Станислав Махов

МЕЖРЕГИОНАЛЬНАЯ АКАДЕМИЯ БЕЗОПАСНОСТИ И ВЫЖИВАНИЯ

БЕЗОПАСНОСТЬ В ТУРИЗМЕ

учебно-методическое пособие

УДК 796.5 – 049.5 (075)
ББК 75.81 я7
Б40

Б40

Безопасность в туризме [Электронный ресурс]: учебно-методическое пособие / Сост. С. Ю. Махов – Электрон. текстовые данные. – Орел: МАБИВ, 2020. – 118 с. – Режим доступа: http://www.nauka-2020.ru/200202.pdf. – ISSN 2413-6379.

Проблема обеспечения безопасности путешествий – одна из самых важных и в то же время одна из самых сложных проблем туристической деятельности. В данном учебно-методическом пособии в соответствии с новыми учебными планами раскрываются основные вопросы обеспечения безопасности активного туризма. Рассматриваются организационные и методические основы организации безопасности туристов в пеших походах.

Предназначено для преподавателей, аспирантов, магистрантов, студентов, практикующих специалистов, а также для организаторов активных форм отдыха и самостоятельных занятий различных слоев населения.

© Межрегиональная Академия безопасности и выживания, 2020
© Сетевое издание «Наука-2020»

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ 4
1. Угрозы безопасности туристической деятельности 5
2. Несчастный случай в туризме 10
3. Маршрут как источник опасности 16
4. Погодно-климатические факторы 20
5. Снаряжение 32
6. Личная подверженность опасности 38
7. Опасность неопытности 46
8. Паническое состояние 58
9. Определяющая роль дисциплины и сознательности 66
10. Методика безопасности в пеших походах 73
10.1. Техника и тактика пешего туризма 73
10.2. Основные правила безопасности при движении на маршруте 75
10.3. Основные правила безопасности при движении по болоту 78
10.4. Основные правила безопасности при преодолении водных препятствий 81
10.5. Основные правила безопасности при преодолении горных склонов 91
10.6. Основные правила безопасности при ориентировании на маршруте 95
10.7. Основные правила безопасности при устройстве привалов, ночлегов 99
10.8. Оказание первой медицинской помощи пострадавшему 103
10.9. Основные положения пожарной безопасности в лесах. 106
11. Краткосрочные прогнозы погоды 108
12. Предупредительные меры, обеспечивающие безопасность путешествий 114
ЛИТЕРАТУРА 116

ВВЕДЕНИЕ

Проблема обеспечения безопасности путешествий – одна из самых важных и в то же время одна из самых сложных проблем активного туризма. В походе всегда присутствует элемент случайности, и устранить его мы не можем, как не можем вообще устранить случайность из нашей жизни. Однако если бесполезно ставить себе задачу устранить всякую случайность, то стремиться свести ее к минимуму вполне возможно.

Что такое травмы, и какой ущерб терпит от них человечество, легко себе представить, если вспомнить, что травматизм в результате несчастных случаев во всех частях планеты – сейчас одна из главных причин смерти людей. Для ряда экономически развитых государств гибель от травм в несколько раз превосходит смертность от всех инфекционных и многих других болезней вместе взятых. Только в результате дорожно-транспортных происшествий в мире ежегодно погибает около 200 тысяч человек, что, по словам одного английского исследователя, равносильно «постоянному состоянию войны среднего масштаба».

Вносит свою печальную лепту в травматизм и туризм. Во Франции и Японии, например, на горных маршрутах гибнет более чем по 100 человек в год, в Альпах ежегодно хоронят 300 – 400 альпинистов и горных туристов. В таких ограниченных по площади районах, как польские Высокие Татры, гибнет в год до 30 любителей путешествий, на склонах и в долинах, прилегающих к Монблану, – до 60. Еще больше жертв дают происшествия с туристами на воде и во время автопутешествий. Настораживает, что число случаев со смертельным исходом, по данным российских спасательных служб, ежегодно возрастает на 14 – 17%. Большинство из них происходит с наиболее активными и перспективными членами общества – молодежью, людьми в расцвете сил.

1. УГРОЗЫ БЕЗОПАСНОСТИ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

В настоящее время вопросы формирования современной системы обеспечения безопасности российских и зарубежных туристов являются одной из важнейших задач государственной политики Российской Федерации в сфере туризма.

Россия обладает уникальными туристскими ресурсами, различными географическими ландшафтами. Растет число россиян, занимающихся активными видами туризма. Это пеший и водный туризм, альпинизм, сплав по горным рекам, спелеотуриз, экстремальный туризм. Вместе с тем по статистике, из 10 тысяч пеших туристов, путешествующих по категорийным маршрутам, несчастье с тяжелым исходом поджидает в среднем 4 человек, из 10 тысяч лыжников – 5 человек, из 10 тысяч водных туристов – 15 человек и из 10 тысяч альпинистов – 24 человека.

В целом для всех видов путешествий и категорий, путешествующих в порядке наибольшей повторяемости происшествий можно назвать Кавказ, Алтай, Урал, Центр Европейской части, Карелию, Прибайкалье и Забайкалье, Кольский полуостров, Саяны, Дальний Восток. На первые три из этих районов приходится более половины известных случаев тяжелого травматизма, на последние четыре – менее одной десятой.

Значительной частотой травм, особенно по сравнению с небольшим количеством природных опасностей или их четкой локализацией, отличается центр Европейской части России – районы массового развития туризма.

Замыкают список территории, сравнительно мало освоенные, посещаемые большей частью достаточно опытными туристами, в том числе, например, Кольский полуостров и Дальний Восток, которым принято приписывать повышенную опасность. Приведенная выше градация территорий – не есть деление районов на опасные и безопасные: количество туристских травм лишь частично зависит от особенностей природных факторов местности.

В большей степени оно связано с качеством подготовки и проведения походов, наличием организованных или «диких» групп, видами практикуемых путешествий, уровнем туристского обслуживания.

Частота травматизма, прежде всего, связана, конечно, с интенсивностью движения групп по маршрутам, с общим количеством людей, прибывающих в тот или иной район. Поэтому, учтя отношение между фактическим количеством травм, основной причиной которых были природные факторы, и числом путешественников, подвергающихся опасности в данной местности, правильнее говорить о кажущемся различии между районами.

Зачастую при организации туристских мероприятий организации, занимающиеся туристской деятельностью, не уделяют должного внимания вопросам обеспечения

безопасности туристов, соблюдению федеральных законов, что ведет к росту числа несчастных случаев, в т.ч. связанных с гибелью людей. Такая ситуация вызывает серьезную озабоченность.

Обеспечение безопасности участников туристских походов – важнейшая задача в комплексе мероприятий по организации, подготовке и проведению похода, а профилактика несчастных случаев по праву занимает ведущее положение в туризме. На обеспечение безопасности направлены основные руководящие документы по самодеятельному, спортивному и ознакомительному туризму.

Права граждан на отдых, свободу перемещения и иные права при совершении путешествий являются незыблемыми. В настоящее время назрела необходимость особое внимание обратить на вопросы обеспечения безопасности туристов, в том числе на разработку требований по обеспечению их безопасности.

К туристской деятельности непосредственно примыкают экстремальные виды отдыха (ЭВО). Однако в отличие от туризма по ЭВО не только нет никакой нормативной базы, но даже не определены основные понятия ЭВО. Поскольку по ЭВО нормативных документов в Российской Федерации нет, а этот вид деятельности во многих случаях близок к туризму, то имеющиеся нормативные документы по туризму в некоторой мере могут быть использованы при рассмотрении требований безопасности к ЭВО.

Безопасность является важнейшей потребностью человека наряду с потребностью в пище, воде, одежде, жилище, информации. Эта общенаучная категория выступает интегральной формой выражения жизнеспособности и жизнестойкости различных объектов конкретного мира во внутренней и внешней политике, обороне, экономике, экологии, социальной политике, здоровье народа, информатике, технологии и т.п.

Обеспечение безопасности достигается проведением единой государственной политики как системы мер экономического, политического, организационного, научно-технического и иного характера, адекватных угрозам жизненно важным интересам личности, общества и государства. Безопасность можно обеспечить двумя путями:

- устранением источников опасности, самой возможности каких-либо стихийных бедствий, аварий, потрясений и катаклизмов;

- повышением защищенности от опасностей, способности надежно противостоять им.

К сожалению, мы еще только подходим к разработке комплекса мер, обеспечивающих безопасность путешествий. Поэтому поиски конкретных путей в разрешении проблемы безопасности в туризме должны опираться на скрупулезный анализ аварийных случаев, на сбор статистического материала, анализа положительного опыта туристической деятельности.

При всей внешней неожиданности несчастных случаев нельзя утверждать, что их невозможно предвидеть. Значит, неожиданность несчастного случая – это в определенной мере оценка субъективная, отражающая точку зрения «заинтересованного лица».

Вторая черта несчастного случая – его непреднамеренность и нецелеосознанность. Без этого качества он перестает быть «случаем», а переходит в категорию умышленных и заранее спланированных действий, направленных на причинение вреда другим или себе. Отсутствие целеосознанности ошибочных действий не означает, однако, что тот, по вине которого произошло печальное происшествие, не несет ответственности за свой поступок.

Определение «несчастный» раскрывает третью особенность события: оно принесло беду, несчастье для здоровья человека. Поэтому к несчастным случаям нельзя относить так называемые опасные ситуации, которые не причинили вреда здоровью туристов, например, благополучный переворот байдарки на порожистом участке реки. Не оправдан, по-видимому, и получивший определенное распространение как синоним несчастного случая термин «туристская авария», поскольку он отражает не травматизм людей, а повреждение судна, машины, вообще механической части или снаряжения и связанные с этим убытки, что в туристском путешествии обычно не является определяющим.

Вред здоровью туриста может быть причинен различным путем: ударом камня, укусом животного, попаданием воды в дыхательные пути, поэтому травмы, как правило, происходят при опасном воздействии внешней среды. Для походных условий к разряду несчастных случаев приходится иногда относить и внутренние болезненные процессы в организме – сердечный приступ, острый приступ аппендицита, припадок эпилепсии, когда повреждение организма происходит быстротечно, а само событие кратковременно. Вместе с тем повреждения организма, связанные с длительным воздействием неблагоприятных факторов, следует, вероятно, считать своеобразными туристскими «профессиональными» заболеваниями.

Относить несчастный случай к туризму, вероятно, справедливо только тогда, когда речь идет об активной части туризма.

При определении в наиболее общем виде несчастных случаев в туризме как непреднамеренную травму или смерть человека, происшедшие в результате неожиданного травмирующего воздействия в условиях активного туристского путешествия, то причины их возникновения можно классифицировать как объективные и субъективные.

Однако далеко не все факторы можно разделять на не зависящие от воли человека и зависящие от нее. Субъективный фактор в большей мере связан с ошибками и нарушениями, допущенными пострадавшим, чем объективный. Как правило, на маршруте редко бывают несчастные случаи, вызванные лишь одними объективными причинами. К ним относятся, например, те, что вызваны непрогнозируемыми проявлениями стихийных сил природы – землетрясением, наводнением, грозой, или те,

что связаны со скрытыми (не поддающимися предварительному выявлению) дефектами в походном снаряжении.

Обычно все причины события тесно переплетаются и взаимно влияют друг на друга. Нередко их даже трудно выяснить и разграничить, потому что в каждом конкретном примере одни и те же обстоятельства могут выступать в качестве объективного или субъективного фактора, отражая закономерность и случайность события. Так, повышенно опасный участок маршрута создает объективные условия для травматизма туристов, а кто пострадает на нем – будет в значительной степени делом случая. И наоборот, травматизм недисциплинированного, невнимательного и неопытного человека – закономерное явление, а место несчастья определится случаем.

Подобная сложность, взаимозависимость и комплексность факторов возникновения несчастных случаев позволяет считать далеко не исчерпывающим традиционное деление опасностей в туристском путешествии на две большие группы: опасности, вызванные недостаточной физической, технической и моральной подготовкой людей и их неправильным поведением, и опасности, обусловленные рельефом и климатическими факторами. Трудно согласиться и с утверждениями, что главной опасностью туризма являются только сложные маршруты и опасные участки пути (т. е. объективные причины). Вместе с тем нельзя признать виновниками всех несчастных случаев в туризме одних людей (субъективный фактор).

Наиболее продуктивный путь создания реальной схемы опасностей в туризме (отражающей действительность, а не предположения или пожелания отдельных лиц) – это анализ статистического материала по травматизму среди туристов.

Для выяснения удельного веса факторов возникновения происшествий целесообразно рассматривать их в отдельности. Вместе с тем анализ по «устоявшимся» позициям (срывы на скалах, срывы на льду в альпинизме, камнепады, снежные лавины, недостаточный опыт руководителя, недостаточно калорийное питание, слабое знание района путешествия и т. п.) представляется очень дробным и не во всем показательным, поскольку учитывает разные и порой несоизмеримые, находящиеся в разных плоскостях, причины событий.

С учетом как оформленных, так и неоформленных походов сведения дают следующее распределение тяжелого травматизма по категориям сложности (далее к.с.) маршрутов: путешествия ниже I к. с. – 45 %; путешествия I к. с. – 30 %; II к. с. – 8 %; III к. с. – 8 %; IV к. с. – 6 %; V к. с. – 3 %. Налицо явное преобладание простых маршрутов над сложными. Концентрация 3/4 случаев опасных травм в простейших туристских походах, конечно, не говорит о безопасности высококатегорийных путешествий. Пропорция 1:25 между количеством травм в походах высшей и низших категорий не должна пониматься как свидетельство того, что опытный участник сложного путешествия в 25 раз меньше подвержен опасности, чем новичок, в походах выходного дня и путешествиях I категории сложности.

Если указанное распределение несчастных случаев соотнести с удельным весом путешествий соответствующих категорий в общем количестве походов (по многодневным путешествиям I – V к. с. оно округленно составляет 70, 20, 7, 2 и 1 %), то относительные показатели укажут на некоторое повышение опасности сложных туристских маршрутов. С другой стороны, нужно помнить и о неточности сведений о туристском травматизме. Дело в том, что походы IV – V категорий сложности проводятся, как правило, при тщательном контроле организаций, и по ним накапливаются исчерпывающие данные, а походы выходного дня, к сожалению, часто проходят без надлежащего оформления, и случаи травматизма в них, тем более легкого, остаются достоянием лишь ближайшего медпункта.

Основные причины тяжелых травм на спортивных (категорированных) маршрутах распределяются следующим образом:

- гибель на воде – 40 %;

- травмы на элементах горного рельефа (в условиях горных, пеших и лыжных походов) – 19 %, в том числе в лавинах – 6 %;

- переохлаждение (в условиях пеших и лыжных походов) – 13 %;

- автомобильные катастрофы (на активных маршрутах всех видов) – 12 %;

- прочее – 16 %.

При анализе данных по спортивным самодеятельным маршрутам (неорганизованный туризм) распределение несчастных случаев в зависимости от основных причин тяжелых травм выглядит следующим образом:

- гибель на воде 46 %, в том числе при перевороте плавсредств – 40 %;

- травмы на элементах горного рельефа – 45 %, в том числе в лавинах – 17 %;

- прочее (болезни, переохлаждение) – 9 %.

2. НЕСЧАСТНЫЙ СЛУЧАЙ В ТУРИЗМЕ

Речь идет о событии или явлении случайном, неожиданном. Упал, например, на лыжном спуске один из туристов и получил травму. Для пострадавшего это произошло неожиданно: он не был готов к падению, не ожидал болезненного результата, и вред (с его точки зрения) был причинен ему случайно. Постороннему же наблюдателю такое падение и травма могли представиться, наоборот, как закономерное следствие неумения человека пользоваться горнолыжной техникой или следствие чрезмерной крутизны склона.

Значит, при всей внешней неожиданности несчастных случаев нельзя утверждать, что их невозможно предвидеть. Неожиданность несчастного случая – это в определенной мере оценка субъективная, отражающая точку зрения «заинтересованного лица».

Вторая черта несчастного случая – его непреднамеренность и нецелеосознанность. Без этого качества он перестает быть «случаем», а переходит в категорию умышленных и заранее спланированных действий, направленных на причинение вреда другим или себе. Отсутствие целеосознанности ошибочных действий не означает, однако, что тот, по вине которого произошло печальное происшествие, не несет ответственности за свой поступок.

Определение «несчастный» раскрывает третью особенность события: оно принесло беду, несчастье для здоровья человека. Поэтому к несчастным случаям нельзя относить так называемые опасные ситуации, которые не причинили вреда здоровью туристов, например, благополучный переворот байдарки на порожистом участке реки. Неоправдан, по-видимому, и получивший определенное распространение как синоним несчастного случая термин «туристская авария», поскольку он отражает не травматизм людей, а повреждение судна, машины, вообще механической части или снаряжения и связанные с этим убытки, что в туристском путешествии обычно не является определяющим.

Вред здоровью туриста может быть причинен различным путем: ударом камня, укусом животного, попаданием воды в дыхательные пути, поэтому травмы, как правило, происходят при опасном воздействии внешней среды. Для походных условий к разряду несчастных случаев приходится иногда относить и внутренние болезненные процессы в организме – сердечный приступ, острый приступ аппендицита, припадок эпилепсии, когда повреждение организма происходит быстротечно, а само событие кратковременно. Вместе с тем повреждения организма, связанные с длительным воздействием неблагоприятных факторов, следует, вероятно, считать своеобразными туристскими «профессиональными» заболеваниями.

И наконец, о распространении понятия несчастного случая на различные виды туризма. Вероятно, неправильно все печальные происшествия, связанные с травмированием людей в процессе путешествия, относить к туристским несчастным случаям. Ведь под туристом, по энциклопедическому определению, можно понимать любого путешествующего из любознательности или с целью отдыха и развлечения, а по

современным зарубежным понятиям вообще всякого, кто временно и добровольно переменил место жительства не с целью заработка. Разбирать их травматизм так же бесперспективно, как оценивать, например, производственный травматизм парикмахеров по тому, сколько из них сбито автомашинами на улицах, ушиблось при падении на катке или отравилось испорченными консервами. Относить несчастный случай к туризму, вероятно, справедливо только тогда, когда речь идет об активной части туризма, входящего наравне с гимнастикой, легкой атлетикой и другими видами спорта в единую систему физического воспитания. А травмы, полученные в других формах туризма, должны учитываться как полученные в быту или на транспорте.

С другой стороны, тем, чьи родные или близкие отправились в самодеятельное путешествие, в конечном итоге безразлично, где, на каком участке, в какое время и при каких обстоятельствах пострадал дорогой им человек: важно, что это произошло во время путешествия. Еще более очевидна правомочность такого подхода в условиях планового маршрута, когда, приобретя путевку, турист вступает в определенные договорные отношения с туристской организацией и (если это особо не оговаривается официальным документом) готов считать, что она на весь срок действия путевки, вне зависимости от вида и форм деятельности или отдыха туриста, берет на себя заботу о его безопасности.

Выделяя путешествия с активными способами передвижения, совершаемые в рамках требований, изложенных в соответствующих документах, отметим, что и в них травматизм имеет часто своими источниками несчастные случаи, происшедшие в обстановке, далекой от спортивной (например, ожог пламенем костра при приготовлении пищи, сотрясение мозга в результате автокатастрофы при подъезде на автомашине, ранение ноги топором на привале). Но поскольку такие действия (приготовление пищи, транспортные переезды, организация походного быта) являются органической частью путешествия, то и травмы, полученные при этом, следует учитывать, как туристские.

Если в наиболее общем виде определить несчастные случаи в туризме как непреднамеренную травму или смерть человека, происшедшие в результате неожиданного травмирующего воздействия в условиях туристского путешествия, то в чем же причины их возникновения?

Оговорки, сделанные при оценке неожиданности туристских травм, позволяют рассматривать несчастные случаи как результат сочетания закономерного и случайного и соответственно выделять объективные и субъективные факторы их возникновения.

Однако далеко не все факторы можно разделить на не зависящие от воли человека и зависящие от нее. Здесь лишь подчеркивается, что субъективный фактор в большей мере связан с ошибками и нарушениями, допущенными пострадавшим, чем объективный. Как правило, на маршруте редко бывают несчастные случаи, вызванные лишь одними объективными причинами. К ним относятся, например, те, что вызваны непрогнозируемыми проявлениями стихийных сил природы – землетрясением, наводнением, грозой, или те, что связаны со скрытыми (не поддающимися предварительному выявлению) дефектами в походном снаряжении.

Обычно все причины события тесно переплетаются и взаимно влияют друг на друга. Нередко их даже трудно выяснить и разграничить, потому что в каждом конкретном примере одни и те же обстоятельства могут выступать в качестве объективного или субъективного фактора, отражая закономерность и случайность события. Так, повышенно опасный участок маршрута создает объективные условия для травматизма туристов, а кто пострадает на нем – будет в значительной степени делом случая. И наоборот, травматизм недисциплинированного, невнимательного и неопытного человека есть закономерное явление, а место несчастья определится случаем.

Подобная сложность, взаимозависимость и комплексность факторов возникновения несчастных случаев позволяет считать далеко не исчерпывающим традиционное деление опасностей в туристском путешествии на две большие группы: опасности, вызванные недостаточной физической, технической и моральной подготовкой – людей и их неправильным поведением, и опасности, обусловленные рельефом и климатическими факторами. Трудно согласиться и с утверждениями, что главной опасностью туризма являются только сложные маршруты и опасные участки пути (т.е. объективные причины). Вместе с тем нельзя признать виновниками всех несчастных случаев в туризме одних людей (субъективный фактор). Подобное отрицание объективных причин в туристском травматизме сближает данную гипотезу с не требующим критики утверждением ученого Х.У. Гейдрича, что на производстве 88 % несчастных случаев происходит по вине рабочих из-за таких недостатков личности, как жадность, неосторожность, несдержанность, нервозность, возбудимость, опрометчивость, 10 % – по вине машин и 2 % – непредотвратимые травмы «по вине бога».

Наиболее продуктивный путь создания реальной схемы опасностей в туризме (отражающей действительность, а не предположения или пожелания отдельных лиц) – это анализ статистического материала по травматизму.

Для выяснения удельного веса факторов возникновения происшествий целесообразно рассматривать их в отдельности. Вместе с тем анализ по «устоявшимся» позициям (срывы на скалах, на льду, камнепады, снежные лавины, недостаточный опыт руководителя, недостаточно калорийное питание, слабое знание района путешествия) представляется дробным и не во всем показательным, поскольку учитывает разные и порой несоизмеримые, находящиеся в разных плоскостях, причины событий.

Ниже для анализа факторов травматизма в качестве рабочей схемы избрана группировка по так называемым «эпидемиологическим» особенностям. Дело в том, что ряд зарубежных исследователей в связи с интенсивным ростом несчастных случаев на автодорожном транспорте предложили для изучения способов борьбы с травматизмом использовать методы, принятые в практике изучения эпидемий. Несчастные случаи предлагается рассматривать как результат взаимодействия всех сил, участвующих в соревновании между человеком и окружающей его средой, что, по мнению исследователей, дает возможность применить подобный метод как научный подход к проблеме предупреждения несчастных случаев.

Действительно, и в туристском травматизме, если рассматривать его под таким непривычным углом зрения, можно найти ряд любопытных аналогий с эпидемиологическими заболеваниями.

Во-первых, переносчиком эпидемии туристских несчастных случаев служит человек, который выступает таковым чаще всего силой личного примера, ошибочным ощущением безнаказанности нарушения мер безопасности.

Во-вторых, есть четкая географическая локализация несчастных случаев. Они имеют обычно ярко выраженные очаги эпидемии, приуроченные к определенным районам, и размазанную периферию.

В-третьих, эпидемия по-разному поражает различные группы населения, точно так же, как это бывает с настоящими инфекционными заболеваниями. Мужчины, женщины, подростки, дети, жители городов или сельских местностей, люди разных возрастов не одинаково страдают от несчастных случаев в туризме.

Далее, на частоте и тяжести несчастных случаев, как и при эпидемиях, отражаются такие факторы, как сезон года, метеорологические условия, характер контакта больных (нарушителей) со здоровыми и др.

Наконец, средством борьбы с туристским травматизмом служат прививка знаний, умений, опыта, повышение общей морально-физической устойчивости людей к заболеванию, активная массово-разъяснительная и воспитательная работа с населением.

Подходя к туристскому травматизму с меркой эпидемиологического исследования, можно из числа причин, определяющих возникновение несчастного случая, выделить четыре, образующие формулу: маршрут – снаряжение – путешественник – общество. Для каждого вида туризма первые элементы этого комплекса будут выглядеть конкретно, например, как «река – лодка – рулевой», «дорога – машина – водитель» и т.п.

В рамках такой условной формулы легче произвести оценку факторов, приводящих к возникновению несчастных случаев, и разграничить мнимые и действительные причины опасности на маршрутах.

Но прежде несколько слов о характере, распространении и степени тяжести туристских травм.

Наиболее характерные для туристов травмы – это легкие повреждения конечностей: ушибы, потертости, ссадины, мелкие порезы, намины. Как правило, особенно подвержены травмированию ноги – на них приходится до 3/4 всех походных повреждений. Типичны также легкие ожоги, местные обморожения. Не исключены растяжения и другие повреждения связок различных суставов, вывихи и переломы, раны от острых (топор) и тупых (камень) предметов. Из заболеваний чаще других встречаются отравления, расстройства желудка, простуды.

По видам туризма локализация травм наиболее проста в пеших путешествиях: большинство травм падает на ноги и, как правило, проявляется в виде потертостей, наминов кожи стопы и повреждений связочного аппарата суставов (голеностопного или, что реже, коленного).

На водных активных маршрутах могут быть травмы рук – ссадины, срывы кожи, трещины, растяжения связок лучезапястных суставов. Иногда потертости ягодиц и спины, растяжения спинных мышц, ушибы. Нередки радикулиты, ангины, ожоги от чрезмерной освещенности солнцем.

Наибольшая опасность травм на воде связана с возможным утоплением (асфиксией).

При занятиях зимними видами туризма характерны повреждения сумочно-связочного аппарата голеностопных и коленных суставов: травмы передних связок и лодыжек голеностопа при падении вперед, мениска и боковых связок коленного сустава при падении назад. Распространено обморожение пальцев и пяток ног, пальцев и запястий рук, носов, ушей, щек. Нередки случаи ожогов пламенем костра и горячей пищей.

Разнообразны травмы в горных и спелеологических (пещерных) путешествиях: потертости кожи, ожоги ладоней (иногда спины и ягодиц) трением при неправильной работе с веревкой, ушибленные раны, в отдельных случаях сотрясения мозга, повреждения внутренних органов, переломы конечностей. Для горного туризма характерны также местные обморожения, ожоги и заболевания глаз при слепящем солнце.

В велопутешествиях могут произойти потертости внутренних поверхностей бедер и ладоней рук, растяжения связочного аппарата нижних конечностей. Порой во время быстрой езды в глаза попадают соринки, мелкие насекомые. Как результат падений не исключены обширные ссадины, ушибы. Иногда случаются переломы (обычно ключиц), сотрясение мозга и ушибленно-рваные раны.

Данные о дорожно-транспортном травматизме дают другую картину: по российским источникам, для мотоциклистов на один несчастный случай со смертельным исходом приходится 14 тяжелых травм и 36 легких; для велосипедистов на одного погибшего – 15 тяжелых и 61 легкий случай травмирования.

Сравнительно благополучен по соотношению тяжелых и легких повреждений бытовой травматизм, в котором на последние падает до 9/10 повреждений.

В туризме, как известно, трудно разграничить элементы спортивного, бытового и транспортного травматизма (даже если четко выделять одни спортивные путешествия). Поэтому представляется реальным, что соотношения между травмами по степени их тяжести при занятиях туризмом будут близки некоторой средней пропорции, учитывающей данные по травматизму в спорте, быту и на используемом в туризме транспорте. Значит, в активном туризме (подразделяя повреждения на 3 степени тяжести) на один тяжелый (смертельный) случай приходится 20 – 30 травм средней тяжести и до 100 – 200 легких.

Эти же соотношения подтверждаются результатами выборочной проверки журналов медпунктов туристских баз и опросом инструкторов. Вместе с тем они могут быть приняты только как средние для всех видов туризма, поскольку в некоторых путешествиях (в частности, горных, водных и особенно «колесных») отмечается повышенная смертность и тяжесть повреждений. Во всяком случае, известно, что в Австрии за год на 86 смертельных случаев с горными туристами, альпинистами и горнолыжниками пришлось около 6 тысяч травм, потребовавших транспортировки пострадавших.

Для отражения истинной картины тяжести травматизма необходимо собирать сведения в различных учреждениях, связанных с организацией походов и обслуживанием путешественников на маршрутах, – туристских контрольно-спасательных пунктах, маршрутно-квалификационных комиссиях, туристских базах, клубах, секциях, коллективах физкультуры. Надо помнить, что, когда за основу берется только документация медпунктов или судебно-медицинской экспертизы, данные оказываются неполными. Нельзя ограничиваться анализом отчетов руководителей и инструкторов групп, поскольку повреждения нетяжелые или окончившиеся выздоровлением во время путешествия в них чаще всего не показываются.

Более полную картину дает устный разбор итогов путешествия с участниками каждой группы (хотя и здесь бывают случаи скрытия пострадавшими своих травм) и письменные опросы руководителей групп, проводящиеся общественными комиссиями, занимающимися проблемами туристской безопасности. В последнем случае опросы должны проводиться безотносительно к зачету туристского путешествия и иметь целью накопление статистического материала.

3. МАРШРУТ КАК ИСТОЧНИК ОПАСНОСТИ

С какой стороны подойти к туристским маршрутам, чтобы оценить их причинность в травматизме? Как определить их опасность? Существующие по этому вопросу мнения противоречивы. Одни считают, что между количеством несчастных случаев в путешествиях и отдаленностью и сложностью маршрутов имеется простая зависимость: чем сложнее и длительнее маршруты, тем чаще и опаснее травматизм. Следовательно, несчастных случаев можно избежать, если ограничить туристов походами по торным тропам пригородных зон отдыха и не организовывать многодневных путешествий в географически отдаленные и необжитые районы.

Другие убеждены, что не районы, а опасные участки и препятствия на маршрутах служат главными источниками травматизма. Принято также считать, что отрицательная роль этих участков и препятствий проявляется при ухудшении погодно-климатических условий и что основная масса несчастных случаев происходит в обстановке плохой видимости, в вечернее или ночное время, в тумане, при дожде, ветре, пурге.

Можно понять такое расхождение в оценках: туристский маршрут – понятие очень емкое. В него входит, например, географическая характеристика района, и в первую очередь оценка его орогидрографии по пересеченности рельефа, уклонам и мощности водных потоков, наличию болот, песков, скал, льда и др. Каждый из этих природных элементов находится в определенной стадии развития и таит для человека опасность обвала, лавины, сноса быстрым течением; осложняет путь тяжелым подъемом, трудной переправой, непреодолимым порогом, таежным завалом или, наоборот, отсутствием растительности.

Маршрут включает оценку погодно-климатических условий и всегда конкретен по сезону, месяцу и даже часу суток. На одном и том же участке в каждый отдельный момент может быть жарко или холодно, сухо или дождливо, тихо или пронизывающе ветрено, светло или сумеречно. В пределах одного сезона под воздействием метеорологических условий снежный покров, например, может дать более десятка заметных для лыжников и в разной степени увеличивающих опасность маршрута модификаций: снег сухой, сыпучий, рыхлый, сырой, вязкий, плотный наст, крепкий фирн, коварная «доска», жесткий «цемент».

Маршрут включает и часто предопределяет способ, вид и особенности передвижения туриста. Причем иногда с очень высокой степенью конкретизации: только на разборных байдарках, только на надувных лодках, только на горных лыжах с тормозящими приспособлениями... Маршрут диктует особенности организации походной жизни, виды лагерных работ, режим ходового дня, соотношения несложных и опасных участков пути.

Исходя из такого широкого понимания туристского маршрута, попробуем проанализировать причинность травматизма в зависимости от района путешествия, сезона, дня недели, времени суток, погоды, вида передвижения, формы организации путешествия, наличия опасных участков и категории сложности похода.

По частоте несчастных случаев между различными географическими районами страны имеется определенная разница. Так, для самодеятельных спортивных групп в порядке наибольшей повторяемости происшествий с тяжелым исходом можно назвать Кавказ, Южную Сибирь (Алтай, Саяны), Урал. Для туристов плановых маршрутов последовательность районов несколько иная: Кавказ (43 %), Европейский Центр (17 %), Южная Сибирь (5 %), Урал (3 %). В целом для всех видов путешествий и категорий путешествующих, включая неорганизованных, география туристского травматизма дает следующую очередность: Кавказ, Европейский Центр, Южная Сибирь, Урал, Европейский Север, Дальний Восток. На первые три из этих районов приходится две трети случаев тяжелого травматизма, на последние три – менее одной десятой.

Взятые для контроля данные 10 – 15-летней давности, хотя несколько и меняют очередность районов по условной опасности, но одновременно подтверждают, что большинство тяжелых травм происходит в районах, давно освоенных в туристском отношении. На первом месте среди них стоит Кавказ, причем не Центральный, высокогорный и труднодоступный, а обычно причерноморские склоны Западного Кавказа и Северный Кавказ.

Значительной частотой травм, особенно по сравнению с небольшим количеством природных опасностей или их четкой локализацией, отличается Центр европейской части – район массового развития туризма.

Замыкают список территории, сравнительно мало освоенные, посещаемые большей частью достаточно опытными туристами, в том числе, например, Кольский Полуостров и Дальний Восток, которым принято приписывать повышенную опасность.

Приведенная выше градация территорий – не есть деление районов на опасные и безопасные: количество туристских травм лишь частично зависит от особенностей природных факторов местности. В большей степени оно связано с качеством подготовки и проведения походов, наличием организованных или «диких» групп, видами практикуемых путешествий, уровнем туристского обслуживания.

Частота травматизма, прежде всего, связана, конечно, с интенсивностью движения групп по маршрутам, с общим количеством людей, прибывающих в тот или иной район. Поэтому, учтя отношение между фактическим количеством травм, основной причиной которых были природные факторы, и числом путешественников, подвергающихся опасности в данной местности, правильнее говорить о кажущемся различии между районами, хотя в некоторых случаях она все же сказывается.

Из распределения несчастных случаев по сезонам можно установить, что явно выраженный пик травматизма приходится на июнь – сентябрь (около 70 % повреждений). Наиболее тяжелыми оказываются июль, а затем август, к которым приурочивается более половины туристских травм года. Самый благополучный период – вторая половина ноября и декабрь (менее 1 % травматизма). Промежуточное положение занимают январь, февраль и март, приносящие вместе около 10 % несчастных случаев, из которых от половины до двух третей происходят в зимний пик – время студенческих каникул.

