

**Министерство образования Российской Федерации**

**Санкт-Петербургский государственный  
инженерно-экономический университет**

**И.С.Масленникова, Е.А.Власов, А.Ю.Постнов**

## **БЕЗОПАСНОСТЬ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

**Учебное пособие**

Специальность 060800 «Экономика и управление  
на предприятии туризма и гостиничного хозяйства»

**Санкт-Петербург  
2002**

*Утверждено  
редакционно-издательским советом СПбГИЭУ  
в качестве учебного пособия*

Рецензенты

д-р экон. наук, проф. *В.С.Боголюбов* (СПбГИЭУ)  
д-р техн. наук, проф. *В.Е.Сороко* (СПбГТИ (ТУ))  
д-р техн. наук, проф. *Г.К.Ивахнюк* (СПбГТИ (ТУ))

Учебное пособие по дисциплине «Безопасность жизнедеятельности» подготовлено в соответствии с требованиями Государственного образовательного стандарта высшего профессионального образования и представляет собой междисциплинарный комплекс знаний, основывающийся на научной концепции в системе «человек – среда обитания – машины – чрезвычайные ситуации». Рассматриваются актуальные вопросы безопасности жизнедеятельности в сфере туризма и туристско-экскурсионной деятельности: обеспечение безопасности туристов; психология безопасного туризма; питание и безопасность; проблемы безопасности в экстремальном (приключенческом) туризме и в технически сложных видах путешествий.

В настоящем учебном пособии впервые рассматривается прикладная направленность дисциплины «Безопасность жизнедеятельности» в сфере туризма.

Авторы учебного пособия: заслуженный деятель науки и техники РФ, доктор технических наук, профессор Масленникова И.С.; доктор химических наук, профессор Власов Е.А.; кандидат технических наук, доцент Постнов А.Ю.

## ВВЕДЕНИЕ

Обеспечение безопасности всегда являлось важнейшей проблемой человечества во всех сферах деятельности. Человек с момента своего зарождения подвергается изменяющимся опасностям природного, техногенного, антропогенного, биологического, социального, экологического характера.

Современное общество развивается в условиях нарастающего кризиса взаимоотношений человека и окружающей среды. В последние годы это демонстрируется ощутимым ростом количества техногенных и социально обусловленных катастроф, чрезвычайных ситуаций.

Воздействие человека на окружающую среду за последние годы по своим масштабам, интенсивности и сложности сравнивают со стихийными бедствиями. В этих условиях всё более необходимым становится формирование знаний по безопасности жизнедеятельности, как условия обеспечения устойчивой безопасной жизни.

"Безопасность жизнедеятельности" представляет собой междисциплинарный комплекс знаний, основывающийся на научной концепции в системе "человек – среда обитания – машины – чрезвычайные ситуации".

Дисциплина включает в себя вопросы общей и прикладной направленности. Первые посвящены изучению негативных факторов в техносфере, природе и их воздействию на человека, а также путям и средствам обеспечения безопасности. В прикладной части рассматриваются методы адаптации человека для обеспечения безопасной устойчивой жизни применительно к конкретным сферам жизнедеятельности людей.

Прикладная направленность дисциплины "Безопасность жизнедеятельности", например в сфере туризма, в настоящее время практически не отражена в учебном материале.

Туризм является одной из крупнейших и динамично развивающихся отраслей экономики. На сферу туризма приходится около 6% мирового валового продукта, 7% мировых инвестиций, каждое 16 рабочее место, 11% мировых потребительских расходов, 7,9% экспорта товаров и услуг. По данным World Tourism Organization Россия до конца 2020 года войдет в число двадцати

крупнейших стран въезда туристов. В 2001 году Россию посетили почти 22 млн. туристов, из них около 3,5 млн. – г. Санкт-Петербург. Среди наиболее значимых для туристской индустрии негативных факторов, влияющих на отношение путешественников к турам в Россию, является озабоченность личной безопасностью.

Настоящее учебное пособие по безопасности жизнедеятельности в туризме и туристско-экскурсионной деятельности впервые ставит вопросы изучения проблем безопасности людей в этой сфере. Учитывая возрастающее количество туристов в нашей стране, изучение дисциплины "Безопасность жизнедеятельности" для специальности "Экономика и управление на предприятии туризма и гостиничного хозяйства" должно являться одним из приоритетных направлений при подготовке специалистов в этой области.

Широкое развитие в последнее время въездного и выездного туризма, а также рост путешествий в пределах Российской Федерации требует четкой организации и взаимосвязи среди объектов туристской индустрии, включающих гостиницы, транспорт, места общественного питания и развлечения (оздоровительного, спортивного, познавательного и другого назначения), с организациями, осуществляющими туроператорскую и турагентскую деятельность, и с организациями, предоставляющими различные услуги (экскурсионные, туристские, гидов-переводчиков и другие виды услуг, оказываемые в зависимости от целей путешествия). При реализации услуг должна обеспечиваться безопасность жизни, здоровья туристов и экскурсантов, сохранность их имущества и должны быть разработаны методы контроля за выполнением требований безопасности. При совершении путешествий и при ознакомлении с природными, историческими, социально-культурными или иными объектами, способными удовлетворить духовные потребности туристов, а также содействовать восстановлению и развитию их физических сил и включенными в сферу туристского показа, одним из требований безопасности является сохранение экологического равновесия в окружающей среде.

Проблема безопасности особенно важна в экстремальном (приключенческом) туризме и в технически сложных видах путешествий, таких как восхождение на Эльбрус; поездки в Сибирь

и на Камчатку; туры по Байкалу и Амазонке; конный, водный, горный; лыжный, автомобильный и велосипедный туризм, где риск получения ущерба здоровью и фатального исхода довольно велик.

Согласно Федерального закона №132-ФЗ от 24.11.96 г. "Об основах туристской деятельности в Российской Федерации" под безопасностью туризма понимается личная безопасность туристов, сохранность их имущества и ненасечение ущерба окружающей природной среде при совершении путешествий. В учебном пособии проанализированы данные проблемы безопасности на различных объектах туристской индустрии.

## **1. ОПАСНОСТЬ И ОБЩИЕ ВОПРОСЫ БЕЗОПАСНОСТИ**

Защита человека от опасностей сопровождает человечество от момента его возникновения до настоящего времени. Если ранее опасности носили природный (землетрясение; пожары; грозы; горные обвалы; наводнение; ураганы и т.д.) и биологический (укусы зверей и змей; отравление растительной и животной пищей; микроорганизмы и т.д.) характер, то сегодня номенклатура опасностей резко возрасла, в основном, за счет антропогенного фактора (взрывчатые вещества; вращающиеся детали машин; гербициды и пестициды; медикаменты; лазерное, рентгеновское и инфракрасное излучение; электричество и т.д.).

Количество путешествующих с деловыми, лечебными или познавательными целями возрастает с каждым годом (табл.1). Средние темпы роста туризма составили в 1950-1999 г. 7% в год, что намного выше среднегодовых темпов роста мировой экономики в целом. Так общее число туров в 2001 году только в европейских странах достигло 408 млн. при средней длительности путешествий - 9,4 ночи (10,4 дня). На 10,6% вырос уровень расходов при путешествиях по Европе. Выезд европейцев в зарубежные страны составил 285 млн. поездок при средней цене 960 евро за тур. По мнению западных аналитиков в ближайшие годы число деловых поездок также должно возрасти с 564 млн. (2001 г) до 1,6 млрд., а доходы от делового туризма – с 400 млрд. до 2 трлн. американских долларов.

Таблица 1

**Прирост количества туров в Европе за 2001 г.**

Цель путеше-ствия	Увеличение кол-ва туров, млн.	Цель путешествия	Увеличение кол-ва туров, млн.
Пляжные туры	2,3	Водные туры (круи-зы, рыбалка, озерный туризм и т.д.)	1,0
Лечебные туры	0,3	Событийный ту-ризм (фестивали, карнавалы, конгрес-сы и т.д.)	0,1

В путешествиях количество опасностей еще более увеличивается: падение с лошади; вело- или автоавария; пропажа багажа или документов в аэропорту или на вокзале; переохлаждение или перегрев организма; неоптимальные микроклиматические параметры; дождливая погода; недостоверная информация; проблемы со средствами связи; потеря личных вещей или части снаряжения на перекатах горных рек или при спуске на лыжах с горы; получение травм, переломов; обман, воровство, рэкет и т.д. В то же время следует помнить, что человек сам является носителем потенциальных опасностей, например, он может быть причиной различного рода нежелательных событий вследствие ошибочных действий или заболевания (опоздание на посадку в самолет или автобус; ухудшение настроения вследствие отсутствия горячей воды в отеле и т.д.). Для туристов с неуравновешенной психикой пребывание за пределами родного города как правило, дискомфортно и приводит к нервным расстройствам, вследствие повышенного, как им кажется, внимания окружающих к их речи, манере поведения, внешнему виду. Для таких путешественников проблема безопасности имеет, в основном, психологический характер.

Некоторую часть опасностей несет уровень криминальной обстановки в районе путешествия (хищение денег, драгоценностей, документов, видео- и фотоаппаратуры и других личных вещей; карманные кражи; мошенничество во время купли-продажи; инциденты в ресторанах и развлекательных заведениях). По дан-

ным отдела информации ГУВД по Санкт-Петербургу и Ленинградской области в 2001 году было совершено 550 преступлений против туристов, что составляет около 6,1% от аналогичного показателя по России. Необходимо отметить, что совершенные правонарушения, как правило, носят экономический характер.

**Опасности**, подстерегающие туристов, по своей природе **случайны**, т.е. подчиняются законам теории вероятности (вспышки опасных инфекционных заболеваний; ураганы, кражи и т.д.); **потенциальны**, т.е. носят скрытый характер, они неопределенны во времени и в пространстве (извержение вулканов; наводнения, землетрясения и т.д.); **перманентны**, т.е. существуют постоянно, действуют непрерывно (высокая влажность; загазованность атмосферы города и т.д.); **тотальны**, т.е. они всеобщы, от них не скрыться, они проявляются везде и всегда. Поэтому каждому туристу (самодельному или путешествующему внутри или за пределами страны) угрожает опасность. Если опасность реализуется, то она причиняет вред здоровью, который проявляется в травмах, болезнях, нервных потрясениях, инвалидных и летальных исходах. Однако часть людей не придает приоритетного значения, не верит или недооценивает, в силу своего характера и психического состояния, информацию, которая носит вероятностный или предупреждающий характер. У этих людей не выработана идеология безопасности, не сформировано безопасное мышление и поведение и с такими людьми наиболее часто происходят, особенно в туризме, незавидные ситуации (травмирование, потеря или пропажа личных вещей, оштрафывание за несоблюдение установленных правил и мер; отставание от группы во время экскурсии; заболевание венерическими болезнями и т. д.).

**Необходимо подчеркнуть, что абсолютной безопасности в туризме не бывает; всегда существует некоторый остаточный риск. Следовательно, безопасность – это такой уровень опасности, с которым на данном этапе экономического и туристского развития можно смириться. Безопасность путешествия-это допустимый риск. В экстремальных видах туризма дозированный риск-это та "изюминка", которая привлекает путешественников из-за остроты ощущения.**

Принципиальный подход к вопросам обеспечения личной безопасности туристов основан на соблюдении следующих непреложных истин:

1. Личная безопасность-это прежде всего объективная оценка реальности угрозы (при посещении ночного клуба, казино или просто на прогулке можно заказать охрану, гида или переводчика).
2. Необходимо оценивать свою деятельность и поступки с точки зрения возможного негативного воздействия (на прогулки брать с собой небольшую сумму денег; иметь при себе удостоверение личности или паспорт).
3. Лучше избегать опасных ситуаций, чем стать их жертвой (не гулять по темным улицам, аллеям; пустынным дворам и подземным переходам).
4. Неправильное или неадекватное поведение может усугубить возможное отрицательное воздействие и поставить под угрозу жизнь и здоровье (при нападении с угрозами и требованием денег, расстаться с ними без сожаления, так как жизнь и здоровье важнее).
5. В ситуациях повышенного риска следует прогнозировать развитие событий хотя бы на ближайшие несколько минут, соблюдать спокойствие и реально оценивать обстановку (при обнаружении жертв преступления, не кричать и не вмешиваться, а как можно быстрее сообщить в милицию).
6. В опасных ситуациях всегда важны первые шаги: часто ее можно обойти или оборвать в самом начале (при нападении в подъезде следует кричать "Пожар", так как это способно вызвать более быструю реакцию жильцов).
7. Самые простые средства и предварительные меры защиты являются наиболее надежными.

Известно, что в основе травматизма и возникновении чрезвычайных ситуаций в туризме часто лежат организационно-психологические причины: низкий уровень профессиональной подготовки; недостаточное воспитание; невнимательность и забывчивость; слабая установка инструктора на соблюдение безопасности; допуск к экстремальным видам туризма лиц с повышенным риском травматизма; пребывание людей в состоянии утомления или других психических состояниях (истерическом,



паническом, страха, испуга и т. д.). Следовательно, человек живет, творит и путешествует в условиях постоянно изменяющихся и количественно увеличивающихся опасностей. **Так как деятельность человека потенциально опасна, то безопасность будет заключаться в определении опасностей, угрожающих каждому туристу, и разработке соответствующих способов защиты от них в любых условиях путешествия.**

## **2. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ТУРИСТСКО-ЭКСКУРСИОННОМ ОБСЛУЖИВАНИИ**

### **2.1. Общие требования безопасности**

При оказании туристских услуг должен быть обеспечен приемлемый уровень риска для жизни и здоровья туристов, как в обычных условиях, так и в чрезвычайных ситуациях (стихийных бедствиях, пожарах и т. п.), возникающих в стране путешествий.

Риск для жизни и здоровья человека в туристско-экскурсионном обслуживании возникает в условиях:

- существования источников риска;
- проявления данного источника на опасном для человека уровне;
- подверженности человека воздействию источников опасности.

**Вредные факторы (факторы риска) в туризме могут быть классифицированы следующим образом:**

- **травмоопасность;**
- **воздействие окружающей среды;**
- **пожароопасность;**
- **биологические воздействия;**
- **психофизиологические нагрузки;**
- **опасность излучений;**
- **химические воздействия;**
- **повышенная запыленность и загазованность;**
- **прочие факторы;**
- **специфические факторы риска.**

**Травмоопасность** может возникнуть в результате перемещения механизмов, предметов и тел; вследствие сложного рельефа местности; передвижения горных пород (камнепадов, селей, лавин); неблагоприятных эргономических характеристик используемого туристского снаряжения и инвентаря, влекущих травмы (тесная спортивная обувь, неудачная конструкция крепления горных лыж, узкие лямки рюкзаков и т. п.); опасных атмосферных явлений (статическое электричество, молнии, град и т. п.).

Снижение травмоопасности обеспечивается:

- защитными устройствами и ограждениями при использовании подвижных механизмов, предметов, опасных участков территории (подъемников, канатных дорог, участков осыпей в горах, у водоемов, горнолыжных трасс и т.д.);
- использованием средств индивидуальной защиты (страховочных веревок, обвязок при пересечении сложных участков туристского маршрута, головных шлемов, ледорубов, крючьев и прочего страховочного снаряжения);
- соблюдением эргономических требований к туристскому снаряжению и инвентарю;
- соблюдением требований строительных норм и правил к жилым и общественным зданиям и требований соответствующих нормативных документов к техническому состоянию транспортных средств, используемых для перевозок туристов (экскурсионных автобусов, плавсредств, пассажирских поездов и т.д.);
- соблюдением правил эксплуатации используемого инвентаря и оборудования (лифтов, подъемников, тележек и прочего), обеспечивая его безопасную работу;
- упреждающим информированием туристов о факторах риска; мерах по предупреждению травм и о принятии экстренных мер в случае получения травмы.

**Воздействие окружающей среды** обусловлено повышенными или пониженными температурами окружающей среды, влажностью и подвижностью воздуха в зоне обслуживания туристов, резкими перепадами барометрического давления.

Показатели микроклимата в помещениях обслуживания туристов (в спальнях комнатах и клубных залах, в помещениях пи-

тания-кафе, барах и ресторанах и других), а также в транспортных средствах должны соответствовать установленным санитарно-гигиеническим требованиям (ГОСТ 12.1.005-88. "Система стандартов безопасности труда. Общие санитарно-гигиенические требования к воздуху рабочей зоны").

Предупреждение вредных воздействий данного фактора риска обеспечивается:

- выбором благоприятного времени года, суток для проведения туристского мероприятия;
- рациональным проектированием трассы туристского маршрута;
- учетом погодных особенностей района;
- сооружением на трассах туристских маршрутов укрытий от непогоды;
- оснащением помещений и транспортных средств устройствами кондиционирования и вентиляции, дезодорации воздуха, отопления, автоматического контроля и сигнализации;
- обеспечением соответствующей экипировки туристов, включая средства индивидуальной защиты;
- своевременным информированием туристов о реальных и прогнозируемых условиях на маршруте (в том числе, климатических условиях).

### **Пожаробезопасность**

Номенклатура требований и показателей по обеспечению безопасности туристов от воздействия данного фактора риска и методы их проверки осуществляются в соответствии с ГОСТ 12.1.004-91 "Система стандартов безопасности труда. Пожарная безопасность. Общие требования".

Эксплуатацию объектов обслуживания необходимо осуществлять в строгом соответствии с требованиями правил пожарной безопасности и других утвержденных нормативных документов.

**Биологические факторы** (патогенные микроорганизмы и продукты их жизнедеятельности; микроорганизмы, а также ядовитые растения, пресмыкающиеся, насекомые и животные, явля-

ющиеся переносчиками инфекционных заболеваний, вызывающие ожоги, аллергические и другие токсические реакции).

Воздействие данных факторов риска на туристов предупреждается:

- соблюдением установленных санитарных норм и правил обслуживания;
- применением оборудования и препаратов для дезинфекции, стерилизации, дератизации;
- использованием знаков безопасности и необходимой маркировки на предметах оснащения и сооружениях, используемых при обслуживании туристов (посуды, кухонного инвентаря, в т. ч. для приготовления пищи в походе, мест водозабора, колодцев и пр.);
- проведением предварительных и периодических медицинских осмотров обслуживающего персонала; необходимых профилактических прививок и дезинфицирующей обработке снаряжения в соответствии с требованиями международных медицинских норм;
- упреждающим информированием туристов об опасных животных, рыбах, пресмыкающихся, растениях, ареалы распространения которых совпадают с туристским маршрутом, о том, как избежать нежелательных контактов и какие экстренные меры следует предпринять в случае получения травмы (контакта).

### **Психофизиологические факторы риска.**

Исключение или снижение воздействия психофизиологических факторов риска (физических и нервно-психические перегрузок) достигается:

- рациональным построением программы обслуживания туристов, графиков перемещения по маршрутам, предусматривающим достаточные условия для нормальной жизнедеятельности человека (сна, приема пищи, удовлетворения санитарных и бытовых потребностей);
- учетом психофизиологических особенностей туристов при формировании туристской группы;

- соблюдением эргономических требований к используемому туристскому снаряжению и инвентарю, транспортным средствам, мебели.

**Опасными излучениями являются: повышенный уровень ультрафиолетового и радиологического излучения.**

Предупреждение опасности ультрафиолетовой радиации на туристских маршрутах обеспечивается:

- информированием туристов о воздействии ультрафиолетового излучения на здоровье человека;
- использованием средств индивидуальной защиты (защитных масок; кремов; одежды, закрывающей тело, руки, ноги туристов; солнцезащитных очков).

Необходимо учитывать действие данного фактора риска при планировании графика движения по маршруту (по открытым, незатененным участкам маршрута в горных, водных, лыжных и других походах).

Туристские маршруты допускается прокладывать и эксплуатировать только в местностях с благоприятными характеристиками радиологического состояния.

**Химические факторы риска** (токсические, раздражающие).

Для предотвращения действия данных факторов риска в обслуживании туристов необходимо:

- проводить регулярный контроль содержания вредных химических веществ в воздухе, воде, почве, продуктах питания и других биологических средах;
- осуществлять строительство и размещение объектов для обслуживания туристов в благоприятной, с точки зрения действия химических факторов риска, среде;
- применять препараты для дезинфекции в строгом соответствии с инструкцией по использованию, исключая возможность контактов туристов с этими средствами.

### **Повышенная запыленность и загазованность**

Допустимый уровень вредных веществ в воздухе зон обслуживания туристов, помещений, транспортных средств должны быть не выше, чем установлено общими санитарно-гигиеническими требованиями к воздуху рабочей зоны, а также другими санитарными нормами и правилами. Безопасность обеспечивается соблюдением требований к оснащению помещений, транспортных средств вентиляцией с очисткой воздуха.

### **Прочие факторы риска**

К прочим факторам риска относятся опасности, связанные с отсутствием необходимой информации об услуге и ее номинальных (запроектированных) характеристиках.

Необходимо предусматривать:

- предоставление туристам достаточной информации о реализуемых туристских услугах в соответствии с требованиями, установленными действующей нормативной документацией (требованиями к содержанию Информационного листка к туристской путевке, Технологической карты путешествия, Технологической карты экскурсии; а также сведениями об основных характеристиках этих услуг; условиях обслуживания);
- проведение для туристов необходимых инструктажей по безопасности, учитывающих специфику вида туристского маршрута.

### **Специфические факторы риска в туризме обусловлены:**

- возможностью возникновения природных и техногенных катастроф в зоне размещения туристского предприятия или маршрута, а также других чрезвычайных ситуаций (в том числе связанных с состоянием общественного порядка в районе обслуживания туристов);
- техническим состоянием используемых объектов (туристских гостиниц, баз, кемпингов, канатных дорог и подъемников, туристских трасс, в том числе, горно-пешеходных, лыжных, горнолыжных, водных, верховых и вьючных животных, разнообразных транспортных средств, в том числе велосипедов, маломерных и гребных судов);

- сложным рельефом местности (речными порогами, горными склонами, моренными, скальными, ледовыми участками туристских трасс и т. п.);
- уровнем профессиональной подготовленности обслуживающего персонала (инструкторов, экскурсоводов, гидов и др.);
- \*подготовкой туристов к передвижению по маршруту определенного вида и категории сложности (инструктаж, экипировка и т. п.);
- информационным обеспечением (гидрометеорологические прогнозы; маркировка трасс туристских маршрутов; очаги возникающих стихийных бедствий; изменение энтомологической, орнитологической и иных ситуаций).

Туристское предприятие должно иметь комплект действующих нормативных документов по обеспечению безопасности туристов и руководствоваться ими в своей деятельности. Турфирмы г.Санкт-Петербурга, заботящиеся о безопасности своих клиентов, могут рассчитывать на услуги профессиональных телохранителей.

Туристское снаряжение и инвентарь, применяемые при обслуживании туристов, должны соответствовать требованиям, установленным действующей нормативной документацией на эти виды снаряжения.

В каждом туристском предприятии должны быть разработаны и утверждены планы действий персонала в чрезвычайных ситуациях (стихийных бедствиях, пожарах и других), включающие взаимодействие с местными органами управления, участвующими в спасательных работах.

Руководитель туристского предприятия несет ответственность за подготовленность персонала к действиям в чрезвычайных ситуациях (стихийные бедствия, захват заложников и т.д.). Гиды групп должны быть обучены и физически подготовлены к роли охранника (обезвреживание карманников, разрешение конфликтов в баре или ресторане, защита тургруппы от вымогателей и попрошайек и т.д.).

Требования к безопасности обслуживания для конкретных видов туристских услуг устанавливаются нормативной докумен-

тацией на соответствующие виды услуг: государственными стандартами, Правилами, Уставами, Кодексами и другими.

Туристские предприятия обязаны ознакомить туристов с элементами риска каждой конкретной туристской услуги и мерами по его предотвращению.

Информация, необходимая для туристов в целях охраны их жизни и здоровья, предоставляется заблаговременно, до начала отдыха и в процессе обслуживания.

Информация, обеспечивающая безопасность жизни и здоровья туристов в процессе обслуживания, предоставляется в порядке, установленном действующей нормативной документацией.

## **2.2. Контроль за выполнением требований безопасности**

Контроль за выполнением требований безопасности туристов обеспечивают органы государственного управления, осуществляющие контроль за безопасностью в соответствии с их компетенцией (Федерация служб безопасности и охранных предприятий, Министерство внутренних дел).

Контроль осуществляется в начале сезона при проверке готовности туристского предприятия и трассы к эксплуатации, а также в ходе текущих проверок.

Текущие проверки обеспечения безопасности туристов проводятся в соответствии с планами и графиками технических осмотров (испытаний) зданий, сооружений, транспортных средств, пляжей и мест для купаний, туристского снаряжения и инвентаря, выдаваемого туристам пунктами проката, проверок приготовления пищи, сроков и условий хранения и транспортирования продуктов питания, проверок готовности туристов к выходу в походы.

