

У 518.14 + У 518.14 (2+500)
8 238

ББК 75.81
В27
УДК 796.61:796.57

Авторский коллектив: А. А. Булгаков, Е. М. Бухвальд, М. Г. Гаврилов, Г. Ф. Гончаров, А. С. Добровольский, С. П. Замойский, В. В. Казанцев, А. Р. Каминский, С. А. Картузов, И. П. Налимов, В. Ф. Пересыпкин, С. Н. Селиванов (Москва); В. С. Архипов, М. А. Бесолов, А. А. Вишневский, Л. М. Иткин, А. А. Рассукованный, Е. В. Соловьев, М. Г. Янсон (С.-Петербург); Ю. А. Леонтьев (Владимир); В. А. Комочков (Волгоград); Ю. А. Агеев (Воронеж); Б. М. Толстяков, З. З. Шакиров (Казань); В. В. Моржаков (Н. Новгород); В. А. Щеголев (Новгород); В. С. Ильин (Ростов-на-Дону); А. И. Старков (Уфа); В. Ф. Мельников (Хабаровск); В. А. Соколов (Киев); А. В. Безуглый, А. П. Крючков (Харьков); А. А. Онучин (Ташкент); Дж. Джу (Австралия); Е. А. Марголин (Германия); М. И. Рачиньски (Польша).

Составление и редакция
Алексея Булгакова

790536

Велосипедный туризм / Сост. А. А. Булгаков. – М.: Ключ, В27 1998. – 624 с.: ил.

ISBN 5-7082-0051-0.

Книга рассказывает об одном из самых увлекательных видов туризма – велосипедном. Авторы, опытные велотуристы из разных городов, знакомят с историей велосипеда и велотуризма и его особенностями. Большое внимание уделяется выбору велосипеда для поездок в выходные дни и длительных путешествий, подготовке снаряжения, разработке маршрута, подбору группы, проведению походов выходного дня и многодневных велопутешествий, организации массовых соревнований, велоралли, туриад. Отдельные разделы посвящены новой технике, используемой в велотуризме, зарубежным велотурам, организации велотуристского кружка в школе, велоспортивному туризму.

Книга в таком объеме, посвященная велосипеду и отдельному виду туризма, в нашей стране выпускается впервые.

----- 91

Научная библиотека ХГТУ

ISBN 5-7082-0051-0

Б Гос т ун	
	0369180
	Г. Лаборовск

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ.....	7
I. ЧЕЛОВЕК НА ВЕЛОСИПЕДЕ	
1. Из истории велосипеда и велотуризма.....	10
2. Современный велотуризм в России.....	40
<i>Что привнесли в велотуризм 90-е годы?.....</i>	<i>40</i>
<i>Как поживают центры велотуризма?.....</i>	<i>45</i>
<i>Итоги.....</i>	<i>50</i>
<i>Как встретим третье тысячелетие?.....</i>	<i>54</i>
3. Велосипедисты на планете.....	56
4. В путь за здоровьем.....	72
II. ВЕЛОСИПЕД ДЛЯ ТУРИСТА	
1. Тенденции велостроения в мире.....	76
2. Велостроение в России и ближнем зарубежье.....	82
3. Особенности велосипедов разных видов.....	89
<i>Особенности шоссейно-гоночных велосипедов.....</i>	<i>89</i>
<i>Спортивно-туристские или легкодорожные велосипеды.....</i>	<i>92</i>
<i>Дорожные или городские велосипеды.....</i>	<i>95</i>
<i>Горные велосипеды или вездеходы.....</i>	<i>97</i>
<i>Отдельные узлы и детали современного велосипеда.....</i>	<i>99</i>
<i>Дополнительное оборудование.....</i>	<i>112</i>
<i>Какой велосипед выбрать?.....</i>	<i>114</i>
4. Подготовка велосипеда к походу и его ремонт.....	122
<i>Веломастерская.....</i>	<i>123</i>
<i>Разборка, смазка и сборка велосипеда.....</i>	<i>125</i>
<i>Усовершенствование и ремонт походного велосипеда.....</i>	<i>130</i>
<i>Изготовление механизма складывания велосипеда.....</i>	<i>143</i>
<i>Регулярная проверка велосипеда, уход за ним и хранение.....</i>	<i>149</i>
III. ОРГАНИЗАЦИЯ САМОДЕЯТЕЛЬНОГО ВЕЛОТУРИЗМА.....	151
<i>Основные походные законы.....</i>	<i>151</i>
<i>Туристско-спортивный союз, туристский клуб, клуб туристов, секция.....</i>	<i>152</i>
<i>Велоклуб.....</i>	<i>159</i>
<i>Ассоциация велотуристских клубов.....</i>	<i>168</i>
IV. ПОХОДЫ ВЫХОДНОГО ДНЯ.....	170
<i>Значок «Турист России».....</i>	<i>170</i>
<i>Снаряжение, одежда.....</i>	<i>171</i>
<i>Виды велопоходов выходного дня.....</i>	<i>173</i>
<i>Маршрут.....</i>	<i>174</i>
<i>Группа.....</i>	<i>177</i>
<i>Организация и проведение походов выходного дня.....</i>	<i>179</i>
<i>Осмотр достопримечательностей в велопоходе. Походы-экскурсии.....</i>	<i>184</i>
<i>Особенности походов выходного дня на горных (внедорожных) велосипедах.....</i>	<i>188</i>
<i>Различные формы организации велопоходов выходного дня.....</i>	<i>189</i>

V. ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

1. Особенности регионов страны для велотуризма	193
2. Маршрут	196
<i>Разработка маршрута велопохода</i>	<i>196</i>
<i>Некоторые маршруты европейской части России</i> <i>и ближнего зарубежья</i>	<i>204</i>
<i>Некоторые маршруты азиатской части России</i> <i>и Средней Азии</i>	<i>209</i>
3. Группа	213
<i>Формирование группы для многодневного похода</i>	<i>213</i>
<i>Роль руководителя в велопоходе</i>	<i>215</i>
<i>Распределение обязанностей в группе</i>	<i>217</i>
4. Физическая подготовка. Предпоходные тренировки	224
<i>Общая физическая подготовка</i>	<i>225</i>
<i>Специальная физическая подготовка</i>	<i>227</i>
<i>Определение работоспособности велотуриста</i>	<i>232</i>
5. Походное снаряжение	235
<i>Групповое снаряжение</i>	<i>235</i>
<i>Ремонтный набор, инструменты</i>	<i>241</i>
<i>Личное снаряжение</i>	<i>244</i>
6. Маршрутная документация	260
7. Особенности учебно-тренировочного похода	262
8. Скоростные велопутешествия	267
9. Комбинированные походы	274
10. Организация зарубежных и международных велопоходов	276
<i>Другие страны – с седла велосипеда</i>	<i>276</i>
<i>Виды зарубежных велотуров</i>	<i>282</i>
<i>Особенности организации зарубежных велопоходов</i>	<i>285</i>
<i>На велосипеде по Европе</i>	<i>293</i>

VI. МНОГОДНЕВНЫЙ ПОХОД

1. Посадка, техника езды на велосипеде	300
2. Тактика велопохода	306
3. Ориентирование в велопоходе	311
4. Движение по разным дорогам, преодоление препятствий	313
5. Правила дорожного движения и комментарии к ним	321
6. Обеспечение безопасности в велопоходах	325
7. Психологическая атмосфера в группе	336
8. Остановка, привал, ночлег, дневка	344
9. Питание	351
10. Походная гигиена и медицина	360
<i>Гигиена велотуриста</i>	<i>360</i>
<i>Самоконтроль и восстановительные средства</i>	<i>362</i>
<i>Медицинская аптечка</i>	<i>365</i>
<i>Первая медицинская помощь</i>	<i>368</i>
<i>Транспортировка пострадавшего</i>	<i>374</i>
11. Ремонт велосипеда в походе	376
12. Краеведение в велотуризме	385
13. Общественно-полезная работа велотуристов	390
<i>Составление описаний маршрутов велосипедных</i> <i>походов</i>	<i>390</i>

Разработка веломаршрутов для турбаз, кемпингов и прокатных пунктов	391
Испытание новых моделей велосипедов	394
Изготовление и испытание велотуристского снаряжения	395
Сельскохозяйственная и природоохранная деятельность велотуристов	396
Медико-биологические наблюдения. Совершенствование классификации категорийных маршрутов.....	398
14. Полевой дневник	403
15. Фотосъемка и видеосъемка велогруппы	405
Фотосъемка.....	405
Видеосъемка	410
Принципы создания любительских фильмов	424
16. Радиотехника в велопоходе	425
Радиосвязь.....	425
Приборы спутниковой навигации.....	429
17. Подведение итогов похода. Составление отчета.....	431
Картотека маршрутов	431
Составление отчета о спортивном походе и экспедиции.....	432
18. Присвоение спортивных разрядов и званий. Участие в чемпионате России по туризму	440
VII. МАССОВЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ.....	444
1. Велотуристские соревнования.....	446
Полоса препятствий	447
Фигурное вождение.....	448
Ралли	451
Ориентирование по карте.....	454
Триал	455
Марафон.....	456
Подготовка и проведение соревнований.....	456
2. Игры на велосипеде в походе и на велодроме.....	460
Тренировочная трасса для всех желающих.....	461
Игры на велосипеде.....	462
Игры с мячом на велосипедах	464
Ориентирование по описанию.....	465
3. Массовые походные мероприятия.....	466
Велозаезд.....	466
Кросс-поход	467
Однодневное ралли для широкого круга велосипедистов	467
Двухдневное ралли	472
Велотуриада выходного дня.....	473
Многодневная туриада	474
Многодневное ралли	476
Марафон-эстафета	486
Многолетнее ралли	487
VIII. ВЕЛОТУРИЗМ В ШКОЛЕ И ЛЕТНЕМ ЛАГЕРЕ	
1. Кружок, секция, клуб юных велотуристов.....	488
Педагогические принципы деятельности кружка юных велотуристов	491

Организационно-методические принципы работы кружка юных велотуристов	497
Формирование клуба юных велотуристов	500
2. Велопоходы в летнем оздоровительном лагере	503
IX. А ЕСЛИ РАСШИРИТЬ РАМКИ?	
1. Тандемы	505
2. Между велосипедом и автомобилем	509
3. Легко ли сделать веломобиль?	512
Веломобиль-конструктор	512
Творения изобретателей-любителей	517
Как самому сделать веломобиль?	525
4. В поход на веломобиле	530
Подготовка веломобиля к путешествию	530
Организация поездок на веломобилях	531
Перспективы веломобильного туризма	533
5. Велоамфибии, колесные яхты, аэропеды	533
X. СПРАВОЧНЫЙ РАЗДЕЛ	539
Авторы книги по разделам	539
Литература	540
Правила проведения соревнований туристских спортивных походов. Кодекс путешественника	542
Перечень классифицированных велосипедных туристских маршрутов (Россия и Украина)	549
Методика категорирования велосипедных маршрутов	554
Паспорт препятствий велосипедного маршрута (перевала, песчаного участка, участка бездорожья) ..	561
Разрядные требования по туристскому многоборью 1997-2000 гг.	562
Описание рекомендуемых технических этапов и специальных заданий	565
Описание фигур и порядка их прохождения на дистанции фигурного вождения	568
Описание препятствий дистанции триала	569
Таблица рекомендуемых штрафных баллов на велотуристских соревнованиях	570
Типовое положение о территориальном туристском клубе (центре)	572
Типовое положение о клубе туристов предприятия, учреждения, учебного заведения	577
Адреса некоторых велотуристских клубов России	578
Некоторые велосипедные организации и клубы других стран	579
Зарубежные велотуры	582
Инструкция по организации и проведению туристских походов (путешествий), экспедиций и экскурсий с учащимися, воспитанниками и студентами Российской Федерации	585
Примерный устав клуба юных велотуристов	590
Примерный тематический план работы кружка юных велотуристов в оздоровительном лагере	594
Англо-русский словарь терминов и аббревиатур	594
Русско-английский велотуристский словарь	597

ПРЕДИСЛОВИЕ

Известный велогонщик Жан Анкетиль говорил: «...Спокойный человек – велотурист. Для него не существует соревнований: он путешествует. Но это не избавляет его от борьбы с ветром, холодом, дождем, солнцем, грозой. И не освобождает от необходимости следить за своим питанием. На практике существуют различия между прогулкой на велосипеде в течение нескольких часов, однодневной или многодневной экскурсией и классической гонкой. Однако основные принципы остаются неизменными».

Предлагаемая читателю книга – как раз о принципах велотуризма, будь то небольшие прогулки и экскурсии или сложные велосипедные путешествия. В ней рассмотрены основные вопросы организации и проведения велопоходов: как лучше их подготовить и как лучше подготовиться к ним самому.

В последней четверти XX века много пишут и говорят о велосипеде. Словно подражая веку минувшему, нынешний век в те же годы удивил мир велосипедным бумом – по крайней мере, на страницах газет и журналов это словосочетание в последние десятилетия можно было увидеть часто. И тем не менее доля организованных велотуристов в нашей стране слишком мала, если сравнивать с десятками миллионов обладателей двухколесных машин.

Причин тут много, но главная – не осознано еще наше общество мощного оздоровительного потенциала, заложенного в велосипеде, не знают многие, сколько радости и впечатлений может принести обычный недельный велопоход. А потому подавляющее большинство владельцев двухколесных экипажей не связывает с ними свой отдых, потому у нас так мало выпускается снаряжения для велотуризма, почти нет в стране велодорожек и никак не утвердился велотуризм по путевкам. Потому книги о велотуризме – большая редкость.

Впрочем, тут причина «сореvнуется» со следствием: еще и потому мало любителей велопутешествий, что почти нет литературы, им посвященной и им помогающей. Настоящий труд, созданный коллективом велотуристов с немалым походным опытом, – стремление хоть отчасти закрыть одно из «белых пятен» в развитии массового велотуризма. Кроме этой книги мы предполагаем выпустить сборник велотуристских маршрутов.

Прямо скажем, нелегкое это дело – писать солидную книгу во время стремительных перемен. Что считать новым утверждающимся доминирующим явлением, а что – преходящим веянием моды? На

ПРЕДИСЛОВИЕ

глазах меняется стиль путешествий, экипировка велотуристов, оснащение походных велосипедов.

На первый взгляд, девяностые годы с их хромающей экономикой отнюдь не благоприятствуют путешествиям россиян на велосипедах, но, с другой стороны, развитие велотуризма перестал тормозить дефицит велосипедов с несколькими передачами, появилось много владельцев новых, неведомых нам ранее велосипедов с 21-24 передачами. Ограничены по разным причинам возможности для путешествий на велосипедах по обширному пространству, которое до недавнего времени именовалось Советским Союзом, но – открылись границы внешние. Приказала долго жить единая централизованная система планового и самодеятельного велотуризма, субсидируемая профсоюзами, но – появилась возможность организовывать под эгидой разных ведомств велосипедные объединения какого угодно направления, в том числе коммерческие. Зачах некогда популярный журнал «Турист», который постоянно писал о походах на велосипедах и о самих двухколесных экипажах, но – родился наконец велосипедный журнал «Вело-темпо».

Раньше шоссейно-гоночный, сугубо спортивный, стиль велопутешествий был уделом спортсменов (действующих и оставивших спортивную арену) и лишь небольшого количества велотуристов. Теперь он, не без влияния со стороны Запада, все больше утверждается и в нашей стране. Это прослеживается даже в терминологии: велотуристские законы и правила теперь пестрят такими словами как «спортивный поход», «соревнования», «чемпионат» и другими. Становится очень модным новый стиль велоезды, зародившийся в США, – бездорожный быстрый, или, как его еще называют, агрессивный – на так называемых горных велосипедах с широкими шинами («маунтинбайках»), пришедший из велокроссов по пересеченной местности, из соревнований типа «триал», из спортивных велоралли. На этих велосипедах ездят, что называется, не разбирая дороги, первоначально – по горным тропам. В многодневном туризме, по крайней мере в нашей стране, такой стиль пока не нашел широкого распространения, но поездки выходного дня – это ведь тоже велотуризм.

Писать книгу с позиции только традиционного неспешного оздоровительного велотуризма уже нельзя, приверженцы спортивных стилей езды (и на гоночных велосипедах, и на «маунтинбайках») скажут, что книга устарела. Но если принять за основу спортивные стили, появляется риск выхолостить наш отечественный романтический, с признаками авантюрного, колорит походов по проселкам, таежным лесовозным дорогам, тропам, коих в России еще великое множество. Нет, мы должны сохранить нашу национальную специфику велотуризма. Как и во всем, здесь тоже наиболее уместна золотая середина, которой при написании книги мы и старались придерживаться.

Да, обе наши столицы – Москва и С.-Петербург – в чем-то опережают Россию, но наша книга – не только для жителей столиц. Мы не должны забывать об огромной территории на восток от них, где на руках много отечественных велосипедов, особенно в небольших городах (да и велопромышленность у нас отнюдь не перестала существовать), где продолжают еще ездить в серо-зеленых штормовках

и новомодные велорюкзаки не везде можно купить, многим по-прежнему приходится их шить самим. Одним словом, мы сейчас одной ногой находимся в нашем доморощенном велотуризме, а другой – в иноземном, западном.

Мы старались в книге в первую очередь рассказать о том, о чем пока еще нельзя прочитать в литературе и периодической печати. Максимум внимания уделили «целинным» темам, например, организации зарубежных велотуров, массовых мероприятий, школьному, веломобильному туризму, видеосъемке, применению новой техники в велотуризме и другим. И, наоборот, те вопросы, которые освещены в других книгах и пособиях, мы затрагиваем вскользь или не касаемся их вовсе.

Авторы книги – из наиболее опытных велотуристов России и других стран, мастера спорта, инструкторы по велотуризму, руководители велопоходов с большим опытом. Кроме авторов, указанных в справочном разделе книги, мы хотим также поблагодарить бывалых путешественников, сообщивших ряд полезных сведений, улучшивших содержание книги. При написании отдельных разделов использованы также материалы журналов «Вело-темпо», «Катера и яхты», «Моделист-конструктор», «Наука и жизнь», «Турист», «Физкультура и спорт» и других.

Как видит читатель, круг авторов широк, однако на самом деле он еще шире. Нашими соавторами с полным правом нужно назвать и товарищей по велопутешествиям из многих городов страны, которые не только делили с нами радости и тяготы походной жизни, но также делились своим опытом, находками и изобретениями, помогающими организовать путешествия более интересно, рационально и эффективно. Эта помощь выражается в самых неожиданных формах, ну хотя бы даже в том, что благодаря широкой велотуристской общественности России и стран ближнего зарубежья мы защищены лучше всяких «копирайтов» от пиратства в книгоиздании.

Мы выражаем благодарность российскому представительству фирмы Trekking Fox ООО «К. и Т. Холдинг», Пензенскому велозаводу имени Фрунзе, фирме «Спортекс» АОЗТ «Гранд Три» и другим московским представительством велофирм, а также фирмам-изготовителям туристского снаряжения, которые оказали помощь в издании книги.

Организационную помощь в подготовке книги к изданию редактору-составителю А. А. Булгакову оказали вице-президент Русского клуба велопутешествий Д. П. Боголюбов, А. Р. Каминский, президент Русского клуба велопутешествий И. П. Налимов, президент Московского клуба велотуристов С. Н. Селиванов, В. Н. Трошин.

Такая объемистая и многотемная книга о велотуризме – первый опыт в нашей стране. Тем не менее мы не исключаем, что в условиях стремительных перемен что-то новое, важное мы не успели отразить или сделали это не лучшим образом. И вообще мы сознаем, что книга не лишена недостатков. Приглашаем всех велотуристов стать нашими общественными рецензентами, присылать свои замечания об ошибках, неточностях и упущениях, а опытных велотуристов к тому же просим присылать свои материалы и тексты тех или иных разделов (это уже с выплатой гонораров) для последующего издания книги, которое мы предполагаем выпустить в 1999 году.



ЧЕЛОВЕК НА ВЕЛОСИПЕДЕ

Из истории велосипеда и велотуризма

Наверное, едва человек изобрел колесо, стал соображать, как бы передвигаться на нем (либо на каком-нибудь простейшем сооружении из колес, соединенных вместе) без лошади или другой тяговой силы. Скорее всего, сначала это были детские самокаты, на которых катались, отталкиваясь от земли ногами.

Есть свидетельства, что уже в 190 году нашей эры в Древнем Риме при императорском дворе сооружали самоходные колесницы, которые через механизм с зубчатой передачей приводили в движение укрытые в них рабы – прародители нынешних велорикш. Видимо, солидный был рыдван, раз даже рабов скрывал от людских глаз. Такие самоходные повозки делались и позже. Например, в 1649 году в Германии был построен воз, который двигали силачи. Проекты экипажей, приводимых в движение людьми, предлагали английский ученый и философ Р. Бэкон в XIII веке и Леонардо да Винчи. Сохранились гравюры самоходных колесниц художника и графика XVI века Альбрехта Дюрера. В XVIII веке самоходные экипажи построили в России Леонтий Шамшуренков и Иван Кулибин.

Что касается двухколесного велосипеда, в современном понимании этого слова, то приоритет отдают нижнетагильскому крепостному мастеру Е. Артамонову. Его сооружение было цельнометаллическим, с большим передним и малым задним колесами, с педалями на оси переднего колеса, на котором он совершил путешествие из Нижнего Тагила в Петербург, а оттуда в Москву. Правда, некоторые дотошные исследователи подвергли сомнению факт такого путешествия и даже существование самого изобретателя, но тем не менее легенда об упрямом и стойком самородке и его путешествии еще живет, утверждая велосипед с самого его рождения как атрибут туризма, и это для нас сейчас, пожалуй, самое главное.

Затем инициатива в изобретательстве велосипедов надолго поселилась в европейских странах, во Франции и Германии появляются двухколесные велосипеды-самокаты сначала без рулевого управления, потом с рулем, на которых можно было ехать, отталкиваясь от земли ногами, развивая тем не менее вполне велосипедную скорость. Пресса 1817 года сообщает о том, что немецкий барон Карл Драйз проехал 70 км – расстояние от Карлсруэ до Келя – всего за 4 часа. В 50-х годах прошлого века велосипед благодаря стараниям

немца Ф. М. Фишера и французов П. и Э. Мишо стал самодвижущимся экипажем с педалями на переднем колесе и тормозом. Но этот велосипед с деревянными колесами и металлическими ободами не имел амортизаторов, поэтому был прозван «костотрясом». Один из таких «костотрясов», построенный в 1867 году, можно увидеть в музее Петродворца.

С конца шестидесятых годов прошлого века велосипедисты все чаще появлялись на улицах российских столиц и других крупных городов, вызывая бурю разнообразных эмоций наших соотечественников, а в печати даже высказывалась тревога, что лихие «наездники» становятся опасными для людей на улицах.

В 1869 году в Париже состоялись первые велосипедные гонки на деревянных «костотрясах» на дистанции 120 км, на которых победитель достиг средней скорости почти 11 км в час.

В 60-70-е годы прошлого века умельцы разных стран, можно сказать, завершили изобретение велосипеда в принципе, далее осуществлялись лишь усовершенствования отдельных узлов. Судите сами: в эти годы колеса велосипеда получили легкие и прочные металлические спицы, резиновые шины, шатуны педалей были закреплены на каретке рамы между колес, цепная передача сделала ведущим заднее колесо, рамы и вилки стали трубчатыми, а во втулках впервые появились подшипники.

Правда, появление тонких металлических спиц вызвало у изобретателей стремление увеличивать переднее колесо с одновременным уменьшением заднего, так что 70-е и 80-е годы подарили миру весьма причудливое сооружение, прозванное «пауком». У отдельных экземпляров переднее колесо достигло двух и более метров. На таких «мастодонтах» могли разъезжать лишь отчаянные храбрецы. В производстве велосипедов в те годы лидировали англичане. Представители семейства «пауков» под названием «Премьер», сохранившиеся до наших дней, были выписаны из Англии для царя Александра III.

Однако «паучий» зигзаг в велоконструировании уложился в два десятилетия, цепной привод на заднее колесо вынудил сделать колеса снова равновеликими. Выпускавшиеся с середины 80-х годов заводами Англии, Германии, Франции велосипеды, которые внешне очень напоминают нынешние, быстро вытеснили неуклюжие «пауки». В XX век велосипед «въехал» на равновеликих колесах с пневматическими шинами, изогнутым рулем, цепной передачей на заднее колесо, свободным ходом, и даже появился механизм переключения передач.

Распространение велосипеда вызвало и создание многочисленных клубов и кружков велоезды, возникавших в 60-80-х годах в Англии и других странах Европы.

У нас в России на рубеже семидесятых и восьмидесятых среди владельцев велосипедов тоже возникла идея создания своего общества, которое объединило бы всех владельцев неуклюжих экипажей. Число смельчаков, разъезжающих на бициклах, как их тогда еще называли, росло с каждым годом. В 1880-м Петербургская городская управа зарегистрировала около ста велосипедистов (одним из первых петербуржцы отметили г. Блока). В том же году был составлен устав и представлен властям на утверждение.

ЧЕЛОВЕК НА ВЕЛОСИПЕДЕ

Основной своей целью Санкт-Петербургское общество ставило «служить центром сближения обитающих в столице и ее окрестностях велосипедистов-любителей в видах содействия распространению употребления велосипеда как удобного и приятного средства передвижения». Для достижения этих целей общество намеривалось «устроить в столице собрания, упражнения и состязания в особых для того помещениях или ограждениях, а за чертою столицы – экскурсии и гонки». В общество принимались велосипедисты-любители, достигшие 21 года и старше. Капитал общества слагался из единовременных и ежегодных взносов действительных членов общества, а также пожертвований и сборов от чтений публичных лекций.

Но время шло, а утверждение устава затягивалось. Канцелярская волокита, бесконечные доработки отдельных пунктов и, главное, запрещение езды на велосипеде по улицам столицы – все это отодвигало официальное открытие общества. Тем не менее оно расширялось и действовало.

И вот в 1882 году состоялось первое в России большое путешествие группы велосипедистов: семь членов Петербургского общества отправились к водопаду Иматра в 270 верстах от Петербурга. Вероятно, эту поездку и следует считать исходной вехой организованного велотуризма в нашей стране.

А 24 июля 1883 года в Москве состоялись первые соревнования, которые считаются датой рождения велосипедного спорта в России, пусть участвовали в них всего семь спортсменов. Проходили они на Ходынском поле на скаковом ипподроме. Было две дистанции 1,5 и 7,5 версты, на обеих выиграл москвич Ю. Блок, выходец из Великобритании, проехав их соответственно за 3 мин. 38 сек. и 22 мин. 34 сек. И неудивительно, ведь ехали спортсмены на «пауках» именно английского производства. Кстати, Ю. Блок немало сделал в начале 80-х годов для популяризации велосипеда в России. Сам он пишет в своей книге «Велосипед», изданной в 1882 году в Москве, что обучил езде около ста москвичей и петербуржцев. Не исключено, что эта книга вообще была первой «ласточкой» из велосипедной тематики.

В следующем месяце 1883 года, точнее – 14 августа, шесть велосипедистов – все тот же Ю. Блок, а также коммерсант американского происхождения И. Лерс, Н. Натрускин, А. Рузден, Ю. Арльт и Л. Шпринт – отправились в велопоход из Москвы в Сергиев Посад. Читатель заметил, что почти все фамилии – не русские. Ничего в этом удивительного нет, ведь увлечение велоездой пришло к нам из европейских стран, велосипеды были дорогим удовольствием (стоили до двухсот и более рублей), поэтому первыми велосипедистами были тогда представители коммерческого мира, российских и иностранных фирм.

Так вот, ранним воскресным утром трое путешественников встретились у Крестовой заставы (сейчас здесь находится Рижский вокзал) и отправились по боковой дорожке, протоптанной богомольцами, направляющимися в Лавру. В считанные минуты домчались до Ростокина, где к участникам пробега присоединились еще двое. Погода была хорошей, дорога гладкой, и ехали довольно быстро. В Пушкине устроили небольшой привал. Здесь группу нагнал шестой участник поездки. Велосипедистов сразу окружила толпа местных

жителей, посыпались вопросы, часто неожиданные и оригинальные. Ведь подавляющее большинство никогда подобных машин не видело. От Пушкина до самого Посада дорога была холмистой, на подъемах приходилось изо всех сил работать ногами. Богомолки, в страхе уступая дорогу, осеняли себя крестным знаменем. Перед Талицами ездовых настиг дождь. Добравшись до деревни, укрылись в одной избе.

В Посад въехали торжественно, затратив на всю дорогу пять с половиной часов. В воскресный базарный день народу собралось очень много. На путников главели с огромным любопытством. Они выхлопотали место в монастырской гостинице, которая и без того была полна, дали депешу в «Московский листок», пообедали и пошли знакомиться с монастырем.

Но дорогу размыло дождем, и в Москву пришлось возвращаться на поезде.

Спустя две недели двое москвичей совершили более продолжительное путешествие из Москвы в Тверь, проехав 165 верст за 14 часов, не считая времени, употребленного на отдых. Первая половина поездки оказалась трудной: ухабистая, плохо утрамбованная дорога проходила по холмистой местности, погода была жаркая, подъемы требовали усиленной работы ног, поэтому велосипедисты проезжали не более 12 верст в час, останавливаясь для отдыха в деревнях. Жители по-разному реагировали на появление необычных путников. В одних деревнях крестьяне их окружали, с любопытством осматривали велосипеды, задавали вопросы об устройстве, скорости, стоимости и т. п. В других селах обыватели сторонились велосипедистов. «Ишь, машину на одном колесе выдумали!» – недоверчиво замечали они. И действительно, «пауки» с их огромным передним колесом и малюсеньким задним зрительно воспринимались как одноколесные экипажи.

Переночевав в Клину, путники благополучно прибыли в Тверь, откуда тоже дали телеграмму в газету «Московский листок».

Вообще 1883 год был весьма бурным в велосипедной жизни первопрестольной, вместив в себя не только первые соревнования и первые велопоходы. В этом же году созрела идея создания в Москве своего общества. 14 февраля 1884 года 11 человек подписали обращенное к московскому генерал-губернатору прошение оказать содействие в основании Московского общества велосипедистов-любителей, а 31 марта устав общества был утвержден. Среди организаторов Московского велообщества – известные уже нам Ю. Блок, И. Лерс, а также Ж. Блок, полковник А. Фирсов, В. Шухов и другие. Имя талантливого инженера и ученого Шухова, сконструировавшего Шаболовскую радиобашню, хорошо известно москвичам. Тридцатилетний тогда инженер уже занимал солидную должность, тем не менее охотно участвовал в велопрогулках по Подмосковию. Как рассказывал его бывший сослуживец, в поездки собирались человек по пять-десять. Предварительно выбирали старшину, в обязанности которого входило изучение дороги, ее особенностей и всякого рода препятствий. Иногда старшиной был Шухов. А Фирсов в течение долгого времени являлся председателем общества, проявляя о нем много заботы.

Ну а как сложились дела в тогдашней столице?

ЧЕЛОВЕК НА ВЕЛОСИПЕДЕ

Московские соревнования оказали на петербургских почитателей велосипеда мобилизующее воздействие, и они 23 сентября 1884 года организовали на Царском лугу (Марсово поле) вторые в России соревнования, в программе которых были гонки на дистанциях 1,5; 3; 7,5 и 15 верст, в которых стартовали около пятидесяти участников из С.-Петербурга, Москвы, Бологого и Гамбурга (Германия). Эти состязания, собравшие 60 тысяч зрителей, ускорили, как и в Москве, юридическое признание властями нового содружества. 5 декабря 1884 года устав С.-Петербургского общества велосипедистов-любителей был утвержден.

В развитии велотуризма тоже проявилось длительное, с середины XIX века, соперничество между двумя столицами. С.-Петербургу явно принадлежал приоритет по количеству велосипедов, по длительным путешествиям, а за Москвой оставалось первенство в организации дела: утверждение устава, проведение соревнований.

Однако в первые годы своего существования и С.-Петербургское, и Московское общества не могли похвастаться особыми успехами. Запрещение езды на велосипедах по улицам городов сильно тормозило их деятельность, поэтому в 1887 году из нескольких тысяч велосипедистов С.-Петербурга в обществе состояли лишь 40 энтузиастов, а Московское общество насчитывало только 33 велосипедиста.

Тем не менее все протяженнее становились пробеги отдельных смельчаков, все регулярнее устраивались загородные вылазки – прообраз нынешних велопоходов выходного дня. В деятельности обществ так называемым общественным поездкам, наряду с состязаниями на гаревой дорожке, уделялось немало внимания. Об этом можно судить, например, по отчету Московского общества за 1888 год. Таких поездок было сделано 16, в том числе в Клин (178 верст), Новый Иерусалим (100 верст), Рязань (180 верст). Самой массовой оказалась поездка 19 июня в Пушкино (56 верст), в которой участвовало 27 человек.

Интерес к велосипеду в стране продолжал расти. В 1886 году появляются Рижское, Екатеринбургское и Варшавское, в 1887 – Севастопольское и Харьковское, затем – Одесское, в 1889 – Лодзинское и Ревельское, а в 1890 – Воронежское общества, возникают велосипедные клубы и кружки во многих губерниях и уездных городах. Задачи, например, Воронежского общества, изложенные в его уставе, мало чем отличались от столичных, а главная – «развитие в самых широких размерах поездок велосипедистов-любителей по шоссейным и грунтовым дорогам в пределах всей Российской империи». Устав подписали 33 члена-учредителя, а через год в нем состояли уже 116 человек. Все длиннее становились и маршруты воронежских велосипедистов, в частности, в Землянский уезд (110 верст), в Задонск (166 верст).

В 1889 году, как писала в августе газета типичного русского губернского города Рязани, «число велосипедистов увеличивается с каждым днем». В том же месяце они сняли довольно обширное усадебное место «для упражнения велосипедистов», в сентябре 1890 года был утвержден устав Рязанского клуба велосипедистов, который имел целью «распространение употребления велосипеда как удобного и практичного способа передвижения».

А в Москве в 1888 году был открыт Московский клуб велосипедистов, который стал одной из активнейших организаций России.

Развитию велоспорта и велотуризма (как тогда говорили, велосипедных экскурсий) способствовало появление в середине 80-х годов гораздо более удобного велосипеда с колесами одинакового диаметра и цепной передачей на заднее колесо, который быстро вытеснял неуклюжего «паука». Заметным стало путешествие поручика Г. Мартоса, обстоятельно изложенное в первых 22 номерах журнала «Велосипед» за 1892 год. Взяв старт в конце мая 1889 года в Петербурге, он осенью прибыл в Лондон, преодолев за 52 дня более 5 тыс. верст. Одежда состояла из натальной рубахи, тужурки, коротких штанов, чулок и шапочки – все из чистой шерсти для предохранения тела от простуды. Туфли из просмоленной парусины на кожаной, подшитой снизу резиной, подошве. Багаж включал три смены белья, полотенце, плащ с капюшоном, две пары чулок, запасные брюки. Все это вместе с туалетными принадлежностями, картами, записной книжкой, инструментом для велосипеда и другой мелочью путник вначале разместил в небольшом чемоданчике из непромокаемой парусины и прикрепил ремнями впереди руля (отметим, что заднего багажника тогда еще не существовало). Но уже вскоре после старта содержимое чемоданчика пришлось распределить отдельными выюками на раме около седла, чтобы основная тяжесть легла на заднее колесо.

Однако новая спортивная одежда велосипедистов приживалась не без курьезов. Например, воронежские велосипедисты тоже было попробовали, как писал тогдашний журналист, надеть чулки и короткие шаровары, но их так засмеяли, что пришлось поскорее «бросить этот наряд, и теперь воронежские велосипедисты в угоду благонравию все ездят в длинных штанах до самых пят и рубахах...»

С появлением удобных велосипедов число желающих приобрести необычный экипаж и научиться на нем ездить росло с каждым днем, соответственно увеличивалось и количество велосипедных предприятий. В 1892 году в Европе и Америке их насчитывалось уже более тысячи, а число велосипедистов доходило до ста тысяч. В России распространение велосипедов шло медленнее, и дело не только в пуританских нравах наших предков, но и в малом количестве шоссейных дорог. И тем не менее в том же 1892 году в России насчитывалось примерно 6 тысяч велосипедов. Причем еще можно было встретить ездоков и на «пауках». Так, М. Ерофеев в том году отважился совершить поездку на «пауке» из Владикавказа в Тифлис. Его спутниками были А. Добровольский и Д. Станишевский. Весь путь занял около двух суток.

В 90-х годах продолжается быстрое увеличение числа велосипедных обществ и кружков, в 1892 году общества и клубы работали в 28 городах: помимо названных выше еще в Киеве, Юрьеве, Тифлисе, Смоленске, Нижнем Новгороде, Костроме, Орле, Астрахани, Саратове и других городах, а к концу века обществ и клубов было более восьмидесяти. Начали выходить специальные иллюстрированные журналы: «Велосипед», «Самокат», «Велосипедист», «Циклист». Пропагандируя велосипедную езду и занятия велосипедным спортом, журналы ставили своей целью «распространять в русской публике здравые понятия о нашем спорте и по возможности искоренить

ложное мнение о велосипеде как о пустой забаве, быть посредниками и соединяющим звеном для всех русских велосипедных обществ и для всех русских велосипедистов». На страницах журналов печаталась информация о развитии и деятельности велосипедных обществ России и зарубежных стран, о новинках велосипедной техники, описания маршрутов дальних путешествий, рекомендации по экипировке, режиму питания, вопросам гигиены.

Из газет и журналов конца XIX века наши соотечественники узнавали не только о гонках и велоэкскурсиях. В них можно было прочитать, например, о том, что «костюмированный вечер Казанского общества велосипедистов-любителей состоялся 29 декабря 1893 года в манеже юнкерского училища. Кадрилли на велосипедах в две пары, соло на высоком велосипеде, вальс велосипедный, общие маневры в костюмах». Как видим, велосипед был и спортивным снарядом, и средством передвижения, и неким театральным-цирковым атрибутом.

В поездках на дальние расстояния в 90-х годах прошлого века преобладал спортивный стиль скоростной езды, то есть стремление проехать маршрут как можно быстрее. В 1893 году из Москвы в С.-Петербург приехали спортсмены В. Кавский и Н. Похильский, а осенью 1894 года брат В. Кавского Ф. Кавский и А. Докучаев на велосипедах проделали путь в 2800 верст за 18 дней, включая дни отдыха, доехав из С.-Петербурга в Париж. В следующие годы сверхдальние путешествия становились все более привычным явлением: Москва – Рим (1895), Петербург – Тифлис (1895), Москва – Ницца – Париж (1896), Архангельск – Севастополь (1896), Иркутск – Москва (1896). Тем не менее таких смельчаков тогда были единицы, поэтому отправлялись в дальние пробеги в одиночку или по двое – по трое. Но хоть и осуществлялись поездки в скоростном режиме, это были все-таки туристские путешествия.

Быстро росли и дистанции гонок. В 1893 году в Царском Селе состоялась первая в России гонка (по кругу в три с небольшим версты) на длинную дистанцию – 100 верст, в 1894 году особенно горячие энтузиасты взяли старт в Москве и устремились в Нижний Новгород, а в 1895 году С.-Петербургское общество велосипедной езды, учрежденное в 1893 году, и Московский клуб велосипедистов при поддержке других организаций устроили гонку из С.-Петербурга в Москву, которая стала для России традиционной. Победителем на 700-километровой дистанции, в те годы самой длинной, стал москвич М. Дзевочко, преодолевший ее за 36 часов 10 минут 35 секунд (и это несмотря на моросивший вначале дождь и покрытое жидкой грязью разбитое шоссе под Петербургом!).

В Иркутске самым многочисленным обществом в конце XIX века было общество велосипедистов. 30 мая 1893 года здесь был торжественно открыт циклодром. Вначале отслужили молебен, а после длительных тостов начались гонки, которые перемежались игрой оркестра пожарников, танцами и играми. «Родоначальник» велосипедистов Иркутска А. Шумихин был в ударе, пил на брудершафт с почетным членом общества городским головой В. Сукачевым, собирал вокруг себя именитых гостей, давал интервью многочисленным корреспондентам. Гордиться основателю было чем. Если год назад в городе на велосипедах ездили лишь 14 энтузиастов, то в день от-

крытия циклодрома на колесах «Дукса», «Сафати», «Рудж и Конвен-три» катались уже сто человек, вступивших в общество велосипедистов. Циклодром стал одним из самых популярных мест города. Каждую неделю здесь проводились гулянья. В одно из воскресений лета 1898 года на циклодроме проходили международные соревнования, в которых получил золотой жетон гражданин Соединенных Штатов В. Черчиль, исколесивший в те годы Россию, Монголию, Китай.

Безлошадным горожанам велосипед подарил в конце XIX века, когда еще не было автомобилей и автобусов, возможность совершать дальние экскурсии, знакомиться с бытом и нравами местного населения, с памятными и историческими местами своего края, то есть все то, что мы называем сейчас краеведением и туризмом. Поэтому общества велосипедистов-любителей начинают включать в свои программы совместные загородные поездки, а велосипедная пресса публикует подробные описания как малых, так и дальних маршрутов, ставя конечной целью составление «Дорожников».

В 1895 году так называемых общественных поездок С.-Петербургского общества было одиннадцать, в общей сложности велосипедисты прошли 825 верст, привлекли эти поездки почти 240 человек. Самыми массовыми оказались велоэкскурсии 9 апреля в «Хижину дяди Тома» (76 человек) и 23 апреля в Петергоф (62 человека).

Не отставала и Москва. В 1894 и 1895 годах по ее окрестностям было проведено соответственно 41 и 51 поездки, в которых приняли участие 240 и 646 человек. Большинство маршрутов имели протяженность до 30 верст в один конец, то есть они были рассчитаны на широкую публику. По правилам, установленным для членов Московского клуба велосипедистов, «все участвовавшие в подобных поездках делились на три группы по скорости в 10, 12 и 15 верст в час. Лицам, которым эти скорости были неудобны, могли ехать своим собственным темпом. Из-за этого туристы растягивались по дороге на порядочное расстояние и ехали обыкновенно, не мешая друг другу; объединялась же вся компания за чайным столом в местах остановок и в конечном пункте поездок» («Циклист», 1896 г., №10).

С целью составления описания маршрута для последующих групп четыре члена Московского клуба велосипедистов совершили 19-24 мая 1892 года путешествие по маршруту Москва – С.-Петербург (604 версты). Однако дорога за Тверью оказалась настолько грязной из-за дождя, что пришлось ехать по тропинке вдоль железной дороги. Много времени и сил отнимали у участников переправы через реки и подъемы на насыпи. В пути, где было возможно, брали отметки о прибытии у начальников станции и местного начальства. По своему характеру путешествие этой группы отличалось от дальних велопробегов (велогонок), вошедших в то время в моду. Здесь просматриваются элементы познавательно-оздоровительного велотуризма, хотя над участниками довлеет желание пройти маршрут как можно быстрее. Так закладывались два принципиально разных стиля езды.

Но широкая публика в 90-е годы велосипедистов нередко высмеивала, часто осыпала градом насмешек, ругательств и даже угроз. «Каждый спортсмен испытывает в некотором роде пытку при

790535

ЧЕЛОВЕК НА ВЕЛОСИПЕДЕ

езде, особенно по окраинам города», — писал журнал «Самокат» в 1897 году. Власти прибегали к таким мерам как установление специальных налогов на велосипедистов, запрещение езды по городу.

И уж конечно тогдашнее общественное мнение не желало видеть на велосипеде женщину. Журнал «Велосипед» в 1895 году писал: «Дама на велосипеде, по мнению очень многих, нарушает не только установившиеся правила приличия, но и прямо-таки посягает на благопристойность, чуть ли не совершает акт публичного бесстыдства». В поездках по грязным дорогам женщинам поневоле приходилось облачаться в мужской костюм, что считалось уж совсем неприличным и еще более ухудшало реакцию местного населения. Тем не менее смелых женщин, бросавших вызов патриархальным предрассудкам, становилось с каждым годом больше, и если в Москве в 1895 году было лишь 35 женщин, имевших официальное разрешение городских властей ездить на велосипеде, то через два года их было уже шестьдесят, а в С.-Петербурге в 1897 году число велосипедисток выросло до пятисот.