Примерно 15 % несчастных случаев приходится также на весну (конец апреля – май) и 5 % – на осень (октябрь – начало ноября).

Эти соотношения достаточно четко отражают динамику занятия людей туризмом в течение года и, в общем совпадают с представлением о времени летних отпусков как периоде наиболее массовых походов. Однако травматизм и массовость не всегда прямо пропорциональны друг другу. В процентном выражении они дают своеобразный показатель сезонной опасности маршрутов, который наиболее высок для месяцев туристского межсезонья.

Очевидность повышенной опасности маршрутов в переходное время становится особенно заметной, если конкретизировать приведенные выше среднегодовые показатели для «усредненного» туриста к спортивным самодеятельным группам. Оказывается, что в динамике наблюдается резкий взлет кривой несчастных случаев в весенний сезон.

Такая тенденция частично объясняется продлением туристского сезона, наличием нескольких дней отдыха в майские праздники, а также растущей популярностью путешествий в переходный период. Но увеличение количества травм опережает рост массовости походов в это время, что свидетельствует о реальном усложнении и повышенной опасности маршрутов в межсезонных условиях и о неподготовленности тех, кто отправляется на них. Поэтому указанная тенденция должна учитываться и находить определенные «противоядия», например, в виде повышения требований к туристскому опыту отправляющихся в межсезонные путешествия.

Частота несчастных случаев на маршрутах связана также с определенными днями и временем суток.

Наиболее чреваты опасностями суббота и воскресенье. На эти дни приходится более 4/7 случаев тяжелого травмирования, что в основном объясняется высокой долей травм в походах выходного дня и однодневных экскурсиях. Очевидно, увеличение травматизма в определенные дни, отражает влияние субъективных причин, зависящих от самих путешествующих. Некоторое исключение могут составлять авто-, мото- и велопутешествия, безопасность которых определяется также и не зависящим от туристов изменением интенсивности движения на дорогах по дням недели.

По времени суток иногда принято считать самыми опасными ночные часы. Действительно, именно ночью температура воздуха доходит обычно до своего минимума. Это период наибольшей активности ночных животных-хищников и пассивности человека. А главное – это период, когда преодоление естественных препятствий на маршруте становится несравненно более трудным и опасным из-за плохой видимости, усталости и т.п.

Но поскольку в ночные часы туристы, как правило, не движутся по маршруту, а отдыхают на надежно укрытых биваках, то доля ночных несчастных случаев, в общем, их количестве не превышает, по предварительным подсчетам, 5 %. (Вместе с тем, учитывая, что процент

передвигающихся ночью туристов от их общего числа на маршрутах несравненно меньше, это лишний раз подтверждает факт повышенной опасности переходов в ночных условиях.)

Сравнительно небольшое количество травм (до 10%) бывает в вечернее, сумеречное, время суток, что иногда совпадает с затянувшимся опасным спуском с перевала или неудобством организации бивачных работ в полутьме. Подавляющее же большинство несчастий происходит при достаточном естественном освещении и не приурочено к особо сложным участкам, но приходится на послеполуденное время, что объясняется, очевидно, утомлением туристов.

Это же подтверждается соотношением числа травм за равные промежутки светлого времени – утро (7 – 11 часов), середина дня (11 – 15 часов), вторая половина дня (15 – 19 часов). По данным за прошлые годы, количество тяжелых повреждений за эти отрезки выражается пропорцией, близкой к 1:2:3.

Для некоторых видов туризма, в частности горного, увеличение травматизма во второй половине дня отражает также незнание путешественниками реальных усложнений передвижения после полудня, когда вздуваются горные потоки, «раскисает» снег, усиливается опасность схода лавин, камнепадов, или пренебрежение ими.

Таким образом, степень опасности маршрутов меняется по времени суток, что связано как с объективными особенностями состояния местности, так и с субъективными обстоятельствами проведения путешествий.

4. ПОГОДНО-КЛИМАТИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ

Зависимость между погодно-климатическими факторами и травматизмом обычно не вызывает сомнений. Действительно, из собственного жизненного опыта каждый представляет, что мороз, сильный ветер, грозовые разряды, снегопад, дождь, туман усложняют путешествие и могут привести к травме или заболеванию.

Некоторые из них – гололед, дождь, снегопад, туман, мгла, ухудшение видимости – могут быть, по терминологии зарубежных специалистов, только опосредованной причиной несчастных случаев. Другие, в том числе шторм, ураган, шквал, смерч, наводнение, гроза, ливень, особо низкая или высокая температура, резкие перепады давления и влажности, сильное солнечное освещение, прямо влияют на здоровье туриста и бывают непосредственной причиной несчастья в виде травм, стрессовых состояний, заболеваний, смертей.

В числе непосредственно травмирующих или приведших к травмам погодных факторов фигурируют следующие: низкая температура воздуха (16 %), сильный ветер (11 %), резкий подъем воды (10 %), грозовые разряды (4 %), сочетание ряда факторов (42 %).

По формам организации путешествий травматизм в связи с неблагоприятной погодой распределяется неравномерно: на плановых маршрутах в несчастных случаях, происшедших в обстановке разгулявшихся стихийных сил, пострадало около 15% (всех пострадавших в плановом туризме), на самодеятельных маршрутах – более 30 %.

Имеется разница и по видам передвижения. Так, в горном и особенно лыжном путешествиях, до 10 %. всех случаев серьезного травматизма оказываются в какой-то мере связанными с ухудшением погодно-климатических условий – пургой, метелью, низкой температурой. Если же рассматривать и легкие повреждения (обморожения пальцев, солнечные ожоги кожи, «снежную слепоту»), то доля таких случаев увеличивается в 2 – 3 раза.

Вместе с тем в других видах туризма (пешем, водном) этот процент значительно ниже и позволяет считать, что в целом в 7 – 8 случаях из 10 погодные условия не играют не только решающей, но и побочной роли в тяжелом травматизме. Любопытно, что близкие данные приводятся для дорожных происшествий в США, где более 80 % автокатастроф происходит при ясной погоде, около 10 % – во время дождя и менее 10 % – во время снегопадов и туманов. Известно, что в альпинизме 68 % несчастных случаев происходит при хорошей погоде. Вывести из всего перечисленного заключение о величине опасности стихийных сил атмосферы для туристов сейчас трудно, поскольку нет точных данных о количестве вызванных этими силами травм, отнесенных к пройденному километражу или времени, проведенному в условиях неблагоприятной погоды. Кроме того, опасны не сами осложнения погоды, а неподготовленность к ним путешественников, что, в частности, бывает при внезапных изменениях погоды и ее нехарактерных проявлениях для данного географического района или сезона. Так, туристы, отправляющиеся в зимний поход на

Кольский полуостров, заранее знают, что их могут ожидать 30-градусные морозы, штормовые ветры на перевалах, пурга зарядами по два-три дня кряду. Относясь к этому как к нормальным, т.е. характерным, климатическим условиям конкретного лыжного маршрута, они принимают необходимые защитные меры и благополучно переносят тяготы путешествия. Вместе с тем, например, понижения температуры воздуха до 0° с сильным ветром в летних условиях на травянистых перевалах Западного Кавказа или Крыма неоднократно приводили к серьезным травмам.

В начале сентября 1975 г. на трассе маршрута № 30 «По Западному Кавказу» на участке между приютами «Армянский» и «Фишт» две шедшие вместе туристские группы, попав в сложные метеорологические условия, сошли с тропы на труднопроходимый склон и, не сумев организовать ни нормальный ночлег, ни правильную эвакуацию, за два дня потеряли около половины своего состава.

Этот, пожалуй, самый трагический в отечественном туризме случай нашел широкое отражение на страницах печати, лег в основу художественного кинофильма «Перевал». Поэтому, опуская многие подробности, остановимся лишь на интересующих нас сторонах происшествия.

Первопричиной несчастья было названо, говоря языком документа о чрезвычайном происшествии, «...внезапно обрушившееся стихийное явление (необычной силы снежный буран, резкое понижение температуры и шквальный ветер)...» Газеты потом окрестят это явление смерчем. Действительно, ураганные порывы ветра со снежной крупой, затем дождь с грозой – все это само по себе могло быть прямой причиной тяжелой травмы. Но... не было ею! Ни один из туристов не был сброшен шквалом с обрыва или смыт потоком вздувшегося ручья, никто не сломал себе ногу, не погиб от удара молнии, не замерз в первые часы происшествия. Как однозначно установила судебно-медицинская экспертиза, все скончались от медленного переохлаждения организма.

Но, может быть, ливень унес все рюкзаки с вещами и продуктами, а ветер повалил деревья, и туристы оказались без защиты на открытом месте? Нет, путешественников укрывал лес, а в рюкзаках у них оставалось то, что они взяли с собой в дорогу. Следовательно, правильнее говорить только о косвенном влиянии неблагоприятных погодных условий на ход трагических событий на склонах горы.

Теперь о другой стороне вопроса; были ли указанные погодные условия внезапно обрушившимися на туристов, т.е. непредсказуемыми, не дающими реальных шансов на защиту, исключающими профилактику несчастного случая? Из практики работы перевальных маршрутов известно, что почти каждый год в конце сезона (сентябрь) или в его начале (июнь) в горах бывает неблагоприятная погода и туристские группы или минуют горы по объездному автобусному пути, или следуют через перевалы в сопровождении спасательных отрядов.

В конкретном случае метеорологические условия стали медленно ухудшаться за два дня до начала похода. На приюте «Армянский» и выше, у балаганов пастухов, местные жители предупреждали путешественников уже об опасности резкого ухудшения погоды. О том же

свидетельствовал исключительно быстрый бег облаков, предвещавших дождь, и массовый самостоятельный спуск скота с пастбищ в лесную зону. Наконец, можно было просто включить радиоприемник, чтобы за два дня до события услышать местный прогноз о ночном понижении температуры до 0 и грозах, а за день до события – штормовые предупреждения (ожидается дальнейшее понижение температуры до -5°, снег, метель). Все это было или не услышано, или не принято во внимание.

Более того, не столько ветер и снег настигли туристов, сколько они сами, продолжая в явно ухудшающихся погодных условиях подъем к открытому и продуваемому перевалу, спешили навстречу грозным стихиям.

И последнее, были ли сами по себе длительное время настолько сильны, страшны, грозны стихийные силы, чтобы парализовать способность людей к самозащите? Нет, уже через десятки-другие минуты, когда туристы, спустившись по склону, укрылись от шквала, они стали замечать, что снег на деревьях, кустарнике, траве создавал очень красивый пейзаж, а впереди идущие, поджидая отстающих, даже коротали время, собирая сочные ягоды.

Следовательно, основная причина несчастья в другом – в неправильном поведении людей.

Сочетание неблагоприятных погодных условий с ошибочными действиями путешественников – явление повсеместное. Оно, как и его частое следствие – переохлаждение организма человека, – не признает границ ни политических, ни климатических. Согласно материалам Международной научной конференции по альпинизму и туризму (1972 г.), в Чехословакии в 1960 – 1970 гг. из 77 погибших любителей путешествий 13 скончались из-за резкого изменения погоды и потери сил и еще 13 – от истощения (т.е. всего 33,8 %). По данным Швейцарского альпийского клуба, в горах этой страны в один из летних сезонов из общего числа 75 погибших путешественников от переохлаждения и истощения умерли 10 (13,3 %). Массовые случаи переохлаждения на туристских маршрутах отмечались в Англии с ее мягким морским климатом. Следует пояснить, что понятия неблагоприятные метеорологические условия или опасные явления погоды – условны. Критерием для отнесения определенных явлений погоды к опасным служит реальная возможность возникновения при них такой ситуации, которая может привести к несчастному случаю с туристами. Но поскольку вероятность возникновения аварийной ситуации при тех же опасных явлениях погоды различна для разных географических районов, сезонов, видов туризма и зависит от состава туристских групп, конкретного опыта, технического оснащения путешественников, а также от других факторов, единая регламентация всех опасных явлений погоды для туристов была бы проблематичной. Также проблематично (но уже по другим соображениям) обеспечение всех туристов специальными ежедневными или еще более частыми гидрометеорологическими прогнозами как обязательное условие выпуска их в путешествие. В связи с отсутствием постов гидрометеослужбы в районах действия ряда туристских маршрутов и значительными отклонениями в микроклимате на их трассах от среднепрогнозируемой в настоящее время даже при ежедневном получении туристскими

учреждениями сводки погоды выпуск групп на маршрут без точно привязанного прогноза – обычная практика.

Естественно, отсутствие гидрометеорологического прогноза, как и градации опасных явлений погоды, расширяет диапазон возможных осложнений обстановки на туристском маршруте и требует повышенной готовности и внимания. Основные нагрузки и ответственность за правильность оценки ситуации на месте и своевременность принятия решения при этом ложится на руководителей (инструкторов) групп, которые должны опираться на собственный опыт и знание местных условий. В целом же приходится констатировать, что среди происшедших туристских несчастных случаев со смертельным исходом нет ни одного достоверно известного, главной и единственной причиной которого были бы погодные условия. Даже от таких грозных проявлений стихии, как удары молнии, штормовые ветры, внезапные наводнения, жестокая пурга, У пострадавших были способы защиты, не говоря уже о неиспользованных профилактических мерах.

Распределение количества тяжелых несчастных случаев по основным видам активного передвижения на маршрутах (с учетом организованных и неорганизованных туристов) дает соотношение между пешим, водным, горным и лыжным туризмом, близкое к , хотя по числу участников различных походов и путешествий эти виды ориентировочно соотносятся как 20:2:1:5. Доля травматизма, падающая на другие, не массовые в настоящее время, виды – спелеотуризм, велотуризм, автомототуризм, а также травматизм в экскурсионно-транспортном туризме и на радиальных маршрутах, здесь не учитываются.

Указанные выше пропорции хотя и опровергают предположение, что пеший туризм безопасен, однако подтверждают несоответствие между количеством путешествий, проводимых в основных видах туризма, и количеством травм в них. В частности, обращает внимание значительно большая по сравнению с удельным весом этого вида доля травм на горных и водных маршрутах. Это расхождение позволяет считать, что виды туризма разнятся по потенциальной опасности. Подтверждением повышенной опасности водных маршрутов может служить и то, что половина смертельных случаев в пеших путешествиях связана с водой. Одновременно это говорит о слабой дисциплине участников походов и их плохой подготовке к другому, смежному, виду туризма. Кстати, например, 25 % тяжелых травм на пеших маршрутах происходит при незапланированном попадании туристов в условия горных или зимних путешествий (в камнепады, лавиноопасные зоны, на ледники, в обстановку резкого похолодания).

Необходимо отметить и более высокую тяжесть травм на водных, горных и лыжных маршрутах, а также более тяжелый исход опасных состояний в них. Например, случайная потеря сознания или равновесия туристом на пологом участке пешего маршрута, как правило, приводит лишь к легким ушибам. На горном склоне она может вызвать падение на десятки метров, переломы конечностей, сотрясение мозга; в водном путешествии – привести к падению в воду, травмированию о камни на дне, утоплению; на лыжном маршруте – явиться предпосылкой к обморожению. Конечно, во избежание такого исхода в этих видах туризма предпринимаются специальные меры страховки: движение по

сложным участкам горного рельефа в связках, на воде – в спасательных жилетах и т.п. Но объективно повышенная опасность одних видов передвижения перед другими остается.

В полной мере такой вывод относится и к колесным видам активного туризма, среди которых также есть более опасные виды передвижения. Так, по свидетельству английской статистики, для водителей и пассажиров мотоциклов вероятность смертельного несчастного случая примерно в 10 раз превышает таковую для водителей и пассажиров других видов автотранспортных средств. Указанное соотношение скрадывает техническую опасность передвижения, поскольку не учитывает разный возрастной состав мотоциклистов и автомобилистов (первые в среднем на 10 – 15 лет моложе вторых и, следовательно, более склонны к риску и лихачеству). Однако даже скорректированное с учетом последнего в сторону уменьшения в 2 – 3 раза, оно все равно подчеркивает заметное различие в опасности видов туризма.

Более точное представление о различиях в потенциальном травматизме на разных видах маршрутов позволяет сделать анализ одних спортивных путешествий. Количество тяжелых несчастных случаев в них по статистике дает соотношение между пешими, водными, горными и лыжными маршрутами, близкое к 2:7:7:1, хотя по числу участников спортивных путешествий эти виды соотносятся, приблизительно, как 6:5:3:2. Проведенные расчеты показывают, что из путешествующих по спортивным (категорийным) маршрутам 10 тысяч пеших туристов несчастье с тяжелым исходом поджидает, в среднем, 4 туристов, из 10 тысяч лыжников – 5 туристов, из 10 тысяч водников – 15 туристов и из 10 тысяч горников – 24 туристов.

Много это или мало, позволяет понять сравнение указанных цифр туристского травматизма с автомобильными авариями. По данным государственной автоинспекции, в дорожно-транспортных происшествиях на улицах Москвы за год на 10 тысяч единиц автотранспорта приходится примерно 10 погибших человек.

Оказывает влияние на распределение несчастных случаев форма организации путешествия. При сравнительно близком количестве несчастных случаев в плановом и самодеятельном туризме их относительное количество для плановых маршрутов меньше (вследствие большего числа участников плановых путешествий по сравнению с числом постоянно занимающихся самодеятельным организованным туризмом). Эта разница по количеству всех зарегистрированных официальными отчетами происшествий составляет 1,5 раза.

Забота организаций о состоянии плановых маршрутов, налаженная система профилактики чрезвычайных происшествий, лучший контроль за прохождением этих маршрутов в сочетании с их малой сложностью и доступностью отражается также в различной тяжести травм: несчастные случаи в плановых путешествиях оканчиваются смертельным исходом в 2,5 раза реже, чем в самодеятельных.

Еще заметнее преимущества организованных (плановых и самодеятельных) групп перед группами неорганизованными и туристами-одиночками. Поскольку они и происшествия с ними туристской статистикой, как правило, не учитываются, приходится ограничиться

анализом косвенных данных автоинспекции, органов здравоохранения и материалами отдельных контрольно-спасательных служб, согласно которым вероятность несчастных случаев на «диких» маршрутах, в неорганизованных группах и среди туристов-одиночек превышает среднюю для организованных групп в 3 – 5 раз.

Рассматривая туристские маршруты по наличию на их трассах опасных участков, препятствий и других факторов, осложняющих прохождение туристами маршрута, можно выделить многие десятки конкретных опасностей.

Практически каждый туристский район имеет свой больший или меньший набор опасностей, обусловленных особенностями геологического строения, рельефа, гидрографии, климатическими и иными природными факторами. Для одних мест характерно обилие обрывов и склонов большой крутизны, для других – лавинная опасность, для третьих – наличие непреодолимых каньонов.

Однако естественные препятствия становятся реально опасными только тогда, когда к ним получает доступ массовый посетитель. До этого момента их опасные качества во многом – «вещь в себе». Рассмотрим это на примере камнепадов и опасных представителей растительного и животного мира.

Камнепады должны быть отнесены, на первый взгляд, к объективным опасным факторам маршрута. Действительно, перемещение обломков горных пород по склону под действием силы тяжести – вполне естественный процесс, вызываемый обычно такими природными агентами, как атмосферные осадки, ветер, перепады температуры, животные. Попадая под каменный дождь (а падающий камень быстро приобретает большую скорость, круто меняет траекторию полета при ударах о склон, разбивается на обломки, разлетающиеся во все стороны), путешественники оказываются в очень сложной ситуации.

Но объективный характер камнепадов одновременно позволяет с достаточной точностью предвидеть конкретные участки возможного падения камней, время суток, погодные и иные условия, их провоцирующие, избегать эти места, применять средства защиты. Главное же в другом: оказывается, что более 80 % камнепадов, явившихся причиной несчастных случаев с туристами, – искусственные камнепады, вызванные неосторожностью, небрежностью или лихачеством путешественников, сталкивающих со склонов неустойчиво лежащие камни.

Наиболее часто такие происшествия происходят вне границ больших гор, в местах скопления туристов – на слетах, плохо организованных соревнованиях, различных праздниках, массовках с участием случайных и недисциплинированных лиц. Так, по данным Крымской контрольно-спасательной службы, за один летний день 1978 г. в ущелье Кизил-Коба было травмировано камнями при нерегулируемом скалолазании пять неорганизованных туристов, трое из них получили повреждения позвоночника и переломы конечностей. Вызывающие человеческие жертвы камнепады и падения отдельных камней по вине путешественников регулярно фиксируются также на маршрутах спортивных туристских групп.

Маршруты нередко проходят по местам, где встречаются ядовитые растения, опасные для человека животные. Неизвестная, но соблазнительная сочная ягода, яркое, просящееся в букет соцветие, причудливый корень могут быть весьма опасными для здоровья тех, кто захочет употребить в пищу или просто взять незащищенными руками, понюхать, попробовать на вкус. Белена, дурман, белладонна, болиголов, аконит, вех, ясенец – список включил бы десятки растений. Нельзя не упомянуть и те случаи, что происходят по косвенной причине особой привлекательности цветов и деревьев. Так, по данным Швейцарского альпийского клуба, до 4 % смертей туристов происходило при сборе ими эдельвейсов. На травмы при падении с деревьев приходится до 2 % происшествий с туристами в Крыму и до 2 – 3 % в отдельных областях и краях Сибири, где популярен сбор кедровых шишек.

В целом нежелательные контакты туристов с представителями животного и растительного мира дают до 10 % (процент более повышен для южных и восточных и понижен для северных и западных районов страны) травм легкой и средней тяжести. Редки, но ежегодно имеют место происшествия с летальным исходом.

Однако говорить о воздействии в этом случае сугубо опасных животных и растений не приходится. К трагическому концу чаще, чем укусы змей, нападение крупных хищников или отравление заведомо ядовитыми растениями, приводят нахождение туриста на таежном маршруте с обилием клещей без противоэнцефалитных прививок, употребление съедобных, но неправильно обработанных грибов и подобные элементарные просчеты, и ошибки людей.

Кроме опасных препятствий естественного происхождения маршрут включает и искусственные. Часть из них имеется на маршрутах по причинам, не зависящим от путешественников, другая – связана с их поведением, желаниями, ошибками.

Не исключены несчастные случаи на маршрутах, проходящих по местам, которые были когда-то ареной боевых действий. Изъеденные ржавчиной гранаты, мины, снаряды, бомбы, другие взрывоопасные предметы и сейчас уносят жизни людей в западных областях России, в Белоруссии, на Кавказе, на Украине.

Более реальная опасность привязана к другим точкам маршрутов: к обзорным и панорамным площадкам, местам фотографирования. Как ни парадоксально, но живописные виды иной раз бывают страшнее забытого с военных времен склада боеприпасов. Ежегодно фиксируются случаи туристского (и экскурсионного) травматизма у наиболее привлекательных достопримечательностей (падение с крутых склонов, обрывов, срыв в пороги, водопады, наезд автотранспорта при выходе туристов на проезжую часть дорог у архитектурных памятников). Проводившийся в некоторых районах опрос пострадавших о причинах, приведших их на маршрут и связанных с несчастным случаем, показал, что до 5 % потерпевших имели главной своей целью получение эффектной фотографии.

Все это свидетельствует о том, что не только сложные участки или неблагоприятные погодные условия влияют на опасность маршрута. Можно утверждать, что практически

любые виды природных или иных ресурсов и условий, а также различные сочетания этих ресурсов и условий, их распределение в пространстве и времени определяют ту или иную степень опасности маршрута. Причем надо говорить не об объективной, а о субъективной его опасности.

На практике, например, опаснее, т.е. приносит больше несчастных случаев, связанных с утоплением, не тот маршрут, что проходит по району с бурными и холодными реками, а тот, на котором часты теплые, располагающие к отдыху водоемы. Насыщенность местности транспортными коммуникациями создает удобства для планомерного развития автотуризма, осуществления автобусных экскурсий, быстрого вызова спасательной службы. Однако, если в районе нет хороших туристских троп, планирование пешего маршрута будет сопряжено здесь с реальной опасностью подъезда туристов на случайном, не приспособленном для этого попутном транспорте и возможностью аварий.

На степень субъективной опасности конкретных препятствий влияет ее очевидность для человека. На крутых, обрывистых склонах, неустойчивых скалах, раскатанных виражах леденистого, с выходами камней, лыжного спуска, в русле стремительной порожистой реки, в других труднопроходимых местах опасности маршрута очевидны и потому у большинства туристов вызывают мобилизацию внимания и сил, рождают остронаправленные эмоции, сосредоточивают человека, повышая его готовность к борьбе. Иное дело опасности, которые не приурочены ни к физически тяжелым, ни к психологически «страшным» участкам маршрута. Здесь опасности замаскированы и тем особенно коварны, поскольку путешественник, расслабленный легким участком пути, оказывается не готовым к встрече с бедой.

Немаловажна также последовательность смены опасных участков и препятствий на маршруте. Конечно, понятия опасного и безопасного, трудного и легкого условны и для туристов различной подготовки характеризуют разные препятствия. У одного и того же туриста эта оценка меняется в зависимости от ряда факторов, один из которых – возможность сравнения различных мест на маршруте. Не исключены и искаженные реакции отдельных людей на препятствия, появление демобилизации (т.е. ослабление активности), растерянности, апатии перед сложным участком. Однако общая, подкрепленная многими десятками фактов, закономерность – та, что при приблизительно одинаковом фоне опасности на маршруте значительно больше происшествий с тяжелым исходом бывает не при увеличении трудности препятствий (смена отрезков пути легкий – трудный), а при их снижении (смена отрезков пути трудный – легкий).

Практические руководства по туризму обычно отводят достаточно места перечислению опасностей гор или воды: камнепадам, лавинам, селям, обвалам льда, трещинам на ледниках, порогам, речным завалам, навальному течению – и возможным печальным последствиям при неумелом преодолении их: срывам, падениям, переворотам, замерзанию, утоплению. Однако в больших перечнях потенциальных опасностей трудно выделить главные, дающие основную часть туристского травматизма. Ниже приводится распределение несчастных случаев в зависимости от основных причин тяжелых травм на активных маршрутах (с учетом организованных и неорганизованных туристов):

- Утопление (на активных маршрутах всех видов) 40 %, в том числе при переправах 19 %, при купании 9 %;

- Травмы на элементах горного рельефа (в условиях горных, пеших и лыжных походов) 19 %, в том числе в лавинах 6 %;

- Переохлаждение (в условиях пеших и лыжных походов) 13 %;

- Автомобильные катастрофы (на активных маршрутах всех видов) 12 %;

- Прочее 16 %.

При дополнительном учете участников пассивных видов туризма резко возрастает удельный вес утоплений (за счет несчастных случаев при купании), а также автомобильных катастроф, что дает на эти два показателя до 3/4 всех случаев.

При отдельном анализе материалов по спортивным самодеятельным маршрутам распределение несчастных случаев в зависимости от основных причин тяжелых травм будет выглядеть следующим образом:

- Утопление (на маршрутах всех видов) 46 %, в том числе при перевороте плавсредств 40 % или смыве с них туристов на переправах 6 %;

- Летальные травмы на элементах горного рельефа 45 % в том числе при срывах, падениях 23 %, в лавинах 17 %, от камнепада 5 %;

- Прочее (болезни, переохлаждение) 9 %.

Приведенные данные, однако, не содержат оценки действительной роли сложных участков и препятствий по сравнению с неправильными действиями самих туристов. Как будет показано дальше, ни купание, ни транспортные происшествия, ни подавляющее большинство заболеваний не имеют никакого отношения к природным опасностям маршрута. В сочетании с незапланированными и практически невыполнимыми переправами, фактами одиночного хождения и групповой паники неподготовленных новичков, а также фактами недисциплинированности и умышленного пренебрежения элементарной страховкой число несчастных случаев, не зависящих от опасности препятствий, составляет подавляющее большинство. Меньшая же часть действительно может рассматриваться как сочетание объективно существующих сложных природных препятствий и ошибок туристов при их преодолении.

Интересный материал для рассмотрения маршрута как источника опасности представляет частота несчастных случаев, отнесенная к категориям сложности путешествий.

С учетом как оформленных, так и неоформленных походов в различных видах и формах организации туризма дают следующее распределение тяжелого травматизма по категориям сложности (к.с.) маршрутов: туристские мероприятия (походы выходного дня, путешествия, тренировки, занятия, соревнования) ниже I к.с. – 51 %; путешествия I к.с. – 20

%; II к.с. – 10 %; III к.с. – 8 %; IV к.с. – 4 %; V к.с. – 5 %; VI к.с. – 2 %, налицо явное преобладание простых маршрутов над сложными.

Вместе с тем концентрация почти 3/4 случаев опасных травм в простейших путешествиях и пропорция 1:25 между количеством этих травм в походах высшей категории и некатегорийных не должны пониматься как показатель того, что опытный участник сложного путешествия в 25 раз менее подвержен опасности, чем новичок в походах выходного дня.

Анализ несчастных случаев в спортивных самодеятельных путешествиях раскрывает другую картину тяжелого травматизма в зависимости от сложности походов: I к.с. – 13 %; II к.с. – 22 %; III к.с. – 19 %; IV к.с. – 14 %; V к.с. – 23 %; VI к.с. – 9 %. Если указанное распределение происшествий сравнить с удельных весомы походов соответствующих категорий в общем их количестве, то относительные показатели укажут на повышение опасности сложных путешествий, особенно IV – VI к.с.

Одновременно следует помнить об относительности такого анализа, связанной с неполнотой сведений о травматизме в несложных и неорганизованных туристских мероприятиях. Как правило, походы IV – VI к.с. проводятся при тщательном контроле организаций, число их участников учитывается отдельной строкой в статистике с точностью до одного человека, также исчерпывающи материалы о происшествиях в этих походах. Другое дело походы выходного дня и путешествия I к.с, которые часто проходят без должного оформления, а случаи травматизма в них остаются достоянием лишь учреждений здравоохранения да туристской секции коллектива физкультуры.

Не оправдывая повышенную возможность несчастных случаев на некоторых маршрутах, нельзя забывать, что туризм в высококатегорийных путешествиях – вид спорта со всеми вытекающими отсюда последствиями. Причем спорта такого же мужественного, как, например, альпинизм, в котором, по материалам Научно-методической конференции по вопросам безопасности альпинистских мероприятий (Москва, 1972 г.), распределение несчастных случаев в зависимости от сложности маршрута дает следующий (только от 1 до VI к.с.) ряд: 10, 12, 19, 18, 27, 2,4 %. Кстати, число людей, подвергающих себя определенному риску участием в высококатегорийных туристских путешествиях, в общих масштабах ничтожно: оно составляет от общего числа участников самодеятельных и плановых походов и путешествий лишь тысячные доли.

Наряду с такими традиционными, определяющими выбор туристами того или другого маршрута, природными факторами, как климатическая комфортность, живописность, экзотичность, уникальность, доступность (проходимость), натуральность, обводненность, возможность для попутной рыбной ловли, имеются и специфические факторы. В число этих специфических и внешне парадоксальных факторов входят: малонаселенность местности (возможность самостоятельного существования в условиях дикой природы), труднопроходимость (возможность проверки своих сил физически тяжелыми, отличными от практикуемых при обычном укладе жизни занятиями, стремление к достижению трудной цели), опасность природной среды (отражает стремление к спортивной борьбе,

самоутверждению через риск единоборства со стихийными силами природы), дискомфортность (возможность получить контрастные ощущения, испытать временные перегрузки и противопоставить им свои умения и техническое обеспечение), отдаленность (отражает стремление к неизвестному, к первопрохождению, соревновательный интерес, престижные соображения). Расчеты показали, что отношение специфических природных факторов ко всем природным факторам, являющимся критерием для туристов при выборе района путешествий, для 35,5 % районов превышает оценку традиционно положительных качеств, а для 16,1 % районов (в том числе Саян, Алтая, Памира, Тянь-Шаня) составляет более 60 % всей оценки природных условий.

Суммируя вышесказанное, можно прийти к заключению, что подавляющее большинство несчастных случаев в туризме непосредственно не связано с высокой сложностью походов, маршрутами в отдаленных районах, опасными препятствиями. Не оказывают решающего влияния на вероятность травматизма, как правило, ни погодные условия, ни плохая видимость, ни время суток. Определенное увеличение риска отмечается при некоторых видах передвижения, категориях сложности и в отдельные сезоны.

Все это говорит о том, что нельзя снизить туристский травматизм, например, с помощью рекомендаций о замене сложных путешествий походами по легкодоступным маршрутам. Подобный путь отталкивает от организованного туризма наиболее опытных, проводящих большую общественную работу активистов-спортсменов и лишает новичков инструкторских кадров.

Отказ от сложных маршрутов одновременно означал бы и отказ от маршрутов наиболее интересных, пролегающих по самым живописным и экзотическим районам страны, куда имеется естественная тяга всех увлекающихся туризмом. Заменить же в этих районах сложные маршруты простыми, с сохранением того же объема получаемой людьми полезной информации, тех же положительных эмоций сейчас не представляется возможным. Главным направлением для обезвреживания маршрутов в настоящее время, очевидно, могут быть: последовательное и планомерное (но не ломающее ландшафта и не лишающее его основных достоинств для путешественников) благоустройство наиболее популярных трасс походов; сооружение простейших приютов или опорных пунктов, располагающих набором продуктов для туристов, средствами медицинской помощи, фондами спасательного снаряжения, радиопередающими устройствами для связи с туристской контрольно-спасательной службой. Все это, несомненно, поможет устранить источники опасности, зависящие от самих маршрутов.

Применение ограничений к маршрутам требует вдумчивого подхода. Автотранспорт принес с собой жертв в тысячи раз больше, чем туризм, но никто не ставит вопрос об уменьшении скорости автомашины до скорости пешехода. Хотя одно это могло бы, вероятно, приблизить к нулю число несчастных случаев на транспорте со смертельным исходом. Очевидно, что такая цена безопасности была бы чрезмерной. Вместе с тем с успехом применяются ограничения скорости до 40 или 60 км в зависимости от конкретной опасности возникновения аварийной ситуации. Такой же подход целесообразен и по отношению к сложным, не лишенным опасности, спортивным маршрутам – маршрутам,

приносящим несомненную пользу тем, что они воспитывают мужество, упорство, решительность, дают важные прикладные навыки, оттачивают чувство коллективизма и взаимовыручки, формируют настойчивость в достижении поставленной цели.

В заключение разбора виновности маршрутов надо отметить, что при определении их опасности нельзя исходить из одних объективных условий местности, сезона или вида туризма. Характерная особенность организованного спортивного туризма как раз и состоит в том, что для каждой категории людей устанавливается свой предел допустимой сложности путешествия (в определенном виде передвижения), выше которого, при данном уровне их опыта, им дороги нет. Иными словами, чем меньше опыт путешественника, тем объективно безопаснее разрешаемый ему маршрут.

