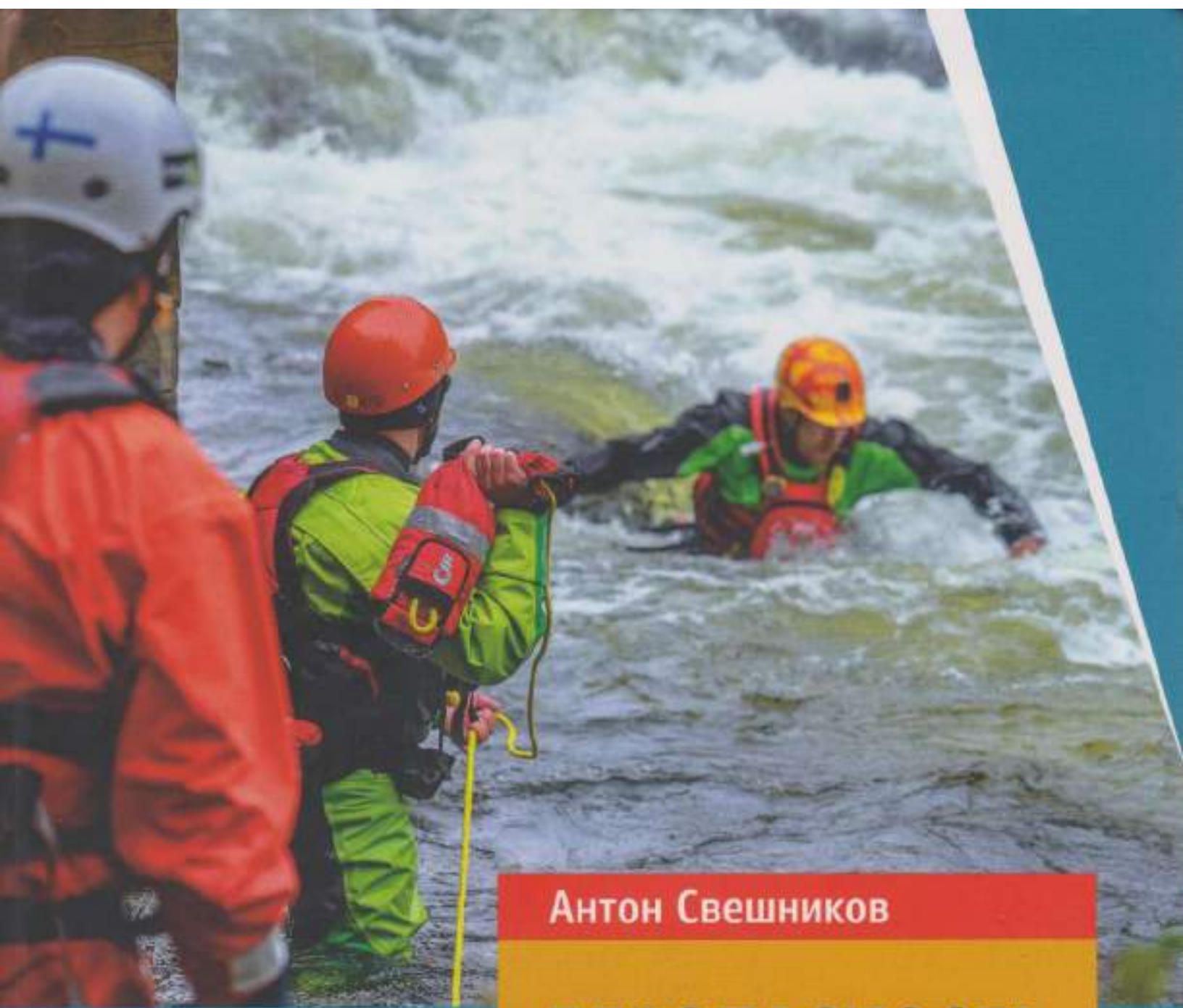




Антон Свешников

БЕЗОПАСНОСТЬ НА БУРНОЙ ВОДЕ

ИСЧЕРПЫВАЮЩЕЕ
ПРАКТИЧЕСКОЕ РУКОВОДСТВО
ДЛЯ СПАСАТЕЛЕЙ, ГИДОВ,
ИНСТРУКТОРОВ, А ТАКЖЕ
КАЯКЕРОВ, ПАКРАФТЕРОВ,
ТУРИСТОВ-ВОДНИКОВ,
СПОРТСМЕНОВ-РАФТЕРОВ,
САП-СЕРФЕРОВ
И ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ

ВВЕДЕНИЕ

Вы держите в руках книгу, посвящённую безопасности на бурной воде. Она написана для всех, кто имеет дело с бурными реками по профессиональной необходимости или в рекреационных целях: спасателей, гидов, инструкторов, а также каякеров, туристов-водников, спортсменов-рафтеров, пакрафтеров, САПеров и путешественников. «Безопасность на бурной воде» подойдёт всем: начинающие и продолжающие поклонники сплава узнают и смогут попробовать много нового, матёрые речные волки, давно занимающиеся сплавом, упорядочат свои знания и приведут их в общую систему.

Идея написать эту книгу зародилась во время проведения курсов WW Safety School, когда участники попросили составить методическое пособие по ведению спасательных работ. Вскоре стало понятно, что нашему речному сообществу очень не хватает фундаментального труда по безопасности на сплаве и методичкой тут не обойтись.

Данная книга — результат первого в нашей стране опыта системного подхода к безопасности сплава. В основу «Безопасности на бурной воде» легли курсы Rescue3, программа подготовки речных гидов Международной федерации рафтинга (IRF), личный опыт сплава, десять лет организации коммерческих каяк- и рафтуров в компаниях Ticket2Ride и WW-School, три года проведения курсов WW Safety School, а также десяток прочитанных лекций и сотня написанных статей за последние десять лет. Всё, что описано в «Безопасности на бурной воде», было проверено автором на себе десятки раз в настоящих спасработах и сотни раз в учебных ситуациях, а его товарищами и участниками курсов WW Safety School — ещё тысячи.

Средства на издание «Безопасности на бурной воде» были собраны методом краудфандинга при участии всего речного сообщества России.

Чтение этой книги не сделает сплав безопаснее. Теория не работает без тренировок, практики и опыта. Однако полученные знания помогут построить тренировочный процесс и освоить необходимые на сплаве и в спасательных работах навыки. А они точно сделают взаимодействие с бурной водой более безопасным.

DISCLAIMER

ЭТА КНИГА ПОСВЯЩЕНА АКТИВНОСТИ НА БУРНОЙ ВОДЕ, НЕРАЗРЫВНО СВЯЗАННОЙ С РИСКОМ ДЛЯ ЗДОРОВЬЯ И ЖИЗНИ. ОПИСАННЫЕ УПРАЖНЕНИЯ ПРИ НЕПРАВИЛЬНОМ ВЫПОЛНЕНИИ МОГУТ ПРИВЕСТИ К ТРАВМАМ И ДАЖЕ СМЕРТИ. НИКАКАЯ ЧАСТЬ ЭТОЙ КНИГИ НЕ ЗАМЕНИТ РЕГУЛЯРНЫХ ТРЕНИРОВОК, А ТАКЖЕ ПРИНЯТИЯ САМОСТОЯТЕЛЬНЫХ РЕШЕНИЙ ИСХОДЯ ИЗ ВАШИХ НАВЫКОВ И КОНКРЕТНОЙ СИТУАЦИИ НА БУРНОЙ ВОДЕ

КАК ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ЭТОЙ КНИГОЙ?

Книга «Безопасность на бурной воде» состоит из трёх частей:

1. ФИЛОСОФИЯ БЕЗОПАСНОСТИ — про риск и управление им, про важность личной ответственности за свою собственную жизнь и коллективной ответственности за общую безопасность на реках, закон Мёрфи и четыре составляющие безопасного сплава.

2. КАК НЕ ПОПАДАТЬ В АВАРИИ — про подготовку к сплаву, понимание законов движения воды, разработку маршрута, командное взаимодействие, тактику сплава, снаряжение, просмотры и обносы.

3. СПАСАТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ — про то, что же делать, когда произошла авария: самоспасение, страховка с берега, с воды, живцом, взаимодействие со спасательными службами, поиск и организация доступа к пострадавшему, стабилизация и эвакуация, использование горного снаряжения и так далее.

ИЛЛЮСТРАЦИИ призваны пояснять текст в тех случаях, когда слов не хватает. Чтобы книга была более интерактивной, в ней приведены **QR-КОДЫ** со ссылками на интересные видео, статьи и тематические ресурсы. Ссылки могут вести на YouTube, Instagram, VK, интересный сайт или в чей-то блог. Просто отсканируйте код при помощи камеры своего телефона.

Если под рукой нет смартфона с камерой, то ссылки на все материалы собраны по этому адресу:

www.ticket2ride.ru/2011/11/links.html

В конце параграфов есть **ДОМАШНЕЕ ЗАДАНИЕ** — это упражнения и методики тренировок, которые позволят овладеть тем или иным навыком. Точка самоконтроля — показатель, позволяющий самостоятельно оценить вашу подготовку.

ОПРЕДЕЛИМСЯ С ТЕРМИНОЛОГИЕЙ

Райдер или атлет — человек, занимающийся сплавом по бурным рекам.

Пловец — человек, оказавшийся в бурном потоке отдельно от своего средства сплава.

Жертва (пострадавший) — человек, которому в силу обстоятельств угрожает опасность и требуется посторонняя помощь. Является калькой с английского слова victim. Мне очень нравится это словечко за его краткость и ироничность.

Спасатель — человек, оказывающий помощь жертве.

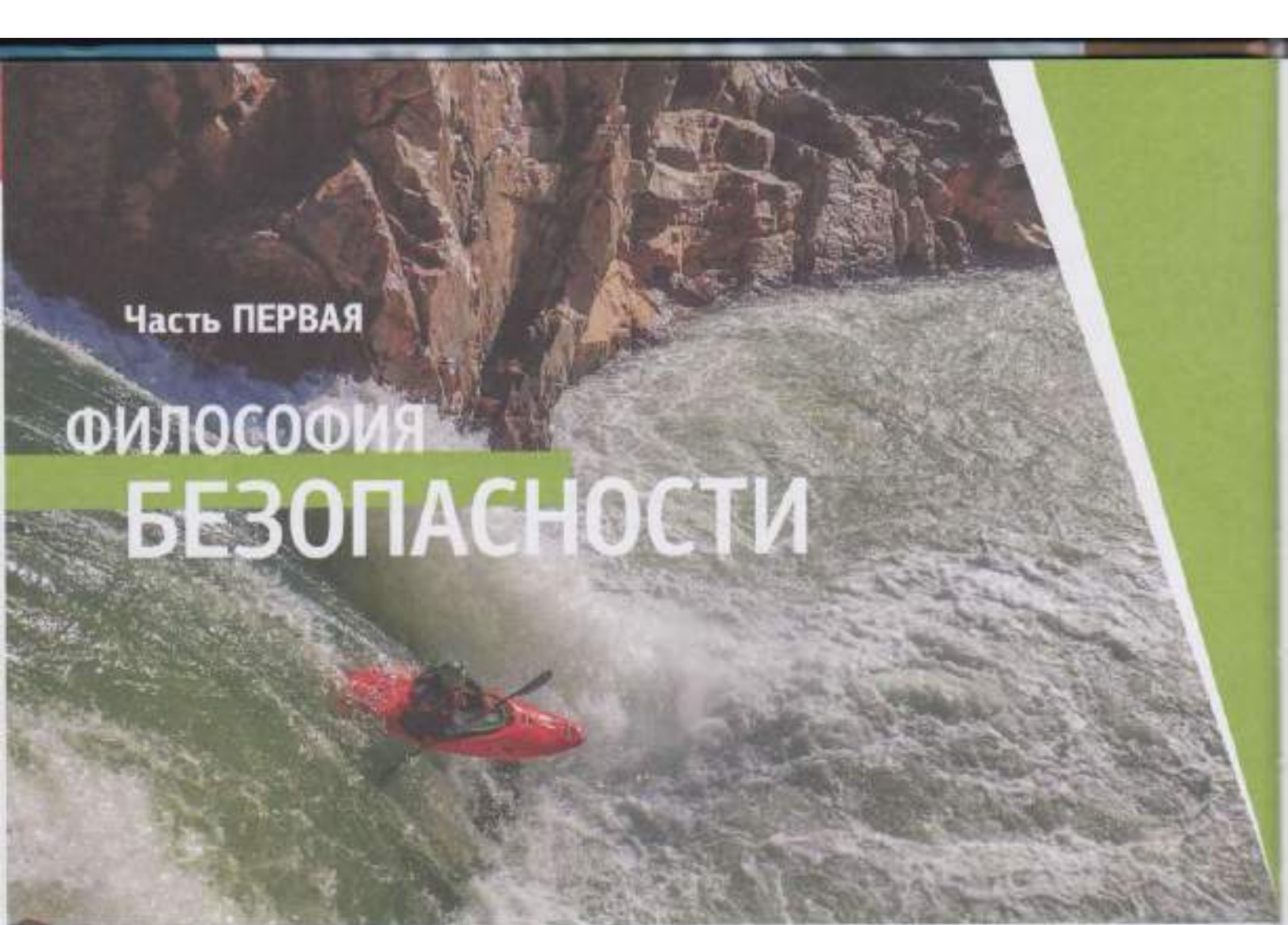
Спасательные работы — комплекс мероприятий, направленный на поиск, организацию доступа, стабилизацию состояния и транспортировку жертвы в безопасное место.

Спокойная (стоячая) вода — это вода с отсутствием или незначительным течением, например в пруду, озере или на плёсе реки.

Текущая вода — это движущаяся вода без выраженной неоднородности течения, например на равнинных реках или между порогами.

Бурная (белая) вода — это быстро движущаяся вода с выраженной неоднородностью течения: уловами, бочками, волнами, сбоями струй и так далее. Из-за сильной аэрации потока в некоторых местах имеет белый цвет.

Книга наполнена англицизмами и специфическим речным сленгом, поэтому в конце приводится **СЛОВАРЬ**. Встретили непонятное слово — загляните туда, чтобы найти его значение.



Часть ПЕРВАЯ

ФИЛОСОФИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

УПРАВЛЕНИЕ РИСКОМ НА БУРНОЙ ВОДЕ

Всем нам, занимающимся сплавом по бурным рекам, очень повезло — наше занятие относительно безопасно. По статистике, бейсджампинг, скалолазание, альпинизм, катание на лыжах или доске вне трасс, горный велосипед, бокс или даже баскетбол опаснее, чем сплав. Чтобы утонуть или получить серьезную травму на бурной реке, нужно очень сильно постараться. То, что я по-прежнему жив и смог написать эту книгу, — лучший тому пример. Однако это не значит, что получить травму или даже погибнуть невозможно.

РИСК — НЕОТЪЕМЛЕМАЯ ЧАСТЬ СПЛАВА ПО БУРНЫМ РЕКАМ просто потому, что движущаяся вода является неподходящей средой обитания для человека. У нас нет жабр, мы не лососи. Отправляясь на реку, мы всегда должны отдавать себе отчет в том, что можем погибнуть. Но именно риск добавляет ту необходимую перчинку,

которая делает каякинг, рафтинг и водный туризм столь привлекательными. Без риска сплав превратился бы в аттракцион наподобие американских горок: пару раз прокатиться здорово, а затем интерес пропадает.

Хорошая новость: **99% РИСКОВ НА БУРНОЙ РЕКЕ ЛЕГКО ПОДАЮТСЯ ОПРЕДЕЛЕНИЮ И КОНТРОЛЮ.** Огромные бочки, деревья в русле, хаотично разбросанные огромные камни и высокие сливы однозначно говорят о своей опасности (Илл. 1). Практически всегда в пороге можно выбрать линию движения в стороне от плоских мест, а если нет — обнести препятствие по берегу. Сравним с альпинизмом или катанием вне трасс: ничем не примечательный пологий склон может мгновенно стать смертельной ловушкой из-за внезапно сошедшей лавины. Во время восхождения или спуска мы не можем оценить все риски и тем более полностью их контролировать.

Итак, риски на бурной реке легко определяются и поддаются контролю. Следовательно, опасность создаёт не река, а действия людей, не умеющих управлять рисками. Бурная вода не опаснее жизни в современном мегаполисе, если соблюдать элементарные правила: переходить дорогу на зелёный свет, не перебегать шестиполосное шоссе, не играть на рельсах метро и так далее. Уровень опасности зависит от квалификации сплавляющихся, что подтверждает печальная статистика гибели людей на самых простых секциях рек.



НА БУРНОЙ ВОДЕ НЕ БЫВАЕТ НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ. КАЖДАЯ ТРАГЕДИЯ — РЕЗУЛЬТАТ ОШИБОЧНЫХ ДЕЙСТВИЙ ЛЮДЕЙ

Порог Т34 на реке Обихингоу своим видом убедительно говорит об опасности

ЗАЧЕМ МЫ ЗАНИМАЕМСЯ СПЛАВОМ?

«ДОБАВЛЯЯ
В УРАВНЕНИЕ
ВОЗМОЖНОСТЬ
УМЕРЕТЬ»

Исчерпывающая
статья на заданную
тему от гур
каякинга **ДУГА
АММОНСА**



Сергею Ильину очень
нравится кататься
по бурным рекам

Я много раз задавал этот вопрос во время своих лекций и курсов по безопасности и получал множество ответов. Все их можно легко свести в одному простому определению: **МЫ ЗАНИМАЕМСЯ СПЛАВОМ ПО БУРНЫМ РЕКАМ ДЛЯ УДОВОЛЬСТВИЯ!**

Мы не исследуем другие планеты, не изобретаем лекарство от рака, не защищаем наши семьи и не боремся против мирового зла. Мы вообще не делаем ничего значимого для человечества. Тем не менее мы делаем то, что имеет огромное значение лично для нас, то, что делает нас теми, кто мы есть, наполняет наши жизни энергией, испытаниями и красотой (Илл. 2).

Сплав — это не спорт. Цель — не прыгнуть самый высокий водопад, не установить рекорд скоростного прохождения реки и не проехать самый сложный порог. Цель — получить от сплава по бурной реке удовольствие. Но стоит ли рисковать своей жизнью ради всего этого? Я, например, очень люблю мороженое. Оно доставляет мне море удовольствия. Но готов ли я рискнуть ради мороженого жизнью? Однозначно нет.

В СПЛАВЕ ПО БУРНЫМ РЕКАМ НЕТ НИЧЕГО ТАКОГО, РАДИ ЧЕГО СТОИЛО БЫ РИСКОВАТЬ ЖИЗНЬЮ. Это значит, что необходимо избегать рисков на сплаве по бурной воде или снижать их до приемлемого уровня.



2

Первое и главное условие безопасного сплава — это осознание полной личной ответственности за свои действия на реке и, следовательно, за свою жизнь.

Ни Господь Бог, ни Министерство туризма, ни Маршрутно-квалификационная комиссия (МКК), ни звёзды сплава, ни гид, ни руководитель группы, ни наши друзья, родители и любимые не несут за нас ответственности на реке. **МЫ ЗАНИМАЕМСЯ СПЛАВОМ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО НА СВОЙ СТРАХ И РИСК, И НИКТО, КРОМЕ НАС, НЕ МОЖЕТ КОНТРОЛИРОВАТЬ ПРИЕМЛЕМЫЙ УРОВЕНЬ ЭТОГО СТРАХА И РИСКА.** Даже лучший сейфети-кайкер на планете не сможет спасти того, кто не смог зачаться в последнее улово перед непроходимым порогом.

Нельзя перекладывать ответственность за сплав (и в конечном итоге за жизнь) на чужие плечи. Думайте своей головой и принимайте самостоятельные решения.

Быть ответственным значит быть честным перед самим собой в оценке собственных навыков: видеть и признавать свои ошибки, а после кропотливо работать над их исправлением, не списывая их на злой рок, плохое снаряжение, товарищей, погоду или фазу луны.

ЛИЧНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА СОБСТВЕННЫЙ СПЛАВ

Аварийные ситуации на бурной воде, как правило, не имеют одной причины, за исключением маргинальных случаев типа сплава без жилета и каски или фатального решения прыгнуть с низкой плотины, проигнорировав обратку длиной 15 м. Аварии на сплаве — это почти всегда цепь множества взаимообусловленных ошибок, растущих как снежный ком. По отдельности каждая из них не имела бы серьёзных последствий, но все вместе они приводят к трагедии. Добавьте к желанию проехать антропогенный слив незатянутую боковую лямку жилета, неуверенный эскимосский переворот, незамеченную на просмотре торчащую арматуру и отсутствие у товарищей на берегу ножей-стропорезов — и вот в разделе «Происшествия» местного сайта появляется трагическая новость.

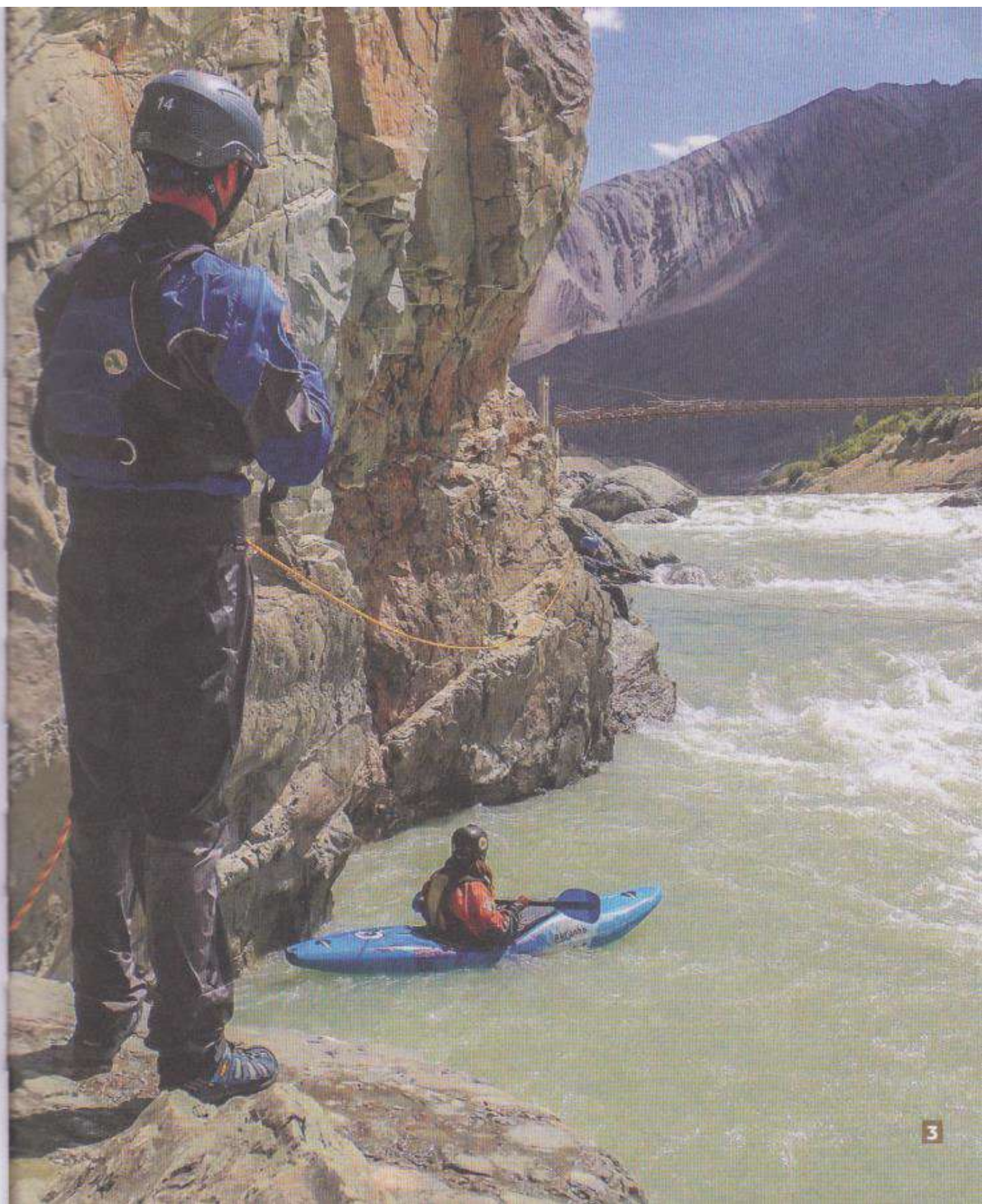
Закон Мёрфи гласит: **«ВСЁ, ЧТО МОЖЕТ ПОЙТИ НЕ ТАК, ОБЯЗАТЕЛЬНО ПОЙДЁТ НЕ ТАК».** Так вот, следующая часть книги рассказывает, как снизить до минимума вероятность, что что-то пойдёт не так, и не допускать аварий. А последняя — как выбираться из ситуаций, когда, несмотря на все усилия, авария всё же произошла.

ЗАКОН МЁРФИ НЕ ЗНАЕТ ИСКЛЮЧЕНИЙ

ПРОСТЫЕ ПРАВИЛА ОТ КАПИТАНА ОЧЕВИДНОСТЬ

Внутри каждого каяка можно обнаружить наклейку с базовыми правилами безопасности, продиктованными здравым смыслом. Это disclaimer, который нужен производителям снаряжения, чтобы избежать судебных исков, но его можно принять за исходную точку для организации безопасного сплава:

- ↳ Убедитесь, что у вас имеются необходимые навыки для управления тем типом судна, который вы собираетесь использовать.
- ↳ Убедитесь, что у вас есть познания в оказании первой помощи и аптечка.
- ↳ Никогда не сплавляйтесь в одиночку.
- ↳ Убедитесь, что кто-то знает о том, куда вы направились.
- ↳ Никогда не сплавляйтесь в паводок.
- ↳ Никогда не используйте на сплаве вещества, расширяющие, сужающие или изменяющие сознание.
- ↳ Никогда не сплавляйтесь, если у вас есть медицинские противопоказания к этому.
- ↳ Всегда используйте на воде индивидуальное спасательное снаряжение: жилет, шлем, гидрокостюм, соответствующую обувь. Убедитесь, что снаряжение подходит именно вам для той реки, куда вы собираетесь, и настроено под вас.
- ↳ Не переоценивайте свои возможности на бурной воде. Будьте честны с собой.
- ↳ Убедитесь, что у вас есть необходимый комплект страховочного снаряжения и вы умеете правильно его использовать.
- ↳ Убедитесь, что ни одна деталь судна не мешает вам покинуть его в случае необходимости.
- ↳ Убедитесь, что вы знаете всё необходимое про реку, по которой собираетесь сплавляться: уровень воды, ориентиры порогов, опасности и прочее.



ОБЩАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ КАК КОЛЛЕКТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Очень часто приходится слышать мнение, что безопасность — личное дело каждого. Дескать, хочет человек прыгнуть плотину с десятиметровой обраткой на надувной камере или кататься по порогу без каски и жилета — это его выбор, помрёт — так тому и быть. Такая точка зрения в корне неверна!

Человек, пренебрегающий правилами безопасности, в первую очередь не хочет брать на себя ответственность за свою жизнь, а во вторую — подвергает риску всех, кто находится в этот момент рядом.

Когда безответственный человек на реке наконец найдёт приключения на свою голову, кто-то другой будет вытаскивать его из этих приключений. Любые спасательные работы связаны с риском для спасателей. Нарушая правила безопасности, безответственный человек подставляет тех, кто будет его спасать. Спасателями могут стать друзья и сокомандники, а могут совершенно посторонние люди, оказавшиеся рядом случайно или по долгу службы. Кто-то будет всю ночь искать по уловам вместо того, чтобы провести это время с семьёй, кто-то заработает посттравматическое стрессовое расстройство, откачивая бездыханное тело, кто-то будет объяснять полиции, что случилось, а кому-то придётся позвонить родственникам и сказать, что их отпрыск утонул из-за сущего пустяка типа ненадетых жилета или каски.

Все люди, занимающиеся сплавом по бурной воде, независимо от национальности, языка, используемого типа судна и снаряжения, отвечают друг за друга. Это называется речное братство. Безопасность на реке — наша общая задача, наша коллективная ответственность.

Отдельный аспект коллективной ответственности за безопасность — это взаимоотношения с властями. От личных действий каждого члена речного братства зависит, как будут видеть нас местные чиновники: как желанных гостей, привозящих деньги в регион, как профессионалов, продвигающих активный образ жизни в массы, или как фриков и адреналиновых наркоманов типа зацеперов, постоянно создающих проблемы спасательным службам. В нашей северной стране, а также окрестностях чиновники думают одинаково: очередной экстремал погиб на речке — ЗАПРЕТИТЬ! Мы уже лишились рек Абхазии из-за одной мутной аварии, детский туризм был практически уничтожен после трагедии на Сямозере. Если так пойдёт и дальше, нам всем придётся уйти в глубокое подполье или ездить сплаваться туда, где власти умеют не только запрещать.

Коллективная безопасность держится на том, как все мы по отдельности ведём себя на воде:

- ↳ В первую очередь каждый из нас должен нести личную ответственность за собственную жизнь и соблюдать правила безопасности.
- ↳ Страхуйте других людей, если можете, даже если вас об этом не просили.
- ↳ Учитесь безопасному сплаву у профессионалов, а затем учите ваших друзей.
- ↳ Будьте примером для окружающих, делая на воде всё правильно.
- ↳ Видите на реке некомпетентного человека — вежливо объясните ему, как нужно делать правильно. Скорее всего, он просто не знает.
- ↳ Критикуйте тех, кто умышленно и демонстративно нарушает правила безопасности.
- ↳ Делитесь информацией о реках: пишите отчёты и статьи, делайте видео.
- ↳ Уважайте местных жителей и ведите себя достойно.

Если каждый из нас будет придерживаться этой нехитрой концепции, меньше людей будет тонуть и получать травмы на бурной воде.

В зарубежном бурноводном сообществе были сформулированы простые и понятные составляющие безопасного сплава — C.L.A.P.: Communication, Line of sight, Avoidance, Position. По-русски он выглядит так:

Коммуникация. Сплав по бурным рекам — командный вид активности. Залог хорошей работы группы — это хорошая коммуникация между её членами.

Инструктаж, объяснение линии движения, сигналы и команды должны быть простыми, однозначными и достаточными. Недопонимания на бурной воде надо избегать любой ценой.

**ЧЕТЫРЕ СОСТАВЛЯЮЩИЕ
БЕЗОПАСНОГО СПЛАВА.
C.L.A.P.**

ЧЕТЫРЕ СОСТАВЛЯЮЩИЕ БЕЗОПАСНОГО СПЛАВА. C.L.A.P.

Перед выходом на воду устройте небольшое совещание: убедитесь, что все участники группы знают всё необходимое о реке, по которой собираются сплавляться, договоритесь о порядке движения, сигналах, действиях при аварийных ситуациях, выясните, у кого есть необходимое спасательное снаряжение, а также квалификацию и особенности каждого из участников. Это здорово пригодится на сплаве.

Поле зрения. Никогда не проходите участок реки, если не видите линию движения. Если нужно — выйдите на берег на просмотр. (Илл. 4). Между вами и краем вашего поля зрения всегда должно быть минимум одно улово, в которое вы точно сможете зайти. Например, за слепым поворотом реки вас вполне может поджидать сплошной завал без возможности зачалиться перед ним, а за горизонтальным урезом — непроходимый водопад.

В поле зрения каждого из участников сплава всегда должны находиться другие члены группы: один впереди, один позади. Если это не так, значит, группа чрезмерно растянулась. Убедитесь, что вы видите окружающих, а они видят вас.

Избегание. Всё, что мы делаем до и во время сплава, должно быть направлено на избегание лишнего риска и опасностей. Гораздо проще не попадать в неприятности, чем потом героически из них выпутываться. Профилактика лучше лечения (Илл. 5). Грамотная подготовка и планирование сплава сокращают риски. Тренировки и практика позволяют выдерживать необходимую линию движения.



Правильный выбор линии в пороге предотвращает аварийные ситуации. Оптимальный комплект личного и группового спасательного снаряжения упрощает ведение спасработ.

Позиционирование. Всегда выбирайте такое место, на котором вы будете наиболее полезны группе. Хорошо сплавляйтесь и знаете реку — будьте первым, чтобы показать остальным линию движения. Вставляйте на страховку с воды после порога, даже если вы проехали его сходу. Выбирайте улово таким образом, чтобы было видно других участников и из него можно было быстро выйти на струю, чтобы подобрать пловцов и снаряжение. На берегу правильно выбирайте места для страховки спасконцом или живцом. Плохо кидаете морковку — возьмите в руки фотоаппарат. Никогда не мешайте спасателям делать их работу.

Сплав действительно становится безопаснее, если каждую минуту человек делает всё, чтобы эффективно коммуницировать с другими членами группы, не проходить пороги вслепую, видеть других участников, избегать попадания в неприятности и находиться в том месте, где он будет наиболее полезен команде. ■



Обнос как способ избежать неприятностей

Часть ВТОРАЯ

КАК НЕ ПОПАДАТЬ В АВАРИИ НА БУРНОЙ ВОДЕ?



ИНДИВИДУАЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА АТЛЕТА

ЭТАПЫ ОСВОЕНИЯ СПЛАВНЫХ НАВЫКОВ

Освоение любого навыка, будь то сплав по рекам, спасработы, приготовление плова или тантрический секс, проходит пять стадий:

Теоретические знания. Именно их вы получаете прямо сейчас, читая эту книгу.

Тренировки. Квалифицированный человек должен показать, как выполнять то или иное действие, подделать его с вами, проконтролировать, как вы делаете его самостоятельно, указать на ошибки и исправить их.

Практика. Когда вы научились на тренировке чему-то, вы должны отшлифовать полученный навык на практике. Совершенно неважно, будут это учебные занятия во время выездов на выходные или «боевые» ситуации в экспедициях на край света. Главное — это количество повторений и регулярность. Километры делают чемпионов.

Опыт. Вместе с практикой будет накапливаться опыт. В первую очередь это будет опыт ошибок, на которых, как известно, учатся.

Верные решения. Только после прохождения четырёх предыдущих этапов появляется умение принимать правильные решения: Смогу ли я выдержать линию в этом пороге? Как лучше организовать страховку этого места? Как подобрать подходящее снаряжение для предстоящего сплава? После освоения сплавных навыков у вас будут ответы на все эти вопросы.

Поговорим про вторую стадию — тренировки.

ЧТО ЖЕ ТАКОЕ СПЛАВ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ФИЗИОЛОГИИ?

В первую очередь это вид неестественной сложнокоординационной скоростно-силовой деятельности.

Неестественная значит, что получение и развитие навыка возможно только в специализированной или смоделированной среде. Встретить и развить элементы сплава по бурной воде в обычной жизни практически невозможно. Из исключений можно упомянуть только занятия классической греблей на байдарках и каноэ и другими видами спорта, включающими в себя гребную активность.

Сложнокоординационная значит, что на качество результата в первую очередь будет влиять совокупность использования технических навыков и координационных способностей в уникальной, крайне разнообразной, динамически изменяющейся среде применения — неоднородном движущемся потоке бурной воды.

Скоростно-силовая означает, что прохождение технических препятствий (порогов) связано с выполнением быстрых, сильных, точных кратковременных действий для достижения необходимого результата.

Во вторую очередь сплав — это циклический вид активности, требующий высокой общей и специальной выносливости.

Циклический характер определяется повторяющимися одинаковыми движениями (циклами).

Общая выносливость призвана сохранить физические кондиции атлета в наилучшем состоянии до момента, в котором потребуется предельная концентрация и физическая отдача, — прохождения порога.

Специальная выносливость — это совокупность всех высокоразвитых способностей, требующихся для максимально эффективной деятельности во всех аспектах сплава по бурным рекам на протяжении длительного времени.

Из всего этого можно сделать нехитрый вывод: **ЛУЧШАЯ ПОДГОТОВКА К СПЛАВУ ПО БУРНОЙ ВОДЕ — ЭТО СПЛАВ ПО БУРНОЙ ВОДЕ.**

ГЛАВНАЯ ПРОБЛЕМА СПЛАВА В РОССИИ

Наше хобби не из дешёвых. Заработать достаточно денег на тренировки, снаряжение и поездки можно на хорошей работе в крупных городах. Они расположены далеко от гор и бурных рек. В основном мы не можем кататься по порогам после работы или заниматься сплавом на выходных (счастливые жители Новосибирска и Иркутска — исключение, подтверждающее правило). Если бы в часе езды от Москвы текла река III класса сложности, работающая большую часть года, то общая квалификация и безопасность столичной сплавной тусовки была бы на порядок выше.

Но в реальности в нашей стране мы занимаемся сплавом в среднем пару десятков дней в году, остальное время просиживая на диване и любуясь в Youtube, как катаются другие. Естественно, при таком подходе ни о какой безопасности не может быть и речи.

Что же делать?

ГРЕБНОЙ СЛАЛОМ

В основе техники сплава на любом типе судна лежит гребной слалом. Это олимпийский вид спорта, суть которого заключается в прохождении на каяке или каноэ трассы на бурной воде с естественными и искусственными препятствиями на время. За сотню лет существования этого вида спорта были разработаны методы наиболее эффективного управления лодкой, программы тренировок и подготовки спортсменов.

Для того чтобы приобщиться к гребному слалому, нужен тренер, участок текущей (не обязательно бурной) воды и трасса из десятка ворот. Такие условия можно найти практически в любом крупном городе. Зимой, когда любимая речка с вешками замерзает, пора перебираться в гребную яму — специальный бассейн с посадочными местами, предназначенный для тренировки гребли.

Занятия гребным слаломом крайне рекомендуются всем. Описывать подробно не буду, поскольку для этого у вас будет настоящий тренер.

Домашнее задание:

Запишитесь в секцию гребного слалома.

Точка самоконтроля:

За год занятий вы обзавелись накаченным телом, умением «читать» воду и кое-какой техникой.

Слаломная техника, немного адаптированная и упрощённая для сплава, — это ультимативный навык, позволяющий выдерживать красивые и безопасные линии в самых сложных порогах. Занятия гребным слаломом у хорошего тренера — это инвестиции в безопасность на сплаве (Илл. 6).



ЧТО ДЕЛАТЬ, ЕСЛИ ЗАНЯТИЯ СЛАЛОМОМ НЕДОСТУПНЫ? ДРУГИЕ ВИДЫ СПОРТА

Общие постулаты подготовки:

1. Любые тренировки лучше, чем их отсутствие.
2. Любые постоянные тренировки лучше редких или единичных занятий.

Циклические виды спорта, такие как бег, велосипед, лыжи, развивают общий уровень выносливости. Это позволит быстрее адаптироваться к новому месту и климату, уменьшить утомляемость в процессе сплава, облегчить и ускорить восстановление. Отдельно стоит упомянуть плавание: благодаря ему можно не только подтянуть общую выносливость, но и физически и психологически подготовиться к самосплаву.

Домашнее задание:

Занимайтесь любым видом циклической активности три-четыре раза в неделю круглый год, и вы всегда будете в хорошей физической форме.

Точка самоконтроля:

Пройдите тест Купера на отлично.

Существует отличный способ оценить общую физическую подготовку — **ТЕСТ КУПЕРА**.

За 12 минут необходимо пробежать максимальное расстояние. При выполнении теста задействуется две трети мышечной массы



Занятия в тренажёрном зале увеличивают силовой компонент, способствуют развитию мышечного корсета и связочного аппарата суставов, что в свою очередь снижает вероятность травм. Предпочтительно заниматься скоростно-силовыми видами, например кроссфитом или тяжёлой атлетикой без глубокой специализации. Также подойдёт и обычная качалка один-два раза в неделю. Побочный эффект работы с весами — закрепощение подвижных частей тела и снижение гибкости, поэтому обязательно после силовой нагрузки проводить растяжку для возврата мышц к естественной амплитуде движений.

Для подготовки пилотов каяков большое значение имеет акробатика. Базовые навыки и понимание принципов работы тела в безопорном состоянии благотворно влияют на координацию действий в водном потоке. Например, занятия на батуте позволяют понять,

что согнуть корпус к ногам и подтянуть ноги к корпусу — не одно и то же. Это положительно скажется на освоении управляющих гребков, разгрузки или загрузки носа и кормы, разных видов буфа.

Имитация посадки, гребли и управляющих гребков на фитболе — это прекрасный способ развивать баланс и комбинаторику сложных в координации действий.

Любая пороговая спортивная деятельность, выполняемая около или в зоне предела возможностей атлета, очень хорошо способствует развитию морально-волевых качеств и психологической устойчивости. Идеально для этого подходят контактные единоборства.

И последнее — идеомоторные тренировки. YouTube тоже может быть полезен! Просмотр GoPro-видео сплава сильнейших атлетов, понимание технических действий, внутренний разбор и представление себя в качестве действующего лица позволит ускорить понимание и получение более устойчивого навыка в выполнении того или иного движения. Особенно если есть возможность сразу сесть на воду и попробовать увиденный и разобранный технический элемент.

Взаимодействие на командных судах, таких как катамараны и рафты, — это надстройка над индивидуальной подготовкой каждого члена экипажа. Если все члены команды владеют техникой на должном уровне, то потребуется совсем немного времени, чтобы сгруппироваться и начать действовать как одно целое.

Эта глава написана со слов Алексея Лукина, тренера и одного из лучших каякеров страны.

УНИВЕРСАЛЬНЫЕ СОВЕТЫ ДЛЯ СПЛАВА

Потребовалось бы написать ещё одну книгу, чтобы рассказать обо всех особенностях и нюансах правильной техники сплава. Ограничусь несколькими универсальными базовыми советами:

- Смотри туда, куда хочешь поехать, а не туда, куда не хочешь попасть!
- Любой манёвр складывается из трёх составляющих: скорость, угол и крен (Илл. 7).
- Думай на шаг вперёд, действуй на опережение.
- Крен на препятствие. Подставляй струе дно, а не борт.
- Скорость относительно потока — это хорошо. Скорость можно разменять на манёвр.
- Основа гребли на любом типе судна, кроме плотов с гребями и рафтов с распашными вёслами, — это разворот корпуса.

- Управление каяком — это на 60% крен, на остальные 40% гребля.
- Тренируя выход из улова и заход в улов, можно отработать 80% необходимых на сплаве навыков.
- Заход в препятствие с правильным углом, скоростью и креном — половина успеха прохождения.
- Дыши! Делай короткий интенсивный выдох во время каждого второго гребка, а при интенсивной нагрузке — во время каждого первого.
- Умение зачалиться в самое крохотное улово или даже на струе позволяет избежать попадания в неприятности.
- Порог считается пройденным, только если удалось реализовать намеченную линию движения.



А КАК ЖЕ ОПЫТ?

В России традиционно принято оценивать квалификацию каякеров, пакрафтеров и катамаранщиков по опыту. Как ни странно, большой опыт — ещё не гарантия безопасного сплава. В российском водном туризме из-за недостатка тренировок и очных соревнований опыт — единственный способ оценить квалификацию человека. Поэтому МКК и требует от собирающихся в путешествие на реку справки о пройденных ранее маршрутах.

Одно дело — пройти реку средней сложности на каяке, совсем другое — на огромном катамаране-четвёрке в составе сильного экипажа. Навыки, полученные от сплава в этих случаях, несопоставимы, хотя формально опыт одинаковый. К тому же в отличие от езды на велосипеде сплавные навыки имеют свойство теряться, если их не практиковать. Пропустивший пару сезонов из-за семейных обстоятельств атлет сохраняет весь предыдущий опыт, но теряет большую часть своих навыков.

СОРЕВНОВАНИЯ

В самом начале книги мы определились, что сплав — не спорт, хотя в мире полно соревнований на бурных реках. Помимо определения, чьё сплавное «кунг-фу» сильнее, они выполняют ещё несколько

**ДАЛЕКО
НЕ ВСЯКИЙ
ОПЫТ ЯВЛЯЕТСЯ
РЕЛЕВАНТНЫМ
ПОКАЗАТЕЛЕМ
ПРИ ОЦЕНКЕ
ГОТОВНОСТИ
ЧЕЛОВЕКА
К СПЛАВУ**



8

Соревнования на реке Northfork of Payette

чрезвычайно важных функций. Это стимул постоянно тренироваться, обмен опытом и объединение речного сообщества. В конечном итоге участие в соревнованиях ведёт к увеличению общей безопасности на сплаве.

ГЛАВНЫЙ СЕКРЕТ ХОРОШЕГО И БЕЗОПАСНОГО СПЛАВА ЗАКЛЮЧАЕТСЯ В ТОМ, ЧТО НЕТ НИКАКОГО СЕКРЕТА. ВСЁ ОЧЕНЬ ПРОСТО: ЗНАНИЯ → ТРЕНИРОВКИ → ПРАКТИКА → ОПЫТ → ВЕРНЫЕ РЕШЕНИЯ. ЧЕМ БОЛЬШЕ И ЧАЩЕ ВЫ СПЛАВЛЯЕТЕСЬ ПО БУРНОЙ ВОДЕ, ТЕМ ЛУЧШЕ ЭТО У ВАС ПОЛУЧАЕТСЯ. КИЛОМЕТРЫ ДЕЛАЮТ ЧЕМПИОНОВ.

ПРИКЛАДНАЯ ГИДРОДИНАМИКА

Сплав — это перемещение в нужном направлении в движущемся потоке воды за счёт использования его неоднородности. Умение видеть и понимать, куда и как течёт вода, — ключевой навык в нашем деле. Понимание законов течения позволяет использовать мощь реки, а не бороться с ней. Прикладная гидродинамика для водников — штука логичная и достаточно простая, однако требующая некоторого времени на изучение. Лучший способ понять движущуюся воду — оказаться в ней. Чем меньше судно для сплава — тем лучше чувствуются мельчайшие нюансы бурного потока: крохотные сбойки струй, восходящие потоки, маленькие улова, незначительная разница скоростей разных потоков. Начинать освоение сплава по бурным рекам лучше с маленьких лодок: каяков, пакрафтов или байдарок. Процесс обучения прикладной гидродинамике на них идёт значительно быстрее, чем на больших катамаранах или рафтах.

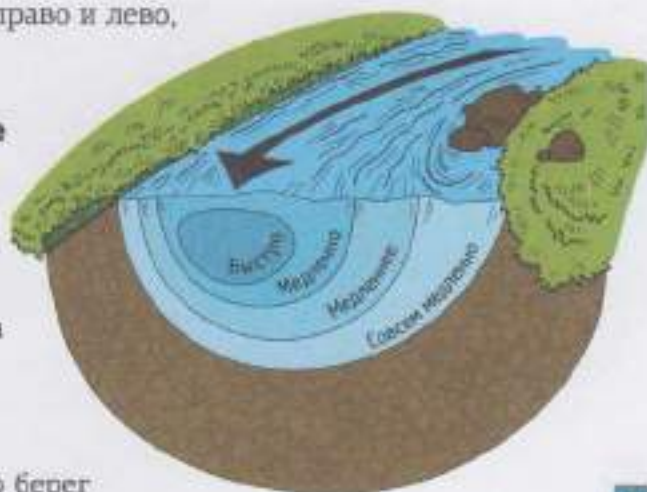
ОСНОВЫ ДИНАМИКИ ВОДНОГО ПОТОКА

Для начала определимся с терминологией. Когда вы стоите лицом вниз по течению, справа от вас будет правый берег, слева — левый, когда лицом вверх по течению, справа — левый берег, слева — правый берег. Вверх по реке — вверх по течению, туда, откуда течёт вода. Вниз по реке — вниз по течению, туда, куда течёт вода. Понимание

всеми участниками группы, где у реки верх, низ, право и лево, позволяет избежать путаницы.

Распределение скоростей потока в русле

Вода в русле течёт с разной скоростью. Поток около дна и берегов движется медленнее из-за трения. Чем дальше от берегов и ото дна — тем быстрее движется вода. Самая быстрая струя на прямом участке реки расположена у центра русла и называется основной (Илл. 9).



9

Спиральный поток

Разница скоростей движения воды и трение о берег образует спиральный поток, направленный к центру реки (Илл. 10). Это течение выталкивает пассивно плывущие объекты на основную струю. Именно поэтому чалка к берегу требует активных действий. Спиральное течение становится более выраженным и заметным в паводок.

Этот поток практически отсутствует на участках с гладкими дном и берегами, например в искусственных бетонных каналах или каньонах, пропиленных рекой в коренной породе.



10

Распределение скорости потока на поворотах русла

Основная струя всегда проходит по внешней стороне поворота русла, по большему радиусу. Поток там быстрее, а глубина больше. На внутренней стороне поворота, напротив, скорость течения ниже, а глубина меньше (Илл. 11). Вследствие эрозии на внешней стороне могут образовываться карманы и завалы.