Самые отважные из них отправлялись и в дальние вояжи. Например, жительница С.-Петербурга Е. Абрикосова летом 1894 года на велосипеде приехала в Москву, на следующий год жена одного из офицеров Тифлисского гарнизона Л. Акрынова дважды преодолела Кавказский хребет, проехав из Тифлиса до Владикавказа и обратно, а в 1897 году еще одна жительница тогдашней столицы Л. Лашеева отправилась путешествовать на велосипеде по Аргентине. Кстати, в 1895 году ей одной было позволено ездить по всем улицам С.-Петербурга. В принятом летом 1895 года уставе С.-Петербургского общества велосипедистов «Россия» говорилось: «Правильная и умеренная езда на велосипеде показала уже себя при уничтожении многих недугов человеческого организма и как гимнастика может быть одинаково применима с пользой как для мужчин, так и для женщин».

Путешествующих на велосипедах на дальние расстояния и участвовавших в экскурсиях становилось все больше, и вот 4 марта 1895 года в С.-Петербурге было основано Общество велосипедистов-туристов (Русский туринг-клуб) с отделениями в Москве, Киеве, Риге и других городах. «Поводом к образованию Общества, — объяснял впоследствии его ежегодник, — послужило широкое распространение в нашем отечестве низких двухколесных велосипедов, которые перестали считаться забавой и развлечением состоятельных людей, а стали служить для практических целей как способ удобного и скорого передвижения, в особенности при больших путешествиях».

Создание Общества было вызвано еще и тем, что участились разногласия среди членов прежних организаций, объединявших одновременно любителей путешествий и спортсменов. «Мы самым решительным образом прощаемся с гоночным спортом, со всякими проявлениями состязательной борьбы...» — провозглашали учредители Общества.

Большое внимание Общество велосипедистов-туристов уделяло совместным поездкам по разработанным и вновь осваиваемым маршрутам. Даже существовал порядок организации и проведения таких поездок, который, кстати, мало отличался от нынешних. Все участники были обязаны подчиняться указаниям руководителя груп-

пы (командора), который ехал впереди. Обгонять его никому не разрешалось. Замыкал колонну помощник командора, в обязанности которого входил контроль за порядком движения и оповещение ведущего в случае отставания кого-либо из участников или при необходимости остановки. В черте города и в людных местах группа передвигалась колонной по одному на расстоянии не менее одного велосипеда друг от друга (полтора метра). На просторных дорогах, с разрешения командора, можно было перестроиться в два ряда. Наиболее отличившиеся в таких поездках награждались в конце велосипедного сезона особыми жетонами (значками). В расчет принималось только то число верст, которое данное лицо совершило вместе с остальными участниками поездки и при обязательном условии выезда с назначенного сборного пункта, а также возвращения вместе с остальными участниками в город.

Организуя совместные поездки, Общество велосипедистов-туристов ставило перед своими членами задачу подробного описания проходимого ими маршрута, характера местности, состояния дорог, рекомендуемых мест остановок и ночлегов, пунктов питания и прочих сведений, которые облегчили бы прохождение маршрута всем последующим туристам. Загородные поездки членов Общества велосипедистов-туристов существенно отличались от коллективных поездок других велосипедных обществ. Это уже не произвольное катание группы людей, объединяющихся на старте и финише, а строго регламентированное движение группы единомышленников.

Многодневные путешествия конца прошлого века имели какие-то черты нынешних категорийных велопоходов, но отличались от современных малым количеством участников (1-3 человека) и малой автономностью путешественников: багажников у велосипедов не было, не появились еще туристские палатки, костровое снаряжение, следовательно, не было полевых обедов и ночевков.

Общество быстро росло, расширялся его состав и представительство. Если 15 марта 1895 года в Обществе велосипедистов-туристов состояло 27 членов-учредителей, то в 1899 году – около тысячи человек. Представительства общества были открыты в 135 городах России.

В 1898 году правление Общества вступило в непосредственные контакты с туристскими зарубежными обществами, приняв участие в заседании Международного конгресса туризма в Люксембурге, на котором была учреждена Международная лига туристских обществ. В ее задачу вменялось содействие развитию международного велосипедного туризма. Устав Лиги подписали 17 зарубежных туристских обществ.

В 1899 году Общество велосипедистов-туристов начало издавать первый в стране туристский журнал «Русский турист». В редакционной статье в первом номере было напечатано обращение к читателям: «Мы будем рады печатать в «Русском туристе» описания путешествий наших товарищей, каким бы способом передвижения они ни пользовались, – на велосипеде, в самодвижущемся экипаже, на лошади или пешком, – лишь бы только эти путешествия давали нам какие-либо сведения о наших дорогах и вообще об условиях туризма в нашем отечестве...» Журнал сыграл большую роль в развитии туризма в нашей стране. В нем давались описания дорог и насе-

ленных пунктов, различные советы по уходу за велосипедом, публиковались отчеты о дальних путешествиях. Представители Общества в российских городах систематически информировали журнал «Русский турист» о состоянии туризма в губерниях, о поездках и путешествиях местных туристов, готовили отчеты с заседаний местных обществ. Журнал охотно печатал такие информации, и нередко в нем можно было прочитать, например, следующее: «Несколько человек из Воронежа предполагают совершить путешествие на Парижскую выставку в 1900 году на велосипеде из Варшавы через Германию, Голландию и Бельгию, а обратно через Швейцарию и Австрию,... хорошенько ознакомиться со всем бытом лежащих на пути мест, а не только сделать пробег до Парижа и обратно».

Кстати, описания маршрутов, которые печатал журнал, выглядят вполне современно, если не считать того, что сами дороги стали другими. В каждом номере журнала публиковались и схемы велосипедных маршрутов по различным губерниям.

В последние годы XIX века в России создавались и другие велосипедные кружки, клубы и общества, прежде всего в Москве и С.-Петербурге. Увлечение путешествиями и прогулками на двух колесах заставило наших промышленников тоже наладить выпуск велосипедов. В 1895 году московский завод начинает выпускать велосипеды, хотя и из импортных деталей, большое по тем временам предприятие велостроения создается в Риге, которое, например, в 1907 году выпустило 3 тысячи велосипедов пятнадцати различных моделей.

В 1901 году Общество велосипедистов-туристов преобразовано в Российское общество туристов (РОТ). В 1914 году насчитывалось около 5 тысяч членов РОТ, главным образом представителей имущих классов.

Однако был велосипед популярен и среди творческой интеллигенции. Почетным членом Московского и Санкт-Петербургского велосипедных обществ был Лев Толстой, освоивший велосипед в шестьдесят с лишним лет. Велосипедными прогулками увлекались Эмиль Золя, Марк Твен, Джузеппе Верди, В. Ленин, И. Павлов, К. Циолковский. Велосипед стал причиной знакомства композитора С. Танеева и физика А. Столетова.

В 1911-1913 годах наш соотечественник О. Панкратов совершил кругосветное путешествие на велосипеде. Выехав из Харбина в июне 1911 года, он пересек Сибирь, доехал до С.-Петербурга, далее его путь лежал через Германию, Швейцарию, снежные перевалы Альп, Грецию, Италию и другие европейские страны. Из Англии он переправился на пароходе в Северную Америку, где совершил переход по пустыне Небраска и через заснеженные горы Сьерра-Невада, затем появился в Японии, Китае и в июле 1913 года финишировал в Харбине. За этот туристский подвиг Международный союз велосипедистов наградил его бриллиантовой звездой.

До самого XX века казалось, что велосипед вскоре станет массовым средством передвижения. Но... нынешний век, едва начавшись, распорядился совсем иначе. У землян к тому времени уже появилась новая игрушка – четырехколесная повозка с бензиновым двигателем, которая передвигалась быстрее велосипеда, но не требовала никаких физических усилий. А позже, в начале XX века, у

велосипеда появился еще один конкурент – аэроплан. Первые годы нынешнего столетия отмечены как годы упадка велосипедного спорта и туризма. В частности, в Москве сошли на нет загородные общественные поездки велосипедистов. Не мог стать по-настоящему массовым и народным велосипедный туризм еще и потому, что стоили велосипеды очень дорого: чтобы купить такую машину, чиновник должен был работать не менее четырех месяцев.

В канун революции 1917 года число членов Российского общества туристов резко сократилось. После революции оно распущено не было, однако в последующие годы людям было, конечно, не до велотуризма.

В 1924 году начал серийный выпуск отечественных велосипедов Харьковский велосипедный завод. Первые экземпляры нового завода основательно опробовали студенты Государственного института физической культуры А. Князев и И. Фрейдберг, которые совершили на них кругосветное путешествие. В 1924 году они отправились на восток, пересекли Сибирь, Китай, Японию, страны Латинской Америки, Европы и появились снова в Москве в 1927 году.

В период НЭПа РОТ возобновило свою деятельность, причем состояло общество в основном из интеллигенции, рабочих в нем почти не было. В 1927 году «Комсомольская правда» развернула на своих страницах кампанию по вовлечению в РОТ молодежи, количество его членов резко выросло с пятисот человек до 12 тысяч (к маю 1928 года) в основном за счет рабочей и учащейся молодежи. В 1928 году на основе РОТ было создано Общество пролетарского туризма и экскурсий (ОПТЭ). Тогда общество насчитывало почти 170 тысяч членов.

Возрождающемуся, набиравшему силу самодеятельному туризму потребовалась своя периодическая печать. И вот в 1929 году появляются сразу несколько изданий: журналы «На суше и на море», «Турист-активист», «Всемирный турист», в Хабаровске – газета «Турист-дальневосточник», а с 1931 года начал выходить «Турист Закавказья».

Распространенной формой работы общества стало направление отрядов туристов на время отпусков в деревни, аулы, кишлаки для проведения политбесед с сельским населением и помощи ему во время сева и сбора урожая.

Создание всесоюзной массовой организации ОПТЭ стимулировало развитие туризма, в том числе велосипедного, в центре и на местах. Некоторые отделения ОПТЭ в поисках наиболее удачных форм вовлечения в туризм начали устраивать массовые праздники туризма. Например, в 1930 году праздник в Москве открылся большим туристским карнавалом, в котором были представлены все виды туризма, в том числе велосипедный. Центральный Дом РККА летом того же года организовал массовый слет военнослужащих туристов-велосипедистов и мотоциклистов.

В городах, в частности в Омске, Казани, открывались велостанции для проката велосипедов.

С 1929 года начали проводить экскурсии на велосипедах в Воронеже. С созданием в городе ОПТЭ велосипедный туризм здесь стал одним из самых массовых. В небольшие путешествия за город отправлялись семьями, группами, поодиночке. К 1932 году крупные

ЧЕЛОВЕК НА ВЕЛОСИПЕДЕ

велосипедные секции работали в химико-технологическом институте, авиационном техникуме, на ряде промышленных предприятий. С рождением новых ячеек рождались и новые велотуристские маршруты: Воронеж – Мичуринск, Воронеж – Липецк, Воронеж – Таловая и другие. Цели таких велопробегов – самые разные, прежде всего пропагандистские: борьба с бездорожьем, аварийностью и т.д. А летом 1929 года в большое велосипедное путешествие по Крыму отправилась группа туристов – членов воронежской организации ОПТЭ.

В Ленинграде 1 мая 1931 года в демонстрации участвовал «велополк» в количестве 1800 человек, а 2 мая велосекция города устроила массовую вылазку в Лахту.

Основой ОПТЭ провозглашалась ячейка на предприятии, в ячейках организовывались секции по видам туризма, в том числе велосипедному. Молодые рабочие и служащие, получив велосипеды, брались за проработку литературы по обращению с веломашинной, составляли маршруты, устраивали вылазки за город. Например, Химический завод имени Войкова приглашал велосипедистов на вылазку с ночевкой по маршруту Москва – Мытищи – Щелково – Ивантеевка – Пушкино – Москва. В Ленинграде к концу 1930 года более тридцати фабрично-заводских ячеек ЛенОПТЭ имели такие секции, в которых было около тысячи велосипедистов.

И конечно велотуристы разных городов в те годы все чаще отправлялись в дальние путешествия. В 1928 году первое путешествие по Крыму совершает А. Власов, впоследствии первый мастер спорта по велотуризму. В каких только районах страны ни побывал этот неутомимый путешественник! Им написано много книг и учебных пособий, по которым выучилось не одно поколение велотуристов нашей страны.

10 октября того же 1928 года в трехлетнее труднейшее путешествие вдоль границ нашей обширной страны отправляется Г. Травин – «человек с железным оленем». Он пробыл в пути три года и 14 дней, преодолев за это время 85 тысяч километров труднейших дорог и бездорожья, причем на одном и том же велосипеде. Не раз он смотрел смерти в глаза. То едва успевает спрыгнуть с велосипеда в метре от кобры, то попадает в метель с ураганным ветром, то проваливается под лед едва замерзшей реки, то просыпается вмерзшим в лед. Особенно трудным был арктический этап. Неудивительно, что до сих пор никто не осмелился повторить путешествие по этому, пожалуй, самому трудному на планете веломаршруту.

Однако несмотря на быстрый рост членов ОПТЭ основное внимание уделялось экскурсионной работе, развитию туристских баз и маршрутов, а удельный вес самостоятельного туризма занимал скромное место. Журнал «На суше и на море» в 1930 году писал о том, что велосипед в туризме не нашел организационного применения, что всем отделениям, всем ячейкам необходимо обратить особое внимание на велотуризм, в виде опыта устроить несколько плановых велоэкскурсий, предлагал начать производство складных велосипедов. И в 1932 году журнал писал о том, что слабо еще работает секция велотуризма ОПТЭ, что в некоторых городах, даже в таком большом как Ростов-на-Дону, областная организация ОПТЭ никак не может наладить работу велосекции. О необходимости уде-

лять особое внимание велосипеду говорили в те годы и профсоюзы, ставя задачу объединить велосипедистов-одиночек и принимать участие в организации для них массовых загородных велоэкскурсий и велопрогулок.

Неудивительно, что I съезд ОПТЭ в апреле 1932 года призывал усилить развитие самодеятельного туризма, в том числе велосипедного. Во время туристского сезона того года ленинградская организация ОПТЭ спланировала и провела несколько велоэкскурсий в Карелию, на Кавказ. Среди наиболее интересных велопоходов середины 30-х годов, совершенных в нашей стране, – поход ленинградских велотуристов через Мамисонский перевал (Военно-Осетинская дорога), покорение перевала Донгуз-Орун велотуристами Тульского оружейного завода, а их велоколлеги с московского завода «Динамо» одолели перевал Крестовый на Военно-Грузинской дороге.

В начале тридцатых годов зародился велотуризм в Казахстане. В 1934 году группа спортсменов во главе с организатором массового туризма в республике В. Зиминим на новеньких велосипедах пензенского завода, построенного в конце 20-х годов, отправилась в дальнее путешествие, каких еще никто в Казахстане не совершал. Было пройдено 4134 км по маршруту Алма-Ата – Семипалатинск – Петропавловск – Кустанай – Актюбинск – Алга. Велотуристы пробирались пустыней Моинкум и горными дорогами, мокли под проливными дождями и вязли в глине, ехали бескрайними знойными степями.

Велосипедисты в тридцатые годы снова удивляли страну сверхдальними марафонами, но в них все чаще отправлялись не в одиночку или вдвоем, а группами.

В 1936 году шахтеры Караганды приехали на велосипедах в Москву, а в мае 1937 года в путешествие отправились велосипедисты Карсакпайского медеплавильного комбината, учителя Северо-Казахстанской области. Первый в Башкирии велопробег совершили летом 1935 года четверо студентов Уфимского педагогического института, пройдя по дорогам Башкирии за 22 дня 2500 км, в том же году состоялся велопробег Уфа – Новосибирск. В 1935 году сталинабадские велосипедисты совершили путешествие через Каракумы в Москву.

Но особенно манила идея пересечь огромную и труднопроезжую тогда страну с востока на запад. В 1935 году пятеро сотрудников охраны путей сообщения за 57 ходовых дней преодолели 9174 км, приехав из Хабаровска в Москву. В 1936-1937 годах около 31 тысячи километров по маршруту Киев – Одесса – Средняя Азия – Якутск – Владивосток проехали пять командиров-пограничников. Зима с морозами и метелями застала их в Красноярске. Местные железнодорожники прикрепили к велосипедам ролики на упорах из трубок, и на таких «велодрезилах» смельчаки продолжили путь (рис. 1.4). В 1937 году группа из пяти человек под руководством А. Княжевского из Комсомольска-на-Амуре добралась до Москвы. Путь длиной в 13 тысяч километров по маршруту Свердловск – Каракумы – Одесса – Ленинград – Москва – Свердловск проделали студенты Свердловского горного института.

Не менее интересным, чем путешествие пограничников, был организованный в том же 1937 году пробег на велоамфибиях по мар-



Рис. 1.1. Велосипедисты – участники парада на Свердловской площади Москвы. 1926 год. Из фондов РГАКФД.



Рис. 1.2. Участники велопробега по маршруту Москва – Омск – Москва на финише на 11-м километре Серпуховского шоссе. 1934 год. Из фондов РГАКФД.

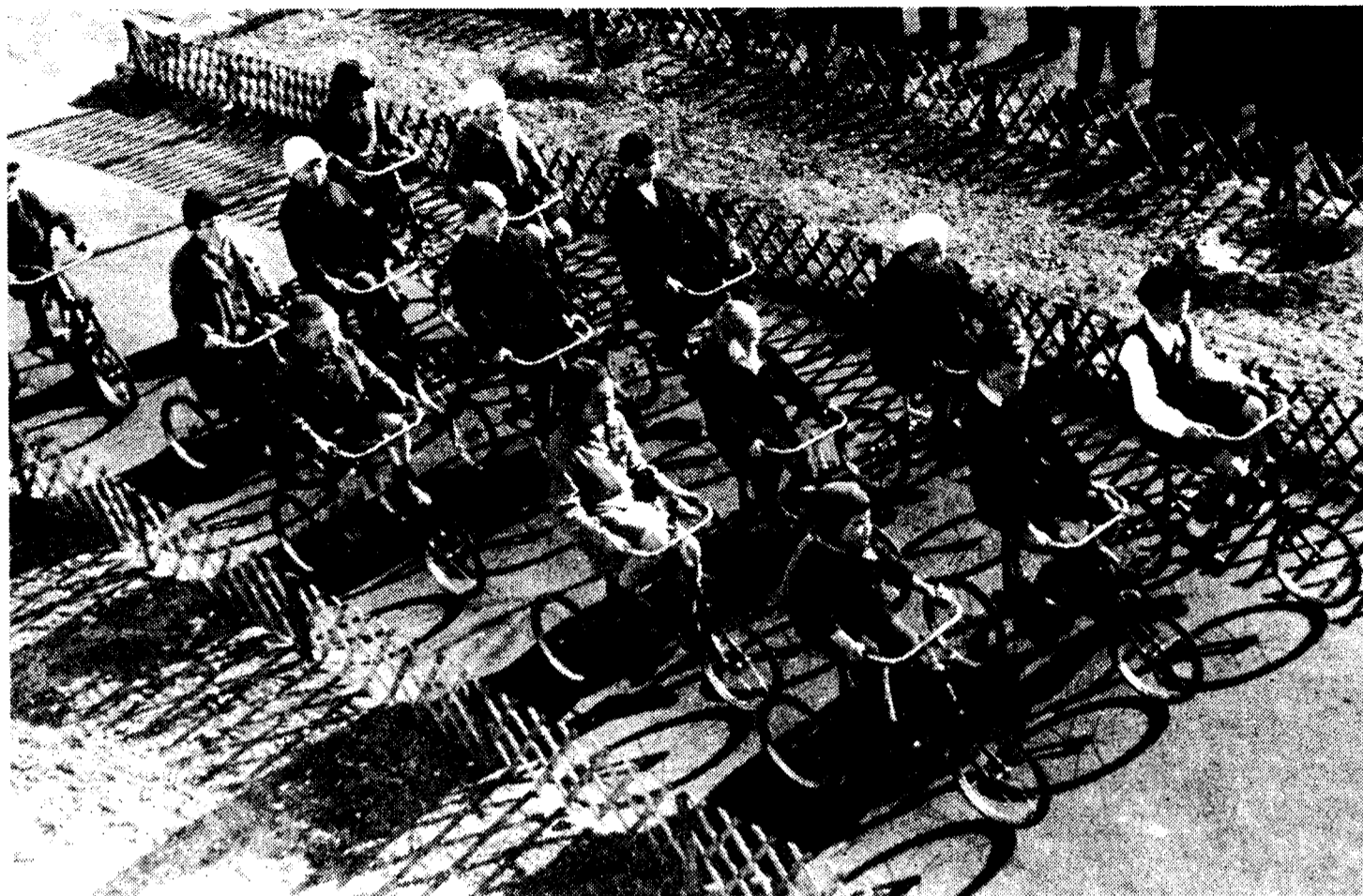


Рис. 1.3. Детский велопробег по Москве на новых велосипедах, выпущенных Московским велозаводом. 1935 год.
Из фондов РГАКФД.



Рис. 1.4. Участники велопробега Киев-Владивосток на одном из этапов. 1937 год.
Из фондов РГАКФД.

ЧЕЛОВЕК НА ВЕЛОСИПЕДЕ

шруту Москва – Горький – Сталинград – Ростов-на-Дону – Киев – Москва. Путь в 4200 км испытатели необычных экипажей преодолели в 42 дня. Из них 700 км – водные, один день шли под парусами. Созданы амфибии были на базе дорожных велосипедов тех лет, к которым на воде прикреплялись поплавки из прорезиненного перкаля. На суше они быстро собирались и компактно укладывались на велосипеде. Родились два принципиально новых способа передвижения на велосипедах: по рельсам и по воде.

В 1936 году ОПТЭ было ликвидировано, а работа по туризму, материальная база переданы профсоюзам. При ВЦСПС организовано Туристско-экскурсионное управление (ТЭУ). Впоследствии была создана Всесоюзная секция туризма, а практическая туристская работа велась в спортивных обществах. Основное звено – туристская (туристско-альпинистская) секция – существовало при низовом совете спортивного общества на предприятии или в учебном заведении.

В мае 1939 года Всесоюзный комитет физкультуры утвердил положение о значке «Турист СССР», нашел свое место туризм в новом комплексе ГТО, введенном с 1 января 1940 года. В частности, велотурист для выполнения нормы должен был совершить поход 60-70 км.

Новая волна интереса к велосипедному спорту и туризму дошла и до Узбекистана, где в предвоенные годы проводились велокроссы, ближние походы, и уже на стыке мирного времени и войны, в 1941 году, комсомольцы Ташкента организовали два солидных пробега по Узбекистану, покрыв расстояние около тысячи километров.

Однако все-таки в пробегах на сверхдлинные дистанции участвовали единичные группы. С массовостью дело обстояло не так впечатляюще. В частности, газета «Советский туризм и альпинизм» сетовала осенью 1940 года, что организованный велосипедный туризм не пользуется широкой популярностью. За прошедший сезон ленинградское ТЭУ выдало лишь 2-3 маршрутные книжки, и это при наличии в городе около 80 тысяч велосипедистов. И вот в следующем 1941 году та же газета сообщила, что 11 мая ленинградский мотовелоклуб организовал в Парголово велослет, в рамках которого участники проехали 60 км по пересеченной местности.

В те же дни Московское туристско-экскурсионное управление собрало актив велосипедистов, который решил возобновить велопоходы выходного дня по объявлению по заранее составленным планам, в том числе двухдневные. А на 22 июня 1941 года был намечен седьмой традиционный слет на Боровском кургане, в котором принимали участие и велотуристы...

Еще не кончилась война, а ВЦСПС (в апреле 1945 года) принял решение о восстановлении деятельности туристско-экскурсионных управлений в Москве, Ленинграде, Крыму, в Пятигорске, Краснодаре и Грузии. В 1949 году самодеятельный туризм вошел в Единую всесоюзную спортивную классификацию. Первоначально все походы делились на три категории сложности.

В 1962 году ТЭУ реорганизовали в советы по туризму, а в ВЦСПС образован Центральный совет по туризму (с 1969 года – Центральный совет по туризму и экскурсиям). Самодеятельный туризм окончательно перешел под опеку профсоюзов. Количество категорий сложности велопоходов увеличилось до пяти. В 1966 году

путешественники, в том числе велотуристы, снова получили свой журнал – «Турист».

В первые послевоенные годы были восстановлены харьковский и рижский велозаводы, в 1947 году был построен и введен в эксплуатацию мотовелозавод в Минске, а позднее – велозавод в Шяуляе.

Но велотуризм в послевоенный период возрождался трудно и долго. Клубы туристов к 60-м годам возобновили свою работу почти в 150 городах СССР, но далеко не во всех были велосипедные секции.

Первым в стране был открыт Московский городской клуб туристов (6 мая 1950 года). Появилась в нем и велосекция, но работала она неровно, переживая взлеты и спады. В 1964 году велосекцию возглавил Ю. Ершов, ставший потом мастером спорта по велотуризму. Однако в семидесятых годах, когда Ершов и еще несколько велотуристов образовали всесоюзную велосекцию (с 1977 года – комиссию) при Центральном совете по туризму и экскурсиям, городская, по сути дела, перестала существовать и возродилась 11 июня 1978 года, когда А. Булгаковым был объявлен в афише турклуба и в газете «Московский комсомолец» первый после большого перерыва велопоход выходного дня. С конца семидесятых в столице начался новый взлет велотуризма, который отличался в первую очередь массовостью.

В Свердловске клуб туристов был открыт вслед за московским (в конце 1950 года). В пятидесятые годы здесь особенно активен был школьный велотуризм, что обеспечило в дальнейшем выход Свердловской областной секции (комиссии) велотуризма под руководством В. Губанова в число передовых в стране. Свердловские велотуристы одними из первых в послевоенной стране начали проводить областные велотуристские слеты, велопоходы выходного дня для всех желающих жителей своего города. С 1977 года они начали выпускать план-афишу с перечислением одно- и двухдневных походов на сезон, указывая маршрут, его протяженность и время сбора. О походах стали печатать объявления в газете «Вечерний Свердловск». Некоторые тематические поездки составили циклы, например, «По местам сказов П. Бажова», «На границу двух частей света».

В 1954 году в Каунасе открылся первый в Литве клуб туристов, который начинал с пеших и велосипедных походов. Возглавил клуб сотрудник одного из каунасских институтов А. Юцявичус, большой энтузиаст туризма, мастер спорта, впоследствии переселившийся в Вильнюс и развернувший организационную работу там. Одними из первых в стране каунасские туристы начали проводить велосипедные походы для всех желающих по объявлениям в местных газетах. В 1960 году несколько жителей Клайпеды и других мест Литвы и Эстонии отправились на велосипедах от берегов Балтики к берегам Японского моря, чтобы поздравить жителей Владивостока со столетием их города. С собой они везли флягу с балтийской водой и кусок янтаря, на котором был выгравирован маршрут велогруппы. За пять месяцев смельчаки прошли почти 12 тысяч километров, причем в Забайкалье – по шпалам. В 1970 году в первый организованный категорийный велопоход отправились велотуристы Шяуляя, вскоре ставшего поистине велосипедным городом. Стар и млад

ЧЕЛОВЕК НА ВЕЛОСИПЕДЕ

стремились передвигаться по нему на двух колесах по специальным дорожкам, участвовали в велопродвижениях и массовых соревнованиях. Комиссия велотуризма Литвы первой в стране начала проводить велоэкспедиции высоких категорий сложности по путевкам (по Якутии, Саянам, Кольскому полуострову).

В Ленинграде городской клуб туристов открылся в 1958 году, тут же начала действовать секция велотуризма, которая особенно бурно стала развиваться с середины семидесятых годов. И по количеству походов, активности, выдумке (хотя бы в организации соревнований по технике велотуризма), по спортивной подготовленности ленинградские велотуристы обогнали московских (товарищеское соперничество столиц продолжилось), и все шестидесятые и семидесятые годы намного их опережали, проводили сравнительно много категорийных походов с полным их оформлением, то есть маршрутными книжками.

В шестидесятые годы велотуристские секции и клубы заработали в Ростове-на-Дону, Горьком, Караганде, Харькове, в семидесятые – в Житомирской области, Рязани, Казани, Владимире, Донецке, Запорожье, Таллине, Уфе, Белоруссии, Латвии и других местах. Потом эти города и регионы стали основными центрами организованного велотуризма, здесь больше всего проводилось слетов и соревнований, активно работали школы велотуристской подготовки, а самое главное – проводились походы и выходного дня, и многодневные. В этих городах полномочия маршрутно-квалификационных комиссий достигли своего потолка, выпуская группы на маршруты высшей V категории сложности. Велотуристы в первую очередь из этих городов и республик совершили прорывы в новые для велотуристов районы, здесь придумывали новые формы походных мероприятий.

В 1974 году чрезвычайно увлекательную и полезную научно-спортивную экспедицию начали велотуристы Владимира под руководством доцента Владимирского политехнического института Ю. Леонтьева. Цель экспедиции – выявить местоположение Старой Владимирской дороги и Сибирского тракта и отыскать на местности сохранившиеся участки этого большого пути, по которому высылали в Сибирь политических заключенных. Летом 1974 года были обследованы Московская, Владимирская и Горьковская области, на следующий год начали с другого конца дороги – с Забайкалья. В 1977 году экспедиция достигла Омска, затем исследователи прошли по маршруту Омск – Тобольск – Тюмень – Ялуторовск, по Большой Верхотурской дороге. А вот результат экспедиции: Владимирский облисполком принял решение взять под государственную охрану три сохранившихся участка старинной дороги.

Ростовчане добрались до самого края нашей необъятной страны, совершив велопоход по Сахалину.

Харьковские велотуристы, создав в 1969 году усилиями энтузиаста Н. Ливинского и его соратников велосекцию, почти на десятилетие опередили в этом киевлян, поэтому неудивительно, что республиканская велотуристская организация Украины в семидесятые годы базировалась в Харькове. В период своего «владычества» харьковчане начали проводить в Карпатах в мае республиканские слеты в форме звездного похода. Каждая область Украины могла направить на этот звездный поход-слет команду в количестве не менее 4 че-

ловек, причем место проведения слета должно быть конечным пунктом многодневного похода I или II категории сложности. На общем сборе устраивали конкурсы, соревнования по технике велотуризма, отрабатывая методику проведения таких соревнований.

Велотуристы Карагандинской области под руководством научного работника Ю. Попова и главного геолога одной из шахт А. Онучина освоили трехдневные ралли.

В 1976 году принципиально новое для нашего вида туризма мероприятие – массовую велотуриаду – организовали в районе озера Селигер эстонские велотуристы. В следующие годы они проводили велотуриады регулярно.

Прямо-таки взрывной характер приобрело зарождение велотуризма в Латвии. В 1979 году несколько десятков опытных туристов (не только велосипедистов, но и приверженцев других способов активного передвижения), предварительно потренировавшись в Карпатах, организовали массовую велотуриаду, возглавив 26 групп, которые совершили двухнедельное путешествие по островам Эстонии, и число приверженцев активного отдыха на двух колесах в республике сразу увеличилось минимум на двести человек. После этого велотуристское братство в Латвии стало быстро набирать очки, вскоре став одной из самых сильных организаций в СССР.

В 1976 году во Фрунзе под эгидой республиканского совета ДСО «Спартак» появилась группа туристов, которая хотела не только ходить в горы пешком, но и ездить по долинам и по взгорьям на двух колесах. Вскоре киргизскую столицу стали считать еще одним велосипедным городом страны, в котором люди садились на велосипед целыми семьями.

В 1976-1977 годах создаются федерации туризма советов по туризму и экскурсиям. Федерации возглавили всю организационную работу по самодеятельному туризму. При них организуются комиссии по видам туризма.

Ну а сколько же всего людей путешествовало на велосипедах в семидесятых годах? Этого, конечно, сказать никто не может, ведь диспетчерского пункта, в котором регистрировался бы всяк устремившийся в дальний вояж на двух колесах, в стране нет. Центральный совет по туризму и экскурсиям собирал статистику лишь о тех, кто отправлялся в организованный велопоход в составе группы. Но мы можем проследить динамику развития велотуризма. Так, с 1974 по 1979 годы число отправившихся в многодневные категорийные велопутешествия выросло на 46%, а число участников сложных велопоходов (IV и V категорий сложности) – аж на 58%. То есть организованный велотуризм становился все более спортивным.

А в общем в восьмидесятые годы наш велотуризм вкатил в хорошем темпе, продолжая набирать обороты. Именно это десятилетие вместило в себя пик велобума в нашем отечестве, который увеличил и количество путешествующих по разным районам страны. В областях и республиках СССР одно за другим появлялись новые объединения велотуристов, проводились слеты и соревнования, изобретались массовые мероприятия, организовывались сложные экспедиции в труднодоступные районы, осваивался «плановый» велотуризм (походы с турбаз по путевкам).

Комиссии велотуризма в столицах республик и областных цен-

трах возникали на базе секций учреждений или предприятий либо в стенах туристских клубов, а иногда велоклубы появлялись не под чьей-то крышей, а сами по себе. В восьмидесятых годах велокомиссии появились в Волгограде, Смоленске, Ижевске, Южно-Сахалинске, Калининске, Омске, Пензе, Челябинске, Ташкенте и других городах. Каждое уважающее себя велотуристское объединение (комиссия или клуб) стремилось придумать какое-нибудь интересное массовое мероприятие, которое привлекло бы много участников.

Например, в Ленинграде доминировало спортивное направление велотуризма (главный признак – преобладание у велотуристов гоночных велосипедов). К концу восьмидесятых годов в городе было десять мастеров спорта по велотуризму, а кандидатов в мастера и перворазрядников – более тридцати. В походах высшей категории сложности велотуристы Ленинграда освоили практически все регионы европейской части СССР, Алтай, Саяны, Забайкалье, Памир. В центре города появился просторный велотуристский клуб, в котором заработало конструкторское бюро, а в мастерской можно было отремонтировать или отрегулировать любой узел велосипеда, приобрести запчасти или самоделки (звездочки, выжимки и др.). Библиотека клуба – одна из самых богатых в стране. Значительное место в работе клуба отводили массовым мероприятиям – походам выходного дня для жителей города, соревнованиям, гвоздем программы которых стало ралли на трассе протяженностью 30-40 км с различными препятствиями.

Очень популярным стал слет-поход «Белые ночи», в котором участвовало до двух и более тысяч человек. По традиции он проводился в самую короткую ночь, с субботы на воскресенье. Все участники в 23 часа собирались у «Медного всадника» на площади Декабристов. Колонна велосипедистов по шесть человек в ряд длиной в километр-полтора следовала по набережным и мостам города, а на Марсовом Поле разделялась на группы по 40-50 человек и двигалась дальше по различным экскурсионным веломаршрутам разнообразной тематики, например, «Петровский Петербург», «По набережным Невы», «Решетки Ленинграда», «По Пушкинским местам» и другие. После экскурсии, протяженность каждой из которых порядка 15 км, все группы собирались на Неве и наблюдали разводку мостов и прохождение судов.

В Москве комиссия велотуризма формально оформилась в октябре 1980 года и затем все восьмидесятые годы быстро набирала темпы, догоняла другие крупные велоцентры страны. С самого начала главным определяющим свойством московской велокомиссии стала массовость мероприятий. Развивалась столичная комиссия на базе велопоходов выходного дня по Подмосковию, в основном однодневных. Регулярно стала издаваться афиша или список велопоходов на предстоящие два-три месяца. Вот динамика роста таких велопоходов: в 1980 году было организовано 35 походов с числом участников около 450, в 1983-м – около 140 походов, а в 1989 году – более двухсот однодневных и двухдневных походов (3500 участников), среди которых есть немало тематических, по Московской и прилегающим областям.

Особенно популярны у московских велосипедистов звездные походы, в которых несколько групп, следуя по разным маршрутам,

собираются на привал или ночлег в одном месте. Такими походами открывают (в середине апреля) и закрывают (в середине октября) велосипедные сезоны. Такие «звездочки» собирают до трехсот и более человек. Многих привлекли двухдневные звездные походы «Самая короткая ночь», первый из которых состоялся в 1979 году во второй половине июня. В первые годы на одной поляне на берегу реки собирались велосипедные, пешие и водные туристские группы, а в 1981 году прискакали даже конные туристы. В субботу к вечеру возникал разноцветный палаточный городок и начинался туристский праздник: веселые конкурсы, турниры, игры, целые мини-спектакли и, конечно, туристские песни у костра.

В 1982 году столичные энтузиасты велопутешествий организовали двухсотдневный веломарафон-эстафету дружбы, посвященную шестидесятилетию образования СССР. Стартовав в Москве 22 апреля 1982 года, велотуристы Москвы и Подмосковья проехали по всем пятнадцати республикам более 12 тысяч километров, завершив марафон 7 ноября в столице Казахстана Алма-Ате. Вся трасса была разделена на 19 этапов, каждый этап – самостоятельный велопоход от II до V категории сложности, все они совершались разными туристскими группами. Подобный велопробег в нашей стране проводился впервые, в нем участвовало более 150 человек разных возрастов и профессий. Самая большая реликвия марафона – это большая красная маршрутная книжка, символизирующая эстафетную палочку. Моменты передачи эстафеты устраивались большей частью в столицах союзных республик в торжественной обстановке, при этом проводились впечатляющие велошествия по улицам городов.

В августе 1983 года московские велотуристы провели многодневное ралли по маршруту: Таллин – Пярну – Псков – Новгород – Волговерховье – Ржев – Москва, в котором приняли участие 60 велосипедистов группами по 6-8 человек, покрыв расстояние почти 1800 км. На трассе было 10 контрольных пунктов (КП), в которые группы должны были приехать без опозданий, в полном составе. Между КП каждая группа разрабатывала свои варианты маршрута, что давало командам немалые возможности для инициативы.

В июле 1984 года москвичи организовали туриаду по тому принципу, как ее проводили харьковчане, то есть группы-участницы совершали категорийные многодневные походы, маршруты которых имели один конечный пункт – на берегу Черемоша. В туриаде участвовали 7 групп, в том числе одна из Московской области, всего 60 человек.

В 1985 году московские велотуристы провели еще один веломарафон-эстафету по городам-героям в честь 40-летия Победы над фашистской Германией. Весь маршрут составил 8 тыс. км.

В 1987 году москвичи организовали второе многодневное велоралли. Маршрут его таков: Петрозаводск – водопад Кивач – Медвежьегорск – Пудож – Вытегра – Белозерск – Кириллов – Ферапонтово – Вологда – Углич – Москва. По протяженности он такой же, как и ралли «Таллин – Москва», но намного сложнее: некоторые грунтовые участки путешественникам дались нелегко. В программу ралли помимо контрольных пунктов были включены дополнительные соревнования: скоростной участок протяженностью 60 км, который нужно было проехать за 4 часа, кроссовый участок, велоориентиро-

вание, а также конкурсы. Участвовали в ралли сорок человек.

В 1984 году в Москве был организован Московский клуб спортивного велотуризма «Караван», в котором главный акцент получили велопоходы выходного дня в быстром темпе, скоростные велопутешествия и велопробеги, в частности, в 1986 году клуб возродил велопробеги из Москвы в С.-Петербург на дистанции 700 км – спустя 101 год после первой такой гонки. Этот велопробег стал визитной карточкой «Каравана».

А тем временем росло и крепло еще одно объединение – Московский клуб энтузиастов биотранспорта, который в середине восьмидесятых годов осваивал для дальних путешествий веломобили. Шестеро испытателей, например, совершили на одноместных трехколесных самоделках недельную поездку на восемьсот километров по «Золотому кольцу» России. Все машины успешно выдержали испытание. А четырехколесный двухместный веломобиль с несколькими передачами заместителя председателя клуба А. Пополова был опробован на непростом горном маршруте Алма-Ата – Тюп – озеро Иссык-Куль – Чуйская долина – Фрунзе. На нем проезжали в день от 50 до 100 км. Испытатели нового для путешествий экипажа сделали вывод, что веломобиль вполне доступен для сложных путешествий, поддается ремонту в дорожных условиях, но вместе с тем создание надежной машины требует тщательной конструкторской проработки.

С 1988 года москвичи начали проводить двухдневные ралли «Золотая осень», трассы которых проходят преимущественно по грунтовым дорогам. В программу соревнований входят также фигурное вождение и другие дополнительные состязания.

В 1989 году из Игарки в Салехард отправилась экспедиция из шести человек под руководством В. Медового по трассе так называемой «Мертвой дороги». Строительство железной дороги Чум – Салехард – Игарка – Норильск велось в конце 40-х – начале 50-х годов, но построена дорога была лишь частично, в марте 1953 года работы были прекращены, и сейчас действуют лишь участки Чум – Лабытнанги и Старый Надым – Уренгой. Участники похода-экспедиции за сорок дней осилили почти 800 км по очень малонаселенной местности по изрядно разрушенной и зарастающей насыпи старой «железки». Члены группы преодолевали с тяжело нагруженными дорожными велосипедами (вес багажа достигал 40 кг на человека) многочисленные разрушенные мосты и размывы бывшей насыпи. Несколько раз вынуждены были устраивать переправу велосипедов и багажа через реки с помощью страховочных веревок. Встречались на пути и густые заросли кустарника, и заболоченные участки, где полотно целиком ушло в топь. Велосипеды на этом этапе путешествия скорее мешали продвижению вперед. Зато на западном плече бывшей (точнее, так и не состоявшейся) магистрали, где сохранились протяженные участки рельсовой колеи, удавалось развивать скорость до 20 км/час. Для этого велосипеды пришлось переделать в «велодрезины». Конструкция такой повозки позволила проехать по рельсам «Мертвой дороги» около 400 км.

Быстро набирало темпы в 80-х годах столичное велотуристское объединение и в проведении многодневных категорийных походов (в 1980 году в дальние путешествия отправились лишь две группы, в следующем 1981-м – уже одиннадцать групп, а в 1989 году – во-

семьдесят).

К сожалению, развитие организованного велотуризма в Российской Федерации идет очень неровно и в «пространстве» (по областям), и во времени. Причем это отнюдь не связано с дорожными и туристскими возможностями областей и краев. Причины часто более субъективные, социального порядка, многое зависит от того, нашелся ли энтузиаст-организатор, насколько обюрокрачены руководители областных центров, в том числе туристских организаций, заинтересованы ли в развитии самодеятельного туризма.

Самая активная в проведении категорийных походов в 80-е годы Свердловская комиссия велотуризма к 1989 году сбавила темпы, организовав лишь 41 путешествие (в 1983 году с маршрутными книжками отправились более шестидесяти групп). Но зато стремительно росло велотуристское общество Приморского края: в 1983 году там велотуризм только-только зарождался, а в 1989-м число групп, отправившихся в походы по всем правилам, возросло до тридцати. Стабильно набирали обороты колеса туристских велосипедов в Волгограде, Калининe, Перми, Смоленске и некоторых других областях. Но практически не было или почти не было организованного велотуризма в целом ряде областей России, в частности, в Амурской, Белгородской, Кемеровской, Курганской, Новгородской, Орловской, Псковской и других, которые, кстати, имеют прекрасные условия для велопоходов. И еще один отнюдь не радостный момент: все те группы, о которых мы говорим, относятся почти исключительно к крупным городам, как правило, областным центрам.

Каждый поход по-своему интересен. Но в первую очередь, конечно, – путешествия, имеющие исследовательские, испытательные или первопроходческие цели. Известный краевед Ю. Леонтьев, исследовавший на протяжении нескольких лет старинные тракты России, в 1983 году предметом исследований избрал старинные села и деревни родной Владимирщины. Группа энтузиастов под его руководством прошла внушительный кольцевой маршрут по 14 районам области, в основном по проселочным дорогам. Прежде чем отправиться в дорогу, собрали из разных источников материал об истории сел. Тридцать восемь паспортов деревень и сел составили члены экспедиции, выяснив в школьных музеях, у старожилов много полезного о возрасте поселений (а иным – более пятисот лет), об их истории и знаменательных событиях, происходивших в селах или их окрестностях, об интересных местных традициях, известных людях, здесь живших, о сохранившихся народных промыслах. Особое место в паспорте было отведено местным топонимическим названиям. По мнению дирекции Государственного архива Владимирской области, экспедиция собрала интересный материал по истории и географии деревень Владимирщины, который способствует сохранению социально-культурного наследия России.