Подобная строгая регламентация ставит начинающего туриста в более выгодное положение по сравнению, например, с молодым мотоциклистом или геологом. И она же позволяет по-иному относиться к объективным показателям опасности маршрута.

Так, владелец мотоцикла, едва получив права, вливается в общий поток интенсивного уличного движения. Для него открыты самые сложные маршруты по городу, самые опасные перекрестки. А затем приходится отмечать, что мотоциклисты, опыт вождения которых составил менее 6 месяцев, имеют на своем счету по сравнению со средним показателем в 2 раза больше дорожных происшествий.

Выпускник геологоразведочного факультета, направленный на работу в отдаленную партию, за несколько полевых месяцев пройдет десятки маршрутов, хотя и без установленной категории сложности, но, тем не менее, не лишенных, ни трудности, ни опасности. Пройдет, руководствуясь производственной необходимостью, а не обязательным соблюдением правил от простого к сложному. Возможно, поднимется по крутому камнепадоопасному склону или сплавится по малоизвестной реке. И, конечно, на первых порах будет подвергаться большей опасности несчастного случая.

В этих примерах правомочно говорить о том, что существуют занятия, работа, маршруты потенциально опасные и степень их опасности меняется от минимума – для людей опытных – до максимума – для новичков.

По отношению к правильно организованному туризму можно утверждать другое: есть маршруты и виды путешествий потенциально опасные, но степень их опасности минимальна для людей, имеющих право на их прохождение. Иные категории людей на этих маршрутах должны быть исключены.

5. СНАРЯЖЕНИЕ

Причинная роль в несчастных случаяев снаряжения – второго компонента формулы «маршрут – снаряжение – путешественник – общество», играющий важную роль в причинах несчастных случаев. Под снаряжением будем понимать все техническое и материальное обеспечение путешественника: средства передвижения, предметы походного быта, одежду, обувь, средства страховки, продукты питания, медицинскую аптечку и т.п.

Роль состояния средств передвижения в безопасности путешествий, связанных с использованием моторов или механических приводов, очевидна. По отечественным данным, каждая пятая авария, вызванная технической неисправностью автомобиля, приводит к гибели людей.

Наиболее частые случаи травматизма туристов, едущих на автомашинах, мотоциклах, мопедах или велосипедах, дают неисправности в тормозном устройстве, шинах, рулевом управлении и осветительном оборудовании. Так, по результатам одного из технических осмотров в США каждые 2 из 5 испытанных машин находились в состоянии, не обеспечивавшем безопасной эксплуатации. Первыми по дефектной ведомости шли фары управление (10 %).

Не менее важно, хотя и не чревато обычно столь тяжелыми последствиями, качество снаряжения для безопасности передвижения и преодоления препятствий на водных, горных, лыжных и спелеологических маршрутах. Невысокий запас плавучести, плохая устойчивость, низкая мореходность выбранных для путешествия судов, отсутствие на них приспособлений, обеспечивающих непотопляемость, или недостаточно прочные, неправильно подобранные по ширине, гибкости и материалу скользящей поверхности лыжи, лыжи без металлической окантовки на горном насте, с малым носковым загибом на глубоком рыхлом снегу – все это может послужить причиной несчастного случая.

Поскольку 2/3 времени путешествия приходится на привалы, ночлеги и бивачные работы, для предупреждения травматизма отнюдь не безразлично соответствие своему назначению предметов походного быта: палаток, спальных мешков, костровых принадлежностей, обогревательных устройств. В некоторых условиях – при сильных морозах, затяжных дождях, при отсутствии естественного топлива на маршруте – бивак может представлять собой наиболее трудоемкую, напряженную и даже небезопасную часть походной жизни. Во всяком случае настораживает, что четверть известных случаев тяжелого травматизма и заболеваний в зимних походах приурочена к привалам. Причины большинства из них – неправильное поведение людей, но в какой-то степени они объясняются и легкой промокаемостью стандартных палаток, недостаточными теплоизоляционными качествами спальных мешков, неудобством и небезопасностью, имеющейся в продаже туристской посуды, отсутствием в производстве походных печек и т.п.

Экипировка участника группы, его одежда и обувь определяют возможность личной защиты от неблагоприятных факторов внешней среды. Малое количество шерстяных или других теплых вещей, отсутствие ветро- и влагозащитной одежды могут поставить человека, особенно в зимнее время и в высокогорье, в угрожаемое положение. Даже такие мелочи, как короткие рукавицы, неудачный фасон капюшона, сломанная застежка молния, легко приводят к местным обморожениям. Летом плохая конструкция одежды, лишая возможности регулировать ее теплоизоляционные качества, ведет к перегреву организма. Особенно часто у путешественников из-за несоответствующей по размеру, фасону и другим данным обуви травмируются ноги: образуются намины, мозоли и водяные пузыри, сбиваются и прихватываются морозом пальцы. О распространении последнего свидетельствует тот факт, что до 9/10 всех обморожений обычно приходится на нижние конечности. Из-за неудовлетворительного сцепления подошвы обуви с почвой, скальными поверхностями, льдом случаются растяжения и разрывы связок, срывы и падения, грозящие на сложном рельефе тяжелыми травмами.

Не исключена опасная ситуация из-за некачественного, малокалорийного или не соответствующего климатическим условиям маршрута набора продуктов питания. Причиной недоедания и истощения может быть порча продуктов из-за слабой фабричной упаковки, отсутствия первоначальной консервирующей обработки, слишком коротких сроков хранения. Это же иногда приводит к желудочным заболеваниям и пищевым отравлениям.

Понятны, наконец, и самые серьезные последствия для туристов, если у группы нет страховочного, защитного и спасательного снаряжения или оно неудовлетворительного качества. Рассуждая теоретически, вообще нельзя совершить сколько-нибудь сложный горный поход без основных и вспомогательных веревок, страховочных (альпинистских) поясов, ледорубов, лавинных шнуров, защитных очков и масок; водный – без спасательных жилетов и средств, гарантирующих непотопляемость судов; спелеологический – без защитных гидрокомбинезонов, предохранительных касок с налобными фонарями, лестниц и веревок; мотоциклетный – без шлемов, защищающих головы и шейные позвонки водителей и пассажиров; и любое путешествие – без укомплектованной всеми необходимыми средствами медицинской аптечки.

На практике получается иногда иначе. Отсутствие или малое количество некоторых видов туристского снаряжения в продаже или прокате толкает отдельных недисциплинированных людей на совершение путешествия негодными средствами и большой кровью. В результате можно встретить в зимней тайге туристов на узких лыжах и в беговых полуботинках, в горах – в кедах со стертым рифлением и с бельевой веревкой для страховки, на воде – без элементарных спасательных средств. Обычно такие группы состоят из новичков и идут по сравнительно простым маршрутам. Но ведь именно такие маршруты, как уже говорилось, дают львиную долю происшествий.

Не следует, однако, искать причины травматизма только в отставании промышленного выпуска снаряжения от растущей потребности в нем. Увеличение количества, улучшение качества, разнообразие ассортимента предметов технического оснащения еще не

устранят несчастных случаев по вине снаряжения. Многое здесь будет зависеть от самих участников путешествий.

Во-первых, туристы должны предусмотреть, чтобы снаряжение в группе было комплектно и однотипно, чтобы одни его предметы соответствовали другим и допускали в аварийных условиях взаимозаменяемость. Известно, что отлично действующие врозь походный примус и туристское плоское ведро нельзя применять вместе, ибо коэффициент их совместного полезного действия ничтожен. При использовании в группе разнотипных велосипедов или лодок участники будут растягиваться по маршруту, а при неисправности одних машин или судов на них нельзя будет поставить детали с других машин и судов. Значительно усложнит зимний поход и вызовет повышенную предрасположенность к несчастным случаям из-за преждевременной усталости одних членов группы при бесполезной работе других такая мелочь, как разная ширина лыж у туристов. Вместе с тем опасную ситуацию легко разрядить, если есть возможность заменить один вид снаряжения другим. Так, при потере рукавиц и риске быстрого обморожения путешественников не раз выручали удачно заменяющие рукавицы шерстяные носки, а при порче лыжных ботинок – валенки для дежурных, которые берут обычно в расчете на самую крупную ногу в группе.

Во-вторых, в процессе подготовки к путешествию желательно специально приспособить снаряжение к конкретным условиям и опасностям маршрута, усилить его отдельные детали и узлы. Так, для зимнего маршрута по горам целесообразно укрепить на обуви поводки-лыжеудерживатели, предупреждающие потерю лыжи при самопроизвольном расстегивании крепления, сделать дополнительную оплетку колец лыжных палок, установить самодельные тормозила на лыжи. Для водного путешествия, как правило, требуется проклеить оболочку байдарки по кильсону и нижнему поясу стрингеров резиновыми протекторами, сшить фартук (если его нет) и т.п.

Важно также тщательно проверить наличие резервных предметов материального обеспечения: ремонтного набора, запасных деталей для лыжного крепления, материала для починки оболочки и каркаса байдарки, запчастей для мотоцикла, запасных защитных очков и рукавиц, электробатареек и лампочек к карманному фонарю, аварийного резерва продуктов питания, спичек. Нельзя забывать, что отсутствие под рукой запасного снаряжения может поставить группу в угрожаемое положение. Так, если при поломке рулевого весла на плоту не окажется запасного, то авария на сложном участке реки может произойти в первые же секунды после происшествия.

Жизненно необходимо для безопасности путешествия и вместе с тем сравнительно несложно самостоятельно изготовить защитно-спасательные технические средства. Многие туристы-водники с успехом используют самодельные жилеты и нагрудники из подкладных медицинских кругов, спасательные круги из автомобильных и пояса из велосипедных камер. Для удержания на плаву и защиты от ударов камнями и бревнами на бурных реках с недавнего времени стали применять самодельные защитно-спасательные комплекты, состоящие из пенопластовых спасжилетов, щитков для бедер и голени, шлемов, накладок на плечи, локти, колени. Чтобы сделать байдарки

непотопляемыми, многие дооборудуют их самодельными воздушными емкостями (обычно резиновыми камерами).

Небольшие конструктивные доработки, применение новых материалов, улучшение качества предметов, прямо не связанных с безопасностью, на самом деле также снижают вероятность травматизма и заболеваний в походах. Так, применение самодельных пенопластовых циновок и поролоновых ковриков уменьшает опасность простудных заболеваний, а применение бахил (защитных чулок, надеваемых поверх лыжных ботинок) – обморожений.

Имеет значение даже простое изменение формы, материала или цвета предметов. Для примера остановимся на последнем. Яркая окраска отдельных предметов или привязанных к ним сигнальных шнуров предупреждает утерю вещей на маршруте. Кроме того, удачно подобранная расцветка одежды и снаряжения веселит глаз, отвлекает от путевых тягот, снижает утомляемость в условиях монотонного движения. Одно дело однообразные грязно-зеленого тона робы, рюкзаки, спальные мешки и палатки, другое – когда снаряжение ярко и различно окрашено.

Иногда цвет имеет прямое отношение к безопасности, если в поход взять лыжи светлых тонов, то при сильном снегопаде или в сумерках они могут быть не видны на ногах, что затруднит движение. При поисках с воздуха потерявшейся группы нелегко обнаружить на снегу белую палатку. А если туристы в таежном путешествии одеты в традиционные штормовки и не имеют каких-либо ярких и заметных деталей на одежде и рюкзаках, их порой можно принять за нечто другое, что может стать причиной несчастного случая.

Туристская группа из Новосибирска совершала путешествие по Приморью. В один из дней похода руководитель разрешил двум туристам уйти вперед поохотиться. Охотники двигались вниз по долине, несколько раз переходили с берега на берег и через полчаса пути заметили на другой стороне реки, в просветах кустарника, мелькание серого пятна, как им показалось, бока сохатого. Прогремел выстрел – бок мелькнул в другом просвете, еще выстрел – и... раздался крик человека. Так была ранена одна из участниц похода. Оказалось, что группа нагнала охотников и двигалась параллельно им на расстоянии 60 – 80 м по другому берегу. Если бы туристы имели яркую одежду (ведь носят же в некоторых местах охотники с этой целью яркие головные повязки), такие нарушения, как несогласованность движения подгрупп, недоговоренность о зоне охоты или стрельба по неясной цели, могли бы и не окончиться так трагично.

Выбор конкретного тона для снаряжения и одежды зависит от условий путешествия. Наиболее броски и вызывают непроизвольную концентрацию внимания как на белом фоне снега, так и на зеленом или сером фоне леса, поля, горного склона оранжевый и, в некоторых, несколько меньшей степени, красный и желтый цвета. Невольно останавливает взгляд чередование желтых и черных полос, что широко используется в предупредительных знаках (с помощью которых, по данным зарубежной печати, на отдельных промышленных предприятиях удалось сократить число несчастных случаев более чем на 50%). Такие контрастные и призывные цветовые решения нужны в первую

очередь для тех предметов, которые непосредственно связаны с обеспечением безопасности (лавинные шнуры, спасательные жилеты), или для тех, которые сами являются потенциальным источником несчастного случая (баллоны с газом, канистры с бензином).

Намного чаще, чем из-за технических недоделок, неукомплектованности или непродуманности различных мелочей в снаряжении, угроза травматизма создается из-за простой (правильнее сказать, преступной) небрежности – утери топоров или спичек, утопления ведер, прожигания спальных мешков и палаток, порчи одежды и, особенно, обуви при неумелой сушке у костра.

Иногда причиной несчастного случая оказывается использование снаряжения не по назначению и не в тех условиях и режимах, на которые оно было рассчитано.

Оценивая роль снаряжения в травматизме, можно отметить, что большинство мероприятий, направленных на снижение опасностей, связанных с техникой, в настоящее время зависит от инициативы и желания самих участников путешествий. Вместе с тем ясно, что в перспективе все больше проблем специального материального оснащения туризма будет переходить из сферы туристского технического творчества и самообслуживания на широкую промышленную основу. Это позволит внедрить в производство такое необходимое для самодеятельного туризма снаряжение, как облегченные радиопередающие устройства для двухсторонней связи, магнитометрическую аппаратуру для поисков, засыпанных лавинами и многое другое.

При конструировании новых защитных и страховочных приспособлений нужно учитывать, что они должны быть максимально просты и удобны в употреблении. Чрезмерно тяжелые, неудобные, осложняющие движения спасательные жилеты, быстро запотевающие и утомляющие зрение солнцезащитные очки мешают туристу, и поэтому ими мало пользуются. Не годятся также приспособления, которые увеличивают число рабочих движений при преодолении препятствия, вызывают потерю времени и сил путешественников.

Уменьшению травматизма должно способствовать конструктивное улучшение уже выпускаемой промышленностью продукции, например, туристской обуви. В частности, необходимо увеличить «сцепляемость» обуви с гладкими поверхностями. Для большинства видов туризма нужна обувь, щадящая голеностопный сустав, т.е. с высоким верхом и манжетами, жестко фиксирующая голеностоп в вертикальной поперечной плоскости. Одновременно обувь должна допускать свободные движения пальцев и максимальную амплитуду сгиба ноги в вертикальной продольной плоскости.

Можно было бы бесконечно продолжать перечень требований к потребительским качествам туристского снаряжения и, вероятно, постепенно удовлетворять их. Однако бывают несчастные случаи, в которых одной из косвенных причин травматизма оказывается простое игнорирование имеющегося хорошего снаряжения, неиспользование заложенных в нем спасательно-защитных возможностей.

Подобные факты не единичны. В одной трети актов разбора несчастных случаев в разной мере, но отмечаются ошибки пострадавших или их товарищей в использовании предметов снаряжения. Важно и другое: как экстремальные погодные условия практически никогда не бывают главной причиной несчастного случая, а лишь выявляют допущенные туристами недочеты в проведении путешествия, так и снаряжение служит лишь индикатором их готовности к встрече с опасностями.

Итак, нельзя одни виды снаряжения считать опасными, а другие – безопасными, поскольку эти качества находятся в прямой зависимости от правильности использования снаряжения. Кроме того, опасность надо понимать не только как возможность прямого отрицательного воздействия предмета (например, взрыв примуса), но и как увеличение риска путешествия при отсутствии или порче снаряжения (опасность обморожения, если нет теплой одежды, опасность потери ориентировки, когда испорчен компас).

Вместе с тем можно выделить те виды снаряжения, которые при неумении туриста приносят наиболее тяжелые травмы. К ним в первую очередь относятся средства передвижения: автомашины, мотоциклы, велосипеды, байдарки, плоты. Более правильному использованию и дооборудованию их предохранительными устройствами должно быть уделено особое внимание. Статистика дорожных происшествий отмечает, что в местах принудительного внедрения предохранительных поясов и защитных шлемов число повреждений снизилось более чем вдвое.

Улучшение туристского снаряжения, применение страхующих и защитных устройств, конечно, уменьшит травматизм. Однако ясно и то, что процент несчастных случаев, где плохое состояние и неправильный подбор снаряжения служили бы основной причиной травматизма путешественников, невелик. Значительно чаще снаряжение должно фигурировать лишь как одно из второстепенных обстоятельств, способствующих созданию небезопасной обстановки на маршруте.

6. ЛИЧНАЯ ПОДВЕРЖЕННОСТЬ ОПАСНОСТИ

Туристский травматизм, вызываемый вещественными факторами – маршрутом и снаряжением, относительно невелик. Остановимся на так называемых личных факторах. Ведь безопасность любого элемента маршрута, вида снаряжения во многом определяется уровнем подготовки, сознательностью и прочими данными конкретного человека. Иначе говоря, превращение всего, что окружает туриста на маршруте, в потенциально опасную среду является как бы функцией, которая зависит от степени отклонения в поведении путешественника от некоторой средней нормы.

Следовательно, можно говорить об определенной, большей или меньшей, подверженности каждого туриста опасности несчастного случая. Наиболее яркий пример этого – наличие в любой достаточно многочисленной походной группе (как и вообще в любом коллективе) своего неудачника, с которым чаще всего и происходят всякие казусы. Существуют даже специальные учреждения, занимающиеся выявлением неудачников и определением склонности к авариям у водителей, машинистов, летчиков и работников других профилей. И такой отбор приносит свои благие результаты. Так, по данным института авиационной и космической медицины ВВС ФРГ, своевременный отсев с помощью психологических тестов кандидата, не отвечающего требованиям работы, дает экономию не менее 150 тысяч долларов.

Вместе с тем, говоря о такой предрасположенности, нельзя считать, что отдельные личности на любом месте заведомо подвержены опасности. Правильнее из числа факторов, усиливающих личную подверженность опасности, выделить те, которые повышают ее устойчиво, и те, которые повышают ее временно. К первым в туризме относятся различные физические недостатки, хронические болезни, функциональные нарушения нервной системы, ко вторым – неопытность, слабая физическая и техническая подготовка, утомление.

Для удобства изложения в этом разделе мы рассмотрим две стороны подверженности опасности: 1) связанную с индивидуальной пригодностью человека к участию в туристских путешествиях и 2) зависящую от утомления. А дальше проанализируем подверженность из-за недостаточной опытности, неправильного отношения к опасности и недисциплинированности.

Итак, можно ли говорить о неизбежной подверженности определенного круга людей несчастным случаям в походе? Ведь за рубежом гибель путешественников иногда пытаются объяснить по теории Фрейда: человек ушел странствовать из-за конфликта сознательного и подсознательного, из-за комплекса неполноценности. Ощущение тупика, внутренняя готовность покончить с жизнью, врожденная подверженность несчастью толкают его на бессознательное самоубийство – остается только найти обстановку и случай, чтобы привести роковой приговор в исполнение.

Для таких выводов нет никаких оснований. Помимо всего прочего, личность туриста – это продукт общественного развития: участвуя в походах, активно работая в туристском коллективе, путешественники совершенствуются и со временем обычно избавляются от индивидуальных особенностей, которые могут отрицательно сказываться на безопасности.

Однако нельзя не учитывать, что путешествия предъявляют к людям определенные требования, игнорируя которые можно действительно способствовать возникновению опасных ситуаций. В этом смысле можно даже выделить категорию людей, которым противопоказано занятие сложными видами спортивного туризма.

Первую группу составляют лица, страдающие рядом заболеваний: органические пороки сердца, гипертония, заболевания сердечной мышцы, туберкулез легких в активной стадии, острые заболевания легких, бронхов, носоглотки; хронические катары желудка, язва двенадцатиперстной кишки, хронический колит, воспаление и колики желчного пузыря, геморрой с частыми кровотечениями, выпадение прямой кишки; воспаление почек, почечных лоханок и мочевого пузыря, камни почек; острое воспаление среднего уха, конъюнктивиты, гнойное воспаление глазного мешка; инфекционные кожные заболевания, некоторые хронические заболевания женских половых органов, злокачественные опухоли, грыжа и послеоперационные рубцы с наклонностью к грыжеобразованию, хронический суставный ревматизм.

Противопоказаниями для путешествий служат заболевания органов движения и поддерживающего аппарата позвоночника, затрудняющих ходьбу, привычные вывихи в больших суставах рук и ног, травмы больных суставов рук и ног, полученные незадолго до похода, контузии и сотрясения мозга в прошлом с периодическими головными болями.

Нельзя участвовать в многодневном путешествии с активными способами передвижения лицам, перенесшим в течение предшествующего месяца затяжной грипп, злокачественную ангину, тиф, скарлатину. Препятствием даже для однодневных походов могут служить психические заболевания, неврастения, эпилепсия.

Подобный перечень относится, конечно, не ко всему туризму. Речь идет не о лучшем виде отдыха (легкие формы которого никому не противопоказаны), а о спортивных походах. Кроме того, специалист врачебно-физкультурного диспансера может положительно решить вопрос об участии в том или ином конкретном путешествии человека и с какой-то определенной стадией из указанных здесь болезней.

Вместе с тем несовместимость большинства заболеваний с участием в путешествиях очевидна: обострение болезни в полевых условиях, при отсутствии квалифицированной медицинской помощи, чревато неприятными последствиями. Беда еще и в том, что болезни (как дающие резкие обострения, так и протекающие без опасных пиков) вызывают в организме ряд стойких патологических изменений: периодическую слабость, недомогание, быструю утомляемость, головные боли, бессонницу, раздражительность, депрессию, подавленность.

Все это серьезно воздействует на поведение человека в путешествии и усиливает его подверженность тем потенциальным опасностям, которые встречаются на маршруте. Одновременно патологические изменения ослабляют сопротивляемость организма. На какой-то период физическую слабость или болезнь удается компенсировать волевым напряжением, упорством, целеустремленностью. Такой человек ходит в путешествия, как говорят, «на зубах». Но запасы нервной энергии конечны, и поскольку у больного, но сильного духом туриста значительная часть внимания уходит на борьбу со своими недугами, его внимания и сил может не хватить на преодоление естественного препятствия.

По частоте тяжелых последствий во время путешествий преобладают сердечно-сосудистые заболевания ишемического характера, эпилепсии и острые хирургические заболевания (например, аппендицит, прободение язвы). Сердечные заболевания и припадки эпилепсии опасны еще и тем, что могут привести к потере сознания на достаточно сложном участке маршрута. Ежегодно отмечаются асфиксии при купании (или просто умывании) туристов, страдающих этими недугами. А по данным зарубежных исследователей, из-за внезапных сердечных приступов у водителей ежегодно происходит более 700 столкновений автомашин на дорогах США.

Случаи смерти от сердечно-сосудистых заболеваний ежегодно отмечаются на самодеятельных и плановых маршрутах с активными способами передвижения и составляют иногда до 4 % от числа тяжелых несчастных случаев. По польским данным, из общего числа погибших за год в Высоких Татрах туристов и альпинистов 23 % скончалось от «сердечного удара». Даже в отечественном альпинизме заболевания (а среди них на заметном месте – сердечные) составляют 7 % от непосредственных причин гибели спортсменов.

Одна из причин несчастий – желание во что бы то ни стало отправиться в поход, которое заглушает голос разума и толкает человека на диссимуляцию (т.е. утвивание болезни). Кроме того, считается хорошим тоном утверждать, что в путешествии люди не болеют. Да, давно известен феномен, когда в очень тяжелой обстановке (пример – военные действия) кого-то не брали никакие болезни, а после – в мирной спокойной жизни – «зацепляла» каждая очередная эпидемия гриппа или банальная простуда. В определенной мере этот феномен отмечается для сложных спортивных походов, а иногда даже для плановых путешествий.

И все же внезапно заболеть в походе намного легче, чем дома. Сочетание физических перегрузок, нервного напряжения, дискомфортных погодных условий, нетрадиционного (для новичка) режима дня и питания, бравирование своей выносливостью и закалкой в глазах новых товарищей – все это может приводить к нежелательным результатам.

На туристских маршрутах все чаще отмечаются случаи сердечных приступов, которые, вероятно, рано или поздно произошли бы у больных людей, а в условиях путешествия оказались спровоцированы непривычными условиями, нагрузками или неправильным поведением самого путешественника.

Вторую группу людей, которым противопоказан активный туризм, составляют лица с различными изъянами органов чувств.

Частичная потеря зрения или ослабление слуха устойчиво повышают подверженность опасности несчастного случая.

Подобные дефекты имеют различную степень развития и по-разному влияют на вероятность травматизма. Но даже незначительное ослабление остроты зрения или слуха может существенно ослабить безопасность прохождения маршрута, особенно если путешественник не осознает или скрывает свой недостаток, а товарищи, не зная о нем, не предпринимают мер подстраховки. Практика насчитывает немало случаев, когда такие туристы теряли ориентировку, отставали от группы и становились жертвами камнепадов, срывов, поскольку физически не могли увидеть или услышать сигнала опасности, вовремя заметить препятствие. Не всегда и руководители групп принимают во внимание, что участники путешествия могут иметь скрытые дефекты зрения, дефекты, не настолько сильные, чтобы носить очки, но в условиях недостаточного освещения делающие туристов полуслепыми.

Значительно меньше подвергается риску тот, кто осознает свой недостаток и пытается доступными ему средствами преодолеть его, компенсировать за счет обострения других чувств, повышенного внимания, тщательной отработки туристской техники. Примером тому могут служить туристские группы глухонемых, совершающие походы высоких степеней сложности. Поэтому нельзя категорично считать, что глухота является непреодолимым препятствием для занятий туризмом. По данным одного обследования, процент дорожно-транспортных аварий с несчастными случаями составил для глухих водителей всего 0,14 % по сравнению со средней цифрой для всех водителей в 3,9 %.

Однако нельзя забывать, что в условиях сложного путешествия, как ни велики компенсационные возможности человека, иногда трудно предусмотреть, не приведет ли их развитие к урону с неожиданной стороны. Так, у людей с одним зрячим глазом столкновения наиболее часто происходят со стороны здорового глаза.

Третью группу лиц, предрасположенных к травматизму, составляют те, у которых имеются определенные функциональные нарушения связи между сенсорными – чувствующими и двигательными центрами и нарушения координации движений.

Путешественник с такими недостатками нормально воспринимает внешние сигналы, в том числе сигналы об опасности, но не может достаточно быстро и точно реагировать на них. Запаздывающая и неточная реакция, несогласованность и неуверенность движений или излишняя суетливость значительно увеличивают личный риск туриста: ему нужно больше времени, чтобы начать тормозить при падении на снежном склоне, он пропустит драгоценные доли секунды, необходимые на маневр лодки перед препятствием на реке, наконец, он вероятнее, чем кто-либо другой, может повредить себе топором руку или ногу при обычной заготовке дров.

Указанная опасность, к сожалению, обычно принимается за временный недостаток, характеризующий необученного, малоопытного и нетренированного туриста. Конечно, симптомы здесь близки. Да и лекарства те же – постепенная отработка нужных навыков, выработка автоматизма движений. Дальше, однако, сходство не распространяется. Турист-новичок без отклонений в нервной системе со временем становится и опытным и тренированным, а человек с нарушениями согласованности между сенсорными и моторными процессами или с дефектами движений лишь в какой-то степени приспособляется к условиям путешествия, но остается более других подвержен опасности.

Кстати, многие исследователи, занимающиеся изучением причин аварийности на производстве и транспорте, считают, что именно нарушения связи между органами чувств и двигательными центрами играют главную роль в возникновении большинства несчастных случаев.

Значительно снижает психологическую готовность противостоять опасности неуравновешенность протекания эмоциональных процессов у отдельных людей.

Неуравновешенность эмоциональных процессов выражается в чрезмерно острой реакции на раздражители, в необдуманности поступков и поспешности их выполнения, в неожиданной смене радости и печали, подъема и упадка настроения. Такая неустойчивость одних легко передается в замкнутом коллективе другим. Даже небольшой раздор или конфликт в группе, допущенная кем-то несправедливость или обида на товарищей вызывают рассеянность, беспокойство, взвинченность и как следствие нарушают внимание, координацию, затушевывают восприятие надвигающейся опасности.

Однако не только отрицательные эмоции чреваты неприятными последствиями. Скорее наоборот, как это ни покажется странным на первый взгляд: именно сильные радостные переживания от общения с живописной природой, хорошими друзьями, от успешного преодоления походных трудностей часто предшествуют травматизму. Объясняется это просто – занятие туризмом само по себе настолько интересно, что дает больше поводов для радости, чем для уныния. Иной человек с повышенной эмоциональной неустойчивостью психики, оторвавшийся на время отпуска, каникул или в выходной день от четкого трудового режима и привычной житейской обстановки, просто не может справиться с захлестывающими его положительными эмоциями.

Такая активность, если ее не контролировать и не направлять по разумному пути, не всегда прекращается с иссяканием энергии или ограниченностью времени. Подвернутые ноги, растянутые суставы, разбитые носы – распространенный финал безобидных забав, вызванных жизнерадостным мироощущением. А при наличии потенциально опасных предметов или занятий не исключены тяжелые травмы, связанные, например, в походах выходного дня с играми на воде, с забавами огнем или острыми предметами.

Особое место занимают подобные травмы у юных туристов. Однако импульсивность, недостаточно развитое торможение, малый жизненный опыт, слабая самокритичность и другие возрастные особенности несовершеннолетних опасны не сами по себе. Лишь

игнорирование этих особенностей со стороны организаторов и руководителей путешествий приводит к тому, что подростки в порыве энтузиазма поднимают непосильные тяжести, легко увлекаются чрезмерно высоким темпом, на привалах затевают шалости и борьбу с применением подножек и других небезопасных приемов. Специалисты считают, что до 1 /4 всех случаев школьного травматизма от падений происходит именно в результате подножек.

В более сложных путешествиях отрицательный эффект положительных эмоций у некоторых проявляется в ощущении окрыленности и веры в неограниченность своих сил, которое возникает после преодоления очередного препятствия, например перевала. Точнее – кажущегося преодоления. Достигнув кульминационной точки подъема, неуравновешенный человек, даже отлично знающий, что спуск в горах опаснее подъема, может под влиянием эмоционального переживания потерять бдительность и совершить опасные ошибки. Поэтому для обеспечения безопасности очень важно уметь сохранять самообладание и сознательно упорядочивать течение эмоциональных процессов.

Много ли несчастий приносит повышенная подверженность опасности отдельных лиц, определить трудно, поскольку это качество не всегда очевидно для окружающих, а его носитель, как правило, не осознает своей виновности. Трудно и потому, что в ряде несчастных случаев можно предполагать (из-за явной нелепости поведения людей) наличие какого-то отклонения в состоянии здоровья пострадавших. Если же брать за основу только количество известных тяжелых несчастных случаев, которым предшествовали скрытая серьезная болезнь или явный физический недостаток у пострадавшего, то они составят около 8 % общего числа тяжелых травм.

Основными путями снижения травматизма, связанного с повышенной личной подверженностью опасности, можно считать усиление медицинского контроля за отправляющимися в серьезное путешествие и улучшение проверки (нужна специальная форма испытания) их всесторонней готовности к перенесению походных тягот.

Вопрос стоит не о проведении обязательных тестов для тех, кто желает заниматься туризмом (помимо прочего, сейчас нет ни точного перечня качеств, которыми должен обладать каждый специализирующийся в том или ином виде туризма, ни конкретной методики испытания), а о запрещении участия в походах с повышенным риском людям, имеющим большую, чем у других, подверженность опасности.

Постепенность и последовательность в усложнении маршрутов, заложенная в основу правил организации самодеятельных туристских путешествий, во многом позволяют решить задачу безопасности, так как за время, необходимое на приобретение опыта в сравнительно легких маршрутах, путешественник находится на глазах товарищей, туристской секции, маршрутно-квалификационной комиссии, коллектива физкультуры. Они и определяют его персональную пригодность к походам повышенной сложности. К сожалению, формальное право туриста на участие в походе определенной категории сложности иногда признается достаточным для включения его в группу, отправляющуюся

по весьма рискованному маршруту, куда по личным качествам этому человеку идти, безусловно, не следовало бы.

О роли утомления. Его влияние – временный фактор, который лишь периодически повышает подверженность туриста опасности. Однако при длительном переутомлении возможно появление остаточных, хронических отклонений от нормы, и тогда вероятны серьезные нарушения безопасности путешествия.

В количественных показателях учесть утомление как причину травматизма нелегко. С одной стороны, с утомлением туристы часто путают его легкую форму – усталость, а с другой, притерпевшись к перегрузкам, они не замечают утомления там, где оно есть и в тяжелой стадии. Предварительно можно считать, что как одна из причин тяжелых травм утомление фигурирует по крайней мере в 1/4 несчастных случаев на маршрутах.

В походных условиях каждый человек может рано или поздно почувствовать утомление. Оно приводит к замедлению реакций, к появлению ошибочных действий или (в наиболее легком случае) к необходимости дополнительного внимания и контроля над своими действиями, которые раньше выполнялись как бы автоматически (например, действия гребцов на плоту или выдача веревки на страховке). В необходимости дополнительного напряжения мозговой системы и кроется одна из опасностей утомления. Отвлекаясь на лишние усилия для контроля над механической деятельностью, турист ослабляет бдительность. Его готовность к экстренному действию резко падает.

Утомление существенно снижает внимание. Усталый человек может сосредоточиться в течение лишь незначительного времени, а периоды расслабления у него затягиваются. Сильнее на него воздействуют и факторы, непроизвольно отвлекающие внимание.

Прохождение во второй половине дня трудных участков совпадает с кульминацией утомления туристов, когда проявляются наиболее выраженные изменения в функциях усталого человека – ухудшение восприимчивости к внешним раздражителям и способности концентрировать внимание, замедленное мышление, эмоциональная неустойчивость, понижение координации и силы движений. Не случайно на послеполуденные часы приходится более 50 % среднесуточной нормы травм, хотя собственно ходовое время в этот период дня ограниченно.

