

Тактика и стратегия водного туристского похода. Безопасность в водном походе. Действия в экстремальной ситуации.

Безопасность группы в спортивном туристском походе / туре складывается из:

- совокупности правильно выбранных и соблюденных стратегических решений и тактических действий
- знания и умения применять все методы страховки при прохождении водных препятствий
- наличия необходимого количества страховочного снаряжения, отвечающего сложности и специфике выбранного маршрута
- наличие средств связи между экипажами и со службами спасения
- наличие походной аптечки и умения оказывать первую помощь
- наличие полиса страхования медицинских и иных непредвиденных расходов, достаточного для эвакуации пострадавшего члена группы с сопровождающим до места стационара и оказания ему там необходимой медицинской помощи
- постановка группы на учёт в ПСО, сообщение в выпускающую организацию о выходе группы на маршрут и окончании маршрута
- наличие навигационных средств, кроме карт и компаса

Стратегия – в случае похода это подготовка к нему, тщательная разработка маршрута, графика, подбор группы.

1. Разработка маршрута – это изучение всех лоций, карт и отчётов на предмет всех неожиданностей и сложностей, которые могут встретиться:

- возможности заброски и выброски на маршрут, наличие/отсутствие пешей части маршрута
- естественные и искусственные препятствия и способы их преодоления,
- необходимость применения элементов других видов туризма
- стоянки
- автономность маршрута, возможности выхода на связь, популярность среди других туристов
- наличие/отсутствие дров
- настрой местных жителей и обстановка в районе
- климатические особенности региона: погода в данном регионе в данное время, уровень воды, скачки уровня воды (в том числе суточные колебания, не только паводок), весной – время вскрытия рек
- особенности флоры и фауны, как с точки зрения возможной рыбалки, охоты, собирательства, так и с точки зрения возможных опасностей (ядовитые змеи, насекомые, хищные звери, грызуны)
- вероятность природных катаклизмов (обвалы, сели, наводнения, землетрясения, извержения вулканов и т.п.)
- полезные сведения о регионе (телефоны, адреса водителей, спасательных служб, других организаций и лиц, которые могут оказать необходимые услуги или помощь)

2. Оценка реальных технических, физических и психологических возможностей группы, и решение для себя **основного вопроса** – а можем ли мы вообще идти сюда? Оценка производится всей группой, а не только руководителем.

3. Составление графика: когда маршрут окончательно выбран, то определяется число ходовых дней и весь маршрут разбивается на суточные переходы, намечаются стоянки. Планируется, в какой день предполагается пройти какие препятствия и какое расстояние. Чем более сложные препятствия. Либо чем больше препятствий ожидают группу в этот день, тем меньшее расстояние стоит планировать. Обязательно включаются дневки для отдыха участников, они же могут пригодиться в случае необходимости долгого ремонта судна, или травмы участника, замедляющей маршрут, или возникновения неожиданного препятствия, требующего обноса или большего, чем ожидалось, времени на обработку.

4. Разработка запасных и аварийных вариантов маршрута, схода с маршрута.

- **Сход с маршрута** происходит потому, что всё не задалось: группа понимает, что не успевает на поезд/самолёт и не хочет жертвовать деньгами, работой, семейными вопросами; возникли какие-то другие более интересные возможности для проведения времени в регионе, более предпочтительные для группы, чем продолжение маршрута; в группе возникли психологические разногласия, не совместимые с

дальнейшим продолжением маршрута и т.д. Сход с маршрута – это не аварийный и не запасной варианты, хотя полностью или в части маршрута они могут совпадать.

В случае схода с маршрута, особенно если он не проходит по заранее изученному варианту, необходима разведка, а также решение вопроса о транспортировке снаряжения, особенно, если выходить приходится пешком (вплоть до оставления части снаряжения, которой можно пожертвовать). В противном случае сход с маршрута может стать не решением проблемы, а аварийной ситуацией. Пример: Малка + фото 1,2,3,4

Также нужно понимать, что, как сход с маршрута, так и использование запасного варианта – это психологически сложная ситуация. Не все члены группы к ней могут относиться одинаково.

