

О КЛАССИФИКАЦИИ ТУРИСТСКИХ МАРШРУТОВ – ПЯТЬДЕСЯТ ЛЕТ СПУСТЯ

ВСПОМИНАЯ ВЛАДИМИРА ТИХОМИРОВА

(Родился 8 мая 1930 года, Скончался 2 июня 2001 года)

Пятьдесят лет назад Тихомиров Владимир Дмитриевич опубликовал в альманахе «Ветер странствий» статью «О классификации туристских маршрутов», в которой проанализировал эволюцию основ классификации туристских маршрутов. Спустя полвека вопросы, поднятые в статье Владимиром Дмитриевичем, остаются актуальными и в наши дни для спортивного туризма.

Тихомиров Владимир Дмитриевич родился в Москве.

Окончил Московский химико-технологический институт им. Менделеева.

Работал инженером на предприятии, заместителем начальника отдела Госстроя СССР.

К туризму приобщился в 1948 году, будучи студентом второго курса.

Первый поход прошел по Подмосковию, затем по Кавказу. Постепенно расширял географию своих спортивных походов. Был в числе первооткрывателей маршрутов по Приполярному и Полярному Уралу, Восточному и Западному Саянам, Алтаю, Якутии, Камчатке и другим районам. В некоторых районах он был по нескольку раз, особенно любил Приполярный и Полярный Урал, где часто путешествовал зимой. Его походы всегда отличались продуманностью и стабильностью. И, как говорили его спутники, трудностей у него на маршрутах было хоть отбавляй, а неожиданностей или «приключений» не возникало. По натуре был педант, и также относился к подготовке к походу. Всегда все просчитывал заранее, всегда был готов ко всему, и никакие сложности, встречающиеся на маршрут, его не смущали. Это было важное качество зрелого путешественника. Он всю свою жизнь подчинил походам. Не обладая природным атлетизмом, он постоянно тренировал в себе и силу, и ловкость, и, главное, выносливость. В его команде всегда царил товарищество и доброжелательная атмосфера. Его группа всегда представляла сообщество друзей. Вся работа на маршруте и на биваках проводилась сообща, и не было разделения на старших и младших. В каждом походе испытывалось что-то новое: тактический прием или новая конструкция палатки, снежная стенка для защиты от ветра, что-то другое. А потом эта новинка становилась достоянием всех туристов.

С 1953 года В.Д.Тихомиров - член бюро туристской секции при ДСО «Химик».

С 1956 по 1961 г. - председатель Московской маршрутно-квалификационной комиссии.

С 1965 по 1977 г. - председатель Центральной маршрутно-квалификационной комиссии ЦМКК (сменив на этой должности Л.А.Васильева, который был председателем с 1962 по 1965 г.), был членом президиума Центрального совета по туризму и экскурсиям.

С 1977 года был заместителем председателя Федерации туризма СССР.

Тихомиров в бытность свою председателем московской, а затем и Центральной МКК превратил ее в своего рода туристскую академию, где обобщался походный опыт, куда стекалась все информация, откуда исходили рекомендации, методические указания, изменения и дополнения в спортивной классификации. Он принимал самое активное участие в разработке многих руководящих материалов по спортивному туризму.

Почти полвека вел напряженную общественную работу по туризму, отнимающую массу времени и сил, и оставался хорошим инженером, интересным разносторонне образованным человеком. Он подкупал своей простотой, общительностью, вызывал уважение глубокими знаниями, самоотверженностью, честностью, рассудительностью, умением оценивать ситуацию.

В 1962 году В.Д.Тихомирову было присвоено звание мастера спорта СССР.

В 1998 году в числе первых В.Д.Тихомирову присвоено звание заслуженного мастера спорта России по туризму. Туристско-спортивный союз России отметил его почетным нагрудным знаком «Заслуженный путешественник России».

О КЛАССИФИКАЦИИ ТУРИСТСКИХ МАРШРУТОВ В. Д. Тихомиров. Ветер странствий. Альманах. №7. 1972

Возможно, ни в одном виде спорта путь развития не был таким сложным, как в туризме. За двадцать с лишним лет (впервые туризм был введен в Единую спортивную классификацию в 1949 году) разрядные нормативы вобрали огромный опыт тысяч путешествий, пережили ряд несостоятельных реформ и даже период ликвидации, приобрели множество сторонников и, в значительной мере сохранив первоначальную форму, постепенно перешли на новую основу. На всех этапах своего существования классификация была отражением достигнутого в предшествующий период уровня путешествий, она никогда не опережала практику туристского большинства, а, напротив, всегда несколько отставала от нее. Главной ее задачей все эти годы было обеспечение безопасности путешествий путем распределения маршрутов по последовательным категориям сложности и создания на этой основе общепризнанной системы требований к опыту руководителей и участников.