Для успешной борьбы с утомлением надо знать его причины. Основные из них – малая тренированность участников путешествия, непосильный маршрут, чересчур напряженный график движения, ухудшение погоды. Способствуют быстрому утомлению несвоевременное и недостаточное питание, недосыпание, нарушение режима дня, особенно поздние подъемы и движение, в темноте. Помимо излишнего напряжения зрения, замедления скорости и усиления монотонности движения, такое нарушение режима неминуемо ломает ритм биологической активности отдыха человека, связанный с чередованием дня и ночи, что, в свою очередь, также усиливает утомление.

Утомлению, значительно повышающему подверженность опасности несчастного случая, предшествует ощущение усталости. Руководитель группы не должен пренебрегать этим

естественным сигналом, а обязан принять предупредительные меры для уменьшения утомления: остановить группу на внеплановый отдых, организовать прием легкоусваиваемой и витаминизированной пищи (например, глюкозы с витамином С).

Если позволяют условия безопасности, целесообразно изменить темп или линию движения, отвлечь людей пением, интересным разговором, т.е. постараться уменьшить монотонность пути. Поэтому профессиональная пригодность инструктора на плановом маршруте должна определяться также умением снимать усталость с туристов-новичков, умением правильно занять их по возможности активными действиями на малом привале, не превращая его в пассивный расслабляющий отдых, после которого требуется время на мобилизацию сил.

7. ОПАСНОСТЬ НЕОПЫТНОСТИ

Неопытность туристов включаете себя недостаточную общую и специальную физическую подготовку, отсутствие четкости и координированности движений, походных умений и навыков, сноровки в полевых работах, слабое представление о возможных опасностях. Иными словами, при неопытности отсутствие практического опыта сочетается с теоретической безграмотностью и слабым тактическим мышлением.

Неопытность может привести к несчастью даже в условиях самого простого похода.

Что дает опыт путешественнику? Во-первых, опыт предупреждает, в общем-то, вполне понятные ошибки плохо подготовленных, мало знающих, неумелых людей, еще не научившихся приспосабливаться ко всем требованиям походной обстановки; во-вторых, он позволяет избегать ошибок из-за неуверенности, ощущения тревоги, чувства страха за возможную оплошность. Такую неуверенность новички порой пытаются подавить решительностью действий или даже игнорированием установленных мер безопасности, что лишь осложняет положение.

Опыт позволяет уверенно чувствовать себя в походной обстановке при неблагоприятном воздействии окружающей среды (холод, ветер, недостаток кислорода), знать, когда на них можно не обращать внимания, и, следовательно, экономить расход нервной энергии.

Опытный путешественник движется, ориентируется, преодолевает препятствия, так сказать, автоматически и с наименьшей затратой сил, в результате чего на одном и том же маршруте имеет в запасе значительно больше энергии, чем его менее подготовленный товарищ, и больше защищен от возможной опасности.

Меньшая подверженность травматизму у опытного туриста объясняется и иной по сравнению с новичком степенью концентрации внимания (под последним понимается готовность реагировать на внешний раздражитель на маршруте). Он может одновременно легко воспринимать как собственные поступки, так и окружающую обстановку и действовать в зависимости от ситуации.

Внимание же новичка, особенно при прохождении участков повышенной сложности или ухудшении погоды, оказывается зачастую рассеянным. У него обостряется непроизвольное внимание, которое привлекают интенсивные внешние воздействия на маршруте, например, грохот лавины, удары ветра, блеск молнии. В этих случаях снижается концентрация произвольного внимания – наиболее важного в подобных условиях (например, по отношению к звуковому сигналу руководителя, отмашке с идущего впереди судна, легкому дрожанию веревки, которой осуществляется страховка товарища на скальном участке).

Как правило, внешние отвлекающие факторы (к примеру, посторонний разговор в группе) легко разрушают устойчивость произвольного внимания новичка и вызывают временное

торможение реакции на действительно нужный сигнал, что ведет к бездействию или неправильному действию, способствующему возникновению несчастного случая.

Для выработки устойчивого произвольного внимания желательны специальные учебные занятия с начинающими туристами. Одновременно нельзя забывать и о поддержании высокой сознательной дисциплины в группах, исключающей лишний шум, суетливость, неорганизованность на маршруте.

Одним из возможных видов тренировки внимания могут быть занятия на развитие наблюдательности. Обучаемым дают задание наблюдать за окружающей природой и ведут их по короткому (3 – 5 км), но достаточно сложному маршруту, проходящему по пересеченной местности. Затем руководитель задает несколько неожиданных вопросов (какие породы деревьев или следы каких животных встречались на маршруте, сколько раз маршрут пересекал тропы, в какую сторону дул ветер) и предлагает нарисовать план местности вдоль маршрута. На письменный ответ отводится ограниченное время (5 – 8 минут). Вопросы могут носить более специальный характер и требовать внимания к более узкому кругу объектов, что должно быть сообщено тренером перед занятием. Для усложнения тренировки маршрут проходят в быстром темпе или с тяжелыми рюкзаками.

Подобный способ выработки концентрации внимания потребует от новичков значительного напряжения и усилий, особенно при введении каких-либо искусственных помех, но при регулярном применении, вероятно, может послужить достаточно эффективным средством обучения туристов правильному распределению своего внимания и поможет снизить их подверженность опасности.

Вместе с тем нельзя забывать о реальных способностях человека: опыт показывает, что одновременно наблюдать более чем за 2 – 3 объектами в туризме практически невозможно. Если с высокой степенью напряжения следить даже только за одним объектом (например, находясь на страховке), то уже через 15 – 20 минут, как правило, ослабляется внимание и одновременно повышается чувствительность к отвлекающим факторам. В таких случаях приходится часто менять наблюдателя, работать с дублером или чередовать объекты наблюдений между туристами, потому что сознательное переключение внимания всегда требует меньшего напряжения, чем его длительная концентрация.

Кстати, еще одно преимущество опытного туриста перед неопытным – умение при необходимости собрать свое внимание «в кулак», а когда нужно – ослабить его и создать паузу для отдыха. Важно знать, когда и где допустимо переключать свое внимание.

Определение конкретной значимости в несчастных случаях факторов, которые слагают понятие неопытность, затруднено тем, что они, как правило, бывают тесно переплетены: низкой физической подготовке обычно сопутствует техническая неграмотность, незнанию опасности и способов защиты от них – тактическая беспомощность. В целом же главные причины травматизма кроются в недостаточной технической и тактической подготовке туристов. Она вызывает почти половину всех случаев тяжелых травм на маршрутах. Недостаточная физическая подготовка характерна для 30 % подобных травм.

Незнание технических приемов или неправильное их исполнение из-за слабого владения арсеналом технических средств опасно в большом и малом.

Неумение правильно, в соответствии со скоростью и мощностью потока, характером препятствий, их сложностью и опасностью, техническими данными плавсредств, управлять байдаркой, лодкой, понтоном, плотом, отсутствие практических навыков пользования ледорубом, веревкой, кошками, крючьями и передвижения по различным формам скального и снежно-ледового рельефа, незнание приемов переправы через реку, организации вынужденного аварийного бивака, разжигания костра без спичек – все это и многие другие просчеты в овладении нужными туристу навыками и умениями могут легко стать причиной несчастного случая.

Взять, например, падения. Туристы при падении должны автоматически принимать необходимую стойку и так сгруппировывать свое тело, чтобы не получить серьезной травмы. А о распространении таких травм говорит факт, что, по данным скорой медицинской помощи Москвы, 71 % всех несчастных случаев на улицах города связан с падениями, не зависящими от транспорта.

Неумение применить технический прием в туризме может привести к несчастному случаю, как говорят, «на ровном месте». Такие происшествия нередко свидетельствуют о плохой физической подготовке и незнании элементарных мер безопасности.

Техническая и организационная подготовка не может гарантировать безопасности, если путешественники пренебрегли тактической подготовкой. Любое серьезное упущение в тактических знаниях, т.е. в разработке плана похода, его графика, в выборе правильной линии движения на местности, резко повышает возможность несчастного случая.

Начинаются тактические ошибки обычно с неправильной разработки маршрута. В актах о несчастных случаях они, как одни из предпосылок происшествий, фигурируют в 20 % тяжелого травматизма. Здесь и нарушения требований о постепенности усложнения препятствий (маршрут начинается сразу со сложных участков, на первые дни планируется резкий набор высоты, протяженные и тяжелые переходы), и отсутствие учета климатических факторов (путешествие приходится на неблагоприятный сезон, период сильных встречных ветров, наибольшего количества осадков, низких температур), и отсутствие заранее разработанных запасных вариантов движения на случай резкого ухудшения погоды или болезни туристов.

Обычно указанные просчеты сочетаются (и во многом определяются) с недостаточным знанием района будущего маршрута. Неопытность туристов проявляется в том, что они не вникают (по имеющейся специальной литературе, отчетам своих предшественников, другим источникам) во многие частности и тонкости, а иногда и основные проблемы предстоящего им путешествия. В результате ошибки в подборе снаряжения и продуктов питания, в определении оптимальных путей подъезда и отъезда с маршрута, в расчетах проходимости различных участков, километраже, дневных переходов, ходового времени. Наиболее тревожно, когда так же поверхностны знания об опасных местах и

специфических опасных условиях путешествия в новом районе, что лишает туристов возможности заранее подготовиться к встрече с ними.

К тактическим ошибкам относится неправильная расстановка туристов. В простейшем случае – это нахождение слабейших членов группы в конце колонны, отсутствие замыкающих, комплектование неравноценных по силам экипажей лодок, плотов, неправильная (не по возможностям и не по интересам) разбивка людей по различным видам походно-хозяйственной деятельности на маршруте.

Прямое отношение к безопасности имеет выделение рулевых на плавсредствах, формирование (с учетом опыта, технической и физической подготовленности, одинакового веса) связок на горном маршруте, а также контроль за правильным расположением туристов относительно друг друга на местности, чтобы не сбросить камень на товарища, не сдернуть его веревкой, не сшибить на лыжном спуске, не допустить столкновения туристских транспортных средств. Правильная расстановка людей предполагает также исключение одновременного движения всех членов группы при пересечении камнепадо- и лавиноопасных мест, снежных карнизов и мостов, недопущение скопления туристов (в том числе на привал, ночлег) на опасных местах.

Нарушения указанных требований – одна из основных или косвенных причин более чем 35 % несчастных случаев с тяжелым исходом.

Серьезны последствия медицинской неграмотности туристов. Хотя почти в любой туристской группе всегда найдутся знатоки лекарств на случай таких бытовых заболеваний, как грипп, ангина, расстройство желудка, а в аптечке бывает достаточно таблеток, капель, но к оказанию первой доврачебной помощи при более или менее серьезной травме большинство туристов не готово.

Разбор несчастных случаев, включавших моменты оказания туристами доврачебной помощи пострадавшим и окончившихся тяжелым исходом, показывает, что в 30 % таких происшествий были допущены существенные медицинские ошибки.

К характерным ошибкам такого рода, связанным с опасными действиями добровольных спасателей, относятся: попытки транспортировки пострадавших без сознания, с повреждением позвоночника или серьезными сердечными заболеваниями; наложение кровоостанавливающего жгута на длительный срок, что приводило к омертвлению конечностей; «лечение» алкоголем; согревание грелками живота и обильное питье при острых хирургических брюшных заболеваниях. Правы врачи, утверждающие, что для неспециалиста надо, по крайней мере, знать те случаи, когда наилучшая помощь заключается в том, чтобы ничего не предпринимать, потому что неверные действия приводят к худшему результату, чем «ничегонеделание»...

Не менее опасно бездействие растерявшихся туристов: нерешительность и выжидание при необходимости немедленного искусственного дыхания после извлечения утопающего из воды, очистки желудка и кишечника при отравлении продуктами питания, отсасывании яда при укусе ядовитой змеи.

Иногда к смерти приводило не само лечение или его отсутствие, а неумение организовать уход, заботу о пострадавшем в первые часы после несчастного случая: ведь можно оказать самую квалифицированную медицинскую помощь, но она окажется бесполезной, если потерпевший за это время скончается от элементарного холода. «Даже если единственное, что вы сможете сделать, – это защитить пострадавшего от дождя и сырости, оно может оказаться самым важным, – утверждают Д. Рену и С. Хале, авторы книги «Первая помощь туристам в горах и альпинистам» – так что эти мероприятия должны стоять впереди всех мер, кроме самой неотложной скорой помощи».

Опасное следствие тактической малоопытности – случаи потери ориентировки.

Потеря выбранного направления, сход с запланированного маршрута, тщетные блуждания в поисках нужной тропы нередко происходят, казалось бы, в давно освоенных районах. Так, за последние полтора десятилетия в Крыму приходилось несколько раз подымать по несколько сот человек для поисковых работ, чтобы выручить потерявших ориентировку людей. Всего же за этот период на многолюдном полуострове контрольно-спасательной службой зарегистрировано 287 происшествий, связанных с потерей ориентировки. Из них 87 % произошло с неорганизованными туристами, 5,2 % – в самодеятельных группах и 7,8 % – на плановых маршрутах. Однако не всегда потеря ориентировки кончается так просто. Известны случаи, когда заблудившиеся гибли от голода или, направившись по ложной тропе, выходили на опасные, непроходимые участки и срывались. Можно считать, что не менее 5 % тяжелых травм в путешествиях являются следствием слабой ориентировки на местности. Процент легких повреждений и особенно заболеваний еще выше.

В перечень тактических просчетов, которые допускаются малоопытными туристами, следует также включить ошибки, связанные с неправильным подбором и комплектованием группы, отсутствием схоженности у туристов, недооценкой объективно имеющихся опасностей, отсутствием предварительной разведки сложных участков, неоправданным изменением трассы маршрута, продолжением движения в условиях плохой видимости, нарушением режима питания, отсутствием постоянной и надежной связи между отдельными подгруппами (экипажами, связками), неправильным выбором вида действий, их временем и местом (способ, место и время преодоления опасного препятствия, организации страховки, устройства бивака).

Не углубляясь за отсутствием места в рассмотрение причинной роли в туристском травматизме каждой из этих ошибок, подчеркнем особо печальную роль такого фактора, как неумение организовать страховку.

Речь идет не о пренебрежении страховочными мероприятиями в связи с недостаточной сознательностью путешественников или их нежеланием соблюдать страховку и самостраховку по каким-либо другим соображениям.

Нет, многие туристы допускают ошибки просто в связи с элементарным недостатком знаний и умений: одни из них не чувствуют необходимости организации страховки из-за незнания опасностей, другие хотели бы использовать страховку, но не умеют это делать,

третьи пытаются ее наладить, но из-за неопытности применяют негодные средства, неэффективные методы, неправильные приемы, которые сами по себе уже могут быть причиной тяжелого травматизма.

Характерная особенность многих несчастных случаев, связанных с недостаточной опытностью людей, в том, что они происходят не по вине и не в связи с ошибками рядовых участников путешествия, а, как правило, из-за ошибок руководителя группы.

Анализ показывает, что для самодеятельных и плановых групп (для последних на маршрутах с активным способом передвижения) те или иные неправильные действия руководителя являются основной причиной для 2/3 происшествий с тяжелым исходом. Если же признать, что каждый турист-одиночка тоже своего рода руководитель, а у неорганизованных, формально никем не возглавляемых групп практически также всегда имеется постоянный или ситуационный лидер, то эта персональная причинность руководителя в несчастных случаях становится еще заметнее.

К печальным итогам приводит, например, отсутствие авторитета у руководителя путешествия, его неумение, в случае необходимости, подчинить группу своей воле, боязнь проявить решительность, принципиальную твердость, бескомпромиссность в вопросах обеспечения безопасности. Известны неоднократные случаи, когда руководитель, заведомо зная о невозможности продолжать движение в сложившихся на маршруте условиях, все же шел на поводу у менее дисциплинированных и менее опытных товарищей, после чего наступала трагическая развязка. К тому же нередко приводили и те ситуации, когда из-за слабой морально-волевой подготовки часть туристов отказывалась выполнять указания руководителя, а последнему не хватало хладнокровия и активности в этой сложной обстановке, и он самоустранялся от управления группой.

Чреваты неприятными последствиями случаи поручения руководства туристскими группами (обычно школьными) лицам хотя и со значительным жизненным стажем, но не обладающим туристским опытом и физически слабым. В мало-мальски усложнившейся обстановке такой вожак часто не может ни дать правильного совета группе, ни оказать личную помощь, а его способности к общему руководству оказываются никому не нужными из-за полной некомпетентности в конкретных вопросах туризма. В результате у группы вроде бы и имеется признанный ею руководитель, но группа или бездействует при встрече с опасностями, или выбирает случайные, малообоснованные формы поведения, больше зависящие от имеющихся у руководителя жизненных ассоциаций, чем от реальных потребностей момента.

Поэтому при оценке правильности поведения руководителей групп в критических ситуациях следует оценивать уровень их профессиональной туристской подготовленности. Это существенно потому, что принятие правильного решения, как правило, возможно только в том случае, когда вопрос, подлежащий решению, находится в пределах профессиональной компетентности личности, принимающей решение. Последнее же в туризме бывает, к сожалению, не всегда.

Поскольку вопросы общефизической подготовки достаточно хорошо разработаны в спорте, а ее основные положения применимы к туризму, можно не останавливаться на них. Следует лишь отметить, что регулярная, круглогодичная физическая подготовка для туристов важна также как средство закаливания и акклиматизации. В процессе интенсивных тренировок и длительных физических нагрузок в предпоходный период в организме человека возникает и компенсируется недостаток кислорода (кислородный долг). Значит, акклиматизация по выходе на маршрут пройдет безболезненнее, скорее и не будет временно усиливать подверженность опасности несчастного случая.

К серьезным последствиям (иногда к смерти из-за резкого истощения сил и переохлаждения организма) приводит интенсивная деятельность на маршруте туристов, не имеющих должной тренировки и понятия о своих реальных физических возможностях. Так, ежегодно отмечаются случаи, когда пострадавшими оказываются наиболее сознательные участники путешествия, которые берут на себя всю тяжесть работы бессменного направляющего при подъеме по крутому заснеженному склону, проявляют чрезмерную активность при прокладке лыжни, переносят непомерно большие грузы, особенно, если все это происходит при неблагоприятных погодных условиях и при отсутствии условий для быстрого восстановления сил пищей, теплом и сном.

Менее показательная по характеру происшествий, но весьма частая ошибка на маршрутах – пренебрежение разминкой, зарядкой, самомассажем. Помимо того, что они повышают общий тонус организма, его готовность к встрече с опасностями пути, эти формы физической подготовки помогают снять остаточные перегрузки, характерные для некоторых видов туризма, отличающихся, в частности, односторонней работой определенных групп мышц или положением тела туриста, близким к статическому.

Вместе с тем запоздалые попытки закаливания в условиях похода зачастую не только бесполезны, но и вредны.

Обучение мерам безопасности – наиболее важная проблема повышения технико-тактической опытности туристов.

Принципиальная установка такого обучения заключается в том, чтобы вопросы безопасности были неотделимы от техники и тактики конкретного вида туризма, а соблюдение мер безопасности не было каким-то дополнением к требованиям, предъявляемым к туристу как специалисту в своем виде спорта. Иначе говоря, чтобы хорошее путешествие означало также и путешествие безопасное.

Осуществление этого принципа начинается в процессе подготовки туристских организаторов и руководителей походов, в учебных планах и программах которой предусмотрены теоретические занятия по темам, связанным с мерами безопасности на туристских маршрутах. Однако не следует ограничиваться только лекциями, т.е. получением информации о видах опасностей. Надо, чтобы логическое осмысление обучаемыми конкретного фактического материала по мерам безопасности происходило постоянно. Желательно в любую тему занятий, будь то «Снаряжение туриста», «Приемы ориентирования на местности» или «Устройство бивака», включать вопросы, связанные с

профилактикой травматизма, и объяснять, чем опасны, например, некачественное и заранее не отремонтированное снаряжение, неумение ориентироваться по местным предметам, неправильно выбранное место постановки палатки в горах.

При этом следует стремиться, чтобы образное представление опасности у человека сочеталось с одновременным мысленным воспроизведением способов защиты от нее и вызывало действия, способствующие устранению опасности.

При обособленном рассмотрении мер безопасности и возможных последствий их несоблюдения в памяти обучаемых могут отложиться впечатления, которые в реальной походной обстановке породят скорее страх или беспомощность, чем готовность отразить опасность.

Особенно осторожными и чуткими надо быть с молодыми туристами. Лекции по безопасности для них не должны превращаться в демонстрацию ужасов с натуралистическими подробностями и заранее предрешенным роковым исходом. Новичкам нужно давать анализ несчастных случаев в путешествиях, а не пугающий и ничему положительному не учащий перечень аварий. И давать с четким акцентом на меры предосторожности, которые могли бы (будь они вовремя приняты) предотвратить несчастье или уменьшить нанесенный ими урон.

Надо быть внимательными к психологическому эффекту, который производят на неопытного человека рассказы о наиболее грозных природных опасностях на маршрутах. Бывалые путешественники знают, что снос напором воды не застрахованного веревкой туриста при переправе через мощный горный поток с крутым падением русла или попадание в снежную лавину дают человеку не много шансов на жизнь.

Но если несчастье все же случилось, нельзя пренебрегать и последним шансом на спасение. Поэтому новичков следует также учить приемам удержания на поверхности лавины с помощью плавательных движений, способам сохранения жизни в водном потоке или под слоем снега, какими бы проблематичными эти приемы и способы ни были. А главное, что надо говорить человеку о горной реке и лавине: «Сделай все, чтобы в нее не попасть!»

Практика показывает, что сообщения о подробностях чрезвычайных происшествий и аварийных ситуациях всегда с живым интересом встречаются слушателями. Однако все ли из них, даже разделив мнение о непозволительности нарушения мер безопасности, делают полезные выводы лично для себя?

Причину отрицательного ответа не следует искать в одной лишь самонадеянности или легкомысленном отношении к опасности. Малая практическая отдача от злободневного материала объясняется другим: большинство по своему туристскому опыту весьма еще далеки от сложных походов, о которых, как правило, повествуется, когда идет рассказ о «ЧП».

Не планируя сложных путешествий и зная, что на прогулке в пригородной зоне нельзя заблудиться на несколько суток, встретить снежную лавину или таежный пожар, такие люди, естественно, не переносят на себя возможность несчастья, постигшего других в условиях особо отдаленного района, при стечении каких-то исключительных драматических обстоятельств.

Односторонний показ опасностей на сложных маршрутах и позволяет новичку уверовать в безнаказанность его ошибок на легких тропах, что может обернуться нелепой трагедией в элементарном походе выходного дня.

Теоретические занятия по безопасности необходимо сочетать с практическим обучением на местности, где турист мог бы наблюдать за действиями более опытных товарищей и подражать им при воспроизведении действий, связанных с предупреждением и ликвидацией аварийной обстановки.

Во время занятий нужно прививать туристам определенную защитную реакцию, т.е. обучать их выполнять те или иные технические приемы вполне надежным способом и не только лично избегать опасных положений, но и быть готовым к возможным ошибкам других участников группы. К сожалению, такое представление о мерах безопасности не всегда согласуется с практикой: многие туристы рассчитывают на то, что их товарищи всегда будут точны в своих действиях.

Весь учебный процесс на семинарах, сборах, в школах туристского мастерства должен быть построен так, чтобы воспитывать у слушателей твердое убеждение в непреложности правил безопасности. На любом более или менее продолжительном семинаре или сборе надо комплектовать спасательный отряд, создавать фонд спасательного снаряжения, выделять инструктора, ответственного за безопасность («начспаса»). Все выходы на тренировочные занятия должны скрупулезно заноситься в журнал дежурного с указанием контрольных сроков возвращения, а нарушения правил безопасности делаться предметом показательного обсуждения. Практические занятия по любой теме необходимо проводить только при полном обеспечении всех требований безопасности.

Следует помнить, что равнодушное отношение к вопросам безопасности на тренировках порождает у туристов представление о дозволенности нарушений, воспитывает безответственность и легкомысленное отношение к действительным опасностям.

Определенную пользу приносят специальные памятки о мерах безопасности (ими надо снабжать всех туристов, а не только слушателей семинаров или сборов). В памятку рекомендуется включать краткую информацию о возможных опасностях в походах и указания по профилактике травматизма. Главное место должны занимать конкретные советы и правила поведения на маршруте. Памятка должна быть немногословной, а требования к обязанностям участников путешествий по обеспечению безопасности – категоричными. В форме прямых запретов нужно указывать на недопустимость купания без разрешения инструктора, употребления спиртных напитков, одиночного хождения.

Для создания своеобразного запаса прочности в ряде случаев полезно идти на заведомые (но контролируемые) перегрузки обучаемых или ставить их (при обязательной подстраховке) в условия, близкие к опасным. Так, при подготовке к зимним путешествиям, для гарантии благополучного исхода при случайной порче снаряжения на маршруте рекомендуется заранее отрабатывать различные способы аварийных ночлегов. В тренировочном походе выходного дня туристы откладывают в сторону палатки, печи, спальные мешки и организуют учебные биваки в заслонах, в снежных хижинах, ямах и пещерах.

В процессе обучения туристов-горников и горнолыжников нужно обрабатывать приемы правильного падения и последующего самозадержания на крутых склонах. Тем, кто специализируется в водных путешествиях, необходимы навыки свободного обращения с водной стихией, которые приобретаются, в частности, при плавании в одежде и при умышленных оверкилях.

При обучении нужно стараться, чтобы определенный круг навыков по технике безопасности был практически освоен всеми без исключения туристами. Минимум практических навыков и умений, которые необходимы каждому, составляют: правильное применение самостраховки, работа с веревкой, наложение повязки на рану, умение делать искусственное дыхание и непрямой массаж сердца, транспортировать пострадавших на подручных средствах.

Для лучшего овладения материалом надо использовать различные методические приемы. Особенно интересные возможности открываются в учебно-тренировочном походе, при решении конкретных задач реального, а не условного путешествия. Можно, например, во время движения по маршруту проводить соревнования (эстафеты) с транспортировкой пострадавшего различными способами на большое расстояние, а на биваке так организовать работу, чтобы каждый турист выполнял то, что он пока делает плохо.

Практические занятия по технике туризма с акцентом на безопасность позволяют добиваться такого формирования навыков, которое бы органически включало в двигательный ансамбль приемы и движения, отвечающие требованиям безопасного прохождения маршрута. Но этот способ обучения дает хорошие результаты в тех случаях, когда требования безопасности регламентируются самими рабочими движениями.

Иначе говоря, цель подготовки по разделам, связанным с безопасностью путешествия, состоит в том, чтобы действия, обусловленные мерами безопасности, сами включались в динамический стереотип поведения туриста. Это возможно, когда такие действия представляются обучаемому не как нечто самостоятельное, а как неотъемлемый элемент путешествия. И представляются постоянно и настойчиво, без скидок на условность учебной обстановки, на тренировочный характер занятий или простоту технического навыка. При таком воздействии путешественнику со временем будет просто невозможно совершить действия в иной последовательности, чем он привык. Так, для туриста-горника становятся потребностью, вызванной привычкой, пристегивание карабином к

страховочной веревке, проверка завязанных узлов, надевание рукавиц перед спуском по веревке. Так же машинально, возвратясь с охоты, разряжает ружье, перед тем как выйти из леса к товарищам, опытный турист-таежник.

Понятно, что обучение мерам безопасности не похоже на обучение, например, плаванию, которое, как известно, является необратимым умением в жизни человека и позволяет ему, однажды научившись плавать, и после многолетнего перерыва успешно держаться на воде. Знания и навыки, связанные с профилактикой несчастных случаев, нуждаются в контроле и подкреплении, поскольку определенная выработавшаяся последовательность действий осуществляется безошибочно лишь до тех пор, пока сохраняются вызвавшие ее условия.

В этом плане полезно больше привлекать к источникам опасности внимание тех, кто уже имеет за плечами опыт путешествий. Это нужно для того, чтобы сохранить у них в памяти сознание опасности, о которой они, привыкнув к ней, забывают. В данном случае (в противоположность работе с новичками) можно смелее обращаться к фактам травматизма в туризме, нагляднее демонстрировать печальные последствия несоблюдения мер безопасности.

Еще одно эффективное средство снижения травматизма и проверки соответствия подготовленности туристов требованиям безопасности – так называемые контрольные нормативы.

Повсеместное введение единых, конкретизированных по видам передвижения и категориям сложности, контрольных нормативов позволило бы определять до путешествия степень развития основных физических качеств туристов (силу, выносливость, ловкость, равновесие), их техническую подготовку.

В настоящее время при выпуске группы на маршрут у ее членов чаще всего проверяют лишь степень теоретических познаний, знакомство по литературе с намеченным районом путешествия, соответствие предыдущего опыта (по предъявляемым справкам) намечаемому маршруту. Но объективно судить о физической и технической подготовке этих людей в данный конкретный момент никто не может; даже они сами, несмотря на то, что провели перед путешествием несколько тренировочных выходов. Количественные показатели нормативов были бы здесь очень кстати.

Подводя итог, следует подчеркнуть, что недостаточный уровень опытности туристов и особенно случаи несоответствия между подготовленностью путешественников и сложностью маршрутов являются одной из самых распространенных причин травматизма.

Повышение опытности позволит сократить до минимума отрицательное воздействие многих факторов, которые временно повышают подверженность туристов несчастному случаю. Именно опыт, как говорят специалисты, формирует в мозговой системе людей своеобразный блок, предназначенный для страховки от всяких неожиданностей. Поддерживая этот блок в дежурном состоянии, путешественник при опасной ситуации автоматически включает необходимые двигательные системы. Таким образом, опытность

предостерегает от неправильных поступков и помогает легко переносить трудности походов, она же формирует у человека на опасных участках бдительность и готовность к экстренному действию.

8. ПАНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ

Восстанавливая в памяти обстоятельства, предшествовавшие той или иной травме в путешествии, пострадавшие часто вспоминают о своеобразном провале в мышлении и удивляются явной нелогичности своего поведения, приведшего к несчастному случаю. Товарищи по группе, со стороны, наблюдавшие за случившимся и оказывавшие помощь, также обычно отмечают странное замешательство, ненормальное психическое состояние, которое было в момент происшествия у виновника несчастья.

Конечно, далеко не всегда подобное ненормальное состояние - назовем его паническим – предшествует несчастному случаю. Не может быть, например, замешательства перед такими скоротечными событиями, как разрыв веревки или взрыв примуса. И все же более чем для 1/3 всех фактов тяжелого травматизма приходится констатировать определенные временные сдвиги в психике путешественников. А если учитывать, что такие ненормальности в поведении людей происходят в критической обстановке, зачастую без свидетелей и не фиксируются в памяти пострадавших, то их роль в причинности туристского травматизма возрастет еще больше.

Паническое состояние – смятение, страх, растерянность, потеря контроля над своими поступками и мыслями. Проявления паники в путешествиях разнообразны.

Человек, застигнутый врасплох надвигающейся опасностью, может оцепенеть от ужаса. Человек хочет бежать и не способен сделать ни шагу. Он остолбенел. Еще мгновение – и может наступить обморок. При встрече с дикими животными это не так уж опасно: вероятнее всего, змея или медведь, не причинив зла, тут же удалятся прочь. Хуже, когда причиной ужаса служат такие неодушевленные явления, как камнепад, лавина, водный поток.

Оцепенение и резкая заторможенность поступков на воде чреваты самыми плачевными последствиями. Смерть от разрыва сердца при отсутствии воды в легких – такова констатация врачей для значительной части утонувших в туристских путешествиях. Особенно обидным подобный конец представляется тогда, когда для спасения человека были предприняты все меры: на нем был спасательный жилет, ему бросили веревку или к нему направилась на помощь лодка, а он, оказывается, уже погиб от страха.

Другой, так сказать, активный вид проявления паники – инстинктивные защитные действия, совершаемые без контроля со стороны разума путешественников: стремительное бегство, прыжок в сторону, крик. Иногда они приносят пользу и помогают избежать опасности: так, прыжок в сторону спасает от летящего камня. Но нередко (особенно в технических видах туризма) действия, совершенные только под влиянием безусловного оборонительного рефлекса, приводят к противоположному результату.

Инстинктивное стремление человека, попавшего при оверкиле в воду, немедленно плыть к берегу противоречит разумным требованиям безопасности: правильнее спокойно, по

течению подгребать к мелкому месту и ни в коем случае не бросать лодку. К сожалению, под влиянием паники так поступают не все. Это же состояние неоднократно толкало группы, потерявшие на маршруте ориентировку, на беспорядочные метания в разных направлениях, что лишь окончательно сбивало их с пути. Отмечались случаи, когда угроза кажущейся опасности вызывала столь сильные временные дефекты в мышлении людей, что они в паническом бегстве бросали рюкзаки, одежду, спальные мешки, чем в зимних условиях подвергали себя риску серьезных обморожений.

Третье проявление опасного замешательства – «тихая паника», или ощущение крайней беспомощности, безысходности, обреченности. Человек прекращает сопротивление и заранее сдается на милость победителя – природы.

Такая глубокая, резко выраженная депрессия порой напоминает самоубийство. Внешне «тихая паника» не проявляется так ярко, как полное оцепенение или стремительное бегство, – человек продолжает автоматически выполнять раз начатое занятие, внутренне же он холодеет. Иногда это происходит в прямом смысле слова, как, например, у некоторых неопытных туристов, застигнутых без снаряжения на маршруте пургой, темнотой, сильным ветром, низкой температурой. Деморализация от такого воздействия бывает столь сильна, что человек, кажется, лишается всех своих защитных сил. Останется ли он невредим, получит ли обморожение или другую травму – решают время и случайность. Порой не помогают даже старания друзей.

За последнее время все больше исследователей приходят к выводу, что не неумение плавать, не охлаждение или травмы вызывают очень большое количество трагедий на воде. Из 200 тысяч людей, ежегодно погибающих в результате морских катастроф, около 50 тысяч не идут ко дну одновременно с кораблем. Они высаживаются в спасательные шлюпки и скоро погибают мучительной смертью. Хотя для того, чтобы умереть от голода или жажды, им потребовалось бы времени в несколько раз больше.

Вспомним слова прославленного врача-путешественника Алена Бомбара, автора книги «За бортом по своей воле». «Когда корабль тонет, человеку кажется, что вместе с его кораблем идет ко дну весь мир; когда две доски пола уходят у него из-под ног, одновременно с ними уходит все его мужество и весь его разум. И даже если он найдет в этот миг спасательную шлюпку, он еще не спасен. Потому, что он замирает в ней без движения, сраженный обрушившимся на него несчастьем. Потому, что он уже больше не живет. Окутанный ночной тьмой, влекомый течением и ветром, трепещущий перед бездной, боящийся и шума, и тишины, он за какие-нибудь три дня окончательно превращается в мертвеца. Жертвы легендарных кораблекрушений... вас убило не море, вас убил не голод, вас убила не жажда! Раскачиваясь на волнах под жалобные крики чаек, вы умерли от страха».

