**Безопасность в водном походе**

**Мы рассмотрим:**

**-** факторы, влияющие на безопасность маршрута;

**-** понятия «авария» и «аварийная ситуация»;

- правила техники безопасности в самодеятельных, детских и коммерческих группах;

- роль Руководителя группы в обеспечении безопасности похода.

**1. Факторы, влияющие на безопасность туристского маршрута,** можно разделить на две группы: **объективные** (не зависящие от участников) и **субъективные.**

**К объективным факторам** можно отнести:

- стихийные бедствия, то есть землетрясение, ураган;

- пожар;

- внезапное и резкое изменение метеоусловий: сильное похолодание, затяжные дожди, и т.д.;

- непредсказуемые действия властей любого уровня.

Поскольку из всего перечисленного даже сколько-нибудь точный метеопрогноз можно получить только на два ближайших дня, все эти факторы долго обсуждать бессмысленно. Мы должны быть готовы к тому, что теоретически в районе нашего похода может случится землетрясение. Ураган для байдарочной группы на Ладоге даже излишен – достаточно просто сильного ветра. Мы должны четко знать свои действия при лесном пожаре и резкой смене погоды – всему этому посвящена отдельная глава. На действия властей любого уровня в виде каких-либо местных запретов, поборов и прочего мы можем воздействовать не более, чем на явление дождя или снега.

Все остальное вполне поддается нашему влиянию и воздействию и, соответственно, относится к субъективным факторам, которые мы последовательно рассмотрим.

Вряд ли существует какая-либо статистика, но можно с уверенностью утверждать, что львиная доля неприятностей в туристских путешествиях любой степени сложности происходят по вине самих участников, а никак не из-за стихийных бедствий.

**Основная и самая распространенная ошибка:** вопросы безопасности в период подготовки маршрута вообще не рассматриваются либо рассматриваются чисто формально. Чаще всего это сводится к опросу о наличии касок, спасжилетов и спасконцов. При этом качество контролируется еще реже.

**Грубейшая ошибка:** в коммерческой или детской группе вопросы безопасности не рассматриваются (не обсуждаются) вообще.

Выявление причин, по которым это происходит, и есть основная задача данной главы (занятия).

**2. Рассмотрим понятия «авария» и «аварийная ситуация».**

Примерно в 50% случаях новички при ответе на вопрос «Что такое авария в водном походе?» отвечают: «Переворот байдарки (судна)». Этот ответ справедлив, но только в том случае, если ни экипаж, ни группа до выхода на маршрут не отрабатывала действия в подобной ситуации. На самом деле переворот судна на маршруте – хотя и неприятное, но совершенно рядовое явление, но если хотя бы один участник в группе к нему не готов – готова аварийная ситуация. При этом совершенно не важно, где находится данный участник – в перевернутом судне или нет. Неизвестно, что хуже – то ли турист, барахтающийся рядом с перевернутой байдаркой в воде в состоянии паники, то ли так же паникующий турист рядом на катамаране.

То есть ***«аварийная ситуация» - выход ситуации из-под контроля участников и руководителя группы.*** Сразу же нужно отметить, что во многих случаях ситуация обратима, то есть всегда есть шансы находясь уже в аварийной ситуации самой аварии не допустить.

***«Аварийная ситуация» превращается в «аварию», то есть чрезвычайное происшествие,*** когда необходимо прекращать запланированный маршрут вследствие:

- безвозвратной потери значительной части снаряжения, оборудования, продуктов питания;

- тяжелых травм, болезни или смерти участников.

**3. Основными факторами, влияющими на безопасность маршрута, являются:**

- качество проведения комплекса предпоходных мероприятий;

- способ формирования группы;

- уровень психологической подготовки каждого участника и группы в целом;

- уровень технической, тактической и физической подготовки участников;

- качество используемого снаряжения;

- правильный выбор сложности маршрута исходя из вышеперечисленных факторов.

Факторы перечислены в данном порядке не случайно.

**4. Качество проведения комплекса предпоходных мероприятий.**

Коротко вспомним этапы формирования самодеятельной туристско-спортивной группы.

- первый общий сбор. Обсуждение кандидатур участников, распределение должностей, предварительное деление по экипажам, предварительный выбор маршрута и составление графика маршрута. Определение целей и задач маршрута;

- техническая подготовка маршрута: общие предпоходные тренировки, выезды, подготовка раскладки, снаряжения и пр. Корректировка маршрута в зависимости от результатов общих выездов и тренировок. Подготовка маршрутных документов;

- контрольный выезд МКК. Возможная корректировка маршрута и состава группы по результатам выезда;

- последний предпоходный общий сбор группы: окончательное утверждение целей и задач маршрута, графика движения.

