




Manual: Líder de viaje



El propósito del manual del "Líder de viaje" es brindar al alumno y a su instructor una base sólida para trabajar y ayudar a formar guías preparados para convertirse en líderes excepcionales de viaje. Para delinear las expectativas básicas de un líder de viaje y desarrollar confianza y habilidades de organización y liderazgo para correr el río con sus invitados.

 *Nota: Los protocolos del Covid-19, deben ser implementados por proveedores turísticos, proveedores de actividades de aguas bravas, cursos, proveedores de capacitación, etc. de acuerdo con las pautas nacionales y locales de las autoridades nacionales y locales para la salud y la seguridad de todos. Dado que las pautas nacionales y locales pueden cambiar con el tiempo, se deben seguir los protocolos nacionales y locales en caso de diferencia.*

Líder de Viaje:

El liderazgo comienza enmarcando la experiencia para los pasajeros. El modelo de flujo se utiliza para este marco.

- A continuación, hay una sección sobre la conversación previa al viaje al comienzo del viaje.
- Tercero, este capítulo discute el grupo gestión que implica la gestión de balsas en el viaje.
 - Esto incluye técnicas de correr en el río.
- Cuarto, hay una sección de evaluación de la comodidad de los pasajeros en el agua. En un viaje, esto es importante.
- En términos de un curso de instrucción de rafting, el ejercicio de lanzar bolsas es importante para lograr esta tarea para los estudiantes.

La experiencia

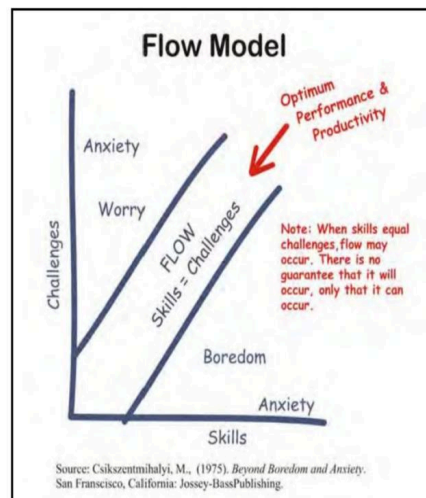
Hay dos enfoques claramente diferentes para crear la experiencia para los participantes.

Curiosamente, ambos enfoques tienen sus raíces en la misma investigación. Comienza la discusión con el modelo de flujo y "buscando el dominio". Con la introducción de riesgos percibidos y un líder o guía que proporciona considerable conocimiento, habilidades y experiencia a la actividad, la segunda "montaña rusa surge el enfoque de "experiencia".

Buscando maestría -

Un navegante o para eso importa cualquiera que busque el dominio, los intentos de aportar todos sus conocimientos, habilidades y experiencias para enfrentar los desafíos presentes.

(Figura 1: *Flow Model*) Conceptualmente, el modelo de flujo sugiere la relación entre el desafíos presentes y las habilidades de la individual. Aunque Csikszentmihalyi no lo hizo centrarse en los riesgos percibidos al discutir el flujo experiencia, una persona que busca el dominio busca minimizar los riesgos percibidos porque percibir los riesgos potencialmente disminuyen la correspondencia proceso de las habilidades a los desafíos. O, quizás mejor dicho, modifican el relación. Esto debería hacerse evidente en la siguiente sección sobre la experiencia de aventura Paradigma.



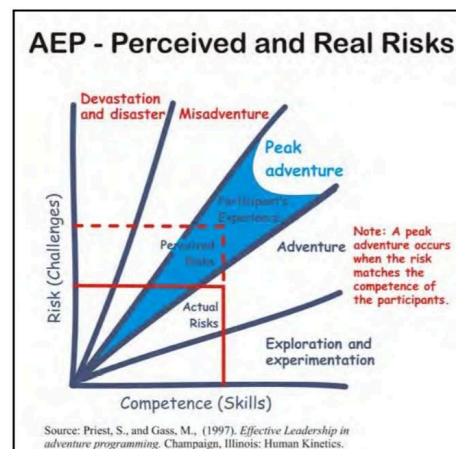
Típicamente, surfeando una ola, haciendo un giro turbulento, o hacer otra maniobra es un forma de arte donde el navegante coincide con el desafío de la maniobra con su habilidad para realizar la maniobra. El dominio es el capacidad de encontrar la delgada línea entre desafíos y habilidades. En términos de flujo modelo, el flujo puede ocurrir cuando esto sucede. El flujo puede o no ocurrir, solo que puede ocurrir. El navegante sabe cuándo ocurre porque de acuerdo con la metodología de flujo, síntomas típicos de una experiencia de flujo incluir una fusión de la actividad y experiencia, una pérdida de la realidad externa y un Unidad con la experiencia. Un clásico síntoma de no estar en una experiencia de flujo es pensando y analizando conscientemente



lo que él / ella está haciendo para obtenerlo. En esta situación, el navegante está viendo la actividad externamente y la experiencia de flujo no es ocurriendo.

Los atletas y navegantes que buscan dominio requieren, conocimiento, habilidad y experiencia. Práctica y la experiencia proporciona al navegante la habilidad y habilidad para poder encontrar la ventaja y colocar el bote y el navegante en una danza cinestésica con el agua en movimiento. Con el tiempo, el atleta y el navegante aumentan sus habilidades y esto aumenta los desafíos para corresponder con las nuevas habilidades desarrolladas. Es un proceso de desarrollo de habilidades y buscando el dominio de la actividad.

Vale la pena señalar la otra posición en el modelo de flujo. Si los desafíos exceden grandemente las habilidades, la ansiedad ocurre y si son leves excede las habilidades, se produce preocupación. Sobre la parte inferior del gráfico, si las habilidades exceden considerablemente los desafíos, se producirá ansiedad y si superar ligeramente los desafíos, el aburrimiento ocurre.



Paradigma de experiencia de aventura (AEP)

- Desarrollado por Priest y Gass (1997), el Adventure Experience Paradigm incorpora un modelo de flujo genérico incrustado en el paradigma (Figura 2: Adventure Experience Paradigm) Desde una perspectiva de programación, el paradigma es fundamental. Hay dos diferencias significativas con respecto al modelo de flujo.

- El modelo de flujo se centra en el individuo. La AEP presenta a un líder o programador que facilita la experiencia.
- Segundo es la introducción de percepción riesgos y competencias percibidas.

Como en el modelo de flujo, el programador busca hacer coincidir los desafíos y riesgos presentes en la actividad con las habilidades y competencias de los participantes.

- Una aventura máxima ocurre cuando los dos están emparejados o son en equilibrio.
- Una desventura, devastación y desastre ocurren cuando los riesgos y desafíos son grandes exceder las competencias y expectativas de los participantes.
- Proporcionar actividades en este rango puede fácilmente conducir a la insatisfacción de los participantes y eventualmente puede llevar a ser demandado.