Паническое состояние может выражаться и в иных формах. Иногда они последовательно сменяют друг друга: встретив опасность, человек остолбенел от неожиданности, затем инстинктивно бросился бежать, а не видя выхода из положения, впал в тяжелую

депрессию. Все это может продолжаться считанные секунды или растянуться на долгие часы, в зависимости от индивидуальных особенностей туриста.

Важно, что в это время путешественник из-за внезапного нарушения мышления и крайней эмоциональной напряженности серьезно подвержен опасности несчастного случая. Причем не обязательно того самого, которого он так испугался.

Важно и то, что паника «заразна»: она легко передается от одного члена группы к другому и может охватить целый коллектив. Тогда под угрозу ставятся основы существования туристской группы – коллективизм, товарищество, взаимовыручка.

Какого-то особого средства от паники не существует. Поскольку паника представляет собой своеобразный передаточный механизм, через посредство которого проявляются индивидуальные качества туристов, повышающие их подверженность опасности, то для предупреждения панического состояния важны достаточный опыт, общефизическая и специальная подготовка, эмоциональная уравновешенность, дисциплинированность. Одно и то же проявление стихийных сил природы вызовет у бывалого путешественника мобилизацию сил, а у новичка – замешательство и страх. По той же причине вероятность паники значительно усиливают неустойчивый или слабый тип нервной системы, заболевание, усталость.

Очень существенно, имеется ли у путешественников определенный багаж знаний и умений. Если человек уверен, что в аварийной обстановке или в случае травмы он сможет успешно бороться за жизнь и здоровье, – он уже наполовину выиграл сражение с неблагоприятно сложившимися обстоятельствами.

Тот, кто обучен при вынужденной переправе использовать в качестве подручных плавсредств вязанку хвороста, рюкзак или спальный мешок, завернутые в полиэтилен, тот, вероятно, не потеряет самообладания на воде. Кто умеет быстро разводить сигнальные костры с дымами различного цвета, вызывать помощь сигнальным зеркалом или другими способами, – не так легко впадет в депрессию одиночества. Кто представляет себе, что в пищу могут идти многие ягоды, грибы, коренья, мясо почти всех животных, например богатые жиром и употребляемые как лакомство населением некоторых стран лягушки, ящерицы, змеи (в том числе и ядовитые), гусеницы, личинки насекомых, – тот не погибнет от страха голода.

Поэтому, как указывалось выше, в процессе обучения нужно не забывать ставить туристов в положение потерпевших бедствие (заблудившихся, утерявших продукты и снаряжение, имеющих раненого товарища) и заставлять их искать оптимальный выход из подобной ситуации. При этом следует уделять достаточно внимания не только вызову помощи и особенностям движения бедствующих групп, но и умению жить на природе: сооружать аварийные биваки, питаться подножным кормом, в случае необходимости пользоваться силками, петлями, плашками, рогатками для охоты на мелких животных.

Большую роль в предупреждении и ликвидации панического состояния играет руководитель туристского коллектива. От его воли, авторитета, решительности порой

зависит все. Известно немало случаев, когда неумение руководителя справиться с опасной депрессией 1 – 2 членов группы приводило к общему замешательству, а затем и к серьезному происшествию на сравнительно простых участках маршрута. В то же время другие группы (в том числе и новичков) без каких-либо потерь выходили из более трудных положений, поскольку их крепко держал в руках опытный и волевой руководитель, не допускавший паники.

В зависимости от обстоятельств путешествия и характера несчастья иногда бывает целесообразнее оставаться на месте и не предпринимать попыток к совершению под влиянием паники необратимых и до конца не продуманных действий, которые могут поставить группу в худшие условия. Во всяком случае, в процессе обучения туристов необходимо внедрять в их сознание убеждение, что если только у них есть вода и защита от холода, то фактор времени не имеет принципиального значения для сохранения жизни потерпевших бедствие. Ведь без пищи человек может обходиться неделями. Однако если имеется даже незначительное обезвоживание организма (потеря 2 – 3 л воды), то и в условиях умеренного климата произойдет резкое снижение работоспособности, притупятся волевые качества, появится общая апатия.

Не менее важно для снижения травматизма в связи с возникновением панического состояния воспитание высоких волевых качеств у всех участников путешествий. Турист должен не только знать, как и почему нужно действовать в той или иной походной обстановке, но и обладать упорством, самообладанием, решительностью, целеустремленностью, стойкостью.

Условия проведения путешествий требуют многократного, а часто и продолжительного проявления таких качеств. Например, в зимних походах в высоких широтах, когда пребывание человека при постоянных сильных морозах и жестоких ветрах, в обстановке безлесья и белого безмолвия возможно только при долгой предварительной закалке его воли. Поэтому волевая подготовка туристов в идеале должна быть такова, чтобы успешно формировать у них полезные качества как постоянные черты характера.

Один из способов развития волевых качеств – занятия с различными отягощениями. Отягощение у туристов, естественно, – рюкзак. Контролируя и изменяя вес рюкзака, к нему нужно подходить не только как к печальной, но неизбежной необходимости путешествия, но и как к своеобразному спортивному снаряду, к средству волевой закалки.

Воспитанию воли способствуют также организация однодневных походов с большим объемом работ, чем это нужно для обычных путешествий, отработка технических приемов в условиях уже накопившегося в период тренировки утомления, проведение длительных тренировок-марафонов типа «50 за 12», «100 за 24». Понятно, что прохождение 50 или 100 км за ограниченное количество часов не должно превращаться в соревнование и может осуществляться только при необходимом медицинском контроле.

Очень хорошо воздействуют на формирование нужных волевых качеств тренировочные походы при любой, в том числе и неблагоприятной, погоде.

Упомянутый выше опасный автоматизм движений человека при психическом замешательстве особенно часто проявляется при холоде, ветре, тумане, мгле, темноте, при недостатке кислорода. В таких условиях у человека без должных волевых качеств легко нарушается четкость суждений, теряется самокритичность, утрачивается интуиция, замедляются процессы мышления, расстраивается координация движений.

Замечено, что туристу-лыжнику в сильный мороз легче продолжать торение лыжни, подъем на перевал или пилку дров на биваке, чем изменить свои действия. Как утверждал известный полярный исследователь Роберт Скотт: «Не подлежит сомнению, что человек в пургу должен не только поддерживать кровообращение в своих членах, но и бороться против онемения мозга и отупения рассудка». Заторможенность мышления приводит к тому, что по инерции при паническом состоянии выполняются однажды заученные движения, хотя для обеспечения безопасности в конкретных обстоятельствах путешествия их явно следовало бы прекратить или заменить другими.

Говоря о роли волевых качеств как залога снижения травматизма среди путешественников, нельзя обойти молчанием влияние инстинкта самосохранения и его противоречия с волевыми усилиями.

«Воля, – писал И.М. Сеченов, – это деятельная сторона разума и морального чувства, управляющая движением во имя того или другого и часто наперекор чувству самосохранения». Но всегда ли надо идти наперекор чувству самосохранения?

У солдат, идущих в бой, не может не быть инстинкта самосохранения. Но он подавляется более сильным сознанием гражданского долга. То же происходит в сознании любого другого человека, когда он с риском для собственной жизни оказывает помощь терпящему бедствие.

Мотивы подавления инстинкта самосохранения могут быть и другими. Например, добиться победы во что бы то ни стало или продемонстрировать возможности человека, спортивные цели. Так, Уильям Уиллис, не раз совершавший рискованные океанические плавания на одиночных яхтах и плотах вокруг земного шара, видел в своих путешествиях творческий акт, в котором он наиболее полно ощущает себя личностью и утверждает величие и свободу человеческого духа.

Советский альпинист Константин Клецко осуществил скоростной спуск на лыжах с вершины пика Ленина. На вопрос об опасности спуска спортсмен ответил, что «главная, без преувеличения, смертельная опасность – это падение... Здесь без ледоруба, альпинистских кошек и страхующей веревки... практически задержаться невозможно... Я все время повторял про себя: «Только держись, если хочешь жить». Позднее японским горнолыжникам удалось совершить успешный скоростной спуск с высочайшей вершины мира Джомолунгмы.

И то и другое, при всем желании обезопасить путь и принятых страховочных мерах, было все же проведено по принципу «держись, если хочешь жить!». То есть было экспериментом, рекордом, спортивным подвигом, базирующимся на высоких личных

физических и морально-волевых качествах, отличной многолетней тренированности, безукоризненном владении техникой данного вида спорта. А много ли таких спортсменов, как и тех, кто преодолел на плоту или в байдарке Тихий или Атлантический океан, сплавился по верховьям Катуни, Бартанга или прошел на лыжах долгими маршрутами через Северный полюс, хребты Полярного Урала или Чукотку? Сотни. Самое большее – тысячи. Однако примеры их бесстрашия и отваги, умения подавлять инстинкты и жить не оглядываясь на опасности привлекают внимание миллионов новичков в туризме, вызывают подражание, копирование.

Иногда приходится слышать, как инстинкт самосохранения, в противовес благой силе человеческого разума и воли, называют низменным. Слов нет, выбирая между рассудочным поведением и инстинктивным, надо, конечно, предпочитать первое. Но очень важно, чтобы мотивы и побуждения, составляющие моральную и интеллектуальную основу воли к победе, были достойны жертв.

Это возможно, когда человек тверд в своих убеждениях, выборе поставленной цели и средствах ее достижения, имеет определенный опыт. А если путешественник не опытен, сбивчив в своих желаниях, не осведомлен о размерах грозящей опасности, – нужно ли тогда безоговорочно исключать из арсенала средств, направленных на сокращение несчастных случаев, врожденную потребность самозащиты? Вероятно, нет.

Нельзя забывать и о широте действия инстинкта самосохранения. Ведь он срабатывает не только когда человек, обжегшись, отдергивает руку от костра или выставляет ее вперед при внезапном падении.

Само путешествие, т.е. изменение привычной обстановки и перемещение в незнакомое место, уже вызывает у некоторых отрицательную реакцию – гнетущую тревогу, тоску, беспокойство. Больше того, любой человек, если его в одиночку (в одиночестве мы внимательнее прислушиваемся к внутреннему голосу) перенести пусть в изумительно красивое, но неведомое место, первоначально испытает безотчетное чувство своей уязвимости, беспомощности. Это вполне понятное проявление одной из сторон упомянутого инстинкта: ведь нашему прародителю в суровой борьбе за существование когда-то важно было установить, прежде всего, безвредность нового явления, безопасность незнакомого места. Только привыкнув к новой обстановке, убедившись в ее нейтральности и безосновательности тревоги, мы начинаем испытывать радость от общения с новым, интересным, красивым.

На практике туристы редко путешествуют в одиночку, а в группе инстинкты личностей в значительной мере подавляются коллективным мнением. Это, несомненно, положительно, поскольку речь идет о туристской группе, как добровольном содружестве людей, объединенных одной целью и имеющих единые взгляды на методы и средства ее достижения.

Но порой слишком легкий отказ от своего «Я», некритическое отношение к групповым действиям, слепая надежда на поддержку товарищей приводят к нежелательным результатам. Участники группы возлагают на руководителя всю ответственность за свою

безопасность, отключают внутренние механизмы сопротивления опасности, если на это не последовало специального указания. Бурный рост технического вооружения человечества, вера во всесильность цивилизации также накладывают свой отпечаток на характер проявления инстинкта самосохранения у современных путешественников. Они иногда готовы всецело передоверить свою жизнь техническим средствам, как доверяет ее, например, пассажир автобуса или самолета. Усыпив слепой верой в технику врожденную потребность самозащиты, такой человек, имея за плечами ружье (но, ни разу не стреляв из него), безмятежно отправляется в тайгу или, не умея плавать, собирается в многодневный водный поход, рассчитывая лишь на надежность спасательного жилета.

Основными средствами обострения у отправляющихся на маршрут чувства самосохранения являются описанные выше воспитательные мероприятия, повышающие опытность людей путем их знакомства с возможными опасностями в путешествии. Нельзя вместе с тем окончательно сбрасывать со счетов и такое средство обеспечения безопасности новичков, как страх.

Страх – безусловно отрицательная эмоция, унизительное и недостойное человека состояние. Страх отнимает у него такие преимущества, как рассудок, решимость, здравый смысл, вызывает растерянность, сковывает волю и толкает на непоправимые поступки.

...Группа новичков поднимается по заснеженному склону. Они довольны, что глубокий рыхлый снег наконец сменился твердым настом. Теперь представьте себе, что туристам вдруг стало известно о том, что под ногами у них готовая разорваться от предельных напряжений снежная доска – одна из самых грозных и коварных разновидностей белой смерти. Реакция людей, охваченных внезапным страхом, может привести к суете, инстинктивному бегству, к действительной перегрузке и подрезке склона и явиться причиной схода лавины. Значит, страх так же опасен, как и сама опасность? Нет. Страх не есть и знание опасности. Сперва нужно получить сведения об угрозе, чтобы затем, как следствие сложившейся ситуации, возникло чувство страха. Но если бы упомянутые туристы имели необходимые сведения об особенностях горного рельефа и снегового покрова, о связи прочного наста на крутых склонах с лавинообразующими факторами, они просто не пошли бы по неправильному пути. Не было бы на маршруте опасного участка, отрицательных эмоций, вероятности несчастного случая.

Значит, страх бесполезен? Тоже нет.

Страх, тревога, смятение бесполезны и не нужны, когда путешественник располагает полным знанием всего, что может ожидать его на маршруте. Зная о предстоящих трудностях, о возможных опасностях и дорожа своей жизнью, он в конкретных условиях примет нужное решение и без особых переживаний. А если сведения недостаточны или их нет? Именно тогда страх может оказаться важным помощником для отыскания пути к действию, своеобразным аварийным механизмом, временно компенсирующим недостаток необходимой информации.

Страх играет роль определенного сдерживающего фактора, охранительного тормоза для людей, не имеющих нужных сведений о районе путешествия, о применяемых там технических приемах передвижения, тактических особенностях прохождения маршрута.

Конечно, полнота сведений – понятие относительное. Каждый человек более или менее субъективно оценивает объем знаний и умений, необходимых ему для организации безопасного путешествия. Субъективна и сила переживаний, чувств. Поэтому не исключено, что некоторые туристы испытывают тревогу и страх там, где для них нет никаких оснований, а другие, наоборот, благодушно относятся к событиям, которые должны были бы внушить им серьезные опасения. Это, однако, частности. В общем случае чувство страха перед неизвестным помогает путешественникам, плохо знающим маршрут, быть более внимательными, осторожными, осмотрительными.

Хотя говорить похвальное слово страху как-то неудобно (куда лучше сочетаются понятия спорт и бесстрашие), но надо подчеркнуть, что именно страх предотвратил немало несчастных случаев с новичками в туризме. Страх перед неведомым останавливал юного исследователя, готового отведать неизвестную ягоду или гриб. Та же эмоция сдерживала любителей водных путешествий от пока еще недостаточно разведанного сплава по верховьям Вахша или Пянджа.

Страха не надо бояться. Он проходит, когда человек приобретает необходимые сведения об интересующем его объекте или, когда потребность самосохранения заменяется другой, более сильной потребностью. Однако если первое гарантирует человеку безопасность, то второе – лишь исчезновение страха. Для туризма важно, прежде всего, первое.

9. ОПРЕДЕЛЯЮЩАЯ РОЛЬ ДИСЦИПЛИНЫ И СОЗНАТЕЛЬНОСТИ

Как ни значительна роль перечисленных выше факторов возникновения несчастных случаев, первым в ряду причин травматизма в настоящее время стоит не слабая техническая, тактическая или общефизическая подготовка туристов, а низкое общественное сознание, недостаточная дисциплинированность определенной их части. Больше того, можно сказать, что низкая дисциплина участников похода – самая грозная опасность в туризме.

Анализируя случаи травматизма на маршрутах, лишь в редких из них нельзя найти один из таких элементов недисциплинированности, как игнорирование правил общепринятых норм поведения, пренебрежение установленными правилами организации путешествий, лихаческое отношение к опасностям на маршруте, авантюризм, безответственность, пренебрежение страховкой. А в 65 % тяжелых травм низкая сознательность и плохая дисциплина – одна из основных причин несчастья.

Недисциплинированность начинается часто уже при подготовке к походу: выбор заведомо сложного, не соответствующего опыту туристов маршрута, включение в группу лиц, не имеющих права на участие в данном путешествии, небрежность в подготовке группы, подборе ее снаряжения, разработке маршрута – все это настраивает людей на проведение путешествия «на авось». Практикуемые кое-где походы без оформления путевых документов, без проверки готовности групп маршрутно-квалификационными комиссиями и туристскими контрольно-спасательными службами лишают туристов действенного контроля и помощи со стороны более опытных товарищей.

Игнорирование туристских организаций чаще всего оборачивается для недисциплинированных путешественников самообманом. Отказавшись от добровольных услуг маршрутно-квалификационных комиссий, они, как правило, не получают нужной им информации о районе путешествия, не могут квалифицированно проверить правильность намеченных графиков движения, не знают о возможном пребывании вблизи маршрута других туристских групп и не могут наладить с ними взаимодействие. Кроме того, дикие группы, находящиеся в путешествии как бы вне закона, вынуждены во избежание организационных неприятностей порой даже сторониться людей, чем дополнительно ставят себя в трудное и опасное положение.

Не имея права рассчитывать на помощь со стороны и взяв лично на себя ответственность за жизнь членов группы, руководитель дикарей совершает серьезное нарушение общественного порядка.

Нельзя забывать и о моральной стороне вопроса – участники групп втягиваются в коллективный обман, им прививаются извращенные понятия о долге и ответственности.

Однажды сошедшее с рук нарушение правил вызывает у некоторых ощущение безнаказанности и дозволенности подобного.

Грубое нарушение режима, графика, контрольных сроков – еще одна разновидность опасной недисциплинированности туристских групп.

Недопустимо поздние утренние подъемы и вечерние отбои, переходы в наиболее жаркие часы дня, отсутствие малых привалов и остановок для приема пищи, нарушения водно-солевого режима, неправильный режим питания, произвольное назначение дневок при отсутствии необходимости и резерва времени – вот некоторые из наиболее безобидных, но подрывающих физические силы и моральный настрой туристов нарушений. Особенно печально, что они отмечаются не только у неопытных новичков и дикарей, но и у иных инструкторов плановых туристских групп.

Следующий логический шаг нарушителей – преодоление естественных препятствий на маршруте в неподходящее для этого время: в часы наибольшего подъема воды в реке, по раскисшему снегу, непрочному льду, в камнепадоопасный период суток, при наступающих сумерках или бьющем в глаза закатном солнце. Неоправданный риск подобных поступков если и не приводит прямо к ЧП, то изматывает туристов, выбивает их из запланированного графика и заставляет или нарушать контрольные сроки, принимая на себя все последствия организуемых поисково-спасательных работ, или предпринимать экстраординарные (и тем более опасные) меры, чтобы как-то выйти из создавшегося положения. Статистика туристского травматизма свидетельствует, что эти нарушения были отмечены у 18 % потерпевших туристских спортивных групп. Кроме того, больше чем у половины неорганизованных групп при разборе несчастных случаев выявлялись серьезные нарушения в режиме ходового дня, срывы внутренних (поскольку нет иных) графиков и контрольных сроков прохождения маршрута.

Неоправданная спешка на маршруте может быть следствием срыва графика движения, но еще чаще оказывается заложенной в самом плане путешествия и объясняется наравне с неопытностью туристов такими опасными качествами, как лихаческое отношение к маршруту, бравирование риском, пренебрежение трудностями, необоснованные самоуверенность и самомнение. Движимые престижными соображениями, стремясь удовлетворить честолюбие, одержать победу над воображаемыми или действительными конкурентами, руководители некоторых групп планируют скоростное прохождение маршрута с максимальным дневным и общим километражем, без дней отдыха и скидок на необходимость акклиматизации, без учета возможности неходовой погоды и других факторов, сдерживающих темп передвижения.

Помимо того, что не базирующаяся на специальной физической подготовке гонка на маршруте быстро приводит к исчерпанию сил у туристов и проявлению у них усталостного безразличия к реальным опасностям, скоростной характер преодоления препятствий на маршруте уже почти предопределяет нарушение основных требований безопасности: у путешественников не остается времени на предварительный просмотр и разведку

технически сложного участка, организацию надежной страховки, выбор наилучшего варианта пути. Самим себя загнавшим скоростникам остается лишь надеяться на авось.

Превышение нормального темпа, необоснованные марш-броски иногда отличают поведение некоторых инструкторов на плановых маршрутах. Стремясь продемонстрировать свои физические возможности и поставить на место туристов, они уже в ходе тренировочного похода задают стремительный темп движения, создают умышленные перегрузки. На основной трассе маршрута у такого инструктора группа нередко опасно растягивается по тропе на сотни метров и километры, разбивается на сильных и слабых, «лосей» и «обоз». В этой обстановке закономерны случаи потери ориентировки, перегрева, тепловых ударов и простудных заболеваний (передовые мерзнут, дожидаясь отставших). Особенно часты травмы нижних конечностей, объясняющиеся отсутствием в искусственно создаваемой спешке времени на уход за ногами, носками, обувью, на ликвидацию причин наминов, водяных пузырей, мозолей.

Очевидна и не требует доказательств опасность превышения скорости при использовании таких средств передвижения, как горные лыжи, верховая лошадь, велосипед, мотоцикл, автомашина. В целом необоснованная спешка, чрезмерный темп и превышение скорости движения фигурируют как одна из причин для 8 % тяжелых травм на туристских маршрутах. Еще чаще эти формы недисциплинированности бывают связаны с фактами легких туристских травм.

Отсутствие руководителя у туристской группы или невыполнение имеющимся руководителем своих прямых функций – грубейшее нарушение сложившейся практики туристских походов и действующих правил. Ведь именно руководитель, согласно предъявляемым к нему требованиям, несет персональную ответственность за подготовку и безаварийное проведение путешествия, он обязан обладать организаторскими способностями, лично следить за соблюдением мер безопасности и быть готовым к оказанию помощи своим товарищам.

При отсутствии руководителя (например, в неорганизованной группе) его место обычно занимают один или несколько неформальных лидеров, которые принимают на себя управленческие функции, но не ответственность за товарищей, тем более за их безопасность. Кроме того, в тяжелой или опасной обстановке, не будучи связаны общественно-договорными обязательствами, они могут легко отказаться от лидерства.

Отрицательное отношение к одиночному хождению установилось в советском туризме еще в конце 20-х годов. Это произошло потому, что в то время среди туристов-одиночек было немало деклассированных элементов, людей, оторванных от коллектива, бесцельных землетоптателей (так называемых «глободростеров»). Их сверхдальние походы, именовавшиеся кругосветными переходами и межконтинентальными пробегами, носили нередко характер саморекламы и щекотали нервы обывателя.

С одиночками часто случались аварии, несчастные случаи, они пропадали без вести. Рецидивы одиночных сложных путешествий хоть и редко, но встречаются и сейчас. Легче

всего на них поддается зеленая молодежь, движимая романтическим порывом и почему-либо не нашедшая приложения своих сил в организованном туризме.

Игнорируя правила организации путешествий, предусматривающие число участников в группе не менее 4, а в сложных путешествиях – не менее 6 человек, нарушители не понимают того, что эти нормы определены жизнью, опытом сотен туристских групп, благополучно вышедших из трудных испытаний, и теми бессмысленными жертвами, которыми платило общество за сомнительную славу одиночек-землепроходцев.

Самовольное деление групп обычно происходит при неправильно подобранном составе туристов, когда они отличаются по интересам, физической подготовке, привычному темпу движения, а инструктор или руководитель похода не смог уравнять их силы различной загрузкой заданиями и весом рюкзаков. Растягиваясь по маршруту, подгруппы теряют между собой связь и при ухудшении погоды, потере ориентировки или вынужденной остановке оказываются без необходимого снаряжения и продуктов.

Иногда дробление группы производят для лучшего осмотра какого-нибудь микрорайона, для разведки подступов к перевалам, при радиальных выходах части туристов в сторону от основной нити маршрута. Не всегда при этом есть возможность укомплектовать подгруппы достаточным составом людей и обеспечить нужным снаряжением (например, если имеется только одна большая палатка и групповой спальный мешок). Особенно опасно деление коллектива в горных и зимних условиях, когда резко изменяющаяся метеорологическая обстановка может помешать объединению подгрупп и заставить их расположиться на аварийный бивак без теплых вещей, что для малоопытных туристов равносильно бедствию.

Очень серьезный фактор недисциплинированности, непосредственно связанный с вероятностью травм (особенно в тяжелых формах), – отказ от страховочных мероприятий на потенциально опасных участках или там, где они необходимы. По крайней мере, более чем в 1/4 случаев травматизма отсутствие страховки выступает как одна из главных причин несчастья.

Предпосылок к тому, что при тех или иных обстоятельствах на маршруте не было страховки, можно назвать много, и не все они будут зависеть только от слабой дисциплины, пренебрежения мерами предосторожности или принципиального отказа от них. Часть их связана с незнанием возможных средств защиты, с неумением ими пользоваться. Но основные причины несчастных случаев из-за отсутствия страховки кроются в недостаточной сознательности и низкой дисциплине некоторых участников путешествий.

Известно, что момент начала страховки зависит от уровня мастерства туристов. Но нельзя забывать, что этот групповой уровень приходится корректировать по степени подготовленности и самочувствию наиболее слабого члена коллектива. Если хоть у одного участника путешествия появились признаки робости и неуверенности, его долг немедленно попросить поддержки и страховки товарищей, как и их долг (в первую

очередь – руководителя группы) предупредить такую просьбу и, морально не травмируя слабейшего, немедленно ввести обязательную страховку для всех.

Отказ от организации страховки не может быть ничем оправдан. Особенно, если от нее зависит здоровье и жизнь не только того, кто принял решение об отказе, но и товарищей, или если его срыв, падение, травма могут повлечь (что бывает часто) аварийную ситуацию для группы в целом. Не менее опасна фиктивная (иногда называемая психологической) страховка. Если у страхующего нет уверенности, что он удержит товарища, надо предупредить последнего об этом, а не заниматься обманом, полагаясь на случайный благополучный исход.

Характерная причина несчастных случаев – такая форма проявления низкой сознательности и отказа от страховки и, одновременно, черта поведения туристов, как беспечность. Наиболее часто беспечность людей в отношении соблюдения определенных норм поведения в обществе и в плане личной безопасности отмечается в условиях несложных или диких путешествий, а также на плановых маршрутах.

Источников для возникновения беспечности несколько. Во-первых, у туриста может быть понижена личная ответственность за свое здоровье и жизнь вследствие высокого уровня социальных гарантий, обеспечиваемых нашим обществом. Целиком отдавая себя под покровительство руководителя группы, инструктора, туристской секции или базы, иной человек чуть ли не в достоинство возводит свою неприспособленность и иждивенчество, считая, что о его безопасности и благополучии на маршруте должны думать те, кому положено, но не он лично.

Иногда заниженность барьера страха за свою жизнь связана с отсутствием, как говорят специалисты, биологической информации: человек инстинктивно боится змеи, удара грома, темноты ночи, глубины обрыва, но безразличен к взрывоопасным предметам на маршруте или к безрассудной скорости автомобиля в руках пьяного водителя.

Чаще виновником непозволительного бравирования опасностью оказывается вторая сигнальная система – разум. Именно он, уступая свое законное место контролера всех помыслов и действий человека сиюминутным всплескам настроений и желаний, позволяет малосознательному путешественнику совершать действия, приносящие травмы и смерть. В их числе на плановых маршрутах случаи отравления ядовитыми ягодами, взрывы в руках старых детонаторов, попадание под автотранспорт, утопление в результате купания в шторм и многое другое.

Безусловно, опасно употребление на маршруте алкоголя. Связь опьянения и несчастного случая ни у кого не вызывает сомнения. В быту, на производстве, на транспорте люди, неумеренно потребляющие спиртное, всегда стоят ближе других к аварии и травме. Так, согласно статистике, в наших городах около половины травм, полученных на улице, – следствие опьянения пострадавших.

Хотя для туризма специальных наблюдений не предпринималось, небезынтересно привести сообщение на 3-м Международном конгрессе, посвященном безопасности

движения: установлено, что при содержании в крови пьяного водителя свыше 1,5 промилле алкоголя (т.е. если водитель выпьет примерно стакан водки) вероятность несчастного случая возрастет в 128 раз по сравнению с его трезвым коллегой.

Замечено, что даже малые дозы спиртного могут вызвать замедление простой двигательной реакции человека в течение 4 – 5 дней, а сами реакции становятся парадоксальными: слабые раздражители вызывают бурный ответ, а сильные раздражители – слабую реакцию. Это имеет прямое отношение к условиям сложных путешествий. Дело в том, что на спортивных маршрутах, где почти каждый день заполнен увлекательной, а порой рискованной борьбой с природой, обычно не возникает потребности в спиртном.

Несчастные случаи, особенно в несложных походах, часто бывают прямо не связанными с движением по маршруту, преодолением естественных препятствий и устройством походного быта. Около 1/6 всех тяжелых травм происходит во время отдыха на маршруте (например, при купании, играх и т.п.).

Подобное случается обычно из-за несоответствия индивидуального поведения людей в нерабочее время установленным требованиям безопасности. Свободное время путешественника вообще намного тяжелее поддается управлению, чем движение по маршруту. Переложив на сухой язык правил рекомендации по безопасному прохождению топкого болота или навесной переправы, можно рассчитывать, что они будут большинством людей восприняты как реально необходимые для действия. Восприняты так потому, что имеют позитивный характер и отвечают на вопросы, где, что и как надо делать.

Но нельзя всерьез думать о всеобщем соблюдении правил, регулирующих чистый отдых туристов, если эти правила носят характер простого запрета, вроде «не бросайте топоры в деревья». Будучи, безусловно, справедливы сами по себе, такие рекомендации еще не подсказывают виды допустимых игр в свободное время. Больше того, вся воспитательно-разъяснительная работа по обеспечению безопасности зачастую не оказывает желаемого действия, если аргументация, которой она пользуется, имеет негативную окраску.

Соблюдение установленных норм поведения, конечно, очень важно. Но было бы наивно рассчитывать, что это все. Во-первых, невозможно каждый шаг туриста, в том числе и неверный, оговорить каким-то законоположением, а во-вторых, мораль всегда шире права.

Настойчиво требуя дисциплинированности от туристов, нельзя все сводить к простой необходимости выполнять правила, инструкции и положения. Слепая дисциплина и дисциплина «из-под палки» легко дают осечку.

Только упорной разъяснительной и воспитательной работой можно добиться того идеала, когда у всех путешествующих сформируется высокосознательное отношение к своему виду туризма. Только таким путем можно создать органическое единство мер, направленных на безопасность походов, с мерами по повышению массовости и

спортивного мастерства и преодолеть возникающие временами противоречия между этими направлениями в туризме.

Поэтому правильнее говорить о самодисциплине участников путешествий, т.е. о таком поведении, когда человек ведет себя правильно не потому, что боится последствий недисциплинированности или подчиняется принуждению. Нет, он осознает необходимость выполнения правил потому, что они превращаются в его внутреннюю потребность. При умелой воспитательной работе с туристами чувство долга и ответственности за безопасность воспринимаются ими не только как отвлеченные понятия, но и как эмоциональное переживание. Иначе говоря, любое отклонение от требований безопасности на маршруте ощущается как грубое нарушение моральных принципов и причиняет почти физическую боль, какую приносят людям очень сильные отрицательные эмоции.

И, наоборот, при плохо поставленной воспитательной работе, при низкой сознательности и слабом развитии у отдельных членов группы некоторых важных социальных чувств и представлений вся внешняя собранность и дисциплинированность при серьезном испытании рассыпается, как карточный домик. Не сдерживаемые внутренней дисциплиной, долгом, уважением к другим, такие люди под влиянием опасности превращаются в моральных уродов.

Воспитание у туристов самодисциплины и чувства ответственности надо начинать с самого несложного похода. С первых шагов следует добиваться безусловного соблюдения новичком маршрутной дисциплины, серьезного отношения к страховке, высокой требовательности к себе и справедливости к товарищам.

Порядок и безопасность должны быть гарантированы строгим единоначалием, поддерживаемым единой волей коллектива, добровольным подчинением авторитету избранного группой руководителя. Нарушение дисциплины должно рассматриваться не только как несоблюдение порядка, но и как нарушение основной меры безопасности в походе.

10. МЕТОДИКА БЕЗОПАСНОСТЬ В ПЕШИХ ПОХОДАХ

10.1. Техника и тактика пешего туризма

Техника пешего туризма – это правила и приемы преодоления естественных препятствий, встречающихся на маршруте. Она состоит из общей и специальной подготовки. Общая техническая подготовка направлена на овладение двигательными умениями и навыками, специальная – на совершенствование этих навыков в достижении туристского мастерства.

При современных высоких требованиях к пешим самодеятельным походам высших категорий сложности туристам нужно владеть наиболее рациональной техникой. Умение правильно использовать приобретенные технические навыки и приемы позволит быстро и безошибочно преодолевать технически сложные препятствия на пути, не нарушая при этом технику безопасности движения.

Физическая и техническая подготовки туриста взаимосвязаны и развиваются параллельно. Например, невозможно достичь технического мастерства в лазаньях по скалам, не обладая силой и ловкостью, а в движении по бревну – равновесием и т. д. Таким образом, туристская техника постоянно приходит в соответствие с теми физическими качествами, которыми турист обладает на данный момент. В связи с физиологическими особенностями физический уровень развития и техническая подготовка у туристов различные. Поэтому физическая нагрузка для каждого должна быть индивидуальной. Только на этом принципе, с постоянным усложнением выполнения технических приемов туристы достигнут мастерства.

Одним из основных условий успешного овладения туристской техникой является сознательное отношение занимающихся на всех этапах обучения, совершенствование и осмысливание каждого движения в соответствии с индивидуальными способностями. Для обучения туристской технике необходимо использовать лекции, беседы, кинофильмы, участие в соревнованиях, а также и самостоятельную работу по совершенствованию теоретических знаний. Необходимо развивать мышление, приучаться к самоконтролю на тренировках и в походе.

