

796.5  
11/94  
Ю.А. Штурмер

# ОПАСНОСТИ В ТУРИЗМЕ, МНИМЫЕ И ДЕЙСТВИТЕЛЬНЫЕ

Издание второе, переработанное и дополненное



1263167



МОСКВА  
"ФИЗКУЛЬТУРА И СПОРТ"  
1983



ББК 75.81  
Ш 94

Штюрмер Ю.А.

Ш 94      Опасности в туризме, мнимые и действительные. — Изд. 2-е, перераб., доп. — М.: Физкультура и спорт, 1983. — 144 с., ил.

Несчастный случай в туристском походе... Каковы его причины, его природа? Можно ли его предусмотреть, предупредить? Обо всем этом рассказывается в книге. Она содержит сведения об опыте обеспечения безопасности, практические рекомендации по отбору в группу, обучению и воспитанию туристов, примеры преодоления опасных ситуаций на маршрутах, разборы обстоятельств несчастных случаев в путешествиях. Книга будет полезна работникам туризма, активу туристских секций и маршрутно-квалификационных комиссий, широкому кругу спортсменов, любителей путешествий и краеведов.

Ш-  $\frac{4202020000 - 216}{009(01) - 83}$  171 — 83

ББК 75.81  
7А6.1

© Издательство "Физкультура и спорт", 1983 г.



## ПРЕДИСЛОВИЕ

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

К сожалению, мы еще только подходим к разработке комплекса мер, обеспечивающих безопасность путешествий.

Книга мастера спорта Ю.А. Штюрмера "Опасности в туризме, мнимые и действительные" — первая серьезная попытка систематического анализа имеющихся на сегодня данных о причинах несчастных случаев в туристских путешествиях.

До настоящего времени все публикации на эту тему помещались только в периодической печати (притом очень редко) и ограничивались, как правило, морально-этической стороной отдельных случаев. Журналистская хлесткость подобных статей подчас была обратно пропорциональной их деловому, практическому значению. Такой уровень информации, а тем более обобщения, необходимого для тех или иных практических выводов, безусловно, недостаточен и не соответствует социальной значимости проблемы. Книга Ю.А. Штюрмера призвана заполнить, а точнее, начать заполнение этого пробела в спортивной литературе.

По существу, книга Ю.А. Штюрмера закладывает основы планомерной работы над созданием и проведением в жизнь системы мероприятий, направленных на



обеспечение безопасности туристских походов в специфических условиях нашей страны. Последнее особенно хочется подчеркнуть, ибо опыт хорошо действующих на Западе спасательных служб — таких, как "Бергреттунгсдинст" в Австрии или "Бергвахт" в ФРГ, — не переносим на нашу почву. На Западе туризм, связанный с активными способами передвижения, комплексно сосредоточен в очень локальных районах, с учетом чего и строится организация спасательной службы. В условиях огромных пространств нашей страны мы не можем копировать используемую там систему.

В своей книге Ю.А. Штюрмер рассматривает накопленный у нас позитивный опыт обеспечения безопасности (работа консультационных пунктов и маршрутных комиссий, назначение контрольных пунктов и сроков и т.д.), намечает возможные пути улучшения и акцентирует внимание на знании принципов возникновения опасности каждым руководителем похода, каждым туристом.

Несомненная удача автора — разбор вопроса о причинной роли маршрута. Ю.А. Штюрмер убедительно показал, например, что бывший в течение многих лет своего рода пугалом Кольский полуостров по печальным последствиям во много раз уступает традиционному Кавказу, хотя путешествия по последнему всегда вызывали самое благодушное отношение.

То же можно сказать и о значении снаряжения. Ссылки на его недостаточное количество и неудовлетворительное качество широко распространены и для многих работников туризма заменяют практическую подготовку туристских кадров и организацию путешествий. Вместе с тем в действительности не известно ни одного несчастного случая, который был бы явно и однозначно обусловлен снаряжением, и, наоборот, известно множество случаев, вызванных неумением обращаться с ним.

Эти два вопроса выделены нами потому, что Ю.А. Штюрмер впервые поставил их в такой плоскости и убедительно обосновал свою позицию. Но и другие основные положения книги не менее бесспорны, поскольку базируются на действительных фактах и на обширном многолетнем опыте, который накоплен маршрутно-квалификационными комиссиями, накоплен, но не обобщен и тем более не опубликован для широкого читателя.

Книга Ю.А. Штюрмера будет иметь наибольшее значение для тех, кто вступает в большой туризм и желает



заниматься им серьезно. Располагая сейчас уже достаточными возможностями для выбора и разработки маршрута (литература по основным районам, отчеты о путешествиях, система консультаций, взаимная информация), эти люди сталкиваются с отсутствием современной литературы по коренным вопросам обеспечения безопасности путешествия, которая помогла бы им выработать правильные принципы собственного поведения в туризме. Очевидно большое значение книги для маршрутно-квалификационных комиссий. И, наконец, для самого широкого круга читателей-туристов книга будет полезна и интересна комплексным подходом к вопросу, конкретностью приводимых фактов и примеров, наконец, близостью отмеченного и проанализированного автором к собственным переживаниям и впечатлениям.

Особое значение приобретает выход в свет второго дополненного новыми данными издания книги Ю.А.Штюмера в связи с постановлением Спорткомитета СССР "О недостатках в организации и проведении самостоятельных туристских походов" ("Советский спорт" от 11 июня 1983 г.). Многие вопросы, затронутые в нем (касающиеся, в частности, улучшения организации и проведения походов, обеспечения их безопасности, повышения качества учебно-тренировочного и воспитательного процесса по туризму, усиления профилактической работы по предотвращению травм и трагических случаев в ходе проведения путешествия), находят в книге конкретное объяснение, обоснование и решение. В этом смысле книга послужит туристам, активу туристских секций, а также работникам по туризму и экскурсиям незаменимым руководством.

*В. Тихомиров, мастер спорта СССР по туризму, председатель центральной маршрутно-квалификационной комиссии.*

*К. Бардин, мастер спорта СССР по туризму.*



## ОТ АВТОРА

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

Вносит свою печальную лепту в травматизм и туризм. Во Франции и Японии, например, на горных маршрутах гибнет более чем по 100 человек в год, в Альпах ежегодно хоронят 300—400 альпинистов и горных туристов. В таких ограниченных по площади районах, как Польские Высокие Татры, гибнет в год до 30 любителей путешествий, на склонах и в долинах, прилегающих к Монблану, — до 60. Еще больше жертв дают происшествия с туристами на воде и во время автопутешествий. Настораживает, что число случаев со смертельным исходом, по данным зарубежных спасательных служб, ежегодно возрастает на 13,5—17%. Большинство из них происходит с наиболее активными и перспективными членами общества — молодежью, людьми в расцвете сил.

Конечно, из основных видов несчастных случаев — на производстве, в быту, на транспорте — спортивные травмы (а именно к ним обычно относят травмы на туристских маршрутах) составляют, по данным Центрального института травматологии и ортопедии, всего 2—3% от их общего количества. Значительно меньше и абсо-



лутное количество несчастных случаев в нашем туризме по сравнению с рядом западных стран. Однако подобное сравнение не должно успокаивать: зарубежные показатели не могут быть в этом вопросе эталоном, да и, как известно, чужая болезнь не лечит собственную...

В основах законодательства о здравоохранении СССР специально оговорен долг гражданина — бережно относиться к своему здоровью и здоровью окружающих. Поэтому бывает досадно, когда вместо оздоровления туризм приносит некоторым заболевания, вместо спортивного совершенствования — растяжения, переломы, ожоги, обморожения. Конечно, таких безусловное меньшинство, и их доля в общей многомиллионной массе туристов в связи с повышением мастерства путешественников, улучшением снаряжения, накоплением опыта из года в год уменьшается. Но нельзя забывать и о необычайно интенсивном росте числа тех, кто вливается ежегодно в армию путешественников, вливается, возможно, еще без необходимого опыта и навыков, без знания опасностей, которые могут поджидать человека на маршруте, без умения успешно избегать или преодолевать их.

Помочь в обеспечении безопасности таких людей — цель данной книги. Вместе с тем пусть читатель не ищет в ней конкретного описания всех опасностей на туристском маршруте, не пытается найти инструкций по спасению утопающего или оказанию первой помощи укушенному ядовитой змеей. Ниже затрагиваются только вопросы профилактики туристского травматизма, причем в их наиболее общем виде.

Автор отдает себе отчет в том, что его выводы могут в будущем потребовать уточнения. На современном уровне наших знаний о природе и источниках несчастных случаев на туристских тропах этот недостаток объясняется отсутствием учета всех "ЧП" (особенно легких и средней тяжести) как в условиях туристских походов, так и при проведении досуга человеком вообще. К сожалению, многие люди склонны считать время отдыха только своим личным временем, а несчастье, случившееся при этом, — исключительно личным делом. Отсюда и малая информированность организаций, которые могли бы принять меры против повторения нежелательных происшествий.

За 10 лет, прошедших с момента выхода в свет первого издания этой книги, накоплен новый большой



(увы!) фактический материал, наши знания о причинах и тенденциях туристского травматизма обогатились свежими идеями. За тот же срок в нашей стране и за рубежом опубликовано немало интересных статей и книг по проблемам профилактики травматизма, особенно в горной местности.

Все это потребовало уточнения и новой обработки статистических данных, пересмотра (с учетом возможного сравнения отдельных показателей в динамике за десятилетний период) результатов проведенного ранее анализа, дальнейшего развития идей, высказанных в первом издании. Книга в ряде глав переработана и дополнена, включена новая глава "Участие общества в решении проблемы".

Вместе с тем концепция книги, как в большом, так и малом, изменений практически не претерпела: ни факты, ни исследования специалистов не опровергли высказанных ранее автором предположений о роли и месте тех или иных реальных и мнимых опасностей в туризме, о конкретных и наиболее действенных направлениях приложения профилактических усилий.

Прежде чем перейти к теме, следует оговорить некоторые особенности учета анализируемого материала, принятые в книге методы повышения его достоверности.

Особенность учета несчастных случаев с туристами — ведомственный подход, который определяет, к сожалению, неполноту получаемых сведений. Дело не только в том, что без четкой классификации, кто и в каких условиях может считаться туристом, трудно отнести те или иные травмы к "туристским" (в связи с чем значительное число неорганизованных путешественников и несчастных случаев с ними выпадает из учета), но и в том, что поступающие сведения о травмах различной тяжести имеют существенную разницу по своей полноте.

Второе — учет несчастных случаев разнороден: то, что случилось на маршрутах (особенно с активными способами передвижения), фиксируется туристской контрольно-спасательной службой; происшествия, связанные с авариями транспорта, принадлежащего туристским учреждениям, — структурными подразделениями, отвечающими за технику безопасности; дорожно-транспортные происшествия при перевозках туристов на рейсовом транспорте — государственной автомобильной инспекцией; гибель путешественников в море и во



внутренних водоемах — чаще всего органами общества спасения на водах. Предполагаемое суммирование этих данных в туристских контрольно-спасательных службах не всегда осуществляется. Кроме того, каждое ведомство имеет свою методику учета, со своими специфическими погрешностями.

В результате, если о травмах с летальным исходом на плановых маршрутах, как правило, известно многое, то из травм средней тяжести лишь одна десятая-двадцатая становится достоянием общественности, а легкие травмы, аварийные ситуации, не окончившиеся трагически, случаи потери ориентировки и срывов контрольных сроков бывают известны только при включении в поиск или в иную помощь контрольно-спасательной службы. Иначе говоря, коэффициент достоверности получаемых данных варьируется для различных форм организации туризма и вида происшествий от единицы до ее десятых и даже сотых долей.

Дефицит фактического материала и другие причины вынуждали ряд исследователей (отечественных и зарубежных) собирать на одну чашу весов все им известные, хотя и явно неравноценные, а порой и взаимоисключающие друг друга случаи, объединять травмы разной тяжести и строить на этом конгломерате математически стройную, но субъективную картину причинности различных факторов в несчастных случаях на туристских маршрутах.

Для повышения правдивости результатов автор считал целесообразным в своих выводах базироваться в основном лишь на наиболее достоверных данных о несчастных случаях, окончившихся гибелью туристов (в тексте они иногда называются "тяжелыми травмами"). При необходимости использовались материалы и о других происшествиях с путешественниками, но это особо оговаривается, а сами разнородные факты не суммируются.

Другим путем к повышению реальности картины явился сбор и анализ не только ведомственных материалов, но и обширных данных, накопленных на местах старшими инструкторами и врачами турбаз, активистами федераций туризма, маршрутно-квалификационных комиссий, контрольно-спасательной службы, туристских секций. Продуктивным оказалось привлечение данных из других ведомств и организаций, параллельно занимающихся проблемами профилактики несчастных случаев, а также материалов из иных областей знаний и дис-



циплин — рекреационной и медицинской географии, техники безопасности, социальной травматологии и психофизиологии.

Учитывая относительную полноту анализируемых фактов и их возможное предвзятое искажение (связанное, в частности, с нежеланием отчитывающихся выглядеть слишком плохо в таком чреватом организационными последствиями вопросе, как обеспечение безопасности людей), в книге не приводятся абсолютные цифры, а точность относительных ограничивается целыми процентами.

Автор выражает глубокую признательность за предоставленные материалы и высказанные идеи всем своим добровольным корреспондентам и считает, что наибольшую роль в создании этой книги сыграл коллективный опыт, накопленный туристами — членами маршрутно-квалификационных комиссий и контрольно-спасательных отрядов — теми, с кем автору довелось много лет работать в тесном контакте.



## ПОСТАНОВКА ВОПРОСА

Чтобы действовать с какими-либо шансами на успех, надо знать тот материал, на который предстоит воздействовать.

*К. Маркс*

Несчастный случай в туризме...

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

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

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

Определение "несчастный" раскрывает третью особенность события: оно принесло беду, несчастье для здоровья человека. Поэтому к несчастным случаям нельзя относить так называемые опасные ситуации, которые не причинили вреда здоровью туристов, например благополучный переворот байдарки на порожищем участке реки. Неоправдан, по-видимому, и получивший определенное распростра-



нение как синоним несчастного случая термин "туристская авария", поскольку он отражает не травматизм людей, а повреждение судна, машины, вообще механической части или снаряжения и связанные с этим убытки, что в туристском путешествии обычно не является определяющим.

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

К последним по аналогии можно отнести многие из приводимой ниже выдержки из "Перечня".\*

Характер вредностей, процессы, при которых вредности возникают	Профессиональные заболевания
<p>Неблагоприятные метеорологические и природные условия при полевых работах</p> <p>Влияние неправильного режима дня и питания при полевых работах</p> <p>Изменение атмосферного давления при работах в высокогорных районах</p> <p>Влияние яркой освещенности при наличии снежного покрова на Севере и в горах, при работах в пустынях, на реках и озерах</p> <p>Воздействие кровососущих насекомых при полевых работах и лесозаготовках</p> <p>Тяжелое физическое напряжение и вынужденное положение туловища. Происходят при передвижении и подъеме тяжестей при отсутствии механизации в процессе полевых работ и валки леса</p>	<p>Простудные заболевания, ревматизм</p> <p>Гастриты, язва желудка</p> <p>Нарушение сердечной деятельности и дыхания, горная болезнь</p> <p>Воспалительные заболевания глаз</p> <p>Клещевой энцефалит, лихорадки</p> <p>Искривление позвоночника, заболевание сердца и сосудов, плоскостопие, расширение вен, грыжа</p>

\* Г.А. Минаев, Н.И. Шатько. Техника безопасности на топографо-геодезических работах. М., 1962.



И наконец, о распространении понятия несчастного случая на различные виды туризма. Вероятно, неправильно все печальные происшествия, связанные с травмированием людей в процессе путешествия, относить к "туристским" несчастным случаям. Ведь под туризмом, по энциклопедическому определению, можно понимать любого путешествующего "из любознательности или с целью отдыха и развлечения", а по современным зарубежным понятиям вообще всякого, кто временно и добровольно переменил место жительства не с целью заработка. Разбирать их травматизм так же бесперспективно, как оценивать, например, производственный травматизм парикмахеров по тому, сколько из них сбито автомашинами на улицах, ушиблось при падении на катке или отравилось испорченными консервами. Относить несчастный случай к туризму, вероятно, справедливо только тогда, когда речь идет об активной части туризма, входящего наравне с гимнастикой, легкой атлетикой и другими видами спорта в единую систему физического воспитания. А травмы, полученные в других формах туризма, должны учитываться как полученные в быту или на транспорте.

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

Выделяя путешествия с активными способами передвижения, совершаемые в рамках требований, изложенных в соответствующих документах, отметим, что и в них травматизм имеет часто своими источниками несчастные случаи, происшедшие в обстановке, далекой от спортивной (например, ожог пламенем костра при приготовлении пищи, сотрясение мозга в результате автокатастрофы при подъезде на автомашине, ранение ноги топором на привале). Но поскольку такие действия (приготовление пищи, транспортные переезды, ор-



ганизация походного быта) являются органической частью путешествия, то и травмы, полученные при этом, следует учитывать как туристские.

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

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

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

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

Подобная сложность, взаимозависимость и комплексность факторов возникновения несчастных случаев позволяет считать далеко не исчерпывающим традиционное деление опасностей в туристском путешествии на две большие группы: опасности, вызванные недостаточной физической, технической и моральной подготовкой



людей и их неправильным поведением, и опасности, обусловленные рельефом и климатическими факторами. Трудно согласиться и с утверждениями, что главной опасностью туризма являются только сложные маршруты и опасные участки пути (т.е. объективные причины). Вместе с тем нельзя признать виновниками всех несчастных случаев в туризме одних людей (субъективный фактор). Подобное отрицание объективных причин в туристском травматизме сближает данную гипотезу с не требующим критики утверждением буржуазного ученого Х.У. Гейдрича, что на производстве 88% несчастных случаев происходит по вине рабочих из-за таких недостатков личности, как жадность, неосторожность, несдержанность, нервозность, возбудимость, опрометчивость, 10% — по вине машин и 2% — непредотвратимые травмы "по вине бога".

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

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

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

Действительно, и в туристском травматизме, если



рассматривать его под таким непривычным углом зрения, можно найти ряд любопытных аналогий с эпидемиологическими заболеваниями.

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

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

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

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

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

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

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

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

Наиболее характерные для туристов травмы — это легкие повреждения конечностей: ушибы, потертости, ссадины, мелкие порезы, намины. Как правило, особенно подвержены травмированию ноги — на них приходится



до  $\frac{3}{4}$  всех походных повреждений. Типичны также легкие ожоги, местные обморожения. Не исключены растяжения и другие повреждения связок различных суставов, вывихи и переломы, раны от острых (топор) и тупых (камень) предметов. Из заболеваний чаще других встречаются отравления, расстройства желудка, простуды.

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

На в о д н ы х активных маршрутах могут быть травмы рук — ссадины, срывы кожи, трещины, растяжения связок лучезапястных суставов. Иногда потертости ягодиц и спины, растяжения спинных мышц, ушибы. Нередки радикулиты, ангины, ожоги от чрезмерной освещенности солнцем.

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

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

Разнообразны травмы в г о р н ы х и с п е л е о л о г и ч е с к и х (пещерных) путешествиях: потертости кожи, ожоги ладоней (иногда спины и ягодиц) трением при неправильной работе с веревкой, ушибленные раны, в отдельных случаях сотрясения мозга, повреждения внутренних органов, переломы конечностей. Для горного туризма характерны также местные обморожения, ожоги и заболевания глаз при слепящем солнце.

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

Эти же травмы специфичны и для м о т о т у р и з м а.



По степени тяжести большинство туристских травм легкие и не сопровождаются потерей трудоспособности. Но определенный процент травм в туризме относится к тяжелым повреждениям. Поскольку прямых данных о таких соотношениях нет, приходится воспользоваться аналогиями. Так, по статистике спортивного травматизма\*, очень тяжелые травмы составляют 0,3% всех несчастных случаев в спорте, тяжелые — 2,7%, средней тяжести (с потерей спортивной трудоспособности на срок до 2 месяцев) — 10%. Остальные 87% травм принадлежат к разрядам легких и очень легких.

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

Сравнительно благополучен по соотношению тяжелых и легких повреждений бытовой травматизм, в котором на последние падает до  $\frac{9}{10}$  повреждений.

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

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

\* З.Миронова, Л.Хейфец. Профилактика травм в спорте и доврачебная помощь. М., ФиС, 1966.



горнолыжниками пришлось около 6 тысяч травм, потребовавших транспортировки пострадавших.

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

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

## МАРШРУТ КАК ИСТОЧНИК ОПАСНОСТИ

От чего мы получаем добро, от того же самого мы можем получить и зло, а также средство избежать зла. Так, например, глубокая вода полезна во многих отношениях, но, с другой стороны, она вредна, так как есть опасность утонуть в ней. Вместе с тем найдено средство — обучение плаванию.

*Демокрит*

С какой стороны подойти к туристским маршрутам, чтобы оценить их причинность в травматизме? Как определить их опасность? Существующие по этому вопросу мнения противоречивы. Одни считают, что между количеством несчастных случаев в путешествиях и отдаленностью и сложностью маршрутов имеется простая зависимость: чем сложнее и длительнее маршруты, тем чаще



и опаснее травматизм. Следовательно, несчастных случаев можно избежать, если ограничить туристов походами по торным тропам пригородных зон отдыха и не организовывать многодневных путешествий в географически отдаленные и необжитые районы.

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

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

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

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



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

По частоте несчастных случаев между различными *географическими районами* страны имеется определенная разница. Так, для самостоятельных спортивных групп в порядке наибольшей повторяемости происшествий с тяжелым исходом за 1978—1981 гг. можно назвать Кавказ, Южную Сибирь (Алтай, Саяны), Среднюю Азию и Казахстан (Памир, Тянь-Шань), Урал. Для туристов плановых маршрутов последовательность районов несколько иная: Кавказ (43%), Украина (18%), Европейский Центр (17%), Средняя Азия и Казахстан (12%), Южная Сибирь (5%), Урал (3%). В целом для всех видов путешествий и категорий путешествующих, включая неорганизованных, география туристского травматизма дает следующую очередность: Кавказ, Украина, Европейский Центр, Южная Сибирь, Средняя Азия и Казахстан, Урал, Европейский Север, Дальний Восток. На первые три из этих районов приходится две трети случаев тяжелого травматизма, на последние три — менее одной десятой.

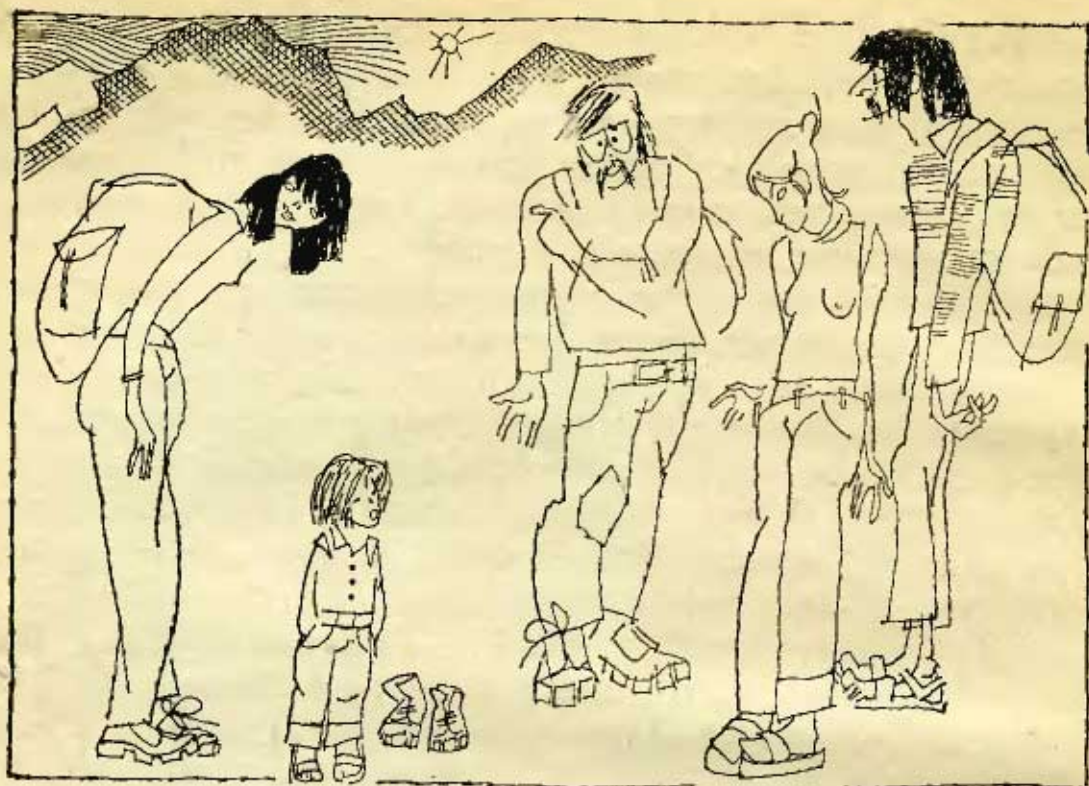
Взятые для контроля данные 10—15-летней давности хотя несколько и меняют очередность районов по условной опасности, но одновременно подтверждают, что большинство тяжелых травм происходит в районах, давно освоенных в туристском отношении. На первом месте среди них стоит Кавказ, причем не Центральный,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

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

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

Приведенная выше градация территорий — не есть деление районов на опасные и безопасные: количество туристских травм лишь частично зависит от особеннос-





тей природных факторов местности. В большей степени оно связано с качеством подготовки и проведения походов, наличием организованных или "диких" групп, видами практикуемых путешествий, уровнем туристского обслуживания.

