

«В своих бедствиях люди склонны винить судьбу, Богов и всё, что угодно, но только не самих себя».

Платон

«Сванская страховка: Ты меня видишь? - ну я пошёл...

Таджикская страховка: Ты меня слышишь? - ну я пошёл...

Еврейская страховка: Ты меня помнишь? - ну я пошёл...

Русская страховка: Эй! Эй... - ну и ... с тобой! - я пошёл...»

Походный фольклор

лекция:

Спасение утопающих - дело рук самих утопающих

Ни в коей мере никому не навязываю своё видение вопросов безопасности. Данная лекция подготовлена по мотивам своего и чужого опыта. Собранные материалы, сделанные выводы и обобщения, не претендуют на абсолютную истину и поэтому оставляют место для большого числа вариантов и исключений. Не выискивайте плагиат (цитат здесь множество) – это общая копилка, была бы польза!

Оглавление

Предисловие	4
Об уставе и принятии решений	5
Жесты и сигналы.....	6
Лоцманские команды	7
Разведка.....	9
Очень субъективные заметки о специальном снаряжении	11
Гидрокостюм и обувь.....	11
Спасжилет	11
Каска	12
Стропорез	12
Упоры	12
Чалка.....	13
Антипереворотная стропа (кантователь).....	13
Груз	14
Верёвка для страховки	14
Морковка.....	15
Обвязка катамарана.....	16
Свисток.....	16
Запасное весло	17
О страховке и спасработках.....	17
Использование принципа маятника в страховке.....	17
О любимом туръём овоще	18
Ограничения в применении морковки.....	19
Поляна для вкушения морковки	20
Технология приготовления корнеплода	21
Готовим кушанье	24
Вкушение морквы.....	25
Вторая попытка.....	26
Работа спасконца на принудительной чалке и страховке судна.....	26
Страховка «перетягой»	27

Страховка «корабликом» («салазками»)	28
Страховка «живцом»	29
Страховка с воды.....	30
Движение с ходу и взаимостраховка	30
Страховка с воды за порогом в чистом виде.....	33
Взаимодействие страховки с воды и страховки с берега.....	36
А если ты сам бедолага?.....	37
С катамараном в обнимку.....	38
Самосплав соло.....	39
Завалы	41
Страховка и параллельная группа	42
Заключение	43

Предисловие

Обеспечение безопасности на маршруте начинается ещё дома и определяется соответствием уровня теоретической, практической подготовки группы и снаряжения выбранному маршруту. Если заложено несоответствие, то никакая эффективная страховка невозможна в принципе.

Любая трагедия, которая по виду случайность, складывается из множества мелочей, каждая из которых не критична по отдельности. Если хоть где-то был расчёт на «авось», то это «висящее ружьё» рано или поздно выстрелит.

С Ниагары народ тоже прыгает – говорят, что кому-то когда-то повезло. Риск всегда необходимо контролировать и сводить его к возможному минимуму.

Страховка с воды, с берега, или комплексная страховка - это искусство, по крайней мере, мастерство высокого уровня. Рекомендации, дающиеся в теории, зачастую рассчитаны на какую-то абстрактную реку и абстрактную группу. Каждый конкретный порог, по конкретной воде, конкретной группой - это всегда новая задача, которую приходится решать заново.

Любая теория, как известно, без практики ничего не стоит, поэтому не надо иметь иллюзий, что кто-то сразу же начнёт грамотно ставить и исполнять страховку любой сложности. Лучше это знать, попробовать, потренировать и никогда этим не воспользоваться. Однако есть ещё одна заковыка - у водников за зиму теряется техника, командное взаимодействие и физподготовка (старые подвиги и боевой дух это не компенсируют). Поэтому, чтобы как-то восполнить это, достойный водник никогда не пренебрегает общефизическими тренировками, бассейном, курсами первой помощи и выживания, работой с узлами и горной техникой, любыми спортивными соревнованиями.

Вообще, обеспечение безопасности - это почти всегда процесс творческий, требующий осмысления и принятия очень часто непростых решений, в котором хочется учесть все возможности, но почти всегда приходится чем-то жертвовать. Просто нужно помнить, что, отдавая что-то на откуп обстоятельствам, желательно компенсировать отданное повышением надёжности в другом месте.

Необходимо страховать все определяющие и предопределяющие препятствия. Ставить страховку нужно всегда там, где может возникнуть ситуация, отличная от штатной. Лучше перебдеть, чем недобдеть! Страховку надо ставить всерьёз, а не для поддержки штанов - лучше НИКАКОЙ страховки, чем плохая.

Запомните сразу раз и навсегда: вы спасаете себя сами, все остальные, всё остальное вам только помогает или не помогает, а случается, и мешает в решении этой задачи!

Есть надежда, что данные теоретические изыски пригодятся и послужат тем ориентиром, к которому надо стремиться в своём обучении, помогут развить и подтвердить уверенность в своих, даже не совпадающих с данными, знаниях и навыках или хотя бы сподвигнут задуматься.

Об уставе и принятии решений

1. Руководитель – всегда прав.
2. Если руководитель не прав, смотри пункт первый.

Группа идёт в поход во главе с руководителем¹, т.е. именно руководитель набирает команду, а не наоборот. Все правила игры и на берегу, и на воде оговариваются до похода, единоначалие после этого безоговорочно.

Не надо лицемерить, но руководитель по своей сути - это насилие (в большей или в меньшей степени в зависимости от схоженности группы). Ну, а если что-то не нравится, то на шею барабан и флаг в руки – ищи другого вождя по себе или ещё лучше - сам становись руководителем и набирай группу. Только что-то руководители всегда в дефиците и никто это ярмо не особо стремится надевать - такой кайф, когда идёшь простым участником и нет того морального давления и загрузки. Поэтому цените и берегите руководителей со всеми их достоинствами и недостатками!!!

Рассматривать стили руководства (управления) туристской группой, применяя теорию менеджмента, в данной лекции не представляется возможным. Но надо отметить, что если выстроить на континууме (линейке) все походы от «матрасных» до экспедиций (поисково-спасательных работ), то и стили руководства, накладываемые на этот континуум походов, будут изменяться от «сладко-пушистого» с элементами отеческой заботы до авторитарного, т.е. всё зависит от конкретной ситуации.

Тем не менее, стиль руководства в спортивных походах почти всегда жёсткий. А чем, собственно, вас или ваши права может «ущемить» такой стиль руководства, если вы заранее знаете, с кем, куда и зачем идёте? Все принципиальные вопросы, если позволяет время и место, необходимо обсуждать всей группой, но по статистике коллегиальные решения часто приводят к выбору более рискованного варианта. От советов руководитель, конечно, никогда не должен отказываться, но по принципу «я вас послушал и решил...». Стратегическая линия прохождения и просто разрешение на прохождение препятствия, определение очередности, наличие или отсутствие страховки или вообще обнос – это исключительно прерогатива руководителя и его же ответственность в случае чего... Именно так и считает прокуратура!

А психологический климат и внутренняя культура команды? Это тоже руководитель!!! Если кто-то знает группу только с демократическими методами руководства, ходящую серьёзные маршруты, поделитесь, всегда интересно узнать новое?!

Руководитель в группе только один, за всем и за всеми он уследить всё равно не в состоянии, поэтому желательно проявлять инициативу, когда вы полностью уверены в последствиях, особенно в малосхоженной команде.

¹Выпускаться в МКК или ходить дикими? Это как пресловутый «штамп в ЗАГСе» - не обязательно, но означает серьёзность намерений и ответственность в случае чего.

Существует ещё одна проблема, с которой иногда приходится сталкиваться. К сожалению, встречаются «шланги», которые любят полностью перекладывать ответственность за всё на чужие плечи, т.е. на руководителя и экипаж. Мол, они умнее, опытнее, сильнее, техничнее и должны всё изучить, распланировать, обеспечить, разведать, предусмотреть и обязательно спасти, если что. И появляется псевдоуверенность...

Есть серьёзное «табу», накладываемое на руководителя, – никогда не принуждать и не провоцировать на прохождение опасных (водных, горных и т.п.) участков к которым люди внутренне не готовы. Фраза руководителя: «Слабо? А зачем же вы тогда сюда пришли?» - характеризует только его собственные и далеко не лучшие амбиции. Каждый исключительно сам решает, где у него заканчивается экстрим и начинается ГЭ. Основное правило при решении о прохождении: любые сомнения в пользу «нет»! Решение не идти порог принимает каждый сам!!! Решение о том, кто может идти порог, принимает руководитель.

Команда мечты - та, в которой всё понимается с полуслова и полувзгляда как на берегу, так и на воде и понятие «Мы» стоит выше понятия «Я».

Жесты и сигналы

Если препятствие длинное, то на сложных участках, где имеется не читаемое с воды препятствие, ставится обычно сигнальщик. Сигнальщик - один из самых опытных лоцманов команды, который может хорошо читать воду, объективно оценивать силы и возможности каждого экипажа и каждого судна. Его задача - указывать линию движения судна.

При страховке с воды, в случае, если проходящий препятствие экипаж скрыт элементами рельефа, в пределах видимости идущего и страхующего экипажей также выставляется сигнальщик.

Поднятое вертикально вверх весло, обращенное плоскостью лопасти к сигнальщику или другому экипажу, означает готовность. Не начинайте движения, не убедившись в готовности страховки. Рука сигнальщика, поднятая вверх - команда «приготовиться!». «Отмашка», то есть жест рукой сверху вниз - команда «пошёл!». Скрещенные над головой руки - команда «срочно прекратить движение!». Варианты: «не начинать движение», «завершить прохождение», «срочная чалка».

Указания экипажу о линии движения судна в потоке сигнальщик доносит следующим образом:

- Движение прямо – две руки подняты вертикально вверх.
- Смещение в сторону – одна рука остается поднятой строго вертикально, а другая отводится в ту сторону, куда судно должно сместиться относительно существующего в данный момент курса. Дискретность изменения положения рук в зависимости от остроты ситуации: 0, 45 и 90 градусов. Категорически запрещается махать руками.

Экипаж катамарана работает над изменением курса до тех пор, пока две руки сигнальщика не окажутся поднятыми вертикально вверх, т.е. курс судна будет скорректирован. **Видео №1.**

За бугром – в США, Европе, Непале, Чили, Зимбабве и других странах, где практикуется рафтинг и каякинг, профессиональными речными гидами используется система сигнализации с помощью весла. Обычно вёсла делаются из ярких пластиков жёлтого, оранжевого и т.п. цветов, которые хорошо заметны на реке в любых погодных условиях. Если сигнальщик держит весло за середину в высоко поднятой руке горизонтально, как бы перегораживая реку – это означает «стоп», идти нельзя. Если весло поднято вертикально вверх – можно идти. Если вертикальное весло отклоняется в какую-то сторону – судну надо сместиться в эту же сторону. Чем сильнее наклон, тем больше смещение. **Видео №2.**

Для организации страховки очень эффективно использование раций и, в частности, применение их для указывания направления движения.

Лоцманские команды

На воде у капитана (лоцмана) при прохождении препятствия должны быть чёткие и однозначные голосовые команды. Команды на судне подаются капитаном для всего экипажа и никогда не даются для конкретного члена экипажа, т.е. даётся общая команда для задания необходимого курса, скорости судна и других коллективных действий экипажа судна.

На многоместных судах (2-3-местных байдах, рафтах и катах-четвёрках) капитан должен сидеть на корме – только так можно по-настоящему чувствовать габарит, возможности манёвра судна и потенциальную опасность, да и слышимость команд, поступающих с кормы, значительно лучше, чем с носа. Надо признать, что при сплаве на рафтах и четырёхместных катах исключение всё-таки есть. Если разведка с берега не даёт полной картины препятствия или при прохождении с ходу, то носовой может первым увидеть критический объект (расстояние между носачом и капитаном ≈ 2 м). Эта ситуация может возникнуть при наличии в русле высоких обломков скал и глыб («троллейбусный парк»), когда видимость с кормы ограничена. В этом случае, на этом участке, один из носовых берёт командование на себя.

Голосовые команды должны быть короткими (минимум слов и слогов) и абсолютно понятными всем. Очень чревато использование команд на сложных маршрутах на каком-то жаргоне или диалекте, который известен в очень-очень узких кругах и требуется глоссарий. Народный фольклор обширен: «загребай», «выгребай», «крутимся вокруг Васи», «газу», «валим», «носом», «ходу», «гон», «ломим», «закрутка на себя», «закрутка от себя», «задом», «рэверс», «...опой», «табань²», «кормой» и т.д. и т.п.

² Обратная гребля на спортивном судне не имеет ничего общего со словом «табанить», которое некоторые туристы заимствуют из гребли на распашных шлюпках, где реверсивное движение практически не используется. Основное значение этого термина - «опустить вёсла в воду и использовать как пассивный тормоз», поскольку приложить значительное усилие в противоположном направлении гребцы шлюпок не могут, да и ситуация менее динамичная, чем на бурной воде. Водник же должен грести интенсивно в обратном направлении.

Если экипаж судна всегда и везде постоянен, то вольному воля – пусть общаются на своём «птичьём» языке. Но если хоть один новый член экипажа и раскатка до основных порогов очень непродолжительна, а совместных тренировок дома не было или потребуется перед порогом изменить состав экипажа, то обязательно возникнет проблема! А такая ситуация может появиться при необходимости ротации из-за травмы, усиления экипажа, внезапных спасработ (кто был готов, тот и сел) и т.д. Время, исчисляемое мгновениями, потраченное на осмысление невнятной команды, может привести к очень печальным последствиям.