Эволюция основ классификации мне представляется в трех последовательных этапах с очень условными границами во времени, с большим взаимным наложением. На первом, охватывающем начало пятидесятых годов, существовал почти единственный критерий оценки путешествий — «ненаселенка». Классификация отражала период «вхождения» людей в большой туризм. Главным смыслом значительной части путешествий, на которых базировалась тогда классификация, был контакт с нетронутой природой, основным смыслом классификационных требований — умение существовать и передвигаться без посторонней помощи.

Конечно, уже тогда практиковались путешествия, намного превосходящие уровень классификационных требований, и чем дальше, тем больше. Например,

единственный показатель сложности лыжных походов — число лесных ночевок — часто перекрывался вдвое. Возрастал отрыв от населенных пунктов, некоторые маршруты имели связь только в концевых точках. Все более складывалось спортивное отношение к походам: неудовлетворенность ранее пройденными или простыми маршрутами, естественное стремление увидеть новые места и испытать свои силы в преодолении природных препятствий. Нормативный минимум отодвигался на второй план, постепенно теряя реальный смысл.

Второй этап, вполне сложившийся к концу пятидесятых годов, отразился в тогдашнем классификационном термине «категория трудности». Большие расстояния, большая «ненаселенка», тяжелые рюкзаки и большое количество препятствий обуславливали трудность путешествий. Качество препятствий, их многообразие и различие тогда на первый план, как правило, не выдвигались. Отвлекаясь, замечу, что этот устаревший подход к оценке путешествий отличается живучестью из-за того, что у нас нет централизованной информации о фактически совершаемых путешествиях.

Противоречие в оценке одной и той же третьей (тогда высшей) категории резко различных путешествий — скажем, безбидных лодочных сплавов по рекам Европейского Севера и первых прохождений Казыра на плотках — не очень беспокоило, пока Казыры насчитывались единицами. Но по мере того как все более сложные путешествия становились нормой, а близкие к классификационному минимуму, напротив, постепенно сводящимся к нулю исключением, становилось явным и несовершенство классификации.

Первой попыткой поправить дело явилось введение пяти категорий вместо трех, но то была лишь полумера. Только в 1965 году классификация окончательно встала на современную точку зрения — перешла к оценке качества естественных препятствий. Оценка эта основывалась на сопоставлении рассматриваемого путешествия и широкого набора маршрутов — эталонов по технической сложности.

Нужно оговориться, что общей системы, которая основывалась бы не на аналогиях, а на количественном учете различного рода препятствий, по-видимому, не может быть. Оказывается невозможным выделить отдельные самостоятельные параметры из бесконечного разнообразия их естественных сочетаний. Во всяком случае, все попытки создания количественной системы до сих пор были безуспешны.

Итак, три этапа: выживание в ненаселенной местности, физическая трудность и техническая сложность. Предыдущие критерии входят в состав последующих. На первом этапе принадлежность туризма к спорту была формальной, на третьем — стала бесспорной. Современные и двадцатилетней давности представления о сложном путешествии просто несопоставимы: многие старые «тройки» кажутся теперь маршрутами для семейного туризма, а нынешние «пятерки» прежде не могли и присниться.

Но весь этот прогресс вовсе не означает, что классификация достигла совершенства. Она достигла формы, способной существовать длительное время при условии систематического расширения и пересмотра, когда это становится необходимым, перечней классифицированных маршрутов.

К этой работе сводятся почти все классификационные трудности, и она становится, таким образом, главной. Хотя за последние годы в ней (и благодаря ей) достигнуты немалые результаты, необходимо дальнейшее расширение перечней. А для успеха в предстоящей работе обязательны единый подход к классификации маршрутов и четкая, лишенная противоречий основа.

Попытаюсь изложить некоторые суждения Центральной маршрутно - квалификационной комиссии (ЦМКК), которые могли бы способствовать выработке такой основы.

