

Министерство образования Республики Беларусь
Учреждение образования «Витебский государственный
университет имени П.М. Машерова»
Кафедра спортивно-педагогических дисциплин

П.К. Гулидин

ТУРИЗМ СПОРТИВНЫЙ

Курс лекций

*Витебск
ВГУ имени П.М. Машерова
2017*

УДК 796.5(075.8)
ББК 75.81я73
Г94

Печатается по решению научно-методического совета учреждения образования «Витебский государственный университет имени П.М. Машерова». Протокол № 5 от 19.06.2017 г.

Автор: заведующий кафедрой спортивно-педагогических дисциплин ВГУ имени П.М. Машерова, кандидат педагогических наук, доцент
П.К. Гулидин

Р е ц е н з е н т ы :

декан факультета физической культуры и спорта
ВГУ имени П.М. Машерова, кандидат педагогических наук,
доцент *В.Г. Шпак*; начальник отдела учебно-спортивной работы
и организационно-кадровой работы
областного управления спорта и туризма *А.А. Журавский*

Гулидин, П.К.

Г94 Туризм спортивный : курс лекций / П.К. Гулидин. – Витебск : ВГУ имени П.М. Машерова, 2017. – 116 с.

В данном курсе лекций представлены базовые понятия, основное содержание теоретического материала и вопросы для самоконтроля по учебной дисциплине «Туризм спортивный». Предлагаемый материал предназначен для студентов и соответствует требованиям учебной программы для специальности 1-03 02 01 «Физическая культура».

УДК 796.5(075.8)
ББК 75.81я73

© Гулидин П.К., 2017
© ВГУ имени П.М. Машерова, 2017

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
Лекция 1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СПОРТИВНОГО ТУРИЗМА	5
1.1. История развития спортивного туризма	5
1.2. Характеристика спортивного туризма как вида спорта	8
1.3. Федерация спортивного туризма	10
Лекция 2. ОСНОВЫ ПОДГОТОВКИ ТУРИСТОВ	16
2.1. Основные задачи туристской подготовки	16
2.2. Основные принципы туристской подготовки	16
2.3. Виды туристской подготовки и их содержание	20
Лекция 3. ОРГАНИЗАЦИЯ И ПЛАНИРОВАНИЕ УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНОГО ПРОЦЕССА В СПОРТИВНОМ ТУРИЗМЕ	27
3.1. Этапы многолетней туристской подготовки	27
3.2. Планирование учебно-тренировочного процесса туристов	29
3.3. Периоды туристской подготовки в годичном цикле	31
3.4. Содержание и объем подготовки в многолетнем и годичном циклах	35
Лекция 4. ОСОБЕННОСТИ ПЕШЕХОДНОГО ТУРИЗМА	38
4.1. Организация пеших походов	38
4.2. Техника и тактика передвижений в пешем походе	40
4.3. Опасности и страховка в условиях похода	45
Лекция 5. ОСОБЕННОСТИ ВОДНОГО ТУРИЗМА	48
5.1. Характеристика водного туризма	48
5.2. Естественные и искусственные препятствия на реке	52
5.3. Техника водного туризма	57
5.4. Техника преодоления препятствий	70
Лекция 6. ОСОБЕННОСТИ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМА	74
6.1. Характеристика велосипедного туризма	74
6.2. Организация движения в велопоходе	77
6.3. Техника движения в велопоходе	79
6.4. Ремонт велосипеда в пути	81
Лекция 7. ОСОБЕННОСТИ ЛЫЖНОГО ТУРИЗМА	83
7.1. Факторы и опасности лыжных походов	83
7.2. Техника лыжного туризма	85
7.3. Личное и групповое снаряжение, устройство бивака	93
7.4. Профилактика отморожений в лыжном походе	96
Лекция 8. ХАРАКТЕРИСТИКА СОРЕВНОВАНИЙ В СПОРТИВНОМ ТУРИЗМЕ	100
8.1. Формы и масштабы соревнований в спортивном туризме	100
8.2. Классы дистанций соревнований в спортивном туризме	101
8.3. Туристско-прикладные многоборья как вид спорта, входящий в систему спортивного туризма в Республике Беларусь	104
8.4. Заочные соревнования по туристским походам	113
8.5. Соревнования по скалолазанию	114

ВВЕДЕНИЕ

Программный материал настоящей дисциплины предназначен для студентов факультетов физической культуры и предусматривает изучение истории развития спортивного туризма, овладение техникой различных видов спортивного туризма, приобретение знаний, умений и навыков, необходимых для педагогической и организационной работы по спортивному туризму.

Целью преподавания дисциплины является приобретение знаний, умений и навыков в организации и проведении спортивных походов по различным видам различной категории сложности в спортивном туризме.

Задачами изучения дисциплины являются:

Изучение теоретических основ спортивного туризма.

Изучение методики подготовки и проведения спортивных походов.

Приобретение умений и навыков преодоления естественных препятствий.

Закрепление знаний, умений и навыков по планированию и организации учебно-тренировочного процесса.

Учебная работа проводится в форме лекций, практических занятий и учебной практики отдельных частей урока.

На лекциях излагается программный материал, составляющий основу подготовки специалистов; даются указания по его детальному изучению; освещается новый материал, еще не вошедший в учебники. Должное внимание уделяется планированию, организации и проведению учебно-тренировочного процесса в секциях и кружках спортивного туризма обеспечению техники безопасности в спортивных походах и соревнованиях. Студентам сообщаются основные сведения о истории развития спортивного туризма, особенностях, технике и тактике пешеходного, лыжного, водного, велосипедного туризма, методика обучения способам передвижения и преодоления естественных препятствий.

На практических занятиях студенты изучают и совершенствуют технику способов преодоления препятствий в различных видах и методику обучения, направленную на формирование педагогических навыков, готовятся к сдаче практических нормативов по преодолению препятствий.

Занятия по спортивному туризму проводятся в течение одного семестра. Учет успеваемости проводится в форме экзамена. Экзамен выставляется за знание теоретического курса, качество овладения умениями и навыками по технике преодоления естественных препятствий и выполнение контрольных нормативов.

Лекция 1

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СПОРТИВНОГО ТУРИЗМА

1.1. История развития спортивного туризма

Туризм как массовое социальное явление стал складываться лишь после второй мировой войны, хотя корни туризма уходят в глубокое прошлое. В истории развития туризма различают четыре этапа.

Первый этап – от древности до начала XIX века.

Второй этап – от начала XIX века до начала XX века.

Третий этап – от начала XX века до Второй мировой войны.

Четвертый этап – после Второй мировой войны до наших дней.

Первый этап развития туризма называют предысторией туризма. Начало этого этапа относится к античному периоду (Древняя Греция и Рим), когда основными мотивами путешествий были торговля, паломничество, лечение, образование. В этот период зародились спортивные поездки. Например, участники и зрители Олимпийских игр добирались до места соревнований из самых удаленных уголков Греции. Позже, в Средние века, стимулом к путешествиям становится религиозный фактор – поклонение святыням христианства и мусульманства. В результате развития производительных сил общества происходит разграничение рабочего времени и свободного времени работника (отпуска). Это создавало предпосылки для второго этапа развития туризма.

Второй этап развития туризма называют элитарным туризмом. Важнейшую роль на этом этапе развития туризма сыграли революционные изменения в транспорте. Изменились средства доставки и передвижения. В 1807 г. изобретателем Фултоном был сконструирован и построен первый пароход. Первый паровоз был создан Стефенсоном в 1814 г. Совершенствовались средства доставки почтовых отправок, расширялись сети дорог. Все это обусловило большую надежность и скорость передвижения. При этом расходы на путешествие снижались за счет более экономичных средств передвижения.

Научно-технический прогресс и социальная борьба трудящихся за свои права, а также растущее благосостояние общества создали возможность путешествий для большинства простых людей.

Третий этап ознаменовал собой начало становления социального туризма. Первая мировая война, экономическая депрессия 30-х годов и Вторая мировая война оказали негативное влияние на развитие туризма. Вместе с тем, именно в этот период появляются элементы массового туризма, который достиг своего расцвета в послевоенные десятилетия.

Четвертый этап называется этапом массового туризма. Именно в этот период туризм приобретает массовый характер.

Туризм как вид спорта был включен в Единую всесоюзную спортивную классификацию (ЕВСК) в 1949 г. Федерация туризма СССР, как и туризм в составе ЕВСК, просуществовали до 1958 г., а затем по чисто бюрократическим соображениям туризм из ЕВСК был исключен, а Федерация туризма ликвидирована.

После 1958 г. в течение следующих семи лет туризм спортивный остался полностью на попечении советов по туризму (т.е. профсоюзов). Количество аварий на маршрутах туристских походов (а именно это послужило поводом к исключению туризма из спорта), тем не менее не уменьшилось, а наоборот, существенно возросло. И туризм восстановили в ЕВСК в 1965 г.

Все эти годы (с 1958-го по 1976-й включительно на всех уровнях – от областных до Центрального совета по туризму и экскурсиям – работали общественные комиссии по видам туризма и разделам работы (маршрутно-квалификационные, по соревнованиям, по подготовке и аттестации общественных туристских кадров и др.).

Совместным постановлением Белсовпрофа и Комитета по физической культуре и спорту при СМ БССР от 15 февраля 1977 г. была создана Федерация туризма (ФТ), которая, собственно говоря, уже в течение ряда лет существовала в форме Совета по массовым видам туризма при Белсовете по туризму и экскурсиям и которая явилась предшественницей ныне действующей (с 1991 г.) Федерации спортивного туризма. При образовании федераций туризма в 1977 г. ничего особенного, революционного изобретать не нужно было. Структура уже была. Более того, в Белоруссии по инициативе Ю.М. Кокорева, туриста и альпиниста с довоенным стажем, уже в 1963 г. был образован орган, объединявший деятельность всех республиканских комиссий по видам и разделам работы, включая и комиссию по ориентированию на местности. Первым председателем Федерации туризма республики был избран (1977 г.) Эдуард Точицкий. Пять лет спустя – Георгий Шишко, третьим председателем Федерации стал (до 1991 г.) Александр Битус. Два первых – мастера спорта по горному, А. Битус – мастер спорта по водному туризму.

С 1971 по 1980 год включительно проводятся всесоюзные (в ряде республик – республиканские) соревнования на лучшее туристское путешествие. Форма проведения – заочная. Это значительно упрощает систему проведения соревнований, поскольку в них принимает участие любая команда, которая подала заявку на участие, а затем своевременно представила отчет в ГСК.

Большую работу как Всесоюзная ФТ, так и республиканские осуществляли, организуя спортивно-туристские слеты. Уже в начале этого периода (1965–1980 гг.) разрабатываются правила соревнований по технике водного и горного туризма, позднее – по всем остальным видам туризма, включенным в спортивную классификацию.

К концу 1980 г. Всесоюзной федерацией принимается ряд решений, качественно изменивших характер спортивных мероприятий: начиная с 1981 г. всесоюзные соревнования на лучшее туристское путешествие переводятся в ранг чемпионатов СССР, а туристские слеты проводятся в соответствии с правилами соревнований по технике видов туризма. Престижность соревнований заметно возросла, а следовательно, возрос уровень технической сложности как туристских маршрутов, так и дистанций соревнований. Первые три чемпионата СССР по спортивному туризму (1981, 1983, 1985 гг. – чемпионаты проводятся раз в два года) свидетельствуют о значительном усложнении маршрутов спортивных туристских походов. Успешно выступают в этих чемпионатах белорусские туристы, которые, начиная с последних всесоюзных соревнований на лучшее туристское путешествие (1977–1980 гг.), уверенно входят в число лидеров самого высокого уровня.

В период с 1977 по 1991 год ФТ, как и федерации по другим видам спорта, имела свои областные организации (областные ФТ), а также, существовавшие, правда, недолго, федерации туризма ДСО. Каждый областной центр имел свой туристский клуб с небольшими штатами. Туристские клубы были созданы и во многих районах. Параллельно работали туристские секции ДСО профсоюзов, клубы туристов предприятий, организаций и вузов, а также вся система станций юных туристов.

Но время 90-х годов оказалось совсем уже другим временем. Собственно говоря, это “новое время” началось раньше, чем наступило последнее десятилетие XX века. После достаточно спокойного, неспешного, но поступательного развития спортивного туризма в период с 1965 г. по 1980 г., наступает совсем другой период – период борьбы за выживание спортивно-туристской деятельности и той структуры, которая эту деятельность обеспечивала.

“Период перестройки”, закончившийся в 1991 г. распадом СССР, шаг за шагом изменяет устоявшийся порядок вещей. Уже к концу 1990 г. принимается решение о роспуске Всесоюзной федерации туризма и создании Туристско-спортивного союза СССР, который полтора года спустя преобразовывается в Международный туристско-спортивный союз. При этом в наиболее развитых (в спортивно-туристском отношении) республиках теперь уже бывшего СССР (Россия, Украина, Беларусь) создаются республиканские туристско-спортивные союзы и сохраняются федерации спортивного туризма, представляющие туризм в спорткомитетах (министерствах спорта) этих республик. Что касается “профсоюзной опеки”, то с конца 80-х профсоюзы шаг за шагом избавляются от самодеятельного туризма и к 1990 г. вполне успешно справляются с этим. Федерации спортивного туризма республик бывшего СССР становятся самостоятельными федерациями суверенных государств, – начался новый этап их истории – в туристском спортивном движении заметно возросла коммерческая составляю-

щая. Она состоит в том, что достаточно большое количество предпринимателей из сферы туристского бизнеса и др., пытаются найти себя в секторе спортивного туризма, считая, что в перспективе он может принести значительные финансовые и иные дивиденды. Наибольший интерес связан с организацией бизнеса в сфере экстремального, а попросту сказать спортивного туризма, включая и подготовку кадров для проведения соответствующих туров. Эта тенденция понятна и она естественным образом отражает состояние развития всей страны на современном этапе. Поэтому налицо примитивная, глобальная приватизация интеллектуального потенциала спортивного туризма (СТ), полное пренебрежение проблемами безопасности во имя главной цели – максимально быстро снять первые сливки, заявить о себе, приватизировать раскрученные соревнования. Любые попытки со стороны Федерации продуманного и взвешенного построения системы с учетом всех ее особенностей и поиска ниши для любого активно мыслящего человека, фирмы, организации и т.п. приводит с противоположной стороны к закулисной борьбе, обливанию лидеров Федерации грязью и упреками в их консерватизме, затяжке по времени выхода давно назревших гостей, законов и инструкций.

СТ как и вся страна входит в полосу большего государственного регулирования всех процессов, и как следствие этого, возникает большее внимание со стороны государства за его развитием. Более того, СТ стал некой зоной борьбы заинтересованных в его развитии министерств и ведомств курирующих вопросы спорта, турбизнеса и образования. Причина этого заложена в самом СТ, являющимся комплексной массовой спортивно-оздоровительной технологией с одной стороны и представляющего с другой стороны фундаментальную базу для развития коммерческого экстремального туризма и связанную с ним систему подготовки кадров широкого профиля: для национальных парков, зон рекреации, МЧС, системы туристских и молодежных клубов, управленческого сектора, и традиционного направления - организации и проведения спортивных походов, путешествий и туров.

1.2. Характеристика спортивного туризма как вида спорта

Основным содержанием спортивного туризма является преодоление естественных препятствий природного рельефа местности. Эти препятствия отличаются большим многообразием: скалы, снег, лед, водные преграды и многие другие типы, виды и формы естественных препятствий макро и микрорельефа местности.

Многообразны и условия преодоления препятствий: климатические, метеорологические, высокогорные и др. При преодолении естественных препятствий используются различная техника и тактика, различные средства передвижения и обеспечения безопасности.

Преодоление естественных препятствий требует различной по времени и интенсивности работы туриста-спортсмена. Туристская работа в данном случае – это совокупность физических и технических действий туриста-спортсмена. Она имеет определенное сходство с физическими упражнениями, принятыми за первооснову в теории и методике физического воспитания, но значительно шире по своему содержанию. Туристская работа имеет определенную, отличную от физических упражнений структуру. Ее структурную основу составляют действия туриста-спортсмена, направленные на преодоление естественных препятствий с минимальными затратами сил и максимальным обеспечением безопасности.

Определенные ограничения минимизации усилий и максимального уровня безопасности связаны с характером препятствий и условиями их преодоления, а поэтому в каждом конкретном случае требуется решение задачи оптимизации. Например, при прохождении сложного скального рельефа требуется применять совершенную скальную технику и обеспечивать надежную страховку. Оптимальное решение такой задачи возможно при работе умеренной мощности. Как замедленное, так и ускоренное прохождение сложного скального рельефа в походных условиях может привести к потере необходимого уровня безопасности.

В теории спортивной тренировки (Матвеев Л.П., 1991) первоосновой выступают собственно соревновательные упражнения (часто тождественные понятию «вид спорта») и тренировочные формы соревновательных упражнений. Соревновательные упражнения рассматриваются как целостные действия (в том числе и сложные совокупности действий), которые служат средством ведения спортивной борьбы и выполняются в том же составе, что и в условиях соревнований по избранному виду спорта. В этом смысле основные элементы туристской работы можно считать соревновательными упражнениями, учитывая особенности тренировочных форм таких упражнений и особенности их использования в подготовке туристов-спортсменов. В спортивном туризме эти упражнения многообразны. Они могут быть и скоростно-силовыми, и собственно силовыми, и сложно-координированными. Они могут иметь относительно стабильные и переменные формы в зависимости от ситуационных условий. При этом сложно-координированные упражнения составляют основу техники туризма в условиях преодоления естественных препятствий.

Спортивный туризм относится к видам спорта, для которых характерна активная двигательная деятельность с проявлением физических и волевых качеств. Его можно отнести к комплексным (смешанным) видам спорта типа многоборий. Спортсмен-турист должен обладать специфической многоборной специальной туристской выносливостью.

В туристских походах есть многочасовая работа циклического характера, связанная, например, с длительными передвижениями по тропе с рюкзаками. Эта работа, как правило, умеренной мощности. Есть в ту-

ризме и ациклическая работа при преодолении различных естественных препятствий. В основном эта работа также умеренной мощности, хотя ее отдельные части находятся в зонах больших, субмаксимальных и максимальных мощностей.

В десять основных видов туризма на сегодня входят: пешеходный, горный, водный, велосипедный, лыжный, а так же, парусный, спелео, автомобильный и мотоциклетный, конный и их сочетания – комбинированный туризм.

Эти виды включены в спортивную классификацию, как части спортивного туризма, они могут развиваться в рамках любого типа (спортивного, рекреационного, реабилитационного, профессионально-прикладного, учебного и др), но в спортивном туризме они нормированы определёнными требованиями по набору технически сложных препятствий, продолжительности, протяжённости и другим факторам спортивного туристского маршрута.

Соревнования по спортивному туризму проводятся, как правило, на самодеятельной основе, регулируются общественными и государственными организациями и относятся к важному для государства социально-спортивному сектору духовного и физического совершенствования человека.

По своей форме организации и конечным целям Туристско-спортивные мероприятия имеют следующую направленность:

- путешествие;
- спортивный поход;
- экспедиция;
- туриада;
- туристско-спортивная школа;
- локальные соревнования на реальном и искусственном рельефе.

По своему масштабу соревнования делятся на международные, республиканские, областные, городские, районные и др.

1.3. Федерация спортивного туризма

В системе спортивного туризма высшим органом общественного самоуправления является республиканские и областные федерации. Основные задачи федерации:

- вовлечение населения в систематические занятия физической культурой, используя средства туризма;
- обучение трудящихся и учащейся молодежи основам спортивного туризма;
- повышение спортивного мастерства туристов и обеспечение безопасности в походах и путешествиях;
- развитие детско-юношеского и студенческого спортивного туризма.

Направления работы федерации СОР.

- готовит для учредителей материалы о состоянии и мерах по дальнейшему развитию спортивного туризма;
- разрабатывает перспективные и текущие планы работы, а также предложения по финансированию спортивных туристских мероприятий;
- осуществляет общественный контроль за работой организаций, занимающихся спортивным туризмом и дает предложения учредителям по совершенствованию их деятельности;
- принимает необходимые меры по оказанию практической помощи всем членам федерации в организационно-методической работе по спортивному туризму;
- организует и проводит массовые туристские мероприятия, соревнования, слеты, конкурсы, выставки, конференции;
- проводит подготовку, повышение квалификации и аттестацию туристских кадров, связанных со спортивным туризмом;
- рассматривает документы по присвоению спортивных разрядов и званий по туризму;
- проводит независимую экспертную - оценку туристских спортивных маршрутов, представляемых на государственное лицензирование и сертификацию;
- ведет разъяснительную работу среди туристов о необходимости соблюдения нормативных требований спортивного туризма, правил охраны окружающей среды и обеспечения безопасности в туристских походах и путешествиях.

Комиссии федерации спортивного туризма:

Планы работы федерации формируются и приводятся в исполнение комиссиями по видам туризма и разделам работы, которые создаются президиумами федераций и работают под их руководством. В состав комиссии входят туристы, имеющие опыт по соответствующему виду туризма или разделу работы, и представители общественных туристских органов, организаций и ведомств, активно участвующие в развитии спортивного туризма. Численный и персональный состав комиссий и их структура определяются президиумом соответствующей федерации туризма.

Комиссии по видам спортивного туризма создаются с целью руководства развитием и совершенствованием видов туризма, обеспечения безопасности туристско-экскурсионных мероприятий, подготовки туристских общественных кадров, обобщения и распространения передового опыта работы по видам туризма.

Данные комиссии:

- оказывают практическую помощь коллективам физической культуры в организации туристской работы на предприятиях, в учреждениях, учебных заведениях;
- организуют и ведут широкую пропаганду видов туризма;

- осуществляют работу по совершенствованию техники, тактики и мер обеспечения безопасности туристских походов и путешествий;
- в соответствии с утвержденными планами принимают участие в организации школ, сборов, семинаров по подготовке туристских общественных кадров, массовых туристских мероприятий, слетов, соревнований, конкурсов, выставок;
- организуют и проводят экспедиции с целью изучения новых районов и разработки маршрутов;
- разрабатывают учебно-методические, инструктивные и другие материалы;
- принимают участие в разработке и испытании новых образцов туристского снаряжения, вносят предложения по их совершенствованию и по поручению президиумов федераций подготавливают заключения о целесообразности их производства;
- разрабатывают и вносят на рассмотрение президиумов федераций предложения о мерах по дальнейшему развитию видов туризма, а также изменения и дополнения в документы, регламентирующие работу по спортивному туризму;
- принимают участие в разработке планов мероприятий по спортивному туризму.

Маршрутно-квалификационная комиссия создается в целях проведения консультаций туристов по вопросам подготовки, организации и проведения походов и путешествий; проверки подготовленности туристских групп к походам и путешествиям; профилактической работы по предупреждению несчастных случаев при проведении походов и путешествий; рассмотрения отчетных документов о проведенных путешествиях и материалов по присвоению спортивных званий и разрядов по туризму.

Маршрутно-квалификационная комиссия работает в тесном контакте с комиссиями по видам самодеятельного туризма:

- принимает участие в совместной разработке рекомендаций по улучшению организации, подготовки и проведению туристских походов и путешествий;
- организует сбор и обработку информации о потоках туристов в различные районы страны, проводит работу по классификации туристских маршрутов;
- планирует и проводит экспедиции, привлекая в качестве их участников наиболее опытных туристов с целью разработки плановых и спортивных классифицированных маршрутов;
- проводит консультации по выбору маршрутов, подготовке, организации и проведению походов и путешествий;
- проверяет подготовленность туристских групп к путешествиям и выдает соответствующие заключения организациям, проводящим путешествия;

- проводит профилактическую работу по предупреждению несчастных случаев в походах и путешествиях;
- контролирует в необходимых случаях прохождение группами маршрутов в установленные сроки;
- рассматривает отчетные документы групп о прохождении маршрутов и определяет окончательно категорию сложности этих маршрутов;
- рассматривает вопросы о зачете совершенных путешествий на присвоение спортивных разрядов и званий по туризму;
- дает заключения по материалам на присвоение спортивных разрядов и званий по туризму;
- направляет и контролирует работу низовых МКК, оказывает им методическую помощь;
- принимает активное участие в организации учебы и повышения квалификации общественных туристских кадров в виде семинаров, сборов, походов;
- проводит работу по вовлечению туристов в общественно полезную деятельность во время путешествий.

При рассмотрении заявочных материалов на походы и путешествия маршрутно-квалификационные комиссии обязаны проверить: разработку маршрута и графика движения группы по основному и запасным вариантам; наличие рабочих картографических материалов; знание руководителем группы районов, по которым проходит маршрут; условий передвижения и естественных препятствий на нем; соответствие туристского опыта руководителя и участников группы требованиям правил проведения соревнований туристских спортивных походов; правильность подбора группой снаряжения, продовольствия и набора медикаментов; намеченные группой меры по обеспечению безопасности путешествия; правильность выбора контрольных пунктов и сроков.

Маршрутно-квалификационная комиссия имеет право: вызывать для проверочной беседы участников группы и проверять знание ими правил проведения соревнований туристских спортивных походов, вопросов техники и тактики путешествия; назначать группам контрольные походы, в которых проверяется умение владеть снаряжением, преодолевать естественные препятствия и действовать в аварийных ситуациях; предъявлять к руководителям и участникам путешествий повышенные требования при наличии на маршруте естественных препятствий, характерных для более сложных путешествий, а также в случаях первопрохождений или путешествий в период межсезонья; не давать положительного заключения на путешествие группе, хотя и выполнившей все формальные требования, но, по мнению комиссии, недостаточно подготовленной.

Комиссия по слетам и соревнованиям создается для оказания практической помощи в организации и проведении массовых мероприятий, туристских слетов и соревнований. Совместно с комиссиями по видам туризма она:

– подготавливает и вносит на утверждение президиумов федераций календарные планы мероприятий, положений о туристских слетах и соревнованиях;

– осуществляет контроль над содержанием и проведением слетов, подводят итоги и докладывают их президиумам федераций;

– подбирает и вносит на утверждение президиумов федераций, кандидатуры начальников штабов слетов, составы главных судейских коллегий;

– определяет составы кандидатов в сборные команды и вносит их на рассмотрение президиумов федераций, организует работу по созданию и оборудованию учебно-тренировочных полигонов;

– готовит предложения по изготовлению и приобретению снаряжения, инвентаря и документации, необходимых для проведения слетов и соревнований;

– организует и контролирует работу по оказанию помощи в подготовке и повышении квалификации общественных судейских кадров;

– рассматривает материалы по присвоению судейских и спортивных званий по туристско-прикладным многоборьям и ведет учет работы судей;

– по поручению президиумов федераций разбирает случаи нарушений судьями и туристами правил соревнований и норм поведения на соревнованиях.

Комиссия по туристским общественным кадрам выполняет задачу привлечения общественного актива к работе по повышению организованности и содержательности самодеятельного туризма, обеспечению безопасности туристских мероприятий, улучшению и совершенствованию деятельности по подготовке и повышению квалификации туристских общественных кадров; как правило, в большинстве федераций спортивного туризма она входит в маршрутно-квалификационную, как один из ее секторов деятельности.

Комиссия по пропаганде и агитации занимается организацией систематической и широкой пропаганды туризма среди трудящихся и членов их семей;

– готовит материалы для регулярных выступлений по туристской тематике в периодической печати, по радио и телевидению;

– принимает участие в разработке планов издания туристской литературы, вносит предложения по ее тематике, принимает участие в подготовке и проведении массовых туристских мероприятий, посвященных знаменательным событиям и датам;

– организует изготовление фотовитрин, фотоотчетов и информационных стендов, показ туристских кинофильмов, проведение туристских вечеров, конкурсов, фестивалей и других мероприятий, имеющих целью популяризацию самодеятельного туризма и показ его достижений;

– создает лекторские группы по туристской тематике, подготавливает предложения по планам чтения лекции по туризму.

Комиссия по охране природы формируется для проведения широкой пропагандистской и организаторской работы по привлечению самодельных туристов к мероприятиям по охране природы.

Эта комиссия:

– организует распространение среди туристов информации о природоохранном законодательстве, практике проведения природоохранных мероприятий, а также по обязанностям самодельных туристских групп по охране природы и памятников истории и культуры;

– изучает и обобщает отечественный и зарубежный опыт рекреационного природопользования, подготавливает на этой основе предложения по новым формам привлечения туристов к активной деятельности по охране природы;

– обеспечивает, по согласованию с организациями, ответственными за сохранение природных богатства страны, привлечение туристских секций коллективов физической культуры к массовым лесовосстановительным, противопожарным и другим природоохранным мероприятиям.

Президиумы федераций туризма имеют право, исходя из местных условий работы, уменьшать число комиссий, объединяя их функции; создавать совместные комиссии с другими заинтересованными организациями и ведомствами; дополнять и изменять состав комиссий в течение установленного срока их деятельности; создавать другие комиссии.

Контрольные вопросы

1. Какие этапы в истории развития туризма вы можете назвать?
2. Что характеризует спортивный туризм как вид спорта?
3. Какие задачи решает федерация спортивного туризма?
4. Что входит в содержание работы маршрутно-квалификационной комиссии?
5. Назовите и охарактеризуйте возможные комиссии федерации спортивного туризма?
6. Какие виды спортивного туризма вы знаете?
7. Какой документ регламентирует присвоения разрядов и званий по спортивному туризму?

Список использованных источников

1. Вяткин, Л.А. Туризм и спортивное ориентирование: учеб. пособие для студентов высш. пед. учеб. заведений / Л.А. Вяткин, Е.В. Сидорчук, Д.Н. Немытов. – М.: Изд. центр «Академия», 2001. – 208 с.
2. Федотов, Ю.Н. Спортивно-оздоровительный туризм: учебник / Ю.Н. Федотов, И.Е. Востоков; под общ. ред. Ю.Н. Федотова. – М.: Советский спорт, 2002. – 364 с.
3. Закон о туризме. Народная газета. 7 дек. 1999. – С 4.

4. Ганопольский, В.И. Уроки туризма: пособие для учителей / В.И. Ганопольский. – Минск: НМЦентр, 1998. – 216 с.

5. Курилова, В.И. Туризм: учеб. пособие для студентов пед. ин-тов по спец. № 2114 «Физ. Воспитание» и № 2115 «Нач. воен. Обучение и физ. Воспитание» / В.И. Курилова. – М.: Просвещение, 1988. – 224 с.

6. Моргунов, Б.П. Туризм: учеб. пособие для студентов пед. ин-тов по специальности № 2114 «Физ. Воспитание» / Б.П. Моргунов. – М.: «Просвещение», 1978.

7. Туризм и спортивное ориентирование: учебник для ин-тов и техмов физ. культ. / сост. В.И. Ганопольский. – М.: Физкультура и спорт, 1987. – 240 с.

8. В лесу и в поле – как дома: в помощь начинающим туристам / авт. сост. В.И. Астафьев. – 2-е изд., перераб. и доп. – Минск: Польша, 1989. – 157 с.

Лекция 2

2. ОСНОВЫ ПОДГОТОВКИ ТУРИСТОВ

2.1. Основные задачи туристской подготовки

Достижение высоких спортивных результатов в спортивном туризме возможно при решении основных задач учебно-тренировочного процесса:

- обеспечения всестороннего физического развития;
- воспитания высоких моральных качеств;
- овладения туристской техникой и тактикой;
- приобретения необходимых знаний по основам теории, методики и организации физического воспитания и спортивной тренировки;
- совершенствования спортивного мастерства.

Эти задачи нужно решать комплексно на всех учебно-тренировочных занятиях. Они обязательны для всех туристов-спортсменов, от новичков до мастеров спорта, при подготовке к соревнованиям, как на «маршрутах» так и на «дистанциях».

2.2. Основные принципы туристской подготовки

Для успешного осуществления учебно-тренировочного процесса в системе физического воспитания разработана научно-методическая основа спортивных тренировок. Каждая тренировка планируется и осуществляется на принципах научности, всесторонности, сознательности и активности, повторности и систематичности, постепенности, доступности, кол-

лективности в сочетании с индивидуализацией, наглядности и прочности. Перечисленные принципы взаимосвязаны, и только применение их в неразрывной совокупности обеспечивает высокую эффективность учебно-тренировочного процесса.

Принцип научности означает обоснованность элементов тренировки и всего тренировочного цикла в целом. Примером научного подхода к обучению приемам техники страховки туристов является теоретический расчет силы рывка и демонстрация его последствий при различной технике страховки.

Принцип всесторонности означает повышение уровня всестороннего развития – главного условия роста высокой работоспособности. При всесторонней подготовке у спортсмена вырабатывается множество двигательных навыков, которые обеспечивают развитие физических качеств, необходимых для выполнения специальных приемов техники и тактики туризма. Всесторонняя спортивная подготовка предусматривает гармоничное физическое развитие и совершенствование морально-волевых качеств. Физическая и техническая подготовки неотделимы от развития морально-волевых качеств – это единый взаимообратный процесс. Примером всестороннего развития могут служить спортсмены, которые являются лидерами в соревнованиях по разным видам спортивного туризма. В то же время всестороннее и гармоничное развитие особенно необходимо новичкам. Тренировки начинающих туристов не должны носить узкоспециальный характер, поскольку для них самое главное – получить хорошую физическую подготовку и на ее основе совершенствовать свое спортивное мастерство.

Принцип сознательности и активности – это понимание целей и задач тренировки, сознательное и активное использование средств учебно-тренировочного процесса туристов. Если физические упражнения и технические приемы выполняются туристами с увлечением, разумной активностью, пониманием пользы от этих занятий, то усвоение материала будет более глубоким. Умение тренироваться самостоятельно и активно, с чувством личной ответственности необходимо каждому туристу. Принцип сознательности особенно важен при выполнении приемов, связанных с техникой страховки. Например, технический прием страховки веревкой с использованием трения через карабин или выступ нельзя осваивать механически, поскольку для выполнения приема требуются разные углы охвата веревкой. Таких приемов в туристской технике много, поэтому здесь важна роль принципа сознательности в тренировках. На тренировках все туристы получают задание от тренера, однако контролировать действия, самостоятельно обнаруживать и исправлять свои ошибки должен научиться каждый.

Принцип повторности и систематичности предусматривает закрепление и развитие полученных знаний в процессе регулярных тренировок на протяжении недели, месяца, года, многих лет. Тренировки при этом должны проводиться по системе: «от легкого к трудному», «от простого к

сложному», «от известного к неизвестному». Перерыв в занятиях отрицательно сказывается на спортивных результатах. Падает работоспособность, и теряются приобретенные навыки. Особенно быстро забываются наиболее сложные элементы техники страховки и скалолазания. Поэтому в системе физического воспитания есть общее правило подтверждения спортивных разрядов.

Принцип постепенности отражает научный взгляд на основные принципы жизнедеятельности человека. И.П. Павлов подчеркивал, что многие задачи, которые сначала кажутся невыполнимыми, в конце концов при постепенности и осторожности оказываются удовлетворительно решенными. Равномерное нарастание нагрузки в период тренировки, увеличение объема и интенсивности выполняемой работы, постепенное усложнение задач и действий – все эти положения основаны на принципе постепенности.