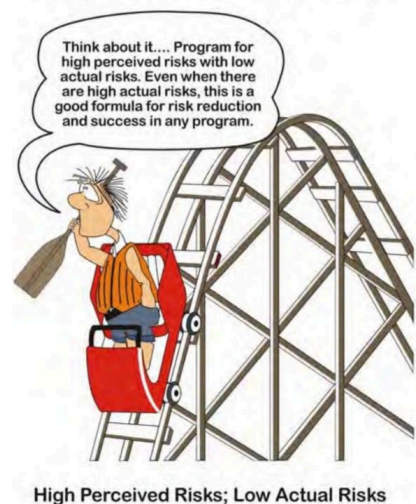
Si las competencias y habilidades superar los desafíos, una experiencia de "aventura" y "exploración y experimentación" puede ocurrir.

Dado que el líder o programador aporta considerables conocimientos, habilidades y experiencia a la actividad, sus la capacidad puede compensar fácilmente la falta de ella por parte del participante. O con la introducción de percibidos riesgos y desafíos, el líder o programador puede crear una aventura máxima al mismo tiempo reducir el tiempo los riesgos reales (Figura 3: Riesgos Reales y Riesgos Percibidos) Esto hace que la actividad sea más segura. Esto describe la montaña rusa experiencia discutida en la siguiente sección.

En el caso de las guías de balsa, la guía aumenta los riesgos percibidos mientras reduce o gestiona los riesgos reales. Elegir la ruta designada o estándar a través de un rápido es un ejemplo de reducción riesgos reales. Haciéndolo una carrera emocionante aumenta con los riesgos y desafíos percibidos. Es el aplicación de la experiencia de montaña rusa a crea la experiencia deseada mientras haces actividad más segura también.

Pseudo 4 - Como una barra lateral importante para esto discusión, el participante puede haber percibido competencia o habilidades percibidas. Un "pseudo-4" es una persona que cree que tiene la habilidad y habilidad cuando no lo hacen. Se basa en el Hershey (1984) El liderazgo de la situación y (Kauffman, 2011). En el modelo, el líder está en la fase de delegado donde tienen la habilidad para hacer la tarea y tienen la motivación o voluntad de hacerlo. En términos de una balsa guiada viaje, los pasajeros acaban de tener éxito negoció grandes rápidos y aguas bravas. Son

Roller Coaster Experience





dispuesto y motivado para correr aguas bravas y es fácil para ellos creer que tienen la habilidad de hazlo cuando realmente no lo hacen. No se dan cuenta que negociaron con éxito el río debido a la habilidad de la guía. Por lo tanto, el "pseudo-4". La solución simple es recordar a los pasajeros que no intentar correr en el río sin la guía de un guía entrenado.

Experiencia en la montaña rusa (Figura 4: Roller Coaster Experience):

riesgos y desafíos percibidos y la confianza en un líder o programador para las habilidades de los participantes son los factores detrás de la experiencia de la montaña rusa. Bastante simplemente en términos del AEP, el líder o programador busca mejorar la experiencia aumentando riesgo percibido mientras que al mismo tiempo reduce y gestiona riesgos reales. Proporciona una experiencia máxima eso es más seguro al mismo tiempo.

Considere la montaña rusa. Es alto en el riesgo percibido y bajo (con suerte bajo) en el riesgo real. El rodillo la montaña rusa se inspecciona diariamente. La probabilidad de que una persona suba a una montaña rusa y tenga un viaje exitoso Es bastante alto. La montaña rusa se monta en una pista. Existen dispositivos de seguridad para mantener a las personas de forma segura dentro del portavasos. El paseo está diseñado para minimizar el riesgo real. ¿Cuándo fue la última vez que una montaña rusa salió del pista? Está diseñado para crear riesgos percibidos altos con riesgos reales bajos.

Como práctica, un programador de deportes de aventura quiere crear una experiencia de tipo montaña rusa disminuyendo los riesgos reales y aumentando el riesgo percibido. Sí, existen riesgos en los ríos que corren. Nunca el menos, la guía busca reducir los riesgos reales mientras maximiza los riesgos percibidos.

Para el guía de balsa o el programador de deportes de aventura, la montaña rusa es un buen modelo para utilizar. A pesar de que los riesgos reales no se pueden eliminar en la medida de una montaña rusa real, se pueden minimizar. los guía toma la ruta designada. Es como si el bote estuviera sobre un conjunto de rieles, muy parecido a una montaña rusa. Tomar una ruta designada o estándar reduce constantemente los riesgos. Además, el viaje evita altos niveles de agua. Al mismo tiempo, la guía puede



aumentar los riesgos percibidos. Esto se puede hacer verbalmente o cepillando deliberadamente contra rocas para crear la percepción de mayores riesgos por parte de los participantes. Es la experiencia de la montaña rusa. que minimiza los riesgos reales al tiempo que aumenta los riesgos percibidos.

Viaje en balsa desde el infierno - La discusión previa discutió el concepto de igualar el habilidades para los desafíos de los participantes para crear una experiencia de aventura óptima. Aunque puede parece obvio, en la práctica, puede que no sea algo fácil de hacer.

El 30 de septiembre de 2004, un grupo de empleados de una importante empresa en el área metropolitana de Washington. La región participó en un ejercicio de trabajo en equipo en el río Shenandoah cerca de Harpers Ferry, West Virginia. El viaje en balsa por el río Shenandoah fue uno de los principales componentes del programa. los El río estaba inundado. Varias de las balsas se voltearon y uno de los pasajeros se ahogó en el viaje. Los siguientes pasajes fueron tomados de la declaración de uno de los participantes que participaron en ese equipo experiencia de construcción. Como sugiere el título, este viaje resultó ser el viaje en balsa desde el infierno para los participantes.

Fue un ejemplo clásico de la compañía (es decir, guías) que no coincide con la experiencia proporcionada con el experiencia entregada. El río estaba arriba. Lo corrieron en la inundación porque era donde estaban, no donde sus pasajeros estaban en. En términos del paradigma de la aventura, se convirtió en una "devastación y desastre" experiencia. Aunque hubo un acuerdo con respecto al fallecido, los otros participantes demandaron por problemas mentales daños y perjuicios. No ganaron su caso por daños y perjuicios. En cualquier caso, la experiencia que tuvieron no es la mayoría de los guías profesionales quieren que sus pasajeros tengan después de un día de rafting.