Прежде всего, классификация не должна поощрять сведение путешествий только к прохождению определенных комбинаций трудностей. Такая тенденция может привести в конечном счете к потере главного смысла туризма. Горные походы, например, не должны превращаться в набор радиальных выходов, равнозначных некоей третьесортной форме альпинизма, водные маршруты не должны сводиться к водному слалому.

Специфика туризма как спорта — в его намного более широком, чем у большинства других видов, содержании, которое не исчерпывается развитием в человеке традиционного атлетического комплекса. Такие его стороны, как расширение кругозора путешественника при знакомстве с новыми краями и людьми, необычайно сильная эмоционально-эстетическая нагрузка, оздоровляющее воздействие общения с первобытной природой, воспитание самостоятельности, инициативы, организаторских навыков, самообладания при неожиданных стечениях обстоятельств, полнее и глубже всего проявляются в продолжительных, естественно и логично построенных путешествиях. В путешествиях, свободных от фальши искусственного нагромождения сложностей, объединенных общим замыслом, а не состоящих из разрозненных частей. Поэтому маршрут должен классифицироваться как единое целое, с установленными протяженностью и продолжительностью, без снобистского пренебрежения участками второстепенной сложности и с постоянной заботой о богатстве туристского содержания путешествия.

Теперь о естественных препятствиях, которые определяют отнесение маршрута к той или иной категории сложности.

Отдельные виды туризма в спортивно-техническом отношении развивались неодинаково, и это отражается в классификации. Так, в горном и водном путешествиях классификация была основана на качественном различии препятствий, а, следовательно, и уровня специальной техники, нужного для их безаварийного преодоления. Для горных путешествий регламентировался набор перевалов разной сложности, составлен подробный перечень их и строго определены требования к опыту, обязательному для прохождения перевала той или иной категории. Для водных путешествий разработана подобная же классификация, но не по отдельным порогам или другим серьезным препятствиям, а по рекам в целом (перевалы могут входить в маршруты в различных сочетаниях, водные маршруты существуют только как целое). В результате — достаточная четкость классификационных требований, увязанных с действительно необходимым уровнем мастерства.

В остальных видах, к сожалению, дело обстоит хуже. Нет нужной ясности в критериях оценки лыжных путешествий, и совсем плохо с этими критериями для самого старого и массового вида — пешеходного туризма.

Могут возразить: а какая связь одного вида с другим, каждый из них должен развиваться собственным путем: специфика вида предопределяет различия. Отвечаю: во-первых, независимо от видовой специфики в туризме должно существовать внутреннее единство, и это не пустая фраза. Нелепо, если в одном виде мастер умеет делать что-то непосильное даже для кандидата, а в другом делает то же самое, что и третьеразрядник, но более длительное время. Во-вторых, виды сталкиваются в комбинированных путешествиях. Большинству МКК хорошо известен тупик (о его происхождении — далее), в котором оказалась классификация пешеходных путешествий в горной местности. Нередко оказывалось, что один и тот же маршрут может быть оценен горной «двойкой» и пешей «четверкой». Причина одна: горная классификация ориентируется только на техническую сложность кульминационных участков маршрута, а пешеходная характеризуется всеядным суммированием любых препятствий, в том числе и самых нехитрых.

Тропление лыжни в глубоком снегу, безусловно, преодоление препятствия. Но нельзя считать «пятеркой» только многодневное непрерывное тропление. Человека с таким опытом никуда, кроме равнинного леса, выпускать нельзя. Но если признать его путешествия «пятерками», он может претендовать на звание мастера. Выход один: нужно определить типы препятствий, по которым устанавливается техническая сложность (а стало быть, и категория) лыжного путешествия. Как только мы признаем, что глубокий снег при бездорожье в равнинном лесу есть препятствие, характерное, скажем, для путешествий второй категории сложности, и сколько его ни преодолевай, выше «двойки» не получишь (точно так же, как любое увеличение километража в «единичке» не превращает ее в «двойку»), все становится на свои места.

