

Махов С. Ю.

КАДЕМИЯ
МЭБИВ
МЕЖРЕГИОНАЛЬНАЯ АКАДЕМИЯ
БЕЗОПАСНОСТИ И ВЫЖИВАНИЯ

БЕЗОПАСНОСТЬ В ТУРИЗМЕ

учебно-методическое пособие



Станислав Юрьевич Махов

Безопасность в туризме

*Текст предоставлен издательством
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=51747443
Безопасность в туризме: МАБИВ; Орел; 2020*

Аннотация

Проблема обеспечения безопасности путешествий – одна из самых важных и в то же время одна из самых сложных проблем туристической деятельности. В данном учебно-методическом пособии в соответствии с новыми учебными планами раскрываются основные вопросы обеспечения безопасности активного туризма. Рассматриваются организационные и методические основы организации безопасности туристов в пеших походах.

Предназначено для преподавателей, аспирантов, магистрантов, студентов, практикующих специалистов, а также для организаторов активных форм отдыха и самостоятельных занятий различных слоев населения.

Содержание

Введение	5
1. Угрозы безопасности туристической деятельности	7
2. Несчастный случай в туризме	17
3. Маршрут как источник опасности	29
4. Погодно-климатические факторы	37
Конец ознакомительного фрагмента.	60

Безопасность в туризме

© Межрегиональная Академия безопасности и выживания, 2020

© Сетевое издание «Наука-2020»

Введение

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

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

Вносит свою печальную лепту в травматизм и туризм. Во Франции и Японии, например, на горных маршрутах гибнет более чем по 100 человек в год, в Альпах ежегодно хоронят 300 – 400 альпинистов и горных туристов. В таких ограни-

ченых по площади районах, как польские Высокие Татры, гибнет в год до 30 любителей путешествий, на склонах и в долинах, прилегающих к Монблану, – до 60. Еще больше жертв дают происшествия с туристами на воде и во время автопутешествий. Настораживает, что число случаев со смертельным исходом, по данным российских спасательных служб, ежегодно возрастает на 14 – 17 %. Большинство из них происходит с наиболее активными и перспективными членами общества – молодежью, людьми в расцвете сил.

1. Угрозы безопасности туристической деятельности

В настоящее время вопросы формирования современной системы обеспечения безопасности российских и зарубежных туристов являются одной из важнейших задач государственной политики Российской Федерации в сфере туризма.

Россия обладает уникальными туристскими ресурсами, различными географическими ландшафтами. Растет число россиян, занимающихся активными видами туризма. Это пеший и водный туризм, альпинизм, сплав по горным рекам, спелеотуризм, экстремальный туризм. Вместе с тем по статистике, из 10 тысяч пеших туристов, путешествующих по категорийным маршрутам, несчастье с тяжелым исходом поджидает в среднем 4 человек, из 10 тысяч лыжников – 5 человек, из 10 тысяч водных туристов – 15 человек и из 10 тысяч альпинистов – 24 человека.

В целом для всех видов путешествий и категорий, путешествующих в порядке наибольшей повторяемости происшествий можно назвать Кавказ, Алтай, Урал, Центр Европейской части, Карелию, Прибайкалье и Забайкалье, Кольский полуостров, Саяны, Дальний Восток. На первые три из этих районов приходится более половины известных случаев тяжелого травматизма, на последние четыре – менее одной

десятой.

Значительной частотой травм, особенно по сравнению с небольшим количеством природных опасностей или их четкой локализацией, отличается центр Европейской части России – районы массового развития туризма.

Закрывают список территории, сравнительно мало освоенные, посещаемые большей частью достаточно опытными туристами, в том числе, например, Кольский полуостров и Дальний Восток, которым принято приписывать повышенную опасность. Приведенная выше градация территорий – не есть деление районов на опасные и безопасные: количество туристских травм лишь частично зависит от особенностей природных факторов местности.

В большей степени оно связано с качеством подготовки и проведения походов, наличием организованных или «диких» групп, видами практикуемых путешествий, уровнем туристского обслуживания.