Закона нет, но и снобизма не надо - существует всего несколько основных и однозначных голосовых команд, понятных абсолютно всем: «влево», «вправо», «вперёд» и противоположное этому – «назад» (обратная гребля), «чалка», «хоп-хоп-хоп» (задаётся темп гребков экипажа), «ровно» (выровнить судно перпендикулярно сливу, валу и т.п.), «оп» (при завершении прохождения кормой препятствия, когда появилась возможность заходить на следующее, как и ворот на ТВТ). Единственная длинная команда - «телемарк³».

Капитану в нештатной критической ситуации очень сложно одновременно просчитывать линию движения, запахивать своим веслом и отдавать команды. Честь и хвала матросам, мгновенно перестраивающимся на новую линию движения, выбранную лоцманом в экстренной ситуации.

Избыток голосовых команд, несвоевременная их подача и взаимоисключающие команды - не есть хорошо, тем более мат. Мат свидетельствует о неуверенности и страхе подающего команду, что мгновенно улавливается экипажем, что чувствует Река, что обязательно скажется на качестве прохождения. Не лучшая ситуация также возникает в то время, когда весь экипаж в «пашне» и в напряжении, - это сыплющийся «словесный понос», который дезориентирует и нервирует матросов.

А вот когда на плёсе один «кирпич» на всю речку шириной 50 м и нет никакой разницы слева или справа его проходить, то не надо дёргать капитана – носовые (носачи) спокойно шепотком сами легко договариваются о линии движения. Ну а если въехали в этот «кирпич», что до смешного очень часто случается, то уж получите «люлей», уважаемые матросики, по полной программе!

Все команды капитана во время прохождения препятствия выполняются беспрекословно быстро и действий, противоречащих командам лоцмана, у матросов категорически быть не должно!!!! Да, нередки ситуации, когда один и тот же порог можно пройти по-разному: попроще, посложнее, да и равноценных путей может быть несколько. Разумеется, обязательно обсуждение, каждый матрос должен понимать, что, как, зачем и почему. И действовать всегда нужно осознанно, т.е. знать свой манёвр, а не быть зачуханным болванчиком. Если же прохождение с ходу, то какое там обсуждение, разве на это есть время? То же, если при прохождении что-то пошло не так, как виделось с берега. Ещё раз для

³ Эта команда и для слуха не очень благозвучна – чаще используют «колобок», но всё же ещё короче «вальс».

тех, кто в «танке»: лоцман в пороге для всех ДИКТАТОР и единолично принимает решение. Все разборки и мнения только на берегу! Чёрного матросика (смертельно опасного вредителя) всегда хорошо видно со стороны или на видео - он в критических ситуациях молча начинает работать в противоположную сторону – ему, видите ли, так показалось лучше!

Разведка

Хорошая лодка, не раз хоженная река не освобождает от необходимости проведения разведки (осмотра) – всё меняется в этом мире. Нельзя пренебрегать разведкой – может, даже и избыточной, может, и пятиминутной, может, и только капитанской (если всё тривиально). Если разведка проводится в непосредственной близости от воды, то экипировка разведчиков должна быть такая же, как при сплаве. Были случаи, когда люди на просмотре падали в воду. Если же есть необходимость стать на некоторое время скалолазом, то используется горное снаряжение, и озаботиться этим надо ещё дома.

При чалке на осмотр все сразу вытаскивают фотомешки и спасконцы и несут их к ключевому месту. Там, после осмотра, руководитель определяет очередность прохождения/видеосъёмки/страховки. При этом снимающим и страхующим сразу вручается «инвентарь», а «проходимцы» уже могут идти, если не ставятся другие виды страховок и сигнальщик. После прохождения они сменяют снимающих/страхующих. В результате сокращается время блужданий и «тупизма» вдоль порога.

Разведка необходима для следующих препятствий (по умолчанию):

- Определяющих и предопределяющих препятствий.
- Завалов (заломов).
- Техногенных сооружений (мостов, плотин, столбов и т.д.). Опасность таких препятствий в том, что они нетипичны и создают неестественные потоки, а также имеют свойства разрушаться и модернизироваться.

Необходимо проводить разведку и в следующих ситуациях (по умолчанию):

1. При движении с ходу, если следующей однозначной чалки не видно, а у вас нет абсолютной уверенности, что будет дальше, то лучше сделать небольшую разведку. В каньоне, кроме чалки, нужно высматривать и путь выхода по скалам вверх от места этой чалки.

2. Страхующий экипаж, при организации страховки с воды, должен совершенно чётко представлять, что его ждёт ниже по течению. В противном случае страхующие рискуют увеличить количество страхуемых.

3. В паводок у реки только название остаётся то же самое - она меняется до неузнаваемости, вы фактически оказываетесь на совершенно другой реке, причём вынуждены сплавляться по ней уже в режиме первопрохождения, со всеми вытекающими. Во многих случаях самым мудрым (хотя, возможно, самым нелёгким) решением будет переждать паводок или сойти с маршрута. Иногда и мне приходилось произносить заветные для группы слова: «А сегодня мне

приснилась мама, ждём...». Цена жизни не равна стоимости билета на уходящий поезд или лишней дырки на ремне от голодухи!

Для успешного прохождения препятствия очень важно во время прохождения хорошо ориентироваться в нём. Для этого ещё при осмотре надо отметить ориентиры, которые хорошо видны с воды, причём важно, чтобы они были хорошо видны при взгляде вниз по течению, с того уровня, на котором вы будете находиться при сплаве. Также важно осматривать препятствие со всех возможных точек, поскольку на больших уклонах, например, при взгляде сверху вниз по течению, вы увидите милый обливняк, а при взгляде снизу вверх этот камешек окажется «троллейбусом» с «зубчиками» за ним. Если просмотр осуществлялся с большой высоты или использовался квадрокоптер, то необходимо сложность увиденных издали препятствий умножать на 5. **Видео №3.**

При просмотре также необходимо рассмотреть варианты прохождения препятствия самосплавом и определить спасительные места на воде и на суше.

Очень сложно запомнить более пяти ориентиров, поэтому при многоходовом прохождении препятствия необходимы или дополнительные чалки с последующей разведкой и определением ориентиров, или выставление сигнальщиков, указывающих направление движения визуально или по рации.

Существует тактика запоминания линии движения в разных частях порога разными членами экипажа. У экипажей, применяющих это, право давать команды делегируется члену экипажа, ответственному за конкретный участок, сразу после пересечения условной границы этого участка.

Для диагностики водных потоков и струй очень желательно покидать палочки в речку и лучше потяжелее, т.к. при чтении воды необходимы такие показатели, как направление и разность скоростей потоков.

Всегда после разведки полезно задать себе вопрос – готовы ли вы проплыть этот порог в спасжилете? Страх не появляется на пустом месте – прислушивайтесь к нему. Очень часто он указывает вам, что вы физически или технически не готовы к тому, чего боитесь. Страх парализует человека и очень часто до добра не доводит.

После детального изучения препятствия и, увиденного прохождения порога другим экипажем, ещё раз всё взвесьте. Если один экипаж пройдёт хорошо, это не значит, что и вы пройдёте хорошо, а если тот экипаж «заляжет», это не значит, что и вы разделите его участь. Это даже не значит, что шансы на удачное прохождение 50 на 50. Потому что у того экипажа свои сугубо индивидуальные возможности (физические, технические, судно, опыт и т.д. и т.п.), а у вас свои. Если есть неуверенность, то порог стоит обнести, несмотря на другие экипажи, а также их рекомендации! Никогда не провоцируйте и не ломайте товарища!

Очень субъективные заметки о специальном снаряжении

Гидрокостюм и обувь

Современная сухая гидра легче, чем неопрен. Под неё можно одеть шерстяное бельё, которое греет даже будучи мокрым от конденсата. При попадании в воду, рано или поздно, но вода просачивается через не совсем герметичные манжеты, горловину, пояс. Воздух из сухой гидры нужно максимально стравливать.

«Сухарь» позволяет терять температуру тела не так быстро. При резком снижении температуры организма наступает бронхоспазм (реакция зависит от индивидуальной особенности организма и закалки) - закрывается голосовая щель, человек перестаёт дышать и наступает оцепенение (от нескольких секунд до). 35% утоплений «сухие», а не от воды в легких. Вопрос очень актуален в Средней Азии и при жаркой погоде (помогает закалка и, отчасти, заныривание или хотя бы умывание перед порогом). При «мокрым» утоплении спасти человека гораздо сложнее. Осложнения могут быть даже при малом количестве воды в легких. При «сухом» утоплении больше шансов завести сердце, чем при «мокрым».

Размер гидры из неопрена должен быть таким, чтобы она плотно облегла голое тело, но из-за этого часто появляются натёртости. Чтобы не было проблем с гигиеной, желательно, при возможности, почаще её стирать с мылом. Плохо сохнет и весомее сухой, но очень востребована для тренировки силы воли - одевать свежемороженой по утрам! Неопрен за счёт своей вспененности обладает плавучестью.

Есть одна общая проблема для всех гидрачей – небольшая прочность при использовании на берегу (например, при разведке), где есть растительность. Для защиты любой гидры поверх неё необходимо, по крайней мере, надевать лёгкую одежду (штаны и куртку) из капрона. Исключение есть только для голубых!

Носки из неопрена довольно комфортны, т.к. поверх носков надевается обувь, и поэтому при всех условиях микроклимат практически никогда не меняется.

Во время сплава к обуви для водников предъявляются практически такие же требования, как и для обуви пешеходников, т.к. разведка, чалка, страховка с берега и выход из реки после кия проводятся не на пляже, а в горно-таёжной местности: твёрдая и не скользкая в воде подошва, ранты, защищённые щиколотки. Количество травм стоп у водников, обутом в кеды, гидроботинки и т.п., случаются на порядок чаще.

Спасжилет

Здесь приходится сталкиваться с известной дилеммой. С одной стороны, хорошо бы побольше - в потоке он будет быстрее поднимать на поверхность. Но большеобъёмный спасжилет затрудняет активную работу и на катамаране, и при самосплаве в воде - часто борьба за спасение подменяется борьбой с самим

спасжилетом. Поэтому на очень сложных реках приходится идти на компромисс – водоизмещение всего личного снаряжения (спас, защита, гидра) должно быть около 25% от веса (объёма) тела водника, и при этом распределялся бы этот объем желательно равномерно по всему телу, чтобы сохранить, хотя бы частично, свои гидродинамические характеристики и эргономику.

Замечу, что большой объём воротника будет упираться в каску сзади и мешать при сплаве, а в воде будет упорно надвигать каску на глаза. Спас должен сидеть на вас очень плотно, но и, не стеснять движений. Лишних «фенечек» и болтающихся матавочек быть не должно, но паховые ремни в спасе обязательны. Очень желательно в конструкции спасжилета иметь:

- на груди и на спине минимум по две надувные ёмкости – дублирование;
- подобие петли на шивороте или погон-ручек яркого цвета, необходимых для вытаскивания человека на борт судна;
- вшитую обвязку, используемую при спасработах и переправах.

При проверке на воде человек в спасжилете должен находиться в вертикальном положении, но никак не лицом вниз (есть любители, сдувающие передние ёмкости для комфорта).

Защитно-спасательный комплект (ЗСК) для сложных рек всегда актуален!

Каска

Предназначение – защита головы от ударов со всех сторон. На практике используют специальные каски для сплава по белой воде, но относительно приемлемы и хоккейные шлемы. До сих пор иногда встречаются на маршрутах люди в мотоциклетных касках и шлемах танкистов – тоже приемлемо. Но самое ужасное – встречаются «клоуны» в строительных и шахтёрских касках!

Обратите внимание на застёжку – никаких кнопок, лучше прикладывать усилия при расстёгивании пряжек, чем позволить ей расстегнуться в самый неподходящий момент. Каска должна сидеть плотно - иначе обязательно сорвёт.

Стропорез

Обоюдоострый лёгкий нож с тупым концом в виде шляпки гриба в плане, длиной лезвия 100-140 мм, с ручкой из твёрдого пенопласта для непотопляемости и отверстием в ручке - для короткого темляка. Находится в ножнах, которые пришиваются к спасу в районе груди так, чтобы нож висел ручкой вниз. Нож не должен выпадать из ножен, но должен просто выниматься любой рукой.

Упоры

Одна из основных составляющих успешного, безаварийного сплава - уверенная коленная посадка. Ноги в коленях под углом примерно 70-75 градусов (разгибать сильнее не рекомендуется), угол между передней поверхностью бедра и ремнём $\approx 90^\circ$. Распираться нужно вытянутыми напряженными носками ступней в поперечину, но это не всегда бывает удобно - обычно она сильно утоплена в баллон. Желательно для более уверенного распирания (увеличения площади опоры) выше поперечины под каждый носок ноги дополнительно установить

трубки (на шпильках) либо ещё одну деревянную поперечину. На банку опираются только при работе назад (обратная гребля) и на плёсах.

Насколько сильно затягивать упоры? Так, чтобы человек мог удержаться на свечке и при боковом крене судна до 90° без помощи рук. Но также д.б. небольшой люфт, регулируемый сгибанием колен и ступней, для быстрого покидания катамарана при зачаливании судна (да, и ноги меньше затекают).

Крепление упоров верёвками осуществляется на продольных, чуть выше щиколотки, и таким образом, чтобы ни при каких обстоятельствах не было петель, в которые даже теоретически смогла бы попасть нога. Крепление за поперечину удобно только для удобства вязки, но совершенно не эффективно для выполнения собственно функции упоров и безопасности.

Обязательна ежедневная проверка на берегу, заранее намочив крепящие упоры верёвки, - наклоны вперёд и внешний глубокий поворот тела гребца от носа к корме; рывок гребца за две руки вперёд другим человеком.