Велотуристы Московской области увлеклись прокладкой маршрутов по тропам, которыми еще не ездили колеса велосипедов. Так в августе 1986 года шесть человек прошли 1200 км по среднегорью Прибайкалья, преодолевая перевалы и плоскогорья Восточного и Западного Саяна, а также таежно-тундровые и заболоченные пространства, которые доселе не видели велосипедов.

В восьмидесятые годы становятся популярными два вида массо-

ЧЕЛОВЕК НА ВЕЛОСИПЕДЕ

вых соревнований: ралли и триал. И то, и другое обычно входит в программу областных и республиканских велотуристских слетов, а также комплексных слетов с участием представителей разных видов туризма. Но это – для самых умелых и ловких. В то же время рос интерес и к массовым ралли для всех желающих, по сложности доступным любому умеющему ездить на велосипеде человеку. Например, в Уфе в июне объявляли массовые ралли, трасса его составляла 20-25 км. Каждый участник сам задавал себе время прохождения трассы, секретарь записывал это время в контрольную карту. Но при одинаковых штрафах выигрывает тот, кто прошел трассу быстрее.

По-разному создавались комиссии велотуризма в областных центрах. Например, в Смоленске в 1981 году собрались в городском турклубе шесть заядлых велосипедистов и решили, что в их городе обязательно должно быть велотуристское объединение. Дали объявление в местной газете, пригласили всех желающих. В назначенный день пришли почти 60 человек. Организовали школу начальной велотуристской подготовки, одновременно стали проводить походы выходного дня. К 1989 году смоляне уже освоили Карелию и Кавказ.

Вообще активисты многих городов уяснили, что одно из основных условий массовости велотуризма – проведение походов выходного дня с объявлением о них жителям городов в печати, по радио и телевидению, с распространением афиш. Одними из первых такие афиши стали выпускать свердловчане. А вот как, например, организовали велопоходы выходного дня в Казани.

План велопоходов на сезон формировался в марте. В турклубе вывешивался большой лист ватмана с таблицей выходных дней с середины мая по сентябрь. Каждый опытный член велокомиссии должен был провести за сезон хотя бы один поход. Будущие руководители вписывали свои фамилии в строки таблицы, указывая маршруты, время и места сбора. Заполненная таблица распечатывалась в типографии, полученная таким образом афиша расклеивалась по городу, в учреждениях и на предприятиях. А перед выходными днями объявления давались в местной газете. Прогулочные походы доступны всем, протяженность их 30-40 км. Протяженность тренировочных – 70 км и более, средняя скорость – более 15 км/час. Эти походы – для людей, имеющих определенную физическую подготовку. Те, кто хочет отправиться в поход с ночевкой, должны загодя прийти в клуб или хотя бы позвонить, и им сообщат, где собираться, что с собой взять.

А одна из старейших в стране областных комиссий велотуризма – Горьковская, – осваивала хозрасчетные и промежуточные формы между плановым и самодеятельным велотуризмом. Здесь стали проводить по путевкам не только многодневные походы, но и субботные и воскресные. Самодеятельным туристам было обидно, что профсоюзные комитеты предприятий тем, кто ехал отдыхать на турбазы и в дома отдыха по путевкам, оплачивали их стоимость на две трети, а то и полностью, а «самодеятельщики» вынуждены за свои путешествия, порой сложные и опасные, выкладывать деньги из собственного кармана полностью. Путевки их уравнивали в правах на дотацию. Из соревновательных мероприятий горьковчан наиболее

интересным было велоралли «200 километров за 48 часов».

А как обстояли дела в восьмидесятые годы в других республиках?

В Латвии с периодичностью в два года проводили массовые велотуриады, начатые в 1979 году. В августе 1981 года состоялась туриада в Карпатах – 80 человек путешествовали по маршрутам II и III категорий сложности. В 1983 году более ста жителей Латвии отправились в Карелию и на Кольский полуостров. В 1985 году около семидесяти жителей республики осваивали Валдай, в 1987 году решили в дальние края не устремляться, а лучше узнать соседнюю Литву. Наконец, в 1989 году 70 человек, образовав 6 групп, на исходе лета, когда созревают фрукты, отправились в поездку по Молдавии по маршрутам I-III категорий. Как правило, туриады проводились по путевкам, в стоимость которых входил проезд из Риги в район туриады, оплата труда инструктора-руководителя группы, значок, эмблема. Главная особенность туриад – их демократичность, в них мог участвовать любой житель республики, хорошо владеющий велосипедом, причем накануне с участниками проводились лекционные и практические занятия, на которых люди познавали азы велотуристского «ремесла».

В восьмидесятых велотуристы не только Риги, но уже и Юрмалы, Валмиеры, Тукумса, Огре и других городов Латвии регулярно проводили велопоходы выходного дня, которые были доступны всем желающим. Выпускалась афиша с планируемыми одно- и двухдневными походами. Собирали они иногда до ста человек, а всего в походах за сезон участвовало 600-800 велотуристов.

Приверженцы двухколесного экипажа Латвии всегда были действующими лицами в регулярно проводящихся республиканских слетах туристов и в слетах прибалтийских республик, в программе которых неизменно было ралли на трассе протяженностью порядка 30 км, проложенная в основном по грунтовым дорогам и тропам с заболоченными участками и лесными завалами. Велосипедисты ехали по трассе по карте, азимуту и по легенде.

В Белоруссии в восьмидесятых наиболее активны были велотуристы Борисова Минской области. Здесь в 1986 году родилось ставшее известным и за пределами республики велоралли «Белая Русь», которое проводилось в начале лета в субботу и воскресенье. Трасса протяженностью 220-300 км разбита на 6-10 этапов. Соревнования лично-командные. Участвовали в ралли представители шести областей Белоруссии и города Минска.

Вообще белорусским велотуристам оказались присущи изобретательность, стремление подхватить интересные начинания энтузиастов других регионов. В 1983 году они провели двухмесячную велоэстафету по республике протяженностью 4 тыс. км, которая состояла из восьми этапов-походов I-III категорий сложности, всего в эстафете приняли участие 75 человек. С того же 1983 года в мае проводился звездный поход в республиканском масштабе, маршруты I-II категорий сложности группы-участницы начинали в областях Белоруссии, а заканчивали накануне Дня Победы на Кургане Славы в 25 км от Минска.

Все сложнее становились и многодневные маршруты белорусских велотуристов. Например, в 1989 году их маршруты V категории

ЧЕЛОВЕК НА ВЕЛОСИПЕДЕ

сложности пролегли по Каракумам, Тянь-Шаню.

В Узбекистане организованный велотуризм зародился в самом начале 80-х годов, когда республиканский совет по туризму и экскурсиям, собрав одиночек, провел многодневный поход по Горьковской и Ивановской областям. Затем были Прибалтика, Карелия, Крым, Кавказ, Алтай, районы Иссык-Куля и Байкала. В восьмидесятых велокомиссии появились во всех областях Узбекистана. По Ферганской долине велотуристы республики проложили маршрут многодневного ралли.

Развитие велотуризма в Киргизии лишней раз подтвердило, как много зависит от того, находятся энтузиасты или нет. В небольшом шахтерском поселке Как-Янгаке в самом начале восьмидесятых годов с переездом сюда мастер спорта А. Онучин и его жена В. Зобнева, оба страстные велотуристы, сразу организовали секцию, начали тренировать школьников. Первый маршрут прошел по шахтерским городкам Ферганской долины. Затем маршруты становились все протяженнее и сложнее, а в 1986 году члены секции проехали от Соколова под Харьковом до Карпат по местам боев 1-го Чехословацкого армейского корпуса.

С 1981 года стало традиционным велоралли «Победа» с посещением мест формирования 316-й стрелковой дивизии И. В. Панфилова. Участвовали в нем команды из нескольких среднеазиатских республик, приезжали гости из других регионов страны. В рамках ралли велотуристы совершали походы I-III категорий сложности, маршрут составил примерно 1300 км. Эти ралли привлекли в велотуризм новых людей. Росло число категорийных путешествий, расширялась их география. Велотуристы Киргизии побывали на Тянь-Шане, в Прииссыккулье, были на Алтае, Байкале, на Украине, в Прибалтике, на Северном Кавказе, Памире.

В Казахстане наиболее активными стали столица республики и Караганда. В этом городе ежегодно проводилось ралли на трассе протяженностью 220 км с триалом, конкурсами, волейбольными и футбольными встречами с жителями промежуточных поселков. В восьмидесятых карагандинцы осваивали малоизвестные для велотуристов районы Центрального Казахстана, проводя по ним категорийные походы.

На Украине комиссии велотуризма появились почти во всех областях. В 1981 году республиканская велотуристская «власть» перешла в столицу республики, где стало крепнуть киевское объединение велотуристов. Наиболее сильные велокомиссии в восьмидесятых находились в Киеве, Харькове, Запорожье, Донецке, Днепропетровске, Симферополе, Одессе, где проводились областные слеты и соревнования по технике велотуризма, походы выходного дня, ралли.

Например, одесские велотуристы проводили ралли под названием «100 километров за 10 часов по Поясу Славы». Полукольцевой маршрут начинался и кончался в Одессе, а основная трасса проходила по окрестностям города. Участвовать в ралли могли все, кому исполнилось 18 лет, — и в личном, и в командном зачете. Кроме заезда по стокилометровой трассе в программу включили соревнования по фигурному вождению велосипеда, Правилам дорожного движения. А в 1984 году в Одессе родилось ралли, посвященное ей самой. Назвали его «Хаджибей-191». Число это соответствует воз-

расту города, а название ралли дало имя поселка, существовавшего на месте Одессы. Кроме того, число обозначает протяженность трассы, которая с каждым годом увеличивается на 1 километр. В ралли участвовали от ста до двухсот человек.

Киевские велотуристы в 1984 году организовали веломарафон-эстафету по городам-героям общей протяженностью 7 тыс. км. В эстафете участвовали 90 человек в возрасте от 16 до 60 лет. Всего было 13 этапов-походов I-III категорий сложности, на каждый этап Киевский городской совет по туризму и экскурсиям выпустил путевки, которые оплатили, как правило, профсоюзные комитеты организаций, где работают или учатся велотуристы. В Киеве в 1985 году родилась интересная инициатива проведения ежегодных слетов велоконструкторов оригинальных моделей экипажей на мускульной тяге, всевозможных усовершенствований велосипеда, приспособлений походного снаряжения. Отдельный конкурс – юных конструкторов.

В июле 1989 года в Лозовой Харьковской области на базе основанного в 1980 году Клуба велоконструирования и велотуризма имени Г.Травина открылся музей велотуризма, в котором собрано несколько тысяч экспонатов: фотографий, журналов, альбомов, писем, походных вещей, значков, вымпелов, памятных сувениров, флагов, маек, даже целых велосипедов.

В 80-е годы особую славу среди велосипедистов приобрел город Шяуляй, а ралли, организуемые Шяуляйским городским туристским клубом, стали, по сути дела, всесоюзными, в них участвовали велотуристы из Риги, Тарту, Калининграда, Одессы, Москвы, Горького, Свердловска и других городов. Протяженность трассы – более 130 км, проходила она по живописному озерно-лесному району по дорогам с разным покрытием и грунтовым, по лесным тропам. Задачи на этапах – самые различные. На одном надо уложиться в определенное время, другой проехать с постоянной заданной скоростью, третий этап – кроссовый, последний этап – километровая полоса препятствий на участке лесной дороги с завалом из бревен и сучьев, крутым склоном, переправой через речку по бревну и т.д. Между этапами – пункты контроля времени (КВ) и пункты внезапного контроля (ВКВ), местоположение которых командам неизвестно. Каждая секунда отклонения от графика прибавляет команде штрафное очко.

В программе следующего дня – езда по крупномасштабной карте по заданному маршруту, велоориентирование.

Многодневный вариант ралли предусматривал после этого поход-ралли по маршруту II категории сложности по Литве. Во время похода участники также делали отметки в пунктах контроля времени, участвовали в дополнительных состязаниях и конкурсах. Устраивали в Шяуляе и семейные ралли с детьми. Здесь тоже были контрольная карта, легенда, полоса препятствий, только трасса покороче – около 30 км.

А в Эстонии в восьмидесятых годах стал популярным кросс-поход, организуемый энтузиастами Тарту. На трассу длиной 101 км выезжали представители трех поколений, одни старались пройти ее по-спортивному как можно быстрее, для других это – обычный поход выходного дня с привалом, осмотром достопримечательностей.

ЧЕЛОВЕК НА ВЕЛОСИПЕДЕ

Неудивительно, что участниками кросса были не только жители Эстонии, но и гости из Латвии, Москвы, даже Свердловска и Алматы. А всего – до тысячи и более спортсменов и туристов.

В восьмидесятых годах прошел ряд слетов, соревнований и чемпионатов всесоюзного масштаба. В 1981 году в поселке Дзинага в Северной Осетии состоялся Первый всесоюзный слет туристов. В нем участвовали и велотуристы: на старт вышли 20 команд, 80 человек. В программу были включены полоса препятствий, фигурное вождение и кросс-поход. В 1984 году в Молдавии на турбазе «Озерная» обладатели двухколесных экипажей встретились на всесоюзном слете велотуристов, на котором были соревнования по фигурному вождению, велоралли, конкурсы самоделок, стендов, кино- и слайд-фильмов. На следующий год в Яремче (Карпаты) открылся II всесоюзный слет туристов, в 1988 году состоялись всесоюзные соревнования по велотуризму в Литве, а в 1989 году в Свердловской области открылся III всесоюзный слет туристов. В программе соревнований велотуристов были ралли на дистанции 40 км с дополнительными соревнованиями, триал, фигурное вождение и ориентирование. Участвовало в соревнованиях 19 команд, 142 человека.

Каковы итоги этих четырех слетов и соревнований восьмидесятых годов? Число соревнующихся команд стабилизировалось на уровне 19-21 с количеством участников около полутора десятка человек, причем большинство команд приезжали неизменно из Прибалтики, Белоруссии, Харькова, Одессы. Из России на велотуристские слеты помериться силой и ловкостью стабильно приезжали представители лишь нескольких областей и автономных республик, а именно – Татарии, Горьковской, Свердловской областей. Остальные приезжали эпизодически. Редкими гостями на таких сборах были представители всех шести краев, а из областей Центральной России активность проявляла лишь Московская. Слабовато были представлены на слетах Закавказье и Средняя Азия. С 1981 по 1989 год победителями были Свердловск, Ленинград, Украина, Московская область и Латвия.

С 1981 года начали проводить и чемпионаты СССР по туризму. Первый титул чемпиона получила группа из Казани в составе шести человек под руководством С. Ермолаева, которая в 1981 году прошла трудными дорогами через высокогорные перевалы из Душанбе в Хорог, Мургаб, Ош и далее в Андижан, преодолев более 1300 км. В следующие годы на высшей ступени велосипедного пьедестала почета оказывались группы из Горького (путешествие по Восточной Сибири), из Харькова (Памир). В 1988 году первое место завоевала московская группа под руководством мастера спорта И. Ефимова, который провел группу по очень сложному кольцу по Горно-Бадахшанской автономной области.

В конце восьмидесятых открылся «железный занавес», и первые смельчаки поспешили воспользоваться возможностью посмотреть на других, себя показать. В 1988 году на Международном слете велотуристов в тогдашней Чехословакии в Кошице удалось побывать группам московских, одесских, львовских, новосибирских велотуристов общей численностью более ста участников. В следующем году москвичи участвовали в Велогонке мира по маршруту Варшава – Берлин – Прага.

Но особенно велосезон 1989 года отличился первым в стране советско-американским велопоходом за мир, в котором участвовали 50 человек: 25 американцев и 25 наших соотечественников. Американцы ехали на велосипедах, которые им предоставили советские коллеги, возраст участников – от 19 до 70 лет. Маршрут: Москва – Калинин – Ржев – Осташков – Демянск – Новгород – Ленинград. Активная часть маршрута (то есть в седле велосипеда) составила 570 км. Инициатива велопробега исходила от американцев, у нас идею подхватил активист столичного велотурклуба И. Налимов, а вообще организаторами велопохода с нашей стороны были Московский комитет защиты мира, Московский городской центральный туристский клуб и ряд спонсоров. На следующий год состоялся ответный пробег 25 советских велотуристов по Американскому континенту.

А группа туристов из Подмосковья под руководством М. Мархасина в том же 1989 году совершила велопоход по Чехословакии, посетив Брно, Братиславу, Кошице. Ленинградцы отличились массовостью: четыре группы путешествовали по ГДР и одна по Польше.

Это лишь отдельные примеры. Открывался новый этап отечественного велотуризма – зарубежный.

А каков был рост числа многодневных организованных категорийных путешествий в целом по стране в 80-х годах? В 1980-м в них участвовали более 5,5 тысячи человек, в 1987-м их число превысило 10 тысяч, а в 1989 году стало почти 11,5 тысячи велотуристов. Рост, конечно, налицо, но по сравнению с количеством владельцев велосипедов (45-50 миллионов) этого, конечно, очень мало. Однако трудно сказать, сколько еще велосипедистов отправлялись в неорганизованные путешествия, но, видимо, таких было не меньше, чем путешествующих с маршрутными книжками. Многие велотуристы не признавали правила организации походов, считая их излишне бюрократическими. Немало романтиков путешествий на двух колесах отправлялись в дальние вояжи в одиночку, вдвоем или втроем, продолжая традиции спортивных дальних велопробегов, порой поражая соотечественников выносливостью, даже героизмом.

Например, житель поселка Ягодный Магаданской области В. Зенков в 1969 году из дома в Ленинград приехал на велосипеде, оставив позади более чем 11,5 тыс. км. Другой известный сверхмарафонец А. Гершфельд в 1975 году совершил за 4,5 месяца велопробег из Владивостока до Бреста, а затем до Балтики, проехав 14 тыс. км. В. Старцев в 1983 году пересек страну в меридиональном направлении от Мурманска до Баку и далее до Кушки. Во все дальние концы протянулись нити велопутешествий из родного города Николаполя И. Гладуна – до Мурманска, Самарканда, Владивостока. А норильчанин велосипедист О. Истомин и ленинградец бегун П. Басов составили необычный дуэт и в 1984 году вдвоем за полгода преодолели почти 10 тыс. км до Владивостока. Продолжает путешествовать, несмотря на солидный возраст, и профессор Московского авиационного института В. Саульев, который в 1984 году по пути из Уфы в Гурьев из-за жары приноровился передвигаться ночами. Ему это понравилось, и позднее из Петербурга в Мурманск он специально ехал белыми ночами. А в августе 1988 года 1200-километровый путь из Николаева в Москву за 11 дней преодолел инвалид И. Петров, у

которого ампутирована треть голени.

Это лишь единичные примеры.

В последние годы восьмидесятых в городах нашей страны начали возникать разнообразные самостоятельные общества, союзы, клубы велотуристов. Появилась в Москве, например, Ассоциация велопутешественников. В столице же и некоторых других городах в 1988 году зародился велосоюз «Пелетон» весьма широкого профиля – от оздоровительных прогулок до сугубо спортивных гонок. Создавались велоклубы при советах Всесоюзного добровольного физкультурно-спортивного общества профсоюзов. В Волгограде был создан велоклуб любителей велосипеда с секциями велотуризма, оздоровительной езды, технического творчества и другими.

Итак, последнее десятилетие советского периода нашей страны охарактеризовалось ростом рядов любителей путешествий на велосипедах, причем не только в рамках системы Центрального совета по туризму и экскурсий и его подразделений так называемого самостоятельного туризма, но и в других структурах, а то и в виде стихийно возникающих групп, как говорится, «по месту жительства». Явно выросло и число путешественников-одиночек, и туристская общественность на них уже не смотрит, как на неких отступников от общепринятых норм и законов.

В велотуризм активно внедрялись элементы велоспорта. Речь не только о моделях велосипедов, на которых туристы отправлялись в ближние и дальние вояжи (уже почти не осталось таких, кто предпочитал дорожные велосипеды с одной передачей), или, скажем, об экипировке. Все более прочное место в «ассортименте» велотуристских мероприятий повсеместно занимали велоралли, марафоны, а также еще совсем недавно никому не известный триал.

Крутой поворот, если не сказать больше, в жизни нашей страны на стыке 80-х и 90-х годов сказался на велотуризме. В корне изменилось все: обеспечение самими велосипедами, организационная структура велотуризма, география путешествий, даже стиль езды... Но обо всем этом – в следующем разделе.

Современный велотуризм в России

Что привнесли в велотуризм 90-е годы?

Крутой перелом в жизни нашей страны на стыке восьмидесятых и девяностых годов сказался и на велотуризме: на его географии, на приоритетах в выборе моделей велосипедов, на экипировке, стиле путешествий, на принципах их организации, на структуре туризма вообще. Изменился даже смысл понятия «в нашей стране», под которым до 1991 года мы подразумевали другую территорию.

В теперешней России прекратила существовать централизованная подпитка организованного самостоятельного туризма из профсоюзного бюджета, а по сути – из средств, зарабатываемых мощной индустрией так называемого планового туризма под эгидой Центрального совета по туризму и экскурсиям. Многие завсегда и турбаз перестали туда ездить из-за отсутствия средств, а профсоюзные комитеты предприятий по той же причине уже не могли поощрять своих

работников льготными путевками на эти турбазы. Люди же со средствами устремились за упавший «железный занавес» познавать зарубежный, в основном так называемый капиталистический мир. Многим туристам, в том числе велосипедистам, стало не до походов, глагол «жить» в разговорах все чаще заменялся глаголом «выживать», а некоторые, используя открывающиеся возможности, увлеклись предпринимательством.

Заметно уменьшился и спортивный стимул последовательно повышать категории сложности походов, целеустремленно карабкаясь по разрядной лестнице к завоеванию звания мастера спорта. Причина кроется, на наш взгляд, и в том, что понизился престиж этого звания, и в усложнении пути к этому званию к концу восьмидесятых годов. Труднее стало собрать группу, особенно в походы высоких категорий сложности. Основных причин несколько: занятость людей, усилившаяся индивидуализация общества (тенденция «каждый сам за себя», противоречащая духу туризма, явно не способствует формированию походных групп), возросшее стремление общества к дебиюрократизации (и до распада Союза с его институтами большинство велосипедистов предпочитало незарегистрированные путешествия). Сказывается и беспокойная обстановка в традиционных для высококатегорийных велопоходов районах.

В девяностых годах число туристских клубов бывшей системы ЦСТЭ, по сравнению с восьмидесятыми годами, уменьшилось примерно втрое (с 700 до 200-250). Снизилась регулярность и массовость слетов и соревнований. Тем не менее основной костяк самостоятельных туристов «не сдавался», продолжая выпускать группы в походы, проводить школы туристской подготовки и т.д.

В конце 1990 года состоялся учредительный съезд Туристско-спортивного союза России (ТССР) – самостоятельной общественной организации, которая поставила своей основной задачей объединение самостоятельных туристов страны независимо от способа передвижения. В 1993 году ТССР обновил Правила проведения туристских спортивных походов, Положение о туристско-спортивных маршрутно-квалификационных комиссиях и другие документы. Была принята Государственная программа по развитию самостоятельного спортивно-оздоровительного туризма в России. Спортивный туризм, в том числе велосипедный, был включен в Единую всероссийскую спортивную классификацию.

Правила проведения туристских спортивных походов претерпели существенные изменения. Прежде всего в название включено слово «соревнования», чтобы участники категорийных походов могли пользоваться помощью, в частности, материальной, какую получают спортсмены от местных комитетов по физической культуре. Второе радикальное изменение Правил – их «демократизация». Уменьшен минимальный численный состав группы. В велотуризме он уменьшен на 2 человека (в походы низших категорий сложности можно отправляться вдвоем, высших – вчетвером). В самом деле, предписание даже в «единичку» по окрестностям своего города выезжать группами не менее чем из четырех человек раздражало многих и выталкивало из организованного туризма большое количество путешественников. В многодневные велопоходы I и II категорий сложности можно стало «на законных основаниях» брать детей соответ-

венно 13 и 14 лет. Походы можно стало совершать за рубежом, причем сами группы могут быть международными. Отменено требование отправлять телеграммы о начале и завершении походов в контрольно-спасательные службы. Ну и так далее.

В 90-е годы появился новый документ: «Единая всероссийская спортивная классификация маршрутов» (ЕВСКМ), которая устанавливает основные принципы, требования и технологию классификации спортивных походов. Теперь категории сложности походов можно стало определять и в соответствии с Перечнем классифицированных туристских спортивных маршрутов, и по Методике категорирования велосипедных маршрутов (см. Справочный раздел). В детско-юношеском туризме принята классификация походов по степени сложности.

К середине 90-х годов туристская общественность России стала потихоньку оправляться от шока, вызванного крутым виражом, который заложила страна на дороге истории.

Важный шаг навстречу туризму со стороны властей страны сделан в ноябре 1996 года, когда был принят и утвержден федеральный закон «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации», который укрепил юридический статус отечественного туризма, узаконил понятие «самодеятельный туризм», под которым подразумеваются путешествия с использованием активных способов передвижения, организуемые туристами самостоятельно. Отдельная статья посвящена общественным объединениям самодеятельных туристов.

В 90-е годы в туризме, и велотуризме в частности, рушилась централизованная система, но раскрепощалась личная инициатива. Активисты, воодушевленные новыми юридическими возможностями, стали под эгидой разных организаций создавать независимые вело клубы, общества, издавать бюллетени, газеты, журналы.

Важным событием в туризме всех видов стало создание в 1990 году мастером спорта по горному туризму С. Минделевичем российской туристской газеты «Вольный ветер». Приближается десятилетний юбилей газеты, но ее учредитель, редактор и одновременно самый активный автор стоически держится, несмотря на суровые времена, и, похоже, не собирается бросать начатое нелегкое дело. В каждом номере газеты одна страница (на журналистском жаргоне – полоса), называемая «Под шорох шин», посвящена велотуризму. Некоторые газеты выходили к конкретному мероприятию. Так, в Иркутске в 1991 году был напечатан специальный выпуск под названием «Велопробег», посвященный международному экологическому велопробегу Пекин – Иркутск – Москва – Париж. В 1997 году под названием «Вело-темпо» вышел первый номер долгожданного велосипедного журнала. Издание энтузиаста В. Гришечко посвящено в основном велосипеду, но есть в нем и материалы о велотуризме. Вслед за «Вело-темпо» появился журнал «Я люблю кататься», в котором тоже можно обнаружить велотуристские страницы.

В 1992 году зарегистрирован столичный вело клуб «Лидер» под руководством Г. Карасеева, объединивший не только действующих и действовавших велоспортсменов, но и любителей путешествий тоже. В 1997 году он выпустил первый номер журнала «Веломир». В 1993 году стараниями П. Протопопова в Волгограде и с помощью Д. Боголюбова в Москве зарегистрирован межрегиональный Русский вело-

клуб, который начал издавать бюллетень «Самокат», а в 1994 году выпустил альманах с чрезвычайно ценной информацией о велотуристских объединениях и даже об активных велотуристах России, а также с адресами велосипедных организаций и клубов других стран.

Появилось новое, в советские времена совершенно невозможное, направление в велотуризме – совместные путешествия наших и зарубежных путешественников. Всплеск их интереса к России приходится на начало 90-х годов, когда стало хорошей традицией, что знающие иностранный язык российские велотуристы сопровождают велогостей из дальнего зарубежья по просторам нашей Родины. Американско-голландско-французская циклистская трансевропейская ассоциация «Велодорожка» в 1996 году выступила с инициативой создать постоянно действующую велотрассу от Парижа до Москвы.

Еще более целеустремленно взялись осваивать зарубежный мир, в основном Западную Европу, российские велотуристы. Но зато практически не посещается Прибалтика, ранее излюбленное место для проведения велопоходов I и II категорий сложности. Ввиду небезопасности почти прекратились велопутешествия по таким регионам как Кавказ, Средняя Азия, Памир, а всеми любимый Крымский полуостров стал зарубежной страной. В связи с приходом на российский рынок импортных велосипедов и доступностью приобретения снаряжения изменился не только внешний вид велотуристов (серо-зеленые штормовки сменила удобная велоодежда ведущих фирм мира), но и тактика велопоходов. Не имеет смысла полностью закупать продукты на весь маршрут, так как в некоторых местностях России (да и в других странах) продукты дешевле. А применение более легких материалов для снаряжения уменьшило вес велорюкзака. Наш российский велотуризм все более приобретает европейские черты.

К середине 90-х годов снова наметился рост количества массовых мероприятий по велотуризму. Например, если взять календарь международных, всероссийских и региональных мероприятий 1994 года, то удивляешься их обилию. В конце июля в Александрове Владимирской области состоялся российский слет велотуристов, который получил ранг чемпионата России по велотуристскому многоборью, в программу входили ралли, фигурное вождение и триал. Еще одно мероприятие в масштабах России – X слет юных велотуристов России в июле 1994 года в Оренбурге. Месяцем раньше в июне, – скоростной веломарафон московского велоклуба «Караван» на 700-километровой дистанции Москва – С.-Петербург и скоростной веломарафон велоклуба «Балашиха» С.-Петербург – Москва. Можно было примчаться, участвуя в одном марафоне, из Москвы в Питер, несколько дней погулять по городу на Неве и вместе с балашихинцами умчаться обратно. Вологодские велотуристы приглашали коллег из разных областей участвовать в «Велорандеву-94», в программу которого входили велоралли, фигурное вождение, триал, конкурсы и велоярмарка. Волгоградские велотуристы устраивали однодневные веломарафоны на 400 и 600 км под названием «Волгоградская кругосветка». Открытый чемпионат по технике велосипедного туризма объявили нижегородцы, а соревнования по фигурному вождению велосипеда, по велоориентированию, по велотуристскому многоборью – Московский клуб велотуристов. Все это – лишь часть велоту-

ЧЕЛОВЕК НА ВЕЛОСИПЕДЕ

ристских соревновательных мероприятий одного типичного 1994 года последнего десятилетия. В том же году и в последующие годы были организованы слеты и соревнования в различных городах России: в Екатеринбурге, Волгограде, Мурманске, Хабаровске, Казани, Нижнем Новгороде, Петрозаводске и других.

В 1995 году российские велотуристы впервые участвовали в международном супервеломарафоне Париж – Брест – Париж.

Продолжился и начатый в 80-х годах чемпионат России на лучшее путешествие года, который теперь проводится по двум классам: класс А – спортивные походы IV-V категорий сложности, совершенные в соответствии с Правилами проведения соревнований туристских спортивных походов, класс Б – оригинальные путешествия, пройденные в одиночку или в составе группы. К участию приглашаются туристы из России и других государств, совершившие путешествия по России и за ее пределами и утвердившие маршруты в маршрутно-квалификационных комиссиях. Последними победителями в этом чемпионате были оренбургские велотуристы во главе с А. Фесенко, которые путешествовали по Уралу.

На конец сентября намечен 4-й слет туристских клубов России, в программу которого включены соревнования по велотуристскому многоборью и различные конкурсы. На слет приглашаются также представители туристских клубов ближнего и дальнего зарубежья. Место встречи – пос. Гуамка в Краснодарском крае.

Но вот что характерно для всех перечисленных выше велотуристских соревнований, марафонов и чемпионатов: в каждом из них соревнуются самые умелые и тренированные добрые молодцы, которых набирается, как правило, несколько десятков человек. Обычно не более одного десятка велокоманд участвуют и в чемпионатах на лучшее путешествие – это на огромную территорию страны!

Хорошо хоть, что туристскими организаторами сделан позитивный шаг навстречу путешественникам-одиночкам, открыв для них возможность тоже участвовать в чемпионатах. Некоторые из них совершают прямо-таки героические велорейды. Более того: немало наиболее сложных велопутешествий совершены в одиночку. Вот лишь некоторые из них.

В 1991 году петербургский художник В. Кетов начал объезд всех континентов по принципу: «Еду вперед – море справа». Путешественник уже объехал таким образом Европу, Африку и Азию, проехав 80 тысяч километров по 68 странам мира.

За необычный по трудности и протяженности велопробег через географические центры Европы и Азии, российскую Арктику и 15 государств, прежде составлявших СССР, в 1992 году был занесен в Книгу рекордов Гиннеса журналист и путешественник В. Шаронов, который преодолел в седле в общей сложности 65 тысяч километров.

Известный в велосипедном мире русский парижанин Г. Красовский, организатор и участник велопробегов Москва – Париж в 1990 году и из России через Закавказье в Египет в 1991 году, в 78 лет в 1993 году в одиночку совершил 8000-километровый велопробег «За единую Европу от Атлантики до Урала», который тоже занесен в Книгу рекордов Гиннеса..

Удостоился Книги рекордов и москвич Г. Гончаров, тоже большой

любитель одиночных велопутешествий. С 1953 по 1996 год он за 62 многодневных велопутешествия проехал в общей сложности около 145 тысяч километров, посетив 16 стран Европы и Азии и все республики бывшего Союза.

В 1995 году житель Самары А. Куплайс преодолел 11 тысяч километров за 96 ходовых дней, приехав из Владивостока в Брест своим (велосипедным) ходом.

Почти что повторил в 1996 году кругосветное велопутешествие Онисима Панкратова рязанец В. Мироненко.

Но некоторые отчаянные смельчаки уже не видят особой доблести в том, чтобы совершать многодневные путешествия на велосипеде в летний период. А если такой же сложный маршрут пройти зимой? Этим вопросом однажды задался чемпион среди москвичей по зимним велопоходам А. Финоченко. Задумано – сделано! И Андрей проложил велосипедные маршруты по льду Азовского и Каспийского морей, озера Байкал, по северу европейской части России, в 1991 году в феврале-марте совершил зимний веломарафон из Читы в Магадан, а в 1992 году, вновь зимой, – из Читы на Сахалин. Уже в этом 1998 году А. Финоченко совершил очередной дерзкий зимний переход от Иркутска по реке Лене до Усть-Кута, затем до Мирного, а от него до Якутска и спустился на юг на Транссибирскую магистраль. До Мирного его попутчиками были М. Силаев и В. Мельников.

Зимними велопоходами, да еще в самых холодных районах Северного полушария, увлекся известный дальневосточный путешественник П. Конюхов, совершив в 1991 году при морозе до 62° С с М. Тумановым и С. Половинкиным велопоход в Оймякон. В 1993 году Павел осуществил зимний переход из Верхоянска в Оймякон, из одного полюса холода в другой, а в 1994 году с М. Тумановым и С. Половинкиным прошел по 135-му меридиану от Нижне-Янска до Тихого океана. В 1995-1996 годах П. Конюхов переключился на австралийские пустыни, проехав по пятому континенту, а также по Новой Зеландии и Тасмании 19 тысяч километров.

Ну разве не заслуживают эти смельчаки звания мастера спорта или знака «Выдающийся путешественник России»? А может быть, нужно вернуть некогда существовавшее звание «Мастер туризма»?..

Как поживают центры велотуризма?

В 1998 году исполнилось 20 лет Московскому клубу велотуристов, как он называется с 1990 года, который возглавляли сначала А. Булгаков и В. Медовый, сейчас им руководят С. Селиванов и А. Сычев. Московский клуб остается крупнейшим велотуристским центром страны, в котором, в силу своего местоположения, сконцентрировалась и работа Российской комиссии велотуризма. Хотя число формальных членов его невелико, он фактически объединяет, главным образом велопоходами выходного дня по Подмосковию, несколько сотен человек. Клуб ежегодно издает информационный бюллетень «Московский велотурист», в котором кроме календаря походов выходного дня помещаются календарь велотуристских соревнований, положения о массовых мероприятиях, приглашения в зарубежные велотуры, программа мероприятий других велотуристских клубов Москвы и Подмосковию, а также некоторые рекоменда-

ЧЕЛОВЕК НА ВЕЛОСИПЕДЕ

ции по организации путешествий.

Все большую известность в велосипедном мире приобретает московский велоклуб «Караван», который расширил палитру своих поездок и заодно разделил их на велопоходы выходного дня по дорогам с твердым покрытием («Караван-шоссе»), по грунтовым дорогам, тропам и вообще по бездорожью («Велотрофи-Караван»), на многодневные велопутешествия в «европейском стиле», то есть по хорошим дорогам с ночлегом в гостиницах («Караван-тур»), многодневные путешествия в традиционном российском стиле с ночлегом в палатках и подготовкой ужина на костре («Мегатрофи-Караван») и велопробеги на средние и длинные дистанции со средней скоростью 25-30 км/ч и с дневной нормой до 400 км («Караван-пробег»). В 1995 году три представителя «Каравана» успешно финишировали в супервеломарафоне Париж – Брест – Париж (1200 км за 90 часов).

Велотуризм в спортивном стиле развивают в разной степени велосоюз «Пелетон», столичные велоклубы «Лидер» и «Триатлон».

В 1996 году в Москве был зарегистрирован Русский клуб велопутешествий (РКВ), который сконцентрировался в первую очередь на организации зарубежных велопутешествий, а также совместно с Московским клубом велотуристов проводит велопоходы выходного дня и массовые походные мероприятия. Вновь созданное объединение издает свой бюллетень «Интерциклист».

К московским велотуристам тяготеют и члены велоклубов ближнего Подмосковья – велоклуб «Велобол» из города Королева (бывшего Калининграда), велоклуб «Балашиха», Химкинский клуб туристов и Одинцовский туристско-экологический центр, а также подающий надежды «тезка» московского «Каравана», но находящийся в Александрове Владимирской области, основу программы которого составляют категорийные походы, в том числе сложные.

В 90-е годы московские велотуристские клубы активно осваивали дальнее зарубежье, а в 1995-1996 годах апробировали новый вид туров – автобусно-велосипедные (о них мы рассказываем в разделе «Организация зарубежных и международных велопоходов»). В 1997 году столичные велотуристы организовали кольцевой веломарафон в честь 850-летия Москвы – «850 км вокруг Москвы»; девять походов, в основном двухдневных, составляли кольцо протяженностью в общей сложности 850 км. 24 человека, прошедших за лето его полностью, были награждены призами на праздничном велофестивале 6-7 сентября в Измайловском парке Москвы в честь ее юбилея, в программу которого вошли чемпионат Москвы по велотуристскому многоборью и велоралли «Золотая осень».

Из категорийных походов московских велотуристов последних лет выделяются поход V категории сложности стойкого исследователя русского Севера Л. Давыдова берегом Белого моря и грунтовыми дорогами по Архангельской области и Карелии (этот поход закрыл последнюю клеточку, необходимую Давыдову для получения звания мастера спорта России) и весьма сложный, а местами небезопасный поход тоже V категории сложности под руководством С. Емельянова по грунтовым дорогам и тропам Прибайкалья, две группы москвичей устремились на север Карелии и Кольский полуостров.

В программе 1998 года московских велотуристов – чемпионаты по технике велотуризма, несколько велоралли, зарубежных велоту-

ров, в частности, участие в велотуриаде «Швейцария-98», посвященной двухсотлетию юбилею Итальянского и Швейцарского похода А.В. Суворова. Организуют москвичи и целую серию велопробегов на 200, 300, 400 и 600 километров. Новинки сезона – цикл походов «По маршруту ведут аксакалы», в которых опытные руководители ведут группы по бывшим железным дорогам и трактам, то есть в основном по «грунтовкам», однодневные походы «Велотрофи-караван» на горных велосипедах, в которых преобладают грунтовые дороги и бездорожье. Два ралли и звездный поход посвящены 20-летию Московского клуба велотуристов.

А как обстоят в 90-х годах дела в регионах России?

В С.-Петербурге в период с 1991 по 1995 годы активность велотуристов была на низком уровне, не проводились чемпионаты северной столицы по велотуризму, резко сократилось число категорийных велопоходов, да и те проводились недалеко от порога своего дома (выделяется по сложности лишь поход по Кольскому полуострову). В 1996 году питерцы опять обратили свои взоры в дальние края, совершив походы по Крыму, Казахстану и даже Западной Туркмении, возродились велопоходы выходного дня и семейные поездки. В 1997 году категорийных походов проведено еще больше, среди них выделяются два египетских путешествия, возобновилось проведение чемпионата С.-Петербурга по велотуризму, объявления о велопоходах выходного дня снова стали публиковать городские газеты, что привлекло в С.-Петербургский велотуристский клуб новых членов. Традиционный велопробег «Проводы белых ночей» по ночному городу к Медному всаднику под руководством ветерана питерского велотуризма М. Петровича и осенний слет велотуристов под руководством другого ветерана А. Рассукованного привлекли много участников. Увлекательными и в то же время непростыми по дорожным условиям были велопоходы с детьми по лесным тропам Карельского перешейка, к верховьям Волги под заманчивым названием «Из варяг в греки», в котором родители и дети готовили кушанья из меню древних скифов, греков, варягов, чуди, а под конец даже устроили малые «Олимпийские игры» с «боем титанов», «соревнованиями дискоболов» и т. д. На 1998 год намечены помимо многодневных велопутешествий по России зарубежные велотуры по Финляндии и Чехии.

В третьем городе России Нижнем Новгороде находится один из старейших велоклубов страны (комиссия велотуризма формально образована в 1965 году), который в 1993 году был зарегистрирован под названием «Руслан». Вот уже 33 года руководит бывшей комиссией, а теперь велоклубом, один из самых известных в велотуристском мире ветеранов В. Моржаков. Трудно сказать, заслужил ли Владимир Васильевич место в Книге рекордов Гиннеса за свою, можно сказать, пожизненную общественную деятельность в велотуризме, но Книгу рекордов велотуристов России без него представить себе невозможно (кстати, чем не идея?). С помощью нижегородских велотуристов происходило становление велотуристских объединений в Ленинграде, Казани, Волгограде, Астрахани и других городах. Нижегородцы стали инициаторами проведения всесоюзных и всероссийских слетов юных туристов, которые проводятся регулярно с 1985 года. В нынешнее время нижегородский областной велоклуб «Рус-

ЧЕЛОВЕК НА ВЕЛОСИПЕДЕ

лан» не снижает оборотов, ежегодно организует чемпионаты области по велотуристскому многоборью, веломарафоны на трассах 75-175 км, причем все соревнования проводятся с учетом возраста велосипедистов, поэтому они собирают большое число участников. За последние три года нижегородские велотуристы провели сложные спортивные походы по Уралу, Северу России, при поддержке областного департамента по спорту и туризму организована экспедиция V категории сложности по Турции.

Самым большим достижением нижегородцев можно считать создание в области подростковых велотуристских объединений, которых сейчас насчитывается шесть: два в самом Нижнем, в городах Кулебаки, Кстово, Павлово и в селе Пурех Чкаловского района, которые в общей сложности провели 174 категорийных многодневных велопохода. Старейший из них (в будущем году ему исполнится 20 лет), носящий имя В.Чкалова, на протяжении почти двадцати лет возглавляет А. Чкалов, родственник прославленного летчика. Юные велотуристы Нижегородской области колесят не только по России, но побывали и в Германии, Польше, Болгарии, а воспитанница велотуристского клуба «Русь» в Кстово Светлана Ляховская в 21 год выполнила нормы мастера спорта по велотуристскому многоборью. За нижегородцев можно не волноваться: в Нижнем создается надежная смена, велотуризм там не умрет.

Девяностые годы на одно из ведущих мест в России вывели волгоградцев, что в заслугу, конечно, надо в первую очередь поставить В. Белоусову из Волжска, волгоградцам П. Протопопову и В. Комочкову. Благодаря их целеустремленности и напористости за несколько лет фактически из ничего был создан полноценный велотуристский клуб, в 1989 году зарегистрированный под названием «Орион», со своей маршрутно-квалификационной комиссией с полномочиями до IV категории сложности, с командой, способной выступать в соревнованиях всесоюзного уровня. В начале 90-х годов клуб занялся развитием международных связей, чему способствовало хорошее знание президентом клуба П. Протопоповым английского языка, а председателем совета клуба В. Комочковым французского, и на этом поприще клуб снискал известность за рубежом среди международных велосипедных организаций. К середине девяностых годов активисты клуба успели наладить контакты с велоколлегами почти двадцати стран и вступили в Европейскую федерацию велосипедистов. И сейчас для национальных федераций, клубов и ассоциаций ряда западных стран волгоградский «Орион» является наиболее известным объединением России, дающим им представление о российском велотуризме.