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

Из распределения несчастных случаев по сезонам можно установить, что явно выраженный "пик" травматизма приходится на июнь — сентябрь (около 70% повреждений). Наиболее тяжелыми оказываются июль, а затем август, к которым приурочивается более половины туристских травм года. Самый "благополучный" период — вторая половина ноября и декабрь (менее 1% травматизма). Промежуточное положение занимают январь, февраль и март, "приносящие" вместе около 10% несчастных случаев, из которых от половины до двух третей происходят в зимний "пик" — время студенческих каникул. Примерно 15% несчастных случаев приходится



также на весну (конец апреля — май) и 5% — на осень (октябрь — начало ноября).

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

Очевидность повышенной опасности маршрутов в переходное время становится особенно заметной, если конкретизировать приведенные выше среднегодовые показатели для "усредненного" туриста к спортивным самостоятельным группам. Оказывается, что в динамике за последние 15 лет наблюдается резкий взлет кривой несчастных случаев в весенний сезон. Так, если в 1964 г. травматизм с тяжелым исходом в период конца апреля — первой половины мая и октября — ноября составлял 5% годовой величины, то в 1968—1969 гг. его доля возросла до 20%, а в 1978—1979 гг. один только апрельско-майский травматизм достиг 32%.

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

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

Наиболее чреваты опасностями суббота и воскресенье. На эти дни приходится более  $\frac{4}{7}$  случаев тяжелого травмирования, что в основном объясняется высокой долей травм в походах выходного дня и однодневных экскурсиях. Очевидно, увеличение травматизма в определенные дни, отражает влияние субъективных причин, зависящих от самих путешествующих. Некоторое исключение могут



составлять авто-, мото- и велопутешествия, безопасность которых определяется также и не зависящим от туристов изменением интенсивности движения на дорогах по дням недели.

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

Но поскольку в ночные часы туристы, как правило, не движутся по маршруту, а отдыхают на надежно укрытых биваках, то доля ночных несчастных случаев в общем их количестве не превышает, по предварительным подсчетам, 5%. (Вместе с тем, учитывая, что процент передвигающихся ночью туристов от их общего числа на маршрутах несравненно меньше, это лишний раз подтверждает факт повышенной опасности переходов в ночных условиях.)

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

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

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

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



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

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

В числе непосредственно травмирующих или приведших к травмам погодных факторов (в тех несчастных случаях с тяжелым исходом, что произошли в 1978—1981 гг. при неблагоприятных метеорологических условиях) фигурируют следующие: низкая температура воздуха (16%), сильный ветер (11%), резкий подъем воды (10%), грозовые разряды (4%), сочетание ряда факторов (42%).

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

Имеется разница и по видам передвижения. Так, в горном и особенно лыжном путешествиях до  $\frac{1}{5}$  всех случаев серьезного травматизма оказываются в какой-то мере связанными с ухудшением погодно-климатических условий — пургой, метелью, низкой температурой. Если же рассматривать и легкие повреждения (обморожения пальцев, солнечные ожоги кожи, "снежную слепоту"), то доля таких случаев увеличивается в 2—3 раза.

Вместе с тем в других видах туризма (пешем, водном) этот процент значительно ниже и позволяет считать, что в целом в 7—8 случаях из 10 погодные условия не играют не только решающей, но и побочной роли в тяжелом травматизме. Любопытно, что близкие данные приводятся для дорожных происшествий в США, где



более 80% автокатастроф происходит при ясной погоде, около 10% — во время дождя и менее 10% — во время снегопадов и туманов. Известно, что в альпинизме 68% несчастных случаев происходит при хорошей погоде.

Вывести из всего перечисленного заключение о величине опасности стихийных сил атмосферы для туристов сейчас трудно, поскольку нет точных данных о количестве вызванных этими силами травм, отнесенных к пройденному километражу или времени, проведенному в условиях неблагоприятной погоды. Кроме того, опасны не сами осложнения погоды, а неподготовленность к ним путешественников, что, в частности, бывает при внезапных изменениях погоды и ее нехарактерных проявлениях для данного географического района или сезона. Так, туристы, отправляющиеся в зимний поход на Кольский полуостров, заранее знают, что их могут ожидать 30-градусные морозы, штормовые ветры на перевалах, пурга "зарядами" по два-три дня кряду. Относясь к этому как к нормальным, т.е. характерным, климатическим условиям конкретного лыжного маршрута, они принимают необходимые защитные меры и благополучно переносят тяготы путешествия. Вместе с тем, например, понижения температуры воздуха до 0° с сильным ветром в летних условиях на травянистых перевалах Западного Кавказа или Крыма неоднократно приводили к серьезным травмам.

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

Этот, пожалуй, самый трагический в отечественном туризме случай нашел широкое отражение на страницах печати, лег в основу художественного кинофильма "Перевал". Поэтому, опуская многие подробности, остановимся лишь на интересующих нас сторонах происшествия, хорошо известных автору, поскольку он дважды возглавлял комиссии экспертов по уголовному делу о гибели туристов на маршруте № 30.

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



пертиза, все скончались от медленного переохлаждения организма.

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

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

В конкретном случае метеорологические условия стали медленно ухудшаться за два дня до начала похода. На приюте "Армянский" и выше, у балаганов пастухов, местные жители предупреждали путешественников уже об опасности резкого ухудшения погоды. О том же свидетельствовал исключительно быстрый бег облаков, предвещавших дождь, и массовый самостоятельный спуск скота с пастбищ в лесную зону. Наконец, можно было просто включить радиоприемник, чтобы за два дня до события услышать местный прогноз о ночном понижении температуры до 0° и грозах, а за день до события — штормовые предупреждения ("ожидается дальнейшее понижение температуры до -5°, снег, метель"). Все это было или не услышано, или не принято во внимание.

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

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

Следовательно, основная причина несчастия в другом — в неправильном поведении людей.

Сочетание неблагоприятных погодных условий с ошибочными действиями путешественников — явление повсеместное. Оно, как и его частое следствие — переохлаждение организма человека, — не признает границ ни политических, ни климатических. Согласно материалам Международной научной конференции по альпинизму и туризму (1972 г.), в Чехословакии в 1960—1970 гг. из 77 погибших любителей путешествий 13 скончались из-за "резкого изменения погоды и потери сил" и еще 13 — от истощения (т.е. всего 33,8%). По данным Швейцарского альпийского клуба, в горах этой страны в один из летних сезонов из общего числа 75 погибших путешественников



от переохлаждения и истощения умерли 10 (13,3%). Массовые случаи переохлаждения на туристских маршрутах отмечались в Англии с ее мягким морским климатом.

Следует отметить, что понятие "неблагоприятные метеорологические условия" или "опасные явления погоды" — условны. Критерием для отнесения определенных явлений погоды к опасным служит реальная возможность возникновения при них такой ситуации, которая может привести к несчастному случаю с туристами. Но поскольку вероятность возникновения аварийной ситуации при тех же опасных явлениях погоды различна для разных географических районов, сезонов, видов туризма и зависит от состава туристских групп, конкретного опыта, технического оснащения путешественников, а также от других факторов, единая регламентация всех опасных явлений погоды для туристов была бы проблематичной.

Также проблематично (но уже по другим соображениям) обеспечение всех туристов специальными ежедневными или еще более частыми гидрометеорологическими прогнозами как обязательное условие выпуска их в путешествие. В связи с отсутствием постов гидрометеослужбы в районах действия ряда туристских маршрутов и значительными отклонениями в микроклимате на их трассах от среднепрогнозируемой в настоящее время даже при ежедневном получении туристскими учреждениями сводки погоды выпуск групп на маршрут без точно привязанного прогноза — обычная практика.

Естественно, отсутствие гидрометеорологического прогноза, как и градации опасных явлений погоды, расширяет диапазон возможных осложнений обстановки на туристском маршруте и требует повышенной готовности и внимания. Основные нагрузки и ответственность за правильность оценки ситуации на месте и своевременность принятия решения при этом ложится на руководителей (инструкторов) групп, которые должны опираться на собственный опыт и знание местных условий.

В целом же приходится констатировать, что среди происшедших за 1978—1981 гг. туристских несчастных случаев со смертельным исходом нет ни одного достоверно известного, главной и единственной причиной которого были бы погодные условия. Даже от таких грозных проявлений стихии, как удары молнии, штормовые ветры, внезапные наводнения, жестокая пурга, у пострадавших были способы защиты, не говоря уже о неиспользованных профилактических мерах.



Распределение количества тяжелых несчастных случаев за 1978—1981 гг. по основным видам активного передвижения на маршрутах (с учетом организованных и неорганизованных туристов) дает соотношение между пешим, водным, горным и лыжным туризмом, близкое к 10 : 4 : 3 : 3, хотя по числу участников различных походов и путешествий эти виды ориентировочно соотносятся как 20 : 2 : 1 : 5. Доля травматизма, падающая на другие, не массовые в настоящее время, виды — спелеотуризм, велотуризм, автотуризм, а также травматизм в экскурсионно-транспортном туризме и на радиальных маршрутах, здесь не учитываются.

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

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



рельефа в связках, на воде — в спасательных жилетах и т.п. Но объективно повышенная опасность одних видов передвижения перед другими все же остается.

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

Более точное представление о различиях в потенциальном травматизме на разных видах маршрутов позволяет сделать анализ одних спортивных путешествий. Количество тяжелых несчастных случаев в них за 1978—1981 гг. дает соотношение между пешими, водными, горными и лыжными маршрутами, близкое к  $2 : 7 : 7 : 1$ , хотя по числу участников спортивных путешествий эти виды соотносятся, приблизительно, как  $6 : 5 : 3 : 2$ . Проведенные расчеты показывают, что из путешествующих по спортивным (категорийным) маршрутам 10 тысяч пеших туристов несчастье с тяжелым исходом поджидает, в среднем, 4 туристов, из 10 тысяч лыжников — 5 туристов, из 10 тысяч водников — 15 туристов и из 10 тысяч горников — 24 туристов.

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

Оказывает влияние на распределение несчастных случаев *форма организации путешествия*. При сравнительно близком количестве несчастных случаев в плановом и самодеятельном туризме их относительное количество для плановых маршрутов меньше (вследствие большего числа участников плановых путешествий по



сравнению с числом постоянно занимающихся самодеятельным организованным туризмом). Эта разница по количеству всех зарегистрированных официальными отчетами происшествий составляет 1,5 раза.

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

Еще заметнее преимущества организованных (плановых и самодеятельных) групп перед группами неорганизованными и туристами-одиночками. Поскольку они и происшествия с ними туристской статистикой, как правило, не учитываются, приходится ограничиться анализом косвенных данных автоинспекции, органов здравоохранения и материалами отдельных контрольно-спасательных служб, согласно которым вероятность несчастных случаев на "диких" маршрутах, в неорганизованных группах и среди туристов-одиночек превышает среднюю для организованных групп в 3—5 раз.

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

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

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

Камнепады должны быть отнесены, на первый взгляд, к объективным опасным факторам маршрута. Действительно, перемещение обломков горных пород по склону под действием силы тяжести — вполне естественный процесс, вызываемый обычно такими природными агентами,





как атмосферные осадки, ветер, перепады температуры, животные. Попадая под каменный "дождь" (а падающий камень быстро приобретает большую скорость, круто меняет траекторию полета при ударах о склон, разбивается на обломки, разлетающиеся во все стороны), путешественники оказываются в очень сложной ситуации.

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

Наиболее часто такие происшествия происходят вне границ "больших" гор, в местах скопления туристов — на слетах, плохо организованных соревнованиях, различных праздниках, массовках с участием случайных и недисциплинированных лиц. Так, по данным Крымской контрольно-спасательной службы, за один летний день 1978 г. в ущелье Кизил-Коба было травмировано камнями при нерегулируемом скалолазании пять неорганизованных туристов, трое из них получили повреждения позвоночника и переломы конечностей. Вызывающие че-



ловеческие жертвы камнепады и падения отдельных камней по вине путешественников регулярно фиксируются также на маршрутах спортивных туристских групп.

Маршруты нередко проходят по местам, где встречаются ядовитые растения, опасные для человека животные. Незвестная, но соблазнительная сочная ягода, яркое, просящееся в букет соцветие, причудливый корень могут быть весьма опасными для здоровья тех, кто захочет употребить в пищу или просто взять незащищенными руками, понюхать, попробовать на вкус. Белена, дурман, белладонна, болиголов, аконит, вех, ясенец — список включил бы десятки растений. Нельзя не упомянуть и те случаи, что происходят по косвенной причине особой привлекательности цветов и деревьев. Так, по данным Швейцарского альпийского клуба, до 4% смертей туристов в 60-е годы происходило при сборе ими эдельвейсов. На травмы при падении с деревьев приходится до 2% происшествий с туристами в Крыму и до 2—3% в отдельных областях и краях Сибири, где популярен сбор кедровых шишек.

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

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

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

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



в Белоруссии, на Кавказе, на Украине. Так, в 1977 г. в Крыму подорвалось на минах и снарядах 42 человека — 9 погибли и 33 получили тяжелые увечья. Поскольку перед началом каждого сезона контрольно-спасательная служба, инструкторы турбаз проверяют туристские тропы на наличие взрывоопасных предметов, а путешественников предупреждают о запрете брать эти предметы в руки, туристов среди пострадавших не было.

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

Все это свидетельствует о том, что не только сложные участки или неблагоприятные погодные условия влияют на опасность маршрута. Можно утверждать, что практически любые виды природных или иных ресурсов и условий, а также различные сочетания этих ресурсов и условий, их распределение в пространстве и времени определяют ту или иную степень опасности маршрута. Причем надо говорить не об объективной, а о субъективной его опасности.

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



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

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

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



Утопление (на активных маршрутах всех видов)	40%
в том числе при переправах	19%,
при купании	9%
Травмы на элементах горного рельефа (в условиях горных, пеших и лыжных походов)	19%
в том числе в лавинах	6%
Переохлаждение (в условиях пеших и лыжных походов)	13%
Автомобильные катастрофы (на активных маршрутах всех видов)	12%
Прочее	16%
<hr/>	
Итого:	100%

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

При отдельном анализе материалов по спортивным самостоятельным маршрутам распределение несчастных случаев в зависимости от основных причин тяжелых травм будет выглядеть следующим образом (итоги 1978—1981 гг.):

Утопление (на маршрутах всех видов)		46%
в том числе при перевороте плавсредств	40%	
или смыве с них туристов на переправах	6%	
Летальные травмы на элементах горного рельефа		45%
в том числе при срывах, падениях	23%	
в лавинах	17%	
от камнепада	5%	
Прочее (болезни, переохлаждение)		9%
<hr/>		
Итого:		100%

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



рассматриваться как сочетание объективно существующих сложных природных препятствий и ошибок туристов при их преодолении.

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

С учетом как оформленных, так и неоформленных походов в различных видах и формах организации туризма сведения за 1978—1981 гг. дают следующее распределение тяжелого травматизма по категориям сложности (к.с.) маршрутов: туристские мероприятия (походы выходного дня, путешествия, тренировки, занятия, соревнования) ниже I к.с. — 51%; путешествия I к.с. — 20%; II к.с. — 10%; III к.с. — 8%; IV к.с. — 4%; V к.с. — 5%; VI к.с. — 2%. Хотя по материалам за 1968—1969 гг. соотношение было несколько иным (походы выходного дня и путешествия ниже I к.с. — 45%; путешествия I к.с. — 30%; II к.с. — 8%; III к.с. — 8%; IV к.с. — 6%; V к.с. — 3%), налицо явное преобладание простых маршрутов над сложными.

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

Анализ несчастных случаев за 1978—1981 гг. в спортивных самостоятельных путешествиях раскрывает другую картину тяжелого травматизма в зависимости от сложности походов: I к.с. — 13%; II к.с. — 22%; III к.с. — 19%; IV к.с. — 14%; V к.с. — 23%; VI к.с. — 9%. Если указанное распределение происшествий сравнить с удельным весом походов соответствующих категорий в общем их количестве, то относительные показатели укажут на повышение опасности сложных путешествий, особенно IV—VI к.с.

Одновременно следует помнить об относительности такого анализа, связанной с неполнотой сведений о травматизме в несложных и неорганизованных туристских мероприятиях. Как правило, походы IV—VI к.с. проводятся при тщательном контроле организаций, число их участников учитывается отдельной строкой в статистике с точностью до одного человека, также исчерпывающи



материалы о происшествиях в этих походах. Другое дело. походы выходного дня и путешествия I к.с., которые часто проходят без должного оформления, а случаи травматизма в них остаются достоянием лишь учреждений здравоохранения да туристской секции коллектива физкультуры.

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

О степени важности для туризма сложных маршрутов свидетельствуют результаты проведенного автором количественного и качественного анализа основных требований самодеятельного туризма к природной среде в 31 туристском районе страны \*. В частности, оказалось, что наряду с такими традиционными, определяющими выбор туристами того или другого маршрута, природными факторами, как климатическая комфортность, живописность, экзотичность, уникальность, доступность (проходимость), натуральность, обводненность, возможность для попутной рыбной ловли, имеются и специфические факторы. В число этих специфических и внешне парадоксальных факторов входят: малонаселенность местности (возможность самостоятельного существования в условиях дикой природы), труднопроходимость (возможность проверки своих сил физически тяжелыми, отличными от практикуемых при обычном укладе жизни занятиями, стремление к достижению трудной цели), опасность природной среды (отражает стремление к спортивной борьбе, самоутверждению через риск единоборства со стихийными силами природы), дискомфортность

\* Теоретические основы рекреационной географии. М., 1975.



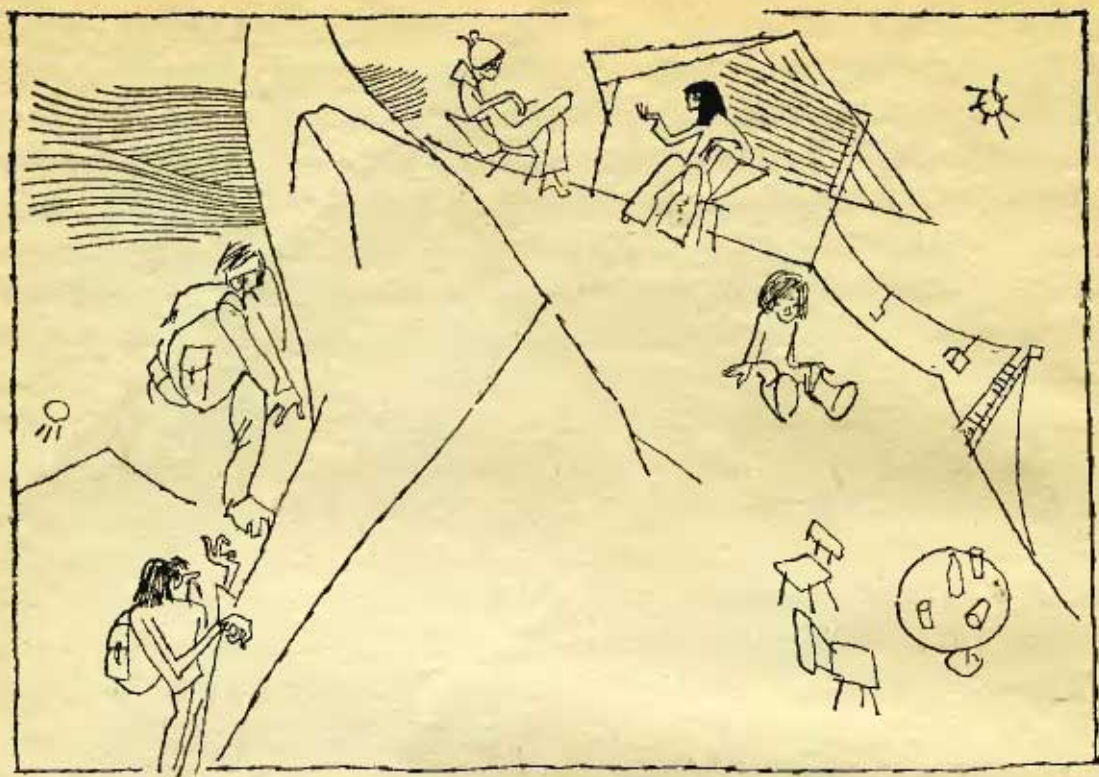
(возможность получить контрастные ощущения, испытать временные перегрузки и противопоставить им свои умения и техническое обеспечение), отдаленность (отражает стремление к неизвестному, к первопрохождению, соревновательный интерес, престижные соображения). Расчеты показали, что отношение специфических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

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

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

Отказ от сложных маршрутов одновременно означал бы и отказ от маршрутов наиболее интересных, пролегающих по самым живописным и экзотическим районам страны, куда имеется естественная тяга всех увлекающихся туризмом. Заменить же в этих районах сложные маршруты простыми, с сохранением того же объема получаемой людьми полезной информации, тех же положительных эмоций сейчас не представляется возможным. Главным направлением для "обезвреживания" маршрутов (речь об "обезвреживании" туристов пойдет дальше) в настоящее время, очевидно, могут быть: последовательное и планомерное (но не ломающее ландшафта и не лишующее его основных достоинств для путешественников) благоустройство наиболее популярных трасс походов; сооружение простейших приютов или опорных пунктов, располагающих набором продуктов для ту-





ристов, средствами медицинской помощи, фондами спасательного снаряжения, радиопередающими устройствами для связи с туристской контрольно-спасательной службой. Все это, несомненно, поможет устранить источники опасности, зависящие от самих маршрутов.

В будущем, по мере развития технического прогресса, вероятно, будут сооружаться устройства, почти полностью исключаящие риск на маршруте "по вине природы". Пример того — зарубежные высокогорные канатные дороги, доставляющие людей на высочайшие вершины, где туристы попадают в тщательно огороженные клетки-вольеры... Однако при сооружении "клеток" придется учитывать ежегодно возрастающий интерес и тягу людей к местам, где "клеток" еще нет...

Благоустройство туристских трасс, конечно, не исключает разумных ограничений на участие людей в сложных путешествиях. На маршруты, отличающиеся повышенной опасностью способа передвижения и сезона (например, в весеннее время по порожистым рекам, когда обычно стоит неустойчивая погода, часто мало известен характер естественных препятствий, а туристы еще не успели войти в надлежащую спортивную форму), целесообразно допускать только группы, имеющие повышенный "запас прочности".

