

# ТАКТИКА И БЕЗОПАСНОСТЬ НА МАССОВЫХ ТУРИСТСКИХ МАРШРУТАХ (на примере водного туризма)

Организация и проведение туристского маршрута с приемлемыми характеристиками опасности всегда обусловлено пониманием генезиса опасности. Это понимание позволяет рекомендовать для каждого вида активного туризма и каждого отдельного маршрута эффективные меры безопасности. Эта статья посвящена общевидовым рекомендациям для водного туризма.

**Ключевые слова:** водный туризм, тактика, прохождение, организация, безопасность, имитация.

S.B. Michurin  
Perm State University

## APPROACH AND SAFETY ON MASS TOURIST ROUTES (ON CASE OF WATER TOURISM)

The organization and conduct of a tourist route with acceptable hazard characteristics is always due to an understanding of the genesis of the hazard. This understanding allows us to recommend effective security measures for each type of active tourism and each individual route. This article is devoted to general recommendations for water tourism.

**Keywords:** rafting, rafting tactics, overcoming, organization, security, imitation.

Безопасность туристов (туристских групп) на маршрутах активного туризма зависит от соотношения внешних (объективных) и внутренних (субъективных) факторов опасности и от интенсивности их проявления.

Внешние (объективные) факторы опасности — различные проявления окружающей среды, представляющие реальную или потенциальную опасность для жизни и (или) здоровья участников маршрута. В качестве примера таких факторов можно назвать природно-климатические, факторы естественного разрушения поверхности (обвало-, камнепадо-, лавиноопасность), факторы физиологического воздействия среды (горная болезнь) и другие воздействия, происходящие вне зависимости от воли и поведения человека.

Внутренние (субъективные) факторы опасности — широкий спектр угроз различного характера, генерируемых самими участниками группы и действующими на них же. Примерами субъективных факторов могут служить переоценка собственных сил и возможностей, задетое несоответствие подготовки туристов сложности проходимого ими маршрута, неблагоприятный психологический климат внутри группы, неадекватная реакция на проявления объективной опасности.

Интенсивность опасности, как объективной, так и субъективной — частота проявления данного опасного фактора за единицу времени. При этом, оценивая потенциальную опасность прохождения определенного маршрута отдельной группой, нельзя забывать, что интенсивность объективной опасности обычно растёт с нарастанием технической сложности маршрута.

Опыт мировой туристской практики показывает, что большинство локальных чрезвычайных ситуаций на некатегорийных и низкокатегорийных маршрутах связаны с прояв-

лением субъективных факторов опасности, на маршрутах 3-4 категорий сложности — с проявлениями объективной опасности, на маршрутах высшей сложности — с субъективным осложнением проявления объективных факторов [2, 3].

При проектировании, проведении и обеспечении организованных маршрутов активного туризма наиболее целесообразно применение *принципа пространственной минимизации объективной опасности*. Следуя ему, большая часть нитки маршрута прокладывается в местах с наименьшей интенсивностью объективной опасности, то есть по практически безопасным с точки зрения спортивного туризма участкам ландшафта. При этом инвариантность нитки маршрута должна позволять как прохождение каждого технически значимого препятствия (или большинства), так и возможность уклонения от него — практически без ущерба для содержательной составляющей маршрута.

Так при прокладке пешего маршрута по Северному Уралу, предназначенного для регулярного прохождения групп без специализированной туристской подготовки большинства участников, целесообразно избегать резко пересечённого рельефа (высотных перепадов и склонов, требующих выполнения страховки верёвкой при прохождении), переправ с самостоятельным их навешиванием и снятием, участков крупного открытого курумника, снежников и т.п. При этом маршрут может и должен подразумевать возможность перемещения туристов в непосредственной близости от этих объектов (прямая видимость) с возможной демонстрацией техники их прохождения.