Улова и сбойки струй

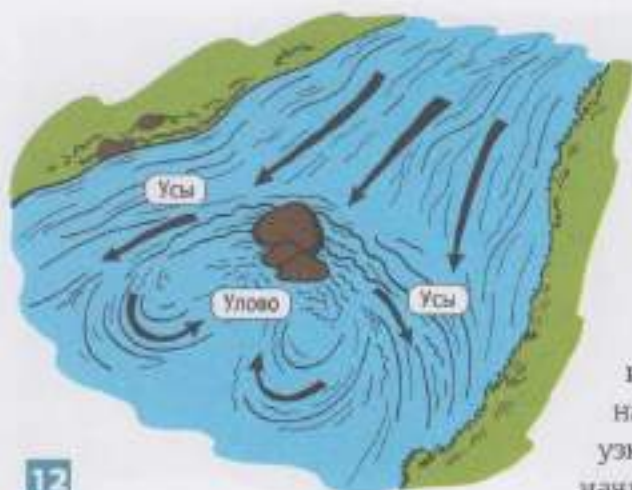
Участок реки, защищённый от основной струи надводной преградой, называется уловом. В нём образуется локальное течение, направленное навстречу основному потоку и уступающее ему по силе. Улова образуются у берега за скальными выступами и надводными камнями или посередине реки за крупными преградами и отделены от основного потока сбойкой струй.

Улова используются для чалок, чтобы передохнуть и подождать остальную часть группы, для промотров и страховки с воды.

На реках большого объёма и в каньонных участках некоторые улова могут создавать серьёзные проблемы. Смотри главу «Опасности» (с. 30).



11



12

Там, где существует разница скоростей и направлений течений, появляются сбойки струй. Это границы уловов, слияния с притоками и соединения проток. Сбойка представляет собой нестабильную зону вертикальной турбулентности, состоящую из воронок и поганок. На судно одновременно действует множество разнонаправленных сил, что делает его неустойчивым и усложняет управление. Пересечение сбойки струй на заходе в улово или выходе из него — один из важнейших сплавных навыков. Сбойку надо пересекать там, где она наиболее узкая, — как можно ближе к преграде, от которой она начинается, и максимально быстро. Для этого у судна должен быть запас скорости, правильные угол и крен.

Пересечение сбойки струй при заходе в улово на каяке и буф требуют очень похожего набора движений. Заходя в улова, вы учитесь буфить.

Воронки и поганки

Это вертикальная турбулентность, образующаяся на границах разнонаправленных потоков, например на сбойках струй (Илл. 13). Повсеместно встречается в каньонных участках рек большого объема или в паводок. Воронки и поганки существуют парами: если вода где-то ушла вниз, то вскоре она где-то выйдет наверх. Данные структуры весьма нестабильны и в основном существуют по несколько секунд. На реках огромного расхода воронка может целиком поглотить каякера вместе с каяком и какое-то время продержаться под водой или поставить небольшой катамаран на кормовую свечку. Бороться бесполезно, надо просто подождать, пока воронка схлопнется. Воронки и поганки могут быть достаточно неприятными, поскольку сбивают судно с курса и мешают держать равновесие. Зоны выраженной вертикальной турбулентности следует пересекать на скорости как можно быстрее.

Стационарные поганки ниже по течению от скопления крупных камней могут указывать на сифон или карман.



13

Усы и языки

Вода, обтекающая обливной или надводный камень, образует отбойник и две сбойки струй, называемые усами. Такая структура хорошо заметна с воды и указывает на препятствие, даже если его самого не видно под водой.

Пара сбоек струй, между которыми проходит основная струя, называется языком и указывает на чистый проход (Илл. 14). На реках большого расхода за языком обычно следует череда волн.



Петухи

Вертикальные брызги, называемые петухами, указывают на острую скалу, бревно, арматуру или другое препятствие, расположенное на незначительной глубине (Илл. 15). Не следует путать с верхушкой пирамидальных волн.

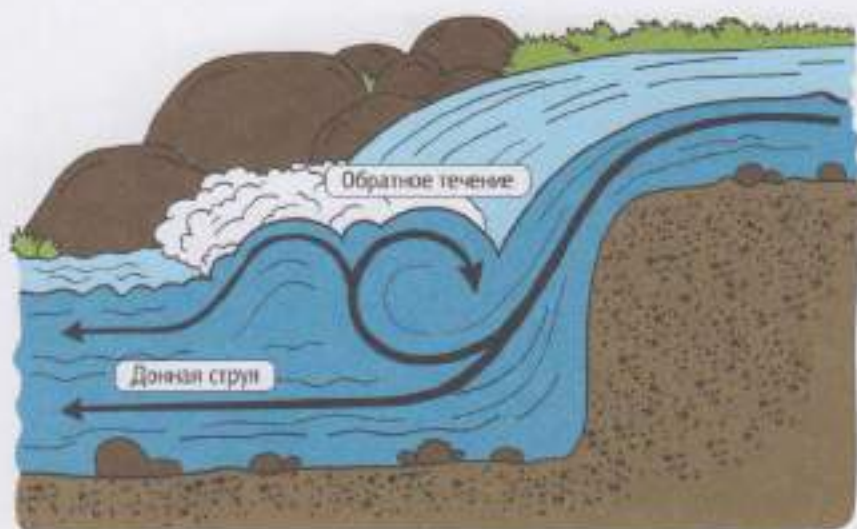
Волны

Волны образуются, когда быстрый основной поток отражается от рельефа дна или слоя более медленной воды (Илл. 16). В зависимости от расхода, скорости потока и характера русла они могут быть разного размера и формы (прямые, косые, пирамидальные), стоячие или пульсирующие. Волны — наши лучшие друзья, поскольку их можно использовать для определения линии движения, траверсов, сёрфинга, игр с водой, смещения по струе к тому или иному берегу без изнурительной гребли.

Огромные волны на реках большого объёма могут представлять проблему для катамаранов и рафтов, поскольку в состоянии перевернуть судно любого размера и водоизмещения. Для каякеров, умеющих задавать нужный крен, череда циклопических волн — настоящий аквапарк.

Отбойники

Отбойник — это волна, которая образуется, когда поток отражается от достаточно большого твёрдого объекта (Илл. 17). Умение



использовать отбойники позволяет избежать ненужной встречи с камнями или береговыми скалами. Отсутствие отбойника там, где он должен быть, говорит о том, что поток уходит куда-то под камни, и указывает на наличие сифона или кармана.

Бочки

Падающая с уступа вода обладает избытком кинетической энергии, которая тратится на формирование циркуляции и обратного течения (обратки).

18

В него подсасывается большое количество воздуха, поэтому гребень бочки оказывается сильно вспененным. Обратное течение может тормозить и удерживать лодки и пловцов, что представляет определённую опасность (Илл. 18). В зависимости от высоты и формы слива, характера русла за ним, объёма и скорости потока могут формироваться поверхностные или глубокие бочки. Поверхностные выглядят особенно впечатляюще: высокий гребень, много брызг и шума — однако под ними есть мощное донное течение, которое промоет через обратку любой мало-мальски тяжёлый объект, например пловца (Илл. 19). Такие бочки с осторожностью можно использовать для траверса или игр с водой.

Глубокие бочки образуются, когда поток падает в стоячую или медленно текущую воду под большим углом (Илл. 20). Эти бочки обычно выглядят невзрачно, зато имеют длинную обратку. Такие водные структуры в состоянии удерживать плавучие объекты очень долгое время и могут представлять опасность. Донная струя есть, но она находится где-то очень глубоко и выражена слабо. Выход из такой бочки вниз по течению может оказаться невозможным из-за длинной обратки, и приходится выбираться



19



20

через край. Если выход через край заблокирован формой слива, береговыми скалами, камнями или подпёрт мощными уловами, то такая водная структура называется котёл. Она описана в главе, посвящённой опасностям (с. 30).

Оценить опасность бочки с берега не очень сложно: чем больше спецэффектов (шум, брызги, высота гребня), тем быстрее она промоет. Чем длиннее обратка, тем дольше она будет держать. Заблокированные выходы через край говорят о большой опасности.

Попадания в глубокие бочки следует избегать. Если единственная линия движения в пороге пролегает через бочку, то для её прохождения нужно набрать достаточно инерции, чтобы преодолеть силу обратного течения. Каякеры могут делать буф, оставаясь на поверхности и практически не теряя скорости в обратке.

Домашнее задание:

Выберитесь на ближайший несложный порог. Внимательно осмотрите его, найдите и назовите максимум водных структур. Сядите в лодку и отправляйтесь изучать их изнутри.

Точка самоконтроля:

Вы поняли, как те или иные водные структуры действуют на судно.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОДНЫХ СТРУКТУР

Движущаяся под действием гравитации вода — это невероятная сила, которая прорезает горные хребты, вращает огромные турбины ГЭС, смещает скалы. Занимаясь сплавом, мы не должны бороться с рекой, ведь она всё равно сильнее. Мы используем неоднородности движущегося потока, чтобы перемещаться туда, куда нужно. Чем больше и мощнее река, тем больше нужно использовать водные структуры, облегчая себе управление лодкой.

Водные структуры как ориентиры

Намечая с берега линию движения в пороге, мы должны определить ориентиры для захода и манёвров. Стоячие волны, бочки, сбойки струй, усы и языки отлично для этого подходят. На реках большого расхода, а также на порогах, образованных выходами коренных пород, может просто не оказаться камней и скал, на которые удобно ориентироваться, зато в изобилии присутствуют различные водные структуры. Важно заранее с берега убедиться, что выбранная волна или бочка не пульсирует и не исчезнет, когда вы окажетесь в пороге.



21

**СЁРФИНГ —
ЭТО РАДОСТЬ**



22

Использование зон с разной скоростью течения

Наибольшую скорость в пороге имеет самая крупная, основная струя. За камнями образуются улова, текущие в противоположную сторону, а за бочками — зоны медленного течения. Искусство сплава заключается в умении использовать неоднородность потока для того, чтобы выдерживать намеченную линию движения (Илл. 21).

Сёрфинг

Основа использования водных структур — это сёрфинг (Илл. 22). На систему экипаж — лодка одновременно действует множество сил. Основные — это гравитация, сила течения и гребля. Сёрфинг заключается в том, чтобы точно уравнивать все эти силы и «зависнуть» на волне или в поверхностной бочке. Задавая крен, можно смещаться по волне или бочке вправо и влево. На рафтах и катамаранах для этих же целей используется подруливание вёслами. Для достижения идеального баланса применяется смещение центра тяжести за счёт наклона корпуса гребца или гребцов вперёд или назад (Илл. 23).

Обычное положение для сёрфинга — носом вверх по течению, но возможен также кормовой и боковой сёрф.

Если скорость потока перевесит остальные силы, то лодку промывает вниз по течению. Если гравитация или сила гребли перевесят силу потока, то нос зароется и судно поставит на красивую носовую свечку, промывает в таком положении или перевернёт.

Контролируемый сёрфинг на катамаране или рафте — показатель отличной слаженности экипажа, ведь для этого нужно без слов понимать своих товарищей и чувствовать поведение лодки.

Сёрфинг — это основная составляющая фристайла на бурной воде. Отличный способ прокачать свои навыки использования водных структур — сесть в родео-кайак, больше похожий на таз, и научиться азам фристайла. Это очень пригодится вам на сплаве, поскольку заодно научит не бояться бочек и выцарапываться из самых неприятных котлов.

Домашнее задание:

Найдите подходящую залу. Чем длиннее судно, тем больше и положе она должна быть. Практически для всех видов судов подходит катальный, первый и второй вал на реке Вуокса в посёлке Лосево.

Точка самоконтроля:

Добейтесь уверенного, контролируемого сёрфа.

Сёрфинг на сплаве (Илл. 24)

Как мы можем использовать водные структуры, чтобы сделать сплав более интересным и безопасным?

- Сёрфинг по волне для траверса.
- Боковой сёрф в бочке для смещения вправо или влево по струе.
- Использование отбойников, чтобы уйти с минимальными усилиями от столкновения с камнем или скалой берега.
- Использование краёв бочек для изменения направления движения.
- Сёрфинг на волне или в бочке в ожидании отстающих товарищей.
- Боковой сёрф с опорой на косых волнах, чтобы сместиться в центр русла.
- Боковой сёрф на каяке, чтобы забираться на самые крутые волны.
- Игры с водой, чтобы сделать свой сплав разнообразным, стильным и зрелищным.

Идеальное место для того, чтобы научиться использовать водные структуры и сёрфить на любом типе судна, — это уже упоминавшаяся река Вуокса в посёлке Лосево. Чтобы сделать траверс с минимальными трудозатратами, необходимо использовать косые волны у левого улова под автомобильным мостом или косую бочку под железнодорожным мостом. Боковой сёрфинг можно отработать в малой бочке у камня-жандарма. Плюс несколько отличных волн и отбойник у жандарма для катания.

Домашнее задание:

Научитесь использовать все водные структуры в Лосево или на ближайшем пороге.

Точка самоконтроля:

Для траверса реки вы делаете минимальное количество гребков, используя волны или бочки.



23



24

ОПАСНОСТИ

Опасность на реке создают те водные структуры и объекты в русле, которые в состоянии продержат человека под водой достаточное для утопления время. Циклопические волны и огромные бочки выглядят устрашающе, могут перевернуть и как следует «отварить» лодку любого типа и размера, но они не могут долго удерживать пловца и зачастую не представляют опасности для жизни. Не страшно далеко уплыть по бурной реке — страшно где-нибудь застрять. Котлы, сифоны, завалы, карманы, плохие улова, неудачно сложенные камни и сливы, антропогенный мусор и обратки за низкими дамбами представляют смертельную опасность, потому что могут удерживать человека под водой без возможности выбраться.

Котлы

Котёл — это глубокая бочка, из которой сложно выбраться что в лодке, что без неё. Как правило, выход в оба края ограничен берегом, камнями или другими водными структурами, длина обратного течения превышает длину судна, а до донной струи не достать. Про такие принято говорить «эта бочка варит». Плохая новость: некоторые котлы могут держать отделившихся от лодки пловцов. Хорошая новость заключается в том, что такие встречаются достаточно редко. Природа не любит прямых линий, а это значит, что слив и бочка будут иметь неправильную форму и в том или ином месте можно будет промыться.

Определять котлы с берега несложно — их видно по длине обратного течения. Попадания в котлы стоит избегать, однако не всегда



Огромный котёл на реке
Бейкер, Чили

25

это возможно. Каякеры могут буфить — выталкивать себя со слива, чтобы лодка осталась на поверхности и не потеряла скорость. Экипажам больших надувных судов остаётся только набирать скорость и надеяться, что инерции хватит на преодоление обратки.

Частный случай котла — обратка, образующаяся в полости за шторкой высокого водопада (Илл. 26). Выход из такой штуки вниз по течению отрезан падающим потоком, а в стороны может быть ограничен скалами. Чтобы избежать попадания за шторку, необходимо на заходе и во время падения с водопада оставаться на поверхности потока.



26

Сифоны

Сифон — это место, где поток или его часть уходит в подводную полость между камнями (Илл. 27). Попадание в сифон смертельно опасно, поскольку полость может быть забита брёвнами или камнями поменьше, что не даёт возможности пронырнуть его. Попадания в сифон надо избегать любыми средствами.

Главная проблема сифонов — их не видно. Мозг устроен так, что наше внимание привлекают волны, огромные бочки и торчащие из воды брёвна. А сифоны выглядят как несколько камней в русле, от которых нет отбойного вала, потому что вода не отражается от них, а уходит в полости под ними. Заметить сифоны с наплыва очень сложно. Но если обойти по берегу и посмотреть снизу по течению, то будет видно восходящий поток, вырывающийся из-под камней. Именно поэтому пороги должны просматриваться дважды: сверху вниз и снизу вверх.

Вероятность встретить на реке сифоны определяется геологией. Реки молодых гор, таких как Гималаи, Кавказ, Памир, Тянь-Шань, полны сифонов, а вот в старых горах, например в Норвегии или на Урале, их совсем мало. Пороги типа сада камней изобилуют сифонами, а образованные выходами коренных пород — нет. Обычно известные сифоны указаны в описаниях и отчётах.

Карманы

Их можно считать частным случаем сифона. Вода уходит под береговую скалу с отрицательным уклоном и выходит где-то с другой стороны (Илл. 28). Обычно карманы расположены на внешнем радиусе поворота реки. Ориентиры такие же, как у сифонов, — отсутствие отбойного вала там, где он должен быть, и восходящий поток воды где-то ниже по течению. Карманы встречаются в каньонах и на речках, текущих через вулканический рельеф.



27



**КЛАССИЧЕСКИЙ КАРМАН
И УГОДИВШИЙ В НЕГО
КАЯКЕР**



В первой части я писал, что 99% рисков на сплаве легко определяются и контролируются. Сифоны и карманы — это оставшийся 1% сложноконтролируемых рисков. Даже самые квалифицированные каякеры не всегда могут вовремя найти сифон или карман и избежать попадания туда.

Плохие улова

Мы привыкли, что улово — это спокойное, безопасное место для чалки и отдыха. Однако улова могут представлять серьёзную опасность, когда на берег выбраться нельзя, разница скоростей струй так велика, что сбойку невозможно пересечь, а само улово состоит из воронок и поганок, в которых невозможно стабилизироваться. Также их называют «пониженными уловами», поскольку есть заметная разница по высоте между ними и основной струей.

Плохие улова встречаются на реках огромного объёма, а также в каньонных участках рек. Особенно опасны для каякеров, так как отстрел от лодки может стать фатальным.

Если улово «кипит», из него нельзя выбраться на берег и имеется значительная разница по высоте со струей, то его надо всячески избегать.

Завалы

Одно или несколько деревьев, лежащих в русле реки, — это завал, наиболее коварная опасность сплава (Илл. 29). Через скопление стволов и веток практически свободно проходит вода, не образуя отбойника, который помог бы избежать встречи с деревьями, но не проходят крупные объекты, такие как пловцы, лодки или вёсла. Кроме того, острые сучки представляют дополнительную опасность повредить снаряжение, получить травму или зацепиться.

Завал — это не только многоярусная конструкция, перекрывающая всё русло реки, но и одинокое дерево в воде у берега или повисшее на камне в центре. В отличие от сифонов и карманов, которые, как правило, указаны в описаниях и отчётах, завалы от сезона к сезону мигрируют и могут появиться где угодно: в пороге, в каньонном участке или на плёсе. Если река течёт по лесистой долине — на ней обязательно будут завалы. Если уровень воды

в половодье превышает обычный на несколько порядков, как, например, на муссонных реках Гималаев, то шансы встретить завалы существенно ниже. Всё лишнее просто вымывается из русла в паводок.

Попадания в завалы надо избегать любой ценой. Перед сплавом пообщайтесь с теми, кто был на реке до вас, спросите про ситуацию с деревьями. Вы должны владеть своим судном на достаточном уровне, чтобы объехать завал или зачалиться в самом неудобном месте. Не пренебрегайте просмотрами и помните, что между вами и краем вашего поля зрения всегда должно оставаться хотя бы одно улово, куда вы точно сможете зайти.

Возможность запиниться

Как ни странно, опасность в реке создает не вода, опасность создают камни. Реки маленького и среднего расхода представляют большую угрозу, чем огромные бурные потоки, потому что в камнях можно застрять как в лодке, так и отдельно от неё во время самосплава.

С застреванием в камнях в лодке, запиниванием (от англ. to pin), часто приходится встречаться каякерам из-за жёсткого корпуса судна и плотной посадки. Если каяк расклинится, а струя придавит пилота к деке, то покинуть лодку может не получиться.

Запинить катамаран или рафт тоже возможно, но из-за особенностей посадки такие ситуации редко представляют опасность для жизни экипажа, однако грозят долгой и нудной операцией по извлечению судна из ловушки и последующим ремонтом.

Застрять в камнях во время самосплава — ночной кошмар любого водника. Смотрите раздел «Застревания» (с. 163).

Будьте особенно внимательны на каменистых реках малого и среднего расхода, выбирайте линию движения там, где глубже и больше воды, не жмитесь к камням, избегайте узких второстепенных протоков, учитесь делать буф.

Антропогенный фактор

Не все реки текут вдали от цивилизации. Мосты, дороги вдоль берега, бетонные конструкции для укрепления русла и другие следы человеческой деятельности часто встречаются во время сплава (Илл. 30). Проблема в том, что даже железобетон не вечен. Со временем конструкции разрушаются, и вот из воды уже торчит арматура, в русле лежит искореженный металл или низко висит трос.

Арматура, тросы и проволока размытых габионов представляют большую опасность,

**ЭТАЛОННОЕ ПЛОХОЕ
УЛОВО ИЗ ПАЛАТЫ
МЕР И ВЕСОВ**



**КЛАССИЧЕСКОЕ
ВЕРТИКАЛЬНОЕ
ЗАПИНИВАНИЕ**



Разрушенный
железнодорожный мост



**ТРАГЕДИЯ НА ПЛОТИНЕ
РЕКИ МЕДВЕДИЦА
В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ**



поскольку их не видно в потоке. Порвать надувную лодку или даже пробить полиэтиленовый каяк — раз плюнуть, зацепиться плохо подогнанным элементом снаряжения и повиснуть в потоке — ещё проще, поскольку закон Мёрфи не знает пощады.

Разрушенные мосты являются по сути антропогенными завалами.

Будьте особенно внимательны, если видите следы человеческой деятельности: габионы, бетон, крупные металлические конструкции, опоры мостов. Старайтесь держаться там, где глубже. Пороги, образованные разрушенными дамбами, мельницами, мостами, требуют обязательного тщательного просмотра.

Низкие плотины

Апофеоз опасных объектов, созданных человеческими руками, — это невысокие дамбы. Данные гидротехнические сооружения специально строятся так, чтобы гасить скорость потока за сливом при помощи образования идеального котла с огромной обратной. А это значит, что любой плавающий предмет затянет обратно под слив, где он будет циркулировать, пока не потеряет плавучесть. По статистике организации American Whitewater, 8% погибших на бурных реках США утонули именно в противотоках низких дамб.

Плотины коварны: перед ними, как правило, спокойная вода, звука падающей воды практически не слышно, а при просмотре слив выглядит совсем невысоким и нестрашным. Но смотреть надо не на высоту слива, а на длину обратки. Именно из-за неумения оценить опасность таких препятствий регулярно гибнут люди.

Общие ориентиры низких плотин — идеально ровный урез, небольшой перепад, железобетонные и металлические конструкции в русле или на берегу. Где-нибудь в Европе или Северной Америке может встретиться большой заметный знак с черепом и костями. Увидели такое на реке — чальтесь и идите на просмотр. Оцените длину обратного течения. Если оно превышает длину вашего судна и/или вы не умеете буфить — обнесите.

А лучше вообще не связывайтесь с уродливыми и коварными дамбами.

Паводок

Сложность секции напрямую зависит от расхода воды. Стоит добавить в русло лишних 50 кубометров в секунду — и простенькие покатушки по классу III превратятся в борьбу за жизнь (Илл. 31 и 32). Паводок — это кратковременное нерегулярное поднятие уровня воды в результате таяния снега, льда или вследствие ливней. Река выходит из берегов — и вода начинает течь через лес, пороги меняются до неузнаваемости, мимо проплывают смытые потоком деревья, мощь



31



32

струи возрастает на порядки. Собираясь на реку, вы рассчитываете на вполне определённый уровень воды, на определённые сложность и опасность сплава. Но если вы попадаете в паводок, то фактически оказываетесь на другой реке, причём вынуждены сплавляться по ней в режиме первопрохождения*. Сам по себе паводок не убивает, убивает неготовность к сплаву по резко усложнившемуся участку.

Сезонное половодье, вызванное снеготаянием, муссонами или плановым таянием ледников в связи с летним потеплением, легко предсказать, если изучить особенности климата региона. Однако бывают и внезапные паводки, обусловленные погодными флуктуациями: резким потеплением или затяжными ливнями. Если река имеет большую площадь водосбора и дождь идёт несколько дней подряд где-то в верховьях или у притоков, то резкое повышение уровня воды может стать полной неожиданностью.

Особо чувствительны к росту уровня воды крутопадающие малорасходные реки в каньонах. Лишние десять сантиметров на гидрометрической линейке могут означать драматическое изменение уровня сложности. Паводок может наступить в течение нескольких десятков минут. На больших реках уровень воды растёт медленнее: за часы или даже дни.

Защита от внезапного паводка — это тщательное изучение питания и режима реки, достоверный прогноз погоды и проработанный запасной план на случай внезапного повышения уровня воды. Вы должны знать аварийные выходы с маршрута или иметь в запасе достаточно времени для пережидания паводка.

Холодная вода

Гипотермия — это опасность, которую нельзя недооценивать. Длительное нахождение в холодной воде отбирает силы, снижает физические и умственные возможности и в конечном итоге мо-

Всего за полчаса несложные слайды превратились в филиал Карагемского прорыва. Керала, Индия

* В. Юрин. Сольфеджио белой воды. М., 1997

жет привести к смерти. Женщины более подвержены гипотермии, чем мужчины, возраст также имеет значение: дети и пожилые люди более чувствительны к холоду. В холодной воде человеческое тело расходует много энергии на поддержание температуры, поэтому в долгий сплавной день очень важно употреблять достаточно углеводов и тёплого питья.

Защита от гипотермии — это подходящее личное страховочное снаряжение, хорошее планирование распорядка дня и достаточное количество перекусов.

Продолжительный самосплав в случае аварии грозит переохлаждением. Помните, что больше всего шансов на самоспасение вы имеете в первые минуты после попадания в воду, пока ваше тело и мозг не подверглись гипотермии.

Высота и гравитация

На момент написания этой книги высота самого большого пройденного водопада составляет 51 м. Тем не менее гравитация очень коварна: получить серьёзную травму спины или ушиб внутренних органов можно, если неправильно плюхнуться с трёхметрового слива. Каякеры имеют дело с водопадами чаще других, поэтому больше страдают от гравитации.

Проходить отвесные сливы на каяке можно буфом — вытолкнув лодку со слива и приводнившись на плоское дно, а можно занырнуть носом вниз, сложившись к деке лодки, убрав в сторону или даже выкинув весло. Буф позволяет сохранить контроль над лодкой, но при неправильном исполнении создает риск травмы спины.

Чем больше воды в водопаде, тем мягче будет приводнение. Общее правило гласит: буфить можно только водопады ниже десяти метров даже при идеальной технике исполнения. Конечно, из этого правила есть множество исключений как в одну, так и в другую сторону. При прыжках с высоких водопадов весло является источником потенциальной опасности. Без него лететь, а особенно приводняться, определённее проще и мягче. Это очень важно на малорасходных и/или высоких водопадах. Перед тем как выкинуть весло, надо определить, получится ли сделать эскимосский переворот руками, есть ли кто-нибудь на страховке с воды, в чашке водопада, не течёт ли вода внизу куда-то, куда попадать не надо: за шторку, в карманы, в следующий водопад.

Высокие сливы представляют собой очевидную опасность. Не бывает учебных бесплатных водопадов. Навыки, необходимые для их безопасного прохождения, нужно наработать заранее, тренируя заходы в улова, буф бочек, прыжки с обливных камней.

Крокодилы, бегемоты, обезьяны, кашалоты и зелёный попугай

Сплав зачастую бывает связан с опасностями, вызванными живыми организмами, начиная с возбудителей опасных заболеваний (гепатит, лептоспироз, лямблиоз), заканчивая крокодилами и бегемотами, терроризирующими каякеров на реках Африки. Чем теплее климат — тем более активна биосфера, тем выше вероятность встретиться с опасным представителем флоры или фауны.

Даже если долина реки не заселена и вода выглядит кристально чистой, всегда остаётся шанс заработать неприятную болячку. Как-то я неудачно попил сырой воды из реки Чулышман на Алтае и оказался в инфекционной больнице с неопределённым диагнозом. Только спустя восемь незабываемых дней, приняв ведро антибиотиков, я пришёл в себя.

Используйте фильтры, специальные таблетки, ультрафиолетовые стерилизаторы или кипячение, чтобы обеззаразить воду. Заранее сделайте прививки от болезней, которые можно подхватить в воде.

Избегайте встреч с пираниями, крокодилами и бегемотами.

Спасибо Сергею Ильину за консультацию при написании этой главы.

НЕОЖИДАННЫЕ
ОПАСНОСТИ БУРНЫХ
РЕК АФРИКИ



*Провалить подготовку значит
подготовить провал.*

*Слегка перефразированная
цитата Бенджамина Франклина*

**ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ О РЕКЕ
ДО ТОГО, КАК ОТТОЛКНУТЬСЯ
ОТ БЕРЕГА?**

Перед тем как отправиться на сплав, будь то короткие покатушки на пару часов или многодневная экспедиция в отдалённый регион нашей планеты, **ВСЕ УЧАСТНИКИ ДОЛЖНЫ УЗНАТЬ ВСЁ НЕОБХОДИМОЕ ПРО МАРШРУТ.** Этого легко добиться, если подготовкой путешествия занимаются все, а не только руководитель, или собравшись вместе перед сплавом и обсудив предстоящее приключение. Если вы занимались подготовкой в одиночку, донесите необходимый минимум информации до каждого члена вашей команды и убедитесь, что они всё поняли и запомнили.

Благодаря интернету, спутниковым снимкам, камерам GoPro и жгучему желанию людей делиться друг с другом своими приключениями,

в наши дни поиск информации о реках не представляет большой проблемы. В этом разделе представлен алгоритм поиска информации, необходимой при подготовке путешествия.

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СПЛАВНОГО УЧАСТКА

Многие реки логично разделены на несколько сплавных участков (секций), значительно отличающихся по характеру и сложности. Для наших целей совершенно не обязательно знать характеристики реки в целом. Нас мало волнует общая длина реки или расход в устье. Нас интересуют характеристики только того участка, по которому мы готовимся сплавиться.

Старт и финиш

Очевидно, что вам нужно знать места начала и окончания сплава, а также как туда добраться и оттуда выбраться.



Длина и приблизительное время прохождения

Пожалуй, самая малозначительная характеристика сплавной секции, которая, однако, должна быть учтена при подготовке. Длина даст вам очень примерное представление о том, сколько времени займёт сплав. Скорость перемещения зависит от многих факторов, о которых будет сказано ниже. По быстро текущей реке без порогов можно преодолеть и 120 км в день, а иногда за то же время получается преодолеть только пару километров, поэтому в путеводителях вместе с длиной участка обычно указывается примерное время прохождения.

Расход и уклон

Две важнейшие характеристики сплавной секции, во многом определяющие все остальные, — это связка «расход и уклон». Расход — это объём воды, протекающей через поперечное сечение водотока за единицу времени. Измеряется в кубических метрах в секунду ($\text{м}^3/\text{с}$). Поскольку у любой реки этот показатель у истоков и в устье может отличаться на несколько порядков, обычно

принято либо указывать среднее, приближительное значение, либо делить маршрут на секции с указанием примерного расхода для каждой из них.

Сплавные реки принято условно делить на малорасходные, или крикинг (Илл. 33), — до $15 \text{ м}^3/\text{с}$, большерасходные, или бигвольюм (Илл. 34), — больше $50 \text{ м}^3/\text{с}$ и среднерасходные — все, что между 15 и $50 \text{ м}^3/\text{с}$.

В отчётах и путеводителях указывается расход, оптимальный для сплава. Если вы приехали на реку и обнаружили, что в ней гораздо больше или меньше воды, чем рекомендовано, — это серьёзный повод задуматься о целесообразности мероприятия. Во многих регионах мира (США, Европа, некоторые реки России) доступна информация с гидропостов онлайн — то есть расход реки в конкретной точке в настоящее время. Это незаменимый инструмент для выбора короткой сплавной секции, если вы находитесь неподалёку.

Уклон — отношение падения реки на каком-либо её участке к длине этого участка, измеряется в метрах на километр. Для наших целей уклон всей реки от истока до устья бесполезен, значение имеет только уклон конкретной секции. Как и в случае с расходом, длинные реки принято делить на участки, существенно отличающиеся по этому показателю. Например, река Башкаус на Алтае в верхней части (Саратанский каньон) имеет уклон 5 м/км , в средней (от деревни Усть-Улаган до впадения притока Тускол) — 4 м/км и в нижней (Нижнее ущелье) — 15 м/км .

Во многом уклон определяет сложность и вообще возможность прохождения участка реки. Например, если участок имеет уклон



34

35 Маленький уклон.
Катунь, Алтай

36 Большой уклон.
Река Фуй, Чили



35



36

**НЕЛЬЗЯ ПУТАТЬ
ПОКАЗАТЕЛИ
УКЛОНА
И РАСХОДА
ДЛЯ РЕКИ
В ЦЕЛОМ
И ДЛЯ
КОНКРЕТНОГО
УЧАСТКА,
ПО КОТОРОМУ
ПЛАНИРУЕТСЯ
СПЛАВ**

более 40 м/км, он вряд ли будет проходим на рафтах или катамаранах просто в силу конструкции судов. Верхняя граница для сплава на каяках проходит в районе 100 м/км.

Оба показателя важны сами по себе, но гораздо важнее их сочетание, поэтому я и объединил их в одном параграфе. Небольшой уклон при огромном расходе и, наоборот, большой уклон при ничтожном количестве воды в реке означают, что сплав будет сложным.

Река Аргут на Алтае при вполне «вегетарианском» уклоне 10 м/км имеет расход 200–300 м³/с и является, безусловно, сложной.

Река Невадос в Чили имеет гигантский уклон 96 м/км при расходе в 5–7 м³/с и считается одной из самых сложных в регионе.

Сложные секции рек среднего расхода и уклона обычно имеют показатели 25–35 м/км и 20–40 м³/с соответственно, например Язулинское ущелье Чулышмана или Чульча.

Таким образом, **ПРИ ПОДГОТОВКЕ МАРШРУТА УКЛОН И РАСХОД ОБЯЗАТЕЛЬНО ДОЛЖНЫ ОЦЕНИВАТЬСЯ ВМЕСТЕ, КАК ОДИН ПОКАЗАТЕЛЬ.**

Характер секции и геология

Характер препятствий определяется тем, как именно река выбирает уклон. Если равномерно, то вас ждут не очень выразительные на общем фоне, но длинные пороги, следующие один за другим. По-английски это называется *steep continuous* (продолжительный крутопадающий участок). Сплав по таким рекам требует солидного запаса выносливости, умения чалиться в крохотные улова и создает множество трудностей при спасательных работах.

Если падение реки выбирается ступенями, то вас ждут ярковыраженные короткие пороги и продолжительные участки спокойной или медленно текущей воды между ними. Такой характер называется *pool-drop*, или по-русски плёс-порог. Организация страховки на таких

57 Продолжительный крутопадающий участок, North Fork of Payette, США

38 Плёс-порог, Lake to Lake combo, Норвегия



37



38



участках значительно легче, однако перепад в порогах, а следовательно, их сложность — выше.

Также все пороги можно условно разделить на сады камней (от англ. boulder garden) и выходы коренных пород (от англ. badrock drops). Сад камней — это препятствие, образованное камнями в русле реки. Как правило, такие пороги длинные, имеют маленький или средний локальный перепад, линия движения подразумевает слалом между камнями и образованными ими водными структурами. Вэдрок-дроп — характеристика порога, указывающая, что он образован в месте выхода коренных пород и чаще всего является одиночным чистым сливом, водопадом или слайдом, имеет малую длину и значительный перепад.

Характер реки и то, чем образованы её пороги, определяется геологией. Порой понять характер можно, просто посмотрев на карту. Реки молодых гор, таких как Гималаи, Памир, Кавказ, обычно имеют продолжительные крутопадающие участки с порогами типа сада камней. В старых горах (Норвегия, Кольский полуостров, Карелия), а также в ландшафтах, образованных вулканической деятельностью (Чили, Северо-Западное побережье США), вас ждёт пул-дроп с выходами коренных пород. Минимальные познания в геологии также дадут вам представление о береговой обстановке.

Также встречаются смешанные типы и реки с секциями разного характера.

Две реки с одинаковыми показателями расхода и уклона, но разным характером требуют разного подхода и сплавных навыков. Поэтому вы должны знать характер реки до того, как начали сплав.



39 Коренные породы. Водопад Nose Breaker, Норвегия

40 Сад камней. Порог Ключевой, Башкаус, Алтай

Категории сложности рек

Международная система классификации выделяет шесть классов сложности препятствий.

Наиболее продвинутые каякеры используют только две: «Поеду» и «Не поеду».

Каякерский фольклор

В мире существует несколько систем категорирования порогов и рек. Любая из них строится на методе экспертных оценок. Чем меньше экспертов оценивали сплавную секцию, тем более субъективной будет оценка и тем меньше можно ей доверять.

Наиболее распространенная международная система классификации делит сплавные участки на:

Класс сложности	Характеристика
Класс I	Несложные. Имеется течение, единственным препятствием могут являться нелы с отдельными камнями.
Класс II	Умеренно сложные. Линия движения очевидна с воды, однако присутствуют простые препятствия: небольшие сливы и бочки. В некоторых местах скорость течения может заметно возрастать.
Класс III	Сложные. Линия движения, которой надо придерживаться, также очевидна с воды. Высокие, хаотичные валы, бочки, воронки и поганки. Много камней в русле.
Класс IV	Очень сложные. Линия движения может быть неочевидна с воды и требует просмотра препятствий с берега. Волны и бочки больше и мощнее, за бочками могут следовать длинные обратки. Необходимо постоянное маневрирование.
Класс V	Чрезвычайно сложные. Линия движения не видна с воды и требует обязательного просмотра с берега. Огромные водные структуры, возможны сифоны и карманы. Узкие проходы, а также высокие сливы со сложным заходом или выходом.
Класс VI	Верхний предел человеческих возможностей. Участки либо непройденные, либо пройденные единичное количество раз лучшими спортсменами. Возможность прохождения сильно зависит от уровня воды. Сплав представляет смертельную опасность.
Обнос X	Сплав невозможен. Обнос.

Как видите, класс характеризует только сложность препятствий участка реки.

Обозначение класса сложности типа III-IV (V, X) следует понимать так: в зависимости от уровня воды описанная секция реки

имеет III или IV класс. В скобках указывается сложность единичного препятствия, сильно выделяющегося на общем фоне реки. В данном случае на участке присутствует один порог, относящийся к V классу сложности, а также один обнос.

На постсоветском пространстве среди водных туристов распространена другая классификация. Ключевое понятие российской (а вернее, советской) классификации рек — маршрут. То есть путь из точки А в точку В с преодолением встречающихся препятствий. Один маршрут может включать несколько рек, а также автомобильные и пешие переброски между ними. При оценке маршрута по российской классификации помимо сложности препятствий во внимание принимаются множество факторов. Это протяжённость и продолжительность маршрута, удалённость, автономность, сложность волока и даже погода.

Непосредственно препятствия по российской классификации оцениваются так:

Категория трудности	Характеристика препятствия
1	Доступно для прохождения туристам, не имеющим туристского опыта. Перекат, быстрина, невысокие валы, в которых не требуется выбора линии движения и разведки. Определяющее препятствие маршрутов 1 к. с.
2	Валы, несложная шивера, порог, прижим, скорость воды и уклон невелики. Линия движения видна с воды. Определяющее препятствие маршрутов 2 к. с.
3	Локальный порог со спокойным участком на выходе, шивера, отдельные камни в русле, завалы. Линия движения видна с воды. Определяющее препятствие маршрутов 3 к. с.
4	4А Протяженная шивера или порог с большим количеством камней, бочками и стоячими валами. Ущелье, «щёлки» с прижимами, отдельными камнями и сливами. В конце препятствий имеются достаточно протяжённые относительно спокойные участки реки. Желательна разведка, элементы страховки, так как линия движения неявно выражена. Определяющее препятствие маршрутов 4 к. с.
	4Б То же, что и предыдущее, но валы косые или пульсующие. Валы на реке с большим расходом, не позволяющие страховать судно спласском. Линия движения неоднозначна, требуется разведка, которая производится без особых затруднений. Ключевые места страхуются. Определяющее препятствие маршрутов 4 к. с.
	4С Протяжённый или многоступенчатый порог или шивера. Обилие камней, за которыми пенные ямы или высокие валы на реках с большим расходом. Линия движения определяется после предварительной разведки. Требуется организация страховки. Определяющее препятствие маршрутов 4 к. с.

Категории трудности		Характеристика препятствия
5	5A	Технически трудный протяжённый порог или шивера на участках с большим уклоном и расходом воды, крупные бочки и валы, сложная линия движения. В конце препятствия короткий участок быстрого течения, где возможна швартовка. Каньон с препятствиями 4 к. с. Сильный прижим. Обязательная разведка и страховка, так как возможна аварийная ситуация. Просмотр и страховка не затруднены. Определяющее препятствие маршрутов 5 к. с.
	5B	То же, что и предыдущее, но бочки и пенные ямы способны держать как оторвавшегося гребца, так и всё судно. Препятствие может включать в себя водопадный слив. Возможен продолжительный просмотр для выбора мест страховки и линии движения. Уход с оптимальной линии движения грозит поломкой судна. Определяющее препятствие маршрутов 5 к. с.
	5C	То же, что и предыдущее, но большой протяжённости. Препятствие многоступенчатое, или по большой воде несколько препятствий слились в одно. Ключевых мест несколько. Требуется просмотр и организация нескольких точек страховки. Определяющее препятствие маршрутов 5 к. с.
6	6A	Сложный каскад препятствий или каньон с набором наиболее трудных препятствий. Отдельные препятствия переходят из одного в другое, швартовка и страховка затруднены или невозможны. Опасное локальное препятствие на участках с высоким уклоном и расходом воды. Водопады и сифоны. Мощные прижимы с подсосами. Валы, сравнимые с длиной судна или более длины судна. Проходятся после тщательной разведки и со страховкой там, где она возможна. Объективно опасное препятствие для гребца, оторвавшегося от судна. При отступлении от оптимальной линии движения возможна авария с последующей поломкой или утратой судна. Определяющее препятствие маршрутов 6 к. с.
	6B	То же, что и предыдущее, но большой протяжённости. Каньонные участки с невозможностью страховки и невозможностью просмотреть препятствие полностью. Как правило, водопадные сливы и мощные бочки в препятствии. Линия движения сложна и проходит через несколько ключевых мест. Препятствие представляет реальную угрозу для жизни экипажа при несоблюдении линии движения. Разведка и страховка обязательны, если это возможно. Определяющее препятствие маршрутов 6 к. с.
	6C	Препятствие либо не проходило, либо было ранее пройдено малым числом экипажей. Проходится на пределе возможностей судна и экипажа, как правило, при оптимальном уровне воды в реке. Препятствие крайне опасное для жизни членов экипажей (водопады, водосбросы, сифоны, каньоны и т. п.). Определяющее препятствие маршрутов 6 к. с.

Международная классификация ориентирована в основном на каяки, тогда как советская — на катамараны. Поэтому даже отдельно взятый порог будет иметь разную оценку. Так, например, для квалифицированного каякера отвесный трёхметровый слив

не представляет существенной трудности, а для экипажа катамарана является серьёзным препятствием просто в силу конструкции судов.

Для оценки сложности реки (или маршрута, включающего несколько рек), применяется следующая таблица соответствия количества ключевых препятствий, километража и продолжительности:

Классификационные параметры маршрута		Категории сложности маршрута					
		1	2	3	4	5	6
Нормативная (минимальная) протяжённость активной части маршрута (км)		100	100	100	100	100	100
Нормативная (минимальная) продолжительность активной части маршрута (дней)		4	5	7	10	10	10
Категория трудности и минимальное количество определяющих препятствий	1 категория трудности	2					
	2 категория трудности		2				
	3 категория трудности			3			
	4 категория трудности				3		
	5 категория трудности					3	
	6 категория трудности						3

Таким образом, зачастую складываются парадоксальные ситуации, когда Нижнее ущелье Вашкауса (V (VI) международный класс сложности), пройденное за два дня, является некатегорийным маршрутом, а за десять дней — маршрутом шестой категории сложности.

В России, чтобы избежать опасной путаницы, прижилась традиция использовать римские цифры и слово «класс», когда речь идёт об оценке по международной шкале, и арабские цифры и слово «категория», когда речь идёт о российской шкале. Каякеры в своих описаниях используют международную систему, водные туристы — российскую.

Я считаю отечественную систему классификации рек анахронизмом и в этой книге буду использовать оценки только по международной системе.

Питание реки и сезонность

Еще одна важная характеристика реки — питание, то есть откуда она пополняется водой. Оно бывает дождевое, снеговое, ледниковое, подземное и смешанное. Данная характеристика укажет лучшее время для сплава, когда в реке наиболее высокий и наиболее низкий уровни воды, что может привести к внезапному паводку и подскажет примерную температуру воды и, следовательно, необходимое снаряжение.

ВНИМАНИЕ!

ОЦЕНКА ПО ЛЮБОЙ СИСТЕМЕ КЛАССИФИКАЦИИ НЕ МОЖЕТ ДАТЬ ПОЛНОЕ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ О РЕКЕ. НЕВОЗМОЖНО СВЕСТИ ВСЁ МНОГООБРАЗИЕ БЕЛОЙ ВОДЫ, БЕРЕГОВОЙ ОБСТАНОВКИ И ПРИРОДНЫХ УСЛОВИЙ К НЕСКОЛЬКИМ ЦИФРАМ В ГРАФЕ «КЛАСС СЛОЖНОСТИ». ПРИ ПОДГОТОВКЕ ПУТЕШЕСТВИЯ ВЫ ОБЯЗАТЕЛЬНО ДОЛЖНЫ УЧИТЫВАТЬ ПРОЧИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ РЕКИ, УКАЗАННЫЕ В ЭТОЙ ГЛАВЕ

Реки с преимущественно ледниковым питанием имеют выраженные дневные колебания уровня (например, Шахдара на Памире или Чегем на Кавказе). С дождевым — пересыхают в засушливую погоду и выходят из берегов в случае затяжного ливня (практически любая сплавная река Португалии). Со снежным — работают пару недель в году, в пик снеготаяния (Кокозка и Чёрная в Крыму). На реках с подземным питанием можно внезапно обнаружить, что расход увеличился вдвое без впадения видимых крупных притоков (некоторые реки Абхазии). Длинные реки среднего и большого расхода, как правило, имеют смешанное питание.

Сезонность определяется не только питанием рек, но ещё климатом вообще (не все фанаты сплава готовы кататься под снегом даже несмотря на идеальный уровень воды) и транспортными возможностями региона.

Отдельно стоит упомянуть про секции рек, расход которых определяется плотинами. Для сплава по таким надо знать режим сброса воды в русло.

Таким образом, минимальное описание сплавной секции, дающее максимум информации, будет выглядеть так:

Аргут от Джазатора до устья — это река длиной 106 км, большого расхода (200–300 м³/с) и небольшого уклона (10 м/км), характер — пул-дроп, пороги типа сада камней, IV (V, VI+) класс сложности, питание преимущественно ледниковое. Лучшее время для сплава: начало мая, июль — начало сентября.

Средняя Катунь от Ини до Чемала. Длина секции 157 км, расход огромный (500–700 м³/с), уклон незначительный (1,8 м/км), характер — пул-дроп, III класс сложности, питание смешанное. Лучшее время для сплава: май — сентябрь.

Куркуре. Длина сплавной секции 200 м, крохотный расход (3–10 м³/с), огромный уклон, характер пул-дроп, водопады, IV класс сложности, питание преимущественно дождевое. Лучшее время для сплава: июль — начало августа.

Что ещё нужно узнать про секцию реки до начала сплава?

- Аварийные выходы с маршрута. У вас всегда должен быть запасной план, на случай если что-то пойдёт не так.
- За сколько вы сможете добраться до квалифицированной медицинской помощи. Одно дело прыгнуть пятнадцатиметровый водопад в Норвегии, где вдоль каждой реки идёт дорога и до больницы ехать 10 минут, другое — точно такой же водопад в Саянах, на притоке реки Китой, где до ближайшего населённого пункта несколько сотен километров через первозданную тайгу.

- Ориентиры неочевидных препятствий. Не всегда с воды можно правильно оценить, нужно ли смотреть участок впереди или нет, даже если вы пользуетесь универсальным правилом «сомневаешься — посмотри». Невинный с виду участок может внезапно превратиться в смертельный порог без возможности зачалиться. Необходимо знать ориентиры таких мест.
- Местные правила и законы. Многие реки текут через частные владения и заповедники. Соответственно, сплав может быть запрещён или для него требуется разрешение.
- В некоторых регионах планеты обязательно нужно принимать во внимание политическую и криминогенную ситуацию по берегам рек. Браконьеры, нелегальные добытчики золота, вооружённые повстанцы, наркоторговцы и прочие интересные личности вряд ли обрадуются группе людей на цветных лодочках на своей территории.

Это необходимый минимум знаний для каждого участника сплава. Полезная информация сверх него может сделать ваш сплав ещё быстрее, приятнее и, возможно, безопаснее.

КАК ИСКАТЬ ИНФОРМАЦИЮ О РЕКАХ?

Мы живём в эпоху чудес, например широкополосного доступа в Интернет, поэтому сбор необходимой информации о реках не представляет больших сложностей. Но возникает другая проблема: сложно не потеряться в гигабайтах текстов, фотографий и видео и найти искомое. Эта глава — путеводитель по путеводителям.

Отчёты и лоции

В наследство от советской эпохи водного туризма нам досталась уникальная традиция составления отчётов по итогам путешествий. Невероятная популярность этого вида активности в Советском Союзе и после в России привели к тому, что все реки, куда можно было впихнуть катамаран или плот, были пройдены и описаны. Отчёты — удивительный источник информации по рекам бывшего Советского Союза. В настоящее время традиция по-прежнему жива и количество лоций в открытом доступе постоянно пополняется.