Контроль безопасности обслуживания туристов осуществляется на основе использования следующих методов:

- визуального, (путем осмотра соответствующих объектов: территории, по которой проходит трасса туристского похода, туристского снаряжения и инвентаря и т. д.);
- с использованием средств измерения (контроля качества воды, воздуха и т. д., технического состояния трассы, подъемных механизмов, транспортных средств и т. д.);



- социологических исследований (путем опроса самих туристов и обслуживающего персонала);
- аналитического (анализа содержания документации: паспорта трассы; медицинского журнала осмотра туристов, выходящих на маршрут и других документов).

### **2.3. Обеспечение безопасности туризма**

Основную функцию обеспечения безопасности туристов выполняет Главное управление внутренних дел по г.Санкт-Петербургу и Ленобласти. Однако в 1992 году принят закон "О частной охранной и детективной деятельности", по которому частные охранные предприятия получили право заниматься обеспечением безопасности, использовать огнестрельное

оружие и специальную технику.

В 1995 году в г.Санкт-Петербурге создана "Федерация служб безопасности и охранных предприятий", целью которой стало усиление роли негосударственных организаций в обеспечении безопасности личности, собственности и предпринимательства. Федерация сотрудничает с другими организациями, работающими в сфере безопасности: по производству и монтажу технических средств охраны, по обеспечению информационной безопасности, по поставке оборудования и оружия и т.д. Федерацией разработан и осуществляется ряд программ, например: "Система подготовки кадров для охраны иностранных граждан на территории России", "Программа обеспечения безопасности туризма", "Система безопасности пассажиров и грузов на транспорте в пределах Северо-Западного региона".

Федеральный орган исполнительной власти в сфере туризма обязан своевременно информировать туроператоров, турагентов и отправляющихся в путешествия туристов об угрозе безопасности в месте или стране временного пребывания.

Средства массовой информации незамедлительно и безвозмездно предоставляют вышеназванному федеральному органу возможность публиковать информацию об угрозе безопасности туристов и свершенных правонарушений (табл.2).

Таблица 2

**Число преступлений против иностранных туристов  
в 2001-2002 гг. (отдел информации ГУВД по г. Санкт-Петербургу и Лен. области)**

<b>Место преступления</b>	<b>2001 год</b>	<b>2002 год*</b>
г. Санкт-Петербург	416	253
Лен. область	134	50

Туроператоры и турагенты обязаны сообщать органам исполнительной власти, представителям МЧС и заинтересованным лицам о чрезвычайных происшествиях с туристами и о невозвратившихся из путешествий.

Туроператоры и турагенты обязаны предоставить туристам исчерпывающие сведения об особенностях путешествий, а также об опасностях, с которыми они могут встретиться при совершении путешествий, и осуществить предупредительные меры, направленные на обеспечение безопасности туристов (табл. 3).

Таблица 3

**Категории иностранных граждан, против которых совершались правонарушения в г. Санкт-Петербурге и Лен. области (отдел информации ГУВД по г. Санкт-Петербургу и Лен. области)**

<b>Категория туристов</b>	<b>2001 год</b>	<b>2002 год*</b>
Служащие	11	4
Учащиеся	8	1
Студенты	22	6
Частные предприниматели	17	5
Наемные рабочие	41	24
Иные категории граждан	451	263

Помощь туристам, терпящим бедствие на территории РФ осуществляется службами, определяемыми федеральным правительством. При попадании российских туристов в зону чрезвычайных ситуаций за рубежом государство должно принимать ме-

\* за первое полугодие

ры по защите их интересов и, при необходимости, организовывать их эвакуацию на высланных к местам их расположения транспортных средствах.

Туристы, предполагающие совершить путешествие в страну, в которой они могут подвергнуться повышенному риску инфекционных заболеваний, обязаны проходить профилактику в соответствии с международными медицинскими требованиями.

### **3. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТУРИСТСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

Опасности угрожают не только человеку, но и обществу и государству в целом, так как каждый отдельный человек является жителем данного города и области, а также гражданином данной страны. Поэтому **профилактика опасностей и обеспечение безопасности в туризме – приоритетная задача государства.** Так как туризм, связанный с временными выездами (путешествиями) с постоянного места жительства и реализацией своих познавательных, профессионально-деловых, оздоровительно-спортивных и других целей с помощью разнообразных технических средств (автомобиля-внедорожника, велосипеда, акваланга, байдарки, яхты и т.д.), относят к опасным путешествиям, то государство должно регулировать туристскую деятельность. Необходимо отметить также, что так называемый "приключенческий туризм" проходит в сложных географических или природных условиях, что требует четкой организации по спасению и эвакуации туристов.

Туристская политика государства проявляется в разработке и реализации организационных мер по развитию туристской индустрии и субъектов туристского рынка (туроператоров и турагентов), учитывающих сочетание безопасных условий оказания услуг и осуществления задач тура. Она сводится к совокупности форм, методов и направлений обеспечения качественного функционирования сферы туризма с целью сохранения и развития хозяйственного комплекса. Механизм реализации туристской политики включает:

- выработку концепций развития туризма;
- составление целевых программ отдельных территорий и стран;

– разработку мер по достижению поставленных целей.

Государство признает туристскую деятельность одной из приоритетных отраслей экономики России. Регулирование упрощенного въезда и выезда на территорию посещаемых стран определено принятыми в 1996-1998 гг. Указами Президентов многих стран мира. Менеджмент туризма ориентируется на Постановления Правительства Российской Федерации (1995-1997 гг.) об обслуживании населения в туристско-гостиничном комплексе, а также на стандарты: ГОСТ 28681-90 "Стандартизация в сфере туристско-экскурсионного обслуживания"; ГОСТ Р 50645-94 "Классификация гостиниц"; ГОСТ Р 50644-94 "Требования по обеспечению безопасности туристов и экскурсантов"; ГОСТ Р 50681-94 "Проектирование туристских услуг"; ГОСТ Р 50690-94 "Туристские услуги. Общие требования".

Правительство Российской Федерации Распоряжением №954-р одобрило концепцию развития туризма на период до 2005 года. На 2002 год российский рынок туристских услуг составляет пока около 1% от мирового, что составляет 7,4 млн. туристов в год. Однако по мнению разработчиков концепции эта цифра может быть увеличена до 40 млн. В Европе по числу поездок Россия занимает пока девятое место (табл. 4). В 2000 году г. Санкт-Петербург посетило около 1,5 млн. иностранных граждан, в то время как Париж – 220 млн.; Лондон и Прагу – по 80 млн. туристов. Для увеличения туристского потока и выполнения задачи "формирования современной маркетинговой стратегии продвижения туристского продукта на внутреннем и международном рынках" предполагается использовать традиционные государственные методы и ресурсы.

Таблица 4

**Туристы разных стран, посетившие Европу в 2001 году**

Страна	% от числа евротуров	Страна	% от числа евротуров
Германия	23	Швейцария	4
Великобритания	16	Бельгия	4
Франция	7	Испания	3
Нидерланды	6	Россия	3
Италия	5	Швеция	3

### **Принципы регулирования туристской деятельности:**

- содействие и создание благоприятные условия для развития (к 2005 году предполагается закончить разработку и принять новый федеральный закон о туристской деятельности; приближение законодательства о лицензировании, страховании и предоставлении финансовых гарантий туристам к мировому уровню; а также другие законы и постановления правительства и т.д.);
- определение и поддержка приоритетных направлений;
- формирование представления о Российской Федерации как стране, благоприятной для туризма (создание рекламно-информационных программ по въездному и внутреннему туризму и проведение регулярных рекламно-информационных кампаний в средствах массовой информации);
- осуществление поддержки и защиты российских туристов, туроператоров, турагентов и их объединений.

### **Основными целями регулирования являются:**

- обеспечение права граждан на отдых, свободу передвижения и других прав при совершении путешествий;
- охрана окружающей природной среды;
- создание условий для деятельности, направленной на воспитание, образование и оздоровление туристов;
- развитие туристской индустрии (средств размещения, транспорта, объектов общественного питания, развлекательного, оздоровительного, спортивного и иного назначения), обеспечивающей потребности граждан при совершении путешествий, создании новых рабочих мест, увеличение доходов государства и граждан Российской Федерации;
- развитие международных контактов;
- сохранение объектов туристского показа;
- рациональное использование природного и культурного наследия.

**Приоритетными направлениями регулирования являются:** поддержка и развитие внутреннего, въездного, социального и самодеятельного туризма.

### **Основные пути регулирования:**

- создание нормативных правовых актов, направленных на совершенствование отношений в сфере туристской индустрии ;
- содействие в продвижении туристского продукта на внутреннем и мировом туристских рынках (выполнение торговыми представительствами Российской Федерации за рубежом обязательств рекламно-информационных офисов, организация пресс-туров по регионам Российской Федерации для иностранных журналистов, съемка телевизионных и документальных фильмов и т.д.) ;
- защита прав и интересов туристов (ликвидировать дискриминационные тарифы на услуги для иностранцев), обеспечение их безопасности;
- лицензирование, стандартизация в туристской индустрии, сертификация туристского продукта (в рамках концепции будут приняты нормативные акты по стандартизации и сертификации услуг средств размещения, в том числе регулирующих вопросы классификации гостиничных средств размещения);
- установление правил въезда, выезда и пребывания на территории Российской Федерации с учетом интересов развития туризма (улучшить визовую политику Российской Федерации для иностранных государств, безопасных в миграционном отношении, и усилить контроль за выдачей виз туристам из стран-"поставщиков" нелегальной миграции);
- прямые бюджетные ассигнования на разработку и реализацию Федеральных целевых программ развития туризма (на маркетинговые и рекламные мероприятия департамент туризма Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации в 2001 году истратил 5 млн. рублей, в 2002 году на эти цели получил уже 50 млн. рублей);
- создание благоприятных условий для инвестиций в туристскую индустрию (ремонт и реставрация памятников истории, строительство гостиниц, разработка инвестиционных проектов и т.д.);
- налоговое и таможенное регулирование;
- предоставление льготных кредитов; установление налоговых и таможенных льгот туроператорам и турагентам, занимающим-

ся туристской деятельностью и привлекающим иностранных граждан для занятия туризмом на территории Российской Федерации;

- содействие кадровому обеспечению туристской деятельности;
- развитие научных исследований в сфере туристской индустрии;
- содействие участию российских туристов, туроператоров, турагентов и их объединений в международных туристских программах;
- обеспечение картографической продукцией (издание буклетов, каталогов, плакатов, карт и иной рекламно-информационной печатной продукции).

**Государственное правовое регулирование транспортных услуг:**

- авиаперевозки туристов регулируются Воздушным кодексом Российской Федерации от 19.03.97 г., а на международном уровне – Варшавской конвенцией для унификации правил воздушных перевозок от 12.10.29 г. и Гаагским Протоколом о поправках к ней от 28.09.55 г.;
- порядок наземных перевозок определен законом Российской Федерации от 25.08.95 г. "О федеральном железнодорожном транспорте", Транспортным уставом железных дорог Российской Федерации от 08.01.98 г., "Правилами оказания услуг по перевозке пассажиров" из постановления Правительства Российской Федерации от 11.03.99 г., Бернскими конвенциями о железнодорожных перевозках грузов и пассажиров от 1980 г.

#### **4. ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ ТУРИСТОВ**

Знание прав и обязанностей позволяет избежать вынужденного попадания в неприятную ситуацию, а если возникнет непредвиденный случай - управлять его протеканием.

**При подготовке к путешествию, во время его совершения, включая транзит, турист имеет право на:**

- необходимую и достоверную информацию о правилах въезда в страну временного пребывания; об обычаях местного

населения; о религиозных обрядах и святынях; памятниках природы, истории и культуры и других объектах туристского показа, находящихся под особой охраной; состоянии окружающей природной среды;

- свободу передвижения, свободный доступ к туристским ресурсам с учетом принятых в стране временного пребывания ограничительных мер;
- обеспечение личной безопасности, своих потребительских прав и сохранности своего имущества, беспрепятственное получение неотложной медицинской помощи;
- возмещение убытков и компенсацию морального вреда в случае невыполнения условий договора розничной купли-продажи туристского продукта туроператором или турагентом в порядке, установленном законодательством Российской Федерации;
- содействие органов власти (органов местного самоуправления) страны временного пребывания в получении правовой и иных видов неотложной помощи;
- беспрепятственный доступ к средствам связи.

**Во время совершения путешествия, включая транзит, турист обязан:**

- соблюдать законодательство страны временного пребывания; уважать ее социальное устройство, обычаи, традиции, религиозные верования;
- сохранять окружающую природную страну, бережно относиться к памятникам природы, истории и культуры в стране временного пребывания;
- соблюдать правила въезда, выезда из страны временного пребывания и пребывания там, а также в странах транзитного проезда;
- соблюдать во время путешествия правила личной безопасности.



## 5. ПСИХОЛОГИЯ БЕЗОПАСНОГО ТУРИЗМА

Психология безопасного туризма составляет важное звено в структуре мероприятий по обеспечению безопасности путешествий. Проблемы чрезвычайных ситуаций и травматизма при современном развитии туризма невозможно решать только административными и инженерными-техническими методами.

Под психологией безопасности понимается применение психологических знаний для обеспечения безопасности путешествий и рассмотрение психических процессов, психических свойств и анализ различных форм психических состояний туристов, которые характерны для различных видов туризма и наиболее часто проявляются на объектах туристской индустрии.

### 5.1. Психические процессы и состояния

В структуре психической деятельности человека различают три основные группы компонентов: психические процессы, свойства и состояния, влияющие на условия безопасности.

**Психические процессы** составляют основу психической деятельности. Без них невозможно формирование знаний и приобретение жизненного опыта. Различают познавательные, эмоциональные и волевые психические процессы (ощущения, восприятия, память и др.).

**Психические свойства** – это качества личности, ее существенные особенности (направленность, характер, темперамент). Среди качеств личности выделяют интеллектуальные эмоциональные, волевые, моральные, трудовые, психические, которые устойчивы и постоянны.

**Психические состояния** – это относительно устойчивая структурная организация всех компонентов психики, выполняющая функцию активного взаимодействия человека как обладателя психики с внешней средой, представленной в данный момент конкретной ситуацией. Психические состояния отличаются разнообразием и временным характером, определяют особенности психической деятельности в конкретный период (момент) и могут положительно или отрицательно сказываться на течение всех психических процессов. Исходя из проблем психологии безопасности туризма, целесообразно выделять психические состояния,

имеющие особое значение в организации профилактики туристского травматизма.

В процесса путешествия реакция организма на внешние воздействия не остается постоянной. Организм стремится приспособиться к изменяющимся условиям действительности, преодолеть трудности и опасности. При этом возникает состояние психической напряженности называемое **стрессом**.

Психическое напряжение оказывает положительное влияние на познание и удовлетворение своих потребностей в туристских ресурсах до определенного предела. Превышение критического уровня активации ведет к снижению результатов вплоть до полной утраты восприятия и работоспособности. Стресс проявляется во всеобщем адаптационном синдроме как необходимая, полезная и защитная реакция организма на резкое увеличение числа опасностей, трудностей и различных помех, однако достигаемая за счет мобилизации ресурсов организма.

Критические формы психического напряжения вызывают дезинтеграцию психической деятельности различной выраженности, нарушается механизм саморегуляции, утрачиваются живость и координация действий, могут появляться непродуктивные формы поведения и другие отрицательные явления: ухудшение ориентации; неверная оценка сигналов и параметров, например, при движении на автомобиле; нарушение контроля за процессом деятельности.

**Наиболее часто встречающиеся стрессы при совершении путешествий:**

- **физиологический дискомфорт**, т.е. несоответствие условий проживания, питания, экскурсионных услуг и т.д. договору розничной купли-продажи туристского продукта;
- **биологический страх**-эмоция, имеющая широкий диапазон оттенков: опасения, боязнь, испуг, ужас (боязнь замкнутых-клаустрофобия- и открытых-агорафобия-пространств; темноты; обрыва реки; горного уступа; собак и т. д.);
- **дефицит времени** (постоянное опоздывание, нехватка времени на любое мероприятие) и частое неожиданное переключение внимания с одного действия и направления на другое (**политония**);

- однообразные и монотонные экскурсии (**монотония**) или повышенная трудность путешествия (**физическое напряжение, утомление**);
- **малая двигательная активность; пассивность; отсутствие дружеской компании и недостаточные межличностные контакты внутри экскурсионной группы;**
- **отрицательные воздействия внешней среды** (высокая или низкая температура, высокая влажность, шумы, вибрация и т.д.);
- дефицит или перегрузка информацией для принятия решения (**сенсорное напряжение**);
- повышенная значимость ошибочных действий (**мотивационное напряжение**);
- конфликтные условия (**эмоциональное напряжение**).

В зависимости от преобладания возбудительного или тормозного процессов можно выделить два типа критического психического напряжения – **тормозной и возбудимый**.

**Тормозной тип** – характеризуется скованностью и замедленностью движений. Снижается ловкость и скорость ответных реакций. Замедляется мыслительный процесс, ухудшается воспоминание, появляются рассеянность и другие отрицательные признаки, не свойственные данному человеку в спокойном состоянии.

**Возбудимый тип** проявляется гиперактивностью, многословностью, дрожанием рук и голоса. Туристы совершают многочисленные, недиктуемые конкретной потребностью действия: поправляют одежду, растирают руки. В общении с окружающими они обнаруживают раздражительность, вспыльчивость, не свойственную им резкость, грубость, обидчивость.

Таким образом, критические формы психического напряжения лежат нередко в основе ошибочных действий и неправильного поведения туристов в сложной обстановке. Длительные психические напряжения и особенно их критические формы ведут к выраженному состоянию утомления.

## 5.2. Типология туристов

Исходя из ориентации покупателей туристского продукта выделяют 4 основные категории путешественников:

- **экономные** – с высокой чувствительностью к цене, качеству, ассортименту услуг;
- **персонифицированные** – для них значим вид туристского продукта и качество услуг, а цена тура или услуги – менее значимый фактор;
- **этичные** – склонные к малым оплатам за туры с широким ассортиментом услуг;
- **апатичные** – интересующиеся только качеством услуг турфирм.

В зависимости от вида предъявляемого спроса на туристский продукт туристов можно разделить на 3 группы:

- путешественники;
- предъявляющие спрос на оригинальные, элитные и престижные туры, высокий уровень обслуживания (комфорт, особое внимание персонала, предоставление индивидуального гида-переводчика и автотранспорта);
- с покупательским поведением, реагирующие преимущественно на рекламу.
- Немецкий исследователь Г.Ган выделил следующий набор типов туристов:
- **S-тип** (от немецких слов "Sonne, sand, see" – солнце, песчаный пляж, море)-отпускники, выбирающие пассивный отдых на морских курортах, спокойствие и комфорт, избегающие суеты и разборчивые в контактах с интересными людьми;
- **F-тип** (от немецкого выражения "Ferme und Flirtorientierter Erlebnisur Lauber"-предпочитающий дальние поездки и флирт)-отпускники с тягой к бесконечной смене лиц, событий, впечатлений, стремящихся к обществу, удовольствиям;
- **W-1-тип** (от немецкого выражения "Wald und Wanderorientiert"-любитель лесных прогулок и походов) – отпускники, предпочитающие активный отдых с пешими походами при любой погоде;

- **W-2-тип** – спортсмены, выдерживающие длительные и большие нагрузки, ищущие условия для занятий хобби (летчики-любители, альпинисты и т.д.);
- **A-тип** (от немецкого слова "Abentener"-приключение)-любители риска и новых острых ощущений, испытывающие свои силы в неожиданных, порой опасных ситуациях;
- **B-тип** (от немецкого выражения "Bildung und Besichtigung" – образование и осмотр достопримечательностей)-любители достопримечательностей; эмоциональные любители культуры и природы; специалисты, углубляющие свои знания в конкретных областях культуры, истории, архитектуры и искусства.

Близкую типологию установили и российские турфирмы после окончания летнего сезона 2002 года (табл. 5). Наибольшей популярностью пользуются у российских туристов, независимо от возраста, пляжный и экскурсионный отдых.

Таблица 5

### **Структура потребностей в отдыхе среди россиян различных возрастных групп**

Вид отдыха	Возрастная группа, лет			
	21-28	29-42	43-49	Старше 50
Пляжный отдых	63	67	64	52
Экскурсионная программа	28	48	57	62
Дайвинг	24	21	14	7
Экстремальный туризм	21	13	8	3
Яхты	14	19	15	11
Морская рыбалка	8	12	8	8
Прочие	16	17	9	8

### **5.3. Особые психические состояния**

По времени действия психические состояния путешественников можно разделить на следующие группы:

- относительно устойчивые и длительные по времени (состояние удовлетворенности или неудовлетворенности путешествием; заинтересованности или безразличия к нему и т.д.);
- временные, ситуативные, быстро проходящие состояния (возникают вследствие неполадок в автомобиле или велосипеде;

недопонимания сотрудников гостиницы или гида; разногласия в группе или в межличностных взаимоотношений и т.д.);

- периодические, возникающие в ходе путешествия (предрасположенность или пониженная готовность к путешествию; утомление или сонливость; апатия или повышенная активность и т.д.).

Организация контроля за психическим состоянием туриста необходима в связи с возможностью появления у туристов особых психических состояний, которые не являются постоянным свойством личности, но, возникая спонтанно или под влиянием внешних факторов, существенно изменяют поведение человека. Среди особых психических состояний, имеющих значение для психической надежности туриста, необходимо выделить пароксизмальные расстройства сознания; психогенные изменения настроения; состояния, связанные с приемом психически активных средств (стимуляторов, транквилизаторов, алкогольных напитков).

Пароксизмальные состояния - группа расстройств различного происхождения (органические заболевания головного мозга, эпилепсия, обмороки), характеризующихся кратковременной от секунд до нескольких минут утратой сознания. При выраженных формах наблюдается падение человека и судорожные движения тела и конечностей.

Пароксизмальные перерывы в туристской деятельности могут быть причиной губительных последствий, особенно для водителей автотранспорта, велосипедистов, всадников. Лица со скрытой склонностью к пароксизмальным состояниям нельзя допускать к техническим видам туризма. **Недопускаются к туристическим путешествиям инвалиды, получившие группу инвалидности вследствие психических заболеваний.**

Психогенные изменения настроения и аффективные состояния возникают под влиянием психических воздействий. Снижение настроения и апатия могут длиться от нескольких часов до 1-2 месяцев. Снижение настроения наблюдается при гибели родных и близких, после конфликтных ситуаций. При этом появляются безразличие, вялость, общая скованность, заторможенность, затруднение переключение внимания, замедление темпа мышле-

ния. Снижение настроения сопровождается ухудшением самоконтроля и может быть причиной травматизма.

Под влиянием обиды, оскорбления или различных неудач могут развиваться аффективные состояния (аффект-взрыв эмоций). В состоянии аффекта у человека развивается психогенное (эмоциональное) сужение объема сознания. При этом наблюдаются резкие движения, агрессивные и разрушительные действия. Лица, склонные к аффективным состояниям, относятся к категории с повышенным риском травматизма и не должны зачисляться в группы технически сложных или приключенческих видов путешествий.

На ситуацию, воспринимаемую в качестве обидной, возможны следующие реакции:

- **конфликт** – реакция, возникающая при выборе туристом одной из нескольких потребностей, действующих одновременно;
- **поведение срыва** – отказ от своих целей, отрицание некоторых внутренних и внешних потребностей при повторяющихся неудачах или при чрезвычайной ситуации; в этом случае у него также будут проявляться реакции, похожие на смирение, пассивность, апатию;
- **тревога (тревожное ожидание)** – эмоциональная реакция на опасность; турист с трудом способен определить объект или причины своего беспокойного состояния, предрасположен к совершению ошибки или опасного поступка;
- **страх** – эмоция, возникающая в ситуациях угрозы биологическому или социальному существованию туриста и направленная на источник действительной или воображаемой опасности; функционально страх служит предупреждением о предстоящей опасности, побуждает искать пути ее избавления. **Страх имеет широкий диапазон оттенков (опасения, боязнь, испуг, ужас); испуг-безусловно-рефлекторный "внезапный страх"; боязнь-связана с осознанием опасности, возникает медленно и дольше продолжается; ужас-наиболее сильная степень эффекта страха и подавления страхом рассудка.** Осознание опасности может вызвать различные формы эмоциональных решений. Первая-реакция страха – проявляется в оцепенении, дрожи, нецелесообразных поступках. Развивается

по механизму пассивно-оборонительного рефлекса. Эта форма реакции отрицательно отражается на деятельности;

- **паника** – одна из форм страха; биологическим механизмом ее является активно-оборонительный вид рефлекса; она также отрицательно отражается на деятельности; в этом случае страх достигает силы аффекта и способен навязывать стереопиты поведения (бегство, оцепенение, защитная агрессия).