Чалка

Один из самых важных навыков водника – умение зачалиться там, где нужно. Для чалки применяется обычно верёвка Ø6-8 мм (приемлема и трубчатая стропа) с разрывной нагрузкой 600-800 кг с карабином на конце, длина 8-10 м. Чальный конец располагается на носовой поперечине (неплохо иметь чалку и на корме), посередине - для удобства работы, как левому, так и правому носовому. Крепится чалка с помощью двух резинок от автокамеры. Удобна и сумка, жёстко зафиксированная на первой поперечине, закрывающаяся на липучках или с отверстием (используется тот же принцип, что и у морковки). Ничего не должно болтаться и провисать. **Видео №4.**

Антипереворотная стропа (кантователь)

Две (для двойки возможна одна) антипереворотных трубчатых стропы 18-22 мм с петлёй располагаются по каждому борту, жёстко фиксируются за внутреннюю продольную катамарана снизу (в районе площадок членов экипажа). Общая длина стропы около 1-1,5 м. Стропа крепится (пришивается тонкой капроновой ниткой или приматывается изолентой) к элементам катамарана так, чтобы при сильном рывке она извлекалась и, только по собственному желанию, можно было бы зацепить петлю рукой.

Вариант: В трубчатую стропу вставляется широкая швейная резинка. В пассивном состоянии стропа выглядит как длинная гармошка, в случае применения растягивается до номинальной длины. Привязывается стропа к продольной у первой и последней поперечины рамы. И всё же желательно, чтобы эти стропы не провисали, прихватить их изолентой или нитками. **Видео №5.**

Для постановки катамарана на киль необходимо извлечь антипереворотные стропы с одного борта, сесть на противоположную гондолу и по команде произвести синхронный рывок строп (рывок делается спиной). Можно перевернуть и сбоку, с внешней стороны, навалившись на одну гондолу телом, а тэшками вёсел сделать рывок за стропу на противоположной гондоле.

Груз

Нередко на маршруте проход определяющих препятствий осуществляется гружёными судами. Груз, размещённый между гондол, может сильно тормозить кат в бочках и валах (судно, проходящее бочку, сталкивается с водой, которая движется навстречу), хотя и несколько улучшает манёвренность (кат легче крутится), т.к. момент инерции катамарана будет меньше. На кильнувшемся кате привязанный по центру груз не даст возможности пробраться под водой в периметр.

Самое лучшее и правильное размещение груза на гондолах (повышение астойчивости) в застёгивающихся карманах (внутри карманов, поверх вещей поддувы) – в так называемых «бочках». Если такой возможности нет, то рюкзаки (гермы) привязываются на гондолах.

Стоит отметить ещё раз – все конструкции из веревок ни при каких обстоятельствах не должны быть ловушкой для рук и ног.

Верёвка для страховки

В водном туризме используются различные типы веревок. На данный момент это в основном отечественные верёвки диаметром 6-8-10-12 мм и импортные плавающие диаметром 8 и 10 мм (в основном производства Чехии - фирма Lanex, которая используется для производства морковок Niko, GalaSport, Тритон и др.).

Стропа для страховки в водном туризме используется редко, в первую очередь из-за того, что имеет гораздо меньшую разрывную нагрузку, большую парусность в воде и меньшую долговечность; также существует вероятность (и есть описание таких случаев) порезов рук рабочей стропой. Стропа типа «чулок», имеющая приемлемую разрывную нагрузку, относительно рыхлая, занимает большой объём и хуже летит в цель. Но на практике всё же используют стропы (например, Коломенского производства) 18-22 мм с разрывной нагрузкой от 1000 до 2000 кг – вопрос сочетания доступности, цены и качества. Если планируются какие-либо горные работы в водном походе или обносы с использованием веревок, то надо учитывать, что стропы плохо работают в спусковых устройствах.

Некоторые свойства нейлоновых веревок:

✓ Под влиянием солнечной радиации полипропиленовые и капроновые канаты, верёвки и шнуры стареют и становятся хрупкими, поэтому желательно накрывать их чехлами при хранении.

Существует зависимость между выцветанием волокон и механическими свойствами верёвки: чем сильнее выцветают волокна, тем больше снижаются механические свойства. Похоже, в большей степени это затрагивает яркие и «стильные» цвета.

✓ Механические свойства сердцевины верёвки снижаются заметно более равномерно и в меньшей степени, чем оплетки.

✓ Грязь ослабляет верёвку, поэтому ее надо регулярно стирать (не применяя химических средств).

✓ Износ верёвки примерно пропорционален количеству разорванных текстильных нитей оплетки. Верёвку необходимо заменять, если оплетка повреждена настолько, что видна сердцевина. Раз такое случилось, повреждение оплетки может быстро прогрессировать в процессе дальнейшей эксплуатации верёвки. Верёвку с поврежденной оплеткой использовать нельзя. Особенно это касается плавающих верёвок, которые зачастую не имеют сердцевины и репшнуров.

Помимо этого необходимо помнить общие правила использования верёвок:

- предельно допустимая нагрузка должна составлять не более 2/3 от разрывной. Соблюдение этого требования резко снизит риск в работе и значительно увеличит срок службы верёвки. Кроме этого, необходимо помнить, что прочность крученых (плетеных) изделий в узлах на 50-70% ниже прочности целого каната;

- для повышения долговечности верёвок из полимерных материалов радиус изгиба изделия должен быть не менее 4-х его диаметров;

- при применении синтетических канатов, верёвок и тросов необходимо обеспечивать также гладкость рабочих поверхностей механизмов и приспособлений, поскольку острые кромки ускоряют износ крученых (плетеных) изделий.

Влияние воды на нейлоновую верёвку

Нейлон хорошо переносит намокание, но по последним данным присутствие воды в верёвке приводит к важным изменениям ее рабочих характеристик, а именно:

1. Динамическая стойкость верёвок (число рывков, которые они выдерживают) уменьшается на 30% от обычного уровня при вымачивании верёвки в воде, независимо от типа и состояния верёвки.

2. После вымачивания в воде длина верёвки увеличивается на 4-5%, что, в свою очередь, увеличивает усилие рывка при первом срыве на 5-10%.

3. Негативное воздействие на динамические характеристики верёвки очень заметно даже в случае вымачивания верёвки в течение короткого времени и даже при spraysивании её под душем.

4. После просушки в прохладном и темном месте верёвка почти полностью восстанавливает свои изначальные динамические характеристики даже после многократных циклов вымачивания/просушки.

5. Мокрая верёвка становится примерно на 30% тяжелее. После первого намокания и просушки верёвки «салятся» почти на 15%.

Морковка

Спасконец (морковка, граната, чулок) – личное снаряжение, соответственно, каждый водник обязан её иметь! Мешочек спасконца должен быть довольно объёмным, чтобы верёвка хорошо оттуда вываливалась (но не одним комком) и чтобы туда можно было свободно засунуть руку с верёвкой при её сборке. Опять

же лучше будет, если горловина будет трапециевидной, т.е. чуть шире со стороны вкладывания верёвки. На горловине обязательно должна быть завязка, чтобы морковку можно было закрыть на время хранения. Ткань морковки должна быть плотной и яркого цвета, чтобы ее хорошо было видно в пене и в потоке. Предпочтительно жёлтые, оранжевые и красные цвета. Ещё некоторые умельцы шьют в дно мешка кусок пенки, чтобы мешок плавал на воде. Лучше использовать плавающую цветную верёвку диаметром 8 и 10 мм. В морковке верёвки больше 30 м не используют – очень мало шансов бросить точно и далеко, а верёвку для чалки больших судов ещё значительно меньше. Конец шнура продевается через дно морковки и делается минимальная петля только для крепления карабина (завязывается встречной восьмёркой). Исключительно для страховки судов на конец морковки ставят карабин (с автоматической муфтой или совсем без неё!!!), а также для лелеющих мечту остаться без зубов и глаз.

Даже самый хорошо уложенный шнур после зимнего хранения, скорее всего, засохнет и в лучшем случае выпадет комком, а в худшем морковка никуда дальше ваших ног не улетит. Хорошо было бы в начале похода просто побросать морковь в цель, заодно навыки восстановите и верёвку распрямите. Самый простой способ упаковки - держите мешок в левой руке, шнур идёт через ваше правое плечо, а правой рукой вы без фанатизма заталкиваете верёвку в мешок.

Очень удобно закреплять на спасжилете в виде поясной сумки на спине. При таком способе транспортировки спасконца всегда свободны руки при просмотре порогов, выходе на место страховки и всегда под рукой, если что.

Обвязка катамарана

Обвязка обеспечивает человеку возможность относительно надёжно удержаться в потоке за судно, а также позволяет эффективно и безопасно перемещаться в воде вдоль баллона и руками фиксироваться за нее внутри перевернутого судна на раме, может использоваться для постановки ката на киль.

Обвязка судна делается мокрой стропой вдоль продолин – стропа (лучше трубчатая 18-22 мм) жёстко крепится на не сильно надутым баллоне через каждые 0,7-1,0 м. Натяжка обязательна, т.к. катамаран в воде всегда чуть поддувается, а мокрая стропа растягивается. Если же на катамаране карманы под продолины - то закрепление производится в местах пересечения продолин с поперечинами или через специально пришитые петельки. **Видео №6.**

Непостижимо, каким образом, но любая верёвка или петля на судне в случае аварии всё цепляет, это факт. Все эти случаи, конечно, носят вероятностный характер. И всё же не должно быть щели между стропой и баллоном около рамы, тем более она не должна провисать.

Свисток

Не обязательная, но очень полезная штука. Свист – единственный звуковой сигнал, благодаря высокой частоте, хорошо различим на фоне шума реки, дождя и ветра.

Запасное весло

Главная задача состоит в том, чтобы любой член экипажа мог самостоятельно и практически мгновенно воспользоваться запаской. Вёсла крепятся или вдоль катамарана, или поперёк. Если весло крепится вдоль гондолы катамарана, то лучше располагать лопастью перпендикулярно воде, т.к., по статистике, расположенное лопастью горизонтально, чаще ломается.

Минимум одно запасное весло на катамаране крепится сверху на палубе, и минимум одно - снизу (для случаев кия катамарана). Чем сложнее маршрут, тем больше запасных вёсел должно быть, а на шестёрках оно равно количеству участников. Но городить сплошной настил из запасок на палубе не следует.

Очень сложно всегда найти грань между возможностью самостоятельно вырвать весло и надёжностью крепления, чтобы не оторвало водой в мощном пороге. Обычно вёсла крепятся киперной лентой или изолентой, которые надёжно удерживают их в валах и бочках, но быстро рвутся при рывке только рукой. Существует и вариант крепления резинкой от автокамер - на бантик, который всё ж иногда заклинивает и бывает сложно развязать (тем более под водой, когда кат залёг).

О страховке и спасработках

Один из постулатов техники страховки и спасработ – ни при каких обстоятельствах количество жертв не должно увеличиться. Если страховка сопряжена с опасностью, то это ставит под сомнение разумность самого прохождения препятствия.

Активная страховка - спасатели (экипаж судна, «живец») доставляют на берег спасаемых людей и их снаряжение, независимо от состояния и помощи потерпевших аварии. Можно к активной страховке отнести и чальщика с берега.

Пассивная страховка – спасатели доставляют только средства спасения («спасконец», «кораблик», «перетяга», «удочка» и т.п.), а спасаемые люди должны самостоятельно спастись, используя эти средства.

Постоянно тренировать надо не только технику прохождения препятствий, но и технику проведения спасработ. Особенно это относится к так называемым «профи», которые обычно забывают на это в силу своей невероятной крутости.

Помните! Любая страховка всегда вероятна!

Использование принципа маятника в страховке

В пассивных методах страховки с применением верёвки используется принцип маятника. Для всех этих методов есть серьёзные ограничения.

Первое и самое существенное ограничение для пассивного метода страховки – спасательная верёвка рассчитана только на то, что бедолага⁴ сам готов принять её и может активно участвовать в своём спасении.

⁴ Бедолага – человек, попавший в аварию.

Второе ограничение в применении верёвки состоит в том, что её нельзя ставить на очень сильной струе. Представьте, что человек в спасжилете находится в потоке. Он держится за верёвку руками, находясь в воде. Попробуйте подержать хотя бы несколько секунд на верёвке мешок картошки такого веса. Человека в этом положении может ещё и притопить потоком, если он сделает даже небольшой отрицательный угол атаки. То есть недопустима ситуация, когда человек зависает на верёвке в струе, при таком раскладе при любом объёме жилета его может притопить настолько, что он её бросит. Вследствие этого также можно утверждать, что попытки вытащить отдельно плывущего человека (тем более судно) против течения не увенчаются успехом.

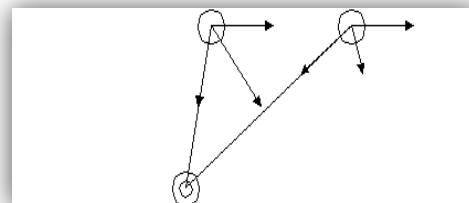
Третье состоит в том, что страховку с использованием верёвки бессмысленно ставить сразу за препятствием, в котором может произойти авария. Так как любому человеку, после того как он выскочил из «стиральной машины», необходимо время на то, чтобы осмотреться, понять, что происходит, и правильно отреагировать или хотя бы просто заметить верёвку.

Четвёртое - спасать людей, которым ничего не угрожает, не нужно - сами выплывут (тёплая вода, безопасные пороги и т.д.).

Лучший и наиболее эффективный вариант работы с берега - активно работать по зачаливанию объекта, а использование принципа «маятника» - главная, но одна из составляющих частей этого процесса. В активном «маятнике» длина верёвки оперативно изменяется (категорически запрещается делать рывки), в пассивном же она привязана и рабочая часть верёвки величина постоянная.