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

Зачастую при организации туристских мероприятий орга-

низации, занимающиеся туристской деятельностью, не уделяют должного внимания вопросам обеспечения безопасности туристов, соблюдению федеральных законов, что ведет к росту числа несчастных случаев, в т. ч. связанных с гибелью людей. Такая ситуация вызывает серьезную озабоченность.

Обеспечение безопасности участников туристских походов – важнейшая задача в комплексе мероприятий по организации, подготовке и проведению похода, а профилактика несчастных случаев по праву занимает ведущее положение в туризме. На обеспечение безопасности направлены основные руководящие документы по самодеятельному, спортивному и ознакомительному туризму.

Права граждан на отдых, свободу перемещения и иные права при совершении путешествий являются незыблемыми. В настоящее время назрела необходимость особое внимание обратить на вопросы обеспечения безопасности туристов, в том числе на разработку требований по обеспечению их безопасности.

К туристской деятельности непосредственно примыкают экстремальные виды отдыха (ЭВО). Однако в отличие от туризма по ЭВО не только нет никакой нормативной базы, но даже не определены основные понятия ЭВО. Поскольку по ЭВО нормативных документов в Российской Федерации нет, а этот вид деятельности во многих случаях близок к туризму, то имеющиеся нормативные документы по туризму в некоторой мере могут быть использованы при рассмотрении тре-

бований безопасности к ЭВО.

Безопасность является важнейшей потребностью человека наряду с потребностью в пище, воде, одежде, жилище, информации. Эта общенаучная категория выступает интегральной формой выражения жизнеспособности и жизнестойкости различных объектов конкретного мира во внутренней и внешней политике, обороне, экономике, экологии, социальной политике, здоровье народа, информатике, технологии и т. п.

Обеспечение безопасности достигается проведением единой государственной политики как системы мер экономического, политического, организационного, научно-технического и иного характера, адекватных угрозам жизненно важным интересам личности, общества и государства. Безопасность можно обеспечить двумя путями:

- устранением источников опасности, самой возможности каких-либо стихийных бедствий, аварий, потрясений и катаклизмов;

- повышением защищенности от опасностей, способности надежно противостоять им.

К сожалению, мы еще только подходим к разработке комплекса мер, обеспечивающих безопасность путешествий. Поэтому поиски конкретных путей в разрешении проблемы безопасности в туризме должны опираться на скрупулезный анализ аварийных случаев, на сбор статистического материала, анализа положительного опыта туристической деятель-

ности.

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

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

Определение «несчастный» раскрывает третью особенность события: оно принесло беду, несчастье для здоровья человека. Поэтому к несчастным случаям нельзя относить так называемые опасные ситуации, которые не причинили вреда здоровью туристов, например, благополучный переворот байдарки на порожистом участке реки. Не оправдан, по-видимому, и получивший определенное распространение как синоним несчастного случая термин «туристская авария», поскольку он отражает не травматизм людей, а повреждение судна, машины, вообще механической части или снаряжения и связанные с этим убытки, что в туристском путешествии обычно не является определяющим.

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

Относить несчастный случай к туризму, вероятно, справедливо только тогда, когда речь идет об активной части туризма.

При определении в наиболее общем виде несчастных случаев в туризме как непреднамеренную травму или смерть человека, происшедшие в результате неожиданного травмирующего воздействия в условиях активного туристского путешествия, то причины их возникновения можно классифицировать как объективные и субъективные.

Однако далеко не все факторы можно разделять на не зависящие от воли человека и зависящие от нее. Субъективный фактор в большей мере связан с ошибками и нарушениями, допущенными пострадавшим, чем объективный.

Как правило, на маршруте редко бывают несчастные случаи, вызванные лишь одними объективными причинами. К ним относятся, например, те, что вызваны непрогнозируемыми проявлениями стихийных сил природы – землетрясением, наводнением, грозой, или те, что связаны со скрытыми (не поддающимися предварительному выявлению) дефектами в походном снаряжении.

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

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

фом и климатическими факторами. Трудно согласиться и с утверждениями, что главной опасностью туризма являются только сложные маршруты и опасные участки пути (т. е. объективные причины). Вместе с тем нельзя признать виновниками всех несчастных случаев в туризме одних людей (субъективный фактор).