**Рассматривая влияние панического состояния на поведение человека, следует выделить следующие наиболее возможные ошибки:**

- **действие не совершается, то есть паническое состояние приводит к полной заостенелости поступков ("оцепенел", "остолбенел" от ужаса или неожиданности);**
- **в автоматически выполняемой последовательности поступков возникает пробел, а человек совершает движения, лишние в данной ситуации;**
- **реакция на панику выражается в виде инстинктивных защитных движений, которые, однако, не соответствуют объективным требованиям защиты;**
- **человек продолжает выполнять автоматические действия без каких-либо изменений, вместо того, чтобы прекратить или изменить их.**

**Состояние паники** – это тот самый передаточный механизм, через который субъективные индивидуальные факторы оказывают свое воздействие на создание или развитие опасной ситуации.

Перечисленные факторы постоянно или временно повышают возможность появления опасной ситуации или несчастных случаев, но это, однако, не означает, что их воздействие всегда ведет к созданию опасных ситуаций.

Лекарственные и алкогольные изменения психического состояния связаны с употреблением активных средств. Современная медицина располагает большим арсеналом психофармакологических средств, оказывающих влияние на психическую деятельность и состояние людей.

Практический опыт свидетельствует, что прием легких стимуляторов (чай, кофе) помогает в борьбе с сонливостью и может



способствовать повышению работоспособности на короткий период. Однако прием активных стимуляторов (лекарственных форм) на ответственных видах работ способен вызвать отрицательный эффект – ухудшается самочувствие, уменьшаются подвижность и скорость реакций.

Распространенное среди населения употребление транквилизаторов (седуксен, элениум) представляет особую проблему. Оказывая выраженное успокоение и предупреждая развитие неврозов, эти препараты могут снизить психическую активность, замедлять реакции, вызывать апатию и сонливость.

Употребление алкогольных напитков повышает индивидуальную подверженность опасности и совершению ошибок и отрицательно влияет на работоспособность: нарушается управление движениями; резко снижается или наоборот поспешно возрастает реакция на внешние воздействия; уменьшается точность реакций; колебания внимания становятся беспорядочными и менее управляемыми; нарушается широта и критичность мышления; делаются поспешные выводы или принимаются необдуманные решения. По различным данным автомобильный травматизм в 40-60% случаев связан с употреблением алкоголя. Имеются сообщения, что смертельные случаи на производстве в 64% случаев обусловлены приемом алкоголя и ошибочными действиями погибших.

С позиций безопасности труда особое значение имеет по-сталкогольная астения (похмелье). Развиваясь в дни после употребления алкоголя, она не только снижает работоспособность человека, но и ведет к заторможенности и снижению чувства осторожности.

Длительное употребление алкоголя вызывает **алкоголизм** – болезненное привыкание к алкоголю, сопровождающееся различной степенью деградации личности. Специалисты, страдающие алкоголизмом, утрачивают свойственную им точность и аккуратность в работе. Они все чаще допускают ошибки и становятся неспособными к решению сложных творческих задач, к быстрой и правильной ориентации в ненормативных ситуациях.

Изменчивость психической деятельности под влиянием бытовых и внешних воздействий ставит перед организаторами туристской деятельности задачу создания и совершенствования системы контроля за психическим состоянием туриста.

Кроме того, необходимо помнить, что поведение больших масс людей в условиях паники, имеет свои законы и отличается от поведения одного человека. Законы групповой психологии необходимо учитывать при анализе опасных (особенно экстренных) ситуаций. **Основными механизмами формирования настроения "толпы" и развития ее специфических качеств является циркуляционная реакция – нарастающее обоюдонаправленное эмоциональное заражение, а также слухи.**

**Отсутствие ясных целей и структуры порождают практически наиболее важные свойства толпы-ее легкую превращаемость из одного вида поведения в другой (любопытство, экспрессия, агрессивные действия и т.д.). Такие превращения происходят спонтанно и в условиях чрезвычайных ситуаций (пожар, кораблекрушение, наводнение, террористический акт, экономический кризис и т.д.); весьма опасна толпа, зараженная массовой паникой и трудно поддающаяся управлению.**

**Массовая паника** – один из видов поведения толпы. Психологически характеризуется состоянием массового страха перед реальной или воображаемой опасностью, нарастающего в процессе взаимного заражения и блокирующего способность рациональной оценки обстановки, мобилизацию волевых ресурсов и организацию совместного противодействия. Взаимодействующая группа людей тем легче вырождается в паническую толпу, чем менее ясны или субъективно значимы общие цели, чем ниже сплоченность группы и авторитет ее лидеров.

Выделяются социально-ситуативные условия возникновения массовой паники, связанные с общей обстановкой психической напряженности, вызывающей состояние тревоги, ожидание тяжелых событий (наводнение, землетрясение, засуха и т.д.); общепсихологические условия (неожиданность; испуг, связанный с недостатком сведений о конкретном источнике опасности; времени ее возникновения и способах противодействия); физиологические условия (усталость, голод, опьянение).

Психологическая наука дает некоторые рекомендации по коррекции поведенческих реакций человека и действиям в чрезвычайных ситуациях.

#### 5.4. Методы повышения безопасности

Для безопасного состояния системы "человек-среда" необходимо согласование характеристик человека и элементов, составляющих среду. В тех случаях, когда такого согласования нет, возможны следующие последствия:

- снижение работоспособности;
- развитие общих и профессиональных заболеваний;
- аварии, пожары, взрывы;
- травматизм и т.д.

Для обеспечения безопасности труда большое значение имеют психические факторы, к которым относят внимание, мышление, воля, эмоции, память, воображение и другие. Совокупность этих качеств определяет личность. Личные качества человека существенно влияют на безопасность путешествия. Иногда говорят о режиме личной безопасности. Конкретные формы учета личностных особенностей в силу их исключительной сложности пока недостаточно учитываются на практике. Однако, исходя из интуитивных соображений, необходимо обратить внимание на значительные профилактические резервы, скрывающиеся в психологии безопасного путешествия.

**Турист нарушает требования безопасности по следующим причинам:**

- по незнанию этих требований;
- по нежеланию выполнять известные ему требования безопасности;
- в связи с неумением выполнять требования;
- в связи с невозможностью выполнить требования (по причинам, не зависящим от туриста).

В психологической классификации причин возникновения опасных ситуаций и несчастных случаев выделяют три функциональные части. Нарушение в любой из этих частей влечет за собой нарушение действий в целом.

Нарушение **мотивационной** части действий проявляется в нежелании выполнять определенные действия. Нарушение может быть относительно постоянным (турист недооценивает опасность, склонен к риску, отрицательно относится к регламенти-

рующим правилам и т.д.) и временным (турист в состоянии депрессии, алкогольного опьянения).

Нарушение **ориентировочной** части действий проявляется в незнании правил эксплуатации технических систем и норм по безопасности труда и способов их выполнения.

Нарушение **исполнительной** части проявляется в невыполнении регламентированных правил (инструкций, предписаний, норм и т.д.) вследствие несоответствия психических и физических возможностей человека требованиям путешествия. Такое несоответствие может быть постоянным (недостаточная координация, плохая концентрация внимания, несоответствие роста габаритам велосипеда или лошади и т. д.) и временным (переутомление, понижение трудоспособности, ухудшение состояния здоровья, стресс, алкогольное опьянение).

В соответствии с каждой группой причин возникновения опасных ситуаций и несчастных случаев назначают группу профилактических мероприятий в каждой части: **мотивационная – пропаганда и воспитание; ориентировочная – обучение, отработка навыков; исполнительная – профотбор, медицинское обследование.**

### **5.5. Некоторые психологические аспекты обеспечения безопасности**

Знание национальных и религиозных традиций страны посещения позволяет не только уважительно относиться к местным жителям, но и обеспечить свою физическую и финансовую безопасность, исключить возможные контакты с правоохранительными органами. Помимо стран Ближнего зарубежья, можно выделить Болгарию, Югославию и Словакию в категорию государств, посещение которых не требует для российских туристов дополнительной подготовки.

Среди наиболее распространенных туристских маршрутов для среднестатистического жителя Российской Федерации можно выделить три основных направления: Западная и Северная Европа (экскурсионный туризм), страны Средиземноморья (курорты и экскурсионный туризм) и страны Ближнего и Среднего Востока (курорты и экзотика).

Одним из главных психологических аспектов обеспечения безопасности в туризме считается уважение обычаев, привычек и антипатий местных жителей, а также знание английского или местного языка, что позволяет произвести покупки, сделать заказ в ресторане или найти дорогу к гостинице и расположить к себе коренного жителя.

Отдельно следует выделить соблюдение правил дорожного движения. В странах Центральной и Северной Европы пешеход имеет приоритет перед транспортным средством, но в больших городах этим злоупотреблять не стоит и переходить проезжую часть следует только в зоне пешеходного перехода и по разрешающему сигналу светофора. Например, в Великобритании, Мальте и на Кипре движение автомобилей левостороннее, поэтому все "родные" правила перехода проезжей части должны быть трансформированы на 180 градусов.

Особое внимание следует уделять политической обстановке в стране пребывания, чтобы не стать жертвой какой-либо провокации или не попасть в центр разбирательства между экстремистски настроенными элементами. В любом случае необходимо соблюдать нейтралитет и не выражать своего отношения к происходящему.

Не меньшую угрозу безопасности туриста может вызвать необдуманный показ приверженности к тому или иному футбольному клубу (демонстрация футбольной атрибутики, споры в барах и т.д.), особенно в таких "горячих", с этой точки зрения, странах, как Италия, Испания или Великобритания. В частности, в Лондоне продается специальная карта для туристов, где указаны районы проживания приверженцев того или другого клуба.

При посещении курортов стран Ближнего и Среднего Востока необходимо помнить, что большинство этих стран долгое время находилось под колониальным господством европейских государств, поэтому местные жители крайне негативно относятся к откровенным проявлением Западной культуры и псевдокультуры. Следует изучить все индивидуальные запреты, принятые в стране путешествия. Так в Объединенных Арабских Эмиратах запрещается фотографировать мечети и минареты голубого цвета и

военнослужащих, а женщинам не разрешается водить автомобиль без сопровождения мужчины.

## **6. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ГИДА-ПЕРЕВОДЧИКА И БЕЗОПАСНОСТЬ ТУРИСТОВ**

При совершении путешествий и проведении экскурсий услуги гида-переводчика как профессионально подготовленного физического лица, знакомящего путешественников с туристскими ресурсами в стране пребывания, незаменимы для обеспечения безопасности туристов. Гид в течение всего времени путешествия находится вместе с группой туристов, зная их проблемы, помогая адаптироваться и разъясняя особенности обычаев и традиций местных народностей, указывая на типичные бытовые (отсутствие кондиционеров, периодичность подачи воды в номер и т.д.) и климатические (высокогорье, влажные тропики и т.д.) опасности, выполняя роль охранника.

Гиды обеспечиваются путеводителями и набором справочников о достопримечательностях и местности, где проводится экскурсия или путешествие, и словарями или разговорниками для работы с въездными туристами, а также картографической продукцией с нанесенным маршрутом и топографическими отметками месторасположения гостиниц, объектов питания, отделений полиции (милиции) и связи и расположения ближайших санчастьей, больниц, поликлиник и госпиталей на трассе движения с указанием номеров телефона. Опасные зоны (болото, возможность камнепада или снежной лавины и т.д.) на маршруте заранее ограждаются, эти места отмечаются на карте и разрабатываются запасные варианты трассы в обход этих зон. Кроме того, на карте обязательно наносятся территории, проход по которым разрешается только при наличии специально оформленного разрешения (заповедники, заказники, военные объекты), предварительно полученного гидом. Прокладывая маршрут гид планирует радиальные выходы к интересным объектам и достопримечательностям.

Правовая защита туризма должна учитывать возможности информационной поддержки деятельности оперативным оповещением работников этой сферы о возникающих изменениях в

правилах работы на каком-то необычном участке, прежде всего при резком изменении социально-политической обстановки и надвигающихся стихийных бедствиях. Требуется поддержание устойчивой связи с офисом турфирмы и, если возможно, со службой спасения данного территориального образования.

Перед началом маршрута гид обязан проверить у туристов наличие документов (путевки, ваучера) и оплаченную медицинскую страховку (полис); ознакомить их с особенностями стиля жизни людей, флоры и фауны; рельефа местности, лежащей на маршруте. Объяснить назначение и порядок применения медикаментов, находящихся в аптечке первой помощи: сывороток против укусов обитателей фауны соответствующей местности, кровеостанавливающих и антисептических средств, репеллентов, сердечных стимуляторов; кислородных масок и баллонов и т.д. **Отправляясь в путешествие турист обязан запастись лекарствами, которыми он обычно пользуется, и средствами первой помощи.**

Гид обеспечивает самоспасателями, средствами связи, страховочной экипировкой, опытными инструкторами и т.д. группу туристов-спелеологов; штурманами, шкиперами, спасательными жилетами, водонепроницаемыми костюмами, защитными касками и т.д. – группу водного туризма; парашютами, пилотами, планерами, защитными очками и т.д.-аэротуристов; квалифицированными водителями. Внутри средств передвижения должны быть микрофоны и телефонная связь.

При желании во время путешествия заняться парусным спортом или виндсерфингом, подводным плаванием; водными или горными лыжами можно закончить начальные курсы или необходимо иметь соответствующие лицензии, сертификаты или дипломы об окончании курсов.

Гид должен иметь навыки поведения в экстремальных ситуациях (кража имущества туристов, поломка или авария автобуса, пропажа туриста, отсутствие связи с группой, несчастный случай, травма, стихийное бедствие и т.д.).

Гид должен пройти специальную психологическую подготовку и регулярно консультироваться с психоаналитиком после любого сильного стресса, а с интервалом в несколько лет проходить экзамены на профессиональную пригодность.

В арсенале гида должны быть простые средства самозащиты и защиты туристов (газовый баллончик, электрошоковое устройство “Ласка”), разрешенные законодательством, мобильная связь. Сложные для прохождения трассы оборудуют радиомаяками, работающими в автоматическом режиме; гид или инструктор, вооруженный приемником-пеленгатором, компасом и картой, всегда найдет заданное направление.

Экипировка гида должна соответствовать цели путешествия: удобная одежда и обувь, если необходимо, то спортивная форма. Хорошая физическая подготовка гида, доскональное знание и грамотно спланированный маршрута (с учетом состава, подготовленности и физических возможностей группы), умение оказания первой медицинской помощи – гарантия безопасного путешествия.

Информация, характеризующая природные сложности туристской трассы, необходимый уровень личной физической подготовки туриста, особенности индивидуальной экипировки, должна содержаться в рекламно-информационных материалах и в тексте информационного листка к туристской путевке.

Защита прав гида-переводчика производится в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации и другими нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации; оплата труда производится в соответствии с контрактом.

В странах пребывания должны быть узаконены меры наказания за нарушение правил обслуживания.

Турфирма обязана заключить договор с комитетами по защите прав потребителей на территории своего функционирования.

## **7. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ В ГОСТИНИЦАХ**

Прием, размещение (ночлег) и питание в индустрии гостеприимства (гостинице, пансионе, мотеле, апартамент-отеле, кемпинге, курорте и т.д.) обязательно входит в услуги, предоставляемые туристу, даже если он путешествует без группы. В гостиницах санаторно-курортного профиля отдыхающие также получают комплекс медицинских услуг. Необходимо выбирать хо-



рошо зарекомендовавшие себя гостиницы, которые способны решать вопросы безопасности своих клиентов на высоком уровне.

**Безопасность проживания в туристских гостиницах, базах, кемпингах обеспечивается соблюдением:**

- требований строительных норм и правил при проектировании и строительстве объектов обслуживания туристов;
- требований безопасности технической эксплуатации зданий, сооружений и оборудования, установленных нормативными документами;
- техническим оснащением, соответствующим действующим нормативам;
- мерами, гарантирующими личную безопасность туристов и сохранность их имущества.

**Необходимые правила личной безопасности при проживании в гостинице:**

- по возможности выбирать гостиницы в благополучных районах города;
- избегать заказывать номер на первом этаже;
- регистрацию и получение ключей или магнитной карты надо проводить спокойно, не привлекая внимание посторонних;
- не афишировать номер своей комнаты, оставляя, например, ключи для всеобщего обозрения;
- сдавать ключи от номера (магнитную карту можно не сдавать) и не оставлять их на стойке, необходимо отдать ключи в руки служащему гостиницы или положить в предназначенный для этого ящик;
- не разрешать любым учреждениям забирать заграничный паспорт в залог оплаты услуг;
- не открывать двери своего номера автоматически любому, кто постучит, а только посетителю, личность которого установлена;
- всегда держать дверь запертой;
- не приглашать незнакомых людей в номер. Если есть необходимость, то встречаться с ними в холле гостиницы;
- для хранения денег и ценных вещей использовать сейфы в номере или у администратора гостиницы;

- если возникли любые сомнения, немедленно звонить дежурному по гостинице;
- сдвигать шторы (занавески) с наступлением темноты, тщательно закрывать и запирать окна и форточки, особенно те из них, которые расположены близко к пожарным лестницам или балконам;
- проверить наличие в доме напротив дискотек, баров и других увеселительных заведений, так как многие из них могут работать и, соответственно, беспокоить до утра;
- сразу же после прибытия у стойки приема (у администратора) попросить карту города и отметить на ней местоположение отеля или взять визитную карточку отеля, на которой, как правило, есть фотография гостиницы, адрес, номер телефона и маршруты транспорта, проходящего мимо отеля.

Восстановить утраченные силы, подлечиться или просто отдохнуть можно в отелях санаторно-курортного профиля. Эффективность лечения и полноценного отдыха в первую очередь определяется комплектованием современным оборудованием процедурных кабинетов и лечебных отделений и квалификацией медицинских работников. Для удовлетворения запросов всех категорий туристов в санаторно-курортном лечении должны также решаться вопросы профилактической медицины, реабилитации, валеологии, бальнеологии, геронтологии и биорегуляции. На бальнеологических курортах имеются бассейны, ванны павильоны, солярии, различные кабинеты для оздоровительных процедур и спортивные площадки (теннисные корты, поля для гольфа, волейбольные площадки, велосипедные дорожки и т.д.).

Использование опытного спортивного инструктора и наладчика тренажеров для прохождения назначаемых комплексов лечебной физкультуры, а также периодический, а в местах реабилитации инвалидов, постоянный медицинский контроль обеспечивают быстрое улучшение состояния здоровья. **Необходимо внимательно присматриваться и прислушиваться к состоянию своего здоровья, подумать о какой-нибудь "забытой" болезни, проконсультироваться с врачом, что значительно облегчит путешествие.**

## **Основные задачи обеспечения безопасного отдыха и лечения:**

- **курортный маркетинг-учет** медицинской статистики заболеваемости и разнообразных потребностей туристов, определяющих широту спектра услуг на курортах;
- **прогнозирование развития курортной системы различного уровня** на ближайшую и дальнюю перспективу;
- **разработка новых технологий** использования и воспроизводства лечебных ресурсов и методов санаторно-курортного лечения;
- **подготовка менеджеров спортивно-медицинской сферы** для здравниц и турфирм на рынке лечебных услуг;
- **поиск механизмов взаимодействия туристских и курортных предприятий.**

Пляжи у гостиниц должны проходить постоянный визуальный контроль качества песка и морской (речной, озерной) воды и микробиологический контроль воды и иметь разрешение Санэпиднадзора Российской Федерации. Дополнительное оборудование пляжей: душами, туалетами, информационными стендами и табличками; организация служб безопасности и спасение на воде – гарантия не только сохранения, но и улучшения пошатнувшегося здоровья туриста. Зарубежные пляжи, успешно прошедшие соответствующие тесты, получают от Европейского сообщества "Синий флаг". **При первом выходе на пляж необходимо воспользоваться защитным кремом от вредного воздействия солнечных лучей.**

**Купаться в шторм, когда вывешен "Красный флаг", запрещено. Отдельные участки морского или озерного побережья могут быть заповедными зонами, где запрещена рыбная ловля и охраняется флора и фауна морского дна, о чем имеется соответствующая информация в отелях и на побережье. Нарушение запрета карается штрафом.**

Положительные эмоции, благоприятно влияющие на выздоровление, возникают, если в помещениях для проживания, в пищеблоках и спорткомплексах созданы разнообразные удобства и возможность быстрой уборки с дезинфекцией, не создающей неприятных для отдыхающих ощущений; от своевременного обес-

печения транспортом; качественной и быстрой ремонтной службы; опытных и коммуникабельных гидов и надежной охраны, включая такие технические средства безопасности, как видеонаблюдение и аудиоконтроль.

**Однако необходимо помнить, что бассейн и аквапарки – самые коварные и травмоопасные места отдыха, где веселье соседствует, вследствие наличие мокрых и скользких полов, ступенек и других элементов экзотического интерьера, с множеством травм: от ушибов до черепно-мозговых сотрясений.**

О неблагоприятных экологических факторах на территории объектов проживания туристов оповещают заранее: ведутся ли очистные или ремонтные мероприятия в парках, на пляжах, в бассейне; изменение погоды; возможность землетрясения или селевых потоков; о приближающемся урагане и т.д.

При оборудовании туристских баз и гостиничных сетей на удаленных от материков океанических архипелагов необходимо:

- надежное и мобильное водное или воздушное транспортное сообщение;
- быстрая и эффективная помощь туристам, приезжающих из других климатических зон (медицинская и эвакуационная – при резкой смене погодных или сейсмических условий; при укусах насекомых и рептилий, являющихся переносчиками опасных для жизни заболеваний; отравлений, если предварительные прививки и вовремя введенное противоядие оказались недостаточно эффективными);
- подробное информирование туристских фирм о реликтовых видах своей флоры и фауны (повысит уровень безопасности путешествий вследствие выработки предварительных и необходимых условий контакта и общения с ними туристов).

Пожары в турбазах и гостиницах возникают при нарушении правил противопожарной безопасности, из-за неисправности электропроводки. Очень пожароопасны здания (кемпинги, туристические базы, гостиницы, конюшни, пункты проката различного инвентаря и т.д.) из деревянных построек с малыми разрывами между зданиями. Сильный ветер может разносить воспламененный материал и искры на значительные расстояния и этим рас-

пространять пожар. Пожары оказывают сильное морально-психологическое воздействие на туристов и нарушают нормальную жизнедеятельность.

На объектах туристского комплекса заблаговременно должны быть разработаны специальные мероприятия по предотвращению или максимальному снижению последствий пожара, уменьшению возможных потерь людей и материальных ценностей. К числу таких мероприятий относятся: план эвакуации при пожарах, который размещают в номерах и коридорах гостиницы; наличие инструкций по действиям при пожарах и ознакомление с ней прибывающих на отдых или временное поселение; оснащение гостиниц и иных мест проживания аварийными выходами; пожарной связью; огнетушителями и пожарными водопроводами, оборудованными пожарными кранами, рукавами и стволами; световой или звуковой пожарной сигнализацией; аптечками; оборудование помещений датчиками пожарозащиты; строгое соблюдение проживающими мер безопасности; организация оповещения руководящего состава, пожарных служб и туристов; участие в специальной подготовке и оснащении пожарных формирований; оказание медицинской помощи пораженным и материальной помощи пострадавшим.

## **8. ПИТАНИЕ И БЕЗОПАСНОСТЬ**

### **8.1. Проблемы безопасного питания и контроля качества продуктов**

Питание – естественная потребность любого человека и важнейшая составная часть путешествия. Система питания включает различные рестораны, кафе, бары и другие пункты приема пищи как национальной, так и европейской кухни. Часто кухня носит сезонный характер, то есть меняется в зависимости от продуктов соответствующего времени года.

В питании в гостинице и за ее пределами необходимо придерживаться двух основных правил: **не навреди своему здоровью и осторожность**. Особую бдительность должны проявлять гурманы, активно посещающие рестораны и с удовольствием

изучающие технологию традиционно местных блюд, постоянно дегустирующие национальные продукты и напитки. Не рекомендуется заказывать и покупать пищу и пищевые полуфабрикаты, если в их качестве, пищевой ценности нет уверенности, а в сохранности своего здоровья, после их употребления, имеются сомнения. В путешествиях не следует увлекаться экзотическими блюдами и морепродуктами, в рационе должны преобладать известные туристу продукты, включая овощи, зелень и фрукты, которые проверены им путем длительного применения в месте постоянного проживания. Европейская (континентальная) кухня и диетическое питание должны доминировать на столе путешественника. **Не пить воду из любого источника, какую бы жажду турист не испытывал; полезной для здоровья является вода минеральная или чистая из бутылок, купленных в магазине.**

Вкусные и привлекательные на вид продукты часто, к сожалению, не соответствуют принятым стандартам качества и безопасности. Одним из самых простых способов избежать покупки некачественного продукта и сохранить свое здоровье является оценка содержания в нем пищевых добавок. В технологии пищевых продуктов предусматривается применение специальных добавок, которые усиливают или восстанавливают цвет продукта (по классификации "Codex alimentarius": красители – E-100-E182); повышают срок хранения, защищая от микробов, грибков, бактериофагов, химические стерилизующие добавки при созревании вин (консерванты, дезинфектанты-E200-E299); защищают от окисления, например, от прогоркания жиров и изменения цвета (антиокислители-E300-E399); сохраняют заданную консистенцию, повышают вязкость (стабилизаторы, загустители –E400-E499); создают однородную смесь несмешиваемых фаз, например, воды и масла (эмульгаторы-E500-E599); усилители вкуса и аромата (E600-E699); предупреждают или снижают образование пены (пеногасители-E900-E999); глазирователи, подсластители, разрыхлители, регуляторы кислотности и другие не классифицированные добавки входят во все указанные группы, а также в новую группу E1000.

