се загрцнемо водом мања. Све морамо упозорити на основне законитости хидродинамике и пливање са кориштењем тока. Тако морају у мирнијој води одмах прећи на брже пливање ка обали тј. поучити их морамо о кориштењу противтока. Да се непосредно после препреке најлакше улази у противток и потребно се је у њега убацити одмах иза препреке. Да на граници ток и противтока вирови нису могући.

4.1. Код пада човека из чамца мора њему најближи веслач одмах почети са поступком спашавања. Прво је потребно пливајућег привући сто ближе чамцу и потом га извучи из воде. Чамцу га привлачимо пружањем весла, за које се прихвата или ужетом, које му бацамо за случај, ако је већ јако удаљен од чамца.

Други чланови посаде морају водити рачуна да чамац плови по плану или што пре стигне до обале, где се зауставља и посада у миру поново уреди. За весло палог у воду, уколико весло није задржао у рукама, је потребно побринути се одмах, кад испалог увучемо у чамац а маневрисањем чамца се приближимо веслу и затим га извадимо из воде.

Маневрисање са човеком у води, који се држи за чамац је ограничено јер он смета и успорава чамац. А добро се примети ако се весла и усмерава чамац са једним веслом више или мање.

4.2. Код превртања чамца је још посебно потребно пазити на то, да не дође до повреда због удараца веслима! Свако нека плива леђно и води рачуна о своме веслу. Вођа чамца мора одмах кад исплива на површину проверити ситуацију, где су остали веслачи, избројати их и проверити да ли можда неко недостаје. По потреби издаје нове наредбе још пре поступка спашавања чамца.

Веслачи нека се леђним пливањем слободном руком, у другој нека држе весло, и ногама под углом од 45 степени гледајући на ток реке помиче према најближем то јест првом против току уз обалу, где ће моћи изаћи на обалу. Такав положај је сразмерно најугоднији како због прегледа и контроле пливања тако и због дисања. Понекад такво пливање захтева и брже покрете и рекције, које не можемо постићи леђним пливањем. У том случају морамо весло бацати испред себе према обали и прсно пливати до обале.

У случају, да је река уска и брза морају се сви удаљити од чамца и самостално пливати до обале где чекају тј. помажу осталима. Чамца се смеју држати само они чија улога је довући преврнути чамац до обале. Другима је дозвољено ухватити се за чамац само у крајњем случају изнемоглости и друге опасности или теже повреде. У супротном је чамац скоро немогуће извући на обалу. Чамац на обали окрећемо у прави положај. Затим се скуп екипа поново укрцава у чамац и наставља са предвиђеном вожњом даље.

У случају широке и мирније воде, сви се одмичу од чамца, а само један га уз помоћ помочног ужета причвршћеног на један од бокова чамца окрече чамац у прави положај. При томе је потребно пазити да при окретању чамца не ударимо некога од чланова посаде, која плива близу чамца. Кад је чамац у правом положају, почиње укрцавање тако, да свако прво у чамац убади весло и тек после тога се пење у чамац сам. Пазити морамо, да неко држи противтежу на супротној страни од укрцавања у чамац.

5. Објаснити се мора свима основе воде и понашања воде. Како чамац реагује на нагиб, како га усмеравамо, шта постижемо са одређеним покретима као што су веслање унапред или уназад и шта је са нагињањем чамца. Јасно им се морају објаснити поступци, када чамац удари у препреку бочно, или спреда и слично.

6. Људе упозорити на хладноћу воде и пре уласка у чамац по могућности омогућити пливање у реци. То да запливају у реци даје им осећај сигурности и савладавање реке. Тиме стичу потребну сигурност за случај несреће.

Поступци спашавања на води:

Спуст по реци не чинимо никада сами. Увек изведимо спуст са најмање два чамца тако, да је могућа међусобна помоћ. Размак међу чамцима треба да буде увек довољно велика, да међусобно не сметају и довољно кратка, да увек виде један другог.