Применение ограничений к маршрутам требует вдумчивого подхода. Автотранспорт принес с собой жертв в



тысячи раз больше, чем туризм, но никто не ставит вопрос об уменьшении скорости автомашины до скорости пешехода. Хотя одно это могло бы, вероятно, приблизить к нулю число несчастных случаев на транспорте со смертельным исходом. Очевидно, что такая цена безопасности была бы чрезмерной. Вместе с тем с успехом применяются ограничения скорости до 40 или 60 км в зависимости от конкретной опасности возникновения аварийной ситуации. Такой же подход целесообразен и по отношению к сложным, не лишенным опасности, спортивным маршрутам — маршрутам, приносящим несомненную пользу тем, что они воспитывают мужество, упорство, решительность, дают важные прикладные навыки, оттачивают чувство коллективизма и взаимовыручки, формируют настойчивость в достижении поставленной цели.

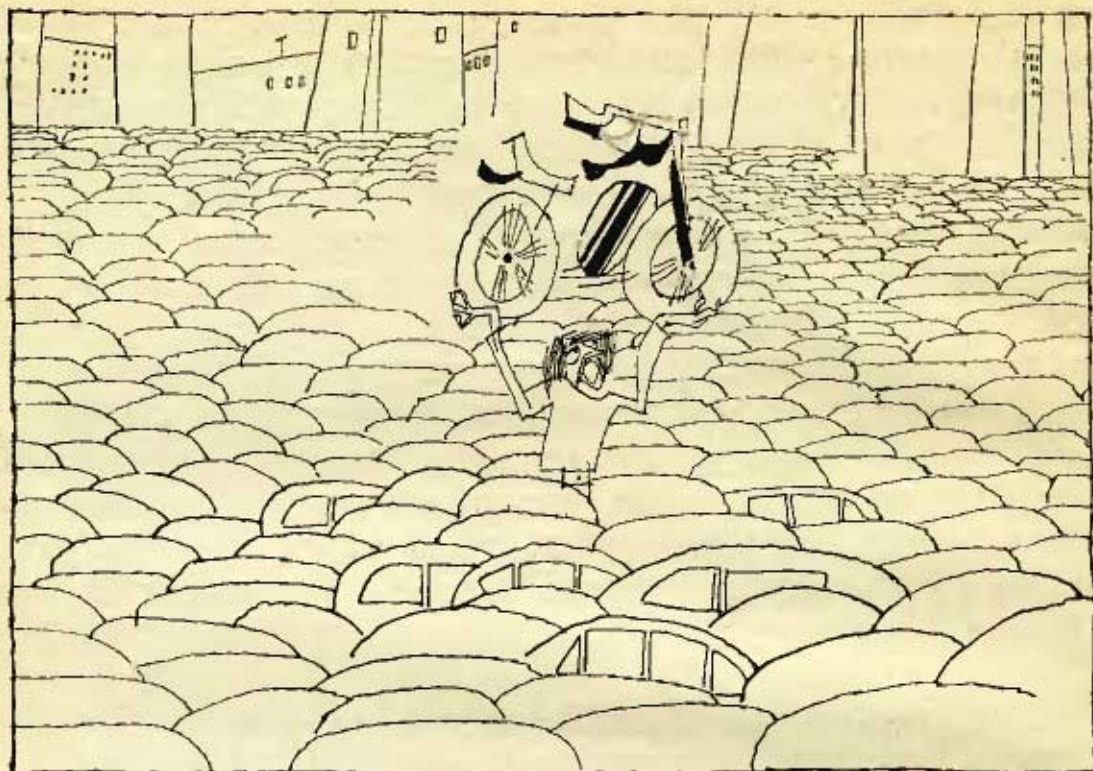
В заключение разбора "виновности" маршрутов надо отметить, что при определении их опасности нельзя исходить из одних объективных условий местности, сезона или вида туризма. Характерная особенность организованного спортивного туризма как раз и состоит в том, что для каждой категории людей устанавливается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

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

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

Выпускник геологоразведочного факультета, направленный на работу в отдаленную партию, за несколько "полевых" месяцев пройдет десятки маршрутов, хотя и без установленной категории сложности, но тем не менее не лишенных ни трудности, ни опасности. Пройдет, руко-





водствуясь производственной необходимостью, а не обязательным соблюдением правил "от простого к сложному". Возможно, поднимется по крутому камнепадоопасному склону или сплавится по малоизвестной реке. И, конечно, на первых порах будет подвергаться большей опасности несчастного случая.

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

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

### ВИНОВАТО ЛИ СНАРЯЖЕНИЕ?

Когда обувь тесна, весь мир кажется тесен.

*Турецкая пословица*

Рассмотрим причинную роль в несчастных случаях снаряжения — второго компонента формулы "маршрут — снаряжение — путешественник — общество". Под



снаряжением будем понимать все техническое и материальное обеспечение путешественника: средства передвижения, предметы походного быта, одежду, обувь, средства страховки, продукты питания, медицинскую аптечку и т.п.

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

Наиболее частые случаи травматизма туристов, едущих на автомашинах, мотоциклах, мопедах или велосипедах, дают неисправности в тормозном устройстве, шинах, рулевом управлении и осветительном оборудовании. Так, по результатам одного из технических осмотров в США каждые 2 из 5 испытанных машин находились в состоянии, не обеспечивавшем безопасной эксплуатации. Первыми по дефектной ведомости шли фары (24% всех машин), затем тормозные устройства (17%), задние фонари (15%) и рулевое управление (10%).

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

Поскольку  $\frac{2}{3}$  времени путешествия приходится на привалы, ночлеги и бивачные работы, для предупреждения травматизма отнюдь не безразлично соответствие своему назначению предметов походного быта: палаток, спальных мешков, костровых принадлежностей, обогревательных устройств. В некоторых условиях — при сильных морозах, затяжных дождях, при отсутствии естественного топлива на маршруте — бивак может представлять собой наиболее трудоемкую, напряженную и даже небезопасную часть походной жизни. Во всяком случае настораживает, что  $\frac{1}{10}$  известных случаев тяжелого



травматизма и заболеваний в зимних походах приурочена к привалам. Причины большинства из них — неправильное поведение людей, но в какой-то степени они объясняются и легкой промокаемостью стандартных палаток, недостаточными теплоизоляционными качествами спальных мешков, неудобством и небезопасностью имеющейся в продаже туристской посуды, отсутствием в производстве походных печек и т.п.

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

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

Понятны, наконец, и самые серьезные последствия для туристов, если у группы нет страховочного, защитного и спасательного снаряжения или оно неудовлетворительного качества. Рассуждая теоретически, вообще нельзя совершить сколько-нибудь сложный горный



поход без основных и вспомогательных веревок, страховочных (альпинистских) поясов, ледорубов, лавинных шнуров, защитных очков и масок; водный — без спасательных жилетов и средств, гарантирующих непотопляемость судов; спелеологический — без защитных гидрокombineзонов, предохранительных касок с налобными фонарями, лестниц и веревок; мотоциклетный — без шлемов, защищающих головы и шейные позвонки водителей и пассажиров; и любое путешествие — без укомплектованной всеми необходимыми средствами медицинской аптечки.

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

Не следует, однако, искать причины травматизма только в отставании промышленного выпуска снаряжения от растущей потребности в нем. Увеличение количества, улучшение качества, разнообразие ассортимента предметов технического оснащения еще не устранят несчастных случаев по вине снаряжения. Многое здесь будет зависеть от самих участников путешествий.

Во-первых, туристы должны предусмотреть, чтобы снаряжение в группе было комплектно и однотипно, чтобы одни его предметы соответствовали другим и допускали в аварийных условиях взаимозаменяемость. Известно, что отлично действующие врозь походный примус и туристское плоское ведро нельзя применять вместе, ибо коэффициент их совместного полезного действия ничтожен. При использовании в группе разнотипных велосипедов или лодок участники будут растягиваться по маршруту, а при неисправности одних машин или судов на них нельзя будет поставить детали с других машин и судов. Значительно усложнит зимний поход и вызовет повышенную предрасположенность к несчастным случаям из-за преждевременной усталости





одних членов группы при бесполезной работе других такая "мелочь", как разная ширина лыж у туристов. Вместе с тем опасную ситуацию легко разрядить, если есть возможность заменить один вид снаряжения другим. Так, при потере рукавиц и риске быстрого обморожения путешественников не раз выручали удачно заменяющие рукавицы шерстяные носки, а при порче лыжных ботинок — валенки для дежурных, которые берут обычно в расчете на самую крупную ногу в группе.

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

Важно также тщательно проверить наличие резервных предметов материального обеспечения: ремонтного набора, запасных деталей для лыжного крепления, материала для починки оболочки и каркаса байдарки, запчастей для



мотоцикла, запасных защитных очков и рукавиц, электробатареек и лампочек к карманному фонарю, аварийного резерва продуктов питания, спичек. Нельзя забывать, что отсутствие под рукой запасного снаряжения может поставить группу в угрожаемое положение. Так, если при поломке гребни на плоту не окажется запасной, то авария на сложном участке реки может произойти в первые же секунды после происшествия.

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

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

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

Иногда цвет имеет прямое отношение к безопасности: если в поход взять лыжи светлых тонов, то при сильном снегопаде или в сумерках они могут быть не видны на



ногах, что затруднит движение. При поисках с воздуха потерявшей группы нелегко обнаружить на снегу белую палатку. А если туристы в таежном путешествии одеты в традиционные штормовки и не имеют каких-либо ярких и заметных деталей на одежде и рюкзаках, их порой можно принять за нечто другое, что может стать причиной несчастного случая.

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

В мае 1981 г. во время областных соревнований по водному туризму на реке Брусовица (Архангельская область) произошел несчастный случай с тяжелым исходом с одним из участников. Экипаж байдарки не сумел выгрести из струи на повороте, байдарку прибило под ель и стало заливать водой. Участники соревнований и посты спасателей не смогли не только помочь товарищу, но и не увидели его в потоке. Разбор происшествия показал, что погибший использовал самодельный жилет, имевший темную окраску и не выделявшийся на воде. Спасатели же ориентировались на яркую расцветку жилетов фабричного производства и не заметили проплывший мимо темный "предмет".

Выбор конкретного тона для снаряжения и одежды зависит от условий путешествия. Наиболее броски и вызывают произвольную концентрацию внимания как на белом фоне снега, так и на зеленом или сером фоне леса, поля, горного склона оранжевый и, в несколько меньшей степени, красный и желтый цвета. Невольно останавливает взгляд чередование желтых и черных полос, что широко используется в предупредительных знаках (с помощью которых, по данным зарубежной печати, на отдельных промышленных предприятиях удалось сократить число несчастных случаев более чем на 50%). Такие контрастные и призывные цветовые решения нужны в первую очередь для тех предметов, которые непосредственно связаны с обеспечением безопасности (лавинные шнуры, спасательные жилеты), или для тех, которые сами являются потенциальным источником несчастного случая (баллоны с газом, канистры с бензином).





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

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

В 1969 г. киевские туристы совершали горное путешествие по Западному Кавказу. При подъеме на перевал Хокель руководитель группы из-за плохого сцепления обуви со склоном сорвался и начал падать. Веревка, с помощью которой осуществлялась страховка, не выдержала нагрузки. Человек пролетел 150—200 м по крутому ледовому склону и заклинился в бергшрунде, получив ушибы тела, трещину свода черепа и повреждение голеностопного сустава.

Расследование несчастного случая показало, что группа, в достаточном количестве оснащенная всем необходимым: горными ботинками, кошками, основной и вспомогательной веревками, — просто не применила снаряжение по назначению. Срыв руководителя произошел тогда, когда он в кошках пытался преодолеть гладкие скалы "бараньих лбов". Веревка лопнула, поскольку была не основной (та к моменту аварии находилась в рюкзаке у одного из участников), а тонким репшнуром.

По техническим условиям, репшнур не обеспечивает безопасности передвижения на горном рельефе и может быть применен только для вспомогательных целей, а кошки используются только для движения по льду и фирну.



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

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

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

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



В августе 1981 г. в группе ленинградских туристов, совершавших горное путешествие V категории сложности, при первопрохождении перевала в районе ледника Имат погиб один из самых опытных, находившихся в отличной физической и технической форме участников группы. Происшествие случилось на сравнительно несложном ледово-фирновом склоне крутизной 30°, на котором уже были навешены перила длиной 60 м. Поскользнувшись, турист стал скользить вниз, не принимая активных мер к самозадержанию, по-видимому, надеясь, что сможет остановиться лишь слегка притормаживая ледорубом. Все участники группы кричали ему: "Зарубайся", но он попытался затормозить кошками (что ни в коем случае нельзя делать), после чего начал падать, кувыркаясь через голову и, пролетев 100 м, упал в трещину между скалами и снегом.

Разбор случая показал, что погибший имел специальный зажим для прохождения по перилам, но не воспользовался им. Он мог бы на первых 5—10 м легко зарубиться ледорубом, но не сделал и этого. Наконец, травма могла бы не оказаться смертельной, если бы он не пренебрег защитной каской: как выяснилось, он специально не затягивал ее ремень, считая, что "так неудобно", и каска слетела с его головы на первых метрах падения.

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

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

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



ных шлемов число повреждений снизилось более чем вдвое.

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

## ЛИЧНАЯ ПОДВЕРЖЕННОСТЬ ОПАСНОСТИ

Несчастье ходит не по горам, а среди людей.

*Словацкая пословица*

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

Следовательно, можно говорить об определенной, большей или меньшей, подверженности каждого туриста опасности несчастного случая.

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



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

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

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

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

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

Первую группу составляют *лица, страдающие рядом заболеваний*. В числе таких заболеваний (перечень их был утвержден Комитетом по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР) входят: органи-



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

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

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

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

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



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

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

Случаи смерти от сердечно-сосудистых заболеваний ежегодно отмечаются на самодеятельных и плановых маршрутах с активными способами передвижения и составляют иногда до 4% от числа тяжелых несчастных случаев. По польским данным, в 1978 г. из общего числа погибших за год в Высоких Татрах туристов и альпинистов 23% скончалось от "сердечного удара". Даже в отечественном альпинизме заболевания (а среди них на заметном месте — сердечные) составляют 7% от непосредственных причин гибели спортсменов.

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



спортивных походов, а иногда даже для плановых путешествий.

И все же внезапно заболеть в походе намного легче, чем дома. Сочетание физических перегрузок, нервного напряжения, дискомфортных погодных условий, нетрадиционного (для новичка) режима дня и питания, браковирование своей выносливостью и закалкой в глазах новых товарищей — все это может приводить к нежелательным результатам. К ним же логично приводит и общее "постарение" туризма — отмечаемого социологами увеличения среди путешествующих людей старше 50 лет. По результатам анкетного опроса в 1977—1978 гг. оказалось, что среди участников плановых путешествий в летнее время 8,6% составляют туристы в возрасте 50—59 лет и 3,4% — 60 лет и старше.

В связи с этим значительно чаще, чем в путешествиях с активными способами передвижения (прежде всего потому, что сами больные и пожилые люди не решаются на участие в них), заболевания поражают пассивно отдыхающих на турбазах и пользующихся услугами экскурсионно-транспортного туризма. Однако рост случаев тяжелых заболеваний среди них значительно опережают темпы старения среднего путешественника: доля умерших от болезней во время пассивного пребывания на турбазе или участия в экскурсии от общего числа умерших на плановых туристских маршрутах в 1968—1969 гг. составила 11%, в 1978—1981 гг. — 23%.

С одной стороны, это сигнализирует о недостаточном медицинском контроле за туристами, об использовании туристских учреждений не по назначению, т.е. направлении туда людей больных и в возрасте — тех, кому более подходят санаторно-курортные условия отдыха. С другой стороны, приведенные цифры лишь раз подтверждают расчеты медиков о том, что для городских жителей в возрасте 35—39 лет (для справки: 95% туристов — городские жители, а возраст 30—39 лет — один из самых активных для занятий туризмом, на этот возраст приходится 26% туристов) число смертей от инфаркта миокарда каждые пять лет увеличивается в среднем на 30%, а ведь по данным Всемирной организации здравоохранения в экономически развитых странах в 46,2% случаев смерть связана именно с сердечно-сосудистыми заболеваниями (для сравнения: от рака умирает "только" 17,7%).

Поэтому не следует удивляться, что и на туристских





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

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

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

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



настолько сильные, чтобы носить очки, но в условиях недостаточного освещения делающие туристов полуслепыми.

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

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

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

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

Указанная опасность, к сожалению, обычно принимается за временный недостаток, характеризующий необученного, малоопытного и нетренированного туриста. Конечно, "симптомы" здесь близки. Да и "лекарства" те же — постепенная отработка нужных навыков, выработка автоматизма движений. Дальше, однако, сходст-



во не распространяется. Турист-новичок без отклонений в нервной системе со временем становится и опытным и тренированным, а человек с нарушениями согласованности между сенсорными и моторными процессами или с дефектами движений лишь в какой-то степени приспособляется к условиям путешествия, но остается более других подвержен опасности.

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

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

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

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

Такая активность, если ее не контролировать и не направлять по разумному пути, не всегда прекращается с иссяканием энергии или ограниченностью времени. Подвернутые ноги, растянутые суставы, разбитые носы — распространенный финал безобидных забав, вызванных



жизнерадостным мироощущением. А при наличии потенциально опасных предметов или занятий не исключены тяжелые травмы, связанные, например, в походах выходного дня с играми на воде, с забавами огнем или острыми предметами.

Особое место занимают подобные травмы у юных туристов. Однако импульсивность, недостаточно развитое торможение, малый жизненный опыт, слабая самскритичность и другие возрастные особенности несовершеннолетних опасны не сами по себе. Лишь игнорирование этих особенностей со стороны организаторов и руководителей путешествий приводит к тому, что подростки в порыве энтузиазма поднимают непосильные тяжести, легко увлекаются чрезмерно высоким темпом, на привалах затевают шалости и борьбу с применением подножек и других небезопасных приемов. Специалисты считают, что до  $1/4$  всех случаев школьного травматизма от падений происходит именно в результате подножек\*.

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

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

\* Р.Я. Усдскина. Организация борьбы с травматизмом у детей, Л., 1969.



шего, то они, по данным за 1978—1981 гг., составят около 8% общего числа тяжелых травм.

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

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

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

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

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





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

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

Прохождение во второй половине дня трудных участков совпадает с кульминацией утомления туристов, когда проявляются наиболее выраженные изменения в функциях усталого человека — ухудшение восприимчивости к внешним раздражителям и способности концентрировать внимание, замедленное мышление, эмоциональная неустойчивость, понижение координации и силы движений. Не случайно на послеполуденные часы приходится более



50% среднесуточной "нормы" травм, хотя собственно ходовое время в этот период дня ограничено.

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

Утомлению, значительно повышающему подверженность опасности несчастного случая, предшествует ощущение усталости. Руководитель группы не должен пренебрегать этим естественным сигналом, а обязан принять предупредительные меры для уменьшения утомления: остановить группу на внеплановый отдых, организовать прием легкоусваиваемой и витаминизированной пищи (например, глюкозы с витамином С).

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

## ОПАСНОСТЬ НЕОПЫТНОСТИ

Мудрость есть дочь опыта.

*Леонардо да Винчи*

Неопытность туристов включает в себя недостаточную общую и специальную физическую подготовку, отсутствие четкости и координированности движений, походных умений и навыков, сноровки в полевых работах, слабое представление о возможных опасностях. Иными словами, при неопытности отсутствие практического опыта сочета-



ется с теоретической безграмотностью и слабым тактическим мышлением.

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

Так, по данным за четыре года, 84% тяжелых травм приходится на новичков и значкистов "Турист СССР", 13% — на путешественников III и II разрядов, 3% — на перворазрядников, кандидатов в мастера и мастеров спорта по туризму (при удельном весе этих групп в туризме, по данным о подготовке туристов за год, соответственно 94,4; 5,2 и 0,4%). Анализируя эти цифры, надо помнить, что здесь еще не учтены легкие травмы — наиболее массовые именно у начинающих туристов, а также то, что у разрядников и мастеров по сравнению с новичками всегда имеется повышенный уровень сложности путешествий и объективно более опасные препятствия на маршрутах.

Высокое число несчастных случаев с неопытными людьми характерно, конечно, не только для туризма.

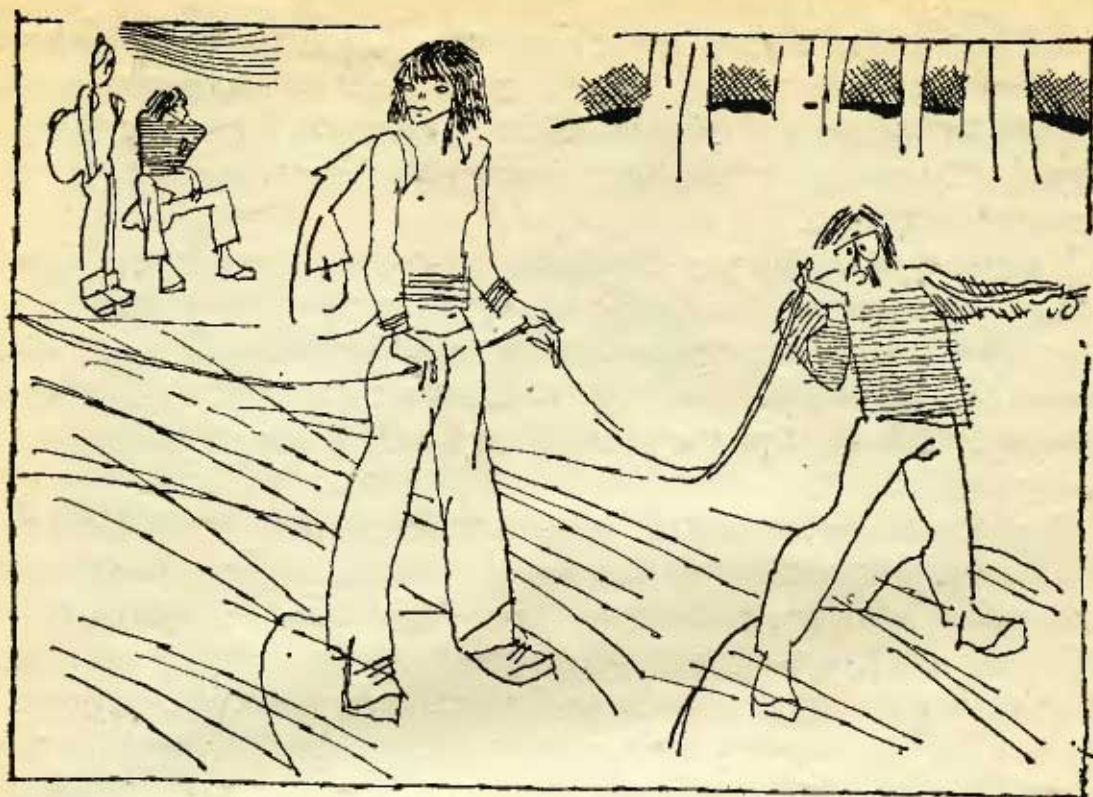
Так, по данным Центрального института травматологии и ортопедии Министерства здравоохранения СССР \*, в целом для спортсменов различной специализации характерно, что из получивших спортивную травму мастера спорта составляют 3,7%, перворазрядники — 7,8%, спортсмены II и III разрядов — 52,5% и новички — 36%.

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

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

\* З. Миронова, Л. Хейфец. Профилактика травм в спорте и доврачебная помощь. М., ФИС, 1966.





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

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

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

Как правило, внешние отвлекающие факторы (к примеру, посторонний разговор в группе) легко разрушают



устойчивость произвольного внимания новичка и вызывают временное торможение реакции на действительно нужный сигнал, что ведет к бездействию или неправильному действию, способствующему возникновению несчастного случая.

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

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

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

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



мания всегда требует меньшего напряжения, чем его длительная концентрация.

Кстати, еще одно преимущество опытного туриста перед неопытным — умение при необходимости собрать свое внимание "в кулак", а когда нужно — ослабить его и создать паузу для отдыха. Важно знать, когда и где допустимо переключать свое внимание. Опытный турист может порой и на сложном участке одновременно делать два дела — одно, связанное с преодолением препятствия, а второе, наоборот, отвлекающее от него. И не всегда последнее будет помехой в основной деятельности. Пока отвлекающие действия — будь то воспоминания, разговоры, песня — не вызывают торможения нервных центров, обслуживающих основную работу туриста, их влияние может быть только положительным. Ведь эти посторонние дела снимают монотонность нагрузки (например, однообразное движение под рюкзаком), выступают в качестве внутреннего возбуждающего фактора и тем самым положительно воздействуют на работоспособность путешественника, не ослабляя его внимания к обеспечению безопасности.