**Однако имеются запрещенные и опасные добавки, способные вызвать серьезные заболевания:**

– **запрещены в России:**

- **E121-Краситель цитрусовый красный;**
- **E123-Красный амарант;**
- **E240-Консервант формальдегид**

– **опасные добавки:**

- **способны вызвать злокачественные опухоли (E103, E105, E121, E123, E125, E126, E130, E131, E142, E152, E210, E211, E213-217, E240, E330, E447);**
- **способны вызвать заболевания желудочно-кишечного тракта (E221-226, E320-322, E338-341, E407, E450, E461-466);**
- **способны вызвать болезни печени и почек (E171-173, E320-322);**
- **аллергены (E230-232, E239, E311-313).**

## **8.2. Требования к кухонным помещениям**

Кухни и другие производственные помещения, используемые для приготовления пищи, должны иметь санитарно-эпидемиологические заключения, выданные Госсанэпидемнадзором Российской Федерации, в которых удостоверяется, что производство, применение или использование и реализация пищевых продуктов, а также требования, установленные в проектной и технологической документации, соответствует государственным санитарно-эпидемиологическим правилам и нормам. Такое же заключение выдается и на всю пищевую продукцию, ввозимую на территорию Российской Федерации. Кухонные помещения должны проходить регулярный санитарно-эпидемиологический контроль, а в случае обнаружения пищевых отравлений и желудочно-кишечных расстройств контроль должен быть ежедневный.

В целях обеспечения безопасности жизни и здоровья туристов должны соблюдаться установленные в нормативных документах требования по хранению, транспортированию и приготовлению пищевых продуктов в соответствии с Санитарными нормами и правилами для предприятий общественного питания,

включая кондитерские предприятия, вырабатывающие мягкое мороженое.

При поломке или отказе кухонного оборудования (варочных котлов, моечных машин, трубопроводов) в ресторанах, кафе и других объектах питания принимаются все меры по устранению неисправностей и выполнению обязательств по обеспечению туристов полноценной и калорийной пищей. Вневедомственная охрана и патрули МВД должны контролировать поставки и отсутствие хищений продовольствия в местах остановок крупных туристических групп.

**Ключ саморекламы гостиниц, здравниц, мотелей, кемпингов - утилизация отходов, водоочистка при столовых операциях, эстетичный сервис, разнообразие, гарантии комфорта и личной безопасности участников отдыха и путешествий.**

### **8.3 Безопасность питания в турпоходах**

В турпоходах предъявляются определенные требования к потреблению пищи и воды:

- нельзя пользоваться водой из открытых водоемов (озер, рек, ручьев); вблизи населенных пунктов, полей и пастбищ, а также ниже по течению от этих объектов;
- воду, взятую даже из колодца или колонки, необходимо кипятить или очистить в полевых условиях бытовым, или индивидуальным фильтром, или специальными таблетками для обеззараживания;
- собирать и употреблять в пищу необходимо только съедобные грибы и лесные ягоды;
- нельзя хранить вскрытые консервы в металлических банках до следующей трапезы;
- нельзя использовать в пищу консервы с вышедшим сроком хранения;
- в экстремальных условиях (при отсутствии провизии) для поддержания сил можно употреблять в пищу плоды рябины, калины, черемухи и лесной яблони; лесные ягоды: бруснику, голубику, землянику, клюкву, костянику, малину, морошку, чернику, шиповник;



- нельзя ориентироваться на поведение птиц и зверей для определения съедобности ягод и семян;
- все орехи в Российской Федерации не ядовиты;
- в любое время года можно ловить рыбу, птицу и животных, если их отлов неоговорен специальными постановлениями и сроками.

Гид-переводчик или инструктор помогут туристу разобраться в дарах природы, если у него появились на этот счет сомнения.

## **9. ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОЙ ПОЕЗДКИ НА АВТОБУСЕ И ПОЕЗДЕ**

Экскурсионные поездки; перевозка от железнодорожных вокзалов, аэропортов и морского пассажирского порта туристских групп и официальных делегаций осуществляется автобусами. Автобусные туры, как в Западной Европе, иак и России, давно вошли в привычку как наиболее удобный способ для экскурсий. **Автобус-идеальное средство передвижения для тех, кто стремится за одну поездку получить максимальное количество впечатлений, побывать в разных странах и городах.** Спрос на автобусы постоянно растет, особенно в сезон туристского паломничества (с мая по октябрь). В обычное время с перевозкой туристов по г. Санкт-Петербург и по дальним маршрутам (междугородним и международным) справляются 200 туристских автобусов, то в сезон "пик" – требуется до 1000 автобусов, а в мае-июне 2003 года потребность оценивается в 1500-2000 автобусов. В 4,5 раза возросло число круизных туристов, достигнув в 2001 году отметки 250 тысяч. Имеющаяся инфраструктура, по данным Комитета по туризму и развитию курортов г. Санкт-Петербурга, позволяет увеличить количество судозаходов на 20%, а следовательно и количество автобусов для перевозки туристов.

Однако перевозка туристских групп, а также индивидуальные поездки туристов в супермаркеты, на рынки и другие места досуга являются одними из опасных моментов любого путешествия. Аварии с транспортными средствами (автомобилем, автобусом, пассажирским поездом, самолетом), потеря ориентации и

отставание от группы, кража личных вещей (сумок, портмоне, часов, ювелирных украшений) и денег, ухудшение состояния здоровья и нервные стрессы – вот неполный перечень опасностей, подстерегающих при этом туристов.

**Необходимо соблюдать следующие определенные правила переезда:**

- передвигаться лучше в дневное время;
- стараться не ездить в часы "пик" (с 7.00 до 10.00 и с 16.00 до 19.00);
- пропускать переполненный общественный транспорт (автобусы, троллейбусы, трамваи) и не пытаться в них сесть;
- останавливаясь, чтобы спросить дорогу, помнить о безопасности;
- ожидая автобус в темное время суток, стоять в хорошо освещенном месте, поближе к другим людям;
- в автобусе садиться как можно ближе к водителю;
- если что-то произойдет в автобусе или вагоне, немедленно поднять шум и сообщить об этом водителю или машинисту;
- не садиться в автобусе или автомобиле у открытого окна;
- следить в транспортном средстве за своими вещами, особенно за ценными и за сделанными покупками, поместить багаж под сиденье;
- всегда держать сумочку перед собой, а деньги и документы во внутреннем кармане;
- стараться, по возможности, совершать поездки в общественном транспорте или такси не один, а с попутчиком из туристской группы или другим знакомым;
- всегда садится в тот трамвайный или железнодорожный вагон, где уже есть люди;
- по возможности садится в вагон, который останавливается вблизи выхода с платформы станции прибытия;
- если почему-то не понравятся попутчики, перейдите в другой вагон на следующей станции;
- если незнакомые пристают с угрозами в заполненном пассажирском поезде, следует немедленно поднять шум;

- если случится какое-либо происшествие, действовать без промедления: включить сигнал тревоги или крикнуть кому-нибудь еще, чтобы сделали это;
- садясь в поезд, на всякий случай посмотреть, где находится сигнал тревоги, стоп-кран, огнетушитель;
- не стесняться обращаться к охраннику, проводнику или к любому другому официальному представителю железной дороги, если подвергаетесь угрозам со стороны какого-либо попутчика;
- не пить чрезмерное количество алкоголя; не играть в азартные игры (карты, кости, нарды и т.д.) с "новыми знакомыми" на "интерес" и на деньги;
- при обнаружении в транспорте оставленного кем-то пакета, сумки или свертка, не трогать его и сообщить водителю;
- при опасении ночных воров попросить у проводника специальный блокиратор двери купе, делающий недоступным вход снаружи;
- запомнить номер на бэйдже носильщика, который переносит (перевозит) вещи.

Транспортные перевозки туристов во время экскурсий, походов и путешествий осуществляются в соответствии с требованиями действующих Правил обслуживания пассажиров на конкретных видах транспорта (автомобильного, железнодорожного, воздушного, водного и т. д.).

## **10. СТРАХОВАНИЕ И БЕЗОПАСНОСТЬ ТУРИСТОВ**

### **10.1. Общие правила страхования**

Законодательством страны, где совершается путешествие, как правило, устанавливаются требования предоставления гарантий оплаты медицинской помощи туристам. Поэтому туроператор (турагент) обязан предоставить такие гарантии. Страхование туристов на случай внезапного заболевания или от несчастных случаев с покрытием медицинских расходов является основной формой предоставления таких гарантий. Этот вид страхования наиболее востребован и потому рентабелен.

Страховыми полисами различных категорий ("А", "В", "С" и "Д"), на территории их действия, предусматривается оплата медицинской помощи туристам и возмещение их расходов при наступлении страхового случая непосредственно при путешествии (табл.6). **К страховым случаям, по общим правилам страхования от несчастных случаев, относятся смерть и постоянная утрата трудоспособности, наступившие в результате несчастного случая**, т.е. внезапного события, происшедшего помимо воли туриста: взрыв, ожог, обморожение, утопление, действие электрического тока, удар молнии, солнечный удар, нападение злоумышленников или животных, падение какого-либо предмета на/или самого туриста, внезапное удушение и отравление вредными продуктами или веществами, а также происшедшие при движении средств транспорта или при их авариях, при пользовании машинами, механизмами, орудиями производства и всякого рода инструментами и т.д.

Таблица 6

### **Эффективность работы страховых компаний России в 2001 г.**

<b>Название компании</b>	<b>Число застрахованных, тыс.</b>	<b>Объем страховой премии, млн. долларов США</b>	<b>Количество страховых случаев, тыс.</b>	<b>Размер выплат по страховому случаю, млн. долларов США</b>
Ингосстрах	600	6,13	11	2,71
Ресо-Гарантия	>400	3,0	4,5	0,80
Наста-Центр	200	–	4,0	–
AIG Россия	175	1,4	2,3	>0,70

Страховой полис оформляется на русском языке и государственном языке страны временного пребывания. По требованию туриста туроператор (турагент) оказывает содействие в предоставлении услуг по страхованию иных рисков, связанных с совершением путешествий, включая туры с повышенным риском, например, конный, водный или лыжный.

Страховые компании предлагают все виды страхования путешествий от простых до сложных (экзотические экскурсии на джипах: джип-сафари, джип-авентюра, сафари авентюра; полеты на воздушном шаре), а также услуги по следующим видам страхования:

- добровольное медицинское и медицинских расходов за границей;
- вынужденного отказа от поездки (по уважительным причинам); отказа в выдаче визы или пропуска;
- \*порчи и пропажи багажа и грузов;
- от несчастных случаев; кражи денег, дорожных чеков и кредитных карт;
- домашнего имущества, загородных строений и квартир; имущества предприятий и организаций на время поездки;
- средств наземного транспорта;
- автогражданской ответственности владельцев и пользователей транспортных средств по системе "Зеленая карта" (страхование транспортного средства не предусмотрено);
- гражданской ответственности за причинение вреда.

Знание перечня страховых услуг и порядка страхования, а также правил признания чрезвычайных обстоятельств, приключившихся с туристом в путешествии, страховым случаем и возмещения понесенных расходов, заставит туристов не нарушать установленных правил перемещения и проживания, быть бдительными и осторожными, что является залогом сохранения своего здоровья и имущества.

Отсутствие на момент начала туристских мероприятий у клиентов необходимых документов (виз, пропусков, оформленных на бумаге договоров) влечет за собой задержку начала или срыв путешествий, вследствие вынужденного выведения некоторых участников маршрута из составов туристических групп по решению представителей органов правопорядка или других организаций. В таких случаях турфирмы обязаны возратить таким клиентам полные стоимости оплаченных ими туров или, выплатив компенсации за издержки, включить их после полного оформления необходимых документов в составы вновь формируемых групп.

## **10.2. Услуги, предоставляемые туристу, страховыми компаниями**

**Страховыми случаями являются следующие события** (при условии, если они имели место в период действия договора страхования):

- **обращение туриста в медицинское учреждение, страховую фирму или компанию по оказанию экстренной помощи при внезапном заболевании, обострении хронического заболевания, травме и других несчастных случаях, требующих оказания экстренных медицинских услуг** (госпитализации, хирургического или медикаментозного лечения; транспортировки в одну из ближайших больниц или санитарным самолетом или машиной, санитарной машиной в подходящую по оборудованию больницу для лечения последствий страхового случая, если это необходимо по медицинским показателям; транспортировки с необходимым медицинским сопровождением, если состояние здоровья допускает такую транспортировку, при этом врач должен определить необходимость подготовительных материалов, приспособлений, средств; стоматологической помощи-болеутоляющего лечения естественного зуба, вызванное общей травмой вследствие несчастного случая, или связанного с ним пломбирования естественных зубов);
- **репатриация останков** (оплата услуг по подготовке тела и покупку необходимого для международной перевозки гроба; оплата транспортировки до ближайшего аэропорта. Страховая фирма не несет ответственности за сохранность личных вещей туриста и расходов на погребение) ;
- **внутрибольничное наблюдение** (наблюдение за состоянием здоровья туриста, госпитализированного за пределами его постоянного места жительства, и информирование его семьи о состоянии здоровья);
- **проживание до выздоровления** (предоставление жилья для дальнейшего выздоровления после выхода из больницы);
- **визит третьего лица в экстренных случаях** (оплата авиационных, железнодорожных или автобусных билетов в оба конца родственнику, при наличии документов,

подтверждающих родство, если состояние здоровья туриста, по мнению лечащего врача, является критическим или он находится в больнице более 10 дней и при нем нет никого из членов семьи);

- **досрочное возвращение** (оплата авиационного, железнодорожного или автобусного билета туристу к постоянному месту проживания в случае внезапной или непредвиденной, подтвержденной документально, смерти ближайшего родственника-матери, отца, законного супруга или супруги, детей, родных сестры или брата- при наличии документов, подтверждающих родство и свидетельства о смерти);
- **представление юридической помощи** (оплата услуг адвоката и помощи в возбуждении дела, если страховой случай произошел по вине третьего лица, что подтверждено документально);
- **возвращение несовершеннолетних детей** (организация досрочного возвращения к месту жительства и, при необходимости, сопровождение детей туриста в возрасте до 15 лет, оставленных без присмотра, квалифицированным персоналом);
- **передача экстренных сообщений** (в случае госпитализации туриста, обеспечение возможности передачи срочных сообщений и документов, используя сеть своих представительств по всему миру);
- **возвращение и переадресация багажа** (скорейший розыск и доставка багажа туриста в случае утери или переадресации багажа по вине транспортной компании во время перемещения любым общественным видом транспорта);
- **помощь в возвращении документов** (оказание помощи в оформлении утерянных документов, заменяющих утерянные паспорт и/или билеты, и в организации их доставки);
- **предоставление переводчика** (оплата предоставления переводчика, если турист находится в тяжелом состоянии в результате несчастного случая или внезапного заболевания);
- **ремонт личного автотранспорта** (оплата мелкого ремонта в дорожных условиях; при невозможности такого ремонта, отбуксирование автотранспортного средства к ближайшей авто-

мастерской или на станцию техобслуживания. Стоимость запасных частей и ремонта в местной автомастерской оплачивает турист. Помощь не предоставляется в случае прокола шин, потери ключей, разрядке аккумулятора, неисправных внешних световых приборов, очистителей и омывателей стекол и фар, систем вентиляции и отопления салона, а также неисправностей, не препятствующих движению транспорта. Услуга не предоставляется для автомобилей старше 5 лет в случае поломки и старше 10 лет в случае аварии; для транспортных средств весом более 3,5 тонны и перевозящих пассажиров за плату, при наличии разрешения и без него);

- **доставка запасных частей** (оплата доставки запасных частей, отсутствующих в местной автомастерской нужных для ремонта транспортного средства. Стоимость самих запасных частей оплачивается туристом. Если приобретение запасных частей на территории страны временного пребывания не предоставляется возможным, то это является форс-мажорным обстоятельством и влечет за собой невозможность выполнения данного пункта);
- **придорожный ремонт и буксировка** (оплата, на выбор туриста, размещения водителя и пассажиров в местной гостинице на одну ночь или доставка туриста и пассажиров к месту проживания в стране пребывания, если ремонт транспортного средства в местной мастерской невозможно произвести быстрее, чем за 8 часов с учетом доставки запасных частей);
- **репатриация транспортного средства** (оплата эвакуации транспортного средства на родину, если турист не может оплатить его ремонт или на месте аварии или поломки осуществить ремонт невозможно менее чем за 10 дней; или если транспортное средство было украдено, а затем найдено после отъезда туриста; оплата возвращения туриста и пассажиров на родину таким транспортным средством, использование которого экономически целесообразно. Если оценочная стоимость ремонта транспортного средства превышает его рыночную стоимость в России, то ответственность страховой фирмы ограничивается стоимостью его эвакуации и возможными таможенными пошлинами);



- **транспортировка пассажиров или предоставление другого водителя** (оплата услуг другого водителя, в случае болезни туриста или получения им травмы и невозможности управления транспортным средством ни одним из пассажиров, или обеспечение возвращения пассажиров на родину иным способом, исходя из экономической целесообразности. При предоставлении водителя для возвращения на родину транспортным средством туриста, он оплачивает расходы на бензин, парковки, пользование платными автодорогами и паромными, пограничные и таможенные сборы, проживание и другие подобные расходы во время переезда);
- **возмещение расходов на медицинские, экстренные и комплексные услуги, оплата которых была произведена туристом в стране поездки** (компенсирование расходов на основании страхового акта в течение 15 банковских дней со дня предоставления туристом заявления; документа, удостоверяющего личность и подлинные документы, подтверждающие факт страхового случая и расходы на лечение, покупку лекарств и перевязочных средств: выписка из истории болезни на бланке больницы, поликлиники, частного врача, рецепт врача, счет, чек, и другие затраты, произведенные по страховому случаю. Стоимость переговоров по телефону возмещается туристу при условии предоставления счета, содержащего номер телефона, предусмотренный в договоре страхования. При необходимости проверки обстоятельств страхового случая и представленных документов страховая фирма имеет право в период рассмотрения заявления о выплате страхового обеспечения приостановить выплату на срок до 30 дней с письменным уведомлением туриста.).

При наступлении страхового случая страховая фирма обязана произвести страховую выплату туристу или его законным наследникам в соответствии с условиями договора страхования, независимо от причитающихся ему сумм по государственному социальному страхованию; социальному обеспечению; договорам страхования, заключенным с другими страховыми компаниями, а также сумм по возмещению причиненного ему вреда в соответствии с гражданским законодательством со стороны третьих лиц.

**При определении размера выплаты применяются следующие правила:**

- **в случае смерти туриста выплата составляет 100% от страховой суммы по основному покрытию;**
- **при постоянной утрате трудоспособности (инвалидности) размер страхового возмещения определяется в зависимости от установленной группы инвалидности – 1 группа – 100% от страховой суммы; 2 группа – 70%; 3 группа – 40%.**

Для получения страховой выплаты в страховую компанию представляются следующие документы:

- в связи с постоянной утратой трудоспособности-страховой полис; заявление на выплату; документы, подтверждающие факт страхового случая (заключение соответствующего учреждения, определенного действующим законодательством, о наступлении постоянной утраты трудоспособности или установлении группы инвалидности); документ, удостоверяющий личность;
- в случае смерти-страховой полис; заявление на выплату; свидетельство ЗАГСа, заверенная копия о смерти; документ, удостоверяющий личность;
- в связи с дорожно-транспортным происшествием: копию страхового свидетельства виновника аварии; копию полицейского протокола; "Зеленую карту" (международный страховой полис); заполненное извещение об аварии, полученное в страховой фирме.

Страховая выплата производится в течение 7 банковских дней с момента получения необходимых документов.

### **10.3. Исключения из всех видов страхования**

**Страховыми случаями не являются события, перечисленные ниже, по которым не возмещаются расходы на оплату медицинских, экстренных и комплексных услуг:**

- **болезнь или следствие несчастного случая, которые по мнению медицинского представителя страховой фирмы не требуют квалифицированной медицинской помощи и не препятствуют продолжению поездки;**

- хронические заболевания и их обострения, не представляющие собой угрозу жизни;
- курс лечения, начатый до и продолжающийся во время действия договора и обострение этого заболевания;
- любые услуги (например, вакцинация) и обследования с профилактическими целями, не связанные с необходимостью диагностики внезапного заболевания или несчастного случая; общие медицинские осмотры; восстановительная или физиотерапия, лечение нетрадиционными методами;
- стоматологический осмотр, рентгеновское исследование, удаление, пломбирование зубов и прочие стоматологические процедуры, за исключением расходов, явившихся следствием страхового случая;
- намеренное нанесение себе травм; психические, нервные и умственные заболевания; лечение депрессий; симулирование болезни; попытка подвергнуть себя болезни или ненужному риску (за исключением случаев спасения жизни другому человеку); врожденные аномалии;
- беременность, независимо от срока, и родовспоможение; если в период действия договора у туриста наступала беременность, то договор сохраняет свою силу только в отношении заболеваний, не связанных с беременностью и ее осложнениями;
- заболевания и состояния, требующие применения косметической и пластической хирургии, если пластические операции не производятся по жизненным показаниям и/или не являются операциями выбора с целью сохранения собственных органов;
- имплантация и реимплантация органов, если они не являются операциями выбора;
- заболевания, передающиеся половым путем;
- любые травмы, болезни, потери, издержки в случае смерти или какой-либо ответственности в связи с вирусом иммунодефицита (ВИЧ-инфекции), или любым иным подобным синдромом, или связанное с ним состояние, как бы оно ни называлось, если только вирус не был получен в результате медицинского обследования, теста или курса лечения (при условии, что это не было связано с употреблением наркотиков или с венерическими заболеваниями);

- инфекционные заболевания, которые могли быть предотвращены заблаговременной вакцинацией и/или являющиеся следствием нарушения туристом профилактических карантинных мероприятий после контакта с носителем;
- страховые случаи, наступившие в результате форс-мажорных обстоятельств (войны, военных действий, революции, мятежа, восстания, гражданских волнений, природного бедствия, ядерного взрыва, прямого или косвенного воздействия радиации, любых видов чрезвычайных ситуаций: катастроф, пожара, взрыва на химическом предприятии и т.д. и других обстоятельств непреодолимой силы);
- уход и/или лечение туриста со стороны родственников;
- любое протезирование, включая зубное, ортопедическое и глазное, покупка средств медицинской техники (очки, слуховые аппараты, контактные линзы и т.д.);
- онкологические заболевания, лечение последствий наркотических и алкогольных интоксикаций;
- применение медицинских препаратов и любых лекарств, не предписанных врачом;
- лечение или продолжение лечения, которое может быть, с медицинской точки зрения, осуществлено в месте проживания.

**Не возмещаются расходы на оплату медицинских услуг в следующих случаях:**

- получение любых услуг без уведомления страховой фирмы по телефонам, указанным в договоре страхования;
- физическая возможность туриста, по мнению назначенного страховой фирмой медицинского представителя, вернуться в место своего постоянного проживания по адресу, указанному в договоре, в качестве обычного пассажира без медицинского сопровождения;
- осуществление поездки вопреки совету квалифицированного медика или специально с намерением получить лечение;
- выполнение любых форм опасной работы в связи с любым делом, ремеслом или профессией, скачками, авто- и мотогонками и соревнованиями, профессиональным или любительским спортом, занятием лыжным спортом, спуском в пещеры, альпинизмом, прыжками в воду с трамплина или на парашюте и

иными опасными видами спорта, за исключением случаев уплаты дополнительной премии при обязательном уведомлении страховой фирмы, а также любыми видами полетов, за исключением совершаемых в качестве пассажира рейсового или чартерного транспорта, если иное не оговорено в особых условиях договора;

- совершение или попытка совершения членовредительства, самоубийства или незаконных действий;
- служба в Вооруженных силах или военных формированиях;
- лечение на отдыхе; санаторном, терапевтическом или попечительском уходе; на улучшение условий в больнице.