Органы и системы организма на тренировках включаются в усиленную работу не сразу, поэтому на каждом занятии необходимо предусматривать разминку. Весь тренировочный процесс должен строиться с учетом постепенного повышения нагрузок, достигается это за счет ступенчатого перехода от одного цикла занятий к другому. В одном тренировочном цикле (недельном, месячном или годовом) сохраняются примерно одинаковые уровни средней интенсивности и продолжительности занятий, а в следующем цикле они увеличиваются. Принцип постепенности учитывается не только в процессе подготовки к соревнованиям, но и на соревнованиях. Судейская коллегия соревнований на лучший туристский поход учитывает постепенный набор трудностей в путешествиях. Так, команда туристов получает штрафные баллы за построение маршрута, начавшегося с предельных технических сложностей и физических нагрузок.

Принцип доступности показывает зависимость системы тренировочных занятий от подготовленности участников. Он тесно связан с принципами систематичности и постепенности. Если какой-нибудь прием выполняется большинством туристов бессознательно, с грубыми ошибками, а некоторыми вообще не выполняется из-за трудности, значит, этот прием в данное время занимающимся недоступен. Трудно, например, освоить подъем по вертикальным перилам, если спортсмен плохо подготовлен физически.

Принцип коллективности в сочетании с индивидуализацией дает наилучшие результаты в тренировочном процессе туристских команд. Спортивный туризм - коллективный вид спорта, но команда состоит из разных людей. Каждый спортсмен имеет свои особенности физического развития и технической подготовленности, условия труда, отдыха, питания и др. Учет этих индивидуальных особенностей необходим при коллективных тренировках. Индивидуальные особенности выявляются на основании собеседований, тестов и контрольных упражнений на силу, быстроту, выносливость, технику и др. При построении тренировочного процесса и плани-

ровании тренировок индивидуальные особенности членов команды следует учитывать путем определенной дозировки нагрузок.

Принцип наглядности заключается в том, что тренер не только объясняет, как выполнить тот или иной прием, но и показывает его выполнение в целом и по частям сам или просит сделать это обученного данному приему спортсмена. С успехом можно использовать для наглядности фотографический материал и киноленты, плакаты и рисунки. Наглядность повышает качество и быстроту обучения. Принцип наглядности необходимо использовать на всех этапах тренировочного процесса. В начале обучения – показ приема, выполненного в совершенстве; далее – показ приема в том виде, как его делают туристы на тренировках; после выявления и исправления ошибок – сравнительный анализ различных особенностей выполнения приема. Важно спортсмену говорить, как надо выполнять данный технический приём, а не указывать на его ошибки. Все это можно сделать с помощью технических средств, однако сила примера оказывает гораздо большее влияние. Недостаточно опытный турист равняется, прежде всего, на своих хорошо подготовленных товарищей, в чем и заключается особенность коллективных тренировок.

Принцип прочности определяет устойчивость накопленных знаний и уровня физической и технической подготовленности. Психологи различают 4 уровня усвоения заданного материала. *Первый уровень* (знакомства) характеризуется умением узнавать изученный объект среди остальных, выбирать его из совокупности объектов; *второй уровень* (репродукции) – умением воспроизводить изученный материал, но не выходя при этом за рамки заученных сведений; *третий уровень* (умения) – умением решать практические задачи по изученному материалу, применять известные общие методы в конкретных условиях; и, наконец, *четвертый уровень* (творчества) характеризуется умением создавать новые подходы и методы решения проблем в своей сфере деятельности. Устойчивость 3-го уровня – необходимое требование к туристам-спортсменам. Четвертый уровень достигается спортивным совершенствованием. Он свидетельствует о высоком туристском мастерстве.

Устойчивость уровней физической и технической подготовленности достигается правильным планированием и проведением тренировок. При этом нужно учитывать все названные принципы и «не засорять» тренировки множеством специальных упражнений и приемов. Не следует также приступать к изучению нового приема, пока не создана достаточная основа для его усвоения. Необходимо закреплять и совершенствовать полученные навыки в практике спортивных туристских походов.

2.3. Виды туристской подготовки и их содержание

Общетуристская подготовка направлена на формирование знаний, умений и навыков по следующим основным разделам:

- охрана окружающей среды и общественно полезная работа в туристских походах;
- содержание, организация и проведение туристских слетов и соревнований;
- система подготовки кадров в спортивном туризме;
- социально-экономические, организационные, программно-нормативные и научно-методические основы развития спортивного туризма;
- типология, история и география туризма;
- современное состояние и перспективы развития туризма;
- краеведение и другие, общие для всех видов туризма разделы.

В общетуристской подготовке преобладает теоретическая подготовка по всем указанным разделам. Она направлена в основном на формирование знаний туристов. Отдельные ее разделы, связанные с охраной окружающей среды, краеведением, проведением туристских слетов и соревнований, предполагают формирование умений и навыков туристов в конкретных условиях. Такие разделы общетуристской подготовки требуют практических занятий в аудиториях или природных условиях. Количество часов теоретических и практических занятий и распределение их по периодам подготовки зависят в основном от уровня квалификации занимающихся и частично от вида туризма. Малые объемы общетуристской подготовки новичков по ряду разделов частично компенсируются в процессе многолетней подготовки, повышая интеллектуальный потенциал занимающихся спортивным туризмом.

Специальная туристская подготовка обеспечивает формирование специфических для каждого вида туризма знаний, умений и навыков, по следующим основным направлениям:

- организация спортивного туристского похода (организационная подготовка);
- топография туризма (топографическая подготовка);
- техника спортивного туризма (техническая подготовка);
- тактика спортивного туризма (тактическая подготовка);
- психология спортивного туризма (психологическая подготовка);
- обеспечение безопасности (подготовка по обеспечению безопасности).

Основу специальной туристской подготовки составляет формирование практических умений и навыков по указанным разделам подготовки со значительным акцентом на вид туризма. В специальной туристской подготовке взаимосвязаны теория и практика. В обозначенных разделах подготовки есть вопросы общие и специфические для каждого вида спортивного туризма. В процессе формирования знаний, умений и навыков по специ-

альной туристской подготовке вначале рассматриваются самые простые общие вопросы и далее специфические для каждого вида туризма. Набор знаний, умений и навыков по специальной туристской подготовке дифференцируется в зависимости от специализации и квалификации туристов. Практически невозможно быть специалистом по всем видам туризма. В то же время на начальном этапе подготовки целесообразно опробовать многие виды туризма для осознанного выбора спортивной специализации.

Организационная подготовка включает в себя: определение целей и задач туристского похода; комплектование групп и распределение обязанностей; разработку маршрута по дням, определение контрольных пунктов и сроков их прохождения от начала до конца маршрута; подготовку личного и группового снаряжения; подготовку продуктов питания; подготовку маршрутной документации; решение других организационных задач. В организационной подготовке специфика вида туризма проявляется в значительно большей мере, чем в общетуристской. Большой объем практических занятий в аудиторных условиях тесно связан с характером туристского маршрута. Общая закономерность этой подготовки: чем сложнее маршрут, тем больше времени и внимания он требует по всему комплексу организационной подготовки

Топографическая подготовка предусматривает формирование знаний, умений и навыков по элементам топографии, необходимым в условиях организации и проведения туристских походов и соревнований. Прежде всего, к этим элементам относятся основные понятия: об используемых в туризме картах, схемах; об условных обозначениях местности; о масштабных и немасштабных изображениях местности; о простейших измерениях расстояний, направлений, высот местности; о простейших приборах, инструментах и подручных устройствах, используемых в туристской практической топографии.

Техническая подготовка включает в себя: подготовку по технике преодоления естественных препятствий, технике страховки, технике бивачных работ, спасательных работ, подготовку по технике ориентирования на местности. Техническая подготовка является основой подготовки туристов-спортсменов и дифференцируется по видам туризма. Она включает в себя и теорию, и практику, но основной объем нагрузки в часах составляют практические занятия. Техническая подготовка взаимосвязана с тактической и подготовкой по безопасности, однако сами технические приемы в процессе подготовки туристов-спортсменов можно выделить в отдельные группы по содержанию и видам туризма. В обучении начинающих туристов техническая подготовка занимает сравнительно небольшой объем часов, но с повышением уровня квалификации нагрузки увеличиваются значительно. При этом большая их часть реализуется в условиях сложных туристских походов и участия в соревнованиях на дистанциях высокого ранга.

Техническая подготовка бывает индивидуальная и групповая. Первая направлена на освоение туристом индивидуальных технических приемов. Вторая – на взаимодействие туристов при выполнении групповых технических заданий. Надо заметить, что хорошо подготовленный технически турист, в группе взаимодействует увереннее.

Тактическая подготовка подразумевает формирование целенаправленных индивидуальных или групповых действий туристов, позволяющих оптимизировать решение различных туристских задач. Индивидуальная тактическая подготовка преследует цель научить туриста:

- распределять свои силы на определенном участке пути и в целом на маршруте;
- рационально отдыхать на привалах;
- выбирать оптимальный путь движения;
- выбирать оптимальную технику преодоления естественных препятствий, ориентирования на местности, страховки, поисковых и спасательных работ, бивачную технику в зависимости от сложившихся обстоятельств;
- решать разнообразные ситуационные задачи индивидуального характера, связанные с личными и групповыми интересами.

Групповая тактическая подготовка направлена на оптимальное решение ситуационных задач группового характера. Эти задачи решаются в предпоходный, походный и послепоходный периоды. В предпоходном периоде необходима оптимизация многих элементов организационной подготовки: выбор различных вариантов основного, запасного и аварийного вариантов маршрута; выбор вариантов материально-технического обеспечения, комплектования группы и распределения обязанностей; выбор вариантов обеспечения безопасности группы, средств связи и др.

Тактическая подготовка тесно связана с другими видами подготовки, но ее основой является техническая подготовка, поэтому в литературе достаточно часто встречается термин «техничко-тактическая подготовка». Техническая подготовка во многом определяет тактику группы.

Психологическая подготовка включает в себя формирование знаний по основам психологии туриста-спортсмена и воспитание его личностных морально-волевых и психических качеств. Здесь используются методы общественно-политического, нравственного, трудового и эстетического воспитания, а также специальные методы, средства и приемы развития и совершенствования специальных психических качеств туриста. Психологическую подготовку туриста принято делить на две составляющие: общую и специальную.

Общая психологическая подготовка направлена на формирование необходимых морально-волевых и психических качеств туриста.

Специальная подготовка направлена к преодолению конкретных естественных препятствий в каждом конкретном случае и включает в себя: определенную установку на преодоление этих препятствий (безопасность,

скорость и др.); мотивацию действий; осознание сложности препятствия и возможности его преодоления; формирование твердой уверенности в своих силах и возможностях для решения поставленных задач; преодоление отрицательных эмоций, вызванных предстоящими действиями; создание состояния психологической готовности к максимальным волевым и физическим напряжениям и к тесному взаимодействию с другими членами группы.

Общественно-политическое воспитание формирует социальную активность личности туриста и группы в целом. Эта активность проявляется в общественно полезной работе туристов, охране окружающей среды, краеведении и других видах деятельности.

Нравственное воспитание туриста является основой формирования сознания и важнейших моральных качеств личности. Для спортивного туризма одним из важнейших качеств является коллективизм, в том числе чувство долга и ответственности, товарищеской взаимопомощи, требовательности к другим и к себе в интересах коллектива, дисциплинированность.

Трудовое воспитание направлено на обеспечение жизнедеятельности в условиях туристских походов, оно связано с формированием определенных умений и навыков: хозяйственных работ на биваке, приготовления пищи, ремонтных работ по снаряжению личному и групповому, целому комплексу работ по самообслуживанию и бытовому труду в природных условиях.

Эстетическое воспитание в туризме основывается на реальных возможностях эстетического развития человека под влиянием природной среды.

Воспитание волевых качеств туристов осуществляется в процессе предподходных тренировок и в походных условиях. К основным волевым качествам, которые необходимы туристам, относятся: целеустремленность, смелость, решительность, настойчивость, инициативность, выдержка и терпение.

Целеустремленность – главное волевое свойство, определяющее направление и уровень развития личности. В воспитании целеустремленности необходимо ставить перед туристами доступные цели и добиваться их достижения. В спортивном туризме такой целью может быть успешное проведение туристского похода в заранее выбранном районе или успешное выступление в соревнованиях на дистанциях. И то, и другое должно сопровождаться повышением спортивного мастерства.

Смелость – умение противостоять страху и действовать в опасных ситуациях с определенным обеспечением безопасности. Многие технические приемы в туризме, относящиеся к преодолению естественных препятствий, требуют смелости и воспитывают ее в процессе их выполнения.

Решительность – умение достаточно быстро и обоснованно принимать решения и приступать к их осуществлению в условиях многовариантности и неоднозначности последствий того или иного решения. Осо-

бенно часто требуется проявлять решительность руководителю туристской группы при выборе вариантов пути.

Настойчивость – умение постоянно стремиться к достижению цели, несмотря на определенные трудности и неудачи. Настойчивость туристов проявляется в регулярных занятиях туризмом в любых условиях природной среды.

Инициативность – умение предпринимать определенные действия, направленные на решение частных и общих проблем. Особенно важна инициативность в решении задач обеспечения безопасности и других ситуационных задач в туризме.

Выдержка – умение не спешить с действиями, выводами, проявлениями чувств, мешающими осуществлению принятого решения; не поддаваться влиянию лиц, проявляющих неуверенность, малодушие, трусость, и т.п. В туризме осуществление даже неверного решения в выборе пути часто предпочтительнее изменению решения в поисках верного варианта пути, если это не связано с безопасностью.

Терпение – умение в тяжелых условиях противостоять утомлению, отрицательным эмоциям, определенное время выдерживать сравнительно высокие нагрузки, используя дополнительные волевые усилия. В туризме тяжелый рюкзак и многие километры пути – основные испытания.

В воспитании личностных качеств туриста используются общеизвестные методы формирования сознания личности (лекции, беседы, метод примера и др.); методы организации деятельности и формирования опыта поведения (педагогические требования и задания, разнообразные упражнения, создание воспитывающих ситуаций и др.); методы стимулирования (соревнования, поощрения, наказания и др.).

В целом психологическая подготовка туриста основана на решении разнообразных психологических задач, теоретических и практических, в специально созданных и естественных ситуациях, реально существующих в спортивном туризме.

Подготовка по обеспечению безопасности как часть специальной туристской подготовки включает в себя формирование знаний объективных и субъективных опасностей занятий спортивным туризмом, знание форм и методов медицинского обеспечения занятий туризмом, умений и навыков оказания первой доврачебной помощи пострадавшему.

В подготовку по обеспечению безопасности входят:

- анализ аварийных ситуаций в избранном виде туризма и районе спортивных походов и путешествий;
- решение ситуационных задач обеспечения безопасности в условиях спортивных туристских походов и соревнований;
- знание средств дальней и ближней радиосвязи;
- умение пользоваться различными средствами аварийной сигнализации;

- умение использовать специальные и подручные средства поисково-спасательных и транспортировочных работ, используемых в туризме;
- знание правил контроля и самоконтроля туристов; знание правил обеспечения безопасности и умение их использовать в реальных условиях походов и соревнований.

Подготовка по обеспечению безопасности взаимосвязана со многими видами подготовки, и особенно с техникой страховки и техникой поисково-спасательных работ, но имеет более широкое и комплексное содержание, направленное на обеспечение безопасности спортивных туристских походов и соревнований. Подготовка по обеспечению безопасности имеет как общие, так и специфические для каждого вида туризма вопросы.

Физическая подготовка должна обеспечить:

- общую физическую подготовленность;
- специальную физическую подготовленность в зависимости от способа передвижения и преодолеваемых препятствий;
- закаливание организма – его сопротивляемость заболеваниям при охлаждении, перегревании, повышенной влажности или сухости воздуха, недостатке кислорода и т.п.

Общая физическая подготовка служит основой (базой) специальной подготовки. Без поддержания ее на высоком уровне невозможно добиться успехов в усвоении и совершенствовании техники различных видов туризма. В процессе общей физической подготовки важно всесторонне развивать основные физические качества, необходимые туристам любой специализации: общую выносливость, силу, гибкость тела, быстроту движений и ловкость. Если одно из них отстает в развитии, следует дополнительно применять средства, благотворно воздействующие на это отстающее качество. Общая физическая подготовка особенно важна на начальных этапах занятий туризмом и в подготовительном периоде круглогодичной тренировки спортсменов любой квалификации, так как позволяет значительно повысить общий уровень функциональных возможностей организма.

Специальная физическая подготовка обеспечивает овладение специфическими навыками, необходимыми для какого-либо определенного вида туризма, так как ориентирована на развитие специальных физических способностей. Например, для туристов велосипедистов, лыжников, пешеходников особенно важна специальная выносливость и сила ног, для туристов водников особое значение имеют специальная выносливость и сила рук. Способность к координации движений, сохранению статического и динамического равновесия необходимы всем туристам, но особенно важны и специфичны эти качества в горном туризме, так как именно они зачастую определяют уровень техники преодоления естественных препятствий в горах. Особое значение в специальной физической подготовке имеет развитие способностей передвижения с рюкзаком и преодоления естественных препятствий с грузом. Развитие специальной выносливости для каждого

вида туризма имеет свою особенность. Например, в горном туризме специальную выносливость связывают с выполнением большого объема физической нагрузки умеренной мощности в условиях высокогорья с пониженным содержанием кислорода в воздухе. В спортивном ориентировании необходима специальная выносливость в кроссовом беге достаточно высокой скорости по пересеченной местности. В специальной физической подготовке туристов необходимо обратить внимание на развитие специальной способности переключаться с одного вида нагрузки на другой и рационально расходовать силы.

Интегральная подготовка аккумулирует в себе практически все вопросы специальной и частично общей туристской подготовки. Она представляет собой реализацию всех видов подготовки в реальных условиях спортивных походов и соревнований (как основных, так и тренировочных) в многолетнем и годовом циклах подготовки туристов-спортсменов. От других видов интегральная подготовка отличается определенной цельностью решаемых задач по организации и проведению спортивных туристских походов и соревнований. Объемы интегральной подготовки (в часах) повышаются с ростом квалификации туристов и в ряде случаев могут в значительной мере вытеснить другие виды подготовки. Интенсивность интегральной подготовки (по мощности нагрузки) обычно близка к соревновательной, хотя для решения определенных тренировочных задач она может быть повышенной или пониженной. Интегральная подготовка в спортивном туризме является основным средством повышения спортивного мастерства. В практике спортивного туризма интегральная подготовка часто отождествляется с набором определенного количества совершенных походов и путешествий для выполнения классификационных нормативов. В таком случае минимальные объемы интегральной подготовки в часах можно представить как нормативные затраты времени на совершение спортивных походов и путешествий определенной категории сложности. Например, для походов 1, 2, 3, 4, 5, 6-й категорий сложности можно считать, что нормативными затратами являются 60, 80, 100, 130, 160, 200 часов соответственно. Максимальные объемы интегральной подготовки можно ориентировочно представить в соответствии с ограничением классификационных нормативов на зачеты походов. Например, не более четырех походов в календарном году, в том числе не более трех походов 4–6-й к.с, из которых не более двух – 6-й к.с. В таком случае максимальные объемы интегральной подготовки высококвалифицированных спортсменов могут составить около 560 часов. Для начинающих туристов (при последовательном наборе участия в походах 1, 2, 3, 4-й к.с.) максимальный объем интегральной подготовки может составить около 370 часов. В спортивном туризме известны случаи, когда самостоятельные занятия туризмом практически сводятся к организации и проведению походов различной сложности. В таком случае осознанно или нет происходит подмена многокомпонентной системы ту-

ристской подготовки одной интегральной подготовкой. В многолетнем цикле такой подготовки возможен рост спортивных результатов, но эффективность такого роста с точки зрения качества спортивных достижений и уровня безопасности остается, как правило, на низком уровне. Однако сам факт такого подхода к подготовке туристов показывает большие возможности интегральной подготовки, недооценивать которую просто нельзя.

Контрольные вопросы:

1. Какие основные задачи ставятся в туристской подготовке?
2. Что предполагает принцип коллективности?
3. Содержание физической подготовки?
4. Содержание технической подготовки?
5. Основные принципы туристской подготовки?
6. Виды туристской подготовки?
7. Содержание тактической подготовки?
8. Содержание топографической подготовки?
9. Содержание организационной подготовки?
10. Содержание интегральной подготовки?

Список использованных источников

1. Основы тренировки в спортивно-оздоровительном туризме. Курс лекций по дисциплине: учеб. пособие / Сиб. федер. ун-т; [сост. С.В. Соболев]. – Красноярск: ИПК СФУ, 2008. – 106 с.
2. Константинов, Ю.С. Теория и практика спортивно-оздоровительного туризма [Текст]: учеб. пособие / Ю.С. Константинов; Российская международная академия туризма; Федеральный центр детско-юношеского туризма и краеведения. – М.: Советский спорт, 2009. – 392 с.
3. Штучная, Е.Б. Теория и методика спортивно-оздоровительного туризма: учеб. пособие / Е.Б. Штучная. – Омск: 2005. – 270 с.

Лекция 3

ОРГАНИЗАЦИЯ И ПЛАНИРОВАНИЕ УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНОГО ПРОЦЕССА В СПОРТИВНОМ ТУРИЗМЕ

3.1. Этапы многолетней туристской подготовки

В многолетней спортивно-туристской подготовке можно выделить несколько этапов:

- ознакомительный этап подготовки;

- начальный этап подготовки;
- базовый этап подготовки;
- специализированный этап подготовки;
- этап спортивного совершенствования;
- этап спортивного мастерства.

Ознакомительный этап подготовки целесообразно планировать в рамках школьного туризма с широким охватом видов спортивного туризма, с нефорсированными нагрузками по объему и интенсивности, с воспитательно-оздоровительными целями для расширения кругозора занимающихся и привития им определенного интереса к занятиям туризмом.

Ознакомительный и начальный этапы подготовки образуют начальный уровень спортивно-туристской подготовки, где спортивные достижения находятся на уровне участия в походах I и II к.с. Этот уровень доступен школьникам. На этом уровне можно планировать 3–4-летнюю подготовку школьников по соответствующим программам или форсированную годовичную подготовку совершеннолетних участников туристских походов. В результате обеспечивается выполнение III спортивного разряда по туризму.

Базовый этап подготовки предусматривает участие в спортивных походах III к.с. и руководство походами I и II к.с. В результате обеспечивается выполнение второго разряда по туризму в соревнованиях по спортивным походам. Базовый этап подготовки может соответствовать базовому уровню подготовки общественных туристских кадров (инструкторов туризма, гидов-проводников) при использовании программ Туристско-спортивного союза России. Форсированный срок этой подготовки не менее одного года.

Специализированный этап подготовки предусматривает руководство и участие в двух спортивных туристских походах: III (руководство) и IV (участие) категории сложности. В результате этой подготовки обеспечивается выполнение первого спортивного разряда. Специализированный этап подготовки может соответствовать специализированному уровню подготовки общественных туристских кадров (старших инструкторов, старших гидов-проводников) при использовании программ ТССР. Форсированный срок этой подготовки - не менее одного года.

Этап спортивного совершенствования предусматривает руководство и участие в походах IV и V к.с, соответственно. В результате этой подготовки обеспечивается выполнение спортивных нормативов кандидата в мастера спорта по туризму в соревнованиях по спортивным походам. Форсированный срок этой подготовки не менее одного года.

Этап спортивного мастерства целесообразно планировать не менее чем на два года. В результате этой подготовки обеспечивается выполнение норматива мастера спорта, создаются предпосылки высших спортивных достижений в соревнованиях на «маршрутах» и «дистанциях». Этап спортивного мастерства может соответствовать высшему уровню подготовки

общественных туристских кадров (инструктор туризма международного класса, гид-проводник международного класса) при использовании программ ТССР на этом этапе подготовки.

3.2. Планирование учебно-тренировочного процесса туристов

Учебно-тренировочный процесс строится на основе многолетнего (перспективного) и годовичного планирования. Документами планирования являются: программа, учебный план, годовой учебный график, план тренировки, конспект занятий, расписание занятий и журнал учета.

Подготовка туристских кадров в настоящее время проводится по примерным программам, которые соответственно утверждены. Общая и специальная физическая подготовки в этих программах нормами нагрузок не регламентируются. Однако тренировочный процесс не может быть построен без учета физической подготовленности, поэтому, исходя из местных условий, необходимо дополнить примерные программы соответствующими разделами и принять скорректированные программы за основу при разработке необходимых документов.

Учебный план многолетней подготовки является элементом перспективного планирования. Он составляется по годам учебно-тренировочного процесса и определяет распределение количества часов по основным разделам. Учебный план можно составлять в следующем виде:

Разделы подготовки	Годы учебно-тренировочного процесса (нагрузка в часах)				
	1-й	2-й	3-й	4-й	всего
Теоретический курс:					
Практические занятия:					
Соревнования (походы):					
Итого					

На основании перспективного плана разрабатывается годовой календарный план тренировок, в котором на текущий год более подробно раскрывается содержание тренировочного процесса по видам подготовки, объемам, интенсивности, средствам.

Можно использовать следующую форму годового календарного плана тренировок:

Содержание тренировки по видам подготовки	Переходный период	Подготовительный период						Основной период (соревновательный)					Всего
		I этап		II этап		III этап		V	VI	VII	VIII	IX	
	X	XI	XII	I	II	III	IV						

Данный годовой план приемлем для спортсменов участвующих в соревнованиях на «маршрутах» и «дистанциях» по пешеходному туризму. Каждый год его нужно корректировать в зависимости от времени проведения основных спортивных мероприятий. В зависимости от вида туризма периоды подготовки могут быть запланированы на другие месяцы. Надо учесть, что у занимающиеся лыжным туризмом, основной период подготовки будет приходиться на зиму. Кроме рекомендуемых планов, могут составляться более детальные планы тренировок по этапам, месяцам, неделям тренировочного цикла. Для сборных команд (мастеров спорта и кандидатов) рекомендуется недельный цикл из 5 - 6 тренировочных дней. Для спортсменов 1-го разряда рекомендуется в недельном цикле 4 занятия, для младших разрядов 2-3 раза в неделю. Планы детализации тренировок могут служить хорошей основой для составления конспекта занятий. В нем указываются задачи занятия, место проведения, содержание, объем и интенсивность, организационно - методические указания. Рекомендуемая форма конспекта:

1. Задачи
2. Место занятий.....
3. Материально-техническое обеспечение
 - а) личное.....
 - б) групповое

№ занятия	Содержание тренировки	Объем нагрузки	Интенсивность	Методические указания

Расписание занятий рекомендуется составлять на годичный тренировочный цикл по следующей форме:

День недели	Время занятия	Место занятия	Группа	Тренер

Учет занятий, как текущий, так и итоговый, нужно проводить по каждому тренирующемуся туристу, не исключая самостоятельные тренировочные занятия по индивидуальному плану, по журналу следующей формы:

№ п/п	Ф. И. О.	Дата	Результат соревнования (похода)	Примечания

Круглогодичный цикл тренировок должен обеспечивать общее повышение работоспособности и высокую спортивную форму туристов перед стартами ответственных соревнований: чемпионатами по туризму, первенствами по туристской технике.

3.3. Периоды туристской подготовки в годичном цикле

В соответствии с календарным планом весь учебно-тренировочный цикл делится на три периода: подготовительный, основной, переходный. Продолжительность и количество таких периодов в годовом цикле тренировок зависят от календаря соревнований и спортивной квалификации туристов. В подготовительном периоде туристы приобретают навыки общей физической подготовленности, получают дальнейшее развитие специальных физических качеств; укрепляют морально-волевые качества; овладевают техникой туризма и совершенствуют ее; знакомятся с элементами тактики и совершенствуют ее; повышают уровень теоретических и практических знаний. Подготовительный период предшествует основному и практически равен ему по продолжительности (декабрь-апрель). Он состоит из трех этапов. На первом этапе повышается общий уровень функциональных возможностей организма средствами общефизической подготовки. Продолжительность этапа зависит от квалификации туристов, но не превышает двух месяцев. На этом этапе туристы развивают свои физические качества и повышают уровень теоретической подготовки. На втором этапе (два месяца) осваиваются технические приемы и совершенствуется спортивная форма туристов путем специальной физической подготовки. На третьем этапе (два месяца) завершается становление спортивной формы, с учетом развития морально-волевых качеств и тактических знаний. После третьего этапа подготовительного периода турист должен быть подготовлен к первым стартам соревнований основного периода. Во все этапы подготовительного периода могут включаться различные соревнования, но их роль должна быть контрольной или учебной в отличие от спортивных состязаний основного периода (чемпионаты, первенства).

Применительно для спортсменов участвующих в соревнованиях на «маршрутах» и «дистанциях» по пешеходному туризму можно рекомендо-

вать планирование основного периода с мая по сентябрь. В это время проводятся соревнования по технике пешеходного туризма (обычно май - июнь и сентябрь) и совершаются пешеходные походы в рамках чемпионатов по туризму (июль-август). *Основной период* делится на этапы соревнований и предсоревновательных тренировок. Его задачи: совершенствование техники и тактики туризма, поддержание физической и морально-волевой подготовки на высоком уровне, приобретение необходимого опыта участия в различных соревнованиях, выполнение нормативных требований спортивной классификации по туризму. Тренировочные и соревновательные нагрузки в основном периоде не должны быть постоянными. Самые высокие соревновательные нагрузки в этом периоде чередуются с днями относительного отдыха, особенно необходимого после многодневного туристского путешествия. Кроме того, нужно учесть заметный этап послепоходного восстановления (не меньше недели).

В переходном периоде (ноябрь) отрабатывается постепенный переход от предельных нагрузок последнего этапа соревнований к умеренным нагрузкам первого этапа подготовительного периода. Переходный период характеризуется снятием утомления от целого ряда соревнований и восстановлением нормального функционирования организма. К началу спортивных тренировок следующего круглогодичного цикла турист должен отдохнуть, но не потерять при этом полностью спортивную форму. Поэтому отдых в этот период должен быть активным. Утренняя гимнастика, спортивные игры и упражнения, туристские походы с облегченным рюкзаком – эти элементы тренировочного процесса переходного периода являются обязательными. В переходном периоде нужно исключить все виды соревнований и широко использовать все средства восстановления: педагогические, гигиенические, физиотерапевтические и фармакологические. *Педагогические* средства заключаются в правильном построении тренировочных занятий, в анализе данных контроля и самоконтроля, в учете требований врача и др. *Гигиенические* средства состоят из определенного режима питания, труда, отдыха, закаливания, чередования тренировок и др. *Физиотерапевтические* средства включают различные виды массажа; воздействие солнца, воздуха, воды; использование бани и др. *Фармакологические* средства представляют собой различные медицинские препараты, напитки, таблетки и продукты питания, рекомендованные врачом и предназначенные для восстановления сил. При планировании тренировочных нагрузок надо учитывать их характер: восстанавливающий, развивающий, поддерживающий, соревновательный. *Восстанавливающие нагрузки* характерны для активного отдыха, который рассматривается как один из режимов тренировки, где интенсивность нагрузки снижается до 50% от соревновательной.

Развивающие нагрузки характерны для подготовительного периода и тренировочных этапов основного периода. Интенсивность нагрузки в этом

случае изменяется от 80 до 105% в целях достижения высшей спортивной формы и преодоления соревновательной нагрузки.

Соревновательная нагрузка в горном туризме максимальна по интенсивности в период соревнований по технике горного туризма, где ЧСС туристов в среднем находится на уровне 170–180 уд/мин. Эту нагрузку рекомендуется принять за 100%. В горном походе интенсивность нагрузки переменная – от низкого до высокого уровня. При правильном построении маршрута нагрузка постепенно повышается в средней части пути и снижается к концу похода. Уровень интенсивности нагрузки в горном походе планируется из расчета готовности преодоления соревновательной нагрузки.

После периода первых стартов майских соревнований рекомендуется (до начала туристского похода) *поддерживающий характер* тренировочных нагрузок в пределах 80% от соревновательной.

Разрабатывая индивидуальные тренировочные нагрузки, следует учитывать: уровень тренированности туриста, его общефизическую подготовку и адаптацию организма к определенным видам нагрузок; количество тренировок, их содержание и продолжительность; общий объем нагрузок; интенсивность нагрузок; функциональное состояние организма во время тренировки; сложность упражнений и степень психологической напряженности при их выполнении.

Планируя общие объемы нагрузок, следует исходить из опыта подготовки спортсменов-туристов в современных условиях, ориентируясь на лучшие команды по видам туризма и нагрузки в смежных видах спорта. Для горного туризма такими видами спорта являются альпинизм и скалолазание.

Интегрированной оценкой уровня подготовленности туриста является его спортивная квалификация и его спортивные достижения, которые должны иметь определенную динамику в процессе подготовки.

Одной из особенностей туризма как вида спорта является достаточно жестко регламентированная последовательность в совершении спортивных походов определенной сложности и вида туризма. Эта последовательность «от простого к сложному» определяется правилами и связана с необходимостью обеспечить определенную безопасность спортивных туристских походов. Кроме того, регламентируется возраст участников и руководителей спортивных походов.

Например, руководство спортивными походами любой категории сложности ограничено возрастом не менее 18 лет. К участию в походах шестой категории сложности допускаются лица не моложе 18 лет, а к руководству такими походами – не моложе 20 лет. Ясно, что достижение высоких спортивных результатов в соревнованиях по спортивным походам до совершеннолетия практически невозможно. К особенностям спортивного туризма относятся также определенные ограничения на зачет походов для присвоения спортивных разрядов и званий. Например, в календарном году засчитывается не более четырех походов, в том числе не более трех

походов IV–V к. с, из которых не более двух походов VI к. с. Другое направление спортивного туризма – соревнования на «дистанциях» – не имеет подобных ограничений.

Эти особенности спортивного туризма необходимо учитывать в спортивно-туристской подготовке спортсменов, особенно молодых.

Теоретически, в соответствии с действующей нормативной документацией, для выполнения норматива мастера спорта по туризму в соревнованиях по спортивным походам необходимо минимум 3 года. Спортивное совершенствование в таком варианте должно иметь следующий вид по набору походов:

первый год – четыре спортивных похода I и II к.с. в качестве участника и руководителя, что составит минимум 28 походных дней;

второй год – четыре спортивных похода III и IV к.с. в качестве участника и руководителя, что составит минимум 46 походных дней;

третий год – три спортивных похода V к.с, в том числе один в качестве участника и два в качестве руководителя, что составит минимум 48 походных дней.

Такой вариант спортивного совершенствования в туризме практически маловероятен как по объему нагрузки, так и по организационным трудностям (подготовка к походу, комплектование группы, обеспечение безопасности).