Charla Previa al Viaje

Si una viga lleva pasajeros en su balsa, es importante hacer una conversación previa al viaje. Esto incluye privado viajes, así como viajes comerciales. En un viaje privado, la conversación previa al viaje tiene varios beneficios. Proporciona un resumen de la experiencia en el río y lo que se espera de los pasajeros (es decir, la tripulación). No asumas los pasajeros saben lo que es "revestimiento alto". Les proporciona procedimientos de seguridad en caso de que



se caigan o si hay otro contratiempo Le permite al capitán cubrir los comandos que pueden esperar usar para maniobra el bote. Les ayuda a sentirse cómodos en el bote y que el capitán (guía) está a cargo y saber lo que están haciendo La conversación previa al viaje puede ocurrir en tierra, en el agua o en ambos.

Los viajes comerciales generalmente dividirán la conversación previa al viaje en una conversación en tierra y en el barco. La charla previa al viaje generalmente se hace en grupo. Debido a demandas judiciales, ha adquirido una importancia y formalidad que no se ha otorgado a otras actividades fluviales. Hay ejemplos en los que la conversación previa al viaje se grabó en video o un guía tiene una verificación lista para asegurar que todos los temas fueron cubiertos por los presentadores.

La charla en el barco generalmente es realizada por cada guía de balsa. Se centra en trazos, comandos y otras habilidades específicas que los pasajeros tendrán que convertir en un equipo cohesionado mientras está bajo el mando de la guía.

Para las plataformas de remo, la conversación previa al viaje tendrá un enfoque ligeramente diferente ya que no hay necesidad

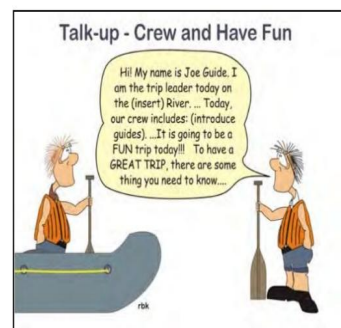
para cubrir golpes de paleta y comandos. Sin embargo, la mayoría de los otros temas son incluido.

Con respecto a esta sección, lo siguiente se toma nota de descargo de responsabilidad. Los temas son sugerencias y no constituyen una industria estándar. Cada grupo necesita usar estas sugerencias como base y construir sobre ellos para satisfacer las necesidades específicas de su situación. Como se señaló con las plataformas de remo, algunos de los temas pueden no estar incluidos.

Introducción (Figura 6) - El propósito

de la introducción es presentarte, otras guías si es apropiado, y que va a ser un día divertido en el río. Algunos consejos para considerar se enumeran a continuación.

- Quién eres y tu papel.
- Presente las otras guías y sus papel en el viaje (por ejemplo, plomo y barrido).
- Proporcionar una visión general del río, sus dificultad y lo que pueden esperar en el río.
- Lo que se espera de los pasajeros
- Enfatice que será un viaje divertido.
- Y la charla previa al viaje ayudará a hacer si un viaje divertido!



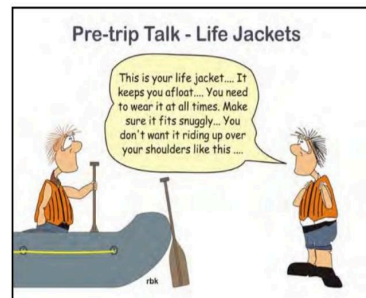
Experiencia (Figura 7) - Como general

regla, la guía quiere coincidir con la experiencia buscado por los pasajeros con lo proporcionado.

Sea realista al describir la experiencia en términos de sus requisitos físicos y mentales.

Busque cualquier aprensión excesiva en los pasajeros y abordarlo. Puede ser necesario hacer esto en privado y puede ser apropiado para que el pasajero no vaya al viaje. Muchos de las muertes comienzan con clientes que intuitivamente no quieren ir de viaje y continúan con el viaje cuando realmente no deberían.

Las soluciones pueden incluir poner al pasajero



en una balsa fuerte o sacándolos del viaje.

A continuación se enumeran algunos consejos a considerar.

- Proporcionar una descripción general del río, su dificultad y lo que pueden esperar en el río.
 - Brindar lo que son los pasajeros espera hacer en el viaje de hoy.
 - Indicar el grado de física esfuerzo requerido y si hay alguno
- Consideraciones médicas o de salud que la guía necesita saberlo.

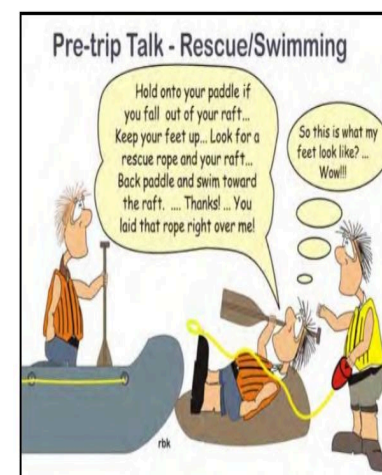
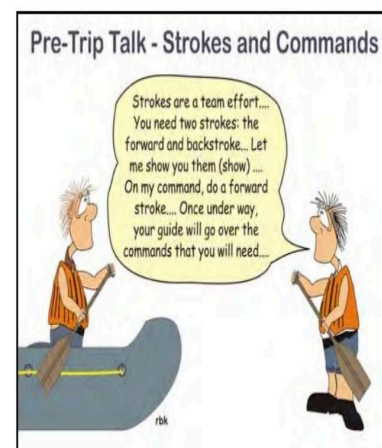
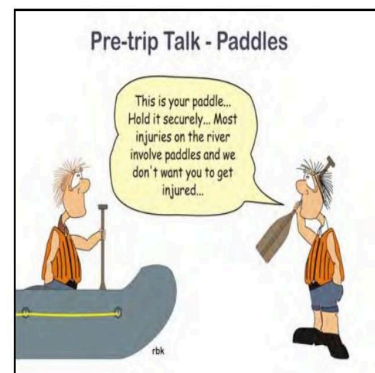
PFD (Figura 8) - La mayoría

empresas utilizan PFD Tipo V que requieren el PFD que se usará para conocer la Costa Requisitos del carro de guardia. Ellos no son muy diferente a los chalecos salvavidas Tipo III.

Para los pasajeros, es importante que saber cuándo deben usarse y cómo deben estar colocados correctamente. Es importante para que la guía inspeccione el ajuste de cada chaleco salvavidas del pasajero. Algunos consejos para considerar se enumeran a continuación.

- Indique cuándo debe usarse ...
- Respuesta: En todo momento en el río.
- Haga hincapié en que debe ajustarse bien.
 - Los guías comprobarán el ajuste. Es importante para que el guía inspeccione el ajuste del chaleco salvavidas de cada pasajero.
 - Si te caes de la balsa, la vida la chaqueta te ayudará a mantener la cabeza sobre el agua y la respiración.