**Основанием для отказа страховой фирмы произвести туристу выплату страхового обеспечения или уменьшить его размер является:**

- совершение туристом умышленных действий, направленных на наступление страхового случая;
- совершение туристом умышленного преступления (действия, бездействия), находящегося в прямой причинной связи со страховым случаем;
- сообщение туристом заведомо ложных либо неполных сведений об объекте страхования;
- нарушение туристом обязательств, предусмотренных в договоре страхования, в том числе не предоставление при наступлении страхового случая подлинника договора страхования и документа, удостоверяющего личность;
- получение туристом возмещения ущерба от лица, виновного в причинении этого ущерба;
- нахождение туриста в момент наступления страхового случая в состоянии алкогольного, наркотического или токсического опьянения;
- передача туристом управления транспортным средством лицу, находившемуся в состоянии алкогольного, наркотического или токсического опьянения, а также лицу, не имеющему прав на вождение транспортного средства, в том числе соответствующей категории;
- управление транспортным средством лицом, не имеющим права управления данным транспортным средством;

- управление транспортным средством, имеющим неисправность, с которой запрещена его эксплуатация;
- решение об отказе в выплате страхового возмещения принимается страховой фирмой и сообщается туристу в письменной форме с мотивированным обоснованием причин отказа, который может быть обжалован туристом в суде или арбитражном суде в пределах сроков исковой давности.

#### **10.4. Особенности страхования пассажиров железнодорожного транспорта**

Туристов, путешествующих железнодорожным транспортом, страхуют от несчастного случая. Страховыми случаями признаются следующие события, имевшие место в период действия договора страхования: получение туристом травм (ушиб, ранение, вывих или перелом конечности, ожог, поражение электротоком, сдавление) любой степени тяжести; смерть туриста в результате несчастного случая.

Страховая сумма на одного застрахованного туриста в Российской Федерации в 2002 г. различна: от 20 000 рублей (Страховое акционерное общество "Экспресс Гарант", г.Екатеринбург) до 165 000 рублей (ЗАО "Балтийское страховое общество" г. Санкт-Петербург).

Ответственность страховой фирмы по договору страхования начинается с момента объявления посадки в пассажирский поезд и заканчивается в момент ухода с вокзала на станцию назначения, но не более, чем в течение одного часа после прибытия пассажирского поезда.

Транзитные пассажиры считаются застрахованными на территории вокзала (станции) на весь период ожидания; их страхование прекращается в случае ухода с территории вокзала (станции) и возобновляется при возвращении обратно.

Срок действия договора страхования соответствует сроку действия проездного документа на железнодорожный транспорт. Договор страхования оформляется выпиской полиса при оплате страхового взноса.

Для получения страхового обеспечения в связи с утратой трудоспособности турист представляет: страховой полис; заявле-

ние; проездной документ (билет); акт о несчастном случае, составленный начальником поезда или вокзала; документ из медицинского учреждения; документ, удостоверяющий личность.

При временной утрате трудоспособности страховая компания выплачивает по 0,3% от страховой суммы за каждый день нетрудоспособности, но не более 50% страховой суммы по одному страховому случаю; при постоянной утрате (получении инвалидности) выплачивается единовременное обеспечение в размере от 50 до 90% страховой суммы; при наступлении смерти - обеспечение в размере страховой суммы выплачивается наследникам.

Общая сумма выплат по одному или нескольким страховым случаям не может превышать страховой суммы по страховому полису.

## **10.5. Обязанности и права туристов по отношению к страховой фирме**

### **Турист обязан:**

- при заключении договора страхования сообщить страховой фирме обо всех известных ему обстоятельствах, имеющих существенное значение для определения вероятности наступления страхового случая и размера возможных расходов от его наступления (возраст, профессию, вид спорта, иные факторы);
- действовать разумно и предпринимать все меры предосторожности, чтобы избежать заболеваний и несчастного случая;
- обратиться в случае необходимости получения медицинских, экстренных и комплексных услуг в местную или международную диспетчерскую службу страховой фирмы в любое время суток немедленно по телефонам, указанным в договоре страхования и сообщить:
  - свою фамилию, имя, номер договора и срок его действия;
  - место нахождения в стране пребывания и телефон, по которому можно незамедлительно связаться с туристом;
  - подробное описание возникшей проблемы и вида требуемых услуг;
- обеспечить медицинскому представителю страховой фирмы свободный доступ к туристу и его истории болезни, а также при требовании страховой фирмы предоставить подлинник до-

- говора страхования; документ, удостоверяющий личность; документацию о лечении, связанном со страховым случаем;
- делать все то, что страховая фирма сочтет необходимым и разумным с целью соблюдения прав и сохранения средств страховой фирмы или с целью получения компенсации от других сторон, с которыми страховая компания будет уполномочена связаться. Необоснованный отказ туриста от выполнения предписаний страховой фирмы влечет за собой утрату прав на получение помощи по конкретному страховому случаю и покрытия расходов, предусмотренных договором страхования;
  - представить страховой фирме подлинные документы, подтверждающие факт страхового случая и расходы на лечение (выписки из истории болезни на бланке больницы, рецепт врача, счет и т.д.);
  - по требованию страховой фирмы за их счет пройти, при необходимости, обследование у врача или клиническое обследование;
  - возместить стоимость предоставленных услуг в течение одного месяца после получения письменной претензии от страховой фирмы о возмещении любых расходов, за которые страховая фирма не несет обязательств по договору страхования;
  - в случае получения возмещения ущерба от виновного лица, в течение 10 дней вернуть страховой фирме выплаченное страховое обеспечение;
  - при наступлении страхового случая по вине третьей стороны, обеспечить право на суброгацию к виновной стороне и передать страховой фирме все имеющиеся у него документы и доказательства, и выполнить все действия, необходимые для осуществления этого права. При несоблюдении этого требования страховая фирма имеет право на возврат ранее выплаченного страхового обеспечения;
  - своевременно обратиться к страховой фирме за выплатой страхового обеспечения.

**Турист имеет право:** оплатить самостоятельно расходы на медицинские, экстренные и комплексные услуги, с обязательным уведомлением страховой фирмы в течение 24 часов с момента наступления страхового случая.



## 11. ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Естественная и искусственная окружающая среда являются наиболее фундаментальной составляющей туристского продукта. Как только начинает разворачиваться туристская деятельность, так неизбежно окружающая среда подвергается изменениям либо для обеспечения туризма, либо вследствие его.

Для изучения физического воздействия туризма на окружающую среду определяют:

- сравнение с влиянием на нее других видов деятельности (антропогенной нагрузкой);
- условия до начала освоения турбаз и маршрутов;
- однозначный показатель уровня терпимости флоры и фауны к вмешательству в их уклад;
- косвенные и стимулированные виды воздействия, связанные с развитием туризма на исследуемой территории.

Воздействие на окружающую среду, связанные с развитием туризма, можно рассматривать с точки зрения прямых, косвенных и стимулированных эффектов. Эти воздействия могут быть как положительными, так и отрицательными. Развитие туризма невозможно без воздействия на окружающую среду, но можно за счет правильного планирования управлять развитием туризма таким образом, чтобы минимизировать негативные последствия и поддерживать положительные эффекты.

### **Отмечаются положительные эффекты:**

- восстановление или сохранение исторических зданий и мест, реконструкция и приспособление пустующих зданий для нужд туристов (гостиницы, пансионы, мотели);
- создание национальных парков и заповедников; защита и благоустройство прибрежных зон (пляжей, рифов и т.п.);
- поощрение работ, связанных с улучшением качества окружающей среды и направленных на создание более привлекательных условий для туристов (озеленение городов; мелиорация земель; сохранение лесов; строительство набережных);
- рост обеспечения местного населения и туристов оборудованием для занятий спортом и активного отдыха;

- усовершенствование инфраструктуры, включая дороги, автостоянки и тротуары; транспортные службы; системы электро-, водоснабжения и связи .

#### **Негативные стороны:**

- ограничения пастбищных угодий; уничтожение растительности в результате вырубki леса и сбора цветов и трав; нерациональное использование растений и их плодов и семян, а также вытаптывания насаждений и расчистки местности для размещения средств обслуживания туристов;
- рост уровня шума при транспортировке (автомобили, моторные лодки, самолеты) и туристской деятельности (дискотеки, ночные клубы и бары);
- загрязнение прибрежных вод в результате слива сточных вод из зданий гостиничной индустрии и пролива нефтепродуктов (прогулочные, экскурсионные катера и моторные лодки; дизельные установки энергоснабжения);
- загрязнение воздуха в результате сжигание топлив для обеспечения энергией гостиничных кондиционеров и холодильников; выхлопными газами автомобилей;
- нарушение биологического равновесия в популяциях фауны за счет охоты и рыболовства; нарушение процессов размножения; миграция животных;
- разрушение песчаных дюн при оборудовании спортивных площадок;
- пожары от непотушенных или разведенных в периоды засушливого лета костров;
- оставление битой посуды (загрязнение и возможная пожароопасность из-за случайной фокусировки солнечного света);
- вандализм в отношении памятников древней архитектуры (надписи, разборка на сувениры);
- изменение состояния грунтов и рельефа при строительстве высотных гостиниц;
- эрозия почвы (уплотнение в результате вытаптывания; увеличение риска оползней и лавин; разрушение геологических образований: скал, пещер и т.д. и берегов рек);
- истощение подземных и поверхностных водных и топливных ресурсов;

- нарушение эстетического восприятия (средства обслуживания туристов; рост застроенной территории; мусор и т.д.).

## **12. ВОПРОСЫ БЕЗОПАСНОСТИ КОННОГО ТУРИЗМА**

Одним из рациональных видов отдыха, который позволяет быстро восстановить утраченные силы и укрепить здоровье, познать новое (исторические, природные и другие объекты туристского показа), а также выявить и развить в себе спортивные качества (силу воли, азарт, выносливость, терпение и т.д.) является конный туризм. Особенностью данного вида путешествия является полевая верховая езда по пересеченной местности в любое время года и суток с преодолением естественных и искусственных препятствий: канав, крутых подъемов и спусков, поваленных деревьев и т.д. Приобретая путевку на тур с конным маршрутом, турист берет на себя большую ответственность и к этому нельзя относиться несерьезно.

Безопасность маршрута гарантирует турбаза, определяя продолжительность дневных переходов и места стоянок; гостиницы или другие места отдыха; объекты питания; обеспечивая группы опытными и профессионально подготовленными тренерами-методистами и квалифицированными ветеринарами; мобильной связью. Туристам разъясняют особенности путешествия, характер опасностей, с которыми они могут встретиться в походе, и важность предупредительных мер, направленных на обеспечение безопасности. Безопасность на маршруте будет зависеть, в основном, от взаимоотношений человека и лошади. Необходимо помнить, что лошади, как и люди, обладают характерами. Лошади – это живое существо с собственным умом, волей и индивидуальностью.

Выбирая конный маршрут, туристы должны четко представлять: есть ли у них основные навыки обращения с лошадью, либо они обязаны приобрести навыки ухода и обращения. Перед началом путешествия тренер-методист обучит туриста основным правилам: умению взнуздывания и седловки, приемам кормления, чистки и оказания первой помощи, что повлияет не только

на успех в овладении искусством верховой езды, но и предупредит появление механических повреждений на теле лошади (спине, голове, уголков рта). Однако в течение всего туристического маршрута туристы должны быть очень внимательны к особенностям поведения лошади, что обеспечит туристам сохранение здоровья и получение положительных эмоций от похода.

### **12.1. Порядок выбора лошади и ее снаряжения**

Предоставление лошади туристу, как услуги тура, подтверждается туристским ваучером. Сделать правильный выбор не всегда легко (тем более, что тренер не знает особенности характера туриста), ошибка может оказаться катастрофической с точки зрения здоровья всадника и благополучия всей группы. Турист – как потенциальный "хозяин" лошади должен подойти к этому вопросу с осторожностью и награда не замедлит себя ждать. Необходимо помнить, что одни лошади спокойные, добрые, другие – злые, третьи – флегматичные, ко всему равнодушные, четвертые – горячие, нервные. Поэтому выбор лошади заключается в следующем:

- критически оценить свои достижения в области верховой езды (опытный конник может полностью использовать потенциал любой лошади, даже если у нее трудный характер; новичку не годится молодая лошадь, ему необходима правильно обученная лошадь с хорошими манерами, прочной нервной системой и добрым нравом, которая может приглядывать за всадником; таких лошадей называют "наставниками");
- выбор должен соотноситься с возрастом, весом и ростом ездока (не слишком ли велика, широка или узка; легче ездить верхом, если ваш рост соответствует размерам лошади: человеку с длинными ногами, естественно, будет удобнее на большой лошади, чем коротышке, и наоборот);
- узнать у инструктора-методиста или коневода нюансы поведения лошади: как она отнесется к компании незнакомых людей и не будет ли скучать по старым товарищам, не боится ли она собак и уличного движения, автомобилей и т.д.;
- тесты, характеризующие состояние здоровья и черты поведения лошади:

- реакция на прикосновение говорит о темпераменте;
  - проводка в поводу шагом и рысью, повороты на месте, прогон рысью на корде по твердой ровной поверхности позволяет выявить скрытые признаки хромоты;
  - прогибание спины под седлом или под седоком означает проблемы с дыханием или сердцем, или лошадь страдает мышечными спазмами;
  - посадка головы может выявить проблемы с равновесием или зрением.
- лошадь должна просто нравиться туристу.
  - пол лошади: лучших успехов добиваются жеребцы, так как кобылы бывают, строптивы, и с ними труднее найти общий язык, чем с меринами.
  - у лошадей замечательная память; причем они запоминают не только хорошее, доброе, но и обиды, наказания, удары; это должны учитывать молодые и неопытные всадники.

Когда человек впервые стал ездить верхом на лошади, он не пользовался ничем, кроме примитивной уздечки. Это было задолго до того, как придумали седло, и еще больше времени прошло, пока появились стремяна. **Сейчас минимум снаряжения, требующегося для верховой езды, включает седло, уздечку с удилами и стремяна.**

Очень важно, чтобы **седло** подходило как лошади, так и седоку. Оно не должно мешать движению плечей, защемлять холку или давить на позвоночник. Неправильно подогнанное седло будет натирать спину.

**Уздечка или оголовье** – наиболее распространенное и подходящее снаряжение для первоначальной подготовки как всадника, так и лошади, а также для повседневной езды. Выбор, крепление и подгонку седла и уздечки первоначально проводит тренер, а на протяжении маршрута эти операции делает ездок.

**Стремяна** для прочности должны быть изготовлены из нержавеющей стали и иметь достаточную ширину, чтобы по обеим сторонам сапога всадника оставалось место, примерно, в 1,5 см. У безопасных стремян одна сторона закрыта резиновым кольцом, что не дает ноге застрять в случае непредвиденных обстоя-

тельств. Хорошего качества должны быть и путлища (стремян-ные ремни), что необходимо для безопасности.

Лошадей обувают в металлические подковы вот уже более двух тысяч лет. Необходимость защиты копыт возникла, когда человек начал использовать лошадь для перевозки грузов и верховой езды. Чрезмерный износ копыт лошади-результат того, что они стираются быстрее, чем растут. Износ копыт сильнее при движении по твердому, каменистому грунту или при большой влажности.

## 12.2. Повседневный уход за лошастью

Чтобы выполнить необходимый объем работы, лошадь должна быть всегда здорова и в форме. Достичь этого можно только путем повседневного ухода и внимания. Уход за лошастью не так-то прост: ее надо почистить, помыть, проверить ковку, "справиться" о состоянии ее здоровья и уж после этого квалифицированно оседлать.

Долг каждого туриста подвергать лошадь тщательному осмотру на предмет ее самочувствия и появления свежих синяков и шишек. С некоторыми из обычных лошадиных недугов и болячек может справиться опытный тренер, другие же могут потребовать вмешательства ветеринара. Чем раньше начнется лечение, тем больше шансов на успех.

Еще одним важным моментом ухода за лошастью является осмотр копыт и целостности подков. Для расчистки копыт используют специальные крючки с тупым концом. Никогда не существовало более справедливого афоризма, чем "нет копыта – нет лошади". Хромота у лошадей связана с копытами чаще, чем с любыми другими частями ног. Это неудивительно, принимая во внимание величину силы, давящей на копыта лошади, которая вынуждена тянуть тяжелый груз или нести седока, к тому же на большой скорости или преодолевать препятствия. Лошадь с больными копытами совершенно неработоспособна.

**Раннее распознавание признаков болезни: потеря аппетита, перемены в поведении, выделения из носа, кашель, потеря блеска шерсти, изменение консистенции и частоты испражнений.**

В группе обязательно должна быть аптечка первой помощи для лошадей, в комплект которой должны входить дезинфицирующие средства для промывания ран; кожные тампоны, пропитанные дезинфицирующими средствами, для очистки ран при отсутствии чистой воды; крем или жидкость для очищения ран; лейкопластыри; повязки и бинты; репеллент против насекомых. Применение средств производится по указанию и с помощью тренера или ветеринара на стоянке.

После напряженного дня лошадь может отдохнуть лежа, снимая напряжение с ног и копыт, для этого необходима травяная (соломенная, торфяной мох) подстилка, достаточной толщины. При отдыхе лежа уменьшается возможность травмы скакательных суставов, ослабляется дрожание ног и копыт, иногда возникающее от длительного многочасового перехода. После перехода лошадь обязательно должна быть укрыта попоной из пропускающего воздух материала, обеспечивающего высыхание пота.

Складирование навоза производится в отдельно стоящую кучу или огороженный с трех сторон бункер, при этом надо убедиться, что стоки из кучи не попадают на пешеходные дорожки или подъездные пути.

Важнейшим элементом хорошего содержания лошади является регулярная чистка, так как под действием щетки удаляются пыль, омертвевшие кожа и волосы, прочищаются поры. Одновременно это еще и своего рода массаж, улучшающий мышечный тонус лошади. В комплект для чистки входит также скребок от пота, металлический гребень для гривы и подушечки или суконки для растирания.

#### **Дополнительные меры безопасности:**

1. Нельзя чистить потную лошадь, необходимо подождать пока она высохнет
2. Влажную грязь надо смывать или подождать пока высохнет.
3. Чтобы убрать высохшую грязь, надо использовать щетку или резиновый скребок.
4. Никогда не становитесь прямо позади лошади.
5. Никогда не садитесь и не становитесь на колени при чистке нижних частей лошади, лучше нагнитесь, чтобы успеть быстро отскочить в случае необходимости.

### 12.3. Безопасная одежда всадников

Популярность конного спорта и туризма привела к появлению форм одежды, приличествующих каждому конкретному случаю и событию. Одежда для туристской верховой езды должна быть аккуратной, удобной, не стесняющая движений и, что самое главное, обеспечивать безопасность. Езда верхом – дело рискованное, и в этом вопросе не может быть мелочей. Лошади – крупные, сильные животные и рядом с ними всегда присутствует элемент опасности, какими бы спокойными и покладистыми они не казались в нормальной обстановке.

Лучшей верхней одеждой является рубашка с длинными рукавами или свитер, смотря по погоде, брюки-джинсы (избегайте обтягивающих брюк, в которых неудобно нагибаться). Длинные рукава предпочтительнее, так как защищают от укусов лошадиных зубов. **Летние безрукавки и жилеты решительно не годятся.**

Большое значение имеет обувь, так как не туда поставленное копыто может причинить крупные неприятности ноге человека. **Плохо защищают кроссовки и резиновые сапоги, туфли с протектором на подошве и низким каблуком или без него, или с выступающей подметкой.**

Пара кожаных или кирзовых сапог защитят ноги туриста лучше всего.

Куртки и телогрейки обязательно следует застегивать разлетающиеся полы могут испугать нервную лошадь. Кроме того, существует опасность зацепиться за какой-нибудь "инородный предмет": ветку, сук, гвоздь и т.д. **При езде верхом надо всегда застегивать верхнюю одежду.** Следует обратить внимание, что некоторые лошади нервничают, слыша шуршание пластиковых плащей и ветровок.

Длинные волосы следует завязывать, опять же, чтобы не испугать лошадь или не зацепиться. Это особенно важно в ветреную погоду. Желательно не носить украшения: браслеты, кольца в ушах и т.д., так как они могут причинить туристу серьезные повреждения, если зацепятся, например, за зубы лошади. **Езда верхом и ювелирные украшения несовместимы.**



### **Дополнительные меры безопасности.**

1. Наиболее уязвимая часть тела всадника – голова. Поэтому необходимо надеть или каскетку, надежно застегнутую ремешком под подбородком, или жокейский картуз, или защитную каску или традиционное охотничье кепи с мягким козырьком (твердый козырек в случае падения может стать причиной повреждения лица, головы или шеи).
2. Хорошим защитным снаряжением, особенно для лиц старшего возраста, являются жилеты, сконструированные для защиты торса и плечей на случай падения. Они должны плотно облегать тело, быть удобными и не стеснять движений всадника.
3. Сапоги для верховой езды или краги предотвращают проскальзывание ноги в стремя или застревание ее в стремях при падении, что чревато фатальным исходом.
4. Нельзя снимать куртку или свитер, сидя верхом на лошади: пока турист вынимает руки из рукавов, лошадь остается без контроля и может сделать неожиданное движение.
5. Если у туриста плохое зрение, то следует по возможности носить контактные линзы, или по совету окулиста приобрести самые безопасные очки.

### **12.4. Правила передвижения по дороге**

Дороги (шоссейные, грунтовые) и улицы являются участками повышенной опасности и травматизма, как ездока, так и лошади. Поэтому необходимо знать основные правила, обеспечивающие безопасность всаднику:

- при движении по дороге необходимо выбирать их с небольшим движением и никогда не выезжать на шоссе, если лошадь может испугаться автомобиля или другого транспортного средства;
- двигаться по дороге необходимо в том направлении и по той же стороне, что и движущийся автотранспорт;
- при езде по дорогам можно пользоваться прогулочными флуоресцентными накидками, согревающими поясницу лошади, а также использовать одежду со светящимися деталями (чехлом каскетки, жилетом с отражающими нашивками и т.д., являю-

- щимися отличными средствами безопасности). Однако необходимо помнить, чтобы материал накидки или нашивки громко не шуршал, что может испугать лошадь;
- избегать езды по дорогам в условиях плохой видимости или в темноте;
  - при езде верхом по дороге или горной местности рекомендуется лошади надеть ноговки (специальные щитки), так как она может поскользнуться на гудроне шоссе или соскользнуть с камня и повредить колено. Полезным защитным приспособлением являются также ноговки от натертостей (с порядком надевания и снятия ноговок ознакомит тренер). Следует помнить, что раны на туловище, где кожа не натянута, заживают быстрее, чем на ногах.

### **13. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ВОДНОГОТУРИЗМА И ОТДЫХА У ВОДОЕМА**

Водные объекты функционально используются для организации пляжно-купального отдыха, круизов, рыбной ловли и оздоровления. Определяющим фактором безопасного отдыха и лечения на водах является их санитарное состояние, нарушаемое в ходе урбанизации и вследствие ввода в эксплуатацию новых промышленных объектов. Поэтому важно следить за объявлениями в средствах массовой информации, указателями и буями, ограничивающими зоны купания и отдыха. В плане оздоровления решающее значение имеет температурный режим водоемов:

- комфортные условия купания – (+18...24<sup>0</sup>С);
- допустимые прохладные условия - (+16...17<sup>0</sup>С);
- теплые условия - (+25...26<sup>0</sup>С).

При температурах ниже +16<sup>0</sup>С возможно принятие водных процедур только закаленным туристам, приучивших свой организм к низким температурам; при перегреве воды в водоеме свыше +26<sup>0</sup>С оздоровительный эффект не наступает.

Полезное воздействие водной среды на организм не наблюдается, а опасность для здоровья и даже для жизни становится реальной, если у туриста:

- острые простудные или инфекционные заболевания;
- ослабленный иммунитет; например, вследствие приема антибиотиков или систематических психофизиологических перегрузок;
- неадекватная реакция на происходящее (алкогольное или наркотическое опьянение; психоэмоциональный шок и т.д.).

**Категорически запрещены водные процедуры в водоемах, в которых в изобилии водятся представители хищной фауны (рыбы-акулы, пирании и т.д.; насекомые-клещи, жуки и т.д. и грызуны-крысы, морские свинки и т.д., являющиеся переносчиками инфекций), или отравленных сбросами биохимических отходов.**

Усилить оздоровительный эффект купания способна повышенная минерализация морских вод, а также вод соленых озер.

**При использовании водно-спортивных снарядов** (лодок, байдарок, водных лыж, катамаранов и т.д.) в целях безопасности необходимо держать равновесие при нахождении на воде и прочно удерживать в руках регулировочные приспособления, рукоятки весел или тросов. При быстром передвижении по воде центр тяжести тела должен отклоняться назад, создавая условия для небольшого запаса хода, чтобы задержать резкое падение за борт или удар о водную поверхность и иметь возможность вовремя восстановить равновесное положение. Для водных лыжников предусматриваются надувные (плавучие) спасательные жилеты, потребность в которых связана с ограниченной подвижностью ног; они вступают в действие как только моторная лодка или катер, тянувший за собой водного лыжника либо остановится, либо потеряет с ним "жесткую связь" через трос. При плавании и занятием рыбной ловлей следует остерегаться глубоких мест, высоких волн и мутной воды. В любой чрезвычайной ситуации необходимо сохранять спокойствие и не напрягаться, так как тело в расслабленном состоянии обладает большой плавучестью.