Реальный вариант спортивного совершенствования в соревнованиях по спортивным походам можно рассчитывать для лиц совершеннолетнего возраста на 6 лет, хотя средний период занятий туризмом от новичка до мастера спорта значительно больше. В круглогодичном цикле в данном случае два подготовительных периода, каждый из которых имеет продолжительность четыре месяца. Эти периоды могут иметь примерно равные структуры по общему объему часов общетуристской, специальной и физической подготовки. Однако структура этих подготовок по содержанию отличается значительно за счет специфики подготовки к зимним и летним походам. Ясно, что действительная динамика спортивной формы имеет сглаженный волнообразный характер, зависящий от структуры микроциклов и мезоциклов в каждом периоде подготовки туристов.

Спортивная форма туриста – это состояние высокого уровня готовности к совершению спортивного похода. Уровни готовности могут быть оценены комплексными критериями результатов всех видов подготовки туристов. В практике тренерской работы можно использовать экспертный метод оценки уровня готовности туристов на контрольном тренировочном маршруте (не менее двух дней), включающем препятствия, моделирующие походные. Экспертная оценка 0 – неудовлетворительный уровень готовности, 1 – уровень ниже среднего, 2 – средний уровень, 3 – выше среднего, 4 – высокий уровень готовности.

Простейшая шкала экспертных оценок представляет собой оценку состояния туриста на маршруте и биваке:

0 – не справляется с заданной нагрузкой, физически, технически или психологически не подготовлен к преодолению препятствий в походе;

1 – справляется с заданной нагрузкой на пределе своих физических, технических или психических возможностей с помощью товарищей и руководителя, мотивация к участию в походе низкая;

2 – справляется с заданной нагрузкой удовлетворительно, усталости и ошибки в преодолении препятствий появляются в конце запланированных участков пути, активность на биваках пониженная, мотивация к участию в походе невысокая;

3 – справляется с заданной нагрузкой хорошо, средний темп передвижения и преодоления препятствий выдерживает легко, правильно решает задачи преодоления препятствий с помощью руководителя, высокий темп вызывает трудности, достаточная активность на биваках, достаточная мотивация к участию в походе с некоторым чувством тревоги;

4 – справляется с заданной нагрузкой отлично, имеет резерв физических сил для помощи товарищам, выдерживает высокий темп движения, при преодолении препятствий не нуждается в помощи руководителя - может взять инициативу на себя, мотивация участия в походе высокая со стремлением к лидерству.

Обычно экспертом является тренер команды, и он имеет свое представление о возможностях туриста, что учитывается в экспертной оценке. В некоторых случаях экспертом выступает один из членов маршрутно-квалификационной комиссии, выпускающей группу на маршрут.

В любом случае экспертная оценка является по определению субъективной. Объективные критерии комплексной оценки уровня готовности туристов к походам различной категории сложности и в разных видах туризма в настоящее время не разработаны.

Попытки использовать в этих целях тесты физической подготовленности представляются недостаточно корректными по причине их узкоспециализированной направленности, а в некоторых случаях в связи с противоречивостью показателей. По одним тестам подготовленность может быть определена как удовлетворительная, а по другим – неудовлетворительная. Поэтому экспертная оценка в спортивно-оздоровительном туризме применяется во многих случаях, включая оценки соревнований спортивных походов, оценки учебных планов, программ, тренировочного процесса в целом и отдельных его составляющих.

3.4. Содержание и объем подготовки в многолетнем и годичном циклах

Содержание и объемы спортивной подготовки в многолетнем цикле совершенствования туристов в соревнованиях по спортивным походам

представлены в таблице как вариант подготовки туристов-спортсменов, ориентированных на максимизацию тренировочных нагрузок и минимизацию сроков спортивного совершенствования. Реализация такого варианта спортивного совершенствования дает возможность на четвертом - пятом годах занятий спортивным туризмом участвовать в соревнованиях высшего уровня, республиканских и международных.

**Содержание и объемы спортивной подготовки
в многолетнем цикле совершенствования туристов**

Содержание спортивной подготовки туристов	Объем подготовки в часах				
	НП	БП	СП	СС	СМ
Общетуристская подготовка	40	60	60	60	80
Специальная туристская подготовка:	80	120	160	240	320
организационная подготовка	10 50	20 80	20	30	30 220
техническая подготовка	55	55	ПО	165	10 20
топографическая подготовка	55	55	5	10	20 20
тактическая подготовка			10 5	15	
психологическая подготовка			10	10	
подготовка по безопасности				10	
Физическая подготовка:	160	180	240	320	380
общефизическая подготовка (ОФП)	120 40	НО	120	130	120 260
специальная физическая подготовка (СФП)		70	120	190	
Интегральная подготовка:	120	210	210	260	320
поход I к.с. (участник)	48	48	80	104	128 160
поход I к.с. (руководитель)	64	64 80	104	128	32
поход II к.с. (участник)	8	18	26	28	
поход II к.с. (руководитель)					
поход III к.с. (участник)					
поход III к.с. (руководитель)					
поход IV к.с. (участник)					
поход IV к.с.					
Итого	400	610	670	880	1100

Содержание и объемы спортивно-туристской подготовки в многолетнем цикле совершенствования туристов в соревнованиях по спортивным походам даны в учебных целях.

Общетуристская подготовка составляет в НП 10% общего объема подготовки на этом этапе, в БП – 10%, в СП – 9%, в СС – 9%, в СМ – 7%. Такое распределение в основном отражает существующую практику снижения удельного веса общетуристской подготовки с ростом спортивной квалификации! Отметим при этом, что снижается только удельный вес этой подготовки, а не абсолютные значения в объемах, так как на этапах СС и СМ необходимо более углубленное изучение теории и практики спортивно туризма, повышение инструкторской и судейской квалификации, что невозможно без достаточного объема общетуристской подготовки.

Специальная подготовка в общем объеме распределяется следующим образом (в % от общей): в НП – 20%, в БП – 20%, в СП – 24%, в СС – 27%, в СМ – 29%, что отражает существующую практику возрастания удельного веса специальной подготовки и абсолютных величин этой подготовки практически во всех видах спорта.

Физическая подготовка распределяется в общем объеме следующим образом (в % от общей): в НП – 40%, в БП – 30%, в СП – 36%, в СС – 36%, в СМ – 35%. Соотношение физической подготовки по удельному весу к общей подготовке туристов в пределах 30-40% отражает представления большинства тренеров туризма о том, что физическая подготовка в туризме существенно дополняется как специальной так и, в основном, интегральной подготовкой. Поэтому по сравнению с другими «родственными» видами спорта физическая подготовка значительно меньше по объему. Например, в спортивном ориентировании на этапе спортивного совершенствования объем физической подготовки достигает 1000 часов (ОФП – 250, СФП – 754), что составляет 69% от общего объема подготовки высококвалифицированных ориентировщиков.

Соотношение ОФП и СФП в спортивном туризме не противоречит общим закономерностям многих видов спорта. В частности, в рассматриваемом плане удельный вес ОФП снижается по мере роста спортивной квалификации с 75% до 30% (НП – 75%, БП – 60%, СП – 50%, СС – 40%, СМ – 30%), а удельный вес СФП, соответственно, повышается с 25% до 70%.

Интегральная подготовка в отличие от многих видов спорта в туризме играет решающую роль и значительна по объемам, возрастая с 120 часов на начальном этапе подготовки до 320 часов на этапе спортивного мастерства. По удельному весу распределение интегральной подготовки (в % от общей) в диапазоне от 30% до 35%.

В спортивном туризме реализуются различные варианты периодизации годичного цикла подготовки туристов. Эти варианты связаны, во-первых, с видами туризма, во-вторых, с календарными сроками спортивных походов и их количеством в годичном цикле.

Наиболее высокую спортивную форму туристу необходимо иметь в период соревнований на «маршрутах» и «дистанциях». Основные периоды включают в себя интегральную подготовку, а следующие за ними переходные периоды неизбежно связаны с утратой спортивной формы. В эти периоды входит активный восстановительный отдых после тяжелых нагрузок основных периодов.

Контрольные вопросы

1. Какой вид имеет учебный план многолетней подготовки туристов?
2. Какой вид имеет календарный план тренировок?
3. Какие особенности имеет основной период годового тренировочного цикла в спортивном туризме?

4. Какое содержание имеет подготовительный период годового тренировочного цикла в спортивном туризме?
5. Какое содержание имеет переходный период годового тренировочного цикла в спортивном туризме?
6. Какие нагрузки и средства восстановления используются в спортивном туризме?
7. Какие этапы многолетней спортивной подготовки туристов можно выделить по содержанию?

Список использованных источников

1. Основы тренировки в спортивно-оздоровительном туризме: курс лекций по дисциплине: учеб. пособие / Сиб. федер. ун-т; [сост. С.В. Соболев]. – Красноярск: ИПК СФУ, 2008. – 106 с.
2. Константинов, Ю.С. Теория и практика спортивно-оздоровительного туризма [Текст]: учеб. пособие / Ю.С. Константинов; Российская международная академия туризма; Федеральный центр детско-юношеского туризма и краеведения. – М.: Советский спорт, 2009. – 392 с.
3. Штучная, Е.Б. Теория и методика спортивно-оздоровительного туризма: учеб. пособие / Е.Б. Штучная. – Омск: 2005. – 270 с.

Лекция 4

ОСОБЕННОСТИ ПЕШЕХОДНОГО ТУРИЗМА

4.1. Организация пеших походов

Выбирая маршрут необходимо опираться на конкретный опыт и силы каждого участника группы, наличие соответствующего снаряжения и возможности тех или иных тренировок перед походом. При этом нельзя рассчитывать на предельное расходование сил. Особенно трудные и сложные участки маршрута (перевалы, переправы через реки, с затруднённой ориентировкой и т.д.) надо выделять и составлять подробный план (тактический и технический) их преодоления.

Необходимо заранее рассчитывать все азимуты с учётом магнитного склонения. Азимуты должны начинаться из мест, точно обозначенных на карте и легко обнаруживаемых на местности, и упираться в линейные объекты местности (русло реки, дорогу...). Движение по азимуту по резко пересечённой местности и тем более по горной не допускается.

Необходимо разработать специальные меры безопасности: способы связи и сигнализации, составить план действий в случае возникновения аварийной ситуации.

Расчетная нагрузка должна соответствовать правильной деятельности организма туриста, преодолевающие значительные расстояния в течение продолжительного времени, необходима посильная равномерная работа, чередующаяся с отдыхом. Рациональное чередование нагрузки и отдыха, создающее определённый ритм работы организма, должен быть в течение всего похода, и в течение дня, и даже в самом процессе передвижения. Только при этих условиях туризм становится важным оздоровительным средством. В связи с этим большое значение имеют следующие три момента: строгое соблюдение днёвок (через 2–3 дня движения и в середине маршрута); акклиматизация, особенно для горных походов. Вес рюкзака должен соответствовать уровню физической подготовленности туриста. Через каждые 2–3 дня, а иногда и ежедневно, по мере расходования продуктов, следует перераспределять груз между участниками по их силам. При прочих равных условиях величина нагрузки на организм зависит от скорости передвижения, время между привалами. На уровень нагрузки сильно влияет рельеф местности.

Величина и распределение ходового времени в течение дня имеют большое значение для создания ритмичности в чередовании нагрузок и отдыха. Передвижение совершается в наименее жаркое время, в начале и конце дня, причём большая ходовая нагрузка должна попадать на первую его половину. В середине дня организуется достаточный отдых.

Разбивать вечерний бивуак летом надо засветло. Лучше раньше встать утром, чем позднее лечь, так как света и прохлады в утренние часы больше. Через каждые 40–50 минут движения следует 10-минутный отдых. После третьего перехода следует 20 минутный отдых. В начале движения темп несколько замедленный. Через 15–20 минут после начала движения полезна остановка на 5 минут для приведения в порядок снаряжения.

Чтобы восполнить возможную нехватку в отдыхе, при составлении маршрута обычно планируют днёвки: первую через 2 или 3 дня после начала похода, вторую во второй половине похода. Если в группе есть менее тренированные туристы, днёвки назначаются через каждые 2–3 дня.

Важное значение имеет организация порядка движения группы. Обычно из опытных туристов выделяются ведущий и обязательно замыкающий. Задача первого выбирать путь и задавать наиболее выгодный темп движения (но не выше темпа наиболее слабого). Задача замыкающего не допускать отставания, помогать уставшим, своевременно подавать ведущему сигнал остановится, если в этом будет необходимость. По ровной дороге, не растягиваясь, не отставая от замыкающего, туристы идут каждый в своём ритме. При этом вовсе не обязательно идти в строю, цепочкой. По узкой горной тропе, по склонам. Чтобы идти было легче и безопаснее. Двигаются колонной по одному, не отрываясь друг от друга.

Во время движения руководитель постоянно следит за группой и при необходимости уменьшает весовую нагрузку уставших. Повышение темпа движения достигают разумным распределением весовой нагрузки с учётом сил каждого, обеспечивая товарищескую взаимопомощь.

4.2. Техника и тактика передвижений в пешем походе

К технике движения относятся движение по тропам, по болотам и чащам (зарослям), по травянистым склонам, осыпям и моренам, передвижение по снежному рельефу, по скальному рельефу, по скалам, по ледовому рельефу, преодоление водных преград.

Техника движения по тропам. Чтобы экономно расходовать силы, турист должен приучить себя к ровному, свободному шагу. По пересеченной местности следует идти со слегка согнутыми коленями, стараясь не до конца выпрямлять их в момент толчка. При этом нога в тяжелой обуви невольно «косолапит», что облегчает ходьбу. В момент, когда ступня отрывается от земли и нога делает шаг вперед, ее мышцы надо максимально расслабить. Движение ноги в воздухе после толчка о землю совершается главным образом за счет инерции. Когда нога опускается на землю, мышцы вновь напрягаются, причем ступню надо ставить, избегая неровностей почвы и точно на подошву, а не на ранты, чтобы не потянуть связок голеностопного сустава.

У каждого человека в зависимости от его роста, веса, силы, от веса обуви и рюкзака, а также рельефа местности длина и частота шага будут свои, особые; следовательно, строго индивидуален и ритм движения. Выработать свой рациональный ритм движения, сделать его привычным – такова цель тренировок во время прогулок и походов. Как правило, при движении по ровному месту с рюкзаком скорость достигает 3,5–4 км/час, а при движении по лесу, болоту, кустарнику, песку темп снижается примерно на одну треть, а иногда и больше. На крутых участках при большом весе рюкзака длина шага сокращается более чем наполовину и может быть равной размеру ступни и даже половине ее длины. Движение совершается медленно, плавно, тяжесть тела постепенно переносится с одной ноги на другую. Если группа вдруг приостановилась, лучше переступить на месте или чуть в сторону, чтобы сохранить постоянство ритма и уменьшить нагрузку.

Техника движения на подъемах и спусках. Преодолевая подъем, сгибают в колене ногу, на землю ставят сразу всю ступню. Для лучшего сцепления подошвы ботинка с грунтом носки несколько разворачивают в стороны. Небольшие камни, лежащие на пути, если возможно, лучше обойти или перешагнуть через них. На некрутых спусках ногу ставят почти, не сгибая, сначала слегка на каблук. Шаг стремятся делать шире. Корпус несколько откидывают назад. На очень крутых каменистых тропах ногу ставят как на упор, на прочно лежащий камень, шаг делают короче, идут на полусогнутых ногах. Спускаться налегке или с очень легким рюкзаком приятно в быстром темпе, небольшими прыжками, приземляясь одновременно на обе пружинящие ноги. Прыжки совершают несколько боком к склону, лицо поворачивают чуть в сторону прыжка.

Движение по болотам и чашам. Болота, образовавшиеся в результате затопления или увлажнения низины, преодолеваются перешагивая или перепрыгивая с кочки на кочку или пользуясь для опоры ног грунтом около комлей деревьев (кустов). Для опоры применяются и альпенштоки. Болота, возникшие в результате зарастания старых водоемов, представляют собою серьезную опасность. Под слоем зыбкой поверхности – сплавины – находится вода и ил. Подобные болота, как правило, надо обходить. Опознать их можно потому, что сплавина под ногами слегка колеблется. Двигаются по такому болоту только в самых крайних случаях, но перед этим необходимо с помощью заостренной палки установить толщину сплавины. По толстой сплавине идти безопасно, однако надо учитывать, что ее прочность может быть неодинаковой в разных местах болота. Идти нужно мягко, плавно, с интервалом 5 м друг от друга, в руках держать длинный шест. Провалившись, турист кладет шест на сплавину и, опираясь на него, выбирается на прочное место. При дальнейшем погружении всякие движения следует прекратить и ожидать помощи товарищей. Приближаться к провалившемуся туристу надо ползком. Около него из ветвей, жердей, стволов деревьев мостят гать и вытаскивают на нее провалившегося.

При движении по лесным зарослям, среди завалов нужно защищать тело штормовкой или лыжным костюмом, идти внимательно, чтобы не упасть в яму, не повредить лица и глаз о сучья и ветви, следить за идущим впереди, уклоняясь от ветвей, приведенных им в движение, стараясь, чтобы ветка, отклоненная собственным движением, не ударила идущего сзади. Продвигаясь среди завалов, надо все время намечать путь движения как можно дальше вперед, чтобы не оказаться в труднопроходимом месте. Можно продвигаться по толстым и, особенно, слегка подгнившим стволам деревьев, лежащим на земле.

Движение по травянистым склонам. На травянистых склонах часто встречаются серьезные трудности: на крутых склонах могут возникнуть камнепады, с расположенных над ними скал: мокрые склоны так же опасны, как и заснеженные: по ним можно скользить вниз с большой скоростью; если при этом травянистый склон переходит в крутые скалы, отвесно обрывающиеся вниз. Поднимаясь по травянистому склону, ногу ставят на всю ступню, чтобы увеличить сцепление подошвы ботинка с травой. С возрастанием крутизны свыше 10° носки ног при подъеме разворачивают (подъем «елочкой»). Чем круче склон, тем на больший угол надо разворачивать ноги. При спуске ступня ставится прямо всей подошвой, слегка согнутые ноги пружинят. При подъемах и спусках каждый прочно лежащий камень, выбоину, кочку используют как ступеньку, ставя на них подошву горизонтально. Двигаясь поперек склона (траверсируя его), ноги ставят всей подошвой поперек склона так, чтобы ступня «внутренней» по отношению к склону ноги была развернута слегка вверх, а ступня «внешней» – слегка вниз. Чем круче склон, тем на больший угол надо разворачи-

вать ступню. Поднимаются по склону группой, след в след, с интервалом 0,5 м, прямо вверх; спускаются прямо вниз. На склонах крутизной 25–30° поднимаются и спускаются короткими зигзагами, как можно ближе друг к другу. Лучше идти по маловыраженным ребрам склонов, обходя вогнутые места рельефа. Если турист поскользнулся или споткнулся, он должен быстро, слегка пригнувшись, упереться штыком альпенштока в склон. Рука, держащая древко около штыка, всей тяжестью опирается о древко, нажимая на него сверху (поэтому древко здесь берется сверху), а рука, держащая другой конец альпенштока, как бы поддерживает его (поэтому древко обхватывается снизу). При подъемах и спусках по крутым склонам, а также при траверсе упираются «штычком» в склон. При перемене направления подъема, спуска или траверса поворачиваются другим боком к склону, одновременно перехватывая альпеншток. Для этого правая рука, держащая верхний конец палки, скользит вниз по древку, не отрываясь от него, к «штычку», а левая переносится на верхний конец палки. При последующем перехвате палки правая рука, опять-таки не отрываясь от древка, скользит вверх, а левая возвращается вниз. Такая последовательность приучает не отнимать правую руку от древка. Это необходимо, чтобы альпеншток случайно не выскользнул из рук.

Движение по осыпям. При движении по осыпи тело во избежание порезов и ранений об острые грани камней должно быть закрыто штормовой курткой и брюками. Движение по осыпям сопряжено с опасностью камнепадов. Легче и безопаснее двигаться по осыпи из слежавшихся мелких или, лучше, крупных камней. Последние, как правило, лежат прочно, и по ним можно подниматься или спускаться, как по ступенькам. Но даже и на старой осыпи крупные камни могут съехать. Ногу надо ставить на камень ближе к склону, чтобы не нарушать устойчивости опоры. Признаки слежавшейся осыпи – более темная поверхность камней, приближающаяся по тону к окружающим скалам, и лишайники на камнях. Движение по прочной осыпи совершается прямо вверх или, с возрастанием крутизны, небольшими зигзагами по наиболее безопасным и удобным местам. Спускаются наискось или прямо вниз. Интервалы между всеми туристами регулируются ведущим колонну. Если в колонне возникают разрывы, ведущему необходимо остановиться. Осыпи, расположенные на скальных основаниях или образованные движущимися ледниками, особенно опасны. В туман и дождь опасность камнепадов резко увеличивается. В таких условиях идти на осыпь нельзя, а оказавшись на ней во время дождя, непрочно лежащие камни надо укреплять, откидывать в сторону или предупреждать, чтобы идущие сзади на них не наступали и за них не держались. Четко действующая, дисциплинированная группа может подняться даже по очень большой и опасной осыпи. По осыпи, состоящей сплошь из мелких камней, спускаться можно довольно быстро, сползая вместе с ними. Если вниз начинает двигаться большая масса камней, следует быстро переместиться на соседний участок осыпи. Большие камни,

которые прочно лежат среди потока движущихся мелких, могут служить местом для отдыха. Непрочно лежащие большие камни опасны, так как их движение может вызвать камнепад.

Техника переправы через реки. Реки – это сильное течение, низкая температура воды, катящиеся по дну камни. Поэтому переправа через горные реки опасное мероприятие. Основным способом – по камням, по кладкам, по навесной переправе. Для переправы через горные реки выбирают места из разливов или разделения на несколько рукавов, а также места, где скорость течения заметно снижается. Следует учитывать, что уровень воды зависит от погодных условий.

Любая *переправа вброд* должна начинаться с разведки (осмотр местности с целью определения типа возможной переправы, определения участка реки и берега, удовлетворяющих требованиям организации выбранного типа переправы, определения конкретного способа движения первых участников переправы или характера подготовительных работ, выбор типа страховки). После подготовительных работ (заброс верёвки, укладка промежуточных камней, укладка и укрепление бревна, подготовка опоры для натяжения перил при переправе над водой) начинается переправа. В простых случаях, когда переправляющегося грозит только купание, переправу можно производить вброд без страховки. Наиболее удобными способами в этом случае будут: одиночный переход реки с опорой на шест, которым упираются в дно против течения; шеренгой – лицом к течению, обнявшись за плечи или талию, при этом сверху по течению становится наиболее физически развитый турист; по двое – лицом друг к другу, положив руки на плечи соседа и перемещаясь приставным шагом боком к течению; кругом – взявшись за плечи.

Когда брод представляет опасность, переправляются с помощью двух верёвок, соблюдая меры предосторожности. Первым реку переходит наиболее опытный участник на страховке основной верёвкой, прикреплённой карабином у грудной обвязке на спине. Под углом около 90° к основной верёвке ниже по течению идёт к берегу вспомогательная верёвка, которой можно при необходимости быстрее подтянуть страхуемого к берегу. Страховку лучше организовывать через выступ, дерево или держать верёвку руками (2–3 человека).

Основная страхующая верёвка на момент когда вода собьёт переправляющегося с ног должна быть свободна. Иначе она не даст упавшему встать или плыть. Страховать следует так, чтобы основную верёвку можно было ослабить в любой момент, одновременно подтягивая его к берегу или выдавая верёвку, если течение несёт к противоположному берегу.

При переправе вброд с шестом необходима прочная палка длиной не ниже человеческого роста, прикреплённая коротким концом верёвки к страховочным верёвкам или к грудной обвязке. Двигаться нужно несколько против течения, сильно упираясь шестом в дно выше по течению. Палку при этом следует держать широко расставленными руками. При передви-

жении всё время соблюдать две точки опоры. Ноги и шест нельзя в воде поднимать высоко. Необходимо предварительно ощупывать дно, ища прочную опору.

Переправившись на другой берег, турист закрепляет там основную верёвку за дерево или выступ. Организуются перила для переправы остальных участников. Высота перил должна быть не ниже уровня груди человека, стоявшего в реке. Двигаться по перилам желательно против течения. При переправе вброд по перилам участник пристёгивается карабином к страховочной верёвке спереди. Размер петли с карабином для самостраховки должен быть таким, чтобы во время движения можно было идти откинувшись на прямых руках. При этом следует держаться двумя руками за натянутые перила, идти приставным шагом. Переправляться необходимо ниже по течению относительно перил. Последний отвязывает перильную верёвку и переправляется сам как первый участник. По перилам переправляются только по одному участнику.

По кладу (уложенное дерево, бревно) переправляются через узкие реки и ручьи и заболоченные овраги. На бревне обрубает лишние ветви, гнилую кору, мешающие движению. Скользкую часть ствола посыпают песком. Перед укладкой бревна к дальнему концу прикрепляют сдвоенную верёвку, которая используется ведущим как временные перила. На другом берегу он натягивает верёвку на уровне груди несколько сбоку от бревна выше по течению реки для прохода участников. Страховка обеспечивается репшнуром с карабином, скользящим по перилам, и вспомогательной верёвкой, с помощью которой при срыве с бревна упавшего туриста подтягивают к берегу. При длинной и «зыбкой» кладу рюкзаки транспортируются отдельно. После прохода участников, кроме последнего, перила переустраивают (сдвоенную верёвку обводят вокруг дерева или камня, а одинарную закрепляют «удавкой» с выдёргивающимся концом), чтобы вытянуть их на берег после перехода замыкающего

Навесные переправы наводят через реки, овраги, каньоны, трещины. Переправляются по туго натянутой одинарной или сдвоенной верёвке на скользящих по не карабинах или по мосту из жердей, подвешенных на репшнурах к двум параллельно натянутым верёвкам. При больших пролётах натягивают две верёвки, каждая из которых крепится отдельно с дополнительными опорами на берегах из шестов, камней и т.п. Верёвку на противоположный берег забрасывают так, чтобы она зацепилась за камень (пень, ствол), либо переносят, переправляясь вброд, вплавь, с начало только вспомогательную верёвку, а затем с её помощью вытягивают основную. Переправу натягивают с помощью карабинов, схватывающих узлов или жумаров. Переправляющиеся пристёгиваются к натянутой верёвке двумя карабинами: от переднего скрещения грудной обвязки и от «беседки». К переднему карабину привязывают середину вспомогательной верёвки, с помощью которой участников переправы и их рюкзаки перетягивают на

другой берег. Все рюкзаки транспортируют отдельно от участников. После переправы большинства участников и грузов верёвки переналаживают, чтобы снять их после перехода последнего участника.

К тактике в пешеходном туризме относятся: цели и задачи, характер маршрута; план подходов, организация базовых и промежуточных лагерей; календарные и суточные графики движения; предпочтительные места ночёвок; наличие ключевых мест, способы их преодоления с указанием необходимого снаряжения; обеспечение средствами связи и медикаментами; план акклиматизации для высокогорных маршрутов; запасной вариант маршрута в случае непредвиденных ситуаций.

4.3. Опасности и страховка в условиях похода

Даже самые простые маршруты не лишены некоторых опасностей. Надо заранее предвидеть всякую опасность, если она вовремя замечена и оценена, то её можно избежать. Аварии случаются тогда. Когда находящиеся в аварийной обстановке туристы ведут себя неправильно. Дисциплина в походе не только категория порядка, но и самая главная мера безопасности. Факторами, исключающими или ослабляющими тяжёлые последствия столкновения с опасностью, являются опыт, неослабная бдительность, хорошее знание техники пешеходного туризма. Водоёмы представляют серьёзную опасность, так как они, как правило, незнакомы туристам. Остро отточенный топор при неумелом обращении может привести к тяжёлым ранениям. Не класть топор без чехла под клапан рюкзака. Пламя костра, кипятки в ведрах могут причинить сильные ожоги. Нельзя готовить у костра без одежды защищающей тело. Посуду с горячей пищей никогда не ставят среди людей (особенно в темноте). Котлы должны висеть над огнём или стоять у самого костра, или размещаться на специально установленной для этого перекладине в стороне. При рубке сухостойных деревьев и переноске брёвен можно попасть под бревно и получить тяжёлые травмы. Когда валят дерево надо удалять людей на радиус более высоты дерева. Переносить брёвна на верёвках.

Причиной травм могут стать камнепады, обвалы льда, горные реки и селевые потоки, лавины, туман, гроза, сильный ветер, темнота. Необходимо ещё раз напомнить, что недостаточная физическая подготовленность, отсутствие опыта в использовании технических средств, незнание техники и тактики во много раз осложняют опасную ситуацию и часто приводят к авариям.

Техника страховки. Страховка на маршруте осуществляется с помощью альпенштока ледоруба и верёвок (основной и вспомогательной). Применяемые для выполнения технических приемов узлы должны быть выбраны из перечня узлов: а) узлы для связывания концов веревки: прямой; брам-шкотовый; грейпвайн; б) узлы для присоединения веревки к субъекту и объекту (опоре): проводник-восьмерка; стремя; булинь; в) узлы

схватывающие: узел Пруссика; г) контрольные узлы: простой; д) узлы вспомогательные: двойной булинь.

Узлы не должны иметь перекрученных прядей, рисунки должны соответствовать изображениям в методической литературе. Контрольные узлы обязательны в случае вязки узлов: прямого; брам-шкотового, булинь; Все завязанные узлы, в т.ч. и контрольные, должны иметь выход свободного конца. Страховка на маршруте осуществляется с помощью альпенштока, ледоруба и веревок (основной и вспомогательной). Для обвязки туриста и привязывания его к веревке используются: узел проводника - на концах и середине веревки, булинь – на концах веревки, грудная обвязка двойным репшнуром. Обвязки этими тремя узлами делаются по ширине груди на вдох и поддерживаются от сползания подтяжками: узел проводника – из репшура, булинь - из конца основной веревки; грудная обвязка репшнуром – из конца того же репшура. Узел проводника иногда служит вспомогательным для того, чтобы с помощью карабина пристегнуть грудную обвязку к основной веревке. Чтобы обвязаться грудной обвязкой из репшура, нужен репшнур длиной 4 м. Грудная обвязка и страховочный пояс из хлопчатобумажной или капроновой ленты служат для быстрого присоединения с помощью карабина к основной веревке, к перилам. К вспомогательным относятся узлы: схватывающий – самозатягивающийся в момент рывка, стремя, удавка – для закрепления конца веревки за дерево, выступ скалы, седло. Чтобы связать «седло», нужно кольцо из репшура, растянутое на больших пальцах разведенных в сторону рук. «Седло» употребляется при спусках через два карабина, при навесных переправах.

Страховка делится на массовую, одновременную и попеременную. Для обеспечения массовой страховки служат перила, натягиваемые в опасных местах склонов. Перила закрепляются в двух или нескольких точках на древках ледорубов, забитых в снег, на выступах скал, на скальных или ледовых крючьях. В последнем случае необходимо следить за надежностью закрепления крючьев во льду; они плохо выдерживают статическую нагрузку. Перила для подъемов и спусков натягиваются с небольшой слабину, при траверсах туго. Наведение перил при переправах через реки имеет свои особенности. При подъемах и спусках с помощью перил к ним пристегиваются схватывающим узлом, при траверсе – карабином. Прежде чем двигаться по перилам, необходимо надеть рукавицы. Отстегиваться от одной веревки перил надо лишь предварительно пристегнувшись за следующую или страхующую веревку. Поднимаясь по склону, следует откидываться назад, натягивая перила на себя. Страховка на опасных местах допустима лишь для людей, обученных соответствующей технике и прошедших тренировки перед походом. Туристы, недостаточно опытные в практике страховки, не должны выходить на подобные места. Страхующий должен постоянно следить за страхуемым, не выпускать веревки из рук, быть готовым к рывку, выдавать веревку лишь настолько, чтобы не за-

труднять движение страхуемого туриста. По натяжению или слабине веревки надо «чувствовать» положение страхуемого. При организации страховки необходимо опробовать выступы, через которые она будет осуществляться, обработать острые грани скалы молотком, чтобы веревка не перетиралась. Страхующий должен выбрать удобное место для страховки, заранее найти выступы для упора ног (при страховке через плечо) или двумя ногами (при страховке через поясницу). Надо застраховать себя репшнуром или концом основной веревки с помощью скального или ледового крюка и карабина или выступа скалы. Репшнур самостраховки крепится к грудной обвязке страхующего через карабин или схватывающим узлом к основной веревке и не должен при рывке позволить страхующему сорваться с площадки, на которой он расположился. При страховке следует пользоваться сигналами: «выдать веревку» (один рывок страхуемого), «выбрать веревку» (два рывка). Страхуемый не должен начинать движение, пока не выяснит, готова ли страховка. Громко произнося: «Страховка готова» – надо дождаться ответа: «Готова!» или «Пошел!» – и лишь после этого начать лазание. Команды произносятся в полный голос.

При срыве товарища страхующий должен протравить некоторое количество веревки, чтобы амортизировать рывок. Только тренировка с обрубом бревна даст возможность понять, при каких рывках сколько веревки следует протравливать. Страховать надо в брезентовых рукавицах, в штормовке (веревка не должна касаться открытого тела), лишнюю веревку около страхующего нужно аккуратно собрать в кольца, чтобы она не путалась под ногами. Страховка через плечо допустима лишь в комбинации со страховкой через выступ (в случаях, когда трения о выступ недостаточно для страховки только через выступ). При страховке через плечо страхующий стоит боком к страхуемому, ближайшая к страхуемому нога уперта в выступ, нога и бок составляют по возможности прямую линию и находятся в одной плоскости, для чего надо «завалиться» в сторону, противоположную рывку, и слегка прогнуться в спине и согнуть в колене вторую ногу, как бы присесть на нее. Веревка, удерживаемая рукой на уровне поясницы (большой палец вверх), проходит через плечо за спину под мышку ближайшей к страхуемому руки и обернута вокруг нее. Рука эта вытянута по направлению выступа, ожидаемого рывка. Еще более надежна, хотя и не всегда удобна и менее мобильна, страховка через поясницу. Турист сидит, оперев слегка согнутые ноги в выступ. Веревка огибает поясницу, но не слишком высоко, иначе страхующего туриста может согнуть при рывке. На пояснице под веревку лучше подложить дополнительно куртку или штормовку, чтобы тело не резало веревкой.

Контрольные вопросы

1. Что необходимо выполнить при организации пешего похода?
2. Техника преодоления спусков и подъемов?

3. Техника преодоления болот?
4. Техника преодоления осыпей?
5. Техника преодоления травянистых склонов?
6. Техника страховки?
7. Техника преодоления водных преград?