Тактика туризма – это умение выбрать наиболее рациональный и безопасный путь в достижении поставленной цели. Тактика неотделима от физической и технической подготовки. Невозможно тактически верно наметить маршрут, не учитывая реальной физической, технической и волевой подготовки туристов. Выбор тактики необходимо осуществлять одновременно с разработкой и прокладыванием будущей трассы маршрута. Вначале тактический вариант похода решается теоретически. Сюда входит планирование прохождения маршрута с преодолением известных естественных препятствий, исходя из учета опыта и возможностей туристов. Во время разработки маршрута следует учитывать рациональные тактические приемы. Для этого необходимо хорошо знать сложные участки

на маршруте и теоретически представлять, какими способами и средствами они будут преодолеваться.

При изучении тактики маршрута туристы могут использовать различные формы и методы, среди которых устные рассказы, консультации, отчеты, переписка с участниками, которые ранее прошли этот маршрут или знают этот район, просмотр слайдов, видео, работа с информационными источниками, письменными отчетами по этому району, специальной туристской и краеведческой литературой. Тактику для маршрута первопрохождения, когда неизвестны препятствия и другие подробности, нужно разрабатывать, исходя из имеющегося картографического материала с последующими поправками на местности.

Эта работа начинается с составления графика движения по дням, определяются примерные расстояния дневного перехода и места ночлегов. При этом следует учитывать местность, погодные условия и возможные взаимодействия с другими туристскими группами. Составленный план корректируется уже непосредственно на местности.

После определения всех тактических задач, которые будут решаться в пути, составляется графический профиль маршрута (рис. 1). На профиле по горизонтали откладываются отрезки пути с указанием между ними расстояния, намечаются предполагаемые места ночевок, обозначаются сложные участки (болота, марь, места бродов, каньоны, перевалы, вершины и т. д.), указываются способы их прохождения и средства страховки на сложных участках. Профиль маршрута следует привязать к наиболее четким ориентирам (пересечение дорог, устье рек, охотничьи зимовки, каньоны, перевалы, вершины и т. д.). По вертикали профиля маршрута указывается абсолютная высота, а также перепады высот на отдельных участках пути. На графике следует указать краткую легенду о прохождении наиболее сложных мест.

Легенда маршрута	Перепад высот	Путь (км)	День пути	Графическое изображение легенды маршрута
По дороге	200	15	1	
На лодке (оз.Тиберкуль)	0	20	2	
Подъемы, спуски высокотравье	300	16	3	
Заросли, расщелины	400	18	4	
Хребет Покровский, тропа	1100	15	5	
Крутые подъемы, спуски		16	6	
Болото, заросли, буреломы		18		

Рис. 1. Профиль маршрута

На маршруте тактические приемы проводятся непосредственно при прохождении отдельного участка пути с учетом всех его особенностей. Например, на открытых участках местности при движении по дороге или тропе тактика будет одна, на заболоченных участках – другая и т. д.

10.2. Основные правила безопасности при движении на маршруте

Путешествие начинается с момента выхода с рюкзаком из дома. Находясь в транспорте, туристы обязаны соблюдать правила проезда: не стоять в тамбуре без надобности, при посадке и выходе пользоваться передними и задними дверями, не спрыгивать с платформы на железнодорожные пути. При переходе через железнодорожные пути пользоваться переходными мостами, дорожками, туннелями. При подъезде к начальному пункту маршрута или на отдельных его участках запрещается пользоваться услугами неисправного, необорудованного для перевозки людей транспорта.

На маршруте при движении по проезжим дорогам руководитель должен вести группу цепочкой по обочине навстречу идущему транспорту. Категорически запрещается идти по приезжей части, перебегать или переходить дорогу перед близко идущим транспортом. Необходимо помнить, что во время дождя и в гололедицу движение по дороге опасно.

Туристы должны соблюдать правила безопасности при переправе через водные преграды: не допускать переправу людей и груза на необорудованных, неисправных судах, а также перегрузку судов. Во время движения на лодке или других малых судах не переходить с одного места на другое, не перекладывать груз. Спасательные средства должны лежать сверху. Посадку и выход из лодок проводить по установленным правилам. В ненастье и большую волну переправу не производить. Не пользоваться услугами перевозчиков, находящихся в нетрезвом состоянии.

При прохождении через населенные пункты необходимо вести себя с местным населением доброжелательно и корректно, избегая неприятного инцидента. Не допускать в движении лидерства в группе, что может повлечь за собой растягивание участников на маршруте.

Выйдя на туристскую тропу, участникам похода порой приходится преодолевать определенные сложности: густой подлесок, заросли, бурелом, завалы, гари. На их пути попадаются сгнившие деревья, кочкарник, стланик, высокотравье, болота, марь, овраги, распадки, осыпи (мелкая, средняя и крупная), лесистые хребты и т. д. Ранним утром, когда в лесу обильная роса или после дождя эти препятствия представляют собой определенную опасность для пешего туриста. Так, камни, покрытые мхом, корни и поваленные деревья от росы и дождя становятся мокрыми и скользкими. При неосторожном движении может произойти падение, в результате – получение травмы. Поэтому туристы, идущие в это время по лесу, должны быть очень внимательными.

Немаловажным фактором в деле безопасности движения является правильное распределение груза между участниками группы. Непосильный вес рюкзака может привести к быстрому утомлению, отсюда потеря координации и самостраховки, что в свою очередь может вызвать срыв. Поэтому, чтобы не допустить такого явления, необходимо перед выходом на маршрут распределить весь груз между участниками, учитывая силы каждого.

Немаловажную роль в безопасности похода играет скорость движения на маршруте. Для правильной деятельности организма туриста, преодолевающего большие расстояния в течение продолжительного времени, необходимо равномерную работу чередовать с отдыхом. Так, быстрый темп и недостаточный отдых участников может привести к утомляемости, что вызывает потерю внимания и приводит к травматизму. Определяя скорость движения из расчета километража на день, необходимо учитывать препятствия на маршруте, рельеф, нагрузки и состояние участников, метеорологические условия и т. д.

Стартовое движение рекомендуется ежедневно начинать в среднем темпе, чтобы дать возможность организму вработаться. Первые переходы следует делать ровно, без рывков. От перехода к переходу темп движения должен возрастать постепенно, скорость увеличиваться. В то же время скорость движения должна быть приемлема самому слабому участнику группы. Хорошая организация движения обеспечивает ритмичность работы организма, правильную дозировку нагрузки, четкость в действиях группы и безаварийность похода. При необходимости увеличения скорости на отдельных участках пути нужно разгружать уставшего или слабого участника.

Из среднего темп движения должен постепенно увеличиваться, а к концу очередного перехода, за 3 – 5 мин до привала, прийти к начальному, чтобы пульс стал ближе к норме. На скорость движения влияют непредусмотренный и усложненный характер рельефа, сложные участки пути, усталость группы, большая протяженность маршрута и другие причины, которые могут вызвать необходимую корректировку графика движения.

Удобнее двигаться колонной по одному. Направляющий ведет группу, замыкающий ему помогает. Задача первого – выбирать путь, определять направление, ориентироваться, следить за своевременными привалами между переходами. От опыта ведущего во многом зависит выбор наиболее удобного пути. Перед разветвлением троп, изменением направления движения, переходом реки, заболоченными участками, распадками, оврагами ведущий должен остановить группу и получить, указание от руководителя на дальнейшее движение или организацию разведки. На сложном участке пути необходимо организовать страховку. После прохождения сложного участка последним участником ведущий продолжает путь.

Направляющий должен задавать темп при ходьбе, равняясь на слабого. В случае отставания кого-либо из участников следует остановить группу и дождаться отстающего.

Задача замыкающего – не допускать отставания, оказывать помощь туристам, помогать уставшим, своевременно подавать сигнал направляющему о снижении скорости или прекращении движения.

При правильной ходьбе туристы двигаются ритмично, делают шаги примерно одинаковой длины и одной частоты. Скорость передвижения становится постоянной. Ритмичность в ходьбе помогает правильной работе всего организма.

Скорость движения в лесистой местности определяется рельефом, растительностью и наличием троп. При ходьбе по тропам, полянам, лугам (с невысокой травой) оптимальная скорость 4 – 5 км/ч. По лесу без троп, по болотистой местности, склону, стланику, через завалы скорость резко снижается и общий дневной переход составляет всего несколько километров. На маршруте бывают и непредвиденные обстоятельства, когда группа не может преодолеть возникшее препятствие: разлив таежной реки, непроходимость болота. В этом случае приходится искать новые пути обхода, что также влияет на скорость движения. Она снижается в среднем примерно на одну треть, а иногда и больше.

Метеорологические условия являются труднопрогнозируемым фактором, влияющим на изменения графика маршрута. Дожди вынуждают снижать скорость движения и больше уделять внимания страховке. Туман затрудняет выбор безопасного пути, усложняет ориентирование. В неблагоприятную погоду скорость снижается вполовину, а иногда надолго приходится устраивать внеочередной привал. Планируя путешествие в районах с неустойчивым климатом или в межсезонье, необходимо предусматривать резервные дни.

Походы в межсезонье имеют свои положительные и отрицательные стороны. В это время легче преодолевать заболоченные участки, низины, реки, озера, скованные морозом. Однако следует помнить, что в осенний период лед на озерах, реках и болотах еще тонок и не всегда может выдержать вес человека с рюкзаком, поэтому при движении по ним необходимо соблюдать технику безопасности, а если есть возможность, то лучше обойти это место по более безопасному пути.

Характерной чертой походов в межсезонье является неустойчивая, часто холодная погода, осенью раннее выпадение обильного снега затрудняет движение.

Движение по лесу нужно строить с учетом использования троп, тропинок, просек, полян и т. д. По тропе, даже самой заросшей или звериной, идти гораздо легче, чем напрямую – по азимуту. К тому же тропы пролегают так, что встречающиеся на пути препятствия огибают или пересекают в самом удобном для прохождения месте.

Проходя сквозь чащу, следует придерживать ветви, чтобы они не стегали по лицу идущего следом. Двигаться по лесу следует цепочкой с интервалом 3 – 4 м. Первые должны предупреждать голосом об опасных местах: яме, торчащем пне, корне, скользком месте, скрытых промоинах и т. д. Идти по маршруту без тропы надо не спеша, осторожно, выбирая наиболее безопасное место. При таком темпе у туриста, наткнувшегося на какое-либо препятствие, будет меньше вероятности упасть и получить травму. При движении по азимуту рекомендуется просматривать путь возможно дальше, чтобы не оказаться в непроходимой чащобе, в окружении завалов, сильно заросшего, глубокого оврага, распадка или болота и т. д.

На преодоление подобных препятствий уходит много времени и сил, так как туристам приходится подлезать под деревья, проходить по ним, спрыгивать, вновь подниматься, и все эти упражнения они выполняют с рюкзаком за плечами. Особенно рискованно проходить через прогнившие и неустойчиво лежащие деревья, тем более в дождливую погоду, когда они мокрые и скользкие. Если все же группа вынуждена идти по завалу, то при этом следует соблюдать осторожность (оказывать друг другу помощь, использовать в качестве опоры шест и т. д.).

Преодолевая заросшие глубокие распадки, овраги с обрывистыми стенками, заваленные буреломом, камнями, по дну которых нередко текут ручьи, следует выбирать наиболее пологое место спуска и подъема. При крутых, влажных и скользких склонах безопаснее спуск и подъем осуществлять с помощью веревочных перил.

Немало трудностей вызывает прохождение через стланик, который широко распространен в тундровой и среднегорной зонах. Стланик представляет собой заросли стелющегося по земле кустарника с сильной и ветвистой корневой системой. Чаще всего это кедровый, березовый, ивовый и рододендроновый кустарник. Представители этой растительности порой достигают в высоту до трех метров, а в отдельных районах и выше (кроме рододендрона). Прежде чем двигаться сквозь заросли кустарника, следует зрительно наметить путь движения и стараться его придерживаться. В целях предохранения от ссадин и царапин следует надеть плотную одежду с длинными рукавами. Брюки заправить в сапоги или носки так, чтобы не было оголенных мест. Такая мера предосторожности позволит избежать травмы. Если есть возможность обхода этих зарослей, то лучше ею воспользоваться.

10.3. Основные правила безопасности при движении по болоту

Заболоченные участки иногда составляют от 15 и больше процентов туристского маршрута. Немало физических и психических усилий приходится затрачивать на преодоление этого препятствия. Много времени уходит на проведение разведки, организацию страховки.

Болота подразделяются на низинные, верховые и «висячие». Первые образуются в поймах рек, а также за счет зарастания водоемов и питаются в основном грунтовыми водами. Верховые (моховые) чаще встречаются на водоразделах и питаются за счет атмосферных осадков. «Висячие» нередко встречаются в горной местности и расположены на склонах. Они образованы выходом ключей и атмосферными осадками.

Болота классифицируются на проходимые, труднопроходимые и непроходимые. К первым относятся болота, покрытые густой травой вперемежку с осокой. В сухое время года по ним можно проехать.

Труднопроходимое болото покрыто мхом, среди которого встречается вода, растет трава пушица, густой кустарник ивы, ольхи, березы. Продвигаться по нему приходится в одиночку по мшистым полоскам и грядам, поросшим невысокими кустами.

Болото непроходимое или почти непроходимое покрыто камышом или по нему плавает травяной покров. Проходить его нужно обязательно с разведкой. Один или два туриста с облегченными рюкзаками или без них выбирают наиболее безопасный путь. Все участники, независимо первый или последний, должны иметь шесты, которые держат в руках в горизонтальном положении. Ведущий проводит группу от одного до другого ориентира. Дойдя до намеченной точки, группа выбирает следующий ориентир и продвигается дальше.

Движение по труднопроходимому болоту должно осуществляться цепочкой с интервалом в 4 – 5 м, след в след, если путь проходит не по сплавине. Шаг ставить мягко, без рывков и резких движений. Путь безопаснее прокладывать по кочкам, около кустов и стволов деревьев. Опасность провалиться в этом случае незначительна, так как под слоем ила лежит обычно твердый грунт. При ходьбе по кочкам ногу следует ставить на середину, всей ступней и при этом плавно переносить тело без скачков, сохраняя равновесие. Для поддержания равновесия нужно опираться на шест. Сложнее идти по высоким кочкам. В этом случае для страховки и опоры несколько вперед выставляется шест, на который идущий опирается и последовательно плавно переносит тяжесть тела с одной ноги на другую. Большой ошибкой является перепрыгивание с кочки на кочку. Из-за их неустойчивости при прыжке теряется равновесие, что влечет за собой падение и травмы.

Опаснее всего на болоте зарастающие водоемы, поверхность которых покрыта ярко зеленой травой. Это топь. Она почти непроходима. Поэтому топкие места рекомендуется обходить. Если в силу необходимости (далекого и сложного обхода) группа все же вынуждена идти через топь, то следует предпринять все меры безопасности. Прежде чем ступить на участок сплавины, нужно наметить путь движения. Сплавина может выдержать человека с рюкзаком, но колеблется под ногами идущего. В целях безопасности двигаться по такому участку болота следует по одному с интервалом 5 – 7 м. Во избежание разрыва сплавины участникам не следует идти след в след. Встретившиеся на пути участки воды нужно обходить, это «окно» – разрыв сплавины или слой, где она очень тонкая. Мочажины – ямы с болотной водой также следует обходить.

Для страховки туристы постоянно должны держать наготове шест в горизонтальном положении. Упавшему в трясину необходимо быстро подтянуть шест к себе и лечь на него грудью. Если он сам не в состоянии подняться, то ему не следует производить лишних движений, чтобы еще больше не порвать сплавину. В этом положении нельзя допускать резких и судорожных движений и терять самообладание. Помощь упавшему должна оказываться быстро, без суеты и в то же время осторожно. Вначале следует загатить ближайшее от него место шестами и ветками. Затем осторожно подобраться к нему, помочь сиять рюкзак и выбраться.

Мочажины глубиной до 50 см и более лучше проходить по жердям, которые последовательно укладываются по направлению движения. Последовательность укладки жердей состоит в том, что по мере их освобождения они передаются вперед. Таким образом, прокладывая гать, группа продвигается вперед.

Если разведка установила, что участок болота имеет под слоем воды твердый грунт, то можно двигаться вперед след в след за ведущим. Движение в любом случае должно осуществляться плавно, страховка шестом обязательна.

При движении по болоту нужно постоянно следить за направлением, отмечать ориентиры, ставить «вешки», привязывая к ним небольшие кусочки материи или бинта. Маркировка пути может также пригодиться при возвращении обратно, в случае невозможности дальнейшего движения вперед.

Проходить болото нужно в обуви и одежде. При этом брюки должны быть заправлены, чтобы они не цеплялись и не мешали ходьбе. Снаряжение, продукты и одежда должны быть уложены в полиэтиленовый мешок в середину рюкзака.

И еще одно условие нужно иметь в виду. Прежде чем преодолевать болото, необходимо по возможности больше о нем узнать: где самые топкие места, возможность их обхода, где сухие места (островки) на случай непредвиденной остановки и т. д.

В межсезонье (особенно осенью) пешие маршруты нередко проходят по болоту, скованному морозом. Если лед держит человека с рюкзаком, то по нему идти довольно легко. Но иногда рано выпавший снег задерживает промерзание болота. Оно покрывается тонкой ледяной коркой, в этом случае движение по нему опасно. Меры безопасности в пути через болото в межсезонье те же, что и в летний период.

Первыми замерзают травянистые болота сплошным крепким льдом. Моховые и кочковатые замерзают медленно и неравномерно. Болота, покрытые кустарниковой порослью (ивы, ольшаника), замерзают последними. Наиболее характерные ошибки:

- ходьба по болоту без разведки;

- несоблюдение техники безопасности;

- неверная тактика движения;

- отсутствие ориентиров;

- быстрый темп, резкие движения;

- неиспользование шестов и их непрочность;

- несоблюдение дистанции между участниками группы;

- небрежно подогнанное снаряжение (не заправлены брюки, неплотно сидит на ноге обувь), не были расслаблены лямки рюкзака.

10.4. Основные правила безопасности при преодолении водных препятствий

Водные преграды часто встречаются на пути пеших туристов и являются одним из основных препятствий на маршруте. Преодоление их требует от туристов знаний, накопленных в предыдущих походах, здравого смысла, спокойствия в принятии верного решения. Поспешность, недооценка опасности, неумение навести переправу могут привести к тяжелым последствиям.

Водные преграды условно классифицируются по следующей схеме (рис. 2).

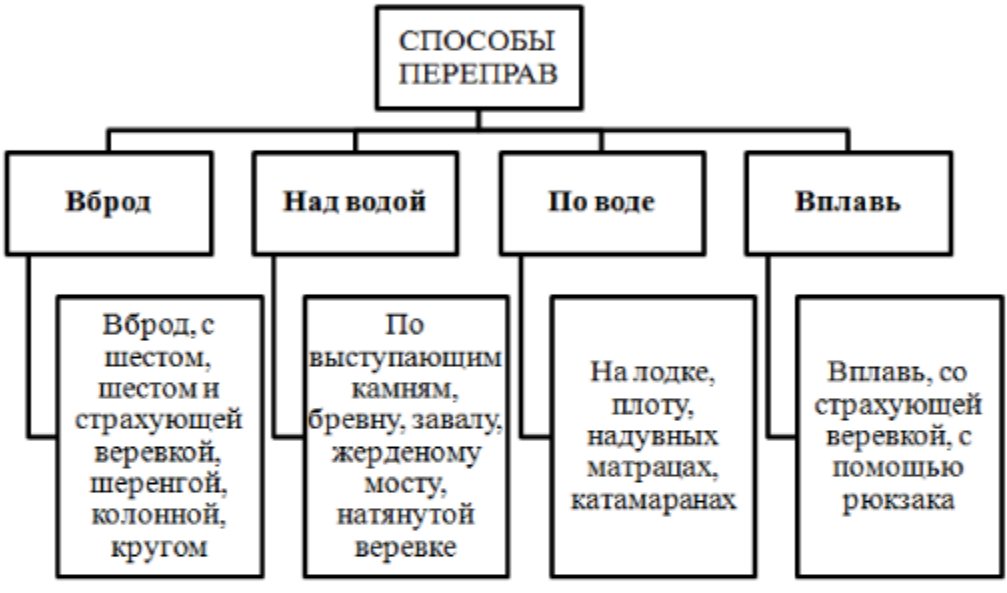

Рис. 2. Способы переправ

Прохождение реки вброд – наиболее частый вид переправы.

Основным условием форсирования реки является выбор места брода. Внешние признаки брода: расширение реки на прямом ее участке, рябь на поверхности воды, плесы, отмели, перекаты, островки, тропы и дороги, спускающиеся к реке. Исключение составляют равнинные реки. Здесь при выборе брода необходимо установить отсутствие омутов, глубоких ям, ила, тины, коряг, затопленных деревьев и других предметов, которые, при осуществлении переправы могут вызвать серьезные осложнения.

Значительно труднее по внешним признакам определить место брода на горной реке. В этом случае следует приступить к обследованию общего характера реки: определить ширину русла, возможную глубину, состояние дна и скорость течения. Затем выбирать место подхода и условное место выхода на противоположный берег. Для обеспечения безопасности наметить места постов перехвата; определить наличие местных

переправочных средств, количество специального снаряжения (основные и вспомогательные веревки, карабины и обвязки) для наведения переправы и организации страховки, численный состав группы, ее физическое и психологическое состояние, техническую подготовку. Только после этого определяют тактику преодоления водного препятствия.

При определении препятствия необходимо учитывать время года и суток, а также метеорологическую обстановку (ливневые дожди, снежные заряды, буря, бурное таяние снега и ледников, резкое снижение температуры, высокий уровень воды).

После выбора места переправы определяют скорость течения реки. Прохождение горной реки вброд рекомендуется при следующей глубине: скорость течения до 1 м/с, глубина не более 0,9 м; 2 м/с – максимально 0,7 м; более 2 м/с – до 0,5 м. При скорости течения свыше 3 – 4 м/с переходить реку вброд опасно.

По характеру реки течение классифицируется на слабое – до 0,5 м/с, среднее от 0,5 до 1 м/с, быстрое от 1 до 2 м/с и очень быстрое – свыше 2 м/с. Определение скорости течения проводится двумя участниками. Один из них отходит вверх по течению на 10 м и по команде бросает в воду небольшую щепку сухого дерева, другой, стоящий ниже, засекает время прохождения предмета до отметки. Пройденный щепкой отрезок пути делят на время его прохождения (например, 10 м:6 с = 2 м/с скорость течения).

Места переправы можно классифицировать следующим образом: непроходимые, труднопроходимые и проходимые.

Непроходимые участки реки характеризуются недоступностью подхода к водной преграде: отвесные или крутые склоны, камнепады, каньоны, множество глубоких проток, сильно заболоченные, вязкие, илистые берега и дно реки, ямы и водовороты. Река имеет большую ширину, глубину и сильное течение.

Признаки труднопроходимых водных участков – широкая пойма реки, сильное течение, низкие заболоченные или крутые берега. Неблагоприятные метеорологические условия (дождь, снег) влияют на прохождение водных преград.

Проходимые реки имеют небольшую глубину и среднее течение, преодолеваются вброд в одиночку, парами и небольшими группами.

После выбора места брода и определения скорости течения приступают к проведению разведки. Она осуществляется одним из участников группы с обязательной страховкой, в качестве которой может быть прочный шест (палка) длиной 2 – 2,5 м. Переправляющийся начинает двигаться несколько под углом к течению, опираясь на шест. При очередном передвижении его переставляют сверху по течению (напором воды он будет прижиматься ко дну). Ставить шест вниз по течению и опираться на него – грубая ошибка. В таком положении он не является страхующим средством, его легко может сбросить течением, после чего последует неминуемая потеря равновесия и может произойти падение в воду,

При осуществлении разведки и последующих переходах ниже по течению в 20 – 30 м следует выставлять пост перехвата (на случай сноса течением переходящего). На 100 м от места переправы вниз по течению русло реки должно быть свободным от выступающих камней, поваленных деревьев и других предметов, которые могут причинить травму упавшему в воду.

Первым реку переходит наиболее опытный и физически сильный участник. После того, как он вышел на берег, переходят поочередно все остальные участники. В целях безопасности переход реки вброд рекомендуется осуществлять в одном месте и по одному пути. Самовольный выбор места брода недопустим.

При переходе реки вброд, равнинной или горной, первый должен пройти без рюкзака, в обуви. Переходящий должен уметь хорошо плавать. Турист, который перешел реку первым, должен быть готовым к оказанию помощи своим товарищам. Если кто-то из участников не очень уверен в преодолении водной преграды, его необходимо подстраховать, выделив ему в помощь более опытного участника.

На сложном участке реки помимо шеста переправляющийся пользуется страховочной веревкой. Страховка первого осуществляется основной и вспомогательной веревками, которые со стороны груди пристегиваются карабином к грудной обвязке. При движении страховочные веревки находятся под некоторым углом относительно одна другой – основная сверху по течению, вспомогательная – ниже. Каждую веревку удерживают два туриста и, по мере надобности, выдают. При срыве направляющего основная веревка не выбирается, а лишь удерживается или слегка выдается. Подтягивание упавшего к берегу осуществляется вспомогательной веревкой.

После переправы реки первым основная веревка закрепляется за надежный предмет и натягивается страхующими на уровне груди туриста. Тем самым веревка служит в качестве перил, при помощи которых осуществляется безопасность дальнейшей переправы. Движение производится приставными шагами, держась руками за натянутые перила, лицом навстречу течению. При сильном течении на переправе, прежде чем начать движение, турист прикрепляется к перилам (основной веревке) карабином или страховочной петлей, находящейся на его грудной обвязке (со стороны груди); Последний участник отвязывает веревку и прикрепляется к ней. Вспомогательная и основная веревки закрепляются карабином со стороны груди. Опираясь на шест, он переправляется через реку.

Переправа вброд через сложные реки может осуществляться парами и шеренгой. Этот способ заключается в следующем: два или три-пять человек, крепко обнявшись за плечи, двигаются несколько против течения. Безопасность такой переправы зависит от согласованности движений переправляющихся. В момент, когда один делает шаг, другой его поддерживает. При очередном движении нужно найти удобное место для ноги, чтобы она не скользила. Движение желательно осуществлять приставными шагами. Для улучшения страховки первый, идущий в шеренге, опирается на шест.

При переправе кругом переправляющиеся, крепко обнявшись за плечи, образуют круг и передвигаются вращением против часовой стрелки.

Для перехода реки вброд можно пользоваться и другим способом переправы – колонной, который заключается в следующем. Группа выстраивается на берегу вдоль реки, в затылок друг другу. Впереди встает самый сильный участник с шестом в руках. За ним – второй, не уступающий по силе первому. В середину встают менее сильные и малоопытные члены группы. Туристы обеими руками крепко держат друг друга. Колонна, по команде первого, приставными шагами входит в воду, лицом навстречу течению. Основную силу напора воды принимает на себя первый. Он с силой опирается на шест, выставленный вперед-вверх по течению. Второй в колонне удерживает первого за пояс, придавливая его вниз, не давая возможности потоку опрокинуть ведущего, и т. д. каждый страхует впереди стоящего. Колонна медленно приставными шагами переходит реку. Командует движением колонны ведущий. При этом способе переправы требуется четкое взаимодействие движений всех членов группы.

Значительно осложняется прохождение брода в период проведения походов в межсезонье. Это обусловлено неблагоприятной погодной обстановкой, скоростью течения, подъемом и низкой температурой воды.

Основные правила безопасности при переправе вброд:

- при выборе места переправы необходимо учитывать подход к реке, состояние русла, глубину и силу течения, время суток и климатические условия, наличие необходимого специального снаряжения, а также необходимо проводить разведку с обязательной страховкой;

- реку переходить в месте, выбранном разведкой. Самостоятельно переправляться в других местах запрещается;

- при переправе с организацией веревочных перил двигаться сбоку перил, ниже по течению, приставными шагами; для самостраховки петли со схватывающими узлами не применять. Прикрепляться к веревочным перилам только с помощью карабина, через грудную обвязку или петли от нее;

- при движении шеренгой, кругом, колонной захват друг друга за плечи должен быть прочный;

- для страховки ниже по течению обязательно выставлять посты перехвата;

- переправу через реку вброд в любой период года обязательно осуществлять в одежде и обуви.

Переправа над водой

Небольшие реки, горные потоки иногда можно преодолевать перепрыгиванием, но без рюкзака, чтобы не получить травму ноги (растяжение, вывих и т. п.). В этом случае следует

пользоваться страховкой на шест. Шест ставится посередине водного препятствия, вверх по течению. Оперевшись на него, нужно оттолкнуться от берега и перепрыгнуть на противоположный берег. Можно осуществить страховку при помощи веревочных перил или шеста, использованного в виде перил.

Возможна переправа неглубоких рек по выступающим камням, если они расположены в шаге или на расстоянии небольшого прыжка, который можно совершить с места (с рюкзаком или без него). Но прежде чем воспользоваться этим способом, необходимо убедиться в их устойчивости. Для страховки рекомендуется использовать шест или натянутые веревочные перила. Если камни неустойчивые, мокрые и при прохождении по ним возникает малейшая опасность падения, следует отказаться от этого способа переправы, заменив его более безопасным.

Переправа по бревну или дереву наиболее удобна и безопасна. Она наводится в тех случаях, когда невозможно переправляться вброд из-за катящихся по дну камням, большой скорости течения, низкой температуры воды, значительной глубины и т. д. В том случае подбирается наиболее узкое место реки с несколько приподнятыми берегами, чтобы вода не заливала переправу. Бревно (дерево) должно быть длиннее ширины русла реки на 3 – 4 м. Сучья надо тщательно срубить. Бревно укладывается перпендикулярно руслу и укрепляется с обеих сторон.

Это рекомендуется делать в следующем порядке: со стороны берега, с которого предполагается наводить переправу, выкапывается уголком ямка. В него упирается комлем приготовленное бревно. Затем к верхушке крепится схватывающим узлом веревка так, чтобы оставались два одинаковых конца, за которые берутся равное количество туристов с обеих сторон и начинают медленно поднимать бревно на 40 – 50 град. Когда оно будет поднято на нужную высоту, его разворачивают перпендикулярно противоположному берегу. Затем также медленно начинают опускать в намеченную точку на противоположном берегу. По уложенному бревну проходит налегке первый турист. Если необходимо, закрепляет для устойчивости его верхушку. Веревку, на которой опускали бревно, перевязывают на нужную высоту, используя ее в качестве перил.

Рекомендуется и другой способ укладки бревна – выдвижением. Он состоит в следующем. Подбирается необходимой длины ствол дерева, очищается от сучьев и кладется на катки вблизи берега концом, направленным на противоположную сторону. Чтобы бревно не опрокинулось вперед, к комелю привязывают тяжелые предметы для противовеса, а со стороны верхушки прорезывается основная веревка, как в способе, описанном выше. С обеих сторон вбиваются рогулины высотой около 1,5 м, через которые пропускаются веревки. Веревки с каждой стороны держат по два участника. Другие со стороны комеля начинают подавать бревно вперед, страхующие при этом выдают веревку. После того как бревно ляжет на противоположную сторону, по нему проходит первый участник, держась за веревки. Перейдя на противоположный берег, он укрепляет бревно, перевязывает перила на нужную высоту. Только после этого участники, держась за перила, по одному переходят на противоположную сторону. Если бревно тонкое, мокрое и по нему сложно

передвигаться, для устойчивости нужно сделать зарубки. По сырому бревну возможна переправа сидя или на коленях.

Другой способ наведения переправы состоит в следующем. На нешироком участке реки, где намечается завести переправу, подбирается дерево вблизи воды, и его валят так, чтобы оно перекрыло русло. Первый переправляется без рюкзака, придерживаясь толстых сучьев, мешающие прохождение сучья срубает. На противоположном берегу дерево укрепляет, чтобы его не снесло. Если при такой переправе возникает малейшая опасность падения, необходимо натянуть веревочные перила. Последним переправляется самый опытный турист. Он перевязывает веревки так, чтобы их можно было выдернуть с другого берега и переходит сам.

На нешироких участках реки для страховки перекидывают жердь, которая служит в качестве перил. Она закрепляется на берегу или ее держат туристы с одной и другой сторон. При переходе можно использовать шест в качестве страхующей опоры, который ставят против течения. Этим способом в целях охраны природы следует пользоваться только в крайнем случае.

Переправа по естественному завалу. В таежной местности нередко на реках встречаются завалы, которыми можно воспользоваться при переходе на другой берег. Но прежде чем переходить по завалу, необходимо проверить устойчивость бревен. Прочность завала проверяет один из туристов. Он без рюкзака переходят на противоположный берег и определяет устойчивость и прочность завала. Последующие переходят завал по одному или по двое.

Переправа по клади. Этот способ переправы используется на нешироких, но глубоких ручьях, протоках, через каньоны и трещины, переход через которые связан с опасностью для участников. Наведение такой переправы технически несложно. Через препятствие укладывается несколько нетолстых бревен. Чтобы при ходьбе по ним бревна не разъезжались, их следует закрепить (связать репшнуром). Для безопасности прохождения по клади натягиваются одинарные или двойные веревочные перила, которые можно заменить тонкими, прочными жердями, укрепив их на берегу, или их держат туристы. В качестве страхующей опоры также можно использовать 3—5-метровый шест, который ставится под углом вверх по течению. После перехода на противоположный берег он передается следующему.

Переправа по жердевому мосту организуется через неширокие русла рек. Висячий мост предварительно собирается на берегу из трех основных веревок и тонкого бревна. Длина петель, поддерживающих бревно, должна быть такой, чтобы перила оказались под руками идущего по переправе. Когда приготовления с мостом закончены, на другой берег со страхующей веревкой переходят один или два участника. К страхующей веревке привязываются петли. Переправившись на противоположный берег, туристы перетягивают на свою сторону перила моста и прочно их закрепляют. Мост следует укрепить так, чтобы во время перехода по нему он не касался воды и не раскачивался.

Для наведения переправ через водные преграды следует избегать валки живых деревьев. В лесной местности достаточно поваленных деревьев, которые могут быть использованы при наведении переправы. Однако, прежде чем остановить свой выбор на одном из них, необходимо проверить его прочность на берегу.

По натянутой веревке (или тросу) переправа осуществляется через бурную и глубокую реку. Для наведения навесной переправы одному из туристов нужно пройти реку вброд на страхующей веревке и закрепить ее конец на берегу. Можно использовать прием перебрасывания веревки с предметом с целью захлестывания ее за определенную опору (дерево, кусты, выступ скалы и т. д.), если русло реки узкое. Закрепив таким способом веревку, прежде чем по ней переправляться, необходимо испробовать ее прочность и надежность. После этого один участник переправляется на другой берег и надежно закрепляет конец веревки, второй конец также прочно закрепляется. Веревка для навесной переправы натягивается под небольшим углом к противоположному берегу со стороны, где находится группа. Для безопасности переправы натягивается дополнительно еще одна страховочная основная веревка.