**При ведении подводной охоты** необходимо специальное аквалангистское снаряжение, защищающее от длительного воздействия параметров водной среды; случайных механических повреждений; контакта с зубами и острыми плавниками объектов охоты. Использование пружинно-механических подводных ружей должно исключить возможность: вылета гарпуна в сторону самого охотника или находящихся поблизости туристов; ненадежного блокирования механизма в заряженном положении; разгерметизации снаряжения или прекращения доступа воздуха из баллона через дыхательную трубку под маску; прилипания части снаряжения к подводным объектам или застревания при их прохождении. При буксировке добычи в морях и океанах не следует оставлять в водных слоях "шлейфов" крови своей жертвы, так как она становится приманкой для опасной атаки со стороны стай хищников, например, акул.

**При путешествии на надводных судах** характер утепления одежды зависит от суммы скоростей ветра и движения плавучего средства. Во избежания конвекционного переохлаждения на теплоходах типа "река-море", рекомендуется экипировка с пониженной влагопроницаемостью (куртки-штормовки, накидки или плащи из ткани типа "болонья" и т.д.). При качке следует занимать такие положения, при которых воздействие этого фактора максимально сглаживается: создавать себе видимость "раскачивания палубы своими силами", имея при себе санитарные пакеты и рассчитывая заранее наиболее вероятные траектории своего перемещения, которые не должны давать травм даже при резких толчках судна. Во время шторма более трех баллов нахождение на палубе грозит "смыванием" пассажиров в водную стихию, поэтому туристы должны находиться в помещении кают. Покидать каюты в аварийных случаях целесообразно по команде экипажа, выполняющего спасательные операции как на малых плавучих средствах (лодках, шлюпках, ботах, яхтах и т.д.), так и на крупных пассажирских судах. В случае критического подтопления самих кают, что является явным признаком кораблекрушения, пассажирам приходится надевать спасательные жилеты и покидать корабль, или самостоятельно вплавь, или на спасательных плавсредствах (шлюпках, надувных лодках и плотках). По-

терпевшие кораблекрушение туристы добираются до суши или ждут помощи со стороны.

#### **Дополнительные меры безопасности:**

1. Плавание в некоторых заповедных местах ограничено или вообще запрещено.
2. Для занятия дайвингом, подводной кино- или фотосъемкой и другими видами водного приключенческого туризма необходимо иметь специальное удостоверение или сдать экзамен.
3. На яхте не принято ходить в повседневной обуви, для этого используют специальные тапочки со светлой подошвой или просто носки.
4. Так как водная гладь активно отражает солнечные лучи, то надо быть осторожным и заранее запастись солнцезащитными средствами, а также кремом от загара.
5. Необходимо иметь в личной аптечке медикаментозные средства против укачивания.
6. На случай штормовой погоды следует предусмотреть специальную страховку от несчастного случая (трос, веревку, крючья, карабины страховочные и т.д.).
7. Перед походом шкипер проводит инструктаж о правилах поведения на борту, в том числе пользовании туалетом (гальюном).
8. Категорически запрещается выбрасывать за борт мусор.

## **14. БЕЗОПАСНОСТЬ ГОРНОГО ТУРИЗМА**

В горной местности организованное и индивидуальное передвижение осуществляется по специально, в виде серпантина, проложенным тропам, на которых должна отсутствовать ядовитая или колючая растительность. При угле склона к горизонту 40 и более градусов тропы должны быть оборудованы перилами или металлическими стенками или другими защитными приспособлениями. Такие участки маршрутов отмечаются на предлагаемых туристам топографических картах.

Туристы, выходящие на горные маршруты, должны иметь высокий уровень физической подготовки и быстроты реакции, так как в походах возможны различные непредвиденные

ситуации: осыпание пород, раскрытие трещин, образование провалов, требующие от путешественников проявления недюженной силы и ловкости. В случае неудачных попыток выбраться из расщелин, малых завалов, провалов или вынужденного сползания вниз на недоступное до тропы расстояние, необходимо избавиться от рюкзака, оставляя при себе геологическое или альпинистское снаряжение (кошки, штыри, молоток, веревки или канаты) и карманную аптечку, для быстрой остановки кровотечения и дезинфицирования ссадин.

**Материал туристской обуви** должен обладать высокой адгезией к сухим горным породам, а также большим коэффициентом поверхностного трения к увлажненным породам. Недопустимо применение открытой или неплотно прилегающей к ногам обуви.

**В случае внезапного камнепада или селевого потока**, которые, как правило, продолжаются не более получаса, лучшим естественным укрытием будут крупные камни, имеющие габариты более 1х1х1 м, или скалы. Туристу необходимо скрываться вдоль кромки скалы, обращенной к спуску. В случае образования грунтовых разломов единственно надежным способом спасения является экстренная эвакуация с помощью вертолета.

**При подъемах и спусках на склонах с мелкой, средней и крупной осыпью необходимо избегать резких движений, чтобы не вызвать камнепад.**

**Находясь в высокосейсмической местности**, необходимо получать сводки данных о прогнозах подземных колебаний. Условия для этого должны обеспечиваться руководством турфирмы, вплоть до выдачи напрокат карманных устройств связи или радиоприема на время путешествия. На доступные участки горных маршрутов должны быть протянуты линии связи и оборудованы площадки с кабинами аварийной телефонной связью на расстоянии друг от друга, в зависимости от сложности преодолеваемого участка, не более 5-10 км. При обнаружении признаков начинающихся вулканических извержений или землетрясений в радиусе менее 10 км от турбазы или гостиницы необходима срочная передислокация на более отдаленное расстояние. При этом надо найти способ связаться со службами спасения (по любительской радиостанции, исправному стационарному или радио-

или сотовому телефонам ) и уходить вместе с коренными жителями горных селений.

**Для покрытых снегом вершин** характерно наличие лавиноопасных мест. Сход лавин обычно происходит после продолжительных, суточных снегопадов там, где крутизна склона снежных скал составляет 30-45 градусов. Дождь или повышение температуры, последовавшие за снегопадом, увеличивают риск лавиноопасности, так же как и обильно выпавший снег при низких температурах, потому что у него не было времени слежаться. **Основные опасные зоны: покрытые снегом выпуклые склоны; подветренная сторона склона, на которой скопился снег; глубокие снежные желоба.**

**Обморожение, гипотермия и снежная слепота представляют основную опасность для здоровья туристов. Необходимо постоянно следить за состоянием кожи, сохранять одежду сухой и применять очки с затемненными стеклами.**

В путешествиях турист можно оказаться участником или свидетелем ландшафтных пожаров. Причиной возникновения лесных пожаров является неправильное обращение с огнем (разведение костров и курение в неустановленном месте, оставление непотушенных костров и сигарет), разряды молний или самовозгорание. В зависимости от вида выгораемой растительности лесные пожары подразделяются на низовые, верховые и подземные. Наиболее часто встречаются низовые пожары, распространяющиеся только по напочвенному покрову (горение хвойного подлеска, лишайников, опавшей хвои, листьев, коры, валежника, старых пней и т.д.). Верховые пожары (горение леса снизу доверху) распространяются при ветряной погоде, а подземные – возникают на участках с торфяными почвами или имеющих мощный слой подстилки. После выгорания слоя торфа, которое происходит медленно и беспламенно, остаются подземные ямы и пустоты; у деревьев на торфяных участках подгорают корни, и они, падая, образуют завалы. **Запрещается в зоне действующего или потушенного лесного пожара устраивать ночлег.**

Успех борьбы с лесными и торфяными пожарами во многом зависит от их своевременного обнаружения и быстрого принятия мер по их ограничению и ликвидации. При обнаружении лесного пожара незамедлительно сообщить об этом на турбазу или гости-

ницу или связаться по телефону с пожарной службой; по мере возможного, до прибытия пожарной команды, приступить к тушению пожара или выявить пути вывода и способы спасения людей, находящихся на участке пожара. Основными способами тушения лесных пожаров являются захлестывание ветками или забрасывание грунтом кромки пожара; устройство заградительных и минерализованных (земляных) полос и канав; полив водой; отжиг (пуск встречного огня).

## **15. ВОПРОСЫ БЕЗОПАСНОСТИ В АВТОТУРИЗМЕ**

Автотранспорт считается самым опасным из всех способов передвижения, в несколько раз превосходящим по этому показателю все остальные виды транспорта, вместе взятые. По зарубежным данным в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) имеет место высокая доля дорожных факторов (в США - 25%). В США на дорогах ежегодно гибнет около 50 000 человек. Велики жертвы ДТП в Англии, Франции, ФРГ, Японии.

В России гибнет примерно 30 тыс. человек, а 180 - 200 тыс. получают травмы разной степени тяжести. Ежегодно количество пострадавших многократно превышает число жертв международных конфликтов, катастроф, землетрясений и других стихийных бедствий. За период с 1991 г. аварийность на автомобильном транспорте России и особенно тяжесть последствий от дорожно-транспортных происшествий превышала аналогичные показатели в промышленно развитых странах в 3 - 5 раз.

Если взять статистику с 1995 по 2001 год, за рулем и под колесами нашли смерть 210 тыс. россиян, а вот в небе погибли 793 человека: это 0,0004% тех 183 миллионов россиян, кто летал в этот период, или один из 230 тысяч.

Морские и речные лайнеры еще безопаснее воздушных. За последние семь лет их услугами воспользовались 162 млн. человек. Не вернулись из плавания 44 пассажира, или один из почти 4 миллионов. Наиболее массовый транспорт - железнодорожный - самый безопасный. С 1995 года по рельсам путешествовали без малого 11 млрд. Погибли 53 человека, или один из 207 миллионов.



Безопасность автотуристов, как водителя, так и пассажиров, определяется четырьмя основными составляющими:

- техническим состоянием автомобиля;
- состоянием дорожного покрытия;
- подготовкой водителя;
- психологическим и физиологическим состоянием водителя в данный момент времени.

Перед началом путешествия необходимо убедиться в наличии страхового свидетельства на автомобиль и определить, соответствует ли территория охвата страховой компании маршруту путешествия, так как все страховые случаи, происшедшие вне территории охвата, страховыми компаниями не компенсируются. Необходимо произвести страхование автогражданской ответственности, причем на максимально возможную сумму, что позволит избежать крупных неприятностей при дорожно-транспортном происшествии, где пострадавшей стороной является владелец дорогостоящего автомобиля. Водитель обязан иметь при себе медицинскую справку, водительское удостоверение соответствующего образца (если выезд в страны СНГ-удостоверение международного образца, которое выдается районными органами ГИБДД при подаче соответствующего заявления, уплате взноса и предъявлении действующего водительского удостоверения. Так называемые новые "права" международными не являются), свидетельство о регистрации транспортного средства и талон государственного технического осмотра. При выезде за границу следует использовать автомобили, снабженные новыми знаками государственной регистрации (например, о9990078RUS).

### **15.1. Техническое состояние автомобиля**

Отправляясь в дальнюю поездку, любой водитель должен убедиться в исправности узлов и агрегатов автомобиля, что, конечно, лучше делать на сертифицированной станции технического обслуживания, что может уберечь от многих непредвиденных обстоятельств на дороге. Всегда следует помнить: от технической неисправности не застрахован ни водитель со стажем, ни новичок, украсивший свой автомобиль знаками "70" и "У" и изображением простейшего водонагревательного прибора, ни владелец

дорогой иномарки, ни владелец "потрепанной копейки". В большинстве случаев, при неисправностях на автотрассах водителю необходимо рассчитывать на свои силы, знания и опыт. Поэтому при автопутешествиях следует иметь в автомобиле следующие принадлежности.

### **15.1.1. Принадлежности, предписываемые правилами дорожного движения**

- огнетушитель;
- аптечку, в которой должны быть: валидол, 1%-й раствор аммиака, 5%-й раствор йода, бинт марлевый не стерильный, жгут кровоостанавливающий, лейкопластырь бактерицидный, анальгин, бинт эластичный, 3%-раствор перекиси водорода.
- знак аварийной остановки.

### **15.1.2. Инструменты и приспособления**

- провода для пуска при помощи чужого аккумулятора;
- буксировочный трос;
- комплект запасных щеток стеклоочистителя;
- противооткатные башмаки;
- домкрат;
- насос или авто компрессор с ремкомплектom
- баллонный ключ;
- ремкомплект для ремонта бескамерных шин или запасная камера, а также пара золотников и пара вентиля в сборе.
- свечной ключ;
- разводной гаечный ключ;
- молоток;
- универсальные плоскогубцы;
- обычная и крестообразная отвертки;
- оригинальные инструменты из фирменного набора автомобиля;
- переносная лампа или фонарик с запасной батареейкой;
- контрольная лампа для проверки электрооборудования.

### **15.1.3. Запчасти**

Выбор запчастей необходимых для дальнего путешествия определяется техническим состоянием автомобиля в данный момент времени. Конечно, не стоит брать с собой коленвал или распредвал, так как произвести качественную замену данных деталей в полевых условиях невозможно. Если у автомобиля большой пробег, то запчасти для подвески не окажутся лишними. В частности, шаровые опоры, рулевые наконечники могут быть заменены непрофессионалом за достаточно короткое время:

- тормозные колодки;
- запчасти для системы зажигания:
  - комплект свечей зажигания;
  - комплект высоковольтных проводов;
  - катушка зажигания;
  - для автомобилей с бесконтактной системой зажигания - коммутатор и датчик Холла;
  - бегунок трамблера;
  - крышку трамблера.
- запчасти для системы питания:
  - ремкомплект бензонасоса или бензонасос в сборе;
  - ремкомплект карбюратора;
  - фильтр тонкой очистки топлива;
  - воздушный фильтр.
- запчасти для ремонта электрооборудования:
  - -комплект предохранителей;
  - -лампочки для фар, стоп-сигналов и указателей поворотов;
  - регулятор напряжения;
  - ремень привода генератора.
  - контрольная лампа с проводами и зажимами типа "крокодил";
  - несколько метров электропровода.

### **15.1.4. Мелочи, которые могут выручить авто путешественника**

- фторуплотняющий материал (ФУМ);
- изоляционная лента;
- герметик радиатора;

- герметик масляной системы;
- герметик трансмиссии;
- универсальный эпоксидный клей;
- клей "холодная сварка";
- головка чеснока;
- медная пятикопеечная монета советского образца.

## **15.2. Возможные неисправности и пути их устранения**

### **15.2.1..Двигатель не заводится**

В данном случае возможны следующие ситуации: при повороте ключа зажигания

- ничего не происходит – см. п.А
- лампочки на приборном щитке гаснут при попытке завести двигатель – см. п. Б
- стартер еле-еле вращает двигатель – см. п.В
- стартер работает, но двигатель не заводится – см. п. Г
- двигатель прекращает работу после выключения стартера - см. п. Д

**А.** Отключена бортовая сеть, что возможно при плохом контакте клемм аккумуляторной батареи, случайном срабатывании блокиратора "массы" или сигнализации. Такие ситуации случаются довольно часто даже у аккуратных водителей, так как из-за плохого состояния большинства автомобильных дорог автомобиль подвергается серьезным вибрационным воздействиям, приводящим к ослаблению резьбовых соединений и электрических контактов.

В первую очередь необходимо проверить отключен ли блокиратор "массы", затем убедиться в надежности и чистоте клемм аккумуляторной батареи. Можно пошевелить клеммы, легко постучать по ним, подтянуть крепление. Если не помогло - снять клеммы и произвести чистку. При дальнейших неудачных попытках оживить бортовую сеть, следует исключить влияние сигнализации путем ее отключения специальным ключом, входящим в комплект сигнализации. Поскольку методы блокировки запуска двигателя в различных типах сигнализаций различны, в подробности каждого типа блокировки углубляться не будем. Если ука-

занные действия не привели к положительному результату, значит, аккумулятор требует ремонта или замены.

**Б.** Аккумулятор разряжен. Такая ситуация возникает при длительной стоянке с включенным электрооборудованием или отказе реле, регулирующего ток зарядки. Причиной разрядки аккумулятора на стоянке обычно являются включенные габаритные огни, длительное использование автомузыкальных центров с мощными усилителями, автокофеварок и т.д. В последнее время одной из главных причин "аккумуляторных" бед автотуристов стали автохолодильники, которые за ночь стоянки могут оставить автомобиль без аккумулятора.

В случае разрядки аккумулятора автомобиля с инжекторной топливной системой или автоматической коробкой передач могут быть запущены только от другого аккумулятора и только стартером. Во всех других случаях необходимо проверить состояние аккумулятора путем нажатия на звуковой сигнал: если раздается тихое постукивание, значит, силы тока не хватит для запитывания катушки зажигания и заводить с "толкача" бессмысленно. Если звуковой сигнал есть, можно запустить двигатель с "толкача" или заводной рукояткой. Необходимо разогнать автомобиль до скорости бегущего трусцой человека, а затем выключить сцепление, включить вторую передачу и одновременно включить сцепление и нажать на педаль привода дроссельной заслонки. Следует отметить, что правильно настроенный двигатель с "толкача" запускается гораздо лучше, чем стартером. Для переднеприводных автомобилей существует методика запуска двигателя путем вывешивания правого переднего колеса. Следует с помощью домкрата вывесить правое переднее колесо, предварительно установив под задние колеса противооткатные башмаки и включив стояночный тормоз. Затем включить зажигание и пятую передачу, после чего вращать правое переднее колесо по направлению движения автомобиля. После запуска двигателя выключить пятую передачу, включить пусковое устройство и опустить автомобиль.

Если есть возможность использовать аккумулятор другого автомобиля ("прикурить"), следует, по меньшей мере, заглушить автомобиль-донор. В противном случае образуется единая электрическая цепь двух автомобилей, имеющая два реле-регулятора

напряжения, что может привести к выходу из строя более слабого реле-регулятора. **Автомобили, имеющие бортовой компьютер в операции "прикуривания" участвовать не могут.**

После запуска двигателя необходимо проверить наличие тока зарядки по амперметру или контрольной лампе: если зарядки не происходит, следует определить работоспособность реле-регулятора. При наличии встроенного в генератор реле-регулятора следует кратчайшим путем ехать на СТО, уповая на емкость аккумулятора. Если неисправное реле выносное, следует подведенные к нему провода отключить и замкнуть через любую автомобильную лампочку. Такое импровизированное реле при оборотах двигателя ~ 2000 об/мин будет давать достаточный ток зарядки и можно спокойно добраться до магазина запчастей или автосервиса.

**В.** После первой попытки следует сделать перерыв на 10-15 минут, в течение которых аккумулятор должен восстановить свои энергетические способности, а проворачивать двигатель станет легче, так как после первой попытки в двигатель поступило некоторое количество масла.

**Г.** В первую очередь следует протереть сухой тряпкой высоковольтные провода, наконечники свечей и крышку трамблёра, осмотреть их на наличие трещин и разрывов. Далее алгоритм поиска неисправностей зависит от времени года, погодных условий, "холодный" или "горячий" двигатель. Рассмотрим все возможные ситуации, двигаясь от простого к сложному.

– **Двигатель "горячий".**

В теплое время года бензин испаряется из поплавковой камеры карбюратора. В результате чего топливная смесь может обогатиться настолько, что будет превышен верхний предел воспламенения смеси бензина и воздуха. Иными словами, практически полностью отсутствует окислитель, бензину не в чем сгорать. Необходимо открыть воздушную заслонку, плавно нажать до упора на педаль дроссельной заслонки и 15 секунд прокрутить двигатель стартером. Если первая попытка не привела к запуску двигателя (в 90% случаев), рекомендуется сделать перерыв на 30-40 секунд, при этом ногу с педали дроссельной заслонки убирать нельзя, иначе в карбюратор поступят новые порции бензина. В

большинстве случаев после второй-третьей попытки двигатель успешно запускается. Вторая причина, по которой может произойти "перекачка" топлива – неполное открытие воздушной заслонки карбюратора, что можно наблюдать визуально при снятой крышке воздушного фильтра (карбюраторы "солекс"). В этом случае необходимо отрегулировать привод воздушной заслонки. Третья причина – заедание запорной иглы карбюратора в открытом положении. Для устранения этой неполадки инструкции, обычно, требуют снятия крышки карбюратора и регулировки или замены запорной иглы. Но часто бывает достаточно легко постучать отверткой или гаечным ключом по крышке воздушного фильтра. Четвертая причина - неправильная регулировка поплавка карбюратора. Последняя причина - засорение воздушного фильтра, которое часто встречается при езде по пыльным дорогам.

#### – Двигатель "холодный"

Первая, наиболее распространённая причина - неполное закрытие воздушной заслонки или трещина в мембране. Необходимо отрегулировать привод или заменить мембрану, воспользовавшись ремкомплектom карбюратора. Вторая причина - отсутствует подача бензина. В первую очередь следует убедиться в поступлении топлива в карбюратор. Для этого отсоединяют шланг подачи топлива в карбюратор и ручной подкачкой проверяют поступление бензина. В определённом положении коленвала рычаг ручной подкачки работает вхолостую, поэтому рекомендуется провернуть коленвал стартером, не допуская при этом попадания топлива на двигатель. Итак, топливо в карбюратор поступает, - следовательно, карбюратор загрязнён и его необходимо продувать насосом. Пользоваться автокомпрессором в этом случае не рекомендуется, так как при неработающем двигателе возникает возможность разрядки аккумулятора. Если топливо в карбюратор не поступает, необходимо убедиться в наличии топлива в бензобаке. Предварительно проверяем, не засорилась ли дренажная трубка бензобака, для чего медленно отворачиваем пробку бензобака. Если слышен характерный звук врывающегося в бензобак воздуха - следует прочистить отверстие в доньшке пробки или дренажную трубку. Показаниям топливного уровнемера в этом

случае лучше не доверять и визуально проверить, сняв крышку бензобака. Топливо есть, - проверяем бензопровод. Отсоединяем шланг подачи бензина к топливному насосу и насосом прокачиваем воздух. Если слышен "булькающий" звук - бензопровод свободен, в противном случае бензопровод повреждён. Бензопровод можно отремонтировать в "полевых" условиях, наложив бандаж из фторуплотняющего материала(ФУМа), выправив вмятины плоскогубцами или густо намазав трещину мылом. При поломке бензонасоса его можно заменить согласно инструкции по эксплуатации автомобиля, отремонтировать с использованием ремкомплекта бензонасоса.

При отсутствии ремкомплекта можно обойтись суррогатными заменителями, которые помогут добраться до СТО или магазина автозапчастей:

- при прорыве диафрагмы бензонасоса вырезать из полиэтиленового пакета три круга по образцу диафрагмы и установить между старыми слоями;
- пружину клапана бензонасоса можно заменить кусочком поролона, вырезанного в виде кубика;

При невозможности ремонта бензонасос можно исключить из топливной магистрали, отсоединив от него шланги, идущие к карбюратору и бензобаку. Затем плоскогубцами вывернуть один из штуцеров насоса и через него напрямую соединить бензопровод, закрепив хомутами. Извлечь запасное колесо, немного вывернуть золотник и надеть на него дренажную трубку бензобака. В баке создается давление, и бензин пойдёт по бензопроводу. **Подача воздуха должна быть минимальна, в противном случае бак может быть деформирован.**

В экстренных случаях в качестве бензонасоса может быть использован насос стеклоомывателя. Из бачка стеклоомывателя выливают воду и заполняют его бензином. От выходного штуцера бензонасоса отсоединяют шланг и вставляют в него пластиковую трубку, идущую от бачка, при этом обеспечивают надёжность крепления. Затем включают омыватель и заводят двигатель

**Категорически запрещается подача топлива в карбюратор самотеком из подручных средств (бутылок из под лимонада и т.д.), расположенных выше уровня карбюратора.**



Если система питания исправна, а двигатель не заводится, значит, проблема в системе зажигания, иными словами, смесь не воспламеняется из-за отсутствия искры. В контактной системе зажигания проверка наличия искры производится следующим образом: вынимают центральный провод из крышки трамблёра, устанавливают на расстоянии 3-5 мм от двигателя, включают зажигание и несколько раз проворачивают коленвал стартёром. Если искры нет или она очень слабая - неисправность в цепи низкого напряжения, если же есть достаточно сильная искра - неисправность в свечах зажигания. **При проверке на искру нельзя держать высоковольтный провод голыми руками.**

Для проверки свечей зажигания снимают наконечник высоковольтного провода со свечи любого цилиндра, вставляют в него запасную исправную свечу, закрепляют на металлической поверхности двигателя и, включив стартёр, проверяют наличие искры между её электродами. Отсутствие искры говорит о наличии неисправности в цепи "центральный контакт - бегунок - боковые контакты - крышка трамблёра - высоковольтные провода". Наличие искры на запасной свече говорит о необходимости регулировки системы зажигания или о выходе из строя одной - двух свечей зажигания (выход из строя сразу всех свечей - случай маловероятный, встречается редко, только у нерадивых водителей, не следящих за своим автомобилем).