Список использованных источников

1. Константинов, Ю.С. Теория и практика спортивно-оздоровительного туризма [Текст]: учеб. пособие / Ю.С. Константинов; Российская международная академия туризма; Федеральный центр детско-юношеского туризма и краеведения. – М.: Советский спорт, 2009. – 392 с.
2. Штучная, Е.Б. Теория и методика спортивно-оздоровительного туризма: учеб. пособие / Е.Б. Штучная. – Омск: 2005. – 270 с.
3. Вяткин, Л.А. Туризм и спортивное ориентирование: учеб. пособие для студентов высш. пед. учеб. заведений / Л.А. Вяткин, Е.В. Сидорчук, Д.Н. Немытов. – М.: Издательский центр «Академия», 2001. – 208 с.
4. Федотов, Ю.Н. Спортивно-оздоровительный туризм: учебник / под общ. ред. Ю.Н. Федотова. – М.: Советский спорт, 2002. – 364 с.
5. Ганопольский, В.И. Уроки туризма: пособие для учителей / В.И. Ганопольский. – Минск: НМЦентр, 1998. – 216 с.
6. Курилова, В.И. Туризм: учеб. пособие для студентов пед. ин-тов по спец. № 2114 «Физ. Воспитание» и № 2115 «Нач. воен. Обучение и физ. Воспитание». – М.: Просвещение, 1988. – 224 с.
7. Моргунов, Б.П. Туризм: учеб. пособие для студентов пед. ин-тов по специальности № 2114 «Физ. Воспитание». – М.: «Просвещение», 1978.
8. Туризм и спортивное ориентирование: учебник для ин-тов и техмов физ. культ. / сост. В.И. Ганопольский. – М.: Физкультура и спорт, 1987. – 240 с.

Лекция 5

ОСОБЕННОСТИ ВОДНОГО ТУРИЗМА

5.1. Характеристика водного туризма

Водный туризм – это походы по рекам, озёрам, водохранилищам на туристических судах. В отличие от пешеходного или лыжного водный технически более сложен. Даже в самом простом походе турист должен уметь собрать (или построить), а в случае необходимости и отремонтировать судно, правильно упаковать, разместить и защитить от воды продовольствие и снаряжение. Он должен уметь садиться и сходить с судна, правильно грести и управлять им, подходить к берегу и отчаливать от него.

Турист-водник должен хорошо знать препятствия, встречающиеся на реке и уметь легко их различать, знать способы преодоления этих препятствий и уметь ими пользоваться.

Водный туризм потенциально опасен, так как аренной деятельностью является водоём. Даже в самых простых походах возможны аварии судов, приводящих к попаданию туристов в воду с воздействием на них опасных факторов – переохлаждения, ударов о различные предметы в воде, сбоя дыхания. При этом могут быть повреждены или утрачены суда, продовольствие и снаряжение. Поэтому турист-водник должен хорошо знать и уметь применять способы страховки и самостраховки и оказывать первую помощь. Спортивный водный туризм, как и всякий вид спорта, требует постоянных тренировок для поддержания высокого уровня как общей и специальной физической подготовки. Специальная физическая подготовка предусматривает упражнения по отработке технических приёмов гребли.

Численность водной туристической группы должна быть такой, чтобы её мог без затруднений руководить один человек, выполнение хозяйственных обязанностей не составляло ежедневной нагрузки для всех членов, а количество судов обеспечивало взаимопомощь в случае аварии. Практика показывает, что при количестве участников больше восьми в группу входят случайные люди, что затруднит управление её на воде и на берегу. Распределение обязанностей в группе несколько отличается – добавляются командиры судов, желательно штурман. Командиры командуют судами в движении и на стоянках, следят за их исправностью и сохранностью группового имущества. На байдарке командир занимает заднее место. Штурман ведёт счисление пути, дневник похода, хранит карты. При выборе маршрута необходимо учитывать некоторые особенности, свойственные только водному туризму. С воды турист видит лишь реку и берега долины. Поэтому для путешествия предпочтительнее берега с живописным и разнообразным ландшафтом берегов. Начинать поход лучше в верховье, где река интереснее. По построению маршруты водных путешествий могут представлять собой:

- плавание вниз по течению одной или нескольких рек;
- плавание вниз по течению по рекам, перемежающимся с озёрами или водохранилищами;
- полукольцевой маршрут, в котором начальную или конечную часть преодолевают против течения. Если начало и конец полукольца соединены сухопутной дорогой, такой маршрут называют кругосветкой;
- маршрут с волоком, когда группа «переволакивается» с судами и имуществом с одной реки на другую, чаще всего волок соединяет верховья двух рек, и, таким образом, на маршруте этого вида одна из них проходит против течения;
- маршрут смешанного типа, наиболее популярны пешеходные путешествия со сплавом, начинающим или заканчивающим маршрут;

– цепной маршрут – проходит по какому-либо водному пути, разделённому на несколько этапов, группа закончив этап оставляет суда на хранение и продолжает путешествие в следующий каникулярный период;

– поделив пользование судами на цепном маршруте между несколькими группами и установив очерёдность прохождения этапов, можно превратить его в эстафетный.

При подготовке к походу нужно собирать исчерпывающие сведения о длине, ширине, уклонах, полноводности, скорости течения и режимных состояниях, которые можно получить от работников гидрометеостанций. К досадным ошибкам может привести выбор реки только по карте, если он не будет подкреплён сведениями из других источников.

Для маршрутов первых трёх категорий сложности приемлем любой вид плавучих средств, если он в должной мере обладает так называемыми мореходными качествами, общими для всех судов: плавучестью, ходкостью, остойчивостью, устойчивостью на курсе, маневренностью, прочностью и достаточной грузоподъемностью.

Суда для водного туризма. Самые распространённые из них байдарки и катамараны. Эти суда наиболее пригодны для освоения начальных навыков плавания и общения с судном. Для судна имеются определённые значения и такие качества, как обитаемость и масса элементов конструкции судна, переносимых в рюкзаке, в расчёте на одного гребца. Обитаемость – возможность удобных для работы посадки на судне необходимого количества гребцов и груза. Плоты имеют наилучшую обитаемость, катамараны – хорошую, байдарки – низкую и поэтому в дальних походах используются вместе с катамаранами. Масса элементов конструкции судна, переносимых в рюкзаке, в расчёте на одного гребца – с волоком, когда группа «перевозится» с судами и имуществом с одной реки на другую и переносит суда в разборном виде. Наибольшая масса на одного гребца в походах на байдарках от 16 до 25 кг., при походе на катамаранах до 12 кг. Байдарка достаточно строгое судно немедленно реагирующее на ошибки экипажа даже на не очень сложной воде одна – двух- или трёхместное судно. Они могут быть выполнены как разборные, так и неразборные. Состоит из каркаса: 3–4 отсеков соединяемых винтами, и мягкой водонепроницаемой обложки. Катамараны – двухкорпусное гребное судно. Состоящее из двух продольно расположенных надувных поплавков (гандол) и соединяющего их каркаса (рамы). Катамараны могут быть одно, двух и четырёх местными. В большинстве катамараны используются с канойными вёслами. Катамаран имеет хорошую ходкость, поперечную устойчивость, маневренность, прочность и достаточную грузоподъемностью, хорошую обитаемость. Катамаран не потопляем.

Элементы речной лоции. В странах СНГ большое количество рек, по которым можно плавать на туристических судах. Все они не похожи друг на друга и в тоже время имеют общие признаки, позволяющие объединять

их в типы. Эта классификация отражает, прежде всего, характер реки в зависимости от рельефа географического района, где она протекает. По этой классификации реки делятся на: равнинные, горно-таёжные (предгорные) и горные.

Равнинные реки – на территории СНГ очень много. Они имеют широкие долины с незначительной глубиной и крутизной склонов, небольшие уклоны, русла их, как правило, извилисты и сложены из мелких осадочных материалов (песка, глины), скорость течения не более 1 м/с, берега чаще всего покрыты лесом или кустарником. Скальных пород нет, препятствия представлены песчаными отмелями и перекатами, а так же завалами из подмытых или принесённых деревьев. (Волга, Днепр, Двина и их притоки.)

Горно-таёжные (предгорные) реки – к этому типу принадлежат реки старых горных районов, Урала, Восточной Сибири... Реки часто текут в скальных берегах образуя пороги, шиверы, водопады, встречаются на них завалы, а также отмели и перекаты из крупной гальки и булыжника. Уклоны рек достигают 10 м/км., скорость течения в порогах – 4 м/с.

Горные реки – к ним относятся реки высокогорных районов Кавказа, Памира, Алтая. Уклоны рек достигают 20 м/км, скорость течения в порогах – 6–7 м/с. пороги переходят один в другой часто без перерыва. Одна и та же река может принадлежать трём или двум типам, обычно соответственно в верхнем, среднем и нижнем течении.

К большим рекам относятся реки протекающие в пределах нескольких географических зон и имеющие площадь бассейна более 50000 квадратных километров, например Волга, Днепр, Зап. Двина. Средние по величине реки, протекающие в пределах одной географической зоны и имеющие площадь бассейна от 2000–50000 кв. км. (Мста, Сакмара.) К малым относятся реки с площадью бассейна от 1000 до 2000 кв. км (Оболь, Дисна...). Питание реки получают в виде смеси различных вод – талых, дождевых и подземных. Соответственно той или иной составляющей, времени и длительности её поступления река может находиться в состоянии половодья, паводка или межени. Половодье – увеличение количества воды в реке с высоким подъёмом уровня в период весеннего таяния снежного покрова в её бассейне и некоторое время спустя. Паводок – прибыль воды в любое время года от дождей, от таяния ледников и снежников, а зимой в оттепель – от таяния снежного покрова в бассейне реки, от дождей.

По характеру питания и водному режиму реки бывают с высоким весенним половодьем. К этому типу относится большинство рек нашей страны, протекающих в районах с обильными снежными покровами. Весеннее половодье даёт 40–60% всего годового стока. Реки с умеренным весенним половодьем и летними паводками. Это реки Карпат, предгорий Кавказа и Закавказья, где таяние снегов растягивается до начала лета.

Реки с низким весенним половодьем и преобладанием летних паводков. К этому типу относятся реки высокогорий Кавказа и гор средней

Азии. На реках высокогорий устойчивый летний паводок вызывается таянием ледников и муссонными дождями. Межень – период стояния низких уровней и расходов, когда реку питают главным образом грунтовые воды с незначительной добавкой поверхностного стока (летне-осенняя межень) или без этой добавки (зимняя межень). Зарегулированный режим – режим расходов и уровней выше и ниже гидроузла, управляемый по плану эксплуатации сооружения.

Сложность сплава. Эта классификация является чисто туристической пересматривается один раз в четыре года, в связи с появлением новых судов, развитием техники водного туризма, появлением новых средств и способов обеспечения безопасности. Она может изменяться также в зависимости от расхода воды в реке (при большом расходе воды сложность сплава обычно возрастает). Эта классификация зависит также от применяемых судов: для байдарок река как правило сложнее. Все равнинные реки по своей технической сложности не превосходят первой категории т.е. не содержат препятствий, имеющих индивидуальный характер и требующих индивидуального подхода. Исключение составляют реки карельского типа с маршрутами до третьей категории сложности включительно. Характерные препятствия на реках первой категории сложности – перекаты, завалы, а также искусственные – низкие мосты, платины и др. Однако же эти препятствия представляют повышенную опасность в период весеннего половодья. Большие реки интересны для водного туризма в верхнем течении, существенно выше судоходство на средних и малых горно-таёжных и горных реках возможны маршруты от второй до шестой категории сложности. Маршруты по рекам высокогорья безопаснее совершать весной до начала летнего паводка или осенью после его завершения.

5.2. Естественные и искусственные препятствия на реке

Туристская логика классифицирует элементы русла и водного потока, не встречающиеся на судоходных реках и свойственные в основном малым и средним рекам, на которых проводятся спортивные туристские походы.

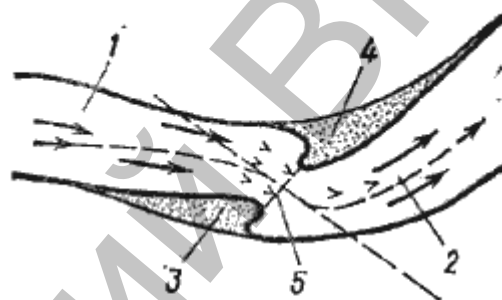
Естественные препятствия

Пережат – сложное образование из двух отмелей, растущих с противоположных берегов навстречу друг другу, Перекаты часто существуют в местах смены направления поворотов русла, то есть в местах перехода стрелы потока от одного берега к другому. Перекаты длительное время существуют на одном и том же месте русла. Различают три типа перекатов: нормальный, сдвинутый и россыпь. Все перекаты состоят из верхней и нижней кос или отмелей, между которыми находится гребень переката, где глубина наименьшая, а скорость течения наибольшая. В гребне переката имеется корыто-канал с наибольшими глубинами. Сверху к гребню переката ведет напорный скат с постепенно падающей глубиной, сразу за греб-

нем вниз по течению расположено подвалье переката с резким увеличением глубины. Части русла, расположенные выше и ниже гребня переката, называются верхней и нижней плесовой лощиной. На равнинных реках все элементы песчаного переката легко выделить на реке по цвету воды – более глубокие места темные, на более мелких, просвечивает желтый песок. На горных и горно-таежных реках также встречаются перекааты, отмели и другие описанные выше элементы, сложенные продуктами размыва русла, они могут быть сложены как песком, так и галькой разного размера, вплоть до булыжников.

Порог – участок русла реки с резким возрастанием уклона и скорости течения относительно участков выше и ниже порога. Пороги образуются в местах пересечения рекой скалистых гряд, морен, выходов трудно размываемых коренных горных пород, скоплений валунов, продуктов горных обвалов и селей, последствий человеческой деятельности, например взрывных работ при прокладке дорог (искусственные или взрывные пороги). Перед локальными порогами с особенно крутым падением иногда образуются участки спокойной воды (плесы), возникающие из-за подпруживания реки порогом.

Водосливы – делятся на водопадный (угол падения более 45°), водоскаты (угол падения около 45°) и просто сливы (угол падения менее 45°). Сливы пологие обычно имеют форму треугольника, образованного линией наибольшего перегиба продольного профиля русла реки и косыми струями от скал, ограничивающих слив у основания. Сходящиеся косые струи приводят к появлению стоячей волны или дорожки стоячих волн за вершиной треугольника. Крутые сливы, водоскаты и водопады образуют обычно сразу за сливом водяную яму, или бочку, область обратного течения по поверхности, а за ней систему стоячих волн. Треугольника в этом случае не образуется. В пороге может быть один слив во всю ширину реки, он может быть также разделен выступающими скалами и камнями на несколько сливов различной ширины и мощности. Порог может состоять также из нескольких последовательных сливов. Если в пороге один слив или последовательные сливы порога идут один за другим с интервалом, не превышающим длину судна, порог называют одноступенчатым. Если между последовательными сливами порога судно может свободно осуществить маневр по переходу от одного берега к другому, порог называют многоступенчатым. Если между двумя последовательными сливами можно прича-



Нормальный перекат:

1 и 2 – верхняя и нижняя плесовые лощины; 3 и 4 – верхняя и нижняя косы; 5 – гребень; пунктиром показан судовой ход

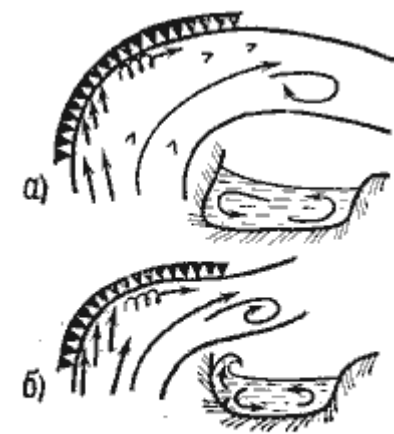
лить к берегу на плоту, эти сливы целесообразно считать относящимися к разным порогам. Если линия наибольшего перегиба продольного профиля русла реки в сливе перпендикулярна к направлению течения воды, то слив называют прямым. Слив называют косым, когда угол между линией перегиба продольного профиля и течением острый. Иногда в узком косом сливе на линии перегиба продольного профиля глубина русла у берегов сильно отличается, тогда слив будет крученым, или винтовым.

Стоячие волны, или валы – образуются при движении воды в сливах из-за сложения продольных, поперечных и обратных местных скоростей воды в потоке, возникающих при встрече воды с неоднородностями в сечении русла. Стоячая волна образуется ниже той неоднородности, которой она обязана своим рождением. Волны называются стоячими потому, что они неподвижны относительно берегов в отличие от подвижных ветровых и приливных волн. Высота стоячих волн доходит до нескольких метров и зависит от расхода воды в реке, скорости течения, глубины реки и рельефа дна. Стоячие волны, гребни которых перпендикулярны направлению течения воды, называются прямыми, волны, гребни которых расположены под острым углом к потоку, называются косыми. Источниками прямых стоячих волн являются, как правило, искажения сечения потока у дна реки, например гряда подводных камней. Косые стоячие волны образуются чаще всего из-за искажений береговой черты, например у выступов берега. Стоячие волны возникают также при слиянии двух потоков, например при впадении крупного притока. В таких местах иногда возникает система множества крутых точечных стоячих волнотолчей. Важной характеристикой стоячей волны является длина ее ската, которая сравнивается с длиной туристского судна. Волны бывают крутыми, или короткими, когда скат меньше половины длины туристского судна, и пологими, или длинными, когда скат волны равен или больше длины туристского судна. Очень короткие стоячие волны имеют обратный гребень, как бы водяной козырек, направленный против течения.

Водяные ямы, или бочки – образуются за очень мощными и крутыми сливами. Они характеризуются сильным обратным течением воды на поверхности. Бочку можно считать малой, если ее размер меньше половины длины судна, и большой – если больше. Вода в бочках часто содержит много воздуха, поэтому имеет меньший удельный вес и хуже держит судна.

Шивера – каменистый участок русла реки с быстрым течением, небольшими глубинами и беспорядочно разбросанными в русле подводными и выступающими из воды камнями. На шиверах из-за высокой скорости течения в потоке возникают стоячие волны, обратные течения, иногда водяные ямы (бочки). В отличие от порогов шиверы не имеют чистых мощных сливов, в шивере сливы локальны, плохо прослеживается связь последовательных сливов друг с другом, поэтому трудно выделить линию преимущественного стока воды – струю. Протяженность шивер колеблется от нескольких десятков метров до нескольких километров. Шиверами часто

начинаются и заканчиваются пороги. Шивера могут образовываться так же, как и пороги, в результате размыва рекой завалов, селевых выносов и т.п., а могут быть образованы выносом в реку крупнообломочного материала, например притоком.

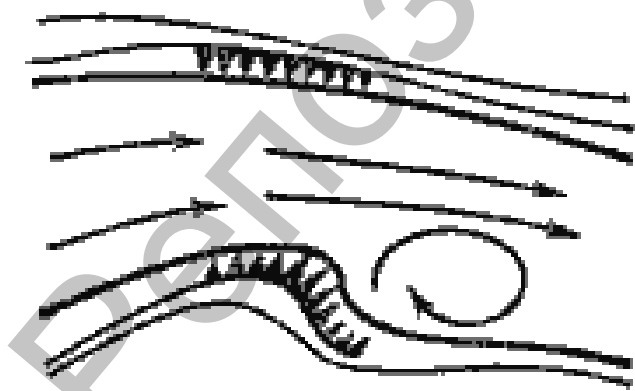


Течения в прижиме:
а — без отбойного вала; б — с отбойным валом

Прижим — на реках с быстрым течением часто образуются прижимы, то есть навалы воды на отвесный, чаще всего скальный, внешний берег поворота реки под действием центробежных сил. Прижимы образуются на очень крутых поворотах, так как на поворотах стрежень потока располагается близко к внешнему берегу поворота, на него наваливается значительная масса воды, и непосредственно у берега создаются различные распределения скоростей поперек потока. Если водность реки значительна, а поворот очень крут, у самого берега образуются отбойные валы. При высокой водности реки, но на менее крутом повороте, а также при отрицательной крутизне берега под водой отбойный вал может не возникать.

Аналогичная картина возникает в прижиме на достаточно крутом повороте в потоке с малым расходом воды. Прижимы с отбойным валом легко распознаются на реке по отбойному валу, прижимы без отбойного вала распознать гораздо сложнее, а подсос к берегу в них гораздо сильнее.

Уловы — на реках с быстрым течением могут образоваться противотoki в плоскостях, параллельных дну реки — уловы. Возникновение их связано с отрывом течения от берега по тем или иным причинам (выступ берега,



Течения в улове

впадение притока и т.п.). Уловы создаются у прижимов, вблизи перекатов, при резких расширениях русла, на отмелях и при резких ускорениях отдельных частей потока (струй), например при слиянии двух проток. Из улова бывает иногда трудно выбраться, так как нужно успеть уйти из струи, образующей улов, пересекая ее за короткое время.

Граница противоположных течений или течений с разными скоростями. Возникает при впа-

дении притоков в реку (особенно если притоки сравнимы по расходу воды с основной рекой), при обтекании потоком крупных надводных препятствий (камни, скалы, плиты). Эти границы очень малы по протяженности

(иногда длина перехода от одной скорости к другой составляет 30–50 см) и опасны тем, что туристское судно, имеющее скорость одного потока, внезапно отдельными своими частями попадает в поток с другими скоростями, мгновенно испытывая действие разнообразных сил. Чтобы избежать переворота судна при пересечении границы противоположных течений, необходимо использовать разнообразные технические приемы.

Расческа – поваленное или нависающее над водой дерево. Последствием попадания под расческу может быть легкий испуг, а может быть и потеря судна. Особенно опасны такие деревья для судов со сравнительно высоко расположенными гребцами плотов и катамаранов.

Завал или залом – характерные препятствия, свойственные равнинным рекам таежной зоны и горно-таежным рекам, образуются стволами деревьев, нанесенными на острова, на вход в малую протоку, на внешний берег поворота реки. В половодье завалы сносятся, но на спаде воды они вновь возникают, возникают и во время летних паводков, а на малых и узких таежных речках они могут существовать и увеличиваться годами. Завал – очень опасное препятствие, его трудно распознать, так как издали он кажется частью берега и только до в непосредственной близости начинает ощущаться сильное течение, подсасывающее под завал.

Искусственные препятствия

Мост – часто встречаются транспортные и пешеходные мосты и мостики. Мосты устанавливаются на опорах, стоящих в русле реки. Опоры представляют такую же опасность для туристского судна, как одиночные надводные камни на участке с быстрым течением, имеют значение ширина прохода между опорами и направление течения. Около современных железобетонных мостов в русле обычно много бетонных блоков и арматуры. Пешеходные мосты имеют чаще деревянные опоры, расположенные ближе друг к другу, и низкие настилы. Около современных, новых мостов в русле могут встретиться остатки опор или свай старых мостов, располагающихся рядом.

Плотина. В основном встречаются плотины двух типов – современные железобетонные действующие и старинные каменно-деревянные мельничные или регулирующие расход для лесосплава. Плотины второго типа находятся в различных стадиях разрушения и представляют собой водосливы различной крутизны и высоты, в разной степени засоренные. Часто эти водосливы проходимы, особенно для байдарок. Железобетонные плотины требуют обноса.

Закол – изгороди из деревянных кольев, вбитых в дно реки, перегораживающие всю реку. В заколах имеются узкие ворота, куда устанавливаются верши для ловли рыбы. Заколы в большинстве случаев встречаются на небольших реках в виде остатков, но колья могут представлять опасность для оболочки судов.

Трос – представляет опасность для туристских судов нависающие над водой тросы паромных переправ. Обычно эти тросы высоко подняты над

водой у берегов реки, где и следует проходить под ними. Очень важно вовремя заметить этот трос.

Молевой сплав. Хотя молевой сплав леса уже почти не используется, все же туристу, может быть, придется с ним столкнуться. Во время сплава туристам выходить на реку нельзя. Молевой сплав начинается обычно сразу за половодьем. На малых реках он заканчивается быстро, на средних реках может затянуться до середины, а на больших до конца лета. Реки, по которым много лет проводился молевой сплав леса, обычно засорены топляком (бревнами), один конец которого лежит на дне реки, а другой конец неглубоко под поверхностью воды. Этот конец бревна незаметен, а встреча с ним при движении, в особенности против течения, кончается повреждением оболочки, а иногда и повреждением каркаса судна.

Запань. На реках, где проводится молевой сплав леса, все лето стоят запани-системы из узких, в несколько бревен плотиков, удерживаемых стальными тросами и перегораживающих отдельные протоки реки с целью направления сплаваемого леса в основное русло. Бывают и накопительные запани, перегораживающие все русло с целью накопления леса для сплава или перевалки на берег. Как препятствие запань аналогична завалу – под нее уходит затягивающее течение, а пройти нельзя. Запань можно пройти под высоким берегом, где трос поднят высоко над водой, а бревна не доходят до берега. Можно также, находясь на запани, развести временно или при топить звенья запани. У накопительных запаней обычно всегда много леса, поэтому их необходимо обносить.

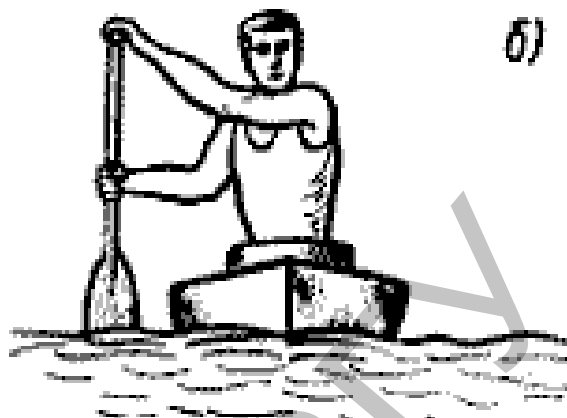
Ряжевые стенки. На малых сплавных реках (особенно характерно это для рек европейского Севера и Карпат) часто встречаются ряжевые стенки – стенки из бревен, расположенные на вогнутых внешних берегах поворотов русла, удерживаемые изнутри бревенчатыми клетками с камнями. Ряжевая стенка как препятствие аналогична прижиму, но из нее часто торчат отщепы от бревен, металлические скобы, скрепляющие бревна. К последнему типу искусственных препятствий следует отнести общую захламленность русла самыми различными, в том числе острыми, предметами в пределах населенных пунктов.

5.3. Техника водного туризма

Техника гребли. Гребля-это работа веслами с целью перемещения или управления туристским судном (управление может осуществляться и гребями – это тоже гребля, но гребями). В настоящее время на всех туристских гребных судах используется безключинная гребля, то есть без опоры весла о борт судна. Суда, предназначенные для гребли с опорой о борт различного вида шлюпки и лодки местной постройки, в водном туризме практически не используются.



а - байдарочная;



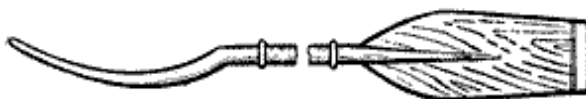
б - канойная

Применяются два вида гребли – байдарочная (каждый гребец гребет двухлопастным веслом попеременно то с одного, то с другого борта) и канойная (каждый гребец гребет однолопастным веслом все время с одного борта)

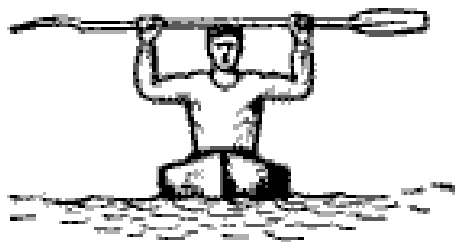
Весло. Весло-двигатель гребного судна, преобразующий мускульную энергию гребца в энергию движения судна за счет опоры весла о воду. В соответствии с законами механики Ньютона на весло, опирающееся о воду с какой-то силой, действует равная и противоположно направленная сила. Эта сила через руки и корпус гребца передается на судно и движет его в сторону, противоположную направлению гребли. Эта особенность гребли привычна при перемещении судна вперед и назад, а вот при перемещении вбок иногда забывают, что судно движется всегда в направлении, противоположном направлению гребли. Байдарочное весло состоит из веретена, двух лопастей и двух водосбрасывателей., препятствующих отеканию воды с лопастей внутрь судна. Канойное весло состоит из веретена, лопасти и рукоятки.



Канойное весло



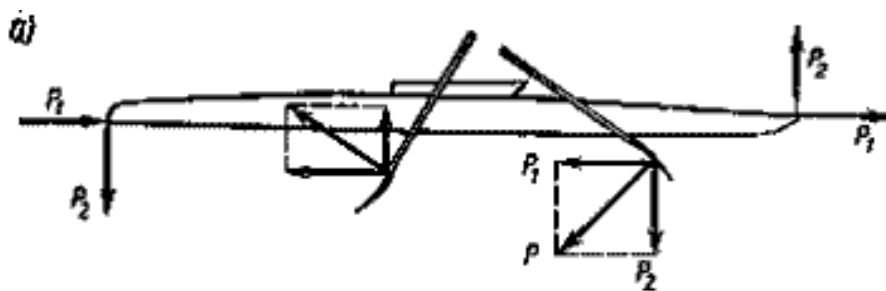
Байдарочное весло



Хват байдарочного весла

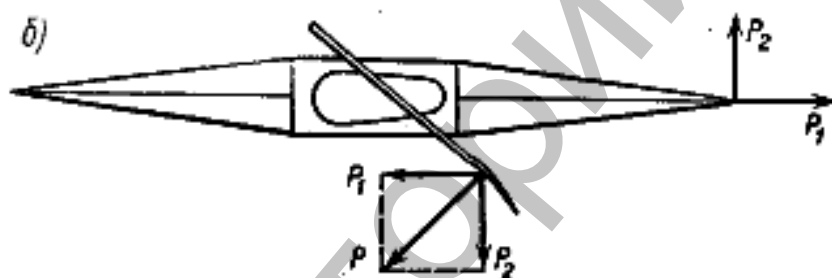
Длина весла определяется антропометрическими данными гребца (ростом, длиной рук) и высотой сиденья гребца над уровнем воды. Высота сиденья гребца, в свою очередь, выбирается в зависимости от расстояния между гребцом и наружным обводом судна (чтобы весло не задевало судно). В среднем длина байдарочного весла должна быть равна росту гребца с вытянутой рукой. Лопasti байдарочного весла для эффективного выполнения любых гребков должны быть развернуты на 90° . Размеры лопасти байдарочного весла: ширина до 200 мм, длина до 500 мм, длина скоса лопасти до 200 мм. В среднем длина канойного весла должна быть равна росту гребца. Размер лопасти канойного весла: ширина до 220 мм, длина до 600 мм, длина скоса лопасти до 200 мм. Чем длиннее весло, тем меньше должна быть площадь лопасти. Большая часть весел для туристских судов изготавливается разборными из труб диаметром 30–32 мм и листа толщиной 1–1,5 мм из твердого алюминиевого сплава. Лопасть весла профилируется (имеет выпуклость, обращенную против прямого хода весла). Надежнее, удобнее и лучше металлических сплошные деревянные весла, но их неудобно перевозить. Байдарочная гребля применяется на байдарках, некоторых типах надувных лодок, на двухместных катамаранах с продольной посадкой гребцов. Канойная гребля применяется на надувных лодках, четырехместных и двухместных катамаранах.

Гребки. Процесс гребли состоит из ритмично (20–40 раз в минуту) следующих друг за другом гребков, то есть движений лопасти весла в воде. Частота гребли зависит от сложности преодолеваемого участка реки, она минимальная на спокойных участках и максимальная при осуществлении маневров на сложной воде. На двух и четырехместных судах задают темп гребли передние гребцы. Различают гребки перемещения и гребки управления, а также гребки прямые и обратные. Гребки перемещения имеют целью сообщение судну максимальной скорости по его продольной оси вперед (прямые) или назад (обратные). Диаграмма сил, воздействующих на воду и лодку, приведена на рис.



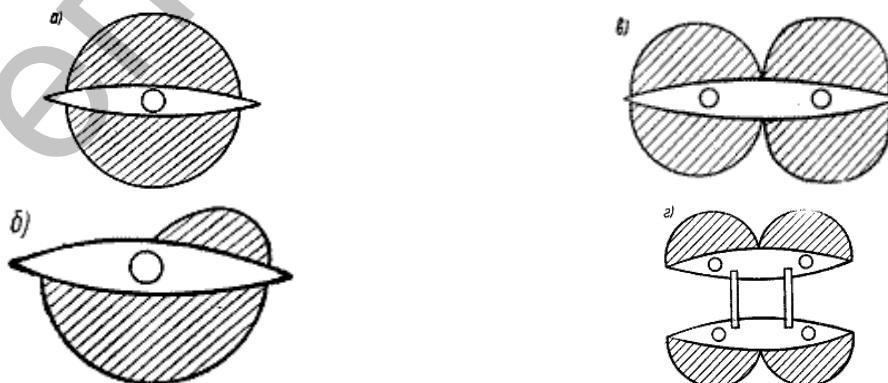
Гребки перемещения

Гребки управления имеют целью сообщить судну максимального вращательного движения вокруг его центра тяжести и также могут быть прямыми (начинаются возможно ближе от носа) и обратными (начинаются возможно ближе от кормы). Гребки управления всегда имеют составляющую, сообщающую лодке перемещение вперед или назад, однако эта составляющая невелика, они в основном тормозят лодку, для достижения экономичности в гребле нужно сочетать гребки управления и перемещения.



Гребки управления

Каждый гребец имеет свою зону выполнения гребков управления. Так, гребец каяка имеет неограниченные зоны слева и справа, гребец одноместного каное - неограниченную зону с одного борта и переднюю зону с другого борта, так как при определенных условиях он перекидывает весло без перехвата на другой борт и гребет спереди.

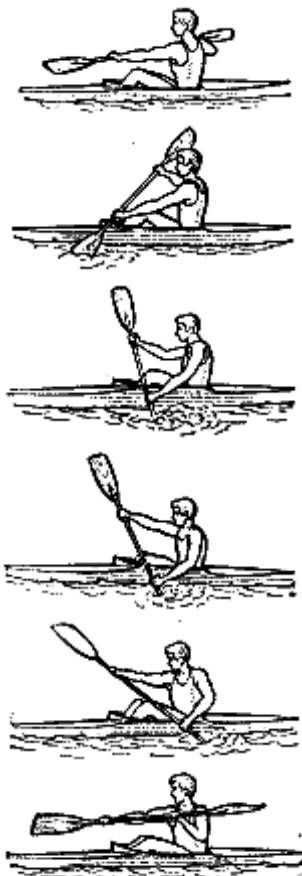


Зоны управления:

а – каяка; б – одноместного каное;

в – байдарки; г – катамарана

Гребцы двухместной байдарки имеют правую и левую зоны соответственно от носа до середины судна и от середины судна до кормы. Гребцы двухместного каноэ и катамарана с поперечной посадкой гребцов имеют неограниченные зоны управления один слева, другой справа. Гребцы четырехместного катамарана имеют ограниченные зоны управления – спереди справа, спереди слева, сзади справа и сзади слева. Гребки перемещения выполняются как можно ближе к борту судна и параллельно ему, гребки управления – по дуге возможно большего радиуса. Фазы байдарочных гребков:



Гребок имеет четыре фазы: захват лопастью весла воды (начало гребка), проводка (силовая часть гребка, когда судно получает ускорение за счет опоры весла о воду), выход лопасти из воды (конец гребка), занос весла для следующего гребка. В байдарочной гребле первые три фазы гребка с одного борта выполняются во время заноса весла с другого борта. При выполнении гребка перемещения корпус гребца выпрямлен, максимально дальний захват воды осуществляется за счет разворота плеч. Во время гребка рука, расположенная ближе к воде, является тянущей, рука, находящаяся выше от воды, является толкающей. При байдарочной гребле в каждом гребке происходит смена тянущей и толкающей рук, при канойной гребле их роли постоянны – при гребле с правого борта тянущей является правая, с левого – левая рука. Весло давит на воду за счет сложения моментов сил от тянущей и толкающей рук. Усилие гребка наращивается постепенно, оно максимально, когда весло почти вертикально. Проводка заканчивается, когда лопасть пройдет туловище гребца, дальнейшее движение весла в воде малоэффективно.