Paletas (Figura 9): las paletas pueden peligroso. No deben usarse para salpicando a otros palistas. Muchas personas tienen herido por paletas. Respecto a las salpicaduras,

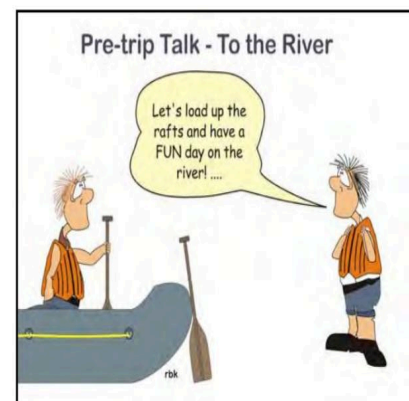


trátelo como cualquier otra actividad con reglas sobre su conducta y con especialistas

Equipo diseñado para rociar a otras personas.

A continuación se enumeran algunos consejos a considerar.

- Cómo sujetar la empuñadura y el cuello del paleta
- Sujete siempre la empuñadura
- Las paletas pueden causar lesiones
- Absolutamente sin salpicaduras de otros pasajeros con remos ... es peligroso.



Trazos y comandos (Figura 10): a menudo, los trazos y comandos están cubiertos por el guía cuando tienen sus tripulaciones reunidas en sus barcos. Cada guía tiene la tarea de hacer que la tripulación responder en equipo bajo las órdenes del guía. A continuación se enumeran algunos consejos a considerar.

- Los pasajeros deben conocer dos estilos: hacia adelante y hacia atrás.
- Comandos de trazo básico.
- Mando del lado alto.

Rescate / Natación (Figura 11) - Cada

River tendrá procedimientos generales con respecto rescate ya sea desde la costa o desde balsas.

Por ejemplo, un viaje con el método "follow-the-

el enfoque "líder" tenderá a utilizar el barco

rescates. Por el contrario, los viajes con el remolino

con la esperanza de que el enfoque pueda hacer hincapié en la costa

rescate. De cualquier manera, los pasajeros necesitan saber

que esperar. Algunos consejos a considerar son

enumerados a continuación.

- Mostrar natación activa y pasiva
- Nada hacia tu balsa
- Cuándo buscar una cuerda del apuntalar
- ¡Recuerde mantener los pies en alto!
- Cómo respirar en las olas

Hacia el río (Figura 7.12): esta es la conclusión. Debe ser breve y el grupo debe moverse al río. A continuación se enumeran algunos consejos a considerar.

- Mantenga la charla breve o perderá la audiencia



- Puede que haya puntos que deban cubrirse a efectos de responsabilidad. Sepa lo que son y haga asegúrese de cubrirlos.
- Intente insertar algo de humor ... Pero manténgalo limpio y políticamente correcto y no a expensas de nadie.
- ¿Enfatiza que será un día divertido en el río?

Por lo general, los comandos utilizados por el capitán de la balsa se individualizan en el sentido de que cada capitán adapta sus comandos a lo que le resulte cómodo (Figura 7.13). Esto está bien. Es importante capacitar a su tripulación, ser directivo, simplemente sus órdenes y sea coherente en su uso. Los siguientes son consejos a considerar.

Entrene a su tripulación: es importante entrenar a su tripulación con sus comandos. La tripulación debe ser familiarizado con sus comandos. Literalmente, entrena a tu tripulación. Es mejor practicar en aguas tranquilas antes que tú. Necesito realizar un movimiento crucial en rápidos.

Sea directivo: en general, se trata de personas que tienen poco o ningún concepto sobre el río lectura y remo. En general, esto requiere que el capitán sea directivo. Ser directivo es decirle al pasajero específicamente qué hacer ("dame dos delanteros a la derecha") y cuándo deben hacerlo ("Prepárate para un movimiento crítico ...").

Simplifique sus comandos: para algunos, el comando de "giro a la izquierda" puede ser demasiado complicado. Puede pedir a los remeros que piensen lo que deben hacer. En contraste, "atrás a la izquierda" es más simple y más directo. Además, mantenga sus golpes simples y, por lo general, todos los pasajeros que necesitan usar son los golpes hacia adelante y hacia atrás.

Sea coherente: sea coherente con sus comandos. Si usa "atrás uno a la izquierda" y "adelante uno derecha" que no use "giro a la izquierda". Primero, requiere que piensen (es decir, el comando "girar a la izquierda" requiere que piensen si deberían hacer un golpe de espalda o un golpe hacia adelante?). Sin embargo, si entrena a su tripulación al comando de "giro a la izquierda", entonces utilícelo. Solo tenga cuidado de no mezclar comandos.

Diga los golpes: una técnica que sincroniza a los remeros de su barco es llamar a los



cadencia con "golpe, empuje, golpe ..." Esto establece la cadencia y sincroniza todos los palistas. Además, es directiva.

Consejo sobre el tiempo: hay un retraso entre el momento en que das una orden y el momento en que la tripulación realiza el trazo. Si está acostumbrado a remar solo, no hay tiempo de espera. Con una tripulación, encontrarás que tendrá que dar su comando uno o dos segundos antes de que necesite el movimiento real. Es un fácil ajuste para aquellos que están acostumbrados a remar solos.

Comandos

Comandos: adapte y modifique los comandos a sus necesidades. Practica tus comandos con tu tripulación para que sepan exactamente qué hacer cuando usted lo ordene. La siguiente es una lista de algunos comandos típicos. Se presentan como sugerencia. Individualice los comandos a su necesidades específicas y nivel de comodidad.

- Todo hacia adelante
- Todos hacia adelante - (diga los golpes con "stoke, golpe, golpe")
- Todos hacia adelante dos golpes - (indique el número de golpes)
- Todo al revés
- Todos retroceden dos golpes - (indique el número de golpes)
- Atrás uno a la izquierda, adelante uno a la derecha - (giro a la izquierda) (indique el número de golpes)
- Atrás uno a la derecha, adelante uno a la izquierda - (giro a la derecha) (indique el número de golpes)
- Half-back left - (juego de palabras de fútbol previsto) (sin comando del lado derecho)
- Half-back right - (juego de palabras de fútbol) (sin comando del lado izquierdo)
- Zona alta

Manejo de grupo

En parte, la gestión de grupos es una cuestión de supervisión. En cuanto a la realización de una actividad, hay tres tipos de supervisión: supervisión general, específica y transitoria (Kauffman y Moiseichik, 2013, pág.18). Supervisión general significa que el líder debe estar en el área de actividad y supervisar la actividad. Esto favorecería tener a todos a la vista de todos los demás en el viaje. La supervisión específica significa que el líder participa directamente en la actividad. Manipular una balsa inmovilizada o administrar primeros auxilios son



ejemplos. La supervisión de transición ocurre cuando el líder pasa de la supervisión general a la específica o de supervisión específica a general. En un río, esto no siempre es fácil de hacer. Además, requiere posicionarse estratégicamente e involucra las técnicas de carrera fluvial.