Абсолютное большинство отчётов, составленных за последние 20 лет, можно без проблем найти в Интернете. Федерация спортивного туризма России ведёт работу по оцифровыванию более старых описаний. Если найти в Сети нужный документ не получилось, то можно воспользоваться старым, проверенным способом:

прийти в библиотеку вашей местной Маршрутно-квалификационной комиссии, найти отчёт там и заодно получить консультацию от аксакалов водного туризма, которые нередко владеют актуальной информацией о реках.

Отчёты по рекам имеют определённый канон написания и зачастую создаются не с целью поделиться интересными данными о пройденном маршруте, а для получения справки о прохождении или участия в чемпионате по туризму. Туристические лоции надо уметь читать.

Отчёт — это десятки, а иногда сотни листов текста, а также некоторое количество карт и фотографий. В настоящее время такой формат является избыточным. При подготовке к сплаву будут полезны в лучшем случае 10% текста. Умение быстро извлекать необходимую информацию из отчёта — большое искусство.

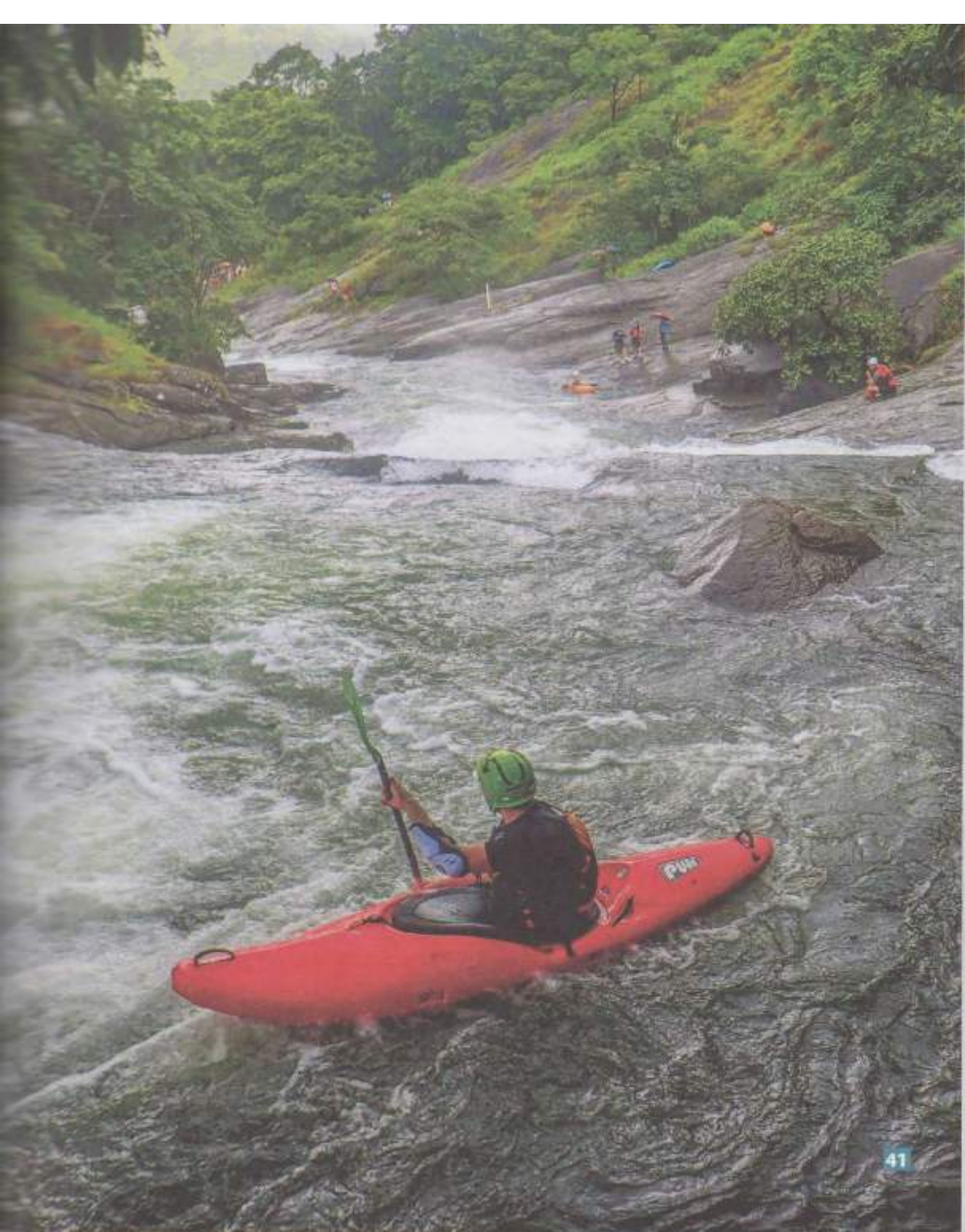
Плюсы туристических отчётов как источника информации о реках:

- + Широчайший охват территорий. По сути, описаны все сплавные реки бывшего СССР, которые можно было пройти на катамаране, байдарке, плоту или бублике;
- + Исчерпывающее, а зачастую избыточное описание сплавных секций;
- + Отчёты доступны в Сети или библиотеках турклубов совершенно бесплатно.

Минусы:

- Формат отчёта неудобен для быстрого поиска необходимой информации. Требуется много времени, чтобы вычленишь из огромного текста те 20 строк, которые действительно необходимы;
- Описания рек составляются исходя из особенностей судов, в первую очередь катамаранов. Каякерам их использовать не всегда удобно;
- Формальный подход к составлению и проверке ведёт к тому, что из отчёта в отчёт кочуют одни и те же ошибки;
- Стремление авторов занять призовые места в чемпионате по туризму приводят к завышению категорий трудности, размеров волн и бочек;
- Отчёты быстро устаревают. Со времени написания река могла измениться до неузнаваемости. В старых отчётах отсутствуют данные GPS.

Несмотря на недостатки, для рек бывшего СССР отчёты — это уникальный источник информации для подготовки к маршруту.



Путеводители

На Западе не существует традиции написания отчётов, зато существует культура путеводителей — гайдбуков.

Современный гайдбук — это справочник, содержащий описания большинства рек региона и всю необходимую информацию для подготовки путешествия: логистика, климат, сезонность, жилье, аренда снаряжения и так далее. Большинство путеводителей по-прежнему имеют формат бумажной книги, но с каждым годом появляется всё больше и больше сайтов и приложений для смартфонов с описаниями рек.

По сравнению с туристическими отчетами описания в путеводителях максимально сжаты и содержат только необходимую информацию. Водным туристам такой формат может быть непривычен. Описания стандартизированы и сгруппированы по тому или иному признаку, что упрощает планирование сплава по множеству рек.

Путеводитель — незаменимый спутник в длинных путешествиях в регионы со множеством рек и развитой дорожной сетью, где участок для сплава выбирается утром в зависимости от погоды, уровня воды и настроения участников.

Приложения и сайты-гайды позволяют включить ссылки на неограниченное количество фотографий и видео, привязать к описаниям рек онлайн-данные с гидропостов и координаты GPS.

Плюсы путеводителей:

- + Формат справочника и лаконичность описаний делают поиск информации по рекам региона быстрым и простым.
- + Зачастую гайдбук — единственный источник описаний рек зарубежных регионов. Не всем странам повезло иметь традицию написания туристических отчётов.

Минусы:

- Языковой барьер. Путеводители по зарубежным регионам не переводят на русский;
- Справочники по бурным рекам — нишевые издания, выпускающиеся ничтожными тиражами. Найти такой может быть не просто даже на Amazon. Кроме того, гайдбуки стоят приличных денег;
- Путеводители обычно пишутся очень квалифицированными каякерами или рафтерами, что тем не менее не всегда гарантирует объективность оценок. В общем, гайдбуки бывают хорошие и плохие;
- Книги быстро устаревают.

Сайты и приложения лишены многих недостатков бумажных книг. Автопереводчик позволяет преодолеть языковой барьер за два клика, а описания рек поддерживаются пользователями в актуальном состоянии.

Эталонный гайдбук, не потерявший актуальности за пятнадцать лет, — Norway the Whitewater guide Дженса Клатта и Олафа Обсоммера. Перспективное приложение для телефона, призванное одновременно заменить книги, карты, GPS-навигатор и онлайн-линейки гидропостов, — Whitewater.Guide за авторством Михаила Крутянского и Константина Кузнецова.

Рассказы тех, кто был на реке ранее

Далеко не все реки описаны в отчётах или путеводителях. Но это не значит, что они не были пройдены. Люди любят делиться рассказами и фотографиями о своих приключениях, поэтому в блогах и соцсетях можно успешно искать необходимую информацию, если другие источники недоступны. Обычно такие рассказы крайне субъективны, зато можно найти автора и задать ему необходимые вопросы. Рассказы непосредственных участников сплава имеют огромное преимущество — актуальность. Тот, кто проехал интересующую вас секцию пару дней назад, сможет поведать вам то, что не написано ни в одном отчёте или гайдбуке, например свежие изменения в порогах и внезапно появившиеся завалы.

Видео

Доступные видеокамеры вообще и GoPro в частности существенно облегчили подготовку к путешествию. YouTube полон роликов с прохождениями рек. В отличие от отчётов, путеводителей и рассказов видео абсолютно объективно. Хороший ролик может быть более информативным, чем среднее описание, потому что наглядно продемонстрирует вам характер реки, даст понять расход, уклон и береговую обстановку, покажет линии в наиболее интересных порогах и, если повезёт, развлечёт замечательными уборками. Просмотр видео по реке прекрасно дополнит описание из отчёта или гайдбука.

Единственный нюанс заключается в том, что любая камера, а особенно GoPro, скрадывает рельеф. Для оценки сложности препятствий по видео нужен определённый навык.

Данные гидрологических постов

На многих реках существуют гидрометрические посты, фиксирующие расход онлайн. Обычно их показания можно найти

ПРИЛОЖЕНИЕ
WHITewater.GUIDE





на сайтах государственных организаций, контролирующих водные ресурсы, или у компаний, занимающихся гидроэнергетикой.

Также существуют сайты и онлайн-приложения для каякеров, туристов-водников и рыбаков, где гидрологические данные собраны в удобные таблицы и графики, по которым можно отследить динамику расхода и сопоставить его со средним за время наблюдения.

Лучшие приложение и сайт с гидрологическими данными для рек России — Allrivers.info.

Что делать, если на реке до вас никто не был? Калькулятор первопрохождений

Как быть с планированием сплава по секции, где никто раньше не был? За последние двадцать лет этот процесс стал существенно проще.

Всё начинается с хороших топографических карт, например с генштабовской двухкилометровки, любезно предоставленной в свободное пользование в девяностых годах прошлого века. Я пользуюсь сайтом LoadMap.net, где можно выбрать нужную область и скачать карту в подходящем масштабе в формате JPG. Там же можно привязать тот или иной лист карты к данным GPS. Загрузив всё это в смартфон вместе с подходящим навигационным приложением, вы получите уникальный инструмент ориентирования на местности. И совершенно бесплатно.

По карте можно оценить окрестный ландшафт, найти ближайшие населённые пункты, узнать длину и уклон, понять геологию, а следовательно, прикинуть характер реки.

Далее отправляемся в Google Earth и начинаем рассматривать спутниковые снимки. По ним мы сможем найти подходы на старт и финиш и возможные выходы с маршрута. В отличие от генштабовских карт в свободном доступе снимки регулярно обновляются и на них можно разглядеть необозначенные дороги, а при некоторой удаче и тропы. При помощи сервиса Geocontext.org или аналога можно построить профиль падения реки, проставив точки по руслу от старта до финиша. Профиль покажет вам наиболее крутопадающие сложные участки.

Поищите снимки, сделанные в разное время года. Попробуйте оценить береговую обстановку. От неё будет зависеть сложность просмотров, обносов и спасработ. При хорошем качестве спутниковых снимков на средних и крупных реках можно разглядеть пороги.

Если на реке нет гидропоста, то расход можно угадать по характеру питания, площади водосбора и типу климата, проанализировав годовую динамику выпадения осадков.



Информации по-прежнему недостаточно? Поищите описания рек поблизости (в идеале — в соседних долинах). Вряд ли они будут сильно отличаться по характеру, уклону и типу питания.

Планирование первопрохождения реки благодаря достижениям техники в последнее время существенно упростилось, однако это по-прежнему сложная, интересная и творческая задача.

Итого

Узнайте про предстоящий маршрут всё необходимое. Перед началом сплава каждый участник должен знать:

- ↳ Где находится старт и финиш предстоящего участка.
- ↳ Примерную длину и время сплава.
- ↳ Примерный уклон и расход.
- ↳ Характер реки.
- ↳ Класс сложности.
- ↳ Питание реки.
- ↳ Аварийные выходы с маршрута.
- ↳ Где находится ближайшая больница и как до нее добраться.
- ↳ Ориентиры неочевидных препятствий.

Спасибо Михаилу Крутянскому
за консультацию при написании этой главы.

ВНИМАНИЕ!

САМОЕ ТЩАТЕЛЬНОЕ
ИЗУЧЕНИЕ ОТЧЁТОВ,
ГАЙДБУКОВ
И ТЕМАТИЧЕСКОГО
ВИДЕО НЕ МОЖЕТ
ЗАМЕНИТЬ АДЕКВАТНЫХ
ДЕЙСТВИЙ ИСХОДЯ
ИЗ СИТУАЦИИ НА РЕКЕ.
Пороги меняются
год от года,
завалы появляются
в неожиданных
местах, а колебания
уровня воды могут
изменить реку
до НЕУЗНАВАЕМОСТИ

*Счастье существует лишь тогда,
когда есть с кем его разделить.*

«В диких условиях», Д. Кракауэр

КОМАНДНАЯ РАБОТА

Удовольствие, получаемое от процесса, напрямую зависит от тех, с кем вы отправились на реку и насколько хорошо у вас получается взаимодействовать. Безопасность определяется не только индивидуальными навыками каждого участника, но и тем, как у них получается работать в команде.

СПЛАВ —
ЭТО КОМАНД-
НЫЙ ВИД
АКТИВНОСТИ,
НЕЗАВИСИМО
ОТ ТИПА
ИСПОЛЬЗУЕМОГО
СУДНА
СПЛАВЛЯЙТЕСЬ
ТОЛЬКО С ТЕМИ
ЛЮДЬМИ,
КОТОРЫМ
ВЫ ДОВЕРЯЕТЕ
И В ЧЬЕЙ
КВАЛИФИКАЦИИ
У ВАС НЕТ
СОМНЕНИЙ

ЕДИНСТВО ЦЕЛЕЙ

Залог приятного и безопасного сплава — единство целей и ожиданий всех участников. Если все хотят получить от реки одно и то же, то вероятность разгигия конфликтов, нарушения коммуникации и в конечном итоге превращения команды в стадо сведена к минимуму. Думаю, многие сталкивались с ситуацией, когда одна часть группы отправилась на реку, чтобы отдохнуть, а другая — чтобы кататься на лодках как можно жёстче и интенсивнее, а в результате не получилось ни то, ни другое, зато все переругались.

Собираясь в путешествие по рекам, сформулируйте для себя вашу цель: созерцательный сплав по красивым местам, тусовка с друзьями, преодоление порогов, раздвигание лимита собственных возможностей, культурная программа, отдых от цивилизации или что-то ещё. Устройте встречу со всеми участниками и обсудите формат мероприятия, убедитесь, что ваши цели совпадают или хотя бы не конфликтуют.

РАЗМЕР ГРУППЫ

Оптимальный размер группы определяется здравым смыслом, квалификацией участников, сложностью и характером реки, типом используемых судов, а также стилем сплава. При прочих равных маленькие группы могут перемещаться по реке быстрее, большие — обеспечить большую безопасность сплава, огромные — ни то, ни другое. Ещё на этапе подготовки к путешествию нужно оценить оптимальный размер группы.

Минимальное число участников определяется правилом, написанным на каждом каяке: **NEVER PADDLE ALONE** — никогда не сплавляйся в одиночку, ведь если что-то случится, некому будет прийти на помощь. Для групп, использующих многоместные лодки, это правило трансформируется в «**НИКОГДА НЕ СПЛАВЛЯЙТЕСЬ ОДНИМ СУДНОМ**». Однако есть и другое мнение, про которое можно прочитать ниже.

Сплав двумя судами — допустимая практика для высококвалифицированных людей. При этом надо осознавать, что ради скорости передвижения придётся пожертвовать, например, фото- и видеосъёмкой, а в случае спасательных работ обязательно возникнет нехватка ресурсов. Например, в каякерской группе одному участнику придётся ловить сперва товарища, а только потом его лодку, в катмаранной — одному судну нужно будет собирать аварийный экипаж, расплывшийся по реке в разные стороны.

Три-четыре судна — оптимальной размер группы, позволяющий быстро перемещаться по реке без ущерба безопасности.

Основной лимитирующий фактор максимального размера группы — это характер реки. Одно дело — сплав по секции, где пороги отделены друг от друга длинными участками спокойной воды, совсем другое — по крутопадающему продолжительному участку с крохотными уловами. Именно количество и средний размер уловов определяет, сколько судов, а следовательно человек, может быть в группе. Характер реки пул-дроп позволяет безопасно сплавляться огромными группами, поскольку на плёсе до и после порога может собраться вместе любое разумное количество судов. На реках характера steep continuous, как правило, улова редкие и маленькие. Очень важно, чтобы все участники сплава смогли при необходимости найти себе место в уловах в пределах видимости друг друга.

Человеческое внимание — это лимитированный ресурс. В стрессовой ситуации наш мозг не в состоянии уследить за большим количеством объектов. По моему мнению, верхний предел численности группы, за которым она превращается в неуправляемую толпу, составляет **12 УЧАСТНИКОВ**.

Если размер группы превышает оптимальный для сплава по выбранной реке, то её стоит разделить на несколько максимально автономных команд. В течение дня на реке они действуют независимо, пересекаясь на ключевых препятствиях или в условленных точках, например, для обеда или ночёвки.

Never paddle alone, или...

Почему вопреки здравому смыслу и правилам безопасности некоторые люди путешествуют по бурным рекам соло? На то может быть множество причин: банальная социофобия, невозможность найти подходящую команду, внезапно отказавшийся от поездки напарник, острая потребность в одиночестве, желание проверить себя. В речном сообществе существует отдельная каста солистов. Я тоже сплавлялся по рекам Индии один, когда не мог найти напарника.

Сплав в одиночку — нарушение очевидного правила **NEVER PADDLE ALONE**, и я не стану рекомендовать соло кому-либо. Тем не менее это невероятно интересная игра ума, абсолютная личная ответственность за свои действия и их последствия. Могу предположить, что для некоторых людей на некоторых реках сплав в одиночку может быть более безопасным, чем в группе.

Как ни старайся, в команде мы так или иначе перекладываем часть ответственности на товарищей: повторяем их линии в порогах, прислушиваемся к советам и рассчитываем на них в случае аварии, а взамен готовы советовать, показывать линии и страховать. Солист же может рассчитывать только на свои навыки, но и отвечает тоже только за самого себя. Сплав в одиночку требует идеального контроля

СПЛАВ СОЛО
НУРИИ НЬЮМЭН
ПО РЕКАМ
ТСАРАП-ЧУ, ЗАНСКАР
И ИНД В ИНДИИ

Показаны обе
стороны медали
одиночного
путешествия



рисков и оценки собственных навыков. Только в этом случае соло может быть безопасным.

КОММУНИКАЦИЯ

КОММУНИКАЦИЯ МЕЖДУ УЧАСТНИКАМИ СПЛАВА — ОДНА ИЗ ФУНДАМЕНТАЛЬНЫХ ОСНОВ БЕЗОПАСНОСТИ НА БУРНОЙ ВОДЕ. ПЕРЕДАВАЕМЫЕ СООБЩЕНИЯ ДОЛЖНЫ БЫТЬ МАКСИМАЛЬНО ПРОСТЫМИ, КРАТКИМИ, НО ПРИ ЭТОМ ДОСТАТОЧНЫМИ И ОДНОЗНАЧНЫМИ. НЕДОПОНИМАНИЯ СЛЕДУЕТ ИЗБЕГАТЬ ЛЮБОЙ ЦЕНОЙ. ЛУЧШЕ ЛИШНИЙ РАЗ ПЕРЕСПРОСИТЬ, ЧЕМ НЕПРАВИЛЬНО ПОНЯТЬ СООБЩЕНИЕ.

Предстартовый брифинг

Перед началом сплава **ВСЕЙ ГРУППЕ** необходимо собраться вместе и обговорить следующее:

- Всё, что необходимо знать о реке: старт, финиш, длина, примерное время сплава, характер, класс сложности, аварийные выходы, ориентиры неочевидных препятствий;
- Порядок движения: кто лидирует, кто за кем едет, кто за кем присматривает, кто замыкающий;
- У кого какое общественное снаряжение: запасные вёсла, аптечка, набор для полиспаста, средство связи, ремнабор;
- Какие жесты и сигналы группа будет использовать во время сплава;
- Квалификация и особенности каждого участника;
- Примерный алгоритм действий в случае аварии.

Важно, чтобы **КАЖДЫЙ УЧАСТНИК СПЛАВА** услышал и правильно понял всё необходимое. Чтобы в этом убедиться, задайте несколько адресных вопросов в конце брифинга, например: «Петя, что ты делаешь, если кто-то в нашей группе отстрелился?», «Вася, в каких местах мы можем вылезти из каньона и уйти с реки?», «Маша, какие пороги мы собираемся просматривать?».

Важный нюанс: указания и вопросы должны быть адресными. Сравните: «Встаньте кто-нибудь на страховку внизу порога!» и «Борис, встань на страховку в конце порога!». В первом случае просьба ни к кому не обращена и с высокой долей вероятности будет проигнорирована, во втором обращена к конкретному человеку и, скорее всего, будет выполнена.

Коммуникация внутри экипажа

Командные суда требуют эффективного взаимодействия внутри экипажа. Чем ниже квалификация и схоженность, тем больше команд требуется, и наоборот, слаженный и отлично подготовленный экипаж в состоянии проходить сложные пороги в полной тишине, потому что каждый и так знает, что делать. В квалифицированной команде капитан нужен для выбора одной из нескольких равнозначных линий движения.

Чем короче и проще будет команда — тем лучше. Проще крикнуть «Вправо!», чем «Правый носовой — подтяг! Левый носовой — дуга! Правый носовой — отхват!».

Достаточный набор команд для подготовленного экипажа совсем небольшой: «Вперёд!», «Назад!», «Стоп!», «Вправо!», «Влево!», «Чалка вправо!», «Чалка влево!».

В коммерческом рафтинге, где экипаж чаще всего состоит из людей, первый раз оказавшихся на бурной воде, стандартный набор команд длиннее: «Вперёд!», «Назад!», «Стоп!», «Правый баллон вперёд, левый — назад!», «Левый баллон вперёд, правый — назад!», «Держитесь», «Все на левый борт!», «Все на правый борт!», «Все вниз!», «По местам!».

Домашнее задание:

Ещё до начала сплава обговорите набор команд, которые собираетесь использовать.

Точка самоконтроля:

Потренируйтесь на спокойном участке реки.

Убедитесь, что все члены экипажа знают, что следует сделать для выполнения команды.

Коммуникация на реке

Зачастую во время сплава на больших дистанциях невозможно использовать голос, поскольку приходится перекрикивать бушующий поток. На реке мы должны использовать другие способы коммуникации: сигналы свистком и жесты (Илл. 42).

Совершенно неважно, какую именно систему сигналов и жестов вы используете, важно, чтобы все участники сплава понимали их одинаково. О значении сигналов следует договориться заранее, до начала сплава.

Свисток — элемент снаряжения, который упрощает коммуникацию. Шум воды, дождя и ветра не заглушает свист в отличие от криков. Свисток не даёт эха, которое можно принять за ответ.



СИСТЕМА ЖЕСТОВ МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ РАФТИНГА

Обучающее видео



- Один сигнал — внимание на меня.
- Два сигнала — внимание вниз по течению.
- Три сигнала — внимание вверх по течению.
- Продолжительное повторение трёх сигналов — аварийная ситуация.

Можете использовать эту схему, а можете заранее обговорить и использовать свою.

Язык речных жестов позволяет быстро передавать достаточно длинные и информа-

тивизные сообщения в пределах видимости. Главное правило языка жестов на сплаве: **ВСЕГДА ПОКАЗЫВАЙТЕ, КУДА ЕХАТЬ. НИКОГДА НЕ УКАЗЫВАЙТЕ НА ОПАСНОСТИ.** Потому что сообщение «Смотри, какая огромная бочка, я никогда таких не видел!» будет понято следующим райдером как «Двигайся туда».

Система речных жестов была упорядочена Международной федерацией рафтинга и сейчас активно применяется во всём мире не только гидами-рафтерами, но и практически всеми, кто сплавляется по рекам. Вы можете целиком использовать её или добавить в свою систему несколько сигналов. Главное, чтобы все участники группы понимали друг друга.

Домашнее задание:

Договоритесь о системе жестов и сигналов свистков, которую собираетесь использовать на сплаве.

Точка самоконтроля:

Убедитесь, что все члены команды понимают друг друга.

Рации и мобильные телефоны

Рации — отличное средство коммуникации на реке. Однако с ними надо уметь обращаться: иметь достаточно аккумуляторов и регулярно заряжать их, знать правила радиообмена, возить в специальных драйбэгах. Кроме того, радиосвязь может не работать в каньонах рек или через перегиб местности. По закону Мерфи рации ломаются, садятся и перестают работать именно тогда, когда они особенно нужны. Именно поэтому всегда должен быть запасной план: заранее обговоренная система жестов и сигналов, которую можно будет использовать, если вас подведёт радиосвязь.

Там, где есть покрытие мобильной связи, телефоны могут быть крайне полезны для связи с внешним миром или с береговой командой поддержки, например водителем. Для оперативной коммуникации между участниками они практически бесполезны, но могут пригодиться, если группа разделилась или кто-то потерялся.

ЛИДЕРСТВО: ОТ АВТОРИТАРИЗМА ДО АНАРХИИ

Традиционно в нашей стране стиль руководства определяется фразами «Я — начальник, ты — дурак» или «Пункт первый: руководитель всегда прав. Пункт второй: если руководитель неправ — смотри пункт первый». Такой узкий взгляд на вопрос лидерства достался нам в наследство от милитаризованного советского общества, руководителей, не наигравшихся в войнушку, и участников, не способных полностью нести ответственность за себя.

На самом деле стилей руководства множество: от авторитаризма до анархии. В зависимости от ситуации и состава группы любой из них может быть эффективным.

АВТОРИТАРИЗМ идеально подходит для ситуаций, где единственный лидер обладает превосходством в квалификации над остальными участниками или в силу обстоятельств вынужден нести за них ответственность. Например, это коммерческий сплав с новичками или организация отдыха на воде для детских групп. Участники по определению не могут правильно оценить ситуацию в силу недостатка навыков, вынуждены полагаться на руководителя и, следовательно, беспрекословно исполнять его распоряжения.

Авторитарный стиль руководства требует жёсткой групповой иерархии и регламентации быта: распорядок дня, расписание дежурств, походные должности и так далее.

Плюсы:

- + Быстрое принятие решений;
- + Высокая предсказуемость поведения группы.

Минусы:

- Участники не думают своей головой, испытывают сложности с принятием самостоятельных решений;
- Высокая нагрузка на лидера;
- Если что-то случится с руководителем, вся группа окажется в беде.

ОЛИГАРХИЯ — стиль руководства, где решения принимаются группой наиболее квалифицированных равноправных участников.

остальные же подчиняются им. По сути, это несколько лидеров, действующих согласованно. Например, олигархия подойдёт для схоженной опытной группы, которая взяла с собой на сплав несколько начинающих райдеров. Решения вырабатываются в результате совещания наиболее квалифицированной части команды и доносятся до остальных.

Плюсы:

- + Высокая предсказуемость поведения группы;
- + Принятие важных решений не завязано на одного человека;
- + Возможность действовать как несколько автономных групп в случае необходимости.

Минусы:

- Решения принимаются медленнее, чем при авторитаризме;
- Начинающие участники по-прежнему не учатся думать своей головой и принимать решения.

ДЕМОКРАТИЯ подходит для небольших групп равных по квалификации участников, например в некоммерческом каяк-туре друзей или катамаранном походе схоженной команды. Решения принимаются сообща, вырабатываются компромиссные варианты, устраивающие всех.

Плюсы:

- + Здоровый психологический климат в группе;
- + Все участники думают своей головой.

Минусы:

- Менее предсказуемое поведение группы;
- Демократия плохо работает в сложных, стрессовых ситуациях, когда действовать надо быстро.

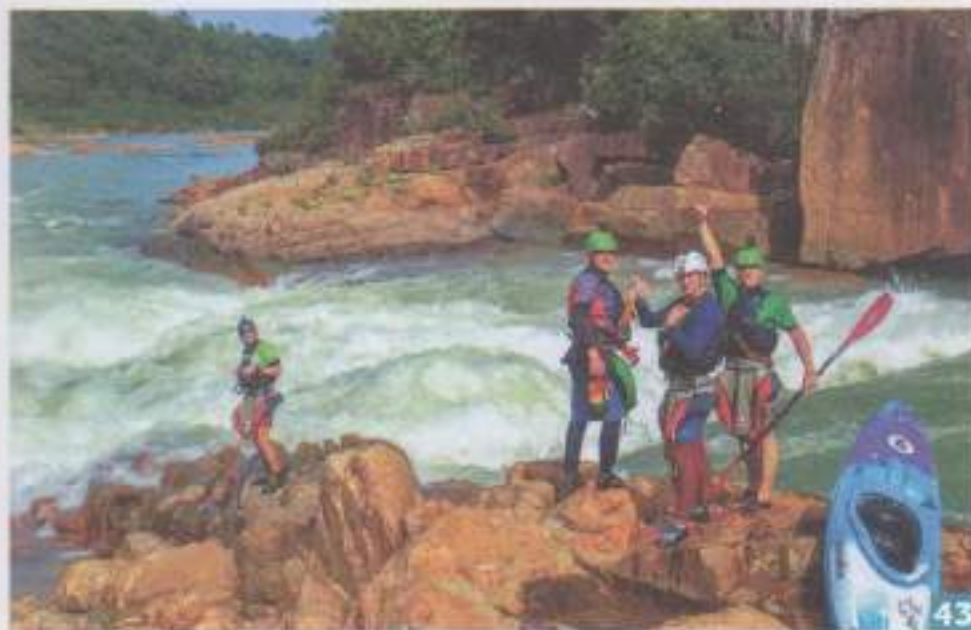
АНАРХИЯ (в хорошем смысле этого слова) подходит только небольшим высококвалифицированным и отлично слаженным группам, где каждый участник осознаёт полную личную ответственность за свои действия и может эффективно взаимодействовать с каждым из окружающих. По сути, это отсутствие какого-либо руководства, потому что каждый и так знает, что ему делать.

Плюсы:

- + Здоровый психологический климат в группе;
- + Анархия позволяет максимально раскрыть потенциал каждого из участников и общие возможности группы;
- + Наибольшая устойчивость группы в аварийной ситуации.

Минусы:

- Анархия подходит не всем группам и не во всех ситуациях.



Команда WW-School
в Мегхалае, Индия

Я имел счастье много сплавляться по сложным рекам в группе, где царила анархия, и у нас это отлично получалось. Путешествия инструкторским составом WW-School в Норвегию, Чили, США, Альпы и Мегхалаю навсегда останутся в моём сердце (Илл. 43).

Разные стили лидерства подходят для разных ситуаций. Искусство руководства — в умении легко и непринуждённо переключаться между ними. Например, на простом участке реки можно использовать все преимущества демократии, на секции порогов посложнее — олигархию, а в случае спасательных работ — авторитарный стиль. От правильного выбора напрямую зависит безопасность сплава.

ТАКТИКА СПЛАВА

Выбор тактики сплава зависит от нескольких факторов:

- Подготовка участников.
- Сложность и характер участка реки.
- Размер группы.
- Время, которое группа может потратить на прохождение участка.
- Возможные опасности.
- Видимость вниз по течению с воды.

Используя ту или иную тактику сплава можно повысить безопасность или увеличить скорость перемещения по реке. Мастерство заключается в выборе подходящего стиля сплава и быстром переключении всей группы с одного на другой.



Все вместе друг за другом

Стиль сплава, обеспечивающий максимальную скорость перемещения (Илл. 44). Применим только на участках, не представляющих сложность для всех участников группы. Каждый райдер или экипаж выбирает свою линию движения, при этом соблюдая дистанцию с окружающими судами и не мешая им. В случае аварии ближайшие к жертве суда начинают спасработы.

Мама-утка

Очень похожий внешне на предыдущий, но отличающийся по сути стиль сплава, подходящий для группы разных по навыкам участников на относительно несложных секциях. Данный стиль широко применяется в коммерческих турах. Наиболее квалифицированный райдер или экипаж находится во главе колонны и показывает линию движения. Остальные повторяют её за лидером. Замыкает колонну второй наиболее квалифицированный райдер или экипаж. При аварии в спасработы участвуют самые подготовленные участники, остальные забиваются по уловам и ждут, пока все жертвы не окажутся на берегу. Если группа достаточно большая, то во главе колонны обычно следует пара опытных каякеров или два экипажа многоместных судов.

Данная тактика имеет два существенных недостатка:

- начинающие могут испытывать сложности с соблюдением дистанции и мешать друг другу;
- существует возможность аварии с цепной реакцией и множеством жертв.

Пары и тройки

Группа делится на пары или тройки судов, подстраховывающие друг друга. Отлично работает, если к более квалифицированному райдеру или экипажу прикрепляется менее подготовленный. Первый показывает линию движения, второй повторяет. Пока такая пара или тройка проходит порог, остальная часть группы страхует их с берега, с воды или ждёт своей очереди на прохождение. Шанс на групповую аварию и множество пловцов существенно меньше, чем в предыдущих методах, а скорость перемещения по реке по-прежнему достаточно высока.

По одному

Очевидный метод для прохождения сложных участков реки. В пороге в один момент находится только одно судно, остальные

участники группы ждут в уловах или страхуют с берега или с воды, ведут фото- и видеосъемку (Илл. 45).

Это наиболее безопасный и самый медленный способ перемещения по реке. Группа может сэкономить немного времени, заранее договорившись о порядке прохождения препятствия и выполняемых ролях: первый экипаж готовится к старту в порог, второй — выставляет страховку с берега, третий занимается фотосъемкой. После прохождения первый остаётся на страховке на воде, второй отправляется на старт, третий по-прежнему занимается съемкой. Затем второй меняет третьего и так далее. Хорошая коммуникация между всеми членами команды и правильное позиционирование делает процесс прохождения порогов по одному достаточно быстрым и при этом наиболее безопасным.

Сплав по одному не подходит для людей, испытывающих трудности с выбором правильной линии движения в пороге, когда непосредственно перед ними не едет лидер, показывающий, куда грести.

От улова к улову. Eddy hopping

Метод сплава, чрезвычайно популярный у каякеров на крутопадающих малорасходных реках. Подходит для достаточно сложных участков рек, где вылезать на берег для просмотра нецелесообразно или невозможно, например в каньоне. Первый участник выбирает улово ниже по течению и перечаливается туда. Если оттуда он видит подходящее улово ниже по течению, он даёт сигнал следующему члену команды, чтобы он переезжал в его улово, а сам перемещается в следующее. Если ниже по течению подходящего места для чалки не видно, то начинается просмотр с берега. Обязательные условия сплава от улова к улову — каждый участник держит в поле зрения остальных и имеет возможность с ними коммуницировать при помощи жестов или сигналов свистком.

Чехарда. Leap frogging

Разновидность предыдущего стиля сплава, подходящая для групп, где все участники имеют примерно одинаковую квалификацию. Первый заезжает в улово, второй обгоняет его и чалится ниже по течению, где посчитает нужным, третий обгоняет обоих и продвигается ещё ниже, до следующего улова. Чехарда быстрее сплава от улова к улову, но требует, чтобы каждый член группы был в состоянии выбирать подходящую линию движения и чалиться в нужных уловах.



Сплав от улова к улову или чехардой практически невозможен на катамаранах и рафтах в силу их размеров и неспособности использовать маленькие улова.

Дистанция в походной колонне

Сложно дать однозначные рекомендации для выбора дистанции между судами на сплаве. Она зависит от квалификации атлетов, используемых судов, характера реки и береговой обстановки. С одной стороны, всегда нужно видеть других членов группы: одного впереди, одного сзади (если, конечно, речь не идёт о первом и замыкающем судне в колонне). Не видите остальных — значит, группа сильно растянулась и в случае аварии участники не смогут оперативно прийти на помощь. С другой стороны, важно не мешать друг другу и иметь достаточно места для манёвра в случае, если экипаж судна впереди сделает ошибку и попадёт в неприятности.

Каякеры и пакрафтеры держатся близко друг к другу, тогда как катамаранам и рафтам нужно больше простора, ведь экипажу требуется гораздо больше места для манёвра. В порогах большого расхода со множеством пульсирующих структур лучше держаться друг от друга подальше, а на крутопадающем ручье — поближе, чтобы за очередным урезом слива не потерять из виду ведущего.

ГИД В КОММЕРЧЕСКОЙ ГРУППЕ

Мы в ответе за тех, кого приручили.

Антуан де Сент-Экзюпери

Профессия речного гида в коммерческой группе — вещь всё ещё новая и непонятная в России. Не существует учебных заведений, готовящих гидов. Нет общепринятых отраслевых стандартов, нет (и слава богу) государственного регулирования этой области. Это приводит к тому, что среднее качество услуг по организации коммерческого сплава оставляет желать лучшего. Многие люди, называющие себя гидами, понятия не имеют, чем на самом деле они занимаются. В лучшем случае это те, кто неплохо катается на разных лодках. В этой главе мы попробуем разобраться, зачем же нужны гиды и за что им платят деньги.

Ответственность в коммерческом туре

Участник коммерческого сплава по определению не имеет подготовки для самостоятельного прохождения выбранного маршрута, не может правильно оценить риски и, следовательно, принимать вер-

ные решения. За него это должен делать квалифицированный гид. Если в группе друзей, отправившихся в путешествие на реку, каждый сам должен нести ответственность за собственную жизнь, то **В КОММЕРЧЕСКОМ СПЛАВЕ КЛИЕНТЫ ПЛАТЯТ ГИДУ ИМЕННО ЗА ТО, ЧТОБЫ ПЕРЕЛОЖИТЬ НА НЕГО ТУ ЧАСТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, ГДЕ ИХ КВАЛИФИКАЦИИ НЕ ХВАТАЕТ. КЛИЕНТ КОММЕРЧЕСКОГО ТУРА ДОЛЖЕН ОТВЕЧАТЬ САМ ЗА СЕБЯ В ПРЕДЕЛАХ СОБСТВЕННОЙ КОМПЕТЕНЦИИ, А ВСЁ, ЧТО ВНЕ ЕЁ, — ЗОНА ОТВЕТСТВЕННОСТИ ГИДА.**

Каждому участнику коммерческого сплава нужно понимать, что гиды — тоже люди, которые совершают ошибки. Поэтому нельзя выключать свой мозг и полностью перекладывать ответственность за свою жизнь на другого человека, будь он даже самый крутой путешественник на свете.

Заповеди гида

- ↳ Безопасность всех участников путешествия — твой главный приоритет после собственной безопасности.
- ↳ Уважай своих клиентов.
- ↳ Ты работаешь не с реками, не с рафтами, каяками или катамаранами. Ты работаешь с людьми.
- ↳ 20% твоей работы — про белую воду, 80% — про людей.
- ↳ Не бывает плохих клиентов, бывают плохие гиды.
- ↳ Ожидай от клиентов всего, что угодно.
- ↳ Клиенты обязательно попытаются убить себя, друг друга и, конечно, тебя.
- ↳ Ты на реке не для себя. Выбирай такую линию в пороге, которую в состоянии реализовать каждый участник твоей группы.
- ↳ Неважно, насколько ты крут. Возможности группы определяет самый слабый участник.
- ↳ Знай своих клиентов. Подготовка, физические возможности, медицинские показания и противопоказания.



Рафтинг на реке Занскар, Индия

**РОССИЙСКИЕ КУРСЫ
БЕЗОПАСНОСТИ
WW SAFETY SCHOOL**



**КУРСЫ
И СЕРТИФИКАЦИЯ
РАФТИНГОВ
МЕЖДУНАРОДНОЙ
ФЕДЕРАЦИИ РАФТИНГА**



**КУРСЫ БЕЗОПАСНОСТИ
RESCUEZ EUROPE**



**КУРСЫ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ
КРАСНОГО КРЕСТА**



- ↳ Всегда знай, где именно находятся все твои клиенты. И на воде, и на берегу.
- ↳ В экспедиции ты работаешь 24 часа в сутки.
- ↳ Слушай клиентов, но делай то, что считаешь нужным.
- ↳ То, что для тебя рутина, для кого-то приключение всей жизни.
- ↳ Ты — ролевая модель поведения. Всё правильное и неправильное, что делаешь ты, будет скопировано твоими клиентами.
- ↳ Ты знаешь, что такое закон Мёрфи. Ты готов к его последствиям.
- ↳ Демонстрация заменяет сотни слов.
- ↳ Постоянно учись: пройди сертификацию Международной федерации рафтинга (IRF), курсы по безопасности и спасработам на бурной воде, курсы первой помощи, выучи иностранные языки. Всё это тебе пригодится в работе.
- ↳ В свободное от работы время путешествуй и катайся по рекам для себя. Во-первых, чтобы постоянно набирать сплавные навыки, во-вторых, чтобы работа не надоела.

ЛИЧНОЕ СТРАХОВОЧНОЕ СНАРЯЖЕНИЕ

Очень часто граница между героическим преодолением и получением удовольствия от сплава зависит от снаряжения, которое вы используете. Сложно наслаждаться рекой, окружающими пейзажами и компанией друзей, когда холодно, мокро, каска давит на лоб, а гидрокостюм натирает в самых неожиданных местах. Однако главная задача снаряжения — обеспечение безопасности. Бурная холодная вода и камни — это среда, предъявляющая очень высокие требования к экипировке, от которой в конечном счёте может зависеть жизнь.

Одно из главных правил безопасности на сплаве гласит: **ВСЕГДА ИСПОЛЬЗУЙ ПОДХОДЯЩЕЕ ЛИЧНОЕ И ОБЩЕСТВЕННОЕ СТРАХОВОЧНОЕ СНАРЯЖЕНИЕ.** Подходящее не значит лучшее или самое дорогое.

Это снаряжение, соответствующее именно той ситуации, в которой оно будет использоваться. Например, для сплава по Белому Нилу в Уганде не нужен сухой костюм, достаточно серферских шорт и теплопроводящей футболки с длинным рукавом, чтобы защищала от солнца. На Катунь (или другой аналогичной реке огромного расхода) не нужны шлем-фулфейс и налокотники. Река глубокая, и шанс побиться о камни крайне низок. А вот в Норвегии, на ледниковой реке маленького расхода и большого уклона потребуются и драйсыют, и тёплое термобелье, и фулфейс, и налокотники.

АКТИВНАЯ И ПАССИВНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

В теории безопасности принято выделять две составляющие: активную и пассивную. Комплекс активной безопасности работает на предотвращение аварий и позволяет избегать попадания в неприятности, пассивной — на минимизацию ущерба, если авария всё же произошла. Снаряжение, обеспечивающее активную безопасность, позволяет по максимуму реализовать навыки и потенциал пользователя. Если, конечно, есть что реализовывать. Какими бы выдающимися ни были сплавные навыки — это не повод пренебрегать пассивной безопасностью.

Система пассивной безопасности работает без участия пользователя. Жилет позволяет оставаться над водой и дышать, каска защищает от ударов, гидрокостюм — от переохлаждения. Очень важно понимать, что самое современное, качественное и дорогое снаряжение лишь снижает риски, но не позволяет полностью избежать их.

Активная и пассивная безопасность снаряжения образуют диалектическое единство, этикие инь и ян — работают только вместе, но зачастую противоречат друг другу. Огромный объём катамарана позволяет не переворачиваться в циклопических бочках, но не позволяет их объезжать. Квалифицированный атлет на крохотном каяке может избежать попадания в неприятности, а в случае чего восстановить контроль над ситуацией, сделав эскимосский переворот. Надувной жилет с большой выталкивающей силой помогает оставаться на поверхности на самых бурных участках реки, но он же ограничивает подвижность и мешает грести как на лодке, так и в воде. Маленький пенный жилет — наоборот.

Очень важно найти баланс активной и пассивной безопасности, который будет подходить именно вам и именно для тех условий, в которых вы собрались сплавляться. Для этого надо попробовать разные подходы.

**МИНИМАЛЬНЫЙ
НЕОБХОДИМЫЙ
КОМПЛЕКТ
СНАРЯЖЕНИЯ
ДЛЯ БУРНОЙ
ВОДЫ СОСТОИТ
ИЗ КАСКИ,
ЖИЛЕТА,
ПОДХОДЯЩЕЙ
ОБУВИ
И ЗАЩИТЫ
ОТ ГИПОТЕРМИИ,
ГДЕ ЭТО
ТРЕБУЕТСЯ**



47

КОГДА НУЖНО ИСПОЛЬЗОВАТЬ СТРАХОВОЧНОЕ СНАРЯЖЕНИЕ? ГОРЯЧАЯ, ТЁПЛАЯ И ХОЛОДНАЯ ЗОНЫ

Очевидно, что во время сплава по бурной воде на вас должно быть надето всё необходимое: каска, жилет, защита от гипотермии, подходящая обувь. Но путешествие по реке — это ещё и просмотры, обносы, организация страховки и спасработы. Rescue3 выделяет три зоны. Горячая — непосредственно вода. Тёплая — полоса вдоль берега шириной три метра и более в зависимости от особенностей рельефа. В этой зоне люди находятся непосредственно у воды и всегда имеют шанс оказаться в реке, если подскользнутся на камнях или если товарищам потребуется помощь. Последняя зона — холодная — далее трёх метров от берега реки. Если вы находитесь в горячей или тёплой зоне, на вас должен быть надет полный комплект индивидуального страховочного снаряжения. Это значит, что просмотры, обносы, страховка спасательным концом, фото- и видеосъёмка непосредственно по берегу реки должны

48



49

проводиться в каске, жилете, гидрокостюме (если того требует температура среды) и соответствующей обуви. Помните, что большинство травм в путешествии по реке участники получают именно на берегу, а не в воде.

ЦВЕТ

Цвет снаряжения — это не только стиль и красивые фотографии, но ещё и заметность в потоке, а следовательно, безопасность. Выбирайте яркие цвета: красный, оранжевый,

жёлтый, салатовый, ярко-голубой. Если гидрокостюм, жилет и, самое главное, шлем белые, чёрные, серые, коричневые, тёмно-синие — то пловца будет плохо видно в потоке, что осложнит работу спасателей.

CLEAN PRINCIPLE

В зарубежном речном сообществе был сформулирован так называемый Clean principle. Этот принцип гласит, что на вашем теле не должно быть никаких лишних петель и предметов, за которые можно зацепиться. Помните закон Мёрфи? Зацепиться за что-то в потоке воды — это худшее, что может произойти на сплаве. Поэтому от лишних петель надо избавляться. Никаких ручек-хваталок на заливке, которые так любят водные туристы, капюшонов, незатянутых лямок, лишних незамуфтованных карабинов, ксивников на шее и прочего.

Конечно, остаётся некоторое количество петель, от которых нельзя избавиться. Например, плечевые лямки жилета или ручка на каякерской юбке. С ними ничего не поделаешь. Но других петель на снаряжении быть не должно.

КАСКА

Шлемы для бурной воды отличаются от хоккейных, велосипедных, скалолазных, горнолыжных и любых других. Каска должна быть предназначена и сертифицирована именно для сплава. Её задача — сохранить участника сплава в сознании после множественных ударов любой ценой. Большинство ударов при сплаве приходится на затылок, переднюю часть и бока, но не на макушку, что отражается в конструкции сплавных касок.

Шлемы для сплава делают из ABS-пластика и композитных материалов (кевлар, карбон, стекловолокно). Первые гасят удары за счёт точечной деформации скорлупы, вторые распределяют нагрузку по площади. Между скорлупой и головой атлета находится специальная пена, которая поглощает энергию удара. Пластиковый шлем дешевле и мягче, композитный — дороже и жёстче. Для сплава на катамаране или рафте вполне подойдёт пластик, для сурового каякинга на малорасходных крутопадающих реках оптимальным выбором будет композит.



50

На рынке представлены сплавные шлемы любых возможных форм: от бейсболки до brutального фулфейса. Правило выбора простое: чем выше шанс посчитать головой камни, тем большую часть головы и лица должен закрывать шлем. Крайне полезен бывает небольшой козырёк — он не только защищает от солнца и брызг, но и предохраняет ваше лицо от встречи с камнями.