**Работу на всех этапах предпоходной подготовки необходимо проводить с учетом безопасности и качества предстоящего маршрута.** При этом предыдущий абзац станет выглядеть так:

- первый общий сбор. *Определение минимального туристского опыта участников, с которым они могут принять участие в данном походе.* Обсуждение кандидатур участников. Предварительное деление по экипажам *с учетом опыта постановки страховки и самостраховки участников.* Распределение должностей. Предварительный выбор маршрута *исходя из его безопасности для данного состава участников* и составление графика маршрута. Определение целей и задач маршрута, *мероприятий по обеспечению его безопасности;*

- техническая подготовка маршрута: общие предпоходные тренировки и выезды, *в том числе на отработку вопросов ТБ.* Подготовка раскладки *с расчетом запасных дней и аварийного схода с маршрута.* Подготовка снаряжения, *проверка его безопасности, подготовка специального страховочного снаряжения.* Корректировка маршрута в зависимости от результатов общих выездов и тренировок, *навыков участников по постановке и реализации страховки и самостраховки.* Подготовка маршрутных документов;

- выезд МКК *как способ дополнительного выяснения реальных возможностей группы и проверки знаний и навыков по обеспечению ТБ;*

- последний общий сбор группы: окончательное утверждение целей и задач маршрута, графика движения. Определение очередности движения и определение тактики прохождения технически сложных участков *исходя из* *навыков участников по постановке и реализации страховки и самостраховки.*

**5. Психологическая подготовка участников должна нами рассматриваться**

**- на уровне участника;**

**- на уровне экипажа;**

**- на уровне группы.**

**5.1. Безопасность участника в походе.**

Нередко встречается ситуация, когда даже те участники водных походов, которые в общем-то отдают себе отчет в том, что занимаются довольно опасным видом спорта, при выходе на маршрут… как бы «забывают» об этом, перекладывая всю ответственность на руководителя группы. В чем дело?

Все очень просто. Во многом – в естественной демобилизации человека при смене обстановки на более комфортную. И участник спортивного похода, и Руководитель воспринимают туристское путешествие прежде всего как *отдых*. Создается комфортная обстановка – природа и дружеские отношения в коллективе поневоле демобилизуют наше внимание. Ведь на маршрут мы все без исключения выходим с психологической установкой «все будет хорошо!». Участнику необходимо постоянно напоминать себе о том, что обеспечение собственной безопасности на маршруте – прежде всего его собственное дело, и перекладывать этот груз целиком на плечи Руководителя – нечестно и, главное, неразумно.

Психологически обеспечение собственной безопасности можно начать с простого. Вспомните, сколько раз вы сегодня перешли улицу на красный сигнал светофора или в неположенном месте? Стандартная реакция на этот вопрос у большинства – обвинение водителей в массовом нарушении Правил Дорожного Движения (ПДД). Но:

- во-первых, а при чем тут водители? Вопрос задавался не о них: в ситуации, когда вы пошли через дорогу на красный свет, водитель еще ничего не нарушил, а вы – уже нарушитель;

- во-вторых, в ПДД четко прописаны обязанности пешехода (см. Приложение), и вопрос был именно о том, сколько раз именно вы их нарушили. Вы вообще знакомы со своими обязанностями как пешехода? Не читали ПДД? Очень странно – ведь *вы участник движения*;

- в-третьих, ответственность водителя как человека, управляющего транспортным средством повышенной опасности действительно выше, чем у пешехода, но она наступает только *после* дорожно-транспортного происшествия (ДТП). А пешеход может спровоцировать ДТП двух и более автомашин, после чего спокойно… сбежать;

- в четвертых, сбережение вашей жизни и здоровья прежде всего ваша и только ваша обязанность, *это ваша жизнь!*

Перед тем как перебежать улицу на красный свет (нарушить технику безопасности) стоит решить только на первый взгляд простую задачу: представим, что на дороге всего один пешеход и один автомобиль. При этом пешеход рассчитывает, что

- водитель: обладает большим опытом, находится в хорошем настроении, трезв, не разговаривает по мобильному телефону;

- автомобиль в идеальном состоянии, «обут» в подходящие по сезону покрышки.

Кроме того, пешеходу необходимо мгновенно оценить длину тормозного пути при данном дорожном покрытии и данной погоде. (Полный тормозной путь легкового автомобиля при скорости 60 км/ч на сухом асфальте – не менее 50 м.)

Как вам задача, если ее, к тому же, будет решать пешеход, который и разу в жизни не сидел за рулем?

Нарушения ПДД в городе и нарушения техники безопасности на маршруте с любой точки зрения одни и те же нарушения ТБ. Сточки зрения психологии разницы нет.

**5.2. На уровне участника** мы частоможем встретить психологическую установку **«Все время так делаю, и ничего не было…»**. Это стандартный «базовый подводный камень» аварийной ситуации. Встречается он, к сожалению, вне зависимости от формата маршрута повсеместно. Вопреки логике, определенный процент людей считает, что если удалось перебежать улицу на красный сигнал светофора сто раз, сто и в сто первый тоже повезет. Статистика показывает, что везет далеко не всем, и не сто раз подряд.

Что делать, если участник заявляет примерно следующее: «Я всегда, еще с родителями, ходил без всякого спасжилета, и дальше так буду ходить, ничего со мной не случится!»? В случае самодеятельного спортивного туристского похода участника, обладающего такой точкой зрения, проще всего оставить в городе. Объяснять кому-либо необходимость, к примеру, каски на голове при прохождении каменистых порогов за пять минут до их прохождения – занятие неблагодарное и для отдыха вредное.

Во всех других случаях нам остается только метод убеждения, но только, повторяем, все нужно делать заблаговременно, ДО выхода на маршрут.