La gestión del grupo se divide en tres componentes. Primero, esta sección analiza las estrategias de carrera fluvial desde la perspectiva de los principios de supervisión. Los principios de supervisión proporcionan la rúbrica para la discusión de los otros temas. A continuación, se analizan las funciones de las balsas líder, de barrido y de rover. Esto es seguido de una discusión sobre cómo mantener el contacto visual y el espaciamiento. Por último, tres enfoques fluviales son discutidos. Estos son: seguir al líder, salto de remolino y salto rana. Estos enfoques son río dependiendo de donde la topografía del río sugiera el enfoque.

Lead, Sweep y Rover: generalmente, hay tres roles de viaje. Estos roles son la balsa de plomo, barrido y rover. La balsa principal tiene las siguientes responsabilidades. Establece el ritmo de viaje del grupo. El plomo la balsa debe conocer la ruta, lo que facilita que las otras balsas "sigan al líder".

Normalmente, el otras balsas no pasan la balsa principal. Esto no incluye situaciones de salto rana o remolino. A menudo, la balsa líder es la líder del viaje, pero no tiene por qué ser así. La balsa de barrido trae la parte trasera del viaje. Generalmente, tiene las siguientes responsabilidades. Normalmente, el barrido lleva el botiquín de primeros auxilios. El barrido debe ser uno de los navegantes más hábiles, ya que deben ser capaz de acceder a casi cualquier lugar del río para realizar un rescate. Al igual que con el líder, otros barcos necesitan quédese delante del barrido. Al igual que con el plomo, hay situaciones organizadas como saltos o remolinos saltando donde el barrido muchos técnicamente no será el último barco. Por lo general, el líder del viaje no es el barrido.

Independientemente, es responsabilidad del barrido llevar la retaguardia y brindar asistencia a cualquiera en problemas en cualquier parte del río.

Un vehículo de superficie vaga desde el principio hasta el final del viaje. Esta posición es opcional. A menudo, el líder del viaje utilice este papel ya que proporciona una buena supervisión general. Hay varias buenas razones por las que no es ventajoso que el líder del viaje no sea la balsa líder. Si el líder del viaje necesita hacer la transición a una



supervisión, el líder del viaje como balsa de plomo ya no es el líder. Esto requiere que todos los demás se detengan o alguien más para asumir el papel principal. Como rover, el líder de viaje puede configurar la seguridad en la parte inferior de una caída y moverse en posición para ayudar al rescate si es necesario.

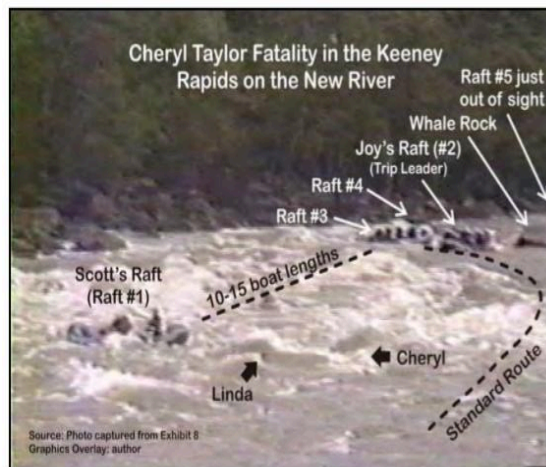
Mantener la vista visual: generalmente, hay dos enfoques para mantener la vista visual y supervisión general de otros barcos en el viaje. El primero mantiene a todos a la vista de los demás. Esta es la estrategia favorecida. Hay situaciones específicas en las que mantener contacto visual con el barco de delante y se usa la espalda. Sin embargo, tiene fallas como estrategia general de carrera fluvial. Estas estrategias se discuten abajo.

Todos mantienen a todos los demás a la vista: el bote líder mantiene el bote de barrido a la vista y el bote de barrido mantiene a la vista el bote líder. Cada barco está a la vista de todos los demás barcos. Ya que todos está a la vista de todos los demás, la supervisión general se mantiene fácilmente. Desde el barco de barrido tradicional lleva el botiquín de primeros auxilios, la supervisión de transición se facilita porque el bote de barrido puede acceder barcos río abajo.

Categoricamente, seguir al líder en el río es un ejemplo de mantener a todos a la vista y supervisión general. Los navegantes se apresuran a señalar que hay momentos en el río donde los barcos están fuera de la vista de los demás barco. Esto es verdad. Al saltar en remolino o saltar rana, uno o más barcos pueden estar temporalmente fuera de la vista de los otros barcos. Estas situaciones se consideran excepciones aceptables a la regla exigida por el topografía del río. Independientemente, como regla general, los navegantes deben tratar de mantener a todos a la vista todos los demás sabiendo que hay situaciones en las que esto no es posible.

Mantenga la vista visual del barco antes y el barco detrás (Figura 7.14) - Bajo este río estrategia de carrera, cada navegante solo debe mantener el bote delante de ellos y el bote detrás de ellos visión. Hay momentos en el río en los que este método de supervisión es aceptable o apropiado. Sin embargo, como regla general, esta estrategia de carrera fluvial es defectuosa porque no mantiene supervisión. Además, se descompone fácilmente en una situación en la que los navegantes rompen la cadena y pierden vista del barco delante o detrás de ellos. Una de las principales razones por las que esta estrategia falla es porque el las vigas miran hacia donde van y no se dan la vuelta y miran hacia atrás.

Esta estrategia de correr en el río se rompe fácilmente y se demuestra en la muerte de Cheryl Taylor en el New River en 1992. (Anexo 8, 1992) La Figura 7.14 es un cuadro capturado del video tomado por el camarógrafo que acompaña al viaje. La empresa comercial de rafting practicó el principio de manteniendo la vista visual del barco por delante y por detrás. El incidente demuestra cuán fácilmente la cadena puede romperse. Primero, la balsa de Joy (líder de viaje y balsa # 2) está guiando a las otras balsas a través de Upper Keeney y arremolinándose detrás Whale Rock. El espaciado entre balsas es bueno y excepto la balsa de Scott, es un viaje apretado a través del rápidos. Sin embargo, Scott salió en al frente del grupo, volcar camiones, y tenía varios nadadores. Tenía diez para quince esloras de barco por delante de el grupo. La cadena visual fue roto. El resto de viaje desconocía su situación y no ayudaron en el rescate hasta después corriendo los rápidos sí mismos. Podría ser argumentó que Joy no tenía supervisión general del todo el grupo y esto resultó en ella no poder transición a la supervisión y ayuda específicas de Scott.