Естественно, что шлем должен быть настроен под голову атлета и сидеть как влитой. Даже от самого прочного фулфейса не будет толку, если поток воды задерёт его на затылок. Современные шлемы для сплава выпускаются в нескольких размерах и идут в комплекте с подкладками для подгонки под конкретную голову. Проверить подгонку шлема очень просто: на берегу расстегните ремешок под подбородком и энергично помотайте головой во всех направлениях. Если каска осталась на голове — значит, она настроена правильно. Натяжение ремешка проверяется так: если под него пролезает больше чем два пальца, его надо затянуть сильнее. Если вы не можете дышать — его надо ослабить.



Драйсыют и неопреновый гидрокостюм

ГИДРОКОСТЮМ

Отправляясь на сплав, всегда надо рассчитывать на то, что вы окажетесь полностью в воде и проведёте в ней какое-то время. Защиту от гипотермии надо подбирать исходя из температуры воды, а не воздуха.

Существуют две основные концепции одежды для сплава — мокрая и сухая. **ГИДРОКОСТЮМ МОКРОГО ТИПА** сделан из неопрена. Это пористая резина, на которую с одной или обеих сторон для защиты от механических повреждений накатан тонкий слой нейлона. Поры заполняются водой, и она нагревается от тепла тела. Чтобы лучше сохранять тепло, неопреновый комбинезон должен очень плотно прилегать к телу и между ними не должно быть промежуточных слоёв. Как правило, неопрен надевают на плавки или на голое тело.

Плюсы неопренового гидрокостюма:

- + Дешевизна;
- + Надёжность. Даже порванный костюм продолжает выполнять свои функции;
- + Неопрен немного амортизирует удары;
- + Поскольку неопреновый костюм сидит в обтяжку, он не парусит в воде.

Минусы:

- Низкий комфорт: если воздух и вода холодные — в неопрене холодно. И наоборот. Надевание неопрена ранним морозным утром может нанести психологическую травму, не совместимую с дальнейшим сплавом;
- Ветер выдувает из неопрена тепло. Это можно скомпенсировать ветрозащитными штанами и курткой, но ценой потери гидродинамичной формы;
- Костюм немного сковывает движения;
- В порах костюма заводятся бактерии. Неприятный запах на третий день сплава обеспечен. А там недолго до раздражения и кожных инфекций. Особенно в тёплом климате;
- Неопрен имеет свойство натирать в самых неожиданных местах.

СУХОЙ КОСТЮМ, ИЛИ ДРАЙСЬЮТ, — это костюм из мембранной ткани с очень высокими показателями водонепроницаемости. На шее и запястьях манжеты из латекса, на ногах — носки, интегрированные в штанины. Вход через водонепроницаемую молнию на спине в районе лопаток или груди (встречаются и более экзотические версии, где молния находится между ног).

Плюсы:

- + Костюм и вправду практически сухой. Немного воды затекает через латексные манжеты, но это практически незаметно;
- + Комфорт. Если холодно — надеваем под костюм тёплое толстое термобельё. Если жарко — тонкое влагоотводящее. Тепло не выдувает ветром. Сухие костюмы на сегодня — лучшая защита от гипотермии;
- + Правильно подобранный костюм меньше стесняет движения, чем неопрен или комплект из сухих штанов и куртки.

Минусы:

- Цена. Может стоять на порядок дороже неопренового костюма;
- Требуем бережного отношения и ухода. Латекс и мембрана — материалы нежные, они нуждаются в аккуратном обращении и своевременном ремонте. В целом жизненный цикл драйсьюта заметно короче, чем неопренового костюма;
- Драйсьют изготавливается из очень прочной ткани, однако остаётся возможность его порвать. После этого он начнёт набирать воду, а это опасно при длительном самосплаве.

Несмотря на минусы, драйсьют — практически безальтернативный выбор для сложных условий. Если вы собираетесь на ледниковую

реку, а погоду обещают прохладную, то для получения удовольствия от сплава вам потребуется именно сухой костюм.

Многие по-прежнему используют в качестве драйсьюта комплект из сухой куртки и сухих штанов, которые стыкуются при помощи скрутки на поясе. Такой вариант лишён плюсов неопрена и сухого костюма, зато щедро осыпан их недостатками. Скрутка всегда течёт. При длительном заплыве отдельно от судна это может представлять опасность. Цена комплекта лишь немного ниже, чем у полноценного драйсьюта. Единственный плюс комплекта из куртки и штанов — универсальность.

Каякеры часто практикуют комбинацию двух подходов. Например, для достаточно тёплой погоды многие используют неопреновые шорты или бриджи. Нижняя часть тела большую часть времени находится в лодке и защищена юбкой от контакта с водой. Наверху сухая куртка с водонепроницаемыми манжетами. Получается достаточно сухо и комфортно. Но только до первого отстрела.

СТРАХОВОЧНЫЙ ЖИЛЕТ

Основная задача жилета — обеспечивать дополнительную плавучесть. Жилеты спасают жизнь. По статистике, собранной организацией American Whitewater, треть всех погибших на бурной воде в США людей не имели страховочных жилетов.

Слово «спасжилет» не совсем корректно, правильнее говорить «страховочный жилет». Спасжилеты применяются на кораблях и самолётах и должны обеспечивать положение тела на спокойной воде на спине лицом вверх независимо от действий человека. Страховочные жилеты для сплава этого делать не должны, потому что часто приходится перевернуться на живот и как следует погрести к берегу или к уплывающему судну. Они рассчитаны на активное участие человека в собственном спасении.

Начнём сначала. Во время занятий сплавом по бурной воде на вас должен быть надет жилет, предназначенный именно для сплава по бурной воде. Не для рыбалки, не для родео, не для слалома, а именно для сплава. Спортивные жилеты делаются только для одной цели — соответствовать регламенту проведения соревнований, про рыбачьи и прочие — и так всё понятно. На сплаве же к жилету требования особые, ведь сплав неразрывно связан со спасработами (вы же не думаете, что можно обойтись без заплывов, не так ли?).

Итак, что же отличает сплавной жилет от прочих?



- Стропы образуют силовую обвязку жилета. Вертикальные проходят от талии через грудь на плечи, спину и снова к талии (на надувных жилетах есть паховые ремни, замыкающие вертикальные стропы в кольцо), горизонтальные замыкаются в кольцо вокруг торса. Это нужно для того, чтобы сохранять целостность жилета при экстремальных нагрузках. Например, когда друзья будут тянуть вас из завала, необходимо, чтобы лямка (или любая другая часть) жилета не оторвалась, а вы не уехали изучать подводную экосистему реки под скоплением брёвен.
- Просторный карман для спасоборудования, а также всяких мелочей, типа рации, фотоаппарата, сникерсов и прочего.
- Стропа-самосброс. Без неё ваш жилет не может применяться на сплаве и в спасработках независимо от класса сложности реки. Прекрасное добавление к самосбросу — трамвай. О том, что это такое и как этим пользоваться, читайте ниже.

Объём (хотя правильнее было бы говорить о выталкивающей силе) — любимая тема холивара между каякерами и водными туристами. Плавучесть каякерского жилета обеспечивает специальная пена, выталкивающая сила 50–70 ньютонов, или 6–8 литров. Водные туристы предпочитают надувные жилеты большого объёма — 16–25 и более литров (примерно 160–250 ньютонов).

Надувные жилеты должны иметь паховые ремни. Без них не добиться плотной посадки на тело — объём надувного жилета заметно меняется в зависимости от температуры. Надули его до звона на берегу, сели на катамаран, выпали и оказались в холодной воде — объём уменьшился, и жилет уже не сидит так плотно, как должен. Пеночные жилеты для каякинга плотно охватывают торс и талию и отлично сидят на теле и без паховых ремней.

Объём жилета — классическая дилемма между активной и пассивной безопасностью. В большом жилете вы будете выше сидеть в воде и вам будет проще дышать, но за это придётся расплатиться подвижностью. В маленьком всё наоборот — вас ждут длинные неприятные заныры, зато будет проще грести к берегу. Также вам потребуются навыки плавания в бурной воде. Что лучше? Тут каждый должен решить для себя. Для этого есть только один способ — попробовать.



Пеночный и надувной жилеты



Стропа-самосброс — обязательная деталь жилета для сплава

Это широкая стропа, опоясывающая тело поверх подушек жилета (Илл. 54). На одном из концов имеет металлическую баклю и пластиковую пряжку, позволяющую быстро её расстегнуть. Эта система была придумана немецкой компанией HF в конце 1980-х годов и стала стандартом во всём мире для жилетов для сплава и спасательных работ.

Одно из железных правил спасработ на бурной воде гласит: **НИКОГДА НЕ ПРИВЯЗЫВАЙ И НЕ КРЕПИ ЖЁСТКО ВЕРЁВКУ К СПАСАТЕЛЮ ИЛИ ЖЕРТВЕ**. Так вот, самосброс нужен для того, чтобы закрепить на человеке верёвку так, чтобы при необходимости он мог легко от неё освободиться. Для этого надо просто открыть пластиковую пряжку.

Способы применения стропы-самосброса:

- Страховка живцом. Если жилет не оборудован такой штукой, то горе-спасатель, пристегнутый жёстко к спасконцу, — железный кандидат на звание второй жертвы, если верёвка застрянет в камнях.
- Диагональная переправа.
- Пристёгивание к точке крепления на берегу при страховке спасконцом, если место скользкое и неудобное.
- Спасение с каяка или пакрафта бессознательных жертв.
- Ну и конечно, спасение снаряжения, в первую очередь лодок и вёсел. Надо сразу отметить, что использование стропы-самосброса и трамвая для спасения каяков — отнюдь не оптимальный способ. Во-первых, самосброс может клинить (об этом ниже), во-вторых, если залитая лодка уйдёт в одну сторону от камня, а спасатель — в другую, то велик шанс, что его прижмёт пряжкой к этому самому камню и отстегнуться не получится. Именно поэтому британские каякеры спасают лодки при помощи стропы-переворотки с карабином, которую берут в кармане жилета, а в случае необходимости просто перекидывают через плечо. Из-за характера рек на Туманном Альбионе (заваленные камнями и брёвнами канавы, работающие только в паводок) британцы страдают тяжкими формами паранойи по поводу петель на снаряжении и потенциальной возможности на что-то намотаться.

Трамвай

Он же cow tail — коровий хвост. Прочная чулковая стропа с металлическим кольцом с одной стороны, карабином с другой и резинкой

внутри, которая сокращает длину конструкции в растянутом состоянии. Кольцо крепится за стропу-самосброс на спине атлета, карабин фиксируется на груди так, чтобы его можно было легко схватить и сорвать. Трамвай должен выдерживать огромные нагрузки, поскольку именно он будет связывать спасателя с берегом во время спасработ.

Трамвай нужен не только и не столько для спасения чужих каяков. При организации страховки живцом пристегнуться к спасконцу гораздо быстрее и безопаснее при помощи трамвая, чем нащупывая стропу на спине. Диагональная переправа без трамвая вообще невозможна.

В продаже есть трамваи разной длины. Каякерам, планирующим таскать на трамвае чужие лодки, подойдет трамвай длиной 130 см в растянутом состоянии. Более короткие отлично подойдут катамаранщикам и рафтистам для работы живцом и для диагональных переправ.

Как это должно работать?

Стропа-самосброс не применяется в регулировке жилета под фигуру. Если для того, чтобы он сидел плотно, приходится использовать самосброс, значит, жилет пользователю велик.

Начнем с плохого. Стропу в пряжке самосброса иногда клинит. Чтобы минимизировать риск возникновения такой ситуации, обрежьте слишком длинную, лишнюю стропу, чтобы она не перекручивалась и не путалась. При полностью застегнутой пряжке кончик стропы должен иметь длину примерно 12–15 см (это чуть больше, чем ширина кулака). Если оставите меньше, есть шанс, что стропа медленно выползет из пряжки под нагрузкой. Больше — будет путаться и клинить.

Вместе с пряжкой к стропе пришта металлическая двухщелевая бакля. Она нужна для увеличения трения в системе и позволяет застегнуть самосброс тремя разными способами. Как же застегнуть его правильно? Используйте способ, рекомендованный производителем жилета. Компания Palm разместила инструкцию прямо на стропе, Astral — в буклете, поставляемом с новым жилетом. Для разных моделей способы могут отличаться.

Если инструкции нет, то общее правило такое: чем сильнее поток и чем большее давление воды будет воздействовать на спасателя, тем больше нужно трения. Планируете возить на трамвае чужие запущенные лодки — проденьте стропу сразу в пластиковую пряжку (Илл. 55). Переправляетесь по веревке на несильной струе — пропустите стропу один раз в металлическую баклю, затем в пластиковую пряжку (Илл. 56). Собираетесь работать живцом в очень плохом месте на сильной струе — дважды в баклю и затем в пряжку (Илл. 57). А вообще — надо пробовать, ведь только практика является мерилем всего.

ВНИМАНИЕ!

КОЕ-КТО ПО-ПРЕЖНЕМУ СЧИТАЕТ, ЧТО ТРАМВАЙ НУЖЕН, ЧТОБЫ ПРИСТЕГНУТЬСЯ К БРОШЕННОЙ МОРКОВКЕ ВО ВРЕМЯ САМОСПЛАВА. ЭТО НЕ ТАК. ВО-ПЕРВЫХ, ПРАВИЛЬНО ПОСТАВЛЕННЫЙ СПАСКОНЕЦ ЛЕГКО УДЕРЖАТЬ РУКАМИ, ВО-ВТОРЫХ, ВРЕМЕНИ НАЩУПАТЬ КАРАБИН ТРАМВАЯ И ВСТЕГНУТЬ ЕГО В ВЕРЕВКУ МОЖЕТ И НЕ ХВАТИТЬ. В-ТРЕТЬИХ, САМОСБРОС МОЖЕТ КЛИНИТЬ



55



56



57



Домашнее задание:

Проверьте, как работает ваша стропа-самосброс. В узком месте реки на несильной струе при помощи команды друзей и двух марксоов с разных берегов повисните на самосбросе посередине потока. Ощутите силу течения, досчитайте до десяти и расстегните пряжку. Вы должны освободиться и уплыть в улово ниже. Попробуйте все три способа застегнуть самосброс.

Точка самоконтроля:

Ваш самосброс работает как надо: вы висите на струе, пристегнутый к верёвке, и при необходимости легко от неё отцепляетесь.

Теперь про трамвай. Карабин трамвая должен быть закреплён на жилете таким способом, чтобы его можно было быстро и легко сорвать. Одни производители используют распиленное пластиковое кольцо (Илл. 59), другие — застёжку с кнопкой или пластиковой пряжкой. Очень распространённая ошибка — это карабин, наглухо встёгнутый в лямку или стропу жилета. Получается огромная лишняя петля, создающая риск зацепиться, например, за дерево и оказаться прижатым потоком к нему же пряжкой самосброса. Освободиться из такой ловушки самостоятельно будет практически невозможно.

Правильно пристёгнутый трамвай позволяет в случае необходимости освободиться от него с обеих сторон легко и непринуждённо.

Все привыкли, что карабин на трамвае должен быть большой и немудфтованный, чтобы можно было быстрее цеплять лодки и возить весла. На самом деле это вопрос очень сложный и дискуссионный.



Муфтованный карабин быстрее встёгивать в ручку залитого каяка или в весло, но появляется риск случайно прицепиться к чему-либо или выстегнуться из чего-либо. Что важнее — скорость или безопасность — решать только вам. Совсем недавно я перешёл на карабин с автоматической муфтой на своём трамвае.

Итого. Стропа-самосброс и трамвай — обязательные элементы снаряжения для сплава, независимо от уровня навыков атлета и сложности реки. Без них нельзя участвовать в спасработках: быть живцом, переправляться по закреплённой верёвке, вытаскивать друзей из плохих мест и, конечно, возить лодки. Человек в жилете без стропы-самосброса — неполноценный участник группы, такой же, как без спасконца, шлема или весла.

Что ещё нужно на жилете для сплава?

Жилет должен быть оборудован свистком (здорово облегчает коммуникацию на реке) и ножом-стропорезом. На сплаве применяется много верёвок (спасконцы, чалки и пр.), иногда появляется необходимость их быстро резать. Если в нужный момент под рукой не окажется ножа, это может очень плохо закончиться.

Нож лучше крепить на жилет так, чтобы он был доступен для обеих рук и вытаскивался вниз или вбок, иначе вы рискуете отрезать себе ухо.

Свисток нужно закрепить на лямке жилета так, чтобы он был легко доступен и позволял одновременно свистеть и смотреть на реку.

Также в кармане я вожу пять метров прочной чулковой стропы, связанной петлёй, с муфтованным карабином. Рафтеры называют такую штуку «переворотка». Это потрясающий по функциональности элемент снаряжения, который может использоваться как короткий спасконец, для организации точек крепления на берегу, чтобы сделать импровизированную нижнюю обвязку, для переворота рафта или катамарана и прочее. У этого приспособления действительно миллион разных способов применения, о которых вы узнаете в этой книге.

ЮБКА

Пилоты лодок с закрытой декой, таких как каяки, а также некоторых пакрафтов и байдарок, носят юбки. Юбка надевается на пояс атлета, а потом натягивается на кокпит лодки, не давая воде попасть внутрь. Это очень важная часть страховочного снаряжения, ведь если её сорвёт потоком воды, это автоматически приведет к заплыву. Юбки бывают двух типов — с резинкой bungee (жгут состоит из множества эластичных волокон, оплетённых нейлоном) и gand (литой резиновый жгут).

**БРУТАЛЬНОЕ ВИДЕО
О НЕОБХОДИМОСТИ
ПЛОТНО ЗАТЯГИВАТЬ
СТРОПЫ ЖИЛЕТА
И ВАЖНОСТИ
НОЖА-СТРОПОРЕЗА,
ПРИ ПРОСМОТРЕ
НЕ ЗАБЫВАЙТЕ
ГЛУБОКО ДЫШАТЬ**



Первые проще натягивать, и они пропускают меньше воды, вторые реже срываёт. Начинающим каякерам подойдёт юбка с резинкой-банжи. Покорителям высоких водопадов и сложных большерасходных рек — юбки с жгутом gird.

ЗАЩИТА ОТ УДАРОВ

На малорасходных крутопадающих реках каякеры нередко используют налокотники, ведь биться локтями о камни приходится очень часто.

Водные туристы очень любят штаны и куртки с нашитой пеной в районе коленей, попы и локтей. Они предохраняют только от лёгких ударов, зато прилично сковывают движения и парусят в потоке. Я считаю, что такая защита нужна скорее для собственного успокоения и вреда от нее больше, чем пользы. Хотите по-настоящему защититься от сильных ударов — применяйте шорты и наколенники для сноубординга.

Использование любой защиты на сплаве — это размен подвижности на пассивную безопасность. Очень важно найти баланс, который будет устраивать лично вас и подходить для рек, на которые вы собираетесь.

МОРКОВКА

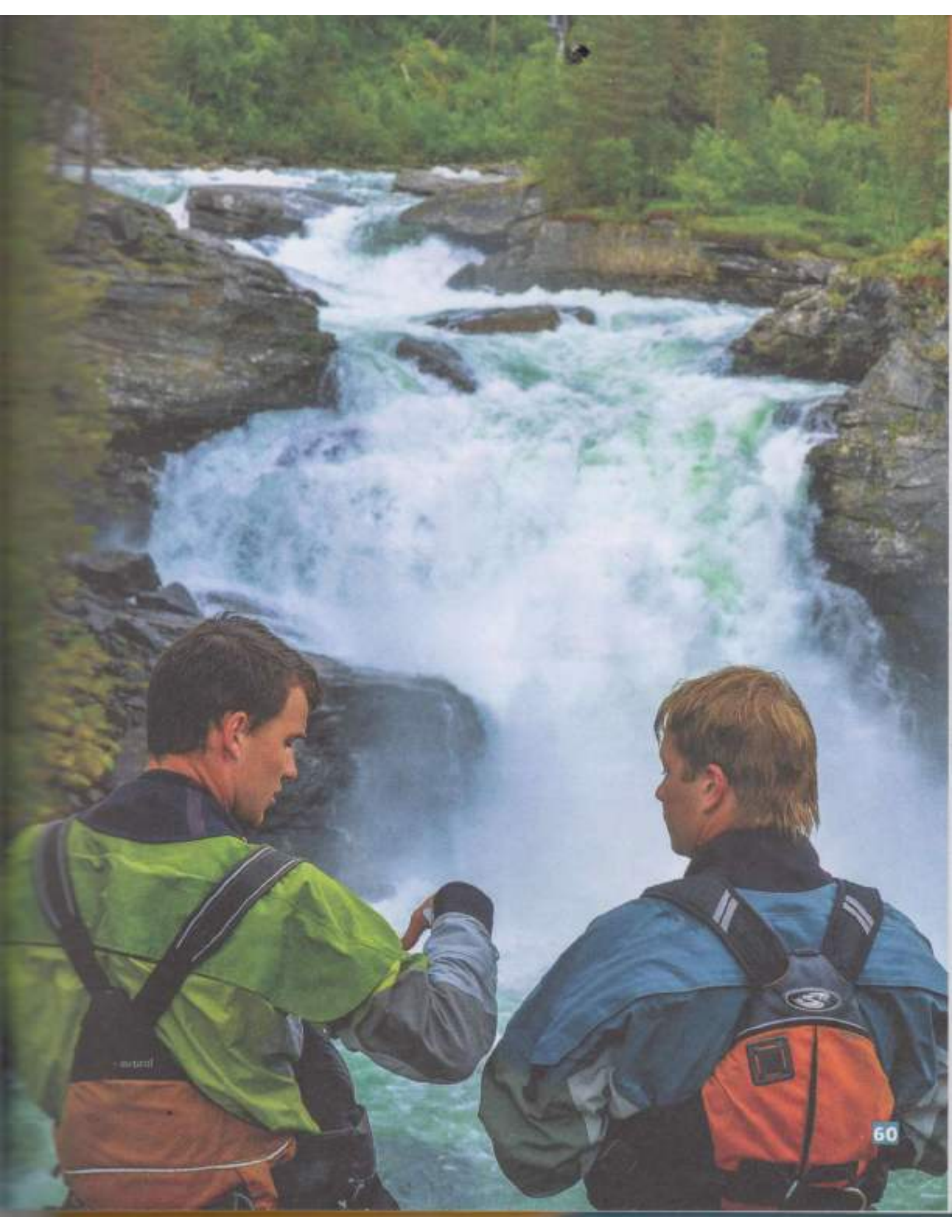
Спасательный конец для бурной воды (он же морковка) — это яркая плавающая статическая верёвка длиной от 8 до 30 м, убранный в яркий вытянутый мешок, оборудованный поплавком и карабином. Более подробно про спасконец читайте в главе «Кидай!» (с. 120).

ОБУВЬ

Ботинки — очень важный элемент страховочного снаряжения на бурной воде. Подходящая обувь защищает от травм на берегу. Сложный сплав неразрывно связан с просмотрами и обносами по мокрым и скользким прибрежным скалам. Плохой сплав быстро приводит к хорошему плаванию вольным стилем с последующим скалолазанием.

Что же нужно от обуви на сплаве?

- Чтобы не смывало при заплыве отдельно от судна.
- Чтобы ботинки не скользили на мокрых камнях.



ЛАЙФХАК:
ЕСЛИ НАМОТАТЬ
ДЕСЯТЬ
ОБОРОТОВ
АРМИРОВАН-
НОГО СКОТЧА
НА ШАФТ
ВЕСЛА, ТО ОН
ВСЕГДА БУДЕТ
ПОД РУКОЙ
ДЛЯ МЕЛКОГО
РЕМОНТА

- Чтобы было удобно ходить по самому пересечённому рельефу.
- Чтобы ботинки не разваливались на части от бесконечного песка, воды и трения о камни.
- Чтобы защищали носки драйсьюта от камней и сучков.

Неопреновые сапожки — самый распространенный выбор. Они дешёвые и тёплые, но ходить в них по камням — настоящее мучение. Также их нередко смывает. Многие используют старые кроссовки, но они быстро разваливаются и скользят на мокрых камнях. Не так давно компании 5.10, Astral и Adidas начали производить специализированную обувь для сплава. Была разработана подошва (на деле она одинаковая у этих трёх производителей), которая обеспечивает отличное сцепление с мокрыми камнями. Такая обувь прекрасно сидит, её не смывает, в ней удобно скакать по камням с лодкой на плече, она быстро сохнет. Но вот долговечность пока оставляет желать лучшего.

Некоторые используют на сплаве специализированную обувь для каньонинга. В России она не продаётся, но её можно заказывать через Интернет. Цена весьма кусачая.

В общем, пока вопрос с идеальной сплавной обувью остаётся открытым.

ВЕСЛО

Без весла сплав не получится. Помимо своей очевидной функции, это ещё и крайне полезный инструмент при самосплаве, переходе рек вброд, вытаскивании товарищей из воды, коммуникации при помощи жестов и многом другом.

Вёсла для рафта, катамарана, каное имеют одну лопасть, цевьё (шафт) и рукоятку-тэшку, вёсла для каяков, байдарок и пакрафтов состоят из шафта и пары лопастей. Дорогие качественные вёсла изготавливают из композитных материалов: кевлар, карбон, стекловолокно; простые модели — из алюминия и пластика. Композитные более жёсткие, прочные и угребистые, но стоят на порядок дороже.

Правильно выбранное снаряжение — это безопасность и удовольствие от сплава. Сегодня рынок предлагает нам огромное разнообразие страховочного снаряжения для любых задач и на любой кошелек. Выбирайте то, которое будет соответствовать вашим задачам. Но помните, что, покупая виолончель, человек не становится виолончелистом. Он становится владельцем виолончели. Недостаточно купить правильное оборудование. Надо уметь им пользоваться.

В настоящее время на реках можно встретить огромное количество судов всех возможных типов, форм и размеров. В данном разделе я буду рассматривать преимущества и недостатки каждого типа лодок с точки зрения безопасности, а не их сплавных качеств и потенциальных возможностей.

Начнём с главного — безопасность на сплаве зависит не от выбранного типа судна, а от навыков участников. Пороги проходит не катамаран, каяк, рафт или байдарка, пороги проходят люди. Именно от их квалификации, умения использовать преимущества и учитывать недостатки конкретного типа судна зависит успех прохождения и, следовательно, безопасность.

Я расскажу про наиболее популярные средства сплава: каяки, катамараны, рафты, надувные байдарки, пакрафты и САПы. Более экзотичные лодки, такие как риверборды, открытые каноэ, катарафты, бублики, а также архаику типа честеров и плотов описывать не буду.

Какую бы лодку вы ни выбрали, перед тем как оттолкнуться от берега:

- Убедитесь, что у вас имеются необходимые навыки для управления именно таким типом судна;
- Убедитесь, что ни одна деталь не мешает вам покинуть его в случае необходимости.

КАЯК

Современный каяк — это одноместная пластиковая лодка с закрытой декой, оборудованная специальной сидущкой и системой упоров, делающих посадку гребца максимально плотной. Каяк — наиболее нестабильное судно из всех, перечисленных в этом разделе, кроме, пожалуй, САПа. Для поддержания равновесия на бурной воде необходимы постоянные активные действия гребца. Жёсткий корпус сложной формы и плотная посадка позволяют наиболее полно реализовать сплавные навыки участника



и максимально использовать водные структуры. Именно это помогает квалифицированным каякерам делать удивительные вещи: держать самые сложные линии движения в ужасных порогах, прыгать высокие водопады, исполнять невероятные акробатические элементы.

Каяк позволяет выполнять два приёма, повторить которые на других типах судов крайне сложно или вообще невозможно: эскимосский переворот и буф. Первый даёт возможность восстановить контроль после переворота и продолжить сплав без посторонней помощи. Конечно, на ровный киль можно поставить и катамаран, и рафт, но это происходит во много раз медленнее и работает не всегда.

Буф — сильный продолжительный гребок и рывок бёдрами, позволяющий остаться на поверхности и сохранить контроль при преодолении высоких сливов, бочек, котлов и других водных структур.

Постепенно монополию каякеров на эскимос и буф разрушают пакрафтеры. Пожелаем пилотам маленьких надувных лодок удачи в этом нелёгком деле.

Каяк — это квинтэссенция активной безопасности. Крохотные объём, габаритные размеры и низкая стабильность компенсируются скоростью, манёвренностью, возможностью буфить и делать эскимосский переворот, что при соответствующих навыках гребца позволяет избегать попадания в неприятности.

Каяки для бурной воды бывают очень разными: для сплава, гонок, игр с водой, фристайла. Всегда используйте подходящее для ваших условий снаряжение, в том числе лодку. Конечно, можно сплавляться на каяке для фристайла или прыгать водопады на игровой лодке. Но рано или поздно можно обнаружить себя в ситуации, когда ты пришёл с ножом на перестрелку.

Каяк — судно с очень высокой обратной связью. Даже незначительные ошибки приводят к переворотам и приключениям. Одноместное судно не даёт перекладывать ответственность за ошибки на кого-то ещё. Каяк идеально подходит для обучения сплаву, поскольку намертво вдальбивает в голову концепцию полной личной ответственности за свои действия и их последствия, необходимость регулярных тренировок и важность соблюдения элементарных правил безопасности.

С точки зрения пассивной безопасности жёсткий корпус и плотная посадка создают некоторую проблему. При неудачном стечении обстоятельств каяки могут застревать в камнях (запиниваться). Если поток воды придавит гребца к деке, покинуть

Слева направо:
сплавная лодка,
игровой каяк
и каяк для фристайла



62

Лодку будет затруднительно. Производители стараются минимизировать этот риск, поэтому современные каяки для сплава оборудованы пиллерсами (элементами вертикальной жёсткости корпуса, которые не дают лодке деформироваться и зажать гребца), специальной ступенькой в носу лодки для облегчения покидания судна в случае запинна и множеством ручек снаружи корпуса, чтобы его можно было подцепить верёвкой и вытащить из ловушки.

КАТАМАРАН

Катамаран — командное средство сплава, появившееся в 1970-х годах, ставшее безумно популярным на территории бывшего СССР и оставшееся практически неизвестным в остальном мире.

Катамаран — это две надувные гондолы сложной формы, соединённые металлической или деревянной рамой. Посадка экипажа почти как в слаломном каноэ — на коленях в упорах, фиксирующих бёдра. Это позволяет использовать слаломную технику гребли с поправками на высоту сидения. Обычно каждая гондола имеет два независимых надувных отсека, что повышает выживаемость при повреждении. Катамараны бывают двух-, четырёх- и редко шестиместными.

Невероятная простота и технологичность производства даёт возможность изготовить судно дома при наличии прямых рук и швейной машинки. Низкий вес, малый упаковочный объём позволяют погрузить судно в рюкзаки туристов и преодолевать длинные пешие заброски. Благодаря большому объёму на катамаране можно возить огромное количество груза без существенной потери сплавных качеств, что делает его прекрасным судном для длинного автономного сплава. В общем, катамаран идеально подходил для путешествий по рекам бывшего СССР.

Помимо перечисленного к достоинствам катамарана стоит отнести лёгкость освоения, высочайшую стабильность, достаточную скорость и управляемость.

Как и любое командное судно, катамаран требует от экипажа не только личных навыков, но и слаженной совместной работы. Схоженная квалифицированная команда в состоянии делать на реке удивительные вещи, заставляя каякеров испытывать чёрную зависть.

Главный, фундаментальный недостаток данного типа судна происходит, как ни странно, от его основного достоинства —





64

высочайшей пассивной безопасности, стабильности и лёгкости освоения. Вольшой устойчивый катамаран прощает экипажу ошибки даже в сложных порогах. Зачастую невозможно понять, было ли прохождение успешным из-за действий команды или из-за объёма и размеров судна. Низкая обратная связь катамарана и его команды означает крайне медленное освоение навыков гребли.

Очень часто у людей, сплавляющихся только на катамаранах, формируется опасная иллюзия насчёт уровня своей квалификации. Можно доплывать до очень серьёзных речек, так и не на-

учившись правильно и слаженно грести и ни разу не столкнувшись со спасработами. Когда горе-туристы найдут достаточно большую бочку, чтобы перевернуть катамаран, они окажутся в воде посередине сложного и опасного порога с минимальными навыками борьбы за жизнь.

Второй недостаток присущ всем командным судам: слаженность экипажа нужно тренировать. В условиях современного высокого темпа жизни тренироваться вместе и ходить в походы с одной и той же командой получается не у всех.

Последний недостаток связан с наличием жёстких элементов конструкции — рамы. Обычно её делают из дюралюминия или дерева. Во-первых, раму можно сломать. При разрушении двух поперечин катамаран превращается в две неуправляемые надувные сосиски с острыми зазубренными обломками труб, а сломанная продольная может повредить баллон. Во-вторых — на небрежно собранной раме появляются торчащие элементы, за которые можно зацепиться или получить от них травму (Илл. 64).

РАФТ

Рафт — многоместная надувная лодка с самоотливом (отверстиями в дне для слива воды), предназначенная для сплава по бурным рекам. В нашей стране рафтинг представлен в двух видах: как спорт и как коммерческая рекреационная активность. В отличие от остального мира рафты в России практически не используются для самостоятельных путешествий по рекам. Эту нишу надёжно заняли катамараны, байдарки и каяки.



65

Рафт — большое, тяжёлое, инерционное судно. Несмотря на огромный объём, перевернуть рафт проще, чем катамаран. Достаточно свободная посадка позволяет при необходимости быстро перемещаться по лодке, но не полностью передаёт усилие гребцов на корпус и не исключает возможность выпасть за борт.

Зато в рафт можно погрузить много народу или снаряжения. Один квалифицированный гид может достаточно эффективно управлять лодкой, если остальная часть команды хоть как-то гребёт вперёд. Количество людей в экипаже тоже не имеет решающего значения, будь их двое или десять. С точки зрения пассивной безопасности рафт близок к идеалу: нет жёстких элементов конструкции, о которые можно побиться (рафты с рамой и распашными вёслами — исключение), возможность за что-то зацепиться или застрять сведена к минимуму, лодка состоит из 5–9 независимых надувных отсеков. Всё это делает рафт идеальным судном для коммерческого сплава, когда большая часть команды не имеет каких-либо навыков бурной воды.

Команда спортсменов-рафтеров на соревнованиях заставляет свою лодку лететь как ласточка. Глядя на мастерство экипажей, сложно поверить, что рафт тяжёлый и неповоротливый. Пример спортсменов-рафтеров показывает, что реализация самой сложной линии движения в пороге зависит не от типа судна, а от прокладки между веслом и сидущкой.

ПАКРАФТ

Пакрафты появились относительно недавно на Аляске, когда местным путешественникам потребовалось лёгкое и компактное средство сплава, которое можно носить в рюкзаке и на котором можно сплавляться по бурным рекам. Пакрафт — это ультралёгкая одноместная надувная лодка. Модели для сплава по бурной воде снабжаются надувной сидущкой, спинкой, упорами наподобие каякерских, что позволяет использовать в управлении крен и даже делать эскимосский переворот. Существуют пакрафты с закрытой декой, а также с открытой декой и самоотливом. Первые не набирают воду и не теряют управляемость в больших волнах и бочках, во вторые проще залезть с воды после отстрела. В среднем такие лодки весят меньше пяти килограммов. Пакрафты идеально подходят для продолжительных автономных путешествий с пешими перебросками между реками. Именно поэтому



66

они с каждым днём становятся всё популярнее в России с её бескрайними дикими просторами и слабой дорожной сетью.

Квалифицированные атлеты в состоянии исполнять на пакрафте такие каякерские приёмы, как эскимосский переворот и даже буф. Однако надувная круглая лодка не может обеспечить ту же скорость и использование водных структур, как жёсткий корпус пластикового каяка. Зато вероятность застрять или побиться о собственную лодку сведена к минимуму. С точки зрения безопасности проблему составляет то, что обычно пакрафт состоит из одного, редко двух независимых надувных отсеков и при повреждении быстро теряет управляемость и плавучесть.

БАЙДАРКА



Каркасные и каркасно-надувные байдарки были крайне популярны для сплава по бурным рекам до появления катамаранов и пластиковых каяков. Даже сегодня их ещё можно встретить в Карелии. Данный тип судов ни в коем случае нельзя рекомендовать для бурной воды, поскольку в случае удара о камень каркас может сломаться, проткнуть оболочку и надувные элементы, а пилоты рискуют быть зажатыми между металлическими обломками. Да, на каркасных байдарках в 70-х годах прошлого века был частично пройден Вашкаус. Но это показатель мастерства и везения команды Сергея Папуша, а не надёжности и безопасности каркасных байдарок. Давайте оставим этот тип судов для спокойной воды.

Для использования на бурной воде подходят надувные байдарки без жёстких элементов конструкции. Лодка должна иметь либо самоотлив (отверстия в дне для слива воды), либо закрытую деку и юбки. Бурноводная байдарка обычно является двух- или трёхместной лодкой, хотя встречаются и байдарки-одиночки. От пакрафтов они отличаются более вытянутой формой и существенно большим весом.

Контроль лодки сильно повышается, если она оборудована бедренными упорами, сидушкой и спинкой.

С точки зрения безопасности надувная байдарка находится где-то между рафтом и пакрафтом.

SUP

Stand-up Paddle Boarding, или по-русски САП, появился совсем недавно и на сегодня является наиболее динамично развивающимся направлением активности на воде. Это чаще всего надувная доска из аирдека наподобие сёрферской, управляемая при помощи длинного

однолопастного весла. Как следует из названия, пользователь САПа находится в положении стоя. Изначально САПы применялись для морского сёрфинга, потом распространились на озёра, водохранилища и пруды и совсем недавно стали появляться на бурных реках.

САП требует от пользователя идеального чувства баланса. Скорость и манёвренность других типов судов САП-сёрферам не снилась, зато можно получать удовольствие и острые ощущения на самых простых и коротких участках рек.

С точки зрения безопасности главную проблему создает лиш — трос, связывающий доску и человека. Тусовка САПеров ориентируется в основном на опыт сёрферов, поэтому часто приходится видеть на бурной воде людей, пристёгнутых к доске лишь за лодыжку. Так делать ни в коем случае нельзя. Лиш должен быть закреплён за строгу-самосброс на жилете (также существуют специальные пояса, работающие по аналогичному принципу), чтобы райдер в случае необходимости смог от него быстро отцепиться.

Падать с доски с высоты собственного роста больно, поэтому на неглубоких бурных реках САП-сёрферы помимо каски и жилета нередко используют полную защиту тела наподобие мотоциклетной.



Лодки для бурной воды требуют настройки под участников сплава и условия эксплуатации. Почти всегда судну «из магазина» нужна некоторая доработка, чтобы обеспечить максимальную безопасность на сплаве.

ОБОРУДОВАНИЕ СУДНА ДЛЯ СПЛАВА

КАЯК

Настойка аутфитинга

Удивительные вещи на реке в каяке можно делать только в одном случае — если он представляет единое целое с телом райдера. Современный аутфитинг позволяет добиться, чтобы хозяин сидел в лодке как рука в сшитой на заказ перчатке. Процесс настройки каяка — дело важное и может занять целый день. Для этого потребуются подходящая отвёртка, клей, армированный скотч, пластиковые кабельные стяжки, нож, ножницы, пенные блоки, которые обычно идут в комплекте с новой лодкой.



Установите сидушку в среднее, нейтральное положение. Более тонкую настройку можно будет произвести только спустя несколько дней катания, когда вы привыкнете к новой лодке и поймете её особенности. Следующий этап — настройка пяточного упора. Необходимо наклеить на него

пену так, чтобы можно было упираться в него всей стопой, а не только мысками (Илл. 69). Это может потребовать навыков художественной резки по пене. Убедитесь, что между краем упора и корпусом лодки нет щелей, куда могут угодить пальцы ног. Пены на пяточном упоре много не бывает. При ударе носом о камень она самортизирует и сохранит в целости ваши лодыжки. Всё приклеенное дополнительно примотайте армированным скотчем или закрепите при помощи кабельных стяжек, иначе в случае запуска в свободное плавание вода оторвет пенные блики. После этого можно настраивать пяточный упор под длину ног.

Далее переходим к бедренным упорам. Попа должна сидеть в лодке максимально плотно. Если в процессе дальнейшей эксплуатации вы обнаружили, что у вас затекают ноги, скорее всего, надо убрать немного пены из бедренных упоров (Илл. 70).

Высоту посадки можно отрегулировать, наклеив дополнительный слой пены на сидушку. Более высокая посадка даёт большую управляемость, более низкая — стабильность.

Следующие на очереди — коленные упоры. Настройте их так, чтобы вам было комфортно сидеть и они не мешали покидать лодку при необходимости. В любом месте, где ощущается небольшой люфт, наклейте ещё пены (Илл. 71).

По сути, для полной настройки аутфитинг придётся почти полностью разобрать. Не доверяйте клею — дополнительно зафиксируйте все пенки при помощи скотча или стяжек. Финальный штрих: при помощи перманентного маркера подпишите лодку изнутри, укажите телефон или адрес электронной почты.



Домашнее задание:

Настройте аутфитинг вашей лодки так, чтобы вы сидели в ней максимально плавно.

Точка самоконтроля:

Отправляйтесь на ближайший водоём и убедитесь, что вам комфортно сидеть и за пару часов гребли ничего не затекает и не сводит. Затем перевернитесь и отстрелитесь от каяка. Если что-то мешает покинуть лодку — переделайте.

Ёмкости непотопляемости

Полный комплект ёмкостей непотопляемости — обязательный элемент оборудования каяка для сплава. Это надувные мешки конусообразной формы, которые убираются в корму и нос лодки и обеспечивают ей плавучесть после отстрела пилота. В зависимости от конструкции каяка комплект состоит из двух, трёх или четырёх ёмкостей.

Ёмкости нужны, в первую очередь, чтобы каяк оставался на поверхности и меньше бился о дно и камни после отстрела пилота. Очень важно иметь полный комплект. Если ёмкости имеются только в корме, то запущенная лодка будет плыть носом вниз, собирая по пути весь рельеф дна.

Во вторую очередь, ёмкости непотопляемости нужны, чтобы облегчить жизнь тому, кто будет спасать запущенную лодку. Тащить на трамвае залитый каяк без ёмкостей — сложная и опасная задача, и не каждый сейфети станет подвергать себя лишнему риску ради спасения чужой лодки.

Уберите носовые ёмкости за пяточные упоры и расположите шланги поддува так, чтобы они не болтались под ногами и не мешали вылезать. Я обычно креплю их к верхней части пиллерса. Кормовые ёмкости привяжите к элементам аутфитинга, иначе в случае длинного заплыва лодки без райдера их вымоет потоком. Время от времени проверяйте и поддувайте их.

В случае сплава в режиме похода гермомешки с вещами в корме создают достаточную плавучесть, однако многие каякеры всё равно предпочитают убрать полусдутые ёмкости непотопляемости максимально глубоко в корму, а драйбэги разместить ближе к сидушке, что положительно сказывается на управляемости.

Губка

Крайне полезная вещь в лодке — обычная губка. При помощи неё можно вычерпывать воду, не вылезая из каяка. Губка здорово облегчает жизнь, когда надо отлить гружённую вещами лодку.

Настройка упоров

Современные катамараны для сплава изготавливаются с надувными сидениями (банками) и пришитыми к ним упорами. Кое-где ещё можно встретить металлические или деревянные сидушки, но это уже архаика. Правильная настройка своего посадочного места и упоров — залог безопасности. Они должны одновременно надёжно держать пилота, сохраняя возможность легко выскочить при необходимости. Напряг ноги — сидишь плотно, расслабил — можно выбираться.



Самая распространённая ошибка, которая нередко приводит к застреванию после переворота, — это закреплённые за заднюю поперечину упоры. Стропа упора должна быть зафиксирована на продольине на расстоянии 15–20 см от задней поперечины, в которую атлет упирается ногами (Илл. 72).

Коленная посадка — не самое удобное положение. От формы сидушки зависит, получится ли высидеть в упорах длинный сплавной день. Перед покупкой судна попробуйте посидеть на катамаранах разных производителей и найдите наиболее удобный для вас.

Чалка

Для продолжительного сплава катамаран должен быть оборудован чалкой. Это плавающая верёвка длиной 10–15 м и диаметром 8–10 мм, закреплённая посередине передней поперечины. На конце чалки не должно быть узлов, петель и карабинов, иначе по закону Мёрфи она обязательно размотается и зацепится за что-нибудь в потоке. Помимо своего основного назначения применяется при проводках и обносах. Чалка должна храниться так, чтобы она всегда была под рукой, но при этом исключалось случайное разматывание верёвки даже в случае переворота судна.

Леер или ручки

Возможность держаться за катамаран и перебираться вдоль баллонов, не теряя контакт с судном, жизненно необходима в аварийной ситуации после выпадения из упоров или переворота. Существует два подхода к решению этой задачи.

Первый: чуть ниже крепления рамы по периметру баллонов нашиваются ручки так, чтобы можно было без проблем дотянуться



от одной до другой (Илл. 73). Помимо безопасности ручки очень удобны при переноске и чалке катамарана. По неведомой причине не все производители изготавливают катамараны с ручками. Зачастую их нужно заказывать как дополнительную опцию. Очень полезно иметь ручки не только на внешней стороне баллонов, но и в периметре.

Второй подход — леер. Это яркая верёвка, привязанная по периметру катамарана за сочленения рамы, в районе носа и кормы каждого баллона (Илл. 74). Леер должен быть натянут таким образом, чтобы за него можно было легко схватиться, но исключались провисание и риск запутаться или зацепиться за что-либо в потоке.

Недостаток ручек — схватиться за катамаран можно не в любом месте. Недостаток леера — потенциальная возможность запутаться или зацепиться, если он недостаточно хорошо натянут.

Некоторые предпочитают иметь на катамаране несколько ручек на носу и корме для переноски и чалок и леер для спасательных работ.

Карманы для чалки, морковок, аптечки, ремнабора и насоса

Даже во время сплава на пустом катамаране без вещей всё равно требуются аптечка, морковка, ремнабор и насос (Илл. 75). Можно заказать у производителя карманы для этих мелочей в качестве дополнительной опции. Карман на торце наплыва перед гребцами очень удобен для хранения чалки.

Если карманов нет, то можно растянуть на палубе каждого из баллонов клапаны от рюкзаков и сложить всё нужное туда.



Чистый периметр

Пространство между баллонами и первой и последней поперечинами называют периметром. После переворота катамарана жизненно важно иметь возможность выбраться на перевернутое судно, и проще всего это сделать в периметре. Поэтому там не должно быть ничего, что может помешать: палубы для перевозки рюкзаков, лишних верёвок, диагональных элементов рамы, неправильно закреплённых запасных вёсел и прочего.

Домашнее задание:

Настройте упоры и оборудуйте ваш катамаран всем необходимым и отправляйтесь на ближайшую бурную воду, например в Лосево.

Точка самоконтроля:

После многочисленных переворотов и постановок на ровный киль вы убедились, что упоры вас держат, но при необходимости вы можете их легко покинуть, леер не провисает и не путается, чалка не разматывается, а периметр остаётся свободным.

РАФТЫ И ДРУГИЕ НАДУВНЫЕ ЛОДКИ

Сплавной рафт по умолчанию оборудован ручками для переноски, леером и металлическими кольцами на случай запинивания. В качестве опции можно заказать упоры для стоп (foot-cup или foot-strap), делающие посадку чуть более плотной, но это уже дело вкуса.

Для продолжительного сплава рафт должен быть оборудован чалкой длиной около 2,5 длины рафта.

Для перевозки аптечки, насоса и прочих мелочей применяются сумки, крепящиеся на банку. Они также имеют крепление для запасных вёсел.

Существует множество способов упростить жизнь гиду-рафтеру: короткая петля на дне, чтобы переворачивать рафт при помощи весла, стропа, натянутая вдоль банок для облегчения залезания, и так далее. Однако лишние петли и верёвки повышают вероятность зацепиться или запутаться и должны применяться с осторожностью и только в подходящих условиях.

Чтобы превратить рафт в баржу для перевозки огромного количества барахла и пассажиров, не способных к эффективной гребле, на лодку устанавливают раму с уключинами под распашные вёсла. Благодаря этому всего один гид может управлять тяжелогружёной лодкой.

Небольшие надувные лодки, такие как **пакрафты и надувные байдарки для бурной воды**, также должны быть оборудованы лее-ром. Если судно оборудовано упорами, они должны быть настроены так, чтобы надёжно фиксировать пилота внутри, но не мешать покинуть лодку при необходимости.

Поговорим про инструменты, которые не нужны каждому участнику сплава, но которые должны быть в группе на случай травмы, ремонта, вытаскивания застрявшей в сифоне лодки или экстренного покидания каньона.

ГРУППОВОЕ СТРАХОВОЧНОЕ СНАРЯЖЕНИЕ

ИСТОЧНИК ОГНЯ

Неважно, займёт ли сплав два часа или две недели, в группе должно быть несколько источников огня. Возможно, придётся организовать незапланированную ночёвку или отогреть участника с гипотермией. В экспедиции у каждого участника должно быть несколько источников огня.

ЗАПАСНЫЕ ВЁСЛА

Вёсла ломаются и теряются. Нет ничего хорошего в том, чтобы остаться без важнейшего инструмента в глубоком безвылазном каньоне. Поэтому на сплаве группа должна иметь достаточный запас вёсел. Количество запасок определяется автономностью, продолжительностью и сложностью маршрута.