Переправляясь, участник пристегивается к двум веревкам карабинами от грудной обвязки и беседки. Если веревки сильно наклонены к противоположному берегу и имеется опасность получения травмы, переправа людей должна осуществляться ногами вперед. Если натянутые веревки имеют небольшой угол уклона или провиса, то переправа осуществляется головой вперед. Это удобно еще и тем, что переправляющийся может помогать себе в передвижении руками. Движение по переправе осуществляется в горизонтальном положении за счет своего веса, иногда с помощью вспомогательной веревки, которая пристегивается к карабинам, на которых переправляется турист. Помощь осуществляется с берега по направлению движения вытягиванием за вспомогательную веревку.

Рюкзаки нужно переправлять отдельно по одному или несколько штук. Самый опытный участник перевязывает веревки так, чтобы их можно было выдернуть с другого берега, и после этого последним покидает берег.

Для переправы в пеших походах можно применять стальной 4-миллиметровый трос вместо основной веревки. Преимущество троса велико. Он сильно не провисает, выше прочность.

Переправа по снежным и ледовым «мостам». Снежные мосты обычно образуются в конусе выноса в долину зимней или весенней лавины. Сквозь толщу снега поток пробивает себе туннель. Летом такие мосты сильно подтаивают, но они еще достаточно прочны, чтобы по ним перейти на противоположную сторону. При переходе по снежному мосту следует предпринимать все необходимые меры безопасности. Прежде всего, следует проверить его прочность. С этой целью один из участников на страховке с ледорубом, без рюкзака осторожно идет по мосту и зондирует перед собой снег. После перехода первого веревка, которой он страховался, крепится на противоположном берегу, образуя перила. Если снежный мост непрочен, его следует преодолевать ползком. Для

безопасности сложные участки рекомендуется проходить в связке по 2 – 3 человека, след в след. В самых крайних случаях непрочный снежный мост можно преодолевать прыжком, если есть полная гарантия, что во время толчка и приземления под участником не обрушится кровля моста и он сможет вовремя затормозить на снегу.

Ледовые мосты – участки с открытыми или забитыми снегом трещинами следует проходить с обязательной разведкой и страховкой. Движение по льду должно проходить в туристской обуви на подошве «Вибрам». На отдельных, более крутых участках, для страховки применять кошки.

Встретившиеся на пути мелкие трещины следует перешагивать, широкие – обходить. Трещины шириной до 2 м можно преодолевать прыжком без рюкзака, но обязательно со страховкой – основной веревкой через плечо или поясницу. Страхующий должен находиться не ближе 10 – 15 м от края трещины с удобной опорой. Прыгать на лед в кошках нежелательно, так как можно зацепиться, потерять равновесие и упасть. Если все же прыжок вынужден будет производиться в кошках, то нужно выбрать место, чтобы приземлиться на снег. Перед прыжком нужно тщательно проверить прочность краев трещины. Когда на противоположной стороне будут три-четыре человека, им можно перебросить рюкзаки за лямки, пристегнув их карабином к вспомогательной веревке.

Переправа по льду через водоемы и реки. Перед выходом группы на лед необходимо проверить его состояние, затем предпринять все необходимые меры безопасности: ослабить лямки рюкзака, установить дистанцию между участниками 5 – 7 м и выдерживать ее до выхода на противоположный берег. С выходом на лед держать наготове веревку, а каждому участнику иметь шест.

При ходьбе по льду следует установить порядок движения. Первым идет опытный турист с облегченным рюкзаком или без него. Его задача – выбирать безопасный путь. Участники должны прекратить разговоры и все внимание сосредоточить на безопасности передвижения. Идти всем по одному следу.

В случае падения в воду необходимо быстро организовать помощь. Прежде всего, прекратить движение, снять рюкзаки и выполнять указания руководителя. Упавшему в воду необходимо кинуть конец веревки и с ее помощью подтянуть его к краю полыни. Затем помочь пострадавшему выбраться на лед. Если он самостоятельно не может выйти из воды, то следует подобраться к нему ползком, продвигая перед собой шесты. Создав из шестов опору с двух сторон, начать подъем его из воды, сняв с него рюкзак. Выход из воды на лед нужно осуществлять ползком, опираясь на шесты, с одновременным подтягиванием веревкой. Не следует сразу становиться на колени или вставать. Лед может не выдержать и обломиться. Пострадавшему необходимо помочь быстро добраться до ближайшего берега. Все действия должны быть согласованы. С выходом на берег нужно немедленно разжечь костер, раздеть и растереть пострадавшего, надеть на него сухую одежду, напоить горячим чаем, уложить в спальный мешок, дать успокаивающее средство, чтобы снять стрессовое состояние. Если через некоторое время самочувствие

участника не восстановится, то следует сойти с маршрута и выйти к ближайшему населенному пункту для оказания профессиональной медицинской помощи.

Основные правила безопасности при переправе над водой:

- при использовании шестов, жердей в качестве опоры и перил необходимо проверить их прочность;

- при переправе по бревну, завалу необходимо проверить устойчивость и надежность переправы;

- по мокрым и гонким бревнам проходить с обязательной страховкой;

- на завале быть осторожным, проверять его прочность;

- переправляться там, где решила группа;

- при переходе через снежный мост необходимо убедиться в его прочности;

- ходить по льду нужно только в туристской обуви, при крутизне 15 – 20° – в кошках;

- не стоять и не приближаться к краю трещины без страховки;

- переходить трещины, забитые снегом, только после их проверки;

- страхующий должен внимательно следить за действиями партнера и своевременно выдавать или выбирать веревку, не допускать большого ее провисания, работать в рукавицах;

- прыжок через трещину производить только в том случае, если уверен, что перепрыгнешь;

- передвигаться по навесной переправе только по одному и с надежной страховкой;

- переходить водоемы, озера, реки по льду в туман, дождь, пургу недопустимо;

- осенью и весной, когда на водоемах, озерах и реках недостаточно прочный лед, переходить только при соблюдении правил безопасности;

- в аварийной обстановке действия должны быть быстрые и уверенные.

Переправа по воде

Для переправы через водные преграды рекомендуется пользоваться лодками и байдарками. Загрузка лодки (байдарки) должна быть равномерной. Рюкзаки укладываются невысоко, в средней части. Размещать членов группы следует так, чтобы корма была ниже носовой части. При переправе соблюдать правила безопасности.

Для переправы можно использовать надувные матрацы. Из двух соединенных между собой матрацев и нескольких палок для жесткости связывается плот. Грузоподъемность

такого плота до 150 кг. Один конец вспомогательной веревки прикрепляется к плоту, другой находится на берегу у группы, которая осуществляет им страховку. Первый, достигнув берега, привязывает еще один конец веревки с другой стороны плота. В дальнейшем плот веревками перетягивается поочередно с одного берега на другой (паромная система).

Можно использовать и другой способ передвижения парома. Между берегами натягивается основная веревка. К ней пристегиваются карабином, который привязан к короткому концу (около 1 м) репшнура, идущего от плота. Плот двигается за счет течения. Вещи следует располагать равномерно и привязывать. В целях безопасности переправляться следует по одному.

Для переправы также можно пользоваться деревянными саликами, но, если группа планирует прохождение сложной переправы, рекомендуется брать с собой разборный катамаран. Катамаран состоит из двух одинаковых легких гондол, в которые вкладывают шесть-восемь надувных волейбольных камер. Две гондолы и несколько реек (сучков) соединяют между собой и получается надувной плот. Дальше переправа проходит, как описано выше.

В очень редких случаях переправа осуществляется на лошадях. При этом способе переправы глубина брода не должна превышать 1,3 м при скорости течения до 2 м/с, глубина 0,8 м при скорости течения до 3 – 4 м/с. При переправе верхом давать лошади некоторую свободу в выборе пути. Если осуществляется *групповое преодоление брода верхом* через быструю реку, сильных лошадей нужно ставить несколько выше по течению, чтобы они принимали силу течения на себя. При малом количестве лошадей переправа группы осуществляется челноком. Возможен и другой способ переправы, когда переправляющиеся переходят реку вброд или плывут рядом с лошадью, придерживаясь руками стремя. Перед переправой рюкзаков содержимое внутри их нужно переложить в полиэтиленовый вкладыш. Переправа верхом с рюкзаком недопустима.

Основные правила переправы по воде:

- запрещается переправа в штормовую погоду;

- не перегружать судно людьми и грузом;

- при переправе на матрацах, катамаране, салике вначале проверить надежность соединения и грузоподъемность, ниже по течению выставить посты перехвата;

- переправляться верхом на лошади только по одному;

- способом преодоления реки вплавь вместе с лошадью могут пользоваться только хорошо умеющие плавать.

Переправа вплавь

Этот вид переправы рекомендуется применять в горно-таежном пешем походе только в том случае, если невозможно применить другие виды. Им пользуются редко из-за низкой температуры воды, сильного течения, часто загроможденного русла реки.

Один из участников, обвязавшись вспомогательной веревкой, переправляется вплавь, вытягивает с помощью вспомогательной основную веревку и закрепляет ее на противоположном берегу. Оставшиеся туристы натягивают и закрепляют веревку (трос) на своем берегу. Затем следует переправлять людей и рюкзаки одним из приемлемых для этого участка способом.

Основные требования этого вида переправы следующие: первый переправляющийся должен хорошо плавать, быть физически крепким, так как ему придется затрачивать большие усилия в преодолении потока и сопротивления страхующей веревки. Необходимо организовать пост перехвата ниже по течению. Туристы, не занятые страховкой, должны быть готовы оказать помощь, если кого-нибудь снесет течением.

Переправляться вплавь через равнинную реку несколько проще, так как температура воды выше, а скорость течения минимальная, но здесь могут быть и свои сложности: большая глубина, наличие омутов, топляка, коряг и т. п. Это необходимо учитывать при наведении переправы и обязательно соблюдать меры безопасности.

Если уровень воды выше обычного, бурное течение, отсутствует необходимое снаряжение, преодоление водной преграды в данном месте вызывает сомнение, грозит опасностью для жизни туристов, следует искать другое место для переправы. Если приемлемого по силам участников места переправы не будет найдено, нужно отказаться от прохождения водной преграды и заканчивать маршрут по запасному варианту или сойти с него.

Можно преодолевать водную преграду вплавь с рюкзаком. Для этого содержимое рюкзака укладывается в полиэтиленовый мешок, прочно завязывается и затягивается лямками рюкзака. Турист, придерживая одной рукой рюкзак, а другой загребая, переправляется на противоположный берег.

Переправу вплавь рекомендуется применять только опытным, схоженным туристским группам, которые отрабатывали этот способ переправы в тренировочных походах.

10.5. Основные правила безопасности при преодолении горных склонов

На маршрутах в среднегорье туристам приходится преодолевать сложные участки горного рельефа. Горные склоны можно разделить на следующие виды: лесисто-травянистые, осыпные, скальные, снежно-ледовые.

Лесисто-травянистые склоны

Лесистые склоны характерны для горно-таежного маршрута. На склонах, поросших тайгой, на пути туристов встречается много сложных препятствии: поваленные сгнившие деревья, корневища, камни, покрытые мхом, скрытые ямы, промоины и т. п., поэтому нужно быть очень внимательным. При неожиданном столкновении с препятствием происходит потеря равновесия – падение, которое также может произойти в результате утомляемости или в сложной метеорологической обстановке. Для самостраховки необходимо иметь альпеншток. Туристы должны оказывать взаимную помощь, что обеспечивает безопасное прохождение склона.

Склоны, покрытые кустарником. Движение сквозь кустарниковые заросли связано с большими физическими трудностями. В том случае, когда низкорослый кустарник встречается на большой площади и обойти его не представляется возможным, следует наметить путь движения по зарослям через прогалины и лужайки. Двигаться сквозь кустарник нужно колонной, придерживаясь установленной дистанции. Необходимо обращать внимание на переплетенную корневую систему, камни, скрытые промоины и т. п. Идти по зарослям нужно в прочной обуви и одежде, которая закрывала бы все части тела.

Травянистые склоны бывают с высокой и низкой травой. По склону с высокой травой подниматься и особенно спускаться следует, не спеша и внимательно, так как она скрывает рельеф. Под ногами часто встречаются протоки, ямы, стволы деревьев, камни, о которые можно споткнуться.

Не менее сложными являются крутые склоны с низкой травой. Особенно они коварны, когда трава мокрая, так как возможность падения увеличивается и возникает опасность получения травмы. Упавшего, если он сразу не остановит свое скольжение вниз, может выбросить на камни, скалы, обрыв, что повлечет за собой тяжелые последствия. При подъеме и спуске нужно придерживаться установленной дистанции, чтобы находящийся выше участник в случае падения не смог сбить ниже идущего, ледоруб (альпеншток) держать в положении страховки. При падении необходимо предпринять меры к самозадержанию путем разворота тела лицом к склону и торможения ледорубом (альпенштоком). На отдельных, особо сложных участках рекомендуется организовать веревочные перила.

Осыпные склоны

Осыпные склоны состоят из мягких размывающихся пород. Подъем и спуск по ним надо проводить со страховкой. Подъем осуществляется друг за другом. По возможности для ног выбирают более устойчивое положение. При спуске следует остерегаться движения за собой породы. Сыпучие склоны особенно сложны в прохождении после дождя, выпавшего снега. Неустойчивая поверхность может привести к падению со скольжением вниз.

При большой крутизне туристы должны применять самостраховку и групповую страховку.

Склоны с мелкой осыпью. Двигаться по мелкой осыпи нужно колонной наискось или серпантином с маленьким интервалом между участниками. Все должны быть внимательны и соблюдать осторожность, чтобы не вызвать камнепада, для самостраховки пользоваться ледорубом (альпенштоком). На крутых участках для безопасности прохождения навешиваются перила.

Склоны со средней осыпью. При подъемах и спусках по средней осыпи необходимо избегать резких движений, идти осторожно, не вызывая камнепада. Ледорубом пользоваться не рекомендуется, так как опора на него ненадежная, к тому же им можно нечаянно столкнуть непрочно лежащий камень. Способ движения серпантином лучше не применять, чтобы случайно сорвавшийся камень не явился причиной несчастного случая.

Склоны с крупной осыпью. Крупные обломки скал создают обманчивую видимость, что плотно лежат на склоне и по ним можно легко подниматься и опускаться. Некоторые из них еле держатся, и стоит на такой камень встать, как он приходит в движение. От неожиданности турист теряет равновесие и падает, что влечет за собой серьезную травму. Увеличивается опасность ходьбы по крупной осыпи, покрытой мхом и наклонными обломками, а также вовремя или после дождя, снега, когда осыпь становится наиболее скользкой и малоустойчивой.

При движении необходимо быть внимательным и соблюдать осторожность. Прежде чем наступить на очередной обломок, нужно убедиться в его устойчивости. Безопаснее наступать на конец камня ближе к склону.

Скально-плиточные склоны являются одним из сложных горных рельефов. Преодоление такого участка связано не только с физическими и техническими трудностями, но и с психологическим состоянием группы. Следует знать, что двигаться по наклонной плите тяжелее, устойчивость ее меньше, вероятность потери равновесия возрастает. Движение по скальному склону, где плиты имеют большой угол наклона и плохую связь между собой, особенно опасно. При плохой метеорологической обстановке они становятся практически непроходимыми. Подъем, движение, спуск по такому склону требуют особой осторожности и принятия всех мер безопасности (навешивание надежных вертикальных и горизонтальных перил).

Скальные склоны

Прежде чем приступить к прохождению участка со сложным скальным рельефом, необходимо принять все меры предосторожности: наметить примерный путь движения, отметить наиболее сложные участки, места камнепадов (если такие имеются) и места их обхода, подготовить необходимое страховочное снаряжение.

Наиболее просты в прохождении по скальным склонам ребра, контрофорсы, кулуары, но опаснее возможные камнепады. Следует избегать спусков по особенно крутым и длинным кулуарам. Запрещается производить спуск вовремя и после снегопада и дождя, так как на этих участках повышается вероятность срыва и очень сложно остановить скольжение вниз.

Спуск со скального склона иногда значительно сложнее, чем подъем, так как склон полностью не просматривается. В результате возникают дополнительные трудности в организации его прохождения. Следовательно, прежде чем начать спуск, нужно организовать надежную страховку. Спускающийся первым должен проверить прочность выступов и неровностей для зацепок рук и опоры ног, после чего спускается вся группа.

При спуске безопаснее производить плавные движения, придерживаясь ближе к скале. С пологих скал допускается спуск спиной, с крутых – повернувшись лицом к склону. На сложных спусках и подъемах, где есть хотя бы небольшая вероятность срыва, необходимо навешивать страховочные вертикальные и горизонтальные перила из основной веревки.

Снежно-ледовые склоны

Снежные склоны. В пешем походе в зависимости от района путешествия иногда приходится преодолевать снежные участки местности в летний период и часто в межсезонье. Туристам следует помнить, что в разные периоды и разное время суток снег неоднороден. В одном случае по снежному склону можно передвигаться с самостраховкой, в другом необходима групповая страховка (связка, перила и т. д.). Снежные склоны лучше проходить ранним утром, когда еще снег скреплен ночным морозом, прочный наст. Такое состояние снежного покрова избавит от вытаптывания ступеней, излишнего расхода энергии, удлинит время наступления утомляемости.

Иногда за короткие утренние часы группа не в состоянии преодолеть снежный участок пути. Так как снег с каждым часом рыхлеет, идти становится труднее. Чаще нужно менять ведущих, а если группа идет в связке, то – передовую связку. Однако роль направляющих состоит не только в прокладывании пути, но и в его безопасном выборе: обходе крутых и лавинных мест, мест камнепадов, обходе трещин, выборе прочных снежных мостов и т.д.

Движение по крутому снежному склону грозит опасностью срыва. При переходе наиболее крутых участков навешивание перил обязательно. По крутому снежному склону надежнее подниматься в «лоб». По крепкому насту идти нужно в кошках и с обязательной страховкой.

По склону с рыхлым снегом идти следует осторожно, так как здесь большая вероятность схода лавины. Прежде чем начать снижение, надо наметить надежный путь. Подниматься по крутому склону рекомендуется лицом к нему, выбивая ступени носком ботинок. Перед каждым шагом древко ледоруба или альпенштока вгоняют в снег, держась за него двумя руками. Спуск со склона можно осуществлять спиной к нему. По пологим склонам, свободным от камней и трещин, можно спускаться скользящим шагом, напоминающим бег на коньках, страхуясь ледорубом (альпенштоком).

Особое внимание и предельная собранность должны быть у туристов при прохождении лавиноопасных участков пути. В целях безопасности такие места следует проходить рано утром, когда снег скреплен морозом. Перед прохождением этого участка наметить наиболее безопасный путь, подготовить лавинные шнуры, ослабить лямки рюкзаков, выставить наблюдателей, установить необходимый интервал между участниками и только

после всех принятых мер предосторожности приступить к прохождению опасного места. Нужно избегать подрезания склона поперечными следами, в противном случае это вызовет сход лавины.

Ледовые склоны. Необходимо соблюдать основные меры безопасности. С выходом к ледовому склону, леднику, прежде чем начать движение по нему, следует отметить трещины, крутизну и другие сложные препятствия. После проведения разведки – приготовить страховочное снаряжение. По пологому леднику нужно идти в туристских ботинках, страхуясь ледорубом. На сложных участках пути (на крутых склонах, льду, присыпанном снегом) надевают кошки. По закрытому леднику идут в связках, на крутых склонах вырубают ступени, при необходимости навешивают перила. Основные правила безопасности при движении по горному рельефу:

- быть предельно внимательным;

- поваленные и гнилые деревья, камни на пути перешагивать;

- на сырых, крутых спусках, при движении по неустойчиво лежащим камням, мокрой и скользкой поверхности пользоваться страховкой;

- в дождь, снегопад, туман, в обстановке плохой видимости, темноте, а также при сильном ветре движение запрещается;

- прохождение скальных участков без касок недопустимо;

- при верхней страховке веревка должна проходить между руками;

- на крутых снежных склонах и ледовых участках движение осуществлять в кошках;

- при спуске вниз по снегу тело держать вертикально, упор делать на пятки;

- соблюдать строжайшую дисциплину, не допускать самовольных выходов на разведку.

10.6. Основные правила безопасности при ориентировании на маршруте

Умение ориентироваться на местности имеет важнейшее значение для профилактики несчастных случаев в путешествии. Постоянное знание места своего нахождения должно быть присуще каждой туристской группе. Проявление легкомыслия и пренебрежительного отношения к ориентированию в походе может привести к сложным последствиям.

Для определения места своего нахождения на открытой местности нужно сориентировать карту с местными ориентирами так, чтобы условно проведенные линии на карте совпали с направлением на ориентир, расположенный на местности.

Определение точки стояния на закрытой местности осуществляют по компасу. На рамку карты кладут горизонтально компас и поворачивают его до тех пор, пока темный конец стрелки не установится против отметки север. Затем на местности в нужном направлении находят ориентиры и на них берут азимут.

В тундровой местности ориентирами следует считать возвышения, отдельно стоящие деревья и кусты, характерные изгибы рек, озер, болота, следы нарт, вехи, юрты и т. д.

В лесу ориентирами могут быть тропы. Необходимо помнить, что звериные тропы отличаются от тех, по которым прошел человек. Последние шире, сучья на деревьях обломаны на уровне головы. Ориентирами в лесной местности также являются просеки. Они почти всегда прорубаются с севера на юг и с запада на восток. На их пересечении устанавливаются квартальные столбы, нумерация на которых начинается с запада на восток и с севера на юг. Первый номер находится в северо-западном направлении, последний – на юго-востоке. Ребро на верхней части квартального столба находится между двумя соседними гранями и наименьшими цифрами указывает на север. Следует отличать квартальные от тех, которые вырублены для других хозяйственных надобностей. Для уверенности нужно постоянно сверять путь по компасу.

Кроме естественных, в лесной и таежной зоне встречаются и искусственные ориентиры: затесы на деревьях, вышки, охотничьи избушки, вехи, установленные на заболоченных участках, и т. д. При движении по лесу необходимо запоминать свой путь прежде всего по наиболее ярким ориентирам: поваленному или сломанному дереву, просекам, тропам, лесным дорогам и их пересечениям, а также по заметному рельефу: обрыву, оврагу, поляне, болоту, изгибу реки и т. д., которые в дальнейшем могут помочь в определении точки нахождения.

В лесу стороны горизонта можно приближенно определить по некоторым признакам природы. Для этого необходимо помнить, что снежный покров с южных склонов сходит быстрее, чем с северных. В северных лесных районах дуб и сосна растут преимущественно на южных склонах, а пихта и ель на северных. Летом в жаркое время дня смола выступает на стволах елей и сосен с южной стороны. Муравейники располагаются большей частью с южной стороны пней, деревьев и кустов. Южная сторона муравейника пологая, северная – крутая. Камень и дерево обрастают мхом и лишайником с северной стороны, но иногда их расселение зависит от господствующего направления ветра. Цветы череды поворачиваются вслед за солнцем и в полдень обращены на юг. В отдельных районах господствующие ветры постоянно дуют в одном направлении.

С выходом из зоны леса, поднявшись на хребет, возвышенность, нужно определить место своего нахождения, выбрать необходимое направление движения. Если группа постоянно контролировала свое направление во время движения, то определить точку нахождения не представляет большого труда. Если группа не уверена в своем местонахождении, то необходимо его уточнить методом засечки.

Ориентироваться в горах намного труднее из-за сложного горного рельефа. Для этого требуются определенные навыки. Впервые попавшему в горный район на первый взгляд

хаотически разбросанные хребты с вершинами и расположенными между ними водоразделами кажутся похожими друг на друга. Однако у них различны высота, крутизна и конфигурация. Долины отличаются между собой шириной, крутизной, длиной и разным направлением. Этот рельеф может быть ориентиром. Сначала необходимо найти точку своего стояния. Затем определить дальнейшее направление. Для этого выбирают приметные ориентиры. Первые ориентиры должны быть недалекими, хорошо видимыми: перевальная точка, резко выраженная скала, отдельно стоящее дерево, изгибы ручья, долины и т. п. Вторые, находящиеся дальше и видимые в створе этих ориентиров, будут вершины, пики, склоны хребтов и т. п. Кроме основных ориентиров, намечают вспомогательные на случай, когда основные закрыты и не видны.

В этом случае вспомогательные помогут вести контроль за движением, их намечают вместе с основными и на них берут азимуты. Ими могут быть любые, хорошо видимые и просматриваемые вдали или несколько в стороне вершины, хребты и т. д. Пользуясь в пути вспомогательным ориентиром, можно всегда сверить правильность общего направления. При движении по закрытым участкам леса, распадкам, каньонам, долинам нужно запомнить, с какой стороны движения остался основной ориентир. Важное значение для контроля за направлением пути имеет ведение хронометража (фиксирование ходового времени, определение примерной скорости движения и километража). Это наблюдение позволит дополнительно вести контроль за направлением движения. Основным условием определения своего места нахождения является умение читать карту.

Иногда на маршруте встречается такой участок пути, когда не к чему привязаться – не видно ориентиров, они закрыты, не просматриваются. В этом случае нужно выйти к такому месту, где при помощи компаса, карты и местных предметов-ориентиров можно определить место стояния. Таким местом может быть лесной овраг, распадок, ручей, река, изба охотника, долина, господствующая вершина, перевал, озеро и т. д. При отсутствии естественных ориентиров могут встретиться искусственные: затесы на деревьях, выставленные вехи, указатели, пирамиды и туры из камней.

Если произойдет потеря ориентира, то необходимо прекратить движение и провести детальную разведку. Если и после этого не будет ясности в своем нахождении, нужно возвратиться пройденным путем к тому месту, где была потеряна ориентировка.

Следует помнить, что горный рельеф приближает расстояние: создается обманчивое впечатление, что до видимого ориентира близко, на самом деле очень далеко. В горах скрыты сложные рельефы и при прокладывании пути по азимуту — это следует учитывать.

Не менее важным фактором является и то, что знакомые очертания видимого ориентира могут изменяться до неузнаваемости, если на него смотреть с другой точки. Иногда ориентиры теряются, закрываются другими предметами, поэтому при движении нужно постоянно за ними наблюдать. В период дождей местность также изменяется. Мелкие ручьи превращаются в крупные, а это в свою очередь приводит к определенным затруднениям в ориентировании. Неправильное определение места нахождения может привести к сложной ситуации.

Большой опыт, знания и определенные навыки в ориентировании небходимы в походах, проводимых в межсезонье. Связано это, прежде всего, с тем, что многие естественные ориентиры, хорошо видимые летом, в период межсезонья приобретают другие очертания или вовсе исчезают под снежным покровом. К ним можно отнести болота, мелкие ручьи и речки, небольшие озера и т.п., которые в межсезонье ориентирами служить не могут. В походах в межсезонье рекомендуется ориентироваться по просекам, долинам рек и т. п., если же таковых на маршруте нет, идти по азимуту.

Можно ориентироваться по ветру, но только в тех районах, где направление его постоянно. Если у отдельно стоящих деревьев на опушках леса, склонах хребтов и вершин ветви, словно флаги, наклонены по ветру, это признак его постоянного направления.

В пургу и туман ориентироваться очень сложно. Ориентиры, хорошо просматриваемые в ясную погоду, слабо или совсем не видны в ненастье. Передвигаться в пургу или туман очень рискованно, так как можно незаметно выйти на опасный участок (обрыв, крутой склон, попасть под камнепад, лавину и т. д.), с которого возвращаться назад значительно сложнее и опаснее. Пурга скрывает на пути все неровности: трещины, осыпи, прохождние которых может иметь печальные последствия. Туман скрадывает и делает рельеф неощутимым, а это значит, увеличивается опасность при движении. По правилам безопасности необходимо прекратить всякое движение в ненастье, укрыться в безопасном месте и переждать непогоду.

Движение в сумерки является неблагоприятным явлением на маршруте, может привести к потере ориентира, поставить туристов, в сложную ситуацию. Хорошо видимые при дневном освещении ориентиры, становятся нечеткими, расплывчатыми, сложные участки между ними просматриваются слабо. По правилам техники безопасности с наступлением сумерек движение по маршруту необходимо прекратить. Не следует ходить и ночью. Риск опасности в это время суток резко возрастает. Столкновение со скрытыми и невидимыми мелкими предметами: камнями, пнями, корнями и т. д. может привести к получению травмы. Движение ночью может привести группу к потере ориентировки. Оно допустимо только в экстренных случаях, например, при организации спасательных работ.

В степной местности ориентирами могут быть отдельно стоящие деревья, кустарник, небольшие рощи, водоемы, речки, овраги, балки, курганы, отдельные строения, линии электропередач, дороги и их развилки и т. д., а также впереди идущий. Для этого один турист уходит на 30 – 50 м вперед в заданном направлении. Следующий за ним устанавливает нужный азимут движений. Во время ходьбы идущий сзади постоянно следит за направляющим и корректирует голосом направление – «правее, левее». При движении по степи для контроля следует вести хронометраж. Это позволит примерно знать, сколько километров пройдено. В ненастную погоду (дождь, грозу, снегопад) движение необходимо прекратить и остановиться в безопасном месте (под курганом, в овраге и т. п.).

Пешие туристы все чаще стали посещать и районы пустыни, где к трудностям в сложности ориентирования прибавляются и трудности с водой. Путешествие по пустыне требует

серьезной подготовки и навыков в ориентировании. Ориентирами в пустыне могут служить отдельные цвета предметов (теневой или окраска почвы, растительного покрова), отдельные кусты, кустики травы, тропы и т. д.

Определить направление движения в неизвестном районе по хорошей карте не составляет большого труда – необходимо уметь ее читать. Однако туристам часто приходится пользоваться схемами, далеко не точными. Поэтому на маршруте следует чаще сверять свой путь по ориентирам. Выбрать верное направление в неизвестной местности очень сложно, для этого необходима постоянная практика.

Основные правила безопасности:

- наметить на карте и местности ориентиры и снять азимуты в начале пути;

- при определении азимутов учитывать, угол магнитного склонения;

- следить за направлением, постоянно проверять свое местонахождение при спусках с хребта, перевала, при развилке дорог, пересечении троп и просек, слиянии ручьев и рек и т. д.;

- не доверять приблизительному совпадению местности с картой без проверки.

10.7. Основные правила безопасности при устройстве привалов, ночлегов и очагов

Рационально построенный график движения с короткими привалами и хорошо оборудованный ночлег во многом способствуют полноценному отдыху туристов перед следующим переходом, что влияет на снижение травматизма.

После каждых 40 – 50 мин ходьбы в походе рекомендуется устраивать 10 – 15-минутный привал, чтобы снять усталость и напряжение. На более трудных участках пути привалы устраиваются примерно через каждые 20 – 30 мин ходьбы. График движения зависит от физического и психологического состояния участников группы, а также от некоторых обстоятельств (ненастье, организация переправы, разведка и т. п.). После 3,5 – 4 ч пути следует устраивать большой привал. Удобнее это делать в самое жаркое время дня, а иногда увязывать с тактическим приемом.

Место большого привала начинают подбирать за 15 – 20 мин от намеченного времени остановки. Желательно, чтобы оно было сухим, защищенным от ветра, вблизи воды и топлива для костра. В жаркое время следует располагаться в тени. Место привала должно отвечать требованиям безопасности: нельзя останавливаться под крутыми и сыпучими склонами, на краю их, на низком берегу судоходной или горной реки. Место для костра следует очистить от сухой травы и сухостоя на расстоянии, предупреждающем пожар.

Место лагеря для ночлега начинают подбирать за 1,5-2 ч до наступления темноты, а при полярном дне после 7-8-часового перехода. Оно должно находиться вблизи топлива (если группа пользуется костром) и питьевой воды, быть сухим, защищенным от ветра и безопасным в случае стихийных бедствий (подъема воды, падения деревьев, обвалов и оползней со склонов, селей, камнепадов, лавин и т. п.). При организации лагеря у реки к воде должен быть хороший подход, берега не должны быть очень высокими и обрывистыми. В месте набора воды желательно, чтобы дно было песчаным или каменистым и не очень глубоким. При подходе к воде, где имеются глинистые или илистые берега, следует проложить сходни-настилы. В сложных и глубоких местах обязательно соблюдать технику безопасности. При устройстве лагеря на берегу водохранилища или судоходной реки не следует близко оставлять вещи и снаряжение во избежание смыва их волной.

В лесных и таежных районах ночлег удобнее располагать на опушках, полянках, песчаных возвышенных берегах. Не следует забираться в чащу, где бывает сыро и много мошкары. При большом скоплении мошкары лучше выбирать место, продуваемое ветром. Опасно устраивать лагерь у подножия крутых незадернованных и осыпающихся склонов; на дне оврагов и логов, сухих русел, низменных затопляемых, легко размываемых берегах, речных косах, островках; вблизи подгнивших и подрубленных деревьев; у подножия высоких деревьев (особенно под дубом, тополем, елью и сосной), в грозу они наиболее подвержены ударам молнии. Не следует устраивать лагерь в густых зарослях багульника. Этот вид кустарника выделяет вещество, которое вызывает головную боль.

Площадку под палатки следует, по возможности, выбирать сухой и ровной, свободной от пней, кочек, бурелома и камней. Удобным местом в этом случае может быть опушка леса, лесная поляна, приподнятая береговая терраса. Площадку следует очистить от хвороста, высокотравья, мха и т. п., но при этом нельзя выжигать траву во избежание пожара. Норы грызунов, ядовитых змей, насекомых необходимо засыпать и утрамбовывать. Если в районе бивака имеются клещи, ядовитые змеи и насекомые, то требуется обязательный осмотр, палаток и спальных мешков, а также личных вещей перед сном.

В районах, изобилующих гнусом и комарами, палатки должны быть снабжены марлевыми или кисейными пологами. На случай дождя место вокруг палатки следует окопать канавкой глубиной 8 – 10 см и сделать отвод для воды. На палатку рекомендуется иметь полиэтиленовую накидку. Продукты и снаряжение на ночь лучше убирать в палатку, если позволяет место, а оставшиеся накрыть пленкой.

В горно-таежных районах не следует устраивать ночлег вблизи крутых склонов, кулуаров с нависающими скалами и снежными карнизами, грозящих камнепадами, оползнями, грязевыми потоками, срывом лавин. Во избежание обвала не устраивать лагерь на кромке крутых склонов, оврагов и берегов. Расположенный в ложбинах, впадинах, руслах сухих рек, на низких берегах в случае сильного дождя он может быть затоплен. Особую опасность представляет лагерь, расположенный в узком ущелье с обрывистыми склонами, так как при быстром поднятии уровня воды его невозможно эвакуировать.