Активная работа с верёвкой позволяет:

- ✓ оперативно причалить объект к берегу – уменьшение радиуса маятника (вытягивание верёвки);
- ✓ линия движения объекта (радиус маятника) может варьироваться – торможение, протравливание, подтягивание, что позволяет маневрировать объектом спасения при необходимости;
- ✓ количество допустимых мест для использования страховки верёвками, в зависимости от количества приемлемых мест причаливания объектов к берегу, значительно возрастает, т.к. радиус маятника можно изменять;
- ✓ чем ближе угол верёвки к 90° к струе, тем выше результирующая сила притяжения к берегу при активной работе (вытягивании) верёвки;
- ✓ наиболее оптимальный угол между берегом и верёвкой, близкий к 90° , для активной работы с верёвкой (вытягивание объекта), можно поддерживать некоторое время, если двигаться с верёвкой вдоль берега.



О любимом турьем овоще

Морковку категорически нельзя фетишизировать, это первый рубеж страховки. По статистике её результативность (по разным источникам) колеблется всего-то до 50% максимум! Если морковка рассматривается как

последняя надежда, то и ставить её не надо! И порог проходить не надо! И по берегу ножками, ножками, ножками!

В статическом и динамическом режиме использования верёвки предельно допустимая нагрузка при чалке объекта для скорости потока 4 м/с (14,4 км/час), с учётом рабочей длины верёвки, а также массы и парусности объекта (на киле) была рассчитана доктором физмат наук И.Ф.Гинзбургом («Физика на горной реке», журнал «Квант», №7, 1989 г.). К сожалению, в расчётах не учитывались факторы наличия узлов (50%-70%), старение от ультрафиолета, радиус изгиба, влажности (70% в динамике) и загрязнённости, силы и количества произведённых ранее рывков, парусности перевёрнутого и расположенного лагом судна, а также условия, что предельно допустимая нагрузка должна составлять не более 2/3 (0,67) от разрывной (у Гинзбурга – 0,9).

масса судна с экипажем и грузом	Диаметр верёвки и её минимальная длина
200 кг	6 мм, ≥ 10 м
400 кг	6 мм, ≥ 20 м или 8 мм, ≥ 10 м
800 кг	8 мм, ≥ 20 м или 10 мм, ≥ 10 м
1200 кг	10 мм, ≥ 20 м

Следует также отметить, что И.Ф.Гинзбург проводил расчёты для российской верёвки, имеющей разрывную прочность практически в два раза выше, чем у плавающей импортной.

Эффективность страховки спасконцом сильно зависит от условий применения, навыков, опыта. Практически каждый турист-водник может привести несколько примеров «чудесных» спасений с помощью морковки. В то же время те случаи, когда страховка не сработала или сработала неправильно, чаще всего списываются на случайность или невезение. Важно понимать, что страховка спасконцом может привести к усугублению аварийной ситуации, а иногда и к несчастному случаю.

К сожалению, страховка морковкой зачастую ставится формально (для очистки совести), бросив привязанный спасконец, удовлетворённо потирают руки – мы для Васи сделали всё, что могли, и морковки вот кидали... Простите, но повторюсь: страховку надо ставить всерьёз, а не для поддержки штанов - лучше НИКАКОЙ страховки, чем плохая.

Ограничения в применении морковки

Кроме общих ограничений, принятых в пассивных методах страховки с использованием принципа маятника, существуют серьёзные дополнительные ограничения для применения спасконца:

1. Морковку нельзя использовать в качестве спасательного средства с движущегося судна. Проблема не очевидна. Бывали единичные случаи, когда, бросив спасательный конец с катамарана, удавалось вынуть потерпевшего. Есть два серьёзных возражения:

- Если вы ещё проходите препятствие, то система «судно-верёвка-бедолага» имеет право повести себя, так как ей удобно, например, провернувшись вокруг человека, намотать ему верёвку на шею - в худшем случае, на ногу - в лучшем, последствия ясны. Или товарищ пошёл с одной стороны камня, а судно с другой.

- Если вы уже находитесь на спокойной струе, то вместо того чтобы отвлекаться на бросок морковки (кстати, вы можете и промахнуться), может быть, лучше сделать несколько хороших гребков и просто принять товарища на борт?

2. Если ширина русла от пятидесяти метров и больше, то рассчитывать на страховку морковкой просто глупо, так как вероятность того, что бедолагу пронесёт рядом с берегом, стремительно уходит в ноль, если основная струя не идёт вдоль берега.

3. Фотограф и человек с морковкой - это разные люди! Наблюдение через объектив за развивающимися на реке событиями сильно ограничивает реакцию страхователя – страхуемых необходимо постоянно держать в поле зрения! А потраченные секунды, чтобы убрать фото-видеотехнику? В итоге вы не сделаете ни то и ни другое. Всё это значительно уменьшает и без того малую надёжность страховки спасконцом!

4. Ставится спасконец только там, где возможно ниже по течению безопасно причалить объект, и только в том месте, где будет работать принцип маятника.

5. Первый и самый очевидный способ вытаскивания бедолаги из бочки - страховка морковкой над бочкой с оттяжкой вниз другой верёвкой. Спасконец нужно точно подать в руки пловца именно в тот момент, когда он окажется на поверхности и будет готов схватить его, в противном случае он вряд ли сможет воспользоваться верёвкой. Однако этот метод малоэффективен и опасен. Чем сможет закончиться для товарища заплыв в «миксере» вперемешку с верёвкой – едва ли требуется объяснять.

6. Каккерам при киле, пока они не отстрелились, морковки не кидаются.

Поляна для вкушения морковки

Идеального места у вас не будет, поэтому почти всегда выбранное место будет чем-то неудачным. Но вместе с тем, высший уровень квалификации спасателя – страховка при форс-мажоре из неподготовленного места!

Изменение уровня воды плюс-минус десять сантиметров может очень серьёзно переместить место страховки, то есть каждый раз, приходя на порог, вопрос размещения бросальщиков надо решать заново, готовых решений практически не бывает.

Часто встают на страховку с морковкой так, чтобы было видно ключевое место (любопытно же поглазеть), а важнее выбрать правильное место. Спасконец, поставленный не на месте, – это заведомо бесполезный расход людских и материальных ресурсов группы.

Основные акценты

Во-первых, пост страховки должен быть расположен на некотором выступе, так, чтобы за ним туда, куда будет причаливаться бедолага, не было сильной

струи, а его самого выводило бы или на мелководе, где он смог бы встать, или туда, где ему можно легко и без риска оказать помощь. Иначе вы его можете своим спасконцом направить в такую G , что лучше бы ему этого девайса и не видеть.

Во-вторых, прицельный бросок должен перекрывать всю струю, так как никто с вероятностью в 100% не скажет, куда может отбросить бедолагу. Для лучшего прогнозирования необходимо покидать палочки потяжелее.

Один из вариантов: Морковка удерживается на берегу, а вот бросальщик находится на катамаране. Судно зафиксировано с помощью дополнительных верёвок, поэтому бросальщик вынесен на расстояние порядка 4-5 метров от берега. В таком положении бросальщик находится практически на струе, по которой может пойти бедолага, и вероятность промаха существенно снижается.

В-третьих, очень желательно, чтобы страхующий имел возможность на бросок другой морковкой, либо осуществить повторный бросок. В этом случае, возможно, потребуется приемлемый путь к месту для второго броска.

В-четвёртых, верёвка на всём пути не должна встречать никаких препятствий, а также страхующих, глазеющих, фотографов.

В-пятых, сильно ограниченное место, расположенное на маленькой полочке на скале, в расщелине, между глыб и т.п., малопригодно, и здесь невозможно активно страховать – неудобно точно и уверенно бросить, максимум «тупое» созерцание после броска морковки, т.е. данная страховка здесь практически всегда не очень эффективна.

Технология приготовления корнеплода

Руководителю необходимо заранее определить порядок спасения товарищей, если он не один. Общие же рассуждения при страховке морковкой таковы:

1. В первую очередь вылавливаем тех, кто просит о помощи.
2. Во вторую очередь идущих самосплавом, начиная от самых слабых.
3. В третью очередь тех, кто просит помощи с судна.
4. Далее аварийное судно с людьми.

Самые спорные - это первый и третий пункт. Но опыт говорит о том, что человек, которому отказали в помощи, по психологическим соображениям может стать «двухсотым» даже на ровном участке, а будучи вовремя вынутым, может оказать активную помощь в спасении других.

Очевидно, что данные расклады - только для действий по умолчанию, когда нет каких-либо других обстоятельств или решений, которые могут от указанного списка не оставить и камня на камне.

Необходимо заранее договориться о системе сигнализации с другими страхующими, сигнальщиками, экипажем.

Привязывать нельзя держать

Дилемма при страховке морковкой бедолаги – где поставить запяную? Всегда надо знать, для каких целей вы собираетесь использовать спасконек. Если для человека, а он боится в первую очередь, - это одно, если для судна - другое. Кроме того, морковка может поработать на месте принудительной чалки. При работе с большими судами морковка, безусловно, привязывается.

Основной аргумент сторонников привязывания спасконца при страховке человека – постоянный дефицит людских и материальных ресурсов. К сожалению, универсальной морковки для страховки и человека и большого судна не существует. Так как для мощного судна нужна морковка соответственно с мощной верёвкой, но из-за её приличного веса и объёма, метнуть данный снаряд далее 15 м доступно не каждому богатырю, поэтому использовать её для спасения человека не эффективно.

Часто приходится совмещать место броски верёвки на судно и отдельно плывущему бедолаге. В идеале на разные верёвки лучше поставить разных людей, но если не хватает, то боющему придётся разбираться, кому что бросать и в какой последовательности, лучше это оговорить и продумать заранее.

Второй аргумент – неуверенность! А вдруг морковочник не сможет удержать верёвку, а вдруг он в своих розовых тапочках поскользнётся, а вдруг комар укусит или пятка зачесется, а вдруг...? И вытекает это часто из-за одной серьёзной ошибки - постановка на страховку слабого товарища, как в теории, так и по физухе, опыту, навыкам. А это в корне не правильно! У этого «танцора» с большой вероятностью все страхи и реализуются! Лечится всё тренировками и опытом!

За кордоном у профессиональных гидов (и у наших настоящих) при страховке человека запрещено жёстко закреплять спасконек на берегу, а рекомендуется удерживать её руками, максимум использовать подобие блока - с оборотом верёвки морковки вокруг своей спины, дерева, камня и т.п. Они более законопослушны и строго соблюдают правила и ограничения! А зачем место страховки выбирать на такой мощной струе, где человек может зависнуть на верёвке и где при любом объёме спасжилета его может притопить? В этом месте, естественно, верёвку спасаемому практически невозможно удержать руками!

Но буржуины также высоко чтят и 3-й закон Ньютона - действие равно противодействию! Удержать верёвку в руках человеку, находящемуся на берегу, на порядок легче, чем заплывающему в бурной воде бедолаге, т.е. спасатель в перетягивании каната всегда должен побеждать!

Долгое время вопрос «Нужна ли петля на конце верёвки спасконца (тот, что остаётся на берегу)?» был предметом споров. Аргументов «за» и «против» хватало у каждой из сторон. Международная Федерация Рафтинга, на основании представительной статистики несчастных случаев, поставила жирную точку в этом споре - петля (тем более карабин!) на конце верёвки противопоказана, т.к., застряв между камней или зацепившись за деревья при её отпуске, неоднократно приводила к трагедии.

Информация для размышления

Возможности использования морковки	Жёстко закреплена	Удерживается руками
Активная работа на верёвке спасконца (протравливание, торможение, подтягивание)	нет	да
Скорость и надёжность оперативного отпускания (обрезания) верёвки в критической ситуации (перехлест тела, подвешивание верёвки с человеком через камень или на сильной струе и др.)	минимум <i>развязывание узла, либо отстёгивание карабина, либо обрезание⁵</i>	максимум <i>только разжать руки</i>
Прочность верёвки, в зависимости от наличия узла	≤70% данные справочников	100%
Сила рывка, действующая на бедолагу	больше	меньше <i>спасатель демпфирует рывок руками или через блок</i>
Надёжность удержания верёвки спасконца при страховке человека при условии обеспечения всех требований	100%	→100% <i>опыт и статистика корифеев белой воды</i>
При форс-мажоре оперативно переместиться в резервное место со спасконцом	нет	да
<u>Возможность двигаться вдоль берега, чтобы подтягивать, протравливать или притормаживать спасаемого человека</u>	нет	да
<u>Возможность на начальном этапе сдвинуть объект со струи (если позволяет береговая обстановка) - бежать с верёвкой от воды хотя бы 2-4 м</u>	нет	да
<u>Количество допустимых мест для использования страховки спасконцом в зависимости от количества <u>приемлемых мест причаливания бедолаги</u></u>	только одно <i>рабочая часть верёвки постоянна (постоянный радиус)</i>	≥1 <i>рабочая часть верёвки оперативно изменяется как в «+», так и в «-» (переменный радиус)</i>
Время и путь зачаливания от точки захвата бедолагой верёвки до места чалки	максимум	минимум <i>верёвка вытягивается страховщиком</i>

Решение о методике страховки морковкой нужно принимать из сложившейся ситуации, но большинство наших маститых водников склоняется к тому, что верёвку при страховке людей не крепить. Естественно, категоричность в вопросе привязывания верёвки недопустима, а общего правила на все случаи жизни не существует.

⁵Кроме наличия ножа, обязательно наличие практики обрезания верёвки под нагрузкой!!! Резать не так и просто, да и нож может нечаянно выскользнуть из рук. При обрыве (обрезании) верёвки под нагрузкой происходит её отстрел, сравнимый с пушечным выстрелом, и следствием этого являются очень серьёзные травмы как страхующих, так и страхуемых.