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

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

Неумение правильно, в соответствии со скоростью и мощностью потока, характером препятствий, их сложностью и опасностью, техническими данными плавсредств, управлять байдаркой, лодкой, понтоном, плотом, отсутствие практических навыков пользования ледорубом, веревкой, кошками, крючьями и передвижения по различным формам скального и снежно-ледового рельефа, незнание приемов переправы через реку, организации вынужденного аварийного бивака, разжигания костра



без спичек — все это и многие другие просчеты в овладении нужными туристу навыками и умениями могут легко стать причиной несчастного случая.

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

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

Примером может служить тяжелая травма (перелом позвоночника), полученная одной из обучавшихся на семинаре по подготовке общественных инструкторов туризма в Калининской области. На утренней зарядке две девушки выполняли парное упражнение: стоя спиной друг к другу и сцепившись сзади руками, делали поочередные подъемы партнера при наклоне вперед. Одна из девушек потеряла равновесие и, падая, увлекла за собой подругу, которая ударилась головой о землю.

Чтобы избежать подобного, в процессе практического обучения надо изучить 2—3 стандартных положения правильного падения. Так, если турист поскользнулся и падает на правый бок, то он должен быстро прижать к груди подбородок, согнуть колени, вытянуть руки вперед. При прикосновении к земле перенести тяжесть тела на правую ягодицу, сделать перекат к правой лопатке и по возможности сильнее ударить по земле вытянутой правой рукой. При падении назад надо также быстро сгруппироваться — согнуть колени и подобрать подбородок к груди, а опустившись на ягодицы, согнуться в спине и сделать плавный перекат назад. Разучивать эти положения лучше всего в составе группы на пляже или лужайке с густым травостоем.

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



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

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

Зимой 1963 г. пять врачей и студентов московских медицинских вузов отправились от станции Сивая Маска (Коми АССР) в сторону хребтов Полярного Урала. К путешествию была проделана солидная техническая подготовка: специально сконструированы палатки, печь, взяты нарты с оленьими шкурами, которые должны были заменить на ночлеге в палатке пол и спальные мешки. Однако тактически медики к походу были не готовы и, зная, что их не выпустят на маршрут, утаили свой план от друзей по институту и от маршрутно-квалификационной комиссии городского клуба туристов.

Первую половину пути прошли удачно. Делая при попутном ветре по твердому насту несколько десятков километров в день, лыжники достигли перевала Хойла и, переждав двухдневную пургу, вышли на восточные, приобские, склоны Урала. Здесь-то и проявились тактические просчеты группы: снег в Зауралье оказался совершенно другого качества — рыхлый, глубокий, без какого-либо намека на настовую корку. Туристам пришлось бросить нарты, а значит, и лишиться теплого ночлега. Проваливаясь выше коленей в снег на недостаточно широких (взятых для



жесткого снега) лыжах, они не делали теперь и 10 км в день. Продукты кончались, люди мерзли, впадали в апатию. Контрольный срок возвращения на работу и в институты был сорван на неделю.

Друзья пропавших по отрывочным данным восстановили возможные варианты пути туристов: из Воркуты и Салехарда вышли спасательные отряды; над Полярным Уралом кружили поисковые самолеты.

Все кончилось благополучно: истощенные туристы сами добрались до станции Северное Сияние. Благополучно, если не считать переживаний родных и близких, потерянного времени десятков оторванных от основной работы людей, затрат на технику, брошенную на спасение пропавших.

К тактическим ошибкам относится **н е п р а в и л ь н а я** **р а с с т а н о в к а** **т у р и с т о в**. В простейшем случае — это нахождение слабейших членов группы в конце колонны, отсутствие замыкающих, комплектование неравноценных по силам экипажей лодок, плотов, неправильная (не по возможностям и не по интересам) разбивка людей по различным видам походно-хозяйственной деятельности на маршруте.

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

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

Серьезны последствия **м е д и ц и н с к о й** **н е г р а м о т н о с т и** туристов. Хотя почти в любой туристской группе всегда найдутся знатоки лекарств на случай таких бытовых заболеваний, как грипп, ангина, расстройство желудка, а в аптечке бывает достаточно таблеток, капель, но к оказанию первой доврачебной помощи при более или менее серьезной травме большинство туристов не готово.

Разбор несчастных случаев, включавших моменты оказания туристами доврачебной помощи пострадавшим



и окончившихся тяжелым исходом, показывает, что в 30% таких происшествий были допущены существенные медицинские ошибки.

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

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

Иногда к смерти приводило не само лечение или его отсутствие, а неумение организовать уход, заботу о пострадавшем в первые часы после несчастного случая: ведь можно оказать самую квалифицированную медицинскую помощь, но она окажется бесполезной, если потерпевший за это время скончается от элементарного холода. "Даже если единственное, что вы сможете сделать, — это защитить пострадавшего от дождя и сырости, оно может оказаться самым важным, — утверждают Д. Рену и С. Халс, авторы книги "Первая помощь туристам в горах и альпинистам" (М., "Медицина", 1981), — так что эти мероприятия должны стоять впереди всех мер, кроме самой неотложной скорой помощи".

Опасное следствие тактической малоопытности — случаи п о т е р и о р и е н т и р о в к и.

Потеря выбранного направления, сход с запланированного маршрута, тщетные блуждания в поисках нужной тропы нередко происходят, казалось бы, в давно освоенных районах. Так, за последние полтора десятилетия в Крыму приходилось несколько раз поднимать по несколько сот человек для поисковых работ, чтобы выручить потерявших ориентировку людей. Всего же за



этот период на многолюдном полуострове контрольно-спасательной службой зарегистрировано 287 происшествий, связанных с потерей ориентировки. Из них 87% произошло с неорганизованными туристами, 5,2% — в самодеятельных группах и 7,8% — на плановых маршрутах.

Однако не всегда потеря ориентировки кончается так просто. Известны случаи, когда заблудившиеся гибли от голода или, направившись по ложной тропе, выходили на опасные, непроходимые участки и срывались. Можно считать, что не менее 5% тяжелых травм в путешествиях являются следствием слабой ориентировки на местности. Процент легких повреждений и особенно заболеваний еще выше. Вот один из типичных случаев.

В 1967 г. туристы из Макеевки направились в путешествие в район Восточного Саяна. Группа не имела ни нужной карты, ни четкого представления о предстоящем маршруте. Ни у кого не было опыта таежных походов. Поэтому уже в первые дни, попав в верховья реки Дургомжи, макеевцы потеряли ориентировку и более недели безуспешно кружили в районе рек Ия, Хойто и Ока. Вскоре коллектив разбился на отдельные подгруппы. В результате двое потерялись и, плутая по тайге, случайно вышли на Оку, где их подобрала местная жителя на моторных лодках. Оставшиеся (среди них было двое больных) испытывали острое недоедание, у некоторых началась дистрофия, но отсутствие практического умения жить в полевых условиях не позволило им пользоваться ловлей рыбы, сбором грибов, ягод, дикорастущих съедобных растений. Через 10 дней туристы вышли к неизвестной реке. Убедившись, что построить даже простейший плот им не по силам (это спасло им жизнь, ибо впереди были не проходимые для новичков пороги), макеевцы пошли пешком вдоль реки. Здесь их обнаружил турист-рыбак из Перми. Он несколько дней кормил и отхаживал горе-путешественников, а затем сплавил их до Сарамы.

Так, из-за незнания района путешествия, из-за плохой подготовки, тактико-технической неграмотности и отсутствия элементарных практических навыков, явившихся результатом малой опытности людей, чуть было не пострадали 11 человек.

В перечень тактических просчетов, которые допускаются малоопытными туристами, следует также включить ошибки, связанные с неправильным подбором и комплектованием группы, отсутствием схоженности у туристов, недооценкой объективно имеющихся опасностей, отсутствием предварительной разведки сложных участков, неоправданным изменением трассы маршрута, продолжением движения в условиях плохой видимости, нарушением режима питания, отсутствием постоянной и



надежной связи между отдельными подгруппами (экипажами, связками), неправильным выбором вида действий, их временем и местом (способ, место и время преодоления опасного препятствия, организации страховки, устройства бивака).

Не углубляясь за отсутствием места в рассмотрение причинной роли в туристском травматизме каждой из этих ошибок (в среднем, они характерны в той или иной степени для  $1/6 - 1/3$  несчастных случаев), подчеркнем особо печальную роль такого фактора, как не умение организовать страховку.

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

Нет, многие туристы допускают ошибки просто в связи с элементарным недостатком знаний и умений: одни из них не чувствуют необходимости организации страховки из-за незнания опасностей, другие хотели бы использовать страховку, но не умеют это делать, третьи пытаются ее наладить, но из-за неопытности применяют негодные средства, неэффективные методы, неправильные приемы, которые сами по себе уже могут быть причиной тяжелого травматизма.

В мае 1981 г. в группе туристов из Днепропетровска, совершавших горное путешествие 1 категории сложности по Дигории (Северный Кавказ) при спуске с перевала Дашивцек 1А категории трудности погиб один, а другой участник похода был травмирован.

Непосредственной причиной несчастного случая было падение участника на снежном склоне крутизной  $35^\circ$ . При падении был сбит еще один турист, после чего они пролетели по заснеженному кулуару до камней 100—120 м. Как выяснилось, ни страховка, ни самостраховка у туристов организованы не были, в чем главная вина недостаточно тактически и технически подготовленного руководителя группы. Косвенной причиной происшествия явился выход группы по ошибке не на собственно перевал Дашивцек, а несколько западнее — на ложную перемычку в Суганском хребте, из-за чего спуск оказался более сложным.

Разбор происшествия также установил, что группа имела веревки, ледорубы, карабины, грудные обвязки, но, вероятно, не умела ими пользоваться для страховки. Поэтому спуск проводился одновременно без применения веревки. Сорвавшийся турист еще ранее почувствовал себя плохо (головокружение, тошнота, неуверенность в движениях) и сказал об этом руководителю, но страховка его и после этого не была организована. В результате нескольких проскальзываний с потерей равновесия и произошло роковое падение.



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

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

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

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



от имеющихся у руководителя жизненных ассоциаций, чем от реальных потребностей момента.

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

Вернемся к несчастному случаю на маршруте № 30 "По Западному Кавказу" (см. стр.26). Как было показано, экстремальные погодные условия, имевшие место в начале сентября 1975 г., сами по себе не явились причиной массового травматизма. Основной источник несчастья был заключен в ошибочном поведении людей. Но кого и почему?

Газетные статьи, в которых рассматривались обстоятельства происшествия, ставили вопрос, в основном, в рамках морали и делали упор на отдельные неправильные (с нравственных позиций) факты поведения некоторых туристов. Да, кто-то из них не оказал помощь другим, не пошел за дровами, загородил от товарищей тепло костра, взял себе лучший кусок. Нельзя однако забывать, что все это происходило уже в условиях деморализации коллектива. Кроме того, к большинству туристов трудно предъявить какие-либо претензии, кроме тех, что они не знали, не умели или не могли совершить нужные в критической ситуации действия.

Трудно также согласиться с бытующей версией о неповиновении туристов инструкторам как причине несчастного случая и, в частности, потери ориентировки и разделении коллектива на отдельные, не оказавшие друг другу помощи подгруппы. Нет, инструкторы, а не туристы потеряли маркированную тропу. Инструкторы дали указание о подъеме наверх в штормовой ветер и о спуске по неизвестному склону, они же согласились на уход части туристов. Однако все эти ошибки были допущены не по какому-то злему умыслу. Можно утверждать, что одна из основных причин, определивших как предпосылку, так и ход событий на трассе маршрута № 30, это — отсутствие необходимого опыта у инструкторов. Опыта практического и формального (они не закончили полного объема семинара инструкторов туризма, не участвовали в учебно-тренировочном походе, не имели необходимого звания).

Из конкретных, повлиявших на безопасность туристов недостатков в тактической подготовке инструкторов особо сказались следующие моменты:

слабое знание особенностей трассы маршрута и прилегающей к нему местности, что сыграло отрицательную роль при ошибочном продолжении движения вверх и потере тропы при направлении туристов на труднопроходимые, разрезанные крутыми логами склоны правых притоков реки Армянки;

отсутствие у инструкторов опыта организации движения группы в сложных метеорологических условиях и необходимых знаний по предупреждению травматизма, обеспечению безопасности туристов в метель, сильный ветер, при потере ориентировки, вынужденном сходе с маршрута и ночлеге в незапланиро-



ванном месте, что не позволило инструкторам правильно оценить степень усложнения маршрута в конкретной обстановке и помешало принять необходимые профилактические меры (не представляя себе возможных опасностей, инструкторы не взяли в поход компас, карту, фонари, топор, спички в непромокаемой упаковке);

отсутствие знаний о правильных приемах оказания первой медицинской помощи, борьбы с переохлаждением организма; незнание педагогических, психологических методов управления туристскими группами, предупреждения и борьбы с паникой, мобилизации внутренних резервов коллектива.

Как очевидно из перечисленного, уровень подготовки инструкторов был ниже требуемого и, вероятно, в какой-то степени мог удовлетворять условиям руководства туристами на плановом маршруте при обычной благоприятной погодной и иной обстановке. При наличии любых обстоятельств, заметно осложняющих обстановку на маршруте, уровень их подготовки, базирующийся на ограниченном активном туристском опыте, становился недостаточным не только с точки зрения обеспечения безопасности, но и в плане организации группы, оценки сложившихся условий и возможных последствий принимаемых решений.

Главной ошибкой инструкторов и причиной несчастного случая в группах маршрута № 30 было непринятие в условиях быстрого сокращения видимости, усиления ветра и метели решения о немедленном прекращении движения вперед по склону Гузерипля и возвращении по своим следам в лес, до которого было в тот момент не более 150—200 м. Дальнейшее движение вперед и упущенное время создали критическую ситуацию, развитие которой (вследствие ряда дополнительных ошибок, избежать которых растерявшимся и недостаточно опытным руководителям было, вероятно, трудно) и привело к трагическому исходу.

В числе дополнительных ошибок инструкторов можно назвать: неоправданное решение о спуске по неизвестному склону при отсутствии сведений о характере его рельефа, неумение организовать порядок и темп движения группы, исключающие возможность потери людей и обеспечивающие взаимопомощь, неумение организовать укрытие и обогрев туристов при наличии топлива.

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

К серьезным последствиям (иногда к смерти из-за резкого истощения сил и переохлаждения организма)





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

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

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



В 1964 г. на Памире в группе харьковских спортсменов произошел несчастный случай — за два дня скончался от воспаления легких один из участников путешествия. Оказалось, что до похода он никогда серьезно не занимался закаливанием, а в суровых условиях походной жизни вдруг решил обливаться холодной водой и обтираться снегом. Неподготовленный организм отреагировал на это простудным заболеванием, которое в высокогорье перешло в быстротечную пневмонию.

А теперь обратимся к наиболее важной из проблем повышения технико-тактической опытности туристов и наиболее близкой нашей теме — *обучению мерам безопасности.*

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

Осуществление этого принципа начинается в процессе подготовки туристских организаторов и руководителей походов, в учебных планах и программах которой предусмотрены теоретические занятия по темам, связанным с мерами безопасности на туристских маршрутах. Однако не следует ограничиваться только лекциями, т.е. получением информации о видах опасностей. Надо, чтобы логическое осмысление обучаемыми конкретного фактического материала по мерам безопасности происходило постоянно. Желательно в любую тему занятий, будь то "Снаряжение туриста", "Приемы ориентирования на местности" или "Устройство бивака", включать вопросы, связанные с профилактикой травматизма, и объяснять, чем опасны, например, некачественное и заранее не отремонтированное снаряжение, неумение ориентироваться по местным предметам, неправильно выбранное место постановки палатки в горах.

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

При обособленном рассмотрении мер безопасности и возможных последствий их несоблюдения в памяти обучаемых могут отложиться впечатления, которые в



реальной походной обстановке породят скорее страх или беспомощность, чем готовность отразить опасность.

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

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

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

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

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

Не планируя сложных путешествий и зная, что на прогулке в пригородной зоне нельзя заблудиться на несколько суток, встретить снежную лавину или таежный пожар, такие люди, естественно, не переносят на



себя возможность несчастья, постигшего других в условиях особо отдаленного района, при стечении каких-то исключительных драматических обстоятельств.

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

В Ташкентский городской клуб туристов обратилась за консультацией и с просьбой выдать напрокат снаряжение группа туристов-новичков. Получив нужные сведения, но не оформив как следует маршрутный лист, не взяв необходимого снаряжения (у некоторых не было даже спальных мешков и почти у всех — соответствующей обуви), неопытные путешественники отправились в октябре на три дня в предгорья Пскемского хребта.

Поскольку маршрут прогулки казался простым и безопасным, туристы позволили себе пренебречь мерами предосторожности. Не обратили они внимания и на дождь, перешедший затем в снегопад. После холодного бивака, где новички не смогли высушиться, как следует поставить палатки и приготовить еду, утомленные, они продолжили путь к перевалу Бабайульген. Здесь, не отдавая себе отчета в опасности совершаемого, руководитель похода позволил путешественникам разбиться на неуправляемые подгруппы.

Не имея нужной физической и моральной подготовки, не располагая запасом теплой и сухой одежды, не представляя себе, что близость населенных мест еще не застраховывает от несчастного случая, туристы разбрелись по склону. В результате до поселка Бричмулла дошло лишь несколько человек из всей группы.

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

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

Весь учебный процесс на семинарах, сборах, в школах туристского мастерства должен быть построен так, чтобы воспитывать у слушателей твердое убеждение в непреложности правил безопасности. На любом более



или менее продолжительном семинаре или сборе надо комплектовать спасательный отряд, создавать фонд спасательного снаряжения, выделять инструктора, ответственного за безопасность ("начспаса"). Все выходы на тренировочные занятия должны скрупулезно заноситься в журнал дежурного с указанием контрольных сроков возвращения, а нарушения правил безопасности делаться предметом показательного обсуждения. Практические занятия по любой теме необходимо проводить только при полном обеспечении всех требований безопасности.

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

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

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

В процессе обучения туристов-горников и горнолыжников нужно обрабатывать приемы правильного падения и последующего самозадержания на крутых склонах. Тем, кто специализируется в водных путешествиях, не-



обходимы навыки "свободного" обращения с водной стихией, которые приобретаются, в частности, при плавании в одежде и при умышленных оверкилях.

Еще в 50-х годах в туристском лагере "Торпедо" (Ново-Мелково) был установлен порядок, при котором все туристы перед отправлением в водные походы по Верхней Волге и ее притокам проходили ряд испытаний. Одно из них условно называлось отработкой техники гребли. На самом деле туристы в купальных костюмах (их предупреждали, что они могут "забрызгаться") на двупарных лодках отплывали от берега на 15—20 м. Затем, по сигналу проводящего занятие, инструкторы, находившиеся по одному на лодках, вставали на борта и, резко раскачав лодки, переворачивали их. Всплыв после искусственного оверкиля, туристы транспортировали суда и весла к берегу, как их учили на ранее проведенных теоретических занятиях. Безопасность испытания гарантировалась дежурными лодками со спасательными средствами и пловцами, а также незначительной (не более 2 м) глубиной реки в выбранном для занятия месте.

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

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

Для отработки действий на спасательных работах хорошо зарекомендовали себя учебные тревоги, применение игрового метода.

Занятию-игре предшествуют определенная подготовка всего состава сбора (семинара), организация спасательного отряда, создание фонда аварийного снаряжения и поддержание у обучаемых моральной готовности к оказанию помощи терпящим бедствие. Для большей правдоподобности происшествию тему занятий в учебном расписании заранее не указывают. Наоборот, инсценированное "ЧП" как бы срывает учебный план.

Конкретным поводом для организации поисково-спасательных работ может служить якобы полученный сигнал бедствия



или нарушенный контрольный срок возвращения 1—2 туристов, находящихся в курсе намеченной игры. В связи с объявлением аварийного состояния "начспас" немедленно приступает к организации поиска и помощи: выделяет передовую и вспомогательные группы, резервный отряд, обеспечивает выдачу необходимого снаряжения, оговаривает план движения, средства связи, контрольные сроки и пункты.

В зависимости от местных условий и отведенного на занятие времени (не менее 3—4 часов) туристы проводят выборочный, линейный или площадный поиск, затем оказывают первую помощь и транспортируют "пострадавших". Завершается игра подробным разбором действий каждого из "спасателей" в присутствии всех туристов.

Практические занятия по технике туризма с акцентом на безопасность позволяют добиваться такого формирования навыков, которое бы органически включало в двигательный ансамбль приемы и движения, отвечающие требованиям безопасного прохождения маршрута. Но этот способ обучения дает хорошие результаты в тех случаях, когда требования безопасности регламентируются самими рабочими движениями. Так, при гребле на байдарке или управлении плотом правильные рабочие движения (и комбинации движений) позволяют наилучшим образом миновать все препятствия на реке, двигаться быстро и с наименьшей затратой сил. Одновременно те же движения позволяют безаварийно пройти маршрут. Другой пример — подъем по крутому снежному склону способом "на три такта", когда само передвижение невозможно без правильной работы (опоры) ледорубом, и эта же работа является основным действием для обеспечения безопасности туриста-горника.

Другое дело, когда соблюдение правил безопасности не зависит от рабочих движений туриста и требует осуществления дополнительных действий, субъективно, возможно, "лишних" и мешающих основным движениям. Так, применение страховочной веревки, пользование спасательным жилетом или рукавицами на страховке непосредственно не облегчают движений туриста. Наоборот, они вызывают дополнительную затрату энергии, сковывают движения или уменьшают комфорт путешествия. В этих случаях необходимо выработать самостоятельные навыки, чтобы турист автоматически, несмотря на кажущиеся неудобства, совершал действия, обеспечивающие безопасность его и группы. Здесь нужно создать такую стойкую связь в нервной деятельности туриста, которая бы легко воспроизводилась в той последовательности, в какой события и факты неоднократно повторялись в процессе его обучения.



Иначе говоря, цель подготовки по разделам, связанным с безопасностью путешествия, состоит в том, чтобы действия, обусловленные мерами безопасности, сами включались в динамический стереотип поведения туриста. Это возможно, когда такие действия представляются обучаемому не как нечто самостоятельное, а как неотъемлемый элемент путешествия. И представляются постоянно и настойчиво, без скидок на условность учебной обстановки, на тренировочный характер занятий или простоту технического навыка. При таком воздействии путешественнику со временем будет просто невозможно совершить действия в иной последовательности, чем он привык. Так, для туриста-горника становятся потребностью, вызванной привычкой, пристегивание карабином к страховочной веревке, проверка завязанных узлов, надевание рукавиц перед спуском по веревке. Так же машинально, возвратясь с охоты, разряжает ружье, перед тем как выйти из леса к товарищам, опытный турист-таежник.

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

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

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

Повсеместное введение единых, конкретизированных по видам передвижения и категориям сложности, контрольных нормативов позволило бы определять до



путешествия степень развития основных физических качеств туристов (силу, выносливость, ловкость, равновесие), их техническую подготовку.

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

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

Повышение опытности позволит сократить до минимума отрицательное воздействие многих факторов, которые временно повышают подверженность туристов несчастному случаю. Именно опыт, как говорят специалисты, формирует в мозговой системе людей своеобразный "блок", предназначенный для страховки от всяких неожиданностей. Поддерживая этот блок в дежурном состоянии, путешественник при опасной ситуации автоматически включает необходимые двигательные системы. Таким образом, опытность предостерегает от неправильных поступков и помогает легко переносить трудности походов, она же формирует у человека на опасных участках бдительность и готовность к экстренному действию.

## ПАНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ

Самое важное свойство для физического здоровья представляет бодрость духа. Упадок духа сродни смерти.