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

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

С учетом как оформленных, так и неоформленных походов сведения дают следующее распределение тяжелого травматизма по категориям сложности (далее к. с.) маршрутов: путешествия ниже I к. с. – 45 %; путешествия I к. с. – 30 %; II к. с. – 8 %; III к. с. – 8 %; IV к. с. – 6 %; V к. с. – 3 %. Налицо явное преобладание простых маршрутов над сложными. Концентрация 3/4 случаев опасных травм в простейших

туристских походах, конечно, не говорит о безопасности высококатегорийных путешествий. Пропорция 1:25 между количеством травм в походах высшей и низших категорий не должна пониматься как свидетельство того, что опытный участник сложного путешествия в 25 раз меньше подвержен опасности, чем новичок, в походах выходного дня и путешествиях I категории сложности.

Если указанное распределение несчастных случаев соотнести с удельным весом путешествий соответствующих категорий в общем количестве походов (по многодневным путешествиям I–V к. с. оно округленно составляет 70, 20, 7, 2 и 1 %), то относительные показатели укажут на некоторое повышение опасности сложных туристских маршрутов. С другой стороны, нужно помнить и о неточности сведений о туристском травматизме. Дело в том, что походы IV–V категорий сложности проводятся, как правило, при тщательном контроле организаций, и по ним накапливаются исчерпывающие данные, а походы выходного дня, к сожалению, часто проходят без надлежащего оформления, и случаи травматизма в них, тем более легкого, остаются достоянием лишь ближайшего медпункта.

Основные причины тяжелых травм на спортивных (категорированных) маршрутах распределяются следующим образом:

- гибель на воде – 40 %;
- травмы на элементах горного рельефа (в условиях гор-

ных, пеших и лыжных походов) – 19 %, в том числе в лавинах – 6 %;

– переохлаждение (в условиях пеших и лыжных походов) – 13 %;

– автомобильные катастрофы (на активных маршрутах всех видов) – 12 %;

– прочее – 16 %.

При анализе данных по спортивным самодеятельным маршрутам (неорганизованный туризм) распределение несчастных случаев в зависимости от основных причин тяжелых травм выглядит следующим образом:

– гибель на воде 46 %, в том числе при перевороте плавсредств – 40 %;

– травмы на элементах горного рельефа – 45 %, в том числе в лавинах – 17 %;

– прочее (болезни, переохлаждение) – 9 %.

2. Несчастный случай в туризме

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

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

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

Определение «несчастный» раскрывает третью особен-

ность события: оно принесло беду, несчастье для здоровья человека. Поэтому к несчастным случаям нельзя относить так называемые опасные ситуации, которые не причинили вреда здоровью туристов, например, благополучный переворот байдарки на порожи́стом участке реки. Неоправдан, по-видимому, и получивший определенное распространение как синоним несчастного случая термин «туристская авария», поскольку он отражает не травматизм людей, а повреждение судна, машины, вообще механической части или снаряжения и связанные с этим убытки, что в туристском путешествии обычно не является определяющим.

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

И наконец, о распространении понятия несчастного случая на различные виды туризма. Вероятно, неправильно все

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

С другой стороны, тем, чьи родные или близкие отправились в самостоятельное путешествие, в конечном итоге безразлично, где, на каком участке, в какое время и при каких обстоятельствах пострадал дорогой им человек: важно, что это произошло во время путешествия. Еще более очевидна правомочность такого подхода в условиях планового маршрута, когда, приобретя путевку, турист вступает в определенные договорные отношения с туристской организацией и (ес-

ли это особо не оговаривается официальным документом) готов считать, что она на весь срок действия путевки, вне зависимости от вида и форм деятельности или отдыха туриста, берет на себя заботу о его безопасности.

Выделяя путешествия с активными способами передвижения, совершаемые в рамках требований, изложенных в соответствующих документах, отметим, что и в них травматизм имеет часто своими источниками несчастные случаи, происшедшие в обстановке, далекой от спортивной (например, ожог пламенем костра при приготовлении пищи, сотрясение мозга в результате автокатастрофы при подъезде на автомашине, ранение ноги топором на привале). Но поскольку такие действия (приготовление пищи, транспортные переезды, организация походного быта) являются органической частью путешествия, то и травмы, полученные при этом, следует учитывать, как туристские.

