

ELS ACCIDENTS PER ALLAUS AL PIRINEU DE CATALUNYA

*Pere Martínez Figueras, Pere Oller i Figueras
Institut Cartogràfic de Catalunya*

RESUM

Es fa una revisió i anàlisi de les dades sobre els accidents per allaus ocorreguts al Pirineu català, entenent aquest com la zona compresa entre la Vall d'Aran, com a límit oriental, i les serralades de les capçaleres del Ter – Freser com a límit occidental.

La revisió i anàlisi es porta a terme a partir de les dades existents a la Base de Dades d'Accidents per Allaus iniciada en 1986 en el Servei Geològic de Catalunya. Compren dades des de l'any 1986 al 2004

S'estableixen algunes relacions de causa dels accidents i es valoren les accions que cal portar a terme per disminuir-los.

RESUMEN

Se presenta una revisión y análisis de los datos sobre los accidentes por aludes acontecidos en el Pirineo catalán, entendiendo esta zona como la comprendida entre el Valle de Aran, limite occidental, y las sierras que forman las cabeceras de los ríos Ter y Freser como limite oriental.

La revisión y análisis se realiza a partir de los datos existentes en la Base de Datos de Accidentes por Aludes iniciada en 1986 en el Servei Geològic de Catalunya. Se utilizan por tanto los datos existentes desde la temporada 1986 – 87 hasta 2003 – 04. Se establecen algunas relaciones de causa de los accidentes y se valoran las actuaciones para minimizarlos.

INTRODUCCIÓ

Des de l'inici del projecte allaus al Servei Geològic de Catalunya els accidents per allaus va ser un tema que es va tenir en compte en el desenvolupament futur del projecte.

La creació d'una base de dades d'accidents per allaus i el seu manteniment amb la col·laboració del Grups de Rescat de Bombers de la Generalitat, Pompiers d'Aran, Conselh Generau d'Aran, Servei Meteorològic de Catalunya, xarxa d'observadors nivometeorològics, col·laboracions amb el Sr. Pere Rodés, esquiadors i muntanyencs ha permès treballar cada vegada amb més dades en l'anàlisi dels accidents.

Per desgràcia són els mateixos accidents els que ens donen un seguit de paràmetres, dades o elements circumstancials que ens permeten avançar en la millora dels mecanismes de prevenció dels accidents i per això és essencial el coneixement de la major quantitat de dades de cada accident.

Cal tenir en compte que per obtenir una imatge el més fiable possible de l'accidentalitat, de les seves causes, del perquè d'un accident i per tant poder realitzar un anàlisi global que ens permeti actuar en la millora del nivell de seguretat cal disposar no tan sols del relat de l'accident sinó de tot el conjunt de dades que l'envolten. Aquestes dades van des de la situació meteorològica passada i present, la realització del perfil estratigràfic del mantell, la cartografia de l'allau, orientació, pendent del vessant, tipus de rescat etc.

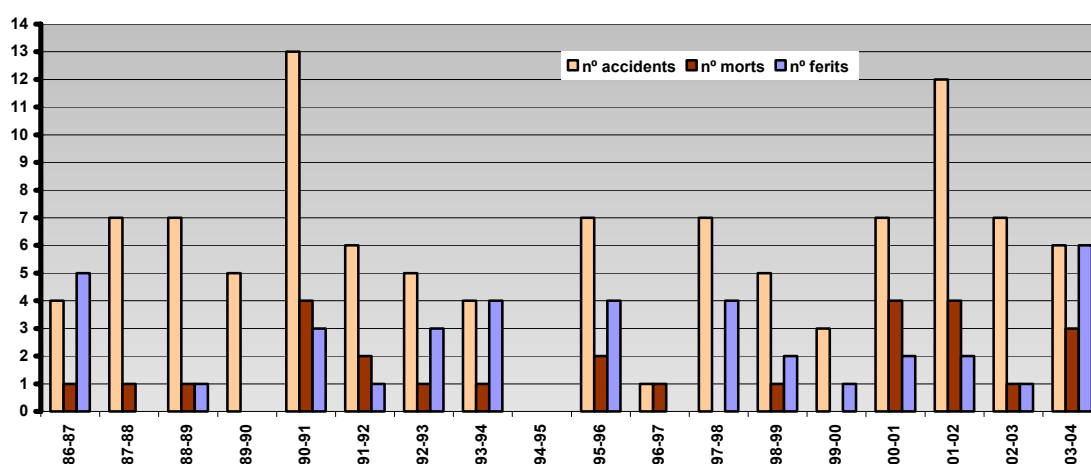
Per aconseguir part d'aquestes dades des del Servei Geològic_ICC es va iniciar l'any 1992 l'edició i difusió d'una fitxa d'allaus que la persona implicada en un accident per allau o simplement testimoni d'una allau podia omplir i trametre a un apartat de correus, Actualment aquesta fitxa por omplir-se des de la pàgina d'allaus de la Web de l'ICC.

