

ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОСТИ
ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ТУРИСТИЧЕСКОГО СПЛАВА
СНАРЯЖЕНИЕ. ПРАВИЛА УПРАВЛЕНИЯ СПОРТИВНЫМ СУДНОМ.

Здравомыслящие люди, решаясь на преодоление препятствий водного маршрута, стараются обеспечить безопасность всех членов группы, и, конечно, свою лично. В последнее время, после многих лет отданных катамарану, любители экстремального отдыха опять возвращаются к одноместному каяку. Конечно, сейчас "Dagger" менее уязвим, чем байдарка "Салют" 20 лет назад, но техническая сложность проходимых на нем препятствий выросла на порядок.

Обеспечение безопасности на маршруте требует, кроме индивидуального овладения техническими приемами водного слалом, также серьезного осознанного психологического настроя, группового мышления и действий на маршруте, тщательного выбора личных и групповых средств безопасности. Главное же – умение все это применить на практике в экстремальных условиях.

Анализируя известные аварийные ситуации на воде, выделяют виды «водных» травм по мере уменьшения их опасности:

- потеря сознания в результате сотрясения мозга, болевого шока, асфиксии, резкого перепада температур или переохлаждения;
- повреждение опорно-двигательного аппарата с полной или частичной потерей подвижности;
- ссадины, потертости и т.п.

Кроме того, несомненным минусом водных маршрутов является возможность потери снаряжения.

Для выхода из аварийной ситуации с наименьшими потерями каждый член группы, экипаж, а при необходимости и вся группа, должны совместными действиями в кратчайшие сроки после аварии отловить и доставить на берег всех членов группы даже в бессознательном состоянии для оказания медицинской помощи, а также утерянное снаряжение.

Каждый без исключения участник сплава должен быть психологически и технически готов к оверкилю, владеть способами возврата средства сплава в рабочее состояние (на киль), уметь без паники (исчерпав все возможности работы в посадке) покинуть средство сплава и самостоятельно или с помощью группы выбраться на берег.

Не будем описывать ситуации, когда группа организует: - страховку с берега с помощью метательных концов или просто помощь при зачаливании в малую суводь;

- перетяжку страховочной веревки через реку;
- страховку с предварительно занесенного ниже препятствия средства сплава;
- страховку живцом...

Каждый участник сплава и группа в целом должны знать и практически уметь преодолевать аварийные ситуации. В умении совместными действиями обеспечить безопасность состоит преимущество коллектива перед хорошо подготовленными одиночками.

Как правило, сложные препятствия преодолеваются на разгруженных плавсредствах после осмотра и организации страховки. Каяк ставится на киль за

секунды, катамаран за 10 – 30 секунд в зависимости от характера реки и положения членов экипажа.

Переворот байдарки или катамарана, в принципе, не считается аварией, пока экипаж самостоятельно справляется и самостоятельно выходит из штатной ситуации.

Важнейшую роль при возврате плавсредства “на киль” играет посадка.

Посадка должна обеспечивать надежное крепление спортсмена к средству сплава и быстрый выход нее при необходимости.

В соревнованиях полиэтиленовых лодок, используемых для родео и сплава по горным рекам, это достигается за счет регулировок посадки, предусмотренных производителем лодки, и возможности подклеить на сидение, деку байдарки и подножку пенопластовые элементы заполняющие зазор между жестким корпусом лодки и опорными поверхностями тела конкретного спортсмена. Выход из байдарочной посадки проще и быстрее, чем из известных мне посадок каноэ.

Жесткая индивидуально подогнанная связь со средством сплава позволяет активно, с применением всего технического арсенала преодолевать препятствия высшей сложности, но при этом она же является и потенциально смертельно опасным элементом. При расклинивании между средством сплава и препятствием, при зависании в посадке под водой с потерей сознания и т.п. ситуациях гибнут люди. Оптимально было бы создать такую посадку, из которой бы потерявшего сознание гребца вымывало, но не выбрасывало активно работающего. Ведь отловить плывущего отдельно от плавсредства, даже потерявшего сознание, человека намного легче, чем находящегося под плавсредством, подверженного ударам по донным камням и часто невидимого под водой...