Благодаря международной известности «Орион» в 1993 году получил предложение участвовать в пользующемся популярностью во всем мире сверхдальнем марафоне Париж – Брест – Париж, и в 1995 году представитель Всемирной ассоциации веломарафонцев В. Комочков организовал первое участие российских велосипедистов в марафоне, а сейчас идет подготовка ко второму участию в этом 1200-километровом пробеге в 1999 году. На этапах волгоградского веломарафона 200, 300, 400 и 600 км каждый сезон проходят стажировку организаторы аналогичных марафонов из других регионов России.

Какая-то заслуга в том, что велотуризм в России, если и прогнулся под тяжестью навалившихся в 90-х годах на страну испытаний, но не сломался и остался жив, принадлежит П. Протопопову, который в критический момент был инициатором создания Русского велоклуба, сыгравшего объединяющую роль велотуристских клубов и секций разных областей. Впрочем, дело даже не столько в самом велоклубе, сколько в бюллетенях «Велотурист» и «Самокат», которые П. Протопопов начал выпускать с помощью своих товарищей с 1990 года. «Велотурист» расходился по городам России, а англоязычный вариант бюллетеня рассылался в другие страны. Волгоградские велотуристы совершают ежегодно полтора десятка многодневных походов, в том числе один-два высшей V категории сложности.

Выжил и набирает силы в основном благодаря своему руководителю энтузиасту Н. Платову Пензенский велосипедный клуб, который объединил несколько схоженных велогрупп. Клуб регулярно проводит походы выходного дня, организовал несколько многодневных путешествий, в том числе по дальнему зарубежью. В этом году пензенцы выступили инициаторами проведения велотуриады «Швейцария-98», посвященной двухсотлетию юбилею перехода А. В. Суворова через Альпы.

В сложные переходные годы в сохранении велотуризма немалую роль сыграл и один из крупных велотуристских центров страны Екатеринбург, выпуская бюллетень «Веломир», который тоже распространялся среди велотуристов разных городов страны. Екатеринбургские велотуристы клуба «Энергия» традиционно проводят так называемую «Майскую прогулку», в которой участвуют несколько сотен человек, и каждый может проехать столько, насколько хватит сил и желания, хоть 100 километров; приглашают всех желающих, в том числе из других городов страны, на велоралли «Европа – Азия» с многократным пересечением границы между Европой и Азией; постоянно участвуют в чемпионатах по велотуристскому многоборью, занимая призовые места, в частности, в последнем чемпионате 1997 года «Энергия» заняла первое место. В 1996 году екатеринбуржцы организовали всероссийский чемпионат у себя.

А как дело обстояло в 90-е годы с велотуризмом на Дальнем Востоке, например, в Хабаровском крае? Мы, жители Европейской России, так мало об этом знаем.

Комиссия велотуризма в Хабаровске зародилась в 1985 году, а уже в 1990-м группа хабаровчан совершила поход V категории сложности по маршруту Аян – Нелькан – Усть-Мая – Якутск – Ленские Столбы – Нерюнгри. В 1991-1994 годах велотуризм в Хабаровском крае был скорее мертв, чем жив, а возродился в 1995 году как раз благодаря живительному импульсу с запада в виде бюллетеней из Волгограда и Екатеринбурга. В том году был создан Хабаровский краевой клуб велосипедного туризма. При поддержке разных структур в мае 1995 года удалось организовать велопробег Владивосток – Хабаровск, посвященный 50-летию Победы в Великой Отечественной войне, в котором участвовало 10 человек. Начиная с юбилейного Дня Победы, велоклуб организует ежегодное массовое шествие по мемориальным местам города по маршруту протяженностью 35 км. Весной 1997 года группа хабаровских велотуристов поход по нитке строящейся автодороги Находка – Хабаровск – Чита

ЧЕЛОВЕК НА ВЕЛОСИПЕДЕ

начала в поселке Врангель, где живет известный путешественник П. Конюхов и где он создал музей велотуризма, собрав весьма обширную экспозицию. Начали открывать хабаровчане для себя и зарубежье, побывав в Китае и Корее.

Так же, как и в Нижнем Новгороде, в Казани и Йошкар-Оле делают ставку на школьный велотуризм, понимая, что энтузиасты-организаторы (а самодеятельный туризм, как известно, держится на них) начинаются в юности. В частности, в Йошкар-Оле около десяти школьных учителей регулярно проводят велопоходы со школьниками по родному краю.

Возобновило свою работу велотуристское объединение в Башкирии, начали снова проводиться, правда, пока нерегулярно, походы выходного дня, многодневные спортивные путешествия. Но особенно велотуристов Уфы притягивает Европа, их маршруты пролегли по разным странам дальнего зарубежья.

В остальных регионах, точнее, в основном в областных и краевых центрах, велотуризм пребывает где-то еще в анабиозном состоянии, где-то им как занималась ограниченная группа людей, так и продолжает вариться в собственном соку, где-то пришли совсем новые люди и возродили велопоходы, а где-то организованного велотуризма не было и раньше, нет и поныне.

Если обобщить сведения с Украины, из Литвы, Казахстана, Узбекистана и других стран постсоветского пространства, то складывается картина, похожая на то, что происходит в России. Наблюдается «провал» в первые годы этого десятилетия, отход основной массы велотуристов от походов, резкое (на порядок) падение количества путешествующих с маршрутными книжками, потом постепенное оживление велотуризма, но уже в другом качестве, в частности, увлечение обеспеченных велотуристов зарубежными путешествиями, приход в велотуризм новых людей, организующих новые велоклубы и секции, изменение стиля путешествий, «ассимиляция» велотуризмом атрибутов велоспорта. Как и в России, в одних странах ближнего зарубежья восстановление велотуризма идет медленнее, в других быстрее или с более высокого уровня, а в некоторых бывших республиках его как не было в советское время, так нет и сейчас. Но везде на территории бывшего Союза серьезное занятие организованным велотуризмом было и остается делом очень малого числа людей и в основном в столицах и областных центрах.

Итоги

В России сейчас, очень приблизительно, на руках 25-30 миллионов велосипедов. Подавляющая часть их владельцев – это жители маленьких городков и сельской местности, которые используют велосипеды (почти исключительно наши дорожные односкоростные) для деловых поездок на работу, на ферму, в магазин, на почту и т. д., то есть для них велосипед – личный бесплатный транспорт. К велотуризму эти люди, за малым исключением, не имеют никакого отношения. Большую долю среди веловладельцев этой категории занимают дети.

Следующая большая группа велосипедистов – это в основном горожане, среди которых значительный процент составляют подрост-

ки, использующие велосипед в основном для велопрогулок в окрестностях своего дома или дачи, для поездок в лес, на реку. Значительная часть подростков готова заняться велотуризмом, если их кто-то в него вовлечет. С годами эта готовность уменьшается. При налаженном оповещении через средства массовой информации о походах, так сказать, «вольнокатающиеся» в хорошую погоду и при других благоприятных обстоятельствах могут соблазниться объявлением и отправиться в однодневную поездку. Таких в России от 1 до 3 миллионов человек.

Далее из «соблазненных» одни так и остаются эпизодическими участниками велопоходов выходного дня, другие увлекаются ими и становятся регулярными участниками этих походов, а иные переходят в следующую стадию вовлеченности – отправляются в многодневные велопутешествия. Постоянных участников поездок на велосипедах в выходные дни (организованных и неорганизованных) с уже вполне туристскими признаками и эпизодических участников многодневных велопоходов в России – порядка 100-300 тысяч человек. В первой половине 90-х годов количество людей этой категории снизилось, но сейчас постепенно восстанавливается и имеет тенденцию к превышению советского периода за счет увеличения количества владельцев горных велосипедов («маунтинбайков»), все меньше среди них владельцев складных велосипедов. Представители этой группы более или менее охотно становятся слушателями школ велотуристской подготовки, но сейчас финансирование таких школ исчезающе мало, а во многих регионах его нет вовсе, за свой счет учиться на велотуриста желающих мало, поэтому в 90-х годах многие из них остаются «дикарями»-самоучками.

Следующую ступень занимают уже вовлеченные в велотуризм люди, которые интересно и полезно проведенный отпуск ассоциируют с велосипедом и в выходные дни не прочь накрутить сколько-то десятков километров, но оформление своих вояжей, заполнение маршрутных листов и книжек считают ненужной бюрократией. Среди категории убежденных «дикарей» есть поистине героические личности, совершающие, подчас в одиночку, умопомрачительные велопереходы, в том числе зимние, по тундре, таежному бездорожью, пустыням и даже взбирающиеся на вершины пятитысячников. Неорганизованных велотуристов в России – порядка 10-30 тысяч человек.

Наконец, самая малочисленная категория владельцев велосипедов – организованные велотуристы, регистрирующие свои многодневные походы в маршрутно-квалификационных комиссиях, участвующие в чемпионатах и соревнованиях по велотуризму, получающие спортивные разряды. Своего пика организованный велотуризм в стране достиг, пожалуй, в конце 80-х, в частности, в 1989 году отправляющихся в путешествия с маршрутной книжкой в течение года набралось 11,5 тысячи человек (на территории бывшего Союза). В 90-е годы количество организованных велотуристов упало обвально, сейчас путешествующих в соответствии с походными правилами, по самой оптимистической оценке, – 1-3 тысячи человек, включая школьников. Но среди отправляющихся в организованные многодневные велопутешествия большинство составляют участники наиболее простых походов I-III категорий сложности, а участники походов IV-V категорий сложности обычно составляют не более 10%, то есть

ЧЕЛОВЕК НА ВЕЛОСИПЕДЕ

сейчас порядка 100-300 человек на всю Россию. Это – элита организованного велотуризма, занимающая высшую ступень пирамиды. Все они – разрядники, немало среди них мастеров спорта. Эти люди являются президентами велотурклубов, председателями маршрутно-квалификационных и других комиссий, руководителями велосекций, походов выходного дня; на велотуристских соревнованиях они выступают в качестве участников, но чаще в роли судей. Велотуризм стал их образом жизни.

Если рассмотреть велоспортивную пирамиду, то она, видимо, будет выглядеть, по крайней мере в количественных характеристиках, похоже.

В 90-е годы происходит интенсивное слияние спортивной и туристской пирамид в средней ее части. Поэтому четкую границу между велотуристами и велоспортсменами провести трудно. Темп движения отнюдь нельзя считать главным критерием. Принципиальное отличие всегда было в том, что велотурист на маршруте (на трассе, на дистанции) не стремится ехать как можно быстрее с целью выиграть во времени относительно других участников, а у велоспортсмена это – главная цель.

К концу 90-х годов появились признаки насыщения у активных велотуристов западной цивилизацией, гладкие, проезжие в любую погоду, дороги и велодорожки Европы стали наскучивать, захотелось нашим велонаездникам чего-то труднопроходимого, дикого, неезженного. А где все это можно найти, как не в России? К этому побуждают и в огромных количествах продаваемые на нашем рынке горные велосипеды.

Видимо, в ближайшие годы стремление на Запад перестанет носить ажиотажный характер у граждан России, в том числе у велотуристов, на просторах нашей Родины прибавится количество странников на двух колесах.

Из позитивных явлений 90-х годов прежде всего назовем: расширились географические границы велопутешествий практически беспредельно, путешествовать стало можно по всем странам и континентам; исчез дефицит велосипедов с несколькими передачами; перестало быть проблемой туристское снаряжение; значительно расширились юридические возможности в создании любых велосипедных и велотуристских фирм, объединений, ассоциаций, общественных организаций; стало возможным свободно учреждать газеты и журналы, издавать печатную продукцию; расширилась палитра стилей велопутешествий, а стало быть, больше рекреационных потребностей человека велотуризм стал способен удовлетворить.

Но наряду с позитивными явлениями 90-е годы принесли и негативные, а именно: уменьшение возможностей путешествовать по традиционно туристским регионам бывшего Союза (Прибалтика, Кавказ, Западная Украина, Средняя Азия); резкое сокращение финансирования из централизованного бюджета самодеятельного туризма, в том числе велосипедного; уменьшение времени и средств граждан страны на занятие велотуризмом; приостановка (мягко говоря) функционирования веломаршрутов на турбазах, коих в середине 80-х годов только в России насчитывалось около двух десятков.

А что в России не изменилось в лучшую сторону?

Прежде всего, как не было в стране дорог, пригодных для ком-

фортной и безопасной езды на велосипеде, так и сейчас нет. Для российских властей, строителей дорог, а также ведомств, организующих по ним движение, велосипедистов как бы не существует в природе. Такое явление наблюдается и в городе, и за его пределами. Дело в элементарном игнорировании интересов велосипедистов: в больших городах сколько угодно проспектов, вдоль которых идет по 4-6 пешеходных тротуаров и боковых проездов и ни одной велодорожки. Нет ни дорожной разметки, ни тем более светофоров, ни стоянок. Кое-где можно лишь увидеть знак, запрещающий езду на велосипедах. Вот и вся забота!

В сельских районах наиболее пригодны для велотуризма местные дороги с редким автомобильным движением, но они у нас обычно коротки, поскольку являются ветками и одним концом упираются в тупик и бездорожье, а другим – в автомагистраль, по которой на велосипеде ездить становится все более опасно.

Массовые велотуристские мероприятия (слеты, соревнования, ралли и т. д.) так и не стали массовыми по количеству участников, наоборот, соревнования по технике туризма, которые носили прикладной характер, все больше становятся самодовлеющим спортивным занятием избранных, в котором участвуют хорошо тренированные добрые молодцы (например, на последнем чемпионате по туристскому многоборью в Белоречке непосредственно соревновалось 10 команд по 4 человека в каждой – это на огромную-то Россию!). Все бóльшая спортивность соревнований форсируется лучшим их финансированием подразделениями Государственного комитета по физической культуре и туризму (спорт у нас всегда лучше финансировался, чем туризм, поскольку он дает результаты в виде конкретных показателей «здесь и сейчас», а не отодвинутые в будущее и опосредованные абстрактными, размытыми для финансирующих органов явлениями вроде таких как бодрость, общий тонус, работоспособность, кругозор и т. д.) Но и здесь бывают сбои, например, из-за недостатка средств не состоялся намечавшийся на конец июня 1998 года в окрестностях Рязани чемпионат по велотуристскому многоборью.

Очень мало проводится в России массовых походных мероприятий, особенно в общенациональном масштабе, с уклоном не в сторону тренированных велосипедистов, а для всех желающих (наподобие семейных велоралли на большой дистанции в Канаде). Плохо у нас обстоит дело с массовыми заездами и велодемонстрациями (в маленькой Дании в таковых набирается до 10 тысяч велосипедистов, а в Испании в заезде на 20 км принимают участие до 70 тысяч велонаездников – для нас числа пока недостижимые). «Худосочными» получают велофестивали, если даже и сподобимся таковые организовать (в США в велофестивалях участвуют до 10 тысяч человек). Нет ни одной протяженной маркированной велотрассы, проложенной по самым интересным местам России и по наиболее благоприятным для велоезды дорогам (каковая существует в Великобритании, протянувшись с юго-западной оконечности острова в Уэльсе до северной в Шотландии). В чем дело? Не хватает изобретательности, фантазии, чувства юмора? Или мешает разобщенность между разными группами велотуристов, велоклубами и отдельными энтузиастами, сказывается индивидуализация нашего общества, разреженная атмосфера взаимодействия и взаимопомощи; напротив,

дух соперничества в людях подавляет дух сотрудничества? Или просто хочется получать удовольствие в поездках самим и нет желания что-то организовывать для других?..

Так и не сложилось в Москве крепкое ядро опытных бескорыстных энтузиастов-руководителей российского велотуризма, которые стимулировали бы его развитие в регионах страны.

Не прибавилось стимулов (а скорее, наоборот, они уменьшились) войти в ряды организованных велотуристов. Конечно, не следует рассматривать путешествие с маршрутной книжкой как самоцель, скорее – как дисциплинирующий фактор, хоть немного уменьшающий возможность травм и несчастных случаев в походах, пусть это в большей степени зависит от конкретного человека.

Что же делать? Прежде всего велотуристы должны объединяться в союзы, ассоциации, общества, использовать уже существующие организации и настойчивее заявлять о своих правах на дорожно-уличное пространство, памятуя, что спасение утопающих в массе «Мерседесов», «Икарусов» и «КамАЗов» и их чаде – дело рук самих утопающих.

Наркомания среди подростков того гляди превратится в национальное бедствие. Между тем любой руководитель школьного велотуристского кружка или клуба засвидетельствует, что велотуризм создает надежный иммунитет против не только наркомании, но и алкоголя и курения. Упредить пристрастие подростков к наркотикам гораздо дешевле, чем вытащить из этого болота уже втянувшихся. Организации, фирмы и коммерческие структуры, не на словах, а на деле готовые спасти подрастающее поколение от этой напасти, должны начать финансировать хоть в какой-то мере детские велотуристские и им подобные кружки и клубы.

Для организации процесса втягивания людей в сообщество цивилизованных велотуристов нужен специальный фонд, прежде всего на проведение семинаров велотуристской подготовки с учебно-тренировочными походами, массовых походных мероприятий, причем это дело не осилить одному лишь государственному бюджету, тем более в нынешнее время. Тут нужно объединение средств разных источников.

Но все проблемы велотуризма не решить без главного – без преодоления разобщенности между лидерами и руководителями разных велосипедных ведомств, организаций, обществ, клубов в пределах каждого города и между регионами России, без понимания того, что большое дело в одиночку не сдвинешь, что возможностей для личного самоутверждения в кооперации с другими организаторами отнюдь не меньше, чем в индивидуальных устремлениях.

Как встретим третье тысячелетие?

Смену тысячелетий мы можем ознаменовать каким-нибудь солидным совместным проектом, который нам наверняка по силам.

Прежде всего мы должны наконец создать хотя бы одну национальную велотуристскую трассу, составить техническое описание маршрута, дополнить его рекомендациями по выбору лучших мест ночлегов и, конечно, снабдить описанием достопримечательностей. Маршрут нужно стараться проложить по местным дорогам, по воз-

возможности совсем исключить автомагистрали, не гнушаться грунтовыми участками (теперь у людей много «маунтинбайков», им эти участки будут нипочем), но и не впадать в другую крайность: маршрут не должен заводить людей в сусанинские дебри. То есть это должна быть интересная в познавательном и красивая в природном отношении трасса для широкого круга велосипедистов – россиян и иностранных гостей.

Предлагаем проект нитки маршрута протяженностью примерно 4200 км: Москва – Теряево – Ельцы – Осташков – Волговерховье – Демянск – Пола – Новгород – С.-Петербург – Петрозаводск – водопад Кивач – Медвежьегорск – Пудож – Вытегра – Кириллов – Феррапонтово – Вологда – Владычное – Пошехонье – Рыбинск – Мышкин – Углич – Ярославль – Ростов – Переславль-Залесский – Юрьев-Польский – Суздаль – Владимир – Гусь-Хрустальный – Спас-Клепики – Рязань – Куликово Поле – Ясная Поляна – Тула – Калуга – Тарутино – Москва.

Приглашаем велотуристов из тех городов и областей, которые оказались на маршруте, высказать свои предложения относительно конкретных вариантов маршрутов по известным им местам и включиться в более детальную проработку трассы, составление описания, сбор информации о достопримечательностях. На каких-то участках возможны два или несколько ниток маршрута, например, с большей или меньшей долей грунтовых дорог, с заездом к какой-то достопримечательности в стороне от основной трассы. Все полевые экспедиции по уточнению маршрута велосипедного кольца и сбору сведений на местах нужно закончить к осени 1999 года, чтобы включить кольцо в планируемый сборник велотуристских маршрутов и издать его к началу велосезона 2000 года. Целесообразно описание кольца издать отдельным сборником на английском языке.

В 2000 году по кольцу можно организовать массовое ралли: каждый участник едет по трассе столько, сколько захочет и сможет, с посылкой ему скоростью.

Для осуществления проекта потребуется, конечно, материальная помощь государственных организаций и коммерческих структур. Стоимость проекта невелика, но его финансирование сделает хорошую рекламу любой организации.

Предложим еще один проект в честь 2000 года. Его можно назвать так: автобусно-велосипедный марафон-эстафета «2000 км по Европе». Автобус (или автобусы) идут, например, по такому маршруту: Стокгольм – Осло – Копенгаген – Гамбург – Амстердам – Брюссель – Париж – Берн – Венеция – Любляна – Вена – Прага – Краков. Продолжительность всего марафона – примерно 40 дней. Протяженность велосипедной части маршрута – 2000 км. Каждый участник выбирает себе участок согласно своим интересам, материальным и временным возможностям. Смена состава в промежуточных городах маршрута осуществляется по железной дороге или на самолетах.

Такой макротур расширяет возможности велотуристов, дает им больше вариантов в выборе стран и городов, которые они смогут посетить, в широких пределах варьировать длительность путешествия и удешевить стоимость поездки. Подобный проект вполне могут осуществить совместными силами туристская фирма и велоклуб.

Не исключаем, что у кого-то из энтузиастов в замыслах есть другие, не менее интересные проекты. Готовы их опубликовать в следующем издании книги.

ВЕЛОСИПЕДИСТЫ НА ПЛАНЕТЕ

Велосипедный бум начался в наиболее развитых странах Запада в семидесятых годах и, похоже, не собирается затухать. Количество велосипедов в мире сосчитать трудно, ведь есть экземпляры, которые «живут» и исправно возят своих владельцев несколько десятков лет. Общий парк сейчас оценивается в 1-1,2 миллиарда двухколесных экипажей. То есть примерно в два раза больше, чем автомобилей, а ежегодный выпуск велосипедов превысил стомиллионный рубеж: это в три с лишним раза больше выпуска автомобилей. Друзья велосипеда резонно ставят вопрос: почему при таком внушительном количественном перевесе во многих странах внимание к велосипеду гораздо меньше со стороны властей, проектировщиков дорог, стоянок и гаражей, зато столько средств тратится человечеством на служение автомобилю и его «пленникам»? И вот задыхающиеся от смога горожане в разных странах проводят «дни без машин» или «дни велосипедиста», в которые на улицы городов запрещается выезжать на экипажах с двигателем внутреннего сгорания.

Самые велосипедные державы мира – это Китай, Вьетнам, Индонезия, Индия, Нидерланды, Дания, Германия, США, Япония. Быстро развивается велодвижение в странах Восточной Европы.

На Западе давно оценили этот способ передвижения за счет собственных усилий. Здесь нет высокомерия по отношению к велосипедистам, даже председатель Европейского парламента не считает зазорным приехать на заседание на велосипеде. А водители автомобилей терпеливо подождут замешкавшегося на перекрестке велонаездника.

Велосипедисты и велотуристы образовали несколько **европейских и всемирных организаций**. Назовем основные.

Старейшая из них – Всемирная ассоциация рандоннеров, самое начало которой можно отнести к 1891 году, когда директор парижской газеты Пьер Жиффард организовал первый велопробег Париж – Брест – Париж на дистанции 1200 км, а инициатором пробега был Шарль Террон, который и прошел дистанцию быстрее всех. В начале нашего века гонка «Тур де Франс» стала международной, а в 1904 году была основана Французская национальная велотуристская ассоциация и ее центр Audax club parisien (audax – означает смелый, дерзкий). Основателем ассоциации стал Анри Дезгранж. В 1976 году европейские рандоннеры объединились в ассоциацию (Randonneurs Europeans), в 1983 году была создана Всемирная ассоциация рандоннеров. Кроме традиционных пробегов на 200, 300, 400, 600, 1000 км и Париж – Брест – Париж ассоциация проводит и другие пробеги, например, Бордо – Париж, Бостон – Монреаль – Бостон.

Веломарафон, появившийся в 1891 году, оказался делом зарази-

тельным. В 1897 году 12 велосипедистов проехали 230 км из Рима в Неаполь от восхода до заката. Позже марафоны стали появляться в других странах Европы. Сейчас существуют марафоны во всех скандинавских странах (от 215 до 375 км), в Чехии (180 км), Австрии (от 98 до 265 км), Италии (285 км), Бельгии (235 км), Германии (230 км) и т.д.

В 1898 году в Люксембурге на основе 17 национальных организаций Европы и Америки основана первая международная туристская организация с целью помощи туристам, путешествующим на колесах (в то время – в основном велотуристам, поскольку автомобили только-только появились), которые отважились пересечь границы своих государств и искать приключения в других странах. С 1919 года эта организация называется международным туристским альянсом (AIT). Сейчас AIT объединяет более 120 туристских и автомобильных клубов и организаций почти из ста стран мира, которые, в свою очередь, насчитывают в общей сложности около 80 миллионов членов. Главные задачи AIT – оказание помощи клубам и организациям разных стран в вопросах, касающихся международного туризма и автомобилизма; поощрение развития всех форм туризма; координация системы взаимных услуг между национальными организациями, предоставляемых их членам в заграничных путешествиях; распространение информации и рекомендаций по вопросам, связанным с туризмом и автомобилизмом. В AIT работают 15 комиссий, в том числе комиссия велотуризма. Штаб-квартира AIT находится в Женеве.

В 1900 году основан Международный союз велосипедистов, объединяющий ныне национальные федерации около 140 стран. Его штаб-квартира тоже находится в Женеве. С 1952 года Федерация велоспорта нашей страны (сейчас – Союз велосипедистов России) тоже входит в Международный союз велосипедистов.

В 1975 году по рекомендации ООН с целью повышения роли туризма в укреплении международного экономического развития, взаимопонимания и мира между народами основана Всемирная туристская организация со штаб-квартирой в Мадриде, в которой уже при создании были представлены более ста стран. Наша страна вступила во Всемирную туристскую организацию в год ее создания. Сейчас в ВТО – более 150 стран.

В 1983 году основана Европейская велосипедная федерация в целях содействия развитию велосипедного движения и для координации усилий велосипедных организаций в странах Европы, обмена информацией о положении дел в велосипедном движении в этих странах. В 1997 году она имела в своем составе 29 полных коллективных и 13 ассоциированных членов из 26 стран, включая ряд неевропейских: Израиль, Канада, США и Япония. Европейские организации, входящие в ЕВФ (латинская аббревиатура – ECF), имеют в своем составе 300 тысяч членов. В ЕВФ и ее европейских федерациях трудятся 5 тысяч добровольцев, представляющих интересы 150 миллионов велосипедистов Европы.

В разные годы был создан еще ряд международных организаций, объединяющих велосипедистов: Международная организация велосипедистов-эсперантистов; организация The Bicycle Network (дословно – «велосипедная сеть»), ставящая своей целью обмен информацией по

проблемам велосипедного движения между разными странами; организация Cityes for Cyclists («Города для велосипедистов»), отстаивающая интересы велосипедистов в Европарламенте и парламентах стран Европы; Международная организация по оказанию помощи развитию велосипедного движения в странах третьего мира, прежде всего в Африке; объединение велосипедистов, совершивших кругосветные путешествия на велосипедах, и другие.

Ну а как обстоят велосипедные дела в *отдельных странах*? Обзор, конечно, нужно начать с *Великобритании*, которую, пожалуй, можно считать родиной организованного туризма. Первая туристская поездка организована на коммерческой основе в 1841 году англичанином Т. Куком. Первый туристский клуб начал свое существование в 1878 году под названием Bicycle touring club, который через пять лет сменил название на Cyclists touring club и уже 115 лет под ним и существует, фактически став федерацией всех велоклубов Великобритании. В конце прошлого века клуб насчитывал более ста тысяч членов. В нашем веке такого числа он, увы, никогда не достигал. Однако в годы нового велобума нынешнего века, который переживает и «туманный Альбион», число членов клуба тоже стало быстро расти и сейчас приближается к 60 тысячам человек, причем более двух тысяч – представители других стран. А началом этого бума в Великобритании можно считать, пожалуй, 1945 год, когда британские велосипедисты организовали велосипедный праздник, в котором приняли участие 25 тысяч человек. Следующую заметную веху клуба можно отнести к 1975 году, когда 34 человека сели на велосипеды в Лондоне и проехали 93 км до Брайтона, даже не подозревая, что дали начало одному из самых популярных впоследствии ежегодных массовых велопробегов, в которых участвуют до 30 тысяч и более человек, организуясь в велотуристские группы по 500 человек и стартуя от лондонского парка Clapham Common. Самые нетерпеливые выезжают на трассу в 5.30 утра.

Клуб издает журнал Cycle Touring and Campaigning («Велотуризм и велосипедное движение»), или, сокращенно, Cycle, который выходит 6 раз в год. Журнал информирует читателей о массовых велосипедных заездах, велопробегах, слетах и прочих массовых мероприятиях, о маршрутах, достопримечательностях, местах ночлегов и многом другом, что касается велосипеда и велотуризма. Журнал стал одним из самых авторитетных изданий в мире среди велотуристов. А в правлении клуба, расположенном в городке Годалминг к юго-западу от Лондона, можно получить информацию любого свойства и по уходу за велосипедом, и по составлению маршрута, скажем, по Африканскому континенту, юридическую и страховую информацию, касающуюся использования велосипеда как средства передвижения. Консультацию дадут и в любом из многочисленных местных клубов, рассыпанных по стране. Все вместе они составляют внушительное братство энтузиастов двухколесного средства передвижения, все настойчивее отстаивающих свои права на улицах и дорогах Великобритании. Трудно, конечно, отвоевывать полосы уличного пространства для велодорожек в узких лабиринтах старых городов, но в новых кварталах, построенных на свободных пространствах, проектировщики сразу предусматривают три отдельные схемы дви-

жения: для автомобилей, пешеходов и велосипедистов. Кое-где в велодорожки превращают заброшенные железнодорожные линии.

Однако британский велотурист наших дней предпочитает по карте масштаба 1:50000 выискивать для своих оздоровительных и тренировочных поездок тропы и грунтовые проселки.

В Великобритании стали популярными также «велосипедные недели», в программе которых – велопарады и демонстрации, выставки старых и новых велосипедов, серьезные и шуточные гонки, организованные с выдумкой и юмором. Например, ежегодно в середине июня проводится Йоркское ралли. После парада старинных велосипедов и семейных велокортежей по улицам старинного Йорка начинаются велопробеги: в быстром темпе на 100 км, в среднем – на 80 и 120 км, в медленном – на 40 и 50 км. Призы получают не только победители в каждом виде, но также самый старший и самый младший участники, проехавшие не менее 30 км, а также прибывшие из самых отдаленных от Йорка мест из самой Великобритании и из других стран.

Слеты Туристского клуба велосипедистов, проводимые практически ежегодно на базе одного из входящих в него двухсот местных велотурклубов, собирают до 1300 участников, которым предоставляются на выбор десятки веломаршрутов по окрестностям как с контролем времени и пунктами питания, так и без них.

Самый популярный веломарафон проходит между крайними точками Британских островов – от мыса Lands End («Край земли») на юго-западной оконечности полуострова Корнуолл до деревушки на северной окраине Шотландии. Эти точки соединяются тремя маршрутами. Один из них пролегает по усовершенствованным дорогам, а два других – по более живописным местным, причем на одном из них предполагаются ночлеги с завтраком в частных домах (по системе «В and В»), а на другом – ночлеги в молодежных общежитиях. Кто-то весь маршрут длиной 1600 км проезжает за 7 дней, кто-то за месяц. Но и те, и другие, добравшись до северной точки Шотландии, награждаются дипломами End to End Finisher («проехавший от края до края земли»).

Нет ничего удивительного, что именно представитель Великобритании Дэвид Дейвс написал и защитил, пожалуй, самую большую диссертацию в мире о велосипедах. На сбор материала он потратил 4 года, проводя многочисленные исследования в Великобритании и других странах Европы.

Соседка Великобритании – Ирландия – имеет свою Федерацию ирландских велосипедистов, насчитывающую 4 тысячи членов. Федерация обеспечивает велосипедистов информацией о всех аспектах велосипедной жизни в Ирландии и в мире.

В одной из самых велосипедных стран *Европы* Нидерландах велосипед стал столь же характерной национальной чертой местной жизни, как деревянные башмаки, тюльпаны и ветряные мельницы. Большая часть жителей страны с удовольствием пользуется этим видом транспорта, не наносящим ущерба природе, а ежедневно до трети граждан, выезжающих из дома, используют как вид транспорта велосипед. Всего же в Нидерландах количество велосипедов превысило число жителей. Популярности велосипеда способствует равнин-

ный характер страны.

Между городами по всей Голландии к достопримечательностям, местам отдыха и спортивным объектам проложены маркированные велодорожки, общая длина которых достигает 10 тысяч километров. Около магазинов и предприятий, стадионов и университетов, автостанций и вокзалов оборудованы просторные велостоянки. Голландия привлекает велотуристов из многих стран, а в последние годы и из России не только тем, что это необыкновенно красивая и интересная страна, но и тем, что здесь нет проблем с питанием и ночлегами. При этом вовсе не обязательно тащить велосипеды с собой. В любом из многочисленных пунктов проката можно выбрать велосипед по своему вкусу, даже со специальным детским сиденьем. А в случае поломки можно обратиться в веломастерскую, каковые есть при кемпингах и мотелях. В мастерскую можно позвонить и с дороги – и техническая помощь приедет в любое место. Словом, велосипедист в Нидерландах чувствует себя хозяином на дороге. Но, несмотря на обилие велосипедов, их кражи здесь – обычное дело, и полиция даже не занимается расследованием краж.

С воровством велосипедов пытается бороться Голландский велосипедный союз, основанный в 1975 году. Он объединяет сто клубов-филиалов, 33 тысячи членов. Есть у союза задачи и поважнее: отстаивание интересов велосипедистов в государственных органах, решение проблем, которые есть и в Нидерландах: опасности, исходящие от автотранспорта, дефекты дорожного покрытия, нерегулируемые перекрестки, нехватка мест для парковки и т. п. Активисты филиалов наблюдают за тем, чтобы местные власти и строители дорог учитывали интересы велосипедистов, стараются воздействовать на транспортную политику в своем округе посредством публикаций и проведения общественных кампаний. Союз издает журнал *Vogelrije Fietser*, организует зарубежные велопутешествия и велопоходы выходного дня, о которых по утрам в воскресенье сообщают по радио. Издается также ежемесячный журнал *Fiets* («Велосипед»).

Наиболее интересные массовые мероприятия, связанные с велосипедом, – Национальный день велодвижения, собирающий 200 тысяч участников, и «Фрисландское велоралли», проводимое по 230-километровому маршруту вдоль каналов провинции Фрисланд. Это ралли собирает около 20 тысяч велосипедистов.

В Голландии разработано 250 веломаршрутов протяженностью от 25 до 60 км по отдельным провинциям, 15 национальных маршрутов протяженностью от 20 до 470 км, в том числе вдоль Северного моря, 8 маршрутов для велопутешествий протяженностью 130-675 км каждый, охватывающих всю Голландию и в общей сложности набирающих 3 тыс. км. На все маршруты и велотуры Голландского велосипедного союза есть подробнейшие карты.

Союз сыграл особую роль в развитии международных связей российских велотуристов. В 1989 году его руководитель Д. Схаутен и активист Х. Доррештайн организовали велопутешествие 17 голландских велотуристов из Амстердама в Москву. Это было первое свободное, то есть без фиксированного маршрута и жесткого графика, велопутешествие по территории Советского Союза, по сути дела – первый велосипедный прорыв за «железный занавес», так как прежде иностранцам строго запрещалось ездить по СССР без утвержденного

соответствующими органами маршрута. С этого велопутешествия начались тесные контакты и обмены визитами российских и голландских велотуристов.

Невозможно себе представить без велосипеда Данию, где количество этих машин приблизилось к числу жителей, и когда в этой стране организуют массовые ралли, велосипедисты буквально блокируют столицу и другие города страны. Датский велосипедный союз, основанный в 1905 году, – один из старейших в Европе. Союз объединяет 23 тысячи членов и 40 велоклубов, отличается политической активностью и пользуется высоким уважением в велосипедных кругах Европы, выпускает журнал *Syklister* 6 раз в год. В Дании разработано огромное количество велосипедных маршрутов, пролегающих по национальным паркам, берегам прозрачных озер, по лесным дорожкам островов. На эти маршруты выпускается множество карт и схем, брошюр с описаниями и фотографиями живописных ландшафтов, с перечнем достопримечательностей, гостиниц, кемпингов, ресторанов. В путь выезжают люди всех возрастов и социальных категорий. Их велосипеды навьючены спальными мешками, корзинами с провизией, у некоторых за спиной гитары.

Большое внимание пропаганде загородных поездок и походов на велосипедах уделяет Общество велосипедистов Норвегии, основанное в 1947 году и насчитывающее около 6 тысяч членов. Его цель – улучшение условий для повседневных поездок на велосипеде и развитие велотуризма в Норвегии. Издает красочный веложурнал *Rå sykkel* 4 раза в год. Общество тесно сотрудничает с обществом лыжников, которое не ограничивает свою деятельность только зимой. Разрабатываются веломаршруты на уикенд и многодневные, выпускаются велосипедные карты и справочники.

В Швеции количество велосипедов удвоилось за 15 лет и намного превысило 5 миллионов штук, так что Шведскому обществу велотуристов дела хватает. Общество, основанное в 1934 году, имеет около 10 тысяч членов. Его цель – защита прав жителей Швеции, пользующихся велосипедом. Общество разработало немало маршрутов для путешествий в отпуск, по которым крутят педали многие потомки викингов, издает журнал *Syckling* 4 раза в год, а также карты, брошюры по велотуризму, организует велотуры по Швеции и за рубеж. Для удобства велосипедистов осуществлена обширная программа перепланировки улиц.

Истинного финна трудно представить себе без велосипеда. Подавляющее большинство жителей Финляндии имеет свой велосипед. Свыше 1 миллиона человек из их числа пользуются велосипедом для отдыха и развлечения. Этому способствует тот факт, что в стране созданы благоприятные условия для велотуризма. Отличные дороги, изобилие специальных дорожек – все это позволяет планировать маршруты по самым живописным местам, легко пересекая по велодорожкам даже большие города. Для любителя равнины идеально подходят Ботническое побережье и острова на юго-западе, а любители «пересеченки» без труда найдут себе маршруты в остальной части страны. Дороги, даже основные, кроме южной части страны, мало загружены.

«Провелосипедному» общественному мнению способствует работа Велосоюза Финляндии, созданного в 1993 году и объединяющего

ЧЕЛОВЕК НА ВЕЛОСИПЕДЕ

120 велоклубов с тысячами активистов. Основная его цель – содействие соревнованиям и активным видам отдыха. Это одна из самых популярных спортивных организаций страны. Союз организует шоссейные и трековые гонки, соревнования на горных велосипедах, развивает велотуризм, а также управляет велодвижением в масштабах всей Финляндии. Ежеквартально издает журнал для своих членов. Каждый год в конце марта Союз публикует календарный план велосипедных соревнований и других мероприятий. Союз выпускает Дорожную карту Финляндии для велосипедистов масштаба 1:800000, на которой нанесено сто веломаршрутов. Выбрав по ней определенный маршрут, можно затем приобрести карту-«двухкилометровку» этого района. Кроме того в местном информационном центре можно получить схемы и описания велодорожек в округе.

В Германии три четверти жителей страны имеют велосипеды, около 20 млн. человек пользуются велосипедами регулярно. Этому способствуют более 22 тысяч километров велодорожек, которые проложены практически во всех крупных городах на тротуарах или на проезжей части, а также вдоль многих магистралей, и протяженность их постоянно растет. Составлены карты велодорожек с номерами маршрутов, по которым жители страны и зарубежные гости в одиночку, группами или семьями совершают, как мы говорим, походы выходного дня и путешествия. На указателях на местности написаны номера маршрутов с расстояниями с точностью до десятых долей километра.

В стране действует специальная оздоровительная телепрограмма «Тримминг – 130», рассчитанная на популяризацию массового спорта среди населения, причем главное место занимают плавание, кроссовый бег и велосипед.

Большинство жителей Берлина тоже всем видам городского транспорта предпочитает велосипед, особенно после подорожания проезда в метро и автобусах. Городские власти были вынуждены выделить для велодвижения большое количество дорожек, отмеченных яркой краской, сейчас их общая длина превысила 500 км.

Города бывшей ГДР Магдебург и Дессау считаются велосипедными. Последний, как утверждают, уступает по степени велосипедизации лишь Копенгагену и Антверпену. На велосипедах здесь ездит половина всех пассажиров, в два раза больше, чем на общественном транспорте. А в свободные дни поток велосипедистов устремляется к зонам отдыха в живописных окрестностях Дессау.

Условия для велотуризма в восточной части Германии в значительной степени схожи с условиями в Польше и Чехословакии. Здесь имеется сеть кемпингов (порядка пятисот), в которых можно расставить палатку, вскипятить воду для чая, хорошо поесть. Многочисленные дороги снабжены разнообразными указателями и разметкой, что в сочетании с подробными картами масштаба 1:100000, 1:200000 и других позволяет легко находить дорогу.

Велоклуб объединенной Германии, основанный в 1979 году, руководит 140 местными велоклубами с общим членством 40 тысяч человек. Организует велотуры, семинары по велосипедной тематике, содержит богатую библиотеку туристских изданий. Каждые 2 месяца выпускается журнал Radfahren.

В Польше первое объединение велосипедистов «разменяло» вто-

рое столетие – Варшавское общество циклистов начинает свою историю в 1886 году. В 1950 году было создано Польское туристско-краеведческое общество (латинская аббревиатура – РТТК), в рамках которого в 1952 году возникла комиссия велотуризма, а вскоре появились первые велоклубы: в 1956 году в Лодзи, в 1957 году в Варшаве. Сейчас в стране примерно 250 велоклубов различных групп населения и направлений, которые объединяют более 20 тысяч человек. Комиссия велотуризма содействует обмену информацией между всеми велоклубами и велосекциями Польши, а также осуществляет международные связи.

Главным содержанием велопоходов поляки считают знакомство с достопримечательностями своей страны, ее природой, архитектурой, искусством, памятниками старины. Активнее всего работают велоклубы школьников, которыми руководят учителя. В Польше, как и во многих других странах Европы, существует система поощрения за пройденные маршруты, за участие в слетах и пробегах. За определенное количество пройденных в велопоходах километров участников награждают бронзовыми, серебряными, золотыми значками, а особенно активных – большими серебряными и золотыми знаками. Высшая награда отличившимся – медаль «За стойкость».

За год в Польше проводится более 5 тысяч разнообразных велопоходов, пробегов и слетов, посвященных открытию и закрытию велосезона, разным датам и событиям. Принимают участие в этих мероприятиях примерно 150 тысяч велосипедистов от мала до велика. На слетах проводятся различные соревнования и конкурсы.

Комиссия велотуризма Польши поддерживает постоянные контакты с велотуристскими клубами и обществами многих стран Европы и Америки, прежде всего с Международным туристским альянсом (АИТ). В международных слетах и пробегах принимают участие до двух тысяч польских велотуристов.

В Болгарии велосипедный туризм входит в тройку самых популярных видов туризма в стране. Общими вопросами организации велопоходов в Болгарии ведает секция велотуризма Болгарского туристского союза (БТС). Эта секция организует поездки на велосипедах внутри страны и за рубежом. В туристских обществах («дружествах»), в крупных городах и на ведущих предприятиях имеются секции и клубы велотуризма, которые проводят велосипедные походы выходного дня, походы с ночлегами. Организуются массовые велотуристские мероприятия в масштабах всей страны, например, 11-дневный велопоход «По старым болгарским столицам», велоэстафета «Родина» протяженностью 2600 км, включающая 54 наиболее важных национальных туристских центра – уникальные объекты природы, памятники старины, другие достопримечательные места. Тот, кто преодолет дистанцию за 40 дней (сразу или частями), получает высокую туристскую награду – значок «Родина».