**Страх** – естественное и здоровое чувство, присущее каждому нормальному человеку. Однако в применении к рассматриваемому вопросу необходимо отделить страх, возникающий у участника перед преодолением сложного технического участка от другого страха. Этот страх возникает у человека от нежелания показаться в чужих (или своих!) глазах «хуже» чем он есть. На практике это часто приводит к тому, что участник, явно не готовый к прохождению препятствия, тем не менее старается его пройти. Заканчивается это обычно незапланированными спасательными работами как минимум, но может вылиться и в серьезную аварию. Вопрос крайне деликатный и тонкий, особенно если, к примеру, молодой человек боится «осрамится» в глазах представительницы противоположного пола. Но, в любом случае, возникновение подобной ситуации говорит о неблагополучной обстановке в группе и откровенных недоработках руководителя. Еще при планировании маршрута эту ситуацию совершенно возможно предугадать, а предугадав – заранее обсудить и грамотно «разрулить».

Основой психологической устойчивости участника во многом является его техническое мастерство. Соответственно основная задача участника в предпоходный период – выяснение недостатков в собственной подготовке и их максимальное устранение.

**5.3. Экипаж** пред выходом на маршрут должен прежде всего четко представлять себе собственные технические возможности и те виды командных работ, в которых он может быть задействован. Эти вопросы необходимо оговорить с Руководителем группы.

Простой пример: если один из участников экипажа байдарки-«двойки» не имеет опыта прохождения сложных препятствий, то необходимо заранее настроится на то, что часть порогов экипаж обнесет и оговорить это с Руководителем. **Этот момент крайне важен при составлении ходового графика.** Если участник, и соответственно экипаж, технически не готов проходить сложное препятствие, и все равно пытается пройти, то он испытывает колоссальный стресс и психологический дискомфорт задолго до начала прохождения. Как правило, такие опыты ничем хорошим не кончаются и создают предпосылки для ЧП и аварийных ситуаций.

При подготовке маршрута экипаж должен добиться максимальной отработки *технических* элементов, которые формируют *психологическую* уверенность экипажа.

**Вне зависимости от формата маршрута** необходимо создать в группе доброжелательную обстановку, когда отказ участника (экипажа) от прохождения отдельного препятствия будет рассматриваться как обычный рабочий момент. Да, возможно, это создаст технические трудности (обнос, формирование «перегонного» экипажа). С другой стороны, стоит задать вопрос: а не больше ли времени потеряем не спасательных работах – в лучшем случае?

**Каждый участник** должен четко знать цели и задачи маршрута, график движения и ясно представлять себе, что на маршруте запланировано, а чего точно не будет. Четкое представление всеми участниками группы плана похода, его целей и задач значительно повышает ее психологическую устойчивость и, в конечном итоге, безопасность.

**Вывод: «эскадра движется не быстрее самого медленного корабля».**

**6. Качество используемого снаряжения** – часто обсуждаемый предмет. Жаль только, что этот предмет редко обсуждается с точки зрения техники безопасности.

Рассмотриваем наше основное снаряжение именно с этой точки зрения.

**ВНИМАНИЕ !!! Походы с детьми (школьниками)** самый сложный вид туристских путешествий для инструктора, даже по сравнению с коммерческими маршрутами. Дети настроены на отдых и только на отдых. В силу своего возраста они просто не в состоянии самостоятельно задуматься о соблюдении мер безопасности.

С одной стороны, с детьми немного проще: вы, как взрослый человек изначально обладаете определенным «кредитом доверия». И его же можно мгновенно потерять и уже не восстановить, Простой пример: вы, возможно, легко убедите ребенка находиться на воде в спасательном жилете, но как только он увидит вас на воде без него – все пойдет насмарку. Никакие призывы к соблюдению ТБ на ребенка уже не подействуют. Прямому приказу ребенок скорее всего подчинится, но этот же приказ окончательно подорвет ваш авторитет.

**Во всех случаях, вне зависимости от формата похода, правила обеспечения безопасности (ТБ) должны быть озвучены и проговорены с участниками до выхода на маршрут, задача руководителя (инструктора) – убедить участников в их целесообразности и необходимости сознательного выполнения. Этот вопрос, повторяю, не терпит формального подхода вроде «это само собой разумеется» или «все и так об этом знают» и должен занимать столько времени, сколько в данном конкретном случае действительно необходимо.**

**Общий вывод: на безопасность маршрута влияют:**

**- качество проведения комплекса предпоходных мероприятий;**

**- способ формирования группы;**

**- уровень психологической подготовки каждого участника и группы в целом;**

**- уровень технической, тактической и физической подготовки участников;**

**- качество используемого снаряжения.**

**Только при учете всех этих факторов мы можем выбрать маршрут и тактику его прохождения безопасные для данной группы.**

**Страховка в водном походе и техника спасательных работ**

**Мы рассмотрим:**

- понятия «страховка» и «самостраховка»;

- понятие «достаточная страховка»;

- виды страховки – «с воды» и «с берега»;

- распространенные ошибки при постановке страховки;

- технику постановки страховки;

- технику проведения спасательных работ.