При выполнении обратных гребков весло не разворачивается, то есть они выполняются выпуклой стороной лопасти вперед. Выполнение обратных гребков перемещения аналогично выполнению прямых, только занос лопасти и захват воды производятся сзади. Для контроля перемещения судна гребец поворачивают голову в одну сторону на все время обратной гребли. Для выполнения дугообразных гребков управления в наиболее эффективных зонах непосредственно у носа или у кормы и увеличения радиуса гребка туловище гребца может наклоняться вперед или назад, тянущая рука может смещаться ближе к толкающей.

Канойная гребля при прочих равных условиях эффективнее байдарочной, так как лопасть канойного весла занимает в воде более вертикальное положение, чем лопасть байдарочного весла, она может быть проведена ближе к борту судна. Чтобы гребля перемещения и особенно управления

была эффективной, необходима жесткая посадка гребцов на судне. На байдарке это достигается использованием специального сиденья, ограничивающего поперечные перемещения гребца и специальных упоров для бедер гребца, на катамаране – коленной стойкой с фиксацией бедер также специальными упорами.

Управление гребными судами. В технике управления туристскими судами применяются специальные приемы работы веслом – смещения вбок, траверс и другие, а также приемы работы корпусом и бедрами гребца, создающие правильное положение судна относительно текущей воды, способствующие увеличению маневренности и остойчивости лодки.

Крен. Это прием работы бедрами. Крен имеет важнейшее значение в управлении байдарками, каяками и каноэ, а также двухместными катамаранами. При выполнении крена корпус гребца остается вертикальным, а бедрами и движением бедра и таза гребец накренивает лодку в нужную сторону на необходимую величину. Крен сопровождает все маневры на бурной воде. От правильного задания и выдерживания крена зависит эффективность управления веслом и остойчивость лодки. Основное правило задавать крен в ту сторону, куда течет набегающий на судно поток воды, то есть подставлять под него дно, а не борт судна. При этом степень крена судна должна быть тем больше, чем больше разность скоростей судна и той струи, куда судно входит. Особенно важно соблюдать правила крена лодки при входе и выходе из уловов и стоячей воды за крупными камнями и скалами в русле, при пересечении и траверсе реки (наклон вниз по течению), при поворотах (наклон внутрь поворота). При крене лодки нужно стараться больше работать веслом с той стороны лодки, куда она накренина.

Повороты. Для выполнения поворотов большого радиуса в стоячей или ровной, спокойно текущей воде можно воспользоваться следующими приемами: креном в сторону, противоположную стороне поворота (крен не по правилам, допустим только на спокойной воде!); гребками перемещения неравной силы (слабее с того борта, куда нужно повернуть); гребками перемещения на внешней стороне поворота, проводимыми от лодки, можно также изменить хват весла, удлинив его на внешней стороне поворота; управляющим дугообразным гребком от носа лодки, проводимым с внешней стороны поворота, с внутренней – не грести; управляющим дугообразным гребком от носа лодки с внешней стороны поворота и таким же гребком от кормы лодки с внутренней стороны поворота. Для выполнения поворотов на ограниченном пространстве и при большой скорости лодки используются боковое притяжение, отталкивание, зацеп.

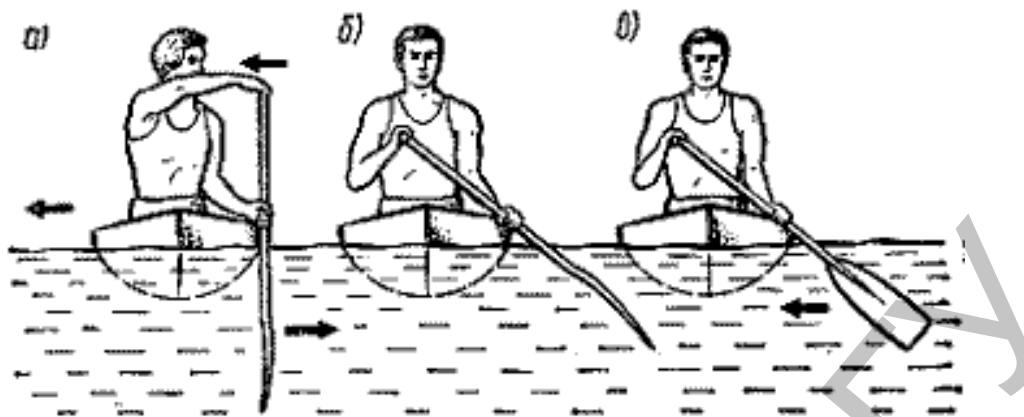
Боковое притяжение. При выполнении притяжения в исходном положении нижняя рука вытянута в сторону перпендикулярно борту, а верхняя согнута в локте, ее кисть над головой (или за головой) гребца. Лопасть, погружаемая в воду против туловища гребца, развернута своей внутренней (вогнутой) стороной к судну.

Во время гребка нижняя рука подтягивает лопасть к борту, верхняя давит на веретено в боковом направлении так же, как и при прямом гребке. Бедра и колени напряжены, позвоночник изгибается. Движение туловища выглядит так, будто гребец, взявшись за закрепленное вертикально поставленное весло, подтягивает к нему судно усилием мышц туловища и бедер. Эффективность такого притяжения зависит от дальности заноса лопасти весла. Занос может быть увеличен за счет крена судна в исходном положении. Притяжения, выполняемые одновременно двумя гребцами в одну сторону, смещают все судно в эту сторону, притяжение, выполняемое носовым (кормовым) гребцом, смещает нос, то есть разворачивает судно. Одновременные притяжения обеих гребцов с разных бортов разворачивают судно. Достаточно эффективной и распространенной разновидностью притяжения является проводка весла вдоль борта, при которой лопасть развернута под некоторым небольшим углом атаки к направлению движения. Усилие гребца, действующее на лопасть при таком движении, раскладывается на две составляющие, одна из которых перпендикулярна продольной оси судна и обеспечивает боковое смещение, а другая составляющая параллельна этой оси и обуславливает торможение или ускорение судна в зависимости от направления движения лопасти весла.

Практически весло многократно проводится вперед-назад, так что итоговое ускорение или замедление движения судна оказывается незначительным, а постоянно действующее притягивающее усилие приводит к значительному боковому смещению судна. Во время всего движения к борту обращена внутренняя сторона лопасти весла. Правильность выполнения приема определяется прежде всего сильным разворотом плеч и положением верхней руки: кисть на высоте виска гребца за его головой, локоть согнут под прямым углом на уровне подбородка. Верхняя рука, как и при одиночном притяжении, давит на веретено весла в поперечном направлении. Нижняя рука согнута в локте, предплечье перпендикулярно борту и параллельно поверхности воды во все время движения. Усилие руки обеспечивает перемещение лопасти весла вдоль судна, при этом важно сохранить правильное положение предплечья. Этот прием называется параллельным притяжением.

Отталкивание. На каноэ может быть выполнен прием отталкивания.





Лопасть весла, параллельная продольной оси лодки, вертикально погружается в воду у самого борта (или даже немного заходит под лодку). Нижняя рука почти касается деки лодки и, прижимая веретено весла к борту, жестко фиксирует центр вращения рычага. Туловище гребца несколько развернуто в сторону весла. Верхняя рука в исходном положении согнута в локте и расположена горизонтально, примерно на уровне подбородка. Затем она резко тянет рукоятку весла в направлении, перпендикулярном борту лодки. При этом весло давит на борт лодки в точке его касания (которая фиксируется нижней рукой) и смещает лодку в боковом направлении. Следует легко наклонить лодку на борт, противоположный тому, у которого происходит работа веслом. Благодаря такому крену повышается эффективность отталкивания и увеличивается остойчивость лодки. Так как путь весла в воде при этом движении невелик, то движение многократно повторяется. Для этого в заключительной фазе отталкивающего Гребка лопасть весла поворачивается на 90° , приводится к борту лодки, снова поворачивается на 90° в исходное положение, и затем делается новый отталкивающий гребок.



Зацеп. Этот прием является развитием приема одиночного притяжения в условиях выхода лодки в зону, где вода движется в направлении, противоположном движению лодки, или стоит, например при выходе из струи в улов и наоборот. При этом лопасть весла забрасывается со значительным наклоном корпуса гребца в сторону весла в зону противоположного направления скорости воды (улов) под небольшим углом и жестко удерживается в ней. За счет разности скоростей воды и судна возникает сила, передвигающая нос лодки в область противоположной скорости воды. Передний гребец как бы цепляется за уловную воду, которая втягивает нос лодки, разворот завершается за счет уловного течения. При выполнении разворота крен задается внутрь.

Подруливание. Небольшое притяжение или отталкивание, выполняемое слабым разворотом лопасти весла в конце обычного гребка перемещения кормовым гребцом при движении вперед или носовым гребцом при движении назад на каноэ или катамаране, имеющее целью корректировку курса судна, называется подруливанием. Подруливание выполняется членами команды по мере необходимости, а на одноместном каноэ периодически.

Безопорная проводка весла. Очень важна для туриста-водника безопорная проводка весла, являющаяся при маневрировании соединительным элементом между различными гребками, если они проводятся с одной стороны. Владение безопорной проводкой важно для слитности и быстроты действий при разворотах судна, когда рациональнее производить все необходимые движения, не вынимая весло из воды: это повышает остойчивость и мобильность судна. Наиболее употребительна безопорная проводка лопасти весла вдоль борта от уровня своего туловища ребром вперед и внутренней стороной к судну к точке начала нового гребка. При этом необходимо расслабить кисть нижней руки, ведущей весло, толкать веретено весла вперед ладонью (локоть расположен параллельно борту), лишь слегка охватывая его пальцами. Тогда лопасть занимает положение, при котором сопротивление воды ее движению минимально и не затрудняет управления веслом, а готовность гребца перейти к любому действию максимальна. Часто весло проводят, несколько развернув лопасть внутренней стороной вперед, осуществляя при проводке легкое параллельное притяжение. При этом риск затягивания лопасти встречным потоком воды под судно минимален. Весло при проводке почти вертикально, что достигается позицией верхней руки у головы гребца, как при параллельном притяжении.

Траверс. При необходимости сместить судно поперек реки больше чем на 3–4 м с небольшим продольным смещением выполняют траверс. Траверс можно выполнять носом против течения и кормой против течения, первый способ предпочтительнее. Для выполнения траверса носом против течения судно выставляют под некоторым углом к течению и гребут прямыми гребками перемещения. Угол между направлением течения воды и продольной осью судна должен быть небольшим (тем меньшим, чем больше скорость воды) и должен поддерживаться постоянным. Течение будет разворачивать судно, то есть увеличивать этот угол и сносить судно вниз. Исправлять курс судна, то есть уменьшать угол траверса до нужного, может кормовой гребец энергичным одиночным притяжением или носовой гребец дугообразными гребками. На однокорпусных судах очень важно задать крен от струи, тем больший, чем больше скорость воды. Траверс кормой против течения выполняется так же, но угол траверса выдерживать значительно труднее. Не рекомендуется траверс кормой на участках реки, засоренных камнями, так как велика опасность навала на них.

Эскимосский переворот. Прием употребляется для постановки перевернувшейся байдарки на ровный киль. При этом гребец выполняет под

водой мощный дугообразный гребок от носа до самой кормы по поверхности воды. Когда лопасть проходит мимо гребца, он выполняет рывок бедрами, ставящий байдарку на ровный киль. Рывок поддерживается дальнейшим движением весла. Очень важна последовательность выхода из воды сначала выпрямленная байдарка, затем поясница, спина, плечи и голова гребца, часто сначала тянут голову и поворот не получается.

Рулевое устройство. На байдарках заводского производства имеется рулевое устройство, предназначенное для изменения направления движения судов, имеющих собственную скорость относительно воды. Рулевое устройство состоит из пера руля-длинной тонкой пластины обтекаемой формы, опущенной в воду, и румпеля, поворачивающего перо руля на разные углы относительно диаметральной плоскости судна. Когда перо руля находится в диаметральной плоскости судна, оно движется прямо. При повороте пера руля в ту или другую сторону нос судна поворачивается в ту же сторону. Площадь пера руля находится в определенном соотношении с площадью погруженной части диаметральной плоскости судна, глубина погружения пера руля немного больше осадки судна. На байдарках применяется ножное управление рулем. К румпелю крепятся рулевые тяги, другим концом прикрепленные к подвижной педали или к поворотному коромыслу рулевой колонки. Рулем управляет задний гребец. К перу руля обычно привязан специальный конец, позволяющий поднять его из воды на мелких местах и при проводке байдарки вниз по течению. Техника управления рулем очевидна из изложенного выше. Рулевое управление полезно при длительных плаваниях по ровной воде, при пересечении открытых водоемов, то есть в походах не выше третьей категории сложности. В более сложных походах рулевое управление гребными судами не применяется, так как ножная система управления рулем препятствует жесткой посадке гребца и не дает возможности пользоваться техническими приемами управления судами. Невозможно также движение кормой, лишается смысла откренивание и т.д. Начинающие туристы, собирающиеся в дальнейшем ходить в сложные походы, должны с самого начала учиться управлять байдаркой без руля.

Описанные приемы поворотов и смещения судов, то есть приемы управления судами, могут быть использованы почти на всех гребных судах, то есть на каяках, байдарках, каноэ, катамаранах и надувных лодках. Прием отталкивания может быть применен только на судах с канойной греблей. Траверс не может быть применен на надувных судах при сколь угодно значительной скорости течения. Указанные приемы совершенно недостаточно знать теоретически. Они должны быть отработаны на тренировках и многократно повторяться в процессе круглогодичных тренировок. Реально при управлении гребным судном используется не один, а комбинация нескольких приемов. Для различных судов и для различных мест гребцов оптимальные комбинации приемов будут разными. Зависят

они и от индивидуальных особенностей гребцов. Поэтому каждый гребец должен для себя и своего места на судне выбрать и тщательно отработать одну-две комбинации приемов на каждый маневр.



Посадка и высадка. Определенные технические приемы посадки на судно и высадки с него необходимы для того, чтобы экипаж быстро и правильно занимал и покидал свои места, не повредив и не опрокинув судна, чтобы судно отходило от берега в наиболее выгодном положении с полным экипажем в максимальной готовности к работе. Для всех гребных судов отвал от берега рекомендуется носом против течения с последующим разворотом. Поэтому посадка на судно начинается, когда оно

привязано к берегу носовым причальным концом. Однако бывают случаи, когда судно не привязывают, например если оно зачалено очень близко от препятствия и для попадания в нужную точку недостаточно имеющегося участка реки. Тогда судно проводят вдоль берега выше по течению и посадка начинается на непривязанное судно. Четырехместный катамаран может быть отвязан при погрузке, так как его удобно загружать, подводя к берегу поочередно разными бортами. В случаях посадки на непривязанное судно причальный конец заранее должен быть смотан и закреплен на судне, а один из гребцов должен постоянно удерживать и следить за судном. Обязательно на непривязанное судно садится гребец каяка или одноместного катамарана. Для него посадка наиболее сложна, так как нужно удерживать судно и садиться. Практически одиночные суда удерживаются слабой посадкой носа на берег или на мелкие камни у берега (чтобы можно было столкнуться упором весла в дно) или гребцами с других судов, поскольку одноместные суда всегда идут в группе с многоместными. При посадке в каяк или байдарку гребец должен положить весло поперек судна на деку или на фальшборты немного впереди от своего посадочного места и удерживать его и судно за фальшборты или привальные брусья двумя руками, затем перенести ближнюю к судну ногу и поставить ее на кильсон впереди сиденья. После этого нужно перенести в судно и вытянуть вперед другую ногу, затем, приподняв тело на руках, вытянуть вперед ногу, перенесенную в судно раньше, и окончательно сесть на сиденье. Если на судне есть упоры, они должны нормально прилегать к бедрам гребца, если упоров нет, необходимо упереть ступни в перекладину кильсона, а колени в фальшборты. Если байдарка оборудована рулевым управлением, необхо-

димо (для заднего гребца) упереть ступни ног в коромысло рулевой колонки, которое должно иметь ход в пределах 40–50°. Затем гребец натягивает нижнюю резинку «юбки» на обруч посадочного места и берет в руки весло. На этом посадка в каяк или одноместный катамаран заканчивается, после этого по команде гребца отпускает нос тот, кто его удерживал с берега, либо сам гребец, упираясь веслом в дно, сталкивает нос с мели движением всего судна назад. В двухместную байдарку сначала садится задний гребец, после его посадки передний гребец отвязывает причальный конец, сматывает и закрепляет его, после чего садится сам. Если при посадке переднего гребца байдарка находится на плаву, то у берега ее удерживает задний гребец упором весла в дно со стороны, противоположной берегу, или просто держась руками за берег. Если нос байдарки вытасчен на берег, задний гребец слегка страхует веслом байдарку от смещения во время посадки переднего гребца, затем нос сталкивают, как было описано выше.

Техника отвала от берега. Байдарка отходит от берега после полной готовности переднего гребца к работе. Иногда каякам и байдаркам необходимо отходить от берега носом по течению, например, если разворот может отбросить судно в струю, идущую к противоположному берегу, а ему необходимо удержаться у этого берега. В этом случае посадку в байдарку начинает передний гребец. Усложняется задача удержания судна при посадке, так как течение будет все время стаскивать корму с отмели и прижимать к берегу нос. Если же корма находится на плаву, то течение будет отбивать ее от берега. Поэтому в случае отвала носом по течению лучше всего, если байдарку или каяк удерживает за корму гребец с другого судна.

Четырехместный катамаран может отходить от берега как носом против течения, так и носом по течению. Если посадка производится на отвязанный катамаран, причальный конец должен быть заранее сматан и закреплен на катамаране. Судно удерживает у берега носовой гребец (при отвале носом против течения) или кормовой гребец (при отвале носом по течению), чье место находится у берега. Его весло в это время лежит на каркасе катамарана. Гребцы садятся на катамаран с веслами в руках. При отвале носом против течения первым садится кормовой гребец ближнего к берегу борта, затем кормовой и носовой гребцы дальнего от берега борта. Гребцы ставят в рабочее положение упоры, берут в рабочее положение весла. После того как все окажутся готовы, последний гребец слегка сталкивает катамаран, садится на свое место, ставит в рабочее положение упоры, берет в рабочее положение весло. При отвале носом по течению первым садится носовой гребец ближнего к берегу борта, затем носовой и кормовой гребцы дальнего от берега борта.

При отвале от берега гребных судов носом против течения носовые и кормовые гребцы производят дугообразные гребки – носовой от носа со стороны берега, кормовой – от кормы со стороны, противоположной берегу. Одновременно на одно- и двухместных судах закладывается небольшой

крен внутрь поворота, и дальше работа производится на внутреннем борту поворота дугообразными гребками носового к носу, кормового от кормы (на одноместном судне единым гребком от кормы к носу). На четырехместном катамаране работают с обоих бортов дугообразными гребками с внутреннего борта поворота носовой к носу, кормовой от кормы, с внешнего борта носовой от носа, кормовой к корме. Как только судно развернулось и выровнялось по течению, переходят к прямой гребле. При отвале от берега носом по течению, носовой гребец с ближнего к берегу борта, производит дугообразный гребок от носа, кормовой гребец производит прямой гребок, на одно- и двухместных судах закладывается небольшой крен вниз по течению. После того как судно отойдет от берега на необходимое расстояние, кормовой гребец выравнивает судно дугообразным гребком от кормы.

Аналогичны приемы отвала от берега четырехместного катамарана и надувных судов. Если отвал от берега производится из улова или из области стоячей воды за большим камнем или скалой на берегу, выходить из улова нужно против течения основной струи, направляя судно под углом около 30° к направлению основной струи. Носовой и кормовой гребцы работают в основном со стороны, обращенной вниз по течению, задавая в ту же сторону крен. Носовой гребец делает зацеп в струе, кормовой прямыми гребками ускоряет судно. Разворот в нормальное положение завершается под действием струи, носовой гребец может выполнить еще один зацеп, кормовой – гребок от кормы с опорой на весло.

Отвал от берега плота производится совместной работой кормовой и носовой гребей к берегу, при этом кормовая гребь должна начать работу с опережением, чтобы сначала откинуло течением корму, затем нос ее догонит, а если опережает нос, то корму все время будет поджимать к берегу.

Причаливание к берегу. Причаливание складывается из выбора места причаливания, маневрирования судна с целью выхода к точке причаливания, остановки и закрепления судна у берега. Причаливание к берегу гребных судов всегда производится носом против течения. Судно подводится ближе к берегу, затем дугообразными гребками разворачивается поперек течения, нос его направляют на берег, при этом нос входит в область более слабого течения, а на корму действует более сильное течение, которое и завершает разворот. Затем прямыми гребками нос медленно подводится к берегу. Такая техника причаливания пригодна для ровной небыстрой воды. На быстрине, а тем более на быстрине с валами, причаливание гребных судов производится из улова, в области стоячей воды за камнями или скалами. В этом случае причаливание начинается с разворота судна носом к берегу и придания ему скорости поперек струи. Как только судно войдет в улов, носовой гребец со стороны берега делает зацеп, кормовой – гребец прямыми гребками вгоняет судно в улов и завершает работу обратным гребком от кормы на внутренней стороне поворота, при этом на одно- и двухместных судах закладывается крен внутрь поворота. Как только нос

судна коснулся берега, носовой гребец, ближайший к берегу, выскакивает на берег и удерживает судно руками, а затем привязывает причальный конец. На быстрине гребец выскакивает сразу с причальным концом и удерживает судно, обернув, одним витком причальный конец вокруг дереза или камня.

Высадка людей. Высадка с гребных судов производится в порядке, обратном порядку посадки. Гребец каяка и носовой гребец байдарки выскакивают, как только нос судна коснулся берега, удерживая судно в равновесии двумя руками за фальшборты или привальные брусья (кормовой гребец помогает удерживать судно упором весла или держась за берег). Кормовой гребец байдарки выходит после того, как носовой гребец привязал причальный конец, удерживая равновесие судна так же, как и носовой (носовой помогает удерживать судно). Гребцы надувных судов выходят после привязки причального конца, начиная с находящегося ближе к берегу. Гребцы четырехместного катамарана выходят после привязки причального конца, начиная с того, кто находится дальше от берега. Экипаж плота после привязки причальных концов выходит с плота в произвольном порядке. Весла с гребных судов должны быть вынесены на берег, гребни плота, вытаснены на плот. После выхода на берег экипажа любого судна (или после его разгрузки, если это остановка на ночлег) судно нужно привести в такое положение, чтобы силой течения его оболочка и причальные концы не терлись о камни на берегу или в воде. Для этого суда перечаливают в спокойные заливы, частично или полностью вытаскивают на берег и т.п. В каком бы положении ни находилось судно полностью в воде, частично на берегу или полностью на берегу, – оно должно быть привязано.

5.4. Техника преодоления препятствий

Для успешного преодоления естественных препятствий в русле реки необходимо, как говорят сейчас, чувство воды (раньше говорили – умение «читать» воду). Чувство воды это отчетливое представление о том, где окажется судно и какие силы будут на него действовать, если перестать, им управлять. Только на основе данных, подсказываемых чувством воды, можно действовать в потоке уверенно и эффективно. Способность ориентироваться в водной ситуации, быстро реагировать на ее изменения приходит лишь с опытом плавания по бурной воде. Для каяков и байдарок, одно- и двухместных катамаранов очень важно также чувство крена. Чувство крена во многом определяет остойчивость этих судов при прохождении сложных участков реки. При этом мало одних знаний, где и как следует накренять судно, необходим автоматизм соответствующих навыков. Крен должен являться реакцией на реальное воздействие воды на судно, никогда не следует задавать крен до того, как он будет действительно необходим. Не столь решающее, но серьезное значение имеет чувство крена в технике прохождения препятствий на надувных лодках типа ЛАС. Техника прохождения препятствий складывается из тех-

ники прохождения отдельных элементов, ибо каждое препятствие является комбинацией нескольких элементов. К таким первичным элементам относятся сливы различной высоты и крутизны, косые и прямые, пологие и крутые стоячие валы, бочки, ворота между камнями, прижимы, области стоячей или противоположно текущей воды.

Прохождение сливов. Общее правило прохождения сливов для всех судов входит в середину языка и держаться перпендикулярно гребню слива. Однако это правило трансформируется, в особенности для байдарок в зависимости от высоты и крутизны слива. Чем выше и круче слив, тем выше поперечный вал, стоящий за сливом. В какой-то момент он приобретает обратный гребень. При большой крутизне, когда слив превращается в водопад, перед обратным валом возникает бочка. Широкие пологие водосливы не выше 1м на байдарке можно преодолевать лагом, разворачивая судно на сливе (телемарк). Судно нужно откренить в сторону слива и поддерживать опорой на весло со стороны слива. Также можно преодолевать более высокие пологие сливы, пересекая слив наискось и уходя вбок от нижнего вала при наличии сбоку свободного пространства. Если свободного пространства нет, байдарка может проходить сливы до 2м высотой напрямую, как и другие суда, разогнавшись для «протыкания» нижнего вала. Плоты, катамараны и длинные надувные суда достаточно хорошо проходят вал, стоящий под сливом, при достаточной скорости, запасе плавучести и приемлемой высоте слива. Реальная опасность переворота через корму возникает при прохождении вала под сливом более короткими и жесткими надувными судами типа ЛАС и СП. За счет набора скорости на сливе опорная поверхность дна при входе на вал уменьшается, и ударом обратного гребня лодка может быть опрокинута. Чтобы избежать переворота, при входе на вал рекомендуется уменьшить скорость, передним гребцам вывеситься вперед, чтобы проломить гребень вала. Необходимо также проходить вал строго перпендикулярно его гребню.

Прохождение водопадов. При прохождении водопада нужно тщательно взвесить возможности судна и экипажа, мощь потока и бочки, тип слива – прямой, косой или винтовой, наличие препятствий ниже по течению. Суда должны проходить водопад, направляя нос строго перпендикулярно гребню слива. После прыжка суда сильно погружаются в пенную бочку и тормозятся. Поэтому уже на заходе должен быть максимально облегчен нос и приобретена скорость. В бочке необходимо энергично грести вперед, глубоко погружая весла. Перед самым прыжком на плоту следует убрать носовую гребь. В бочке весьма вероятно смывание гребцов, поэтому перед прыжком всем необходимо застраховаться. При преодолении водопада на байдарке нос ее лучше направлять под небольшим (не более 30°) углом к гребню, иначе она может встать свечой. Байдарка разворачивается на нужный угол непосредственно перед прыжком. Сразу после прыжка делается первый гребок со стороны, нижней по течению, с целью удержаться о воду

и вытащить судно из-под слива. В бочке очень важно правильно держать крен, сообразуясь с ее нестационарными струями. В момент прыжка и погружения в бочку гребцы должны отклониться назад, при выходе из бочки вперед. Оценить возможность прохождения водопада можно только на основании опыта. Плоты проходят иногда водопады высотой до 4 м, байдарки – до 2 м, катамараны и надувные суда до 2,5–3 м.

Прохождение вала. Гребные суда и плоты могут преодолевать стоячие валы значительной высоты. Крутые валы преодолеваются перпендикулярно гребню вала, при этом гребные суда развивают скорость, протыкая гребни валов. Если есть возможность, лучше идти краем струи, где высота валов меньше. При преодолении крутых косых валов судно должно быть перпендикулярно гребню вала на самом гребне, между валами оно может быть под другим углом, доворот производится в последний момент. Плоты, катамараны и надувные суда преодолевают крутые валы высотой не много меньшей, чем длина судна, байдарки высотой до 1,5 м. Пологие валы можно проходить перпендикулярно гребню, не развивая скорости, гребные суда проходят пологие валы лагом, задавая крен к валу и опираясь на него лопастью весла, воткнутой в вал горизонтально. Так же байдарка может удерживаться от переворота в крутых валах, если вошла в них – лагом. На гребне вала притяжениями обоих гребцов, выполняемыми в разные стороны, байдарку легко развернуть перпендикулярно гребню. Пологие валы преодолеваются без ограничения высоты. Короткие, более жесткие надувные суда типа ЛАС и СП при входе на крутой вал резко поднимают нос, а при переходе через гребень-корму, что может привести к выбрасыванию гребцов в воду. Более длинные надувные суда изгибаются, принимая форму вала.

Прохождение бочки. Это такое препятствие, которое лучше обойти, если для этого есть возможность. Если такой возможности нет, например при прохождении водопадов, бочку следует проходить на скорости, перпендикулярно гребню того слива, за которым она образовалась. Грести в бочке нужно, глубоко погружая весла, чтобы достать до глубинного плотного слоя воды, текущего в направлении течения. В момент входа в бочку гребцам следует отклониться назад, в момент всплывания судна в пене бочки нужно наклониться вперед. Бочка может надолго задержать судно, а в случае попадания его параллельно гребню слива, образующего бочку, и перевернуть его. Прохождение каменистых участков. На участках с большим количеством камней при движении сходу гребные суда, прежде всего, уменьшают скорость наплыва на препятствие. Для ухода от камней используются притяжения, для разворотов и смещений используются «тени» больших камней. Катамаран может использовать траверс, а также наезды на небольшие камни одним из баллонов с целью торможения или разворота. Небольшие камни можно пропускать между гондолами. Плот на таких участках движется по основной струе, где относительно меньше

камней и также использует для смещения «тени» больших камней, забрасывая в них корму или нос (при движении с разворотами). Иногда приходится проходить ворота между мелко сидящими подводными или полуподводными камнями, ширина которых меньше ширины плота или катамарана. Такие ворота проходят с открениванием на один борт.

Прохождение прижима. Для прохождения неосложненных камнями прижимов производится смещение судна к внутреннему в повороте краю струи, например параллельным притяжением для надувных судов, кормовым траверсом для байдарок и катамаранов. Мощные прижимы на байдарках и надувных судах можно преодолевать, заранее развернув судно и сплавляясь кормой вперед, чтобы в нужный момент уйти от прижима. Катамаран можно поставить в струе кормой к прижиму «корабликом», при выборе соответствующего угла к течению струя будет выталкивать катамаран к внутреннему берегу поворота за счет более сильного давления на корму, находящуюся в более сильной струе, чем нос. Экипаж должен поддерживать нужный угол. При прохождении прижима плотом плот смещается на внутренний край струи работой обеих гребей. Самое главное – поддерживать правильный угол, чтобы ось плота была параллельна струе, то есть плот нужно ориентировать не относительно прижима, а относительно струи. Если прижим осложнен камнями у выпуклого берега, то гребные суда маневрируют от камня к камню, используя траверсы и «тени» камней. Для плота в этом случае остается мало места и времени, и его нужно использовать наиболее эффективно. Плоты и надувные суда могут пройти прижим и по отбойному валу, если заранее уйти от него не удалось. Непосредственно у прижима судно нужно развернуть параллельно отбойному валу, а нос чуть отвернуть в струю. Наиболее опасны прижимы без отбойного вала, с подсосом воды под берег. Если есть сомнения в прохождении такого прижима, суда лучше провести или обнести.

Выход из улова. Техника захода или выхода из улова на струю для гребных судов описана выше. Требуются специальные приемы вывода из улова плота. Плот подводится возможно ближе к струе у того выступа берега, за которым образовался улов, и одновременной сильной работой гребей забрасывается в струю, при этом кормовая гребь должна слегка опережать носовую.

Техника водного туризма складывается из технических приёмов гребли, управления судами, посадки на судно и высадки с него, отвала от берега и причаливания, техники преодоления препятствий.

Контрольные вопросы

1. Технические приемы гребли на байдарке?
2. Техника прохождения прижима?
3. Техника прохождения бочки?
4. Техника прохождения вала?

5. Техника прохождения водопадов?
6. Техника прохождения сливов?
7. Техника причаливания к берегу?
8. Техника посадки и высадки на байдарке?
9. Содержание лоций водоемов?
10. Организация водных походов?

Список использованных источников

1. Вяткин, Л.А. Туризм и спортивное ориентирование: учебник для студентов учреждений высш. проф. образования, обучающихся по напр. подготовки «Педагогическое образование» (профиль «физическая культура») / Л.А. Вяткин, Е.В. Сидорчук. – 5-е изд., испр. – М.: Академия, 2013. – 224 с.

2. Туризм и спортивное ориентирование: учебник для ин-тов и техникумов физ. культуры / сост. В.И. Ганопольский. – М.: Физкультура и спорт, 1987. – 240 с.

3. Федотов, Ю.Н. Спортивно-оздоровительный туризм: учебник для образоват. учреждений высш. проф. образования, осуществляющих образоват. деятельность по напр. 0321000 - Физическая культура / Ю.Н. Федотов, И.Е. Востоков; [под ред. В.А. Таймазова, Ю.Н. Федотова]. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Советский спорт, 2008. – 464 с.

4. Курилова, В.И. Туризм: [по спец. № 2114 «Физ. Воспитание» и № 2115 «Нач. воен. обучение и физ. Воспитание»] / В.И. Курилова. – М.: Просвещение, 1988. – 224 с.

5. Моргунов, Б.П. Туризм: учеб. пособие для студентов пед. ин-тов по спец. № 2114 «Физ. Воспитание» / Б.П. Моргунов. – М.: Просвещение, 1978. – 168 с.

6. Константинов, Ю.С. Теория и практика спортивно-оздоровительного туризма [Текст]: учеб. пособие / Ю.С. Константинов; Российская международная академия туризма; Федеральный центр детско-юношеского туризма и краеведения. – М.: Советский спорт, 2009. – 392 с.

7. Штучная, Е.Б. Теория и методика спортивно-оздоровительного туризма: учеб. пособие / Е.Б. Штучная. – Омск: 2005. – 270 с.