Или, например, при тех же условиях, порог Розовый Слон (р. Уксунюоки) во время весеннего половодья всеми судами группы («технологическое» прохождение, обеспечивающее движение по маршруту в соответствии с намеченным графиком) логичнее проходить правой протокой по пологому сливу, первым — экипажу с наиболее опытным рулевым из сопровождающих, без страховки, следующим — под страховкой первого с воды. При этом после «технологического» возможно демонстрационно-экстремальное прохождение (на разгруженных судах, под страховкой с воды и берега, для желающих участников) по более крутому сливу левой протоки, которое является возможным, но не обязательным к исполнению содержательным дополнением к основной программе.

К тем же участкам приемлемо низкой объективной опасности тяготеют ключевые точки маршрута, в которых группа проводит достаточно долгое время — места ночёвок, привалов, точки перегруппировки при комбинировании

видов активного туризма, входы-выходы радиальных частей маршрута с комбинированным пространственным построением и т.п.

При спортивном прохождении технически сложных водных маршрутов главной задачей экипажей является *уклонение*, по возможности, от контакта с локальными препятствиями (прижимными течениями, крутыми сливами, бочками, стоячими валами). Технические навыки и тактическая инвариантность именно прохождения локальных препятствий вырабатываются для ситуаций, в которых уклонение невозможно или связано с большим риском, нежели прохождение. Так в спортивном водном туризме непременное прохождение локального препятствия в русле *не является самоцелью* и по возможности исключается. Так при равно осуществимых прохождении судна под расчёской по быстротоку и манёvre уклонения от расчёски выполняется именно манёвр уклонения, хотя навыки такого прохождения должны отрабатываться при подготовке сопровождающих для туристских групп в безопасных условиях.

Таким образом, наиболее эффективная с точки зрения безопасности группы организация путешествия в организованном туризме достигается при грамотном построении и своевременной корректировке тактических схем маршрута и его наиболее сложных (опасных) участков.

В то же время, анализ мирового опыта в области туристского сервиса показывает, что *массовый организованный активный туризм (включая экстрем-туры) должен фактически являться качественной имитацией классического активного туризма*.

В связи с этим в туристских маршрутах низкой и иногда (в зависимости от вида туризма) средней технической сложности, в связи со спецификой спроса, возможно некоторое смещение тактики прохождения в сторону его сознательного, целенаправленного усложнения. Естественно, это смещение возможно и целесообразно только в тех случаях, когда специфика тактического построения маршрута, его обеспечения (технического, инфраструктурного), опыт и количество сопровождающих, либо действие других факторов позволяет практически полностью компенсировать отсутствие предмаршрутной подготовки его участников (пользователей продукта).

Так прохождение локальных препятствий за категории трудности на водных маршрутах Карелии при средних и низких расходах воды возможно с использованием катамаранов и рафтов с количеством гребных мест до 12 единиц. При обеспечении всех участников необходимыми средствами защиты и управлении

судна двумя инструкторами, и правильно выбранной схеме страховки (с воды, с берега, комбинированная, с одной или нескольких точек), каждое из судов способно нести от двух до десяти участников с полным отсутствием туристского опыта. Относительно малая скорость захода на препятствие и, иногда, сознательное смещение курса в сторону от оптимальной линии движения (во всех случаях — в пределах возможностей корректировки одним рулевым) способно повысить интенсивность ощущений у туристов, без существенного увеличения опасности прохождения. Последнее обусловлено тем, что степень опасности в данном варианте прохождения зависит от квалификации рулевых, ролью же отдельно взятого рядового гребца (т.е. клиента) в процессе прохождения в этом случае можно пренебречь.

Динамика роста спроса на услуги активного туризма за последнее десятилетие показывает, что наибольшей популярностью пользуются следующие виды активного туризма (перечень дан по убыванию спроса).