Каякеры используют разборные на 3–4 части вёсла, которые возят в корме лодки. Удобнее всего упаковать все части весла в подходящий по размеру мешок, положить на дно каяка, привязать к элементам аутфитинга и придавить ёмкостью непотопляемости. Иначе в случае долгого заплыва лодки отдельно от пилота запаска может потеряться. Количество запасных вёсел в группе каякеров — не менее одного на четверых участников. Чем сложнее — тем больше. Обычно запаски ездят в корме самых квалифицированных участников сплава.

Для группы туристов или рафтеров количество запасок рассчитывается исходя из количества судов — не менее одной на лодку. На сложных маршрутах — одно запасное весло на каждого участника.

Небольшие надувные лодки, такие как **пакрафты и надувные байдарки для бурной воды**, также должны быть оборудованы леером. Если судно оборудовано упорами, они должны быть настроены так, чтобы надёжно фиксировать пилота внутри, но не мешать покинуть лодку при необходимости.

ГРУППОВОЕ СТРАХОВОЧНОЕ СНАРЯЖЕНИЕ

Поговорим про инструменты, которые не нужны каждому участнику сплава, но которые должны быть в группе на случай травмы, ремонта, вытаскивания застрявшей в сифоне лодки или экстренного покидания каньона.

ИСТОЧНИК ОГНЯ

Неважно, займёт ли сплав два часа или две недели, в группе должно быть несколько источников огня. Возможно, придётся организовать незапланированную ночёвку или отогреть участника с гипотермией. В экспедиции у каждого участника должно быть несколько источников огня.

ЗАПАСНЫЕ ВЁСЛА

Вёсла ломаются и теряются. Нет ничего хорошего в том, чтобы остаться без важнейшего инструмента в глубоком безвыходном каньоне. Поэтому на сплаве группа должна иметь достаточный запас вёсел. Количество запасок определяется автономностью, продолжительностью и сложностью маршрута.

Каякеры используют разборные на 3–4 части вёсла, которые возят в корме лодки. Удобнее всего упаковать все части весла в подходящий по размеру мешок, положить на дно каяка, привязать к элементам аутфитинга и придавить ёмкостью непотопляемости. Иначе в случае долгого заплыва лодки отдельно от пилота запаска может потеряться. Количество запасных вёсел в группе каякеров — не менее одного на четверых участников. Чем сложнее — тем больше. Обычно запаски ездят в корме самых квалифицированных участников сплава.

Для группы туристов или рафтеров количество запасок рассчитывается исходя из количества судов — не менее одной на лодку. На сложных маршрутах — одно запасное весло на каждого участника.

Существует много разных способов крепления запасок на рафтах и катамаранах, главное — чтобы весло было надёжно закреплено, при этом легко доступно и не мешало забираться на судно из воды.

СРЕДСТВО СВЯЗИ С ВНЕШНИМ МИРОМ

Перед путешествием нужно выяснить, есть ли мобильная связь в месте запланированного сплава. Если да, то можно обойтись парой мобильных телефонов в надёжных гермоупаковках на группу. Выясните, будет ли работать там ваша сим-карта или надо будет приобрести местную перед тем, как начать сплав. Убедитесь, что заряда телефона хватит, деньги на счету внезапно не кончатся, а контакты местных экстренных служб занесены в записную книжку.

Мобильный телефон — потрясающий по универсальности инструмент. Это и средство связи, и GPS-навигатор, и хранилище карт, спутниковых снимков и описаний рек.

Для путешествий в по-настоящему дикие, нетронутые места потребуется спутниковое средство связи. Спутниковый телефон дорог, однако его можно взять в аренду. В последние десять лет среди путешественников стали популярны гибриды GPS-приёмников и спутниковых пейджеров. Первым таким был SPOT. Небольшое защищённое от воды и ударов устройство, которое можно возить в кармане жилета или под драйсьютом, способное посылать ваши координаты и простые сообщения типа «Я здесь, всё в порядке» или «Я здесь, требуется помощь» экстренным службам и друзьям. Сейчас на рынке представлено несколько аналогичных устройств. Средства связи такого рода по карману практически каждой группе.

Спутниковая связь пока ещё не покрывает весь земной шар. Зоны покрытия двух основных игроков на этом рынке — Thuraya и Iridium — значительно отличаются. Заранее узнайте, будет ли работать ваш телефон или SPOT в том месте, куда вы собираетесь. Кроме того, все без исключения средства связи плохо работают на сложном рельефе, в первую очередь в глубоких каньонах рек.

Имейте в виду, что в некоторых странах, например в Индии, средства спутниковой связи вне закона.

СРЕДСТВА ОРИЕНТИРОВАНИЯ

Это может быть уже упомянутый ранее заряженный мобильный телефон с предварительно загруженными картами и точками порогов, GPS-приёмник или комплект заламинированных

бумажных карт с компасом и описание реки (к этому набору должны обязательно прилагаться навыки ориентирования на местности). В продолжительных экспедициях навигационные средства должны быть на каждом судне.

АПТЕЧКА

Состав походной аптечки — это тема отдельной книги, которую должен написать профессиональный медик. Ограничусь общими рекомендациями.

- Очень здорово иметь минимальный перевязочный комплект на каждом судне плюс одну большую групповую аптечку.
- Берите только те медикаменты, которыми умеете пользоваться.
- Берите только те средства, которые потенциально могут понадобиться.
- Антисептиков, пластыря и бинтов много не бывает.
- Фольгированное одеяло практически ничего не весит, помогает при гипотермии, может использоваться как тент, носилки или превосходно заметный с вертолета ориентир-отражатель.
- Используйте специальный органайзер или жёсткий контейнер для аптечки, иначе всё смешается в безобразную кучу.



- Все мази и кремы упакуйте в дополнительные пакеты с зип-локом.
- Перед поездкой за рубеж выясните правила провоза медикаментов.
- Раз в год проводите ревизию аптечки. Заменяйте препараты с истекшим сроком годности.

Естественно, аптечка должна быть герметично упакована. Везти большую групповую аптечку следует на замыкающем судне там, где она будет легко доступна.

РЕМНАБОР

Ремнабор каякеров обычно состоит из армированного скотча, герлена, мультиинструмента и пары самоклеящихся заплаток для ремонта сплавной одежды.

Водные туристы вынуждены везти целый набор материалов для заплаток, различных клеев, ниток и иголок, ножовку по металлу, пассатижи и так далее. Ремнабор должен быть упакован в надёжный гермомешок и легко доступен на сплаве в случае необходимости. Перед путешествием обязательно проверьте, что в вашем наборе есть всё необходимое для самого нетривиального ремонта. Нет ничего хуже, чем оказаться в сотнях километров от цивилизации без единой иглой и с катамараном, распоротым от носа до кормы.



ПИН-КИТ

Традиционный пин-кит (он же набор для поллиспа) состоит из следующих предметов:

- Четыре алюминиевых (они не ржавеют и весят намного меньше стальных) карабины D-образной или асимметричной формы с резьбовой или автоматической муфтой.
- Три блока-ролика, которые называются prusik minding pulley.
- Два прусика — это петли из репшнура длиной 1,2–1,5 м и диаметром 6 мм, связанные заранее.

- Одна стропа-переворотка (пять метров чулковой стропы, связанной в петлю).
- Спасконец достаточной длины и прочности.

В случае застревания в реке лодок, брёвен или людей такой набор позволяет связать систему подвижных блоков, получить выигрыш в силе и вытащить нужный предмет из русла.

По нормам IRF пин-кит — обязательная часть снаряжения гиду-рафтера.

Наверное, набор для полиспаста будет излишним на реках большого объема I-II класса сложности, но на более сложном маршруте может оказаться незаменимым элементом группового снаряжения. Например, если вы находитесь в безвылазном каньоне, одна из лодок застряла в сифоне и её надо обязательно оттуда достать, чтобы продолжить сплав. Кроме того, пин-кит можно и нужно использовать для организации подъёма или спуска людей и снаряжения по закреплённой верёвке.

Возить пин-кит надо на теле, например в кармане жилета. Если оставить его в лодке, то по закону Мёрфи запинится именно она.

Более подробно про применение набора для полиспаста смотри главу «Извлечение предметов из реки: от простого к сложному» (с. 181).

РАЦИИ

Коммуникация — залог безопасного сплава. Рации — невероятно полезный инструмент, облегчающий связь между участниками. Однако всегда надо помнить, что радиосвязь в путешествии по реке — штука капризная. Рациям требуется соответствующая гермоупаковка и запасные аккумуляторы. В изгибах узких глубоких каньонов радиосвязь работает далеко не всегда.

Радиосвязь — отличное изобретение, но полностью полагаться только на него нельзя. Необходимо уметь пользоваться жестами и свистком на случай, если рации выйдут из строя.

ГОРНОЕ СНАРЯЖЕНИЕ

Некоторые реки требуют не только сплавных навыков, но и серьёзной горной подготовки. Сложные просмотры, обносы и спасработы могут потребовать применения альпинистских верёвок и железа. Комплект горного снаряжения нужен не всем и не всегда. Обзавестись им стоит, если вы собираетесь на реку с крайне сложной береговой обстановкой или про которую точно известно,

что без дюльферов и навесных переправ не обойтись. Примерами таких маршрутов могут служить Сарыджаз или Муксу. Комплект горного снаряжения занимает место и много весит, поэтому является недоступной роскошью для каякеров во время экспедиционного сплава, однако иметь такой в автобусе в туре в стиле родео-пакатушек будет полезным.

Когда появляется необходимость в скалолазании, вытаскивании из сифона надёжно запиненной лодки или организации навесной переправы, прочности обычной полипропиленовой морковки может и не хватить. Спасконцы для сложных случаев спасработ выдерживают положенную нагрузку, но их длина может оказаться недостаточной. Тогда вам потребуется настоящая, основная верёвка диаметром 9–12 мм. Для использования в воде она должна быть плавающей. Такие делаются для каньонинга и стоят дорого. Если верёвка будет использоваться для обносов и просмотров и не будет контактировать с водой, подойдёт обычная альпинистская статика. Стандартная длина основной верёвки — 50 м.

Нижнюю обвязку можно сделать из стропы-переворотки, но, если ваш маршрут подразумевает много спусков и подъёмов по закреплённой верёвке или долгое висение, лучше обзавестись парой специализированных беседок. Рынок предлагает множество достаточно лёгких, компактных и полностью функциональных изделий.

Набор железа включает:

- Достаточное количество муфтованных алюминиевых карабинов D-образной или асимметричной формы помимо тех, что уже есть в вашем пин-ките.
- Спусковые устройства. Petzl Reverso идеально подходит для наших целей. Это потрясающая многофункциональная и при этом очень лёгкая и компактная штука.
- Зажимы.
- Ролики (если у вас есть пин-кит, они уже там).
- Такелажная пластина, если вы собираетесь городить эпичную навесную переправу.

Недостаточно иметь с собой самый полный комплект группового снаряжения, нужно уметь им пользоваться. Практикуйтесь: оказание первой помощи, ремонт, полиспасты, подъём и спуск по закреплённой верёвке. Только так вы сможете подготовиться к возможным приключениям и точно поймёте, какой именно набор группового страховочного снаряжения вам необходим.

Чем сложнее река, тем больше придётся ходить пешком по берегу, просматривая пороги. Зачастую просмотр занимает больше времени, чем прохождение, а пройденное ногами расстояние может превышать преодоленное по воде.

ПРОСМОТРЫ И РАЗВЕДКА

КОГДА НЕОБХОДИМ ПРОСМОТР?

НИКОГДА НЕ ПРОХОДИТЕ УЧАСТОК РЕКИ, ЕСЛИ НЕ ВИДИТЕ ЛИНИЮ ДВИЖЕНИЯ. Если, приближаясь к урезу порога, вы не видите улова, куда можно зачалиться, надо выходить на берег для просмотра. Катамаранам и рафтам требуется больше пространства для чалки, поэтому в описаниях указывают ориентиры порогов, увидев которые, нужно заранее пристать к берегу. Каякеры могут подъехать вплотную к урезу, заглянуть за перегиб и, если остались вопросы о линии движения, зачалиться в последнее улово.

В любом случае действует правило: **СОМНЕВАЕШЬСЯ — ПРОСМОТРИ!**

АЛГОРИТМ ПРОСМОТРА

- ↳ Вышел на просмотр — возьми с собой спасконец. Вы ещё не знаете, надо ли страховать этот порог с берега, но если во время просмотра выяснится, что страховка необходима, то придётся вернуться к лодке за морковкой, а затем на место страховки.
- ↳ Каждый порог должен быть просмотрен минимум два раза: первый — сверху вниз, и второй — снизу вверх. Просмотр снизу позволяет оценить реальную высоту сливов и заметить такие опасные места, как сифоны.
- ↳ От ракурса очень сильно зависит восприятие размеров водных структур и высоты сливов. Лучше всего смотреть порог с уровня воды. Если пройти по берегу невозможно и препятствие приходится просматривать с большой высоты, то умножайте размеры всего, что видите, на десять. Лучше ошибиться в большую сторону, чем в меньшую.

- ↳ Наметьте линию движения и ориентиры. Я обычно запоминаю их так: «Заход слева, затем после бочки на центр, затем после скалы правого берега влево, чалка в улово влево». Если при просмотре не получается проложить линию движения, значит, вашей квалификации не хватает для прохождения препятствия. Можно посмотреть, как порог пройдут товарищи и воспользоваться их линией.
- ↳ Продумайте запасной план и наметьте несколько альтернативных линий движения.
- ↳ Найдите и запомните опасные места: брёвна, котлы, сифоны. Это поможет выбрать места для страховки. Знайте, где стоят люди с морковками и страхующие суда. Это поможет в случае аварии.
- ↳ Необходимо оценить препятствие с точки зрения сложности и опасности. Сложность — это количество и интенсивность манёвров, которые необходимо провести для успешного прохождения. Опасность — цена ошибки, если какой-то манёвр не удастся выполнить. Пример сложного, но безопасного порога — слаломный канал с 18 воротами, которые надо взять на время. Пример простого, но опасного — двадцатиметровый водопад. Соотнесите сложность, опасность и свои силы. Если сходу принять решение о прохождении не получается, задайте себе вопрос: «Готов ли я пройти этот порог вплавь на жилете?» Если ответ отрицательный — обнесите.
- ↳ Экипаж многоместного судна должен провести короткий брифинг. Необходимо, чтобы каждый член команды знал намеченную линию движения и запасные варианты.
- ↳ По дороге обратно к лодке снова просмотрите заход в порог. Остановитесь, закройте глаза и визуализируйте прохождение от старта до финального улова.
- ↳ Сделайте быструю разминку, продышитесь — и вперёд в порог.
- ↳ Прошли — займите место, где вы будете максимально полезным для группы: останьтесь на страховке в лодке внизу порога, встаньте на берег со спасконцом, займитесь фотовидеосъёмкой.

На сложных реках в каньонных участках просмотр не менее, а иногда и более трудоемкое и ответственное занятие, чем сам сплав.

ПРОДВИНУТЫЙ МЕТОД ПРОСМОТРА

Просмотры порогов отнимают много времени и снижают интенсивность сплава, но от них напрямую зависит безопасность. Сложенные группы для экономии времени на реках характера «плёс-порог» могут применять следующую тактику:

Группа останавливается в улове перед порогом. Один наиболее квалифицированный участник выходит на просмотр. Его задача — быстро оценить линию движения и необходимость страховки с берега. Если линия несложная и страховка не нужна, он объясняет траекторию остальным участникам и все проходят препятствие друг за другом. Если нет — на просмотр и страховку отправляется вся группа или её часть.

Данный метод работает, только если все участники группы видят воду примерно одинаково, а просматривающий знает возможности всех своих товарищей. Обычно такое получается только у тех, кто много сплавляется вместе.

Обнос — абсолютно нормальная часть сплава по рекам. Нет ничего зазорного или стыдного в том, чтобы обойти по берегу порог, вызывающий сомнения. Обнос — личное решение каждого. Ни гид, ни руководитель, ни капитан судна, ни напарники по экипажу не могут принуждать к прохождению препятствия. Никто лучше вас не знает ваши навыки и возможности, никто, кроме вас, не может принять решение, от которого в конечном итоге зависит ваша жизнь.

С одноместными судами все просто: взял на плечо свой каяк или пахрафт, обнёс его до улова за порогом. Главное — не тянуть время, задерживая всю группу.

С большими многоместными лодками сложнее. Во-первых, экипаж может разделиться на тех, кто не хочет идти в порог, и тех, кто хочет; во-вторых, обнос большого и тяжёлого судна — то ещё приключение. Решение: собрать из жаждущих прохождения членов разных экипажей штурмовую команду, остальных отправить по берегу на страховку и съёмку и перегнать все катамараны или рафты через порог по очереди.

При обносе очень важно уловить тонкую грань между безопасностью и маразмом. Перемещение с лодкой на плечах

ОБНОС



по пересечённому рельефу может быть не менее опасным и более трудоёмким, чем прохождение порога. Существуют препятствия, которые нельзя обойти, — мастраны (от англ. must run), и об их существовании на предстоящем маршруте нужно знать заранее. Мастраны — явление достаточно редкое, встречающееся в каньонных участках рек.

Обнос может подразумевать скалолазание, использование веревок для спуска и подъёма лодок по вертикальным стенкам, демонстрацию чудес выносливости и физической силы. Для упрощения процесса можно

разгрузить лодки и сделать две ходки, частично разобрать судно, попробовать провести его на верёвке вдоль берега, скинуть со скалы в чашку за водопадом и прыгнуть следом. В общем, обнос — занятие творческое.

СТРЕСС. СТРАХ

Тот, кто говорит, что никогда не боится, либо врёт, либо ненормальный. Страх — здоровая реакция мозга на угрозу жизни и здоровью, неотъемлемая часть активности на бурной воде. Конечно, без чувства страха и стресса не обходятся ни одни спасработы.

Опасность на реке создаёт не сама бурная вода, а действия человека, который не знает, как взаимодействовать с этой средой. Чаще всего причиной страха является неизвестность.

«Что будет, если катамаран перевернётся и я окажусь в воде?», «Достаточно ли сильная эта струя, чтобы утащить меня в сифон?», «Смогу ли я сделать нужный манёвр, чтобы не попасть в завал?», «Хватит ли сил, чтобы перебуфить этот ужасный котёл?» — отсутствие ответов на подобные вопросы и порождает страх. Чем выше навыки сплава по бурной воде, тем меньше вопросов остаётся без ответов, тем меньше места остаётся неизвестности, а следовательно, и страху.

Слушайте свой страх: очень часто он указывает, что вы физически или технически не готовы к тому, чего боитесь. Чаще всего люди боятся, потому что плохо владеют сплавными навыками, а не наоборот.



Если вы точно можете определить линию в пороге и уверены в том, что способны её выдержать, то приступ страха не грозит, только весёлый мандраж — это **зона комфорта**.

Безусловно, когда вы пробуете что-то новое, повышаете планку и раздвигаете собственные возможности, без страха не обойтись. Прыгая свой первый высокий водопад или проходя свой первый порог класса IV, вы сталкиваетесь с чем-то доселе неизвестным. **Приемлемый уровень стресса** заставляет лёгкие и сердце работать интенсивнее, снабжая мышцы и мозг необходимым кисло-

родом, увеличивает обучаемость, мобилизует интеллектуальные и физические ресурсы.

Запредельный уровень стресса — совсем другое дело. Он превращает человека в зомби. Такое состояние характеризуется оцепенением, туннельным зрением, ощущением ватных ног, пересохшим ртом и, естественно, потерей сплавных навыков. Когнитивные способности падают, что проявляется в спутанной речи и неадекватном поведении, например желании проехать порог во что бы то ни стало, даже если точно знаешь, что не получится.

Очень важно чувствовать границу между этими уровнями и ни в коем случае не переходить в запредельный уровень стресса на бурной воде. Уильям Нили в своей книге «Kayak. The new frontier» сформулировал три зомби-фактора, которые укажут, что уровень стресса вышел за допустимые значения:

- ↳ Если ты думаешь, что утонешь, то, скорее всего, так и будет.
- ↳ Сколько с берега разглядываешь бочку — столько и будешь в ней вариться.
- ↳ Количество слюны обратно пропорционально величине страха. Если не можешь сплюнуть перед прохождением, то лучше обнести.

Внимательно следите за своими ощущениями. Заметили признаки запредельного уровня стресса — обнесите порог или прекращайте сплав. Наблюдайте за окружающими. Если ваш товарищ побледнел, его губы крепко сжались, он начал вести себя заторможенно или, напротив, чрезмерно энергично — поговорите с ним. Убедите обнести препятствие или закончить сплав.

Зачем делать то, что не приносит удовольствия, а лишь липкое чувство страха и трясущиеся колени? Мы же занимаемся сплавом совсем не за этим.

Крайний уровень стресса в зависимости от типа нервной системы проявляется в двух видах: паника или ступор. Первый соответствует природному защитному механизму «бей-беги», второй — «замри, прикинься мёртвым». В любом случае происходит полное подавление логического мышления.

Паника — сильнейшее возбуждение с неконтрольным выплеском энергии: крики, хаотическая двигательная активность, неспособность к коммуникации. Взаимодействие (например, спасание) с паникующими людьми крайне затруднено и даже может быть опасно. Паника — крайне энергозатратное состояние, поэтому длится недолго. В конце концов паникующий человек просто выдохнется.

Человек в ступоре не может принять участие в собственном спасении, и работать с ним надо как с бессознательной жертвой.

Доказано, что человек в сильном стрессе не в состоянии улыбаться. Верно и обратное — улыбающийся человек не может паниковать. Улыбка — идеальный маркер, позволяющий отделить адекватных людей от паникующих.

Существует способ обмануть мозг, когда уровень стресса выходит из-под контроля: заставьте себя улыбаться, выпрямитесь, расправьте плечи, глубоко дышите, — и страх начнёт отступать. Это также работает, если вам надо взбодрить товарища: люди склонны к подражанию и подсознательно копируют позу и выражение лица собеседника.

Запредельный уровень стресса имеет последствия. В худшем случае дело может дойти до посттравматического стрессового расстройства. Профилактике ПТСР посвящена соответствующая глава. ■

*Спасибо за помощь в написании этого раздела
моему напарнику по сплаву на катамаране,
а также каякеру и психологу
Сергею Чуганскому.*



Часть ТРЕТЬЯ

СПАСАТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ

Избегать неприятностей гораздо проще и эффективней, чем бороться с их последствиями. Лучшие спасработы — те, которые не понадобились. Поэтому на сплаве нужно постоянно задавать себе вопрос: «Что я должен сделать, чтобы не допустить аварии?» Стоит ли прокладывать линию движения в пороге через огромную бочку, следом за которой расположен сифон? Стоит ли прыгать высокий водопад, если ниже него невозможно расставить страховку? Стоит ли пренебрегать просмотрами на реке, полной завалов?

Тем не менее все мы люди и все мы допускаем ошибки. Избежать всего на свете и выйти сухим из воды не получится. Рано или поздно авария обязательно произойдет. Это не вопрос «Если?», это вопрос «Когда?». Спасработы — обязательная часть активности на бурной воде, и каждый, кто занимается сплавом, обязательно окажется в ситуации, требующей навыков спасательных работ. К этому моменту нужно не только знать, что делать, но и уметь это делать.

Международная организация Rescue3 за сорок лет своей деятельности по подготовке спасателей на бурной воде сформулировала 11 правил спасательных работ. Многие из них универсальны и применимы в любой сфере жизни, некоторые — характерны именно для бурной воды.

11 ПРАВИЛ СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТ RESCUE3

- ↳ Чем проще — тем лучше. Простые решения — наиболее быстрые и эффективные.
- ↳ Всегда думайте на шаг вперёд и действуйте на опережение.
- ↳ Соблюдайте приоритет при спасработах: ты — команда — жертва. В первую очередь в безопасности должны быть вы, затем ваша команда, и только затем жертва. Просто потому, что ни один мёртвый спасатель ещё никого не спас, а один труп лучше, чем два.
- ↳ Используйте подходящее личное и групповое снаряжение. Экипировка должна отвечать тем задачам, которые ставит перед вами ситуация.
- ↳ У вас всегда должен быть запасной план. Ведь закон Мёрфи не знает пощады.
- ↳ Никогда не крепите жёстко и не обвязывайте верёвку вокруг жертвы или спасателя.
- ↳ Никогда не натягивайте переправу под углом 90 градусов к потоку.
- ↳ Никогда не стойте в петле верёвки или ниже по течению от верёвки.
- ↳ Никогда не пытайтесь встать на ноги в бурном потоке, если он глубже, чем по колено. Это может привести к тому, что нога застрянет в полости между камнями и поток прижмёт вас ко дну.
- ↳ Никогда не рассчитывайте на то, что пострадавший сможет помочь вам со своим спасением.
- ↳ Если контакт с пострадавшим установлен, поддерживайте его до того момента, пока жертва не окажется в безопасном месте.

СТАДИИ СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТ. П.О.С.Т.

Любые спасательные работы: во время пожара, стихийных бедствий, на войне или на бурной воде — проходят по одному и тому же сценарию. Вот он:

П. — Поиск. Сперва необходимо найти пострадавшего. На бурной воде это мо-

жет быть очень просто или очень сложно. Если во время сплава участники держатся в поле зрения друг друга, то в случае аварии обнаружение жертвы не составляет проблемы. Но если группа растянулась или разделилась, то в случае неприятностей поиск значительно усложняется. Если от момента аварии до начала спасработ прошли секунды, то зона поиска будет маленькой, если десятки минут — огромной.

О. — Организация доступа к пострадавшему. Чтобы помочь жертве, надо до неё добраться: дойти по берегу или вброд, бросить спасательный конец, догнать на каяке, прыгнуть живцом и так далее.

С. — Стабилизация. Ситуации бывают стабильные и нестабильные. Нестабильные имеют тенденцию развиваться к худшему. Если жертва застряла в завале и её лицо находится под водой, ваш первый приоритет — обеспечить возможность дышать. Если пловца уносит течением в следующий сложный порог, надо вытащить его из воды. Тем самым ситуация будет стабилизирована. К стабилизации также относится первая помощь — реанимационные мероприятия, остановка кровотечений, иммобилизация вывихов и переломов.

Т. — Транспортировка пострадавшего в безопасное место.

Только после прохождения всех четырёх стадий спасработы можно считать завершёнными.

Приведу несколько примеров:

Сейфети-кайкер стоит в улове на страховке ниже порога.

П.: сейфети замечает плывущего отдельно от судна человека.

О.: сейфети гребёт наперерез жертве.

С.: сейфети подаёт корму, пловец хватается за неё.

Т.: сейфети доставляет жертву на берег.

Катамаран-четвёрка перевернулся. Страховка не сработала, трое выбрались на перевернутое судно и зачалились самостоятельно, один участник ушёл вниз по течению самосплавом.

П.: группа сплавляется вниз, внимательно осматривая берега. На камне посередине русла обнаружена жертва.

О.: спасатели кинули ей морковку с берега.

С.: жертва в порядке.

Т.: на верёвке её перечалили на берег к остальной команде.

Пловец угодил в завал. Он держится за ветки, но поток ста-
скивает его под брёвна.

П.: авария произошла на глазах у остальной группы.

О.: спасатель перебирается по бревну к жертве.

С.: спасатель хватает жертву за лямки жилета и вытаскивает
из воды.

Т.: вместе они выходят на берег.

Как ни банально это звучит, но спасение утопающих — дело рук самих утопающих. В этом разделе я расскажу, почему нельзя полностью полагаться на страховку, как можно использовать перевернутое судно, плавать в бурной воде, использовать весло во время самосплава, преодолевать бочки и завалы.

САМОСПАСЕНИЕ

САМОСПЛАВ

***Плохая гребля быстро приводит
к хорошему плаванию.***

Умение плавать в бурной воде — обязательный навык для любого человека, имеющего отношение к сплаву и спасательным работам на реках независимо от класса сложности. Рано или поздно придётся отстрелиться от каяка, катамаран или рафт перевернётся или нужно будет переплыть реку, чтобы добраться до товарища, которому требуется помощь.

Любая страховка на сплаве — вещь вероятностная. Спасконец пролетел мимо, сейфети-кайкер не разглядел жертву в потоке, страхующий катамаран не смог быстро выйти из улова. Нельзя полностью рассчитывать на помощь извне. Страховка с воды и берега — лишь приятное дополнение к собственным умениям бороться за жизнь в бурной реке.

Какова задача при самосплаве? Оказаться в безопасном месте — **на берегу**. Не на корме сейфети-кайкера, не на перевернутом катамаране или рафте, не на отмели посередине реки, а именно на берегу. Если что-то из перечисленного помогает вам добраться до берега — отлично, если нет — то это не нужно.

Домашнее задание:

Научитесь хорошо плавать и нырять в спокойной воде. Поддерживайте этот навык.

Точка самоконтроля:

Можете пронырнуть 25 м — хорошо, вы подготовили своё тело к длительному пребыванию под водой. Можете пронырнуть 50 м — ваши шансы на успех при самоспасе в сложном пороге чрезвычайно высоки.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПЕРЕВЁРНУТОГО СРЕДСТВА СПЛАВА

Каяк

Каякер после отстрела должен держаться от перевёрнутого судна как можно дальше. Подсознательно будет очень хотеться схватиться за ручку большой яркой лодки, чтобы использовать её плавучесть. Делать этого не нужно. Несмотря на ёмкости непотопляемости, перевёрнутый каяк быстро заполняется водой, теряет плавучесть и превращается в двухсоткилограммовую торпеду, никак не помогающую добраться до берега.

ОТСТРЕЛИЛСЯ — ОТТОЛКНИ КАЯК ОТ СЕБЯ! Единственным исключением из правила может быть участок спокойной воды за порогом на очень широких реках. В такой ситуации друзьям будет проще перевернуть и отлить лодку прямо на воде и усадить пловца обратно, чем тащить два предмета до берега.

Домашнее задание:

Найдите участок текущей воды, отстрелитесь от каяка и постарайтесь оказаться от него как можно дальше.

Катамаран, рафт, пакрафт и прочие надувные суда

В отличие от полиэтиленовых каяков надувные суда не теряют плавучесть после переворота и не представляют опасности при столкновении с ними. Их можно и нужно использовать, чтобы облегчить путь в безопасное место — на берег.

Если после переворота вы находитесь недалеко от вашего судна — схватитесь за леер. Если вы всплыли под перевёрнутым рафтом или надувной байдаркой — сделайте вдох и выбирайтесь наружу. Увидели небо — хватайтесь за леер.

На катамаране и рафте ещё до переворота очень важно чувствовать момент, когда крен судна превысил критический и переворот неминуем. В этот момент нужно схватиться за раму или леер, чтобы не

оторваться от судна. Если переворот всё же произошёл, перебирайтесь по лееру и ручкам в периметр катамарана — на раму между баллонами. В некоторых случаях можно поднырнуть под баллон, чтобы оказаться в периметре. Вылезли сами — помогите товарищам: подтяните их, заберите мешающее весло и т. п. Когда весь экипаж с веслами оказался в периметре — гребите к берегу или ставьте катамаран на ровный киль.

На рафте переберитесь по лееру к носу или корме, ждите команды гида: он залезет на перевёрнутое судно, поставит его на ровный киль и поможет всей команде забраться на рафт.

На пакрафте или байдарке держитесь за леер, при возможности переверните судно и залезайте на своё место.

ИСПОЛЬЗУЙТЕ ВАШЕ ПЕРЕВЁРНУТОЕ НАДУВНОЕ СРЕДСТВО СПЛАВА, ЧТОБЫ ОКАЗАТЬСЯ В БЕЗОПАСНОСТИ — НА БЕРЕГУ. Из этого правила есть очень важное исключение: иногда судно может мешать добираться до берега. Например, если вы оказались на перевёрнутом катамаране один, а впереди длинный сложный участок порогов с маленькими уловами; или весь экипаж в сборе, но все весла потеряны. В этом случае бросайте ваше средство сплава и плывите к берегу в подходящем месте.

ПОСТАНОВКА ПЕРЕВЁРНУТОГО СРЕДСТВА СПЛАВА НА РОВНЫЙ КИЛЬ

Умение переворачивать ваше судно в рабочее положение — обязательный навык туриста-водника и гида-рафтера. Здесь мы приведём базовые техники переворотов. На самом деле способов гораздо больше. После освоения базовой техники вы сможете модифицировать её под ваши нужды.

Каякерам и некоторым пакрафтерам повезло: их лодки позволяют делать эскимосский переворот.

Перед тем как начать действовать, решите, что будет быстрее и проще: зайти в ближайшее улово на перевёрнутом судне или поставить его на ровный киль. Помните, что в конечном итоге **ВАША ЗАДАЧА — ОКАЗАТЬСЯ НА БЕРЕГУ КАК МОЖНО БЫСТРЕЕ, А НЕ ИСПОЛНИТЬ КРАСИВЫЙ ТРЮК.**

Катамаран

После того как весь экипаж оказался в периметре, выберите удачный момент с относительно спокойной водой, сядьте все на один баллон и просуньте ступни под поперечины близко к баллону, на котором сидите (Мал. 61). Направьте весло тэшкой между баллонами и поперечинами, тогда после переворота оно не будет



81



82

вам мешать. Синхронно и резко отклонитесь назад — катамаран встанет на ровный киль, а вы окажетесь под ним между баллонами. Вылезайте на раму, схватившись за поперечины и выполнив отжимание, как на брусках, займите своё место. Данный трюк требует командной работы и координации действий экипажа. Этот способ работает на пустых или легко загруженных катамаранах.

Если вы перевернулись на грузёном катамаране, то у вас по-прежнему есть шанс поставить его на ровный киль, используя стропу-переворотку, как при перевороте рафта.

Рафт

Если вы гид, переберитесь к носу или корме перевернутого рафта (Илл. 82). Закиньте весло, затем сами заберитесь на судно. Пересчитайте головы участников, убедитесь, что видите всех. Отдайте команду, чтобы экипаж перебрался к носу и корме или на один из бортов. Зацепите стропу-переворотку за ручку или леер примерно посередине рафта, встаньте во весь рост на противоположный борт и резко потяните переворотку. Не сгибайте колени, переносите свой вес за борт — рафт встанет на

ровный киль. После этого закиньте ваше весло в рафт, схватитесь за леер так, чтобы между вашими руками оказалось металлическое кольцо крепления, выполните выход силой и заберитесь на средство сплава. Помогите остальным участникам забраться на рафт, убедитесь, что все на месте.

Вместо стропы-переворотки можно использовать весло. Для этого на дне рафта должна быть небольшая петля на сливных отверстиях примерно посередине лодки. Засовывайте в петлю тэшку весла — и вперёд!

Надувная байдарка с отверстиями самоотлива

Один из членов экипажа хватается за сливные отверстия примерно посередине лодки и резким движением переворачивает её. Если лодка грузёная, то для переворота нужны усилия всей команды. Далее оба члена экипажа с разных сторон синхронно выбирают из воды на лодку. Данный трюк требует командной работы и координации действий экипажа.

Пакрафты

Постановка на ровный киль крохотных лёгких лодок не требует каких-либо разъяснений. Переворачиваем — залезаем.

Описать в одной главе все возможные лодки и способы переворота просто невозможно. Если вы предпочитаете какое-нибудь экзотическое средство сплава, то нужно найти свой способ постановки на ровный киль.

Домашнее задание:

Отработайте перемещение по леерам вокруг судна и переворот на спокойной воде до автоматизма. Затем сделайте то же самое на участке текущей или умеренно бурной воды.

Точка самоконтроля:

Ваш экипаж выполнил постановку судна за минимальное время (одна минута для катамарана, две минуты для рафта) и без необходимости отдавать его членам какие-либо команды.

ПЛАВАНИЕ В БУРНОЙ ВОДЕ

Итак, вы оказались в бурной реке, судно неизвестно где, и вам очень хочется на берег.

ГЛАВНОЕ ПРАВИЛО САМОСПЛАВА: НИКОГДА НЕ ПЫТАЙСЯ ВСТАТЬ НА НОГИ В ТЕКУЩЕЙ ВОДЕ, ЕСЛИ ОНА ГЛУБЖЕ, ЧЕМ ПО КОЛЕНУ. Множество аварий с фатальным исходом произошло именно из-за того, что жертва пыталась встать в потоке, нога застревала на дне между камнями, а струя прижимала беспечного пловца ко дну.

Существует два режима плавания в порогах — защитный и активный.

Если вокруг бочки и волны, впереди сливы, внизу камни и спасительного улова поблизости не видно, нерационально расходовать силы на борьбу с потоком. Перевернитесь на спину, ноги вниз по течению, ступни и попа подняты как можно выше, вы видите небо и смотрите вперёд в поисках подходящего улова. **Это защитная позиция самосплава.** Она позволяет экономить силы и эффективно строить дыхание. Жилет защищает спину от камней на дне, ногами вы можете амортизировать удары о скалы.





84

Используйте амплитудные гребки назад веслом или руками, чтобы задать угол вашему телу относительно потока. При правильном угле поток будет сам толкать вас к нужному берегу без расходования сил с вашей стороны (Илл. 84). Перед тем как нырнуть со слива в бочку или погрузиться в гигантскую волну — наберите в лёгкие побольше воздуха и задержите дыхание.

Но вот порог слегка успокоился, и ниже по течению вы увидели улов, в которое нужно зайти. Переходим в **активную позицию самосплава**:

переворачиваемся на живот лицом вперёд и гребём кролем к заветной цели (Илл. 85). Не крутите головой из стороны в сторону, как вы делаете это в бассейне. Это пустая трата сил и риск потерять нужное улов из виду. Все время смотрите на вашу цель, концентрируйтесь на том, чтобы делать вдохи тогда, когда ваше лицо находится над водой.

Заход в улов осуществляется точно так же, как на судне: сбойку проще всего пересечь в самом узком месте, то есть максимально близко к камню, который образует улов, угол к струе в районе 45 градусов, ускорение перед сбойкой, ещё несколько мощных гребков после, чтобы зайти глубже. Теперь, если улов спокойное, можно встать на ноги. Если нет — двигайтесь к берегу, пока не почувствуете дно ладонями и коленями, после этого можно встать и выйти на берег.

Если не успели в нужное вам улов и порог снова усложнился — опять переходите в защитную позицию и ждите удобного момента. Искусство самосплава заключается как раз в умении быстро переходить от защитных действий к активным и наоборот. Также ключевым навыком самосплава является умение строить дыхание в бурной воде, то есть правильно выбирать момент для вдоха. На бумаге невозможно описать, как это делать правильно. Навык сформируется сам собой после нескольких тренировок и пары боевых заплывов.

Активная позиция самосплава также применяется для траверсов, если нужно переплыть реку. Этот приём выполняется так же, как и на лодке: угол к струе вверх по течению 45 градусов или меньше, в зависимости от силы потока, энергичная гребля, заход в улов на противоположной стороне реки.

Существует простое правило, как вычислить, насколько вас снесёт поток при траверсе: ширину реки надо умножить на два. Примерно на столько метров ниже по течению вы окажетесь у противоположного берега относительно точки старта. Это правило также позволяет корректно оценивать шансы на попадание в то или иное улов при самосплаве.



85

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВЕСЛА ПРИ САМОСПЛАВЕ

Весло — это ваш билет обратно на рафт.

Из предстартового инструктажа

Думаю, каякеры, выкладывающим огромные деньги за карбоновые весла, не надо объяснять, почему их нельзя бросать во время самосплава. Для остальных поясню: весло — это крайне эффективный инструмент в умелых руках. При должном навыке он позволяет существенно расширить ваши возможности при самосплаве, а также полноценно продолжить ваше путешествие после того, как аварийная ситуация будет решена.

Самосплав с веслом имеет свои особенности. Вам будет сложнее набирать скорость, но проще маневрировать и заходить в улова.

Весло для каяка и байдарки

С двухлопастным веслом всё просто (Илл. 86). В защитной позиции используйте дуговые гребки назад, чтобы задавать правильный угол тела. В активной — гребите вперёд так же, как на каяке. Чем вертикальнее весло входит в воду, тем эффективнее гребля. При заходе в улова используйте зацеп. В начале некоторые проблемы может создать извлечение лопасти весла из воды для гребка, но через 10–15 минут практики это пройдет.

Весло для каноэ, рафта, катамарана

С однолопастным веслом всё сложнее (Илл. 87). В защитной позиции держите весло как обычно на судне, используйте лопасть с одной стороны для контроля угла.

В активной позиции у вас есть выбор из нескольких стилей:

- Зацепить тэшку весла пальцами одной руки и грести кролем (подходит для умеренно бурной воды, в мощных порогах весло вырвет из руки).



- Держать весло чуть уже, чем обычно, и гребсти лопастью как бы под себя. Лично мне этот вариант кажется наиболее эффективным.
- Взять весло посередине за shaft и гребсти с одной стороны лопастью, с другой — тэшкой. Компенсировать асимметрию силой гребка со стороны тэшки.

Правильного способа нет. Попробуйте и найдите тот, который вам подходит.



ЗАХОД В ВОДУ

Предположим, вам нужно пересечь реку вплавь, чтобы добраться до пострадавшего или воссоединиться с товарищами на противоположном берегу.

Выберите место, где вы сразу окажетесь на струе, чтобы не пришлось тратить силы на пересечение улова и сбойки. Для безопасного захода в реку вы должны оказаться как можно ближе к поверхности воды. Прыгать в неизвестную вам воду с двухметровой скалы — не лучшая идея. Не прыгайте в воду рыбкай или солдатином — так вы обязательно донырнете до дна, что может привести к переломам конечностей или застреванию в камнях. Вы должны прыгнуть вперед так, чтобы ваше тело при касании воды животом было максимально параллельно поверхности и как можно меньше погрузилось в воду (Илл. 88). Также можно попробовать задать небольшой крен грудью на струю. Это поможет быстрее набрать скорость в активной фазе самосплава.

Домашнее задание:

Выберите относительно несложный глубокий участок реки с несколькими уловами. Отработайте на нём самосплав в защитной и активной позиции, заходы и выходы из улова, траверсы, прыжки в воду.

Точка самоконтроля:

Когда вы обнаружите, что проплыть этот участок реки для вас проще, чем пройти по берегу, упражнение можно считать выполненным.

КАЖЕТСЯ, Я ЗАВАРИЛСЯ В БОЧКЕ. ЧТО ДЕЛАТЬ?

Шанс завариться в бочке в жилете подходящего (не чрезмерного) объёма крайне мал, если только речь не идёт о рукотворной бочке за плотиной. Котлы, которые могут удерживать человека без лодки, встречаются в природе очень редко.

Тем не менее за свою сплавную карьеру я нашёл два таких, из которых смог выбраться только при помощи друзей.

Итак, вы упали со слива и не видите ничего, кроме пузырей. Затем вы всплываете и обнаруживаете, что вас тащит обратно под слив. Не сопротивляйтесь — это пустая трата сил. Если можно, сделайте глубокий вдох, выпрямите сложенные вместе ноги и вытяните руки вверх — вы должны стать длинным, так выше шанс поймать донную струю, когда слив снова притопит вас. Не получилось? Ждите, когда вас снова подтащит к сливу, и попробуйте нырнуть как можно глубже, преодолевая сопротивление жилета. Если не удалось и это — экономьте силы, ловите момент для вдоха, ждите помощи друзей.

ЗАВАЛЫ

*Главное правило выживания в лавине —
никогда не попадать в лавину.*

Из курса безопасности для фрирайдеров

Завал — наиболее опасное препятствие, которое может встретиться на реке. Подобные ловушки нужно избегать любой ценой, поскольку попадание в них смертельно опасно. Если во время самосплава вы обнаружили, что вас тащит в завал и избежать встречи с ним невозможно, ваша задача — оказаться сверху, а не под скопившимися брёвнами.

Перейдите в активную позицию самосплава — головой вперёд на животе. Гребите туда, где через завал можно перескочить или будет проще стабилизироваться, уйдя с основной струи к берегу. Когда достигнете завала, поставьте обе руки на ближайшее бревно и резко отождмитесь от него, выталкивая тело вверх так сильно, как только это возможно. В этот же момент сделайте сильный гребок обеими ногами, как в баттерфляе, чтобы вытолкнуть тело вверх и вперёд. Если завал состоит из единственного дерева, то есть шанс перепрыгнуть через него. Если деревьев много, то после выталкивания тела вверх хватайтесь за ветки или сучки и вытаскивайте себя из воды на верх завала.

Для преодоления одиночных деревьев в воде вполне эффективен метод перекачивания.

Преодоление учебного завала



89

Пловец приближается к завалу в активной позиции самосплава, но под углом 45–80 градусов к потоку, перекидывает через бревно ближайшую руку и перекатывается через него.

Домашнее задание:

Никогда не попадайте в завал.

Точка самоконтроля:

Вы успешно избегаете встреч с деревьями в русле рек.

ОБЩИЙ ПРИНЦИП СПАСРАБОТ НА БУРНОЙ ВОДЕ. ОТ ПРОСТОГО К СЛОЖНОМУ

Страховка на бурной воде — штука творческая и зачастую вероятностная, потому что атлет не привязан прочной, надёжной верёвкой к элементу рельефа, как в альпинизме. Успех спасения напрямую зависит от навыков страхующего и страхуемого.

ПЕРВЫЕ ПРАВИЛА СПАСРАБОТ ГЛАСЯТ:

- Чем проще — тем лучше. Простые решения — наиболее эффективные и быстрые.
- Соблюдай приоритет: ты → команда → жертва. В первую очередь в безопасности должны быть вы, затем ваша команда, и только затем спасаемый.

Существует множество способов вытащить человека из бурной реки. Наиболее правильный — самый простой и самый безопасный, подходящий для конкретной ситуации. Если расположить способы спасения от простого и безопасного к сложному и сопряжённому с риском, то получится следующая последовательность: **ЗОВИ → ХВАТАЙ → КИДАЙ → ГРЕБИ → ПРЫГАЙ ЖИВЦОМ → ИДИ ЗА ПОМОЩЬЮ.**

Как это работает? Мимо вас по бурной реке плывёт человек. **КРИКНИТЕ** ему: «Эй, плыви сюда!» Если он в сознании и без серьёзных травм, возможно, он окажется в состоянии самостоятельно приплыть к берегу. В принципе, любое спасение следует начинать с установления контакта с жертвой. Это позволит оценить её состояние и в дальнейшем поддерживать коммуникацию.

Ситуация посложнее: плывёт человек, вы кричали ему, но до берега самостоятельно он добраться не может. Если он находится недалеко, его можно **СХВАТИТЬ** и вытащить из воды или подать ему, например, весло. Это уже немного сложнее и чуточку опаснее для спасателя, чем просто звать жертву на берег.

Человек плывёт далеко от берега, до него не дотянуться. Тогда надо **КИНУТЬ** ему спасательный конец — морковку. Это уже требует от спасателя специальных навыков и сопряжено с некоторым риском.

Усложним ещё: жертва плывёт слишком далеко от берега или не реагирует на крики спасателей. Тогда пора садиться в каяк, рафт или катамаран и **ГРЕСТИ** за ним, ловить и везти на берег. Это ещё сложнее и опаснее для страховочной команды.

Очень сложная ситуация: пострадавший не в состоянии принять участие в собственном спасении, ведь он серьёзно травмирован, без сознания или варится в очень плохой бочке. Кто-то должен прыгнуть в воду и достать его — такой метод страховки называется **ЖИВЕЦ**, он требует максимальных навыков и потенциально наиболее опасен для спасателей.

И последнее: плывущий по реке человек не реагирует на крики, находится слишком далеко от берега для спасения морковкой или живцом, участок реки слишком опасен для преследования жертвы на лодке. Это значит, что сами вы со спасением не справляетесь. Пора звонить в экстренные службы, **ИДТИ ЗА ПОМОЩЬЮ**.

Разберём подробнее каждый из способов спасения.

Естественно, ещё до того, как кто-либо оказался на воде, вы должны просчитать возможные неприятности и заранее к ним подготовиться, расставив страховку: людей с морковками, сейфети-каякеров и живцов. Но если вы стоите на берегу со спасконцом, а мимо вас проплывает бодрый улыбающийся товарищ, не спешите кидать ему верёвку. Просто кричите: «Эй, Петя! Плыви ко мне! Вот в это улово!» В зависимости от того, как пловец отреагирует на ваши слова, примите решение о способе спасения. В большинстве случаев ваш крик поможет жертве сориентироваться и мотивирует к самоспасению. Адекватный пловец может сам добраться до берега, надо только помочь ему сориентироваться (Илл. 90).

ЗОВИ!



ХВАТАЙ!

Если пострадавший находится рядом с вами, но при этом не может спастись самостоятельно, не спешите кидать ему спасательный конец. Наша задача — действовать просто и безопасно, например просто схватить жертву и вытащить из воды. В отличие от броска морковки это не требует специального снаряжения или каких-то сложных навыков. Данный способ является ситуативным и применим, только если жертва находится очень близко к спасателю. Можно протянуть руку с берега, зайти по колено в воду и поймать пострадавшего, использовать подручные средства, например весло, стропу-переворотку или то, что оказалось под рукой.

Такой способ спасения применяется как с берега, так и с воды на многоместных средствах сплава, например на рафтах или катамаранах. Если один из членов экипажа оказался за бортом и не может дотянуться до леера, то ближайший человек на судне должен подать ему весло. Протягивать лучше тэшкой вперёд, потому что за неё удобнее хвататься, чем за скользкую гладкую лопасть. Дальше пострадавшего надо подтянуть к судну и помочь выбраться из воды.