Лекция 6

ОСОБЕННОСТИ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМА

6.1. Характеристика велосипедного туризма

Велосипедный туризм как особый вид путешествий появился еще в конце XIX века, вскоре после того, как велосипед принял тот вид, к которому мы привыкли. Первое серьезное путешествие из Чикаго в Сан-Франциско состоялось в 1896 году. Но особенно бурно велотуризм стал

развиваться уже во второй половине 20 века после появления горного велосипеда, конструкция которого позволяет проходить большие расстояния по сложным трассам. Горный велосипед конструктивно более приспособлен к длительным путешествиям по пересеченной местности. Благодаря конструкции шин, форме протектора, специальной резине он способен преодолевать трудно проходимые грунты: песок, гравий, бездорожье. Комбинации скоростей позволяют подобрать оптимальный ритм движения на трассе и контролировать нагрузку. Специально разработанная геометрия рамы обеспечивает стабильность и надежность. Амортизационная вилка значительно уменьшает вибрацию и облегчает движение по неровному рельефу, а чувствительные тормоза позволяют затормозить в считанные секунды на спуске любой крутизны. По сравнению с пешим туризмом, велосипедный – гораздо быстрее и интереснее, поэтому путешествия на велосипедах привлекают к себе многих. Те расстояния, которые невозможно пройти пешком, с легкостью преодолевает даже не очень опытный велосипедист. На велосипеде удобно отправляться в походы за город – это не требует больших физических нагрузок и подготовки. Можно взять с собой палатку и за пару дней объехать все лучшие места в округе – всю тяжесть рюкзака принимает на себя багажник велосипеда. Пейзаж при езде на велосипеде не успевает надоест, а силы при этом расходуются в 3–4 раза меньше, чем у пешехода. Немногие знают, что на горном велосипеде можно кататься не только летом, но и зимой! Зимой у велотуризма становится все больше поклонников, ведь на снежных дорогах можно позволить себе более экстремальное катание. При этом горный велосипед удобен не только для загородного внетрассового катания, но и для поездок по городским улицам. Эту его особенность давно заметили и оценили велосипедисты во многих городах. Лето – лучшее время для катания, потому что дни длинные и погода обычно хорошая. При правильной организации и выборе маршрута велосипед служит для туриста удобным средством передвижения, позволяющий покрывать с меньшей затратой сил значительные расстояния и посвящать больше времени отдыху, ознакомлению с интересными объектами. Современный велосипед и в случае необходимости его можно перевозить на всех видах транспорта. Для туристических походов велосипед необходимо оборудовать. Прежде всего, он должен иметь седло, рассчитанное на длительное сидение, крепкие надёжные ободья, достаточно широкий и прочный задний багажник, рассчитанный на вес рюкзака. Велосипед перед походом тщательно проверяется: надёжность тормозов, затяжку осевых гаек, световозвращателей. В групповое снаряжение добавляется ремонтный набор для велосипеда. Также руководитель должен иметь права на вождение любого транспортного средства. Обязательный элемент подготовки к многодневным походам – регулярные тренировки. Считается, что перед походом нужно наездить столько километров, сколько составляет весь поход.

В первый день пути движение должно быть медленным, а протяжённость составлять не более 50–60 км. В следующие день два продолжается период акклиматизации, и расстояние постепенно возрастает, достигнув максимума на 4–5 день. В день обычно едут 6–8 часов. В начале похода в роли направляющего выступает руководитель, чтобы задать темп езды. В походе всегда должна быть установка на то чтобы маршрут проходить с небольшим опережением графика. Запас во времени нужен не только для непредвиденных обстоятельств, он благоприятно сказывается и на настроении группы. Для перевозки и хранения клея и смазочных материалов следует пользоваться металлическими масленками с герметически закрывающимися крышками. Обычную инструментальную сумку может заменить сшитой из брезента, или другой плотной и прочной ткани или клеенки. Если остановки на ночлег предусмотрено делать в населенных пунктах, нужно заранее списаться с местными организациями о подготовке помещения или высылать в каждом случае вперед квартирьеров 2–3 сильных велосипедистов. Этим можно избежать ненужной потери времени, всегда возникающей, если даже небольшая группа становится на ночлег без предварительной подготовки. Если группа обеспечена палатками, вопрос о ночлеге решается просто. Если планом предусмотрена остановка в попутном городе для осмотра достопримечательностей или посещения музеев всего на один день, на ночлег лучше становиться в сельской местности (или организовать бивуак), не доезжая до города 10–12 км. В этом случае группа может прибыть к началу работы нужного ей учреждения. Покончив с делами, в тот же день можно выехать дальше, чтобы засветло прибыть к месту следующего ночлега. Велосипеды устанавливаются рядом с палатками одной компактной группой: к первому велосипеду прислоняется второй, так, чтобы заднее колесо второго было рядом с передним колесом первого, и т.д. В ненастную погоду машины можно укрыть клеенкой или плащ-палаткой. Для сохранности велосипеды следует запирать специальными замками или между стойками багажников крайних велосипедов протянуть тонкую цепочку и на ее концы навесить висячий замок. К причинам, чаще всего приводящим к срыву задуманного мероприятия и авариям, относятся: недостаточная подготовленность и недисциплинированность туристов; несоблюдение ими правил езды на неодинаковых дорогах и различном рельефе местности; неправильное поведение участников путешествия при неблагоприятных метеорологических условиях. Неудовлетворительная техническая подготовка, плохое знание машины и недосмотр, неумение определить и устранить то или иное повреждение могут закончиться аварией. Путешествие может быть сорвано из-за недостаточного опыта руководителя, плохого знания маршрута, переоценки собственных сил и недооценки трудностей пути, для преодоления которых у них не окажется ни опыта, ни знаний. Ослабление внимания на «легких» участках и длинных спусках может повлечь наезд на впереди едущего товарища, различные

виды транспорта и дорожные ограждения. Отрицательно повлияют на исход путешествия плохое или недостаточное снаряжение при поездках в малонаселенные районы, техническая неисправность велосипеда, ненадежность отдельных его частей, слабость конструкции багажников отсутствие второго тормоза при движении по сложному рельефу, недостаток запасных частей и материалов. Плохое обеспечение продуктами и невозможность их приобретения в малонаселенных местах неизбежно принудят уменьшить дневной рацион питания. В результате может оказаться, что физическая нагрузка в пути станет непосильной для участников. В пути безопасность туристов зависит от соблюдения ими следующих правил: на первых порах нельзя ехать полуобнаженными: возможны солнечные ожоги. В солнечные жаркие дни недопустима езда без головных уборов; при плохой видимости (туман, морозящие осадки) движение можно продолжать только пешком, ни в коем случае не допуская ухода в сторону или отставания кого-либо из участников; во время дождей беречься простудных заболеваний. Даже при хорошей, непромокаемой одежде ноги у туристов все равно будут мокрыми. Если дождь очень сильный и видимость сильно ограничена, движение немедленно прекращать. В горных районах в дождь возможны обвалы, оползни, камнепады и повреждения дорожных сооружений, поэтому двигаться дальше в такую погоду не следует. В грозу в первую очередь надо найти безопасное укрытие и поставить велосипеды подальше от людей. Под высокими деревьями укрываться нельзя.

6.2. Организация движения в велопоходе

В колонне велотуристов головным едет наиболее опытный участник, знакомый с дорогой или лучше других предварительно изучивший ее. Чаще всего это руководитель группы. Он ведет учет пройденного расстояния (по счетчику) и поддерживает установленный режим движения. За ним едут менее сильные туристы, замыкает колонну сильный, опытный турист. У него ремонтные материалы, инструменты, аптечка. Он следит, чтобы ни кто не отставал и оказывает помощь.

Связь по линии поддерживается установленными сигналами; при вынужденной остановке хотя бы одного участника останавливается вся группа. Во время движения соблюдаются следующие интервалы между велосипедистами: на нормальной дороге 2–3 м, на полевых и лесных дорогах 5–6 м, – на особо сложных и мокрых участках, а также на спусках 10–12 м. После первых 20–25 минут движения делается общая остановка для проверки велосипедов и устранения обнаруженных недостатков в регулировке машины и упаковке багажа. Привалы в пути в зависимости от рельефа местности, качества дороги и погоды устанавливаются разной продолжительности. Если дорога хорошая, и ровная и ветер не мешает, целесообразно придерживаться такого режима: 27 минут езды – 3 минуты пешком,

23 минуты езды – 2 минуты пешком, привал 5 минут. Если рельеф местности, состояние дороги и другие факторы заставляют часто сходить с велосипеда, можно двигаться 50–55 минут и 5–10 минут отдыхать. При сильном встречном ветре время движения пешком увеличивается за счет сокращения времени на остановки. Такие пешеходные паузы позволяют «размять» работавшие звенья тела, восстановить правильную циркуляцию крови, ввести в норму ритм дыхания. Такой активный отдых лучше пассивного отдыха лежа или сидя. Следует предостеречь от увлечения большими скоростями они не только требуют больших затрат физической энергии, но и невольно заставляют сосредоточивать все внимание на небольшом участке дороги перед колесом. Все остальное, часто очень интересное, ускользает от внимания велотуриста. В конце дневного перегона пешеходные паузы можно увеличивать. В описанном режиме движения при скорости езды 12 км/час средняя скорость будет 10 км, а при 15 км/час – 12,5 км. В течение 6–7 чистых ездовых часов (больше ехать не следует) велотурист без труда может покрыть 80–90 км, в благоприятных условиях (ровный профиль, хорошее состояние дороги, попутный ветер) – до 100–130 км. В горных районах с сильнопересеченным рельефом и в бездорожье нагрузка на ходовой день не должна превышать 30–40 км. Средняя скорость при этом будет колебаться от 5 до 15 км/час. А так как фактическое, «рабочее время» составит всего 4,5–6 часов в день, то часовая скорость будет колебаться от 6, 5 до 17 км. Вес багажа не должен превышать 10 кг для женщин и школьников 9–10-х классов и 16–18 кг для мужчин. Не менее 2/3 дневного перехода туристы должны проехать в первой половине дня, до большого привала. Путешествуя в центральных и южных районах, целесообразно придерживаться следующего распорядка дня: подъем в 5.30–6 часов; 10–15 минут утренняя зарядка, 10–15 минут – туалет; затем завтрак и сборы в путь; дежурные поднимаются раньше и готовят завтрак (лучше приготовить его накануне, вместе с ужином, а утром подогреть). Начинать движение не раньше чем через 0,5–1 час после принятия пищи. В 11–12 часов устраивается большой привал продолжительностью 4–5 часов для отдыха, обеда и намеченных мероприятий. Приходится он на самое жаркое время дня. В северных районах слишком ранний подъем нецелесообразен: еще холодно и все мокро от росы. Из-за этого туристы будут отправляться в путь с мокрыми ногами, мокрыми палатками и вещами. Дневной привал соответственно можно делать короче, а все мероприятия проводить после остановки на ночлег (кстати, летние вечера на севере достаточно светлые, а местные жители в это время свободны от работы). Такого же режима можно придерживаться и в южных районах в пасмурную и прохладную погоду. Дневной переход следует заканчивать за 1,5–2 часа до наступления темноты, чтобы иметь возможность засветло устроиться на ночлег, осмотреть, почистить и, если надо, отремонтировать велосипед, выкупаться или умыться и отдохнуть до сна. Без крайней необходимости

откладывать ремонт машины на следующий день нельзя. Как на продолжительных, так и на малых привалах после небольшой разминки нужно заняться велосипедом и лишь потом приступить к еде и отдыху. Установленные графиком нормы и время передвижения могут быть нарушены из-за проколов шин, мелких, а иногда и крупных поломок велосипеда или двигателя, неблагоприятных условий погоды. В любом случае без уважительных причин график похода нарушать нельзя, иначе это приведет к тому, что намеченные мероприятия не будут выполнены или для них потребуется дополнительное время. Через каждые 4–5 ходовых дней устраивается дневка.

6.3. Техника движения в велопоходе

Самые удобные для езды – асфальтированные и бетонированные дороги. Но на них наиболее интенсивное автомобильное движение. Это требует от велотуристов дисциплинированное и, выдержки, привычки спокойно реагировать на проносящиеся рядом автомобили. Ехать надо по самой кромке шоссе в один ряд, не допуская выезда из строя и обгона, едущих впереди туристов, не «зевать», так как можно легко соскочить с твердого полотна дороги на мягкую песчаную обочину.

Дороги с булыжным покрытием – самые трудные и неприятные, особенно если булыжник крупный. На них сильно трясет, а в мокрую погоду они еще и скользкие. В этом случае лучше ехать по обочине или пешеходной тропе, обычно идущей вдоль дороги.

Хороши для велосипеда исправные грейдерные дороги, покрытые гравием или щебенкой. Правда, в сухую погоду они немного пыльны. Однако на некоторых из них встречается выбитая автомобилями «гребенка» (напоминает мелкие волны на поверхности воды). Ехать по такой «гребенке» хуже, чем по булыжнику: на скорости велосипед прыгает и сильно бьет, отчего ноги соскакивают с педалей. Иногда «гребенку» засыпают гравием или песком без укатки; тогда ехать еще труднее. Качество грунтовых дорог без специального покрытия зависит от качества грунта и погоды. После длительных дождей они почти не проезды для велосипеда, а в сухую погоду очень пыльны. Автомобили оставляют на них глубокие колеи, затрудняющие передвижение на велосипеде. В низинах они, как правило, заболочены. Через мелкие протоки редко бывают мостики, чаще броды.

Лесные дороги часто покрыты толстым мягким слоем лесного опада (хвоя, старая листва, шишки), затрудняющего движение. Много выступающих корней. В низинах дороги заболочены, нередки и мелкие броды. В сосновых лесах встречаются песчаные участки, не пригодные для езды на велосипеде; в этом случае приходится передвигаться пешком. Однако езда лесом приятна, особенно в жаркую или ветреную погоду.

Пешеходные тропы обычно хорошо утопаны, но извилисты и узки. Езда по ним требует навыка и уверенности. Часто такая тропа проходит

среди густого подлеска, между камнями, кочками, пнями и другими препятствиями, о которые можно зацепиться или удариться на ходу педалями. Иногда тропинки резко переходят в крутой спуск, за которым следует брод или переправа по бревну или кладкам.

Серьезное препятствие для движения – ремонт дорог. В это время дорога наполовину сужена, завалена песком, щебнем. Чаще ремонтируемую дорогу просто закрывают, и тогда необходим объезд в несколько километров, иной раз по тяжелой временной дороге.

Подъемы и спуски требуют особого внимания. Брать с ходу имеет смысл только короткий и некрутой подъем. Длинные, затяжные подъемы, даже и не очень крутые, лучше пройти пешком. На спусках развивать сравнительно большую скорость можно только когда дорога хорошая и далеко просматривается. В остальных случаях надо с самого начала плавно (без рывков) притормаживать и ехать осторожно, с интервалом 10–12 м, особенно если дорога с крутыми поворотами, ограниченным обзором и интенсивным движением. Следует помнить, что в низинах грейдерных и грунтовых дорог скапливается песок, смываемый туда дождями, а сами низины часто заболочены или разбиты; кроме того, здесь почти всегда построены мосты, у въезда на которые, как правило, большие выбоины и ухабы, а иногда неуплотненная подсыпка.

Крутые повороты на спусках надо проезжать на малой скорости, в противном случае при резком торможении возможны заносы велосипеда, удары о дорожные ограждения, наезды и столкновения. Резкое торможение и крутые повороты на мокрых, песчаных и Грязных дорогах приводят обычно к заносу велосипеда и падению.

Во время движения по дорогам надо особенно опасаться грузовых автомобилей с сеном или длинномерными грузами (доски, трубы, сортовой металл), выступающими далеко за пределы кузова; обгоняя, водитель автомашины незаметно для себя может сбить велосипедиста.

Съезды на обочине дороги требуют осторожности, так как часто подсыпка к кромке дороги бывает очень рыхлой и колесо сразу же вязнет, а велосипедист падает.

Броды (даже мелкие) с ходу переезжать не следует: грунт может оказаться мягким и вязким. Лучше перенести велосипед на руках, не замочив ходовых частей (втулки, каретку, педали).

При пересечении *больших выбоин, канав, рвов, глубоких колеи, выступающих корней деревьев* нужно предохранять велосипед от резких нагрузок, привставая на педалях, на полусогнутых ногах и перенося тяжесть тела сначала на заднее, а затем на переднее колесо, держа шатуны в горизонтальном положении.

В горах большую опасность представляют наезды участки пути, заваленные камнями, упавшими деревьями. На участках, проходящих по оползневым склонам, необходимо с велосипеда сойти и двигаться пешком,

соблюдая осторожность, так как возможно падение камней. Учитывая все дорожные неожиданности, турист должен уметь пользоваться всеми способами посадки на велосипед и схода с него.

При *объезде* пней, больших камней, кочек, муравейников шатуны надо держать в горизонтальном положении, чтобы избежать падения при ударе шатунами о препятствие. Когда подобные препятствия расположены часто, для успешного их объезда нужен хороший глазомер и опыт. Ехать надо медленно и осторожно.

С наступлением темноты и при густом тумане езде нужно прекращать. Если все-таки передвигаться необходимо, следует идти пешком, освещая путь фонарями, подавая звуковые сигналы и соблюдая необходимую осторожность. Во время затяжных ливней и дождей движение прекращается.

6.4. Ремонт велосипеда в пути

Наиболее часты в пути проколы камеры заднего колеса. В случае медленной утечки и (нее воздуха следует подтянуть муфточку вентиля и, если обнаружится дальнейшая утечка, вынуть золотник, заменить на нем вентиляющую резину, собрать вентиль и вновь накачать камеру. Если воздух продолжает выходить, камеру снять и искать прокол. Для ремонта проколотой камеры надо снять колесо, извлечь камеру при помощи лопаточки конусного ключа, найти место прокола, зачистить его наждачной бумагой, дважды смазать зачищенное место тонким слоем резинового клея, просушивая каждый раз в течение 5–8 минут. Потом предварительно зачищенную и также дважды смазанную клеем заплату наложить на прокол и прижать ладонями или каким-либо грузом. Затем накачать камеру, опустить ее в воду или проверить на слух герметичность, насухо вытереть, припудрить тальком и, выпустив воздух, без морщин и перекосов уложить в покрышку, убедившись при этом, что в покрышке нет острых предметов, вызвавших прокол, и положение бандажной ленты (фликера) на ободке правильно. Камеры время от времени следует присыпать тальком, так как в жаркую погоду и при продолжительной езде они от нагревания прилипают к покрышкам. Покрышка заднего колеса от большой нагрузки изнашивается быстрее. Для равномерного износа ее следует в середине сезона с заднего колеса переставить на переднее колесо. Монтируя покрышки, избегать повреждения камер монтажными ключами, а также защемления их между бортами покрышек и ободами колес. При нарушении регулировки каретки (что бывает сравнительно редко) надо затянуть до упора правую чашку, отпустить контргайку, завернуть левую чашку в корпус каретки, установить нужный зазор в подшипниках и вновь закрепить ее контргайкой. При ослаблении крепления шатунов следует, сделав упор под шатуны, забить клинки медным или деревянным молотком и затянуть до отказа их гайки. При нарушении регулировки задней втулки отпустить гайки и левую

контргайку. Затем ключом, надетым на квадратный конец оси, повернуть ее до необходимого зазора в подшипниках. Закрепив конус, в этом положении контргайкой и затягивая гайки, следить, чтобы колесо было установлено правильно по отношению к перьям вилки и стойке и сохранялось минимальное провисание цепи. Правый конус должен быть туго затянут до упора оси, поэтому им нельзя пользоваться при регулировании подшипников втулки. Обнаружив тяжелый ход передней втулки, следует отпустить гайку со стороны нарушившего нормальное положение конуса, установить его, зафиксировав гайкой колеса, сохранив равные зазоры между ободом и перьями вилки. Потрескивание во втулках, педалях или каретке свидетельствует о неисправности шарикоподшипников. В этом случае надо разобрать узел, в котором слышно потрескивание, и промыть его. При обнаружении расколотого шарика заменить его новым (лучше весь комплект шариков). При поломке, трещине, сильном износе деталей их следует заменять.

Контрольные вопросы

1. Техника езды по проселочным дорогам?
2. Техника езды по дорогам с улучшенным покрытием?
3. Организация движения в велопоходе?
4. Основные моменты ремонта велосипеда?
5. Техника езды на подъемах и спусках?
6. Безопасность в велосипедном походе?
7. Скорость движения в велосипедном походе?
8. Характеристика велосипедного туризма?

Список использованных источников

1. Турист /сост. А.А. Власов. – М.: Ф и С, 1974. – 384 с.
2. Вяткин, Л.А. Туризм и спортивное ориентирование: учебник для студентов учреждений высш. проф. образования, обучающихся по напр. подготовки «Педагогическое образование» (профиль «физическая культура») / Л.А. Вяткин, Е.В. Сидорчук. – 5-е изд., испр. – М.: Академия, 2013. – 224 с.
3. Туризм и спортивное ориентирование: учебник для ин-тов и техникумов физ. культуры / сост. В.И. Ганопольский. – М.: Физкультура и спорт, 1987. – 240 с.
4. Федотов, Ю.Н. Спортивно-оздоровительный туризм: учебник для образоват. учреждений высш. проф. образования, осуществляющих образоват. деятельность по напр. 0321000 - Физическая культура / Ю.Н. Федотов, И.Е. Востоков; [под ред. В.А. Таймазова, Ю.Н. Федотова]. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Советский спорт, 2008. – 464 с.
5. Курилова, В.И. Туризм: [по спец. № 2114 «Физ. Воспитание» и № 2115 «Нач. воен. обучение и физ. воспитание»] / В.И. Курилова. – М.: Просвещение, 1988. – 224 с.

6. Моргунов, Б.П. Туризм: учеб. пособие для студентов пед. ин-тов по спец. №N 2114 «Физ. Воспитание» / Б.П. Моргунов. – М.: Просвещение, 1978. – 168 с.

7. Константинов, Ю.С. Теория и практика спортивно-оздоровительного туризма [Текст]: учеб. пособие / Ю. С. Константинов; Российская международная академия туризма; Федеральный центр детско-юношеского туризма и краеведения. – М.: Советский спорт, 2009. – 392 с.

8. Штучная, Е.Б. Теория и методика спортивно-оздоровительного туризма: учеб. пособие / Е.Б. Штучная. – Омск: 2005. – 270 с.

Лекция 7

ОСОБЕННОСТИ ЛЫЖНОГО ТУРИЗМА

7.1. Факторы и опасности лыжных походов

К факторам, определяющим специфику лыжного туризма относят сильный мороз, ледящий ветер, пурга, резкие изменения погоды. Они накладывают на руководителя и группу множество дополнительных обязанностей, выполнение которых способствует успеху путешествия. Прежде всего, это относится к подбору участников, осуществлению обширной программы физических тренировок и технического совершенствования, тщательной подготовке личного и группового снаряжения, продуманному подбору высококалорийных продуктов. Планируя путешествие, приходится учитывать влияние короткого дня, расположение населённых пунктов, наличие лесов, сложных участков рельефа, темп движения и другие тактико-технические элементы похода. Погода не только может усугубить влияние других опасностей, но и сама по себе представляет угрозу для здоровья и жизни человека.

Мороз. «К холоду нельзя привыкнуть». С этими словами Р. Амундсена согласны все, кто волей судьбы или по своему желанию оказывался в условиях низких температур. Многовековая борьба за самосохранение выработала у человека естественные защитные рефлексы. Она научила его искусственным приемам согревания и изготовлению специальной одежды и обуви. Отсутствие пригодной обуви для длительных лыжных походов, например, приводит к отморожению ног. Число таких отморожений составляет 90% общего количества отморожений.

Снегопад. Даже обильное выпадение сухого снега в безветренную погоду не опасно для группы, двигающейся по равнине или среднепересеченной местности. Он может только снизить темп движения. Положение резко меняется, если выпадает сырой снег при сильном ветре и группа оказалась на сложном рельефе в этих условиях. Снегопад представляет реальную опасность, а борьба за сохранение палатки, своевременное принятие

мер против обмерзания одежды и отморожений, умение быстро соорудить укрытие в снегу становятся борьбой за жизнь.

Ветер опасен своим охлаждающим влиянием и механическим воздействием. Сильный, порывистый ветер опасен при движении по скальным и заснеженным гребням, по крутым склонам: он может вызвать потерю равновесия и привести к падению. В результате длительного нахождения на ветру может наступить необратимое переохлаждение организма. Степень холодного влияния ветра зависит от его силы и выражается тепловым эквивалентом. Так, если при штиле температура воздуха равна 10° , то при скорости ветра 10 м/сек холодовой индекс его будет соответствовать температуре $30,5^{\circ}$. Опасность охлаждающего влияния ветра в зависимости от температуры и его силы условно подразделяется на зоны: в пределах от 10 до 25° – зона «нарастающей опасности», а от 30 до 50° – «опасная зона».

Пурга и метель, сочетая сильный ветер, мороз и снегопад, многократно увеличивают отрицательное влияние на человеческий организм каждого отдельного фактора и не без основания считаются самыми серьезными опасностями лыжных маршрутов: холодное воздействие усугубляется проникновением снега под одежду и ее отсыреванием, что обычно приводит к отморожениям и ускоряет переохлаждение. Пурга и метель оказывают также морально-психологическое воздействие на человека. У слабых натур нередко наблюдается снижение морального тонуса, наступает состояние безысходности, понижается способность бороться за жизнь. Притупляется мышление, становится трудно сосредоточиться для выполнения даже простейших логических операций.

Ограниченная видимость (туман, сумерки, темнота, полярная ночь) опасны не сами по себе, а тем, что затрудняют ориентирование и правильную оценку реальной обстановки: определение действительной крутизны склона, лавинной опасности, наличия обрывов и трещин. Опыт подсказывает, что при плохой видимости самое благоразумное – прекратить движение. В темноте крутизна склонов и скорости спуска на лыжах оцениваются, как правило, меньшими, чем на самом деле. Следствием этого очень часто бывают травмы и поломка лыж. Туман до неузнаваемости искажает отдельные предметы, пейзажи: низкий берег кажется горным хребтом, снежные заступы – вершинами, а отдельные маленькие камни – чуть ли не скалами. Трехметровый каменный столб благодаря оптическим свойствам тумана кажется огромной башней, упирающейся в небо.

Солнце особенно опасно ожогами глаз. Снежной слепотой можно заболеть не только в ясный солнечный день. Не менее опасны облачные дни. Отмечаются случаи заболевания глаз у людей, даже находящихся в палатке. Для предохранения глаз каждый участник должен иметь солнцезащитные очки, преимущественно с оранжевыми стеклами, которые в пасмурную и туманную погоду лучше всего прорисовывают даже мелкие неровности снежного покрова. Снежная слепота вызывает мучительную резь в глазах, человек не

может не только уснуть, но даже забыться. Из воспаленных глаз текут слезы, будто в них попало много зыбучего песка. Для излечения заболевания иногда бывает достаточно побыть один-два дня с завязанными глазами. Рекомендуется также применять примочки из спитого чая.

Резкое похолодание, например, после оттепели, опасно, если группа вынуждена продолжать движение в сырой одежде и обуви, которые на морозе быстро превращаются в ледовый панцирь, совершенно не сохраняющий тепло. В худшем положении оказываются туристы, которых похолодание застает во время преодоления сложного склона, ограничивающего возможности движения и обрекающего на малоподвижный характер действий. Только быстрая разбивка бивака и согревание у костра или в спальном мешке (предварительно переодевшись во все сухое) может предохранить от неприятностей с тяжелыми последствиями.

Опасности зимнего маршрута, как правило, ощутимы или наблюдаемы, в силу чего их воздействие не бывает неожиданным. Здесь неприменимо понятие «внезапно»: каждому из этих явлений предшествуют определенные признаки, знание которых дает возможность заранее подготовиться к ним. Признаки малооблачной, без осадков, морозной погоды: очищение неба от облаков и похолодание к вечеру; красная заря при заходе солнца на безоблачном небе голубовато-серебристое свечение неба после захода солнца; к ночи в лощинах становится холоднее и появляется туман; дым от костра в безветрие поднимается «столбом»; слабое мерцание звезд голубоватым светом рога месяца остры; уменьшение после полудня кучевых облаков и полное их исчезновение после заката солнца; улучшение скольжения лыж к вечеру; повышение барометрического давления. Признаки ухудшения погоды: потепление к вечеру и ухудшение скольжения лыж; появление тонких перистых облаков, постепенно заволакивающих все небо (часов через двадцать возможен снегопад), солнце садится в тучи, вечерняя и утренняя заря багрово-красной окраски, сильное мерцание звезд, появление и интенсивное увеличение количества кучевых облаков, быстро движущихся по небу, появление вокруг солнца или луны белых кругов; ветер резко меняет направление и усиливается к вечеру; отсыревание одежды и снаряжения, затрудненность дыхания; на вершинах гор и гребнях появляются «снежные флаги»; падение барометрического давления, улучшение видимости.

7.2. Техника лыжного туризма

Правильная техника ходьбы на лыжах под рюкзаком, спусков, поворотов, торможения, подъемов, преодоления естественных препятствий – важнейшее условие успешного проведения похода, быстрого движения на маршруте с наименьшей затратой сил, без травм и несчастных случаев. Неумелое владение лыжной техникой резко снижает темп движения, при-

водит к частым падениям. Следствием этого могут стать ушибы и поломка лыж. Падение на склоне, кроме того, может послужить причиной схода лавины. Различие в технической подготовленности участников нередко приводит к растягиванию группы. При спусках менее подготовленные предпочитают преодолевать склон без лыж, что вызывает разрыв группы и затрудняет при необходимости своевременное оказание помощи отставшим, а движения разными путями и нахождение одних туристов над другими потенциально опасно при срывах верхних участников. Поэтому особой заботой руководителя похода должно стать обучение членов группы наиболее важным приемам лыжной техники, тренировка в овладении ими при движении с тяжелым рюкзаком. Чтобы обеспечить безопасность, исключить возможность травм и сохранить инвентарь, начинать тренироваться надо на ровных пологих склонах и постепенно переходить на более крутые, сложной конфигурации.

Лыжные ходы с рюкзаком

В туристском походе тяжелый рюкзак, необходимость тропления лыжни и пересеченная местность не позволяют широко использовать скоростные лыжные ходы. Все многообразие их туристская практика свела к рациональным скользящему и попеременному четырехшажному ходам.

Скользящий ход – основной способ передвижения туристов на лыжах по ровной и слегка всхолмленной местности при любом снежном покрове. Он заключается в попеременном движении ног, завершаемом скольжением на одной лыже, чему способствуют попеременные толчки палками. При этом тяжесть тела плавно переносится на выдвигаемую вперед ногу, другая нога по окончании толчка несколько сгибается в колене (в это время мышцы расслабляются и отдыхают), а пятка лыжи отрывается от снега.

Попеременный четырехшажный ход («вперекидку») отличается от скользящего тем, что вначале выполняются два шага без толчков палками. На третьем шаге подтягивается одноименная с ногой рука, толчок которой следует сразу после этого шага. Толчок другой руки завершает четвертый шаг. Характерная ошибка – откидывание палок в сторону и вихляние туловища.

На пологих склонах с плотным снежным покровом можно спускаться *коньковым ходом* (напоминает движение на коньках) или ускорять передвижение за счет одновременных толчков палками (бесшажный ход).

Преодоление препятствий на лыжах

Поломка лыж и различные травмы являются, как правило, следствием неумения преодолевать препятствия.

Корытообразные канавы несколько уже длины лыж преодолеваются так одной лыжей следует осторожно съехать в канаву, не допуская упора носком лыжи в противоположный скат, обе палки поставить в середине канавы и, опираясь на них, плавно перенести вторую лыжу через канаву, поставить ее на противоположном скате, перенести на нее тяжесть тела, освободить от нагрузки первую лыжу и продвинуть ее за канаву. Ха-

ракторная ошибка - попытка поставить лыжу с упором носком и пяткой на скаты канавы, что приводит к поломке лыж.



Преодоление канавы и бревна

Для преодоления отдельных *поваленных деревьев, бугров и заструг* на лыжне надо с подходом к препятствию освободить от нагрузки ногу, сделать ею широкий выпад вперед и поставить лыжу грузовой площадкой на препятствие, после чего, не замедляя темпа движения, приподнять носок второй лыжи, перенести ее над препятствием и опустить за ним (см. рис.). Деревья на лыжне можно преодолевать и так: встать боком вплотную к дереву и, опираясь на палки (одну из которых поставить по другую сторону дерева), поочередно перенести лыжи за дерево.

Движение по *торосистому льду* на лыжах складывается из многократного преодоления больших и малых ям, канав и бугров в лабиринте хаотического нагромождения льдин. При спусках с торосов следует не допускать утыкания с ходу носками лыж в льдины. Лучшая маневренность и большая скорость движения достигаются при использовании несколько укороченных лыж и индивидуальных волокуш типа «торпеда», которые легко проходят по пути лыжника.

Тропление лыжни. Одно из трудоемких препятствий зимнего маршрута – глубокий снег. Скорость группы в этих условиях зависит от физической подготовленности участников и умения выбирать рациональный способ «пробивания» лыжни. При движении в сторону хорошо видимого дальнего ориентира, по просеке, руслу реки, т.е. когда руководителю нет необходимости постоянно контролировать направление, применяется способ тропления, условно названный «*каруселью*». Он заключается в поочередной смене направляющих через установленный руководителем промежуток времени. Чем глубже и «тяжелее» снег, тем меньше время тропления одним участником. Сменяться в этом случае могут одновременно двое идущие впереди. В лесу, в метель и и ночью руководитель, если он идет в конце группы, не видит передних участников и не может представить действительного направления их движения. Ему приходится кричать или передавать команды «по цепочке», что нередко приводит к путанице. В таких случаях целесообразно разбить группы на подгруппы, например по 3 человека, которые по очереди тропают лыжню. Руководитель, идя за тропящими

лыжню, видит их всех, и его команды без напряжения голоса достигают непосредственно направляющего. Участвующие в троплении самостоятельно сменяют друг друга, становясь перед руководителем. Уставшая группа по распоряжению руководителя уходит назад, а вместо нее выходит следующая. Этот способ в туристской практике получил наименование «*малая карусель*». В очень глубоком и сыром снегу тропление лыжни может возлагаться на 2–3 максимально разгруженных членов группы. Их имущество распределяется между другими участниками, которые двигаются по проторенной лыжне.

В отдельных случаях применяется «*челнок*»: часть группы, оставив свои рюкзаки, тропит лыжню и, пройдя определенное расстояние, по указанию руководителя сходит с лыжни и возвращается за ними. На месте смены свои рюкзаки оставляет вторая группа и уходит вперед. Первая группа по готовой лыжне догоняет вторую и вновь начинает тропление. В метель, при плохой видимости и в условиях сложного рельефа применять этот способ не следует. В троплении по решению руководителя и с согласия группы не участвуют те, кто чувствуют себя нездоровыми или сильно уставшими. Они идут в середине группы. *Преодоление склонов на лыжах*. Успешное преодоление различных по крутизне и характеру снежного покрова склонов на лыжах возможно в том случае, когда все участники владеют приемами подъемов, спусков, торможения и поворотов с тяжелым рюкзаком за спиной. Рюкзак, особенно станковый, увеличивает инерционные моменты при эволюциях лыжника и часто приводит к падениям. Поэтому отработанным можно считать тот прием, который успешно выполняется с тяжелым рюкзаком.