Готовим кушанье

Первое. Проверяем личное снаряжение - вы одеты в каску, жилет с вложенным в ножны на груди стропорезом, то есть, экипированы так, как будто собираетесь на сплав сами. При работе с верёвками необходимо иметь перчатки.

Второе. На начальном этапе, когда угол верёвки $\approx 90^\circ$, очень желательно быстро сдвинуть объект со струи. Самый эффективный способ в идеальном случае сделать это так: два (оптимально) человека должны в этот момент очень энергично, но мягко и без рывка, стартануть с верёвкой от воды, хотя бы несколько метров, визуально контролируя объект. Даже в гору всего каких-то 2-4 метра вдвоём очень реально и результативно. Просмотрите заранее путь движения от берега – обычно это не лучшее место для беготни, да и не всегда возможное. **Видео №7.**

Третье. Подумайте ещё и о том, куда вы будете упираться и что использовать, если возникнет такая необходимость, для блока (дерево, камень, свою спину и т.п.), когда начнёте активно работать с верёвкой. Если вы всё же вынуждены встать на страховку на больших скользких камнях, скальной полочке, то, сделайте надёжную само страховку, используя обвязку, дополнительный кусок стропы, карабин, скальный крюк (камень, дерево).

Четвертое. В точке страховки необходимо сделать пробные броски каждым из имеющихся у вас в наличии спасконцов (это, в частности, увеличит вес и улучшит метательную баллистику) и убедиться, что вы не подвесите спасаемый объект через камень или в струе. Причём надо обязательно учитывать, что намокшая верёвка под нагрузкой может очень серьёзно удлиниться, - если она проходит вплотную к камню, то её необходимо укоротить.

Пятое. Смотрим, куда выносит спасконцы. Если всё хорошо, и там, куда попадает бедолага, место тихое, топить и сильно мотылять его не будет, то просто просматриваем тот путь, по которому в случае необходимости мы пойдём ему на помощь. То есть, не исключён вариант, что человек до берега доберётся, а вот встать и выбраться по каким-то причинам не сможет, поэтому ваша задача ему помочь. Но вполне возможно, что если вы не посмотрите путь, то, поспешив, а это естественно, когда товарищу плохо, получите травму сами, тогда помощь нужна будет уже вам, а вы из дальнейшего участия в спасработках выпадаете. Конечно же, в идеальном случае должен быть второй человек, который будет работать на месте выхода бедолагы из воды, но людей всегда не хватает, а если место выхода удовлетворительное, то вполне возможно, что вы там будете один.

В случае если вы пришли на место страховки, которое готовил кто-то другой, то этап проверки поста страховки и согласований со своими товарищами обязателен. Обязателен даже в том случае, если вы верите тому, кто ставил страховку как самому себе. Проблема даже не в том, что все имеют право на ошибку, просто каждое конкретное место имеет свои особенности, и вам необходимо к нему приспособиться, поэтому пробные броски и проверка тропы, по которой вы побежите оказывать помощь, обязательны.

Только по завершении этих шагов можно дать сигнал о готовности.

Вкушение морквы

Подготовьтесь к броску: морковку возьмите в руку, которой будете бросать, а в другую руку возьмите конец верёвки. Пару метров верёвки выньте из мешка, пусть она свободно лежит перед вами (ниже по течению), в таком месте, где невозможно наступить на неё.

Следите за тем, чтобы на линии страховки не появился ваш товарищ с камерой или любопытный зевака. Постоянно держите в поле зрения страхуемого! Самое неприятное обычно случается, когда его не ждёшь.

О начале прохождения страхующий должен быть извещён (крик, рация, свисток, сигнальщик).

Перед броском спасконца страхующий должен убедиться, что отдельно плывущий человек или экипаж аварийного судна готов к принятию верёвки, в противном случае эффект даже точно брошенной верёвки будет нулевой. Для привлечения внимания можно воспользоваться свистком или просто крикнуть.

Никогда не кидайте морковку в голову человека, кидайте так, чтобы верёвка оказалась между специально широко разведёнными руками товарища или пересекла линию его движения в 0,5-1 метре (катамаран поперёк), но не более 3-4 метров за него. Бросок должен осуществляться с большой скоростью и по низкой настильной траектории. **Видео №8**. При высокой навесной траектории прицельно попасть можно только случайно. Категорически не надо кидать спасконец, если бедолага или аварийный экипаж уже взял верёвку, брошенную ранее.

После того как страхуемый вами товарищ схватит верёвку, первостепенная задача – пока сохраняется перпендикулярное направление верёвки к потоку, попытаться сдвинуть человека со струи, интенсивно и без рывков вытягивая верёвку.

Чтобы демпфировать возможный рывок, действующий как на страхующего, так и на страхуемого, в момент выхода бедолагы в мёртвую точку, спасатель должен стоять на широко расставленных полусогнутых ногах и удерживать верёвку полусогнутыми руками. Можно использовать и блок - для этого лучше всего ровно сесть и упереться полусогнутыми ногами (шире плеч) в камни, деревья, корни и т.п. Верёвку держите так же, как пешеходники, горники и альпинисты, когда делают верхнюю страховку или при спуске дюльфером – через спину (поясницу или по диагонали с плеча на поясницу – используют нижнее по течению плечо). Верхняя по течению рука, если есть необходимость, тормозит, т.е. загибает верёвку вокруг тела, а на нижнюю по течению руку сделан один! оборот верёвки от запястья до плеча (если через плечо) или от запястья до локтя (если через поясницу). **Видео №9**.

На завершающем этапе требуется чётко отслеживать, куда чалится человек, с тем, чтобы не побить его о камни. В идеале страхующий передвигается по берегу параллельно с бедолагой и постоянно подтягивает верёвку к берегу или, наоборот, подтравливает, используя тени от камней, улова и т.п., чтобы тушка любимого товарища попала в самое удобное место. **Видео №10**.

Существует и вариант, который значительно расширяет возможности страховки морковкой в приемлемом месте, при наличии достаточных ресурсов. Бросальщик морковки располагается не на уровне воды, а несколько выше. На основание морковки, на тот конец, который удерживается на берегу, цепляется карабин. За этот карабин, в свою очередь, цепляется та самая вспомогательная верёвка, второй конец которой отправляется ко второму страхующему, стоящему ниже по течению и ниже по высоте от бросальщика. Такая снасть совершенно не мешает броску, а вот после того, как бедолага взял морковку, второй человек (который находится ниже) начинает вторую верёвку выбирать. Карабин со второй верёвкой по направляющей начинает уходить к бедолаге - в итоге получается эффективная точка приложения сил, которая позволяет эффективно зачалить человека (**Видео №11**). Но всё-таки надёжнее, при возможности, всё ж поставить ещё один пост страховки.

Вторая попытка

Очень желательно, чтобы страхующий имел возможность ещё на один повторный бросок. Если у человека только один шанс, то иногда складывается так, что он его не сможет реализовать из-за груза непомерной ответственности. С другой стороны, шанс на второй бросок морковки может, наоборот, расслабить страхующего. Необходимо постоянно тренироваться - человек, хорошо физически подготовленный и отлично владеющий темой и навыками, всегда психологически устойчив. Лучше всего такой ситуации избежать и поставить еще одного человека со спасконцом для страховки чуть ниже по течению. Но в жизни всякое случается и нужно быть к этому готовым.

Итак, в случае неудачного броска постарайтесь как можно быстрее вытянуть верёвку, собирая ее восьмёркой на локте – в мешок складывать не надо! Переместитесь на новое место для броска, не бросайте верёвку вдогонку уплывающему бедолаге, это бесполезно. Лучше постарайтесь продвинуться по берегу и бросить верёвку поперёк его движения. Не забудьте держать конец верёвки в другой руке. Бросайте весь моток вместе с мешком. Были случаи, когда одной морковкой вытаскивали двух товарищей, шедших последовательно самосплавом. **Видео №12**.

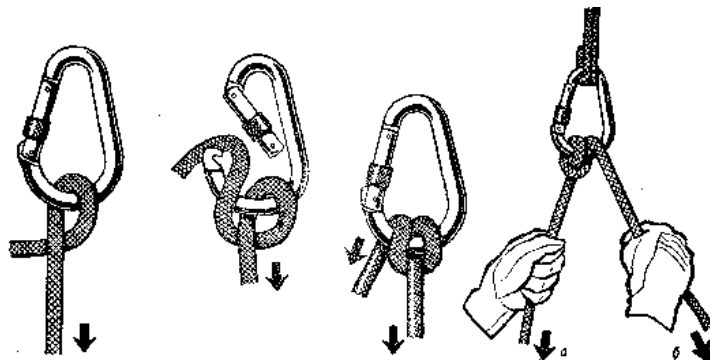
Не суетитесь! Будьте предельно внимательны при передвижении по берегу вслед за уплывающим товарищем (просмотрите заранее этот путь) - получить травму или свалиться в воду проще простого. И товарищу не поможете, и сами пострадаете.

Работа спасконца на принудительной чалке и страховке судна

При принудительной чалке морковка вполне будет уместна на реках любой ширины, если в данной ситуации судно заходит в зону поражения спасконцом своим ходом.

Принудительная чалка ставится, как правило, перед каким-нибудь «унитазом», и верёвка жёстко фиксируется, но лучше использовать быстро развязывающийся узел, например, узел UIAA. Одно из его преимуществ состоит

в том, что его можно развязать (при необходимости) под нагрузкой - нужно просто отпустить верёвку. Если, конечно, на ней нет петли, иначе её заклинит в карабине. Бросальщик, если спасконец закреплён, должен располагаться чуть выше по течению от верёвки, так как в противном случае натянувшаяся верёвка имеет шанс сбить спасателя.



Место для принудительной чалки тяжёлых судов подобрать несколько проще, чем для страховки человека, но также необходимо учитывать силу струи, т.к. на сильной струе нагрузки на верёвку серьёзно возрастают по сравнению с нагрузками при отлове бедолаги. Но напомним, что более толстые верёвки летят хуже, поэтому дальность броска меньше – соответственно, зона работы спасконца не очень велика.

У того, кто принимает морковку, одна задача: как можно быстрее безопасно закрепить её на раме (не запутав себя и других). А вот задача экипажа после этого, если не сложнее, то требует некоторой квалификации, он своими управляющими гребками должен контролировать положение судна относительно струи. Если ему это удалось, то судно благополучно прибудет к желанному берегу.

При принудительной чалке на мощной струе идущего своим ходом или аварийного судна очень велика вероятность переворота этого судна, если верёвка жёстко зафиксирована, при самой маломальской ошибке экипажа и контролировать угол к струе. Экипаж должен внимательно следить за тем, чтобы минимально грузить (откренивать) те части посуды, которые находятся выше по течению. В идеальном случае судно должно как бы глиссировать на струе, во-первых, такое положение серьёзно снижает нагрузку на верёвку, во-вторых, практически исключает зарывание и последующий переворот. [Видео №13](#).

Страховка «перетягой»

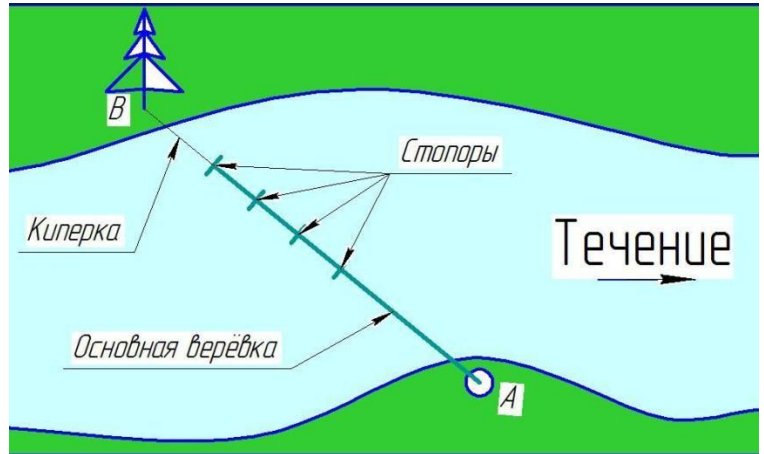
Одним из самых надёжных способов береговой страховки и принудительной чалки является перетяга. Все требования и подготовительные мероприятия практически аналогичны способу страховки морковкой на принудительной чалке. Здесь обычно применяется основная верёвка, один конец которой крепится на берегу, а на другом конце делается стопор (карабин, короткая палка и т.п.). К этому стопору привязывается киперная лента (рыболовная плетёная леска, капроновые нитки и т.п.), которая, в свою очередь, привязывается на другой стороне реки выше по течению (при возникновении значительного усилия она должна обязательно разорваться).

На рабочем участке верёвки можно сделать дополнительные стопоры и подвесить маркеры (для лучшей видимости).

Обязательно проверяем, как пойдёт верёвка в воде. Если есть шанс, что она перехлестнётся через камень, то обязательно убираем лишнюю длину рабочей части верёвки.

На страхуемом судне желательно иметь короткий конец (ус) зафиксированной верёвки с большим карабином (строительным, самодельным), чтобы зацепить перетягу и который не проскакивал бы через стопы.