### **Регулировка системы зажигания**

При наличии стробоскопа регулировку следует проводить согласно инструкциям по эксплуатации автомобиля и стробоскопа. В противном случае регулировку выполняют в следующей последовательности:

- выворачивают свечу из первого цилиндра;
- медленно проворачивают коленвал до момента совмещения риска на двигателе и шкиве коленвала;
- если искра появляется за 3-6 градусов до совмещения риска - зажигание отрегулировано правильно, если нет – следует ослабить крепление трамблёра и, вращая его отрегулировать угол опережения зажигания;

- запустить двигатель и дать ему поработать несколько минут на высоких оборотах, после чего снова проверить угол опережения зажигания.

Поиск неисправности в высоковольтной цепи начинают с проверки уголька (центрального контакта) в крышке трамблёра, который может сильно обгореть или иметь механические повреждения. В этом случае он подлежит замене. При отсутствии готового уголька, его можно изготовить из графитового стержня от элементов питания. У бегунка может быть две неисправности: пробой изоляции или выход из строя помехоподавительного резистора. Пробой изоляции определяется визуально или проверкой на искру: если искра есть - изоляция повреждена. Наличие искры на центральном проводе и её отсутствие на свечном при исправной изоляции бегунка говорит о выходе из строя помехоподавительного резистора. Эта неисправность устраняется установкой отрезка проволоки в щель токоразносной пластины, рядом с резистором. В крышке трамблёра возможно обгорание боковых контактов, сильное загрязнение или увлажнение внутренней поверхности, наличие трещин. Крышка с сильно обгоревшими боковыми контактами подлежит замене, загрязнение и увлажнение устраняется протиркой и сушкой. Крышку с трещинами лучше заменить или склеить при помощи любого универсального клея, расплавленного полиэтилена или сока чеснока.

Определение неисправности в цепи низкого напряжения следует вести при помощи контрольной лампы с проводами. В первую очередь следует проверить наличие тока в системе зажигания. Для этого один провод контрольной лампы соединяют с "массой", а второй с клеммой "Б+" двухклеммной катушки зажигания или "ВК-Б" трёхклеммной катушки. При включении зажигания загорание лампочки говорит об исправности цепи. Если лампа не горит необходимо искать причину либо в контактной группе замка зажигания, либо в повреждении электропроводки от замка зажигания до катушки. Место повреждения определяется последовательным подключением контрольной лампы ко всем точкам цепи, начиная от клеммы "15". Неисправным будет тот участок цепи, в начале которого лампа горит, а в конце - нет. Неисправная контактная группа замка зажигания может быть

временно заменена соединением проводов, снятых с клемм "30/1" и "15". При этом следует надежно изолировать провода от возможного контакта с "массой" в избежания короткого замыкания.

Если электрическая цепь от замка зажигания до катушки исправна, следует приступить к проверке трамблёра. При снятой крышке трамблёра следует убедиться в чистоте и сухости узла, отсутствия следов масла. Затем необходимо проверить, полностью ли замыкаются и размыкаются контакты прерывателя и, при необходимости отрегулировать, следуя инструкции по эксплуатации. Далее контрольную лампу подключают к безымянной клемме катушки зажигания и размыкают контакты прерывателя. Если лампа не горит, - неисправна катушка зажигания, которая подлежит замене, если горит - в цепи от катушки зажигания до подвижного контакта неисправность или замыкание на "массу". Наиболее вероятен обрыв в проводе, соединяющем клемму прерывателя с молоточком, поскольку он испытывает постоянные напряжения от изгибов и вибрации. При замкнутых контактах прерывателя проверяется состояние самих контактов. Если контрольная лампа загорается, - контакты подлежат чистке, а при сильном обгорании - замене.

На автомобилях с бесконтактной системой зажигания проверка высоковольтной цепи производится аналогично ранее рассмотренной. При поиске неисправностей в низковольтной цепи следует помнить, что в схеме используется электронный блок (коммутатор) и бесконтактный датчик (датчик Холла), поэтому при включённом зажигании запрещается разъединять и соединять разъёмы электрических соединений во избежании скачков напряжения, которые могут повредить электронное оборудование. Наличие тока в цепи низкого напряжения проверяют, соединив одну клемму контрольной лампы с "массой", а вторую с клеммой "Б+" катушки зажигания. Не горящая лампа говорит о неисправностях, поиск которых аналогичен классической системе зажигания. Затем клемму контрольной лампы подключают к клемме "4" коммутатора, после чего проверяют, выдаёт ли коммутатор импульсы на катушку зажигания. Для этого необходимо вынуть центральный высоковольтный провод из крышки трамблёра и замкнуть его на "массу", а провода контрольной лампы подключить к клеммам катушки зажигания. При отсутствии де-

фектов в цепи, поворот коленвала вызывает мигание контрольной лампы. В противном случае возможны следующие неисправности:

- обрыв проводов, соединяющих коммутатор и трамблёр ;
- неисправна катушка зажигания (подлежит замене);
- неисправен бесконтактный датчик (подлежит замене);
- неисправен коммутатор (подлежит замене)

Д. Наиболее распространённой причиной этой неисправности являются перепутанные жиклеры карбюратора, которые следует устанавливать согласно заводской инструкции по эксплуатации автомобиля. Другой причиной остановки двигателя после выключения стартера является перегорание добавочной нити катушки зажигания (вариатора), который служит для снижения подаваемого на катушку напряжения. В качестве временной меры можно контакты, подходящие к вариатору, перемкнуть между собой. Необходимо учитывать, что при работе в "закороченном" состоянии катушка зажигания перегревается, что может привести к закипанию масла в катушке и её последующему взрыву, поэтому время передвижения без выключения двигателя при таком "ремонте" надо максимально ограничить (не более получаса).

### **15. 2.2. Неустойчивая работа двигателя на холостом ходу**

Эта неисправность является предвестником будущих проблем при запуске двигателя после стоянки. Кроме того, проявление неустойчивой работы двигателя вызывает повышенную нервозность водителя, что может привести к принятию неверных решений в различных дорожных ситуациях , а также к остановке двигателя во время движения, которая может привести к дорожно-транспортному происшествию.

Поиск неисправности начинают с выяснения, в одном или нескольких цилиндрах возникают перебои, поочерёдно снимая наконечники с каждой из свечей зажигания. Отключение исправного цилиндра вызывает заметное усиление перебоев, а неисправного - никаких изменений не даёт. Если перебои вызваны неисправностью одного цилиндра, причиной может являться выход из строя свечи зажигания, повреждение высоковольтного провода, окисление его наконечников, неисправность крышки

трамблёра или неплотное прилегание клапана газораспределительного механизма к седлу. Когда перебои наблюдаются во всех цилиндрах, возможны неправильная регулировка момента зажигания, нарушения в цепи низкого напряжения, большой зазор между электродами свечей, неисправность контактов прерывателя, ротора распределителя, неправильный уровень топлива в поплавковой камере карбюратора, нарушенная регулировка системы холостого хода, неисправность экономайзера принудительного холостого хода и засорение карбюратора. Практически все указанные неисправности и методы их исправления были рассмотрены ранее (см. раздел 2.1. п. Г) Из "полевых" способов чистки карбюратора можно выделить следующий: вытянуть рукоятку воздушной заслонки при работающем двигателе, повысив частоту вращения до 2000 - 2500 об/мин и начинать медленно отворачивать топливный жиклер холостого хода. После заметного уменьшения частоты вращения двигателя корпус жиклера следует завернуть, открыть воздушную заслонку и проверить работу двигателя на холостом ходу. При необходимости данную операцию можно повторить.

### **15.2.3. Перегрев двигателя**

Диагностируя перегрев двигателя, следует помнить, что повышение температуры охлаждающей жидкости при езде по трудным и пыльным дорогам на пониженных передачах не является признаком неисправности. Основными причинами перегрева двигателя могут быть недостаточный уровень охлаждающей жидкости, неисправность вентилятора охлаждения радиатора, неисправность термостата, образование значительного слоя накипи в системе охлаждения, слишком позднее зажигание, ослабление ремня привода водяного насоса. При перегреве двигателя необходимо проверить уровень охлаждающей жидкости и довести его до нормы. Снимать пробку заливной горловины на перегретом двигателе следует очень осторожно, чтобы не ошпарить руки. Если слышно или видно, как кипит жидкость, необходимо подождать окончания кипения. При снятии пробки её накрывают куском плотной ткани, а охлаждающую жидкость доливают тонкой струёй после некоторого остывания двигателя. При отказе

вентилятора необходимо проверить натяжения ремня, а если он порван - заменить его подручными средствами. Когда на автомобиле установлен электровентилятор, проверяют плавкий предохранитель, выясняют причину его выхода из строя (скорее всего - повреждение или замыкание электропроводки), заменяют предохранитель. Если предохранитель исправен, то причиной отказа вентилятора может стать выход из строя датчика температуры (проверяется путём замыкания контактов датчика - после замыкания неисправного датчика вентилятор включается), реле включения вентилятора, электродвигателя вентилятора. В двух последних случаях для следования на СТО или к магазину автозапчастей необходимо включить отопитель, открыть окна салона, включить на максимальную скорость вентилятор отопителя и на средних оборотах двигаться к месту ремонта. Заклинивание термостата в закрытом положении определяется по разности температур нижней и верхней частей радиатора, которая не должна наблюдаться при штатной работе термостата. Неисправность устраняется временным снятием термостата до его замены. Натяжение ремня привода водяного насоса производят согласно инструкции по эксплуатации автомобиля. Если все указанные мероприятия не восстановили нормальный тепловой режим работы двигателя - значит, произошел отказ водяного насоса, ремонт которого можно провести только в условиях СТО.

Достаточно часто случается значительная утечка охлаждающей жидкости через трещины в радиаторе или заглушках в блоке цилиндров, при повреждении шлангов системы охлаждения. Если использование герметика охлаждающей системы не устраняет течь, необходимо полностью отсоединить радиатор, заглушить нижний и верхний патрубки, залить в систему охлаждения воду и, при включённом на полную мощность отопителе салона, двигаться к месту ремонта, периодически останавливаясь для контроля уровня воды и охлаждения двигателя (заливать тосол в систему охлаждения в данном случае бессмысленно). При наличии трещин в заглушке блока цилиндров следует слить остатки охлаждающей жидкости, зачистить трещину, обезжирить её бензином и клеить универсальным клеем "холодная сварка" медную пятикопеечную монету советского образца или подходящую по размеру металлическую пластину. Запускать двигатель

можно только через промежуток времени, указанный на инструкции по использованию клея. Трещины на шлангах системы охлаждения герметизируются с использованием фторуплотняющего материала (ФУМа), который, в отличие от обычной изоляционной ленты, не подвергается воздействию тосола.

#### **15.2.4. Неисправности тормозной системы**

Среди всех неисправностей тормозной системы, которые могут встретиться в автопутешествии, выделим те неисправности, которые могут произойти внезапно. Это разрыв тормозного шланга или повреждение трубопровода тормозной жидкости, отказ главного тормозного цилиндра, заклинивание колёсного тормозного цилиндра. Состояние тормозной системы обязательно должно проверяться водителем перед путешествием, поэтому мы не будем в данном разделе рассматривать разрушение тормозных дисков и тормозных колодок, так как их состояние обязано соответствовать требованиям инструкции по эксплуатации автомобиля, а при несоответствии они подлежат обязательной замене. В тоже время, отказ цилиндров обычно связан с несоответствием резины уплотнительных манжет составу тормозной жидкости. Хаос, царящий на рынке автозапчастей и в сфере автоуслуг, подвергает опасности указанного выше несоответствия даже аккуратного водителя.

#### **Повреждение трубопровода тормозной жидкости**

Данная неисправность может произойти внезапно и диагностируется либо уровнем тормозной жидкости с включением аварийной сигнализации на приборном щитке, либо по изменению усилия при нажатии на педаль тормоза (педаль "мягкая", при нажатии торможения не происходит). Если данная ситуация произошла при движении на оживлённой трассе следует: **сохранять спокойствие, продолжая прямолинейное движение, убрать ногу с педали управления дроссельной заслонки, произвести несколько плавных нажатий на педаль тормоза, перейти на пониженную передачу, включить аварийную сигнализацию и, применив торможение двигателем, прекратить движение. Изменение направления движения может только усугубить**

**последствия отказа тормозов.** Для ликвидации трещин в трубопроводах рекомендуется использовать ленту ФУМа, которая не взаимодействует с тормозной жидкостью и позволяет добраться до места стационарного ремонта. После устранения течи необходимо заполнить систему тормозной жидкостью и прокачать тормоза. При отсутствии тормозной жидкости в качестве суррогатного заменителя могут быть использованы водный раствор мыла или синтетического моющего средства, моторное, трансмиссионное или растительное масло, спирт, водка, коньяк. **По своим свойствам указанные жидкости значительно уступают тормозной, поэтому передвигаться следует с особой осторожностью.**

### **Отказ главного тормозного цилиндра**

Этот случай можно разделить на две составляющие: разрыв манжет главного тормозного цилиндра и разбухание манжет. Обе неисправности вызываются, обычно, применением некачественной тормозной жидкости и диагностируются по "мягкой" или "жёсткой" педали тормоза, при этом не происходит значительной утечки тормозной жидкости. Если запасные манжеты отсутствуют, необходимо произвести ремонт или замену главного тормозного цилиндра на СТО. Правила дорожного движения предусматривают буксировку к месту ремонта на жёсткой сцепке или эвакуатором, но, в крайнем случае, можно передвигаться с включённой аварийной сигнализацией и соблюдением мер предосторожности.

### **Заклинивание колесных тормозных цилиндров**

О заклинивании колёсных тормозных цилиндров говорят характерные скрежещущие звуки, вялый разгон автомобиля, резкое повышение расхода топлива, запах горелого. Заклинивание колёсных цилиндров происходит из-за разбухания манжет, коррозии зеркала цилиндра, что обуславливается применением некачественной тормозной жидкости. При заклинивании переднего тормозного цилиндра (суппорта) тормозной диск приобретает характерный вишнёвый цвет, поэтому обнаружить место неполадки



достаточно легко даже визуально. Для устранения заклинивания следует:

1. зафиксировать автомобиль стояночным тормозом и противооткатными башмаками;
2. вывесить колесо с неисправным суппортом с помощью домкрата;
3. установить под автомобиль подручное средство, исключающее падение автомобиля в случае неисправности домкрата;
4. снять колесо;
5. отвёрткой или монтировкой отжать тормозные колодки от диска;
6. резко нажать на педаль тормоза;
7. повторить последние два пункта 5 - 6 раз. В 99% случаев эти действия позволяют раскачать тормозной цилиндр. В противном случае необходимо заглушить тормозную трубку;
8. установить колесо.

Заклинивание заднего тормозного цилиндра определяется по повышению температуры тормозного барабана. Для устранения неисправности необходимо:

- 1) выполнить пункты 1) - 4), указанные выше;
- 2) постукиванием по тормозному барабану (по кругу или крестобразно) добиться снятия тормозного барабана;
- 3) лёгким постукиванием по тормозным колодкам утопить цилиндр в поршне;
- 4) одеть тормозной барабан;
- 5) несколько раз нажать на педаль тормоза;
- 6) попытаться вручную повернуть тормозной барабан. Если попытка неудачна, - повторить пункты 4) и 5);
- 7) установить колесо.

### **15.2.5. Отказ сцепления**

В подавляющем большинстве случаев окончательному выходу механизма сцепления из строя предшествуют характерные признаки, такие как неполное выключение сцепления, затруднённое включение всех передач, повышенный шум при включении сцепления, характерный запах пригорания фрикционных накладок ведомого диска, потеря мощности двигателя. Поэтому при

появлении указанных симптомов следует незамедлительно произвести ремонт на ближайшей СТО. Если механизм сцепления всё же вышел из строя, а буксировка невозможна, следует поступать следующим образом: заглушить двигатель, включить вторую передачу и запустить двигатель стартером. Двигаться следует по крайней правой полосе или обочине с включённой аварийной сигнализацией. Скорость движения следует рассчитывать таким образом, чтобы не совершать экстренных торможений, а остановку производить выключением зажигания и торможением двигателем. Данный способ возможен только при исправной аккумуляторной батарее.

### **15.2.6. Неисправности в коробке передач**

Аналогично механизму сцепления окончательному выходу из строя коробки передач предшествуют соответствующие признаки, такие как затруднённое включение одной или нескольких передач, повышенный шум в коробке передач, особенно в момент включения сцепления, выбивание в процессе движения одной или нескольких передач, утечка трансмиссионного масла. Поскольку ремонт коробки передач в полевых условиях невозможен, необходимо кратчайшим путём двигаться к ближайшей СТО.

При обнаружении течи трансмиссионного масла необходимо проверить состояние сапуна коробки передач и очистить его от загрязнений, довести уровень масла до необходимого, проверить на наличие течи, и при необходимости воспользоваться герметиком трансмиссии.

### **15.2.7. Подгорание электропроводки**

Известно, что по проводам автомобильной проводки протекает ток отрицательного заряда, а в качестве положительного проводника используется кузов автомобиля. При некачественном закреплении проводов не исключена вероятность повреждения изоляции, в результате чего возможны короткие замыкания, нагрев проводов и обугливание изоляции. **Если появляется характерный запах горелой изоляции, необходимо:**

- **выключить зажигание;**
- **отключить клемму аккумулятора.**

Ремонт проводят в следующей последовательности:

- определяют место обгорания проводки;
- отделяют повреждённые провода;
- вырезают повреждённые участки проводки;
- надставляют каждый провод;
- тщательно изолируют;
- следуют на СТО для замены всего жгута.

**Перед автопутешествием необходимо тщательно разработать маршрут движения, зафиксировать на карте все станции технического обслуживания и заправочные станции, тщательно произвести осмотр узлов и агрегатов автомобиля, сделать требуемый ремонт. Если не уверены в автомобиле – в путешествие лучше не отправляться.**

### **15.3. Состояние дорожного покрытия**

Неудовлетворительное состояние дорог может привести к дорожно-транспортному происшествию (ДТП). Дорожно-транспортное происшествие - это событие, возникшее в процессе движения по дороге транспорта и с его участием, при котором погибли или ранены люди, поврежден транспорт, сооружения, грузы, либо причинен иной материальный ущерб.

Согласно официальной статистике, в нашей стране из-за неудовлетворительного состояния дорог ежегодно происходит от 7 до 13% от общего числа ДТП. Однако по специальным исследованиям МАДИ, неудовлетворительные дорожные условия являются одной из основных причин в 30 - 40% случаев ДТП, а еще в 20 - 30% ДТП они играют роль сопутствующего фактора. Движение автотранспорта на дорогах Санкт-Петербурга не обходится без происшествий (табл.7).

Значительным дорожным фактором, влияющим на аварийность, является низкая ровность покрытий. Наличие выбоин, просядок на дорогах ухудшает условия движения, появляются опасные для водителя вибрации, существенно усложняются условия его работы, т.к. необходимо постоянно следить за состоянием проезжей части, изменять скорость движения.

Таблица 7

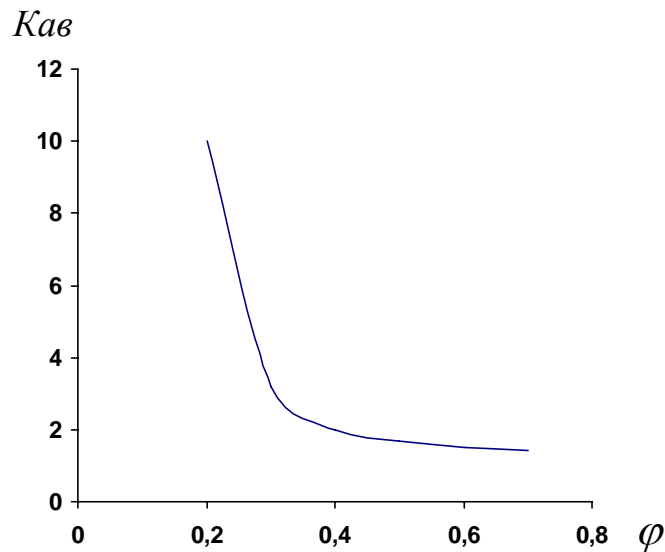
**Показатели ДТП на автомобильном транспорте  
Санкт-Петербурге**

<b>Количество</b>	<b>1998 г.</b>	<b>1999 г.</b>	<b>2000 г.</b>	<b>2001 г.</b>
Всего:				
ДТП	5691	6103	5878	5744
Погибших	581	639	665	624
Раненых	5895	6440	6257	6132

Это отвлекает внимание водителя от других объектов дорожного движения и повышает вероятность ДТП. На участках с неровностями приходится от 10 до 15% ДТП на дорогах и от 4 до 7% - в городах и населенных пунктах. Плохое состояние обочин (неукрепленные, заниженные обочины, недостаточная их ширина и т.д.) является причиной 7 - 10% ДТП на дорогах и 1 - 3% - в населенных пунктах. Около 2% ДТП происходит из-за отсутствия дорожных ограждений, от 6 до 8% - из-за недостатков зимнего содержания дорого.

Одной из главных причин ДТП является скользкие дороги. На большей части территории России длительность этого периода составляет от 5 до 50 дней. На участке со скользким и неровным покрытием приходится около 75% всех ДТП, остановимся более подробно на этих факторах.

Скорость безопасного движения автомобиля определяется величиной коэффициента сцепления покрытия  $\phi$ . Коэффициент сцепления покрытия  $\phi$  должен обеспечивать безопасные условия движения с разрешенной Правилами дорожного движения скоростью и быть не менее 0,3 при его измерении шиной без рисунка протектора и 0,4 - шиной, имеющей рисунок протектора. Зависимость относительного показателя аварийности от величины коэффициента сцепления  $\phi$  представлена на рис. 1.

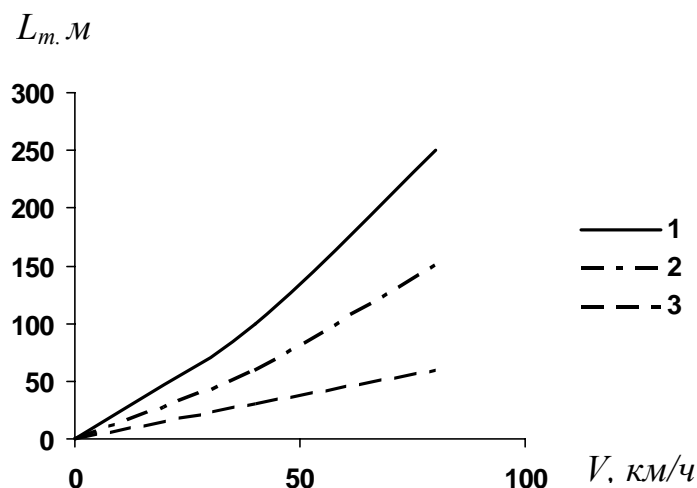


**Рис. 1.**

**Зависимость относительного показателя ДТП от величины коэффициента сцепления  $\varphi$**

Значение коэффициента  $\varphi$  зависит от состояния дорог (покрытия), шин, условия их взаимодействия. Большое влияние оказывает скорость движения транспорта, рисунок протектора, давление в шинах, нагрузка на колесо, режим торможения, тип покрытия, его температура и шероховатость. Величина  $\varphi$  определяет тормозной путь автомобиля (рис. 2).

Для обеспечения безопасности дорожного движения коэффициент сцепления обеспечивается правильным подбором структуры верхнего слоя покрытия и надлежащим содержанием дороги в процессе эксплуатации (табл. 8).



**Рис. 2.**  
Тормозной путь при различном состоянии дорожного покрытия:

- 1 - сухое покрытие;
- 2 - грязное покрытие;
- 3 - обледенелое покрытие.

Таблица 8

**Ориентировочные значения коэффициента сцепления для различных типов состояний дорожных покрытий**

Дорожное покрытие	Состояние покрытия	Коэффициент сцепления $\varphi$
1	2	3
Асфальтобетонное, цементобетонное, все типы усовершенствованных облегченных покрытий («черное шоссе»)	сухое чистое, мокрое чистое, мокрое грязное	0,6 – 0,8 0,35 – 0,5 0,20 – 0,45
Щебеночное, гравийное	сухое мокрое	0,6 – 0,7 0,3 – 0,45
Грунтовая дорога	сухая увлажненная при распутице	0,5 – 0,6 0,2 – 0,45 0,15 – 0,30
<b>В зимних условиях</b>		
Асфальтобетонное (цементобетонное) покрытие с тонким слоем ледяной корки (гололед)		0,09 – 0,1
Укатанный ровный снеговой покров с обледенелой поверхностью		0,12 – 0,15

1	2	3
Укатанный ровный снеговой покров без ледяной корки		0,22 – 0,25
Укатанный снеговой покров с обледеневшей поверхностью после рассыпки песко-соляной смеси (или песка) по норме 0,1 м на 1000 м дороги		0,17 – 0,19
То же по норме 0,4 м на 1000 м дороги		0,25 – 0,26
Укатанный снеговой покров без ледяной корки после россыпи пескосоляной смеси (или песка) по норме 0,4 м на 1000 м дороги		0,3 – 0,38
Участки гладкого льда (температура воздуха ниже 0° С)		0,05 – 0,10

Минимально допустимое значение коэффициента сцепления в эксплуатации применяется равным 0,35 - 0,4.