КИДАЙ! СТРАХОВКА С БЕРЕГА СПАСАТЕЛЬНЫМ КОНЦОМ



Спасконец, он же морковка, он же throw line, пришёл в спасение на бурной воде от моряков. Матрос спасательной службы города Выборг Василий Александров придумал эту штуку ещё в 1914 году. Спасконец на бурной воде впервые применил Чарльз Уолбридж в 1974 году. В нашей стране морковка была изобретена независимо чуть позже.

Сегодня это **ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ ЭЛЕМЕНТ ЛИЧНОГО СПАСАТЕЛЬНОГО СНАРЯЖЕНИЯ** каждого, кто занимается сплавом по бурной воде, такой же, как весло, каска или страховочный жилет. Каждый каякер, пакрафтер, САП-сёрфер и рафт-гид должен иметь с собой морковку и уметь ей пользоваться.

Водные туристы обычно имеют один-два спасательных конца на судно, а на сложных реках — один для каждого участника сплава.

ДЛЯ ЧЕГО ПРИМЕНЯЕТСЯ МОРКОВКА?

Первое и основное назначение спасательного конца — спасение с берега адекватных жертв. Однако верёвка — крайне многофункциональный инструмент, который можно применять сотней разных способов. Например:

- + Спуск и подъём лодок и снаряжения при обносах.
- + Перила для облегчения перемещения по берегу.
- + Спуск и подъём по закреплённой верёвке при вынужденном скалолазании. **ВНИМАНИЕ! ДАЛЕКО НЕ ВСЕ МОРКОВКИ ПОДХОДЯТ ДЛЯ ЭТОГО.**
- + Вытаскивание застрявшего в русле снаряжения.
- + Организация точек крепления на берегу.
- + Организация переправ.
- И многое-многое другое.

А вот для чего морковку нельзя применять ни в коем случае:

- Сушка вещей.
- Привязывание лодок на багажник автомобиля.

Плавающие верёвки спасконцов делают, как правило, из полипропилена. Этот материал быстро разрушается под воздействием солнечных лучей, а также плавится при чрезмерном нагреве. Старение верёвки никак внешне не проявляется, и она может подвести вас в самый ответственный момент.

КАК УСТРОЕНА МОРКОВКА?

Спасательный конец для бурной воды представляет собой **ЯРКУЮ ПЛАВАЮЩУЮ СТАТИЧЕСКУЮ ВЕРЁВКУ** длиной от 8 до 30 м, убрannую в яркий выпянутый мешок, оборудованный поплавком (Илл. 92). Чаще всего для морковок используются круглые в сечении верёвки диаметром от 5 до 10 мм. Также иногда применяются чулковые стропы. Если морковка сделана из стропы, её можно использовать только для страховки с берега, но не для лазания или полиспастов, поскольку схватывающие узлы работают только на круглых в сечении верёвках.

Обычные спасконцы делают из полипропилена. Это отличный мягкий на ощупь плавающий материал. Однако полипропилен



92

недостаточно прочен для таких нагрузок, как в скалолазании и альпинизме, а также плавится при относительно низкой температуре 165 °C, что не позволяет использовать их в системах с большим трением.

Верёвки спасконцов для сложных спасработ имеют либо нейлоновую оплётку и полипропиленовый сердечник, либо полипропиленовую оплётку и сердечник из высокомодульного полиэтилена (Dyneema, Spectra). Такие морковки рассчитаны на огромную нагрузку и по прочности не уступают основным верёвкам для альпинизма.

Конец верёвки прикреплён к мешку и имеет маленькую петлю для карабина. Мешок нужен, чтобы верёвка не разматывалась без надобности и её можно было далеко и точно кидать.

Дьявол, как всегда, кроется в мелочах. Мешок, как правило, имеет форму ведра: расширяется к горловине, чтобы было проще убирать туда верёвку после броска. Очень важная штука — система закрывания мешка: вы же не хотите, чтобы 20 метров верёвки случайно размотались в вашем каяке или на катамаране. Удобно, если морковка имеет своеобразную «ботву». Благодаря ей спасконец проще держать и кидать. Мешок должен иметь светоотражающие элементы — это облегчает ночные спасработы. Морковка должна быть оборудована муфтованным карабином, который при необходимости можно быстро снять. Всё остальное: петли для переноски на поясе, ручки в верхней части мешка, кармашек для карабина и так далее — опционально.

CLEAN PRINCIPLE И СПАСАТЕЛЬНЫЙ КОНЕЦ

Долгое время вопрос «Нужна ли петля на холостом конце верёвки морковки?» был предметом споров. Аргументов за и против хватало у каждой из сторон. Международная федерация рафтинга в 2017 году поставила жирную точку в этом вопросе — **ПЕТЛЯ НЕ НУЖНА, ПОСКОЛЬКУ МОЖЕТ БЫТЬ ОПАСНА.**

Какие же преимущества даёт использование спасконца без петли?

- **Безопасность.** Петля и узел на плавающей верёвке застрянут в камнях с большей вероятностью, чем верёвка без них. Если на противоположном конце морковки запутается спасаемый, то поток будет держать его под водой. Такое происходило в Британии и Австрии и в обоих случаях привело к гибели людей.
- **Ведёт к улучшению навыков страхующего.** Отсутствие петли и пластиковой ручки на конце верёвки заставляет страхующего лучше подумать над выбором места и способа страховки.

А это означает также, что спасаемому потребуется меньше сил, чтобы держаться в потоке за брошенную ему верёвку.

- Спасконец без петли легче и быстрее привязать к чему-либо на берегу. Согласитесь, любой узел проще завязывать на верёвке без петель.
- Узел UIAA часто используется в спасработах. Для того чтобы он при необходимости развязался под нагрузкой, нужно просто отпустить верёвку. Если, конечно, на ней нет петли, в противном случае её заклинит в карабине.
- Легче связывать верёвки вместе, если вам потребовалось нарастить спасконец.

Этих причин вполне достаточно, чтобы навсегда отказаться от использования петли на холостом конце верёвки спасконца.

Некоторые производители очень любят большие петли для карабина на другом конце морковки, у мешка. По закону Мёрфи кто-то из спасаемых рано или поздно засунет туда руку, получит травму или запутается. Такое часто случается, если вы страхуете участников коммерческого сплава или новичков. Эта петля должна быть такого размера, чтобы в неё можно было без проблем встегнуть карабин, но кисть руки туда не пролезала.

Некоторые устаревшие морковки имеют систему закрывания с утягивающим шнурком, завязанным петлёй. Это тоже источник потенциальной опасности.

Домашнее задание:

Проверьте ваше снаряжение. Если там есть лишние или слишком большие петли — развяжите и укоротите их.

КАКИЕ БЫВАЮТ МОРКОВКИ?

Сегодня рынок предлагает огромное множество разнообразных морковок (Илл. 93). Все они похожи, но стоят по-разному, потому что предназначены для разных условий. Разберёмся, для чего нужны разные спасконцы.

- Суперкомпактные и лёгкие морковки, которые можно возить в кармане жилета. Длина 8–12 м, толщина верёвки 5–8 мм. Такие спасконцы всегда под рукой, но их сфера применения весьма ограничена: только страховка с берега на узких



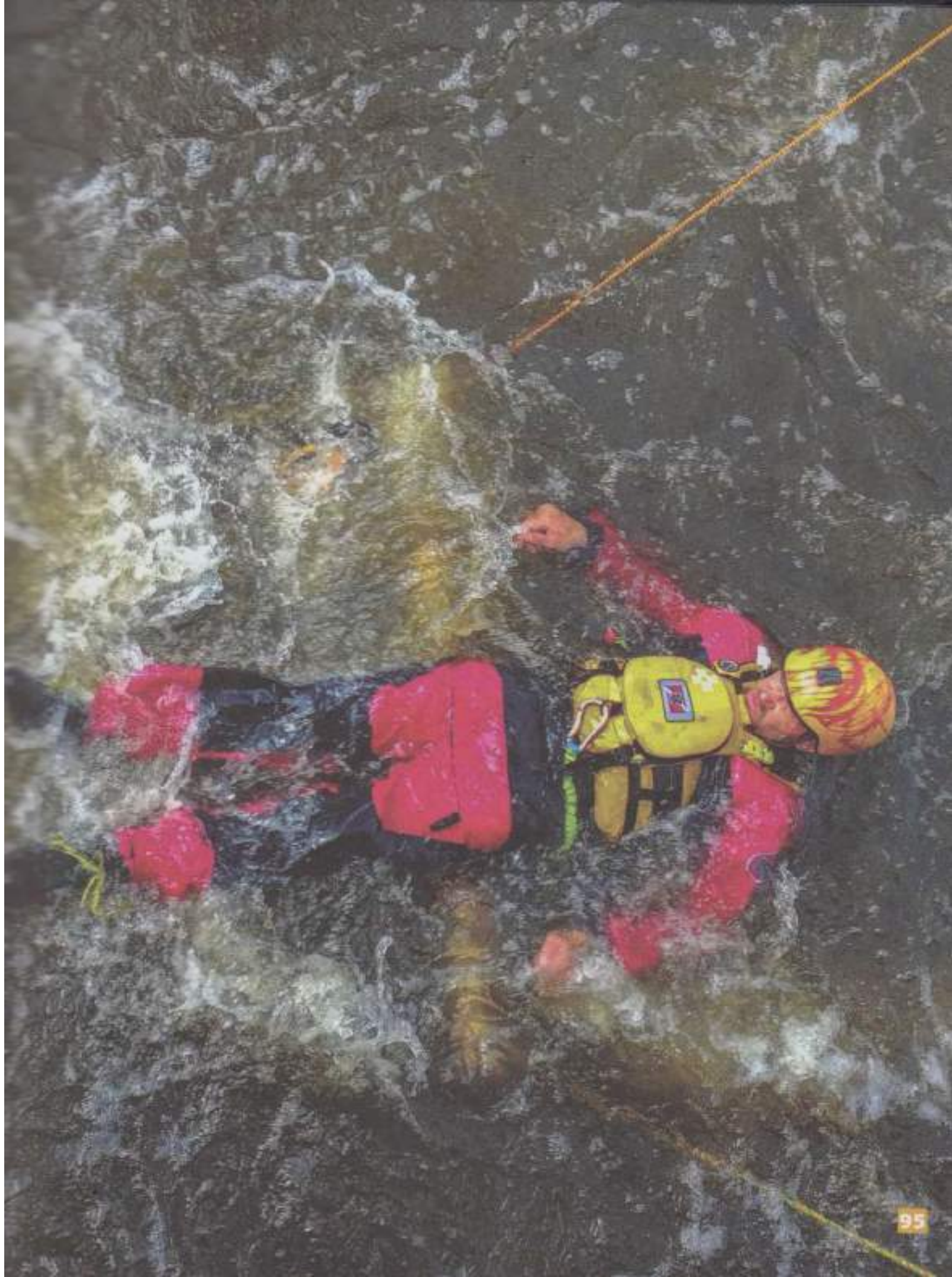
93 Наглядное сравнение
толщины веревок
спасконцов



- участках рек. Такие морковки очень любят пакрафтеры и другие фанаты стиля Fast and Light.
- Средние морковки. Такие есть в линейке любого производителя спасательного снаряжения. Длина от 12 до 20 м, диаметр верёвки 6–8 мм, форма мешка позволяет бросать морковку дальше и точнее. Однако эти спасконцы более тяжёлые и менее компактные — в карман жилета уже не уберёшь. Применение: страховка с берега, страховка живцом, спуск и подъём лодок. На такую верёвку можно ловить перевернутые катамараны.
 - Морковки, предназначенные для сложных случаев спасработ. Большие тяжёлые спасконцы с верёвкой длиной 20–30 м и диаметром 9–11 мм. Они выдерживают нагрузку в 10–20 kN, что сопоставимо с альпинистскими основными верёвками. Назначение такой морковки, помимо страховки с берега, — это вытаскивание запиненных лодок полиспастом, спуск и подъём людей, натягивание переправ. Все мы знаем, что плохой сплав нередко переходит в хорошее плавание вольным стилем с последующим скалолазанием, чтобы выбраться из каньона. Вот для этого и нужна большая морковка, совмещающая функции обычного спасконца и альпинистской основной верёвки.

Страховочное снаряжение должно соответствовать ситуации. Для простой маленькой реки подойдёт лёгкий и компактный спасконец. Для большинства случаев — универсальная средняя морковка, а для экспедиции в изолированный каньон со сложной береговой обстановкой группе не обойтись без нескольких больших спасательных концов.

Все морковки летают по-разному. Тяжёлые, как ни странно, проще кидать в цель. Какой бы спасконец ни был, к нему надо пристреляться и привыкнуть.





ГДЕ ВОЗИТЬ СПАСАТЕЛЬНЫЙ КОНЕЦ?

Там, где он будет легко доступен. Маленькие спасконцы можно возить в кармане жилета. Морковки покрупнее каякеры возят в лодке, впереди, между ног. Катамаранщики — в специальном кармане на баллоне судна или поверх всех вещей перед гребцом. Рафтеры и спасатели используют специальные пояса, на которые можно закрепить спасконец на поясице, ниже жилета (Илл. 96). Это наиболее удобный вариант, поскольку морковка всегда с вами и не занимает руки при перемещении по берегу. К сожалению, такой пояс плохо подходит каякерам из-за юбки и катамаранщикам из-за длинных и объёмных жилетов.

Где бы вы ни возили морковку, действует правило: **ВЫШЕЛ НА ПРОСМОТР — ВОЗЬМИ С СОБОЙ СПАСКОНЕЦ.**

КОГДА МОРКОВКА НЕЭФФЕКТИВНА

Страховка спасконцом имеет множество ограничений, которые в некоторых случаях делают её абсолютно бесполезной. Морковка неэффективна:

- Если жертва не в состоянии принять участие в собственном спасении, например без сознания, серьёзно травмирована, варится в плохой бочке и дезориентирована.
- Если река слишком широкая или жертва проплывает под другим берегом, далеко от вас. Длина прицельного броска морковки составляет не более 15 м даже при отличной подготовке спасателя.
- В каньонах с вертикальными стенками, где нет возможности закрепиться на берегу. Спасконец просто неоткуда кидать.
- Если кидать морковку с движущегося в потоке рафта или катамарана. Рассчитать в уме траектории движения двух объектов в неоднородной струе и точно кинуть спасконец жертве гораздо сложнее, чем просто подобрать её на борт.

В этих случаях должны быть использованы другие способы спасения: с воды на судне или страховка живцом.

АЛГОРИТМ СПАСЕНИЯ МОРКОВКОЙ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ СПАСАТЕЛЯ

- Вышли на просмотр порога — возьмите с собой спасконец.
- Всегда действуйте на опережение — продумайте негативный сценарий развития событий и выставьте страховку рядом с потенциально опасными местами до того, как кто-либо окажется в воде.
- Выбор места страховки имеет ключевое значение. Дать однозначные указания в этом вопросе нельзя. Используйте здравый смысл. Страховку надо располагать несколько ниже потенциально опасных мест, чтобы жертва успела всплыть и сориентироваться. В противном случае от морковки не будет толка.
- Выбирать место надо так, чтобы можно было докинуть морковку до потенциальной жертвы. Помните, что длина прицельного броска не превышает 15 м.
- Убедитесь, что в месте страховки есть во что упереться ногами или где сесть на попу. Если место неудобное: скользкие наклонные камни, крохотная полочка в каньоне или вы страхуете катамараны — организуйте точку крепления на берегу. Об этом ниже.
- Убедитесь, что морковка выведет потенциальную жертву в улов или на несильную однородную струю у берега, а не в следующий слив, сифон или завал. Если морковка привязана — обязательно её промерьте. Сделайте пробный бросок.
- Убедитесь, что перед вами и ниже по течению на берегу нет лишних людей. Если есть — прогоните.
- Откройте морковку и достаньте пару метров верёвки. Если вы страхуете людей, а не снаряжение, отцепите с морковки карабин и пристегните его на лямку жилета. Выбитые точно брошенным карабином зубы не добавляют жертве шансов на спасение.
- Если струя очень сильная, а потенциальная жертва намного тяжелее вас, можно обернуть верёвку вокруг талии и держать оба конца вместе одной рукой (Илл. 97).



97



**ИДЕАЛЬНОЕ СПАСЕНИЕ
МОРКОВКОЙ В ОЧЕНЬ
НЕПРОСТОМ МЕСТЕ**



**ЕЩЁ ОДНО ВИДЕО
С ПОДРОБНЫМ
РАЗБОРОМ ДЕЙСТВИЙ
СПАСАТЕЛЯ
НА АНГЛИЙСКОМ
ЯЗЫКЕ**



- К вам плывёт жертва — привлеките её внимание свистом или криком: «Плы-ви сюда! Вот в это улово! Морковка!» Возможно, пловец доберётся до берега сам и кидать спасательный конец не придётся.
- Киньте морковку в руки жертве. Одной рукой держим холостой конец верёвки, другой кидаем мешок. Есть несколько способов, как это сделать — об этом ниже. Ваша задача — чтобы верёвка легла в руки жертвы. Хуже — прямо перед жертвой, совсем плохо — за жертвой. Куда при этом прилетит мешок — совершенно не важно.

- Если на берегу несколько страхующих — координируйте свои действия. Одновременно в одну жертву должна лететь только одна морковка. Иначе появляется риск запутаться в верёвках.
- Если верёвка не привязана на берегу — упритесь ногами во что-либо и смещайте центр тяжести назад и вниз. Если этого недостаточно — сядьте на попу. Крепко держите верёвку двумя руками, не наматывайте её вокруг кистей (Илл. 98). Если чувствуете, что не справляетесь, — запросите помощь.
- Если есть возможность — подтягивайте жертву к себе или, наоборот, стравливайте верёвку, чтобы доставить спасаемого в максимально удобное для него место. Это несложно на не-сильной струе или когда спасаемый уже оказался в улове.
- Когда жертва окажется в улове — вытащите её из воды и усадите на берегу.

**ТОЧКА КРЕПЛЕНИЯ НА БЕРЕГУ. ПРИВЯЗЫВАТЬ
ИЛИ НЕТ?**

Если вам обязательно надо организовать страховку с берега в неудобном месте, где нет возможности надёжно упереться в берег или сесть, то следует организовать точку крепления. Оберните стропу-переворотку или другую морковку вокруг дерева или большого камня и пристегнитесь к ней трамваем (Илл. 99). Теперь даже самая тяжёлая жертва на самой сильной струе не стащит вас в воду.

Непривязанная морковка делает точку страховки мобильной: можно быстро перейти в то место, где толку от спасательного конца будет больше. Однако, если вы страхуете катамаранную группу, с высокой долей вероятности к вам приплывут не отдельные жертвы, а перевернутое судно с экипажем между баллонами. Грузёный катамаран на струе руками не удержишь, поэтому заранее привяжите холостой конец морковки за дерево или большой камень. Обязательно используйте быстроразвязывающийся узел (см. главу про работу с верёвками, с. 177). Привязали — сделайте пробный бросок. Убедитесь, что верёвка не цепляется за что-либо в русле и выведет в безопасное место, а не в следующий слив. Убедитесь также, что верёвка расположена ниже по течению и не собьёт вас в воду, когда натянется.

КАК КИДАТЬ МОРКОВКУ?

Бросать морковку следует, когда жертва приближается к воображаемой линии, перпендикулярной потоку и проходящей через спасателя. Не существует правильного способа кидать спасконец. Неважно, как это делать, главное — попасть в жертву. Есть три общепринятых метода. Держим мешок с верёвкой в ведущей руке, холостой конец — во второстепенной. Кидаем мешок снизу вперёд. Предварительно можно его слегка раскатать в плоскости броска (Илл. 100). Этот способ хорош для длинных дистанций. Второй способ — как бросок гранаты — сверху вперёд и вниз (Илл. 101). Он хорош для коротких дистанций и если действовать надо очень быстро. Бросок сбоку вперёд может пригодиться, когда спасатель стоит по пояс в воде.



Домашнее задание:

Покидайте морковку в статичную цель на берегу на дистанции 10–12 м. Найдите подходящий для вас способ броска. Устройте соревнования с друзьями на пикник пива или торта.

Точка самоконтроля:

Вы попадаете в статичную цель десять раз из десяти бросков.



100



101

ЗАЧЕМ НА МОРКОВКЕ КАРАБИН?

Каждый спасательный конец должен быть оборудован карабином. Однако ранее мы с вами договорились, что если вы страхуете людей, то его надо снять, чтобы точным броском не выбить спасаемому зубы. Кстати, многие морковки имеют на мешке специальный карман с мягкой подкладкой для карабина, что позволяет не отцеплять его каждый раз, когда вы встаёте на страховку.

Карабин на спасательном конце нужен для операций со снаряжением, в первую очередь с лодками: спуск и подъём по стенкам каньона, вытаскивание из сифонов и завалов, перечалки, проводки.

Поскольку операции со снаряжением обычно происходят, когда ситуация стабильна (никто не уплывает вниз по течению в следующий порог, никто не полощется в струе вниз лицом), мы должны использовать более медленные, но при этом более безопасные, **муфтованные карабины**. Немуфтованные имеют отвратительное свойство выстёгиваться из ручек каяков или, наоборот, случайно встёгиваться туда, куда не надо.

По советско-российской традиции для страховки в катамаранной группе на морковке должен быть немуфтованный карабин, чтобы иметь возможность быстро встегнуть его в раму перевернутого ката. Это неверно по множеству причин. Во-первых, людям на катамаране в руки, скорее всего, прилетит не мешок с карабином, а верёвка морковки. Во-вторых, если всё же удастся пристегнуться к спасконцу, то не останется возможности быстро от него отцепиться при необходимости. Про страховку катамарана с берега смотрите ниже.

ВОЗМОЖНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ИХ РЕШЕНИЯ

Разберём, что может пойти не так:

- Вы недооценили силу струи и вес жертвы, или несколько спасаемых схватились за одну морковку. Вас стаскивает в воду. Зовите подмогу. Помощник должен схватить вас сзади за лямки жилета, упереться в берег и подстраховать от сползания в реку (Илл. 102).
- Жертва зависла на сбойке струй. Такое случается достаточно часто, особенно если пловец неправильно взялся за верёвку. Вам нужно изменить угол, чтобы изменить баланс сил, действующих на жертву. Если позволяет рельеф — можно отойти с морковкой в руках вглубь берега. Если вокруг скользкие острые камни и пятиться с нагруженной верёвкой в руках нет никакого желания, потребуется помощник. Используем приём vector pull — третий человек хватается верёвку и отходит с ней вниз по течению и вглубь берега (Илл. 103). Очень удобно для этого использовать стропу-переворотку, если встегнуть её карабин в натянутую морковку. Однако надо иметь в виду, что, когда морковку тянут в сторону, нагрузка на страхующего, который её держит, и страхуемого возрастает. Vector pull особенно эффективен, если морковка привязана на берегу.
- Вы плохо осмотрели место страховки, верёвка зацепилась за подводные камни, и спасаемый завис на струе, угодил в бочку или слив. Скорее всего, в этом случае жертва сама быстро догадается отпустить морковку. Если этого



не произошло, возможно, пострадавший запутался в спасконеце. В этом случае вы должны отпустить верёвку или развязать узел, если она привязана на берегу.

ВТОРОЙ БРОСОК

В случае промаха не имеет смысла бежать за жертвой по скользким береговым камням в надежде сделать второй бросок. Есть только один шанс, чтобы попасть в жертву, плывущую по реке. Однако к вам может плыть одновременно несколько спасаемых и у вас не будет времени складывать верёвку в мешок для второго броска.

Кидаем морковку первому пловцу и заводим его к берегу. Командуем ему отпустить верёвку. Начинаем собирать её с тыльного конца маленькими кольцами или восьмёрками, одновременно следя за вторым пловцом. Чем меньше будут кольца — тем лучше. Кидаем второй жертве получившуюся бухту. Необходимо учесть, что верёвка без мешка летает существенно хуже.

Если ситуация статична, например вам нужно доставить на берег человека, оказавшегося на камне посередине реки, то торопиться некуда и для второго броска собираем верёвку в мешок. Можно зачерпнуть воды, поскольку более тяжёлую морковку получится кинуть дальше и точнее.

КАК СКЛАДЫВАТЬ МОРКОВКУ?

После броска возьмите мешок в одну руку, перекиньте верёвку через плечо и другой рукой засовывайте её внутрь. Это наиболее быстрый способ. Помните: от того, как сложена морковка, зависит, как она полетит. Всегда складывайте спасконец правильно, даже в случае продолжительного хранения.

ОСОБЫЙ СЛУЧАЙ НОМЕР ОДИН: ВЫТАСКИВАНИЕ СУДНА ИЗ БОЧКИ

Спасконец может пригодиться для вытаскивания застрявшего в бочке каяка, рафта или катамарана с командой. Важнейшее условие для применения морковки — ситуация должна быть достаточно стабильной, чтобы экипаж смог принять спасконец. Исполняющий хаотичные вертикальные элементы каякер или экипаж катамарана вряд ли сможет эффективно взаимодействовать со страховкой с берега, и верёвка в бочке только навредит.

СПАСЕНИЕ МОРКОВКОЙ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ЖЕРТВЫ

Вы оказались в воде, ваше судно далеко, вас несёт по течению. Ещё на просмотре вы должны были запомнить, где стоят люди со спасконцами. Ваша задача — по возможности оказаться как можно ближе к страховке. С берега ваше внимание привлекут криком или свистом. Установите зрительный контакт со спасателем. Вытяните руки вверх и в стороны — в вас будет проще попасть (Илл. 104). Если вы не упустили весло — возьмите его в одну руку и используйте, чтобы увеличить «рогатку», куда должна лечь морковка.

Если бросок с берега был неточным и спасконец лёг недалеко от вас — сделайте к нему несколько быстрых сильных гребков. Дальше алгоритм действий такой:

- Схватитесь за верёвку обеими руками. Где взялись — там и держимся. Не надо пытаться перебираться вверх или стравливать верёвку.
- Перевернитесь за спину. Поток стащит ваши ноги вниз по течению. Таким образом, вода будет давить вам в затылок, а не в лицо. В этом положении даже на сильной струе время от времени у вас будет возможность дышать.
- Расположите руки с верёвкой у плеча, противоположного берегу, на который вас тащат. То есть если вам кинули морковку с левого берега, то верёвку надо держать у правого плеча (Илл. 105). В таком положении вам будет проще пересечь сбойку на границе улова и вы быстрее доберётесь до берега. Также можно пропустить верёвку под мышкой — её будет легче удерживать.
- На сбойке струй вас, скорее всего, притопит. Терпите. Если вы не ошиблись с тем, у какого плеча держать верёвку, это займёт считанные секунды. Если пауза под водой затянулась, попробуйте перекинуть руки с верёвкой к другому плечу.

ТАК СПАСЕНИЕ
МОРКОВКОЙ ВЫГЛЯДИТ
С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ
ЖЕРТВЫ



- Как только оказались у берега и можете встать на дно на четвереньки — полностью выходите из воды.

Если вы схватили верёвку и чувствуете, что не хватает сил удержаться, или вас надолго притопило и в лёгких заканчивается воздух — это значит, что морковка была поставлена неправильно. Возможно, она зацепилась за что-то в потоке, и вас уже не тянет маятником к берегу, а полощет на струе. В этом случае отпускайте морковку и плывите дальше — до следующего человека со спасательным концом, страхующего судна или улова, куда вы сможете зайти самостоятельно. Очень важно иметь возможность быстро освободиться от морковки. Именно поэтому **НИКОГДА НЕЛЬЗЯ ПРИВЯЗЫВАТЬ ЖЁСТКО, ПРИСТЁГИВАТЬ К СЕБЕ ИЛИ НАМАТЫВАТЬ НА РУКУ СПАСАТЕЛЬНЫЙ КОНЕЦ.**

Домашнее задание:

Найдите безопасный участок реки, без камней, с однородной струей. Отработайте спасение морковкой в условиях, максимально приближенных к реальным. Побудьте и спасателем, и спасаемым. Отработайте все возможные решения проблемных ситуаций при страховке морковкой.

Точка самоконтроля:

Вы уверенно попадаете в плывущую жертву и доставляете её на берег. Вы без проблем ловите морковку и удерживаете её.

ОСОБЫЙ СЛУЧАЙ НОМЕР ДВА: ПЕРЕВЁРНУТЫЙ КАТАМАРАН

Спасение проплывающего мимо катамарана на морковку — это особый случай, сопряжённый с большим риском. Если после переворота большая часть команды оказалась между баллонами на раме,

а до следующего порога хватает места, гораздо безопаснее будет зачалить перевёрнутое судно в подходящем улове силами экипажа или поставить катамаран на ровный киль и продолжить сплав, подобрав оторвавшихся участников.

Однако, если катамаран гружёный, с неполным или небоеспособным экипажем или на очень коротком участке между сложными порогами, для спасения приходится применять спасконец.

Итак, вы сидите между баллонами перевёрнутого катамарана и установили визуальный контакт со спасателем. Скорее всего,



вам в руки прилетит верёвка, а не мешок с карабином. Действовать надо быстро: хватайте верёвку и делайте не менее двух оборотов (ещё лучше работает подобие узла UIAA, с. 179) вокруг последней по направлению движения поперечины (если добраться до неё не получается, годится и первая, но тогда придётся уворачиваться от верёвки, когда она натянется) и держите её руками. Катамаран может начать разворачивать течением, и задача команды — не угодить под верёвку и не оказаться за бортом или прижатым к баллону. Чем больше людей в периметре, тем сложнее это сделать. Также катамараны гораздо чаще застревают на сбойке или на струе, что может приводить к новым переворотам. Именно поэтому стоит всеми силами пытаться оказаться у берега без помощи спасательного конца.

Домашнее задание:

На несложном участке реки попробуйте организовать спасение перевернутого катамарана марквой.

Точка самоконтроля:

Получится у вас это сделать или нет, вы в любом случае поймёте, что проще спастись своими силами, без помощи с берега.

Страховка с воды крайне эффективна, но требует высочайших навыков от спасателей. Для того чтобы принимать участие в спасработках, нужно в совершенстве владеть своим судном. Чтобы хорошо спасать, нужно очень хорошо сплавляться. А этому нельзя научиться по книжкам, лекциям или видео в Интернете. Эффективны только тренировки на бурной воде.

ГРЕБИ! СТРАХОВКА С ВОДЫ

Плюсы страховки с воды:

- + Радиус действия ограничен исключительно навыками спасателей.
- + Позволяет преследовать жертв вниз по течению на неограниченное расстояние.
- + Можно подать корму или нос лодки точно в руки пловцу.
- + Эффективна при спасении адекватных, паникующих, травмированных и даже бессознательных жертв.
- + Требуется минимального времени на переход из режима «сплав» в режим «спасработы» и идеально подходит для незапланированных ситуаций.

При всех плюсах есть один чрезвычайно серьёзный минус: эффективность этого типа страховки зависит непосредственно от подготовки спасателей. Если навыков недостаточно, горе-сейфети могут стать дополнительными жертвами.

РАЗНЫЕ ТИПЫ СУДОВ И СКИЛЛОЗАВИСИМОСТЬ

Спасработы с воды проходят по классическому сценарию: организация доступа к пострадавшему (спасателям нужно догresti до жертвы в потоке), стабилизация (вытащить её из воды на палубу или убедиться, что она надёжно ухватилась за ручку каяка или леер пакрафта) и транспортировка (доставить жертву в безопасное место). Разные типы судов, используемые в спасработах, имеют преимущества на одних этапах и недостатки на других.

Конечно, «дело не в бобине». Эффективность страховки зависит в первую очередь от навыков страхующих, а уже потом от типа судна. Тем не менее спасработы при помощи каяка, катамарана-двойки, -четверки, байдарки или рафта отличаются в силу конструкции судов.

Страховка с воды при помощи каяка наиболее зависима от навыков спасателя. Максимальная свобода перемещения в бурном потоке упрощает поимку жертвы, однако если к носу или корме полиэтиленовой лодки прикрепить восьмидесятикилограммовый балласт в виде пострадавшего, то управляемость падает. Каяк уже не разгоняется, отвратительно рулится и всё время норовит перевернуться. Любой маневр требует значительно больше усилий. Не даром сейфети-каякер — это целая профессия. Помните правило **«ТЫ + КОМАНДА + ЖЕРТВА»**. Если участок реки кажется достаточно сложным, подумайте, готовы ли вы к сплаву с балластом и водным парусом и не приведёт ли это к увеличению количества спасаемых.

Байдарки и пакрафты чуть более стабильны, но проигрывают каяку в управляемости и скорости. Экипаж страхующего судна подвергает себя меньшей опасности, но спасработы от этого не становятся проще, ведь тащить к берегу жертву на и без того медленном пакрафте — сомнительное удовольствие.

Наиболее сложная часть спасательных работ с рафта или катамарана — это поймать жертву в потоке, ведь управляемость и скорость этих судов уступает каякам, байдаркам и пакрафтам. Зато большие надувные лодки не сильно теряют в управляемости, если жертва заберётся на палубу. Чем больше экипаж судна — тем проще: пока один или двое членов команды вытаскивают пострадавшего из воды, остальные занимаются управлением судном.

ПОЗИЦИОНИРОВАНИЕ

Правильное позиционирование на реке — одна из составляющих безопасного сплава и эффективных спасработ. Выбор правильного места для страховки с воды — 50% успеха.

Сходу

Правильное позиционирование при взаимной страховке в походной колонне — это выбор порядка движения и заранее обговорённый алгоритм действий в случае аварии: кто спасает людей, кто снаряжение, а кто просто не мешает.

За порогом

Для страховки с воды за порогом нужно выбрать подходящее улово:

- В нём должно быть удобно стоять продолжительное время, не расходуя силы на удержание.
- Из улова должен быть хороший обзор вверх по порогу, чтобы можно было заранее увидеть приближающихся жертв. Если обзор недостаточен, следует организовать коммуникацию при помощи свистков, раций или сигнальщика.
- Выход из улова на струю не должен представлять сложностей для спасателей.
- Участок ниже по течению должен быть пригоден для страховки.

Как спасатели попадут в подходящее улово — зависит от ситуации. Обычно первая лодка, прошедшая порог, становится на страховку снизу, однако иногда спасателям приходится отказаться от прохождения и обнести судно, чтобы обеспечить страховку товарищам.

Страховка с воды — это не только вылавливание и транспортировка пловцов на берег. Зачастую работа сейфети заключается в том, чтобы оказаться рядом и дать жертве нужные указания: «Держи весло! Гребь к правому берегу! Быстрее!»

ОБЩИЙ АЛГОРИТМ ДЕЙСТВИЙ ПРИ СТРАХОВКЕ С ВОДЫ

- Оцените участок вниз по течению и убедитесь, что он вам по силам.
- Всегда держите жертву в поле зрения.
- Привлеките внимание жертвы криком или свистом.
- Если жертва намного ниже по течению — её нужно догнать как можно быстрее, пока на это есть силы.

- Если жертва намного выше по течению, проще зайти в ближайшее удобное улово и подождать, чем грести против течения.
- Выходить из улова надо наперерез жертве, чтобы достигнуть её за минимальное количество гребков.
- Добрались до жертвы — помогите закрепиться на судне. Давайте жертве указания: «Отпусти свой каяк! Хватайся за корму! Гроби ногами!» или «Клади своё весло на раму! Выбирайся из воды! Садись на баллон!»
- Определите, куда везти жертву: на правый или левый берег, обратно на рафт или катамаран, с которого она выпала.
- Если везти надо на берег, выберите подходящее улово, грести туда.
- Командуйте жертве, что делать.
- Когда вы достигли улова, убедитесь, что жертва адекватна, полностью выбралась на берег и ни одна часть тела не находится в воде. Только после этого вы готовы к дальнейшим действиям.

КАЯК КАК СПАСАТЕЛЬНОЕ СУДНО

Каяк, оборудованный хорошим пилотом, имеет наибольшую свободу действий на реке: сложные траверсы, заходы в крохотные улова, высокая скорость перемещения, точность манёвра, возможность буфить и сохранять контроль после высоких сливов — всё это как нельзя лучше пригождается при спасательных работах.

Сейфети-каякинг — это профессия, требующая отличных навыков сплава, специальных знаний и умений. Далеко не каждый каякер может эффективно вести спасработы. Нередко переоценившие свои силы спасатели сами становятся жертвами и требуют спасения. Перед тем как погнаться за жертвой, убедитесь, что сплавной участок не представляет для вас сложности и вы знаете, что делать.

Чем быстрее и стабильнее лодка — тем лучше она подходит для спасательных работ. Идеальный каяк сейфети — это современный крикер или риверраннер большого размера. Вozить жертв на корме лодок для фристайла или игрового сплава — настоящее испытание духа и тела спасателя.

Подать нос, или T-Rescue

T-Rescue, или по-русски «подать нос», — это крайне эффективный приём сейфети-каякинга, применяющийся на простых участках рек в группах начинающих и продолжающих каякеров (Илл. 107). Как известно, лучшие спасработы — это те, которые

не понадобились. Если в группе есть участники, неуверенно владеющие эскимосским переворотом, а за порогами есть участки спокойной воды, то T-Rescue позволяет избежать лишних отстрелов. До начала сплава участники договариваются, что в случае переворота и нескольких безуспешных попыток сделать эскимосский переворот каякер не дергает петлю юбки, а вытягивает руки около бортов и ждёт. Сейфети-каякер подплывает перпендикулярно к перевернутому каяку (получившаяся фигура похожа на букву Т, отсюда и английское название приёма) и подаёт нос в руку жертве, та встаёт от каяка спасателя, и все радостно продолжают сплав.

Подать нос — простой и эффективный приём, требующий от жертвы умения не паниковать и задерживать дыхание, а от сейфети-каякера — внимательности и быстрого реагирования на переворот товарища.

Альтернативная техника помощи каякеру, плохо владеющему эскимосским переворотом, — Hand of God, или «Рука Бога». Об этом ниже.

Спасение адекватной жертвы

К вам приближается пловец, и его надо спасать. Алгоритм действий сейфети-каякера при спасении адекватной жертвы мало чем отличается от общего, изложенного выше. Обозначим особенности (Илл. 108).

- Гребите к жертве. Подайте корму прямо ей в руки. Если жертва оказалась у носа или борта — командуйте перебираться на корму. Иногда бывает полезно схватить её за лямку жилета и протаскать вдоль борта.
- Убедитесь, что жертва надёжно взялась за ручку. Проконтролируйте это визуально или крикните «Взялся?» и дождитесь ответа.
- Поздравляю, с этого момента ваш каяк теряет скорость, управляемость и способность нормально задавать крен.
- Мотивируйте жертву грести ногами и держаться вдоль длинной оси лодки. Иначе тащить на прицепе водный парус весом под восемьдесят килограммов будет очень тяжело.



107



108

БЫСТРОЕ СПАСЕНИЕ С ВОДЫ НА РЕКЕ ЧЕГЕМ



- Сразу набирайте скорость вниз по течению с небольшим углом в сторону нужного берега. Если у вас не будет скорости, водный парус-жертва потащит вас кормой вперед. Гребите что есть сил.
- Улово, в которое вы собираетесь доставить жертву, должно быть расположено гораздо ниже по течению.
- Лодка с жертвой на корме не буфит — учитывайте это при выборе линии движения.
- Если впереди показался участок, который вам не хотелось бы проходить с прицепом, — командуйте жертве отцепиться. После преодоления сложного участка спасработы начинаются сначала.
- Угол захода в улово с жертвой на корме должен быть гораздо острее по сравнению с обычным. Продолжайте грести после того, как ваш каяк пересёк сбойку струй, помните про прицеп.
- Командуйте жертве полностью выбраться на берег. Только после этого вы готовы к спасению уплывающих лодок и вёсел.

Домашнее задание:

На простом глубоком участке реки с несколькими уловами потренируйтесь подбирать и возить пловца на корме. Попробуйте делать это сходу, имитируя ситуацию отстрела в походной каноне, и из улова, имитируя страховку снизу порога.

Точка самоконтроля:

У вас получается добраться до жертвы за минимальное количество гребков, поймать её на корму и доставить в выбранное улово.

Спасение паникующей жертвы

Паникующие пловцы создают проблемы для сейфети-кайкеров. Они хватаются за весло, ручку на юбке, «челюсть» шлема-фулфейса и при некоторой удаче способны превратить в жертву даже самого матёрого спасателя.

Паникующий человек фонтанирует энергией, и нужно либо направить её в правильное русло, либо дожидаться, когда она иссякнет. Первый вариант наименее трудоёмкий, и стоит применить хитрость. Сейфети-кайкер занимает позицию носом к жертве, кормой к берегу, куда её нужно доставить, кричит: «Плыви сюда! Хватайся!» — и делает вид, что подаёт нос лодки. Когда пловец пытается за него схватиться, сейфети делает пару гребков назад. Фокус заключается в том, чтобы быть достаточно близко, чтобы жертва пыталась схватиться за нос,

но не давать это сделать, пока жертва паникует. Таким образом, пловец самостоятельно сойдёт со струи, истратит избыток сил с пользой, после этого его можно будет без риска для спасателя довести до берега.

Второй вариант: дождаться неподалёку, пока паникующая жертва выдохнется, подобрать и самостоятельно стащить со струи. Поскольку сил у нее уже не будет, придётся грести за двоих.

Очень важно сохранять зрительный контакт с паникующей жертвой. На несложных глубоких участках рек предпочтительно везти такую к берегу на носу: пловец хватается за переднюю ручку, убирает подбородок в сторону от носа и обхватывает каяк ногами (Илл. 109).



Домашнее задание:

На том же участке разыграйте сценарий спасения паникующей жертвы. Потренируйте перевозку пловца на носу.

Точка самоконтроля:

У жертвы не получается схватить вашу лодку за нос, и она самостоятельно сходит со струи. Вы успешно заходите в улова с жертвой на носу.

Бессознательные жертвы

Человек без сознания в воде — это уже не просто авария, а почти катастрофа, поскольку счёт идёт на секунды. Задача сейфети-каякера — доставить бессознательную жертву на берег как можно быстрее любой ценой. Поэтому появляется исключение из правила «Никогда не крепите жёстко и не обвязывайте верёвку вокруг жертвы или спасателя». Человека без сознания можно и нужно прицепить на трамвай за лямку жилета и тащить к берегу. В теории, как только сейфети-каякер наберёт скорость, поток перевернёт пассажира лицом вверх. На практике положение тела надо контролировать и при необходимости переворачивать на спину. Везти на трамвае бессознательное тело непросто. По ощущениям очень похоже на транспортировку залитой лодки. Догребли до берега — немедленно вытаскивайте жертву из воды и начинайте реанимационные мероприятия.

Домашнее задание:

На том же участке разыграйте сценарий спасения бессознательной жертвы. Вместо пристёгивания карабина к лямке жилета попросите пловца держать трамвай руками в районе плеча.

Точка самоконтроля:

Вы осознали, что везти на трамвае людей без сознания очень и очень непросто и впредь будете делать всё, чтобы предотвратить аварии со столь тяжёлыми последствиями.

УЖАСНОЕ ВИДЕО
ПРО СПАСЕНИЕ КАЯКЕРА
БЕЗ СОЗНАНИЯ.
ОТЛИЧНАЯ
ТРАНСПОРТИРОВКА,
СОМНИТЕЛЬНАЯ
ПЕРВАЯ ПОМОЩЬ.
ОДНАКО СРАБОТАЛО



Hand of God. «Рука Бога»

Самый экстремальный и бескомпромиссный негативный сценарий развития событий в группе каякеров — это человек без сознания, который остался в перевернутой лодке. Быстро выковырять его из каяка не получится, транспортировать к берегу также практически невозможно. Существует приём, который при определённых условиях позволяет решить эту задачу — Hand of God, или «Рука Бога» (Ann 110).

Если за препятствием, где произошла авария, спокойная вода или несложный участок, то:

- Подплывите к перевернутой лодке с товарищем. Расположите свой каяк борт к борту.
- Положите своё весло между вашими каяками.
- Ближней к лодке товарища рукой обхватите его каяк и дотянитесь до кокпита. Кокпит нужно схватить в районе талии жертвы. Если длины рук не хватает, дальней рукой надавите на борт перевернутой лодки, накрывая её.
- Схватили кокпит — всё готово к перевороту лодки бессознательного товарища на ровный киль. Дальней рукой давите в борт, ближней — тяните. Рывок должен быть достаточно резким. Можно попробовать раскачать лодку, чтобы использовать инерцию.
- Перевернули — действуйте по обстоятельствам: либо отстёгивайте юбку, выковыривайте жертву из каяка и везите до берега на трамвае, зацепив за лямку жилета, либо пристегните нос каяка и везите товарища в лодке.



При минимальном навыке «Рука Бога» делается легко и неприжуждённо, несмотря на размеры каяка и разницу в весе между спасателем и жертвой.

Hand of God подходит для страховки каякеров, неуверенно владеющих эскимосским переворотом, и является отличной альтернативой подаванию носа (T-Rescue), поскольку не требует от жертвы вообще никаких действий.

Домашнее задание:

В бассейне или на озере потренируйте приём «Рука Бога».

Точка самоконтроля:

Вы переворачиваете лодку с человеком внутри за минимальное время.

ОБУЧЕНИЕ ПРИЁМУ
HAND OF GOD



Спасение снаряжения

Во время работы в рафтинговых компаниях или коммерческих каяк-турах сейфети-каюкеру чаще приходится спасать вёсла и лодки, чем людей. Вылавливанием снаряжения можно заниматься, только когда спасены все жертвы. Если в воде оказалось множество плавущих предметов (например, каякер отстрелился и разобрался на три составные части), то сперва нужно спасать человека, затем весло, затем каяк. Весло в потоке плохо видно, и его легче потерять, а большую и яркую лодку будет проще найти где-нибудь на отмели ниже по течению.

На маленьких речках самый простой способ спасения весла — поймать его и выкинуть на берег. При этом неплохо запомнить ориентиры места, куда именно вы его выкинули. Это потом пригодится для воссоединения жертвы со своим снаряжением.

Если до берега относительно далеко, то можно положить пойманное весло на юбку и доплыть поближе к берегу. Если весло такого же разворота, как ваше, иногда получается сложить их вместе и погresti обоими.

На больших глубоких реках можно зацепить весло трамваем. Для этого он должен быть оборудован карабином с широким раскрытием защелки. Везти так весло очень просто, но этот приём таит опасность: оно может застрять в камнях и сейфети-каюкер повиснет на трамвае. Тогда придётся быстро расстёгивать самосброс и спасаться самому. Я бы не рекомендовал использовать трамвай для транспортировки вёсел начинающим и продолжающим каякерам.

Спасение запущенных каяков — наиболее трудоёмкая и потенциально опасная часть сейфети-каюкинга. Даже оборудованная полным комплектом ёмкостей непотопляемости залитая лодка представляет

собой торпеду весом больше сотни килограммов, обладающую огромной инерцией.

Наиболее безопасный для спасателя способ транспортировки залитого каяка — это попробовать затолкать его в улов, на камни или отмель. Можно толкать носом, можно — руками. Это долго, не всегда эффективно, зато наименее рискованно. Можно облегчить себе задачу, если предварительно перевернуть запущенный каяк на ровный киль.

Второй способ — зацепить залитый каяк на трамвай (быстрее) или использовать стропу-переворотку (медленнее). Алгоритм следующий:

- Убедитесь, что участок ниже по течению не представляет для вас сложности.
- Догребите до лодки (скорее всего, она будет перевернутой), займите положение борт к борту. Перевернутый каяк должен оказаться с той же стороны, с которой у вас находится трамвай. Схватитесь за кокпит у ближайшего борта и рывком переверните каяк на ровный киль. Для этого нужен определённый навык. Можно использовать прием «Рука Бога», но это немного медленнее.
- Зацепите карабин трамвая за носовую или кормовую ручку каяка. Если вы используете переворотку, перекиньте её через плечо, затем встегните карабин в ручку лодки.
- Набирайте скорость вниз по течению, иначе залитая лодка утащит вас в непредсказуемом направлении кормой вперёд. Будет непросто, нужны много сил и хорошая техника.



- Выберите **БОЛЬШОЕ** улово **НАМНОГО** ниже по течению. Туда должна поместиться вся конструкция длиной с ваш каяк + трамвай или переворотка + залитый каяк. Угол захода должен быть намного острее, чем обычно.
- Время от времени контролируйте положение каяка на прицепе. Если он перевернулся — снова поставьте его на ровный киль. Так его легче тащить к берегу.
- Пересекли сбойку струй — ускорьтесь, ведь вам нужно протаскать через сбойку ещё полторы сотни килограммов.
- Причалили к берегу — схватитесь за что-нибудь и ждите рывка. Иногда имеет смысл максимально быстро вылезти из лодки и надёжно закрепиться на берегу.
- Готово, вы спасли залитый каяк.

Спасение надувных лодок значительно проще, ведь они не набирают воду и всегда остаются на поверхности. Рафт, катамаран или байдарку можно затолкать носом или руками в улово, а можно взять на трамвай. Если он недостаточно длинный, его можно нарастить при помощи стропы-переворотки. Тащить на прицепе огромный рафт с парой клиентов значительно проще, чем залитый каяк.