Espaciado (Figura 7.14): el espaciado entre balsas en un viaje variará según la situación. Delimitando el discusión a la situación de seguir al líder, los barcos deben estar lo suficientemente separados como para que no choquen. Sin embargo, deben estar lo suficientemente cerca para brindar asistencia a los nadadores y otros rescates. Además, el grupo quiere mantener todas las balsas del grupo a la vista. Como "regla del pulgar", es típico un espaciamiento de cinco a seis esloras de barco entre barcos. Como se señaló anteriormente en la Figura 7.14, hay buen espacio entre la balsa de Joy y las dos balsas detrás de ella.

Seguir al líder (Figura 7.15): Seguir al líder es una técnica estándar de carrera por río en ríos de caída continua o en ríos de piscina / caída donde la caída no es particularmente significativa en términos de peligros y rescate. Como su nombre lo indica, el barco líder lidera y los otros barcos lo siguen. El barco de barrido trae la parte trasera. En general, el bote de barrido lleva el botiquín de primeros auxilios (es decir, si hay un botiquín de primeros auxilios en el

viaje) ya que es el más adecuado para rescatar otros barcos. Esto se debe a que el barrido sigue a todos los demás y en general, puede llegar a otras balsas con mayor facilidad.



Eddy Hopping (Figura 7.16): esta es una técnica estándar para correr por el río. Tiene muchas variaciones basado en la topografía del río, las características de los rápidos y la habilidad de los navegantes. Es un estándar técnica de carrera de río en piscinas / ríos de caída en ríos donde hay una gran caída, o donde hay una gran hazzard. En la forma más simple de salto de remolino, el líder o el barrido ejecuta la caída primero y establece la seguridad en el remolino debajo de la gota. Todos los demás siguen uno a la vez o en fila india con un buen espacio entre los barcos. El barrido es el último. El proceso se repite en la siguiente gota. En la carrera fluvial, este enfoque se utiliza incontables veces. A partir de este enfoque, la configuración puede volverse tan sofisticada como sea necesario y como se describe en los cuatro pasos siguientes. En Upper Yough, este enfoque se utiliza en rápidos como Bastard Falls yTriple gota. Los siguientes pasos son los siguientes.

Paso # 1: Todo el mundo sale por encima de la gota - Todo el mundo sale por encima de la gota. A menudo, el grupo saldrá y explorará los rápidos. El escultismo tiene sus ventajas y desventajas. Es útil cuando guías o los que corren por los rápidos no están familiarizados con los rápidos. Además, tiene valor psicológico para los pasajeros y aumenta su entusiasmo y aprensión. En el lado negativo, a menudo es difícil transferir el vista desde el lado del río a una vista del río. Además, lleva tiempo. En términos de aprensión, a veces es más fácil correr por los rápidos, sobre todo cuando los guías conocen la ruta.



Paso # 2: Configuración de seguridad: la configuración de seguridad puede ocurrir de varias maneras. A menudo, el líder o el barrido el barco ejecutará la caída y configurará la seguridad. Este enfoque se muestra en la figura 7.15. La seguridad puede estar en barco o en la orilla. Se muestran ambos. En algunos casos, los dispositivos de seguridad transportarán, configurarán la seguridad y luego regresarán y correr los rápidos. Esto proporciona seguridad para todos, incluido el bote de barrido. A menudo, la seguridad también es el líder del viaje o la persona en el viaje responsable de evaluar el desempeño de los guías. Posicionado debajo de la caída, esta persona puede observar y evaluar fácilmente las carreras de los otros guías.

Paso # 3: Configurar las comunicaciones y la estructura de comando: la estructura de comando implica determinar quién pasa cuando por los rápidos. Las comunicaciones entre guías logran el estructura de mando. Las comunicaciones pueden ser entre la balsa aguas abajo y aguas arriba mediante un silbato, paletas o señales con las manos. A menudo, si hay una vista restringida, un guía puede ubicarse donde hay un vista de las seguridades de remolino, caída y aguas abajo. Esta guía organiza las balsas una por una a través de los rápidos.

Paso # 4: La última balsa corre hacia abajo: la última balsa corre la bajada. Este puede ser el barco líder o de barrido.

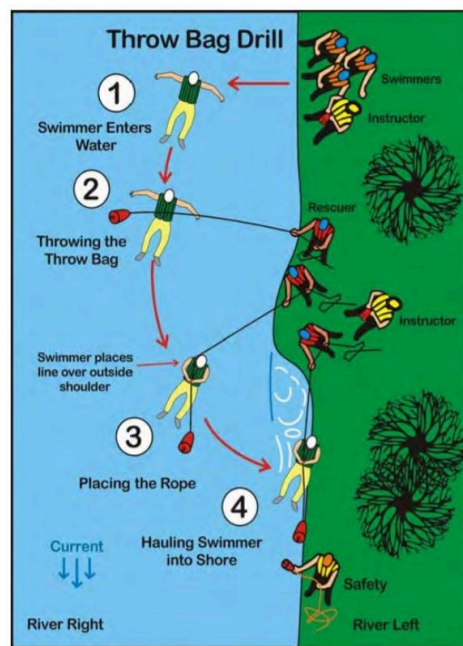
Si hay un guía en la roca, generalmente será la última balsa. Con todo el mundo río abajo de la gota el grupo avanza río abajo.

Leap Frogging (Figura 7.17): Leap frogging es una estrategia intermedia entre seguir al líder y salto de remolino. Al acercarse a una caída moderada, el bote de barrido avanza hasta el comienzo de la viaje, corre la gota y luego se arremolina por debajo del soltar. El barrido proporciona seguridad y observa la otras balsas pasando por la bajada. Cuando el resto del viaje ha corrido la gota, el barrido vuelve al posición de barrido. Una ventaja de este enfoque es que si el líder del viaje es también el barco de barrido, el líder puede evaluar el desempeño del otro barcos. Cuando todos los barcos viajan a la misma velocidad, este enfoque no siempre es un método fácil de usar. Este es el caso donde todo el grupo está compuesto por balsas. Favorece a un navegante duro (p. Ej. canoa o kayak) acompañando el viaje donde se puede pasar fácilmente al grupo y avanzar al frente del grupo. Por lo general, en un grupo de balsa, el viaje será se desplaza temporalmente y el bote de barrido se dirigirá a través de la

gota y remolino por debajo de la gota. los el resto del grupo lo sigue rápidamente. O el grupo puede deriva en la corriente y permite que el barrido lo alcance el grupo.