- **Запасной вариант** – изменились условия, но ещё ничего не случилось с вами и со снаряжением (в водных походах чаще всего происходит в самом начале маршрута либо при переброске с реки на реку). Например, прибыв на основную реку, группа сразу оценила, что уровень воды слишком высокий/низкий; возникли сложности с заброской на основную реку; в районе основного маршрута усложнилась обстановка с местным населением или предполагаются природные катаклизмы т.п. Тогда используется запасной вариант маршрута, чтобы не пропал весь поход.

При использовании запасного варианта маршрута необходимо в ПСС/ПСО и МКК. Необходимо ставить группу на учёт в ПСС/ПСО и сообщать в МЧС не только о себе, но и о других группах, если у них возникли трудности или опоздания по графику.

- **Аварийный вариант** - используется в случае аварии, когда уже с вами или со снаряжением произошло что-то, требующее снятия с маршрута всей группы или части группы (Пример: Красненькая, видео 1)

Существует два понятия, которые следует четко различать: **авария и аварийная ситуация**

Авария – это такое событие или ряд событий, которые приводят к серьезным нарушениям графика движения, к значительному снижению уровня безопасности группы, либо к сходу группы с маршрута:

- серьезная, не устранимая в походных условиях, поломка одного или нескольких судов
- потеря одного или нескольких судов
- потеря всех или большей части продуктов задолго до окончания маршрута
- потеря важных элементов снаряжения, которое никак не заменить другим имеющимся у группы снаряжением (большое количество весел, не только запасных, но и основных, страховочное снаряжение и т.п.)
- пропажа одного или нескольких участников похода, если поиски приводят к серьезным нарушениям графика маршрута
- серьезное заболевание / травма одного или нескольких участников, требующее срочной госпитализации
- тяжёлая травма или гибель одного или нескольких участников похода (несчастный случай в результате чрезвычайного происшествия)

Аварийная ситуация – это событие, при котором возникает угроза аварии или несчастного случая, но они ещё не наступили:

- значительная, но устранимая в походных условиях поломка судна / нескольких судов (Пример: Красненькая, фото 5)

- навал судна на препятствие (Пример: Кубань, фото 6)

- попадание судна в завал (Пример: Большой Зеленчук, фото 7, Шавла, фото 07)

- смыв или выпадение человека из судна в воду (Пример: Титовка, «Прорыв», фото 8)

- переворот судна (Пример, Кубань, фото 9, Печа, фото 10)

- попадание судна в «держашую» бочку («заварка»), из которой экипаж не может выбраться своими силами (Пример: бочка в «Мельнице», фото 11)

- потеря ориентировки на маршруте

- потеря карт или описания маршрута

- потеря части снаряжения, без которого, в принципе, можно продолжать маршрут, но его отсутствие может вылиться в заболевание участника или в серьёзное отставание от графика (палатки, спальники, котлы, рем. набор, личные рюкзаки и т.п.).

Аварийная ситуация не означает немедленного принятия решения об аварийном выходе. Она может быть разрешена успешно, после чего группа должна удвоить бдительность, усилить страховку, возможно, пожертвовать прохождением ряда препятствий, либо сократить маршрут, но тем не менее продолжить движение по маршруту.

Аварийный выход может сам по себе стать в некотором роде аварийной ситуацией, так как сам по себе он тоже может быть технически сложен, достаточно опасен, связан с большими физическими нагрузками. Часто в водных походах аварийный выход происходит пешком через горы, болото, тайгу/тундру. Не редко приходится жертвовать водным снаряжением, особенно в ситуациях транспортировки пострадавшего или в случае очень длительной пешеходной части (*Пример: Аргут, семейная пара, Белая, пропавшая группа*). Возможно, что за этим снаряжением вы уже никогда не вернётесь. Решить, чем можно пожертвовать в таком крайнем случае, лучше заранее, обсудив это всей группой.