Что может пойти не так?

- Вы вместе с залитой лодкой на корме приближаетесь к порогу, который вам бы не хотелось ехать. **СБРАСЫВАЙТЕ БАЛЛАСТ!** Дёргайте самосброс или снимайте с плеча переворотку.
- Лодка застряла в камнях, и вы повисли на струе. **СБРАСЫВАЙТЕ БАЛЛАСТ!**
- Лодка ушла в одну сторону от камня, а вы — в другую. **СБРАСЫВАЙТЕ БАЛЛАСТ!**
- Вы перевернулись, и у вас не получается встать. **СБРАСЫВАЙТЕ БАЛЛАСТ!**

ВАЖНО!

Ёмкости непотопляемости значительно облегчают спасение каяков. Убедитесь, что все лодки в вашей группе оборудованы полным комплектом. Предупредите беспечных каякеров, не потрудившихся обзавестись ёмкостями, что их лодки вы спасти не будете. Это помогает.

**ЖИЗНЬ
И ЗДОРОВЬЕ
СПАСАТЕЛЯ
ВАЖНЕЕ, ЧЕМ
СНАРЯЖЕНИЕ.
НЕ РИСКУЙТЕ
РАДИ ДОРОГИХ
ИГРУШЕК!**

Работа в паре

На продолжительных крутопадающих участках с маленькими уловами сейфети-каякеры работают в парах, страхуя подопечных и друг друга. Пока один подбирает на корму жертву или запущенную лодку, второй уезжает вниз по течению, выбирает подходящее место, вылезает на берег и ловит первого за нос, помогая удержаться в улове. Как и любые спасательные мероприятия, работа сейфети-каякеров в паре требует отличной коммуникации и командной работы.

Домашнее задание:

Разыграйте комплексный сценарий спасательных работ с несколькими жертвами и несколькими сейфети-каякерами.

Точка самоконтроля:

Вы спасли всех пловцов и всё снаряжение и при этом не переругались с напарником.

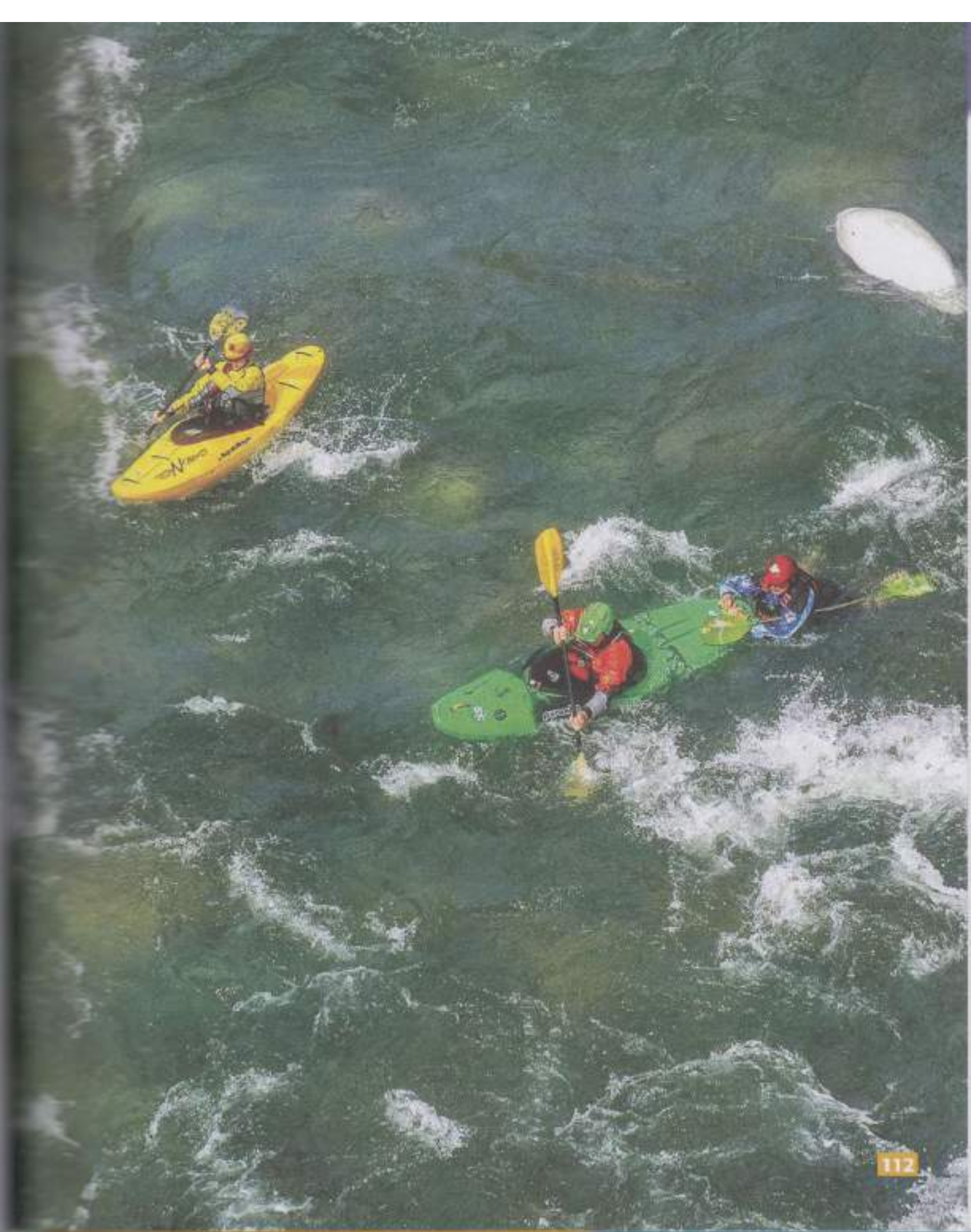
Частный случай: использование рафта как плавучей базы

В коммерческих каяк-турах на реках большого расхода (например, Катунь) или с непростой береговой обстановкой (например, Занскар) рафт нередко используется не только как грузовик с едой, пивом и подружками участников, но и как плавучая база. Сейфети-каякеры доставляют отстрелившихся жертв и их снаряжение на рафт, где они отливают лодки, собираются с духом и продолжают сплав.

Спасение с воды на каяке с точки зрения жертвы

Страхование с воды требует определённых навыков не только от спасателя, но и от спасаемого. Работа сейфети-каякеров сложна и опасна, не подвергайте их риску своими неумелыми действиями. Научитесь быть хорошей жертвой, которую будет легко и приятно спасать.

- Вы оказались в воде без возможности к самоспасению. Если рядом находится ваш перевёрнутый каяк — держитесь от него подальше. Можете оттолкнуться от него ногами. Постарайтесь не потерять весло, если оно не мешает вам оставаться на плаву. Займите защитную позицию самосплава.
- Сейфети-каякер привлечёт ваше внимание свистом или криком. Установите зрительный контакт.
- Если необходимо, перейдите в активную позицию самосплава и гребите к каякеру.



- Сейфети укажет вам, за что держаться. Если вы оказались у борта, перебирайтесь на корму (чаще всего) или на нос. **НЕ ХВАТАЙТЕ КАЯКЕРА ЗА СНАРЯЖЕНИЕ, ИНАЧЕ СПАСАТЬ ПРИДЁТСЯ ВАС ОБОИХ!**
- Если сейфети хочет везти вас на носу, схватитесь за переднюю ручку обеими руками, обхватите каяк ногами, уберите лицо в сторону от носа. Улыбайтесь каякеру. Отдышитесь.
- Если сейфети хочет везти вас на корме, хватайтесь обеими руками за самую заднюю ручку, если весло все ещё с вами, зажмите его под мышкой. Вытяните себя на корму таким образом, чтобы ваши руки оказались чуть ниже подбородка, в районе груди. Ваше тело должно быть точно на продольной оси лодки. Отдышитесь.
- Гребите ногами, чтобы они оставались на поверхности воды. Это облегчит работу сейфети и снизит риск травм о камни на дне.
- Выполняйте все указания сейфети-каякера. Если надо отпустить ручку — сделайте это. Сейфети подберёт вас чуть позже. То же самое, если каякер перевернулся.
- Когда сейфети-каякер доставил вас к берегу (или обратно на рафт или катамаран) — полностью выбирайтесь из воды. Только после этого можно расслабиться и перевести дух.

Домашнее задание:

Пока ваши товарищи будут отрабатывать роль сейфети-каякера, потренируйтесь быть жертвой. Затем поменяйтесь, чтобы понять, насколько непросто возить пассажира на корме или носу лодки.

Точка самоконтроля:

Сейфети-каякеры не прочь подвезти вас до берега в любой ситуации.

БАЙДАРКА И ПАКРАФТ КАК СПАСАТЕЛЬНЫЕ СУДА

Для страховки с воды пакрафт используется так же, как каяк, но вместо кормовой или носовой ручки жертва держится за леер. Надувная байдарка позволяет вытащить жертву из воды прямо на палубу и усадить между гребцами.

Спасение снаряжения также аналогично действиям сейфети-каякера: можно заталкивать аварийное судно в улову носом или руками, а можно зацепить на трамвай и довести до берега. Транспортировка на трамвае надувных лодок существенно легче, чем перевозка залитых водой пластиковых каяков.

КАТАМАРАН И РАФТ КАК СПАСАТЕЛЬНЫЕ СУДА

Большие многоместные надувные суда не имеют такой свободы перемещения по реке, как каяки, однако они имеют три существенных плюса по сравнению с пластиковыми лодками:

- + Рафт и катамаран максимально стабильные суда. На относительно несложной воде экипажу не нужно прикладывать усилий, чтобы не перевернуться.
- + Пока одна часть команды помогает жертве выбраться из воды, другая может контролировать курс.
- + Жертва на борту лишь незначительно влияет на управляемость судна.

Участвуя в спасработках, экипаж рафта или катамарана подвергает себя значительно меньшему риску, чем сейфети-кайкер. Тем не менее успех спасательных работ напрямую зависит только от квалификации спасателей.

Спасение адекватной жертвы

К общему алгоритму спасения с воды нужно добавить совсем немного. Наиболее ответственная часть спасения — максимально быстро догresti до жертвы. Естественно, это требует отличных навыков сплава и командной работы, которые надо тренировать и поддерживать.

Экипажу страхующего катамарана надо поймать жертву между баллонами и мотивировать вылезти на раму как можно быстрее. Если есть возможность, члены экипажа помогают пловцу вылезти из воды (Илл. 113).

Если поймать спасаемого между баллонами не получается, можно протянуть пловцу весло тэшкой вперёд, подтянуть к борту и мотивировать перебираться в периметр, хватаясь за леер или ручки.

Спасение с рафта ещё проще. Нужно догresti до жертвы, протянуть весло, подтянуть пловца к борту, чтобы он схватился за леер. Залезть в рафт — задача трудоемкая, и не всякая жертва в состоянии с ней справиться после долгого заплыва. Ближайший член экипажа должен положить своё весло, забрать весло жертвы, упереться коленями в баллон, схватить спасаемого за лямки жилета и рывком затащить в рафт (Илл. 114). Если сил спасателя не хватает, можно сперва притопить жертву, чтобы воспользоваться выталкивающей силой жилета.

Пока один или двое членов экипажа помогают жертве, остальные контролируют курс судна. Чем больше команда — тем проще это сделать.



113



Для спасения и на рафте, и на катамаране очень важно минимизировать время между тем, как жертва схватится за раму или леер, и тем, как она полностью выберется на палубу. Повисший на судне пловец представляет собой водный парус и сильно снижает управляемость. Задача спасательного экипажа — вытащить жертву из реки как можно быстрее. После этого самая сложная часть спасения окажется позади.

Лишний пассажир не сильно повлияет на управляемость. Везите его к берегу или на тот рафт или катамаран, откуда он выпал.

Домашнее задание:

На несложном глубоком участке текущей воды отработайте спасение с воды.

Точка самоконтроля:

Вы достигаете жертвы и вытаскиваете её на судно за минимальное время.

Паникующие жертвы

Спасение неадекватных жертв мало чем отличается от представленного выше. Дождитесь, пока она израсходует избыток сил, вытащите на судно, займите каким-нибудь «важным» заданием или выделите одного члена экипажа, который будет следить, чтобы жертва не создала новых проблем.

Бессознательные жертвы

Чтобы вытащить на рафт человека без сознания, могут потребоваться усилия двух и более членов экипажа. Это несложно, ведь участники могут свободно перемещаться по судну.

С катамаранами сложнее. Для этого типа судна не существует единого алгоритма спасения бессознательной жертвы. Очевидно одно: жертву нужно поймать между баллонами, затем, возможно, одному или двум членам экипажа придётся вылезти из упоров, чтобы затащить её на палубу.

Домашнее задание:

Разыграйте сценарий спасения бессознательной жертвы. Найдите подходящий именно для вашей команды способ.

Спасение снаряжения

Вылавливание всякой мелочи типа вёсел не представляет какой-либо трудности, спасать большие предметы гораздо интереснее.

Если на аварийном судне осталась хотя бы пара адекватных людей, нужно стимулировать их к самоспасению: «Держите весла! Садитесь на баллоны! Гребите к берегу вон в то улово!» Таким образом жертвы окажутся в безопасности гораздо быстрее, чем если спасательный катамаран или рафт будет толкать аварийное судно к берегу.

Поскольку пристегнуть пустой рафт или катамаран на трамвай не получится, остаётся только заталкивать его в улово. Это долго и не всегда эффективно.

При страховке катамарана катамараном можно загнать нос одного из баллонов в периметр аварийного судна и получить таким образом больше контроля над ним (Илл. 115).

Пара альтернативных вариантов для спокойных участков реки. Первый: буксировать аварийное судно за чалку. Второй: пересадить на перевёрнутый катамаран или рафт часть спасательного экипажа, поставить его на ровный киль и отправиться к берегу в штатном режиме, но с сокращённым вдвое экипажем.

Спасение залитых каяков — непростое дело, поскольку аварийное судно приходится вытаскивать на палубу. Нет никакой специальной техники, нужно просто очень много физических сил, чтобы вытащить лодку, полную воды. Это одна из причин, почему страховка каяков катамаранами или рафтами малоэффективна.



115

Домашнее задание:

На несложном участке реки попробуйте затолкать перевёрнутое судно в улово при помощи рафта или катамарана.

Точка самоконтроля:

Вы убедились, что это не просто.

Действия жертвы

Спасение катамараном:

- Вы оказались в воде без возможности к самоспасению. Постарайтесь не потерять весло, если оно не мешает вам оставаться на плаву. Займите защитную позицию самосплава.

- Страхочный экипаж привлечёт ваше внимание свистом или криком. Установите зрительный контакт.
- Если необходимо, перейдите в активную позицию самосплава и гребите к катамарану. Постарайтесь угодить между баллонами.
- Если вы оказались с внешней стороны баллона, хватайтесь за леер или ручки, перебирайтесь в периметр. Выбраться на катамаран снаружи, конечно, можно, но это требует некоторой техники и серьёзной физической подготовки.
- Положите своё весло на палубу или отдайте в руки спасателю.
- Возьмитесь за поперечины как за брусья и вылезьте из воды. Действуйте быстро. Пока вы находитесь в воде, ваше тело является водным парусом и мешает управлять катамараном.
- Расположитесь на катамаране так, чтобы не мешать гребле и не выпасть за борт. Держите своё весло. Помогайте другим спасаемым вылезти на кат, подбирайте плавающее снаряжение.
- Когда спасательный катамаран доставил вас к берегу (или обратно на рафт или катамаран) — полностью выбирайтесь из воды. Только после этого можно расслабиться и перевести дух. Во время чалки на сложном участке приготовьтесь первым спрыгнуть на берег и помочь зачалить катамаран при необходимости и возможности.

Действия жертвы при спасении рафтом достаточно очевидны: схватиться за леер, закинуть весло в рафт, сделать выход силой и оказаться внутри лодки. Более подробно смотри раздел про самоспасение (с. 109) и главу про переворот рафта на ровный киль (с. 111).

Домашнее задание:

Отработайте спасение катамараном и рафтом в качестве жертвы.

Точка самоконтроля:

Вы легко и быстро вылезаете из воды на спасательное судно.

*Спасибо Егору Воскобойникову и Сергею Суслову
за помощь в написании этой главы.*

Я уверен, что все слышали про такой метод страховки, но мало кто использовал его в реальной ситуации, потому что абсолютное большинство каякеров, рафтеров и водных туристов просто не знают, как это делать правильно (Илл. 116).

Метод страховки живцом требует самой высокой квалификации спасателей и связан с серьёзными потенциальными рисками. Поэтому живец должен применяться только тогда, когда другие способы неэффективны.

ПРЫГАЙ ЖИВЦОМ!

КОГДА СТОИТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ СТРАХОВКУ ЖИВЦОМ?

Тогда, когда жертва не сможет принять участие в собственном спасении. Живцы спасают:

- Людей без сознания и с серьёзными травмами.
- Пловцов, застрявших в кипящих котлах или плохих уловах.
- На очень коротких участках быстрого течения между двумя сложными и опасными порогами, когда у жертвы не хватит времени, чтобы сориентироваться и адекватно взаимодействовать со страховкой.
- Жертв, повисших на завале или застрявших в камнях на дне реки.

Также живец может использоваться для перемещения бессознательных или травмированных людей с берега на берег и выковыривания снаряжения из неприятных мест.

КАК ЭТО ДЕЛАЕТСЯ?

Страховка живцом — **ЭТО ВСЕГДА РАБОТА МИНИМУМ ДВУХ, А ЛУЧШЕ ТРЁХ ЧЕЛОВЕК.** Первый — пристёгнутый к морковке спасатель, который прыгает в воду за жертвой (собственно живец), второй — тот, кто держит холстой конец верёвки на берегу, третий держит второго за лямки жилета, страхуя от сползания в воду при чрезмерной нагрузке. Если третьего участника команды нет, но есть риск сползания в воду, можно сделать точку крепления



116

на берегу при помощи стропы-переворотки или ещё одной морковки и пристегнуться к ней трамваем.

Помните правило **«НИКОГДА НЕ КРЕПИТЕ ЖЁСТКО И НЕ ОБВЯЗЫВАЙТЕ ВЕРЁВКУ ВОКРУГ ЖЕРТВЫ ИЛИ СПАСАТЕЛЯ»?** Именно для того, чтобы безопасно закрепить верёвку в случае, если предстоит поработать живцом, **ЖИЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБОРУДОВАН СТРОПОЙ-САМОСВРОСОМ.** Если что-то пойдёт не так, останется возможность освободиться от морковки, расстегнув пластиковую баклю. Если спасатель не имеет жилета со стропой-самосбросом, он не может быть живцом, его место на берегу в команде держащих холостой конец верёвки.

Также потребуется спасательный конец достаточной длины.

Страховка живцом имеет очень маленький радиус действия — до восьми метров, а это меньше, чем у спасательного конца. Спасатель должен добраться до жертвы за минимальное количество движений. В идеале: прыгнул — схватил. Хуже, если после прыжка до жертвы придётся сделать три-пять гребков. Рассчитать траектории движения и скорости спасателя и жертвы на более длинной дистанции практически невозможно, и страховка живцом становится неэффективной.

АЛГОРИТМ ДЕЙСТВИЯ СПАСАТЕЛЬНОЙ КОМАНДЫ

- Живец выбирает место для страховки над кипящим котлом, между двумя опасными порогами или после опасного слива, где жертва может получить травму. Точка прыжка должна быть расположена максимально близко к уровню воды. Полёт живца с пятиметровой скалы, скорее всего, приведёт к встрече с дном и появлению новой жертвы. Живец должен убедиться, что ниже по течению нет ничего опасного, но есть возможность выбраться на берег.
- Береговая команда (один, а лучше два человека) выбирает безопасное место на берегу, где можно упереться ногами и сесть в случае необходимости.
- Если у живца есть трамвай — он встёгивает его в петлю для карабина на морковке. Если нет — береговая команда крепит карабин спасконца непосредственно за стропу-самосброс на спине живца.
- Далее живец встряхивает всю верёвку из мешка морковки, отмеряет примерно столько, сколько может потребоваться, чтобы добраться до жертвы, собирает кольцами и держит в руке, которая расположена ниже по течению.

- Первый участник береговой команды оборачивает верёвку вокруг пояса и держит перед собой. **ПРИ СТРАХОВКЕ ЖИВЦОМ НЕЛЬЗЯ ПРИВЯЗЫВАТЬ МОРКОВКУ НА БЕРЕГУ!** Второй участник береговой команды берётся за лямки жилета первого и подстраховывает его. Только после этого живец готов прыгать.
- Попробуйте установить контакт с жертвой. Если она не отвечает или даёт понять, что всё плохо, пришло ваше время!
- Живец прыгает за жертвой так же, как при заходе в воду: максимально вперёд, чтобы тело при касании воды было плоским и минимально погрузилось в воду. В момент прыжка спасатель выкидывает петли верёвки в сторону от себя вниз по течению, чтобы не запутаться в них. Если жертва близко — прыгайте прямо на неё, если далеко — максимально быстро плывите к ней. Хватайте за что угодно, но после сразу перецепляйтесь за лямки жилета. Надёжно взяли за лямки — дайте знать береговой команде. Крикните: «Контакт!»
- Поток перевернёт живца на спину и развернёт ногами вниз по течению. Если жертва плыла вниз лицом, переверните и её (Илл. 112).
- После команды «Контакт!» береговая команда должна подготовиться к рывку. Затем нужно либо подтягивать живца и жертву, либо, наоборот, стравливать, чтобы доставить их в максимально удобное место рядом с берегом.
- Береговая команда достаёт из воды жертву, затем живца.



**СПАСЕНИЕ ЖИВЦОМ
ИЗ КОТЛА НА РЕКЕ
БЖУЖА**



Пловцы без сознания всегда появляются в реке без предупреждения. Поэтому очень часто страховка живцом ситуативна. Вы стояли на берегу с морковкой, но внезапно всё пошло не так и нужно доставать из реки человека без сознания. Действовать надо быстро и точно. Это возможно, только если отработать спасение живцом заранее всей командой. Командное взаимодействие — это ключ к эффективному и безопасному спасению живцом.

Домашнее задание:

На участке реки с течением отработайте спасение жертвы живцом.

Точка самоконтроля:

Жертва спасена за минимальное количество гребков, живец и береговая команда понимают друг друга без слов.

ЧТО МОЖЕТ ПОЙТИ НЕ ТАК?

Опасность представляет ситуация, когда морковка зацепилась за что-либо в русле и спасатель с жертвой зависли на струе. В этом случае живец должен расстегнуть стропу-самосброс и спастись самостоятельно. Жизненно важно иметь возможность легко и быстро освободиться от верёвки. Именно поэтому на живце должен быть надет жилет со стропой-самосбросом. Что делать с жертвой после отстёгивания — зависит от ситуации. Если ниже по течению ждёт ещё один пост страховки с морковкой или спасательное судно, стоит оставаться вместе, если самосплав с потерпевшим становится слишком опасным для спасателя — действуем по правилу **«ТЫ → КОМАНДА → ЖЕРТВА»**.

Если у живца что-то пошло не так с самосбросом, спасатели на берегу должны отпустить верёвку.

ИДИ ЗА ПОМОЩЬЮ.
ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ
С ЭКСТРЕННЫМИ
СЛУЖБАМИ

Если ситуация дошла до того, что своими силами вы не справляетесь, — время обращаться в экстренные службы. Очень важно понимать, что в любой стране мира рассчитывать на оперативную помощь на сплаве от спасателей, пожарных, МЧС, полиции, медиков нельзя. Даже самая квалифицированная и прекрасно оснащённая спасательная служба в условиях

отличной транспортной доступности прибудет по вашему вызову не менее чем через час. Ну а если речь идёт о спасении в условиях экспедиционного сплава, то помощи придётся ждать несколько дней. Тем не менее экстренные службы оказываются незаменимыми, если нужна медицинская помощь, эвакуация или масштабный поиск пострадавших. Отправляясь на сплав, вы ни в коем случае не должны полагаться на помощь извне, но должны быть готовы при необходимости запросить её и взаимодействовать со спасательными службами.

СТРАХОВКА

Помощь экстренных служб — услуга дорогостоящая. Час работы вертолёта стоит тысячи долларов, а хирургическая операция — десятки тысяч. Если внезапно потребуются экстренная эвакуация, будет поздно собирать по родственникам и знакомым многозначную сумму денег. Именно для этого до путешествия нужно застраховаться от возможных неприятностей.

Страховой полис обязан покрывать все возможные риски вашего путешествия. Собрались на реку — страхуйтесь от рисков водного туризма, рафтинга или каякинга, отправляетесь в непролазную глушь — убедитесь, что страховая компания покроет эвакуацию вертолѐтом, маршрут включает пешую заброску или выброску через несколько категорийных перевалов — в полисе должен быть указан альпинизм. Не экономьте на покрытии медицинских расходов, особенно если путешествуете в странах Европы или США.

К сожалению, в России рынок страховых услуг находится в зачаточном состоянии. Найти компанию, которая оформит полис, покрывающий риски сплава по бурным рекам, и без лишних проволочек выполнит свои обязательства, очень и очень непросто. Перед покупкой полиса выясните, с каким ассистансом (организацией, которая непосредственно взаимодействует с клиентом и экстренными службами на месте при наступлении страхового случая) работает страховая компания в том регионе, куда вы собираетесь, почитайте отзывы. Важно понимать, что большинство российских страховых компаний заботятся о выручке, а не о своих клиентах.

Более надёжный вариант — оформить полис в зарубежной компании, специализирующейся на страховании экстремалов. Минус — при наступлении страхового случая общаться с компанией придётся по-английски.

Зарегистрируйтесь в МЧС перед походом на территории России. Для этого достаточно сделать один звонок или отправить одно электронное письмо. Как показывает практика, МЧС гораздо быстрее и охотнее приходит на помощь зарегистрированным группам.

СРЕДСТВО СВЯЗИ

Для взаимодействия со спасательными службами не обойтись без средства связи с внешним миром. Я уже писал про это в разделе про групповое страховочное снаряжение (с. 93).

КООРДИНАТОР

Общение со страховой компанией и экстренными службами — сложный, долгий и неприятный процесс. Этим практически



118

невозможно заниматься, когда дело дошло до аварии, последствия которой группа не в состоянии ликвидировать самостоятельно, когда заряд батареи и деньги на спутниковом телефоне тратятся с каждой секундой. Перед сложным путешествием в дикий регион планеты найдите человека, который будет находиться всегда на связи и готов в случае необходимости свернуть ради вас горы. Снабдите его всеми контактами (страховая компания, местные экстренные службы, родственники и пр.), копиями нужных документов и договоритесь о сеансах связи. В экстренном случае вам нужно будет только передать ему необходимый минимум информации (что случилось, где вы находитесь, какая помощь вам требуется, когда вы свяжетесь в следующий раз), а дальше уже работа координатора. Этот человек внезапно может стать самым важным членом вашей группы, хотя и будет находиться в сотнях километров от вас.

ВОПРОСЫ ЭКСТРЕННЫХ СЛУЖБ

Операторы колл-центров спасательных служб во всём мире работают примерно по одному алгоритму и задают одинаковые вопросы. Перед тем как сделать звонок, убедитесь, что у вас уже готовы ответы.

- Кто вы? Представьтесь.
- Точное расположение. В случае путешествий по рекам идеально работают координаты, ведь в любом смартфоне есть GPS-приёмник.
- Что случилось? Что делаете? Не вдаваясь в лишние подробности, опишите ситуацию.
- Опасности. Угрожает ли что-либо пострадавшему (остановка дыхания, сильное кровотечение, серьёзные травмы) и команде (внезапный паводок, камнепад и т. д.).
- Доступ — кратчайший путь, по которому спасатели смогут добраться до пострадавшего. Есть ли рядом дороги, мосты, тропы, ровная площадка для вертолётки. Если есть возможность — организуйте встречу.
- Количество пострадавших.
- Какие экстренные службы необходимы?

Порядок вопросов может меняться от страны к стране, но общая структура разговора остаётся неизменной.

МНОЖЕСТВО ПОСТРАДАВШИХ

Ситуаций, когда спасать надо сразу несколько человек, нужно избегать любыми способами. Ключевыми факторами для этого являются проработка маршрута, осмотр ключевых препятствий, порядок движения на сплаве и во время прохождения порогов. В случае аварии сплав прекращается, чтобы не увеличивать количество жертв, и начинаются спасработы (Илл. 119). Тем не менее даже при соблюдении правил нередко возникают ситуации, когда помощь требуется нескольким пострадавшим. Чаще всего это перевороты многоместных судов: рафтов и катамаранов. Расставляя страховку перед прохождением порога, нужно рассчитывать на самый неблагоприятный вариант развития событий. Например, если перевернется катамаран-четвёрка, то спасать придётся четверых. Вам нужно распределить ресурсы так, чтобы вытащить из воды всех жертв: четыре человека со спасконцами или два плюс два страховочных судна за порогом. Договоритесь о порядке действий в случае аварии. Если ресурсов не хватает, то это серьёзный повод задуматься над целесообразностью прохождения.

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ ПОСЧИТАЙТЕ ЖЕРТВ. Количество зашедших в порог должно совпасть с количеством спасённых. Очень много трагических инцидентов произошло из-за того, что спасатели кого-то просто забыли.

Ключевой аспект спасения при множестве жертв — коммуникация внутри спасательной команды и с пострадавшими. **СПАСРАБОТЫ — ЭТО КОМАНДНЫЙ ВИД СПОРТА.** В одну жертву должен лететь только один спасконец, одного пострадавшего ловит только один живец. Если порядок спасения не был обговорен заранее, скоординируйте действия спасателей, крикнув: «Я беру первого! Ты, Петя, спасаешь второго! Вася и Боря, ловите с воды третьего!» Практика показывает, что руководит спасательными работами не обязательно самый опытный участник, а тот, кто первый сориентировался в ситуации и не побоялся взять на себя ответственность.

Если вы оказались в ситуации, когда не хватает ресурсов (количество жертв превышает количество спасателей), появляется необходимость сортировки пострадавших и выставления приоритетов при спасении. Порядок оказания помощи такой:

- **Жертвы без сознания.** Их нужно спасать в первую очередь, поскольку каждая лишняя секунда в воде для них чревата необратимыми последствиями.
- **Травмированные жертвы** — ваш второй приоритет. Без своевременной помощи со стороны для них всё может кончиться плохо.



119

- **Адекватные жертвы.** В ситуации нехватки ресурсов нужно мотивировать таких людей к самоспасению, а в дальнейшем привлекать их к спасработам.
- **Паникующие жертвы** создают проблемы и будут мешать вести спасработы, поэтому спасать их надо, когда остальные пострадавшие уже в безопасности.
- **Снаряжение** — ваш последний приоритет.

Домашнее задание:

На несложном, безопасном участке реки разыграйте несколько сценариев со множеством жертв в разном состоянии. Например, трое спасателей на берегу с марками, четверо пострадавших в воде. Или два из трёх катмаранов перевернулись, и экипаж расплылся кто куда. В группе каякеров одновременно отстрелилось несколько человек. И так далее.

Точка самоконтроля:

Вы отработали взаимодействие внутри спасательной команды и успешно решаете сложные задачи со множеством пострадавших.

БРОДЫ

Умение пересечь реку вброд крайне полезно на просмотрах и обносах порогов, когда приходится переправляться через впадающие ручьи или протоки. Но этот навык является по-настоящему необходимым во время спасательных работ, когда брод — единственный

способ добраться до жертвы или организовать транспортировку в безопасное место.

Существует множество подходящих для разных условий техник пересечения реки вброд в одиночку и группой.

Перед тем как переходить водную преграду, необходимо оценить несколько её характеристик:

- **Глубина** — основной фактор, ограничивающий возможность пересечения реки.
- **Скорость потока** — очевидная опасность при пересечении реки. Достаточно быстрый поток может сбить с ног даже на глубине по колено.
- **Характер русла** — на скользком гладком дне можно поскользнуться, а заваленное крупными камнями, брёвнами и антропогенным мусором русло представляет серьёзную опасность переломать ноги.

ПЕРЕСЕЧЕНИЕ РЕКИ В ОДИНОЧКУ

Брод в одиночку — мероприятие более рискованное, чем пересечение реки в группе, поэтому рекомендуется только квалифицированным спасателям или на участках с небольшой глубиной и скоростью течения (Илл. 120).

Для брода потребуется что-то, чтобы прощупывать дно. Идеально подходит катамаранное весло. Держать его надо за лопасть тэшкой вниз. Весла для каякинга подходят хуже, поскольку лопасть в воде сильно парусит. Подойдёт любая достаточно длинная и прочная палка.

Двигаться надо лицом вверх по течению, смещаясь вбок. Сперва прощупываем дно там, куда собираемся сделать шаг, чтобы убедиться, что это безопасно, затем упираем весло или палку перед собой, используя её как третью точку опоры, затем делаем шаг. Не перекидывайте ноги. Если движетесь влево — шаг левой ногой, затем подшаг правой, если вправо — шаг правой, подшаг левой.



ПЕРЕСЕЧЕНИЕ РЕКИ ГРУППОЙ

В составе команды можно пересекать более глубокие и быстрые реки, чем в одиночку. Существует несколько способов:

Колонна. Этот способ подходит для команды не более чем из трёх человек. Ведущий использует палку или весло, следующий участник держит первого за лямки жилета и упирается локтями в спину, третий так же держит второго. Колонна ориентирована лицом вверх по течению и перемещается вбок, как и при бросе в одиночку (Илл. 121). Преимущество брода таким способом состоит в том, что первый человек в колонне создаёт своим телом улов для остальных. Все участники помогают друг другу держать равновесие.

Задача ведущего — прощупывать дно палкой или веслом для всех участников брода и руководить продвижением: «Пошли влево!», «Пошли вперёд!» или «Стоп!»

Колонна — идеальный способ, если через реку надо перевести адекватную жертву или не вполне подготовленного участника группы. Достаточно проинструктировать его и поставить посередине колонны.





122



123

переходит реку лицом к берегу, боком к потоку, взявшись за плечи, весло или длинную палку. Поскольку такая конструкция менее стабильна и прощупывать дно не получится, стенка подходит только для участков с несильным течением и ровным руслом без ям или камней.

Свинья. Наиболее стабильная формация для трёх и более человек. Ведущий также прощупывает дно палкой или веслом. За его спиной плечом к плечу стоят два человека и держат его за лямки жилета. Если народу много, свинью можно нарастить, добавив сзади ещё двоих или четверых человек (Илл. 122).

Свинья идеально подходит для транспортировки пострадавшего, который не в состоянии идти сам. Жертва лежит в воде на спине головой вверх по течению, а двое спасателей сразу за ведущим держат её за лямки жилета. В случае необходимости использовать носилки или акью (травма спины или таза) свинья наращивается до необходимой длины и все спасатели, кроме ведущего, одной рукой держат лямку жилета впереди стоящего товарища, другой — носилки (Илл. 123).

СОВЕТЫ ДЛЯ ПЕРЕХОДА РЕКИ ВБРОД

- Выбор формации зависит от задачи, глубины, скорости потока, характера русла и количества людей в группе.
- Чем больше ног в вашей конструкции — тем более она устойчива.
- Чем больше людей в формации, тем ниже скорость, но выше устойчивость.

- Не идите в ногу. Если все сделают шаг одновременно, формация рассыпется.
- Если вы падаете — приготовьтесь к самосплаву.
- Всегда учитывайте риск застревания ног в камнях на дне.

Домашнее задание:

Потренируйтесь ходить аброд разными способами на неглубоком участке с несильным течением.

Точка самоконтроля:

Пересечение реки по пояс глубиной не вызывает у вас сложностей.

Не страшно само падение, страшна резкая остановка внизу.

Бэйсджамперская мудрость

ЗАСТРЕВАНИЯ

Как я уже писал, не так страшно далеко уплыть, как страшно где-то застрять. Небольшие реки с приличным уклоном и замусоренным камнями руслом представляют гораздо большую опасность, чем огромные потоки с циклопическими бочками и волнами, потому что вероятность застрять при самосплаве гораздо выше. На таких реках надо быть особенно внимательным. Организация American Whitewater собрала статистику по авариям на бурной воде, приведшим к гибели, и сделала парадоксальный, на первый взгляд, вывод: люди в жилетах тонут не там, где глубоко, они тонут там, где мелко.

Любое застревание жертвы на реке — уже не авария, а почти катастрофа. Подобных ситуаций надо избегать любой ценой.

Застревание ног в камнях (Илл. 124)

Стопа расклинивается между камнями, поток прижимает жертву ко дну, не давая дышать. Такая ужасная ситуация, как правило, случается, когда пловец пытается встать на течении. Во время самосплава помните правило: **НИКОГДА НЕ ПЫТАЙТЕСЬ ВСТАТЬ НА НОГИ В БУРНОМ ПОТОКЕ, ЕСЛИ ОН ГЛУБЖЕ, ЧЕМ ПО КОЛЕНУ.**

124



Завалы и сифоны. Несмотря на все усилия, жертве не удалось избежать попадания под брёвна или в подводную полость между камнями. Такие ситуации осложняются тем, что жертву может быть не видно, и задача поиска и организации доступа может оказаться нерешаемой.

Опасность быть зажатым судном. Во время самосплава существует опасность оказаться зажатым между собственной лодкой и камнем или бревном в русле реки. Именно поэтому каякеры после отстрела должны держаться подальше от своего судна, а катамаранщики и рафтеры должны выбираться на перевёрнутое судно как можно быстрее или, если нужно, держаться от него подальше.

Запины. Слово образовано от английского глагола to pin — пригвоздить. Запиниться — значит расклинить свою лодку в камнях или завале так, что из неё невозможно выбраться. Каякеры встречаются с такой ситуацией гораздо чаще остальных из-за жёсткого корпуса лодки и плотной посадки. Например, при прохождении отвесного маловодного слива был пропущен буфовый гребок, нос лодки упёрся в дно внизу дропа, корма — в верхний урез. Падающий поток прижал каякера к деке и не даёт выбраться из лодки.

Запин на надувном судне может произойти, если угодить, например, под низковисящее дерево.

Все эти ситуации объединяют две вещи: неспособность пострадавшего принять участие в собственном спасении и крайняя степень нестабильности. Если лицо жертвы находится под водой — счёт идёт на секунды. Если голова всё ещё на поверхности, но пострадавшему приходится прикладывать значительные усилия, чтобы дышать, то очень скоро силы кончатся. **В СЛУЧАЕ ЗАСТРЕВАНИЯ ДЕЙСТВОВАТЬ НУЖНО БЫСТРО.**

FAST AND DIRTY. БЫСТРО И ГРУБО

Время — ключевой фактор успеха спасательных работ при застревании жертвы в потоке. Наиболее безопасные для спасательной команды методы не годятся, поскольку не позволяют быстро добраться до пострадавшего и стабилизировать ситуацию. Спасатели должны выбрать наиболее быстрый способ, предварительно оценив все риски и собственные силы. На практике это означает, что действовать приходится быстро и грубо.

В случае попадания в завал или сифон есть шанс, что до жертвы можно добраться по брёвнам или камням. Если пострадавший

полностью скрылся под камнями или брёвнами, уже ничего не поделаешь.

При застревании ногами в камнях на дне в зависимости от условий до пострадавшего можно дойти вброд, доплыть или прыгнуть живцом. В любом случае жизненно важно не попасть в тот же капкан, что и жертва, а это значит, что подбираться к ней нужно не с той стороны, откуда она попала в ловушку. Если пострадавший застрял в камнях, приплыв сверху по течению, то организовывать доступ нужно снизу или сбоку.

Следующий этап спасработ — стабилизация. Спасателю нужно вытянуть голову жертвы из воды любой ценой. Хватаем жертву за лямки жилета или за что получится, упираемся понадежнее и с помощью грубой физической силы вытаскиваем её из воды. Если для этого придётся нанести жертве травмы — не беда. Гораздо лучше разбираться с человеком со сломанной ногой, чем с утопленником. Если ситуация достаточно стабильна, то лишний раз травмировать человека совсем не обязательно, ведь у спасателей есть время, чтобы найти более элегантное решение проблемы.

Если вытянуть жертву руками из-под воды не получается, можно пристегнуть к ней верёвку и вытянуть её при помощи нескольких человек. Лучше, конечно, пристегнуть спасконец к самосбросу жертвы, но если у неё нет возможности дышать, сойдёт и лямка жилета. Это ещё одно исключение из правила «Не крепи жёстко верёвку к спасателю и спасаемому».

Следующий этап — транспортировка. Скорее всего, жертва будет не в состоянии добраться до берега самостоятельно. Если она может ходить и участок реки неглубокий, можно перевести её вброд, если нет — ближайший к ней спасатель становится живцом и перечаливает её на берег, держа за лямки жилета (Илл. 125).

Быстрые и грубые методы создают значительный риск для спасателя. Подстрахуйте жертву и спасателя ниже по течению, выставив человека со спасконцом или страхующее судно. Это ваш запасной план, если спасработы пойдут не по плану.

Пара примеров из отечественного каякинга:

Карелия, невысокий антропогенный дрон. Известно, что в сливе находится плита, под которой есть полость. Чистая линия проходит в стороне от этого места. Однако один каякер все-таки загоняет нос своей лодки под плиту и застревает под потоком воды. Отжимаясь от плиты, каякер



125



может дышать, но с каждым отжиманием сил всё меньше. Гид забрался на плиту и выдернул пострадавшего из лодки. В итоге каякер отделался разрывами связок ног.

На реке Шавла девочка вылезла из лодки и оказалась под завалом. Другим удалось зацепить её карабином за лямку жилета. Десять крепких парней вытаскивали её из завала восемь минут. Были проведены успешные реанимационные мероприятия, жертву эвакуировали в больницу на вертолёте. Всё кончилось хорошо.

Домашнее задание:

Найдите подходящий камень посередине русла на несложном участке реки. Пусть кто-то изобразит на нём бессознательную застрявшую жертву. Попробуйте разные способы организации доступа: вброд, вплавь, жидком. Отработайте транспортировку пострадавшего на берег.

Точка самоконтроля:

Ваша группа показывает слаженную командную работу и быстро спасает жертву.

МЕДЛЕННО И ПЕЧАЛЬНО

К сожалению, далеко не всегда можно добраться до жертвы быстро. Например, участок реки, где произошла авария, слишком глубокий для брода или слишком бурный для героического плавания. Существует несколько методов извлечения жертвы в таких условиях,

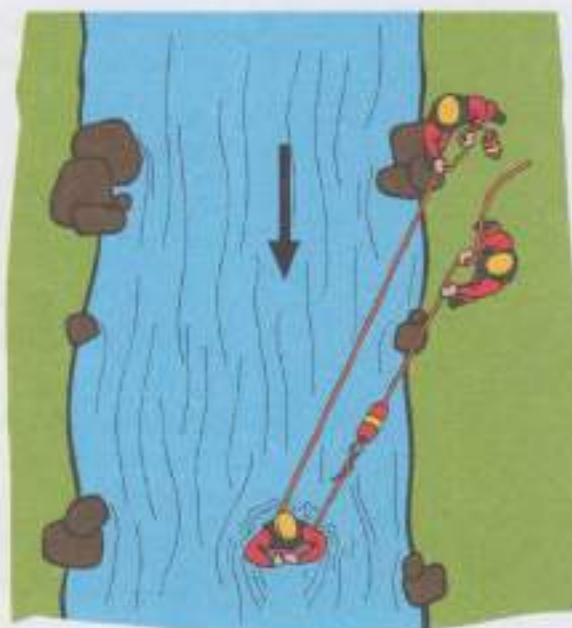
но все они медленные. Если лицо пострадавшего находится в воде, то вынуть его вовремя может и не получиться. Не из всех аварий можно выйти без потерь.

Однако если ситуация стабильна, а жертва в состоянии принять участие в собственном спасении, то медленные и технически сложные способы отлично подходят.

Если у спасателей есть доступ по обоим берегам и речка не очень широкая, можно перекинуть морковку с берега на берег и подать её жертве, чтобы стабилизировать ситуацию, а затем вытянуть пострадавшего вверх по течению (Илл. 126).

Если доступ есть только с одного берега, то состёгиваются вместе две морковки, один спасатель с верёвкой находится чуть выше по течению от жертвы, второй — напротив жертвы. Он перекидывает морковки за пострадавшего и перемещается вверх по течению. Таким





127

образом жертва оказывается в петле из двух морковок и её можно вытащить вверх по течению (Илл. 127).

Ещё один метод извлечения застрявшего в потоке человека — это навесная переправа с подвешенным на ней судном. Но создание такой системы требует настолько много времени, что, скорее всего, к моменту, когда всё будет готово, доставать придётся уже не товарища, а его тело.

Как и любые спасательные работы, вытаскивание застрявших в потоке людей — командная работа. Вам нужна прекрасная коммуникация и отличная слаженность, поскольку действовать придётся быстро и в состоянии стресса.

КОММУНИКАЦИЯ С ЖЕРТВОЙ

Разговаривайте с пострадавшим на всех этапах спасработ, когда это возможно. Информировуйте его о том, что вы собираетесь делать. **СЛУШАЙТЕ ЖЕРТВУ, НО ДЕЛАЙТЕ ТО, ЧТО СЧИТАЕТЕ НУЖНЫМ.** Пострадавший может неадекватно воспринимать реальность или не видеть всей картины целиком.

- Стимулируйте жертву к помощи в собственном спасении.
- Общение с жертвой позволяет отслеживать её состояние.
- Выберите тон, не терпящий возражений: кратко, громко, чётко.

- Мат и грубость усложняют коммуникацию и могут привести к ненужным конфликтам в самое неподходящее время.
- Проговаривая план дальнейших действий, вы успокаиваете жертву.
- Проговаривая план дальнейших действий, вы успокаиваетесь сами и заставляете себя думать на шаг вперёд.
- После окончания спасательных работ проведите дебрифинг. См. главу «Профилактика ПТСР» (с. 193).

ПЕРЕПРАВЫ

В отличие от альпинистов или трекеров речной народ имеет достаточно навыков, чтобы преодолеть водную преграду множеством способов: пересечь на судне, переплыть, перейти вброд, перетащить людей на другой берег при помощи спасательных концов. Для этого у нас есть пони-

мание законов движения воды и соответствующие навыки, а также необходимое снаряжение: каски, жилеты, гидрокостюмы и подходящая обувь. Поэтому на сплаве мы крайне редко сталкиваемся с необходимостью наведения верёвочных переправ. Это долго, требует определённого умения и специальной экипировки, которая вряд ли окажется в корме каяка.

Тем не менее мы можем столкнуться с необходимостью транспортировки пострадавшего через реку или протоку. Если жертва не в состоянии переплыть реку и водная преграда слишком глубока для брода группой, есть простой и быстрый способ.

ДИАГОНАЛЬНАЯ ПЕРЕПРАВА

Вам потребуется всего один достаточно длинный спасконец и два — четыре спасателя. Диагональная переправа работает только на относительно узких прямых участках рек (лимитирующий фактор — длина морковки) с равномерным течением, без обливных камней и бочек (Илл. 128). Один или два спасателя отправляются на противоположный берег, им кидается морковка. Нужно натянуть её низко над водой под острым углом к потоку. Чем острее — тем лучше. Помните правило: **НИКОГДА НЕ НАТЯГИВАЙТЕ ПЕРЕПРАВУ ПОД УГЛОМ 90 ГРАДУСОВ К ПОТОКУ**. Далее спасатели на обоих берегах оборачивают верёвку вокруг тела, садятся и надёжно упираются во что-нибудь ногами. Если хватает людей, можно дополнительно подстраховать их, взявшись за лямки жилетов. На участках со средней

скоростью течения вполне достаточно сил двух — четырёх человек, чтобы натянуть верёвку и удерживать её под нагрузкой одной или двух жертв. Чем острее угол — тем проще.

Желающие воспользоваться переправой по одному пристёгиваются к ней трамваем, заходят в воду и на течении ложатся на спину. Поток будет толкать тело к противоположному берегу. Если необходимо переправить травмированную жертву, то спасатель встёгивается в переправу своим трамваем и держит пострадавшего за лямки жилета, как при спасении живцом. Если что-то идёт не так, у участника переправы всегда остаётся возможность отцепиться, расстегнув стропу-самосброс.

Если длины верёвки не хватает, то её можно нарастить при помощи второго спасконца, связав их дубовым узлом (см. главу «Узлы», с. 177), ведь через него без проблем перескакивает карабин и нет необходимости в перестёжке.

В случае длинных переправ возникает проблема провисания верёвки под нагрузкой, как сильно ни натягивай её руками. Тогда следует на одном берегу закрепить её при помощи быстроразвязываемого узла (например, пожарный или узел-неузел, с. 180), а с другого вытянуть провисание при помощи полиспаста. Можно дополнительно подстраховать человека на переправе, подтягивая его на берег при помощи вспомогательной верёвки.

Диагональная переправа — простой, быстрый и безопасный способ транспортировки пострадавшего через реку, требующий минимальных навыков и снаряжения.



Домашнее задание:

Организуйте диагональную переправу через узкую реку или протоку.