*Водный туризм* — за счёт спонтанно сформировавшегося стереотипа о большей комфортности и меньших физических нагрузках (возможность использовать большой объём и вес оборудования и снаряжения при отсутствии необходимости его переноски на большие расстояния), и относительно высокой контрастности наблюдаемых ландшафтов по сравнению с другими популярными видами.

*Пешеходный туризм* — благодаря исторически сложившемуся мнению о его физической доступности для среднего пользователя, сравнительно невысоким требованиям к минимально необходимому снаряжению, присутствию ресурсов почти на любой пространственно протяжённой территории.

*Спелеотуризм*, вернее такая его разновидность как кейвинг (посещение одной пещеры в рамках одного тура) — в основном за счёт небольшой временной протяжённости туров — то 1,5 до 3 суток, выраженной экзотичности подземных ландшафтов по сравнению с любым поверхностным.

Кратко наиболее значимые особенности техники, тактики и организации маршрутов водного туризма выглядят следующим образом.

Наиболее приемлемым для использования в массовом водном туризме в настоящее время является каркасно-надувной катамаран. Он имеет ряд следующих неоспоримых преимуществ перед другими туристскими судами.

В отличие от байдарки, катамаран обладает серьёзным запасом плавучести благодаря большому объёму ёмкостей с воздухом и непотопляемостью, которую обеспечивает их автономность (наличие не сообщающихся друг

с другом гондола и возможность разделения каждого баллона на две и более ёмкостей, одновременная разгерметизация которых крайне мало вероятна), а так же большей остойчивостью. Так же, в отличие от байдарки, катамаран значительно проще в отношении сборки-разборки и не требует наличия специфических навыков управления от ста процентов членов экипажа.

Рамная конструкция выгодно отличает катамаран от рафта, придавая судну умеренную жёсткость, повышающую курсовую устойчивость и уменьшающую до приемлемых величин деформацию судна при маневрировании и прохождении препятствий. Наличие жёсткой рамы практически исключает выбрасывание участников за борт при прохождении высоких валов и крутых сливов, как это случается при деформации и последующем распрямлении полностью надувных судов. Кроме того, именно рама позволяет отделить гребные и пассажирские места от точек закрепления груза.

Использование катамаранов позволяет разделить группу на несколько экипажей, что повышает безопасность прохождения локальных препятствий, так как даёт возможность как сквозной страховки с воды, так и попеременной страховки с воды или берега, что затруднено или невозможно при путешествиях на плотах или полимарах повышенной вместимости.

Что касается тактико-технических особенностей, то именно они (высокая плавучесть, остойчивость, умеренная жёсткость конструкции, возможность полужёсткого закрепления гребцов на судне) делает катамаран наиболее универсальным туристским судном, способным достаточно эффективно маневрировать как вдоль потока (маневрирование, характерное для байдарок, каяков, каноэ), так и поперёк него (единственное маневрирование, возможное для плотов).

Туристская практика показывает, что наибольшую эффективность прохождения водного маршрута до 3-й категории сложности включительно, вне зависимости от его ведущей мотивации и тактического построения, обеспечивает одновременное использование судов различных типов, естественно — при условии обеспечения качественного управления каждым из них.

Прохождение маршрута должно осуществляться под командованием опытных сопровождающих (инструкторов), досконально знающих конструктивные и тактические особенности используемых средств сплава, умеющих осуществлять грамотное распределение гребцов и пассажиров по экипажам, маневрирование и другие тактические и технические прохождения водных маршрутов.

На воде участниками должны соблюдаться пять основных правил:

1. *Команды на судне отдаются одним человеком — капитаном, их выполнение обязательно для тех, к кому они обращены!*

2. *Команды отдаются четко и внятно — их должны понимать!* При невозможности отдавать команды вербально (шум, недостаток времени и т. п.), экипаж должен быть заранее проинструктирован о последовательности выполнения маневра и действовать по свистку или отмашке (или без них, в заранее оговоренный момент).