1. Одмах по старту морамо испробати да ли још увек владамо техником спашавања. У кајаку ескимски окрет и слично. У вечим чамцима, практично испробамо све, што смо пре старта теоретски обрадили. Практично испробавамо пре свега поступке за спречавање превртања. Намерно се залетимо у какву стену, најбоље са различитим деловима чамца и на такав начин кроз игру покажемо људима потребу за одређеним реакцијама. Ту су и најважније вежбе у маневрисању чамцем, веслање уназад и слично. Важне су и вежбе, да чамац уведемо у противток, кад чамац бочно удари у стену. Посада при томе упознаје нагињање чамца и возне карактеристике чамца. Људима морамо те карактеристике чамца објаснити јасно и имати једноставне наредбе за радње, које морају по наредбама вође чамца испуњавати.

За случај несреће:

На реци требају увек бити најмање два чамца, да могу међусобно помоћи један друге. У случају кад испадне из чамца један члан посаде, а река не омогућава заустављање пливајућег може купити само други чамац! Зато је битно, да чамци, који плове заједно, пазе један на другог и на тешким деоницама, где је могуће сачекују.

1: Чамац се залети у стену

1.1 Најлакши облик је, кад чамац наседне. Следи трзај, при изненадној промени брзине чамца. Чамац се не миче. Могућност пада у воду је мала. Веслача у води је потребно одмах извући. Ако то није могуће мора сам пливати према обали, где ћемо га касније купити.

Са променом тежишта у чамцу пробамо део који је насео растеретити и тиме омогућити току, да нас однесе. То постижемо тако, да се део веслача помакне у део чамца, који није насео. Чамац је тако неколико тренутака по испловљавању без надзора, што морамо предвидети. Посада мора чим пре да заузме своја места и тиме успоставља надзор над чамцем. Рад екипе мора надzirати најбоље из другог дела чамца. Посебно мора пазити на против ток иза места наседања, јер може код неправилног распореда посаде преврнути чамац.

Наседање можемо решити и тако, да један или више чланова екипе напусте чамац и рукама га погурају у дубљу воду. Ту морамо пазити да се сви чланови посаде врате у чамац. Задњи придржи чамац, да сви заузму своја места и затим и сам ускочи у чамац. На такав начин је чамац сво време под надзором.

1.2. Чамац се залети у стену прамцем или крмом. Следи јак удар тј. окрет чамца при чему други део може достићи велику радијалну брзину. Обоје може довести до пада једног или више чланова посаде из чамца. Због удара већина посаде склизне са својих места. Чамац се тада креће неконтролисано или делимично неконтролисано. Пазити морамо на против токове иза препреке у коју смо ударили, јер нас може неприпремљене преврнути. Најпре морамо посаду сместити назад на њихова места, да постигнемо контролу над чамцем и тиме спречимо могуће превртање. Одмах после тога почињемо са спашавањем палог члана у воду. Вођа чамца мора све који су пали у воду сво време имати на оку.

1.3. Чамац бочно удара у препреку. Тај случај је најопаснији. Већ у напред га покушавамо избећи тако, да подесимо чамац пре него што се залети у препреку са једном од страна. При бочном налету мора сва посада на једну страну чамца и то на ону, којом је чамац ударио у стену. Код лакших облика је довољно, да се веслачи са седишта «балона» чамца спусте у дно (средину) чамца. У оба случаја се растерети бок чамца, у којег удара речни ток. Тиме спречавамо, да би ток потопио бок чамца и да би вода почела тећи у чамац. Чамац се одгуривањем од стене, постави у жељени смер. Никако не смемо чамац гурати према току.

Ако је водени ток продро у чамац, потребно је колико је могуће брзо изаћи из чамца на стену а одатле на обалу скачући у речни ток. Чамац остаје прикован на стени. Скакање са стене преко чамца у ток или из чамца у ток је опасно, јер је могуће, да нас вода повуче под чамац или стену, а онда следи

утапање. Побрине се, да сва посада дође на сигурно место. То је место, где могу чекати на извлачење чамца. Чамац се уз помоћ ужета и кориштењем тока одваја од стене. Може се догодити, да је чамац тако прикован, да је потребно испустити ваздух и тиме му смањити отпор на једном од делова, да би га тако лакше извукли.