Если вынужденный ночлег устраивается вблизи обрыва, следует соорудить временные или деревянные ограждения. Разбивая лагерь на морене, необходимо разровнять площадку, убрать большие камни, а плоские разложить на месте предполагаемой установки палатки, по возможности засыпать песком или выложить травой. При установке палатки на снегу на ее пол укладывают веревки, освобожденные рюкзаки, свободную одежду, а поверх спальные мешки. Ночлег на снегу устраивать только в крайних случаях, приняв при этом все необходимые меры во избежание простуды.

В безлесной зоне на случай непогоды место для палатки следует выбирать за естественной защитой – склоном хребта, небольшой возвышенностью, скалой, выемкой. Для защиты от ветра с подветренной стороны ставится стенка из камней или других предметов.

Во избежание поражения грозовыми разрядами не следует останавливаться на ночлег на перевалах и гребнях. При установке палаток на открытых площадках все металлические предметы должны быть удалены на 25 – 30 м.

Совершать путешествия без палаток, устраивая для ночлега шалаши, чумы и прочие сооружения, запрещается. Это связано, прежде всего, с тем, что для строительства таких сооружений уничтожаются живые деревья.

В целях предотвращения пожара нельзя оставлять без присмотра зажженные свечи и другие осветительные и обогревательные приспособления. В пути или на биваке каждый турист, заметивший опасность, угрожающую людям и имуществу, должен быстро дать знать группе и без промедления принять зависящие от него меры по спасению людей и имущества.

Не следует останавливаться на ночлег в непосредственной близости от населенных пунктов, проезжих дорог и оживленных пешеходных троп, под линиями электропередач, вблизи пастбищ и водопоев.

Самовольные отлучки с территории лагеря на охоту, рыбную ловлю, сбор грибов и т. п. категорически запрещается. В особых случаях в ночное время устанавливают дежурство. Разведение костра в походе требует определенных навыков и умений. От того, как быстро он будет разведен, зависит время приготовления пищи и отдыха участников.

В летний период место для костра следует выбирать открытое и удаленное на 10 – 15 м от палаток и крон ближайших деревьев. Разводить костер под деревьями (на корнях и у стволов), в сухой траве, на торфяной почве запрещается. Необходимо принимать все меры против распространения огня по траве, мху и валежнику. Костер разжигают с подветренной стороны от палаток с помощью растопки: тонких лучин, еловых веток, стружки, свечи или кусочков органического стекла, сухого спирта. Вначале в костер подкладывают тонкие веточки, а по мере разгорания – более крупные.

В походах рекомендуется пользоваться следующими видами костров: пламенными, жаркими, дымовыми. Для приготовления нищи и освещения места привала устраивают *пламенные костры*, приготовления большого количества пищи и сушки одежды – *жаркие*,

а для сигнализации и защиты от мошкары – *дымовые костры*. К пламенным можно отнести костры типа «шалаш» и «колодец», к жарким – «колодец» и «таежный». Отличаются они по способу укладки дров. «Шалаш» укладывается конусообразно из коротких дров; «колодец» – из поленьев или толстых сучьев крест-накрест; «таежный» – из крупных бревен под некоторым углом друг к другу.

Посуду для приготовления пищи подвешивают над костром с помощью различных костровых приспособлений. Например, стальной тросик на концах с репшнуром натягивают между деревьями, на него на крючках подвешивают посуду. Или: в землю забивают два кола, а в их торцы крепят металлические рогульки, на которые кладут перекладину. На нее с помощью крючков подвешивают посуду. Крючки удобнее иметь нескольких размеров, что позволит регулировать высоту подвески. Такие приспособления способствуют уменьшению случаев ожога. Костровым у огня следует находиться в одежде и обуви, передвигать и снимать с огня посуду в рукавицах. Готовую пищу нужно отставлять в специально отведенное место.

Для сушки обуви с наветренной стороны костра (чтобы не падали искры) на высоте 40 – 50 см устраивается приспособление из двух-трех жердей. Для сушки одежды веревки или жерди укрепляются примерно на высоте груди человека. За костром и сушкой вещей должен следить дежурный.

Хорошим топливом для костра является дуб, береза и ольха, сухие сучья и кусты, старые пни. Для ночных костров рекомендуется использовать пни и толстые корневища. Для сигнальных – мох и ягель. Для костра можно использовать сухостой. При заготовке дров из сухостоя необходимо придерживаться определенных правил безопасности. Валка сухостоя должна производиться в стороне от места лагеря. Подрубать дерево с нескольких сторон опасно. Вначале его подрубают примерно на одну треть толщины с той стороны, куда хотят повалить. Затем с противоположной стороны, несколько выше, дерево пилят или подрубают. Подготовленное дерево валится с помощью шестов.

Подрубать или подпиливать дерево с нескольких сторон нельзя, так как оно неожиданно может упасть в любую сторону. При рубке сухостоя случается, что от удара топора надламывается макушка дерева, и, если при этом не соблюдать технику безопасности, то можно получить серьезную травму, запрещается оставлять на корню подрубленное или надпиленное дерево, рубить деревья при сильном ветре и в сумерках.

Прежде чем приступить к работе топором, необходимо убедиться, что он не соскакивает с топорища. Обрубая сучья с поваленного дерева, следует находиться по другую сторону ствола. При рубке и колке дров ноги нужно расставлять широко, чтобы соскользнувший топор не причинил травму. Все работы по заготовке дров следует производить в стороне от костра и палаток. После окончания работы топор необходимо воткнуть в пень, лежащий ствол или убрать в безопасное место, чтобы в темноте не наткнуться на него. В вертикально стоящее дерево топор врубать запрещается.

В безлесных местах очаг устраивают между камнями или выкапывают лунку. На оборудованный очаг ставиться посуда. При приготовлении пищи на таком очаге

необходимо быть предельно аккуратным, чтобы не опрокинуть посуду и не получить ожог. Если же маршрут полностью проходит в безлесой зоне (степи, тундре, песках или горах), то рекомендуется пользоваться примусами или газовыми переносными плитами.

10.8. Оказание первой медицинской помощи пострадавшему

Туристы, отправляясь в поход, должны иметь элементарные знания и навыки в оказании помощи пострадавшему: уметь правильно накладывать бинтовые повязки, применять антибиотики и медикаменты, уметь организовать транспортировку пострадавшего, а также иметь специально подобранную медицинскую аптечку. В походах чаще всего приходится оказывать помощь при следующих заболеваниях.

Мозоли и потертости возникают в результате тесной или промокшей обуви, попавших соринок, грубых штопок, латок и складок на носках.

Первая помощь. При образовании водянистых пузырей, покраснении или припухлости кожи необходимо это место смазать йодом или бриллиантовой зеленью, затем стрептоцидовой мазью и заклеить лейкопластырем.

Растяжение связок возникает при резком движении в суставах, чаще в голеностопном, коленном и тазобедренном, а также в суставах рук. Растяжениям подвергаются конечности мышц спины и живота. Повреждение суставных связок характеризуется сильной болью, припухлостью, позже кровоподтеком и скованностью в движениях. Тяжелое повреждение (надрывы и разрывы) почти полностью задерживает движение.

Первая помощь. Положить холод на поврежденное место, создать пострадавшему покой, наложить тугую фиксирующую повязку. В первые двое суток холодный 10 – 15-минутный компресс, в последующие – теплый компресс и массаж. При тяжелой травме пострадавшего необходимо транспортировать.

Ушибы быстро проходят без всякого вмешательства и относятся к закрытым повреждениям тканей. Основные признаки: боль, припухлость, кровоподтек. При сильном ушибе возможно шоковое состояние.

Ушибы головы часто сопровождаются сотрясением мозга. Пострадавший теряет сознание, появляется головокружение, головная боль, тошнота или рвота, шум в ушах. Ему необходимо создать полный покой, при потере сознания – транспортировать.

При *ушибе грудной клетки* в первую очередь нарушаются мягкие ткани и ребра. Основные признаки при повреждении легких – быстрое ухудшение общего состояния, кровохаркание, бледность, частое поверхностное дыхание, потеря сознания.

Первая помощь. Пострадавшего следует освободить от одежды, мешающей свободно дышать, придать полусидячее положение, ноги полусогнуть в коленных суставах и под них

положить мягкий валик. Транспортировать пострадавшего только на носилках и с приподнятой головой и плечами.

При *ушибе брюшной полости* особую опасность для организма представляет внутреннее кровотечение и шоковое состояние. Основные признаки — боль в животе, бледность кожных и слизистых покровов, тошнота, рвота, ослабление пульса. Нельзя пострадавшего поворачивать, давать ему есть и пить.

При всех ушибах поврежденное место следует смазать настойкой йода, раствором марганцевокислого калия или спиртом. Применение местного холода не более 15 мин, затем через 2 – 3 мин повторить, и так несколько раз, пока не утихнет боль. Пострадавшему следует дать обезболивающее и успокаивающее средства.

Ожоги. Различают четыре степени ожогов. Их характерные признаки: появление на коже красноты и отечности, образование пузырей, появление омертвения и обугливания кожи и тканей.

Первая помощь. Необходимо снять горящую или пропитанную жидкостью одежду. Пораженный участок поливать холодной водой или прикладывать чистый снег (не более 15 мин с перерывами 2 – 3 мин) до тех пор, пока не уменьшится боль. Затем протереть спиртом или 2 – 5-процентным раствором марганцевокислого калия или 2-процентным раствором питьевой соды, в крайнем случае, можно использовать крепкий чай, после чего наложить стерильную повязку. Вскрывать пузыри в походных условиях недопустимо. В дальнейшем следует делать повязки с мазью Вишневского. В случае шокового состояния пострадавшего нужно тепло одеть, создать полный покой, дать обезболивающие и сердечные средства, напоить горячим чаем.

При *ожогах ядовитыми растениями* пораженный участок рекомендуется смазывать спиртом или одеколоном, можно витаминизированным кремом.

На маршруте в горном районе туристы должны носить темные очки, марлевую маску, губы и нос смазывать витаминизированным кремом.

Переломы бывают двух видов: закрытые и открытые. При закрытом переломе кожа и слизистая оболочка не повреждены. В месте перелома появляется деформация кости, отечность, кровоизлияние, ненормальная подвижность.

При *открытом переломе* – зияющая кровоточащая рана, часто с выступающими отломками костей. У пострадавшего иногда возникает шоковое состояние.

Первая помощь. При переломе лучезапястного сустава следует создать неподвижность кости, наложить из подручных материалов шины по тыльной и ладонной поверхностям предплечья и кисти, зафиксировав бинтами. Если нет подручных материалов для шины, руку нужно прибинтовать к туловищу. При открытом переломе необходимо как можно скорее остановить кровотечение — выше раны наложить жгут. Опускать руку вниз при

этой травме нельзя, может увеличиться отек и боль. Нужно подвесить ее на повязке через шею.

При *переломе голеностопного сустава* пострадавший из-за сильной боли не может встать на ногу. На месте травмы появляется припухлость, а через некоторое время кровоподтек. Этот признак бывает также и при растяжении связок и переломе лодыжек. Однако при переломе припухлость и кровоподтек выражены гораздо сильнее.

Первая помощь. Следует наложить шину на голеностопный сустав и стопу, зафиксировав повязкой. «Вправлять» стопу ни в коем случае нельзя, чтобы не нанести дополнительную травму. Пострадавшего с травмой голеностопного сустава необходимо транспортировать.

Тепловой и солнечный удары. Их признаками являются учащенное дыхание, увеличение потоотделения, покраснение кожи, ощущение сухости слизистых оболочек, жажда, появление головной боли, одышки, тошноты, рвоты, слабости, шума в ушах.

Первая помощь. Необходимо пострадавшего уложить в тени, расстегнуть одежду, на голову положить мокрое полотенце, ноги немного приподнять. Если пострадавший находится в сознании, напоить холодным чаем, дать успокаивающие и сердечные средства. При нарушении дыхания, непрослушивании пульса немедленно делать искусственное дыхание «рот в рот» или «рот в нос» и закрытый массаж сердца.

При *солнечном ударе* могут быть и ожоги, которые необходимо смазать вазелином или растительным маслом.

Для профилактики теплового и солнечного ударов в походе по горной местности рекомендуется носить головной убор и темные очки.

Первая помощь тонущему. Положить пострадавшего на спину, запрокинуть голову, очистить рот (если в этом есть необходимость) и через плотно прижатый носовой платок или марлевую салфетку сделать искусственное дыхание «рот в рот». Если челюсти сильно сжаты и невозможно открыть рот, следует применить способ «рот в нос». При потере пульса одновременно проводить закрытый массаж сердца. Стоя на коленях с правого бока от пострадавшего, на грудину положить нижнюю часть ладони, а сверху ладонь другой руки и ритмично сдавливать грудную клетку, примерно 80 раз в минуту. Искусственное дыхание проводить непрерывно до полного восстановления дыхания.

Транспортировка пострадавшего. Способ транспортировки пострадавшего зависит от состояния болезни или травмы, а также от условий характера местности. При некоторых травмах (вывихи, растяжение, переломы костей рук и ног) пострадавшего на небольшое расстояние следует переносить на руках одному или двум участникам. Рекомендуются и другие способы переноски: на рюкзаке с палкой, в рюкзаке, на веревке. При более тяжелых травмах пострадавшего следует переносить на поперечных палках, шестах со штормовкой, носилках и т. д.

10.9. Основные положения пожарной безопасности в лесах

В общую систему охраны природы включается проведение государственных мероприятий по охране отдельных объектов природы, использованию леса, флоры и фауны, сохранению вод, минеральных источников и т. д. Значительная роль отводится туристам, которые обязаны всегда быть на страже охраны природы. Пользуясь ее щедротами, они должны заботиться не только о всем лесе, но и о каждом дереве, кустике, помня, что растительный мир богат ценным оздоровительным свойством, для народного хозяйства строительным материалом, сырьем для химической промышленности и т. п.

Практическая помощь туристов лесным хозяйствам должна заключаться в очистке и уборке лесных участков от валежника и бурелома, посадке саженцев, устройстве простейших навесов, лесной мебели, очагов для приготовления пищи, заготовке дров для них; установке маркировочных знаков, указателей, картосхем; выявлении и взятии под контроль памятников природы; строительстве на туристских маршрутах обзорных площадок и вышек в живописных местах и т. д.

Туристы обязаны осторожно относиться к рубке деревьев и кустарников. Для устройства кострища и установки палатки нет необходимости рубить молодую поросль, можно обойтись валежником. Рекомендуется иметь с собой разборные стойки для установки палатки, металлические колышки для оттяжек, костровые принадлежности (металлический тросик, крючки для подвески посуды или таганки любой конструкции), что способствует быстрому оборудованию лагеря и сохраняет зеленые насаждения.

Туристы должны знать, что за самовольную порубку деревьев или кустарников диаметром 5 см или повреждение их до степени прекращения роста с нарушителя взыскивается штраф. Если в результате самовольной порубки в полезащитных, почвозащитных, берегозащитных лесах, государственных заповедниках, курортных лесах, лесах зеленых зон вокруг городов и промышленных предприятий виновные привлекаются к уголовной ответственности.

Для разведения костров следует использовать только сухостой, валежник и старые пни. При уходе с места привала или ночлега необходимо собрать и сжечь мусор и бумагу. Костер тщательно залить водой или засыпать землей. Оставшиеся дрова аккуратно сложить.

В пожароопасный период запрещается разведение костров в хвойных молодняках, старых горельниках, на участках поврежденного леса (ветровал и бурелом), заготовленной древесины, в местах с подсохшей травой, торфяниках. Разведение костров в этот период допускается только на очищенных до минерального слоя почвы площадках.

На привалах и при движении по лесу туристы не должны бросать горящие спички, окурки и вытряхивать из курительных трубок горящую золу.

На туристов, как и на всех граждан, возлагается обязанность при обнаружении пожара немедленно принять меры к его тушению, а при невозможности потушить пожар своими силами, сообщить о нем работникам лесного хозяйства, милиции или в ближайший населенный пункт. При выходе из горящего леса надо держать маршрут к водоему.

В заботе человека нуждается и животный мир. Туристы обязаны знать, что в летний период запрещена всякая охота. Запрещается хищническое истребление рыб сетями, острогами и т.п.; преследование и отлавливание молодых зверей и птиц; разорение муравейников, птичьих гнезд, жилищ зверей и других полезных насекомых.

Пребывание туристов на территории заповедника допускается только с разрешения дирекции заповедника. Поэтому при планировании прохождения заповедной зоны предварительно нужно получить разрешение. На территории заповедника запрещается рубка, изменение видового состава и уничтожение растительности, разжигание костров, установка палаток, засорение территории или нанесение какого-либо другого ущерба естественному состоянию, а также охота, рыбная ловля, заготовка лекарственных растений, ягод, семян, плодов, грибов.

11. КРАТКОСРОЧНЫЕ ПРОГНОЗЫ ПОГОДЫ

Правильное предсказание изменений погоды на один-два дня вперед бывает весьма важным в условиях сложных походов. Оно помогает принять необходимое тактическое решение: идти на сложный участок маршрута в данный момент или переждать непогоду. Практика показывает, что наблюдение в условиях похода за местными признаками погоды, показаниями барометра, термометра и анемометра и анализ этих данных позволяет в большинстве случаев правильно предсказывать погоду на 1 – 2, а иногда 3 – 4 дня вперед. Как правило, прогнозы погоды оправдывались в районе Приполярного Урала, на Кавказе, в Средней полосе. На Кольском полуострове зимой в ряде случаев погода несколько «опаздывала» по отношению к прогнозам. Так, например, предсказанное понижение температуры иногда наступало на день позднее. Во всяком случае, практика позволяет утверждать, что использование метеорологических наблюдений в походе для решения тактических задач продвижения по маршруту вполне возможно, не говоря уже о большом значении метеонаблюдений для отчета.

Наблюдения ведутся с помощью барометра, праш-термометра и желательно анемометра. Запись наблюдений и составление прогнозов выполняют постоянно 1 – 2 участника похода.

Причины изменения погоды. Для того чтобы научиться понимать значение различных признаков погоды, надо хотя бы кратко знать, какими явлениями в природе определяется наступление, сохранение или смена той или иной погоды.

Плохая погода обычно определяется прохождением циклона, хорошая – антициклона. Циклоны и антициклоны – движения больших масс воздуха, возникающие из-за неравномерного нагревания земной поверхности. Теплый воздух (более легкий) поднимается, а его место занимает более холодный. На границе встречи теплых и холодных масс воздуха возникают мощные завихрения, в поперечнике достигающие иногда 2 – 3 тысяч километров.

Завихрения, у которых давление воздуха в центре меньше, чем по краям, называются *циклонами*. В циклонах воздух стремится с периферии, где атмосферное давление больше, к центру, а затем поднимается вверх и растекается к краям завихрения. Циклоны непрерывно перемещаются со скоростью 30 км в час и постепенно исчезают, как исчезают водовороты, возникшие от встречи двух струй. При прохождении циклона барометрическое давление понижается, дуют ветры. Летом прохладно, идут дожди, ибо воздушные массы в центре завихрения поднимаются, охлаждаются, влага, находящаяся в воздухе в виде паров, конденсируется. Зимой наступают оттепели, начинаются снегопады. При прохождении циклона погода неустойчива, часто и быстро меняется.

Антициклоны – завихрения, в центре которых давление больше. Ветры дуют от центра. Воздух в центре опускается из верхних слоев атмосферы и оттекает к периферии. Опускающийся воздух, сжимаясь, нагревается, поглощает водяные пары (облака

рассеиваются). Стоит ясная безоблачная погода со слабыми ветрами, летом – жарко, зимой – морозно (отсутствие облаков способствует быстрому охлаждению), давление повышено. Антициклоны охватывают большую площадь, чем циклоны, передвигаются с меньшей скоростью. Погода поэтому более устойчива.

Для составления краткосрочных прогнозов погоды в походе необходимо регулярно вести следующие метеорологические наблюдения:

1) за давлением воздуха (прежде чем снять показания барометра, надо легко постучать пальцем по стеклу прибора, чтобы стрелка приняла правильное положение);

2) за температурой воздуха (в тени или с помощью вращаемого на нитке пращ-термометра);

3) за осадками (моросящий дождь, ливень, град, редкий снег, сильный снегопад);

4) за облачностью (определяют количество облаков по 10-балльной шкале: безоблачное небо – 0 баллов, сплошная облачность – 10 баллов; кроме того, определяют форму облаков – перистые, кучевые, дождевые);

5) за ветром (определяют направление, а также скорость – с помощью анемометра или на глаз по 12-балльной шкале, приводимой ниже).

Кроме того, записываются и другие метеорологические элементы; туман, роса, радуга, цвет зари и т.д. Наблюдения производятся в строго установленные часы три раза в день (7 – 13 – 19 часов), а когда есть возможность – дополнительно в 1 час ночи. Результаты наблюдений записываются сейчас же. Нерегулярность наблюдений, несвоевременность записей исключают возможность предсказывать погоду. Запись наблюдений следует вести в метеорологическом журнале по следующей форме (табл. 1).

Таблица 1

Метеорологический журнал

Число	Время наблюдения	Атмосферное давление	Скорость ветра	Степень облачности	Температура воздуха	Осадки	Местные признаки	Примечание	Прогноз	Фактическая погода (оправдался ли прогноз)
28.11	7 13 19	733 733 733	Штиль Штиль Штиль	0 0 0	-17 -18 -19	нет нет нет	Мерцание звезд, венец вокруг луны, дым к верху		Сохранение ясной погоды и понижение температуры	Прогноз оправдался

Прогноз погоды обычно составляется вечером для следующего дня после анализа результатов наблюдений. При изучении местных признаков надо обращать внимание на несколько признаков, не доверяя лишь какому-то одному. Если некоторые признаки противоречат ряду других, прогноз надо составлять на основании наибольшего числа сходных признаков. Приводимое ниже сопоставление наблюдений дает возможность довольно точно предсказывать хорошую или плохую погоду (табл. 2). Под хорошей погодой подразумевается: летом – сухая, ясная, теплая; зимой – ясная, морозная, устойчивая.

Таблица 2

Наблюдения за погодой

Метеорологические элементы	**Признаки погоды**	**Погода**
Температура	Днем – жарко, ночью – холодно	Хорошая
	К ночи теплеет	Плохая
	После дождя – холодно	Хорошая
	После дождя – тепло	Плохая
	Ночью в лесу значительно теплее, чем в поле	Хорошая
	Вечером и ночью при восхождении на холм чувствуется потепление	Хорошая
Давление	Повышается	Хорошая
	Понижается	Плохая
Влажность	Днем уменьшается, ночью увеличивается	Хорошая
	Днем не уменьшается	Плохая
Ветер	Днем усиливается, к ночи затихает	Хорошая
	До полудня поворачивает по часовой стрелке (по солнцу), к вечеру – против часовой стрелки	Хорошая
	К ночи усиливается	Плохая
Облака	Утром ясно, днем кучевые облака, к вечеру исчезают	Хорошая
	Облака к вечеру уплотняются	Плохая
	Кучевые облака идут по ветру	Хорошая
	Облака идут не в направлении ветра	Плохая
	Тонкие перистые с запада	Плохая
	Движение облаков с запада, юго-запада, юга, северо-запада и уплотнение их	Плохая
Цвет неба	Небо темно-синее, кажется высоким, горизонт – близким	Хорошая
	Белесоватое, мутное, кажется низким, в воздухе много капелек и пыли	Плохая
Цвет зари	Желтый, золотистый, розовый	Хорошая
	Красный, багровый (в воздухе много влаги)	Плохая

Закат	Солнце садится на безоблачном небе	Хорошая
	Солнце садится в тучу	Плохая
	Форма солнца сплющенная или разорванная	Хорошая
	Солнце красное или багровое (в воздухе много влаги)	Плохая
Звезды	Слабо мерцают, оттенок зеленоватый	Хорошая
	Сильно мерцают, оттенок синий или красный (в воздухе много влаги)	Плохая
Круги на небе (гало)	Большие круги вокруг луны и солнца	Плохая
	«Ложные солнца», столбы около солнца	Плохая
Венцы	Большой венец вокруг луны	Хорошая
	Малый венец вокруг луны	Плохая
	Увеличение размеров венцов	Хорошая
	Уменьшение размеров венцов	Плохая
Роса	Вечером и ночью обильная	Хорошая
Туман	Вечером и ночью	Хорошая
Иней	Обильный на земле, траве, кустах	Хорошая
Дым	Поднимается вертикально вверх	Хорошая
	Стелется по земле	Плохая
Звук	Ясно слышится отдаленный звук	Плохая
Птицы	Стрижи летают высоко	Хорошая
	Стрижи летают низко	Плохая
	Куры и воробьи купаются в пыли	Плохая
Радуга	В первой половине дня	Плохая
	Во второй половине дня	Хорошая
	С наветренной стороны (откуда дует ветер)	Плохая
	С подветренной стороны (со стороны, обратной к ветру)	Хорошая
	Усиление красного цвета в радуге	Плохая

Примечания:

1. Круги (гало) – внутренняя часть окрашена в красноватый цвет, наружная – в сине-фиолетовый. Небо внутри круга темнее, чем снаружи.

2. Венцы около луны – голубовато-белый круг, затем желтоватый и красный. Иногда колец бывает несколько. Большие венцы расположены от луны на 6 – 10 лунных диаметров, малые – почти вплотную.

3. Обильная изморозь на стенах ломов и деревьях является признаком потепления.

Предсказывая погоду на море или в горах, необходимо помнить ряд примет (табл. 3).

Таблица 3

Приметы погоды

Приметы	Признаки погоды	Погода
Морские	Днем ветер с моря, ночью – с суши	Хорошая
	Кучевые облака образуются Только над сушей	Хорошая
	Морские птицы залетают далеко в море	Хорошая
Горные	Понижение температуры в долинах и вечерние часы	Хорошая
	Понижение температуры в утренние часы	Плохая
	Вечерний туман в долинах	Хорошая
	Поднимающийся туман	Плохая
	Безветрие, ясное небо	Хорошая
	Покрытие дымкой вершин	Хорошая
	Холодные ночи в долинах	Хорошая
	Затуманенное солнце	Плохая
	Ночью ветер дует из долин в горы, а днем – с гор	Плохая
Прочие	Муравьи прячутся в муравейники	Плохая
	Провода гудят	Плохая
	Лягушки выползают из болот	Плохая
	Соль становится влажной	Плохая
	Веревка закручивается	Плохая
	От стоячих прудов усиливается запах	Плохая
	Комары летают роем	Хорошая
	Пчелы рано улетают в поле	Хорошая
	Паук вял и садится в паутину	Плохая
	Паук ткет паутину	Хорошая

Примечания:

1. Хорошая погода приходит с востока, северо-востока, юго-востока. Плохая погода приходит с запада, северо-запада, юго-запада.

2. Если встать спиной к ветру, то ухудшения погоды следует ждать только слева, но никогда не справа. Поэтому всякое облако справа, как бы ни было оно похоже на предвестника ненастья, никакого перелома погоды не несет.

Приведенные выше признаки для определения погоды отражают проявление лишь части тех факторов, которые формируют погоду, и именно поэтому необходимо вести наблюдение по наибольшему числу метеорологических элементов и признаков погоды.

Подготовка до выхода в поход. Прежде чем вести предсказание погоды в сложном походе, надо во время тренировочных занятий и походов выходного дня овладеть техникой метеорологических наблюдений и записей их результатов в журнал. Для этого следует приобрести барометр, пращ-термометр, составить таблицу местных признаков погоды и заготовить журнал.

Желательно начать наблюдения в субботу, хотя бы даже в городе, и продолжить их в воскресенье за городом, а к вечеру попытаться составить прогноз погоды. Конечно, такие отрывочные наблюдения не могут служить для составления достоверных прогнозов, но приучат вести наблюдения. Очень важно в конце воскресного дня коллективно проанализировать все признаки погоды и сделать соответствующие выводы. Эта работа требует понимания существа подмеченных явлений природы. Полезно предварительно изучить соответствующую литературу.

12. ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЕ БЕЗОПАСНОСТЬ ПУТЕШЕСТВИЙ

Подведем некоторые итоги рассмотрения опасностей туризма по формуле «маршрут – снаряжение – путешественник – общество».

Как было показано, есть более и менее опасные виды туризма, сезоны, дни и даже часы путешествий; от определенных видов снаряжения в большей или меньшей мере зависит безопасность людей. Но если ставить вопрос серьезно, то ясно, что не маршрут и не снаряжение определяют основную массу несчастных случаев.

При безусловной объективности и материальности опасностей, связанных с рискованным маршрутом и плохим снаряжением, они все же представляют мнимую опасность для массовых путешествий. Мнимую в значительной мере потому, что большинство групп на активных туристских маршрутах совершают не столь сложные путешествия, где бы эти факторы могли играть решающую роль.

Действительной опасностью в путешествии является сам человек, и травматизм на туристских маршрутах отражает не волю случая или действие каких-то неподвластных человеку сил, а является следствием его собственных промахов и заблуждений.

Определенное значение имеет повышенная подверженность отдельных путешественников опасности несчастного случая, на что влияют неудовлетворительное состояние их здоровья, повышенная реакция на изменение ситуации, уровень утомления, ход течения эмоциональных процессов.

Главная же опасность заключается в малоопытности, в слабой технико-тактической и морально-волевой подготовке людей, отправляющихся в путешествие, в низкой дисциплине и сознательности некоторых из них. Первое проявляется в том, что человек не знает, как надо поступить в той или иной обстановке, или знает, но не умеет этого сделать. Второе - в том, что он знает и может, но не хочет и не делает того, что требует безопасность, или просто не хочет знать, что нужно делать для этого.

Противопоставить этим опасностям профилактические мероприятия намного труднее, чем большинству болезней. Наиболее простыми предупредительными мерами являются организационно-технические, связанные с внедрением защитных устройств, усовершенствованием снаряжения, благоустройством маршрутов, но и их проведение требует решения целого комплекса задач. Задач не простых, не решаемых за один-два года, поскольку они охватывают большой круг вопросов от производственных до юридических, правовых.

Вместе с тем приходится признать, что любые технические меры не могут полностью ликвидировать источники опасности в туризме. Кроме того, их действенность будет зависеть от того, как их встречают туристы. Если окажется, что технические

усовершенствования спасательных средств налагают на путешественников дополнительную нагрузку, причиняют неудобство, то это вызовет противодействие мероприятиям, направленным на снижение травматизма.

Нельзя достигнуть заметного снижения несчастных случаев в туризме какой-либо одной воспитательной кампанией. Только постоянное и систематическое применение многих воспитательных средств, причем не столько для исправления уже «готовых» нарушителей, сколько для профилактической работы с подрастающими поколениями путешественников и с вливающимися в туризм новыми кадрами, может обеспечить определенный успех.

Не менее важно планомерное расширение системы подготовки руководителей туристских путешествий, туристских организаторов, инструкторов, введение действительно круглогодичной тренировки спортсменов в туристских секциях, усиление их общефизической и специальной подготовки, совершенствование технического и тактического мастерства.

Реализовать эти и многие другие меры нелегко. Необходимо обратить внимание туристов на вопросы безопасности и борьбы с травматизмом. Такой борьбы, которая не ограничивала бы познавательных, воспитательных и спортивных возможностей путешествий, а способствовала развитию активного туризма, воплотившего в себе стремление человека противопоставить силам природы свое умение и настойчивость, преодолеть с помощью коллективизма, мужества и дисциплинированности препятствия и трудности, добиться победы над слепой яростью стихии и временной слабостью.

ЛИТЕРАТУРА

1. Баленко, С. В. Школа выживания / С. В. Баленко. – М.: Профиздат, 1994.
2. Безопасность жизнедеятельности: учеб. пособие для студ. всех спец. / под ред. О.Н. Русака. – 2-е изд., испр. и доп. – СПб.: Издательство «Лань», 2000.
3. Биржаков, М.Б. Введение в туризм: учеб. пособие / М.Б. Биржаков. – СПб.: Издательский Торговый дом «Герда», 2000.
4. Вайзман, Д. Руководство по выживанию / Д. Вайзман; пер. с анг. Л. Заремской. – М.: ООО «Издательство АСТ»; ООО «Издательство Астрель», 2002.
5. Волович, В.Г. Человек в экстремальных условиях природной среды / В.Г. Волович. – М.: Мысль, 1980.
6. Волович, В.Г. Академия выживания / В.Г. Волович. – М.: Мысль, 1996.
7. Гостюшин, А.В. Энциклопедия экстремальных ситуаций / А.В. Гостюшин. – М.: Зеркало, 1994.
8. Гуляев, В.Г. Организация туристской деятельности / В.Г. Гуляев. – М.: НОЛИДЖ, 2005.
9. Дэвис, Б. Энциклопедия выживания и спасения / Б. Дэвис. – М.: Вече, 1997.
10. Зорин, И.В. Энциклопедия туризма / И.В. Зорин, В.А. Квартальнов. – М.: Финансы и статистика, 2000.
11. Ильин, А.А. Школа выживания при авариях и стихийных бедствиях / А.А. Ильин. – М.: Изд-во ЭКСМО-Пресс,2001.
12. Квартальнов, В.А. Теория и практика туризма / В.А. Квартальнов. – М.: Финансы и статистика, 2003.
13. Кудряшов, Б.Г. Энциклопедия выживания / Б.Г. Кудряшов. – Краснодар: Советская Кубань, 1996.
14. Маринин, М.М. Туристские формальности и безопасность в туризме / М.М. Маринин. – М.: Финансы и статистика, 2004.
15. Палкевич, Я.Е. Выживание в городе. Выживание на море / Я.Е. Палкевич. – М.: Корвет, 1992.
16. Садов, М. Отдых на природе / М. Садов, В. Никова. – СПб.: ООО Издательский дом «Литера», 2000.
17. Цвилюк, Г.Е. Школа безопасности / Г.Е. Цвилюк. – М.: Образование, 1997.

18. Шимановский, В.Ф. Питание в туристском путешествии / В.Ф. Шимановский. – М.: Профиздат, 1986.

19. Штюрмер Ю.А. Краткий справочник туриста / Ю.А. Штюрмер. – М.: Профиздат, 1985.

Учебное издание

БЕЗОПАСНОСТЬ В ТУРИЗМЕ

Учебно-методическое пособие

Подписано к изданию 7.02.2020г.
Объем 7,4 печ.л.

Межрегиональная Академия безопасности и выживания
Сетевое издание «Наука-2020»

Россия, 302020, г. Орел, Наугорское шоссе, д. 5-а
Сетевое издание «Наука-2020» ISSN 2413-6379 – www.nauka-2020.ru
e-mail: info@mabiv.ru