**Данную тему мы будем рассматривать применительно к маршруту 2-3 к.с. по реке равнинного («карельского») типа на примере байдарки-«двойки».**

**Самая распространенная ошибка:** *тема безопасности вообще и страховка в частности перед походом не обсуждаются и не отрабатывается на практике.*

**Такой подход – причина 90% аварий и ЧП.**

**1. Рассмотрим понятия «авария» и «аварийная ситуация».**

Примерно в 50% случаях новички при ответе на вопрос «Что такое авария в водном походе?» отвечают: «Переворот байдарки (судна)». Этот ответ справедлив, но только в том случае, если ни экипаж, ни группа до выхода на маршрут не отрабатывала действия в подобной ситуации.

На самом деле переворот судна на маршруте – момент хотя и неприятный*,* норядовой.

*А вот если хотя бы один участник в группе к нему не готов – готова аварийная ситуация*.

При этом совершенно не важно, где находится данный участник – на перевернутом судне или нет. Неизвестно, что хуже – то ли участник, барахтающийся рядом с перевернутой байдаркой в воде в состоянии паники, то ли такой же паникующий участник рядом на катамаране.

**«*Аварийная ситуация»* – *выход ситуации из-под контроля участников и руководителя группы.***

Сразу же нужно отметить, что во многих случаях ситуация обратима, то есть всегда есть шансы находясь уже в аварийной ситуации самой аварии не допустить.

Разницу между «Аварией» и «Аварийной ситуацией» необходимо обсудить с участниками, это важный элемент *психологической подготовки*.

**Авария (**Чрезвычайное Происшествие) это необходимость **прекратить запланированный маршрут**, потому что:

- произошла безвозвратная потеря значительной части снаряжения, оборудования, продуктов питания;

- невозможно продолжать движение по маршруту из-за неустранимого конфликта между участниками;

- случилась тяжелая травма, болезнь или смерть участника.

**2. Понятия «страховка» и «самостраховка».**

Введем следующие понятия:

**«Страховка»** – **комплекс мероприятий, направленных на предотвращение ЧП и аварийной ситуации.**

**«Самостраховка»** – **действия участника после переворота судна для предотвращения ЧП и аварийной ситуации.**

**«Страховка с берега».**

**«Активная страховка» - страховка экипажами, находящимися на воде.**

Как это ни парадоксально это прозвучит, но в водном туризме сначала лучше изучить и отработать технику страховки, а только потом – технику прохождения препятствий.

В противном случае на любая тренировка по технике водного туризма (ТВТ) превратиться в тренировку именно по спасательным работам.

**2.1. Осмотр препятствия.**

Время на осмотр препятствия должно быть запланировано в ходовом графике.

Во избежание потери времени группа осматривает препятствие только в полном составе.

Спасконцы (СК), фото- и видеоаппаратура берутся с собой сразу.

В противном случае вы сначала пройдете вдоль порога в первый раз, потом убедитесь, что вам нужен СК, потом пройдете туда-сюда еще 2 раза, потом отстоите на страховке и вернетесь к лодке. Итого 2 лишних прохода – ваше потерянное время. Потерянное, кстати, «на ровном месте».

Рекомендуется обратить внимание на то, что одни и те же препятствия с высоты вашего роста и с уровня воды выглядят по-разному. При осмотре рекомендуется садиться на землю и запоминать «картинку» именно с этого ракурса.

При осмотре препятствия часто возникает желание поставить на берегу ориентир особо сложного участка. Желание правильное, но что использовать для постановки ориентира? Достаточно часто для этого пытаются использовать спасательные концы, каски и даже спасательные жилеты: повесим вот тут, а потом – после прохождения – заберем. Ничего более глупого **и опасного** представить себе нельзя. Автор за годы путешествий собрал богатую коллекцию вещей, оставленных, а потом благополучно забытых вот таким именно образом, в основном касок и СК.

Позаботьтесь об расстановке ориентиров заранее: положите в спасжилет – каждому! – 1-2 яркие ленты из любой материи 10-15х80-100 см.

**2.2. Постановка страховки на препятствии**

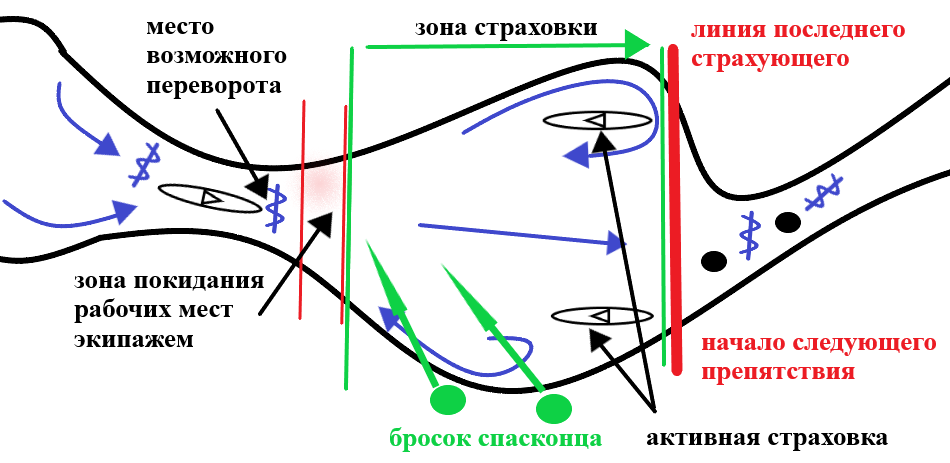
**начинается с определения линии, при выходе за которую перевернутого судна может наступить аварийная ситуация.** *Это линия последнего страхующего*. (ЛПС).