1.4 Чамац се крмом и прамцем истовремено удари у стене међу којима теће речни ток. Са нагињањем чамца морамо пазити, да речни ток не почне тећи у чамац. Чамац у таквом случају постаје јако нестабилан. Најбоље је, да посада седне на дно чамца. Тиме постижемо, да се рубови чамца дигну из воде и оптерећењем средине постижемо бољу стабилност чамца. Два члана посаде један на прамцу други на крми покушавају чамац помакнути тако, да се ослободи прамца или крма, што значи испловљавање чамца. Чамац је по испловљавању неко време без надзора. Посада мора што пре заузети своја места. Код ове врсте инцидента је могуће, да неко испадне из чамца. Спасити се мора сам пливајући до обале или веће стене, гдје га покупимо по испловљавању чамца.

2: Чамац се без контроле креће по реци. То се може десити код неке од горе набројаних несрећа. А може и због губитка дела посаде или весала. Мање искусни треба да на тежим деоницама седну на дно (у средину) чамца, тиме му повећавају стабилност и осетљивост на бочне нагибе. Вођа чамца сам тј. са искуснијим веслачима усмерава чамац по реци при чему пази, да не плови бочно у односу на ток реке. Чим пре је потребно са таквим чамцем на обалу, гдје се посада скупља и затим зависно о процени наставља са вожњом или сачека решење. Из другог чамца се позајми нешто весала, тако да постижемо сигуран број веслача.

3: Чамац на великим таласима или ролама. Чамац је на великим таласима мање стабилан. На таласима је чамац у води само на неким местима а не читавом дужином. То му смањује стабилност, на шта је потребно пазити. Пре свега је опасна бочна вожња на таласима, Водич рафта мора пазити, да чамац држи жељени смер и пази на равнотежу.

Рола је посебан облика таласа, који се обрушавањем затвара сам у себе. Због обрушавања има велику зауставну моћ. Удар када чамац заплочи у ролу је понекад једнак удару, кад чамац удари у стену. Због тога је потребно пазити на нагиб чамца, да се не преврне и да због удара не падне неко од веслача из чамца у воду. При бочном паду у ролу је потребно пазити на нагиб. Главни ток не сме тећи у чамац, јер би се чамац у том случају брзо преврнуо. Најбоље решење је, да веслачи седну на дно чамца или се нагну на пену роле. Затим се чамац веслањем доведе на један од крајева роле, где је излаз из роле могућ.

Техника спашавања из чамца:

1. При паду једног или више веслача из чамца. Најпре је потребно побринути се за надзор над пловљењем чамца. Тек, кад смо сигурни, да владамо чамцем и да се чамац неће преврнути због спашавања почињемо са спашавањем. Водич рафта мора имати сво време надзор над веслачима испалим из чамца и докивањем им одреди тј. нареди начин спашавања или изласка на обалу. У случају, да је онај што је испао довољно близу и да се сам ухвати за чамац да би га касније извукли.

Вођа чамца им може одмах избацити уже са вречицом, која је у овом случају више психолошка помоћ. Вречицу је нужно употребити одмах само у случају, ако смо на улазу у јако опасан део, где је потребно испалог одмах извући из воде. Уже може употребљавати само вођа чамца, јер би се у супротном случају бачена ужад унакрсно уплела, што онемогућава веслање.

2. Код превртања чамца мора вођа чамца одмах имати преглед над ситуацијом. Прегледати мора шта је са његовом посадом, да ли су сви, где су, куда их носи вода и да ли је неко повређен. У случају повређеног одмах прихвата део посаде, да му помогну тј. помаже му он сам. Он сам са помоћницима или веслачи које одреди извлаче чамац на обалу. Најбитније је, да се за чамац не држе други, јер то јако омета извлачење чамца. Битно је такође, да што пре додирнемо дно реке. То значи да што пре дођемо у део реке, који није дубок, да би се могли одгуривати ногама о тло, што помаже код извлачење чамца на обалу.

Ту се може употребити уже, које се закачи за чамац и са другим крајем плива ка обали. Затим ужетом повуче чамац до обале.

Кад повучемо чамац до обале скупимо посаду и настављамо са спустом. Ту је битно, да је код превртања свако држао своје весло јер се у супротном случају може догодити, да је цела посада без весала и тиме је даљи спуст онемогућен.