3. *Команды должны быть адресными!* Команды без адресации должны выполняться всем экипажем!

4. *Команда всегда выполняется до ее отмены!*

Последующая команда, с учетом адресации, всегда отменяет предыдущую; так, например команда «все вперед!» отменяет команду «левый табань!», данную для левого борта.

5. *Претензии к правильности принятых капитаном судна решений, лексике и манере командования могут предъявляться только на берегу!*

Команды адресуются всему экипажу («все вперед!», «все стоп!», «все табань!»), одному из бортов («правый стоп!», «левый вперед» и т.п.) или отдельным гребцам, при этом должно присутствовать персональное обращение.

В массовом организованном водном туризме для организаторов маршрута и лиц, сопровождающих туристов при его прохождении, обязательно выполнение следующих требований.

*Работа сопровождающих парами:* вне зависимости от численности группы, используемых судов и количества экипажей с группой на маршруте должно работать не менее двух сопровождающих.

*Не менее двух экипажей:* в целях обеспечения безопасного прохождения маршрута группа должна комплектоваться таким образом, чтобы удавалось сформировать не менее двух экипажей.

*Разведка:* при прохождении точечных препятствий от 1Б, а так же при любом не рекогносцированном заранее нарастании сложности прохождения необходим просмотр сомнительного участка реки с берега или с воздуха.

*Взаимная страховка экипажей:* при прохождении **ЛЮБЫХ** локальных препятствий — попеременная сквозная страховка с воды без обязательной остановки страховщущего экипажа; при трудности препятствий от 2А до 2Б — попеременная (сквозная или со сменой порядка прохождения) страховка с воды с обязательной остановкой страховщущего экипажа; при

трудности препятствий выше 2Б — страховка с воды и берега.

При затрудненной ориентировке с воды при прохождении препятствия должна применяться *корректировка прохождения с берега* (с использованием голосовой радиосвязи в гражданском диапазоне или визуальных сигналов).

Для обеспечения взаимодействия экипажей обязательно *движение компактной группой*: сохраняя возможность использования вербальных сигналов (15-50 м), визуальных сигналов (15-200 м), при выходе впереди идущего экипажа за пределы видимости — обязательна его остановка до момента восстановления визуального контакта со следующим; использование радиосвязи между экипажами не является заменой визуального контакта.

*Ходовое время:* не рекомендуется систематически превышать норму 8 ходовых часов в день; технологические остановки должны осуществляться не реже, чем через 2 ч.; примерно посередине ходового дня должна осуществляться остановка на обед продолжительностью не менее 1 часа — вне зависимости от тактических особенностей и технической сложности данного ходового дня, а так же от выбранного для данной группы способа организации питания.

Любой организованный туристский маршрут должен быть зарегистрирован в территориальных органах МЧС или в структурах, выполняющих их функции.

Регистрация обязательна вне зависимости от вида туризма, мотивации, пространственного построения и тактики маршрута, поскольку позволяет специализированным структурам безопасности более оперативно отреагировать на возникновение любых нештатных ситуаций. В уведомлении о выходе группы на маршрут указываются даты начала и окончания маршрута, опорные точки заброски и выброски, нитка автономной части маршрута, количество и личные данные всех его участников (ф.и.о., фактический адрес проживания, контактные телефоны участника и его контактного лица).

Как показывает практика [1], следование приведённым выше рекомендациям, позволяет существенно уменьшить вероятность несчастных случаев на маршруте, сделать его более содержательным.

#### Библиографический список

1. Калихман А.Д., Колчевников М.Ю. Спортивные походы на плотах. М.: Физкультура и спорт, 1985. 128 с.
2. Мичурин С. Б., Вольхин И.Л., Зырянов А.И. Безопасность в активном туризме: монография. Пермь, 2014.
3. Штюрмер Ю.А. Опасности в туризме, мнимые и действительные. М.: Физкультура и спорт, 1972. 144 с.