Действия страхуемых и страхующих практически такие же, как при работе с морковками. Если порог прошли штатно, то для прохода судна перетягу или поднимают выше веслом, рогулькой или опускают в воду. Если произошла аварийная ситуация, то страхующие устанавливают удобную для принятия человеком (экипажем) высоту верёвки. Киперная лента при фиксации бедолагой (экипажем) перетяги рвётся. Все остальные действия осуществляются опять же по сценарию финишной работы с морковкой. **Видео №14.**



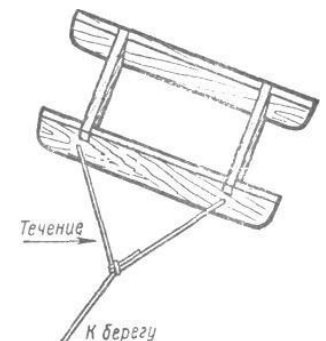
Страховка «корабликом» («салазками»)

В детстве запускали воздушного змея? Его аналог - «Кораблик» («водяной змей»), который может вывести спасательный конец на 25-30 м от берега на участке реки без камней с ровным сильным течением. Обычно «кораблик» делается на стапеле или на днёвке из сухостоя (расколоть чурбаки хвойных пород вдоль). Даже если группе не потребовалось применять страховку «корабликом», то рыбаки будут его пользоваться с большим удовольствием.

«Кораблик» состоит из двух вертикально стоящих в воде досок длиной 80-100 см и шириной 25-30 см, расстояние между ними 30-40 см.

Поперечины сечением не менее 5 см² нужно уложить в пазы и закрепить шурупами или сделать «ласточкин хвост». Концы досок закруглить. Поперечины устанавливаются в 10-15 см от концов досок. Верёвка пропускается через отверстия, сделанные в доске (прожигаются гвоздём), ближайшей к берегу, под поперечинами. Диаметр отверстий должен быть таким, чтобы верёвка шла с большим трением. Конец верёвки, пропущенный через отверстия, возвращают к основной верёвке и обвязывают вокруг неё схватывающим узлом. Доска «кораблика», обращенная к берегу, оказывается на основании верёвочного треугольника, к вершине которого подходит страховочная верёвка с берега.

Видео №15.



Необходимый угол атаки, выбираемый в зависимости от скорости и направления течения (для правобережного и левобережного вариантов), устанавливается регулировкой длин боковых сторон верёвочного треугольника.

Страховка «живцом»

«Живца» ставят там, где струя отжимается к берегу, позволяют условия и уже никак нельзя пропустить дальше самосплавщиков. У него триединая задача: достать-схватить-удержать. Необходимо со всей серьёзностью подойти к выбору места страховки «живцом», т.к. в данном случае человек добровольно входит в пучину – рабочая зона без камней, достаточная глубина, приемлемое место чалки. Выход «живца» из безопасной зоны недопустим. Вопрос решается ограничением длины верёвки и жёстким её закреплением.

«Живец» одет в гидрокостюм, каску, небольшой спасательный жилет, имеет грудную обвязку и стропорез (защиту не надевают). Не лишним будет использование «живцом» обрезанных ласт. Ласты обычно применяются только на соревнованиях, покатушках или при сопровождении авто. К грудной обвязке на спине жёстко пристёгнута верёвка.

Страховку осуществляют – «живец» и минимум один контролёр на берегу. Станция страховки, расположена, как правило, ниже по течению от точки вылета «живца» и ничто не мешает свободному перемещению верёвки. Место установки станции должно позволять контролёру быстро вытащить живца и то, что он в состоянии удержать руками. Контролёров может быть несколько, но командует один и все они экипированы, как для сплава. Тащить живца против струи крайне нежелательно.

Если что-то из перечисленных требований невыполнимо - живцовую страховку ставить нельзя.

Идеальный случай, если «живец» покрывает расстояние от берега до цели в одном прыжке. При перехвате отдельно плывущего человека «живец» бросается в воду и крепко обнимает бедолагу, а остальные страхующие вытаскивают «живца» вместе со спасаемым на берег. При спасении маломерных судов «живец» работает аналогично. **Видео №16.**

Перед тем как ставить «живца» на страховку больших судов, нужно 1000 раз подумать. Здесь участвуют две подгруппы страховки, одна из которых работает с «живцом», вторая с судном. «Живец» пристёгивает карабином отдельный спасательный конец (зафиксированный на берегу ниже места фиксации «живца») к аварийному судну. Таким образом, одна подгруппа работает с «живцом», а другая управляет причаливанием аварийного судна. Возникающие проблемы: 1) необходимы два приемлемых места чалки – одно для «живца», а другое для судна; 2) две подгруппы страховки могут помешать друг другу; 3) «живец» держит второй спасконец в руке – сложности эффективной гребли; 4) вероятность запутывания живца в двух верёвках.

Следует иметь в виду, что «живец» способен осуществить перехват на расстоянии не более 10 м и только одного человека или только одного судна.

Второго захода он не успевает сделать - течение уже пронесёт людей или судно. Поэтому перехватывать нужно в первую очередь людей, особенно тех, кто находится в пассивной позе, с опущенной головой и не делает плавательных движений.

Страховка с воды

Бесспорным остаётся постулат о том, что страховка с воды - самая надёжная и имеет более широкое поле применения, чем все другие страховки. Главная проблема состоит в том, что страхующий экипаж не должен попасть в аварийную ситуацию сам, а значит, должен уметь ходить надёжно!

Страховка с воды как бы распадается на два возможных варианта применения:

1. Страховка при движении с ходу, то есть взаимная страховка при движении в кильватерной колонне.

2. Страховка с воды в чистом виде, за препятствием.

Движение с ходу и взаимостраховка

Сейчас, к сожалению, очень часто понятия «прохождение» и «неуправляемого проноса» смешиваются, особенно на многотонных судах, где обратная связь между работой веслом и движением судна практически сведена к минимуму. Вызывают уважение команды, которые имеют хорошее правило - считать порог только тогда пройденным, когда была выдержана намеченная линия движения!

Всё течёт, всё изменяется - не стоит думать, что изменение порогов столь уж редкое явление. А уж изменение уровня воды тем более. Например, на Китое в Моткиных щёках вода может подниматься на 3 метра за 3 часа. Кроме того, никто не гарантирует, что хорошо известный простенький порожек, который ходился на раз-два, не перегородило каким-нибудь бревном. Иногда, когда при страховке с воды что-то пошло нештатно, страхующее судно вынуждено идти следующий участок реки с ходу. Умение ходить с ходу - это высший класс, который нарабатывается годами.

При прохождении с ходу река видится совсем не так, как если бы вы её предварительно просмотрели. Для того чтобы иметь возможность сопоставить то, что вы видите с берега, и то, что вы в реальности проходите, потратьте время на просмотр первого на реке порога.

Область применения взаимостраховки - только там, где другая страховка в принципе не возможна (каньоны, широкие реки), либо где она, в общем-то, не очень обязательна, т.е. на всякий случай (при прохождении слабых предопределяющих препятствий).

Надёжностью взаимостраховки в каньоне не надо обольщаться. Если повезёт - может решить проблемы, если не повезёт - может сильно усугубить.

Итак, что же главное в движении с ходу? Как всегда, голова, ваш опыт и ваша наблюдательность обязаны подсказывать вам, что же ждёт вас впереди, но, кроме того, необходимо усвоить некоторые действия по умолчанию, как всегда...

Первое. В подготовке маршрута должна участвовать вся группа, и каждый должен ознакомиться с картами, видео определяющих порогов, лоцией, отчётами. Руководитель в походе не робот, он тоже имеет право на ошибку. Лучший вариант, если на каждом кате будет и лоция, и описание.

Второе. При движении кильватерной колонной обязанности распределяются следующим образом: впереди идущее судно следит за ориентирами и за тем, чтобы не отрываться от задних. Задача экипажа, который идёт в середине колонны, отслеживать линию движения впереди идущего судна, не наезжать и не мешать тем, кто идёт впереди, а также осуществлять контроль, чтобы не терялись задние. Задним проще всего, им достаточно не наезжать на впереди идущих. Но это только теоретически, практически задние оказываются в некой резинке, которая заставляет их маневрировать чуть ли не больше всех, как и в пешей колонне.

Обычно впереди идёт руководитель. Замыкать группу должен один из самых опытных и сильных экипажей. Реммастер (общий ремнабор) идёт в конце колонны, изменять свой порядковый номер этот экипаж не имеет права.

Зарекомендовала себя тактика «ведущий-ведомый». Экипажи разбиваются по парам, в случае нечёта кому-то идти подгруппой в три экипажа. Первый экипаж более опытный, второй следит за траекторией первого и делает выводы.

Если вы ведёте колонну, то ваша задача - не отрываться от основной группы - остаётся главной, кроме того, при движении по малоизведанному маршруту идите от чалки до чалки. То есть ваши действия должны иметь следующий алгоритм:

а) Просмотрели участок реки с воды, определили место, где вы можете гарантированно зачалиться, причём не только вы, но и вся группа.

б) Подходя к этой намеченной чалке, ещё с воды, не выходя на берег, высматриваете следующую и идёте к ней. Если следующего места чалки не видно, то нужно зачалиться и сделать разведку по берегу.

Третье. Идя за лидером, вы не обязаны полностью повторять все его манёвры, то есть быть ниткой, идущей за иголкой, хотя руководители очень часто ставят на роль лидера самый сильный экипаж, а соответственно, очень часто его путь будет близок к оптимальному, ваша задача - не мешаться и держать дистанцию.

Далее, о выборе, куда идти, когда не очень ясно, что впереди. Нельзя принимать решения, пока не понимаете, что вас ждёт! При движении с ходу всегда необходимо до возникновения полной ясности стараться оставлять себе свободу манёвра. То есть, если вы не понимаете, что впереди, то постарайтесь туда не попадать и сделайте разведку.

При обеспечении взаимостраховки очень важно то, что при прохождении препятствий вы должны совершенно чётко держать дистанцию между судами.

Если вы находитесь слишком близко к судну, которое плывет перед вами, вы не успеете скорректировать линию движения, если оно заедет туда, куда не нужно, т.е. дистанция предохраняет от групповых заварок в препятствии.

Дистанция в то же время не должна быть слишком большой - при движении колонной, идущее впереди судно может просмотреть момент аварии следующего за ним. Значит, оказывать помощь придётся заднему, которое будет в роли догоняющего, и если дистанция будет слишком велика, догонять придётся долго и помощь может опоздать.

Каждое впереди идущее судно, для контроля прохождения следующего за ним судна, после прохождения криминального места должно сразу же встать на страховку с воды (хотя бы в тенёчке притормозить или покружиться в «вальсе»). И только затем опять занять своё место в колонне.

Следующее, что необходимо помнить тому, кто спасает: не факт, что судно, которым разумно управляет экипаж, идёт всегда быстрее, чем судно без управления. Главная задача не ломить сквозь все бочки и сливы, а идти надёжно, дабы не усугубить ситуацию. Хочется всегда побыстрее, но в данном случае более важно - надёжнее.

Несколько акцентов

Как правило, под длинным берегом струя существенно сильнее и из-под длинного берега лучше видно обстановку, а вылетев из-под короткого, можно не успеть выбрать линию движения. В повороте, особенно в крутом, всегда происходит сброс воды от короткого берега к длинному. То есть, если у вас возникнет желание увалиться от короткого берега к длинному, сделать это будет существенно легче, чем, если вам захочется обратного. Под коротким берегом, как правило, более камняво, но зато отсутствие струи может позволить вам обойтись без аварии и при необходимости выброситься на камни. Но обычно в большинстве случаев прижим простирается от длинного берега к короткому.

Если перед вами небольшой пупырь, за которым прослеживается некоторый пенный след, то с большой вероятностью за этим обливняком слив с бочкой - лучше его обойти. Если за обливняком видна тень, скорее всего, это либо слив в пенный котёл, либо вообще сброс с камня, без всякого слива. Если за сливом нет вала, а пенный след долго не собирается в струю, то с большой вероятностью в таком сливе можно ждать подставки.

Ворота из камней, особенно близко стоящие, с большой вероятностью образуют за собой слив, которого может не быть, если пройти в более широкие ворота.

Сложны для прохождения, как правило, косые ворота. Сложность в том, что очень сильно наваливает на нижний камень, поэтому, прицелившись в косые ворота, желательно заходить в них непосредственно под верхним камнем под углом к струе. Кроме того, надо учитывать, что косые ворота могут прятать за собой трек, который может вас кинуть туда, куда и не ждали, косые ворота, как правило, тяжело просматриваются с воды.

Еще один элемент, который встречается достаточно часто, - это косые гряды. Обычно по своей структуре они очень близки к простым перекатам, только состоят из камней покрупнее. То есть косой сброс - это ступенька, пересекающая реку по диагонали, как правило, разделенная косыми воротами. Главная трудность при прохождении с ходу - понять, где можно уйти за ступеньку. Очевидного совета нет, единственное, надо помнить, что чаще всего такие сбросы заканчиваются каменным мешком, из которого потом не очень приятно выбираться.

Движение в протоках не всегда бывает простым. Большой разрыв между судами в протоках недопустим, но, к сожалению, иногда группа разрывается. Если протоки достаточно велики, то необходимо собираться в том месте, где река сливается уже единым руслом. Ждать отставших товарищей в протоках, как правило, бессмысленно. То есть, кто отстал, должны знать: встретиться можно только в конце проток.

Лучший выбор протоки из нескольких: 1) протока просматривается; 2) основная масса воды идет в данную протоку; 3) протока идет по направлению к коренному берегу; 4) более круто падает и видна возможность прохода; 5) в широкой протоке меньше вероятность сплошного завала и больше места для манёвра, но часто она и самая мелкая.

Страховка с воды за порогом в чистом виде

При необходимости страховки с воды приходится обносить катамаран. Всегда возникает вопрос о выборе - какое судно обносить? Всё по ситуации, но приоритет всё же за самым мощным судном. Двухку обносить легче и быстрее, но не известно ещё ни одного случая, чтобы она на белой воде смогла бы доставить к берегу более одного человека. Жаль, но чудотворцы в наше время нечасто попадают! Поэтому страховка двойкой четверки допустима только в комплексе с береговой страховкой и исключительно там, где есть относительно спокойный и безопасный плёс.