В зависимости от опыта, технической подготовки, уверенности в себе и своем средстве сплава, психологического настроения, каждый спортсмен должен лично регулировать жесткость своей посадки.

Переворот плавсредства происходит либо по желанию сплавляющегося (например, прохождение нависающих над водой препятствий и т.п.) или без его желания. В первом случае переворачивающийся в момент оверкиля выставляет весло в положение начала эскимосского переворота и после прохождения препятствия возвращается на киль в кратчайшее время.

При неожиданном перевороте спортсмен, как правило, скрывается под лодкой в попытке опереться на весло и не допустить переворота. В этом случае ему требуется некоторое время под водой чтобы вывести весло в исходное положение для эскимосского переворота. Вот это время и является очень опасным и непредсказуемым периодом.

Конечно, нужно дополнительно тренировать разные виды эскимосского переворота, но даже опытные спортсмены покидают суда.

На перевёрнутой лодке желательно обозначить нос. Зацепив за нос байдарку (считаем, что корма заполнена надувными ёмкостями), вы значительно легче отбуксируете её к берегу, чем в случае буксировки за корму. Это связано с тем, что при буксировке за нос лодка освобождается от воды, а при буксировке за корму как бы «тянет воду в себя», заполняя весь объём, где сидел гребец.

Плывущие вёсла можно цеплять на карабин короткого поводка только тогда, когда карабин имеет рабочий зазор более 30 мм.

Учитывая то, что вероятность потери сознания при ударе головой значительно выше, чем при травмировании других частей тела, необходимо для сплава по горным рекам использовать прочные каски с жёсткими наушниками с возможностью крепления к каске сетки, защищающей лицо. Прямой удар в лицо, особенно в переносицу, кроме боли, может лишить гребца пространственной ориентации и зрения на время, соизмеримое с длительностью преодоления препятствия. Примеряя каску с защитной конструкцией для лица, обратите внимание на то, попадает ли она в поле зрения. Близко расположенная конструкция, даже находящаяся на краю поля зрения и лишь незначительно закрывающая обзор, очень сильно сбивает фокусировку зрения при переходе с близкого расстояния на удалённые предметы. Следующую защиту можно сделать ещё проще, оставив только вертикальный и нижний горизонтальный элементы. В качестве налокотников рекомендуется применить наколенники из защитных комплектов для катающихся на роликовых коньках. Обратите внимание на то, чтобы в качестве уплотнителя был водоотталкивающий пенопласт, а не поролон, впитывающий воду.

Кисти рук травмируются, к сожалению, в каждом походе. Неопреновые перчатки и рукавицы мешают держать весло, в мокрых кожаных перчатках мерзнут руки. Существуют так же неопреновые рукавицы для виндсерфингистов с тонкой противоскользкой сеточкой на ладони, которые так же можно использовать при проведении сплава.

Сплавщику необходима защита от переохлаждения и резкого перепада температур. При температуре воды ниже 15 градусов, особенно в путешествии на каяке неопреновый гидрокостюм 2-3 мм толщиной необходим. Иногда я к гидроштанам одеваю на флисовое белье герметичную по вороту и манжетам куртку каякера. Такая одежда менее сковывает движения, чем неопреновая верхняя часть гидрокостюма, легче по весу и меньше в объеме. На голову лучше одеть плавательную шапочку из латекса, она легко помещается в каске, при переворотках волосы (при короткой или средней длины стрижке) практически не намокают. Применение неопреновых подшлемников ограничено тем, что требует каску большего размера и практически заглушает все звуки снаружи. Нижнюю часть тела каякера защищать более чем трехмиллиметровыми неопреновыми длинными штанами и неопреновыми тапочками с жесткой подошвой считаю нецелесообразным – лучше уделить дополнительное время отработке эскимосского переворота и научиться делать его уверенно. Одевание всевозможных защитных штанов с наколенниками и защитой таза недопустимо ухудшает качество посадки (кроме того, что их необходимо индивидуально шить и всюду носить с собой в багаже).

Сделайте все возможное для покорения новых маршрутов без жертв и травм!

ФКУ «Центр ГИМС МЧС России по Красноярскому краю

Диксонский инспекторский участок