Помоћ код спашавања:

Битан део спашавања из чамца је спашавање посаде другог чамца. У случају, да се преврне чамац иза нас, што пре заустављамо свој чамац, одредимо део посаде да држи смер чамца а други део одредимо за извлачење људи и опреме из воде. Спремимо и уже са вречицом или слично. Тако спремни сачекамо, да допливају до нас људи, који се још нису спасили тј. опрему, коју су испустили из руку. Људима у води се приближимо са чамцем кољико је то могуће и пружањем весала или ужета, за коју се могу ухватити да би их извукли. Кад завршимо са спашавањем људи, наставимо обалом пешице на место несреће помоћи при извлачењу чамца.

Ако се преврне чамац испред нас, морамо га што је брже могуће пре обићи и спустити се за пливајућим људима да би их извукли из воде. При томе посади поделимо задатке. Део води рачуна о смеру чамца а део помаже при извлачењу људи из воде. При томе употребљавамо весла и ужад. Кад достигнуемо најудаљенијег заустављамо се. Водич рафта који врши спашавање мора имати све спашавајуће у видокругу и видети, да неко недостаје. Затим заплavimo чамцем према обали и вратимо се на место несреће да помогнемо извући чамац.

Технике спашавања са обале:

Спашавање са обале

Спашавање са обале реке је у великој мери једнако спашавању из чамца. Пливајућег покушамо што пре извучи из воде. За помоћ можемо употребити уже, весло чамац или грану.

За успешно спашавање морамо стајати увек ниже од места несреће. Чак и дуго уже нам у случају, да стојимо изнад места несреће не помаже. У случају да стојимо изнад места несреће морамо се по обали чим пре спустити и потражити ниже и погодније место. У много случајева је спашавање могуће само, да и ми запливамо за пливајућим.

1. Са обале спашава једна особа

Када са обале спашава једна особа, у обзир долази само бацање ужета и спашавање са другим предметима. Никако не долази у обзир спашавање скакањем у воду.

Пазити морамо, где да покушамо пливајућег извући из реке. У моћном току то скоро да није могуће, јер су силе, које делују на тело пливајућег велике и скоро га је немогуће задржати. Зато га је потребно спустити по току, до прве препреке, где га одмах иза препреке повучемо ка обали. Зато је битан већ положај, којег бирамо као спасиоц. Погодни су што више истурени положаји у ток реке, да би раздаљина до пливајућег била што краћа.

Добар положај је на препреци, који има иза себе велики против ток, где можемо повући пливајућег да изађе из тока реке и тек потом га вучемо из реке према обали. Пазити морамо, да је место одакле спашавамо стабилно и да на њему добро стојимо. При могућем губитку равнотеже можемо и сами пасти у воду и тиме онемогућимо успешно спашавање.

При бирању положаја морамо пазити, да речни ток пролази поред њега. Тако речни ток сам доноси пливајућег до нас, што нам олакшава посао.

2. Спашавање са обале у пару:

Вреди све исто као да спашавање вршиш сам. Имамо зато више могућности за спашавање пливањем. Спашавање пливањем је сигурно уколико нас на ужету држи спасиоц на обали. Спашавање је могуће и тако, да имамо за обалу привезано фиксно уже са карабином док сами за њу нисмо везани.

Спасиоц којег на обали држи други сопасиоц, пливањем може пливајућег спасити тако, да га ухвати. Најбоље, је да га ухвати отпозади. Може га ухватити и за други део тела, за руку или труп. Никако није добро хватати за делове опреме пливајућег, јер је опасност да опрема припита уз тело попусти или му је у најбољем случају можемо скинути са тела. Тиме га можемо довести у нежељену додатну опасност.

Спасиоц мора скочити у реку тако, да га сила скока што даље потисне у ток – у близину пливајућег. Рачунати мора на то, да му је пливање успорено због опреме у коју је обучен. Због горе набројаног мора бити добро изабрано место за спашавање. Спашавање мора почети без одлагања.

2.1. Спашавање опреме:

На два начина организујемо спашавање опреме. На крају ужета потребно је имати карабин, којим закачимо опрему, коју покушавамо спасити. Пазити морамо, да нисмо никад укупчани на исто уже са опремом. Код таквог спашавања је најбоље, ако ми и нисмо прикопчани на уже. Нескопчани лакше пливамо и потом, кад је опрема већ прикопчана на уже од ње лакше измичемо.