*У. Годвин*

Восстанавливая в памяти обстоятельства, предшествовавшие той или иной травме в путешествии, пострадавшие часто вспоминают о своеобразном провале в мышлении и удивляются явной нелогичности своего поведения, приведшего к несчастному случаю. Товарищи по группе,



со стороны наблюдавшие за случившимся и оказывавшие помощь, также обычно отмечают странное замешательство, ненормальное психическое состояние, которое было в момент происшествия у виновника несчастья.

Конечно, далеко не всегда подобное ненормальное состояние — назовем его паническим — предшествует несчастному случаю. Не может быть, например, замешательства перед такими скоротечными событиями, как разрыв веревки или взрыв примуса. И все же более чем для  $\frac{1}{6}$  всех фактов тяжелого травматизма приходится констатировать определенные временные сдвиги в психике путешественников. А если учитывать, что такие ненормальности в поведении людей происходят в критической обстановке, зачастую без свидетелей и не фиксируются в памяти пострадавших, то их роль в причинности туристского травматизма возрастет еще больше.

Что такое паническое состояние? Смятение, страх, растерянность, потеря контроля над своими поступками и мыслями. Проявления паники в путешествиях разнообразны.

Человек, застигнутый врасплох надвигающейся опасностью, может оцепенеть от ужаса. По литературным описаниям многим известно замешательство человека, внезапно столкнувшегося, например, с ядовитой змеей или медведем: страх сковывает все члены, холодная испарина покрывает тело, к горлу подступает тошнота, в глазах мутнеет. Человек хочет бежать и не способен сделать ни шагу. Он остоленел. Еще мгновение — и может наступить обморок. При встрече с дикими животными это не так уж опасно: вероятнее всего, змея или медведь, не причинив зла, тут же удалятся прочь. Хуже, когда причиной ужаса служат такие "неодушевленные" явления, как камнепад, лавина, водный поток.

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

Другой, так сказать, активный вид проявления паники — инстинктивные защитные действия, совершаемые





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

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

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





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

В лыжном путешествии по Карпатам после нескольких часов пребывания в метели замерз турист. Он скончался лежа в спальном мешке, в укрытии. Слева и справа от него находились товарищи, оказывавшие ему помощь. Но пострадавший (он впервые в жизни попал в условия сильного ветра и низких температур) морально сдался и не сопротивлялся внешней среде.

Подобное характерно не только для зимних или особо суровых условий. За последнее время все больше исследователей приходят к выводу, что не неумение плавать, не охлаждение или травмы вызывают очень большое количество трагедий на воде.

Из 200 тысяч людей, ежегодно погибающих в результате морских катастроф, около 50 тысяч не идут



ко дну одновременно с кораблем. Они высаживаются в спасательные шлюпки и... скоро погибают мучительной смертью. Хотя для того, чтобы умереть от голода или жажды, им потребовалось бы времени в несколько раз больше.

В чем же тут дело? Вспомним слова прославленного врача-путешественника Алена Бомбара, автора книги "За бортом по своей воле".

"Когда корабль тонет, человеку кажется, что вместе с его кораблем идет ко дну весь мир; когда две доски пола уходят у него из-под ног, одновременно с ними уходит все его мужество и весь его разум. И даже если он найдет в этот миг спасательную шлюпку, он еще не спасен. Потому, что он замирает в ней без движения, сраженный обрушившимся на него несчастьем. Потому, что он уже больше не живет. Окутанный ночной тьмой, влекомый течением и ветром, трепещущий перед бездной, боящийся и шума, и тишины, он за какие-нибудь три дня окончательно превращается в мертвеца.

Жертвы легендарных кораблекрушений... вас убило не море, вас убил не голод, вас убила не жажда! Рассказываясь на волнах под жалобные крики чаек, вы умерли от страха".

Паническое состояние может выражаться и в иных формах. Иногда они последовательно сменяют друг друга: встретив опасность, человек остолбенел от неожиданности, затем инстинктивно бросился бежать, а не видя выхода из положения, впал в тяжелую депрессию. Все это может продолжаться считанные секунды или растянуться на долгие часы, в зависимости от индивидуальных особенностей туриста.

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

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

Какого-то особого средства от паники не существует. Поскольку паника представляет собой своеобразный "передаточный механизм", через посредство которого проявляются индивидуальные качества туристов, повы-



шающие их подверженность опасности, то для предупреждения панического состояния важны достаточный опыт, общефизическая и специальная подготовка, эмоциональная уравновешенность, дисциплинированность. Одно и то же проявление стихийных сил природы вызовет у бывалого путешественника мобилизацию сил, а у новичка — замешательство и страх. По той же причине вероятность паники значительно усиливают неустойчивый или слабый тип нервной системы, заболевание, усталость.

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

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

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

Большую роль в предупреждении и ликвидации панического состояния играет руководитель туристского коллектива. От его воли, авторитета, решительности порой зависит все. Известно немало случаев, когда неуме-



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

В середине июля плановая группа туристов вышла с Северного приюта Бечо на одноименный перевал Центрального Кавказа, чтобы, преодолев его, спуститься на Черноморское побережье. Погода стояла жаркая, парило. На тропе группа нагнала местных жителей, перегонявших скот в Сванетию. Уставшие путешественники с радостью приняли предложение "подкинуть" их рюкзаки на южный склон и легко одетыми (большинство в купальных костюмах) пошли впереди каравана. На подходе к наиболее крутому месту снежно-ледового склона — "Куриной грудке" караван остановился из-за неполадки, а туристы ушли за перевал.

Погода испортилась. Подул холодный ветер, повалил снег, а потом на почти обнаженных людей обрушился град. Инструктор, допустивший ранее грубую ошибку, разрешив движение по снежно-ледовому участку без соответствующей одежды и оставив вещи далеко позади, понял серьезность создавшейся обстановки. Раздав из своего рюкзака все, что можно было надеть или чем укрыться, он повел туристов дальше. Три часа люди шли под снегом, градом и дождем.

Инструктор поддерживал слабых, не давал им останавливаться, не разрешал сильным увеличивать темп, не допускал ни малейшего разрыва в группе. Видя его спокойствие и уверенность, люди поверили ему и хоть в состоянии крайнего изнеможения, но без единой травмы дошли до теплого жилья. Никто из туристов не получил даже серьезного простудного заболевания.

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

Не менее важно для снижения травматизма в связи с возникновением панического состояния воспитание высоких волевых качеств у всех участников путешествия.



вий. Турист должен не только знать, как и почему нужно действовать в той или иной походной обстановке, но и обладать упорством, самообладанием, решительностью, целеустремленностью, стойкостью.

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

Один из способов развития волевых качеств — занятия с различными отягощениями. Отягощение у туристов, естественно, — рюкзак. Контролируя и изменяя вес рюкзака, к нему нужно подходить не только как к печальной, но неизбежной необходимости путешествия, но и как к своеобразному спортивному снаряду, к средству волевой закалки. Используют же в других видах спорта в предсоревновательный период и во время тренировок специальные нагрузочные пояса, утяжеленные обувь и одежду, метательные снаряды!

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

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

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





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

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

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

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



собственной жизни оказывает помощь терпящему бедствие.

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

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

И то и другое, при всем желании обезопасить путь и принятых страховочных мерах, было все же проведено по принципу "держись, если хочешь жить!". То есть было экспериментом, рекордом, спортивным подвигом, базирующимся на высоких личных физических и морально-волевых качествах, отличной многолетней тренированности, безукоризненном владении техникой данного вида спорта. А много ли таких спортсменов, как и тех, кто преодолел на плоту или в байдарке Тихий или Атлантический океан, сплавился по верховьям Катунь, Бартанга или прошел на лыжах долгими маршрутами через Северный полюс, хребты Полярного Урала или Чукотку? Сотни. Самое большее — тысячи. Однако примеры их бесстрашия и отваги, умения подавлять инстинкты и жить "не оглядываясь" на опасности привлекают внимание миллионов новичков в туризме, вызывают подражание, копирование.

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



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

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

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

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

Но порой слишком легкий отказ от своего "я", некритическое отношение к групповым действиям, слепая надежда на поддержку товарищей приводят к нежелательным результатам. Участники группы возлагают на руководителя всю ответственность за свою безопасность, отключают внутренние механизмы сопротивления опасности, если на это не последовало специального указания.

Бурный рост технического вооружения человечества, вера во всемогущество цивилизации также накладывают



свой отпечаток на характер проявления инстинкта самосохранения у современных путешественников. Они иногда готовы всецело передоверить свою жизнь техническим средствам, как доверяет ее, например, пассажир автобуса или самолета. Усыпив слепой верой в технику врожденную потребность самозащиты, такой человек, имея за плечами ружье (но ни разу не стреляв из него), безмятежно отправляется в тайгу или, не умея плавать, собирается в многодневный водный поход, рассчитывая лишь на надежность спасательного жилета.

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

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

...Группа новичков поднимается по заснеженному склону. Они довольны, что глубокий рыхлый снег наконец сменился твердым настом. Теперь представьте себе, что туристам вдруг стало известно о том, что под ногами у них готовая разорваться от предельных напряжений "снежная доска" — одна из самых грозных и коварных разновидностей "белой смерти". Реакция людей, охваченных внезапным страхом, может привести к суевериям, инстинктивному бегству, к действительной перегрузке и подрезке склона и явиться причиной схода лавины. Значит, страх так же опасен, как и сама опасность? Нет.

Страх не есть и знание опасности. Сперва нужно получить сведения об угрозе, чтобы затем, как следствие сложившейся ситуации, возникло чувство страха. Но если бы упомянутые туристы имели необходимые сведения об особенностях горного рельефа и снегового покрова, о связи прочного наста на крутых склонах с лавинообразующими факторами, они просто не пошли бы по неправильному пути. Не было бы на маршруте опасного участка, отрицательных эмоций, вероятности несчастного случая.

Значит, страх бесполезен? Тоже нет.

Страх, тревога, смятение бесполезны и не нужны,



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

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

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

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

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



## ОПРЕДЕЛЯЮЩАЯ РОЛЬ ДИСЦИПЛИНЫ И СОЗНАТЕЛЬНОСТИ

Как мало можно взять логикой,  
когда человек не хочет убедиться.

А.И. Герцен

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

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

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

Игнорирование туристских организаций чаще всего оборачивается для недисциплинированных путешественников самообманом. Отказавшись от добровольных услуг маршрутно-квалификационных комиссий, они, как правило, не получают нужной им информации о районе путешествия, не могут квалифицированно проверить правильность намеченных графиков движения, не знают



о возможном пребывании вблизи маршрута других туристских групп и не могут наладить с ними взаимодействие. Кроме того, "дикие" группы, находящиеся в путешествии как бы "вне закона", вынуждены во избежание организационных неприятностей порой даже сторониться людей, чем дополнительно ставят себя в трудное и опасное положение.

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

Нельзя забывать и о моральной стороне вопроса — участники групп втягиваются в коллективный обман, им прививаются извращенные понятия о долге и ответственности. Однажды сошедшее с рук нарушение правил вызывает у некоторых ощущение безнаказанности и дозволенности подобного.

В июле 1978 г. в группе неорганизованных туристов из Днепропетровска погибла оставленная на южной стороне перевала Гезевцек (Грузия) туристка Б. Несчастному случаю предшествовали многочисленные и грубые нарушения: туристы не оформили путевые документы, не знали маршрута и не имели снаряжения, они не прошли медицинского контроля и неоднократно обманывали, выдавая себя за оформленную группу, работников контрольно-спасательной службы, егерей заповедника, других туристов.

Не имея горного опыта (туристы за год до похода были из Карелии), они решили идти по следам плановой группы все-союзного маршрута № 101 "Через перевал Гезевцек к Черному морю". Однако недостаточная физическая подготовка и организованность не позволили им на подъеме двигаться даже в медленном темпе плановых туристов. На перевальную седловину они вышли, разбившись на две неподдерживающие между собой связки двойки, тогда, когда плановая группа заканчивала спуск по навешенным перилам на южный склон. На седловине турист из отставшей двойки бросил в одиночестве свою напарницу, сказав ей (по его словам): "Следуй за мной" — и начал спуск по веревке. Не дождался он ее и у нижнего конца стометровых перил, хотя стоял туман, сильно ограничивавший видимость тропы.

Дальнейший ход событий можно предполагать, поскольку достоверно только известно, что Б. спустилась по веревке, но на другой день ее нашли замерзшей в спальном мешке у перевальной седловины. Вероятно, не найдя в тумане оставившую ее группу и не рискнув продолжать спуск по неизвестному склону, она решила вернуться назад знакомым ей путем. Поднявшись по веревке на перевал, но не обнаружив тропы на леднике, Б., возможно, решила переждать непогоду или ждала помощи от своих товарищей. Напрасно: ее друзья по группе спустились далеко вниз, на удобной поляне поставили палатку и легли спать, не предпринимая никаких действий для поисков пропавшей девушки. Не пошли они искать ее на перевал также утром, как и не решились обратиться за помощью к местным жителям или спасателям. Случайно найденная другой туристской группой, погибшая транспортировалась ею до Южного приюта.



Близки по своей сущности к описанной форме недисциплинированности — *приписки и обман при оформлении маршрута*. Стремясь любым способом выйти на маршрут, некоторые путешественники идут на всевозможные приписки несуществующего у них опыта или снаряжения, на фиктивное включение в состав группы лиц, которые могут быть пропущены маршрутно-квалификационной комиссией, чтобы затем их заменить своими, не имеющими права на путешествие, друзьями, тратят силы на добычу "липовых" справок, обработку членов комиссий, разработку тактических вариантов "безболезненных" контактов с местной туристской контрольно-спасательной службой. Иными словами, делают все, чтобы обойти действующие правила организации туристских путешествий, протиснуться в "щели" общественного заслона, поставленного, в первую очередь, именно в целях снижения количества несчастных случаев на туристских тропах.

Другая распространенная форма недисциплинированности и низкой сознательности — *самовольное изменение утвержденного маршрута* (почти 15% всех несчастных случаев). Речь идет не о потере ориентировки, не о вынужденном сходе с запланированной трассы из-за плохой погоды, стихийного бедствия или болезни участника группы, а именно об умышленном изменении пути, причем часто в сторону его усложнения. Субъективное мнение виновников такого проступка, как правило, иное. Изменение пути обычно мотивируется нежеланием идти по "скучному" участку маршрута и стремлением избрать более интересный и на первый взгляд более простой и безопасный маршрут. В результате путешественники попадают на тропы, перевалы, реки, к прохождению которых не готовились, на участки местности, на которые у них нет нужных сведений, схем и карт.

Особенно близки к опасной ситуации люди, изменившие сам вид передвижения и попавшие в условия, не соответствующие их специфическому туристскому опыту. Так, на грани "ЧП" находится пешая группа, рискнувшая без снаряжения сократить путь за счет преодоления незапланированного снежно-ледового перевала или, не имея опыта водных походов, решившаяся на сплав по неизвестной таежной реке.

Три туриста из Петропавловска отправились в пеший поход по Горному Алтаю. Поскольку группа не оформляла свое путешествие и не обращалась ни к кому за консультацией, маршрут



и условия похода она представляла себе очень неопределенно. В первые же дни из-за обилия в горах мокрого снега туристы оставили безопасную трассу планового маршрута (которой они придерживались) и пошли левым берегом Малой Сумульты. Утомившись от ходьбы по тяжелым тропам, они решили изменить способ движения и от слияния Малой и Большой Сумульты поплыть на плоту. Ни руководитель, ни участники группы не знали характера реки и не имели водного опыта. Поэтому, ограничившись просмотром небольшого спокойного участка будущего сплава, они из наносного материала (топора не было) с помощью веревки связали небольшой плот и, вооружившись шестом, легкомысленно доверились течению. Результатом подобного авантюризма была авария практически неуправляемого плота на порожи́стом участке Сумульты и гибель двух человек.

Непредусмотренная замена трудоемкого вида передвижения более легким, например пешего автомобильным, также становится причиной травматизма. Подобная замена иногда практикуется недисциплинированными группами на плановых маршрутах, особенно если последние совпадают на каком-то отрезке с проезжей дорогой. Отсутствие регулярных пассажирских рейсов, сложный профиль трассы, ее временный производственный характер (дорога на лесоразработки, на отдаленную стройплощадку, к горному карьеру) усугубляют риск туристов. Для отдаленных географических районов страны, например предгорной зоны Западного Кавказа, автомобильные аварии с путешественниками, самовольно пользовавшимися в середине маршрута не приспособленным для перевозки людей транспортом (самосвалы, лесовозы, трейлеры), составляли в некоторые годы почти половину всех серьезных несчастных случаев.

В августе 1969 г. в районе туристского приюта "Терзиян" (Краснодарский край) одна из групп путешественников самовольно подсела на попутный автотягач с лафетом, на который был погружен бульдозер. На крутом горном подъеме, когда шофер не смог переключить скорость и машина под тяжестью груза пошла назад, люди начали спрыгивать на дорогу. Один из туристов при прыжке ударился головой о дерево и, не приходя в сознание, скончался.

Несколько раньше авария с человеческими жертвами произошла на соседнем маршруте между туристскими приютами "Науши" и "Бжеф". По утвержденному плану путешествия этот отрезок маршрута должен был преодолеваться пешком. Однако инструктор группы и ее участники договорились с водителем случайной попутной машины и на совершенно не оборудованном для перевозки пассажиров ЗИЛ-157 отправились в путь. Пересекая в неположенном месте около приюта "Бжеф" реку Аше, машина попала в яму, напором воды была опрокинута и трижды перевернулась.

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



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

Следующий логический шаг нарушителей — преодоление естественных препятствий на маршруте в неподходящее для этого время: в часы наибольшего подъема воды в реке, по раскисшему снегу, непрочному льду, в камнепадоопасный период суток, при наступающих сумерках или бьющем в глаза закатном солнце. Неоправданный риск подобных поступков если и не приводит прямо к "ЧП", то изматывает туристов, выбивает их из запланированного графика и заставляет или нарушать контрольные сроки, принимая на себя все последствия организуемых поисково-спасательных работ, или предпринимать экстраординарные (и тем более опасные) меры, чтобы как-то выйти из создавшегося положения.

Статистика туристского травматизма свидетельствует, что эти нарушения были отмечены у 18% потерпевших туристских спортивных групп. Кроме того, больше чем у половины неорганизованных групп при разборе несчастных случаев выявлялись серьезные нарушения в режиме ходового дня, срывы "внутренних" (поскольку нет иных) графиков и контрольных сроков прохождения маршрута.

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



без учета возможности "неходовой" погоды и других факторов, сдерживающих темп передвижения.

Помимо того что не базирующаяся на специальной физической подготовке гонка на маршруте быстро приводит к истощению сил у туристов и проявлению у них усталостного безразличия к реальным опасностям, скоростной характер преодоления препятствий на маршруте уже почти предопределяет нарушение основных требований безопасности: у путешественников не остается времени на предварительный просмотр и разведку технически сложного участка, организацию надежной страховки, выбор наилучшего варианта пути. Самим себя загнавшим "скоростникам" остается лишь надеяться на авось. Где-то "оно" спасает, но в 5% несчастных случаев в самостоятельных группах запланированная спешка на маршруте фиксируется в качестве одной из их причин.

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

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

*Отсутствие руководителя* у туристской группы или невыполнение имеющимся руководителем своих прямых функций — грубейшее нарушение сложившейся практики



туристских походов и действующих правил. Ведь именно руководитель, согласно предъявляемым к нему требованиям, несет персональную ответственность за подготовку и безаварийное проведение путешествия, он обязан обладать организаторскими способностями, лично следить за соблюдением мер безопасности и быть готовым к оказанию помощи своим товарищам.

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

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

"...10 марта, — писала одна из газет в 1925 г. — продолжая кругосветный переход, Аким, сын Иванов, пересек по льду пешком Байкал. На путешественнике был плащ и короткие кожаные штаны. Сзади следовали сани с понатыми, тулупами и четвертью самогона..."

С одиночками часто случались аварии, несчастные случаи, они пропадали без вести.

Рецидивы одиночных сложных путешествий хоть и редко, но встречаются и сейчас. Легче всего на них поддается зеленая молодежь, движимая романтическим порывом и почему-либо не нашедшая приложения своих сил в организованном туризме. Порой к мысли о сверхдальнем рекордном спортивном походе молодого человека приводят искренние патриотические побуждения:

"Прошу Вас направить меня в одиночную экспедицию вокруг мыса Горн, — пишет один из туристов, — прочитав заметку о том, что шестидесятипятилетний Френсис Чичестер на одиночной яхте отправился через океан, сообщаю, что я тоже давно готовлюсь к этому... окончил 8 классов, знаю географию, астрономию... Я хочу поспорить и докажу, что наши люди превосхо-



дят других и в путешествиях... и чтобы определить, как долго человек может двигаться без сна и отдыха”.

Доказать нецелесообразность подобного псевдосовершенствования обычно легче, чем убедить человека отказаться от сравнительно скромного 1—2-дневного спортивного похода в одиночку, небольшой индивидуальной экскурсии в горы или просто от радиальной прогулки на несколько часов с места общей дневки на маршруте.

Сколько трагических происшествий известно с одиночками! Происшествий, которые оканчивались бы всего лишь легкой травмой, будь рядом товарищи по группе. В одиночестве же и простой вывих ноги, растяжение связок, приступ аппендицита, случайное падение, потеря рюкзака с вещами, продуктами и спичками ставят человека в зависимость от воли слепого случая: будет в ближайшие дни хорошая погода, появятся на тропе другие туристы — одиночка спасен, а ударит мороз, зарядит снег, дождь, ветер, не встретятся люди — шансы на спасение становятся ничтожными. Не случайно судебно-медицинская экспертиза чаще всего констатирует у одиночек смерть от общего переохлаждения организма..

Характерно, что для некоторых районов отмечается столь повышенное количество происшествий с туристами-одиночками, что их можно выделять как своеобразный эпидемиологический очаг. Так, по данным интересной книги В.П. Душевского, О.И. Гриппы "Осторожно: горы!" (Симферополь, "Таврия", 1981), на Крымском полуострове более 60% всех погибших туристов и 33,3% получивших травмы — "индивидуальные" путешественники. Опрос пострадавших показал, что большинство (76,8%) из них не ставили себе спортивной цели, а просто хотели познакомиться с окрестностями и их природными достопримечательностями. Немаловажно, что почти все несчастные случаи с одиночками (89,7%) произошли во время однодневных походов и экскурсий.

Игнорируя правила организации путешествий, предусматривающие число участников в группе не менее 4, а в сложных путешествиях — не менее 6 человек, нарушители не понимают того, что эти нормы определены жизнью, опытом сотен туристских групп, благополучно вышедших из трудных испытаний, и теми бессмысленными жертвами, которыми платило общество за сомнительную славу одиночек-землепроходцев. И хотя число одиночек в целом по стране невелико, однако они и сейчас еще дают ощутимую долю печальных инцидентов. Во всяком





случае, количество тяжелых травм, одной из главных причин которых было одиночное хождение, в 1978—1981 гг. превысило 8%.

Близко к одиночному хождению по своей доле в несчастных случаях (около 15%) такое нарушение дисциплины, как *непредусмотренное разделение групп* на отдельные части, не обеспечивающие полностью свою безопасность.

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

Иногда дробление группы производят для лучшего осмотра какого-нибудь микрорайона, для разведки подступов к перевалам, при радиальных выходах части туристов в сторону от основной нити маршрута. Не всегда при этом есть возможность укомплектовать подгруппы достаточным составом людей и обеспечить нужным снаряжением (например, если имеется только одна большая палатка и групповой спальный мешок). Особенно опас-



но деление коллектива в горных и зимних условиях, когда резко изменяющаяся метеорологическая обстановка может помешать объединению подгрупп и заставить их расположиться на аварийный бивак без теплых вещей, что для малоопытных туристов равносильно бедствию.