Существует самая большая ошибка в том, что очень часто ставят на страховку самый слабый экипаж, а это в принципе не правильно. Страховщик должен быть одним из самых техничных и опытных в группе. Страховка не всегда проще, чем прохождение. При прохождении порога экипаж управляет движением судна без учёта времени, может выбирать для себя простейшую линию движения и обсуждать свои действия заранее. Страховщику судна требуется совершать сложные манёвры одновременно относительно русла реки, относительно движущегося объекта, синхронизировать своё движение с движением страховаемого, и принимать решения в быстроменяющейся и плохо прогнозируемой ситуации. Хотя страховка организуется, как правило, на более простом участке, в целом это может оказаться очень сложной задачей.

Экипаж, который вы ставите на страховку, не стоит загружать какими-либо дополнительными обязанностями, например фотографированием. Если вы считаете, что экипаж, стоящий на страховке, вполне успеет сфотографировать и спрятать, скажем, фототехнику и выполнить свою основную задачу, то, скорее

всего, он слишком далеко от места возможных событий, то есть его местоположение выбрано неверно.

Как выбирать место для страхующего катамарана? Он должен стоять носом вверх по течению, желательно рядом со струей, по которой вероятнее всего пойдут бедолаги, в тени какого-нибудь камня либо выступа берега. Если такой возможности нет, просто прикиньте, из какой точки страхующие смогут как можно быстрее подойти к товарищам. Удержание судна на месте не должно требовать больших усилий, чтобы не устать до начала спасработ, иногда для этих целей ставится специальный чальщик (с самостраховкой, используя обвязку).

Главное условие состоит в том, что катамаран, который осуществляет страховку, должен иметь запас по времени, чтобы успеть перехватить цель. Желательно подбирать объект, подходя к нему чуть снизу, будь то человек или катамаран. То есть, если место страховки расположено так, что страхующий экипаж при любом раскладе будет догонять аварийный объект, то такое положение нельзя считать удачным.

Второе условие: с этой точки необходимо иметь достаточный обзор, чтобы вовремя стартовать, причём очень желательно, чтобы экипаж имел возможность выбрать этот момент сам, чтобы успеть настигнуть и синхронизовать своё движение с движением страхуемого объекта.

Если стоящие на страховке не видят ключевых мест препятствия - необходимо ставить сигнальщика, даже если они хорошо могут видеть тот участок, где будет впоследствии проходить объект, который они должны выловить, но лучше, если кто-то им отсигналит в случае аварии.

Третье – экипаж страхующего катамарана должен совершенно ясно представлять себе, что их ждёт за ближайшим поворотом, потому как в случае, если что-то пойдёт нештатно, они должны иметь запасной план действий. Это, собственно, и есть главная сложность страховки с воды, в случае ошибки приходится какой-то участок идти с ходу, именно поэтому необходим большой запас прочности.

Четвёртое – даже если всё идёт по плану, то страхующее судно должно совершенно точно представлять себе, куда и как оно будет доставлять пострадавших, и там желательно поставить группу поддержки с берега. Это не всегда представляется возможным, особенно на больших реках, но если такая возможность есть, её грех не использовать, а уж помнить об этом надо всегда. Проблема проста, даже если вам удалось дотолкать аварийный кат до берега, то очень желательно, чтобы кто-то ухватил его с этого самого берега, такая возможность резко увеличивает шансы всем зачалиться.

Всегда очень актуален вопрос при причаливании - наличие на берегу страховки (берегового чальщика) непосредственно перед опасным участком. Уж очень много трагедий произошло из-за проблем с чалкой, даже у опытных водников!

Хотелось бы обратить внимание на следующее - всё, что можно поднять на борт, надо поднимать, вплоть до малых судов. Объяснение очень простое, пока у

вас что-то болтается в воде, ваши возможности манёвра резко ограничены, когда же всё на борту, то проблем с манёвром существенно меньше.

Порядок и способы отлова бедолаг

В первую очередь людей, особенно находящихся в пассивной позе, с опущенной головой и не делающих плавательных движений. **Во вторую очередь** вылавливаем тех, кто просит о помощи, **в третью** - идущих самосплавом, начиная от самых слабых, **в четвертую очередь** тех, кто просит помощи с ката, далее аварийный катамаран с людьми, **в последнюю очередь** судно без людей и другие отстрелившиеся предметы.

Ещё раз повторяю - человек, которому отказали в помощи по психологическим соображениям, становится «двухсотым» даже на ровном участке, а будучи вовремя вынутым, он может оказать активную помощь в спасении других.

Напомню - этот порядок отлова для действий по умолчанию.

Как оказывать помощь судну, после того как догнали: лучший вариант - подходить чуть снизу, то есть немного обогнать то, что вы ловите, после чего выбрать берег куда вы будете толкать. Опыт однозначно показывает - именно толкать, а не вязать какие-то там матавочки и тащить.

Чтобы столкнуть аварийное судно со струи в улове, необходимо:

1. Если аварийное судно ориентировано \approx вдоль струи, то, зайдя сбоку со стороны струи, толкайте в середину судна, если масса судов сопоставима. Если масса страхующего судна значительно меньше страхуемого, то нужно нанести удар ближе к его верхнему по течению концу, чтобы этот конец оказался в улове, а остальную часть работы довершает разность скоростей в улове и на струе. **Видео №17.**

2. Если же аварийное судно ориентировано \approx поперёк струи, то, зайдя сбоку со стороны струи, составляют тандем (рога в рога) и активно толкают по направлению чалки. **Видео №18.**

Если впереди есть ещё сложные препятствия, то аварийный экипаж лучше принять на свой борт, в крайнем случае, вы всегда сможете бросить аварийное судно и спасти людей.

Поднимать людей - проблема несколько сложнее, чем может показаться на первый взгляд. Необходимо правильно подойти к плывущему в воде бедолаге и не придавить его сторяча - вытаскивание пострадавшего нужно делать на минимальной разнице скоростей судна и воды.

Если бедолага вполне годен к самостоятельным действиям, то алгоритм действий в этой ситуации следующий – его нужно подбирать так, чтобы он оказался между гондол. Есть некий плюс – держась за катамаран и находясь в воде, он очень сильно снизит центр тяжести, т.е. катамаран станет практически не переворачиваемым. Есть вариант, когда снизу, внутри катамарана, бедолага просто распирается между гондол.

Всегда очень желательно, чтобы товарищ как можно быстрее перебрался между гондол на корму и уже там забирался на катамаран («пузаны» и «додики», подтягивание с выходом силой рулит!). Это вызвано тем, что:

- когда катамаран в пороге, то бедолага, находясь в воде, очень сильно снизит управляемость судна;
- если товарищ сбоку, то он будет мешать активной работе экипажа;
- находясь на носу между гондол, бедолаге будет очень трудно контролировать изменяющуюся водную обстановку и залезать на судно (у катамарана положительная скорость и вода будет подбивать человека под катамаран - попку и спинку может постучать по камешкам).

Если по каким-либо причинам это невозможно, нет времени, бедолага чувствует себя неуверенно и сам не выберется, но находится в сознании, необходимо вытащить его силами экипажа. Товарищ должен быть ориентирован лицом к катамарану, нельзя тянуть его спиной к себе (катамарану) – можно повредить человеку позвоночник. Члены экипажа на противоположном борту должны немного отклониться от оси катамарана, после чего нужно схватить его за жилет, лучшее место для этого от шеи до плеча (некоторые конструкции спасжилетов имеют подобие погон-ручек), притопить, насколько хватит сил, а потом рывком выдернуть товарища себе на колени, держа за спасжилет у шеи, подхватив снизу за ноги, пояс или ремень в промежности (за что удастся захватить). Вытаскивать человека на кат вдвоём значительно сподручнее, будь то двое кормовых (носовых) или двое сидящих на одной гондоле. **Видео №19**. Далее бедолага перебирается за спину спасателя или на середину рамы. Вынимать товарища в бессознательном состоянии практически так же. Дальнейшее движение идёт с учётом перегруженного катамарана и создавшегося крена.

Если пришлось транспортировать товарища в воде, то при подходе к берегу следите, чтобы спасаемого не затащило потоком под остававшееся судно.

Взаимодействие страховки с воды и страховки с берега

На сложных участках всей командой, при любой возможности, как можно тщательнее необходимо обсуждать все возможные действия страхующих и страхуемых, при разных штатных и нештатных ситуациях!!! Если есть хоть малейшая вероятность того, что человек (экипаж) может уйти в следующее опасное препятствие, то ставится комплексная страховка! Всё, что проходит сквозь сито страховки с берега, подбирается судами и, как правило, ставится принудительная чалка, и сделать это очень полезно.

Проблема взаимодействия присутствует всегда и везде, особенно острой она становится тогда, когда ставится комплексная страховка. Первая и главная проблема - разграничение зон действия и объектов отлова. Всё хорошо и просто в теории, но если не будут обсуждены разные варианты развития событий и, не достигнуты договорённости с какого момента, кто вступает в действие и кого ловит, то проблем может возникнуть очень много.

Со спасконцов лучше видно, когда бедолагу взять не удалось, бросальщикам лучше видна и общая обстановка. Исходя из этого, очень полезно назначить человека, который будет подсказывать «живцу» и страхующему судну, кого они должны ловить. Это позволит им не отвлекаться на человека, который сам может выйти на берег, а подобрать того, кто уже неактивен или в панике, даже если он идёт выше по течению. Роль такого человека многократно возрастает в случае взаимодействия на пороге нескольких групп. У всех разные школы, разные взгляды на жизнь, и так далее, и тому подобное, поэтому более чем полезно выделить того, кто всем этим «табором» будет рулить. Всегда придерживайтесь правила: в первую очередь в безопасности должен быть руководитель спасработ, затем спасательная команда, и только затем спасаемый.

На реке необходимо понимать друг друга без слов, т.к. рация может и отказать, а докричаться сквозь шум воды бывает невозможно. Вы когда-нибудь оказывались на противоположном от остальной группы берегу реки, увлеченно играя в «кродила», пытаясь что-то донести до товарищей? Поэтому предварительно договоритесь о том, какие сигналы вы будете использовать, т.к. если вы с новыми для вас людьми, то высок шанс, что они используют другую систему жестов.

Морковки необходимо устанавливать последовательно и использовать строго по очереди. При этом верёвки в потоке не должны пересекаться (самый бездарный вариант - несколько морковок брошенных одновременно с разных берегов). Не надо кидать верёвки, куда не просят, или тому, кто не просит. Неожиданно прилетевшая в лоб морковка чёткости действий и мыслей не способствует.

Всегда старайтесь любую аварийную ситуацию стабилизировать, а в случае стабилизации не спешите – делайте всё чётко, с минимальным риском. Работа на каждом отдельном посту страховки никогда не должна мешать страховке на соседнем, в частности, морковки не должны доставать до страхующего катамарана или «живца».

Всегда было интересно увидеть, как наши современные чемпионы организывают комплексную страховку на шестёрочных первопроходах командой из шести человек (вместе со страхуемыми), имея всего два судна, да ещё фотографируют и снимают кино с берега?!

А если ты сам бедолага?

Что должен первым делом сделать человек, попав в воду? Правильный ответ - осмотреться! А для того чтобы иметь такую возможность, нужно открыть глаза. Ориентироваться и действовать в сложившейся ситуации можно и нужно ещё под водой, чтобы, выбираясь на воздух, не потерять контакт с катом.

Это может показаться странным, но многие, попав в воду, закрывают глаза и ждут, пока лицо не освободится от воды, теряя, возможно, единственный шанс зацепиться за уходящий катамаран. Если вы заметили такую особенность за собой, то необходимо волевое усилие для решения этой проблемы.

Вынырнув, не раздумывая, срочно в контакт с судном! Хватайтесь за упоры, раму, поданное весло напарника, ручки и т.д., но лучше за обвязку. Быстро, не паникуя, оценивайте ситуацию.

Плыть по реке снаружи ката, держась за обвязку, не безопасно! Если ты сверху по течению - ничего не видишь из-за катамарана, если снизу - может раздавить катом о скалы, а после любого хорошего слива всё может поменяться. Растягивать время нельзя, надо оперативно принимать решение и перебираться либо на кат, либо плыть к берегу.

Внутри катамарана на раме (в периметре) значительно безопаснее и относительно спокойно можно оценить обстановку, глядя уже с высоты катамарана, и принять оперативно окончательное решение. Забравшись на судно, вам и товарищу помочь проще. В подавляющем числе случаев с судном лучше и безопасней.

У водников потеря весла на воде – несмываемый позор, как потеря полкового знамени! Конечно, это лирика, но потеря весла как активного средства передвижения и защиты при самосплаве – это уже не совсем хорошо.

С катамараном в обнимку

- Необходимо постараться обезопаситься от смыва с перевернутого судна (крепче держитесь за обвязку, ручки ката) - после смыва сплав снова перейдет в самосплав.

- Ставить на киль в препятствии полноценный походный катамаран, да если ещё и груженный, неправильно идеологически. Так как влететь, во время всей этой процедуры постановки на киль, в какой-нибудь ближайший «унитаз» запросто. Причина проста: пока вы заняты этой вознёй (залезли + перевернули + прочухались + залезли), вы не контролируете ситуацию и теряете драгоценное время, то самое, которое эффективнее потратить на то, чтобы, забравшись на раму, сразу отгрести к берегу. Подъём с переворотом хорошо смотрится на небольшой пустой спортивной машине, когда экипаж на плёсе выполняет заранее отрепетированный цирковой фокус - ловкость рук, и никакого мошенничества.