Все бóльшую популярность приобретают велосипедные поездки в Венгрии. В каталогах туристских фирм каждый житель страны и зарубежный гость может найти приглашение совершить поездку на велосипедах в выходной день, приобрести велотур по стране или за рубеж. Права велосипедистов на дорогах страны защищают Общество друзей велосипеда и Венгерская велотуристская ассоциация. Они выпускают карты веломаршрутов по Венгрии, на которых указаны

ЧЕЛОВЕК НА ВЕЛОСИПЕДЕ

тихие дороги, рекомендуемые для велопоездки.

В Венгрии широко распространен прокат велосипедов. На всех железных дорогах, кроме скоростных поездов, разрешен перевоз велосипедов – в специальных купе или в грузовых вагонах. Стоимость перевозки велосипеда составляет треть стоимости билета.

Один из излюбленных районов для велопрогулок – побережье и окрестности озера Балатон. Турклубы организуют семейные передвижные велотуристские лагеря, в районе которых проводят походы. Заканчивается строительство велодорожки по левому берегу Дуная через всю Венгрию. По ней можно будет совершать велотуры от Белграда до Вены.

В Австрии на велосипеде – каждый третий житель страны. Австрия привлекательна для велотуристов не только благодаря ухоженным городкам, живописным долинам, термальным курортам, знаменитым замкам и альпийским пейзажам, но и по более прозаическим причинам: сравнительно недорогим питанием и сервисом при их высоком качестве. По благожелательности к велосипедистам лидирует город Линц, в котором существует сто километров велотрасс. Вопросами развития велотуризма занимается с 1979 года общество «Аргус», насчитывающее 6 тысяч членов. Общество выпускает для велотуристов карты Вены и маршрутов по Австрии, с 1984 года – велосипедный журнал *Drahtesel*, выходящий 6 раз в год, а также справочники и информационные материалы.

В рамках национальной оздоровительной программы под лозунгом «Делай с нами» проводится кампания «Австрийский туристский велосипед», активно популяризирующая этот вид туризма. Организаторы кампании заботятся о том, чтобы по всей стране в местах отдыха, гостиницах, на вокзалах были постоянно вывешены плакаты, планы и карты предстоящих походов. Одна из ведущих газет страны «Курир» в конце недели публикует в приложении туристские карты.

В Австрии проложено множество горных веломаршрутов различной степени трудности, путешествия по которым готово предложить любое австрийское турагентство. Прекрасные велотрассы проложены в Каринтии в районе горного озера Вертерзее. Интересны альпийские веломаршруты в горах Верхний и Нижний Тауэрн. Замечателен 325-километровый веломаршрут от горного водопада Криммлер вдоль рек Зальцах и Инн через старинный Зальцбург до города Пассау на Дунае. Еще один веломаршрут проложен вокруг 13 озер в окрестностях Зальцбурга. Великолепный 320-километровый маршрут пролегает в долине Рейна в западной Австрии вокруг озера Бодензее, заходя на территорию Германии, Швейцарии и Лихтенштейна. Повсюду в стране встречаются горные хижины, где можно переночевать так же комфортно, как в первоклассных отелях, и попробовать национальные австрийские блюда.

Велосипедная федерация Швейцарии основана в 1975 году. Объединяет 30 велоклубов с общим членством более 30 тысяч человек. Кроме этого, в 1979 году была создана Дорожная ассоциация Швейцарии (*Verkehrs club der Schwiez*), защищающая интересы немоторизованных пользователей дорожной сети. Более половины из ее 120 тысяч членов – велосипедисты, остальные – пешеходы и пассажиры общественного транспорта. Ассоциация использует уникальную политическую структуру Швейцарии, допускающую возможность про-

ведения референдумов по любому вопросу на любом уровне – местном, кантональном и федеральном, чтобы отстоять интересы велосипедистов. Совместно с Швейцарским туристским клубом Дорожная ассоциация добилась маркировки 6400 километров велодорожек, горных велотрасс и велосипедных стоянок. Ассоциация издает карты и путеводители для велотуристов, которые можно приобрести в ее агентствах в Базеле, Берне, Женеве и Цюрихе.

Во Франции количество владельцев велосипедов превысило треть населения страны, а Французская федерация велотуризма насчитывает 80 тысяч членов. Для них 10 раз в год выпускается красочный журнал *Cyclotourisme* («Велотуризм»). Ежегодно издается календарный план велотуров всех клубов Франции на предстоящий год под названием «Куда мы поедем?». Для иностранных велотуристов издается на английском языке «Путеводитель велотуров по Франции» (*Guide to cycle touring in France*).

В Париже существует хозрасчетный, но бесприбыльный «Биси-клуб де Франс» («Французский велоклуб»), который организует однодневные поездки по Парижу и окрестностям. Велосипед – идеальное средство для познания такого города как Париж: пешком его не обойти, а на велосипеде можно открыть прелесть таких парижских улочек и парков, куда не заглядывают никакие туристы. Правда, в центре Парижа и на главных улицах у велосипедиста могут возникнуть трудности: здесь крайне мало велодорожек, а водители не прочь «притереть» его к обочине.

Постоянный штат «Биси-клуба» невелик – директор и секретарь. Всю остальную работу на базах клуба и маршрутах ведут сами любители велопутешествий – опытные велотуристы, которые получают вознаграждение за конкретные услуги, оказанные членам клуба. Они вносят ежегодно 80 франков, что обеспечивает покрытие расходов клуба и оплату страховки туристов во время воскресных велопоходов. В любом походе, организуемом «Биси-клубом», можно участвовать по предварительной записи у секретаря по телефону. Клуб также предлагает желающим велосипеды напрокат. Для новичков в велотуризме «Биси-клуб» проводит короткие велосипедные прогулки, на 20 человек выделяется общественный инструктор. Более тренированным и подготовленным велотуристам предлагаются однодневные маршруты протяженностью до 80 км с участками пересеченной местности. Маршруты поездок в уикэнд разрабатываются в основном по местным дорогам департаментов. Может турист приобрести путевку и в многодневный велопоход (8-9 дней) по одному из нескольких разработанных клубом маршрутов по Франции, и тогда за тысячу франков ему будет обеспечен проезд от вокзала до велобазы и обратно, прокат велосипеда и другого снаряжения, сопровождение инструктора, частично питание и размещение по пути следования.

Международные велопутешествия, организуемые «Биси-клубом», носят в основном комбинированный характер, с использованием теплоходного или железнодорожного транспорта. Разработан, например, велосипедный маршрут по островам Греции: 11 дней туристы плывут на теплоходе и посещают 6 островов в Эгейском море, по которым ездят на велосипедах, осматривая античные памятники. Предлагается также веложелезнодорожное путешествие по Китаю

ЧЕЛОВЕК НА ВЕЛОСИПЕДЕ

продолжительностью 23 дня, в том числе шестидневная поездка на велосипедах. Деятельность клуба, маршруты велопоходов, программы сезона описаны в красочных брошюрах и буклетах, выпускаемых клубом и распространяемых среди его членов.

Существует во Франции также федерация любителей веломобилей, которая насчитывает более 1200 энтузиастов. Конструкция машин должна быть четырехколесной и обязательно оригинальной. Федерация ежегодно устраивает гонки, в которых нужно за сутки проехать 672 км. Скорость в этом марафоне достигает 33 км/час.

В Бельгии велодорожек значительно меньше, чем у ее северной соседки, здесь больший упор делается на велоспорт, гонки на время. В стране есть велосипедная ассоциация, объединяющая велогонщиков, хотя в ней имеется подразделение, занимающееся велотуризмом. Более крупная организация – Бельгийская ассоциация велотуризма, основанная в 1935 году, которая рассматривает езду на велосипеде как увлечение и отдых. Она объединяет более 350 клубов, насчитывающих более 10 тысяч членов. Сотрудники головного офиса, находящегося в Брюсселе, обеспечивают взаимодействие между клубами и членами, осуществляют переписку, страхование, различные международные контакты и т.д. В каждой из 9 провинций ассоциация имеет своих представителей. Обо всех ралли, велотурах и прочих мероприятиях члены ассоциации велотуризма узнают из журнала *Cyclo*, выходящего 4 раза в год, а также из ежегодного календаря, предлагающего более 500 велопробегов и велопоходов, 300 веломаршрутов по отдельным регионам Бельгии, 7 национальных велотуров и 2 «велотреугольника» (через всю Бельгию от одной границы до другой) 570 и 760 км. Типичные примеры велотуров: «Уикэнд в Арденнах» (228 км, общий перепад высот 3610 м), «Кольцо по Фландрии», международные велотуры «Суперпрестиж», «Перлы Арденн», «Брабантский Трофи», «Через границы», «Красоты Европы».

Из велопробегов наибольшую популярность получили «Бельгийские диагонали» и «Федеральные стрелы». «Диагонали» – это 9 веломаршрутов из конца в конец страны, длиной от 185 до 320 км каждый, с контрольным временем прохождения от 12,5 до 24 часов соответственно. «Стрелы» – 13 маршрутов от Брюсселя к границам Бельгии, от 40 до 215 км каждый и общим расстоянием 1650 км. Призы и медали вручаются прошедшим все «диагонали» и «стрелы», победившим в пробегах, турах по пересеченной местности, в местных соревнованиях. Ежегодно около 250 человек, набравших в мероприятиях 5000 км, получают специальную медаль «5000».

В Италии велодвижение приняло разные формы: массовые соревнования, демонстрации, выезды семьей в выходные дни на природу и, конечно, велопутешествия, прежде всего по странам Европы. Особенно многочисленны демонстрации протеста против загрязнения окружающей среды, в которых участвуют несколько тысяч человек. Итальянская федерация друзей велосипеда объединяет ряд местных групп активистов экологического плана, таких, как *Ciclobby* в Милане, *Amici della Bicicletta* в Болонье, *Bici e Dintorni* в Турине и в других крупных городах. В частности, «зеленые» выступают за ограничение автодвижения, требуя закрыть для автомобилей исторический центр Рима, старинные строения которого быстро разрушаются

вследствие загазованности «вечного города». А в итальянский город Лече по выходным дням въезд в город на автомобилях вообще закрыт. Хочешь доехать до места на колесах – загружай в багажник складной велосипед.

До 70 тысяч мадридцев самого разного возраста выезжают на 20-километровый маршрут в осенний Праздник велосипеда. Повсюду мелькают пестрые лозунги, которые в стихах и в прозе призывают избавиться от автомобильных пробок, беречь окружающую среду и здоровье. Велотуристский клуб Мадрида проводит также различные велопробеги, начиная от походов выходного дня, познавательных поездок по Мадриду и его окрестностям и кончая многодневными велопутешествиями. Все члены клуба работают в одной или нескольких велокомиссиях, специализирующихся на организации велотуров, проведении школ туристской подготовки, контактов с прессой и т. д. Организации велосипедистов существуют также в Барселоне, Валенсии и Севилье.

В Португалии Федерация велотуризма, созданная в 1987 году, ведет работу среди своих 15 тысяч членов, объединенных в 200 клубов, обеспечивает информацией о всех сферах велосипедного движения и борется за права велосипедистов на дорогах.

В Албании велосипед – самое распространенное средство передвижения, а частных автомобилей здесь мало. Отстают албанцы от остальных стран? А может быть, наоборот, впереди планеты всей в этом отношении?

Основательно захватил велобум и **Американский континент**, прежде всего Соединенные Штаты Америки. В начале шестидесятых годов в стране было около 25 миллионов велосипедов, а к концу девяностых их количество достигает 150 миллионов, и половина из них используется регулярно. Велосипед занял прочное четвертое место по популярности вслед за баскетболом, теннисом и бегом. В ряде штатов до десяти процентов жителей иногда ездят на работу на велосипеде. В один из летних дней, называемых «Велосипедом на работу», даже представители престижных профессий садятся на велосипеды. Этому способствуют еще и многочисленные автомобильные пробки в больших городах. Юркий велосипед оказался более быстрым видом транспорта, и даже полицейских были вынуждены пересадить на велосипеды в 350 департаментах полиции.

Все меньшим спросом пользуются складные и малогабаритные велосипеды с высоким рулем, все больше американцев и американок предпочитают спортивно-туристские модели, а в последнее время наиболее популярными (более 80 процентов продаж) стали горные велосипеды («внедорожники»), модели типа АТВ и их модификации. Средний американец тратит на велосипед 400 долларов и покупает принадлежностей к нему еще на 100 долларов в год. На распродажах и аукционах можно приобрести подержанный велосипед всего за 10 долларов, и в то же время велофанаты платят 10 тысяч долларов за сверхсовременную раму по спецзаказу.

Быстро растет число велодорожек. Общая их протяженность в США достигла 80 тысяч километров. Велодороги существуют практически во всех крупных городах, в одном Нью-Йорке более 250 км велотрасс. С некоторых городских проездов и улиц велосипедисты

ЧЕЛОВЕК НА ВЕЛОСИПЕДЕ

вытеснили автомобили совсем, по иным автодвижение ограничено или прекращается в выходные дни. Например, в Нью-Йорке в дневное время закрыты для автомобилей дороги Центрального парка, они предоставлены велосипедистам.

Начинающих велосипедистов приглашает в свои ряды Лига американских велосипедистов, созданная в 1880 году с целью защиты интересов всех велосипедистов. Насчитывается более 22 тысяч индивидуальных членов и 500 клубов – коллективных членов. Лозунг Лиги: «Добиваться того, чтобы каждый мог получать максимум удовольствия от поездок на велосипеде!». Под эгидой этой организации – мощная информационная служба, во всех штатах созданы отделения Лиги, имеются специализированные магазины. Сотрудники местных центров помогают членам Лиги разрабатывать туристские маршруты по Америке и другим континентам, обеспечивают картами, путеводителями, информацией о местах ночлегов на маршруте. Лига издает справочник «Гостеприимные дома» (Hospitality Homes) более чем с тысячей адресами велотуристов, которые принимают бесплатно на ночлег членов Лиги. Эти дома вносятся в маршрутный лист путешественника, остается только предупредить хозяев о своем приезде.

Ежемесячный журнал Лиги Bicycle USA помогает выбрать веломаршрут; связаться с коллегами по увлечению, содержит множество советов велопутешественникам, информацию о новинках велотехники, описания маршрутов, рассказы о совершенных путешествиях, о состоявшихся соревнованиях, дает календарь велопробегов и велотуров. Велосипедные журналы выпускаются и по регионам страны.

Массовые велопробеги в США очень популярны, они собирают до 10 тысяч и более участников. Один из наиболее популярных в США велопробегов – «Стольник» (Century) Сольвенг – Санта Мария на 100 миль по Калифорнии. До 15 тысяч человек собирает 7-дневный ежегодный велопробег «Рэгбрей» по штату Айова – сельскохозяйственной сердцевине Америки. В течение 7 дней июля велосипедисты проезжают 800 км с запада на восток штата. Велоклубы доставляют на грузовиках велосипеды и имущество своих членов, а сами участники прибывают на поездах, автобусах или собственных автомобилях. Каждый участник носит браслет с личным номером, который служит пропуском на все мероприятия пробега. Маршрут меняется каждый год. Большие и маленькие городки Айовы борются за честь принимать и обслуживать участников велопробега.

Хотя самодеятельный велотуризм в США остается преобладающим, туристские фирмы страны подготовили много маршрутов организованного велотуризма, включающих такие виды обслуживания как доставка туристов, велосипедов и снаряжения к началу маршрута, организация питания и проживания туристов на маршруте (по их выбору – ночлег в отеле, кемпинге или палатке, а питание в ресторанах, кафе или самостоятельное приготовление пищи в полевых условиях), сопровождение туристских групп специальным автобусом. Автобус сопровождения позволяет родителям отправляться в путешествие вместе с детьми, которые какую-то часть перегона проезжают в автобусе. Дети помладше едут только в нем, а велосипедные поездки совершают на стоянках под руководством инструкторов. Специальные веломаршруты разрабатываются туристскими фирмами

для школьников, студентов и пожилых людей. Для них, как правило, предлагается размещение в относительно дешевых кемпингах, на фермах и в помещениях школ. Туристские фирмы быстро комбинируют любые маршруты по интересам своих клиентов.

Канадская велосипедная ассоциация занимается организацией велотуристских мероприятий, обучением велосипедистов и защитой их прав. Издает журнал *The Canadian Cyclist* («Канадский велосипедист») 4 раза в год с подробным календарем всех велосипедных мероприятий в Канаде. Ассоциация организует, например, семейные ралли, в которых участники должны преодолеть, скажем, 200 км за 15 часов. Поощряются самые большие семейные команды, конечно, те участники, которые уложились в контрольное время, выбрали самый интересный маршрут, да еще составили толковое, остроумное описание путешествия.

Велопутешествия в **Австралии** имеют свою специфику, обусловленную климатом (среднедневная летняя температура часто достигает 40-50°C) и малочисленностью населения, поэтому при подготовке путешествия приходится тщательно планировать обеспечение водой и пищей. В то же время, учитывая удаленность почти на 3200 км крайней северной точки континента, расположенной на широте около 10 градусов, где климат очень жаркий и влажный, от крайней южной точки в Тасмании, где климат больше похож на европейский, весьма разнятся условия путешествий и принципы их организации.

Езда на велосипеде стала очень популярной в Австралии с 1875 года, когда начался массовый импорт велосипедов. В 1878 году был основан Мельбурнский велосипедный клуб. 1890-е годы были эрой первых трансавстралийских велопробегов, когда отдельные смельчаки пересекали континент с запада на восток и с юга на север, пробираясь по пустыням и тропинкам среди зарослей кустарников. В начале нашего века из-за плохого качества дорог были распространены специальные велосипеды, снабженные особыми покрышками, устойчивыми к колючкам, способными ехать по кустарникам. Некоторые из старых моделей сохранились, и в столице Австралии Канберре был открыт музей велосипеда. В экспозиции находится более 600 моделей со всего мира, в том числе австралийского производства. В музее хранятся очень необычные модели, включая «Пенни фартинг» и французский «костотряс» 1865 года.

Сейчас ведущей велосипедной организацией является Австралийская велосипедная федерация, которая объединяет через филиалы в каждом штате велосипедистов всей страны. Штаб-квартира федерации находится в Мельбурне. Кроме национальной организации существует много местных клубов и «велотуристских групп», которые заботятся о нуждах велосипедистов. Немалую роль в развитии велотуризма играет также Велосипедное общество штата Новый Южный Уэльс в Сиднее, образованный в 1976 году, которое имеет более 9 тысяч членов, издает описания веломаршрутов, путеводители по штату Новый Южный Уэльс. Библиотека общества обладает самой большой коллекцией книг по велосипеду в Австралии.

Помимо прочей деятельности Велосипедная федерация Австралии издает 1 раз в два месяца журнал *Australian cyclist* («Австралийский велосипедист») и через свои филиалы способствует улучшению усло-

вий для австралийских велосипедистов, организуя массовые велопробеги и другие мероприятия. Например, в январе-марте 1998 года запланированы 4-дневный велопробег середины лета по штату Виктория, Классический альпийский пробег по Викторианским Альпам, с 8 по 23 февраля – велопробег по Великой океанской дороге Аделаида – Мельбурн, Большой мельбурнский пробег, с 28 февраля по 8 марта – Большой велопробег (Big Ride) по территории штата Новый Южный Уэльс. В 1997 году он проводился в 7-й раз. В течение 9 дней участники одолели 600 км от г. Тамуэрта до Ньюкасла на восточном побережье. Проведение пробега обеспечивали двести добровольцев и несколько штатных сотрудников дорожного управления.

Существуют в Австралии и коммерческие компании, содействующие развитию велотуризма. Например, компания Bourke and Wheels Cycling Expeditions организует «приключения для неизлечимых мечтателей». Вот примеры некоторых туров: Аделаида – Эйерс-Рок, 24 дня, 1700 км; Элис-Спригс – Дарвин, 25 дней, 1900 км. Автомобили повышенной проходимости сопровождают велопутешественников и везут их багаж, продукты питания, питьевую воду, а также инструменты и запасные части для велосипедов, набор первой помощи, средства связи и т.п.

Так же, как и во всем мире, на пятом континенте сейчас тоже в моде горные велосипеды: 7 из 10 продаваемых велосипедов – они.

Каждые выходные на австралийских дорогах можно увидеть автомобили с притороченными к ним на специальных держателях двумя или более велосипедами, направляющиеся в «буш» (bush – в Австралии – большие пространства некультивированной земли, покрытые кустарником), в один из множества национальных парков Австралии. Там они на велосипедах проходят по тропам один из многих разработанных маршрутов. Такие маршруты хорошо описаны. Вот три из наиболее известных десяти классических горно-велосипедных маршрутов выходного дня. Первый – легкой категории, по национальному парку Косцюшко, с видами на Канберру, протяженностью 18 км; второй – легкой категории, по Голубым горам (восхитительные холмы!), от одной железнодорожной станции до другой, протяженностью 26 км; третий – средней категории, тоже по Голубым горам (дикие холмы, ланч у отдаленной речки), протяженностью 31 км.

Очень много веломаршрутов разведан и исследован местный энтузиаст и специалист Свен Клиндж – автор ряда путеводителей по Австралии. Его сериал «100 маршрутов по Новому Южному Уэльсу», «100 маршрутов по Виктории», «100 маршрутов по Тасмании», а также недавно вышедшая книга «Велотурист в Австралии» представляют собой не только полезный материал для поездок на велосипеде, но и увлекательное чтение.

Нашему соотечественнику известно, как популярен велосипед в **Азии**. Едва ли не половина всех эксплуатируемых в мире двухколесных экипажей, то есть около 500 тысяч, приходится на Китай. За год 850 заводов здесь производят около 40 миллионов велосипедов. И все равно их пока не хватает. Велосипед здесь стал самым мас-

совым видом транспорта, и иностранцев всегда поражает количество велосипедов на улицах китайских городов. В некоторых из них до 90 процентов водителей – велосипедисты. Крутя педали обычных велосипедов и тандемов, трехколесных грузовых pedalных машин и с прицепами для детей, они проявляют на улицах чудеса техники велоезды. Еще одна отличительная особенность – на каждом шагу встречаются большие и маленькие мастерские, владельцы которых быстро устранят возникшую в пути поломку. И – множество велосстоянок. На многих улицах Пекина и других городов для велосипедистов выделены специальные полосы.

В Индии, Индонезии, Вьетнаме велосипед тоже стал основным видом транспорта горожанина и селянина. Во Вьетнаме в городах он есть почти у каждого жителя, по две и более машин на семью. В часы пик улицы запружены двухколесными экипажами, и это велодвижение не прекращается ни в жаркие часы, ни в бури. В оживленных местах, у театров, парков огромные по площади стоянки заполнены велосипедами самых разных моделей: отечественных, европейских, из стран бывшего СССР...

Даже в Монголии, до недавнего времени признававшей в качестве средства передвижения лишь коня, массовый велопробег собрал более тысячи молодых друзей двухколесного экипажа.

А на улицах Токио для велосипедистов построены специальные автоматы-склады («камеры хранения») велосипедов, обладающие большой вместимостью. Размещением веломашин в свободных ячейках «склада» и их поиском при выдаче владельцу управляет ЭВМ. Многоэтажные стоянки способны вместить более 2 миллионов велосипедов. В самой восточной стране построена протяженная веломагистраль длиной 1200 км, которая связывает побережье Тихого океана и мыс Инубо. А правительство страны предполагает начать строительство велотрассы длиной 26 тыс. км.

Пожалуй, идея совершить **кругосветное путешествие** на велосипеде к концу столетия становится все более заразной, причем она одинаково легко увлекает велосипедистов самых разных стран и континентов. Протяженность и продолжительность таких вояжей оказываются очень разными, ведь кругосветными их можно назвать лишь условно: как ни крути, а на велосипеде преодолеваются только примерно 22 тысячи километров суши, остальные – на водном или воздушном лайнере. Но и чтобы решиться на этот путь, надо немало отваги, времени и... денег. И тем не менее можно долго перечислять смельчаков, решившихся обогнуть планету на двух колесах (по суше). Поэтому назовем лишь некоторых наших современников.

Около сотни государств за двадцать с лишним лет путешествия посетил канадец, житель города Квебек Конрад Дьюбе, проделав путь более чем в 350 тыс. километров.

Молодой француз Ив Боннэ обогнул планету быстрее – «всего» за 1500 дней, проехав в общей сложности 75 тысяч километров. Его путь пролегал и по северным просторам за Полярным кругом, и по тропикам.

Тоже за три года завершил кругосветку пекинский художник Чжан Биньяо.

Итальянец Эуклиде Презенцини захотел убедиться сам и убедить

ЧЕЛОВЕК НА ВЕЛОСИПЕДЕ

других, что кругосветное путешествие под силу людям любого возраста, и совершил его за восемь с лишним месяцев в 67 лет.

В кругосветное путешествие в разные годы отправились семеро норвежцев, увлекшись Жюльверновской идеей обернуться вокруг света за 80 дней, 75-летний китаец Лю Чен, двое индийских юношей К. Макерджи и Р. Чандра, пять велосипедистов из Улан-Батора под руководством Гангболодина Джергалсайхана и многие другие.

Представительницы прекрасного пола решили доказать, что мир на велосипеде способны покорять и они. В кругосветное путешествие отправились в 1989 году супруги из США Виктория и Пит Патерсон. Годом позже в труднейшее путешествие через Европу, Россию, Азиатский континент отправились выпускницы Высшей школы туризма в Брюсселе Николь Дирке и Ингрид де Вильде. А 22-летняя американка Нэнси Гарднер вознамерилась маршрут протяженностью 40 тысяч километров преодолеть в одиночку. Начался он в штате Вайоминг, затем повел отважную путешественницу в Центральную Америку, по странам Европы, через азиатские страны и Аляску снова на родину.

Итак, популярность велосипеда растет на всех континентах, причем для большинства стран характерно распространение самых разнообразных форм велодвижения вообще и велотуризма в частности: сугубо спортивные соревнования, ралли и пробеги, массовые заезды и демонстрации под политическими, антивоенными и природоохранными лозунгами, познавательно-краеведческие поездки, семейные походы и лагеря, слеты и, конечно, многодневные путешествия, в том числе сверхдальние и кругосветные. И число устремляющихся в дальние и близкие путешествия на планете быстро растет. Путешествуют группами, по двое, по трое, семьями, в одиночку, причем для развитых стран характерен высокий уровень обслуживания (ночлеги – в кемпингах, питание – в кафе и ресторанах). Но есть и немало велотуристов, предпочитающих романтические путешествия с ночлегом в палатке и приготовлением пищи на костре, какие у нас в России пока преобладают.

В путь за здоровьем

До недавнего времени на велосипед садились в основном дети, спортсмены, многие на него смотрели, как на вид дешевого личного транспорта, на котором можно поехать на работу, на рынок, развезти письма. И вот в семидесятых годах о велосипеде, его пользе для человека в социальном, природоохранном, оздоровительном аспектах стали говорить и писать очень активно. Будто подражая веку минувшему, нынешний век космических полетов и сплошной автоматизации в последней его четверти вдруг тоже решил удивить мир велобумом. Почему же велосипед оказался в центре всеобщего внимания?

Человеку, особенно молодому мужчине, всегда была нужна игрушка или объект для самоутверждения, тренировки, демонстрации силы, ловкости, смелости. Сколько веков любимым занятием представителя сильного пола были скачки на конях! С начала нынешнего

века предметом вожделий взрослых, особенно мужчин, стал автомобиль, потом аэроплан. Но по воздуху всем нам не полететь: еще не придумали простой и дешевый аппарат, который смогли бы приобрести многие жители планеты. Автомобиль, «расселившись» по всей планете, стал источником многих проблем: усугубил дефицит горючего, стал требовать слишком много места под стоянки и на дорогах, а жуткие пробки на узких городских улицах сводят на нет все его скоростные возможности. Однако там, где их удастся реализовать, езда на автомобилях слишком часто стала заканчиваться трагически. Наконец, для здоровья человека чрезмерное увлечение этим занятием пошло отнюдь не на пользу. И потому, что человек на мягком сиденье лимузина по-прежнему остается в неподвижности, и потому, что автомобиль стал одним из самых больших загрязнителей воздуха на планете.

И тут многие вспомнили о велосипеде, который разом снимает проблемы, связанные с автомобилизацией. Он не требует ни бензина, ни гаража. По цене велосипед доступен любому работающему. Он не требует слишком сложного ремонта. В то же время велосипед не опасен сам по себе, он не только сохраняет, но и ощутимо прибавляет человеку здоровье.

И еще велосипедисту нипочем уличные заторы, его юркий экипаж лихо объезжает сгрудившиеся в огромное неподвижное стадо четырехколесные «мастадонты». Не случайно горожане иногда называют велосипед самым быстрым транспортом, и отнюдь без иронии. Почему? Велосипед незаменим в больших городах, по которым пешком передвигаться далековато, а автобуса дольше ждать, чем ехать. Впрочем, велосипедисты с не меньшим успехом соревнуются с метро, троллейбусами и автобусами и в тех больших городах, где нет заторов.

• Не менее важно то, что воздух на улице, по которой проехал велосипед, остается таким же чистым.

Может показаться странным: классическая модель велосипеда за сто лет после велобума прошлого века в принципе почти не изменилась. Однако это не значит, что никто не изобретает велосипед. Изобретают и очень активно, во многих странах появляются велосипеды с амортизаторами и колесами-дисками, разборные и с парусом, летающие и плавающие, с корпусом, напоминающим ракету, и 35-местные, шагающие и многоколесные. Всего зарегистрировано около 20 тысяч патентов. Предсказывают, что скоро наступит новая фаза в велоконструировании, в результате чего дороги заполнят легкие четырехколесные велоэлектромобили, по форме напоминающие автомобили начала века.

Но самое главное: этот юркий двухколесный экипаж лихо увозит нас от гипокинезии – бича современного горожанина. Газетные и журнальные публикации, посвященные велосипеду, пестрят аргументами оздоровительного характера в его пользу. Этот способ передвижения дарит прекрасную естественную возможность приложения дремлющей в человеке энергии. У того, кто полюбил прогулки на велосипеде, улучшается самочувствие, он дольше остается бодрым. У тех, кто начинает систематически ездить на велосипеде, через полтора-два года частота сердечных сокращений (ЧСС) уменьшается на 8-10 в минуту – значит, сердце стало работать более рациональ-

но и производительно. Езда на велосипеде укрепляет сердечно-сосудистую систему, улучшает кровообращение, ставит весьма эффективный заслон быстро распространяющимся «болезням века», улучшает работу органов дыхания, значительно ослабляет воздействие на организм таких легочных заболеваний, как хроническая пневмония, хронический бронхит.

Ошибочно мнение, что при езде на велосипеде развивается сутулость. Размеры грудной клетки у велосипедистов более пропорциональны по отношению к росту, чем у пловцов и бегунов. И сидение на велосипеде – это далеко не то же самое, что сидение за столом, поскольку велосипедист опирается на руль руками, которые принимают на себя часть веса тела и головы, причем мышцы тела работают, пребывают в напряженном положении, стало быть, часть нагрузки принимают с позвоночника на себя. И положение человека на велосипеде отнюдь не статично, как утверждают некоторые. Приглядитесь к велосипедисту, который едет по грунтовой дороге, да еще с подъемами и спусками, сколько разнообразных движений он совершает. У тех, кто часто садится на велосипед, укрепляется чувство равновесия, возрастает быстрота ответных реакций, улучшается координация движений.

Итальянские врачи пришли к выводу, что особенно полезны велопрогулки рано утром – расшевелить отдохнувшие за ночь мышцы на свежем прохладном воздухе.

Поездки на велосипеде стимулируют обменные процессы, помогают сбросить избыточный вес тем, у кого чересчур сидячий образ жизни. Врачи рассказывают о людях, которые, не снижая своего обычного рациона питания, благодаря велосипеду худели за год на 6-8 килограммов, о пациентах, которые потребляют успокоительных средств и таблеток от бессонницы тем меньше, чем больше катаются на велосипеде.

Да и сами обладатели чудодейственных экипажей замечают, что после перерыва в езде у них повышается утомляемость, ухудшается аппетит, сон. И это естественно. Велосипедная езда тренирует нервную систему, уменьшает «душевное» напряжение, снижает склонность к неврозам, может быть «прописана» как лечебное средство при неврастении. Велотуризм – это неиссякаемый источник положительных эмоций, хорошего настроения. Человек, оседлавший своего стального «коня» и сделавший десяток-другой километров по пригородному шоссе, отключается от повседневных забот и проблем, навязчивых мыслей, отвлекается от переживаний. Этому способствует быстрая смена пейзажей и внешней обстановки, кроме того тропа, петляющая меж деревьев, требует повышенного внимания, наконец, у севшего на велосипед появляется азарт, желание ощутить скорость, добытую собственными усилиями, что также становится источником положительных эмоций. И поэтому не случайно врачи констатируют, что велосипедисты работают за письменным столом спокойнее и уравновешеннее, чем их коллеги-автолюбители.

Одним словом, велосипедные поездки одинаково важны и для физического, и для душевного здоровья. А езда на работу на велосипеде не только служит физической тренировкой и эмоциональной разрядкой для самого велосипедиста, повышает его жизненный тонус и работоспособность. Она также уменьшает толчею в метро,

троллейбусах и трамваях в самые напряженные часы.

Пока на велосипед большинство жителей планеты смотрит, как на вид делового транспорта для поездок на работу, на рынок или к знакомым, в крайнем случае, как на средство, дающее возможность поехать на реку или в лес в выходной день. Однако, наверно, не случайно, что велобум по времени совпал с туристским бумом. В те же годы, когда велосипед становился не только любимой игрушкой детей и взрослых, но и одним из основных предметов личного имущества, население планеты задвигалось, устремилось в большие и маленькие вояжи по своему отечеству и по другим странам. Видимо, велосипедный и туристский всплески не могли не совпасть. Все больше людей рассматривают велосипед как атрибут туризма, одно из лучших средств для дальних путешествий...

Впрочем, те, кто уже проводит отпуск на велосипеде, могут возразить: почему одно из лучших, а не самое лучшее? Поэтому во всем мире создаются велотуристские клубы, бюро, союзы и ассоциации, которые основное внимание уделяют большим и маленьким путешествиям, причем строят свою работу, как правило, на хозрасчетной основе, но не на коммерческой, то есть, привлекая средства своих членов, не ставят целью получение от велопутешественников прибыли.

А если объективно, то велосипедный туризм по сравнению с другими видами туризма имеет ряд преимуществ. Прежде всего, велотурист перемещается в несколько раз быстрее, чем любой другой путешественник,двигающийся за счет собственной силы. При этом сохраняется высокая маневренность велосипедиста: остановился, где хочет, свернул с дороги в сторону куда угодно. В то же время проходимость велосипеда на любой дороге или тропе не намного ниже, чем у пешехода. Еще одно существенное преимущество перед другими видами туризма: велопутешественнику не надо тащить рюкзак в несколько десятков килограммов на собственной спине – это делает его двухколесный «помощник». Поэтому велотурист устает намного меньше своих собратьев по увлечению. Велопоход можно совершить практически в любом районе нашей страны. Да и сама по себе езда на велосипеде, особенно по гладким грунтовыми лесным дорогам, доставляет большое удовольствие.

Нашей планете «выгоднее», чтобы мы путешествовали больше на велосипедах. И по сравнению с пешими и горными туристами, и по сравнению с путешествующими на автомобилях велотурист дает меньшую нагрузку на природу.

Одним словом, поиски экологически чистого транспорта, не требующего внешних источников энергии, и необходимость, тоже ради собственного выживания, найти точки приложения своим собственным усилиям для поддержания мышц в жизнеспособном состоянии так или иначе должны были сконцентрировать внимание человека на велосипеде и производных от него экипажей.



ВЕЛОСИПЕД ДЛЯ ТУРИСТА

Тенденции велостроения в мире

Чтобы проследить тенденции велостроения в мире в динамике, сделаем краткий исторический экскурс в прошлое десятилетие и посмотрим, чем радовала землян **велопромышленность мира в 80-е годы**.

Семидесятые и восьмидесятые годы нашего века отмечены новым велобумом во всем мире. Этому способствовали проснувшаяся в людских массах страсть к путешествиям, растущее понимание необходимости занятия спортом. В ответ на спрос, естественно, многие страны мира значительно увеличили выпуск велосипедов, расширили их ассортимент. Крупнейшими производителями двухколесных экипажей в 80-е годы были Китай, США, Индия, Тайвань, Япония, СССР, ФРГ, Италия, а ведущие по объемам фирмы – в Японии, США, на Тайване. Зарубежные фирмы выпускали велосипеды с закрытой, открытой, полуоткрытой, складной и разъемной рамами. Главным стремлением всех велостроителей было снижение веса двухколесных машин, применение легких металлов и сплавов, высокопрочных пластмасс.

В развитых странах, как правило, преобладало производство облегченных машин спортивно-туристского типа, в развивающихся странах – дорожных велосипедов. Большинство ведущих фирм освоило выпуск велосипедов с алюминиевыми рамами, созданы даже полностью алюминиевые машины, пользующиеся большим спросом. Спортсмены во второй половине восьмидесятых годов начали ездить на углепластиковых рамах, появились нетрадиционные конструкции, попытки организовать серийное производство велосипедов с пластмассовыми рамами.

В 80-е годы на мировом велорынке стали популярными у людей разного возраста горные велосипеды (латинская аббревиатура – МТВ, Mountain Terrain Bike), или точнее – внедорожные велосипеды, имеющие более десяти передач. Увлечение горными велосипедами началось в 70-х годах в США, точнее в Калифорнии и Колорадо, где группа энтузиастов-велосипедистов развлекалась ездой по бездорожью. Поначалу они использовали сформировавшийся в Англии в 60-е годы так называемый вездеходный или вседорожный велосипед (аббревиатура АТВ – All Terrain Bike), но он не выдерживал слаломы по горам и гонки по бездорожью. Велопроизводители тут же отклик-

нулись на новую страсть и создали более прочные модели. Первые горные велосипеды были неуклюжими и превышали 20 кг, но сама идея велоконструкторов-энтузиастов быстро была подхвачена велофирмами, и в течение нескольких лет появилось множество моделей горных велосипедов, что подтолкнуло к дальнейшему развитию соревнований на этом велосипеде: триалу, скоростному спуску по горной дороге, велосипедному слалому и другим. Отличительные особенности горного велосипеда: закрытая рама, широкий мощный руль, широкие шины сечением 47-52 мм с глубоким протектором, седло оснащено быстродействующим зажимом. С каждой новой разработкой росло количество передач, достигнув к концу восьмидесятых 18 (3×6). Мода на горные велосипеды быстро распространилась среди приверженцев двухколесного экипажа, затмив интерес к «вседорожнику» (АТВ), хотя у них есть много общего. Это – использование высокопрочных стальных сплавов для изготовления рамы, широкий диапазон передач, расположение ручек переключателей на верхней трубе руля, усиленные тормоза, уменьшенный диаметр колес, шины увеличенного сечения (ширина шин – 40 мм и более, диаметр колеса – 559 мм, или 26 дюймов). «Вседорожные» велосипеды имеют базу более 1000 мм, изогнутый руль, багажные приспособления, щитки колес.

Но наибольшим спросом на мировом рынке в 80-х годах еще пользовались спортивно-туристские велосипеды – для одно-, двухдневных поездок по маршрутам небольшой протяженности и с незначительной поклажей (5-10 кг), и туристские (или велосипеды для «грузового туризма»), которые рассчитаны на многодневные поездки по маршрутам большой протяженности со значительной поклажей (20-25 кг). Например, почти половина продававшихся в США велосипедов в 80-е годы была этих моделей. Лидировали в производстве спортивно-туристских велосипедов фирмы Франции, Италии, ФРГ, США, Японии, Великобритании.

Условно спортивно-туристские велосипеды в мировом производстве можно разделить на модели высокого, среднего и низкого классов. Во всех моделях продолжали применяться рамы традиционной конструкции закрытого и открытого типов, но рамы моделей высокого класса обычно изготавливались из хромомолибденовых труб с переменной толщиной стенок. Внешне велосипеды высокого класса выглядели почти так же, как шоссейно-гоночные. У велосипедов среднего класса рамы тоже изготавливались из хромомолибденовых труб, но с постоянной толщиной стенок. В велосипедах низкого класса широко использовались детали из малоуглеродистой стали, в том числе рама. Алюминиевая труба руля спортивно-туристских велосипедов крепилась в алюминиевом выносе. Руль обматывали хлопчатобумажной или полимерной лентой на клеящейся основе. Втулки заднего колеса – безтормозные, с блоком ведомых звездочек. Велосипеды имели 12, реже 10 передач (2 ведущие звездочки и 5-6 ведомых). Ручки переключателей передач могли быть расположены и на стержне руля, и на нижней трубе рамы. Применялись два клещевых тормоза асимметричной тяги, иногда с дополнительными тормозными рычагами. Ободья, корпуса втулок и шатуны моделей высокого и среднего класса обычно изготавливались из алюминиевых сплавов, велосипедов низкого класса – из стали. Шатуны

все чаще стали соединять с валом каретки «посадкой на квадрат» (то есть на квадратный торец вала каретки, без привычных клиньев). Щитки колес и багажники на велосипеды рассматриваемого типа ставили не всегда, но на конечниках цепной вилки и вилки переднего колеса делались проушины для установки щитков по желанию владельца. Количество и качество комплектующих деталей уменьшалось в соответствии с классом велосипеда.

Кроме спортивно-туристских в развитых странах широко использовались и так называемые грузовые туристские велосипеды, хотя объем их выпуска был значительно меньше первых. Ведущие фирмы по выпуску моделей для дальнего туризма находились в США, Японии, Италии, Франции, Великобритании. Эти велосипеды имели ряд отличий от спортивно-туристских: рамы изготовлялись из хромомолибденовых труб с переменной толщиной стенок, база за счет длины подседельных стоек увеличена в среднем до 1050 мм, расширен диапазон передач (три ведущие звездочки), применялись тормоза с увеличенным усилием прижима, устанавливались усиленные багажники конструкций, позволявших прикреплять всякого рода навесные сумки.

Наряду с клещевыми тормозами в мировом велостроении стали применять тормоза консольного типа, которые состоят из двух отдельных деталей, каждая из которых крепится на своем шкворне, жестко крепящемся на перьях передней вилки или подседельной стойки.

Для дорожных городских велосипедов стало характерным применение многоскоростных втулок, называемых планетарными, со скрытым механизмом переключения передач.

Руль многих моделей велосипедов обеспечивал высокую прямую посадку, имел усиленный вынос. Все чаще стали устанавливать мягкие седла из полимерных материалов либо жесткие седла с крышкой из замши.

В 80-х годах стали уделять больше внимания внешнему оформлению велосипедов: использовали всевозможные лаки, эмали, многоцветные диколи на металлизированной пленке, гальванопокрытия, гофрированные пластиковые кожухи и насадки на передние вилки, на рули и рулевые колонки, на задние стойки. Все чаще можно было увидеть рамы с оригинальной разноцветной окраской, а на шинах — световозвращающие полосы.

Для прошлого десятилетия была характерна мода на разнообразные детали дополнительного оборудования и оснащения: всевозможные щитки, цепи и картеры, кронштейны для флягодержателей, подставки, фары и фонари, багажники с деталями для крепления сумок и корзин, световозвращатели, мягкие перемычки руля, защитные чехлы, как правило, из пластика над верхней половиной заднего колеса и т.д.

Наряду с применением традиционных закрытой и открытой рам стала использоваться полуоткрытая рама, получившая название «микст», имеющая две сходящиеся прямые трубы, одна из которых соединяла верхний головной узел рамы и конечники цепной вилки. На велосипедах с такой рамой ездили и мужчины, и женщины.

Но зато в 80-е годы в других странах стала проходить мода на складные велосипеды, да и у тех фирмы редко «трогали» раму, узлы

складывания делали, в основном, у каретки, на стержне руля, применяли седлодержатели телескопического типа.