Во время зимних каникул группа студентов и аспирантов нескольких столичных вузов вышла на маршрут лыжного путешествия III категории сложности на Кольский полуостров. Рассчитывая пройти за второй день пути горный проход Корнескорч, туристы, однако, вышли с ночлега в 10 часов и к 15 часам достигли границы леса. Несмотря на наступавший вечер, лыжники продолжали подъем, причем из-за крайне слабой организации разбились на три мелкие группы в 6, 3 и 2 человека. Состав людей в подгруппах оказался случайным, ни старшие, ни замыкающие назначены не были, разрыв между людьми достигал часа движения на лыжах. Члены подгрупп, кроме руководителя, находившегося в передовой шестерке, не имели картосхемы района и слабо знали дальнейший маршрут, порядок движения и место встречи. Начавшаяся пурга, весьма обычная на Кольском полуострове, лишила подгруппы возможности взаимодействия, и в дальнейшем каждая из них, а также отколовшийся от передовой шестерки и оказавшийся в одиночестве руководитель в течение двух суток действовали на свой страх и риск. Поскольку палатка была только в передовой подгруппе, остальным пришлось организовать ночлеги в снегу, опыта которых они не имели. В результате двое участников замерзли, а другие получили обморожения.

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

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

Известно, что момент начала страховки зависит от уровня мастерства туристов. Но нельзя забывать, что этот групповой уровень приходится корректировать по степени подготовленности и самочувствию наиболее слабого члена коллектива. Если хоть у одного участника путешествия появились признаки робости и неуверен-



ности, его долг немедленно попросить поддержки и страховки товарищей, как и их долг (в первую очередь — руководителя группы) предупредить такую просьбу и, морально не травмируя слабейшего, немедленно ввести обязательную страховку для всех.

Отказ от организации страховки не может быть ничем оправдан. Особенно, если от нее зависит здоровье и жизнь не только того, кто принял решение об отказе, но и товарищей, или если его срыв, падение, травма могут повлечь (что бывает часто) аварийную ситуацию для группы в целом.

Не менее опасна фиктивная (иногда называемая "психологической") страховка. Если у страхующего нет уверенности, что он удержит товарища, надо предупредить последнего об этом, а не заниматься обманом, полагаясь на случайный благополучный исход.

"Можно предположить, — пишет один из знатоков спортивного туризма, — что в какой-то мере каждый распоряжается жизнью на свой страх и риск, но втягивать в авантюру других людей — преступление"\* . Добавим: и пренебрегать их страховкой на опасных местах — тоже.

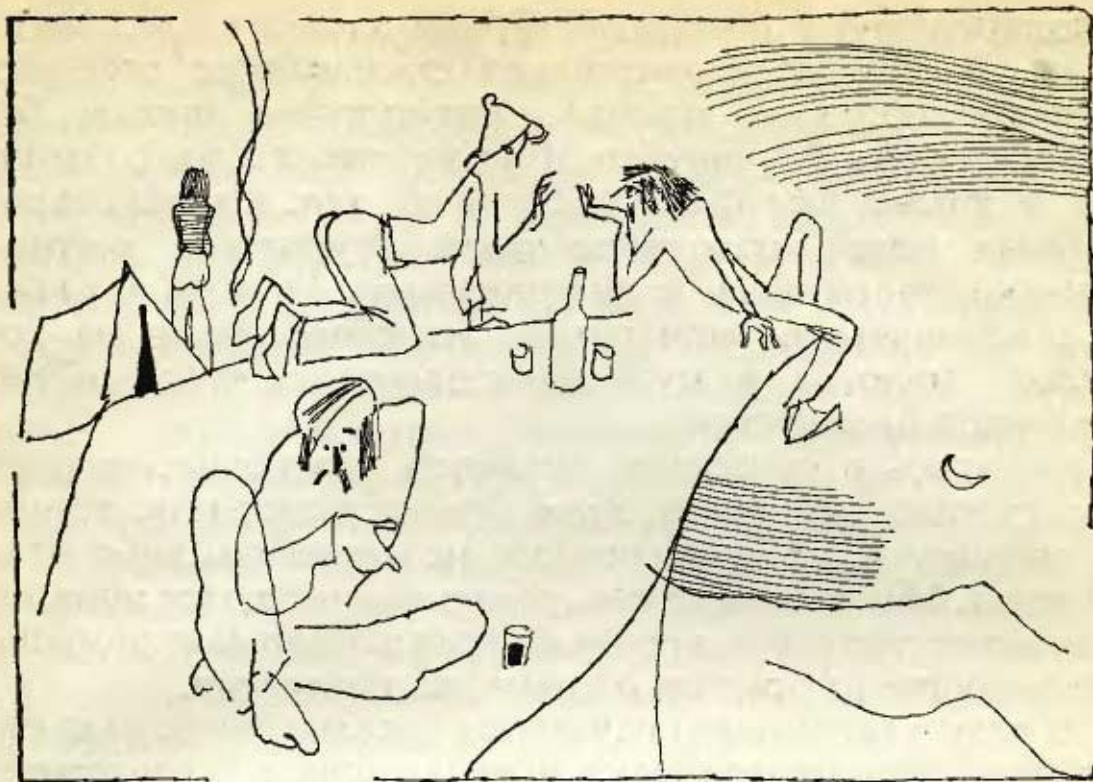
Характерная причина несчастных случаев — такая форма проявления низкой сознательности и отказа от страховки и, одновременно, черта поведения туристов, как *беспечность*. Наиболее часто беспечность людей в отношении соблюдения определенных норм поведения в обществе и в плане личной безопасности отмечается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

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

Иногда заниженность барьера страха за свою жизнь связана с отсутствием, как говорят специалисты, биологической информации: человек инстинктивно боится

\* А. Берман. Путешествия на лыжах. М., ФиС, 1968.





змеи, удара грома, темноты ночи, глубины обрыва, но безразличен к взрывоопасным предметам на маршруте или к безрассудной скорости автомобиля в руках пьяного водителя.

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

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

В туризме воздействие алкоголя в той или иной мере можно наблюдать в каждом пятом несчастном случае. Львиную долю подобных нарушений приносят походы



выходного дня и плановый туризм на несложных маршрутах. В первых отрицательно сказываются соседство мест пикникового отдыха, допускаемая иногда бесконтрольность маршрутов и возможность их сокращения, а также сам факт выходного дня. На некоторых турбазах порой находятся такие "туристы", которые начинают подготовку к путешествию с "вечера дружбы" (с алкогольными напитками), со сбора денег на "походное" вино, а в пути изыскивают способы обмена продуктов на спиртное.

Находясь в состоянии сильного опьянения, человек, как правило, двигаться, даже без нагрузки и по простому маршруту, либо физически не способен, либо отказывается. Но, к сожалению, у него еще остаются широкие возможности создать угрозу своему здоровью и здоровью окружающих на привале, биваке, на экскурсии.

В результате иногда случаются травмы, непостижимые для ума трезвого человека и являющиеся следствием пьяной драки на ночлеге, неудачной попытки на спор залезть на опору высоковольтной передачи или падения в нетрезвом виде с лестничной площадки второго этажа турбазы.

Опасность травматизма растет с количеством выпитого спиртного куда более интенсивно, чем арифметическая прогрессия. Хотя для туризма специальных наблюдений не предпринималось, небезынтересно привести сообщение на 3-м Международном конгрессе, посвященном безопасности движения: установлено, что при содержании в крови пьяного водителя свыше 1,5 промилле алкоголя (т.е. если водитель выпьет примерно стакан водки) вероятность несчастного случая возрастет в 128 раз по сравнению с его трезвым коллегой.

Существует ошибочное мнение, что опасны только эпизодические сильные опьянения или хронический алкоголизм, а потребление вина для настроения или аппетита — безвредно. Наука утверждает иное: повышение уровня алкоголя в крови более чем на 0,05 процента резко усиливает подверженность опасности травматизма, хотя прием спиртного в таких незначительных количествах будто бы и не вызывает заметных со стороны изменений в поведении человека. Больше того, считают, что виновниками основных аварий из-за алкоголя на транспорте являются люди, употребившие немного спиртного. Об этом же говорят несчастные случаи, происшедшие с туристами при отдыхе на море.



Судебно-медицинское вскрытие утонувших устанавливало, например, в их крови следы алкоголя, хотя и в незначительных количествах. Опрос свидетелей позволял уточнить, что некоторые из пострадавших пили спиртное за несколько часов до купания. Это говорит о том, что алкоголь отрицательно действует не только в больших количествах и не только до того момента, пока чувствуется опьянение. Повышенная подверженность опасности много устойчивее, чем ощущение опьянения, и долго поддерживается разбитостью, депрессией, безразличием человека к окружающему. Когда приходится управлять сложными движениями, оказывается несколько нарушенной координация, замедленной реакция, неустойчивым внимание. Зрение становится "тоннельным" (т.е. обзор по широте сужается вдвое-втрое), а главное, нарушаются критичность мышления и оценка своих возможностей.

Замечено, что даже малые дозы спиртного могут вызвать замедление простой двигательной реакции человека в течение 4—5 дней, а сами реакции становятся парадоксальными: слабые раздражители вызывают бурный ответ, а сильные раздражители — слабую реакцию.

Это имеет прямое отношение к условиям сложных путешествий. Дело в том, что на спортивных маршрутах, где почти каждый день заполнен увлекательной, а порой рискованной борьбой с природой, обычно не возникает потребности в спиртном. Кроме того, сами спортивные традиции, состав участников, необходимость учета в рюкзаках каждого грамма веса исключают употребление алкоголя. Как правило, имеющийся в группе резервный медицинский спирт приносят (при отсутствии заболеваний) нетронутым до конца похода — первой стоянки геологов, населенного пункта, железнодорожной станции. Хуже, если на маршруте таких промежуточных пунктов несколько. Тогда в несознательной группе могут возникнуть стремления "отметить", "расслабиться". При всей малости принятой дозы алкоголя на следующий день туристы выйдут на маршрут с увеличенной подверженностью опасности.

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



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

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

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

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

Только упорной разъяснительной и воспитательной работой можно добиться того идеала, когда у всех путешественников сформируется высокосознательное отношение к своему виду туризма. Только таким путем можно создать органическое единство мер, направленных на безопасность походов, с мерами по повышению массовости и спортивного мастерства и преодолеть возникающие временами противоречия между этими направлениями в туризме.

Поэтому правильнее говорить о самодисциплине участников путешествий, т.е. о таком поведении, когда человек ведет себя правильно не потому, что боится последствий недисциплинированности или подчиняется принуждению. Нет, он осознает необходимость выполнения правил потому, что они превращаются в его внутрен-



ную потребность. При умелой воспитательной работе с туристами чувство долга и ответственности за безопасность воспринимаются ими не только как отвлеченные понятия, но и как эмоциональное переживание. Иначе говоря, любое отклонение от требований безопасности на маршруте ощущается как грубое нарушение моральных принципов и причиняет почти физическую боль, какую приносят людям очень сильные отрицательные эмоции.

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

Выше рассказывалось о том, как, поднимаясь на перевал Хокель, упал в бергшрунд руководитель группы киевских туристов. Что же было дальше?

Ни один из трех участников группы, остановившихся на склоне под перевалом, не попытался помочь товарищу. Как говорили впоследствии туристы на комиссии, разбиравшей обстоятельства несчастного случая, они единогласно решили, что руководитель погиб, а окончательно о его судьбе собирались узнать, пройдя кольцевой маршрут: перевал Хокель — перевал Клухорский — "Северный приют" — ледник Хокель, т.е. примерно через 2 дня. Три молодых, здоровых человека, располагавших необходимым набором горного снаряжения, благополучно миновали перевал и с наступлением темноты заночевали в удобном месте.

Проведя часть ночи в бессознательном состоянии в бергшрунде, руководитель под утро, не снимая с ботинок кошек, залез в спальный мешок (рюкзак был при нем) и попытался согреться. Осознав затем, что только движение может его спасти, пострадавший с трудом выбрался из трещины и пополз по леднику. Благодаря счастливому стечению обстоятельств в тот же день он заметил далеко внизу на леднике людей и стал звать на помощь.

Услышав крик и увидев в зоне ледопада шевелящуюся точку, туристы из соседней группы поспешили наверх и организовали транспортировку пострадавшего. Поскольку он не знал, что случилось с товарищами, и предполагал худшее, были приняты широкие поиски пропавших с привлечением многих туристских групп.

Признав основным виновником несчастного случая руководителя, допустившего выход туристов на гладкие скалы в кошках и применившего для страховки репшнур вместо основной веревки, комиссия предложила за отказ помочь терпящему бедствие запретить участникам группы заниматься горным туризмом, лишить их спортивных разрядов и довести о происшедшем до сведения общественных организаций по месту их работы.



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

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

## КОМПЛЕКС ПРИЧИН И ОБЩЕСТВЕННОЕ МНЕНИЕ

Стройные и сознательные убеждения развиваются в человеке не иначе как... под влиянием общества.

*Н.Г. Чернышевский*

В предыдущих разделах говорилось о различных сторонах и частных причинах подверженности туристов опасности во время путешествий. В реальной жизни все обстоит сложнее, и редкий несчастный случай вызывается лишь одной-двумя конкретными причинами. Как правило, несчастье является следствием сочетания нескольких факторов, причем некоторые из них могут быть признаны основными, решающими. Попробуем на примере одного случая провести анализ сочетания причин и факторов, приведших к туристской травме.

В ноябре 1969 г. шесть студентов Уральского политехнического института под руководством старосты группы, не поставив в известность туристскую секцию, самовольно вышли на маршрут в районе Денежкина Камня. После завтрака в избушке на реке Большой Шегультан (в 9 км от поселка Сольва) группа в 13 часов собралась на восхождение. С собой взяла лишь одноразовое питание: немного хлеба, сухарей, банку мясных консервов, килограмм колбасы и... бутылку водки. Лыжи и топор оставили в избе.

На границе леса встретили туристов, возвращавшихся после неудачного (из-за непогоды) восхождения на Денежкин Камень. Однако плохие метеоусловия и пример другой группы не остановили студентов: считая, что ветер и ограниченная видимость обычны для гор, они продолжили подъем, отнявший много сил. Взойдя, наконец, на вершину, решили обогнуть отрог Камня, чтобы "ветер не дул в лицо". Однако, поскольку видимости почти не было, а в группе не оказалось ни компаса, ни карто-схемы местности, люди сбились с пути и, думая, что спускаются



в долину реки Малый Шегультан, стали спускаться в противоположную сторону, к реке Тальничной. Положение осложнилось тем, что еще на вершине один из студентов стал жаловаться на плохое самочувствие. При спуске его пришлось поддерживать под руки. Но остановиться и отдохнуть, как просил ослабевший товарищ, группа не решалась, боясь обморожений, и продолжала путь к лесу.

До первого редколесья удалось добраться около полуночи. Здесь на ветру студенты попробовали развести огонь, но маленький костер, который они разожгли, израсходов единственную коробку спичек, задуло очередным порывом поземки. Тогда, перекусив и распив бутылку водки, группа стала спускаться дальше.

В лесу снег был более глубокий и труднопреодолим. Поэтому староста опрометчиво предложил разбиться на подгруппы: он и еще один физически сильный студент ушли вперед торить тропу, а остальные, поддерживая заболевшего, медленно пошли их следом.

Пройдя около 4 км, передовая двойка, утомившись, заночевала без костра под корнями вывороченного бурей дерева. Утром студенты обнаружили, что они не могут надеть замерзшие ботинки. У старосты в запасе оказались валенки, а его напарник привязал к ногам шапки-ушанки (что и спасло его от обморожений).

Вскоре эти студенты услышали выстрелы охотников, стали кричать и идти на звук. В полдень на крик вышел их товарищ из отставшей группы, который уже четыре часа спешил к старосте, чтобы сообщить, что больной потерял сознание.

Втроем студенты опять вышли на Тальничную и двинулись вверх по течению обратно на Денежкин Камень. Скоро им встретилась охотничья избушка. Там они задержались на несколько часов, пока не поели, не отдохнули и не узнали у местных охотников дорогу в ближайший поселок. С приближением сумерек в избушку совершенно случайно спустились два отставших студента, которые и сообщили, что их товарищ, несмотря на искусственное дыхание и растирание рук и ног, скончался.

Поскольку группа нигде не была зарегистрирована, она не рассчитывала на чью-либо помощь. Однако туристы, встретившиеся студентам при подъеме на вершину, чувствуя моральную ответственность за них, два дня ожидали под Камнем, а затем подняли тревогу. На место выехали туристские спасательные отряды. К поисково-спасательным работам было привлечено более 100 человек, включая милицию, местных жителей, охотников, путешественников, находившихся в районе Денежкина Камня.

Благодаря быстрому вмешательству другие студенты из группы отделались лишь обморожением ног.

Чем вызван этот случай группового травматизма?

При множественности причин, приведших к несчастью, основными, очевидно, можно считать: во первых, низкую дисциплину пострадавших, обманувших туристскую секцию института и выпедивших на незарегистрированный маршрут в нарушение "Правил организации туристских самодеятельных путешествий на территории СССР", а во-вторых, слабую моральную и физическую подготовку группы, недостаточный туристский опыт, незнание элементарных правил безопасности.



К конкретным факторам, способствовавшим травматизму, можно отнести следующие нарушения:

1) группа не получила квалифицированной консультации, не имела маршрутных документов, картосхемы и описания маршрута, компаса (отчего легко сбилась с пути);

2) туристы собрались на вершину, когда по световым условиям нужно было спускаться с нее, и не прекратили восхождения, несмотря на плохую погоду;

3) не было взято с собой теплых вещей, топора, необходимого запаса продуктов, спичек;

4) группа грубо нарушила режим дня и нормы поведения, закончив движение лишь к полуночи и выпив на маршруте (тем более в расчете на дальнейший путь) спиртное;

5) студенты не имели навыков организации полевых ночлегов, не смогли построить заслон, сохранить огонь, организовать теплый бивак;

6) руководитель необоснованно разделил группу на части, неспособные к самостоятельному действию и оказанию необходимой помощи пострадавшему;

7) группа не имела медицинских средств и знаний для помощи заболевшему, не приняла всех доступных мер, чтобы вывести его из состояния моральной депрессии и не допустить замерзания.

Побочными факторами травматизма можно признать суровые погодные условия, темноту, недостаток в снаряжении, неумелое обращение с ним.

Такой обширный комплекс объективных и субъективных факторов, причин, непосредственных и косвенных, исключает, вероятно, поиски каких-либо единственных и все определяющих способов действенной профилактики травматизма в туризме. Комплексу опасностей может быть противопоставлен только комплекс защитных мероприятий организационного, технического, воспитательного и учебного характера.

Многие конкретные мероприятия, направленные на предупреждение несчастных случаев в путешествиях, были уже рассмотрены в соответствующих разделах. Но как частные факторы, повышающие подверженность тех или иных людей опасности травматизма, складываются в определенные сочетания, позволяющие даже говорить о наиболее распространенной схеме несчастного случая, так и средства профилактики объединяются по



определенным направлениям. Одно из самых важных из них — формирование общественного мнения о недопустимости нарушения мер безопасности, о необходимости борьбы с травматизмом на туристских тропах.

Рассмотрим вопросы формирования такого мнения собственно в туристской группе (или туристской секции коллектива физкультуры), маршрутно-квалификационной комиссии и клубе туристов, а также — безотносительно к масштабу коллектива — средствами массовой пропаганды и агитации.

Известно, что безопасность в группе достигается не только выполнением соответствующих правил поведения, обязательных для каждого туриста в отдельности. Поведение каждого туриста неизбежно зависит от его товарищей и характерной для данного коллектива атмосферы взаимоотношений, взглядов, идеалов. Иначе говоря, отношение человека к опасности в путешествии складывается в процессе взаимного влияния общественного мнения группы и индивидуальных особенностей ее членов, причем коллектив имеет решающее значение.

Отсюда представляются очень важными правильное формирование взглядов коллектива на опасность и осознание необходимости групповой защиты от нее. Больше того, можно считать, что становление туристского коллектива не закончено, что он еще не созрел, если у всех членов не выработано единого отношения к опасности, к методам, способствующим ее устранению.

Ожидать правильного группового мнения можно, разумеется, от правильно подобранной группы. Поэтому при организации достаточно сложного (а тем более небезопасного) путешествия много внимания и времени надо уделять схоженности и сработанности ее участников на тренировках, выяснению общности их взглядов, выработке походной совместимости всех членов группы. Не исключено, что у некоторых участников могут проявляться нежелательные качества, например зазнайство, безответственность, халатность, легкомыслие, раздражительность. Руководитель должен заранее взвесить, сумеет ли коллектив успешно бороться с этими недостатками, не приведут ли эгоистические черты характера и индивидуалистические настроения к несчастным случаям. Если есть сомнения, то лучше отказаться от путешествия в данном составе.

Иные возможности открываются при формировании походных коллективов на учебных туристских меропри-



ятиях — сборах, семинарах, курсах. Для воспитания взаимопомощи и коллективизма, для лучшей организации учебного процесса целесообразно порой идти на некоторые отклонения в подборе людей по группам и объединять вместе "слабых" и "сильных" (вероятно, в ущерб физической и технической подготовленности последних). Главное, к чему надо стремиться при комплектации групп, — это к созданию крепкого, дружного коллектива, который поможет развить в каждом участнике его лучшие черты и исправить нежелательные, поможет сформировать правильные взгляды на безопасность.

Хотя походные группы не всегда устойчивы и для следующего путешествия некоторые участники, в зависимости от своих возможностей и интересов, вливаются в новые коллективы, ядро обычно сохраняется. Сохраняются и те коллективные взгляды, традиции, особенности в организации и проведении путешествий, которые позволяют говорить о своеобразной "школе" или "стиле" туристского коллектива. В отдельных случаях это понятие применимо к крупным объединениям туристов в масштабе района или города. И всегда в понятие "школы" включается определенное, выработавшееся у коллектива отношение к опасности и риску на маршруте.

Воспитание требовательности к себе и ответственности перед товарищами сопровождается воспитанием нетерпимости к нарушителям правил безопасности. Недостаточно дисциплинированный новичок с первых же дней усваивает, что существующие в группе коллективный контроль, традиции гласного разбора и осуждения нарушений ни один из его проступков против безопасности не оставят безнаказанным.

Главное в выработке общественного мнения группы — формирование убеждения о безусловном преимуществе безопасного путешествия перед рискованным; при этом отнюдь не безразличны причины такого взгляда у разных туристов. Особое внимание надо обращать на тех, для которых подобная общая позиция является чем-то принудительным. Для таких людей твердость коллективного убеждения должна стать контролером всех мотивов их поведения: и основных, определяющих поступки человека на длительный период путешествия, и ситуационных, связанных с обстановкой на маршруте.

Нельзя забывать о том, что правильно не направляемое воздействие группы далеко не всегда имеет только положительное влияние в вопросах безопасности.



Поскольку коллектив представляет собой сочетание отдельных личностей и каждая из них оказывает обратное воздействие на коллектив, не исключено, что недисциплинированный человек в группе может отрицательно повлиять на коллективные представления о допустимом риске.

Иногда в туристской группе подспудно складывается ошибочный и вредный взгляд, что строгое выполнение предписаний по профилактике травматизма является признаком слабости и даже неспортивности. Сами по себе многие члены группы и не подумали бы пренебрегать необходимой страховкой веревкой при движении по закрытому леднику или спасательным жилетом на водном маршруте, но желание не отстать от товарищей и не потерять (или завоевать) уважения толкает их на игнорирование опасности.

Неблагоприятная ситуация, когда беспечность и неосторожность становятся коллективным явлением, обычно складывается под воздействием нарушений правил безопасности сперва лишь одним или несколькими туристами, а в группе не находится людей, которые могут нейтрализовать их отрицательное влияние на других.

Степень воздействия туристов-нарушителей зависит от авторитета этих людей в коллективе. Руководитель должен вовремя заметить возможность подобного влияния, определить побуждения, вызвавшие неправильные взгляды и поступки (просто ли неопытность или желание "отличиться") и нейтрализовать их. Сделать это не всегда просто, но допустить, чтобы позицию коллектива формировали, а тем более определяли (если такая личность грозит стать "героем" группы) люди, откровенно игнорирующие требования безопасности, еще хуже. Если уговоры, убеждения, разъяснения не помогают, остается идти на прямой конфликт, вплоть до отчисления нарушителя из коллектива.

Без этого нельзя обойтись, так как коллективная позиция по отношению к опасности, как указывалось выше, является решающей для поступков отдельных членов группы, а неправильная групповая позиция — прямой путь к несчастным случаям. Так, если неопытная группа опрометчиво решается на прохождение без разведки неизвестного сложного порога или собирается форсировать вброд без страховки бурную реку, вполне реально, что разумное мнение отдельных туристов не будет принято в расчет и классифицируется как трусость



или слабость (а потому, вероятней всего, и не будет высказано вслух).