La major part de la informació de què es disposa fa referència a l'accidentalitat de persones i sobretot si hi ha víctimes mortals.

PRESENTACIÓ DE LES DADES

Actualment la base de dades comprèn informació sistemàtica i continuada des de la temporada d'hivern 1986-87 fins a l'actualitat 2003-2004. El tractament de les dades es presenta per temporades no per anys naturals.

En aquest període de 18 anys el nombre d'accidents relacionats és de 106 encara que amb tota seguretat la realitat és major que els comptabilitzats. No és així amb el nombre de víctimes mortals ja que la intervenció dels Grups de Rescat fan fiable aquesta dada.



ACCIDENTES - VÍCTIMAS MORTALES - HERIDOS (1986-87 / 2003-04)

El número de persones involucrades en aquests accidents, persones arrossegades per una allau, és de 139 de les que 27 en són víctimes mortals, 39 en resulten ferides i la resta il·lesos.

La relació entre els accidents, persones arrossegades, ferides i mortes ens mostra una tendència d'augment dels accidents i de les víctimes només en els últims quatre anys de tot el període. Entre la temporada d'hivern de 2000 – 01 a la de 2003 - 04 tenim el 45% de víctimes mortals de les 18 temporades analitzades. Excepte els anys 1990, 1995, 1998 i 2000 en els que no es registra cap accident amb víctimes mortals la resta de temporades el nombre de víctimes mortals va de 1 a 4 (utilitzant els 18 anys la mitjana seria de 1.5 víctimes per temporada).

Si agafem el total de 106 accidents veiem que un 21% d'accidents són mortals. Una característica dels 22 accidents mortals és el fet de que el nombre de víctimes mortals és sempre de u excepte en cinc accidents que és de dos.

Pel que fa al total de persones implicades en un accident (arrossegats, ferits, morts) en relació a la seva activitat tenim que la practica de l'esquí de muntanya s'emporta el major tant per cent d'afectats amb un 60 %, seguit per l'alpinisme i l'esquí i surf fora pista.

La distribució per zones dels accidents, seguint el mateix criteri que en el Butlletí de Perill d'Allaus, ens indica que és a l'Aran – Franja Nord de la Pallaresa on es donen un 37% d'accidents i a la zona del Ter – Freser un 23%. Si la distribució la fem entre Pirineu occidental i oriental la distribució és del 65 i 35 el % respectivament. Aquesta proporció es manté igual pel que fa al nombre de víctimes mortals.

Les diferents situacions nivometeorològiques que es donen en les diferents temporades marquen les situacions de risc, així i tot la distribució dels accidents per mesos ens mostra que pràcticament el 70% d'accidents es dona a l'hivern (desembre, gener i febrer).

La relació entre accidents i grau de perill pronosticat, amb dades de 1993 a 2004, és una dada que cal valorar ja que ens indica que el 69% d'accidents tenen lloc quan la previsió del risc és marcat (3), el 24% quan és moderat (2) i només el 7% quan és fort (4). Pel que fa a les Víctimes mortals més del 50% tenen lloc amb una previsió de risc marcat (3).