Evaluación de la confianza en el agua de Pasajeros

Los pasajeros deben sentirse cómodos en el agua. Esto es importante por varias razones. Es asumido que los pasajeros eventualmente se caerán de la balsa. Esto puede deberse a una serie de razones que incluyen simplemente perder el equilibrio y caerse de la balsa, inestabilidad pisar el fondo de la balsa y golpear un agujero que arroja a los pasajeros de los camiones al agua. A continuación, un el nadador que se sienta cómodo en el agua puede ayudar en su rescate. Pueden nadar hacia la balsa, evitar obstáculos en el río usando la natación defensiva, y agarre una cuerda que se les arroje. Poder nadar en una piscina es una experiencia muy diferente a nadar y sentir cómodo en aguas rápidas. Los guías deben tener esto en cuenta. Además, esta es la opinión profesional de este autor y no puede ser compartido universalmente. Las piscinas son un cuerpo de agua conocido en términos de lados y fondo. Su agua es clara. En la mayoría de los lugares, un nadador puede pararse en una piscina y pararse cómodamente en la parte inferior. De hecho, muchas personas confundirán el vadeo con la habilidad para nadar. Independientemente, nadar en una piscina puede indicar cierto nivel de comodidad en el agua. Nadar en un río es una experiencia muy diferente. El agua se mueve. Hay obstáculos con los que contender. Coordinar la respiración entre ondas puede desorientar fácilmente. Combina esto con el psicología de lo desconocido y puede conducir fácilmente a un pasajero desorientado y con pánico cuando está en el agua. La conclusión es que solo porque una persona es un buen nadador en una piscina, no suponga que es un buen nadador en aguas rápidas.



Pregúnteles: considere este el punto de partida. Pregunte a los pasajeros quién sabe nadar y quién no. Por lo general, esto le dará al guía un buen punto de partida. Busque vacilación en las respuestas. Además, puede haber preguntas de seguimiento como nadar en una piscina o en la playa. La playa sigue vadeando pero está vadeando en agua en movimiento.



Actividad de salto en roca o agua: muchas los viajes tienen una roca para saltar u otro tipo de diversión actividad donde los pasajeros están en el agua. Esto brinda la oportunidad de evaluar quién ingresa el agua y quién no. Además, proporciona una oportunidad de evaluar el comportamiento de las personas en o cerca del agua. Cabe señalar que este la evaluación se puede realizar de manera informal y sin el conocimiento consciente de la pasajeros. Aunque este autor no recomienda saltar fuera de las rocas, la actividad debe tratarse como cualquier otra actividad en términos de su conducta y seguridad consideraciones. El sitio debe ser examinado visualmente y con una paleta insertada en el agua para asegurarse de que haya suficiente profundidad y sin obstáculos. Esto debe hacerse incluso si el sitio se utiliza de forma continua. Escombros se puede barrer fácilmente en el sitio. Hay que ser supervisión general y específica de la actividad. Esto incluye quién salta y cuándo. Debe haber reglas. Todo el mundo usa su chaleco salvavidas y un guía lo revisa para ver si está en forma. Uno persona salta a la vez.

Ejercicio de lanzamiento de bolsa (Figura "Throw bag drill"): en general, el ejercicio de lanzamiento de bolsa es más aplicable en una instrucción entorno que en un viaje comercial. Desde una perspectiva de instrucción, el ejercicio de lanzamiento de bolsa proporciona varios beneficios permite a los estudiantes la oportunidad de practicar la natación defensiva y activa en aguas rápidas. Los estudiantes adquieren experiencia en el lanzamiento de bolsas. En términos de la discusión de sentirse cómodo en agua en movimiento, brinda al instructor la oportunidad de evaluar la comodidad de los estudiantes en aguas rápidas. Los instructores y guías deben evaluar a sus estudiantes y pasajeros de forma continua. La realización del simulacro de lanzamiento de bolsa se describe con más detalle en el Swiftwater Rescue Manual (Kauffman, 2017). El manual describe la función del instructor y detalles específicos sobre natación, lanzamiento la bolsa de tiro y la configuración de seguridad. Además, analiza cómo realizar la actividad de forma segura. Ha habido al menos una demanda asociada con el ejercicio de lanzamiento de bolsas (Dzialo, 1998 y Kauffman y Gullian, 2006). En términos de esta sección, esta discusión es igualmente aplicable a la discusión anterior sobre la roca de salto actividad. El instructor debe considerar la selección del sitio para la actividad, la supervisión general y específica, reglas, y rescate en caso de percance.

Disposición de los asientos es importante que la guía coloque pasajeros en la balsa para optimizar actuación. Esto puede incluir dividir grupos haciendo rafting juntos si

necesario. Bennett (1999, p. 40) señala tres consideraciones para el posicionamiento gente en la balsa.

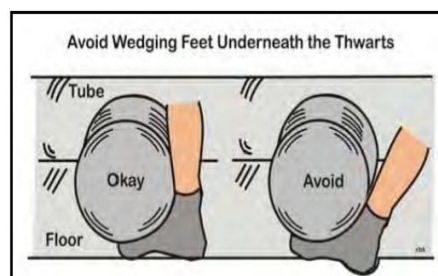
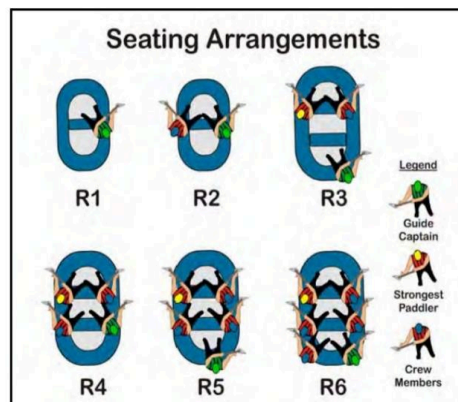
Estos son

- 1) incluso determinación de la fuerza,
- 2) peso uniforme distribución, y
- 3) proporcionar palistas espacio adecuado para remar.

Los arreglos de asientos sugeridos son proporcionado en la Figura 7.19 para R1 hasta Configuraciones R6. Primero, examen de la disposición de los asientos para R1 a través de R6 sugiere relativamente uniforme distribución de peso de proa a popa (frente volver). Esto resultará en relativamente buen corte. A continuación, suponiendo que la guía (parte trasera derecha) el palista más fuerte, coloque el siguiente más fuerte palista (casco amarillo) en la parte delantera izquierda para ayudar contrarrestar los fuertes golpes de la guía.

Además, ambos se inclinan los remeros deben ser remeros fuertes y su función es ayudar a establecer la cadencia y el ritmo del otro remeros. Generalmente, el palista más débil se coloca en la parte trasera. junto a la guía. Guías con pasajeros que son temen a los rápidos pero que todavía están en el viaje de todos modos, esta es una buena ubicación para estos pasajeros. Esto permite que la guía supervise calmarlos y charlar con ellos. Además, ellos siéntete más seguro sentado al lado del guía. Hay otra característica de tenerlos aquí sentados. Son los mas probable que se caiga de la balsa. En más de una ocasión, este autor se acercó, los agarró por la PFD, y evitó que cayeran al agua. Si estuvieran sentados en otro lugar de la balsa, caería al agua.