Среди подростков в восьмидесятых годах были в моде велосипеды типа «мотокросс», по конструкции и игровым элементам стилизованные под мотоциклы, имевшие широкие шины с глубоким протектором, передние вилки мопедного типа с имитацией амортизаторов.

Все большее место в зарубежном велостроении занимали тандемы, которые тоже были с открытыми, закрытыми, складными рамами, оснащены картерами. Использовались тандемы (и продолжают использоваться) и для путешествий.

Велостроение 90-х годов ознаменовалось многими новшествами, хотя далеко не все тенденции, наметившиеся в текущем десятилетии, следует принимать всерьез и рассматривать как поступательные этапы в велоконструировании. Так уже было не раз: жизнь и потребитель упорно возвращали изобретателей велосипедов к классическому силуэту. Вспомним «паучий» зигзаг прошлого века или увлечение складными велосипедами в 60-70-х годах нынешнего столетия, которое сошло почти на нет, по крайней мере, у серьезных велосипедистов.

Сейчас велосипеды производятся в 65 странах мира, причем почти три четверти велопродукции – в Азии, в том числе 40% в Китае. Следом за ним идет Индия, где велосипеды отличаются дешевизной. Велостроительный бум, прокатившийся в 70-80-е годы по странам Запада, перекинулся на Азиатский континент, в битву титанов велостроения за рынок включились японские и тайваньские корпорации. Они медленно, но верно начали теснить европейских производителей велосипедов. В Азиатском регионе появились крупные корпорации – производители деталей для велосипедов всех типов. Одна из самых известных – это японская корпорация Shimano, имеющая на сегодняшний день фабрики в Европе, США и Азии. Все увереннее лидирующее положение в велостроении завоевывает остров Тайвань, на котором несколько крупных фирм производят вполне приличные и недорогие велосипеды. В 90-х годах экспорт тайваньских велосипедов год от года растет, в то время как европейский рынок выглядит более вялым, экспорт велосипедов из стран Европы почти не увеличивается.

Отличительная особенность 90-х годов в велостроении – кооперация. Многие фирмы поняли, что нет смысла одному производителю делать велосипед полностью: от рамы до самой маленькой гайки. Одни освоили выпуск легких и прочных рам, у других хорошо получаются ободья, третьи специализируются на рулях и т.д. Наиболее яркий пример кооперации: производство переключателей передач и звездочек, кареточного узла с шатунами довела до совершенства японская корпорация Shimano – три четверти велосипедов, производящихся в мире, оснащены ее деталями. У итальянцев хорошо получаются седла, турецкие и тайваньские фирмы наладили выпуск хороших и разнообразных шин, немцы отличились в разработке аксессуаров: велокомпьютеров, насосов, велосипедных замков, грязевых щитков и т.д., все большую популярность приобретают японские велокомпьютеры и фонари. Старейшие фирмы-производители велоси-

педов Великобритании, США и Европы открыли филиалы в других странах (прежде всего Азии, Центральной и Восточной Европы) или кооперировались с тамошними велозаводами, поставляя им детали, из которых те собирают велосипеды.

В 90-х годах продолжает расширяться разнообразие видов велосипедов по назначению, стилю езды, условиям эксплуатации, возрасту и т. д. Разработчики и изготовители велосипедов пришли к выводу, что невозможно сделать универсальный велосипед на все случаи жизни, хотя формально и существуют так называемые многофункциональные велосипеды (Multitrack Bikes). Каждый велосипед хорош только в предназначенных для него условиях эксплуатации. Универсальность всегда достигается за счет качества. Поэтому в последнем десятилетии все более заметно «классовое расслоение» велосипедов, то есть разделение их по качеству на классы, что, соответственно, увеличивает разброс цен. Новый велосипед может стоить от 15 до 10000 и более долларов США.

Наметились 8 основных видов или типов велосипедов.

1. Шоссейно-гоночные велосипеды (Road Bikes). Предназначены для спортивных гонок, марафонов или просто для быстрой езды по дорогам с гладким твердым покрытием. Основное внимание конструкторы уделяют достижению наибольшей легкости, аэродинамичности, «накатистости», что прежде всего важно для любителей быстрой езды. Типичными представителями этих велосипедов в прежнем Советском Союзе были «Чемпион», «Тахион» и «Старт-шоссе».

2. Легкодорожные или спортивно-туристские велосипеды (у нас в 80-х годах – это «Турист» и «Спорт»), или многофункциональные (в зарубежных каталогах – Multitrack Bikes) наиболее приспособлены для велотуризма. Оборудованы полнее, чем спортивно-шоссейные велосипеды.

3. Дорожные велосипеды, или, как их еще называют, городские (City Bikes), их даже окрестили гибридами. По нашим понятиям, это промежуточная модель между спортивно-туристскими и дорожными велосипедами. К дорожным их можно отнести прежде всего благодаря большим колесам (27-28 дюймов, или 590-622 мм), ширине шин (37-40 мм) и высокому изогнутому рулю. Со спортивно-туристскими велосипедами (и горными, кстати, тоже) их объединяет большое количество передач, легкие и прочные ободья. С горными («маунтинбайками») – компактная прочная рама, часто с наклоном верхней трубы, и мощные тормоза. Несколько уступая горному в проходимости, этот велосипед зато легко катится по гладкой дороге. Оснащается он грязевыми щитками, как правило, багажником и другим навесным оборудованием. Все это делает велосипед наиболее подходящим для неспешного оздоровительно-познавательного туризма (или, как еще говорят, для «грузового туризма») по разным дорогам.

4. Горные велосипеды МТВ (Mountain Terrain Bikes), или внедорожные велосипеды (Off-Road Bikes), еще их называют вездеходами. Типичные особенности «маунтинбайка» – прочная компактная легкая рама за счет увеличения диаметра труб с наклоном верхней трубы к подседельной трубе, иногда – с дополнительной трубой-перемычкой; прямой, как палка, руль, иногда с «рогами»; уменьшенный изгиб передней вилки; прочные ободья из легких сплавов с двойными стенками; широкие шины с глубоким протектором (сечение шин

обычно более 47 мм). По сравнению с 80-ми годами у горных велосипедов увеличилось количество передач (с 18 до 21 и даже до 27). Рукоятки передач обычно находятся на руле. «Маунтинбайки», как правило, не имеют грязевых щитков.

От велосипедов МТВ все труднее отличать велосипед АТВ, который можно считать переходной моделью между дорожным велосипедом и горным. Можно лишь очень приблизительно обозначить внешние признаки АТВ. Обычно он имеет высокий изогнутый руль, менее развитый, чем у горного, рельеф протектора, сечение шин 42-47 мм, оснащается, как правило, легкими пластиковыми, но неломающимися щитками. У горного (МТВ) велосипеда – удлиненное седло, более жесткие тормоза. Оснащение оборудованием различий не имеет.

Тут надо сказать, что сами производители сплошь и рядом не выдерживают чистоту вида велосипедов и создают экземпляры переходного типа.

5. Выделяется еще один вид велосипедов, который можно считать преемником велосипедов 80-х годов типа «мотокросс», – велосипеды малого формата, обозначаемые аббревиатурой BMX (Bike Moto Cross, буква «X» появилась, чтобы подчеркнуть экстремальность гонок на велосипедах). Велосипеды этого вида предназначены для гонок, в основном подростков и молодежи, по трассе типа мотокросса по пересеченной местности с разными трамплинами и прочими препятствиями, для фристайла, соревнований под названием «катание в рампе», выполнения разных трюков.

6. Велосипеды специально для триала, внешне похожие на BMX, но с другой геометрией рамы, оснащенные мощными тормозами, широкими покрышками и специальным щитком с шипами, расположенным под кареткой.

7. Детские велосипеды (Kid Bikes). В основном повторяют все новшества и особенности взрослых велосипедов, в том числе «внедорожников».

8. Тандемы – велосипеды для двоих. Больше всего велопромышленность выпускает тандемы в виде легкодорожных велосипедов. О них подробнее – в главе «А если расширить рамки».

В текущем десятилетии у велопроизводителей появилось новое увлечение – упругая, или амортизированная, подвеска колес. Началось это с переднего колеса, а в последние годы фирмы наперегонки стали предлагать велосипеды с упругой подвеской обоих колес как для скоростного спуска (Downhill), так и для кросса по пересеченной местности (Cross-country). Формально такие модели относятся к велосипедам типа МТВ (к «вездеходам»), но подвеска заднего колеса повлекла за собой принципиальное изменение геометрии и строения рамы, так что «двухподвесочки» явно претендуют на выделение их в самостоятельный вид велосипедов.

Итак, в 90-е годы мы наблюдаем сильное увлечение велостроителей «экстремальными» моделями: «вездеходами», с одной стороны, и шоссейно-гоночными – с другой, но созданся явный «провал» в средней части велосипедного «спектра»: значительно снизился выпуск спортивно-туристских, или легкодорожных, велосипедов (в Россию зарубежные фирмы такие теперь почти не завозят), даже ассортимент дорожных (городских) велосипедов оскудел. Это обстоятельство отнюдь не способствует развитию преобладающего у нас до

ВЕЛОСИПЕД ДЛЯ ТУРИСТА

последнего времени неспешного оздоровительно-познавательного велотуризма, в котором в основном использовались именно спортивно-туристские и дорожные велосипеды с несколькими передачами.

В будущем можно ожидать, что велостроители будут и дальше стремиться к облегчению велосипедов, применению новых легких и прочных материалов и соответствующих технологий, стараясь удовлетворить все расширяющийся диапазон требований обитателей планеты: одни стремятся ездить как можно быстрее и дальше по наиболее гладким дорогам, а других, наоборот, привлекает бездорожье, и чем оно «непроходимее», тем лучше. Внешний вид отдельных моделей станет еще более причудливым, а конструкции – еще более сложными. Поэтому вряд ли стоит ожидать в будущем уменьшения разброса цен на велосипеды.

В то же время следует ожидать возвращения центра тяжести интересов велотуристов к классическому силуэту велосипеда, к дорожному (но с набором передач) и легкодорожному видам. Вероятно, конструкторы будут стремиться создавать многоскоростные надежные так называемые планетарные втулки со скрытым механизмом переключения.

И еще в будущем, видимо, нас ждет зубчатый ремень вместо цепи (вариатор), изготовленный из сложного пластического материала, который будет плавно изменять передачи. Велосипеды с ременной передачей уже появились.

Все реже можно будет увидеть велосипед без персонального компьютера. Обязательными узлами станут электронные блоки, что уже сейчас можно встретить на сложных моделях для скоростного спуска (Downhill).

Далее мы остановимся на каждом виде велосипеда более подробно, рассмотрим отдельные части и узлы велосипедов.

Велостроение в России и ближнем зарубежье

Как только были открыты границы бывшего Союза и на просторы нашей державы хлынули велосипеды разных континентов мира, у отечественных велозаводов начались трудные времена: наш велолюбитель быстро оценил «забугорную» продукцию и с точки зрения продвинутой конструкторской мысли, и в плане применения новых материалов и технологий, и дизайн фирменных велосипедов оказался на высоте, да и качество сборки «капиталистических» изделий оставило наши позади. Неудивительно поэтому, что наиболее «крутые» велосипедисты, не жалея эмоций, костерят нашу велопродукцию, и еще то и дело слышишь от велотуристов вопросы: «Ну как, пензенский (или харьковский) завод стоит?»

Так вот, отвечаем всем сразу. Нет, наши велозаводы не стоят, продолжают функционировать. Только пять ведущих в бывшем Союзе велозаводов в Перми, Пензе, Шяуляе, Харькове и Минске в 1997 году выпустили около миллиона велосипедов. А работают еще велозаводы в Йошкар-Оле, Жуковке Брянской области, в Атиге Свердловской области и другие. Да, был какой-то период времени, когда наши велозаводчане приуныли под натиском зарубежной продукции, с которой им конкурировать трудно, но этот шок постепенно прохо-

дит. Например, пензенцы закупили новое оборудование, делают ставку на комплектующие детали с маркой «Шимано». Шяуляйцы сочетались «законным браком» с немецкими велопроизводителями и теперь выпускают вполне добротную продукцию почти что на уровне мировых стандартов (немалую долю экспорта составляют сами же немцы). И все наши велозаводы дружно взяли курс на завоевание внутреннего рынка дешевизной своих двухколесных экипажей. Например, минчане подготовили новый горный велосипед, привлекающий, в частности, отменным итальянским седлом, а стоит он где-то 100 долларов.

Другие заводы на бывшем союзном пространстве также осваивают горные велосипеды, активно заполняют промежуток между дорожными и спортивно-туристскими велосипедами моделями переходного типа. Но все так же дружно продолжают наполнять рынок дедушкиными односкоростными дорожными велосипедами с тормозными втулками типа «Торпедо» и «складниками» с такими же втулками. Да, в Москве такие велосипеды, если и пользуются спросом, то лишь у дачников и у тех, кто ездит на велосипеде на рынок или на рыбалку; путешествующие москвичи наши «дорожники» давно отвергли в принципе. Однако нельзя забывать, что Москва – это особая экономическая зона, но отнюдь не Россия. В глубинке «дорожники-односкоростники» расходятся за милую душу.

Долгие годы в отечественном велостроении существовало четкое разделение велосипедов на спортивно-туристские и дорожные, а главным отличительным свойством было количество передач. Однако туристам всегда недоставало промежуточной модели между дорожной и спортивно-туристской моделями с прочным багажником и несколькими передачами. Умельцам приходилось самим на дорожные велосипеды ставить переключатели передач, делать прочные багажники, например, из титановых труб.

Между тем в странах Запада сейчас очень мало выпускают велосипедов с одной передачей, то есть там под понятием «дорожный» уже подразумевается велосипед с несколькими передачами – либо с так называемой планетарной втулкой, либо с блоком (кассетой) ведомых звездочек. В 80-х годах в СССР велозаводы тоже один за другим стали на обычные дорожные велосипеды ставить бестормозные втулки с трещотками с блоком ведомых звездочек, два ручных тормоза.

Так что теперь понятие «дорожный велосипед» расширилось, стерлись границы между дорожной и спортивно-туристской моделью – в одну сторону, и между дорожной и горной – в другую.

Первой взломала существовавшие видовые границы пензенская «Прима» с открытой изящно изогнутой рамой, которую ПО «Завод имени Фрунзе» начал выпускать в 1982 году. У «Примы» была еще тормозная втулка, одна передача, но шины уже – как у «Туриста», шириной лишь 32 мм, уменьшенная база 1050 мм. Позже на базе «Примы» родилось целое семейство велосипедов с открытой и закрытой рамами, в том числе с тремя передачами. Велосипеды переходного типа стали создавать и другие велозаводы тогдашнего Советского Союза.

Сейчас пензенский велозавод производит целую серию дорожных велосипедов моделей 111-522 «Сура-3», 111-523 «Сура-5» и 111-525

ВЕЛОСИПЕД ДЛЯ ТУРИСТА

«Сура-9» со стальной закрытой рамой высотой 580 мм. Отличаются они в основном количеством ведущих и ведомых звездочек и, соответственно, передач (от 3 до 8). Размер шин у них у всех одинаковый – 622-40 мм, база тоже (1160 мм). Аналогичные «женские» варианты дорожного велосипеда (с открытой рамой) имеют одну и три передачи, модели имеют номера 112-514 «Сура-4» и 112-516 «Сура-6», база такая же (1160 мм), размер шин тот же (622-40 мм).

Продолжается выпуск велосипедов второй группы, созданных на базе «Примы», – велосипеда модели 111-533 «Вираз» с закрытой рамой и велосипеда 112-523 «Диана» с открытой, обе модели – промежуточного типа между спортивно-туристскими и дорожными, размер шин 590-32 мм, три передачи. Освоил завод новую модель, заводской номер 190-535, называется «Самсон», тоже промежуточного типа (между дорожной и горной машинами), имеет 10 передач, размер шин 559-47 мм с укороченной относительно пензенского дорожного велосипеда базой (1050 мм).

В середине 90-х годов в Пензе начали выпускать вседорожный велосипед (типа АТВ) модели 190-538, с базой 1050 мм, восемнадцатью передачами (ведущие звездочки имеют 28, 38 и 48 зубьев, ведомые от 14 до 28 зубьев) и широкими шинами (559-54 мм), а также освоили две модели велосипедов для подростков на шинах 406-40 мм: модель 171-571 для обычной езды и модель 171-570 для соревнований класса ВМХ с одной передачей, но с бестормозной втулкой.

Пермский велозавод «Велта» тоже в последние годы был занят расширением велосипедного ассортимента на базе традиционного дорожного велосипеда «Урал» (111-631). Прежде всего пермяки разработали свой компактный переключатель передач параллелограммного типа и стали его ставить на тот же «Урал», заменив тормозную втулку бестормозной с блоком (кассетой) из пяти звездочек и клещевыми тормозами на оба колеса. Все остальные параметры – рама с базой 1124 мм, руль, седло, шины 622-40 мм или 622-37 мм, педали дорожного типа, багажник – остались прежними. Позже взяли направление на сварные рамы с тем, чтобы в 1998 году полностью перейти на них. Родился новый велосипед 111-635 «Велта-трекинг» с более короткой базой 1100 мм, блоком из пяти ведомых звездочек. В проекте – оснащение модели колодочными тормозами с тем же принципом действия, как работают автомобильные тормоза. И еще появится вариант с 10 передачами и с шинами 622-32 мм «Велта-турист» (153-611, рис. 2.1), который будет весить 15,5 кг, то есть на полтора килограмма меньше своего «родителя» «Урала».

Конструкторы пермского велозавода освоили еще одну принципиальную новинку – складной велосипед 113-653 с большими колесами (база – 1124 мм, шины – 622-40 мм), правда, он получился тяжеловатым (18,3 кг), и такой же велосипед (заводской номер 113-654), но с изогнутой трубой рамы и уменьшенной базой 1100 мм. И еще одно новшество готовится. На известную всем складную «Каму» задумали было ставить блок из пяти ведомых звездочек, назвав новую модель «Велта-комфорт» (заводской номер 114-621), но ролики переключателя оказались слишком близко от земли, и сейчас вынашивается идея делать «Каму» с планетарной втулкой (правда, импортной), может быть, эта идея в нынешнем году реализуется.

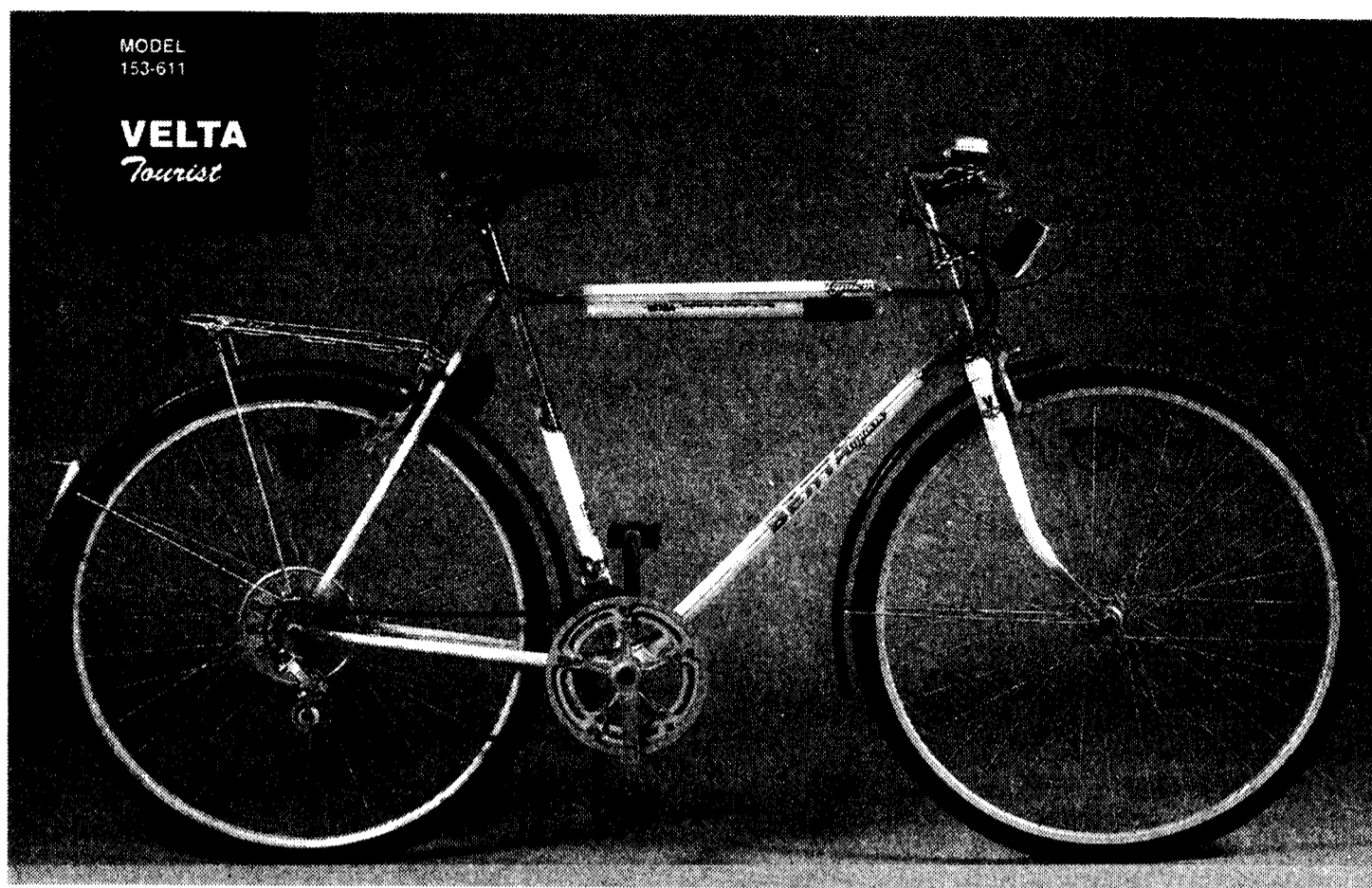


Рис. 2.1. Модель 153-611 «Велта-турист» Пермского велозавода

Чем сейчас озабочены пермяки? Освоить более легкие металлы: алюминий, титан, облегченную сталь отечественного происхождения. На туристскую модель 153-611 предполагается «вешать» зарубежное оборудование. Трубы рам утончаются до 0,8 мм, апробируются трубы с переменной толщиной стенок. Вместо алюминиевого литого выноса руля стали делать сварной, прочный и жесткий. Осваивается горный (вседорожный) велосипед с 21 передачей и размером шин 559-52 мм, на который предполагается «вешать» зарубежные комплектующие: систему переключения фирмы «Шимано», индийские седла и седлодержатели.

Одно не может радовать туристов: доля велосипедов с несколькими передачами исчезающе мала по сравнению с базовыми односкоростными «Уралом» и «Камой», что вообще-то характерно и для других российских велозаводов, то есть отечественные производители работают в основном отнюдь не на читателей этой книги. Впрочем, спрос рождает предложение: если будут заказы на модернизированные варианты, заводчане их охотно выполнят.

Дальше всех из велозаводов бывшего Союза в освоении западных технологий и применении фирменных комплектующих продвинулся шяуляйский велозавод «Балтик Вайрас», который выпускает велосипеды с алюминиевыми и хромомолибденовыми рамами, небывало для советских времен расширил свой ассортимент, выпуская дорожные, вседорожные, горные, подростковые, детские велосипеды и даже освоил «двухподвесочник», названный «Легендой». Шяуляйцы тоже пока не отказались от традиционной втулки «Торпедо», выпуская общепринятые на просторах бывшего Союза дорожные модели «Меркис» с закрытой рамой с колесами 26 дюймов (559 мм) и «Сартай трекинг» с колесами 28 дюймов (622 мм), оснащенные стандартно: высоким рулем, грязезащитными щитками, багажником,

ВЕЛОСИПЕД ДЛЯ ТУРИСТА

выдерживающим 25 кг груза. Женские аналоги с открытой рамой называются «Вийоле» и «Вилия трекинг». Но шяуляйцы преуспели в создании многочисленных модификаций велосипедов – число только основных превысило семьдесят. Заменили руль с выносом, втулку, навесили систему переключения с блоком из 6 звездочек, поставили плюс к этому шатун с тремя ведущими звездочками – и появились новые модели переходного типа «Бумас», «Эденас» и «Кредо». Навесили все это оборудование на открытую раму – вот вам женские варианты «Гелиос», «Мистика» и «Фортуна». Освоил «Балтик Вайрас» широкий спектр разнообразных моделей «вседорожников» (АТВ) и горных (МТВ) с закрытой, полуоткрытой и открытой рамами, с рулями высокими дорожными, с прямыми и с «рогами», со щитками и без, имеющих 18-21 передачу, а система переключения и тормоза – в основном фирмы «Шимано» туристско-любительской группы TY-30, Acera, Altus, Alivio, с шинами 559-50 мм. Кроме «взрослых» моделей завод выпускает такое же обширное семейство подростковых велосипедов (рис. 2.2) с аналогичным оборудованием и размерами шин 507-50 мм (24 дюйма).

Новинки завода 1998 года – дорожные машины с планетарными втулками германской фирмы Sachs с 3-5 передачами; шоссейно-гоночный велосипед с хромомолибденовой рамой, системой переключения фирмы «Шимано» (RX 100), с колесами 28 дюймов; велосипед «Аэро» с так называемыми «аэроколесами», оснащенный грязевыми щитками и багажником; недорогой «двухподвесочник» (3200 р.) «Легенда-Х» с «навеской» «Шимано» (STX) со стальной рамой и его аналог с алюминиевой рамой; разборные дорожные велосипеды с колесами 20, 24 и 26 дюймов. При этом на все оборудование завод дает гарантию на 1 год безупречной работы, а на рамы – на 5 лет.

Сейчас заводчане работают над улучшением дизайна своих ма-



Рис. 2.2. Модель 120-046 для девочек Шяуляйского велозавода



*Рис. 2.3. Модель 153-461 «Турист» (женский вариант)
Харьковского велозавода*

шин, применением более совершенного оборудования лучших зарубежных фирм, увеличением доли машин с алюминиевыми и хромо-молибденовыми рамами.

А чем может порадовать велосипедистов бывший флагман легкодорожного велостроения Харьковский велосипедный завод имени Г. И. Петровского? Он тоже, конечно, сильно сбавил обороты в объемах производства, сказалась новая конъюнктура рынка и на ассортименте, например, завод приостановил выпуск когда-то популярного в нашей стране гоночного «Старт-шоссе». Но харьковчане отважно взяли курс на комплектование велосипедов только отечественными деталями (имеем в виду пределы бывшего СССР). Что ж, путь, достойный уважения, хотя и очень трудный. Тем не менее в окрестных с Харьковом и восточных российских областях харьковские велосипеды берут хорошо. Велозаводчане часть велосипедов снова стали выпускать с прочными стальными ободьями, рамы пошли в основном сварные, более мощные, чем паяные. Запустили новую сварную вилку, стали делать трубчатые выносы руля. Особо ценно для путешественников – завод освоил усиленный трубчатый багажник, который ставит почти на все велосипеды.

Что касается семейства велосипедов типа «Турист» (базовая модель 153-451), то завод продолжает их выпускать в четырех основных модификациях: с одной или двумя ведущими звездочками (с числом зубьев 40 и 51), с блоком ведомых из 4 или 5 звездочек (с числом зубьев от 14 до 32). Этот велосипед выпускается с открытой (рис. 2.3) и закрытой рамами, так что всего получается восемь модификаций. База велосипедов 1086 мм, высота рамы 560 мм, алюминиевый руль устанавливается двух типов – дорожный высокий и спортивный, седло может быть тоже двух типов – мягкое с жестким каркасом и жесткое, обозначение шин – 622-32 мм. Тормоза стальные или алюминиевые клещевые с боковой тягой. То есть велосипед

ВЕЛОСИПЕД ДЛЯ ТУРИСТА

«Турист» почти не изменился.

Продолжает выпускать харьковский завод и дорожную односкоростную «Украину» (111-461) с базой 1116 мм (28 дюймов). Другой вариант односкоростного дорожного велосипеда (номер 111-462) имеет более короткую раму (1070 мм), он на 60 мм ниже (высота рамы 480 мм), меньше и колеса (559-40 мм). На базе этого велосипеда создана промежуточная модель 111-462-03 между дорожной и вседорожной с 8 или 10 передачами и с толстыми шинами (559-47 мм). Кроме того, харьковчане делают два подростковых односкоростных велосипеда для мальчиков и девочек (с закрытой и открытой рамами) с базами 1000 мм и 900 мм, с высотой рамы 480 и 340 мм и с шинами 533-37 мм и 406-47 мм, второй под номером 191-413 назван игровым. А всего харьковский велозавод выпускает более пятидесяти разных модификаций велосипедов в зависимости от комплектующих деталей.

Основная, так сказать, базовая продукция Минского мотоциклетного и велосипедного завода осталась прежней и не отличается от продукции остальных велозаводов бывшего Союза: традиционная дорожная односкоростная машина «Аист» все с той же втулкой типа «Торпедо» и шинами 622-40 мм, выпускаемая с полуоткрытой (112-311) и закрытой (111-351) рамами, которая, кстати, отличается надежностью в разнообразных дорожных условиях; и складной велосипед, тоже односкоростной и тоже «Аист» (заводской номер 113-321), с маленькими колесами (406-40 мм). Так же, как и другие заводы, минчане стали оснащать дорожные модели бестормозными втулками с тремя или пятью ведомыми звездочками с теми же размерами шин. Еще минчане освоили «вседорожник» (модель 196-311) с колесами 26 дюймов и с соответствующими шинами (сечением 47 и даже 57 мм). Этот велосипед с названием «Раубичи» имеет 18 передач: ведущие звездочки 45, 40 и 32 зуба, ведомые – от 14 до 28 зубьев. Оснащается прямым рулем с высоким выносом, грязевыми щитками и багажником. Новый горный велосипед (МТВ) минчан мы упомянули в начале раздела.

Но не только на больших заводах рождаются сейчас в России велосипеды. Нужда заставляет велосипедистов искать компоненты прочные, но дешевые, а представителей производства невелосипедного профиля – искать рынок сбыта результатов своей смекалки и мастерства. И вот на предприятиях Королева, Н.Новгорода и некоторых других городов стали делать легкие титановые рамы (весом 1,5 кг) с переменной толщиной стенок от 0,4 до 1,2 мм, вилки (порядка 0,5 кг), рули с выносами и другие детали. На одном из заводов Москвы наловчились делать прочные алюминиевые шатуны, втулки, каретки, колеса – тоже на уровне высоких мировых стандартов, и покупается все это не только у нас, но и на «капризном» Западе. А в велоцентре «Спорт-сервис» в Москве основал свое производство рам и велосипедов известнейший в велосипедном мире мастер золотые руки Ю.Самойлов, он конструирует и изготавливает в основном спортивные модели, на которых велогонщики многократно завоевывали звание чемпионов мира. При этом умелец использует отечественные материалы из титана, алюминия и высоколегированных сталей. Журнал «Вело-темпо» решил постоянно знакомить общественность с велоумельцами России. Глядишь, из них и

вырастет новое солидное производство по уровню не хуже «Шимано». По крайней мере, и умения, и смекалки у нас на это всегда хватало. Дело – за малым: организационная сторона и... чтобы государственные чиновники помогали, а не мешали.

Особенности велосипедов разных видов

Особенности шоссейно–гоночных велосипедов

Из отечественных гоночных или спортивно-шоссейных велосипедов для туристских целей нашим велосипедистам до недавнего времени служила модель 155-411 «Старт-шоссе», выпускавшаяся ПО «Харьковский велосипедный завод имени Г.И.Петровского». Хотя теперь велосипедисты России покупают в основном зарубежные велосипеды, на руках еще осталось немало «Старт-шоссе», а значит, их еще будут предлагать к продаже, поэтому вкратце скажем, что он собой представляет.

Рама его имеет уменьшенную относительно дорожных и спортивно-туристских велосипедов базу 995-1025 мм (расстояние между центрами колес), изготовлена она из высокопрочных труб из легированной стали (трубы не имеют шва). Такая рама с седоком весом, к примеру, 80 кг может выдержать мгновенную нагрузку 800 кг. Колеса с однотрубными шинами (диаметр колеса 600 мм), легкие ободья трубчатого сечения делаются из алюминиевого сплава. Колеса не имеют грязезащитных щитков. Руль спортивный, с удлиненным выносом. Велосипед имеет 10 передач: две ведущие звездочки с числом зубьев 43 и 54 или 40 и 51 и пять ведомых в разных комбинациях (для велотуризма наиболее подходит, если иметь в виду заводские комбинации, от 13 до 21 зуба). Седло с жесткой крышкой и жестким каркасом. Возможно применение туклипсов трех размеров. Масса – 10,5 кг.

Немаловажным обстоятельством является широкий диапазон ростовых размеров рам гоночных велосипедов от 520 до 600 мм соответственно для велосипедистов ростом от 1,65 до 1,80 м и выше. Недостатком «Старт-шоссе» выпусков после 1980 года является малый грязевый просвет (расстояние от верха крышки до коронки передней и задней вилки), то есть «Старт-шоссе» хуже других отечественных моделей приспособлен для сложных маршрутов и грязных дорог... И еще из-за малой базы «Старт-шоссе», особенно нагруженный велорюкзак, имеет низкую продольную устойчивость, то есть повышенную чувствительность к малейшему повороту руля.

Для быстрого снятия колес в конструкции гоночных велосипедов используется эксцентриковая система (колесо закрепляется в вилке специальным эксцентриковым рычажком). Преимущество этой системы в том, что зажатие производится по резьбе штока, никак не связано с резьбой оси втулки, и, следовательно, затяжка колес не приводит к разрегулированию конусов подшипников втулки. Вместе с тем необходимость применения в этом случае полой оси значительно ослабляет прочность втулки. По этой причине в практике велотуризма, особенно в сложных походах, зачастую от эксцентриковой системы колес (по крайней мере заднего) отказываются, заменяя

ВЕЛОСИПЕД ДЛЯ ТУРИСТА

полую ось цельной от спортивно-туристского велосипеда, вместе с крепежными гайками.

Основное отличие ободьев «Старт-шоссе» от ободьев спортивно-туристских велосипедов в том, что стык у них не сварной, а соединен с помощью вставки (на буж) и имеет не коробчатое, а трубчатое сечение. Ободья коробчатого сечения менее прочны. Практически не амортизируют неровности дороги и склонны к деформации при наезде даже на небольшие препятствия, имеют склонность «складываться» на сыпучих грунтах, часто лопаются в месте сварки.

Преимуществом колес гоночных велосипедов является наличие быстросъемных трещоток, которые в сборе наворачиваются по резьбе М35×1 на втулку заднего колеса (это преимущество особенно ощущается при замене спиц со стороны трещотки).

К недостаткам гоночных колес следует отнести использование спиц малого диаметра (1,8 мм), выдерживающих на разрыв лишь 175 кг (спицы диаметром 2,0 мм выдерживают 210 кг).

Шины «Старт-шоссе» («однотрубки») имеют известное принципиальное отличие от шин дорожного и спортивно-туристского велосипедов. Существует три типа «однотрубок»: трековая — сечением 22 мм, тренировочно-шоссейная — 25-27 мм и кроссовая — 27-30 мм. Имея нормальное давление воздуха в 4-5 раз выше давления дорожных и спортивно-туристских камер и, соответственно, меньшую поверхность контакта шины с дорогой, «однотрубки» на гладком асфальтовом шоссе дают выигрыш в затратах энергии велотуриста на преодоление сопротивления трения качения. На гладких дорогах в пересеченной местности преимущество тоже на стороне более легких однотрубных шин, чем шин дорожных и спортивно-туристских велосипедов: повышенная масса последних затрудняет раскручивание более тяжелого колеса.

На проселочных, лесных и песчаных дорогах дорожные шины, обеспечивая повышенную площадь контакта с дорогой, напротив, дают преимущество в лучшей проходимости. На тряских щебеночных и гравийных дорогах более слабая накачка шин дорожных и спортивно-туристского велосипедов (по сравнению с однотрубными) позволяет лучше амортизировать толчки и удары. Покрышки дорожных и спортивно-туристских шин представляют достаточно надежную защиту от мелких режущих и колющих предметов на дороге (осколки стекла, гвозди, острые камешки, колючки и пр.). А неизбежные в пути проколы покрышек и камер могут быть достаточно легко отремонтированы в полевых условиях, шины неоднократно использованы. Практика велопоходов повышенной сложности показывает, что пробег (до износа) дорожных и спортивно-туристских шин (при отсутствии изначальных дефектов завода-изготовителя и правильном хранении и эксплуатации) может достигать 5 тысяч километров и более.

Однотрубные шины подвержены проколам острыми предметами в значительно большей степени. И если удастся достаточно легко отремонтировать «однотрубку» после прокола, то восстановление «однотрубки» с разрывом камеры требует большого опыта по ремонту. На мокрых и грязных дорогах «однотрубки» намного больше подвержены порезам, нежели в сухом состоянии. На мокрой дороге больше вероятность попадания песка и мелких камней между ободом и шиной и повреждения последней.

Поэтому при выборе шин для прохождения конкретного маршрута необходимо провести оценку возможного состояния дорог на маршруте и пересеченности рельефа местности, а если отдано предпочтение однотрубным шинам, продумать, сколько нужно взять с собой запасных. Как показывает практика, в походе V категории сложности запас должен составлять 3-4 «однотрубки» на человека.

Крепление правого и левого шатунов к валу каретки у гоночных велосипедов уже в 80-е годы осуществлялось не с помощью клинкового соединения, а посадкой шатуна с помощью подтягивающего болта на вал каретки, отфрезерованный под четырехгранник (как еще говорят, «посадкой на квадрат»).

Из зарубежных спортивно-шоссейных моделей, предназначенных для туризма, в качестве примера приведем модель Trek-520 Touring американской фирмы Trek, которая лучше всего годится для марафонских дистанций, выдерживает большую нагрузку. Основные характеристики велосипеда: рама (Trek Double-Butted, Cro-Moly) сварена из стальных труб переменного сечения. Высота рамы – пяти размеров от 43,2 до 63,5 см. Важной особенностью Trek-520 является особая геометрия рамы. За счет увеличения на 35 мм длины перьев задней вилки или, как ее еще называют, подседельной стойки (430 мм), по сравнению с другими шоссейными моделями увеличена длина базы велосипеда (1054 мм при средней высоте рамы). Руль – классического спортивного типа (System 1 Road). Увеличенная база в сочетании с приподнятым выносом руля обеспечивает более комфортную посадку и езду. Руль обмотан белой пробковой лентой. Система переключения передач (в просторечии «навеска») – фирмы Shimano, представляет собой комбинацию шоссейной группы RSX и горной STX. Тормозной рычаг совмещен с переключателем передач. Ведущие звездочки имеют 26, 36 и 46 зубьев, блок (или, как теперь называют, кассета) ведомых звездочек имеет следующий набор: 11, 13, 15, 18, 21, 24 и 28 зубьев. Цепь – Shimano HG-70. Седло широкое, эластичное с гелиевым наполнителем. Втулки герметичные, для горной группы, системы Shimano STX Sealed, ободья двухстенные, серебристые, системы Matrix Cosmo WM на 36 спиц, спицы – из нержавеющей стали. Размер шин 622-28 мм. Педали – шоссейного типа с туклипсами. Тормоза – системы STX-RC, какие ставятся на горные велосипеды, крепятся для повышенной надежности на перьях вилок. Из всех моделей этой группы велосипедов только Trek-520 имеет штатный задний багажник. А вес машины чуть меньше 12 кг.

Мы так подробно описали эту модель потому, что она специально предназначена для скоростного велотуризма, а дистрибьютеры зарубежных фирм, увы, не очень-то балуют любителей путешествий в скоростном режиме широким ассортиментом моделей.

Европейские велотуристы, владельцы шоссейно-гоночных велосипедов, вообще обычно предпочитают алюминиевые ободья, как говорят, класса «Париж-Рубе» (Paris-Roubaix – одна из самых старых гоночных трасс в велоспорте), часто с двойной стенкой, весом в среднем 600 г и шириной до 21,5 мм. Такие ободья рассчитаны на спицевый набор в 36-48 спиц. Велотуристы предпочитают тяжелые тренировочные трубки с прочными обрезиненными боковинами или специальные шины-«однотрубки» для туризма с развитым рисунком

ВЕЛОСИПЕД ДЛЯ ТУРИСТА

протектора. В последнее время стали применять спицы большого диаметра (2,2-2,34 мм) из нержавеющей стали.

В 90-х годах получили распространение на гоночных велосипедах так называемые клинчерные шины (Clinch – скоба). В отличие от шины-«однотрубки» эта шина состоит из прямобортной покрышки и камеры. Для облегчения борт покрышки стянут канатиком, волокна которого изготовлены из кевлара и нейлона, или стальным кольцом из более тонкой проволоки, чем на обычных дорожных шинах. Кроме того, каждая боковина покрышки имеет выступ по всей окружности, который входит в соответствующую впадину в каждом борте обода, создавая прочное клинчерное зацепление. Гоночные клинчерные шины очень легки и прочны, легко ремонтируются. Для велотуризма предпочтительней самые широкие гоночные «клинчеры» с шириной профиля 23-25 мм и обрезиненными боковинами.

Клинчерный обод в поперечном сечении имеет подчас довольно развитую конструкцию, что обеспечивает ему высокую прочность и жесткость. Используемый в велотуризме обод весит до 500 г или чуть более, имеет ширину до 20,5 мм и рассчитан на спицевый набор в 36 спиц.

Спортивно-туристские или легкодорожные велосипеды

Велосипеды этой группы, как мы уже отметили, лучше всего подходят для разнообразных дорожных условий туристских путешествий. Не случайно у нас в стране в 80-х годах название «Турист» получил велосипед именно этого вида с 8 передачами. Хотя и он далек от совершенства с точки зрения любителя дальних и порой трудных дорог. Им в этих велосипедах не хватало надежного переключателя передач, который способен фиксировать цепь строго на той или иной ведомой звездочке (и не давал бы ей соскакивать со звездочек в ту или другую сторону); вечно велотуристам приходилось усиливать заводские багажники, сделанные из стального прута методом точечной сварки, а чаще изготавливать багажники самим; явно слабыми для солидного туристского груза были дюралевые ободья и спицы, поэтому умельцы делали колеса с 72 спицами, другие велотуристы искали стальные ободья более старых выпусков.

Сейчас многие приверженцы машин этого вида переориентировались на зарубежную продукцию, которая, безусловно, лучше подготовлена к эксплуатации. Велосипеды не нуждаются в переделках, лишь в усилении багажников и дополнительных приспособлениях на свой вкус. Набор спиц этих велосипедов обычно не менее 36 штук, но ободья имеют прочную конструкцию, шины – с прямобортными покрышками (иногда с клинчерным замком).

Как мы уже отметили, все труднее провести четкую грань между спортивно-туристскими или легкодорожными велосипедами и дорожными – неудивительно, что зарубежные названия Multitrack Bike и Trekking Bike применяют и к легкодорожным моделям, и к дорожным. Даже в нашей стране количество передач уже не является определяющим фактором.

Зарубежные модели имеют все чаще 21 передачу. И легкодорожные, и дорожные машины имеют колеса большого диаметра (28 дюймов), для велосипедов обоих типов не характерны вилки с амор-

тизаторами. Система переключения и кареточный узел могут быть одного класса (туристской и любительской группы, максимум STX-RC). И тот, и другой велосипеды оснащены грязевыми щитками и багажниками.

А в чем же, строго говоря, различия? Рама спортивно-туристского велосипеда обычно короче дорожного; руль у первого чаще спортивного типа (предусматривающий низкую посадку), у дорожного – всегда высокий, изогнутый, городского типа, а вынос имеет более высокий угол подъема, что обеспечивает прямую комфортную посадку; седло у дорожного, как правило, на пружинах, обычно шире, чем у спортивно-туристского велосипеда. Многоскоростные втулки Nexus фирмы Shimano с 4 или 7 передачами характерны для дорожных велосипедов. Но наиболее существенное различие – это размер шин. У спортивно-туристских они имеют сечение 28-35 мм, у дорожных – 37-42 мм. Наконец, спортивно-туристская машина в среднем на 1 кг легче дорожной, а порой разница еще больше.

