



ВЗГЛЯД НА ТЕХНОДАЙВИНГ С ВЫСОТЫ 11 000 МЕТРОВ

Александр САВЧЕНКО
Инструктор IANTD

«Самолет, Саша, как женщина:
первый раз – простит,
второй – накажет,
а третий – убьет...»

Мудрость старого лётчика,
умершего в преклонном возрасте,
в своей постели, в окружении
многочисленных родственников...

Я всегда сторонился оголтелых фанатиков и испытывал неподдельный интерес к людям искренне увлеченным. В самом деле, способность человека увлечься чем-нибудь серьезно, будь то разведение орхидей, спорт или даже собственная работа, не может ни вызывать уважения (по понятным причинам я исключаю из списка алкоголь, наркотики, азартные и компьютерные игры). Увлеченные люди привлекательны, интересны и главное – удивительно гуманны, в отличие от фанатиков, оскверняющих нетерпимостью даже самую чистую и светлую идею. Увлеченные, как правило, безнадежные романтики. Конечно, они не всегда в этом сознаются, но романтики, романтики определено! К таковым, уж простите за смелость, отношу и себя.

Первым моим серьезным увлечением, первой любовью, мечтой, ставшей реальностью, профессией и работой, существенной частью моей жизни да и, наверно, моей сущностью была и останется авиация. Кажется, это было со мной всегда – самолеты и все, что с ними связано, включая анекдоты и личную жизнь. Детское, неосознанное: «Мама, я буду летчиком!», со временем трансформировавшееся в совершенно четкий план-график движения к намеченной цели – летной специальности. Обретая ее и проводя последующие девять лет на летной работе, столь вождленной в недавнем прошлом, я был вынужден оставить дело, которому посвятил полжизни. Но связь с авиацией осталась. Сегодня мой бизнес и моя работа – это авиация. Романтики стало меньше, зато размеры задач – значительно, горизонты – шире. Появилась и возможность попробовать себя в иных сферах деятельности, доселе находившихся в разряде табу по разным причинам... Так в моей жизни появился дайвинг.

Мое новое увлечение, возникшее отчасти потому, что в настоящем романтике неистребима потребность быть связанным со стихиями природы: землей, водой, воздухом – все полнее меня захватывало. Вода, фигурально выражаясь, просто вытеснила часть воздуха. Хотя, конечно, не воздуха – неба... Я стал регулярно выезжать «на нырялку». И открыл для себя дайвинг как потрясающий отдых. Никогда до этого мне не удавалось так хорошо и полноценно отдыхать в столь сжатые сроки: средняя, стандартная поездка – это неделя. Количество погружений росло, все серьезней становилась квалификация. Совершенствование квалификации – неотъемлемая часть процесса развития в дайвинге, и здесь каждый выбирает по себе. Кто-то без ума от коралловых садов и всякой водонасевающей живности, кто-то опускается глубже и глубже в пучину вод или блуждает в лабиринтах помещений затонув-

ших кораблей, находя удовольствие в том, чтобы увидеть то, что море пожелало скрыть навеки. И это оказалось моим. Вдоволь налюбовавшись красотами, уже не помню с чьей подачи, я прошел свой первый технический курс. Точнее сказать, не технический, а предтехнический – курс Nitrox. И, как говорится, пошло-поехало...

Не секрет – отечественная дайвиндустрия, если, конечно, ее можно так называть, испытывает определенные трудности (скажем так), связанные с потерей массового ажиотажного интереса к дайвингу как к виду отдыха, захватывающему, интересному и относительно безопасному. То есть характеризовать дайвинг как захватывающий и интересный, безусловно, продолжают, а вот как безопасный, боюсь, уже нет. И тому есть веские причины. В первую очередь – это трагические потери последнего времени. Их называют нелепыми, необъяснимыми. А за каждой – нестерпимое человеческое горе. Расколотые на «до» и «после», искалеченные судьбы родных – родителей, жен и детей. Никакие слова утешения, кем бы они ни были сказаны, не способны, пусть отчасти, смягчить горечь потери близкого человека. И вряд ли можно найти нужные слова, чтобы ответить на немой вопрос: «Почему?», читаемый в каждой паре воспаленных от горя и слез глаз. Тот, кому хоть однажды доводилось хоронить друга – крепкого, здорового, красивого и молодого человека, волею злой судьбы покинувшего этот мир, знает: тяжелее пытки нет, чем смотреть в эти глаза. Но неужели мы и в самом деле не знаем ответа? Так ли глубоко он скрыт от нашего понимания?