Подъемы. В зависимости от крутизны и протяженности склона, а также характера снежного покрова подъем можно осуществлять ступающим шагом, елочкой, полулочкой, лесенкой, лесенкой наискось и зигзагом.

Ступающим шагом поднимаются на ровных и пологих склонах. При этом туловище следует наклонять несколько больше вперед, а руками более сильно опираться на палки. При "отдаче" лыжи нужно ставить с прихлопом.

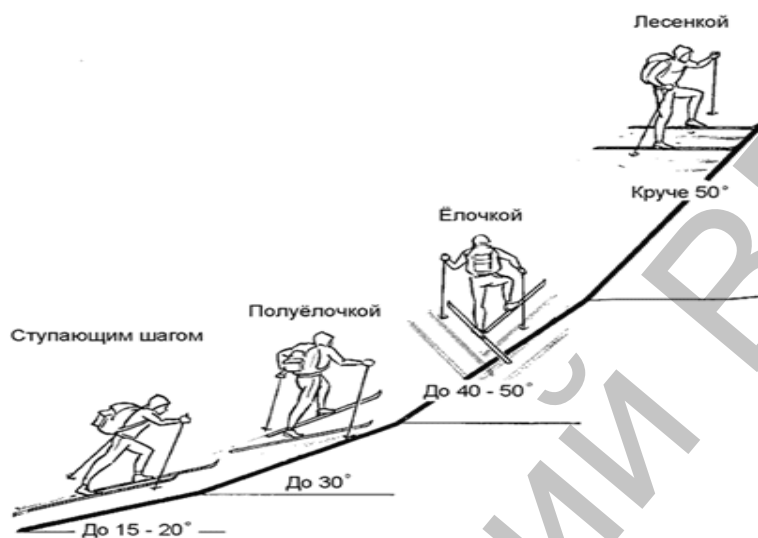
Полулочкой поднимаются на более крутых склонах, двигаясь по ним наискосок: лыжа, находящаяся выше по склону, ставится в направлении движения, а другая – несколько развернутой в сторону.

Подъем елочкой применяется на склонах средней крутизны: носки лыж широко разводятся в стороны, и лыжи твердо ставятся на внутренние ребра с поочередной опорой на палки, штырьки которых втыкаются в снег позади лыж. Чтобы носки лыж при перестановке не зарывались в снег, следует одновременно приподнимать носок ботинка и нажимать на пятку.

На крутых и обрывистых склонах лучше всего подниматься *лесенкой*: стоя боком к склону, последовательно переставлять вверх лыжи и палки. На склонах с твердым снежным покровом лыжу нужно ставить с прихлопыванием на ребро. На широких склонах, когда подъем прямой лесенкой

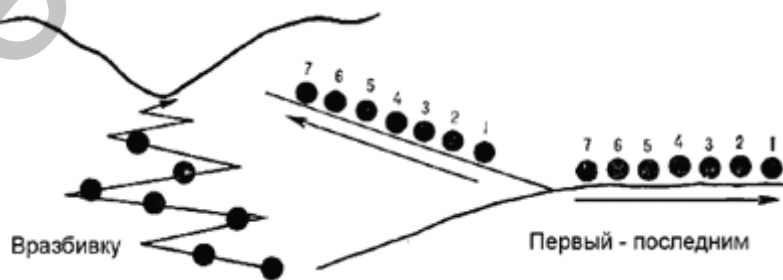
из-за осыпания снега невозможен, подниматься надо *лесенкой наискосок* – одновременно с подъемом продвигаться несколько вперед.

На длинных нелавиноопасных склонах средней крутизны целесообразно подниматься *зигзагом*, двигаясь ступающим шагом, полуюлочкой или лесенкой наискосок.



Способы подъема на лыжах

Чтобы не «подрезать» снега на склоне, отрезки пути от поворота до поворота нужно прокладывать не более 30 м длиной под прикрытием отдельных деревьев, кустов, камней, обледенелых участков. Крутизна пути выбирается такой, чтобы лыжи не скатывались назад и не пришлось, «идти на руках», с силой опираясь на палки, что утомительно. Перемена направления движения производится поворотом «кругом» спиной к склону. Перед началом поворота необходимо поставить лыжи параллельно склону во избежание соскальзывания вниз. Затем лыжу, расположенную ниже по склону, поднять махом ноги и переставить носком в нужном направлении. При выполнении этого движения надо опереться на палку, воткнутую выше лыжи, а другую – отвести в сторону, чтобы она не мешала переставлять первую лыжу. Далее в нужном направлении переставить и вторую лыжу. Прием выполняется плавно, без рывков.



Подъем зигзагом

Не рекомендуется разворачиваться из положения «лицом к склону»: в случае потери равновесия падение произойдет на спину вниз по склону, что затруднит быстрое самозадержание. При смене направления существует опасность упасть на товарища, стоящего ниже по склону. В качестве одной из мер предосторожности рекомендуется двигаться «вразбивку». Некоторые считают наиболее приемлемым способ «челнока», когда для движения в обратном направлении группа разворачивается одновременно: замыкающий становится направляющим, а первый – последним. Этот способ несколько удлиняет путь, но позволяет группе двигаться компактно, что особенно важно в условиях плохой видимости.

Спуски. Во время спусков происходит основная масса травм, как расплата за лихачество и неумелое владение приемами спусков, торможения и поворотов, из сочетания которых складывается скатывание на лыжах с гор. В зависимости от крутизны склона и характера снежного покрова выбираются стойка и способ спуска. На ровных и пологих склонах с глубоким снегом спускаются обычно в *высокой стойке*: ноги слегка согнуты в коленях, лыжи поставлены почти вплотную одна к другой, туловище немного наклонено вперед, полусогнутые в локтях руки опущены, палки держатся кольцами назад; во избежание травм старайтесь никогда не выносить их вперед. В *средней стойке* спускаются на более крутых склонах: лыжи на ширине 15–20 см, туловище наклонено вперед, ноги согнуты в коленях так, чтобы были видны носки ботинок. Спуск по склону с неоднородным снежным покровом характеризуется увеличением скорости на плотном снегу и резким торможением на рыхлом, что обычно приводит к потере равновесия и падению вперед. Для сохранения устойчивости нужно сделать разножку – одну ногу с лыжей выдвинуть вперед. С увеличением тормозящего момента для погашения рывка тела вперед ногу необходимо выдвинуть еще дальше и больше согнуть в колене. В *низкой стойке* спускаются на более крутых склонах тина уступа: необходимо сильно согнуть ноги в коленях, присесть, туловище наклонить и вынести вперед руки.

Спуск по прямой осуществляют на пологих и хорошо просматриваемых склонах, не допуская сильного разгона. С увеличением скорости надо воспользоваться различными приемами торможения, вплоть до падения, памятуя, что лучше это сделать умышленно, чем потеряв над собой контроль. На крутых склонах, когда торможение не обеспечивает желаемой скорости, спускаться следует *зигзагом*, разворачиваясь в нужном направлении на ходу или после остановки. Каждый участник обычно спускается по своему пути. При спуске по одной лыжне, например в условиях ограниченной видимости, «гасить» скорость можно путем выката одной или обеими лыжами на свежий снег, а также торможением с помощью палок.

Боковым соскальзыванием обычно спускаются с крутых, недлинных склонов, без обрывистых участков. Для этого необходимо поставить лыжи параллельно склону, нажимая на внешние ребра, уменьшать сцепление

лыж со снегом до момента начала скольжения. В случае увеличения скорости следует усилить упор на внутренние ребра лыж. Пример этот может выполняться как при спуске наискосок к склону, так и без продвижения вперед – прямо вниз.

Спуск лесенкой применяется на более крутых склонах, исключая спуски зигзагом и соскальзыванием. На склоне с рыхлым снегом лыжи необходимо ставить след в след, уплотняя ступеньки и не допуская сползания снега. На склоне с настовым или обледенелым покрытием лыжи ставятся на кант с прихлопыванием. Во всех случаях опора на лыжные палки обязательна.



Движение на сложных склонах

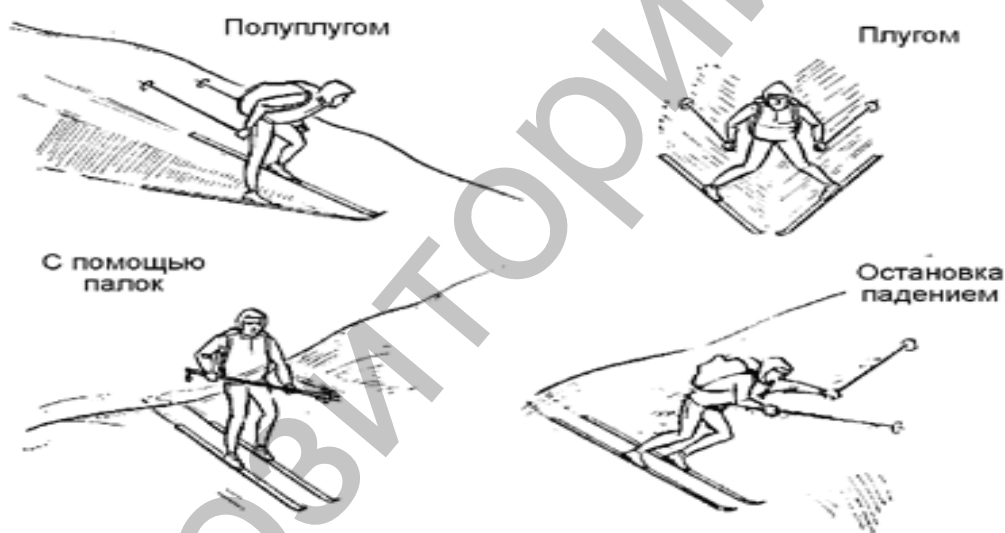
Основное условие успешного *спуска на сложных склонах*, сочетающих уступы, бугры, ямы и встречные склоны, – сохранение постоянного контакта лыж со снегом и устойчивости. Это достигается изменением положения тела с таким расчетом, чтобы центр тяжести всегда находился на одном уровне по высоте, независимо от неровностей склона. Начиная спуск с уступа, нужно присесть и принять низкую стойку, а по мере уменьшения угла склона – плавно выпрямлять туловище. Подъезжая к бугру, надо согнуть ноги и, освободив лыжи от нагрузки, дать им, возможность мягко взойти на бугор, иначе они упрутся в него, скорость резко снизится и лыжник по инерции упадет вперед или будет подброшен за бугром и может упасть. Преодоление ямы сводится к умелому спуску с уступа и выкатыванию на бугор. Спуск с выкатом на встречный склон начинается в средней или низкой стойке, с постепенным выпрямлением туловища по мере уменьшения угла склона. Перед встречным склоном необходимо вновь сгруппироваться, как перед бугром. С уменьшением скорости на встречном склоне следует быстро развернуться, пользуясь поворотом переступанием, и продолжить спуск в нужном направлении или остановиться на склоне.

Торможение. Владение всеми способами торможения позволяет осмысленно регулировать скорость спуска и быстро останавливаться в желаемом месте.

Торможение полуплугом (односторонний упор) практикуется преимущественно при спусках наискосок по склону. Для торможения пятку лыжи, находящийся ниже по склону, отводят в сторону, а лыжу ставят на ребро; вторая лыжа скользит в направлении движения.

Торможение плугом (двусторонний упор) используется на склонах средней и малой крутизны при прямых спусках: удерживая носки вместе, развести пятки лыж в стороны и поставить лыжи на внутренние ребра, что достигается некоторым сближением коленей и переносом тяжести на пятки. Для усиления эффекта торможения следует сильнее развести пятки лыж и более круто поставить их на внутренние ребра.

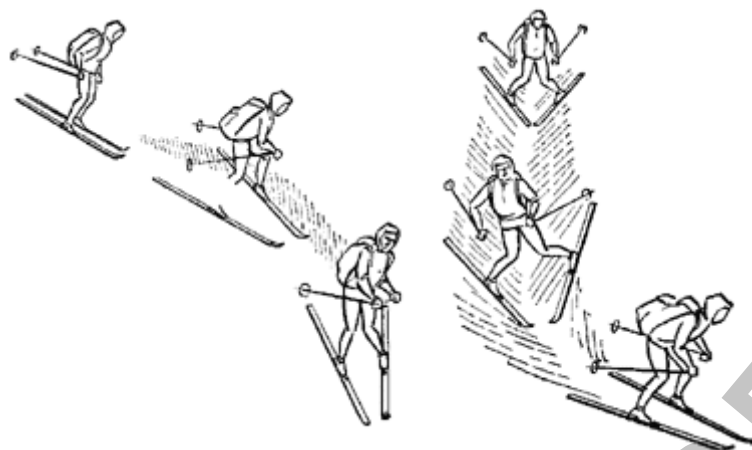
Торможение с помощью палок применяется при спусках наискосок к склону или при прямом спуске. Для этого надо сложенные вместе палки уткнуть штырьками в снег и, усиливая вдавливание, замедлять движение. Рука, находящаяся ближе к склону, обхватывает палки сверху, а другая - снизу. Торможение палками между ногами по ряду моментов, в том числе и из-за возможности поломки палок, не желательно.



Способы торможения и остановки

К *остановке падением* прибегают в экстренных случаях, когда нужно быстро остановить спуск. Для этого необходимо присесть как можно ниже и свалиться набок, откинув руки с палками назад, распластаться, лыжи поставить поперек направления спуска и, уперев их в снег, затормозить дальнейшее соскальзывание. Характерная ошибка – падение без предварительной группировки тела, что может привести к ушибам.

Повороты. Тяжелый рюкзак за спиной и крепления, не обеспечивающие жесткой фиксации ботинка, не позволяют применять повороты, широко распространенные среди горнолыжников. Туристы-лыжники пользуются наиболее простыми поворотами: переступанием, из положения плуга и полуплуга.



Повороты полуплугом (слева) и плугом

Поворот переступанием используется на небольшой скорости на пологих склонах и при любом характере снежного покрова. Он напоминает движение на коньках, когда более сильные толчки делаются ногой, расположенной на внешней стороне дуги поворота. Для этого надо перенести тяжесть тела на лыжу, которая при повороте будет «наружной», и слегка присесть на нее, подтянуть и развернуть другую лыжу в нужном направлении, перенести на нее тяжесть тела и, скользя на этой (внутренней) лыже, подтянуть другую. Переступание в движение можно выполнять, отводя в сторону не носок, а пятку лыж. Этим способом обычно пользуются при движении в лесу и кустарнике.

Поворот из положения плуга обычно применяется после замедления скорости спуска на склонах средней крутизны при любом характере снега. Для поворота, например, влево надо перенести тяжесть тела на правую ногу, поставить лыжу круто на ребро, а левую – разгрузить и, подтянув пятку, поставить параллельно правой.

Поворот из положения полуплуга выполняется на более высоких скоростях и крутых склонах, когда направление движения необходимо изменять плавными виражами. Начинать его удобней из спуска наискосок к склону: пятку разгруженной «верхней» лыжи следует отвести в сторону, лыжу поставить на ребро и перенести на нее тяжесть тела, а «нижнюю» – поставить на снег плоско и подтянуть пятку, за счет чего и осуществляется поворот.

7.3. Личное и групповое снаряжение, устройство бивака

Хорошо подобранное и выполненное снаряжение, полностью соответствующее сложности похода и специфике района его проведения, - основная гарантия полноценного отдыха, сохранения здоровья и обеспечения безопасности. Вот почему вопросам снаряжения необходимо всегда уделять максимум забот. *Личное снаряжение:* лыжи, палки, меховые чулки, подшлемник,

маска, бахилы, шерстяные варежки, брезентовые рукавицы, очки-консервы, спальник. Большинство предпочитает групповые спальные мешки – это позволяет уменьшить общий вес снаряжения, обеспечивает взаимное согревание и лучшее сохранение тепла. Групповое снаряжение: посуда для варки (плоские полуовальной формы ведра вставляющиеся одно в другое), нагревательные приборы и горючее к ним, санки-волокуши, лавинное снаряжение (лавинные зонды или щупы, лавинные лопатки), палатки, ремонтный набор, аптечка, средства связи, костровое имущество. Зимние палатки, по мнению туристов-лыжников должны отвечать определенным требованиям:

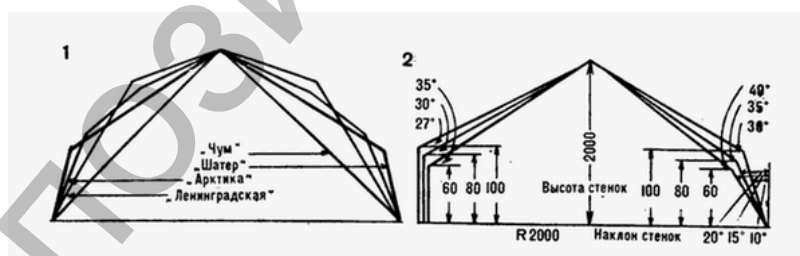
- большая вместимость - способность разместить для сна группу в 8–10 человек;

- универсальность и пригодность для походов по тайге, тундре, среднегорью, – вытекает из того, что, путешествуя, в общем-то по таежному району, группа может оказаться вынужденной организовать бивак на плато или на перевале, да еще в условиях сильного ветра и даже пурги;

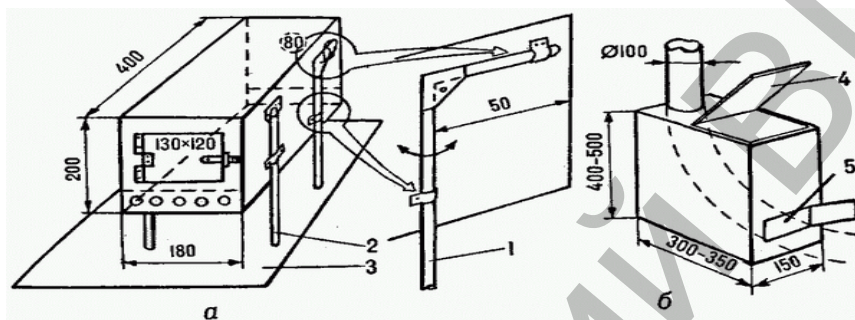
- ветроустойчивость и прочность - неперенные требования к палатке, они обеспечиваются выбором форм близких к полусфере или конусу, многогранностью и каркасом, усиления стропами в сочетании с ветрозащитной стенкой;

- быстрота и надежность установки – особенно при сильном ветре, – важнейшее требования к палатке.

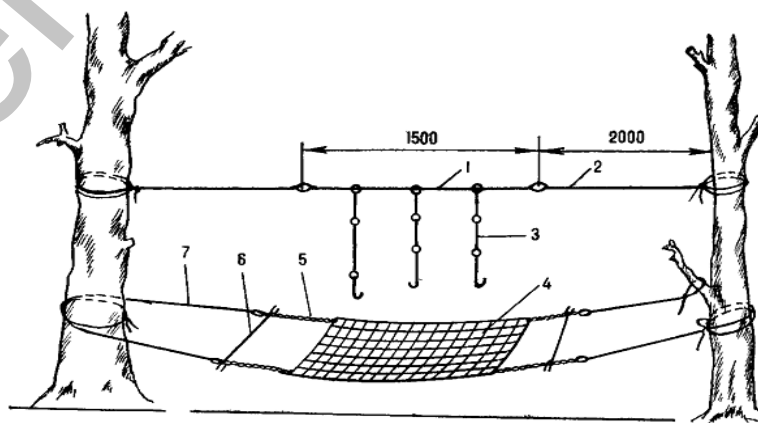
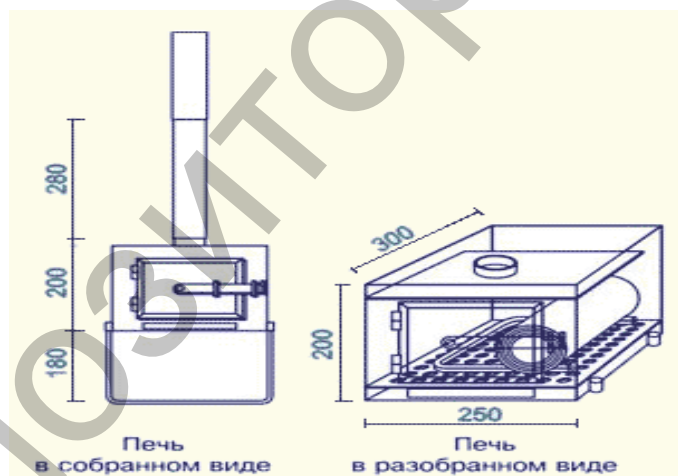
Минимальный вес достигается использованием прочных, но не тяжёлых материалов, мало впитывающих влагу. Комфортность – зависит от конфигурации, наличия дна и цвета палатки (красный или оранжевый, что обеспечивает внутри достаточно света даже при хмурой погоде и позволяющий, при необходимости, отыскать группу).



Печки для отопления палаток. Туристская практика предложила много различных печек, начиная от «универсальных» – типа печи-кухни и других вариантов этого плана до самых простых облегченных конструкций. А нужны ли подобные печи вообще? Ведь приготовить пищу в лесной зоне быстрее и легче на костре, у которого к тому же можно обогреться и подсушить вещи. Взамен появились печки облегченного типа только для отопления палатки. Все многообразие их можно свести к двум разновидностям: жестко смонтированные и разборные. Изготавливаются они обычно из стальных листов толщиной 0,5 мм и весят не более 1 кг.



Положительное свойство жестко смонтированных печек – постоянная готовность к работе, а недостаток – они занимают много места в рюкзаке.



Трубы как и печи всегда были предметом рационализаторской туристской мысли – «труба-лист» самое примечательное туристское изобретение. Для такой трубы используется стальной лист толщиной 0,1–0,2 мм и шириной 400 мм. Наружный конец трубы должен отстоять от ската палатки примерно на 0,7–1 мм что вместе с коленом существенно уменьшит поток искр, падающих на палатку. *Костровое имущество.* В зимнем походе для костра обычно роют в снегу яму или сооружают настил, но есть еще один способ, который успешно применяют туристы лыжники. Для этого в качестве настила для костра используют *металлическую сетку* из проволоки диаметром 0,5–1 мм с ячейками 10 на 10 мм и размером 70 на 40 см которая с помощью тросиков привязывается между деревьями. Максимальный вес сетки не весит 1 кг. Многие туристы для подвешивания котелков или канов над костром используют тросик с цепочками или тросик с несколькими крючками, который можно изготовить самому. Для этого берут трос 2,5–4 мм диаметром и длиной 3 м, делают на концах петли в которые привязывают оттяжки к деревьям, а на трос вешают цепочки на концы которых делают маленькие крючки. Один крючок цепляют за трос, а другой за дужку котелка.

7.4. Профилактика отморожений в лыжном походе

Холод и сильный ветер могут стать причиной отморожения и замерзания, тяжелые последствия которых, вплоть до гибели, возможны не только при низких температурах, но и при 0° и даже несколько выше. Отморожения часто вызываются увлажнением одежды и обуви, нарушением кровообращения из-за тесной обуви, тугой шнуровки, перетягивания ступни ремнями кошек, туго завязанных тесемок бахил, жгута или давящей повязки. Наиболее распространенная причина – замерзшая обувь или деформация ботинок в результате небрежной сушки у костра, а также перенесенные ранее отморожения.

Снижение общей сопротивляемости организма может наступить в результате ослабленного питания, отсутствия горячей пищи и витаминов, заболеваний, психической подавленности. Это также способствует отморожениям и замерзанию организма. Различают четыре степени отморожений. Первая степень проявляется обычно в побледнении или покраснении кожи, отеке, припухлости отмороженного участка, ощущении жжения и боли. Повторные охлаждения конечностей, ознобления, считаются хроническим отморожением первой степени. На ознобленных участках кожа краснеет, и легко образуются пузыри.

Вторая степень отморожения характеризуется более глубоким, чем при первой степени, расстройством кровообращения, посинением и отеком кожи. Через несколько часов после отогревания появляются пузыри с прозрачным, иногда кровянистым содержанием,

При третьей и четвертой степени отморожения происходит омертвление кожи, подкожной клетчатки, частично мышц, сухожилий и суставов. Кожа становится холодной, нечувствительной к прикосновениям и уколам. Содержание пузырей окрашено в кровянистый цвет. Процесс расслаивания омертвевших участков может сопровождаться нагноением.

Профилактика отморожений начинается задолго до похода и заключается в правильном подборе одежды и обуви и подготовке их к походу, а также в овладении практическими навыками предупреждения и лечения отморожений в походных условиях. Не рекомендуется обертывать ноги бумагой: она перетирается, скатывается в комки, что вызывает натирание и способствует отморожениям. Следует также отказаться от смазывания ног жировыми составами, поскольку они препятствуют испарению пота и увеличивают влажность кожи.

Ботинки, прежде чем надеть их, надо разогреть у костра или над пламенем примуса и тщательно размять, чтобы они не охлаждали и не сжимали ступню. Носки также должны быть теплыми. Рукавицы следует засовывать под куртку (за пояс брюк), а перед надеванием согреть дыханием. В сильный мороз и ветер лицо нужно прикрывать мехом капюшона, маской или шарфом, более часто осматривать друг друга. При необходимости оказания помощи на ветру нужно из лыж и полиэтилена (палатки) соорудить заслон для прикрытия пострадавшего и группы.

Оказание помощи при отморожениях. Побелевшие щеки, нос и уши рекомендуется растирать чистой рукой или теплой пуховой варежкой до появления красноты и чувствительности кожи. Растирать отмороженные места кожи снегом нельзя, поскольку он еще больше охлаждает ткань и наносит мельчайшие царапины, в которые могут попасть микробы. Согретый участок следует прикрыть сухой повязкой или шарфом.

Отмороженные конечности надо отогревать и массировать до порозовения и обретения чувствительности кожи с одновременным движением пальцами. Если растирание не приносит желаемого результата, отмороженные конечности отогреваются под свитером на теле товарища. К этому способу обычно прибегают во время подъемов и спусков по сложным склонам, когда невозможно установить палатку и развести костер. В лесной зоне отмороженные конечности лучше всего отогревать у костра.

Если все эти меры не помогают, необходимо быстро ставить палатку и отогревать отмороженную ногу (руку) в теплой воде. В качестве ванночки можно использовать несколько полиэтиленовых мешочков или одно из варочных ведер. Вначале температура воды должна быть не более 20°. В последующие 20–30 минут ее доводят до 37–38°. Отогревание в воде нужно сочетать с легким массажем, растиранием и движением пальцами. После восстановления кровообращения кожу надо протереть досуха, обтереть спиртом и наложить сухую повязку. Пальцы обычно бинтуют вместе. Отмороженные участки не следует смазывать йодом и другими цветными растворами, а также жиром.

Помощь, оказанная до проявления признаков отморожения (сразу после исчезновения боли и появления онемения), часто вообще предотвращает его развитие. Если растираемый участок кожи приобретает синюшную окраску, что свидетельствует о неполном восстановлении кровообращения, пострадавшего во избежание тяжелых последствий следует по возможности быстрее доставить в больницу.

Если отморожение обнаруживается с опозданием - в период отогревания, когда возникают отеки и пузыри, - нельзя делать массаж и растирание. В этом случае нужно марлей (ватой), смоченной спиртом, протереть кожу и наложить сухую стерильную повязку. Дальнейшее лечение производится только врачом.

Замерзание наступает при длительном и интенсивном холоде, в результате которого температура тела падает до опасных пределов. Наиболее часто замерзанию подвергаются туристы, оказавшиеся один на один с пургой, сильным ветром и морозом. Причинами замерзания также могут стать неподвижность (сон на морозе, нахождение в лавине или трещине), болезненное состояние, травматические повреждения.

Признаки замерзания (различают три степени их) – падение температуры тела до 32–30° и ниже, понижение пульса до 65–38 ударов в минуту, чувство усталости, ослабление памяти, сонливость, синюшная окраска кожи. Нарушение ритма работы сердца и дыхания, утрата сознания, не поддающиеся насильственному разгибанию отмороженные конечности, свидетельствуют о самой тяжелой форме замерзания.

При немедленном оказании помощи можно рассчитывать на успех возвращения человека к жизни. Основа этого – быстрое согревание и интенсивное растирание. В легких случаях охлаждения (человек находится в сознании, нет отморожений) иногда бывает достаточно общего согревания и принятия горячего чая или бульона.

Для оказания помощи необходимо быстро поставить палатку. При отсутствии печки, нагреть палатку, можно сжигая в миске спирт. С этой целью используются также горячие угли из костра, насыпанные в варочные ведра или на дюралевые листы. Пострадавшего желательно положить на возвышение из рюкзаков или на топчан из лыж и других подручных средств, обложить самодельными грелками, тело следует обтереть спиртом и начать растирание. Растирание до покраснения участка тела следует прикрывать прогретыми свитерами и куртками. С появлением подвижности в суставах руки и ноги необходимо осторожно, без особых усилий сгибать и разгибать, продолжая их растирание.

Приведенного в чувство пострадавшего следует напоить горячим чаем или бульоном, дать сердечные средства. Если при согретом теле пострадавший не приходит в сознание, ему нужно дать понюхать ватку, смоченную нашатырным спиртом.

Наиболее частая в лыжном походе травма – растяжение связок – определяется по припухлости и болезненности сохраняющего подвижность

сустава. Поврежденный сустав следует смазать йодом и наложить тугую повязку (на ночь ее можно снимать).

Простудные заболевания (трахеиты, бронхиты, ангины) сопровождаются повышенной температурой, головными болями, общей слабостью. Кроме того, при ангинах наблюдаются покраснение горла и затрудненность глотания, а при трахеитах и бронхитах – надсадный кашель, сначала – сухой, затем – с мокротой. Для лечения острых форм болезней приходится останавливаться, иногда даже на несколько дней.

Только соблюдение всех мер техники безопасности на долгое время оставит от вашего похода самые замечательные воспоминания о встрече с природой, о трудностях походной жизни, состязания на лесных трассах, задумчивых беседах и шутках на привалах. Отличительной чертой туристического похода является то, что в нем проверяется группа, коллектив и ваша индивидуальная совместимость с коллективом.

Контрольные вопросы

1. Техника преодоления подъемов и спусков на лыжах?
2. Способы тропления лыжни в походе?
3. Оказание доврачебной помощи при обморожении?
4. Факторы усложняющие проведения лыжных походов?
5. Личное и групповое снаряжение в зимних походах?

Список использованных источников

1. Лукоянова, П.И. Зимние спортивные походы / П.И. Лукоянова. – М.: Физкультура и спорт, 1979. – 167 с.
2. Вяткин, Л.А. Туризм и спортивное ориентирование: учебник для студентов учреждений высш. проф. образования, обучающихся по напр. подготовки «Педагогическое образование» (профиль «физическая культура») / Л.А. Вяткин, Е.В. Сидорчук. – 5-е изд., испр. – М.: Академия, 2013. – 224 с.
3. Туризм и спортивное ориентирование: учебник для ин-тов и техникумов физ. культуры / сост. В.И. Ганопольский. – М.: Физкультура и спорт, 1987. – 240 с.
4. Федотов, Ю.Н. Спортивно-оздоровительный туризм: учебник для образоват. учреждений высш. проф. образования, осуществляющих образоват. деятельность по напр. 0321000 - Физическая культура / Ю.Н. Федотов, И.Е. Востоков; [под ред. В.А. Таймазова, Ю.Н. Федотова]. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Советский спорт, 2008. – 464 с.
5. Курилова, В.И. Туризм: [по спец. № 2114 «Физ. Воспитание» и № 2115 «Нач. воен. обучение и физ. Воспитание»] / В.И. Курилова. – М.: Просвещение, 1988. – 224 с.
6. Моргунов, Б.П. Туризм: учеб. пособие для студентов пед. ин-тов по спец. № 2114 «Физ. Воспитание» / Б.П. Моргунов. – М.: Просвещение, 1978. – 168 с.

7. Константинов, Ю.С. Теория и практика спортивно-оздоровительного туризма [Текст]: учеб. пособие / Ю.С. Константинов; Российская международная академия туризма; Федеральный центр детско-юношеского туризма и краеведения. – М.: Советский спорт, 2009. – 392 с.

8. Штучная, Е.Б. Теория и методика спортивно-оздоровительного туризма: учеб. пособие / Е.Б. Штучная. – Омск, 2005. – 270 с.

Лекция 8 **ХАРАКТЕРИСТИКА СОРЕВНОВАНИЙ В СПОРТИВНОМ ТУРИЗМЕ**

8.1. Формы и масштабы соревнований в спортивном туризме

Спортивный туризм относится к видам спорта, для которых характерна активная двигательная деятельность с проявлением физических и волевых качеств. Его можно отнести к комплексным (смешанным) видам спорта, типа многоборий. Хорошо организованный поход укрепляет здоровье, вырабатывает инициативу, мужество, находчивость, чувство коллективизма, любовь к природе.

Туристско-спортивное соревнование (спортивный туризм) – это мероприятие, связанное с передвижением человека в природной среде на любых технических средствах и без таковых, в одиночку или в составе группы, с познавательными, оздоровительными, спортивными и др. целями. Соревнования по спортивному туризму проводятся, как правило, на самостоятельной основе, регулируются общественными и государственными организациями и относятся к важному для государства социально-спортивному сектору духовного и физического совершенствования человека.

Туристские соревнования проводятся по всем видам туризма, включенным в спортивную классификацию. В настоящее время, в каждом виде туризма выделяются соревнования очные и заочные. Очные соревнования проводятся по туристско-прикладным многоборьям, технике спортивного туризма. Заочные соревнования проводятся по спортивным походам и путешествиям.

По масштабу – соревнования могут быть: международные, республиканские, областные, городские, районные, коллективов физической культуры и туристских клубов.

По социально-возрастным группам соревнования делятся на молодежные и взрослые, детско-юношеские, соревнования инвалидов, студенческие и др.

По ведомственной принадлежности соревнования могут проводиться федерациями спортивного туризма, органами народного образования, спортивными общественными, армейскими организациями и клубами.

По форме проведения туристские соревнования делятся на комплексно-показательные (фестивали, туристские праздники), туриады, слеты, экспедиции, первенства, кубки, классификационные, отборочные, с ограниченным составом участников и открытые. Наибольшее распространение в туризме получили туристские слеты, соревнования по технике и тактике спортивного туризма (туристское многоборье) и соревнования между спортивными туристскими походами.

По своей форме организации и конечным целям туристско-спортивные мероприятия имеют следующую направленность:

- путешествие;
- спортивный поход;
- экспедиция;
- туриада;
- туристско-спортивная школа;
- локальные соревнования на реальном и искусственном рельефе.

Туристско-спортивные мероприятия (ТСМ) могут проводиться в любой географической точке мира с учетом ограничений, устанавливаемых страной проведения.