Если возможны пешие аварийные выходы с маршрута, то крайне важно, чтобы туристы-водники имели опыт пеших походов, а также обладали основными навыками работы с верёвкой, переправ и преодоления других пеших и горных препятствий.

Решение об аварийном выходе должно быть взвешенным, выходить с реки «куда глаза глядят» не получится. Аварийные выходы для каждой части маршрута должны быть заранее проработаны, в том числе с точки зрения того, сколько времени они займут при транспортировке человека с разными травмами и степенью подвижности.

5. Подготовка оборудования и оснащения, его распределение:

- аптечка,
- рем. набор,
- средства связи
- средства навигации
- спасательное личное и общественное снаряжения, оснащение судов,
- распределение дежурств и продуктов и распаковка последних так, чтобы не утонули разом все котлы или вся тушёнка,
- на пешеходной части маршрута распределение веса сообразно физическим данным участников
- у каждого экипажа свой комплект карт и лоций.

6. Подготовка группы:

а) техническая:

- все участники должны иметь достаточный опыт, а экипажи тренировались в своём составе, чтобы на уровне экипаж – капитан возникло полное взаимопонимание,
- все должны уметь не только хорошо и правильно грести, но и ремонтировать снаряжение, оказывать медицинскую помощь, страховать товарищей, готовить.

б) физическая:

- все члены группы имеют достаточную физическую подготовку (люди всё время мокрые, часто при этом холодно; возможны сложные обносы и осмотры; пешие заброски, выброски, волоки, вес снаряжения очень большой) *Примеры: Лоймола – Колас, фото 12; Лоймола – Уксун, фото 13*

в) морально-волевая (психологическая):

- все члены группы понимают степень риска для жизни, здоровья и по утере материальных ценностей, и документов,
- не растеряются,
- способны контролировать свои чувства,
- знают, что в любой момент удовольствие может вылиться в пахоту и решение серьёзных проблем.

Последнее является частью их ожидания, а не неожиданностью. В случае травмы или смерти руководителя, участники не оказываются в шоке и растерянности (*Пример: руководитель в трещине*).

г) творческая:

- при ремонте судна или снаряжения часто придётся выступать в роли Кулибина, при сложном обносе придумать, как это сделать эффективно, в случае, если что-то испортилось из продуктов либо было забыто, придумать что можно использовать и как в сегодняшнем дежурстве и в последующие дни и т.п.

Тактика – это непосредственное решение стратегических задач, оперативные действия группы на маршруте и в процессе подготовки к нему.

В рамках подготовки чрезвычайно важны **тактические действия** руководителя по подбору группы:

- организовать встречи группы, тренировочные выезды, обсуждения похода, распределение ролей и т.д.

К тактическим относятся такие действия группы на маршруте как:

- организация движения группы на пешеходной части маршрута

- порядок следования судов и связь между ними с учётом расстояний, скорости течения, шума реки и расстоянием между препятствиями и известными ориентирами препятствий
- решение о прохождении препятствий сходу, с осмотром, с вещами или без, с выставлением страховки и организация выбранного способа
- обнос препятствий и его организация
- организация фото и видеосъёмки препятствий

Разберём более подробно **действия группы на маршруте и требования к спасательно-страховочному личному и общественному снаряжению**

Ориентиры препятствий

Ориентиры препятствий заранее изучаются по логиям, техническим описаниям. Про чёткое расположение препятствия можно сделать выводы по картам, по спутниковым снимкам, но на ряде рек только путём береговой разведки и внимательным слежением за изменениями рельефа (кулуары и, соответственно, притоки). Чем более горный характер имеет река, тем сложнее будет ориентирование (меньше времени для оценки ситуации), сложнее и опаснее чалки перед препятствием. Чалка может легко стать аварийной ситуацией (*Пример: Улуг-О, К2*).