Нужны большое мужество, самостоятельность взглядов и убежденность в своей правоте, чтобы пойти против гипноза общего мнения. Одним из основных доводов руководителя здесь должно служить то, что создавшаяся ошибочная позиция не может быть признана коллективной, поскольку она противоречит общепринятым понятиям и духу коллективизма и расходится с мнением более крупных и опытных туристских коллективов и организаций района, города или области. Конечно, очень важно, чтобы в организациях, занимающихся развитием туризма, вопросы обеспечения безопасности путешествий стояли на одном из первых мест и имели безусловно правильное, коллективно поддерживаемое решение.

Практически в настоящее время всеми делами, связанными с профилактикой и снижением травматизма на самодеятельных маршрутах, обычно занимаются общественные органы — маршрутно-квалификационные комиссии, туристские спасательные отряды и посты, секции по видам туризма при спортивных и туристских клубах, добровольных спортивных обществах, советах по туризму и экскурсиям. Такая расстановка сил позволяет успешно привлекать к важной и трудоемкой работе по проверке подготовленности групп к походам наиболее квалифицированный актив из действующих спортсменов-путешественников. И их мнение, воплощенное в рекомендацию основного рабочего органа — маршрутно-квалификационной комиссии, зачастую бывает решающим при выборе конкретного маршрута и подборе участников похода, при определении мер безопасности.

Право на одностороннюю категоричность при рассмотрении вопроса о допуске конкретной группы к путешествию (комиссия не является выпускающей организацией, ее долг и право — дать заключение о возможности, безопасности и целесообразности похода) приобретает членами комиссии благодаря их большому туристскому опыту и авторитету. Только превосходство в техническом, тактическом и другом мастерстве делает членов маршрутно-квалификационных комиссий, несмотря на строгость их заключений, желаемыми советчиками и проверяющими в туристских группах. Туристы знают, что у них есть разделяющие их интересы и взгляды товарищи, опыт и принципиальность которых помогут безаварийному проведению похода.



Вместе с тем опасно, когда та или иная маршрутно-квалификационная комиссия при рассмотрении заявочных материалов на путешествие допускает беспечность, послабления, либерализм или когда отдельные неправильные взгляды некоторых ее членов подменяют коллективное мнение комиссии.

В группе минских туристов во время прохождения порога Дзембрань на реке Черный Черемош (Карпаты) перевернулась байдарка и одна из участниц, получившая травму и оказавшаяся в воде без спасательного жилета, утонула.

Разбор событий, предшествовавших несчастью, вскрыл серьезные нарушения в действиях не только руководителя группы, но и городского клуба туристов и его маршрутно-квалификационной комиссии, рассматривавшей план похода.

Выяснилось, что комиссия разрешила четырем группам идти в поход одним отрядом и оформила всех старших в группе в качестве руководителей, заведомо зная, что фактически руководить будет один человек. Комиссия разрешила двум группам движение на плотках, хотя из-за отсутствия у участников и руководителей групп опыта плотовождения их нельзя было допускать не только к сплаву III категории сложности по горной реке, но даже и к простому походу II категории сложности. К водному путешествию III категории на байдарке была допущена погибшая впоследствии девушка, которая ранее на байдарке никогда не ходила и имела лишь опыт похода I категории по равнинной реке на гребной лодке.

В заявочных книжках групп и в протоколах комиссии сложные участки и способы их преодоления не были оговорены.

Комиссия не запретила путешествие, хотя знала, что до похода необходимые тренировки с участниками не проводились и что уже после ее положительного заключения руководитель отряда, злоупотребляя своим общественным положением председателя городского клуба туристов, самовольно вписал в протоколы новые фамилии и перераспределил участников (в результате чего некоторые туристы оказались записанными дважды в различные группы).

Главным же, объясняющим другие нарушения, было нарушение принципа о недозволённости членам комиссии рассматривать заявочные материалы групп, которыми они руководят сами или в которых состоят. В данном случае одной из подгрупп руководил сам председатель маршрутно-квалификационной комиссии, другой — член комиссии, третьей — их ближайший родственник, он же фактически руководитель путешествия и его "выпускающий", поскольку им были подписаны все маршрутные книжки.

Таким образом, коллективное мнение оказалось подмененным неправильным решением узкой группы заинтересованных лиц.

В отдельных случаях ошибочные взгляды на возможность не соблюдать какие-то меры безопасности становятся чуть ли не мнением всей комиссии. Потеряв авторитет и превратившись в простого регистратора походов в своем городе или районе, комиссия перестает использовать для проверки готовности групп и профилактики травматизма такие оговоренные в правилах способы, как



назначение туристам контрольных выходов с проверкой их снаряжения и технических навыков. Не предъявляет повышенные требования к туристскому опыту руководителей и участников, если на маршруте есть естественные препятствия, характерные для более сложных походов.

О недостаточной принципиальности коллективного мнения некоторых маршрутно-квалификационных комиссий говорит и то, что из поступивших от них за последние годы заявочных материалов около 10% было возвращено на места из-за несоответствия опыта участников сложности намеченных маршрутов, а значит, и недопустимо повышенной опасности путешествий для этих людей.

Недостатки некоторых комиссий в формировании правильных взглядов на безопасность путешествий свидетельствуют о неблагополучии в деятельности клубов туристов. Особенно плохо, когда клубы сокращают воспитательную работу по предупреждению травматизма, снижают требования к содержанию путешествий, не принимают мер общественного воздействия к нарушителям спортивной дисциплины, что фактически стимулирует рост настроений авантюризма и безнаказанности.

Высокую ответственность перед обществом, дисциплину, самосознание и другие моральные качества, необходимые туристу, невозможно воспитать за те несколько недель, которые занимает курс обучения на туристском семинаре без отрыва от производства. Тем более когда речь идет о руководителях групп, которые нередко вообще самостоятельно приобретают нужные организаторские навыки. Поэтому наравне с низовыми секциями туризма на предприятии, в учебном заведении или учреждении нужны и такие общественные организации, как клубы с различными формами воспитательной работы, отсутствие которой подчас оборачивается драмами на маршрутах.

Основой воспитательной работы в направлении снижения травматизма в клубе должно стать твердое общее мнение, что допуск на сколько-нибудь сложный, хотя и очень интересный, маршрут неподготовленной группы не может быть компенсирован никакой другой полезной "отдачей" от путешествия — ни повышением мастерства туристов, ни подготовкой разрядников, ни разработкой нового маршрута.



Нельзя забывать, что случаи минутного легкомыслия и "обхода" правил туристами при либерализме тех, кому поручен контроль за их соблюдением, перерастают в некую норму, систему. Тогда у части туристов и общественных организаций, их представляющих, возникает опасное мнение, будто в отдельных ситуациях ("Ведь поход был посвящен такой-то дате..." или "У нас "горит" план по мастерам...", или "ребята готовились к путешествию целый год, получили отпуска...") позволительно не соблюдать требования к опыту собирающихся на маршрут.

Выше было рассказано о несчастье во время зимнего похода по Кольскому полуострову. Разбор обстоятельств происшествия показал, что основная его причина кроется в грубых ошибках руководителя и участников путешествия, в их легкомыслии при подготовке похода, растерянности и пассивности в аварийной обстановке, в технико-тактической безграмотности.

Вместе с тем, самые серьезные претензии могут быть предъявлены клубу туристов одного из высших учебных заведений, плохо воспитавшему и незаконно выпустившему неподготовленных людей на непосильный для них маршрут. Как было установлено, руководитель этого достаточно сложного путешествия не имел необходимого опыта участия в лыжном походе III категории сложности и опыта руководства лыжным походом II категории; половина туристов не имела никакого опыта лыжных путешествий, а в качестве такового их "добросердечные" товарищи по клубу засчитали пеший поход в ноябре по Калининской области. Проводившийся при отсутствии снега, он, конечно, не мог дать нужного опыта. В то же время это неправильное решение способствовало переоценке туристами своих сил и возможностей и привело к несчастному случаю.

Известно, что гораздо легче заставить сделать что-то правильно, чем воспитать потребность делать правильные поступки. Поэтому при всех контролирующих, запрещающих и карающих функциях туристских общественных органов их главной функцией должна быть функция воспитательная, такая, которая обращена к нравственности путешественника, к его совести и моральным убеждениям, чувству ответственности и вины за допущенные нарушения, проступок, ошибку.

При этом нравственном прицеле важно не уйти в сферу высоких и красивых слов и уж, конечно, не деформировать своими поступками само понятие морального и аморального в туризме. А такое бывает. Сколько приписок несуществующего у путешественников опыта, необходимого, но отсутствующего снаряжения, включений в группы "мертвых душ" допускают иные общественные организации, вступающие в бесконфликтно-договорные отношения с недостаточно подготовленными



и не обеспечившими безопасность похода туристами, ради "галочки" в плане намеченных мероприятий или сомнительной перспективы призового места в соревновании с другими коллективами!

Разговор об укреплении нравственного фундамента у потенциальных виновников несчастных случаев на туристских тропах всегда должен выходить за рамки "мини-нравственности", т.е. нравственности для узкого круга своей туристской группы, своей секции, своего коллектива. Как справедливо отмечает болгарский горовосходитель Б. Маринов, к сожалению, некоторые туристы и альпинисты считают, что гласность ошибок уменьшит их спортивный престиж, авторитет: "Иногда успех служит прикрытием неудачи, сопутствующей альпинистскому или туристскому мероприятию. Бывают случаи, когда конечный успех, сознательно или неумышленно, долгое время скрывает незафиксированные и не проанализированные явления и действия, которые поставили в опасное положение отдельных альпинистов и туристов, подвергли их необоснованному риску, нарушили основные правила безопасности. Более того, преодоление трудностей и опасностей, созданных самими участниками, их неразумными действиями и решениями, после завершения мероприятия подается как успех" \*.

Общественное мнение складывается не только по громким выступлениям, но и в результате неформального личностного контакта со знающими и доверенными людьми. Важную роль здесь может сыграть консультация.

Как известно, консультация — это авторитетный совет и объяснение сведущего лица. Сложившийся несколько десятилетий назад в практике туристских организаций термин "туристская консультация" определяет ее также как форму работы туристских учреждений и метод неформального управления, организации и воспитания путешественников. Многие положительные качества туристской консультации выдвинули ее в ведущие направления профилактической деятельности контрольно-спасательных служб и маршрутно-квалификационных комиссий.

Ненавязчивость подсказок, тактичность руководства действиями новичка по выбору маршрута, безопасных форм поведения в путешествии — одна из наиболее сильных сторон правильно организованной туристской кон-

\* Маринов Б. Проблемы безопасности в горах. М., ФиС, 1981.



сультации. Не исключено, что, ощутив на себе целенаправленное настойчивое воспитательное воздействие или волевое давление консультанта, турист просто уйдет от него, как уходят от других неприятных контактов. Консультация должна проводиться с соблюдением уважительного отношения ко всем вопросам спрашивающего, как бы наивны или непоследовательны они ни были. Консультанту следует исходить из того, что "странные" вопросы обычно задаются из-за неумения новичка формулировать свои мысли в еще мало знакомой ему области; что явно небезопасные желания некоторых связаны, как правило, не с их личными плохими качествами, а чаще всего с туристской малограмотностью.

Конечно, среди обращающихся за консультацией бывают исключения. Однако и здесь важно не допускать, чтобы принципиальная строгость в вопросах соблюдения мер безопасности перерастала в отчуждение и презрение. Надо стараться понять человека, а не отпугнуть его, тем более, что средств привлечь к себе у консультанта не так-то уж много. " ...Чтобы обратить человека в свою веру, — писал Сент-Экзюпери, — нужно не отсечь его, а объяснить ему его роль, указать цель его устремлений и предоставить ему сферу приложения сил" \*.

Следует учитывать, что педагогика у консультанта должна быть истинной, а не набором "мер" или "призывов". Турист послушается совета, если уверует в его правильность, найдет его интересным и, главное, — если сочтет, что он соответствует его желаниям. Иначе говоря, будет думать, что консультант "просто" выразил вслух его собственные мысли.

С другой стороны, консультациям часто не хватает активности и целенаправленности. Не всегда консультанты вспоминают и о возможной избыточности сообщаемых сведений. Дело не столько в "переинформации", сколько в опасности, что некоторые могут ею неправильно воспользоваться. А отдельные сторонники одиночного или неорганизованного туризма, возможно, попытаются преодолеть особо сложные объекты или препятствия, в том числе и такие (вершины, пещеры), прохождение которых допускается только организованными и специально подготовленными группами.

Что же влияет решающим образом на формирова-

\* Антуан де Сент-Экзюпери. Военный летчик. М., "Художественная литература", 1977.



ние в туристской группе, секции, комиссии, клубе, вообще в обществе правильных взглядов на допустимый риск и меры безопасности на туристских маршрутах? Вероятнее всего — средства массовой пропаганды и агитации, уровень массово-разъяснительной работы.

Действенность агитационно-пропагандистской работы зависит от многих причин: от разумной мотивировки советов, что, где и как нельзя делать в походе; от приспособления отдельных форм убеждения к конкретным условиям деятельности туристской секции, клуба, коллектива; от учета образовательного уровня и даже индивидуальных особенностей "просвещаемого" человека.

К сожалению, преподносимые знания не всегда соответствуют степени подготовленности слушателей или читателей. Так, бесполезно говорить об опасностях, связанных с неправильным решением тактических задач на маршруте, тем, кто еще не овладел азами техники передвижения; ни к чему разъяснять тонкости оказания первой помощи с применением инъекций тому, кто не умеет обращаться с бинтом или не может удалить соринку из глаза.

Вместе с тем мало действенны чрезмерно упрощенные или общие рекомендации, порой "просачивающиеся" даже в туристские справочники. Тем более что смысл таких советов иногда убивается нечаянным юмором изложения. Ну можно ли, например, серьезно относиться к советам наподобие: "При укусе насекомых и змей удалить жало, выдавить яд из ранки, смазать йодом или сделать примочку из нашатырного спирта" \* .

Наконец, могут быть просто вредны преподносимые в лекциях для новичков или в изданиях для юных туристов рекомендации о технически очень сложных или рискованных приемах преодоления горных рек, лавиноопасных участков, скальных маршрутов. Неточно поняв неподготовленным умом смысл технического приема, не представляя реальной силы стихий и не учитывая, что в каждом деле есть свои тонкости, некоторые начинающие путешественники по вине ошибочного пропагандистского приема попадают в аварийные ситуации.

Так, группа старшеклассников, возглавляемая несовершеннолетним и не имевшим необходимого туристского опыта руководителем, во время девятидневного похода по предгорьям Западного Тянь-Шаня рискнула вечером преодолеть вброд реку

\* Карманный справочник туриста. М., 1963.



Угам. Переправа не была вызвана необходимостью, поскольку в 30 минутах ходьбы имелся хорошо известный туристам мост. Однако желание хоть на немного сократить путь было так велико, что инструктор по просьбе группы построил туристов цепью и повел их в воду, в результате чего многие были сбиты напором воды с ног и, очутившись в горном потоке, погибли.

Как оказалось, участники группы и руководитель были до похода ознакомлены в общих чертах с приемами преодоления водных преград, но не предполагали, что опасность переправ так велика, а без точного соблюдения определенных условий вообще невозможна. В частности, невозможен брод вечером через реку глубиной более 1 м при скорости течения свыше 2 м в секунду и при построении группы "гуськом". А именно так построил группу руководитель (неправильно поняв смысл преодоления водных преград "стенкой"), что привело лишь к запружению реки, резкому увеличению ее напора на туристов и сносу их по течению.

Не менее опасны и другие отклонения в пропагандистской работе по мерам безопасности. Например, отсутствие информации туристского актива о несчастных случаях с анализом их причин и указаниями о необходимости профилактических мероприятий.

Надо, наконец, понять, что подобное умалчивание недостатков пользы принести не может. Да и почему нужно умалчивать? Разве не выступают в школах, клубах, в фойе кинотеатров работники милиции с поучительными беседами об уличном травматизме и упоминанием жертв аварий? Разве работники пожарной охраны не используют радиоузлы в универмагах, на вокзалах и в других местах скопления населения для кратких сообщений о борьбе с пожарами, с конкретными примерами несчастий, принесенных огнем?

Отсутствие в специальных изданиях нужных сведений о туристском травматизме особенно досадно, когда в газетах или журналах, рассчитанных на самого массового читателя, периодически появляются публикации, воспевающие одиночные, совершенные в нарушение всех правил, проплывы по Байкалу, Каспию или призывающие к неорганизованным путешествиям по Памиру. Положительные замыслы авторов книг и киносценариев, посвященных туризму и альпинизму, иногда вступают в противоречие с действенным эффектом от их произведений, поскольку последние объективно толкают новичков на неоправданный риск на маршрутах, осуществление концепции "живи рискуя" негодными средствами и ради целей, не всегда достойных того, чтобы жертвовать жизнью и здоровьем человека.

Полезнее почаще вспоминать заключительные слова мужественной книги Алена Бомбара: "...никто не может



и не должен рисковать жизнью иначе, как для общественной пользы... все, кто думает, что можно прославиться, если просто бесплатно прокатиться на плоту в Америку или еще куда-нибудь, заклиная вас, подумайте получше... Обманутые миражем, увлеченные заманчивой идеей, представляя себе такое плавание как увеселительную прогулку, вы поймете всю серьезность борьбы за жизнь лишь тогда, когда будет уже слишком поздно для того, чтобы успеть собрать все свое мужество. Ваше смятение будет тем большим, что вы подвергли свою жизнь опасности без всякой пользы. А ведь в мире существует столько прекрасных и благородных целей, ради которых можно рисковать жизнью!" \*

## УЧАСТИЕ ОБЩЕСТВА В РЕШЕНИИ ПРОБЛЕМЫ

Искусство управления состоит в том, чтобы своевременно учесть и знать, где сосредоточить свои главные силы и внимание.

*В.И. Ленин*

В наше время ни у кого не возникает сомнений в высокой социальной значимости туризма. Но раз общество заинтересовано в развитии туризма, то ему и брать на себя решение его проблем, в том числе и в области обеспечения личной безопасности путешественников. Участие общества (в широком понимании этого слова) в решении вопросов профилактики может быть наиболее результативно, вероятно, в двух направлениях.

Первое (рассмотренное в предыдущей главе) — это создание коллективного мнения о дозволительности и нравственности определенных форм поведения в туризме, формирование правильных общественных взглядов на безопасность путешествий, что предполагает использование различных средств из области воспитания, образования, пропаганды приемов, заимствованных из педагогики и социальной психологии.

Второе направление — организационно-конструктивное, включающее различные, прямо или косвенно регулирующие безопасное развитие туризма методы, управление которыми находится в руках правомочных организаций. К этому направлению относятся, в частности, методы: организационный, информационный, маркировоч-

\* Бомбар А. За бортом по своей воле. М., 1958.



ный, благоустроенный, материально-технический и экономико-правовой. Попробуем разобрать указанные методы, при возможности показав на результатах анализа несчастных случаев, во что обходится пренебрежение некоторыми из них.

Участие общества в решении проблем туристского травматизма наиболее широко проявляется в осуществлении *организационных мер*. К ним относится создание общественных, ведомственных, государственных организаций, служб, которые берут на себя вопросы упорядочения туристского движения, контроля за его безопасностью и оказания ему необходимой помощи. В зависимости от конкретной страны это будут министерства, комитеты, советы по туризму, туристские общества, ассоциации, федерации, клубы, секции, комиссии, различные контролирующие и спасательные органы, как добровольные, так и штатные, в том числе подчиненные полиции, жандармерии, армии. В число организационных мер входят контроль за соблюдением правил, инструкций, положений, регламентирующих безопасное развитие туризма, проведение различных проверок, патрульных акций, контроль за состоянием трасс туристских маршрутов, сбор и анализ материалов, осуществление других видов организационной профилактической и поисково-спасательной работы.

Об основных направлениях в деятельности общественных туристских организаций, отвечающих за безопасность самодеятельных путешествий, уже рассказывалось. В плановом туризме безопасность (наряду с содержательностью, функциональностью, многогранностью, привлекательностью, многовариантностью и охраной природы) входит в число основных принципов организации туристской работы и обеспечивается сотрудничеством туристской базы с контрольно-спасательной службой, местными органами спасения на водах, здравоохранения, общественного порядка, гидрометеорологической службой.

На каждой туристской базе, обслуживающей маршруты с активными способами передвижения, созданы спасательные отряды и фойды, имеется медицинский персонал. В целях большей безопасности туристов установлены предельные нормы нагрузки на инструкторов: не более 20 туристов в группах, совершающих пешеходные, водные и лыжные походы, не более 10 туристов — на горных маршрутах со снежно-ледовыми перевалами или при обучении туристов горнолыжной технике.



В программу пребывания на плановых маршрутах с активными способами передвижения включен ряд обязательных профилактических мероприятий, в том числе следующие:

медицинский осмотр всех членов групп, в процессе которого врач (при необходимости совместно с инструктором) проверяет показания или противопоказания маршрута для каждого из туристов, выявляет случаи симуляции или диссимуляции, ведет разъяснительную работу с теми, кто, имея серьезные отклонения в состоянии здоровья, настаивает на участии в походе.

контрольная проверка отдельных умений туристов для решения вопроса о возможности их выпуска на основную трассу похода (для водных походов обязательно умение плавать, для горных — ненарушенное чувство равновесия, для горнолыжных — владение элементами горнолыжной техники);

контрольная проверка в процессе одно-, двухдневного тренировочного похода дисциплинированности и других морально-волевых качеств членов туристской группы, их организованности и готовности к созданию управляемого коллектива;

выпуск группы на трассу маршрута, который производится решением директора или старшего инструктора после подтверждения росписью каждого туриста группы получения им инструктажа по вопросам безопасности, проверки старшим или дежурным инструктором соответствия группового и личного снаряжения туристов условиям путешествия и при отсутствии сведений (штормовых предупреждений) о наблюдающихся или ожидающихся на маршруте опасных гидрометеорологических явлениях.

Перечень организационных мер мог бы быть развернут и продолжен дальше. Перспективное планирование намечает и дальнейшее его расширение. Однако главное, вероятно, не в том, что должно быть и на что регулярно отпускаются немалые средства, специальное снаряжение, штатные единицы и другие виды обеспечения. Исчерпывающие планы мероприятий, широкие кампании и месячники безопасности на местах порой так и остаются планами и кампаниями. Более актуальным представляется элементарное соблюдение каждым туристским учреждением наиболее важных требований профилактики туристского травматизма.



Продолжим анализ несчастного случая с туристами на трассе маршрута № 30 "По Западному Кавказу" (см. стр. 75). К указанным ранее основным причинам происшествия необходимо добавить и те косвенные факторы несчастья, что были связаны с объективными недостатками в работе туристских учреждений, обслуживавших этот маршрут, — турбазами "Горная" (пос. Хаджох) и "Кавказ" (пос. Гузерибль). В их числе следующие:

формальный и не охвативший всех туристов медицинский осмотр перед походом;

поверхностный инструктаж по вопросам, связанным с предупреждением травматизма, который не дал туристам знаний о возможности понижения температуры, метели, потере ориентировки и о действиях, необходимых в такой обстановке, о мерах профилактики обморожений и переохлаждений;

отсутствие обязательной контрольной проверки практических умений туристов, необязательность участия туристов в тренировочном походе;

плохая проверка снаряжения перед выходом на маршрут, в связи с чем некоторые из туристов не имели достаточного количества личных теплых вещей, а инструкторы оставили на турбазе основные веревки, ледоруб;

занижение установленного норматива инструкторов на определенное число туристов (не исключено, что третий инструктор мог бы принять решение, исключающее аварийную ситуацию);

неудовлетворительно осуществленная (особенно на открытых местах) маркировка тропы туристского маршрута;

плохое состояние спасательных фондов на туристских приютах, что помешало выходу спасательной группы с приюта "Фишт" при нарушении туристами контрольного срока;

отсутствие оперативной связи турбаз "Кавказ" и "Горная" с органами гидрометеорологической службы и практики обязательного оповещения туристских групп о штормовых прогнозах.