Один из уважаемых мною людей, бывший моим наставником в моей первой серьезной работе – работе бортингенера самолета Ту-154, быть может, далеко не самой сложной и опасной, любил повторять: «В нашем деле, Саня, люди редко гибнут по случайному стечению обстоятельств. Чаще – по глупости, или чьей-то, или своей...» Не правда ли, созвучно с мыслью небезызвестного капитана Шарапова о том, что «самая дорогая вещь на земле – это глупость! Потому что за нее дороже всего приходится платить...»?

Время анализировать чужие и собственные глупости с тем, чтобы не допустить новых, – это наше время, мы уже давно в нем живем. Я попробую «со своей колокольни» – с позиции летного специалиста – определить свое отношение к одной из самых серьезных проблем технического дайвинга – проблеме гарантированного сохранения человеческой жизни в условиях повышенного риска.

Одной из составляющих частей курса подготовки инструкторов рекреационного дайвинга в большинстве извест-

ных сертификационных систем (PADI, CMAS, TDI, NAUI, IANTD и т. д.) является методика подготовки (как ни странно) хорошего продавца. Иными словами, инструктор рекреационного дайвинга, вложив в голову своего студента определенные теоретические знания и привив необходимые навыки, в процессе подготовки не должен «перегрузить» своего подопечного лишней информацией. А то ведь, не дай Бог, испугается и на веки вечные отвратится от забавнейшего развлечения – погружений с аквалангом. И некому будет продавать основной товар – курс сертификации. Поэтому первое, что мы обычно слышим от своего инструктора, – это, как правило, оптимистичный спич: дескать, все у нас получится и всем мы обязательно овладеем, включая восторженное внимание лучшей, изящной половины пляжа. И это определено так! Рекреационный дайвинг при грамотном и честном подходе инструктора к вашему обучению действительно столь же безопасная вещь, как и прогулка на катере в прибрежной зоне. Вам не врут! Но сноса все же имеется: инструктор должен быть грамотным, опытным и адекватным. Не широкоплечим красавцем арабом, пытающимся на весьма посредственном английском объяснить вам, какой вы идиот и поэтому должны его слушаться, и не веселым английским тинейджером, прилетевшем в чужую страну покурить и «срубить бабла». Необходимо, чтобы ваш инструктор был человеком, достаточно хорошо изыясняющимся на родном для вас языке, способным грамотно и просто, в понятной форме ответить на все ваши вопросы, которые обязательно появятся в процессе обучения. Словом, человеком, которому можно верить и, соответственно, доверять.

Выбирайте инструктора столь же серьезно, как выбирали или выбираете учебное заведение, лечащего врача, банкира, управляющего вашей фирмой и т.д. От того, насколько успешно справится со своей задачей первый в этом списке, зависит, понадобятся ли вам в дальнейшем все остальные...

В техническом дайвинге все намного серьезнее. Я практически убежден, что людей, способных продолжать свои погружения уже под флагом технических федераций, необходимо отбирать определенным образом. Широкое тестирование кандидатов, выявление круга возможных индивидуальных проблем каждого, как физических, так и психологических, обязательно должно проводиться перед началом всякого технического курса. Подходить к этому надо серьезно. Пусть не в такой жесткой форме, как при профессиональном отборе водолазов или летных специалистов, но в объеме, позволяющем претенденту и его инструктору макси-

мально объективно оценить шансы друга друга. Первому – получить новый толчок в развитии при условии безопасности для жизни и здоровья, второму – не заработать на всю оставшуюся жизнь клеймо автора очередного труп.

Конечно, учитывая коммерческую ситуацию, сложно представить себе какие-то запретительные меры, но рекомендательные необходимы. Возможно, стоит ввести форму, подобную личному делу (допустим, в электронной форме), где бы находилась информация о результатах тестирования, фиксировались подтвержденные инструктором технические погружения. Информация о прохождении сертификации и совершенных дайвером технических погружения должна быть доступна для инструктора и храниться не только в логбуке, который, кстати, большинство технарей игнорируют, но и на сервере компании, осуществившей сертификацию. Необходимо в рамках каждой технической федерации разработать и ввести систему оценки потенциальных возможностей будущего студента, выявить степень объективной готовности последнего к прохождению данного технического курса.