Если есть сомнения в ориентировании, целесообразно зачалиться при ближайшей возможности и сориентироваться, заодно снять физическое и психологическое напряжение, сосредоточится и более реально оценить ситуацию, иначе можно «влететь» в препятствие (*Примеры: Тохма, П16; Улуг-О, «Чёртова Дюжина», фото 14*)

В случае не очень точных признаков препятствия, которое необходимо осмотреть, устраивается беглый береговой просмотр со сменой осматривающих экипажей. Также делается в случае возможных завалов на реке с высокой скоростью течения.

Общие ориентиры препятствий:

- подходы к реке скальных стенок на поворотах – прижимы (*Пример: Косью, фото 15; Улуг-О, фото 015*)
- появление скальных обломков в русле (*Пример, Улуг-О, фото 16*)
- сужение русла, выходы моренных гряд – шивера, порог (*Пример: Манарага, фото 17*)
- наличие отмелей и островов – могут быть перекаты и разбои (*Пример: Чилик, фото 18*)
- заметное замедление (подпор) течения – порог с заметным падением (*Пример: Улуг-О, фото 19*)
- заметное увеличение уклона и скорости струи (*Пример: Кубань, фото 20*)
- изменение характера шума воды
- изменение глубины русла
- сильное меандрирование узкой лесистой реки – возможны и вероятны завалы (*Пример: Уксун, фото 21*)

ВНИМАНИЕ: завал и прижим (*Пример: Лава, фото 22*) – самые опасные препятствия, часто сопутствуют друг другу!

Осмотр:

- **посменный беглый береговой** просмотр: нужен для протяжённых препятствий, либо для выявления сложного участка, возможных завалов, также для поиска удобного места стоянки на реках с высокой скоростью течения и ограниченными возможностями для чалки. Осуществляется экипажами посменно, обычно при наличии связи по радиостанциям, при этом устанавливаются сигнальщики для мест чалок.

- **береговой просмотр 1-м человеком или экипажем** в случае потенциально несложного препятствия. Задача такого просмотра выяснить, можно ли идти сходу.

- **общий подробный береговой просмотр:** препятствие требует, чтобы все экипажи его осмотрели, выбрали линию движения, при таком просмотре обсуждается и выбирается метод, порядок и места страховки. Решается порядок прохождения судов, место старта судов, места чалки судов после прохождения всего препятствия / части препятствия. Выставляется система сигнальщиков, фото и видео операторов. Это основной способ осмотра ключевых порогов.

- В некоторых случаях место старта в порог и удобная тропа осмотра могут быть по разным берегам реки. Также может меняться **«рабочий берег»**, то есть нужно осуществить перечалку всех судов и экипажей на другой берег, иногда это требует перечалки со страховкой (осуществляет сильный экипаж К4) + техника горного туризма - навесная переправа людей и судов.

- Тропа осмотра и **тропа обноса/заноса** не всегда совпадают друг с другом. Тропа обноса или заноса страховочного судна тоже просматривается заранее, а не с судном на плечах.
- Важно соблюдение дисциплины и избранного порядка осмотра/ заноса вещей.

Прохождение:

- сходу - всеми экипажами походной колонной (*Пример: Умба, Карельский, фото 23*)
- всеми экипажами поочередно после осмотра с вещами или без (*Примеры: Большой Зеленчук, «4 Взрывной», фото 24; Уксун, «Храмина», фото 25*)
- отдельными экипажами, возможно сборными (*Примеры: Винча, фото 26; Кутсайоки, фото 27*)
- прохождение препятствия целиком, либо по частям с промежуточными чалками (*Пример: Большой Зеленчук, фото 28*)
- прохождение только части препятствия (*Пример, Винча, фото 29*)
- отказ от прохождения

Обнос:

- части препятствия
- всего препятствия (*Пример, Кутса, фото 30*)
- путём проводки (*Пример, Малка, фото 31*)
- по тропе (*Пример: Уксун, фото 32*)
- по подлеску и сложному растительному покрову (*Пример: Уксун, фото 33*)
- с проवेशиванием страховочных перил (*Пример: Лица-Титовка, фото 34*)
- с натягиванием навесной переправы
- с частичной или полной разборкой судов (*Пример: Манарага, фото 35*)
- всего снаряжения сразу или челночным способом (*Примеры: Янис, фото 36; Лебежска -3. Лица, фото 37*)
- с установкой базового лагеря и без таковой

Страховка в водном походе. Спасательное снаряжение в водном походе.