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

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

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

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

Подобная сложность, взаимозависимость и комплексность факторов возникновения несчастных случаев позволяет считать далеко не исчерпывающим традиционное де-

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

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

Для выяснения удельного веса факторов возникновения происшествий целесообразно рассматривать их в отдельности. Вместе с тем анализ по «устоявшимся» позициям (срывы на скалах, на льду, камнепады, снежные лавины, недостаточный опыт руководителя, недостаточно калорийное пи-

тание, слабое знание района путешествия) представляется дробным и не во всем показательным, поскольку учитывает разные и порой несоизмеримые, находящиеся в разных плоскостях, причины событий.

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

Действительно, и в туристском травматизме, если рассматривать его под таким непривычным углом зрения, можно найти ряд любопытных аналогий с эпидемиологическими заболеваниями.

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

Во-вторых, есть четкая географическая локализация

несчастных случаев. Они имеют обычно ярко выраженные очаги эпидемии, приуроченные к определенным районам, и размазанную периферию.

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

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

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

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

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

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

Наиболее характерные для туристов травмы – это легкие повреждения конечностей: ушибы, потертости, ссадины, мелкие порезы, намины. Как правило, особенно подвержены травмированию ноги – на них приходится до 3/4 всех походных повреждений. Типичны также легкие ожоги, местные обморожения. Не исключены растяжения и другие повреждения связок различных суставов, вывихи и переломы, раны от острых (топор) и тупых (камень) предметов. Из заболеваний чаще других встречаются отравления, расстройства желудка, простуды.

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

На водных активных маршрутах могут быть травмы рук – ссадины, срывы кожи, трещины, растяжения связок лучезапястных суставов. Иногда потертости ягодиц и спины, растяжения спинных мышц, ушибы. Нередки радикулиты, ангины, ожоги от чрезмерной освещенности солнцем.

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

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

Разнообразны травмы в горных и спелеологических (пещерных) путешествиях: потертости кожи, ожоги ладоней (иногда спины и ягодиц) трением при неправильной работе с веревкой, ушибленные раны, в отдельных случаях сотрясения мозга, повреждения внутренних органов, переломы конечностей. Для горного туризма характерны также местные обморожения, ожоги и заболевания глаз при слепящем солнце.

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

Данные о дорожно-транспортном травматизме дают дру-

гую картину: по российским источникам, для мотоциклистов на один несчастный случай со смертельным исходом приходится 14 тяжелых травм и 36 легких; для велосипедистов на одного погибшего – 15 тяжелых и 61 легкий случай травмирования.

Сравнительно благополучен по соотношению тяжелых и легких повреждений бытовой травматизм, в котором на последние падает до 9/10 повреждений.

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

Эти же соотношения подтверждаются результатами выборочной проверки журналов медпунктов туристских баз и опросом инструкторов. Вместе с тем они могут быть приняты только как средние для всех видов туризма, поскольку в некоторых путешествиях (в частности, горных, водных и особенно «колесных») отмечается повышенная смертность и тяжесть повреждений. Во всяком случае, известно, что в Ав-

стрии за год на 86 смертельных случаев с горными туристами, альпинистами и горнолыжниками пришлось около 6 тысяч травм, потребовавших транспортировки пострадавших.

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

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

3. Маршрут как источник опасности

С какой стороны подойти к туристским маршрутам, чтобы оценить их причинность в травматизме? Как определить их опасность? Существующие по этому вопросу мнения противоречивы. Одни считают, что между количеством несчастных случаев в путешествиях и отдаленностью и сложностью маршрутов имеется простая зависимость: чем сложнее и длительнее маршруты, тем чаще и опаснее травматизм. Следовательно, несчастных случаев можно избежать, если ограничить туристов походами по торным тропам пригородных зон отдыха и не организовывать многодневных путешествий в географически отдаленные и необжитые районы.

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

Можно понять такое расхождение в оценках: туристский маршрут – понятие очень емкое. В него входит, напри-

мер, географическая характеристика района, и в первую очередь оценка его орогидрографии по пересеченности рельефа, уклонам и мощности водных потоков, наличию болот, песков, скал, льда и др. Каждый из этих природных элементов находится в определенной стадии развития и таит для человека опасность обвала, лавины, сноса быстрым течением; осложняет путь тяжелым подъемом, трудной переправой, непреодолимым порогом, таежным завалом или, наоборот, отсутствием растительности.