Вот условный пример распределения типов препятствий, которые могли бы «котироваться» в той или иной категории сложности и не принимались бы во внимание в более высокой категории (на самом деле такая система еще не разработана):

II к. с. — движение на лыжах по глубокому снегу без дорог;

III к. с. — тоже при прохождении в течение дня перепада высот не менее 300 м; прохождение в течение дня открытых перевалов (от леса до леса);

IV к. с. — прохождение перевалов с набором высоты не менее 500 м в течение дня, прохождение групп перевалов или траверс без промежуточных спусков в лесную зону в течение 3 и более дней;

V к. с. — прохождение классифицированных перевалов, перевалов с набором высоты не менее 800 м в течение дня, передвижение на высоте не ниже определенной для каждого района в течение 5 и более дней.

К этому условному примеру можно отнести по-разному. Несомненно, однако, что диапазон технической сложности лыжных путешествий таков, что возможна их классификация, основанная на качественном различии естественных препятствий.

К сожалению, этого нельзя сказать о пешеходном туризме. Если мы попытаемся составить такую же градацию препятствий, характерных только для пешего хождения, то вряд ли сумеем охарактеризовать более трех категорий сложности, не «влезая» в элементы горного туризма. Иными словами, пешеходный туризм, если его понимать как строго самостоятельный вид, обречен на отставание и неизбежную неполноценность или на роль первой ступени общеобразовательной подготовки к путешествиям по более сложным видам (в последнем случае количество категорий сложности пешеходных путешествий пришлось бы сокращать, а от присвоения по ним званий мастера отказаться).

На практике дело обстоит иначе: фактически совершаемые пешеходные путешествия насыщаются препятствиями, формально относящимися к горному туризму (и много реже — к водному). Достаточно назвать многочисленные восхождения на пики Грандиозный, Заоблачный, Топографов, Триангуляторов, Мунку-Сардык в Саянах, на камчатские вулканы и на другие вершины вне традиционных районов горного туризма, путешествия в Катунских белках, на Кодаре и т. п.

При этом путешествия такого характера должны были бы рассматриваться как комбинированные пешеходно-горные. Но как их классифицировать, если относящиеся к тому и другому виду отрезки перемешаны, входят в состав друг друга и не могут быть выделены в индивидуально оцениваемые части комбинированного путешествия?

Все эти противоречия и трудности мы создали сами, искусственно разделив пешеходный и горный туризм и не представляя себе последствий такого разделения. Достигнутые в результате простота и логика горной классификации обошлись большими издержками, почти полной потерей логики для классификации пешеходной. Кроме того, создались предпосылки для уклона горного туризма в голую альпинистскую технику при явно недостаточной спортивности чисто пешеходных путешествий. Сейчас это стало ясно многим, но быстро ликвидировать создавшиеся «ножницы» вряд ли возможно. Вероятно, следует постепенно сближать классификации маршрутов по пешеходному и горному видам, имея перспективной целью объединение их. В согласии с практикой классифицированные пешеходные путешествия должны содержать увеличенное против прежнего количество горных препятствий. Следует увеличивать число горных маршрутов большой протяженности, в которых доминировала бы идея сквозного маршрута, а не «нанизывание» перевалов. Нужно приравнять некоторые неклассифицированные вершины к классифицированным перевалам и создать на этой основе единую систему требований к опытности участников.

Классификация велосипедных и автомо-то-путешествий тоже должна исходить из дифференциации типов препятствий. Следует отметить, что действовавшая до 1973 года классификация должна быть охарактеризована как неприемлемая. Не говоря о том, что типы препятствий (а точнее, дорог) по II—V категориям сложности одинаковы, сами эти препятствия не могут не вызывать, мягко говоря, недоумения. Почему, например, 500 км по дорогам с перевалами выше 750 м (сколько этих перевалов, каково дорожное покрытие, какая высота остальных

участков дорог?) должны считаться «пятерочным», а следовательно, и мастерским показателем? Удовлетворяющие этому условию дороги во многих районах страны забиты автотранспортом, водители которого и не помышляли, что своей будничной работой ежедневно выполняют высший спортивный норматив.

Участки, относящие автомотомаршруты к той или иной категории, должны подбираться по нарастающей спортивной сложности, нарастающей до такого уровня, при котором мастер спорта по автотуризму был бы так же уважаем, как мастер водного туризма. Конечно, для этого нужно длительное время, и пока можно только сказать, что первые шаги новой классификации автомотопутешествий и более четкие формулировки руководящих материалов по количеству машин и зачету участия создают предпосылки для уменьшения огромного разрыва между автомототуризмом и остальными видами туризма.