Да, на относительно спокойном участке, если будет на это время, можно и перевернуть лёгкие катамараны, как двойки, так и четвёрки, но отработать эту процедуру обязательно надо ещё дома до автоматизма. Обычно проще, безопаснее и эффективнее зачалиться, а уж потом ставить катамаран. **Видео №20.**

- После того как забрались в периметр катамарана, не ждите пока вас спасут. Проанализировав обстановку, активно действуйте! Для работы веслом, в зависимости от водной обстановки, разопритесь между баллонами или садитесь на них верхом. Используйте струю и структуру воды в своих целях, не давайте встать судну лагом (перпендикулярно струе), ищите камни и улова за ними, в которых вы вполне сможете передохнуть посреди бурлящего хаоса. Если есть возможность, надо выброситься на камни – вас оттуда когда-нибудь обязательно достанут.

- Постоянно необходимо контролировать местонахождение страховщика, дать ему сигнал о готовности принять верёвку.
- Для зачаливания аварийного судна при получении верёвки необходимо крепить её к катамарану таким образом, чтобы верёвка не захлестнула ни тебя, ни товарища. Чего делать категорически нельзя, так это пытаться удержать катамаран руками, держась за эту самую верёвку. С большой вероятностью вас с судна сдёрнет или обожжёт руки. Кроме фиксации карабином, крепить верёвку можно просто наматыванием на раму – 2-3-х оборотов достаточно для того, чтобы удержать свободный конец руками. Нагрузка на верёвку и место крепления может быть более тонны! Тут необходимо быть осторожным и не находиться в зоне действия верёвки. При закреплении в «случайное» место часть конструкции судна может быть деформирована или вырвана.
- Необходимо грести, направляя судно к берегу так, чтобы поток помогал действиям страховки. **Видео №21**. Нельзя грузить те части посуды, которые находятся выше по течению, т.к. возможно зарывание ката и последующий киль, а также вызовет сильную нагрузку на верёвку.
- Если вы всё-таки проплыли страховку, не успеваете зачалиться и видите, что уже подходите к «унитазу» (типа водопад), забудьте обо всём, бросайте судно, весло и шустро сажёнками к берегу. Ваша жизнь дороже барахла, а документы стоит носить всегда при себе. При покидании судна обратите внимание на товарища и помогите ему.

Самосплав соло

Самосплав не есть хорошо, но и трагедии в этом нет – главное не паниковать! Лучший помощник в этом - тренировки и ещё раз тренировки! Самосплав начинается, когда самостоятельно принято решение оторваться от судна либо когда оторвало от него не по собственной воле.

✓ Решив оторваться от ката, иногда, может быть, стоит и чуть потянуть время, чтобы, например, из большой бочки «выплюнуло» вместе с судном - объём спасжилета значительно меньше, причём очень серьёзно меньше, чем объём катамарана.

✓ Дышать нужно не рывками, а сильно и плавно. Чем спокойнее человек, тем меньше кислорода ему требуется. Синхронизируйте вдох-выдох с ритмом валов.

✓ В бурлящем потоке сложно контролировать внешнюю среду. Находясь на вершине вала, постарайтесь оценить обстановку – где судно и страхующие (если заранее известно, что они должны быть), что впереди?

✓ Если местонахождение страховщика, находящегося на берегу, определено, необходимо дать ему сигнал (поднятая рука или крик) о готовности принять верёвку.

Прежде всего, плывущему необходимо правильно взять верёвку. Не старайтесь схватить мешок спасконца, когда вам его кинули, там может остаться

ещё несколько метров верёвки и этот факт совсем не облегчит ваше спасение. Ни в коем случае нельзя цепляться на верёвку жёстко, то есть встёгиваться в карабин, накручивать верёвку на руку или другие части тела, так как никто, к сожалению, не может гарантировать, что вас не притопит в струе настолько, что вам захочется немножечко подышать. Но это будет не ваш день...

Верёвку необходимо взять двумя руками, прижать к груди вместе с веслом, затем перевернуться на спину, конец верёвки при этом должен идти под мышкой или через плечо. Человек в этом случае как бы лежит на спине, на потоке воды (устойчивое глиссирование), струя будет давить на бедолагу таким образом, что его голова будет на поверхности и образуется подобие колпака над лицом. **Видео №22.** Если же спасаемый товарищ, лёжа на животе, попытается удержать верёвку просто в руках, то получит, наиболее вероятно, мощный поток в личико, который сподвигнет его выпустить верёвку.

- Если же случилось так, что вас притопило и держит, то лучше отцепиться от верёвки и поискать другие пути к спасению.

- При самосплаве главная ваша задача как можно быстрее оказаться на берегу. Как это сделать? Во-первых, займите положение, полусидя с полусогнутыми ногами вниз по струе и смотрите, куда вас несёт. Не паникуйте, старайтесь правильно оценить ситуацию, вспомните схему порога (наличие карманов, прижимов, сифонов). Возможно, что уйти к дальнему берегу, даже переплыв $\frac{3}{4}$ реки, проще, чем пересечь узкую, но мощную струю. Приняв решение, на какой берег будете выходить, переворачивайтесь на грудь и, как в «последний бой» гребите туда. Единственное обязательное условие - выбрав один берег, вы к нему и плывите, даже если струя вас отбросила от намеченной точки, всё равно вы часть её уже перелопатили, работая дальше в одном направлении, на берег всё равно попадёте, а если начнёте метаться, то на берегу может оказаться только ваше бездыханное тело. Старайтесь не приближаться на мощной струе к крупным камням в русле или к скалам.

- При самосплаве весло необходимо не только для защиты от камней, но и как активное средство передвижения (**Видео №23**):

- ✓ Зацеп за улово.

- ✓ Уход со струи скачком – мощный гребок под себя. Хват весла: нижняя по течению рука держит нижнее ребро лопасти, а другая держит цевьё \approx в середине (не за тэшку!) – при работе весло идёт под углом $\approx 15^\circ$ (большая часть цевья над водой) – подобие стиля у пловцов «дельфин» (баттерфляй).

- ✓ Траверс струи – гребок перед грудью вбок. Хват весла: нижняя по течению рука держит место соединения цевья и лопасти, а другая держит цевьё \approx чуть выше середины (не за тэшку!) – при работе весло идёт под углом $\approx 45^\circ$ (большая часть цевья над водой).

- Если вас несёт на камень и вам не удаётся от него отгрести в сторону, то необходимо развернуться так, чтобы вы смогли оттолкнуться от него двумя ногами.

- Когда вы не видите, что за сливом, или проходите бочку. В таком случае нужно заходить в препятствие почти вертикально, поджав ноги, т.к. возможно запинание в донных камнях. Если за сливом большая бочка, то необходимо зацепить донную струю – для этого лучше уже на самой горке сделать гребки ногами и руками вниз для того, чтобы глубже занырнуть, а затем вытянуться в «струнку» с поднятыми руками (габарит увеличится до 2-2,5 м). Если же в сливе подставка, то о подставку желательно постараться оттолкнуться, чтобы проскочить вперёд. Если вас ждёт котёл, то нужно принять форму, занимающую максимальную площадь. Котёл неприятен тем, что в нём много пены, в которую можно глубоко провалиться и долго вариться практически в любом жилете. Чем глубже вы провалитесь, тем дольше будете всплывать. А оно вам надо?

При приближении к берегу, берегитесь запинания - никогда не опускайте ноги и не пытайтесь встать на них в бурном потоке, если он глубже, чем по колено.

Увлекаться самосплавом не стоит: главная задача - как можно быстрее оказаться на берегу.

Завалы

Надо помнить: попадание в завал = ☹!!! Это смертельно опасное препятствие на воде, самое ужасное, криминальное и т.п., пострашнее прижимов с гротами. На всех природных препятствиях формируется такой водный поток, который огибает их и уносит всё и всех от препятствия или помогает это сделать. Опасность завала в том, что вода проходит сквозь него практически свободно, но судно или бедолага этого сделать не могут. Разведка завалов производится всегда в обязательном порядке. Единственный способ надёжного прохождения – не попадать в завалы!

1. Если вас на кате неотвратимо несёт в завал, необходимо выпрыгнуть на него, желательно в момент касания завала судном. В следующий после касания миг кат начнёт притапливать под завал. И не дай вам Бог там оказаться. Если струя не очень сильная, то, зачалившись к завалу лагом, необходимо перелезть с дальнего на ближний к завалу баллон, затем на сам завал. Убедившись в том, что вы заняли достаточно прочное положение, постарайтесь спасти ваше судно. При отсутствии подходящего для работ по спасению судна места дождитесь других экипажей, вполне возможно, что они будут умнее вас и смогут не влететь в завал.

2. Если вас несёт к завалу на байдарке, причальте лагом с максимально возможным креном на завал. В идеале нужно лечь на него телом, подставив струе днище байдарки, поочередно покинуть байдарку, вылезти на завал. Не допускайте переворота байдарки, удерживая крен от струи!!!

3. Если вы плывете в завал самосплавом, боритесь!!! Не поддавайтесь панике, пытайтесь анализировать ситуацию, в которой находитесь. Единственное, что может тут помочь - удача! Гребите, смещаясь поперёк струи к краю завала (когда он не через всю реку) или к тому берегу, под которым струя слабее. Может, вам хватит сил и времени, чтобы избежать контакта с завалом или выплыть на более мелкое место, откуда можно выбраться самому или вам смогут

помочь. Вам надо не просто бороться, надо спастись!!! Спасайтесь как от убийцы-маньяка!!! Спасение вещей и судна вторичны!!!

4. Но если уж при самосплаве звёзды сошлись не в вашу пользу, то встреча с завалом может стать неотвратимой. Нельзя идти на завал ногами вперёд, ноги в завал влетают, как в «тетрисе», очень плотно, с последующим загибанием туловища и очень печальным исходом. Непосредственно в завал необходимо идти головой вперёд, контролируя зрительно надводную структуру завала. Выбрать реально достигаемый участок без сучков полузатопленного дерева (потолще) и рвануть туда, чтобы в момент соприкосновения использовать метод ледокола - сделать отчаянный гребок вверх, опереться руками и выскочить как можно дальше грудью (животом) на дерево или перескочить через него, а ноги оставались бы ближе к поверхности воды. К сожалению, других более-менее надёжных рекомендаций тут нет.

5. Предупреждая возможный вопрос, почему при наличии таких страшных препятствий категория реки, например 1-2, скажу: завал - это обнос!!! Категорируют линию движения судна, избегающего попадания в завал. Она может быть и 1 к.сл., и 6 к.сл. Завал не может увеличивать категорию. Синонимом слова завал является слово непроход!

Страховка и параллельная группа

Если к вам подошли с просьбой о страховке - не торопитесь ответить. Оцените желание и возможность всех предполагаемых участников реально страховать, то есть не просто стоять с морковкой, но и при необходимости рисковать жизнью. Не стесняйтесь отказать. Но если уж договорились - страхуйте по полной, как себя самих.

Люди добровольно ходят в походы. В пороги идут сами, для собственного удовольствия. Это не стихийные бедствия, пожар, авария и прочие катаклизмы, когда нужно спасать жизни невинных людей. Это взрослые и здоровые люди, представляющие, на что идут. Именно в этом риске - их нирвана, победа над собой, развлечение, амбиции и адреналин. Думайте и взвешивайте всё – стоит ли рисковать ради чужого развлечения? Вероятные потери спасающих не должны превышать вероятных потерь от НЕспасания.

Здоровье спасателя ничем не менее ценно, чем здоровье спасаемого. Таблички «погиб, спасая товарища» - далеко не единичны, даже в Карелии. Часто именно тот случай - «спасатель» без спасжилета и каски, «любой ценой» и т.п. Пословица «сам погибай, а товарища выручай!» здесь не уместна. И, проходя мимо таких табличек, давайте попробуем научиться подавлять в себе «возвышенное восхищение героизмом», спустимся с небес и признаем, что это - памятники человеческой бесшабашности. И эти люди - не герои, а преступники и убийцы - они лишили многих близких людей (своих матерей, отцов, жён, детей, друзей) самого дорогого, а себя - жизни.

Если ваша группа не имеет достаточно сил и опыта для страховки, а пройти порог очень хочется - не надейтесь, что параллельная группа вас спасёт по

умолчанию. Подойдите и договоритесь явно. Но не ждите безоговорочного согласия: это дело их доброй воли - тратить на вас время и рисковать замочить «пятую точку».

Это ваши развлечения и, соответственно, ваши проблемы. А идти порог без договорённости в надежде на совесть соседей - мелкий шантаж. Не обижайтесь на отказ и не кричите о таком «свинстве»: это ВАШЕ свинство - идти препятствие, не обеспечив должного уровня безопасности!

Заключение

Выражаю благодарность всем уважаемым водникам, которые делали замечания, редактировали, и чьи материалы были использованы для написания данной работы. Лекция не будет использоваться в коммерческих целях.

Дословно процитировать Вячеслава Николаевича Бобина (настоящий мужик, школа и эпоха), легендарного Саню Махова (руководитель 17 шестёрок) и дважды чемпионов мира команду «Горький», с которыми посчастливилось ходить, очень сложно. Но попробую выразить смысл их подхода к белой воде – «С командой, в которой уверен на все 100, ходить пороги надо красиво, надёжно и только те, которые просчитали и прочувствовали. Пронесло, фифти-фифти – это не про нас!»

Берегите себя! Жизнь - самое дорогое, что есть на свете!!!

С уважением ко всему туристскому братству,

Владимир Колоярцев

P.S. Буду признателен за замечания, дополнения и предложения по лекции, как по содержательной части, так и по правописанию и стилистике.