К спасательным средствам в водном походе относятся:

- **Оборудование судов:** наличие обвязки, ручек, носовые и кормовые чалки. Ручки предпочтительнее, так как обвязка может зацепиться за расчёску, торчащие из завала ветки. Ручки должны быть удобные, прочные достаточно широкие (чтоб не резать руку), часто расположенные. Располагаются низко, так чтобы находящийся в воде человек легко мог дотянуться до ручки. Отличаться по цвету от корпуса судна.

Спасконец – это оборудованная система для бросания. Например: удобная деревяшка (по форме бутылки), к которой привязана верёвка диаметром 8 – 12 мм. Верёвка сложена на суше аккуратно, её второй конец зафиксирован на дерево или камень так, чтобы если что можно было быстро снять. Деревяшка желательно яркого цвета, изготавливается заранее. Но в современном мире используют морковки.

Морковка – это уже снаряжённый спасконец, выполненный в виде мешочка из яркой ткани. На мешочек нашивается удобная не режущая руку ручка, чтобы спасаемый мог за неё держаться. Правильно утяжелять конец морковки, чтобы она лучше летела. Верёвка складывается маленькими кольцами, как можно аккуратнее, чтобы не запутывалась при разматывании. Верёвка должна быть плавучей, полипропиленовой с нагрузкой 600 кг, либо комбинированной. На конце морковки также вешают карабин для страховки судов.

Основная верёвка для установки принудительной чалки:

Верёвка навешивается поперёк всей реки. С «рабочего» берега она прикрепляется штыками, с противоположного крепится тонкой верёвочкой или киперной лентой, которая легко порвётся под весом судна или человека, что позволит причалить его маятником к «рабочему» берегу. На верёвке делается стопор (хорошая крепкая палка или карабин), который не даёт выскользнуть верёвке из рук, помогает закрепить её на раме судна.

Принудительная чалка экипажем катамарана закрепляется на первую поперечину ближе к тому берегу, к которому осуществляется чалка. Тогда катамаран сам зайдёт в суводь носами против течения.

Кораблик нужен там, где морковку или спасконец уже не добросить (25-30 м от берега). Тогда заранее на эту струю выпускается кораблик. Он делается из 4х досок, составленных катамаранчиком. Длина кораблика 80 см-1 м, ширина кораблика 30-40 см. Ширина досок 25-30 см. Верёвка продевается в два тугих узких отверстия с тем, чтобы экспериментальным способом выбрать длину петли (треугольная), на которой будет крепиться кораблик. Для кораблика используют основную верёвку. Этот метод эффективен для базовых учебных лагерей, соревнований, но не для похода.

Удочка – нет подходящей морковки, нет гарантий, что она будет точно лететь, а спасконец нужно вывести не более, чем на 5-7 м от берега. Вырубается тонкая лёгкая жердь, к концу которой накидывается петлей верёвка, другой конец которой закреплён на дереве/камне на берегу. Верёвка просто подаётся на конце сушины страхуемому.

Страховка «живцом» - в экстренных случаях в воду прыгает специально снаряжённый человек, прикрепленный на основную верёвку. Он хватает «клиента», после чего их обоих вытаскивают на берег.

Снаряжение живца – полная обвязка, максимально хорошая каска, гидрокостюм, небольшой по объёму жилет, чтоб не мешал нырять. Живец прикрепляется карабином к спине за обе обвязки на основу. Живец должен быть физически, психологически и технически хорошо подготовлен.

Страховка в водном походе

При любых способах страховки страхующий всегда снаряжён в гидрокостюм, каску, жилет, имеет стропорез.