После сказанного нет надобности в дополнительных объяснениях принятого в новых разрядных требованиях исключения табличной протяженности естественных препятствий и их характеристики в примечаниях. Более дискуссионный вопрос — о нормативной продолжительности путешествий. Ряд организаций потребовал замены ограничения снизу («не менее») ограничением сверху («не более»), мотивируя замену необходимостью установить для всех групп одинаковую интенсивность физической и технической нагрузки. В новых разрядных требованиях все же сохранено «не менее» — признано, что гонка, которая косвенно поощрялась бы обратным решением, опаснее, чем не обоснованная надобностью затяжка путешествия. Кроме того, установлено, что такая затяжка по усмотрению МКК может «наказываться» снижением зачетной категории сложности путешествия.

Принятое усиление нормативов начальных разрядов явилось результатом настояний многих туристских организаций, представлявших свои предложения по разрядным требованиям. Конечно, существовавший норматив третьего разряда был, очевидно, низким и не требовал от человека с нормальным здоровьем никакой физической и специальной подготовки. Он был, в частности, раза в три слабее существовавшего в пятидесятых годах (летняя и зимняя «единички» притих большей протяженности).

Исключительное единодушие туристских коллективов в этом вопросе свидетельствует о возросшем «чувстве собственного достоинства» туризма как спорта, об усилении авторитета разрядов. Для МКК должны стать предметом особенного внимания путешествия II категории сложности, количество которых, вероятно, будет возрастать.

И наконец, важный вопрос о так называемой «специализации».

Условиями выполнения новых разрядных требований определено, что путешествия всех категорий сложности засчитываются независимо от того, по каким видам туризма они совершены.

В свое время «специализация» была введена как дополнительное средство обеспечения безопасности путешествий за счет более узкой и целеустремленной подготовки туристов при одновременном требовании обязательного предшествующего опыта прохождения путешествий того же вида и ближайших категорий сложности. Строго говоря, каждого из этих положений достаточно для

формального решения поставленной задачи. На деле же приходилось считаться с низким уровнем работы многих МКК, сложившихся в тот период, когда в классификации было много неразберихи. По отношению к таким МКК двойная страховка была оправдана: вероятность выпуска неподготовленных групп уменьшилась. Постепенное общее повышение класса работы МКК позволило отказаться от «специализации»: в прошедшем четырехлетии — по I—III категориям сложности, в наступающем — полностью. Немногочисленным ее сторонникам никто не мешает специализироваться по одному виду, тем более что путь выполнения мастерского норматива оказывается при этом кратчайшим. Статистика, однако, показывает, что подавляющее большинство предпочитает кратчайшему пути более продолжительный, но более интересный и разнообразный путь совершения путешествий в разных видах туризма.

Переход на зачет независимо от вида не означает никакого послабления в требованиях к предыдущему опыту по тому же виду туризма. К зачету на присвоение разрядов должны приниматься только путешествия, совершенные в полном соответствии с этими требованиями. При отклонении от них путешествие должно засчитываться не той категорией сложности, которой оно фактически соответствовало, а той, на которую турист мог бы претендовать по своему опыту при строгом соблюдении правил.

В заключение немного фантазии.

Возникло и развивается туристское соревнование — в 1969—1970 годах в виде конкурса, с 1971 года — в виде ежегодного всесоюзного первенства на лучшее туристское путешествие. Пока что рано говорить о действительной стимулирующей роли этих соревнований. Но если окажется, что они привлекут основную массу туристов-спортсменов и накопится надежный положительный опыт их проведения, можно будет подумать о переходе от абсолютных нормативов на звание мастера к соревновательным. Например, мастеру можно было бы предложить (при наличии оформленного кандидатского разряда) в течение трех лет занять 1—6-е или дважды 7—12-е места во всесоюзном соревновании путешествий V категории сложности, будучи руководителем. Разумеется, потребуется оговорить состав участников этого соревнования: например, не менее 50 групп в данном виде туризма, из них не менее 5 возглавляемых мастерами спорта и т. п. При таком порядке мастерами спорта по туризму становились бы только сильнейшие.

Но прежде мы должны убедиться, что соревновательный элемент не ведет к выхолащиванию туризма, к искусственным трудностям и повышенному риску. И соревнования, и разрядные требования, и классификация маршрутов лишь средства, цель — сами путешествия, их дальнейший качественный и количественный рост и безопасность.