Человек, жаждущий увидеть красивые кораллы и рыбок, может не знать и не уметь многого, иметь иногда абстрактное представление не только о специальных вещах, но даже об общих принципах организации погружения (в конце концов дейли-дайвинг процветает). Но тот, кто собирается, извините за лингвистическую вольность, «пинетривать» корабль, затонувший на глубине полста метров около ста лет назад, обязан продемонстрировать определенный высокий уровень базовой подготовки, доведенные до автоматизма основные навыки. Иначе нельзя, если угодно – аморально, идти дальше. И еще большой вопрос, чья позиция менее порядочна – беззаботного дайвера, решившего переложить свои проблемы на инструкторские плечи, или безответственного инструктора, не осознающего всю серьезность проблемы. Здесь дайвинструктор опять сродни летному! Помните, у М.М. Жванецкого: «Портной – как летчик! Он – ошибся, я – погиб!»

Технический дайвинг, в отличие от рекреационного, связан с серьезным риском для жизни и здоровья. Не информировать об этом потенциальных соискателей по меньшей мере некорректно. Человек, неправильно подготовленный (входящее тестирование должно стать частью технической подготовки), потенциально опасен, прежде всего для самого себя. Будущих технарей необходимо, если хотите, «пугать». Здоровое чувство страха, позволяющее вовремя принять решение о прекращении погружения или «пинетрации» и тем самым сохранить здоровье, а нередко и жизнь, – самый, на мой взгляд, лучший друг технического дайвера.

Понятие «точка возврата» или «скорость принятия решения», проще – «рубж», существует в авиации с тех самых пор, как люди получили более или менее правильное представление о физике полета. Возможно, наши знания о физиологии глубоких погружений и технические устройства, используемые нами для их осуществления, – это аналоги легких бипланов, смешных «летающих швейных машинок» начала прошлого века, которые тем не менее позволили человечеству оторваться от земли.

Есть люди, которые, несмотря на бесконечную любовь к небу, так и не смогли летать по разным причинам: состояние здоровья, физиологическая или психологическая непереносимость и т.д. Значительную часть отсыянных медицинскими комиссиями абитуриентов летных училищ составляют юноши, не прошедшие тестирование на профессиональную пригодность. Это физически здоровые молодые люди, но по ряду признаков не способные эффективно и безопасно выполнять летную работу. Наверное, справедливо ради надо отметить, что значительная часть навыков, приобретаемых летными специалистами в учебных технических заведениях, центрах специальной летной подготовки и непосредственно в эксплуатационных предприятиях, – это навыки действий в сложных, аварийных и экстремальных ситуациях, которые в свою очередь могут быть стандартными и нестандартными.

Действия в стандартных ситуациях отрабатываются до автоматизма, буквально. Ибо! В сложной, аварийной, экстремальной ситуации человек делает не то, что необходимо, а то, что он делать УМЕЕТ! Эта истина проверена кровью и сомнению уже не подлежит.

Существует система тренажерной подготовки и летных тренировок, которая опирается на данный постулат. Не вижу причин, по которым можно игнорировать его в дайвинге. Если очередной этап вашей технической подготовки прошел неэффективно, если вы сами ощущаете неуверенность при выполнении упражнений и стандартные навыки, мягко говоря, далеки от совершенства – не надо геройствовать! Вернитесь на полшага назад, туда, где вы могли контролировать ситуацию целиком. Это не трусость, но мудрость. Под водой, точно так же, как в самолете летный экипаж, вы не имеете права потерять контроль над ситуацией. Море, как и небо, не ставит двоек. Оно просто вычеркивает вас из списков... из списков живущих. Помните об этом всегда.

В начале 1990-х годов я попал в состав экипажа, который должен был вестись в строй в качестве командира самолета достаточно молодого, но уже очень неплохого пилота. Только отработав необходимое количество упражнений и на-

летав с пилотом-инструктором в рейсовых условиях положенные 200 часов в составе экипажа с новоиспеченным командиром, мы приступили к нормальной работе. Ситуация стандартная. Точно так же ежегодно начинают летать как командиры воздушных судов тысячи летчиков в сотнях авиакомпаний по всему миру. Командир в самолете (или, как принято говорить, – капитан) не только первый пилот, но прежде всего лицо, наделенное властью принимать решения и обязанностью нести ответственность за все, что может произойти с самолетом, пассажирами и экипажем в полете. Именно способность летчика принимать грамотные, взвешенные решения, правильно организовать работу и взаимодействие членов экипажа, нести за это ответственность учитывается при отборе кандидатов на ввод в строй. Задача очень непростая! Мало того, что управление самолетом на самых ответственных участках полета – при взлете и на посадке – представляет собой в математическом выражении решение системы из шести уравнений движения со сложными функциями основных параметров, так еще и людьми надо управлять, четко понимая, чем занят каждый в данный момент времени.