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

Маршрут включает и часто предопределяет способ, вид и особенности передвижения туриста. Причем иногда с очень высокой степенью конкретизации: только на разборных байдарках, только на надувных лодках, только на горных лыжах с тормозящими приспособлениями... Маршрут диктует особенности организации походной жизни, виды лагерных ра-

бот, режим ходового дня, соотношения несложных и опасных участков пути.

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

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

Взятые для контроля данные 10 – 15-летней давности, хотя несколько и меняют очередность районов по условной опасности, но одновременно подтверждают, что большин-

ство тяжелых травм происходит в районах, давно освоенных в туристском отношении. На первом месте среди них стоит Кавказ, причем не Центральный, высокогорный и труднодоступный, а обычно причерноморские склоны Западного Кавказа и Северный Кавказ.

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

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

Приведенная выше градация территорий – не есть деление районов на опасные и безопасные: количество туристских травм лишь частично зависит от особенностей природных факторов местности. В большей степени оно связано с качеством подготовки и проведения походов, наличием организованных или «диких» групп, видами практикуемых путешествий, уровнем туристского обслуживания.

Частота травматизма, прежде всего, связана, конечно, с интенсивностью движения групп по маршрутам, с общим количеством людей, прибывающих в тот или иной район. Поэтому, утя отношение между фактическим количеством травм, основной причиной которых были природные факто-

ры, и числом путешественников, подвергающихся опасности в данной местности, правильнее говорить о кажущемся различии между районами, хотя в некоторых случаях она все же сказывается.

Из распределения несчастных случаев по сезонам можно установить, что явно выраженный пик травматизма приходится на июнь – сентябрь (около 70 % повреждений). Наиболее тяжелыми оказываются июль, а затем август, к которым приурочивается более половины туристских травм года. Самый благополучный период – вторая половина ноября и декабрь (менее 1 % травматизма). Промежуточное положение занимают январь, февраль и март, приносящие вместе около 10 % несчастных случаев, из которых от половины до двух третей происходят в зимний пик – время студенческих каникул. Примерно 15 % несчастных случаев приходится также на весну (конец апреля – май) и 5 % – на осень (октябрь – начало ноября).

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

Очевидность повышенной опасности маршрутов в пере-

ходное время становится особенно заметной, если конкретизировать приведенные выше среднегодовые показатели для «усредненного» туриста к спортивным самодеятельным группам. Оказывается, что в динамике наблюдается резкий взлет кривой несчастных случаев в весенний сезон.

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

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

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

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

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

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

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

мя, что объясняется, очевидно, утомлением туристов.

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

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

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

4. Погодно-климатические факторы

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

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

В числе непосредственно травмирующих или приведших к травмам погодных факторов фигурируют следующие: низкая температура воздуха (16 %), сильный ветер (11 %), резкий подъем воды (10 %), грозовые разряды (4 %), сочетание ряда факторов (42 %).

По формам организации путешествий травматизм в связи

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

Имеется разница и по видам передвижения. Так, в горном и особенно лыжном путешествиях, до 10 % всех случаев серьезного травматизма оказываются в какой-то мере связанными с ухудшением погодно-климатических условий – пургой, метелью, низкой температурой. Если же рассматривать и легкие повреждения (обморожения пальцев, солнечные ожоги кожи, «снежную слепоту»), то доля таких случаев увеличивается в 2 – 3 раза.

Вместе с тем в других видах туризма (пешем, водном) этот процент значительно ниже и позволяет считать, что в целом в 7 – 8 случаях из 10 погодные условия не играют не только решающей, но и побочной роли в тяжелом травматизме. Любопытно, что близкие данные приводятся для дорожных происшествий в США, где более 80 % автокатастроф происходит при ясной погоде, около 10 % – во время дождя и менее 10 % – во время снегопадов и туманов. Известно, что в альпинизме 68 % несчастных случаев происходит при хорошей погоде. Вывести из всего перечисленного заключение о величине опасности стихийных сил атмосферы для туристов сейчас трудно, поскольку нет точных данных о количестве вызванных этими силами травм, отнесенных к пройденному

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

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

Этот, пожалуй, самый трагический в отечественном туризме случай нашел широкое отражение на страницах печати, лег в основу художественного кинофильма «Перевал».