Точка самоконтроля:

У вас хватает сил, чтобы удерживать руками верёвку, когда по ней переправляется другой человек.

НАВЕСНАЯ ПЕРЕПРАВА

Наверняка многие водные туристы слышали о навесных переправах или даже тренировались в их организации. Такой способ требует наличия горного снаряжения (в первую очередь полноценной основной верёвки, поскольку спасконцы недостаточно прочные и/или длинные), соответствующих навыков и много времени. Помните правило **«ЧЕМ ПРОЩЕ — ТЕМ ЛУЧШЕ»**? Перед тем как начать городить навесную переправу, стоит подумать о более простых и быстрых

способах пересечь реку: на лодке, вброд, вплавь, на морковках или при помощи диагональной переправы.

Навесные переправы любят горные туристы и спасатели МЧС. У них есть специализированное снаряжение вплоть до лебёдки и соответствующие навыки. Давайте оставим наведение навесных переправ спасательным службам, а сами будем использовать более простые и быстрые способы пересечения водных преград. В сплаве по бурным рекам исчезающе мало мест и ситуаций, когда вам по-настоящему потребуется наведение навесной переправы. Я могу вспомнить только пересечение каньона реки Сарыджаз, где невозможно спуститься к воде. Если во время подготовки к маршруту вы выяснили, что без такого типа переправы никак не обойтись — отправляйтесь к горным туристам и потренируйтесь с ними.

ПОИСК

Во время сплава по бурным рекам мы редко сталкиваемся с необходимостью масштабного продолжительного поиска пострадавшего. Обычно аварии происходят на глазах сокомандников и спасработы редко длятся больше часа. Если кто-то потерялся и потребовалась поисковая операция, значит, были допущены серьёзные ошибки при сплаве или спасработах.

КАК НЕ ВЛЯПАТЬСЯ В ПОИСКОВЫЕ РАБОТЫ?

- Во время сплава держите в поле зрения ваших товарищей. Убедитесь, что они видят вас. Группа не должна растягиваться.
- Знайте, сколько людей сплавляются с вами. В случае аварии со множеством жертв считайте головы. Числа должны совпасть.
- Знайте людей, с которыми сплавляетесь: навыки, медицинские противопоказания (например, астма, диабет, эпилепсия и т. д.), контакты, контакты родственников.
- Знайте свой маршрут. На этапе подготовки запомните карту.
- Получите базовые навыки ориентирования на местности.
- Избегайте опасностей на берегу после окончания сплавного дня, например поскользнуться и упасть в реку или потерять-ся, отойдя по нужде от лагеря. Алкоголь умножает риски.
- Заранее найдите и сохраните контакты местных спасательных служб.

ПРОПАВШИЙ. ЧТО О НЁМ НУЖНО ЗНАТЬ ВСЕМ, КТО УЧАСТВУЕТ В ПОИСКЕ?

Перед тем как начать поиски, все, кто будет в них участвовать, должны знать о спасаемом следующее:

- Время и место, где его видели в последний раз.
- Имя, пол, возраст.
- Контактные данные жертвы, контактные данные родственников и экстренных служб.
- Снаряжение. В первую очередь наличие страховочного жилета, а также цвет одежды.
- Медицинские противопоказания, необходимые медикаменты.
- Находится ли жертва под воздействием алкоголя или других веществ.
- Речные навыки.
- Навыки выживания.
- Наличие у жертвы источника огня, еды, сухой одежды, bivачного снаряжения, карты, средства связи, навигатора и так далее.

МОДЕЛЬ ПОИСКА. КОЛЕСО

Робертом Коэстером в 2008 году была предложена модель поисковых работ «Велосипедное колесо» (Илл. 129).

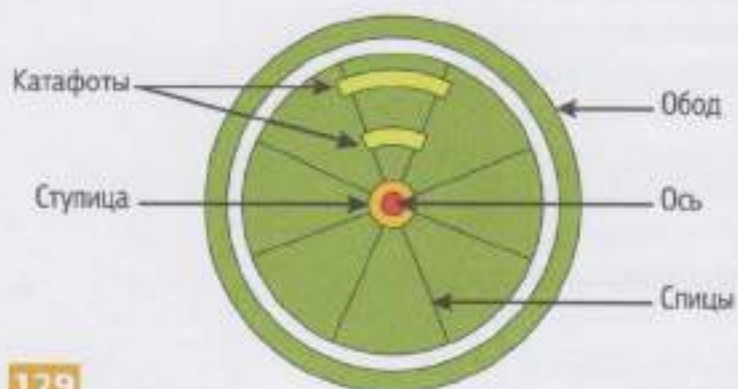
Ось — место, где жертву видели последний раз. Именно из этой точки следует начать поиск.

Ступица — зона, расположенная непосредственно вокруг места, где жертву видели последний раз. Эта территория должна быть детально обследована в первую очередь. Чаще всего пропавший находится совсем недалеко от места последнего контакта.

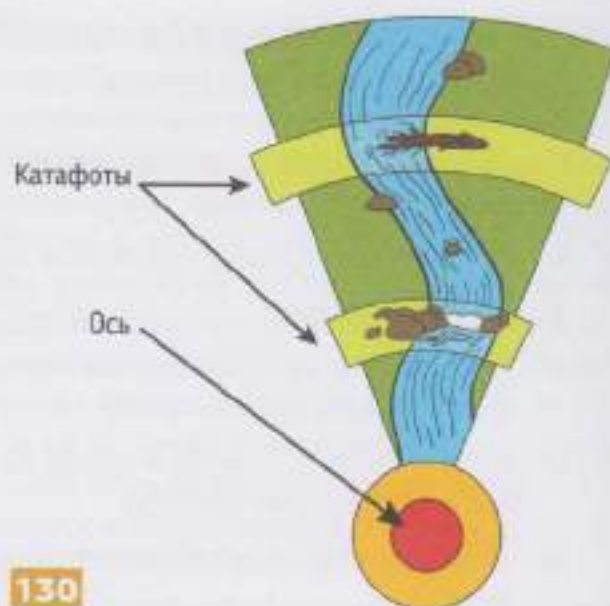
Спицы — линейные объекты, по которым мог следовать пропавший: реки, тропы, дороги.

Катафоты — объекты, где скорее всего может оказаться пострадавший, горячие точки. На реках это большие улова, завалы, сифоны. На берегу — лагерь другой команды или отличный бар (Илл. 130).

Обод — граница, за которой проведение поисковых работ нецелесообразно. Она должна быть определена до начала поисков и зависит от множества факторов:



129



130

- Наличие или отсутствие страховочного жилета. Доказано, что человек без жилета, пропавший на реке, будет найден живым или мёртвым на расстоянии до 6,5 км от места последнего контакта либо только мёртвым ниже 6,5 км по течению.
- Скорость потока. Например, если вдоль реки есть дорога, то следует отправить пару спасателей на машине вниз по течению на расстояние, равное скорости течения, умноженной на время, прошедшее с момента, когда жертву видели последний раз. Таким образом будет установлена граница окончания спасательных работ.
- Наличие дамб, сплошных завалов или других объектов, которые жертва не в состоянии преодолеть.
- Устье реки в озере.
- Время. Чаще всего продолжительность поисков с воды ограничивается заходом солнца.

ПЛАНИРОВАНИЕ

Разработка плана операции должна включать брифинг для всех участников, определение направлений поисков, границы, времени окончания (в случае поиска с воды лимитирующий фактор — это, как правило, наступление темноты), распределение ресурсов (средства связи, фонари, верёвки, карты, навигаторы), установление коммуникации между всеми участвующими, действия при обнаружении жертвы, если необходимо, запрос помощи извне.



ПЕРВИЧНЫЙ ПОИСК

В ситуации, когда человек был унесён рекой, ключевой фактор успеха поиска — время. В первую очередь стоит максимально быстро и тщательно обследовать зону вокруг места, где жертву видели последний раз — ступицу. Если потерявшийся не был обнаружен — продолжаем поиски вниз по течению реки. Сплав в режиме поиска пострадавшего состоит в беглом обследовании горячих точек: больших уловов, завалов, прижимов и сифонов. Оцените шансы того, что вода притащит пострадавшего именно сюда, внимательно осмотрите место с нескольких углов, если надо — выйдите на берег.

Детальное обследование некоторых объектов, например завалов и сифонов, может потребовать слишком много времени или оказаться слишком опасным при первичном поиске. Отмечайте такие места для более внимательного изучения на следующем этапе. Помните про правило **«ТЫ → КОМАНДА → ЖЕРТВА»**.

Свисток крайне полезен в поисковых работах на реке, поскольку его не заглушает шум воды или ветра. Выделите одного человека из спасательной команды, который будет свистеть и ждать ответа.

Первичный поиск прекращается при достижении границы спасательных работ.

ВТОРИЧНЫЙ ПОИСК

Если во время первичного поиска пострадавший не был найден — пора связываться с внешним миром и запрашивать помощь, если это не было сделано раньше. Второй этап поисковых работ проводится медленно, максимально тщательно и включает детальное обследование всех горячих точек с привлечением специалистов и соответствующей техники: водолазов, собак, авиации. Ваша задача — передать всю необходимую информацию о жертве и проведённом первом этапе операции и при необходимости принять участие во втором. Ни одна спасательная служба в мире не понимает воду лучше, чем те, кто регулярно занимается сплавом.

Я ПОТЕРЯЛСЯ!

Знайте, что в первую очередь вас будут искать вдоль линейных ориентиров — рек, дорог, троп. Если после продолжительного заплыва вы обнаружили себя на берегу — оставайтесь там, если место безопасно. Вас должно быть хорошо видно с воды. Перемещение

пешком вдоль реки может быть крайне трудоёмко. Удалившись от берега, чтобы обойти бом, вы рискуете пропустить ваших товарищей, ищущих вас по реке.

Домашнее задание:

Некоммерческая организация «Лиза Алерт» проводит курсы по поиску в природных условиях. Пройдите их.

Точки самоконтроля:

Поучаствуйте в реальной поисковой операции «Лизы Алерт» или аналогичной организации.

САЙТ «ЛИЗА АЛЕРТ»



Снаряжение для смежного вида активности — альпинизма — регулярно используется на сплаве и в спасательных работах. Это верёвки, стропы, карабины, блоки-ролики, спусковые устройства и петли Прусики. Важно уметь с ними обращаться.

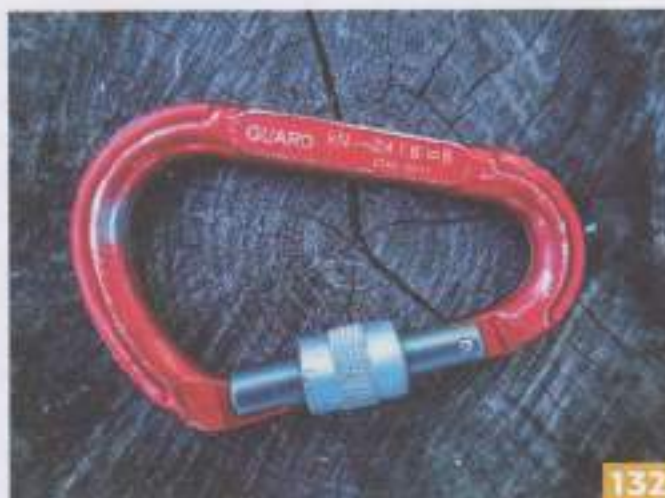
ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ГОРНОГО СНАРЯЖЕНИЯ

СЕРТИФИКАЦИЯ ВЕРЁВОК И ЖЕЛЕЗА

Все верёвки и всё железо, которые вы собираетесь использовать в путешествии, должны быть сертифицированы. На альпинистском снаряжении, прошедшем сертификацию, производители указывают предельную нагрузку, которую оно способно выдержать. Единицей измерения служат килоньютоны, или kN.

Урок физики. Важно понимать, что такое единица измерения силы. Сила = масса × ускорение. Это динамический показатель, а не статическая величина. При земной силе тяжести 1 kN — это сила, которую оказывает предмет массой примерно 102 кг на опору или подвес.

Максимально допустимая нагрузка на изображенный карабин (Илл. 132) по продольной оси — 24 kN, по поперечной в три раза меньше — 8 kN и по продольной оси с открытой муфтой тоже только 8 kN (именно поэтому везде, где можно, мы должны использовать муфтованные карабины).



132



Это значит, что он лопнет при статической нагрузке по длинной оси приблизительно в 2448 кг или если груз массой 100 кг будет двигаться с ускорением 24 м/с².

Верёвки качественных спасконцов также проходят сертификацию. Обычно предельную нагрузку указывают на мешке или в описании морковки на сайте производителя.

Маркировка на нейлоновых стропах для перевороток выглядит так: одна пунктирная линия означает разрывную нагрузку не менее 5 kN, две — не менее 10 kN, три — не менее 15 kN и так далее. Это пока ещё не отраслевой стандарт, но уважаемые производители снаряжения стараются придерживаться этого принципа (Илл. 133).

Домашнее задание:

Осмотрите своё горное снаряжение. Выясните, на какую предельную нагрузку оно рассчитано. Прикиньте, груз какой массы можно безопасно повесить при помощи ваших верёвок и железа.

Точка самоконтроля:

Несертифицированное снаряжение отправилось на помойку.

**ОБРАЩАЙТЕСЬ
СО СПАСАТЕЛЬ-
НЫМ КОНЦОМ
КАК С ВЕРЁВКОЙ
ДЛЯ СКАЛО-
ЛАЗАНИЯ.
ВЕДЬ ОТ НЕГО
ЗАВИСИТ
ВАША ЖИЗНЬ
ИЛИ ЖИЗНЬ
ТОВАРИЩА**

ОБЩИЕ ПРАВИЛА ОБРАЩЕНИЯ С ВЕРЁВКАМИ И ЖЕЛЕЗОМ

Постарайтесь не наступать на верёвку, не допускайте трения об острые грани и углы. Любой узел ослабляет верёвку на 20–60%. Избегайте появления и затягивания лишних узлов на морковке.

В путешествиях по рекам чаще всего мы используем плавающие полипропиленовые верёвки. Полипропилен теряет свои свойства при нагревании выше 165°C, при воздействии ультрафиолета и имеет слабую устойчивость к истиранию. Не используйте спасконцы в системах с большим трением (например, верёвка об верёвку), не сушите на нём вещи и не привязывайте им лодки на багажник, выполаскивайте в чистой проточной воде после каждого путешествия, чтобы смыть песок и ледниковую взвесь.

Храните верёвки чистыми, сухими, вдали от нагревательных приборов и химикатов, например средств от насекомых, растворителей, красок, кремов от загара и так далее. Всегда складывайте морковку в мешок так, как будто её вскоре нужно будет бросить жертве.

Не реже раза в год проверяйте верёвки на повреждение оплётки, следы износа, надломы и перегибы. Просто пропускать верёвку в руке, и вы почувствуете все возможные нюансы. Если нашли



повреждение, которое находится близко к концу, просто отрежьте меньший кусок. Избавляйтесь от верёвки, как только у вас появляются сомнения на её счет. У всех верёвок разный срок службы, он зависит от условий и частоты использования. Но стандартное правило гласит: меняйте верёвку спасконца после 3–5 лет эксплуатации или после нагрузок, близких к критическим.

Альпинистское железо также требует аккуратного обращения. Грязь и песок — худшие враги карабинов и роликов. Речная взвесь забивает защёлки, муфты и подшипники. Не реже раза в год проверяйте работоспособность всего железа. Удаляйте отложения при помощи зубной щётки и WD-40.

УЗЛЫ

Для спасательных работ любой сложности на воде достаточно знать всего 12 узлов. Критически важно уметь ими пользоваться. Для этого необходимо постоянно практиковаться. Рекомендую отличный сайт для изучения узлов — Animatedknots.com.

Существует две особенности завязывания узлов для использования в воде:

- Петли должны быть такого размера, чтобы в них нельзя было просунуть кисть руки.
- Холостой конец верёвки должен быть длиннее 15 см (чуть больше ширины кулака), если не указано другое.



135

Восьмёрка

Петлевой узел на конце верёвки для встёгивания карабина (Илл. 135).



136

Восьмёрка одним концом

Тот же узел, просто вяжущийся другим способом (Илл. 136). Позволяет завязать петлю вокруг опоры, например дерева.



137

Штык со шлагом

Ещё один узел, позволяющий закрепить верёвку вокруг опоры (Илл. 137). Вяжется быстрее, чем восьмёрка одним концом. Легко развязать даже под нагрузкой. Отличный узел для привязывания на берегу чалки катамарана или рафта. Работает только вокруг объектов, создающих достаточное трение, например толстых деревьев или больших камней.



138

Австрийский проводник

Используется, если потребовалась петля на середине верёвки для дальнейшей нагрузки на неё по обеим сторонам от узла, для организации точек крепления на верёвке, при организации полиспастов (Илл. 138).

Стремя

Удивительно многофункциональный узел (Илл. 139). Применяется для закрепления верёвки на карабине, подъёма по закреплённой верёвке, изготовления импровизированных носилок.



Узел UIAA

Замена спусковому устройству (Илл. 140). Применяется при спуске судов, а также при самоспуске дюльфером. Крутит и заметно нагревает верёвку. С контрольной петлёй может быть использован как быстроразвязываемый узел для крепления морковки к карабину.



Дубовый

Узел для связывания двух верёвок одинакового или разного диаметра (Илл. 141). Необходимо оставить холостые концы длиной не менее 30–40 см. Через этот узел отлично перескакивает карабин, также он лучше всех известных узлов «проходит» перегибы рельефа.



Ленточный

Узел для связывания строп (Илл. 142). Применяется для создания точек крепления, чтобы связать петлю-переворотку или импровизированную обвязку.



Грейпвайн

Узел, который воднику надо завязать два раза в жизни (Илл. 143). Используется при связывании двух верёвок одинакового диаметра, чтобы сделать петлю Прусика.





Узел Прусики

Схватывающий узел для подстраховки при спуске по верёвке, подъёма по верёвке, организации полиспаста и так далее (Илл. 144). Рекомендуется использовать узел Прусики в три оборота.



Быстроразвязываемый узел для привязывания морковки

Существует множество быстроразвязываемых узлов, подходящих для того, чтобы привязать спасконец на берегу. Например, пожарный узел (Илл. 145).



Узел-неузел

Простой способ надёжно закрепить верёвку на опоре. Пять оборотов вокруг дерева создают трение, которое выдержит любые нагрузки. Применяется, когда необходимо избежать ослабления верёвки узлом, например при наведении навесной переправы. При необходимости отлично «развязывается» даже под нагрузкой. Минусы: большой расход верёвки (Илл. 146).



Нижняя обвязка из стропы

Когда внезапно возникла необходимость в нижней обвязке для страховки, спуска или подъёма, её можно связать из стропы-переворотки. Долго висеть в такой штуче может быть вредно для органов малого таза, но для экстренного случая вполне сойдёт. Для продолжительного запланированного висения на верёвке лучше приобрести специализированную беседку.

На сплаве иногда возникает необходимость вытащить из реки застрявший в сифоне каяк, намотавшийся на камень рафт или ушедший под завал катамаран. Особенно высок шанс запинить лодку на реках среднего и маленького расхода, большого уклона, с завалами и порогами типа сада камней.

Начинать надо с простых способов и, если они не работают, переходить к сложным.

- Лодка застряла, экипаж на своих местах, ситуация стабильная. Сначала синхронно подёргайтесь, покачайте судно, упритесь во что-нибудь вёслами и потолкайтесь, попробуйте зацепиться за сильную струю и сдернуть лодку.
- Сместите центр тяжести. Нагрузите нос, корму, правый и левый борт. На командных судах для этого может потребоваться покинуть свои посадочные места. Не упадите в воду и не перевернитесь ненароком.
- Выберите на ближайший камень. Попробуйте вытащить разгруженную лодку.
- Надувное судно можно немного сдуть и попробовать вытащить.

Если ничего из перечисленного не помогло, настало время крепить к лодке верёвку потолще и попрочнее и доставать её с берега. Если судно угодило в сифон или завал в результате длительного

ИЗВЛЕЧЕНИЕ ПРЕДМЕТОВ ИЗ РЕКИ: ОТ ПРОСТОГО К СЛОЖНОМУ





заплыва отдельно от экипажа и находится далеко от берега, то закрепление спасконца может стать нетривиальной творческой задачей. Для её решения не существует общепринятого алгоритма и следует действовать по ситуации.

Куда же на судне закрепить верёвку? Каяки оборудованы прочными ручками, предназначенными в том числе для таких случаев, катамараны следует крепить за силовой элемент — раму, рафты и надувные байдарки — за металлические кольца леера. К точке крепления будет приложена значи-

тельная сила, поэтому на рафтах и байдарках следует распределить нагрузку на два-три кольца леера при помощи компенсационной петли наподобие той, что используют альпинисты для организации станций (Илл. 148). Её можно сделать из стропы-переворотки или непосредственно из спасательного конца, за который вы будете вытаскивать лодку.

Такая конструкция равномерно распределяет нагрузку на несколько точек независимо от направления, в котором тянут верёвку. При отрыве одного или двух колец система повиснет на оставшемся.

Итак, верёвка закреплена на судне, команда на берегу, переходим к следующему этапу извлечения лодки:

- Применим грубую физическую силу: все имеющиеся в наличии люди тянут лодку в сторону, противоположную той, откуда она попала в ловушку.
- Если это не помогло, стоит изменить угол и потянуть в разных направлениях.
- Если и это не помогло, привязываем верёвку за дерево или камень, максимально натянув её руками. Пристёгиваем переворотку и тянем в сторону — делаем vector pull. Это даёт некоторый выигрыш в силе.

Если ничто из перечисленного не дало результата, то настало время переходить к системе подвижных блоков — полиспасту.

ПОЛИСПАСТ

Он же Z-Drag — это устройство, состоящее из нескольких подвижных и неподвижных блоков, огибаемых верёвкой, позволяющее

поднимать грузы с усилием в несколько раз меньшим, чем вес поднимаемого груза. В нашем случае от полиспаста нужно получить выигрыш в силе, чтобы вытащить надёжно застрявший в русле реки предмет или натянуть верёвку для переправы.

Давайте вспомним два правила из школьного курса физики за седьмой класс:

1. Выигрыш в усилии дают только **движущиеся блоки**, закреплённые непосредственно на грузе или на верёвке, идущей от груза. **Стационарные** ролики служат лишь для изменения направления движения верёвки и выигрыша в усилии не дают.

2. Во сколько раз выигрываем в усилии — во столько же раз проигрываем в расстоянии. Например: если в полиспасте 2 к 1 на каждый метр подъёма груза вверх надо протянуть через систему два метра верёвки, то в полиспасте 6 к 1 — соответственно шесть метров. Практический вывод: чем «сильнее» полиспаст — тем медленнее поднимается груз.

Для создания полиспаста нам потребуется набор снаряжения, называемый пин-кит: одна стропа-переворотка длиной пять метров, две петли Прусики, три блока-ролика и четыре муфтованных карабина. Смотри главу «Групповое страховочное снаряжение» (с. 93).

Трение — худший враг при использовании полиспастов. Для того чтобы с ним бороться, нужны блоки-ролики. Это самая дорогая, тяжёлая и объёмная часть пин-кита. Конечно, полиспаст можно связать и без них, но трение верёвки о карабины съест львиную долю выигрыша в силе.

Организация точки крепления

Обычно вытягивать застрявший в русле предмет следует в ту сторону, откуда он приплыл. На берегу надо найти объект для организации точки крепления. Идеально подходят живые деревья толщиной более 15 см. Камни подходят хуже, так как могут иметь острые грани. Кроме того, даже самый большой булыжник может сдвинуться под нагрузкой.

Точка крепления делается при помощи стропы-переворотки.

Петля

Простейшая точка крепления (Илл. 149). Нагрузка распределяется на два плеча, ленточный узел под нагрузкой затянется намертво. Зато можно обвязать баобаб или самый огромный камень.





Корзинка (Basket hitch)

Тоже очень, простая и быстрая точка (Илл. 150). Идеальна при использовании заранее сшитой переворотки — стационарной петли. Нагрузка распределяется на четыре плеча, узел под нагрузкой также затянется намертво.

Два обернул, один потянул

Такая точка распределяет нагрузку на два плеча, зато узел защищён от затягивания трением о дерево (Илл. 151).

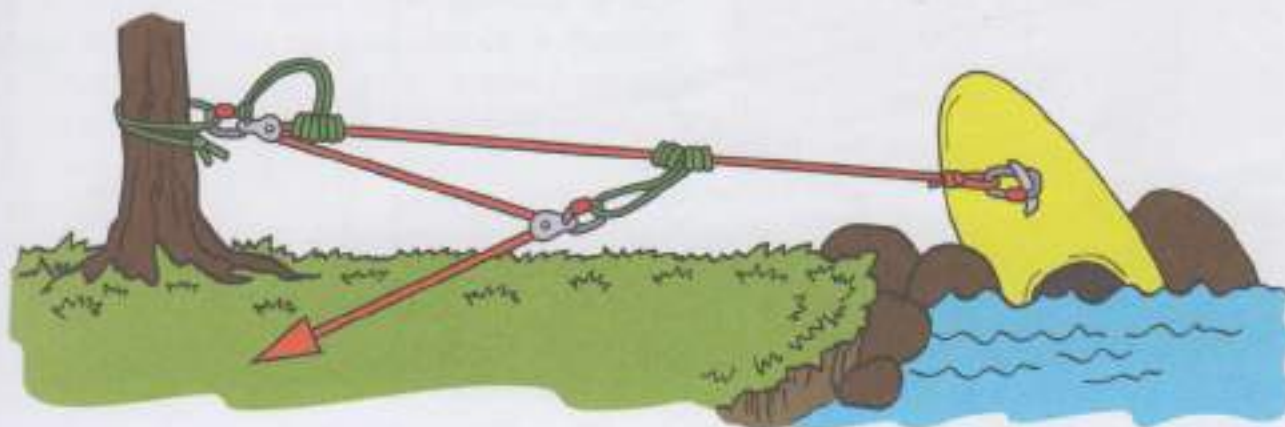
Три обернул, два потянул

Наиболее надёжная и предпочтительная точка крепления (Илл. 152). Нагрузка распределяется на четыре плеча, узел защищён трением от затягивания.

ВАЖНО! УГОЛ МЕЖДУ ПЛЕЧАМИ ТОЧКИ КРЕПЛЕНИЯ ДОЛЖЕН БЫТЬ МЕНЬШЕ 90 ГРАДУСОВ.



Полиспаст 3 к 1. Классический Z-Drag



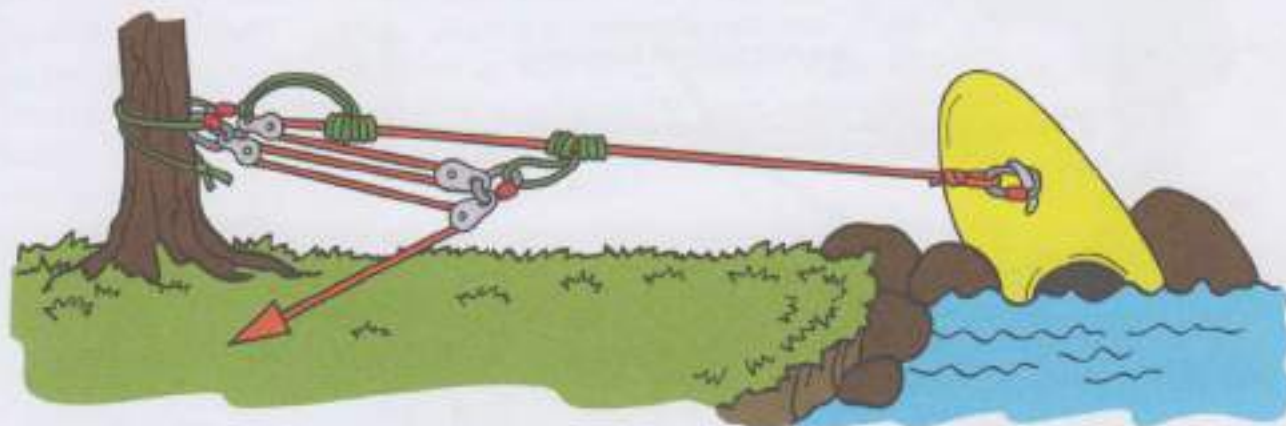
155

Итого у нас остался один карабин и один ролик (Илл. 155). Зацепив их за точку крепления и пропустив верёвку в блок, можно изменить направление, чтобы разместить команду там, где позволяет береговая обстановка.

Если вытянуть лодку при помощи такой системы блоков не получилось, следует применить vector pull, потянув верёвку в сторону.

Полиспаст 5 к 1

Если выигрыш в силе в три раза не помог, то, добавив в систему ещё один блок, мы получим полиспаст 5 к 1 (Илл. 156).



156

Полиспаст 4 к 1. Pig Rig

Такой полиспаст позволяет обойтись одной петлёй Прусики, двумя стропами-переворотками, четырьмя карабинами и вообще без роликов (Илл. 157). Этот набор немного легче и существенно дешевле традиционного пин-кита. Однако трение съест некоторую часть выигрыша в силе.

157



ИСЧЕРПЫВАЮЩЕЕ
ВИДЕО
ПРО ПОЛИСПАСТЫ



Полиспаст из подручных средств

Этот можно связать при помощи одной стропы или верёвки для организации точки крепления, спасконца и трёх карабинов (Илл. 158). Он пригодится, когда под рукой не оказалось пин-кита, а лодку надо доставать из сифона. Трение съест львиную долю выигрыша в силе. Важно не ошибиться с местом для «Австрийского проводника», иначе всю систему придётся перевязывать.

Какой бы тип полиспаста мы ни использовали, усилие, воздействующее на предмет в русле, не должно превышать 12 человеческих сил. Это значит, что классический полиспаст 3 к 1 могут тянуть четыре человека, 4 к 1 — три, а 5 к 1 — только два. В противном случае все элементы системы подвергаются чрезмерной нагрузке и могут не выдержать.

158



Домашнее задание:

Потренируйтесь делать разные виды полиспастов.

Точка самоконтроля:

Вы делаете полиспаст 3 к 1 с компенсационной петлей на три точки менее чем за пять минут.

Просмотры, обносы и страховка в каньонных участках реки часто связаны со спуском и подъёмом по закреплённой верёвке. В отличие от альпинистов и горных туристов у нас не всегда есть возможность возить с собой специализированное снаряжение. Однако при умении пользоваться узлами, перечисленными выше, и наличии лин-кита спуск и подъём по верёвке можно организовать просто и безопасно.

СПУСК И ПОДЪЁМ ПО ЗАКРЕПЛЁННОЙ ВЕРЁВКЕ

СПУСК

Если необходимо спуститься по склону средней крутизны и вероятность срыва исчезающе мала, то можно обойтись вообще без снаряжения, так называемым спортивным гимнастическим способом (Илл. 159). Верёвка выступает и средством опоры, и средством торможения спуска за счёт трения о спину и руки.

На крутых и отвесных склонах для торможения не хватает трения о тело, а возможный срыв требует подстраховки. Поэтому применяется спуск с помощью узла UIAA с подстраховкой схватывающим узлом (с. 179 и 180). Вам потребуется нижняя обвязка из стропы-переворотки, пара карабинов, петля Прусика из пин-кита. Узел Прусика располагается выше узла UIAA на расстоянии, чтобы его легко можно было достать рукой. Используются только муфтованные карабины. Не зажимайте схватывающий узел в кулак. В случае срыва и потери контроля узел Прусика схватится на верёвке и остановит падение.

Если у вас есть страховочное устройство — внимательно изучите инструкцию по эксплуатации и следуйте ей (Илл. 160).

ПОДЪЁМ

Для подъёма вам потребуется стропа-переворотка для нижней обвязки, два-три карабина, две петли Прусика и кусок репшура для изготовления педали-стремена.

Одна петля фиксируется на верёвке при помощи узла Прусика и встёгивается в карабин на обвязке. Второй прусик вяжется выше от первого, к нему привязывается репшнур, на котором узлом «Стремя» вяжется петля для ноги. Регулируем длину получившейся педали.



159

ВНИМАНИЕ!

Для спуска и подъёма по отвесному склону необходимо использовать толстую прочную верёвку спасательных концов, предназначенных для сложных случаев спасработ, или стандартную основную альпинистскую верёвку.



Подъём осуществляется так повисаем на прусике, зафиксированном на обвязке, продёргиваем вверх второй прусик. Переносим вес на ногу и встаём, упираясь в стремя. Продёргиваем прусик обвязки. И так до заветной цели. Получается небыстро, зато безопасно и с минимальным количеством снаряжения.

Домашнее задание:

Попробуйте спуститься и подняться по верёвке с тем снаряжением, что вы берёте с собой на сплав.

Точка самоконтроля:

У вас всё получается.

НЕМНОГО ПРО ПЕРВУЮ ПОМОЩЬ

Первая помощь — временная мера, осуществляемая для того, чтобы спасти жизнь, предотвратить дополнительные травмы и облегчить страдания до оказания квалифицированной медицинской помощи. Это самый последний, запасной план на случай, если всё пойдёт не так, как планировалось.

Каждый, кто регулярно занимается приключенческими видами активности, должен уметь оказывать первую помощь. Пройдите соответствующие курсы и поддерживайте навыки. Там учат делать сердечно-лёгочную реанимацию, останавливать кровотечения,

шинировать повреждённые конечности, а главное — не лезть туда, где квалификации не хватает.

В этой главе я расскажу про то, чему уделяют недостаточно времени на курсах первой помощи и с чем можно столкнуться во время сплава по бурным рекам.

Домашнее задание:

Пройдите курс первой помощи.

НЫРЯТЕЛЬНЫЙ РЕФЛЕКС МЛЕКОПИТАЮЩЕГО (НРМ)

НРМ — умение, доставшееся нам в наследство от древних предков, живших в воде. Это рудиментарная реакция организма на погружение лица в холодную (ниже 10 °C) воду. Включает в себя множество изменений:

- После поступления в мозг сигнала о том, что лицо человека погружено в воду, сердцебиение замедляется. Сердце является единственной мышцей в человеческом организме, которая работает постоянно, потребляя большое количество энергии и кислорода. Соответственно, при замедлении сердцебиения потребность мышцы в кислороде снижается.
- Кровеносные сосуды сжимаются.
- Происходит централизация кровообращения — отток крови от периферии к центру, от конечностей к жизненно важным органам.
- Сокращается селезёнка, и в кровь выбрасываются красные кровяные тельца, благодаря которым повышается уровень гемоглобина и увеличивается способность организма накапливать дополнительный кислород при дыхании.

Нырятельный рефлекс млекопитающего помогает человеку дольше находиться под водой без кислорода. Для нас это означает очень важную вещь: **УСПЕШНАЯ СЕРДЕЧНО-ЛЁГочная РЕАНИМАЦИЯ (СЛР) В СЛУЧАЕ УТОПЛЕНИЯ В ХОЛОДНОЙ ВОДЕ ВОЗМОЖНА В ТЕЧЕНИЕ 15 МИНУТ ПОСЛЕ ОСТАНОВКИ ДЫХАНИЯ**. Для сравнения: успешная СЛР на суше возможна только в течение 6–8 минут после остановки дыхания, поскольку затем в мозгу жертвы наступают необратимые изменения. Так что у нас есть немного дополнительного времени для проведения спасательных работ и оказания первой помощи.

ОТЁК В РЕЗУЛЬТАТЕ ПОПАДАНИЯ ВОДЫ В ЛЁГКИЕ

Вода может попасть в лёгкие жертвы в результате утопления с последующей успешно проведённой СЛР. Иногда это происходит и без остановки сердца и дыхания и даже без потери сознания, пострадавший просто много кашляет. В любом из этих случаев жертва должна быть обязательно доставлена в больницу, поскольку в течение 72 часов может развиваться отёк лёгких (за рубежом такое явление принято называть *secondary drowning* — вторичное утопление) и привести к смерти. Симптомы: хрипы и булькающие звуки в лёгких, выраженная одышка, посинение губ, иногда розовая пенистая мокрота. До оказания медицинской помощи пострадавшего следует усадить и дать дышать парами 96-процентного этилового спирта (он действует как пеногаситель). Введение противоотёчных препаратов, таких как дексаметазон, оставим врачам.

ТРАВМЫ ПЛЕЧА

Плечо представляет собой шаровидный сустав между плечевой костью и лопаткой. Это самый подвижный сустав в организме человека. Благодаря его строению мы имеем удивительную свободу движения рук во всех плоскостях. Это позволяет делать чудесные вещи, например заниматься сплавом. Однако за высокую подвижность плеча приходится расплачиваться риском травмы. Вывих плеча — профессиональная травма каякеров. У меня самого два металлических болта в правом плече.

Начнём с профилактики:

- Накачайте мышцы плеча в спортзале. Вместе с мышцами будут развиваться связки и сухожилия, что положительно скажется на стабильности сустава.
- Поставьте правильную технику гребли, ведь она практически исключает возникновение избыточной нагрузки на плечевой сустав.
- Всегда разминайтесь перед сплавом. Холодные сухожилия и связки гораздо менее эластичны, чем разогретые.
- Избегайте повторяющихся растяжений плеча. Растяжение — это частичный разрыв связок. Многократное травмирование приводит к тому, что связочный аппарат ослабевает и не может обеспечивать стабильность плечевого сустава. Потянули плечо — сделайте паузу в сплаве на неделю.

- Не совершайте глупых поступков. Если вас варит в лодке в огромной бочке, не стоит резко вытягивать руки с веслом в поисках донной струи. Пробуйте выйти по-другому. Смотрите, куда втыкаете весло, не заклинит ли его в камнях. А если заклинило, не ждите, пока оторвет руки, — отпускайте. Весло дешевле, чем восстановление после вывиха.

Большинство повреждений сустава человек получает при неграмотном вправлении вывиха любителями-доброхотами. Поэтому, если в вашей группе нет врача-травматолога с аппаратом рентгеновского излучения, **НЕ ПЫТАЙТЕСЬ ВПРАВИТЬ ВЫВИХ САМОСТОЯТЕЛЬНО!** Свяжитесь со спасательными службами, транспортируйте пострадавшего до ближайшего медпункта. Если предстоит транспортировка своими силами, зафиксируйте повреждённое плечо в комфортном для вашего подопечного положении при помощи повязки-косынки или подручных средств. Если плечо само встанет на место (такое часто бывает), считайте, что вам очень повезло. Боль быстро утихнет, и пострадавший сможет идти сам.

Когда вывих будет вправлен, боль быстро отпустит, и уже через полчаса человек решит, что всё обошлось и можно снова использовать повреждённую руку. Это не так. **МИНИМУМ ДВЕ НЕДЕЛИ ПОСЛЕ ВЫВИХА КОНЕЧНОСТЬ ДОЛЖНА НАХОДИТЬСЯ В ПОЛНОМ ШОКЕ.** Повязка-косынка должна фиксировать повреждённую руку всё время, в том числе во сне. В противном случае можно заработать вторичный, а затем и привычный вывих, который поставит крест на вашей сплавной карьере.

ТРАВМЫ СПИНЫ

Травмы спины можно получить как при прохождении ужасного двадцатиметрового водопада, так и при неудачном прыжке с двухметрового сливчика, падении при просмотре или обносе, самосплаве или когда товарищи неудачно спустили вам на голову каяк с крыши автобуса.

Профилактика травм такая же, как с плечами: накачайте мышечный корсет — он снимет часть нагрузки с позвоночника. Всегда разминайтесь перед сплавом. Научитесь буфить правильно. Научитесь контролировать угол вхождения в воду при прыжках с водопадов. Не буфите водопады выше десяти метров, каким бы мягким ни выглядело приводнение.

Проблема заключается в том, что при переломе позвоночника человек может не осознавать тяжести травмы, продолжать активно

СЕРИЯ ИЗ ТРЁХ СТАТЕЙ
ПРО ВЫВИХ ПЛЕЧА
В КАЯКИНГЕ



двигаться, изредка жалуясь на ноющую боль в спине, пока в течение нескольких дней не окажется в инвалидном кресле. **ПРИ ПОДОЗРЕНИИ НА ТРАВМУ СПИНЫ ПОСТРАДАВШИЙ ДОЛЖЕН БЫТЬ ИММОБИЛИЗОВАН И ДОСТАВЛЕН В БОЛЬНИЦУ ДЛЯ ОБСЛЕДОВАНИЯ!**

Если человек не в состоянии сжать одну из рук, надавить носком одной из ног или при прощупывании позвоночника ощущается эффект клавиши — это значит, что для транспортировки требуется специальное оборудование и вам не обойтись без помощи спасательных служб. До прибытия помощи пострадавший должен быть иммобилизован.

Домашнее задание:

Накачайте плечи и спину в спортзале, приведите технику спаво в порядок на тренировках по гребному слалому.

ПЕРЕОХЛАЖДЕНИЕ

Методы профилактики гипотермии описаны в главе про опасности: подходящее личное снаряжение, плотный сбалансированный завтрак, достаточное количество перекусов с горячим сладким питьём.

Если человек замёрз, но в состоянии связно говорить и ходить, значит, привести его в чувство можно упражнениями и активными играми: 20 бурпи согреют в самый лютый холод.

Нам, простым смертным, надо знать две стадии гипотермии.

Симптомы лёгкого переохлаждения. Пострадавший в сознании, но может быть дезориентирован, дрожит, ощущает холод, реакция заторможена, речь спутана. Первая помощь: если есть возможность, переодеть в сухую одежду и использовать импровизированные грелки (резиновая перчатка + рулон бинта или туалетной бумаги + горячий чай из термоса), дать тёплое сладкое питьё. В случае улучшения состояния заставить двигаться, если состояние не улучшается — эвакуировать.

Симптомы сильного переохлаждения. Пострадавший без сознания, нет дрожи, холодный на ощупь. Помощь: срочная, но аккуратная эвакуация. Пострадавшего необходимо упаковать в сухой и тёплый кокон (коврик + спальник + фольгированное одеяло + полиэтилен вокруг), чтобы избежать дальнейшей потери тепла, транспортировать в горизонтальном положении. Введение тёплого физраствора оставим медикам.

Избегайте алкоголя. Он действует как анестетик: пострадавший не чувствует холода. Сосуды расширяются, что ускоряет незаметную потерю тепла.

УХО СЁРФЕРА

Профессиональная болячка каякеров и инструкторов курсов по безопасности, часто контактирующих с холодной водой. Появляется не вдруг, а развивается в течение нескольких лет. Раздражение от холодной воды и ветра приводит к разрастанию хрящей, которые сужают ушной канал, что ведёт к инфекциям и потере слуха. Лечится хирургическим путём.

Поэтому многие каякеры используют специальные затычки в уши. Это осложняет коммуникацию, однако защищает от развития «уха сёрфера».

*Спасибо Екатерине Кривцовой за помощь
в написании этого раздела.*

Запределный уровень стресса может иметь последствия — посттравматическое стрессовое расстройство (ПТСР). Это тяжёлое психическое состояние, возникающее в результате единичного или повторяющихся событий, оказывающих сверхмощное негативное воздействие на психику индивида. **ТРАВМАТИЧНОСТЬ СОБЫТИЯ ТЕСНО СВЯЗАНА С ОЩУЩЕНИЕМ СОБСТВЕННОЙ БЕСПОМОЩНОСТИ ИЗ-ЗА НЕВОЗМОЖНОСТИ ЭФФЕКТИВНО ДЕЙСТВОВАТЬ В ОПАСНОЙ СИТУАЦИИ.** В дальнейшем ПТСР может привести к возникновению таких проблем, как депрессия, генерализованное тревожное расстройство, панические атаки, аддикции, суицидальное поведение, агрессивность.

Первый этап профилактики — регулярные упражнения, способствующие привыканию к воде: плавание в спокойной воде, плавание в страховочном жилете в текущей воде, тренировки самосплава. Нахождение в движущемся водном потоке должно стать абсолютно нормальным, комфортным состоянием.

Второй этап профилактики — прохождение курсов безопасности и спасения на бурной воде. Вы должны знать, что делать. Тогда даже в самой стрессовой ситуации вы будете действовать по заранее отработанному алгоритму и у вас не возникнет чувства беспомощности.

Развивайте гибкость и адаптивность психики: несколько разнообразных хобби, умение чувствовать, что приносит настоящее удовольствие, делает счастливее, личностнее, интеллектуальнее.

ПРОФИЛАКТИКА ПТСР

ЕСЛИ
ЧУВСТВУЕТЕ,
ЧТО НЕ
СПРАВЛЯЕТЕСЬ
САМИ И ПРИ
ПОМОЩИ
РОДНЫХ
И ДРУЗЕЙ, —
ОБРАТИТЕСЬ
К ПСИХОЛОГУ

Учитесь понимать свои чувства, чувства других, быть чутким к себе и окружающим. Человек, который не имеет ничего, кроме, например, каякинга, подвержен большому риску развития личностного кризиса при проблемах в этой сфере. Возможны заключения о потере смысла жизни.

К сожалению, не ко всему можно подготовиться заранее. Профессиональные спасатели постоянно сталкиваются с травмирующими психику ситуациями и со временем вырабатывают механизмы защиты, такую психологическую мозоль: эмоциональную чуждость, цинизм, чернейший юмор. Их психика натренирована и готова к сопротивлению негативному воздействию ситуации. Тем не менее у спасательных команд есть целые протоколы профилактики ПТСР и профессионального выгорания, которые стоит перенять и нам.

В случае тяжёлой аварии или неудачных спасработ люди, сплавляющиеся по рекам в рекреационных целях, гораздо более восприимчивы и подвержены ПТСР, чем профессиональные спасатели.

Как правило, после серьёзных спасработ все участники вымотаны до предела и необходимости сбрасывать излишки энергии нет. Однако, если возбуждение ещё велико и в крови полно адреналина, могут быть полезны изнуряющие физические упражнения. Они помогают завершить простейшую природную реакцию на угрозу жизни «бей — беги».

Соберите всех участников и проведите дебрифинг. Каждый по очереди должен высказаться. Сперва только эмоции. Что испытал? Что пережил? Как это было для меня? Что я чувствую прямо сейчас? Надо назвать каждую эмоцию словами: гнев, страх, беспомощность, апатия, растерянность. Второй этап — мысли. Что думал? Как рассуждал? Что говорил себе? Чем раньше будут проведены первые этапы дебрифинга — тем лучше. В противном случае появятся блоки психологической защиты, и разобраться в себе будет гораздо сложнее. Дебрифинг должен проходить в спокойной, безопасной обстановке, исключая осуждение или обвинение. Задача — не найти виновного, а выговориться. Избегайте алкоголя. Это депрессант, который не улучшит ситуацию.

Третий, заключительный этап — технический разбор, который можно провести в течение трёх дней после инцидента. Что делал? Что мог сделать по-другому? Что мог сделать лучше?

То, что для одних людей — рутина (например, переворот рафта для гида), для других — настоящая борьба за жизнь и сильнейший

стресс (например, тот же переворот для клиентов на коммерческом сплаве). Следите за психологическим состоянием окружающих вас людей. Если надо — поговорите о произошедшем, выслушайте, проведите короткий дебрифинг.

Главное в профилактике ПТСР — не держать это в себе. Говорите о произошедшем, слушайте других. Помогает подробно записать всё случившееся и поделиться с окружающими. ■

*Спасибо за помощь в написании этого раздела
моему напарнику по сплаву на катамаране,
а также каякеру и психологу Сергею Чуганскому.*

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Сплав по бурным рекам неразрывно связан с риском. Рано или поздно авария обязательно произойдёт. Это не вопрос «Если?», это вопрос «Когда?». Спасработы — обязательная часть активности на бурной воде.

В ситуации аварии на сплаве вы не подниметесь до уровня своих ожиданий, а опуститесь до уровня своей подготовки. К этому моменту вы должны не просто знать, что делать, но и уметь это делать.

Прочитав эту книгу, вы сделали лишь первый шаг на пути к безопасности. Впереди тренировки, практика, получение опыта и обретение способности принимать правильные решения. Только пройдя этот долгий и непростой путь, вы сделаете свой сплав и сплав ваших товарищей безопасным. И даже после этого придётся прилагать много сил, чтобы поддерживать свои навыки. Без постоянной практики они быстро теряются.

Подход к безопасности, описанный в этой книге, — не догма. Это свод правил, принятых мировым сообществом профессионалов бурной воды на момент написания учебника. Критерий Поппера требует, чтобы любая теория или гипотеза не была принципиально непроверяемой. То есть гипотетически возможна постановка эксперимента, опровергающего данную теорию. Поэтому в нашем деле практика — мерило всего. По мере накопления практического опыта подход к безопасности будет меняться. Это и называется прогресс.

Одна из целей книги «Безопасность на бурной воде» — начать широкое обсуждение в российском бурноводном сообществе описанных подходов и их приложение к конкретным ситуациям, которые происходили с реальными людьми. Я позаботился о том, чтобы в тексте было достаточно провокационных материалов, противоречащих устаревшему, «советскому» взгляду на безопасность на сплаве. Я хочу, чтобы люди, имеющие дело с горными реками, начали пробовать на воде упражнения, описанные в книге, чтобы определить, прав я или нет. Именно в результате этого процесса, а не просто прочтения учебника общая безопасность на реках России должна вырасти.

Интересного и безопасного вам сплава!