Собственно, ситуацию я вспомнил потому, что был поражен, как рационально подошел к решению проблемы, трудной технической и социально одновременно, наш капитан. Он разбил сложную задачу по организации работы экипажа и пилотированию воздушного судна на несколько простых. Уточнил обязанности каждого специалиста и добился четкого их исполнения. Экипаж работал как один человек, не испытывая дискомфорта от давления. Да и не было на самом деле никакого давления. В любых условиях, занимаясь каждый своим делом, не мешая партнерам и ощущая их поддержку, будучи уверенными в профессионализме каждого, мы почувствовали, насколько проще и спокойнее стало работать!

Проведем аналогию и в этой связи. Находясь под водой, осуществляя техническое погружение, помните: нормальный среднестатистический человек в состоянии эффективно контролировать не более ТРЕХ параметров, изменяющихся в режиме реального времени со скоростью изменения, соответствующей не более чем трем единицам измерения параметра в единицу измерения времени.

Попробуйте перечитать фразу еще раз. Если опять ничего не поняли, оставьте. Проще. Не загоняйте себя за Можай. Постарайтесь усвоить: одна проблема – это просто проблема, две проблемы – это серьезное препятствие, три проблемы – это катастрофа. Берегите себя...

Через год наш капитан пошел на повышение и стал заместителем команди-

ТЕХНОЛОГИИ

ра авиационной эскадрильи. Сейчас, как мне известно, он работает на инспекторской должности в одной из крупнейших авиакомпаний России. Чистого неба!

Около года назад на одном из облюбованных дайверами, в том числе и техническими, островов Средиземного моря я с удивлением наблюдал работу инструктора, имя которой и авторитет «широко известны» в узких дайверских кругах. С удивлением потому, что такого редкого дара испортить людям дайвинг ни до, ни после этого я не встречал. Несложные ситуации, требующие исключительно спокойного, стандартного решения, на глазах изумленной публики развивались до уровня коллапса. Люди под водой напоминали стайку мелкой рыбы – загнанной, деморализованной и практически смирившейся с предстоящей катастрофой. Чудом никто не пострадал. Вечером от переизбытка эмоций, как водится, «надрались», и утром большинство сказались больными...

Была у меня знакомая стюардесса, которая как-то то ли в шутку, то ли всерьез пожаловалась: «В целом хорошая работа, все классно! Лучшие отели, красивейшие города мира, длительные командировки в экзотические страны, к удивительным морям и прочее... Одно плохо – пассажиры достали. Вот не было бы их, злодеев, – век бы летала, без усталости!» Как говорится – без комментариев.

Пример выбран не случайно. Он ярко иллюстрирует причинно-следственную связь. Не вы, дайверы, – для них, инструкторов и дайв-центров, а, конечно, они существуют для вас. Посему требуйте ответов на все вопросы, возникшие в процессе вашей подготовки, и хорошо подбирайте компанию, в том числе и авиационную.

Подведу итог. Само название «технический» пристало к исследуемой разновидности дайвинга, с моей точки зрения, не только и не столько из за сложности используемого оборудования и методик выполнения погружений. Техническими являются логика, философия, подход к анализу информации и ситуаций. Следовательно, человек с хорошей технической подготовкой имеет значительно больше шансов разобраться в нюансах ситуации, провести серьезный, глубокий анализ, сделать правильные выводы, а в итоге, может быть, спасти от нелепой смерти самого себя.

Только высокий базовый уровень подготовки и доведенные до автоматизма навыки позволят вам действовать эффективно в экстремальной ситуации!

Сторонитесь фанатиков, не доверяйте свою жизнь некомпетентным людям или авантюристам, не стесняйтесь бояться и всегда выбирайте самый строгий уровень консерватизма в вашем компьютере. Удачных погружений!



A.P. Valves

**INSPIRATION
EVOLUTION**

**ТРАДИЦИОННОЕ
АНГЛИЙСКОЕ
КАЧЕСТВО**

**Поставщик в России
ООО «Дайвиндустрия»**

Москва, ул. Автозаводская, д. 21

Тел. (495) 677 8386, факс (495) 674 6382

e-mail: info@buddy.ru

www.buddy.ru, www.diveindustry.ru

www.dive-tek.ru