Поэтому, опуская многие подробности, остановимся лишь на интересующих нас сторонах происшествия.

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

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

Теперь о другой стороне вопроса; были ли указанные погодные условия внезапно обрушившимися на туристов, т. е. непредсказуемыми, не дающими реальных шансов на защи-

ту, исключаящими профилактику несчастного случая? Из практики работы перевальных маршрутов известно, что почти каждый год в конце сезона (сентябрь) или в его начале (июнь) в горах бывает неблагоприятная погода и туристские группы или минуют горы по объездному автобусному пути, или следуют через перевалы в сопровождении спасательных отрядов.

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

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

И последнее, были ли сами по себе длительное время настолько сильны, страшны, грозны стихийные силы, чтобы

парализовать способность людей к самозащите? Нет, уже через десятки-другие минуты, когда туристы, спустившись по склону, укрылись от шквала, они стали замечать, что снег на деревьях, кустарнике, траве создавал очень красивый пейзаж, а впереди идущие, поджидая отстающих, даже коротали время, собирая сочные ягоды.

Следовательно, основная причина несчастья в другом – в неправильном поведении людей.

Сочетание неблагоприятных погодных условий с ошибочными действиями путешественников – явление повсеместное. Оно, как и его частое следствие – переохлаждение организма человека, – не признает границ ни политических, ни климатических. Согласно материалам Международной научной конференции по альпинизму и туризму (1972 г.), в Чехословакии в 1960 – 1970 гг. из 77 погибших любителей путешествий 13 скончались из-за резкого изменения погоды и потери сил и еще 13 – от истощения (т. е. всего 33,8 %). По данным Швейцарского альпийского клуба, в горах этой страны в один из летних сезонов из общего числа 75 погибших путешественников от переохлаждения и истощения умерли 10 (13,3 %). Массовые случаи переохлаждения на туристских маршрутах отмечались в Англии с ее мягким морским климатом. Следует пояснить, что понятия неблагоприятные метеорологические условия или опасные явления погоды – условны. Критерием для отнесения определенных явлений погоды к опасным служит реальная возможность возникно-

вения при них такой ситуации, которая может привести к несчастному случаю с туристами. Но поскольку вероятность возникновения аварийной ситуации при тех же опасных явлениях погоды различна для разных географических районов, сезонов, видов туризма и зависит от состава туристских групп, конкретного опыта, технического оснащения путешественников, а также от других факторов, единая регламентация всех опасных явлений погоды для туристов была бы проблематичной. Также проблематично (но уже по другим соображениям) обеспечение всех туристов специальными ежедневными или еще более частыми гидрометеорологическими прогнозами как обязательное условие выпуска их в путешествие. В связи с отсутствием постов гидрометеослужбы в районах действия ряда туристских маршрутов и значительными отклонениями в микроклимате на их трассах от среднепрогнозируемой в настоящее время даже при ежедневном получении туристскими учреждениями сводки погоды выпуск групп на маршрут без точно привязанного прогноза – обычная практика.

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

групп, которые должны опираться на собственный опыт и знание местных условий. В целом же приходится констатировать, что среди происшедших туристских несчастных случаев со смертельным исходом нет ни одного достоверно известного, главной и единственной причиной которого были бы погодные условия. Даже от таких грозных проявлений стихии, как удары молнии, штормовые ветры, внезапные наводнения, жестокая пурга, У пострадавших были способы защиты, не говоря уже о неиспользованных профилактических мерах.

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

Указанные выше пропорции хотя и опровергают предположение, что пеший туризм безопасен, однако подтверждают несоответствие между количеством путешествий, проводимых в основных видах туризма, и количеством травм

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

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

участкам горного рельефа в связках, на воде – в спасательных жилетах и т. п. Но объективно повышенная опасность одних видов передвижения перед другими остается.