Простой пример: группа проходит два препятствия, разделенные небольшим – до 200 м. – участком воды с относительно медленным течением. На первом препятствии очень вероятен переворот судна. Попадание участников и судна в перевернутом виде в следующее препятствие – несомненная аварийная ситуация. Соответственно, ЛПС в данном случае пройдет ДО начала второго препятствия.

В роли ЛПС может выступать не только начало следующего препятствия. В походах в межсезонье пребывание участника в воде должно быть максимально коротким даже при наличии гидрокостюма. Это максимально 3-5 минут, после чего наступит переохлаждение организма. Соответственно, время на проведение спасательных работ крайне ограничено. Впрочем, **время на спасработы ограничено всегда**: спасаемые участники должны оказаться на берегу как можно быстрее, вне зависимости от сезона, категории сложности похода, пола, возраста и т.д.

**ВАЖНО:** Определение линии последней страховки необходимо для психологической мобилизации группы. **Мы должны ставить не *абстрактную* задачу «причалить экипаж к берегу», *а конкретную*: «причалить экипаж к берегу до определенной линии за Х минут».**

Страхующие с точки страховки должны обладать максимальным обзором, то есть иметь возможность наблюдать за идущим судном от старта до финиша. Если это невозможно, необходимо поставить *сигнальщика,* который будет сообщать страхующим о происходящем на воде. Обязанности сигнальщика может выполнять страхующий с берега или экипаж, страхующий с воды выше по течению.



**3. Страховка «с берега» и «с воды».**

**3.1. Страховка может осуществляться с берега или с воды.** Страховку с воды называют также «активной страховкой».

Страховка с берега или с воды ставится в районе максимально возможного переворота судна. Страховка ставится как в конце препятствия, так и в любом необходимом месте на препятствии.

**3.2. Страховка с берега** осуществляется спасконцом (СК).

Дальность броска СК, даже у опытного туриста, редко превышает 15 м. – примерно три длины корпуса байдарки. При ширине реки хотя бы 40 м. *очевидны «мертвые зоны» для броска*, а переворот судна вполне может произойти посередине струи.

**3.3. Техника постановки страховки с берега.**

Место для страховки с берега выбирается ниже места потенциального переворота судна так, чтобы:

- у экипажа после переворота было время на покидание судна;

- члены экипажа должны иметь время на то, чтобы перейти на нос и корму судна и приготовиться принять спасконец.

**При страховке с берега со спасконцом** необходимо соблюдать следующие правила:

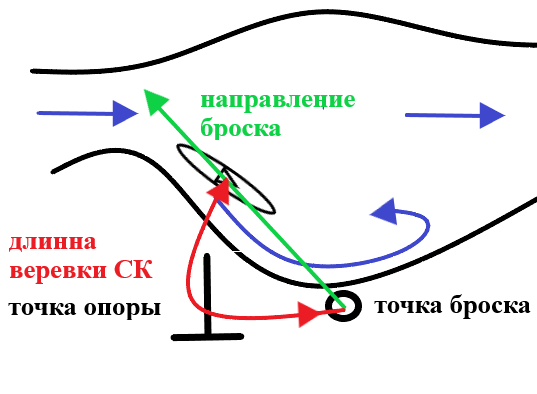
- бросок должен осуществляться навстречу судну;

- участник должен иметь уверенную опору для ног;

- рядом с участником должно находится дерево или камень, через которые можно перехлестнуть веревку для уменьшения нагрузки на руки.

Необходимо помнить о том, что вес перевернутой байдарки вместе с грузом, водой и участниками может достигать 500 кг. То есть без хорошей опоры для ног вас просто снесет в воду, и вместо двоих спасаемых мы получим троих.

Веревку СК для облегчения усилия можно перекинуть через дерево или подходящий камень – но для этого она должна быть соответствующей длинны: 15 метров на бросок + Х метров.



Рядом нет подходящего дерева или камня? Единственный вариант в таком случае – при наличии твердой опоры для ног после броска быстро сесть, откинуться назад на 450 и перекинуть веревку СК через спину выше пояса, на спасжилет. Это шанс удержать спасаемое судно самостоятельно.

**Привязывать** СК или нет? Если вы уверены, что без этого не обойтись – да. Но если СК привязан, вы обязательно должны иметь при себе **нож-стропорез**. Бывают случаи, когда СК необходимо отпустить. Стрпорез может быть каким угодно, но *без острого колющего конца.*

*Даже если бросок СК выполнен идеально, спасаемый может его не заметить, не успеть принять, или не суметь закрепить СК на лодке или на себе.*

Исходя из всего сказанного выше, **можно сделать вывод о низкой эффективности страховки с берега.** Шанс причалить судно к берегу с помощью спасконца можно оценить не более чем в 15%.