В последние годы спортивно-туристские велосипеды зарубежных фирм найти у нас в стране все труднее, хотя некоторые фирмы готовы предоставить такие машины по индивидуальному заказу. Вот типичная модель, которую можно отнести к спортивно-туристским машинам, – Trek-720. Рама ее изготовлена из хромомолибденовых труб, передняя вилка – из закаленной стали, подседельная труба – из алюминиевого сплава, руль изогнутый с высоким стальным выносом, седло с амортизаторами Velo 225, система переключения передач и другое оборудование – фирмы Shimano туристской группы (Altus или Acera-X). Велосипед имеет 21 передачу, ведущие звездочки – 42, 34 и 24 зуба, ведомые – 7 звездочек от 11 до 28 зубьев; ручки переключения системы Grip-Shift на руле. Втулки – группы Alivio. Размер шин – 622-35 мм. Предусмотрена установка багажника и двух фляг для напитков. Trek-720 рассчитан скорее на поездки выходного дня и ненапряженные многодневные велопоходы, но не



Рис. 2.4. Модель Better Ride Pro германской фирмы HAWK

ВЕЛОСИПЕД ДЛЯ ТУРИСТА

на путешествия со сложными дорожными условиями.

Однако велопроизводители сплошь и рядом выпускают смешанные или промежуточные экземпляры.

Например, любопытные модели – Better Ride Pro и Better Ride Cross – выпускает германская фирма HAWK. Отличительная особенность этих велосипедов – колеса разного диаметра: переднее – 28 дюймов, а заднее – 26 (не к «паукам» ли это первый шаг?). Модель Pro (рис. 2.4) имеет алюминиевую раму оригинальной геометрии (верхняя труба значительно наклонена к заднему колесу, поэтому седло сильно приподнято над рамой), амортизированную переднюю вилку RST-801, высокие ободья, 36 спиц, шины – не очень сильно профилированы, то есть рассчитаны скорее на гладкие дороги, ширина шин – 1,75 дюймов, характерная для АТВ. Руль – высокий, изогнутый, но ручки расположены перпендикулярно к раме. Велосипед имеет 24 передачи, оборудование – Shimano LX/STX-RC, контактные педали. Вес машины – 12,6 кг. То есть перед нами – ярко выраженный гибрид, сочетающий в себе черты разных видов, но мы склонны его отнести все-таки к спортивно-туристским велосипедам, тем более сами авторы предназначают его для туризма по разным дорогам и причем в скоростном режиме. Но для путешествий он, на наш взгляд, должен быть дооборудован щитками и багажником. Единственный недостаток велосипеда – сравнительно высокая цена (на нашем рынке – более 1000 долларов).

Модель Better Ride Cross ближе к «сити-байкам» (изготовителями для города и предлагается), она скромнее предыдущей: рама хромо-молибденовая, вилка обычная, педали тоже, седло, в отличие от модели Pro, подпружинено. Зато модель Cross с завода выходит оснащенной грязезащитными щитками, багажником и светооборудованием. Но и вес второй машины значительно больше (14,7 кг).

К переходному типу между спортивно-туристскими и велосипедами типа АТВ (вседорожными) можно условно причислить велосипеды



Рис. 2.5. Модель 3600 из серии Cross тайваньской велофирмы Wheeler

серии Xross тайваньской фирмы Wheeler (рис. 2.5). Эти велосипеды имеют колеса с шинами 622-43 мм и с 32 спицами, а оборудование на них такое же, какое ставят на горные велосипеды. Рамы обычно – хромомолибденовые и алюминиевые, геометрия и конструкция рам – также нечто среднее между МТВ и спортивно-туристскими. Посадка на них получается более высокой, чем на МТВ, но и более спортивной, нежели на дорожных. В таких моделях иногда устанавливается амортизированная вилка с небольшим ходом (не более 50 мм) и оборудование не выше STX-RC или Nexave. Выносы обычно имеют более высокий угол подъема, седла – мягкие и широкие, рули – высокие и изогнутые. Конструкция рамы предусматривает возможность установки грязевых щитков и багажника. Эти велосипеды допускают сложные дорожные условия.

Дорожные или городские велосипеды

Поскольку у нас в России до сих пор львиную долю выпуска составляют дорожные велосипеды с одной передачей и тормозной втулкой типа «Торпедо», а следовательно, и сейчас жители страны, особенно где-нибудь в глубинке, нередко отправляются в поход выходного дня и даже многодневный на таких велосипедах, мы должны хотя бы вкратце остановиться на их особенностях.

Прежде всего отечественные дорожные велосипеды просты и неприхотливы. Большинство машин этого вида у нас выпускается с одной передачей (чаще всего 48/19 зубьев), обычные «дорожные» педали без туклипсов, шины имеют размеры 622-40 мм (622 – диаметр покрышки по внутренней кромке, 40 – ширина шины в накаченном состоянии), иногда 622-37 мм, два тормоза – ручной клещевого типа на переднее колесо и ножной, совмещенный с втулкой заднего колеса.

Единственным относительно сложным узлом дорожного велосипеда является устройство втулки заднего колеса, да и то до того, пока не произведена раза два-три неполная ее разборка и пока не закрепилось в памяти взаимное расположение ее деталей.

Однако дорожные велосипеды с тормозной втулкой типа «Торпедо» можно приобрести, пожалуй, только на просторах бывшего Союза, в государствах дальнего зарубежья велосипеды аналогичного назначения оснащаются переключателями передач, да еще двумя, и вообще сейчас там, да и у нас теперь тоже, понятие «дорожный велосипед» значительно расширилось, у него теперь – несколько синонимов. Это и городской велосипед (City Bike), это и велосипед для «грузового туризма», нередко его называют Multitrack Bike, а в просторечии у нас даже прозвали гибридом.

Промежуточное положение между спортивно-туристскими и дорожными (но все-таки благодаря широким шинам мы их склонны относить к «дорожникам») занимают велосипеды тайваньского производства: компания ETW выпускает серию Travel Series (серия для путешествий, рис. 2.6, изображенная здесь модель интересна тем, что имеет трубчатый багажник), а фирма Wheeler – аналогичную серию Trekking and City, причем модель Wheeler-1200 авторами отнесена к АТВ. На велосипедах названных серий устанавливается оборудование групп Nexave или Nexus, на них всегда можно увидеть



*Рис. 2.6. Модель Muddy Wolf тайваньской велофирмы ETW
(торговая марка Trekking Fox)*

грязевые щитки, багажник, светооборудование. Ведущие звездочки и цепь прикрыты пластиковыми защитными кожухами. Количество спиц – 36. Шины имеют размеры 622-38 мм, у покрышек относительно гладкий рисунок, что обеспечивает хороший накат. На велосипедах туристского класса ставятся мягкие широкие седла (иногда на пружинах), высокие, нередко с регулировкой, выносы. На некоторых более дорогих моделях, например Wheeler 7700 ZX, Fancy Rider (Trekking Fox), можно увидеть амортизированную вилку с коротким ходом (40 мм). На модели Wheeler 7700 ZX установлены роллерные тормоза из группы Nexave (Shimano).

Аналогичным образом выглядит типичный современный дорожный велосипед Landrider американской фирмы Schwinn Csepel (венгерская сборка). Укороченная по сравнению с нашими дорожными велосипедами база – 1075 мм. Руль высокий, дорожного, или городского, типа. Количество передач – 21: ведущие звездочки – 42, 34 и 24 зуба, ведомые – от 11 до 28 зубьев. Переключатели передач – на руле, типа Grip-Shift, фиксирующие положение цепи на звездочках. Система переключения и другие компоненты – обычно типичной для этих велосипедов туристской группы Shimano: Tourney, Altus, Acera-X. Размер шин – 622-42 мм, что относится к типично дорожным характеристикам. Седло широкое, с пружинами. Велосипед оснащается грязевыми щитками и багажником из металлического прута.

Большую группу велосипедов City Bike выпускает старейшая итальянская фирма Bianchi, которая ставит систему переключения и другое оборудование в основном фирмы Shimano (STX, Altus и другие), велосипеды имеют колеса 26-28 дюймов.

Итак, современные зарубежные «дорожники» под разными на-

Велосипеды с маркой "TREK" можно увидеть на дорогах многих стран, на крупнейших велосипедных марафонах. Конструкторы и дизайнеры американского концерна "TREK" постоянно заботятся не только о внедрении новых материалов и технологий, о внешнем виде своих велосипедов, но и о том, чтобы езда на них была максимально комфортной. Особенно это относится к моделям семейства Multitrack bikes, специально предназначенным для прогулок и туристских поездок.

В России концерн "TREK" представляет фирма "Спорттекс", которая является также официальным дистрибьютером фирм KLEIN, GARY FISHER, ROCK SHOX, SHIMANO. "Спорттекс" предлагает не только велосипеды, но и различные детали, оборудование, сумки, одежду, а также производит гарантийное и послегарантийное обслуживание.



Москва, Б. Татарская ул., д. 21
Оптовая продажа и велосипеды на заказ:
тел.: (095) 951-96-26
Розничная продажа:
тел.: (095) 465-41-55, 141-43-88
E-mail: hardcore@elnet.msk.ru



Велосипедный клуб спортивного туризма существует с 1984 года. Отличительными особенностями являются серьезный подход к технике и снаряжению и спортивная ориентация, что требует определенной физической подготовки. Мы организуем и проводим велосипедные прогулки, походы и путешествия.

Для любителей спортивно-шоссейных велосипедов предлагаем следующие направления:

- "Караван-шоссе"** – однодневные поездки в среднем и быстром темпах
- "Караван-пробег"** – марафонские велопробеги по России и зарубежью под эгидой французского клуба "АСР"
- "Караван-тур"** – многодневные велопутешествия по многим странам для владельцев горных велосипедов ("маунтинбайков")
- "Велотрофи-караван"** – походы выходного дня по грунтовым дорогам, тропам и вообще бездорожью
- "Мега-трофи-караван"** – многодневные путешествия по пересеченной местности и разным дорогам

Свои мероприятия вело клуба "Караван" проводит бесплатно и адресует всем желающим.

Наш адрес:

119117, Москва, Серпов переулок, д. 3/5
(в помещении туристского клуба "Плющиха")

Тел.: (095) 245-03-92

Факс: (095) 390-49-15 (для "Каравана")

E-mail: caravan_moscow@writeme.com

Интернет: <http://www/aha/ru/~epsilon/caravan>

Клубный день – понедельник (по специальному графику).

Кроме того можно обращаться:

250-96-05, Архипов Михаил

327-23-16, Галкин Павел ("Караван-шоссе") E-mail: epsilon@aha.ru

243-07-58, Ливеровский Леонид ("Велотрофи-Караван")

E-mail: L_Liverovski@writeme.com

Ждем вас в нашем клубе.

званиями выпускаются многими фирмами с рамами в закрытом, полуоткрытом и открытом вариантах. Немаловажное их отличие от наших дорожных – укороченная база, что в совокупности с приподнятым выносом руля обуславливает более высокую посадку. Эти велосипеды маневренны, хорошо «переносят» грунтовые дороги, дают хороший накат по гладкой дороге и легко взбираются на крутые подъемы, достаточно надежны в эксплуатации.

Горные велосипеды или вездеходы

Буквально взрывной характер увлечения велосипедистами многих стран планеты вездеходами (внедорожными велосипедом), видимо, говорит о том, что людям наскучила езда по однообразной гладкой, порой даже навевающей уныние своей безальтернативностью, асфальтовой дороге, появилась ностальгическая потребность ощутить дорогу предков, желание взбодриться, мобилизовать свои «джигитские» способности. Горные велосипеды не очень быстры на дорогах с гладким покрытием, они предназначены для езды в особо тяжелых условиях: по горам, по камням, по грязи, песку, снегу, то есть там, где обычный велосипед не проедет. И широкий выбор передач «маунтинбайку» дан для того, чтобы при этом от одной передачи к другой был плавный переход и чтобы уменьшить перекося цепи на некоторых передачах.

Езда на горных велосипедах по дорогам типа «чем труднее, тем лучше» не могла не вызвать потребность их владельцев помериться друг с другом в силе и ловкости. Первые соревнования на МТВ были проведены в США в 1976 году. В 1987 году там же была учреждена Национальная ассоциация внедорожных велосипедов (National Off-Road Bike Association – NORBA). Первый чемпионат мира прошел в 1990 году (опять же в США) по двум дисциплинам: кросс по пересеченной местности (Cross-country) и скоростной спуск (Downhill). Позднее к ним прибавились триал (Trial), гонка в гору (Uphill) и парный слалом (Dual Slalom). В России первый чемпионат на горных велосипедах состоялся в 1993 году, а в 1996 году дисциплина «Кросс-кантри» была включена в программу Олимпийских игр. Таким образом «внедорожник» был отнесен к велосипедам прежде всего соревновательным, даже трюковым, а в велотуризме если и использовался, то скорее в походах выходного дня по грунтовым дорогам, реже в многодневных путешествиях.

Первые горные велосипеды появились в России в начале 90-х годов, сначала их покупали с опаской. Бум МТВ начался в середине десятилетия, объем продаж вырос в тысячи раз. И пока нет признаков затухания интереса к этому виду велосипедов. В какой степени это – дань моде, пришедшей с Запада, в какой «внедорожник» угадал устремления российской молодежи – покажет будущее. Жаль только, что немалая часть завозимых к нам горных велосипедов – подделки сомнительного качества малоизвестных производителей, которые только дискредитируют идею в целом.

Об основных, так сказать, отличительных признаках «маунтинбайка» мы рассказали в разделе II.1. Сейчас углубимся в конструктивные особенности этого вида велосипеда.

У него особая геометрия рамы, которая устраняет так называе-

ВЕЛОСИПЕД ДЛЯ ТУРИСТА

мый провис каретки. Что это такое? Если провести прямую линию через оси втулок, то у обычного велосипеда центр каретки будет ниже этой линии на 50-75 мм. У горного велосипеда центры втулок и каретки находятся на одной линии. То есть МТВ имеет увеличенный дорожный просвет, или, как говорят автомобилисты, клиренс. Это позволяет при езде по сильно пересеченной местности не задевать ведущими звездочками и шатунами за препятствия. Так же у горного велосипеда достаточно длинная база – расстояние между центрами втулок. Вкупе с продуманным наклоном рулевой колонки и вилки такой велосипед трудно опрокинуть назад или вперед (через руль). МТВ имеет прямой широкий руль. Для длительных поездок он не очень удобен, но позволяет более эффективно управлять велосипедом на сильно пересеченной местности и на малых скоростях, для чего эти велосипеды и созданы.

МТВ отличается от других велосипедов и тормозной системой. Консоли тормозных рычагов приварены к раме и вилке. На них непосредственно монтируются тормозные рычаги с тормозными колодками. Их «вывернутая» наружу компоновка обеспечивает достаточно высокие грязевые просветы, позволяя колесу беспрепятственно вращаться в раме и вилке в условиях сильного загрязнения.

Специальная конструкция переднего и заднего переключателей с мощными возвратными пружинами и конструкция ведущих и ведомых звездочек вкупе с улучшенными цепями позволяют надежно переключать передачи в условиях сильного загрязнения и высоких нагрузок на узлы велосипеда.

Появление горных велосипедов как нового вида породило новые конструктивные решения узлов и деталей, которые стали применяться на велосипедах всех видов. А сами горные велосипеды «плодятся» с невероятной быстротой, образуя новые подвиды и типы, разделяясь на классы по уровню качества, досконально разобраться в которых по плечу лишь знатоку.

1. Высший класс «маунтинбайков» – элитные велосипеды профессионального уровня (Competition Elite или PRO) для международных соревнований. Изготавливаются по индивидуальному заказу. Цена их может быть от 4000-5000 до 10000 долларов США и более.

2. Серийные велосипеды для соревнований (Competition или Racing) очень хорошего качества, допускающие экстремальные условия эксплуатации. Цена от 1500 до 4000 долларов.

3. Высококачественные гоночные (High Performance или Competition). Предназначаются для гонок и интенсивных тренировок. Обеспечивают высокую надежность в тяжелых условиях эксплуатации. Стоят 1-2 тысячи долларов.

4. Велосипеды надежных эксплуатационных качеств (Performance). Имеют многие признаки велосипедов более высоких классов. Предназначены для интенсивных спортивных тренировок. Стоят 700-1200 долларов.

5. Велосипеды класса Enthusiast. Надежны в умеренных условиях эксплуатации, не предназначены для соревнований. Цена 400-700 долларов.

6. Для прогулок (Recreation), рассчитаны на эксплуатацию на любых дорогах, но в спокойном режиме. Цена 200-400 долларов.

Эта классификация и диапазон цен ориентированы в основном

на горные велосипеды ведущих зарубежных фирм, продукцию которых представляют российские дистрибьютеры на нашем рынке. Классификация разных фирм может непринципиально различаться и по качеству велосипедов, и по диапазону цен. Приложима приведенная классификация и к другим видам велосипедов. Например, так называемые многофункциональные велосипеды выпускаются, как правило, трех последних классов, а «шоссейники» (Road Bikes), наоборот, первых пяти классов.

Поскольку теперь большое значение имеет не сама по себе модель велосипеда (то есть то, что написано на раме) и даже не его вид или тип, а оснащение оборудованием (в просторечии именуемое «навеской»), мы большее внимание уделим узлам и деталям велосипедов, изготавливаемых фирмами в 90-е годы.

Отдельные узлы и детали современного велосипеда

Девяностые годы разложили велосипед на составляющие. Теперь двухколесный экипаж рассматривают и оценивают не в целом, а смотрят, из чего он состоит. Какая у него рама, из чего сделана? Какое седло, где произведено? Что за система переключения на велосипеде, какого класса? Какова геометрия ободьев в сечении? И так далее. При этом рама и так называемая «навеска» могут по уровню качества значительно отличаться друг от друга. Поэтому и родился настоящий раздел. Еще десять лет назад его не было и быть не могло. И хотя уже существовала кооперация между заводами (мы знали, что седла делает Нижний Ломов, цепи – Даугавпилс, резину – Воронеж, а счетчики – Владимир), мы на велосипед все-таки смотрели как на нечто цельное. Не то – теперь. Велосипед готовы разобрать до каждого винтика (из чего, как, где он сделан?). Потому что в каждой детали можно увидеть признаки новых технологий. Особенно много новаций приходится на «маунтинбайки».

Начнем с **рамы** – основы всего велосипеда. Если говорить о внедорожном велосипеде, то именно его рама сконцентрировала в себе наиболее существенные особенности, отличающие его от других велосипедов. Основные требования к раме – повышенная прочность, жесткость и определенная геометрия (в зависимости от модели велосипеда), при этом вес и цена ее должны быть как можно меньшими. Чтобы удовлетворить эти противоречивые требования, конструкторам и дизайнерам постоянно приходится искать новые материалы и технологии.

Сейчас производятся рамы:

- стальные (Steel);
- высоколегированные (High Tensile Steel);
- хромомолибденовые (Cro-Moly);
- алюминиевые (подразумеваются сплавы алюминия);
- титановые (Ti);
- карбоновые, или композитные;
- комбинированные (титаново-хромомолибденовые, алюминиево-карбоновые).

Стальные рамы и вилки изготавливаются как из обычных низкоуглеродистых сталей, так и из высоколегированных сталей со значи-

тельным содержанием хрома, молибдена, кобальта и других составляющих. Трубы рамы из низкоуглеродистых сталей обычно делаются из листа со швом по всей длине трубы, а могут изготавливаться путем наматывания стальной ленты на оправку с последующей сваркой и поверхностной обработкой. Такие рамы имеют невысокую стоимость и весьма тяжелы. В то же время не предназначены для экстремальных нагрузок.

Порой можно увидеть велосипеды с трубами большего, чем принято, диаметра или эллипсным сечением. Неискушенный покупатель думает, что чем толще диаметр труб на раме, тем она прочнее. Это не так. Труба круглого сечения воспринимает нагрузки во всех направлениях одинаково, а труба эллипсного сечения имеет продольную жесткость больше, а поперечную меньше, чем у трубы круглого сечения. Вследствие этого рама из некруглых труб при пиковых поперечных нагрузках может «сложиться». Совсем другое дело – рама с переменной геометрией сечения. Например, наклонная труба в верхней части имеет эллипсное сечение, вытянутое в вертикальном направлении; в средней части труба круглая, а около кареточного узла она снова в сечении превращается в эллипс, но ориентированный горизонтально. Такая рама лучше переносит нагрузки, приходящиеся на наклонную трубу.

Трубы из высоколегированных сталей – это, как правило, бесшовный прокат. Рама из стали, прошедшей термообработку, будет легче, жестче, но и дороже.

Основной особенностью стальных и хромомолибденовых рам являются их пружинящие свойства. Такие рамы «работают» на неровностях, частично поглощают вибрацию.

Рама из хорошей стали может служить десятки лет и всегда предупреждает о возможных неприятностях: сначала появятся усталостные трещины, и только потом она сломается. Трещину же легко заметить при наружном визуальном осмотре. Также стальную раму легко отремонтировать путем сварки. Солидные фирмы дают на хромомолибденовые рамы пожизненную гарантию.

Самое широкое распространение получила технология сварки японской компании Tange, напоминающая отечественную углекислотную сварку. Эта технология позволяет сделать легкую и прочную раму с высокой надежностью сварных швов. Качественные легированные трубы для рам производят фирмы Reynolds (США), Columbus (Италия), Vitus Prestige (Франция), True Temper (США), Tange (Япония) и другие. Каждая фирма имеет свое клеймо, которое после сварки и покраски наклеивается на подседельной или наклонной трубе и несет информацию о материале труб, их внутреннем профиле и назначении готовой рамы.

Из стальных сплавов делают рамы для всех категорий велосипедов, но, как правило, невысокого класса. В последние годы наблюдается снижение выпуска велосипедов со стальными и хромомолибденовыми рамами и одновременное увеличение производства велосипедов с рамами и узлами из композитных материалов.

Алюминиевые рамы, или правильнее, рамы из алюминиевых сплавов получают более жесткими и более легкими, чем хромомолибденовые, вместе с тем стоят немного дороже. Алюминиевые рамы имеют трубы большего наружного диаметра и большую толщину.

ну стенок. Однако массивный внешний вид обманчив – рама получается заметно легче стальной. Например, алюминиевая рама размера 18 дюймов весит почти на 300 г меньше хромомолибденовой рамы того же размера. Есть однако у алюминиевых рам слабое место: прочность рамы теряется постепенно, а сломаться такая рама может внезапно.

Велосипеды, собранные на основе алюминиевых рам, имеют хорошие ходовые качества, так как потерь на деформацию меньше. В то же время каждая неровность дороги лучше чувствуется наездником. Рамы из алюминиевых сплавов делают для всех категорий велосипедов, в том числе и высокого класса.

Рамы из титановых сплавов встречаются реже, чем выше рассмотренные, ввиду их высокой стоимости. Хотя титан – распространенный металл, все изделия из него – это сплавы с вольфрамом, молибденом, кобальтом, и стоимость таких сплавов очень высока. Титановые сплавы трудно поддаются механической обработке и требуют сложных технологий сварки. Они не окисляются и не корродируют, стойки к внешним воздействиям (не поддаются царапинам). Изделия из них, как правило, не красят, а оставляют в их естественном виде (обычно полируют или подвергают струйной обработке – brushed). Рама из титанового сплава может весить полтора килограмма и даже меньше. Но у титановой рамы есть тот же недостаток, что и у алюминиевой – она может разрушиться так же внезапно для владельца, причем восстановлению и та, и другая практически не подлежат. Из титана делают рамы для велосипедов высокого класса (шоссейные и внедорожные).

В России тоже делают титановые рамы (например, в Москве, подмосковном Королеве, Нижнем Новгороде), и стоят они относительно недорого – около 400 долларов. На сегодняшний день получены положительные отзывы о таких рамах от велосипедистов.

Применение алюминиевых и титановых сплавов требует сложной технологии соединения этих металлов, но удается создавать рамы с высокими характеристиками.

Композитные, или карбоновые, рамы изготавливаются из нитей фибerglassа, кевлара, карбона, угольной нити. Специальная машина из 68 ниток сплетает трубчатый чулок, который пропитывается компаунд-смолами и спекается при температуре 1800°C. После механической обработки полученные трубы с помощью металлокерамических клеев приклеиваются к алюминиевым и титановым узлам. Готовое изделие проходит термическую обработку. Определенное процентное содержание указанных выше частей позволяет обеспечить высокую прочность и жесткость изделия, а вес такой же по размерам (18 дюймов) рамы снизить до 1330 г. По весу, прочности, жесткости композитные рамы значительно превосходят все выше указанные материалы, но сложная технология и высокая доля ручного труда определяют и высокую стоимость таких рам. К недостаткам карбоновых рам кроме солидной стоимости можно отнести невысокую стойкость к сильным точечным ударам. Кроме того, композитные рамы не подлежат восстановлению.

Велосипеды с карбоновыми рамами имеют наилучшие ходовые качества, так как потери на деформацию минимальны. Однако повышенная чувствительность к неровностям и, как следствие, сильные

вибрации требуют частичной или полной амортизации. Велосипеды с карбоновыми рамами наиболее подходят для спортивных соревнований: гонок, кроссов. Из композитных материалов делают в основном рамы для внедорожных и шоссейных велосипедов высокого класса.

Дороговизна карбоновых рам на сегодняшнем рынке объясняется в основном неразвитой соответствующей технологией и конъюнктурными соображениями. В дальнейшем можно ожидать увеличения производства велосипедов с рамами и узлами из композитных материалов.

Самые дорогие рамы, которые сейчас делают (5000-6000 и более долларов США), – это бериллиевые. Они превосходят алюминий, титан и композит по весу и прочности. Велотуризм из-за «космических» цен такие рамы, понятно, не знает.

Чтобы еще больше снизить вес рамы и велосипеда в целом при обеспечении нужной прочности в последнее время часто рамы делаются из труб с переменной толщиной стенок. Особенно это актуально для хромомолибденовых рам как наиболее тяжелых, хотя переменная толщина стенок труб используется и для алюминиевых рам. В каталогах серьезных фирм-производителей всегда можно встретить термины, обозначающие количество переменных значений толщины стенок: Single butted, Double butted, Triple butted, т.е. одинарный, двойной, тройной баттинг.

Butted (баттинг) – это величина, характеризующая отношение толщины стенок на конце и в середине трубы. В зависимости от того, сколько значений толщины стенок имеет труба, баттинг может быть одинарным, двойным, тройным. Четвертной баттинг применяется очень редко и уж во всяком случае не в туристских моделях. Известно, что нагрузка на раму в разных частях ее неодинакова, минимальна она в середине трубы. Это позволяет сделать толщину стенок переменной, то есть толще в местах высокой нагрузки и тоньше в других, что значительно снижает вес самой рамы. Внутри баттированных труб могут находиться усиливающие спирали для повышения прочности. Наиболее широко распространены рамы из труб с двойным баттингом (в зарубежных каталогах часто указывают термин Butted, что, как правило, означает двойной баттинг). Вообще технология переменных стенок применяется при изготовлении разных компонентов высокого класса – вилок, подседельных труб, рулей, спиц и т.д.

Но многие фирмы сейчас заняты не только поисками новых технологий в изготовлении рам. Разрабатываются модели велосипедов, у которых в корне меняется геометрия рам и конфигурация узлов, каждая фирма считает своим долгом изобрести отличный от других велосипед. Наглядный пример – Y-образные рамы фирмы Trek, рамы Triple Treangle у фирмы GT, Endorphine фирмы Scott. К раме предъявляется масса противоречивых требований, поэтому создание удачной во всех отношениях рамы является просто-таки искусством и по плечу очень небольшому количеству фирм.

Теперь перейдем к **вилкам**. Все вилки можно условно разделить на жесткие и амортизированные. Жесткие вилки изготавливают из тех же материалов, что и рамы, то есть обычно из хромомолибденовой стали или алюминиевых сплавов, при этом ради снижения

веса используются вилки с переменной толщиной стенок (стенки перьев становятся тоньше книзу). Вес таких вилок – 0,7-0,9 кг. Из алюминиевых сплавов вилки без амортизаторов делаются редко. Вилка подвержена наибольшим вибрациям, и вероятность разрушения алюминиевой вилки выше, чем стальной. К тому же у стальной вилки лучше амортизирующие свойства.

И жесткие вилки, и амортизированные выпускаются резьбового и безрезьбового типов. Первые предполагают установку рулевой колонки типа Head Set. Вынос здесь вставляется в трубу вилки и распирается кривой бобышкой. Чашки рулевой колонки ввинчиваются в раму и на трубу вилки.

Такой тип рулевой колонки имеет свои плюсы и минусы. К плюсам следует отнести простоту регулировки высоты выноса – отвинтил болт и вытаскивай вынос на необходимую высоту. К недостаткам – меньшую надежность конструкции в жестких условиях езды. Именно поэтому в последнее время стали устанавливать безрезьбовые вилки и соответствующие рулевые колонки Ahead Set. В таких конструкциях вынос надевается непосредственно на трубу вилки и затягивается на ней одним-двумя болтами. Для регулировки положения выноса по высоте под него устанавливаются одна-три промежуточные шайбы. Излишек трубы вилки отпиливается. Конструкция получается очень жесткой и надежной, завоевывает все большую популярность. Регулировка по высоте производится снятием промежуточных шайб либо заменой выноса или всего руля. Это является основным недостатком конструкции. Фирма Shimano на сегодняшний день производит только рулевые колонки типа Head Set. Рулевые колонки типа Ahead Set наиболее известны от фирмы Dia Compe, Tange Seiki, Tioga.

Амортизированные вилки в основном устанавливаются на внедорожных велосипедах. Если велосипед предполагается эксплуатировать в жестких условиях бездорожья, на каменистых горных тропах, а также если рама изготовлена из алюминиевого сплава или карбона, без амортизированной вилки не обойтись. Установка такой вилки не только улучшит комфортность езды, но и повысит устойчивость и управляемость велосипедом, а стало быть, повысит безопасность езды. В основе конструкции амортизированных вилок – эластомерные стержни и(или) пружины. В самых простых амортизированных вилках установлены только эти стержни. В более дорогих вилках устанавливается комбинация «пружина – эластомер» и картридж – демпфирующее устройство, заполненное маслом и воздухом и предназначенное смягчить действие пружин. В них предусмотрена регулировка начальной жесткости под вес седока и условия езды, а также демпферы. У них небольшой вес (1,1-1,3 кг), они имеют антикоррозийное покрытие, герметизирующие уплотнители.

Вопрос об установке амортизированной вилки решается в зависимости от условий эксплуатации. У нас в стране лучше всего представлены вилки фирм Rock-Shox (США), RST (США-Тайвань), Marzocchi (Италия). Вилки фирмы RST – относительно недороги, вилки фирмы Rock-Shox более легкие, пользуются большим спросом, Marzocchi – надежнее, хотя и тяжелее.

Чашки рулевой колонки (Head Set) выпускают двух основных ти-

пов: картриджного и обычного. Картриджный тип рулевой колонки применяется в группах XTR, представляет собой единую конструкцию, в которой шарики и конусы закрыты уплотнительными шайбами. В других группах применяется обычная рулевая колонка двух типоразмеров в зависимости от ее диаметра – под трубу 1 дюйм и под трубу 1¹/₈ дюйма.

Но велоконструкторы на создании амортизаторов переднего колеса не успокоились и стали думать, как сделать полностью подвесенный велосипед, то есть с **амортизаторами** переднего и **заднего колес**. И вот родился так называемый «двухподвесочник». В середине 90-х годов причудливые велосипеды появились во многих салонах, веломагазинах, привлекая одних и отпугивая других непривычными конструкциями и высокими ценами. «Двухподвесочник» в принципе изменил конструкцию рамы, причем каждая уважающая себя фирма стремится в этом направлении внести что-то свое, а поэтому и принципы работы амортизаторов у фирм различны.

Очевидно, что двухподвесочные велосипеды имеют свои плюсы и минусы. К плюсам надо отнести прежде всего повышенную устойчивость на неровностях и комфортность езды. Такие велосипеды оптимальнее всего использовать для Downhill (скоростной спуск с горы). Минусы – дополнительный вес, сложность конструкции и более высокая цена. Вернуться к сравнительному малому весу (10-11 кг) удастся лишь при изготовлении дорогих карбоновых моделей, которые выпускают такие ведущие фирмы, как Trek, GT и Scott. Так или иначе, но доля двухподвесочных моделей в общем выпуске велосипедов с каждым годом растет. При этом одни предназначены только для спусков с горы, а другие модели хороши и для Cross-country (буквально: пересеченная местность), и на подъемах в гору.

Велосипед с амортизаторами обоих колес – это, несомненно, новая страница в велостроении. Он не только в корне изменил привычный силуэт велосипеда, но и сам стиль езды. Любой велосипедист знает, как обидно нажимать на тормоза на спуске по грунтовой дороге в стремлении уберечь себя и машину от чрезмерной тряски и ударов на выбоинах и канавках. Велосипед-«двухподвесочник» позволяет на любых дорогах сохранять скорость.

Однако современность и **класс велосипеда** определяют не только конструктивные новшества в его узлах, но и технология их производства, материалы, из которых изготовлено оборудование велосипеда, то есть система переключения передач, тормоза, цепь, кареточный узел с шатунами и педалями – все то, что в просторечии называется «навеской». Каждый узел, каждая деталь, с точки зрения качества, относятся к той или иной ступени или группе. Это касается также рулевой колонки и подседельной трубы. Прочие компоненты велосипеда – руль и его вынос, седло, колеса (то есть ободья, спицы, резина) тоже выпускаются разного качественного уровня, но на классы (или группы) не подразделяются.

Львиная доля навесного оборудования разных классов (от велосипедов для международных соревнований до детских) производится под эгидой крупнейшей корпорации Shimano, хотя хорошее оборудование производят и другие фирмы, например, германская Sachs, американская SRAM, итальянская Campagnolo, ряд тайваньских

фирм. Несмотря на различное качество навесного оборудования и компонентов, все они и этим концерном, и другими фирмами унифицированы, то есть взаимозаменяемы. Это позволяет «тасовать» оборудование различных классов (групп) и годов выпуска.

Перечислим группы (классы) оборудования на примере фирмы Shimano.

Высшая группа – High End. Оборудование для велосипедной элиты. Производится несколькими фирмами.

Группа XTR. Оборудование профессионального уровня, устанавливается на велосипеды Competition Elite. Предназначается для соревнований высшего ранга. Все узлы этой группы изготовлены из материалов и сплавов высокого качества, что позволяет получить максимальную прочность при минимальном весе. С целью снижения веса многие детали имеют полые оси, трубы с переменной толщиной стенок. В этой группе широко применяются алюминиевые и титановые сплавы.

Deore XT. Высококачественная гоночная группа. Устанавливается, как правило, на велосипеды класса Competition. Детали делаются из легких алюминиевых сплавов, анодированного дюралюминия, хромомолибденовой нержавеющей стали.

Оборудование групп XTR и XT имеет повышенную прочность и ресурс, предназначено для интенсивной эксплуатации в экстремальных условиях.

Группа Deore LX – переходная от гоночных к спортивным велосипедам. Устанавливается на велосипеды High Performance. Предназначается для интенсивной эксплуатации в условиях спортивных тренировок.

Группа STX-RC. Спортивная группа. Устанавливается на велосипеды класса Performance и иногда High Performance. В группах LX, STX-RC чаще применяется сталь, реже алюминиевые сплавы. Точность изготовления, естественно, ниже. Условия эксплуатации – интенсивные, но без экстремальных нагрузок.

Группа STX. Охарактеризована Shimano как группа, имеющая оптимальное соотношение качества и цены. Устанавливается на велосипеды класса Enthusiast и иногда Performance. Обычно используется сталь. Как следствие – увеличение веса деталей.

Группа Alivio. Обеспечивает хорошее качество при невысокой цене. Характеризуется как туристская группа. Устанавливается на велосипеды класса Enthusiast и предназначена для умеренной эксплуатации.

Группа Acera-X. Относительно качественная группа при невысокой цене. Устанавливается на велосипеды класса Enthusiast. Аналогична по составу Alivio. Группа Acera-X и ниже привлекательны в основном низкой ценой и предназначены для прогулок и туризма.

Группа Altus. Дешевая группа начального уровня. Устанавливается на велосипеды класса Recreation. Шатуны, как правило, короче, чем в предыдущих группах, а количество зубьев в ведущих звездочках – меньше.

Оборудование группы Tourney имеет три серии – TY-30, TY-22, TY-15 и устанавливается на велосипедах класса Recreation и Cruiser, представляет собой наиболее простую и дешевую группу. Количество

ВЕЛОСИПЕД ДЛЯ ТУРИСТА

ведомых звездочек – 5 или 6. Переключатели ведущих звездочек могут быть без фиксации. Компоненты преимущественно из стали и сплавов невысокого качества. Как следствие – ограниченный ресурс во времени и большой вес.

Группа MJ II предназначена для установки на детские велосипеды.

Итак, каждому классу велосипедов соответствует определенная группа оборудования, а класс оборудования соответствует классу рамы и компонентов. На практике фирмы-производители нередко комбинируют узлы разных групп. Например, очень часто, устанавливая в целом оборудование, например, Deore LX, в ответственные места (задний и передний переключатели), «вешают» оборудование более высокой группы Deore XT. Таким путем достигается компромисс между качеством велосипеда в целом и ценой.

Дадим основные характеристики и укажем конструктивные особенности элементов различных групп.

Начнем с привода. Сюда относятся шатуны с передними (ведущими) звездочками, цепь, система переключения передач, в том числе блок (кассета) ведомых звездочек.

В последние годы в усовершенствовании **системы переключения передач** произошел прямо-таки прорыв, в чем преуспела в первую очередь японская корпорация Shimano, создавшая индексную (фиксированную) систему переключения передач SIS (Shimano Index System). В чем же суть новшества?

Внутри манетки установлен храповый механизм, позволяющий ей двигаться щелчками вперед и назад. Одно нажатие на рычаг манетки точно переводит ролики заднего переключателя вместе с цепью в новое положение, направляя ее строго в плоскость ведомой звездочки. SIS делает точность переключения независимой от опыта велосипедиста. Помимо манеток претерпела изменение и конструкция ведомых звездочек. С помощью компьютера рассчитали наиболее выгодные траектории цепи в момент индексного переключения. На звездочках в определенных местах появились различной формы углубления, некоторые зубья имеют отличную относительно соседних зубьев форму и высоту. Расстояние между самими звездочками строго рассчитано и составляет постоянную величину. Все это позволяет направить цепь точно на следующую звездочку. Конструкция заднего переключателя также претерпела изменения. Планка, на которой закреплены ролики, имеет большую длину, позволяя эффективно регулировать длину цепи. В переключателе – две возвратные пружины, работающие в продольной плоскости велосипеда и позволяющие автоматически регулировать минимальное расстояние между верхним роликом и ведомыми звездочками. Цепь устроена так, что при неизменном шаге цепи (12,5 мм) она способна больше изгибаться в поперечном направлении, не теряя при этом прочности. Все эти новшества позволили быстро и эффективно, даже под нагрузкой, переводить цепь на выбранную передачу.

Гораздо труднее было «заставить» SIS работать в режиме переднего переключателя. Переднее переключение всегда сопровождалось потерей скорости потому, что для его осуществления требовалось уменьшить давление на педаль, чтобы позволить цепи сойти с

предыдущей звездочки. Для решения этой проблемы фирма Shimano разработала новые ведущие звездочки SG. Четыре пары шипов в определенных точках подхватывают цепь и направляют со средней или маленькой ведущей звездочки по самой короткой и прямой траектории на большую звездочку. Форма зубьев позволяет быстро сбрасывать цепь на маленькую ведущую звездочку (третью) и подхватывать ее на большую звездочку. Данная система позволяет быстро и надежно переключить передачу, не уменьшая усилия на педаль и без потерь скорости. Она уменьшает износ переднего переключателя и ведущих звездочек.

Сама манетка переключения со встроенным храповым механизмом может быть выполнена по-разному. Существуют три основных типа манеток (в частности, у МТВ).

Первый – это одинарная манетка, закрепленная на руле с помощью хомутика. Манетка имеет возможность двигаться на заданное количество щелчков вперед и назад соответственно количеству ведомых звездочек. Неудобство этой системы в том, что в момент переключения рука отрывается от руля, что ослабляет управление велосипедом на пересеченной местности.

Второй – это два рычага-триггера, смонтированных в нижней части тормозной рукоятки. Одни рычаг предназначен для нажатия большим пальцем, а другой – указательным для перевода цепи соответственно на более высокую звездочку или на более низкую. Называется эта система Rapid-Fire Plus. Удобство ее в том, что рычаги-триггеры расположены близко к тормозной рукоятке, не мешают тормозить и позволяют производить переключение, не отрывая рук от руля даже в сложных маневрах на бездорожье.

Третий тип – самый распространенный сегодня, это – система Grip-Shift (дословно: вращающаяся рукоятка). Половина рукоятки руля с ее внутренней стороны вращается на определенное количество щелчков вперед и назад соответственно количеству ведомых звездочек. Преимущества – такие же, что и у 2-го типа, но в этом случае нет выступающих рычагов, а следовательно, система переключения меньше подвержена поломкам, позволяет быстрее и эффективнее переключаться через 2-3 передачи, что важно для спортсменов.

Система переключения большинства современных велосипедов имеет три ведущие звездочки. Наиболее распространен набор звездочек с количеством зубьев 42, 32 и 22. Группа XTR имеет ведущие звездочки с 46, 34 и 24 зубьями, группа Altus – с 38, 32 и 24 зубьями, группа Tourney – с 48, 38 и 28 зубьями.

Блок (кассета) ведомых звездочек состоит из 7-9 (для групп Tourney – из 5-6) звездочек. Стандартный набор кассеты из 7 звездочек таков: 11, 13, 15, 18, 21, 24 и 28 зубьев, кассеты из 8 звездочек имеют на самой маленькой звездочке 11-12 зубьев, на самой большой ведомой звездочке – 28-32 зуба.

В системах высоких групп XTR, XT звездочки делают из алюминиевых сплавов, в более низких группах – из хромированной стали. Есть даже комбинированные титаново-алюминиевые кассеты (три звездочки титановые, остальные алюминиевые). Звездочки надеваются на вал втулки, имеющей шлицы, и затягиваются специальным кольцевым замком с резьбой. Для завинчивания и отвинчивания

ВЕЛОСИПЕД ДЛЯ ТУРИСТА

замка применяются специальный шлицевой ключ-съемник и устройство для удерживания кассеты («хлыст»).

Передний переключатель имеет рамку определенной формы, которая перемещает цепь. Выпускаются различные варианты переключателей, которые отличаются способом захода тросика управления (Top – сверху, Down – снизу), углом установки цепи (66-69° и 63-66°), способом крепления (на трубу или каретку), диапазоном установочных размеров в зависимости от толщины трубы (от 28,0 до 34,9 мм), количеством зубьев самой большой ведущей звездочки (от 42 до 48 зубьев). Левый рычажок (манетка) или рукоятка обычно управляет передним переключателем и имеет три фиксированных положения. У низких групп (Tourney) переключатель не имеет фиксации. Правый рычажок (или рукоятка) управляет задним переключателем и имеет количество фиксированных положений, соответствующее числу ведомых звездочек. Некоторые переключатели имеют оптико-механический индикатор положения цепи.

Цепи выпускаются 3-4 типов (для разных групп) и отличаются в основном покрытием, качеством обработки. Стандартная длина – 114 звеньев. Лишние звенья удаляются при монтаже.

Фирма Sachs добилась успеха в улучшении конструкции цепей. Появившаяся в 1995 году «супер бесшумная цепь» отличается от предыдущих формой головок осей сайлент-блоков. Сама конструкция сайлент-блока тоже изменилась и позволила цепи иметь больший поперечный изгиб, что важно при работе на 8- и 9-скоростных втулках, и, самое главное, уменьшила ее собственную ширину с 7,35 мм до 7,05 мм, что позволило изготовить 9-скоростную втулку заднего колеса. Звенья цепи закалены по специальной технологии Delta hardening, суть которой состоит в цементировании поверхности цепи молекулами нержавеющей стали, что увеличивает ресурс цепи. Самая прочная цепь для «маунтинбайков» имеет маркировку SC-M 90.