El tipus d'allaus que han provocat accidents són amb un percentatge molt important les allaus de placa amb un 78%, provocant molts menys accident les allaus de fusió, 15%, i les de neu recent amb un 7%.

Una dada important és que el 90% d'accidents són provocats pel mateix grup d'esquiadors, aquesta dada junt amb el 78% d'accidents per causa d'allaus de placa en mostren la perillositat d'aquest tipus d'allau. Una consideració sobre les allaus de placa cal fer-la en referència al seu gruix, ja que analitzant els 61 casos en que es coneix aquest veiem que en un 39% el gruix és inferior a 40 cm, el 31% de 41 a 80 cm i el 30% restant més de 81 a 140 cm.

Amb dades de les temporades 1995 – 2004 s'ha observat la distribució d'accidents en funció de l'orientació del vessant tenint una concentració important d'accidents en vessants orientades a NE, SE i N representant aquestes tres orientacions un 68% dels accidents.

Un dels temes importants de conèixer d'un accident són la preparació del grup afectat, coneixements tècnics, mesures de seguretat, tipus de rescat etc.

Amb les dades de que es disposa tenim, pel que fa a l'edat, un 9% de víctimes mortals amb una edat inferior als 20 anys, un 36% entre 20 i 30 anys, un 27% fins als 40 anys i un 27% d'edat entre els 40 i 60 anys.

D'aquestes víctimes i fent referència a mesures de seguretat, ARVA – Pala – Sonda, veiem que una gran majoria de víctimes mortals, el 85%, no portava ARVA. Aquesta dada varia si agafem el total d'accidentats ja que el percentatge passa a ser d'un 44% de persones que si porten ARVA.

El sistema de localització de les víctimes és freqüentment per indicis de superfície, 46%, seguit per el sondeig organitzat amb un 27% de casos i amb un 27% es localitza la víctima amb ARVA.

Pel que fa al tipus de rescat i considerant només les víctimes que han quedat enterrades completament veiem la gran diferència entre el rescat organitzat en el que el percentatge de persones rescatades amb vida és de 23 % i l'auto – rescat amb el que el percentatge augmenta fins al 77 %. Segons el tipus d'auto – rescat, si aquest es fa amb ARVA tenim un 43 % de persones rescatades amb vida i un 50% si es realitza per indicis de superfície.

CONCLUSIONS

L'increment d'accidents i víctimes mortals en els últims anys és probable que sigui conseqüència d'un augment del número de practicants d'esquí de muntanya, esquí i surf fora pista o alpinisme. La practica d'un esport no sempre implica un bon coneixement tècnic d'aquest o de l'entorn en que es practica per part de l'aficionat i per tant la formació i la informació són fonamentals en aquest aspecte.

La majoria d'accidents són provocats pel propi grup i el tipus d'allau de placa és el que amb més freqüència és causa d'accident.

Amb els graus de perill 2 (Moderat) i 3 (Marcat) tenen lloc més del 90 % d'accidents. El fet que un 24 % d'accidents tingui lloc amb un grau de perill Moderat (2) fa pensar en una tendència per part de l'esquiador de muntanya a subestimar aquest grau de perill.

Les dades d'accidents en funció de l'orientació del vessant ens indiquen unes condicions meteorològiques molt concretes que cal tenir en compte alhora d'escollir un itinerari. La informació expressada en els Butlletins de Perill d'Allaus i els Butlletins Meteorològics és prou entenedora i completa, una lectura atenta d'aquests butlletins pot evitar errades en l'itinerari que acabin en un accident.

Les mesures de seguretat personal existeixen, veure com més de la meitat de persones involucrades en accidents no portava ARVA fa pensar en una falta de conscienciació important del risc que comporten els esports d'hivern per causa de les allaus. Cal per tan una major dedicació per part dels organismes implicats en les tasques informació i formació sobre les mesures de seguretat personal.