Результаты исследований локализации ДТП показывают, что наиболее опасными участками дорог являются:

- участки, проходящие через населенные пункты (на них приходится 20 - 30% всех ДТП);
- пересечения и примыкания автомобильных дорог в одном уровне (10 - 30% всех ДТП);
- участки с низкими сцепными качествами покрытия (от 30 до 70% ДТП в зависимости от времени года);
- участки с затяжными и крутыми подъемами и спусками (наиболее тяжелые происшествия возникают на спусках);
- участки с кривыми в плане малого радиуса;
- участки с ограниченной видимостью (особо опасна недостаточная видимость в продольном профиле);
- мосты и путепроводы с недостаточной шириной проезжей части (на этих участках происходит около 3% всех ДТП – чаще в темное время суток).

#### **15.4. Особенности проезда железнодорожных переездов**

Одним из сложных и опасных участков дороги является железнодорожный переезд. Показатели травматизма на железнодорожных переездах приведены в табл. 9.

**Показатели ДТП на железнодорожных переездах  
Санкт-Петербурга**

<b>Количество</b>	<b>1997 г.</b>	<b>1998 г.</b>	<b>1999 г.</b>	<b>2000 г.</b>	<b>2001 г.</b>
Всего:					
ДТП	39	45	42	47	46
погибших	17	13	20	19	17
раненых	31	35	39	42	44

При движении через переезд необходимо строго руководствоваться Правилами дорожного движения, выдержки из которых изложены ниже.

Водители транспортных средств могут пересекать железнодорожные пути только по железнодорожным переездам, уступая дорогу поезду (локомотиву, дрезине).

При подъезде к железнодорожному переезду водитель обязан руководствоваться требованиями дорожных знаков светофоров, разметки, положением шлагбаума и указаниями дежурного по переезду и убедиться в отсутствии приближающегося поезда (локомотива, дрезины).

**Запрещается выезжать на переезд:**

- при закрытом или начинающем закрываться шлагбауме (независимо от сигнала светофора);
- при запрещающем сигнале светофора (независимо от положения и наличия шлагбаума);
- при запрещающем сигнале дежурного по переезду (дежурный обращен к водителю грудью или спиной с поднятым над головой жезлом, красным фонарем или флажком либо с вытянутыми в сторону руками);
- если за переездом образовался затор, который вынудит водителя остановиться на переезде;
- если к переезду в пределах видимости приближается поезд (локомотив, дрезина).

**Кроме того, запрещается:**

- объезжать с выездом на полосу встречного движения стоящие перед переездом транспортные средства;



– самовольно открывать шлагбаум.

В случаях, когда движение через переезд запрещено, водитель должен остановиться у стоп линии или светофора, если их нет - не ближе 5 м от шлагбаума, а при отсутствии последнего - не ближе 10 м до ближайшего рельса.

При вынужденной остановке на переезде водитель должен немедленно высадить людей и принять меры для освобождения переезда. Одновременно водитель должен:

- при имеющейся возможности послать двух человек вдоль путей в обе стороны от переезда на 1000 м (если одного, то в сторону худшей видимости пути), объяснив им правила подачи сигнала остановки машинисту приближающегося поезда;
- оставаться возле транспортного средства и подавать сигналы общей тревоги;
- при появлении поезда бежать ему навстречу, подавая сигнал остановки.

Сигналом остановки служит круговое движение руки (днем с лоскутом яркой материи или каким-либо хорошо видимым предметом, ночью - с факелом или фонарем). Сигналом общей тревоги служат сирены из одного длинного и трех коротких звуковых сигналов.

Готовясь к проследованию через переезд, необходимо выбрать правильный режим движения, обеспечивающий устойчивую работу двигателя и трансмиссии транспортного средства. Не следует стараться определить скорость приближающегося к переезду поезда, чтобы принять решение о проследовании транспортного средства через переезд. По силуэту локомотива, а тем более по его фарам и прожектору невозможно определить скорость и расстояние поезда от переезда. **Ошибка неизбежна!** От начала подачи сигналов переездными светофорами о запрещении движения (красные огни) до подхода поезда к переезду расчетное время составляет всего 30 - 40 секунд! **Не рисковать! Никто не застрахован от внезапной вынужденной остановки транспортного средства! Остановка на переезде - одна из причин столкновения с поездом! Внезапно остановить поезд невозможно!** При скорости грузового поезда 80 км/ч и применении экстренного торможения машинистом тормозной путь поезда со-

ставит не менее 900 метров! Пассажирский поезд, следующий со скоростью 120 км/ч, остановится только через 1000 метров! При следовании по переезду необходимо соблюдать дистанцию, исключающую остановку транспортного средства на настиле переезда при внезапной остановке или резком снижении скорости впереди идущим транспортным средством в границах переезда. Настил переезда не имеет обочин. **Проявлять осторожность! Не ослеплять водителей встречных транспортных средств! На переезде без шлагбаума в зимний период времени возможен гололед. На переезде со шлагбаумами при появлении красных огней на переездном светофоре, но еще открытом шлагбауме, нельзя въезжать на переезд! Можно попасть в ловушку: при нахождении транспортного средства на настиле переезда шлагбаумы будут закрыты!**

На неохраняемых железнодорожных переездах водителям транспортных средств, находящимся на удалении не более 50 м от ближнего рельса, должна быть обеспечена видимость приближающегося с любой стороны поезда в соответствии с нормами табл.10.

Таблица 10

### Расстояние видимости приближающегося поезда

Скорость движения поезда, км/ч	121 – 140	81 – 120	41 – 80	26 – 40	25 и менее
Расстояние видимости, м, не менее	500	400	250	150	100
Примечание Принимается скорость движения пассажирских поездов дальнего следования, а при их отсутствии – наибольшая из скоростей движения пригородных пассажирских поездов или товарных поездов с порожними вагонами.					

## 15.5. Подготовка водителя

Официально считается, что с получением водительского удостоверения человек подготовлен к управлению автомобилем в любых условиях. Заблуждением так же является утверждение, что загородная трасса намного легче городской. На самом деле и загородная трасса, и городской цикл имеют свои особенности, которые необходимо знать каждому автопутешественнику.

В длительное путешествие рационально отправляться как минимум на двух автомобилях, при этом количество водителей должно быть на единицу больше количества автомобилей (при двух автомобилях - три водителя, при трёх автомобилях - четыре водителя и т.д.). Это необходимо для увеличения скорости передвижения (один водитель постоянно отдыхает) и для страховки на случай болезни одного из водителей. В такой ситуации один водитель является лидером колонны, а остальные повторяют все его манёвры, при этом основная нагрузка прохождения трассы ложится на ведущего. Через некоторое время лидер меняется местами с ведомым. Отдохнувший водитель сначала двигается в роли ведомого, чтобы войти в ритм трассы. При длительной езде необходимо соблюдать режим труда и отдыха. Через каждые 2 - 3 часа следует делать остановку на несколько минут, в течение которых можно размяться, сделать небольшую зарядку, подкрепиться. Если есть потребность во сне - необходимо спать.

**Примерная классификация водителей по манере вождения (по А. Ф. Бухтоярову):**

- **возмутитель спокойствия** – после обгона колонны или одиночного автомобиля начинает тормозить и сдерживать весь поток. Езда в таком потоке на достаточной скорости - занятие небезопасное, поэтому лучше обогнать колонну или сделать остановку;
- **прижимщик** – двигается вдоль осевой линии, а при попытке обгона по правой полосе резко перемещается вправо, иногда без включения указателя поворота. Конечно, с точки зрения "Правил дорожного движения" турист прав, но "лучше быть целым, чем правым". При встрече с прижимщиком необходимо притормозить и понять его намерения: если всё происходит из хулиганских побуждений - сделать временную остановку;
- **экстремист** – водитель, который не снижает скорость в условиях ограниченной видимости: "косой" – обгоняет на крутом правом повороте, "слепой" – на верхнем переломе продольного профиля. Рекомендация - снизить скорость или съехать на обочину;

- **прицеп** – движется, не соблюдая дистанции, вплотную к заднему бамперу впереди идущего автомобиля. Очень опасен, так как подвергает опасности всех участников дорожного движения, включая обгоняющих, которые могут рассчитывать на интервал между автомобилями.

Существует три способа избавления от прицепа: остановиться, предварительно показав указателем поворота; несколько раз дотронуться до педали тормоза, чтобы загорелись стоп-сигналы; если возможности туриста и автомобиля, дорожные и погодные условия позволяют - совершить резкое ускорение;

- **осевик** – движется вдоль осевой линии не смещаясь вправо ни при каких условиях. Обычно этой "болезнью" страдают неуверенные водители, плохо чувствующие габариты автомобиля и обладатели дорогостоящей техники. Таких водителей следует объезжать стороной;
- **многополосник** – занимает одновременно две полосы движения, действия связаны с неуверенностью или наглостью. При обгоне многополосника рекомендуется сначала посигналить ему фарами или звуковым сигналом;
- **слепила** – едет на автомобиле с неправильно отрегулированным ближним светом или не переключает свет с дальнего на ближний при разъезде с встречным автомобилем. Выход из этой ситуации - не следует мигать дальним светом в ответ, просто зажмурьте один глаз или отвернитесь в сторону на несколько секунд. Сложнее, когда "слепила" едет сзади и ослепляет через зеркало заднего вида. В первую очередь, включением аварийной сигнализации надо показать, что он мешает. Если это не помогло, включить сигнализатор правого поворота и предложить ему обогнать или пропустить его, съехав на обочину;
- **законники** – выполняют все правила дорожного движения с предупреждением. Таких водителей лучше обгонять, убедившись, что это не замаскированная машина ГИБДД;
- **гонец за тенью** – не может равнодушно видеть бампер впереди идущей машины. Очень опасен, когда его обгоняют, так как из обыкновенного шоссе устраивает автодром Формулы-1.

### **15.5.1. Типичные ошибки водителей. Ошибки новичков**

Посадка – перенапряжённое состояние всего тела при излишне согнутых руках. Много нерациональных движений. Затруднён обзор из-за перенапряжения мышц шеи.

Разгон – отсутствие рефлекторного навыка трогания с места, раннее включения повышенных передач. Отсутствие динамики из-за больших пауз при переключении передач.

Торможение – резкое позднее торможение, приводящее к потере управляемости автомобилем.

Руление – резкое, ступенчатое, руки в нижнем секторе. Отсутствует техника кругового руления.

Прохождение поворотов – ранний вход в поворот на заторможенных колёсах и интенсивное дросселирование на выходе из поворота, что приводит к заносу.

### **Ошибки опытных водителей**

Посадка - излишне расслабленная, отсутствует готовность к действиям в экстремальной ситуации.

Разгон - чрезвычайно резкий, излишне частый цикл "разгон - торможение".

Торможение - отсутствие плавности в замедлении.

Руление - поздняя реакция на препятствия и резкие манёвры, отпускание руля при выравнивании автомобиля.

Прохождение поворотов - вход в поворот на повышенной скорости и выезд на полосу встречного движения. Переключение скоростей и торможение на повороте.

### **15.5.2 Азбука безопасного вождения**

Исследования, проведённые в США, показали, что даже опытные водители совершают ошибку в управлении автомобилем один раз на 3 км пути, а избегают дорожно-транспортного происшествия - один раз на 800 км. Таким образом, утверждение о совершенном вождении автомобиля подлежит сомнению. Существует безопасное вождение, для осуществления которого необходимо выполнять ряд правил.

**Правило №1** – правила дорожного движения существуют не для того, чтобы их нарушать.

**Правило №2** – скоростной режим необходимо выбирать исходя из дорожных и погодных условий, а также темпа транспортного потока.

**Правило №3** – попутчик не должен отвлекать водителя от управления транспортным средством. Попутчик должен следить за ситуацией перед автомобилем, не отвлекать водителя, особенно на опасных и непросматриваемых участках. Нельзя передавать водителю пищу, напитки во время движения, проводить острые дискуссии, которые могут нарушить психологическое состояние водителя, навязывать свою точку зрения на управление автомобилем, излишне громко включать музыку или радиотрансляции спортивных соревнований.

**Правило №4** – дорога – не место для конфликтов. Если какой-либо участник дорожного движения совершил по отношению к вам неэтичное действие ("подрезал", не пропустил помеху и т.д.), не следует ввязываться в дорожную дуэль.

**Правило №5** – двигаться необходимо таким образом, чтобы не создавать помех другим участникам дорожного движения.

**Правило №6** – необходимо владеть искусством совершать аварии. Это значит, - в случае неминуемого ДТП использовать все элементы пассивной безопасности и навыки вождения, чтобы понести наименьший урон:

- использовать ремни безопасности. При правильно установленном ремне безопасности, когда между ремнём и грудью человека свободно проходит рука, ремни безопасности спасают в девяти случаях из десяти;
- руль необходимо держать надёжно, обеими руками, причём при поворотах не должно быть перехватываний руля;
- нельзя надеяться на надёжность тормозной системы;
- если ДТП неизбежно, в населенном пункте нельзя менять направление движения. На загородной трассе можно попытаться уйти от столкновения, используя маневрирование рулём и торможение двигателем. Рекомендуется подавать звуковой сигнал. За несколько секунд до столкновения водитель обязан предупредить пассажиров криком, закрыть глаза, охватить го-

лову руками и упереться предплечьем в рулевое колесо или приборный щиток. Сидящие на заднем сидении должны лечь на него с поджатыми ногами, закрыв голову руками.

**Правило №7** – при совершении обгона запрещается снижение скорости при виде встречного автомобиля.

**Правило №8** – все действия и намерения водителя должны быть понятны другим участникам дорожного движения.

**Правило №9** – пешеход всегда прав.

### **15.5.3. Особенности ночного вождения**

По сравнению с дневными часами ночью опасность совершить ДТП в 2 - 9 раз больше. Днём глаза воспринимают обстановку с помощью "колбочек", а ночью - с помощью других нервных окончаний - "палочек". Поэтому ночью человек видит контуры предмета, а цвет различает плохо. Владельцы автомобилей тёмного цвета обязаны включать габаритные огни при первом наступлении сумерек. Сумерки очень опасны для вождения, так как в человеческом организме происходит нестационарный процесс перевода зрения с одних нервных окончаний на другие. Кроме того, в утренние сумерки водители чаще всего засыпают за рулём. В связи с чем рекомендуется в период сумерек сделать перерыв для отдыха.

Перед ночной поездкой не рекомендуется читать, разглядывать мелкие предметы, находиться в шумном помещении, слушать громкую музыку и смотреть телевизор. Не следует пользоваться солнцезащитными очками. Для улучшения ночного зрения можно сделать несколько физических упражнений в сочетании с обтиранием лица и шеи холодной водой, выпить чашку крепкого кофе, съесть несколько кусочков сахара с лимоном или драже витамина С.

Видимость ночью невозможна без чистых ветровых стёкол, правильно отрегулированных и чистых фар, исправных стеклоочистителей. Скоростной режим необходимо выбирать, исходя из освещения дороги. Ближний свет освещает дорогу на 45 м, дальний - на 100 м. С увеличением скорости движения область хорошей видимости уменьшается на 10 м при увеличении скоро-

сти на 15 км/ч. Поэтому рекомендуемая скорость при езде с ближним светом на неосвещённой дороге составляет 50 км/ч.

Переходить с дальнего света на ближний необходимо за 150 м до встречного транспорта.

Перед переключением необходимо заглянуть как можно дальше вперёд. При встречном разъезде следует держаться ближе к правому краю дороги, выдерживая боковой интервал до встречного транспорта. Приближаясь к подъёму или спуску, переключение на ближний свет производится до пересечения лучей фар с лучами встречного автомобиля. При повороте по внешней стороне дороги нужно смотреть на правую сторону дороги, а при повороте по внутренней стороне - первым переключать свет с дальнего на ближний. Если навстречу едет транспортное средство с одной фарой, держаться от него необходимо как можно правее, так как это может быть автомобиль с неисправной фарой. Обгоняя попутный транспорт, следует переключить свет фар на ближний.

#### **15.5.4. Взаимовыручка**

Ещё десять лет назад взаимовыручка водителей была обычным делом. Дать "прикурить", взять на буксир, помочь запчастями или дельным советом - на это мог рассчитывать любой участник движения. Осложнение криминогенной обстановки, переоценка морально-этических ценностей привели к тому, что проблемы человека, стоящего на обочине с включённой аварийной сигнализацией, стали только его проблемами. Особенно пренебрежением к подобным ситуациям страдают молодые люди, опьянённые собственным благополучием. Им следует помнить, что и они могут оказаться в аналогичной ситуации. Конечно, существуют службы аварийного ремонта на дорогах, но цены на их услуги превышают все допустимые пределы (бусировка - 3.5 у.е./км).

**Вывод простой – следует помогать другим участникам движения.**



## **15.6. Психологическое и физиологическое состояние водителя**

Психологи разделяют водителей на три основных типа.

**Водитель типа "парализованный"** в момент опасности вскрикивает, закрывает глаза и безучастно ждёт дальнейших событий. От такого человека нельзя ожидать быстрого решения в сложной обстановке, даже если ему удастся преодолеть реакцию испуга. Такому водителю следует ездить осторожно и избегать опасных ситуаций. Весьма полезно выучить и зафиксировать в подсознании способы поведения в экстремальной ситуации или пройти курсы экстремального вождения.

**Водитель типа "испуганный"** ясно осознаёт ситуацию и знает, что нужно делать для спасения, но из всех возможных решений чаще все выбирает неправильное. Поэтому их действия непонятны другим участникам движения.

**Водитель типа "нормальный"** хладнокровно оценивает ситуацию, принимает правильное решение и, что самое главное, осуществляет его.

Водитель не должен управлять транспортным средством в состоянии стресса или повышенной нервной возбудимости. Если произошла экстремальная ситуация на дороге, приведшая водителя в состоянии стресса, необходимо прекратить движение, остановиться на обочине, отдохнуть, сделать несколько физических упражнений, при необходимости принять успокаивающее средство, но не транквилизатор

**ВОДИТЕЛЮ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ЗАПУСКАТЬ ДВИГАТЕЛЬ И НАЧИНАТЬ ДВИЖЕНИЕ В СОСТОЯНИИ АЛКОГОЛЬНОГО И НАРКОТИЧЕСКОГО ОПЬЯНЕНИЯ.**

**ПЬЯНЫЙ ЗА РУЛЁМ – ПРЕСТУПНИК!**

Водителю не разрешается начинать движение при наличии острой формы какого-либо заболевания, сопровождающегося повышением температуры, изменением кровяного давления, проявлением болевых синдромов.

Водителю не разрешается управлять транспортным средством, если лечение хронических заболеваний предусматривает приём лекарств, снижающих реакцию водителя или вызывающих повышенную сонливость.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Безопасность жизнедеятельности: Учеб.пособие для студ. всех спец./Под ред. О.Н. Русака. 2-е изд., испр. и доп. СПб.: Издательство "Лань", 2000. 448 с.
2. Ж.Дгоран. Гид-переводчик, искусство, иностранный язык, психология. М., 2002 г.
3. Безопасность жизнедеятельности: Учеб. Для вузов/С.В.Белов, А.В.Ильницкая, А.Ф.Козьяков и др.; Под общ ред. С.В.Белова. 2-е изд., испр. и доп. М.: Высшая школа, 1999. 448 с.
4. Маринин М.М. Туристские формальности и безопасность в туризме. М.: Финансы и статистика, 2002.
5. Биржаков М.Б. Введение в туризм. СПб.: Издательский Торговый дом "Герда", 2000. –192 с.
6. Вайзман Д. Руководство по выживанию. Пер. с англ. Л. Заремской.- М.: ООО "Издательство АСТ"; ООО "Издательство Астрель", 2002.-383 с.
7. Волович В.Г. Академия выживания. М.: Техноплюс, 1996.-366 с.
8. Гуляев В.Г. Туристские перевозки. М.: Финансы и статистика, 1998.-367 с.
9. Садов М., Никова В. Отдых на природе. СПб.: ООО "Издательский дом "Литера", 2000.-352 с.
10. Шимановский В.Ф. Питание в туристском путешествии. М.: Профиздат, 1986.
11. Гуревич Д.Я., Рогалев Г.Т. Словарь-справочник по коневодству и конному спорту. М.: Росагропромиздат, 1991.-240 с.
12. Дрэйпер Д. Лошади и уход за ними. Пер. с англ. О.Белошеева.- Минск: "Белфаксиздатгрупп", 1997.-256 с.
13. Камбегов Б.Д. Коневодство и коннозаводство России. М.: Росагропромиздат, 1988.-224 с.
14. Прозоров А.Д. Карманная книжка автомобилиста. Подсказки из "бардачка". СПб.: ООО "Издательский дом "Литера", 1999.-189 с.
15. Бухтояров А.Ф. Коктейль для водителя. Полезные советы автолюбителю. СПб.: Лениздат, 1996. –270 с.

16. Советы бывалых водителей. По страницам журнала "За рулем". М.: Издательство "За рулем", 1998. –200 с.

## Оглавление

Введение.....	3
1. Опасность и общие вопросы безопасности.....	5
2. Требования безопасности при туристско-экскурсионном обслуживании.....	9
2.1. Общие требования безопасности.....	9
2.2. Контроль за выполнением требований безопасности.	16
2.3. Обеспечение безопасности туристов.....	17
3. Государственное регулирование туристской деятельно- сти.....	19
4. Права и обязанности туристов.....	23
5. Психология безопасного туризма.....	25
5.1. Психические процессы и состояния.....	25
5.2. Типология туристов.....	28
5.3. Особые психические состояния.....	29
5.4. Методы повышения безопасности.....	35
5.5. Некоторые психологические аспекты обеспечения безопасности.....	36
6. Деятельность гида-переводчика и безопасность тури- стов.....	38
7. Обеспечение безопасности в гостиницах.....	40
8. Питание и безопасность.....	45
8.1. Проблемы безопасного питания и контроля качества продуктов.....	45
8.2. Требования к кухонным помещениям.....	47
8.3. Безопасность питания в турпоходах.....	48
9. Правила безопасной поездки на автобуса и поезде.....	49
10. Страхование и безопасность туристов.....	51
10.1. Общие правила страхования.....	51
10.2. Услуги, предоставляемые туристу, страховыми компаниями.....	54
10.3. Исключения из всех видов страхования.....	58
10.4. Особенности страхования пассажиров железнодоро- жного транспорта.....	62
10.5. Обязанности и права туристов по отношению к страховой фирме.....	63
11. Охрана окружающей среды.....	65

12. Вопросы безопасности конного туризма.....	67
12.1. Порядок выбора лошади и ее снаряжения.....	68
12.2. Повседневный уход за лошадью.....	70
12.3. Безопасная одежда всадников.....	72
12.4. Правила передвижения по дороге.....	73
13. Обеспечение безопасности водного туризма и отдыха у водоемов.....	74
14. Безопасность горного туризма.....	77
15. Вопросы безопасности в автотуризме.....	80
15.1. Техническое состояние автомобиля.....	81
15.1.1. Принадлежности, предписываемые правилами дорожного движения.....	82
15.1.2. Инструменты и приспособления.....	82
15.1.3. Запчасти.....	83
15.1.4. Мелочи, которые могут выручить автопутешественника.....	83
15.2. Возможные неисправности и пути их устранения..	84
15.2.1. Двигатель не заводится.....	84
15.2.2. Неустойчивая работа двигателя на холостом ходу.....	92
15.2.3. Перегрев двигателя.....	93
15.2.4. Неисправности тормозной системы	95
15.2.5. Отказ сцепления.....	97
15.2.6. Неисправности в коробке передач.....	98
15.2.7. Подгорание электропроводки.....	98
15.3. Состояние дорожного покрытия.....	99
15.4. Особенности проезда железнодорожных переездов.....	103
15.5. Подготовка водителя.....	106
15.5.1. Типичные ошибки водителей. Ошибки новичков.....	108
15.5.2. Азбука безопасного вождения.....	109
15.5.3. Особенности ночного вождения.....	111
15.5.4. Взаимовыручка.....	112
15.6. Психологическое и физиологическое состояние водителя.....	113
Библиографический список.....	114