Страховка с берега.

Страховка с берега актуальна, если ширина потока не превышает 25-30 метров. Нужно понимать, что спасконец вряд ли летит больше, чем на 15-20 метров, при этом прицельно. (*Пример: Кубань, фото 38*)

Страховка с берега применима и для судов и для человека, но для страховки судов нужна более прочная верёвка. Многие морковки, в которые заправлены полиамидные верёвки без сердечника (типа чулочной стропы), не выдержат судно.

Следует либо иметь разные спасконцы для людей и для судов, устанавливая и те и другие, либо оснащать морковку верёвкой не менее 8 мм с полиамидной оплёткой и полипропиленовым сердечником (чтобы не тонула).

Правила работы со спасконцом:

- Спасконец должен быть закреплён, потому что иначе судно или человека не удержать (*Пример. Карагем*). Крепить спасконец нужно так, чтобы его можно было легко стравить или сбросить (рифовый узел).
- При бросании спасконца страхующий находится выше по течению, чем верёвка спасконца.
- Выбирается несколько подходящих мест для установки спасконцов и устанавливается несколько спасконцов, но так, чтобы они не мешали друг другу.
- Подходящим местом является свободное от камней и завалов место, находящееся ниже потенциального места возникновения аварийной ситуации в препятствии, выше по течению, чем суводь, в которую маятником будет заводиться «клиент».
- **Против струи вытащить судно не возможно** (*Пример: Шавла, фото 07, фото 39*).
- Производятся пробные броски, вымеряется оптимальная длина спасконца, чтобы клиент не «повис» на струе, не ударился о камень
- Перед броском страхующий должен криком предупредить «клиента»
- Принимающий спасконец не должен наматывать его себе на конечности. Если «клиент» не теряет сознания и у него нет травмы рук, то не стоит прикреплять спасконец карабином к жилету, потому что под нагрузкой его будет не сбросить. Для человека на спасконцах делается удобная ручка, а на судно принятый спасконец прикрепляется карабином к раме.

Страховка с воды.

Страховка с воды осуществляется двумя способами:

- 1) **взаимостраховка** – тандем при прохождении участка сходу. Впереди идёт более опытный экипаж, если К2 и К4, то впереди идёт К4. (*Примеры: Улуг-О, фото 40; Улукам, фото 41*)
- 2) **Страхующее судно** ниже возможного места аварии. (*Пример, Уксун, фото 42*)

Применяется, когда страховка с берега недостаточна, невозможна, неэффективна. Организация такой страховки часто сложна: может потребоваться перечалка, в любом случае потребуются занос судна, иногда спуск страхующего судна на верёвке (*Пример, Титовка, фото 43*)

На страхующем судне должны быть чальные концы, обвязка/ручки, спасконцы. Если аварийная ситуация произошла, спасают сначала отдельно следующего человека, потом чалют судно с остальными, если они сами до этого времени не зачалились, потом уже ловят вёсла и вещи, если нужно. К2 страхует К2, байдарку или каяк, но К4 не страхует. К4 страхует всех. Байдарка и каяк катамаран не страхуют.

К4 заносить тяжело, поэтому бывает удобнее занести К2, чтобы он подстраховал 2ой К2, а затем они вдвоём подстраховали К4.

Если порог не слишком сложный, и К4 может его спокойно пройти с береговой страховкой, то проходит К4 и страхует остальные суда уже с воды

Страховующий экипаж должен уметь осуществлять страховку, если есть неопытный в этом вопросе экипаж, его на страховку ставить нельзя.

Действия экипажа при оверкиле.

- Первое действие – схватиться за обвязку / ручки.

- **На катамаране** идеально оказаться сразу внутри рамы, если нет, то в любом случае перебраться туда, перехватываясь за ручки и поперечины: это наиболее безопасное место (защищает от ударов о камни и прижимов к ним, позволяет подтянуться и вылезти на раму). Ручки/ обвязка при перевёрнутом судне должны быть доступны, не слишком высоки и не под водой, где их не видно.