Наиболее же весомой организационной ошибкой, непосредственно отразившейся на возможности и тяжести несчастного случая, надо признать отсутствие должного контроля за подготовкой инструкторского состава, в части обучения его мерам профилактики травматизма, организации движения и ночлегов в аварийной ситуации, спасательным работам, оказанию первой доврачебной помощи и другим вопросам, связанным с обеспечением безопасности туристов на маршруте.

Стремясь урегулировать все вопросы подготовки к путешествию и обеспечить осуществление профилактических мероприятий, можно и переусердствовать: при обилии требований, запретов, указаний туристы перестают различать в них важные и второстепенные, обязательные и желательные.

Нереальные указания, вносимые иногда в путевые документы туристских групп (например, "выход на маршрут только при хорошей погоде" или "движение по леднику только в связках", хотя выпускающему в плановый поход старшему инструктору заведомо известны неблагоприятный прогноз и факт отсутствия на складе базы основных веревок), только развращают людей, приучают их к симуляции исполнительности в вопросах безопасности.



Также ошибочна тактика декларации строгих наказаний нарушителям при очевидном отсутствии на некоторых уровнях организационной работы необходимого контроля и соответствующих санкций у контролирующих общественных органов. Безднаказанность рождает у туристов неверие в необходимость строгого соблюдения норм безопасности на маршруте, ощущение вседозволенности в походных условиях, может вызвать грубые и опасные нарушения дисциплины.

Значительные возможности сокращения туристского травматизма заключены в целенаправленном обеспечении туристов *путевой печатной информацией*.

В число видов печатной информации входят туристские, краеведческие, общегеографические описания района путешествия, путеводители, справочники, буклеты, рекламные проспекты маршрутов. К ним же относятся тексты описания маршрутов в туристских путевках и, конечно, туристские карты и схемы.

Необходимое условие использования *путевой информации* как одного из средств обеспечения безопасности — ее объективность, полнота, точность. От описания маршрута, изобилующего превосходными степенями и восторженными эпитетами, но умалчивающего об опасных участках, дискомфортных природных условиях или других трудностях пути, больше вреда, чем пользы. Талантливость автора и художественные достоинства текста лишь усугубят вред: чем больше неприятных и опасных неожиданностей может встретить путник, тем большее разочарование получит он от суровой действительности, и тем сложнее ему будет выходить без нужного снаряжения и подготовки из сложившейся ситуации.

Перечисленные качества печатной информации о маршрутах должны быть присущи всем ее разновидностям. При нарушении этого требования информация как форма участия общества в организации безопасного туризма превращается в свою противоположность. — орудие дезорганизации. Так, односторонний показ в тексте путевки на плановый пешеходный маршрут одних рекламных красок демобилизует людей, снижает их готовность к физическим нагрузкам. Еще более чревато неприятными последствиями пользование некачественной информацией на самостоятельных маршрутах. В первую очередь, это относится к картографической продукции.

Конечно, в значительной мере виноваты сами потребители — туристы, которые принимают выпускаемые в



настоящее время основные виды туристской картографической продукции не за обзорно-краеведческие издания, а за точные карты, по которым можно ориентироваться в незнакомой местности. Однако цифры говорят сами за себя: анализ происшествий с потерявшими ориентировку самостоятельными группами показывает, что около 65% заблудившихся групп пользовались на маршруте в той или иной мере туристскими картосхемами, выпущенными картографическими фабриками, а не менее 40% — только ими (т.е. не применяли самодельные схемы местности).

Не хотелось бы обижать картографов — ведь и сейчас ими порой выпускаются туристские схемы, имеющие весьма подробную общезыфическую и специальную нагрузку, изображение рельефа с использованием горизонталей, схемы, показывающие не только населенные пункты, но и нужные для точного ориентирования путешественников отдельные строения, тропы, дающие информацию о лавиноопасных зонах. Вместе с тем большинство других видов картографической продукции (также носящих наименование "схема туристского маршрута №\_\_" или "туристский маршрут...") этих данных не содержит.

Учитывая требования последнего постановления партии, правительства и профсоюзов о дальнейшем развитии туристско-экскурсионного дела в стране в части необходимости повышения информационной полноты туристских карт, представляется весьма своевременным усиление их "туристоохранной" (позволим себе это словообразование по аналогии с широко употребляемым термином "природоохранной") функции. Это предполагает, в частности, выделение цветом или другими изобразительными приемами участков с потенциально опасными природными явлениями (возможность камнепадов, лавин, селевых потоков); показ рекомендуемых безопасных трасс маршрутов (с запасными вариантами на случай стихийного бедствия), мест биваков, лагерных стоянок; включение за рамки основной схемы вспомогательных крупномасштабных схем, рисунков, фотографий, помогающих ориентированию в пути и опознанию объектов, управляющих действиями туристов на сложных и опасных участках маршрута (перевалы, переправы, порожистые участки на реках); включение в текст схемы целенаправленно поданных сведений о дискомфортных погодных особенностях маршрута (минимальные и мак-



симальные температуры воздуха и воды, влажность, направления и сила ветра, повторяемость штормовых явлений), сведений об адресах и телефонах туристской контрольно-спасательной службы.

Простейший и вместе с тем эффективный вид общественной заботы о безопасности путешественников — *маркировка туристских маршрутов*, т.е. их разметка специальными условными знаками, которые в своих символах, форме, цвете и буквенно-цифровом коде несут необходимую для туриста путевую информацию о маршруте, естественных препятствиях и опасных участках, о рекомендуемых или запрещаемых формах поведения.

"Привязывая" людей к конкретной тропе, хорошо осуществленная маркировка может не только задавать направление движения, но и его темп, диктовать режим дня, продолжительность переходов, что само по себе уже снижает походный травматизм.

Проложенная в обход труднопроходимых участков местности, маркировка предопределяет путь туристов по наиболее удобным и безопасным местам. В районе со сложными природными условиями она помогает выбрать правильный путь по ледникам и снежникам, указывает места рекомендуемых переправ через реки, безопасные тропы на крутых склонах.

Запрещающие знаки маркировки ограничивают подход туристов к опасным местам, предупреждающие — сигнализируют об источниках опасности, о возможности стихийных бедствий, о крутых склонах, узких тропах и других естественных препятствиях; указательные знаки подсказывают места укрытий от непогоды, безопасные бивачные площадки, источники пригодной для питья воды.

Маркировка позволяет учитывать возрастные особенности и физиологические требования при движении по маршруту, предупреждать ненужные перегрузки, позволяет с учетом возраста, здоровья и туристской подготовленности людей популяризировать маршруты соответствующей их возможностям продолжительности и сложности.

Маркировка исключает случаи потери ориентировки и схода туристов по этой причине с запланированной трассы путешествия. Даже при неблагоприятной метеорологической обстановке, отсутствии картографического материала и компаса, при недостаточной подготовке



инструктора или руководителя группы система условных путевых знаков, как правило, позволяет туристам продолжать движение по маршруту, не дает сбиться с пути и выйти на опасные участки.

Возможность значительного снижения числа несчастных случаев на маркированных маршрутах выдвигает маркировку в число самых необходимых видов профилактической деятельности туристской контрольно-спасательной службы.

Указанные положительные качества этого способа заочного управления туристским движением (марка выполняет роль своеобразного "лидера" на маршрутах) широко используются в ряде стран. Длина маркированных трасс в отдельных районах выражается в десятках тысяч километров. В Чехословакии, Польше, Венгрии принято считать наличие маркированных маршрутов одним из основных показателей уровня культуры в туризме, показателем заботы общества о нем. Более того, по мнению зарубежных исследователей, улучшение маркировки маршрутов (наравне с ростом благосостояния, увеличением свободного времени трудящихся и подобными причинами) является одним из основных факторов, влияющих на интенсивный рост туристских рядов в социалистических странах.

Опросы туристов показывают, что путешественники, как правило, с удовольствием отдают себя под защиту и покровительство маркированной трассы. Так, массовое анкетирование путешественников на 11 маркированных тропах Великобритании показало, что 25% опрошенных было привлечено именно теми гарантиями, которые дает путешествие по маркировке. Для остальных наличие такой трассы служило кроме того признаком обилия в районе природных или исторических достопримечательностей.

К сожалению, в отечественном туризме возможности маркировки — в первую очередь как средства повышения организованности и безопасности путешествий — используются далеко не полно. Хороший опыт маркирования ряда маршрутов в Краснодарском крае, Прибалтике, частично в Грузии и на Украине еще не стал массовым. Многие туристские трассы имеют лишь предварительную разметку, а другие хотя и маркированы, но с нарушениями в наглядности, единообразии, эстетичности, логичности замысла, что делает роль маркировки малозначимой.



Последнее объясняет тот факт, что более 95% происшествий с самодеятельными группами происходят на немаркированных маршрутах. К туристским тропам, не имеющим маркировки (или имеющим, но неудовлетворительную), оказываются приуроченными 73% несчастных случаев с плановыми группами на маршрутах с активными способами передвижения и практически все случаи потери тропы и ряд туристских автоаварий, вызванных отсутствием запрещающих знаков на закрытых (предназначенных только для пешего передвижения) участках дорог.

Продолжением и углублением предыдущего способа усиления безопасности путешествий является *благоустройство маршрутов*.

Благоустройство включает расчистку и укрепление троп, особенно на сложных и опасных участках, устройство переправ (мостов) через водные преграды, навеску страхующих цепей и тросов на перевалах и скалах, размещение на маршрутах различных укрытий от непогоды, где путник может получить пусть временный, но кров, расчистку проходов на речных порогах.

Помимо этих прямо направленных на снижение туристского травматизма действий, большую пользу приносят также другие, косвенно способствующие безопасности путешественников. Мы имеем в виду создание дорожно-тропиночной сети, призванной направлять движение путешественников, оборудование туристских привалов, стоянок, лагерных полян безопасными кострищами и очагами для приготовления пищи, "медвежьей мебелью" из чурбаков, плах и толстых спилов, простейшими игровыми площадками — всем, что организует путешественника, предлагает ему определенные формы поведения, привязывает к конкретной трассе маршрута.

"Управляющими" объектами на маршруте могут быть оборудованные обзорные и панорамные площадки, смотровые вышки, учебные тропы с элементами, заимствованными из практики создания музеев под открытым небом, "дорожки здоровья" с такими снарядами, как импровизированные перекладины, бревна для упражнений в равновесии, камни для поднятия тяжести.

В числе своеобразных форм благоустройства туристских маршрутов близки задачам безопасности различные указатели, маршрутные схемы, информационные щиты, азимутальные диски (на обзорных точках) с направлениями и расстояниями до объектов, имеющих значение



ориентиров, предупреждения и требования контрольно-спасательной службы и других организаций, контролирующей поведение всей массы путешественников на маршруте.

Как объекты "притяжения" туристов и средство контроля за их движением могут использоваться штемпеля (компостеры), памятные доски и книги. Установленные на особо достопримечательном месте или бивачной поляне, они служат для саморегистрации туристов. Известны случаи, когда в некоторых туристских районах (например, в Крыму) такие памятные книги выдерживали до 18—20 тысяч росписей посетителей.

Перечисленные задачи и возможности благоустройства маршрутов в настоящее время еще реализованы слабо. Больше того, из-за отсутствия на местах должного внимания к трассам плановых путешествий приходится ставить под вопрос возможность дальнейшего функционирования некоторых из них.

В 1981 г. временно (предположительно на несколько лет), до наведения соответствующего порядка, были исключены из действующих популярные всесоюзные маршруты №№ 431 и 432 "По Северному Тянь-Шаню". Среди ряда причин одной из главных явилась трудность в обеспечении безопасности туристов в связи с отсутствием благоустройства пешеходных участков пути.

Несмотря на то, что маршруты действовали много лет, на них не было ни одного туристского приюта, безопасного укрытия или оборудованной лагерной стоянки. Не была налажена радиосвязь с туристскими группами. Маркировка троп не соответствовала установленным требованиям, а на значительных по протяженности участках маршрутов вообще отсутствовала.

В результате группы (как правило, на 70—90% состоящие из физически не подготовленных к нагрузкам лиц "слабого" пола) были вынуждены на все время похода через два высокогорных перевала оставаться без аварийной связи с туристскими учреждениями, переносить в рюкзаках недельный запас продуктов, палатки, спальные мешки, костровые и кухонные принадлежности, другое снаряжение и инвентарь, которые они могли бы получить на месте при наличии туристских приютов.

Характерная особенность маршрутного благоустройства в том, что оно не регламентирует деятельность туристов, а создает необходимые условия и возможности для определенных — желаемых для общества, заботящегося о безопасности путешественников, — проявлений. Еще одна особенность → широкая направленность его воздействия, поскольку в сферу влияния благоустроенных (а равно и маркированных) маршрутов попадают не только плановые и организованные самостоятельные, но и неорганизованные туристы, различные группы отдыхающих, любые посетители данной территории.



Особенно велико воздействие благоустроенных троп, когда оно сочетается с влиянием информационных средств. Поэтому желательно, чтобы на каждый по-настоящему оборудованный и подготовленный для приема путешественников маршрут был свой отдельный путеводитель-справочник наподобие тех, что выпускаются для посетителей музеев и выставок. Эксплуатация за рубежом таких троп (в том числе проходящих через опасные каньоны, крутые скальные склоны, горные вершины, пещеры) показывает их социальную целесообразность и весьма высокую безопасность.

В руках общества находятся основные нити *материально-технического* метода управления туристским движением. Путем целенаправленного воздействия на производство и обеспечение путешественников нужным снаряжением, инвентарем, средствами передвижения и походного размещения можно решать многие вопросы, связанные с обеспечением безопасности на маршрутах.

К сожалению, коллективы физической культуры, советы добровольных спортивных обществ, спортивные и туристские клубы порой самоустраиваются от тех сторон подготовки туристских групп к путешествию, которые касаются их материально-технического обеспечения, и не осуществляют специально оговоренного правилами требования о проведении контроля за оснащением групп необходимым снаряжением и инвентарем. Некоторые турбазы также не проявляют своевременной заботы о заказе, приобретении и полном укомплектовании всех нужных видов походного снаряжения и технических средств обеспечения безопасности, не создают необходимых фондов прокатного инвентаря, не организуют продажи туристской обуви, шерстяных носков, головных уборов, накидок от дождя, солнцезащитных очков.

В результате безразличия к ассортименту и качеству снаряжения на маршрутах усиливается вероятность создания аварийных ситуаций, а сами маршруты изменяются не в лучшую сторону. Так, невысокий запас плавучести, плохая остойчивость, низкая мореходность полученных для планового маршрута судов, отсутствие на них приспособлений, обеспечивающих непотопляемость, заставляют туристов нерационально удлинять свой путь движением по мелководью или вдоль береговой линии, опасно изменять тактику и режим дня: практиковать ночные переходы по более доступной для данных судов спокойной воде.



Отсутствие в пункте проката турбазы необходимого количества туристских ботинок ходовых размеров на рифленой подошве вынуждает инструктора группы изменять утвержденную трассу маршрута, затягивать, ориентируясь на неуверенно идущих из-за неподходящей обуви туристов, дневные переходы, с опозданием проходить сложные (снег, лед, броды) участки маршрута.

Возможности снижения туристского травматизма с помощью материально-технических рычагов хорошо заметны на положительных примерах: массовое использование с некоторых пор таких патентованных средств, как ремни безопасности на автомобилях, "маркера" и им подобные крепления на горных лыжах, защитные каски в водном, горном и мототуризме, предупредило многие несчастные случаи и снизило тяжесть травм, по подсчетам французских специалистов, в 1,5—3 раза. Справедливости ради надо отметить, что эти же средства позволили усовершенствовать технику передвижения и способствовали выходу на еще более опасные рубежи, препятствия, маршруты.

Труднее в количественном выражении показать, во что обходится зависящий от промышленности и торговли дефицит на те или другие виды походного снаряжения или его низкие потребительские качества. Можно лишь констатировать, что по результатам анализа несчастных случаев 34% туристских самостоятельных групп, терпевших бедствие на маршруте, использовали предварительно ими улучшенное, переделанное, модернизированное стандартное снаряжение фабричного производства, 6% подобных туристских групп использовали также снаряжение собственной конструкции или изготовления.

Еще один — весьма необходимый способ управления вопросами безопасности — *экономико-правовой*, основывающийся на использовании экономических рычагов и законодательства: включающий, образно говоря, "пряник" льгот и "кнул" административного, дисциплинарного и другого воздействия, причем не только на нарушителей-туристов, но и на организаторов путешествий и тех, от кого зависят вынужденные нарушения техники безопасности на маршрутах.

Ценообразование на различные виды туристских услуг (если понимать под последними все виды "путевого" обслуживания, перевозок, продажи товаров туристского спроса) сейчас лишь относительно связано с задачами снижения туристского травматизма, но в целом может



значительно повлиять на общую организованность путешественников. Так, практикующиеся на местах платные учебные туристские мероприятия, выпуск путевок на самостоятельные спортивные походы, дифференциация цен на прокат страховочного и спасательного снаряжения и другие экономические меры — каждая по-своему — способствуют переходу большего числа путешественников в русло организованного и более безопасного туризма. Однако системы таких мер не существует. Из серьезных штрафных экономических санкций имеется лишь одна, определяющая, что все расходы, связанные с проведением поисково-спасательных работ по вине туристской группы, могут быть отнесены за счет средств организаций, выпустивших эту группу на маршрут. Каких-либо ощутимых скидок, премий, других экономических льгот для безопасно подготовленных маршрутов и образцово осуществленных путешествий — нет.

Намного чаще используются запретительные меры. При этом они имеют, как правило, одностороннюю, природоохранную, направленность. Контроль, запреты, наказания со стороны представителей органов внутренних дел, работников лесного, охотничьего и рыбного надзора, охраны заповедников, заказников, национальных парков обычно преследуют цель ограничить или не допустить посещения туристами определенных территорий, предупредить некоторые способы природопользования и с безопасностью людей прямо не связаны. Значительно ощутимее эта связь в акциях органов здравоохранения (в частности, ее санитарно-эпидемиологической службы) и лесной пожарной охраны. Что касается юридических норм, направленных на защиту путешественника и определяющих его приоритет, то к ним с определенной долей условности может быть разве что отнесена статья 10 закона об охране природы в РСФСР, оговаривающая возможность установления охранных зон с режимом заказника вдоль трасс наиболее популярных туристских маршрутов.

Приходится констатировать, что на сегодня правовой статус путешественника разработан явно неполно, отсутствует юридическое оформление туристского землепользования как формы хозяйственного использования земли, нет правовой защиты для туристских маршрутов, тем более что они часто не укладываются в границы одного района, области, края, поскольку река или горный хребет не признают административных рамок, нет и



специального регламентирования вопросов обеспечения безопасности в условиях путешествия.

Заканчивая беглый разбор основных форм возможного участия общества в решении задач, связанных со снижением уровня туристского травматизма, справедливо поставить вопрос: можно ли считать обеспечение безопасности путешественников делом только туристских организаций? Не правильнее ли признать, что борьба с травматизмом в таком популярном и социально важном явлении, как туризм, требует привлечения более широкого общественного внимания, нуждается в проявлении большей заботы и деловой помощи со стороны многих министерств, ведомств, учреждений, организаций. Ведь во многом именно от работников промышленности и торговли зависит производство непотопляемых байдарок, непромокаемых палаток, удобных спасательных жилетов или безопасных туристских примусов; от картографов — выпуск подробных туристских карт и схем, с которыми был бы не страшен любой запутанный маршрут; от лесоустроителей — маркировка и благоустройство туристских троп, оборудование безопасных кострищ, сооружение надежных туристских приютов.

Время, когда туризм был в пеленках, а спасение утопающих считалось делом рук самих утопающих, — безвозвратно ушло. В нашей стране свои отпуска и выходные дни в туристских походах и прогулках сейчас проводят десятки миллионов человек, а всего на земном шаре различными формами туризма увлечено около 800 млн. людей. Особым решением ООН было признано, что туризм является одним из наиболее желательных видов человеческой деятельности, заслуживающих похвалы и поощрения со стороны всех народов...

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подведем некоторые итоги рассмотрения опасностей туризма по формуле "маршрут — снаряжение — путешественник — общество".

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



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

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

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

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

При всей ответственности самого путешественника за неправильные, опасные для здоровья и жизни поступки не может быть снята ответственность и с тех, кто подготовил, проверил и выпустил его на маршрут. А также с тех, кто воспитал его и привил определенные взгляды на необходимость безопасного прохождения маршрута, т.е. с общества. Поэтому общество — будь то туристская группа, коллектив физкультуры или любое другое объединение людей — в случае господства в нем неправильных коллективных взглядов на травматизм также становится одной из действенных опасностей в туризме.

Противопоставить этим опасностям профилактические мероприятия намного труднее, чем большинству болезней. Наиболее простыми предупредительными мерами являются организационно-технические, связанные с внедрением защитных устройств, усовершенствованием снаряжения, благоустройством маршрутов, но и их про-



ведение требует решения целого комплекса задач. Задач не простых, не решаемых за один-два года, поскольку они охватывают большой круг вопросов от сугубо производственных до юридических, правовых.

Вместе с тем приходится признать, что любые технические меры не могут полностью ликвидировать источники опасности в туризме. Кроме того, их действенность будет зависеть от того, как их встречают туристы. Если окажется, что технические усовершенствования спасательных средств налагают на путешественников дополнительную нагрузку, причиняют неудобство, то это вызовет противодействие мероприятиям, направленным на снижение травматизма.

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

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

Реализовать эти и многие другие меры нелегко. И цель книги будет достигнута, если она поможет обратить пристальное внимание общественности на вопросы безопасности и борьбы с травматизмом. Такой борьбы, которая не ограничивала бы познавательных, воспитательных и спортивных возможностей путешествий, а способствовала развитию активного туризма, воплотившего в себе стремление человека противопоставить силам природы свое умение и настойчивость, преодолеть с помощью коллективизма, мужества и дисциплинированности препятствия и трудности, добиться победы над слепой яростью стихии и временной слабостью собственного "я".



## СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие . . . . .	3
От автора . . . . .	6
Постановка вопроса . . . . .	11
Маршрут как источник опасности . . . . .	19
Виновато ли снаряжение? . . . . .	42
Личная подверженность опасности . . . . .	52
Опасность неопытности . . . . .	63
Паническое состояние . . . . .	85
Определяющая роль дисциплины и сознательности . . . . .	98
Комплекс причин и общественное мнение . . . . .	114
Участие общества в решении проблемы . . . . .	128
Заключение . . . . .	141

Юрий Александрович Штюмер

### ОПАСНОСТИ В ТУРИЗМЕ, МНИМЫЕ И ДЕЙСТВИТЕЛЬНЫЕ

Заведующий редакцией Э.П. Клян

Редактор Л.Г. Трипольский

Художник Э.А. Штейнберг

Художественный редактор Ю.В. Архангельский

Технический редактор Т.Ф. Евсенина

Корректор Н.А. Карелина

ИБ 1501. Сдано в набор 05.01.82. Подписано к печати 08.07.83. А 03168.  
Формат 84x108/32. Бумага тип. № 2. Гарнитура "Сеньчури". Офсетная  
печать. Усл.п.л. 7,56. Усл.кр.-отт. 7,96. Уч.-изд.л. 8,49. Тираж 75000 экз.

Издат. № 6943. Зак. № 1611. Цена 55 коп.

Ордена "Знак Почета" издательство "Физкультура и спорт" Государствен-  
ного комитета СССР по делам издательств, полиграфии и книжной тор-  
говли. 101421, ГСП, Москва, К-6, Каляевская ул., 27.

Ярославский полиграфкомбинат Союзполиграфпрома при Государствен-  
ном комитете СССР по делам издательств, полиграфии и книжной тор-  
говли. 150014, Ярославль, ул.Свободы, 97.



55 КОП.





466 Б

Ш 94



Ю.А. Штюрмер

**ОПАСНОСТИ  
В ТУРИЗМЕ,  
МНИМЫЕ  
И ДЕЙСТВИТЕЛЬНЫЕ**