**3.4. Страховка с воды** **является наиболее эффективной**. С помощью этого вида страховки возможно ее осуществление в любом месте струи. Страховку с воды осуществляет либо экипаж, прошедший препятствие первым, *либо на страховку по берегу заносится отдельное судно*. При страховке с воды, как *дополнительная* мера, может использоваться страховка с берега.

**3.5.** **Страховка может быть достаточной и недостаточной.** Простейший пример недостаточной страховки: на препятствии 3 к.с. при большой вероятности переворота первого экипажа страховку осуществляет один участник с СК. Здесь то ли единственный бросок будет неудачен, (собрать за 15 секунд СК, и снова бросить его не реально), или один из участников будет находиться отдельно от судна – ну и кому будем бросать ОДИН спасконец?

Еще один из недостатков страховки с помощью СК, как говорилось выше, состоит в том, что даже грамотно «положенный прямо в руки» СК может быть… не замечен и, соответственно, не принят. Или же принят, но упущен или не закреплен. Действия по приему СК и его крепления к судну должны быть отработаны на тренировке до автоматизма.

Другой пример недостаточной страховки – при большой ширине реки постановка активной страховки только с одного берега.

Рассматривая вопрос, достаточна страховка на данном препятствии или нет, лучше всего пользоваться принципом «кашу маслом не испортишь». Недостаточная страховка приводит как минимум к проведению масштабных спасательных работ и потери снаряжения, чаще всего – весел.

**Недостаточная страховка на препятствии – создание аварийной ситуации** **«собственными руками».**

Нередко группы попадают в ситуацию, когда количество участников недостаточно одновременно и для страховки, и для проведения качественной фото-видеосъемки. В данном случае вопрос «А чем же пожертвовать?» даже не должен стоять на повестке дня: съемки не будет.

Возможен вариант, когда при расстановке страховки препятствие сможет пройти только 1 экипаж (3 экипажа в группе, для страховки необходимо задействовать 2). Этот случай должен быть предусмотрен при разработке маршрута: время на смену страхующих экипажей и занос страхующих судов для прохождения препятствия.

**В любом случае, когда количество участников недостаточно для постановки полноценной страховки, должно быть принято решение на обнос препятствия.**

**3.6. Причины постановки недостаточной страховки** – субъективный фактор, влияющий на безопасность прохождения маршрута. **Никакими объективными факторами недостаточную страховку объяснить невозможно.**

Очень часто недостаточная страховка на препятствии объясняется самой обычной ленью и расчетом «на авось». Просто очень не хочется обносить судно по берегу. Причин сразу же найдется масса – и далеко, и неудобно, и, главное, кажется, что на постановку страховки мы теряем «лишнее» время. Слово «лишнее» взято в кавычки не случайно. Если у участников появилось ощущение, что это время лишнее, значит при подготовке похода группа плохо разбирала маршрут, и участники не знали заранее, что на этом препятствии возможен занос судна на страховку. В конце концов, предыдущим вечером, разговаривая о ходовом плане на завтра, этот момент можно и должно было оговорить заранее.

Здесь существует один чисто психологический момент. Возьмем для сравнения водный туризм и, допустим, альпинизм.

Человек, который не занимался альпинизмом, в общих чертах может представить себе опасности, свойственные этому виду спорта и смоделировать их. Достаточно взглянуть вниз с балкона десятого этажа и в оттепель посмотреть на сосульки, свисающие с крыш: мы легко представим себе последствия падения с высоты, ледопада или камнепада. К тому же страх высоты просто генетически заложен у нас внутри.

Человеку, пусть он уже и занимается водным туризмом, очень тяжело представить опасности на воде и их последствия. Очень тяжело умозрительно представить себе ощущения, которые испытывает человек, попавший хотя бы на полминуты минуты в «бочку». Осознание опасностей в водном туризме и их последствий приходит, в основном, только с опытом.

То, что мы не имеем опыта аварийных ситуаций на воде и провоцирует, в основном, наше пренебрежительно-легкое отношение к постановке достаточной страховки.

**4. Распространенные ошибки при постановке страховки.**

**4.1. Самые распространенные ошибки при постановке страховки:**

- недостаточность страховки, которая была рассмотрена выше;

- постановка на страховку слабых участников и экипажей;

- несвоевременный уход участников и экипажей со страховки;

- совмещение обязанностей страхующего и фото-видеооператора.

**4.2. Постановка на страховку технически или физически слабых участников и экипажей** крайне распространенное явление и **грубейшая ошибка,** ведущая к созданию аварийной ситуации.

Очень часто на маршрутах можно услышать фразу вроде «А вот участник (экипаж) N это препятствие будет проходить последним или не пойдет вообще, он-то и постоит со спасконцом (встанет на страховку с воды)».

Эта показательная фраза говорит о том, что человек, ее произносящий, не понимает *главного*: **страховка на препятствии является технически более сложной задачей, чем собственно прохождение препятствия.**

Судите сами: что проще – пройти по струе сверху вниз или совершать траверс, совмещая это с буксировкой груженой полузатопленной байдарки вместе с ее экипажем? Может ли неопытный участник в принципе решить задачу точного броска спасконца и причаливания судна? Ответ очевиден, тем не менее практика постановки слабейших участников на страховку пока живет и процветает.