Очень важно: при перевороте судна, а также при уходе от завала, когда вы понимаете, что он неизбежен, нужно наклоняться внутрь судна, хвататься за раму одной рукой. (*Пример, авария в «Жёлобе» - видео 2*).

- Катамаран, после того, как экипаж вылез между гондол, может быть, в зависимости от сложности участка и от того, гружёный он или нет, поставлен силами экипажа на ровный киль. (*Фото 44*)

- Если постановка на ровный киль небезопасна, то экипаж, сидя верхом на баллонах, старается зачалить катамаран к берегу, где уже его ставить на ровный киль.

- Если струя не позволяет даже зачалить катамаран, нужно крепко держаться за раму внутри гондол, ноги на раме, на баллоны не вылезать, пока не наступит более простой участок и нельзя будет совершить одно из двух вышеописанных действий.

- На надувном судне, а катамаран к ним относится, в большинстве ситуаций безопаснее оставаться на судне, чем уходить самосплавом. Покинуть судно следует только в некоторых случаях (бочка не отпускает судно, а другие экипажи не могут оказать помощь; впереди водопад или негабаритное нагромождение камней и т.п.).

- С **каркасной и каркасно-надувной байдаркой** сложнее, так как переворачивать её на воде нельзя и не получится, можно только подтаскивать к берегу. Если струя сильная и глубокая, экипаж самостоятельно не справится с чалкой перевёрнутой байдарки. На мелководной струе перевёрнутую тяжёлую лодку можно повредить о камни.

Байдарки нужно особо тщательно страховать, зачалить к берегу спасконцом, экипаж при этом держится за обвязку, закрепив принятый спасконец на обвязке или ручке на носу или корме.

Также байдарку к берегу может отбуксировать страхующее судно.

- **Надувная байдарка** может быть, при условии, что она не гружёная, прямо на воде поставлена на ровный киль силами экипажа, который тут же в неё обратно залезает.

Каяк, если он не поставлен эскимосом, и человек отстрелился, нужно также буксировать к берегу, либо отливать на воде с помощью других судов

Самосплав

Если человек ушёл **самосплавом**:

- важно как можно меньше времени провести в холодной воде

- постараться как можно быстрее выйти из струи, помогая себе веслом

- если струя мелкая, то идти вперёд ногами

- если удалось зайти в тень камня, пусть даже посередине потока, и вылезти на него, оставаться на камне и ждать помощи с берега

- не вылезать на камень сходу со струи, чтобы не получить травм, а зайти в тень, камня и вылезать из неё.

- в бочке стараться дотянуться до придонной струи, используя в том числе весло.

- постараться не терять весло!!!

Самостраховка

- на сплаве и при страховке находиться в спасжилете, каске, гидрокостюме, иметь стропорез
- при попадании в завал, перерезать все концы, мешающие выбраться из завала (Пример: авария на Тохме, 2004)
- при нахождении на катамаране не сидеть без упоров, не высовывать колени и ступни за пределы рамы
- при опасности удара об камень/скалу, убрать колено из упора, отклониться внутрь судна
- при прохождении под низко нависающими деревьями наклоняться внутрь рамы
- во время сплава, страховки или обноса находиться в трезвом состоянии
- как следует привязывать суда (Пример: Уксун, видео 3), на время ночёвки уносить их на такую высоту от реки, куда не достигает паводок (Пример: Чулышман).

Д/З: Выбрать 1 из трёх предложенных вами в предыдущем задании (по регионам) маршрут.

- Указать наиболее сложные участки на нём.
- Как предполагается организовать движение группы на этих участках
- Требуется ли страховка, обнос, как они будут организованы
- Указать аварийные выходы и запасные варианты маршрута
- Приложить карты с указанием на них основной нитки маршрута, нитки аварийного выхода, нитки запасного варианта, отметить на карте наиболее сложные препятствия, требующие страховки или обноса, если таковые имеются на вашем маршруте