A los navegantes les gusta ser parte de la balsa. Si hay tazas para pies, úselas. A menudo, las balsas están equipadas con dos pies tazas en el arco solamente. Los remeros en el medio y la parte trasera de la balsa a menudo acúñan el pie debajo del tubo. Aunque esto está perfectamente bien, se debe tener cuidado de no meter el pie debajo del tubo que





evita una fácil extracción (Figura 7.20). Si el pie se atasca, los pasajeros pueden torcerse o romperse tobillos si se cayeran de la balsa o si se volteara. El guía debe verificar la colocación del pie pasajeros debajo de los tubos como parte de su rutina normal.

**

Negligencia

La siguiente es una introducción a la negligencia. Para una discusión más profunda, vea Kauffman y Moiseichik (2013). En términos de este capítulo, esta sección complementa las otras secciones, incluida la experiencia proporcionó pasajeros, aproximaciones fluviales y gestión de grupos. Además, conoce las prácticas habituales para la actividad que está realizando y practíquelos. Este es el estándar de atención al que estará retenida. Si todos los demás grupos en el río usan cascos, entonces el uso de cascos se considera una práctica común. Si hay un accidente con una lesión en la cabeza en su viaje y el pasajero no lleva casco, el guía en cuestión puede no haber seguido las prácticas comunes de su industria y puede ser considerado negligente.

Cuatro componentes: para que ocurra una negligencia, deben estar presentes cuatro elementos. Primero, debe haber un deber (es decir, obligación contractual) entre la empresa de balsa y el participante. Un guía de balsa tiene el deber de proporcionar un "entorno seguro", pero no hay garantía de que proporcione seguridad.

En segundo lugar, debe haber un incumplimiento del deber. O bien, el guía no hizo lo que se suponía que debía hacer (es decir, omisión), o lo que el guía hizo fue incorrecta (es decir, comisión). No advertir a los pasajeros de un peligro constituiría una omisión, y no tomar la ruta estándar a través de los rápidos podría considerarse un acto de comisión.

En tercer lugar, debe haber una causa inmediata o alguna relación entre el incumplimiento del deber y la lesión. daño o pérdida. Si un pasajero se ahoga, se debe demostrar que se debió a que el pasajero nadaba en un peligro sin ser advertido, o porque el guía tomó la ruta equivocada.

Cuarto, hay una herida, daño o pérdida. En el ejemplo anterior, el ahogamiento es un ejemplo de lesión, daño o pérdida. Los cuatro elementos deben estar presentes para que ocurra negligencia. Si uno de ellos no está presente, no hay negligencia. Un posible incumplimiento del deber, el guía no advierte a los pasajeros de una roca



socavada. UNA el pasajero se cae de la balsa, nada con éxito más allá de la roca socavada y es arrastrado hacia la balsa por la guía sin ninguna lesión. Aunque no advertir al pasajero constituye potencialmente una infracción de deber, no hay negligencia porque no hay lesiones, daños o pérdidas.

Prácticas comunes: con respecto al deber que se le debe al pasajero, se requiere un guía de balsa para proporcionar un estándar de atención que representa las prácticas comunes o los estándares de la industria para la actividad en la que están conductible. Este es un estándar más alto de lo que se esperaría que hiciera una persona razonable y prudente.

Es lo que harían otras compañías y guías de balsa. Es un estándar superior. Es el estándar de un profesional, no una persona desconocida. En términos de estrategias de gestión de riesgos, existen varias defensas disponibles para guías y empresas.

En general, hay dos estrategias: reducción de riesgos (por ejemplo, reducción y evitación de riesgos) y transferencia de costos

Reducción de riesgos: si está en el negocio, le interesa la reducción de riesgos como gestión de riesgos estrategia. Realmente es así de simple. Básicamente, esto significa que el guía y la empresa buscan reducir los riesgos (por ejemplo, experiencia de montaña rusa). Esto no significa que se puedan eliminar todos los riesgos, no se pueden. Sin embargo, disminuir los riesgos reales y aumentar los riesgos percibidos es siempre una buena estrategia. Evitación o no realizar la actividad también es una alternativa viable. Si el río está inundado y por encima del nivel de corte en el de ancho, el transporte de pasajeros río abajo puede terminarse.

Exenciones: unas palabras sobre exenciones. Son una herramienta importante. No reducen ni eliminan un accidente de suceder. Las exenciones intentan transferir el costo de la lesión al participante, incluso cuando el guía o la empresa están esencialmente equivocados (es decir, incumplimiento del deber). El valor de las exenciones es estrictamente un Estado por estado y puede variar de ser inútil a ser mantenido en general. En un caso, el los abogados discutían si el cuerpo estaba del lado de Georgia o de Carolina del Sur. En Carolina del Sur, las exenciones no tienen valor. En Georgia, tienen un estándar más alto y el demandante debe mostrar negligencia. Conozca cuáles son las prácticas comunes y sígalas. “La conclusión es que un profesional de la recreación estar sujeto al estándar de atención que representa las prácticas comunes o los estándares de la industria para la actividad



él está dirigiendo ". (Kauffman y Moiseichik, 2013, p.17). Conceptualmente, la montaña rusa es una buena modelo a seguir. Reducir los riesgos reales y aumentar los riesgos percibidos para mejorar la experiencia de su pasajeros. Es una buena fórmula para reducir accidentes.

Resumen

Este capítulo se centra en el líder del viaje y orienta las responsabilidades del liderazgo. Comienza discutiendo el experiencia de flujo. Una lección para un líder o guía de viaje exitoso es crear una experiencia óptima para los pasajeros haciendo coincidir los desafíos presentes con las habilidades y expectativas de los participantes. la montaña rusa proporciona un buen modelo en el que el líder o guía del viaje minimiza los riesgos reales mientras maximizar el riesgo percibido. Esto es cierto incluso en ríos con desafíos. A continuación, el capítulo analiza y proporciona sugerencias para la charla previa al viaje. En tercer lugar, el funcionamiento de los ríos se analiza en términos del principio de supervisión. Se sugieren estrategias y el incidente de Cheryl Taylor subraya la importancia de espaciar y supervisión adecuada. Cuarto, el capítulo analiza la importancia de evaluar la comodidad de las personas en el agua. Esta sección tiene un énfasis en los programas de instrucción. A continuación, se discuten los arreglos de los asientos. en términos de proporcionar el ajuste adecuado y la potencia motriz. Por último, hay un manual sobre negligencia. Trae completo Encierre en un círculo la discusión sobre minimizar los riesgos reales y maximizar los riesgos percibidos para lograr el experiencia óptima para los pasajeros.