**Вывод: на страховку необходимо ставить сильнейших участников и экипажи.**

**4.3. Несвоевременный уход участников и экипажей со страховки** также является массовым явлением. По непонятным причинам экипаж, только что совершивший удачное прохождение препятствия, в состоянии некоторой эйфории стремится покинуть место страховки как можно быстрее и даже выйти на берег. Это грубая ошибка, которая может привести к аварийной ситуации.

**Уход со страховки осуществляется только по команде Руководителя.**

Для объяснения этого тезиса рассмотрим количество предметов, которые, возможно, придется извлекать из воды по отдельности при перевороте байдарки:

- байдарка – 1;

- члены экипажа – 2;

- весла – 2;

- гермоупаковка – от 1,

итого 5-6 «предметов», которые струя может разнести сколь угодно далеко друг от друга.

**Вывод: после прохождения препятствия *все суда* должны оставаться на страховке вне зависимости от того, какая страховка была поставлена изначально.**

**4.4. Совмещение обязанностей страхующего и фото-видеооператора** такое же грубое нарушение техники безопасности, как и **отсутствие страховки вообще.**

Страхующий участник и экипаж на переворот судна должны реагировать мгновенно, в ту же секунду. Годами на практике проверено, что невозможно одновременно аккуратно убрать фотоаппарат или смартфон в безопасное место, и тут же приступить к гребле или работе со спасконцом. Теряются секунды, но это именно те секунды, которые могут превратить переворот судна в аварийную ситуацию. В лучшем случае пострадает техника. В худшем – люди. Если еще раз провести аналогии с альпинизмом или горным туризмом, то мы увидим, что там никому и в голову не придет совмещать работу со страхующей веревкой и фотоаппаратом.

**Вывод:** **совмещение обязанностей страхующего и фото-видеооператора согласно ТБ запрещено.**

**5. Техника проведения спасательных работ.**

**5.1. Страховка с берега.**

**Работа со спасконцом.** После выбора точки страховки страхующему необходимо:

- убедиться в надежности упора для ног;

- найти камень (дерево) для перехлеста веревки и отрепетировать свои действия;

- открыть горловину СК, вытравить из мешка 2-2,5 м. веревки;

- произвести пробный бросок СК;

- аккуратно уложить веревку в мешок, оставив на земле 2-2,5 м.;

- подать сигнал «страховка готова».

**Техника безопасности при работе со спасконцом:**

- не утяжеляйте искусственно СК никакими предметами типа камней или дополнительных карабинов;

- если на конце веревки СК есть петля, ни в коем случае не просовывайте в нее кисть руки – при рывке веревки с грузом около 500 кг. вы получите тяжелую травму запястья.

**Типичная ошибка**, которая встречается не так редко, как кажется: участник бросает спасконец, не расстегнув его горловину и не вытравив «свой» конец веревки. Очень смешно, если бы не было так грустно тому, кто находится в воде, 20 метров веревки в капроновом мешке сами по себе к берегу его не приблизят. Автор сам наблюдал дважды такие случаи не где-нибудь, а на семинарах подготовки туристов-водников и даже читал о таких случаях в книге Р. Нили «На каяке», так что, похоже, такие ошибки носят интернациональный, так сказать, характер.

**Задания для практической тренировки:**

- участник должен достичь уверенного попадания спасательным концом в квадрат 1х1 м. с расстояния 15 метров;

- после выполнения первого задания один из экипажей садится в байдарку, разгоняет судно и складывает весла вдоль борта. Задача остальных участников – выбрать место для броска спасконца и попасть им в зону между членами экипажа так, чтобы веревка СК легла поперек судна.

**5.2. Страховка с воды.**

При страховке с воды страхующее судно всегда должно находится носом против течения на таком расстоянии от максимально возможной точки переворота, чтобы:

- у спасаемого экипажа после переворота было время на покидание судна;

- члены спасаемого экипажа должны иметь время на то, чтобы перейти на нос и корму судна и приготовиться к взаимодействию со спасателями.

**При страховке с воды для байдарки действуют следующие правила:**

**- «подать корму»**. Это обозначает, что транспортировать участника, оказавшегося в воде, нужно только на корме судна, если только их не двое одновременно. В таком случае придется одного участника транспортировать на корме, а второго на носу или между гребцами в положении «животом на деку»;

**Катамаран,** вне зависимости от того, «двойка» это или «четверка», принимает перевернутое судно с носа (кормы), между гондол на раму.

**- «страхующий всегда прав».** Это обозначает, что всеми совместными действиями как страхующего, так и спасаемого экипажа руководит капитан страхующего судна. Он вправе не прислушиваться к советам потерпевших;

**- «берем людей».** Это означает, что, прежде всего на берег должны быть доставлены люди, а уже потом судно, позже – прочие вещи.

При проведении спасработ часто возникает следующая ситуация: один участник уже на берегу, перевернутое судно быстро идет вниз по струе, а второй участник находится на границе струи и суводи в 3-4 метрах от берега. На страховке с воды – один экипаж. У страхующих может возникнуть желание предоставить второго участника самому себе – ведь он так близко от берега! – и отправиться в погоню за байдаркой. Но так поступать нельзя.