Ако је деоница захтевна и захтева посебно осигурање спасиоца, потребно је предвидети **краће уже за опрему него ли за нас**. Најбоље је, да је уже за опрему фиксирано за обалу, док нас на ужету држи спасиоц на обали. За фиксно се уже не сме спасиоц никада укупчавати.

3. Спашавање у групи:

У групи мора сваки спасиоц у води имати бар једнога на обали, који контролише догађање око њега и са њим. Најбоље, шта ће ко спашавати. Никада није добро имати на истом месту више од једног спасиоца у води. Ако је група велика онда спасиоци треба да се смишљено распореде по обали или још боље на обе обале реке.

Самоспашавање:

Самоспашавање је техника, коју употребљавамо, ако се преврнемо сами и у близини нема никога, ко би нам прискочио у помоћ. Најпре морамо имати у мислима своју сигурност. Привезати на себе било који део опреме смртно је опасно. Прво морамо видети да ли можемо спасити себе. Опрему можемо спасити касније, јер ће нас најчешће причекати недалеко низводно на реци. Себе спасимо тако, да што пре допливамо до обале тј. у против ток.

Уколико смо опрему изгубили са вожњом по реци не можемо наставити. Битно је, да имамо код самоспашавања уже за спашавање при себи. Са ужетом за спашавање можемо касније спашавати опрему.

Ако имамо могућност спашавања опреме одмах, да себе не би довели у додатну опасност онда је то оправдано. Најпре се побринемо за весло, којег избацимо на сигурно. То значи на обалу или у против ток, где ће нас сачекати. Ако такве могућности за избацивање немамо закачимо га за чамац и спашавамо заједно са чамцем. Најбоље је, ако весло гурнемо у отвор чамца, тако, да га ток не однесе. Све заједно потом повучемо ка обали. Пливамо тако, да држимо чамац једном руком и леђно пливамо са замасима друге према обали.

У случају мирне и широке воде чамац се исплати окренути на праву страну чак и ако при томе захвати нешто воде. У случају брзих бујичастих река то се не чини. Чамац се мора у таквом случају што пре извући ка обали.

Технике ужетом:

Код самоспашавања морамо познавати основне технике ужетом и чворове. Савладати морамо рад са котурачом, која нам може помоћи при извлачењу чамца из воде. Најчешће се морају употребљавати технике, које уз помоћ котураче или са карабинима смањујемо силу извлачења опреме из тока реке.

Опрема за спашавање:

Основна опрема за спашавање су кацига, прслук за спашавање и добра неопренска одећа.

Барем вођа чамца мора имати уже за спашавање. На захтевнијим рекама или рекама, које то због специфичности захтевају уже мора имати сваки члан посаде. Уже је најбоље имати у посебном џепу на прслуку за спашавање, никако не сме висити на било ком делу опреме, јер се уже у води може одмотати, што нас доводи у опасности, могуће и смртне.

Додатна опрема су карабин, котурача и додатна ужад, које има један од чланова посаде, док нису обавезни на мање захтевним рекама.

Психички утицаји

Водич не сме заборавити, да је несрећа шок за унесреченог. Шок се спречи или смањи његов утицај тако, да се опасност унапред објасни, посада упозори на могуће ситуације и неку од тих ситуација симулира тј. испроба.

Рафтинг водич мора деловати самопоуздано, у људима будити поверење и осечај сигурности. Зато је битно, да су наредбе сво време јасне, гласне и не у супротности. Посада мора и сама знати како се спашава у најчешћим ситуацијама.

Посаду је потребно упозорити на дубину воде, која најчешће није дубља од метра и на могућност загрцавања водом, што смањује способност дисања. Треба да удахну ваздух већ, кад виде да чамцу прети превртање или пад члана посаде у воду а не, кад су већ у води. Кад су у води најпре изроне на површину и тек кад леже на леђима могу почети дисати нормално.

Стресне ситуације на неке делују стимулативно а на неке поражавајуће. Добро је већ на старту оценити који члан посаде спада у коју групу и на оне, који стрес слабо подносе морамо бити посебно пажљиви.