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

Более точное представление о различиях в потенциальном травматизме на разных видах маршрутов позволяет сделать анализ одних спортивных путешествий. Количество тяжелых несчастных случаев в них по статистике дает соотношение между пешими, водными, горными и лыжными маршрутами, близкое к 2:7:7:1, хотя по числу участников спортивных путешествий эти виды соотносятся, приблизительно, как 6:5:3:2. Проведенные расчеты показывают, что из путешествующих по спортивным (категорийным) марш-

рутам 10 тысяч пеших туристов несчастье с тяжелым исходом поджидает, в среднем, 4 туристов, из 10 тысяч лыжников – 5 туристов, из 10 тысяч водников – 15 туристов и из 10 тысяч горников – 24 туристов.

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

Оказывает влияние на распределение несчастных случаев форма организации путешествия. При сравнительно близком количестве несчастных случаев в плановом и самостоятельном туризме их относительное количество для плановых маршрутов меньше (вследствие большего числа участников плановых путешествий по сравнению с числом постоянно занимающихся самостоятельным организованным туризмом). Эта разница по количеству всех зарегистрированных официальными отчетами происшествий составляет 1,5 раза.

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

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

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

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

Однако естественные препятствия становятся реально опасными только тогда, когда к ним получает доступ массовый посетитель. До этого момента их опасные качества во многом – «вещь в себе». Рассмотрим это на примере камне-

падов и опасных представителей растительного и животного мира.

Камнепады должны быть отнесены, на первый взгляд, к объективным опасным факторам маршрута. Действительно, перемещение обломков горных пород по склону под действием силы тяжести – вполне естественный процесс, вызываемый обычно такими природными агентами, как атмосферные осадки, ветер, перепады температуры, животные. Попадая под каменный дождь (а падающий камень быстро приобретает большую скорость, круто меняет траекторию полета при ударах о склон, разбивается на обломки, разлетающиеся во все стороны), путешественники оказываются в очень сложной ситуации.

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

Наиболее часто такие происшествия происходят вне границ больших гор, в местах скопления туристов – на слетах, плохо организованных соревнованиях, различных праздни-

ках, массовках с участием случайных и недисциплинированных лиц. Так, по данным Крымской контрольно-спасательной службы, за один летний день 1978 г. в ущелье Кизил-Коба было травмировано камнями при нерегулируемом скалолазании пять неорганизованных туристов, трое из них получили повреждения позвоночника и переломы конечностей. Вызывающие человеческие жертвы камнепады и падения отдельных камней по вине путешественников регулярно фиксируются также на маршрутах спортивных туристских групп.

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

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

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

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

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

Более реальная опасность привязана к другим точкам

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

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

На практике, например, опаснее, т. е. приносит больше несчастных случаев, связанных с утоплением, не тот маршрут, что проходит по району с бурными и холодными реками, а тот, на котором часты теплые, располагающие к отдыху водоемы. Насыщенность местности транспортными ком-

муникациями создает удобства для планомерного развития автотуризма, осуществления автобусных экскурсий, быстрого вызова спасательной службы. Однако, если в районе нет хороших туристских троп, планирование пешего маршрута будет сопряжено здесь с реальной опасностью подъезда туристов на случайном, не приспособленном для этого попутном транспорте и возможностью аварий.

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

Немаловажна также последовательность смены опасных участков и препятствий на маршруте. Конечно, понятия опасного и безопасного, трудного и легкого условны и для туристов различной подготовки характеризуют разные препятствия. У одного и того же туриста эта оценка меняется.

ся в зависимости от ряда факторов, один из которых – возможность сравнения различных мест на маршруте. Не исключены и искаженные реакции отдельных людей на препятствия, появление демобилизации (т. е. ослабление активности), растерянности, апатии перед сложным участком. Однако общая, подкрепленная многими десятками фактов, закономерность – та, что при приблизительно одинаковом фоне опасности на маршруте значительно больше происшествий с тяжелым исходом бывает не при увеличении трудности препятствий (смена отрезков пути легкий – трудный), а при их снижении (смена отрезков пути трудный – легкий).