**Спасением байдарок и всего прочего можно заниматься только после того, как все члены экипажа перевернутого судна будут находиться на берегу.**

Это правило необходимо соблюдать хотя бы по причине того, что *мы никогда не знаем состояния того участника, который все еще находится в воде.* Психологически этот участник может быть в состоянии паники, а его физическое состояние может быть вообще любым – травмы, переохлаждение и т.д.

**Вывод: спасательными работами руководит капитан страхующего судна. Спасатели прежде всего доставляют на берег участников, и только после этого приступают к спасению судов и вещей.**

**5.3. Действия экипажа при перевороте судна.**

Прежде всего следует разобрать одну из причин, по которой происходит большое число тех переворотов (оверкилей), которых можно было бы легко избежать. Часто мы можем наблюдать следующую картину: даже при крене менее 300 участник бросает грести и начинает судорожно пытаться покинуть судно или, повернувшись лицом к воде, оттолкнуться от нее… руками. Нередко можно увидеть попытки схватиться за накрененный борт опять же руками в попытке восстановить нулевой крен.

Такие попытки означают, что:

- участник не умеет управлять судном с помощью крена;

- рабочее место гребца не оборудовано правильным сидением, пяточными и креновыми упорами;

- участник не умеет правильно покидать судно.

Если участник на правильно оборудованном рабочем месте умеет управлять судном с помощью крена, то для каяка понятие критического крена перестает существовать вообще, а для байдарки верно то, что ее можно вернуть на ровный киль из крена более 900. Для этого необходимо запомнить, что:

- «падать в воду» нужно не лицом, а только спиной. Спасжилет создаст дополнительную опору;

- нельзя переставать грести при любом крене. Любой гребок создает опору для возвращения нулевого крена.

**Покидать судно в любом случае следует только после его полного переворота.** Попытка сделать это раньше может привести к травмам ног и тазобедренного сустава.

**При покидании судна необходимо:**

- пригнуть голову к груди во избежание травм.

- одной рукой удерживать весло;

- другой рукой за срывную петлю снять юбку;

- скручивающим движением развернуть корпус и ноги вправо или влево и оттолкнуться свободной рукой от судна. ***При развороте корпуса ноги сами выйдут из кренупоров, и вы не застрянете на рабочем месте.***

Неопытные участники наиболее склонны к преждевременным попыткам покинуть судно. Это объясняется, как уже отмечалось, страхом застрять в байдарке и не успеть вовремя выбраться из нее. Исходя из этого выбираем

**задания для практической тренировки:**

- *выдохните* и задержите оставшийся воздух в легких. Убедитесь в том, что его хватает минимум на 15 секунд. Этого должно хватить, чтобы покинуть судно минимум 2 раза;

- перед тренировкой на берегу убедитесь в том, что вы свободно можете покинуть судно из рабочего положения при гребле. Отрепетируйте ваши движения на берегу до автоматизма.

**После покидания судна** члены экипажа должны:

- взявшись за обвязку, перебраться на ближайшую к ним оконечность судна (лучше бы не оба сразу на нос или корму);

- держась за обвязку или транспортную петлю приготовиться принять помощь – спасконец, корму страхующего судна, «трамвайчик».

**Не пытайтесь руководить действиями или давать советы экипажу спасателей!** Им сейчас сверху виднее…

**5.4. Способы транспортировки членов перевернувшегося экипажа.**

Участник, оказавшийся в воде, может передвигаться к берегу:

- самостоятельно;

- держась за обвязку или транспортную петлю страхующего судна и активно погребая ногами;

- держась за обвязку или транспортную петлю и закинув ноги на корму страхующего судна.

Выбор способа транспортировки осуществляет капитан страхующего экипажа.

Страхующий экипаж должен помнить о том, что спасаемый может находиться в состоянии паники или шока. В этом состоянии он может пытаться залезть на байдарку сверху или ухватиться за весло. И то, и другое может привести к перевороту судна.

**Транспортировка к берегу участника, получившего травму** или находящегося в бессознательном состоянии возможна только при помещении его поперек судна между членами экипажа.

*В любом случае транспортировать членов перевернувшегося экипажа следует к ближайшему берегу,* вне зависимости от того, на каком берегу находятся остальные члены группы. После доставки всех членов экипажей, судов и вещей на берег будет достаточно времени для общего сбора группы.

**6. Сигналы при страховке и проведении спасательных работ.**

**При страховке проведении спасательных работ** практически невозможно подавать сигналы голосом без использования радиосвязи. Поэтому в основном используются сигналы руками. Эти сигналы должны отвечать трем простым требованиям:

- простота;

- ясность;

- однозначность толкования.

Каждая группа может выработать для себя любую систему сигналов, отвечающую этим требованиям.

**Общий вывод:**

**Постановка страховки и проведение спасательных работ технически и психологически является решением самой сложной задачи маршрута.**

**Выполнять работу по постановке страховки и спасательным работам должны самые подготовленные участники группы.**

**Задачи по страховке и самостраховке должны быть обязательно отработаны при подготовке маршрута – теоретически и на практике.**