Многообразны и условия преодоления препятствий: климатические, метеорологические, высокогорные и др. При преодолении естественных препятствий используется различная техника и тактика, различные средства передвижения и обеспечения безопасности.

8.2. Классы дистанций соревнований в спортивном туризме

Спортивный туризм реализует свои цели на следующих классах дистанций:

- I – Класс длинных дистанций – «спортивные походы».
 - II – Класс коротких дистанций – «укороченные спортивные походы».
 - III – Класс нестандартных дистанций – «Путешествия».
 - IV – Класс технических дистанций – «туристско-прикладные многоборья».
 - V – Класс технических дистанций на искусственном рельефе (препятствиях).
 - VI – «Аварийно-спасательные и экстремальные дистанции и туры».
- Все классы дистанций разделяются по десяти видам туризма и категориям сложности.

В десять основных видов туризма на сегодня входят: пешеходный, горный, водный, велосипедный, лыжный, парусный, спелео, автомобильный и мотоциклетный, конный и их сочетания – комбинированный туризм.

Эти виды включены в спортивную классификацию, как части спортивного туризма, они могут развиваться в рамках любого типа (спортивного, рекреационного, реабилитационного, профессионально-прикладного, учебного и др.), но в спортивном туризме они нормированы определёнными тре-

бованиями по набору технически сложных препятствий, продолжительности, протяженности и другим факторам спортивного туристского маршрута.

Класс длинных дистанций – «Спортивные походы» (СП)

Спортивные походы заключаются в выявлении лучших групп при прохождении маршрута соответствующей протяженности и продолжительности с преодолением категорированных естественных препятствий (перевалов, траверсов, вершин порогов, каньонов, пещер и т.д.) и других факторов маршрута (района похода, перепада высот, автономности и т.п.).

Организация соревнований состоит из этапов выпуска команд на маршрут, зачета походов и подведения итогов, осуществляемых маршрутно-квалификационными комиссиями (МКК) туристско-спортивных союзов, федераций, туристских клубов и других туристско-спортивных организаций (учреждений).

В зависимости от технической трудности локальных (ЛП) и протяженных препятствий (ПП), а также других факторов (района, степени автономности...) спортивные походы классифицируются I, II, III, IV, V и VI категориями сложности.

Спортивные походы имеющие техническую сложность, протяженность или продолжительность меньше, чем установлены для походов I к.с., относятся к походам, имеющим I, II и III степени сложности, и походам выходного дня.

Категория сложности спортивных походов и категория трудности локальных препятствий и протяженных препятствий определяется в соответствии с «Единой спортивной классификацией туристских маршрутов», перечнями эталонных маршрутов, перечнями препятствий по видам туризма и туристским регионам.

Класс коротких дистанций – «Укороченные спортивные походы»

Короткой дистанцией называется туристско-спортивный маршрут, который имеет половину от минимального необходимого количества определяющих факторов и определяющих препятствий, включаемых в классический маршрут.

При этом такие определяющие параметры маршрута, как длина и время его прохождения, а также предопределяющие факторы и препятствия должны соответствовать также половине имеющихся в полноценном маршруте, соответствующей категории сложности.

Соревнования на коротких дистанциях проводятся, как правило, в периоды межсезонья, праздников, в рамках туристско-спортивных школ, турriad, чемпионатов в одном географическом районе, а также в сочетании с соревнованиями на технических дистанциях, включая и технические дистанции на искусственном рельефе.

Короткие дистанции разделяются на три основных типа:

а) короткие дистанции проходятся по одному или нескольким туристских районам за один поход без разрыва во времени с использованием

привлекаемого транспорта для доставки туристов от одной короткой дистанции до другой;

б) короткие дистанции проходятся с разрывом во времени, но в один туристский (календарный) год, в одном или разных районах или в разные сезоны года;

в) короткие дистанции проходятся за период 4-х лет действия классификации.

Класс нестандартных дистанций

К нестандартным, с точки зрения спортивного туризма в данный период его развития относятся следующие туристско-спортивные мероприятия:

- путешествия (П);
- спортивные туры (СПТ);
- прохождение отдельных локальных препятствий (ЛП).

Могут появиться и другие формы нестандартных дистанций. Нестандартность приведенных выше туристско-спортивных мероприятий связана с несоответствием маршрута требованиям, как в случае с путешествием, так и при проведении тура, так как роль организатора в последнем случае несет фирма, а руководителя- гид-проводник, при этом может быть реализован разный уровень обслуживания, что также является отклонением от требований ЕСКТМ. Это относится и к прохождению локальных препятствий по причине отсутствия полноценного маршрута.

Класс технических дистанций (туристско-прикладные многоборья)

Соревнования по туристскому многоборью проводятся с целью повышения технического и тактического мастерства участников, обеспечения безопасности спортивных туристских походов, выявления сильнейших команд и участников.

Основными задачами ТПМ являются отработка и совершенствование технических и тактических приемов при преодолении реальных препятствий спортивных походов, моделирования экстремальных ситуаций, а также привлечения населения к организации активного отдыха в доступных географических районах страны.

Непосредственно соревнования по ТПМ заключаются в том, кто быстрее и безопаснее пройдет дистанцию, содержащую «естественные и искусственные препятствия, – передвижения, обеспечения безопасности, ориентирования, туристского бивуака, спасательных работ (включающих поисковые работы, оказание доврачебной помощи и организацию транспортировки пострадавшего), а так же решения комплекса технических и тактических задач в этих же компонентах. Выполнение специальных заданий с использованием снаряжения, облегчающего и ускоряющего передвижение и обеспечивающих безопасность.

Дистанции ТПМ включают в себя:

- технику движения и преодоления естественных препятствий;
- технику обеспечения безопасности;
- технику ориентирования;

- технику туристского бивака;
- технику поисково-спасательных работ.

Дистанция представляет собой набор этапов, которые должны быть последовательно пройдены.

Под «этапом» понимают обособленное задание по преодолению одного или нескольких естественных или искусственных препятствий, которое должно быть выполнено на ограниченном организаторами участке местности. Этапом, может являться спецзадание - задание на знание топографии, альпинистских узлов, выполнение специальных приемов, транспортировка пострадавшего.

Класс технических дистанций на искусственном рельефе или препятствиях

При проведении соревнований на искусственном рельефе следует руководствоваться «Общими положениями» Класса технических дистанций.

Особенности: Соревнования на техническом рельефе использующие искусственный рельеф проводятся с целью вовлечения детей, молодежи в занятия спортивным туризмом, а также в целях тренировки и отработки технических приемов. Искусственные препятствия-бассейны, скалодромы, спортивные залы, специально оборудованные стадионы и т.п.

Отличия соревнований на искусственном рельефе по каждому виду туризма оговариваются в видовых разделах правил соревнований по туристскому многоборью. (например меньшие длины этапов, перепад высот)

8.3. Туристско-прикладные многоборья как вид спорта, входящий в систему спортивного туризма в Республике Беларусь

3.1. Предпосылки создания вида спорта ТПМ

Туристско-прикладные многоборья (ТПМ) – один из двух видов спорта, входящих в систему спортивного туризма в Республике Беларусь, имеющий свои правила соревнований, установленные Единой спортивной классификацией Республики Беларусь разрядные требования. Соревнования по ТПМ – это, прежде всего, соревнования в мастерстве владения разнообразной туристской техникой и тактикой. Дистанции ТПМ выступают в качестве своеобразной модели маршрута туристско-спортивного похода, а технические этапы ТПМ – модели отдельных классифицированных участков маршрута. С некоторой долей допущения можно говорить о том, что соревнования по ТПМ – это соревнования по технике и тактике преодоления характерных для спортивного туризма препятствий (технических этапов). Как и в случае спортивного туризма, где походы, по способу передвижения подразделяются на пешие (горно-пешеходные), лыжные, водные и велосипедные, соревнования по ТПМ проводят в технике горно-пешеходного, лыжного, водного и велосипедного туризма.

Предшественниками соревнований по ТПМ, как самостоятельного вида спорта, несомненно, являются туристские слеты и соревнования по технике видов туризма.

Туристские слеты являются достаточно специфичными, разноплановыми туристскими мероприятиями. Проведение слетов разного масштаба (республиканских, областных, районных, слетов отдельных организаций, межвузовских слетов и т.д.) практикуется со времен СССР по настоящее время.

Хотя многие туристы, понятия «туристский слет» и «туристские соревнования» понимают одинаково, между ними есть существенные отличия. Главные цели и задачи основной массы туристских слетов – популяризация туризма, и пропаганда здорового образа жизни среди широких слоев населения; общение и обмен туристским опытом. Туристские соревнования являются лишь составной (хотя и наиболее важной) частью программы слета. Традиционная «зачетная» программа туристского слета является комплексной и включает в себя, по крайней мере, два раздела: программу спортивных состязаний и т.н. конкурсную программу. Таким образом, кроме состязаний в туристской технике на слетах широко практикуется проведение спортивных игр, конкурсов туристской песни, фотографий и т.д. Важным компонентом программы слетов являются и разнообразные культурно-массовые (воспитательные) мероприятия.

В туристско-спортивную программу слетов обычно включают следующие соревнования. Во-первых, это соревнования по ориентированию на местности (обычно участники преодолевают дистанцию ориентирования в заданном направлении или ориентирования по выбору, в том числе дистанции ночного ориентирования). Во-вторых, обязательным компонентом туристско-спортивных состязаний является преодоление полосы препятствий горно-пешеходной техники (препятствий, специфичных для горно-пешеходного туризма), а так же дистанции техники водного и велосипедного туризма. Сложность данных соревнований, со спортивной точки зрения, зависит от масштаба слета. Например, на туристских слетах республиканского масштаба акцент делается именно на туристско-спортивную часть программы, и дистанции слета могут приравняться с технической точки зрения к дистанциям ТПМ четвертого класса сложности (см. ниже раздел 3 данной лекции). На туристских слетах меньшего масштаба преследуются, как мы уже отмечали выше, прежде всего цель пропаганды туризма как средства оздоровления и активного отдыха широких масс трудящихся и учащейся молодежи (а не цель спортивного совершенствования). Поэтому и спортивно-туристские дистанции данных слетов не являются сложными со спортивной точки зрения.

Ни в коем случае не умаляя пропагандистского и воспитательного значения слетов, следует признать, что они имеют косвенное отношение к спорту, как таковому. Соревнования в рамках слетов проводятся без определенных, единых правил, на относительно несложных туристских дистанциях. Правила состязаний в рамках туристского слета оговариваются

«условиями» проведения данного конкретного слета и варьируют от слета, к слету (не являются незыблемыми). Участие в данных соревнованиях никак не связано с присвоением туристам спортивных разрядов и званий.

Если главной целью туристских слетов является все же популяризация туризма, то главной целью соревнований по технике туризма являлось все же спортивное совершенствование в технике и тактике спортивного туризма. Соревнования по технике видов туризма зародились в 70-х годах прошлого века в СССР и предлагались вначале, в качестве эффективного способа специальной подготовки для совершения спортивных походов. Отмечалось, что, «В туристских соревнованиях важно не только и не столько завоевать победу, сколько проверить техническую и тактическую подготовку, общефизическую и специальную тренированность, проверить новые образцы снаряжения в условиях максимально приближенных к походным». Соревнования проводились по технике пешего, горного, водного, велосипедного, лыжного туризма и вскоре завоевали признание в туристской среде. Сложились предпосылки к переходу от соревнований, как вида специальной подготовки, к формированию самостоятельного вида спорта.

Соревнования в любом виде спорта – это игра по заранее оговоренным, определенным правилам. Поэтому в СССР были разработаны временные Правила туристских соревнований по отдельным видам туризма, утвержденные Центральным советом по туризму и экскурсиям и федерацией туризма СССР. Правилами устанавливалось четыре класса соревнований по возрастанию сложности. Именно в данных правилах было закреплено основное содержание соревнований туристов – преодоление дистанций туристской техники. В то же время до 90-х годов не было выработано единого подхода и единых Правил соревнований по технике разных видов туризма.

Соревнования по технике пешеходного туризма заключались в преодолении протяженной дистанции кросс-похода с набором естественных препятствий (этапов) и компактно расположенной на местности полосы препятствий. Движение команды по дистанции кросс-похода было приближено к условиям похода (передвижение по маршруту с грузом и преодолением естественных препятствий). Дистанция полосы препятствий выявляла, прежде всего, техническую подготовленность команды. Она была призвана быть зрелищной, динамичной, и преодолевалась обычно без контрольного груза. Характерными техническими этапами и участками на дистанциях данных соревнований являлись: преодоление горных склонов (моделей горных склонов); переправы через водные препятствия, разные виды транспортировки «пострадавшего» и пр.

Соревнования по технике горного туризма высшего четвертого класса проводились на трех дистанциях: скальной, снежно-ледовой, и дистанции преодоления водной преграды. Скальные дистанции заключались в преодолении командой скального склона различной крутизны и протяженности (дистанция 4 класса – крутизна 55–60°, протяженность до 100 м) с применением разнообразной техники передвижения и страховки. На ледо-

вой дистанции, соответственно командой преодолевались ледовые склоны, а на дистанции преодоления водных препятствий команды демонстрировали технику и тактику наведения различных переправ (вброд, над водой). Соревнования по технике лыжного туризма проводились на двух дистанциях: туристы преодолевали протяженный лыжный маршрут и полосу препятствий, характерных для лыжных путешествий.

Таким образом, в соревнованиях по технике различных видов туризма не было единой структуры (несмотря на примененный принцип преодоления дистанций туристской техники), не было единых Правил и соответственно, единого метода классифицирования дистанций, определения результатов соревнований. Все это не позволяло до 90-х годов соревнованиям по технике видов туризма трансформироваться в отдельный вид спорта со своими разрядными требованиями, хотя предпосылки к такой трансформации уже были созданы.

Содержание соревнований по туристско-прикладному многоборью и виды дистанций многоборья

Соревнования по ТПМ, в технике различных видов туризма, заключаются в преодолении дистанций, требующих владения туристами всеми компонентами туристской техники, а так же решения комплекса тактических задач в данных компонентах. При этом под компонентами туристской техники подразумеваются уже известные Вам разновидности туристской техники: техника передвижения и страховки на естественных препятствиях; техника ориентирования на местности, техника бивака и поисково-спасательных работ. Определения ключевых понятий туристских соревнований «дистанция» и «технический этап» было представлено ранее. Они в равной степени относятся и к соревнованиям по ТПМ. Итак, дистанция ТПМ – это спланированный на местности и оборудованный для проведения соревнований по ТПМ маршрут или система маршрутов движения команд и участников с установленными техническими этапами или участками. Данный маршрут (система маршрутов) для движения команд и участников обозначен на локальных препятствиях (естественном рельефе, искусственных сооружениях) или нанесен в том или ином объеме на карте местности. Технический этап - основной элемент дистанции, на котором соревнующиеся участники выполняют определенное условиями соревнований технико-тактическое задание.

Масштаб соревнований ТПМ

Масштаб соревнований по ТПМ указывает группа соревнований. Соревнования по ТПМ проводятся по пяти группам: V группа – соревнования «класса новичков»; IVБ группа – соревнования класса массовых разрядов; IVА группа – соревнования класса высших разрядов; III группа – соревнования класса мастеров (чемпионаты, кубки Республики Беларусь); II и I группы – международные соревнования с участием команд из различного числа государств. Соревнования V группы проводятся на одной лично-командной дистанции. Соревнования IV группы проводятся в

рамках двоеборья – на короткой и длинной дистанциях, причем устанавливаются обе личные и командные дистанции. Начиная с III группы (уровень чемпионата Республики Беларусь), соревнования проводятся в рамках троеборья: на короткой и длинной дистанции (личной и командной) и на дистанции ТПСР (командной).

Состав дистанций туристско-прикладного многоборья одинаков для соревнований по технике всех четырех видов туризма. В соревнованиях по ТПМ командами преодолеваются три вида дистанций: длинная дистанция, короткая дистанция и дистанция поисково-спасательных работ (ТПСР). В зависимости от масштаба соревнований ТПМ, команды преодолевают разный набор дистанций. На соревнованиях класса мастеров (уровня чемпионата Беларуси) команды выступают на всех трех дистанциях. На соревнованиях класса высших разрядов (уровня чемпионата города, области) команды выступают на двух дистанциях (длинной и короткой). На соревнованиях класса новичков команды преодолевают одну дистанцию промежуточную по протяженности и числу технических этапов между длинной и короткой дистанциями.

Все соревнования по ТПМ проводятся как лично-командные. Начиная с четвертой группы соревнований, (см. ниже) кроме командных дистанций, участники преодолевают две личные дистанции – длинную и короткую. По результатам, показанных участниками на данных личных дистанциях определяются победители соревнований в личном первенстве. Кроме того, результаты, показанные участниками команды на личных дистанциях (средний балл) учитываются при определении места команды в общекомандном зачете. Соревнования V группы (класса «новичков») проводятся на одной лично-командной дистанции. Победители личного первенства определяются по результатам преодоления участниками отдельных личных технических этапов такой объединенной дистанции.

Длинная дистанция туристско-прикладного многоборья

Длинная дистанция ТПМ – это пешеходнотуристский, лыжнотуристский, воднотуристский или велотуристский протяженные маршруты (до 12км на местности в соревнованиях по технике горно-пешеходного и лыжного туризма), содержащие набор технических этапов. Длинная дистанция является своеобразной моделью маршрута похода, а ее технические этапы моделируют, в свою очередь, естественные препятствия, характерные для данного вида спортивного похода. На этой дистанции оценивается уровень мастерства спортсменов, прежде всего, в следующих компонентах туристской техники и тактики:

В технике и тактике ориентирования на местности;

В технике и тактике передвижения по элементам естественного рельефа местности и по выделенным в виде технических этапов естественным препятствиям;

В технике и тактике организации командной страховки и самостраховки при преодолении естественных препятствий;

В технике и тактике транспортировки «пострадавшего» на различных элементах рельефа.

В технике туристского бивака.

В соответствие с оцениваемыми компонентами техники на длинной дистанции устанавливаются ряд технических этапов. Характерными для соревнований по ТПМ в технике горно-пешеходного туризма являются следующие этапы: преодоление склона со страховкой (подъем, траверс, спуск); переправы через реку с организацией страховки (переправа вброд, по кладу, навесная), ориентирование на местности (по азимуту, в заданном направлении, по заданной линии), транспортировка «пострадавшего» по различным элементам рельефа и различными средствами (на вязаных носилках, по склону с сопровождающим и т.д.) и ряд других.

В соревнованиях по ТПМ в технике лыжного туризма вышеперечисленные технические этапы преодоления склона, переправ, транспортировки «пострадавшего» так же присутствуют в том или ином объеме. Характерным этапом для оценки техники ориентирования на местности в зимних условиях является этап ориентирования на маркированной трассе. Разумеется, что для соревнований в лыжнотуристской технике характерны и технические этапы передвижения на лыжах: различные виды техники подъема и спуска на лыжах со склона, преодоление на лыжах участков труднопроходимого леса, «тропление» лыжни в глубоком снегу и пр.

Короткая дистанция туристско-прикладного многоборья

Короткая дистанция – это дистанция пешеходнотуристской, лыжнотуристской и пр. техники. Она не подразумевает движения команды и участников по сколько-нибудь протяженному маршруту на местности, а заключается в преодолении характерных для каждого вида туризма естественных локальных препятствий с выполнением командами заданных условиями соревнований технико-тактических действий. В соревнованиях по ТПМ в технике горно-пешеходного и лыжного туризма короткая дистанция – это, прежде всего, преодоление командами и участниками локальных участков склонов различной сложности и с разным характером покрытия: глинистых, скальных, снежных и пр. Соответственно, короткая дистанция не разбивается на отдельные технические этапы (с отдельной оценкой за их преодоление) а является единой.

На короткой дистанции ТПМ в технике горно-пешеходного и лыжного туризма акцент делается на оценку двух компонентов туристской техники: техники передвижения по естественным препятствиям; техники организации страховки. Характерная короткая дистанция на соревнованиях в технике горно-пешеходного туризма заключается в преодолении склонов (подъем-траверс-спуск) с организацией страховки. На соревнованиях по технике лыжного туризма та же дистанция подъем-траверс-спуск преодолевается частично в технике пешего передвижения и частично на лыжах (но вновь с организацией страховки на указанных условиях соревнований участках). Кроме того, на соревнованиях ТПМ класса высших разрядов и мастеров, на коротких дистан-

циях может оцениваться и техника транспортировки «пострадавшего» по склону (на вязаных носилках, на сопровождающем участнике и пр.).

Дистанция поисково-спасательных работ

Дистанция ТПСР имеет определенную протяженность на местности (обычно меньшую, чем протяженность длинной дистанции) и разбивается на отдельные технические этапы. Выделенные технические этапы дистанции ТПСР призваны оценить уровень мастерства спортсменов, прежде всего, в следующих компонентах туристской техники и тактики:

Технике и тактике поисковых работ (технике ориентирования на местности, включая ночное ориентирование).

Технике оказания первой (доврачебной) помощи «пострадавшему».

Технике и тактике транспортировки «пострадавшего» на различных элементах рельефа местности, по естественным препятствиям (склонам, переправам через водные препятствия).

Характерными для соревнований по ТПМ в технике горно-пешеходного и лыжного туризма являются следующие этапы дистанции ТПСР: ночное ориентирование в заданном направлении, диагностика травмы «пострадавшего» и оказание ему первой помощи, этапы разнообразной техники транспортировки «пострадавшего».

Какие характеристики дистанций и этапов определяют их класс?

Всего правилами ТПМ установлено пять классов сложности дистанций. Дистанция V класса – наименее сложная; дистанция I класса – наиболее сложная. В свою очередь класс дистанций определяется, во-первых, естественной сложностью преодолеваемых командами и участниками естественных препятствий на местности. Например, он зависит от крутизны преодолеваемого склона и сложности лазания на этапе «преодоления склона»; от скорости течения, глубины, ширины преодолеваемых рек на этапе «переправа через водное препятствие»; от наличия или отсутствия очевидных ориентиров, уточняющих местоположение контрольного пункта («привязок») на этапе «ориентирование в заданном направлении» и т.д. Во-вторых, класс дистанций определяется сложностью поставленных перед участниками соревнований технико-тактических задач. Например, один и тот же склон, по условиям соревнований команды могут преодолевать с использованием разных по назначению и сложности технико-тактических приемов и средств: преодолевать склон с самостраховкой; с командной страховкой; с командной страховкой и транспортировкой «пострадавшего» и пр. Подчеркнем, что в основном класс дистанции в целом определяется классом (читай, сложностью) установленных на ней технических этапов (участков), образующих логичную комбинацию.

Каким количественным показателем оценивается сложность (класс) дистанций и этапов ТПМ?

Мы только отметим, что количественная оценка сложности дистанций и этапов определяется так называемым суммарным показателем сложности (СПС), выраженным в баллах. Правилами ТПМ установлено, что основой

для балльной оценки дистанций (этапов) различных классов сложности является шкала, выраженная в числах последовательности Фибоначчи: 5, 8, 13, 21, 34 (соответственно для классов дистанции (этапа) V, IV, III, II, I). Эти балльные оценки принимаются за исходные для классифицирования дистанции (этапа) судьями экспертами, причем каждая из них обладает своим, возрастающим диапазоном варьирования, позволяющим дать окончательную оценку в виде: 5 ± 1 (V класс); 8 ± 2 (IV класс); 13 ± 3 (III класс); 21 ± 5 (II класс); 34 ± 8 (I класс).

Можно сказать, что сами числа Фибоначчи определяют оценки стандартных (эталонных) дистанций и этапов соответствующих классов сложности. Это исходные оценки, на которые ориентируются судьи эксперты при планировании дистанции и технических этапов. Используя установленный диапазон их варьирования, они дают их окончательные оценки выше или ниже эталонных, в зависимости от конкретных характеристик препятствий, метеоусловий и предложенных участникам технико-тактических действий.

Какой сложности дистанции и технические этапы устанавливаются на соревнованиях по ТПМ различных групп?

Правилами проведения соревнований по ТПМ предписывается, что в соревнованиях III группы (класс мастеров) минимум две дистанции должны быть не ниже II класса; допускается, что одна из трех дистанций может быть III класса и (или) одна дистанция – I класса сложности. В соревнованиях IV группы для подгруппы «А» обе дистанции должны быть не ниже III класса сложности (одна может быть II класса). Для подгруппы «Б» обе дистанции – IV класса. Соревнования V группы (класс новичков) проводятся на одной дистанции V класса.

Для иллюстрации вышеприведенных положений об уровне сложности дистанций в зависимости от группы соревнований приведем конкретные примеры (содержание) дистанций ТПМ V и IV класса в технике горно-пешеходного туризма. Так, протяженность дистанции V группы, поставленной на первенстве Белорусского государственного университета физической культуры (2005 г.), составила 6 км. Участники команд преодолевали следующие этапы в индивидуальной технике: «Переправа через сухой каньон по веревке с перилами (параллельные перила)», «Преодоление склона (подъем-траверс-спуск) с самостраховкой на перилах», «азимутальное ориентирование». При этом на двух первых этапах у участников оценивалась индивидуальная техника передвижения по естественным препятствиям и техника самостраховки на вертикальных и горизонтальных перилах (перила наведены судьями соревнований). На третьем этапе оценивалась индивидуальная техника движения по азимуту. В дистанцию входили так же следующие этапы командной техники: «Навесная переправа через ручей» (по наведенным судейским веревкам, с командной организацией страховки для первого участника, переходящего ручей вброд и организацией сопровождения основной веревкой переправляющихся по перилам

участников); «транспортировка «пострадавшего» на вязаных носилках», «ориентирование по заданной линии». Техническая сложность указанных этапов не выходила за рамки начальной туристской подготовки студентов, полученной ими в процессе изучения курса «Туризм».

В качестве примера дистанции IV А класса приведем некоторые параметры командной длинной дистанции на Чемпионате г. Минска по ТПМ в технике горно-пешеходного туризма 2007 г. (начальник дистанции – мастер спорта Челядинский Р.Н.). Протяженность дистанции составила порядка 10 км. На дистанции были установлены следующие этапы в технике переправ: «Навесная переправа через сухой каньон», «Навесная переправа через сухой каньон с транспортировкой пострадавшего на вязанных носилках», «Переправа через водное препятствие по бревну», «Преодоление заболоченного участка местности по гати». Кроме того дистанция включала этапы ориентирования в заданном направлении и ориентирования по указанной линии, а так же этап транспортировки пострадавшего на вязанных носилках по пересеченной местности. Все действия по наведению веревочных перил и организации страховки на этапах, вязка носилок для пострадавшего и т.д., выполнялись силами самих преодолевающих дистанцию команд ими же определялась и тактика преодоления дистанции. В данном случае содержание дистанции требовало уже достаточно высокого уровня квалификации спортсменов (соревнования класса высших разрядов).

Как определяется ранг соревнований по ТПМ?

Квалификация спортсменов определяется присвоенными им разрядами и спортивными званиями. Причем разряды и звания присваиваются по результатам выступления на соревнованиях и выполнения разрядных требований, установленных в Единой спортивной классификации Республики Беларусь (ЕСК РБ). Ключевое понятие для выполнения разрядных требований – это квалификационный ранг соревнований.

Квалификационный ранг соревнований по ТПМ определяется в баллах (не путать с баллами результатов соревнований!) и напрямую зависит от спортивной квалификации участников соревнований. Так ранг командных соревнований определяется, как средняя величина суммы квалификационных баллов участников команд, занявших три первых места. Квалификационный ранг личных соревнований определяется как средняя величина квалификационных баллов участников, занявших первые 10 мест, умноженная на шесть (в пересчете на стандартную команду ТПМ в шесть человек). При этом квалификационные баллы участников следующие:

Звания и разряды: МСРБ КМС I р. II р. III р. (I юн. р.) без разряда

Квалификационные баллы 100 40 20 5 2 0.5

Разряды и звания в ТПМ присваиваются в соответствие с действующей ЕСК РБ, исходя из результатов командного и личного первенства в конкретных соревнованиях. При этом ЕСК определяет, в зависимости от ранга соревнований, необходимый для присвоения того или иного разряда результат (в баллах). Например, в приложении к соревнованиям V группы,

необходимые результаты участников для присвоения им третьего, второго разрядов представлены в таблице 1.

* – СПС – суммарный показатель сложности дистанции.

8.4. Заочные соревнования по туристским походам

Соревнования по туристским спортивным походам и путешествиям проводятся, как правило, как заочные. Они имеют существенные отличия от других видов туристских соревнований. В основе судейства таких соревнований лежит использование метода экспертных оценок-критериев, наиболее полно выявляющих сильнейшие спортивные походы (СП) и путешествия (П).

Множество критериев оценки похода сводится к четырем показателям:

- сложность СП – С;
- стратегия и тактика – СТ;
- техничность прохождения – ТП;
- интегральная оценка – ИО.

Сложность СП оценивается от –20 до +50 баллов. Если сложность СП соответствует сложности эталонного маршрута, команда получает 0 баллов. Сложность СП меньше эталонного оценивается отрицательными баллами, а сложность СП выше эталонного – положительными баллами. В классе путешествий сложность не оценивается.

Стратегия и тактика организации и прохождения СП и П оценивается от –10 до +10 баллов. Если при организации и прохождении похода допущены неудачные решения, нарушена безопасность прохождения, то СТ определяется от –10 до 0 баллов. Если имеются удачные и оригинальные решения, а действия группы по безопасности признаны правильными, то СТ определяется положительными баллами (до +10).

Техничность прохождения маршрута оценивается от –10 до +10 баллов.

Если при прохождении маршрута группа допустила ошибки в технике преодоления препятствий, применила неудачные средства передвижения и страховки, то ТП оценивается от –10 до 0 баллов. Если при преодолении препятствий были применены правильные и оригинальные решения, команда показала высокий профессионализм, применила оригинальные средства передвижения и обеспечения безопасности, то ТП оценивается положительными баллами (до +10).

Интегральная оценка похода определяется по показателям оригинальности, автономности, напряженности и значимости похода в целом от 0 до 30 баллов.

В результате суммирования оценок четырех критериев команда может набрать:

- в классе спортивных походов – от –40 до +100 баллов;
- в классе путешествий – от –20 до +50 баллов.

Основными документами для участия команды в заочных соревнованиях туристских спортивных походов и путешествий после прохождения маршрута являются маршрутная книжка и письменный отчет, рассмотренные соответствующей полномочной маршрутно-квалификационной комиссией.

8.5. Соревнования по скалолазанию

Соревнования по скалолазанию проводятся в следующих видах:

– индивидуальное лазание (на скорость, на трудность, комбинированное);

– парные гонки;

– серия трасс;

– связки.

Соревнования могут проходить на естественных скалах или на искусственном рельефе:

– на закрытых (незнакомых) для участников трассах;

– на открытых трассах (с демонстрацией прохождения трассы судьями-демонстраторами);

– на предварительно опробованных трассах.

Для прохождения трассы участнику предоставляется одна попытка, за исключением соревнований из серии трасс, где Положением могут быть предусмотрены две, три и больше попыток на каждой трассе.

В соревнованиях на скорость спортсмены проходят трассу от старта до финиша, стремясь затратить минимальное время на ее прохождение.

В соревнованиях на трудность время прохождения трассы не фиксируется (кроме контрольного лимита времени), а результат соревнований при неполном прохождении трассы определяется достигнутой высотой подъема.

В соревнованиях с комбинированным зачетом учитывается время участников, прошедших трассу до конца, и высота подъема при неполном ее прохождении. Высота подъема участника определяется по верхней точке фиксации на трассе. При соревновании связок высота подъема определяется по участнику, идущему вторым. Участник (связка) снимается с соревнований за следующие нарушения:

– срыв с повисанием на судейской страховке;

– истечение лимита времени;

– возвращение на землю;

– выход за ограничение;

– пропуск обязательной страховки;

– пропуск контрольного ориентира при лазании с ориентированием;

– использование для прохождения трассы судейского снаряжения

(крючьев, страховочного троса, веревки);

– не произведена смена ведущего при лазании связок;

– не выполнены другие оговоренные судейской коллегией условия прохождения трассы.

Результаты выступления участников в индивидуальном лазании с комбинированным зачетом и в соревнованиях связок могут быть представлены в баллах, определяемых по формуле:

$V = 50(T_{\text{п1в}}/T + H/H_0)$ где T_{min} – лучшее время прохождения трассы;

T – время участника (связки);

H_0 – протяженность (высота) трассы;

H – высота подъема участников (связки).

Участники, прошедшие трассу от старта до финиша, ранжируются по времени ее прохождения ($H/H_0 = 1$). Участники, не прошедшие всю трассу, ранжируются только по высоте подъема ($T/T = 0$).

В соревнованиях из серии трасс по круговой системе побеждает спортсмен, прошедший наибольшее количество трасс с наименьшим числом попыток. В соревнованиях из серии трасс по выбору участники ранжируются по сумме баллов, полученных за пройденные трассы с учетом очередности прохождения каждой из трасс.

Контрольные вопросы

1. Классы дистанций соревнований в спортивном туризме?
2. ТПМ как вид спорта?
3. Масштабы соревнований в спортивном туризме?
4. Формы соревнований в спортивном туризме?
5. Заочные соревнования по спортивным походам?
6. Соревнования по скалолазанию?
7. Виды дистанций в ТПМ?

Список использованных источников

1. Кодыш, Э.М. Туристские слеты и соревнования / Э.М. Кодыш. – М.: Профиздат, 1984. – 111 с.
2. Кодыш, Э.М. Соревнования туристов: пешеходный туризм / Э.М. Кодыш. – М.: ФиС, 1990. – 175 с.
3. Константинов, Ю.С. Туристские слеты и соревнования / Ю.С. Константинов. – М.: ЦДЮТиК, 2003. – 228 с.
4. Туристско-прикладные многоборья / Правила соревнований. – Минск: Белпринт, 1988. – 96 с.
5. Единая спортивная классификация Республики Беларусь. – Минск: Изд-во «Четыре четверти», 2016. – 333 с.
6. Спортивная классификация Республики Беларусь (2001–2004 гг.). – Минск: Изд-во «Четыре четверти», 2001. – 333 с.

Учебное издание

ГУЛИДИН Петр Константинович

ТУРИЗМ СПОРТИВНЫЙ

Курс лекций

Технический редактор

Г.В. Разбоева

Компьютерный дизайн

Л.Р. Жигунова

Подписано в печать 2017. Формат 60x84¹/₁₆. Бумага офсетная.

Усл. печ. л. 6,74. Уч.-изд. л. 7,45. Тираж экз. Заказ .

Издатель и полиграфическое исполнение – учреждение образования
«Витебский государственный университет имени П.М. Машерова».

Свидетельство о государственной регистрации в качестве издателя,
изготовителя, распространителя печатных изданий

№ 1/255 от 31.03.2014 г.

Отпечатано на ризографе учреждения образования
«Витебский государственный университет имени П.М. Машерова».

210038, г. Витебск, Московский проспект, 33.