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

- Утопление (на активных маршрутах всех видов) 40 %, в том числе при переправах 19 %, при купании 9 %;
- Травмы на элементах горного рельефа (в условиях гор-

ных, пеших и лыжных походов) 19 %, в том числе в лавинах 6 %;

– Переохлаждение (в условиях пеших и лыжных походов) 13 %;

– Автомобильные катастрофы (на активных маршрутах всех видов) 12 %;

– Прочее 16 %.

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

При отдельном анализе материалов по спортивным самостоятельным маршрутам распределение несчастных случаев в зависимости от основных причин тяжелых травм будет выглядеть следующим образом:

– Утопление (на маршрутах всех видов) 46 %, в том числе при перевороте плавсредств 40 % или смыве с них туристов на переправах 6 %;

– Летальные травмы на элементах горного рельефа 45 % в том числе при срывах, падениях 23 %, в лавинах 17 %, от камнепада 5 %;

– Прочее (болезни, переохлаждение) 9 %.

Приведенные данные, однако, не содержат оценки действительной роли сложных участков и препятствий по сравнению с неправильными действиями самих туристов. Как бу-

дет показано дальше, ни купание, ни транспортные происшествия, ни подавляющее большинство заболеваний не имеют никакого отношения к природным опасностям маршрута. В сочетании с незапланированными и практически невыполнимыми переправами, фактами одиночного хождения и групповой паники неподготовленных новичков, а также фактами недисциплинированности и умышленного пренебрежения элементарной страховкой число несчастных случаев, не зависящих от опасности препятствий, составляет подавляющее большинство. Меньшая же часть действительно может рассматриваться как сочетание объективно существующих сложных природных препятствий и ошибок туристов при их преодолении.

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

С учетом как оформленных, так и неоформленных походов в различных видах и формах организации туризма дают следующее распределение тяжелого травматизма по категориям сложности (к.с.) маршрутов: туристские мероприятия (походы выходного дня, путешествия, тренировки, занятия, соревнования) ниже I к.с. – 51 %; путешествия I к.с. – 20 %; II к.с. – 10 %; III к.с. – 8 %; IV к.с. – 4 %; V к.с. – 5 %; VI к.с. – 2 %, налицо явное преобладание простых маршрутов над сложными.

Вместе с тем концентрация почти 3/4 случаев опасных

травм в простейших путешествиях и пропорция 1:25 между количеством этих травм в походах высшей категории и некатегорийных не должны пониматься как показатель того, что опытный участник сложного путешествия в 25 раз менее подвержен опасности, чем новичок в походах выходного дня.

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

Одновременно следует помнить об относительности такого анализа, связанной с неполнотой сведений о травматизме в несложных и неорганизованных туристских мероприятиях. Как правило, походы IV–VI к.с. проводятся при тщательном контроле организаций, число их участников учитывается отдельной строкой в статистике с точностью до одного человека, также исчерпывающи материалы о происшествиях в этих походах. Другое дело походы выходного дня и путешествия I к. с, которые часто проходят без должного оформления, а случаи травматизма в них остаются достоянием лишь учреждений здравоохранения да туристской секции коллектива физкультуры.

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

Наряду с такими традиционными, определяющими выбор туристами того или другого маршрута, природными факторами, как климатическая комфортность, живописность, экзотичность, уникальность, доступность (проходимость), натуральность, обводненность, возможность для попутной рыбной ловли, имеются и специфические факторы. В число этих специфических и внешне парадоксальных факторов входят: малонаселенность местности (возможность самостоятельного существования в условиях дикой природы), труднопроходимость (возможность проверки своих сил физически тяжелыми, отличными от практикуемых при обычном

укладе жизни занятиями, стремление к достижению трудной цели), опасность природной среды (отражает стремление к спортивной борьбе, самоутверждению через риск единоборства со стихийными силами природы), дискомфортность (возможность получить контрастные ощущения, испытать временные перегрузки и противопоставить им свои умения и техническое обеспечение), отдаленность (отражает стремление к неизвестному, к первопрохождению, соревновательный интерес, престижные соображения). Расчеты показали, что отношение специфических природных факторов ко всем природным факторам, являющимся критерием для туристов при выборе района путешествий, для 35,5 % районов превышает оценку традиционно положительных качеств, а для 16,1 % районов (в том числе Саян, Алтая, Памира, Тянь-Шаня) составляет более 60 % всей оценки природных условий.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.