Шатуны выпускаются в основном длиной 175 мм, так сказать, «с посадкой на квадрат», то есть имеют отверстие квадратной формы, сужающееся для плотной посадки на вал кареточного узла. Снаружи шатун притягивается к валу болтом. Для снятия шатунов существует специальный выжимной съемник. Для группы XTR применяют шатуны 5 размеров – от 165 до 180 мм, на велосипеды туристско-любительских групп обычно ставят шатуны 170 мм. Делаются они, как правило, из прочных алюминиевых сплавов.

Кареточный узел, или капсула, представляет собой конструкцию неразборного типа. Такой узел не нуждается в обслуживании в течение всего срока службы. Резиновые уплотнители предохраняют конусы и шарики от сырости и грязи. Появились модели кареток, имеющие специальные устройства, не пропускающие воду. Капсулы отличаются качеством от группы к группе и установочными размерами. Длина вала каретки может быть от 107 до 116 мм, длина тела капсулы – 68-73 мм. Капсулы могут завинчиваться в раму слева или справа. В последнее время в основном изготавливаются капсулы, которые завинчиваются справа. Диаметр резьбы капсул Shimano – 34,8 мм, капсулы высших групп (XTR, XT) имеют полую ось и шлицевое окончание на валу (XTR). Для монтажа и демонта-

жа капсулы используется специальный шлицевой ключ.

Втулки заднего колеса выпускаются с длиной оси 130 и 135 мм, которая зависит от количества ведомых звездочек; выпускаются они с разным количеством отверстий под спицы (28, 32, 36 отверстий). Корпуса втулок делаются из алюминиевых сплавов и имеют различные покрытия. Качество и ресурс соответствуют группе, к которой принадлежит конкретная втулка.

С 1996 года фирма Shimano выпускает втулки Roller Clutch Freehub или Silent Clutch с роликовым механизмом вместо традиционных «собачек». Такие втулки лишены слабого места – трещотки. Работают бесшумно.

Увеличение количества ведомых звездочек заставило изменить конструкцию задней втулки. Увеличение длины оси заднего колеса повысило опасность ее излома, поскольку увеличился свободный вылет оси с правой стороны втулки. Применение экзотических сталей и увеличение диаметра оси проблему не решают, поскольку многократно увеличились нагрузки на МТВ по сравнению с обычными велосипедами. И вот фирма Shimano предложила остроумное решение, которое применяется сегодня почти всеми фирмами. Барабан свободного хода (трещотка) своими шлицами надевается на шлицы, изготовленные на правом фланце втулки, и изнутри прикручивается болтом, имеющим внутреннее шестигранное отверстие на 10. То есть втулка стала как бы состояться из двух частей. В крайней правой части барабана трещотки предусмотрена беговая дорожка для шариков самой втулки. Это решение позволило уменьшить вылет оси с правой стороны задней втулки до 6-8 мм, что практически исключает излом оси втулки. Такие втулки называются Parallax hub. Кассета ведомых звездочек надевается на наружные шлицы барабана трещотки и крепится одной шлицевой наружной гайкой. При этом сборка звездочек в кассету исключает возможность их неправильной установки на барабан втулки, позволяет быстро менять кассеты (например, с другим набором звездочек). Наружную крепежную гайку достаточно легко отвинтить, так как она не работает на закручивание в процессе езды. Новые втулки принято называть кассетными.

Еще одно решение – увеличение диаметра конуса средней части втулок больше, чем в два раза. Большой диаметр втулки придает большую жесткость вилке, так как уменьшается относительное движение ее перьев, что улучшает маневренность и управляемость велосипеда в тяжелых дорожных условиях. Само колесо с такой втулкой имеет большую жесткость и соответственно большую прочность.

Если фирма Shimano совершенствует классическую систему передач, то немецкая фирма Sachs отличилась нестандартным решением переключения передач, разработав так называемую систему 3x7. Конструкторы фирмы решили соединить популярную нынче систему переключения передач (трещотка с 7 ведомыми звездочками) с менее распространенной так называемой **планетарной** трехскоростной **втулкой** (которой, кстати, примерно полвека). Это позволило отказаться от переднего переключателя и трех ведущих звездочек, которые заменены одной ведущей звездочкой среднего размера.

ВЕЛОСИПЕД ДЛЯ ТУРИСТА

Планетарная втулка позволяет переключать, так сказать, внутренние передачи не только во время движения, но и во время остановки, и при этом вращение педалей не обязательно. Причем смена передачи происходит мгновенно, гораздо быстрее, чем при помощи переднего переключателя, который требует полного оборота педалей и как минимум 1 метра расстояния. Имея одну ведущую звездочку, можно укоротить длину цепи и уменьшить ее износ.

Многоступенчатые планетарные втулки (с 3, 7, а недавно разработана втулка и с 12 передачами) сейчас производятся фирмами Великобритании, Германии и Японии.

Появились втулки с барабанными тормозами и тросовым управлением.

Но у большинства выпускаемых нынче велосипедов **тормоза** имеют главную особенность, что крепятся непосредственно на вилки – переднюю и заднюю. Это обеспечивает дополнительную надежность тормозов. Существует два основных типа тормозов – с рычагами обычного типа, привычного нам, (Cantilever Brakes), и тормоза V-типа (V-brake).

Тормоза V-типа появились позже, и они гораздо эффективнее в работе. Принципиальным отличием являются более длинные рычаги управления, причем в группах XTR и XT (а с 1999 года – и в группе LX) при нажатии на рычаг колодки перемещаются строго параллельно ободу. Такое параллельное перемещение достигается работой специального механизма поворота колодки и обеспечивает плотное и равномерное сжатие обода. В сочетании с длинными рычагами и системой Servo Wave Action эффективность торможения намного выше, чем у Cantilever Brakes. В обслуживании и регулировке такие тормоза также намного удобнее.

Педали существуют трех типов: обычные (традиционного типа), контактные и комбинированные. Контактные педали стали применять для жесткого контакта ноги с педалью, которого не обеспечивают педали с туклипсами. Комбинированные педали с одной стороны имеют замок крепления с подошвой обуви, с другой стороны – нет. Известны три вида педалей с креплением контактного типа: Look – устанавливаются на шоссейно-гоночные велосипеды; SPD (преимущественно фирмы Shimano) – устанавливаются в основном на горные велосипеды от групп STX-RC и выше; педали фирмы Time – контактные с двух сторон, имеющие иной принцип зацепления (с помощью двух дужек), преимущество таких педалей в том, что они меньше забиваются грязью, из них легче освободить ногу, поэтому эти педали предпочтительнее на труднопроезжих грунтовых дорогах. Педали разных групп незначительно отличаются качеством, размерами, весом, но все они взаимозаменяемы. Замок крепления защелкивается при нажатии ноги в ботинке на педаль, освобождение происходит при смещении каблука на несколько градусов в сторону и назад. Жесткость зацепления и освобождения регулируется винтами. Контактные педали повышают эффективность педалирования, особенно при езде по шоссе, жесткость закрепления ног на педалях важна на неровной грунтовой поверхности. Но контактные педали требуют специальной обуви, к ним необходимо привыкнуть до степени появления рефлекса выдергивания ноги из замка. Не рекомен-

дуются ездить с контактными педалями по скользкой дороге (например, зимой).

Качественные **рули**, выносы, «рога» изготавливают из алюминиевых сплавов с применением Butted-технологии. Наилучшие и дорогие компоненты выполнены из титана и карбона. Такие изделия имеют высокую прочность при малом весе. В более дешевых моделях эти компоненты выполняются из хромомолибденовой стали. Конструктивно выносы выпускаются в двух основных исполнениях. В первом случае это монолитная конструкция, один конец которой вставляется в трубу передней вилки, а в другой конец затягивается руль. В последнее время на хорошие велосипеды ставятся выносы типа direct connect, представляющие собой консоль, которая надевается на трубу вилки и затягивается на нем болтами. Удачны выносы со съемной передней чашкой, что позволяет легко и быстро снять руль или заменить сам вынос. Выносы выпускаются с различными углами наклона (от -17° до 32°), различной длины (от 95 до 135 мм), с различной установочной толщиной трубы (от 25,4 до 31,8 мм). Рулевые окончания (или «рога») изготавливаются из тех же материалов, что и рули. Установочные размеры у них одинаковы.

Спицы выпускаемых сейчас велосипедов имеют длину, в зависимости от формы обода и типа сборки колеса, от 262 до 268 мм. Отличаются спицы также формой (обычные или «тянутые»), толщиной (1,8-2,0 мм и более). Делаются сейчас спицы, как правило, из хромомолибденовой нержавеющей стали, у дорогих спиц ниппель изготовлен из легких сплавов. Хорошие, так называемые тянутые, спицы изготовлены с применением Butted-технологии и имеют переменную толщину, то есть посередине 1,8 мм, а на концах – 2,0 мм.

Ободья отличаются между собой качеством применяемых сплавов, формой профиля обода, наличием внутренних перегородок, шириной. Хорошие ободья изготавливаются из легких алюминиевых сплавов в виде полый конструкции. Такие ободья называются двойными или двухстенными. То есть удалось соединить в одно целое трубчатую конструкцию обода гоночного велосипеда и обычного обода, рассчитанного на покрышку с камерой. Известны ободья с покрытием тормозной дорожки титано-керамическим порошком. Такие ободья имеют повышенные стойкость к истиранию и эффективность торможения в любых погодных условиях.

Характерной чертой внедорожных велосипедов являются широкие **покрышки** с глубоким протектором, под влиянием этой тенденции рельефнее стали покрышки и на велосипедах других видов (спортивно-туристских и дорожных). Конструкторы уделяют немало внимания форме, рисунку протектора и материалам, так как от этого во многом зависят ходовые качества велосипеда, а также проходимость и устойчивость. Выбор покрышек на нынешнем рынке необычайно широк, ассортимент их насчитывает десятки типоразмеров с самым разнообразным рисунком протектора. Высококачественные покрышки изготавливают на основе натурального каучука, комбинируют с полимерами и армируют нейлоновыми и кевларовыми нитями. Такие покрышки получаются очень легкими, прочными, эластичными (скручиваются в трубочку), имеют свойство самоочищаться, прекрасно

ВЕЛОСИПЕД ДЛЯ ТУРИСТА

катят. Ширина покрышек выпускаемых нынче велосипедов колеблется в очень широких пределах: от 25 до 61 мм (от 1 до 2,4 дюйма).

Получили распространение на всех типах шин противопрокольные пояса из кевлара, которые встраиваются под протектор покрышки.

Многообещающи **колеса** из композитных материалов. При сравнительно небольшом весе они обладают бóльшим запасом прочности и лучшей, чем спицевые колеса, аэродинамикой. Серьезные недостатки – композитные колеса дороги и неремонтоспособны.

Чем выше класс велосипеда, тем **седло** уже по форме, легче по весу и жестче. Любители комфорта приобретают седла, заполненные гелем. Они имеют свойство растекаться при езде под действием тепла и давления, принимая форму тела седока. А вообще подбор седла – дело очень важное и сугубо индивидуальное. Можно лишь порекомендовать иметь дело с седлами, обтянутыми натуральной кожей, а также с седлами, изготовленными известными фирмами. Заслуженной популярностью пользуются седла фирмы Selle San Marco (Италия). Это, как правило, удобные и надежные изделия, их можно встретить на велосипедах известных моделей.

Подседельные трубы изготавливаются алюминиевые, хромомolibденовые, стальные, они различаются диаметром трубы (от 26,2 до 30,0 мм), длиной штыря (от 270 до 350 мм). Для высших групп трубы имеют переменную толщину стенок. В последнее время хорошие подседельные трубы выпускаются и одноболтовой, и двухболтовой конструкций затяжки седел, которые позволяют быстро, четко и надежно установить седло в нужное положение.

Дополнительное оборудование

Дополнительное оборудование – щитки, багажники, велокомпьютеры, светооборудование, сумки и т. д. – никогда не встретишь на дорогих велосипедах, устанавливаются все эти предметы в основном на спортивно-туристских и дорожных моделях. На горных велосипедах («внедорожниках») если и устанавливают щитки, то, как правило, сами владельцы велосипедов, да и то из легких пластмасс. Для дорогих велосипедов или «двухподвесочников», где крепление щитков не предусмотрено конструкцией рамы, следует использовать щитки, крепящиеся на подседельную трубу и на нижнюю трубу рамы. Багажники делаются из легких сплавов и обычно предназначены для груза небольшого веса. Для туристских целей лучше иметь заказные багажники, причем приоритет отдают трубчатым.

Велокомпьютеры в зависимости от числа функций разделяются по группам сложности. Самые простые, трехфункциональные, измеряют:

1. Скорость движения – SPD.
 2. Пройденное расстояние – DST.
 3. Время нахождения в пути – TM.
- Более сложные имеют еще такие функции:
4. Максимальная скорость за учетное время – MXS.
 5. Средняя скорость за то же учетное время – AVS.
 6. Общий пройденный километраж за сезон – ODO.

7. Часы – CLK.

8. Температура воздуха – t° .

9. Высота над уровнем моря (альтиметр) – Н.

Наконец, велокомпьютеры более высокого класса на жидкокристаллическом дисплее сообщают дополнительные параметры:

10. Частота педалирования – CAD.

11. Секундомер – Stop-Watch.

12. Количество затраченных во время езды калорий – Cal.

13. Частота сердечных сокращений – ЧСС.

Соответственно, стоимость простых моделей компьютеров колеблется в пределах 30-60 долларов США, компьютеры высокого класса имеют стоимость до 200 долларов. Четыре последние функции скорее нужны в велоспорте, чем в велотуризме; как правило, в походах достаточно компьютера с числом функций в пределах десятка.

Различные модели велокомпьютеров по-разному сочетают в себе вышеперечисленные функции. Некоторые приборы имеют подсветку экрана дисплея и сообщают об отклонении в каждый момент езды от заданных параметров, например, отклонение в ту и другую сторону от средней скорости или запрограммированной частоты педалирования. Сигналы на компьютер поступают с маленьких датчиков электромагнитного импульсного действия, установленных на передней или(и) задней вилке, на кареточных шатунах или на теле велосипедиста (в случае измерения пульса).

Существуют велокомпьютеры с так называемым радиоприводом, когда электрические сигналы от датчиков поступают на процессор с помощью радиоволн (беспроводные компьютеры). Но, как показала практика, в России они не везде надежно работают, в некоторых районах, где есть сильные электромагнитные поля, они, мягко говоря, «привирают».

Все велокомпьютеры выполнены в достаточно крепких пыле-влагозащитных корпусах и имеют легкоъемное крепление на защелке, а также универсальную систему крепления к велосипеду (на руль); более грубая установка – в зависимости от радиуса колеса, компьютеры высокого класса устанавливаются в соответствии с точным диаметром колеса в миллиметрах.

Наиболее интересные и надежные модели велокомпьютеров выпускают такие известные фирмы, как Cateye (Япония), Trek, Avocet (США), Sigma Sport (Германия). Велокомпьютеры этих фирм отличаются многообразием функциональных возможностей и цен. Эти приборы сейчас можно купить в России в специализированных веломагазинах и салонах.

Если в походе велокомпьютер перестал работать, нужно прежде всего проверить наличие электроконтакта в районе датчиков, салазок крепления прибора и в соединительных проводах. Иногда под воздействием солнца и высокой температуры дисплей прибора темнеет. Это не страшно, он восстанавливается при снижении температуры. При низких температурах прибор сможет работать замедленно, но и в этом ничего ужасного нет. Иногда компьютер отказывает вследствие попадания внутрь влаги, несмотря на защиту. В этом случае его можно просушить теплым воздухом, открыв батарейный отдел и вынув из него батарейку (не следует только держать компьютер вблизи костра).

К светоборудованию относятся передние и задние фонари. Хорошие фонари имеют небольшой вес, удобный крепеж и быстросъемную конструкцию. Хотя велосипедные фары в сочетании с велогенераторами продолжают применяться, их можно считать оборудованием вчерашнего дня. Разработка малогабаритных батареек типа Alkaline и аккумуляторов повышенной емкости привела к появлению на рынке многочисленных моделей галогеновых и микрогалогеновых фар, светильников с высокой световой отдачей благодаря закаченным внутрь колбы лампы специальным газам. Эти велофары имеют быстросъемное крепление на руле, поэтому их можно использовать и как карманные походные фонари. Есть модели с переключением мощности, то есть с режимами дальнего и ближнего света. Имеются варианты, когда батарейный контейнер для больших батарей типа «Элемент 373», выполненный в виде фляги, вставляется в штатный велосипедный флягодержатель, то есть отдельно от велофары. Интересным конструкторским решением является и налобная велофара, закрепляемая с помощью ремешка на лбу велосипедиста (получается что-то вроде шахтерского фонаря).

Появились модели очень легких и компактных задних фонарей с встроенными красными светодиодными излучателями и автономным питанием от маленьких батареек серии «AAA», находящихся внутри корпуса фонаря. Эти великолепные фонари различаются размерами и формой корпусов, а также количеством светодиодов (обычно 3 или 5). Как правило, все они работают в режимах непрерывного свечения и мигания с различной частотой, а заодно выполняют функцию катафотов, отражая падающий свет.

Из фирм, изготавливающих широкий спектр высококачественного светоборудования для велосипеда, наиболее широко известна продукция фирм Cateye (Япония), Trek (США), и Sigma Sport (Германия).

Какой велосипед выбрать?

Основные требования к туристскому велосипеду такие: прочность и надежность, удобство, скорость и вес. Весьма существенно и то, каких усилий требует велосипед на подъеме в гору. Что важнее – это дело, конечно, индивидуальное, но большинство велотуристов на первое место ставит прочность и ходовые качества (в первую очередь соотношение числа зубьев ведущей и ведомой звездочек), затем вес, удобство, а скорость в велотуризме вообще не самоцель, и даже категории сложности походов определяются не скоростью перемещения, а дорожными условиями, препятствиями.

Желательно, чтобы походный велосипед имел прочную раму, базу не менее 1000 мм, колеса не менее 559 мм (26 дюймов), клещевые (или колодочные) тормоза на оба колеса, передний и задний переключатели передач с достаточным для предстоящих походов набором ведущих и ведомых звездочек (для участия в категорийных походах надо иметь хотя бы 8 передач), удобное для конкретного седока седло, рассчитанное на длительное сидение (жесткое или мягкое – решать самому хозяину).

Велотуристы с опытом и с большими претензиями, да и просто обеспеченные люди, к тому же обитающие в больших городах, уже

избалованы обилием на велорынке зарубежной техники и, понятно, отечественные велосипеды отвергают. Однако велопромышленность наша не стоит, выпускает продукцию, кроме столиц есть обширная российская провинция, где выбор «забугорных» изделий не так широк, как в Москве, есть стесненные в средствах люди, которые тем не менее мечтают о велопоходах, наконец, кто-то продает свой велосипед, сделанный нашими производителями. Поэтому в выборе велосипеда для походов и путешествий не обойтись без разговора об **отечественных моделях**.

Итак, велостроители в нашей стране, хоть и очень медленно, но все-таки поворачиваются в сторону создания походного велосипеда. Однако до окончательного решения проблемы еще далеко, поскольку по-прежнему остаются вопросы и оснащения велосипеда для туризма, и его качества, и объемов выпуска машин, годных к путешествиям.

Наши велосипеды обладают двумя несомненными преимуществами. Во-первых, они дешевле зарубежных, а это для очень многих фактор немаловажный. Но самое главное – их легче отремонтировать, если на них путешествовать по просторам России и странам ближнего зарубежья. Едва ли не в любом городке или селе отечественный велосипед легче заварить, найти для него вышедшую из строя деталь. Да и устройство узлов наших велосипедов большинству российских велотуристов лучше знакомо, чем заморских.

Итак, разберем **особенности**, достоинства и недостатки **каждого вида** (типа) **велосипеда с точки зрения велотуризма**.

Начнем опять с **гоночных** велосипедов типа «Старт-шоссе». Эти машины обладают определенными преимуществами, а именно: малый вес, легкость хода. Они прекрасно себя «чувствуют» на гладких асфальтовых шоссе, плотно укатанном песке, позволяя развивать хорошую скорость. В пути гоночные велосипеды удобны тем, что позволяют быстро снимать колеса, в них легче замена неисправной детали трещотки. Однако для дорог с выбоинами, проселков и тропинок ободья, вилки гоночного велосипеда недостаточно прочны, особенно с солидным походным грузом, а самое уязвимое место – однотрубные шины, которые в дороге нельзя починить, и приходится в поход брать запасные, причем трудно предугадать, сколько именно. Недаром даже страстные поклонники этих машин укрепляют шины, наклеивая одну поверх другой и защищая от случайных проколов. Кроме того, у «однотрубок» недостаточно сцепление с дорогой, особенно в сырую погоду. Жесткое седло долговечнее подпружиненного, но оно удобно в том случае, если специально подогнано под седока. Меньше всего жесткое седло подходит пожилым людям и женщинам, особенно если учесть, что в походе на велосипеде человек проводит до восьми часов в день. Утомительно для пожилых людей также длительное положение в согнутом состоянии, поэтому люди в солидном возрасте, даже еще сохраняющие спортивную осанку, часто пересаживаются на велосипеды с высоким рулем и прямой посадкой. У гоночного велосипеда отсутствует багажник – одна из главных деталей туристской машины. Ездить по колее грейдерных и проселочных дорог можно только на пустом гоночном велосипеде, а груженный становится трудноуправляемым.

ВЕЛОСИПЕД ДЛЯ ТУРИСТА

Львиная доля выпускаемых в стране велосипедов – **дорожные**, причем со значительным преобладанием односкоростных машин. Самое весомое достоинство этих велосипедов – их неприхотливость, простота устройства, большие возможности для их ремонта именно в нашей стране. На неровной дороге седока меньше «трясет», чем на велосипедах других отечественных моделей, благодаря увеличенной базе, то есть расстоянию между центрами колес, мягкому седлу или мощным подседельным пружинам.

Но дорожный односкоростной велосипед имеет два крупных недостатка: большой вес и ограниченные ходовые возможности. Он проигрывает другим и на гладком шоссе (не позволяет развить большую скорость), и на подъемах, и на лесной дороге (нет малых передач). А на горных дорогах на нем ездить просто небезопасно: на затяжных спусках от длительного торможения перегревается втулка заднего колеса, бывает, срывает тормозной рычаг, а если соскочит цепь, то торможение становится вообще невозможным (передний тормоз у дорожного велосипеда обычно недостаточно эффективен, да и небезопасен на горных дорогах), затруднено экстренное торможение на дорожном велосипеде и в тот момент, когда педали оказываются в «мертвой» зоне.

Еще меньше подходят для туризма отечественные **складные велосипеды**, которые пока у нас выпускаются, если говорить серьезно, почти исключительно в односкоростном варианте. Они обладают перечисленными выше недостатками, плюс еще один – маленькие колеса, которые рассчитаны на неторопливую езду, не дают возможности развивать большую скорость или требуют для этого чрезмерных усилий. Из-за этого складные велосипеды в велотуризме можно использовать лишь в непродолжительных походах выходного дня, в которых едут в умеренном темпе по маршруту без крутых подъемов.

Выпускаемые сейчас заводами России и ближнего зарубежья дорожные велосипеды с несколькими передачами оснащены двумя ручными тормозами и снимают часть проблем дорожных односкоростных машин, но и у них часто недостаточен диапазон передач, они не имеют механизма фиксации, и качество изготовления оставляет желать лучшего. У большинства наших велозаводов по-прежнему не решен вопрос о прочном багажнике, способном в длительном путешествии на всяких дорогах выдерживать груз более 20 кг, о надежном его креплении.

Наша промышленность в ответ на повальное увлечение «маунтинбайками» в последние годы тоже осваивает **горные велосипеды** с большим количеством передач и широкими рельефными шинами. Казалось бы, сам Бог велел эти велосипеды использовать в горных походах. Однако нужно учесть, что «маунтинбайки» больше рассчитаны на грунтовые, прежде всего каменистые, дороги, а на асфальтовых серпантинах нужен большой набор передач, но ни к чему шины с глубоким протектором (велико сопротивление шин качению). А вообще отношение наших любителей походов к этому виду велосипедов применительно к туризму неоднозначно. Одни говорят, что на МТВ путешествовать замечательно, другие отправляться на них в категорийные велопоходы не рекомендуют.

Горные велосипеды обладают множеством достоинств, благодаря которым на них удобно путешествовать именно по грунтовым труднопроходимым дорогам. По многим параметрам это очень надежные машины (более подробно о МТВ рассказано выше). Вместе с тем велотуристы, которые путешествовали на них, отмечают их некоторые недостатки именно как туристской машины. На песчаных дорогах (как, например, в нашей Мещере) «маунтинбайк» окажется, несомненно, в более выигрышном положении, чем любой другой, но на наших российских глинистых грунтовых дорогах, как выяснилось, глубокий протектор не спасает: после дождя глина быстро забивает углубления шин, затем покрышки наматывают на себя глину еще более толстым слоем, чем дорожные и спортивно-туристские велосипеды, и движение требует дополнительных усилий. И вообще при движении по мягкому грунту на колесах с широкими шинами велосипедист тратит больше усилий на образование колеи.

Горные велосипеды незаменимы в походах выходного дня в пределах 100 км и в более коротких поездках в модном нынче стиле Free Ride (дословно: «свободная езда») или для так называемой агрессивно-спортивной езды в быстром темпе по грунтовым дорогам и тропам с крутыми подъемами и спусками, оврагами, труднопроходимыми участками, буреломом и прочими сложностями, а то и вовсе по бездорожью. Любители такой езды, отдающие предпочтение велосипедам МТВ, руководствуются принципом «не настолько я богат, чтобы покупать дешевую вещь» и нацеливаются на зарубежные модели не ниже среднего класса с хромомолибденовыми, алюминиевыми и титановыми рамами и с оборудованием не ниже STX (Shimano). Передняя вилка, как правило, амортизированная, а в последнее время все больше любителей «агрессивной» езды приобретают «двухподвесочки».

Подавляющее большинство любителей многодневных путешествий предпочитает **спортивно-туристские**, или **легкодорожные, велосипеды**, считая их преимуществом универсальность. Имея достоинство дорожной машины, спортивно-туристский велосипед обладает хорошей проходимостью на трудных дорогах. А с другой стороны, наделенный качествами гоночной машины, он позволяет быстро преодолевать малоинтересные в туристском отношении участки. У спортивно-туристских велосипедов меньше вес, чем у дорожных, а также легче ход – благодаря набору передач. Съёмные звездочки заднего колеса позволяют в зависимости от предстоящих дорог, подобрать наиболее подходящие. Благодаря укороченной относительно дорожного велосипеда базе спортивно-туристские велосипеды маневреннее (управляемость их не хуже, чем гоночных), на них легче, чем на дорожных велосипедах, объезжать препятствия. Изогнутый руль позволяет применять разные варианты положения рук, в зависимости от этого образуются три посадки: низкая, средняя и высокая. Перед гоночными велосипедами спортивно-туристские обладают тем преимуществом, что у них шины взаимозаменяемы с дорожными камерами и покрышками.

Но и спортивно-туристские велосипеды имеют слабые места. Недостаточно защищен от валунов, корней, пней и т. д. задний переключатель – эта проблема существует и у горного велосипеда. (Неу-

ВЕЛОСИПЕД ДЛЯ ТУРИСТА

дивительно поэтому, что в последнее время все больше велофирм уделяют серьезное внимание планетарным втулкам). Проблемой оказывается замена спицы заднего колеса со стороны переключателя: нужно снимать колесо с велосипеда, все звездочки, спицеаппаратный диск. Непрочны коробчатые ободья из алюминиевого сплава. Мучением для владельца спортивно-туристского велосипеда оказывается грязная грунтовая дорога, особенно начавшая подсыхать, когда в малые зазоры между колесом, щитками и тормозными колодками набивается грязь. Далеко не все могут приспособиться к изогнутому рулю. Именно поэтому харьковский велозавод в последние годы выпускает два вида рулей: дорожный и спортивный.

Харьковским велопроизводителям – в советские времена монополистам в выпуске спортивно-туристских экипажей – теперь помогает пензенский велозавод, который делает трехскоростной велосипед «Вираз», правда, только с дорожным высоким рулем, но зато он маневреннее, так как его база на 36 мм меньше, чем у «Туриста», следовательно, он требует меньше места в квартире. Он и легче на 0,5 кг. Но у «Виража» мал диапазон передач, поэтому он проигрывает в гористой местности.

Кажется, уходят в безвозвратное прошлое времена, когда отечественная велопродомышленность упорно игнорировала интересы путешественниц на велосипедах и не выпускала **велосипеды с открытой рамой** с несколькими передачами. Сейчас положение изменилось. Харьковский велозавод выпускает (правда, в небольшом количестве) женскую модификацию «Туриста», то есть с открытой рамой, а пензенский – трехскоростную «Диану» – аналог «Виража». Еще в Пензе производят дорожную, тоже трехскоростную «Суру-6», которая немного тяжелее «Дианы» и база у нее побольше. Но если харьковский женский вариант «Туриста» с 8-10 передачами можно использовать в горных походах и вообще в сложных категорийных, то пензенские велосипеды в их заводском варианте годятся лишь для походов выходного дня и многодневных походов невысоких категорий сложности, а перед более серьезными маршрутами они требуют некоторой переделки: либо установки второй меньшей ведущей звездочки, либо увеличенной ведомой (относительно самой большой из них).

Наибольшую же благосклонность к представительницам прекрасного пола в 90-е годы проявили шяуляйские велостроители, выпуская целое семейство велосипедов с открытой и полуоткрытой рамой для девочек до подросткового возраста, для подростков, девушек и взрослых женщин, с диаметром колес от 20 дюймов (406 мм) до 28 дюймов (622 мм), причем велосипеды с колесами 24, 26 и 28 дюймов имеют аж 18 передач, все они предназначены для походов разных категорий сложности. Попутно заметим, что для взрослой девочки-подростка лучше сразу приобрести модель с большими колесами (не менее 26 дюймов).

Велосипеды с открытой рамой могут оказаться удобнее и мужчинам, особенно в солидном возрасте. С другой стороны, немало женщин спортивного вида признают лишь велосипеды с закрытой рамой.

Итак, каждый вид (тип) велосипеда, с точки зрения использова-

ния в велотуризме, имеет свои достоинства и недостатки. И даже среди опытных велотуристов нет единого мнения, какой велосипед самый-самый. Тут, конечно, имеют немаловажное значение пол, возраст, физические возможности, темперамент велотуриста, даже размеры его жилища и наличие подсобных помещений. Но не меньше значит и то, какие цели в велотуризме преследует будущий владелец двухколесного экипажа, насколько серьезно он решил им заняться, по каким дорогам и как часто собирается ездить.

Взрослым спокойным людям, к тому же обладающим солидным весом, любителям неспешной езды по равнинной местности, предпочитающим надежность велосипеда и комфорт, лучше приобрести дорожный велосипед. Эта машина больше подходит и тем, кому велосипед нужен для деловых поездок, кто в велотуризме собирается ограничиться поездками выходного дня. На складные велосипеды могут всерьез ориентироваться лишь те, кто часто отправляется с велосипедом за город в общественном транспорте, любит небольшие прогулки в окрестностях дачи или на реку, в лес за грибами, а также у кого мало места в квартире.

Шоссейно-гоночный велосипед больше подходит молодым энергичным приверженцам спортивного скоростного велотуризма, для которых важнее скорость, чем разнообразие дорог, которым больше по душе езда налегке, ночевки в гостиницах, обеды и ужины в столовых. Однако нужно быть готовыми к тому, что в дождливую погоду спина будет грязной и мокрой от брызг из-под заднего колеса, незакрытого щитками (мы пока берем модели в их «чистом» виде, какие они выходят с заводов).

Ну а те, кто хочет всерьез посвятить себя туризму, многодневным походам, кто не гнушается грунтовыми и каменистыми дорогами, останавливают свой выбор на спортивно-туристском велосипеде. Каком именно? Зависит от того, какой больше туризм по душе: оздоровительно-познавательный или спортивный. Тем, кого привлекают прежде всего романтика, живописные места, памятники старины, общение с единомышленниками, а сложность маршрутов отходит на второй план, кто не стремится преодолевать горные перевалы, кому больше по душе равнинные районы, лучше всего подойдет велосипед типа «Турист» с одной ведущей звездочкой и несколькими ведомыми.

Для горных же маршрутов, для тех, кто хочет добиться спортивных результатов в туризме, нужно приобретать велосипед с 2-3 ведущими передачами и с минимальным передаточным отношением 1:1 (то есть самая большая ведомая звездочка должна иметь не меньше зубьев самой малой ведущей), что облегчает подъем на горные перевалы и вообще на крутые подъемы. Чем больше промежуточных передач у велосипеда и чем шире диапазон передаточных отношений, тем больше пригоден велосипед для туристских поездок по самым разным дорогам и при различной погоде. Не рекомендуется отправляться в горное путешествие без туклипсов. Они дают возможность на подъеме постоянно работать обеими ногами: одна нажимает на педаль вниз, а другая тянет вверх. Благодаря широкому диапазону передач и туклипсам уменьшается нагрузка на велосипед, а цепь, звездочки и каретка служат дольше.

Что касается фары с генератором, то наличие их или отсутствие

ВЕЛОСИПЕД ДЛЯ ТУРИСТА

не имеет большого значения. Во-первых, велотуристам не рекомендуется движение в темноте; во-вторых, генератор малоэффективен в сырую погоду, на дороге с препятствиями, где мала скорость; в-третьих, он не дает ток при остановке. Целесообразнее ставить галогенные лампы с элементами или аккумуляторами.

Но вот решено, какую модель приобрести. Речь теперь идет о выборе конкретного экземпляра **в магазине**. Дадим по этому поводу несколько рекомендаций.

Прежде всего велосипед должен соответствовать росту хозяина. Высота рамы должна быть меньше длины ног на 25-30 мм. Другими словами, закрытая рама стоящего велосипеда должна позволить спокойно стоять над ним на обеих ногах.

При выборе в магазине велосипеда сначала следует осмотреть его, нет ли вмятин, трещин, глубоких царапин, погнутостей и прочих механических повреждений, все ли гайки и винты на месте. Необходимо проверить комплектность принадлежностей велосипеда. Колеса должны быть в одной плоскости, то есть при движении велосипеда в прямом направлении идти «след в след» (допустимое несоответствие – 4 мм). Это в первую очередь зависит от правильности сварки или спайки передней трубы, задней стойки и цепной вилки с основными трубами рамы. Так называемая «собака» (так среди велотуристов называют несоответствие плоскостей колес) уменьшает устойчивость велосипеда.

Следует также посмотреть, чтобы при вращении колес боковое и радиальное биение не превышало 4 мм при равномерном натяжении спиц. Тогда можно в домашних условиях без труда уменьшить биение до 1-2 мм ниппельным ключом.

Седло при затянутых гайках оси замка должно сохранять абсолютную неподвижность.

Наиболее внимательно следует осмотреть систему «звездочки – переключатель». Прежде всего, ведущая звездочка должна при вращении оставаться в одной плоскости. Во-вторых, плоскость ведущей звездочки должна «смотреть» на середину ступицы блока ведомых звездочек. Не должно быть «восьмерки» у блока ведомых звездочек, то есть каждая из них должна вращаться в одной плоскости. Наконец, переключатель вместе с роликами при его перемещении относительно ведомых звездочек должен сохранять вертикальное положение цепи. Короче говоря, ведущая звездочка, средняя ведомая, оба ролика и, соответственно, цепь должны при вращении сохранять одну плоскость (когда цепь стоит на средних ведущей и ведомой звездочках). Несоблюдение этого условия приводит к самопроизвольному сбрасыванию цепи с зубьев звездочек, затрудняется переключение передач, создается излишнее трение цепи о пластины переключателя.

Еще может встретиться такой дефект, как несоответствие шага ведомой звездочки (чаще малой) шагу цепи. Обнаружить этот недостаток можно при езде, для его устранения нужно заменить звездочку либо обратиться в гарантийную мастерскую.

Проблема **выбора** стоит еще острее перед теми, кто решил обзавестись **зарубежным велосипедом**, поскольку российский рынок, особенно в больших городах, завален иностранной велопродукцией.

Мы к такому широкому ассортименту не привыкли, неудивительно, что у нас в глазах рябит от этого изобилия. Но если присмотреться внимательнее, то все начинает выглядеть не так уж страшно.

Прежде всего надо посмотреть на ценники. Велосипеды дальнего зарубежья отличаются от постсоветских большим диапазоном цен: от вполне приемлемых для нашего скудного бюджета до сверхдорогих. Так что часть стоящих на витринах велосипедов отпадет сама собой из-за их цен. Далее: львиная доля завозимых к нам сейчас велосипедов – это «маунтинбайки», которые предназначены для специфического катания. Кто-то решит остановить свой выбор на этом велосипеде для походов выходного дня в так называемом «агрессивном» стиле езды, или в стиле «велотрофи», кто-то даже приспособит свой «внедорожник» к многодневным путешествиям. Правда, они выпускаются, как правило, без грязевых щитков, что для туристского велосипеда неприемлемо. Поэтому прежде всего надо обязательно посмотреть, есть ли возможности для установки щитков.

Но даже сами велопроизводители присваивают разные эпитеты туристского значения велосипедам других видов: либо шоссейно-гоночным, либо легкодорожным, либо дорожным (их за рубежом относят к так называемым городским), но не горным. А велосипедов с туристскими эпитетами дистрибьюторы зарубежных фирм предлагают не так уж много.

Итак, если принято решение купить велосипед, нужно прежде всего определить, какую сумму на это предполагается выделить. Если говорить о горном велосипеде, то в интервале цен 500-1000 долларов США любая модель какой-нибудь из известных фирм (о них – чуть позже) будет вполне качественной, примерно в таких же ценовых границах находятся хорошие шоссейно-гоночные велосипеды. Но они предназначены только для дорог с твердым покрытием, а тем, кто собирается всерьез заниматься велотуризмом и в то же время предполагает включать в свои маршруты грунтовые дороги, кто молод и полон сил, лучше остановиться на легкодорожном, или спортивно-туристском, велосипеде. Хороший фирменный легкодорожный велосипед можно купить за 300-800 долларов. В этой «вилке» находится, например, велосипед Trek-720 (о нем мы рассказали) и целый ряд велосипедов так называемой трекинговой серии тайваньских фирм Wheeler и ETW (торговая марка Trekking Fox). Отличительной чертой таких велосипедов является большой диаметр колес (28 дюймов или 622 мм). Оборудованные всем необходимым, они представляются наиболее подходящими для велопоходов выходного дня и многодневных не очень сложных туристских путешествий.

Есть лишь один недостаток – спортивно-туристские и близкие к ним велосипеды (с сечением шин 32-36 мм, с грязевыми щитками и багажниками) у нас в стране не так-то легко встретить в открытой продаже. В то же время многие фирмы готовы доставить такие модели по индивидуальному заказу.

Гораздо легче у нас купить велосипед с набором передач, имеющий в лексиконе зарубежных фирм название City Bike (мы их склонны причислить к дорожным велосипедам). Ценовой диапазон этих велосипедов еще ниже – от 200 до 500 долларов (некоторые велосипеды этого типа мы упомянули выше). Внешние отличительные черты этих велосипедов – высокий руль, широкое мягкое седло,

грязевые щитки, багажник, светооборудование, обычно много передач (до 21). City Bike – самый «демократичный» велосипед для всех возрастов, он легко переносит плохую грунтовую дорогу, хорошо катит по асфальту, но в многодневных походах внутри нашей страны его багажник нуждается в усилении (если он сам и его стойки сделаны из металлического прута).

Итак, для большинства любителей велотуризма наиболее подходят модели среднего класса с хромомолибденовой рамой – они имеют оптимальное соотношение цены и качества. Но на каком бы виде велосипеда ни остановил свой выбор будущий покупатель, этот велосипед должен иметь грязевые щитки и багажник или ушки для их установки. Желательно, чтобы колеса туристского велосипеда имели не менее 36 спиц, причем надежнее спицы сечением 2,0 мм, чем 1,8 мм. Тем, кто собирается заняться туризмом основательно, желательно иметь систему переключения передач, по классификации фирмы Shimano, от Alivio до STX-RC (в несложных походах вполне годится «навеска» и класса Tourney). В велотуризме важна комфортность посадки, поэтому желательно иметь достаточно широкое мягкое седло. Одни предпочитают рычажковый переключатель передач (Rapid-Fire), другие – в виде рукоятки, являющейся продолжением ручки руля (Grip-Shift). Такие переключатели позволяют одной рукой легко выполнять три функции: управлять велосипедом, переключать передачи и тормозить. Это важно в случае, если другая рука занята (например, приходится везти котелок с водой). Не следует гнаться за покрышками с чересчур рельефным протектором (на них труднее ехать по асфальту).

А вообще невозможно иметь велосипед на все случаи жизни. Те, кто занимается велотуризмом всерьез и не очень стеснен в средствах, приобретают два, три и даже больше разных велосипедов (например, горный и спортивно-туристский или шоссейно-гоночный, спортивно-туристский и дорожный).

Велосипед лучше покупать известной фирмы. В последние годы положительно зарекомендовали себя тайваньские фирмы ETW (торговая марка Trekking Fox), Gaint, Merida, Wheeler и другие, поставляющие добротные велосипеды. Назовем еще ряд ведущих фирм-производителей велосипедов: Schwinn, Trek, Diamond Back, GT, Scott, Univega, Gary Fisher, Specialized, Cannondale, Marin, Klein (США), Bianchi, Colnago (Италия), Peugeot (Франция), Muddy Fox (Великобритания), Raleigh (Великобритания–США), Centurion, HAWK, Hercules (Германия), Author (Чехия).

При покупке предлагаем отдать предпочтение специализированным велоцентрам, салонам и магазинам, причем лучше всего приобретать велосипеды у официальных представителей фирм.

ПОДГОТОВКА ВЕЛОСИПЕДА К ПОХОДУ И ЕГО РЕМОНТ

С покупки велосипеда у будущего велотуриста начинается комплекс новых для него дел и хлопот (нельзя сказать, что неприятных) по уходу за двухколесным «конем», его оборудованию, ремонту. Тем более, если говорить строго, идеальную модель для велопутешествий по просторам именно нашей страны не создал еще ни один отече-

ственный велозавод, да и ни одна зарубежная фирма. Неудивительно поэтому, что многие велотуристы берут за основу какую-то наиболее близкую к своим предпочтениям и целям в велотуризме модель и дооборудуют ее, меняя звездочки, багажник из металлического прута на более прочный, обычно трубчатый, укрепляя стойки багажника, устанавливая передний.

А чаще создают промежуточные модели между гоночной и спортивно-туристской, между нею и дорожной. В первом случае ставят щитки колес, багажник, меняют блок ведомых звездочек с большим диапазоном передаточных отношений, заменяют трубчатые ободья с шинами-трубками коробчатыми ободьями с покрышками и камерами. Некоторые ограничиваются заменой лишь заднего колеса, а впереди остается «родное», но трубку усиливают наклеиванием на нее другой трубки. Бывает, от гоночного велосипеда берут только раму и ставят на нее все остальные детали спортивно-туристского. Все больше велотуристов предпочитают педали с туклипсами и ремешками или контактные педали.

Раньше не меньше промежуточных комбинаций создавали между дорожными односкоростными велосипедами и спортивно-туристскими, чаще всего колеса «Туриста» (обычно заднее), особенно перед походами по грунтовым дорогам, «обували» в камеры и покрышки дорожного велосипеда. И напротив, некоторые велотуристы на дорожный велосипед ставили ручные клещевые тормоза и задний переключатель передач, при этом порой даже оставляли тормозную втулку. Сейчас надобность в домашнем изготовлении такого гибрида отпала (если не считать несущественных усовершенствований вроде установки прочного багажника или другого набора ведомых звездочек), поскольку велопромышленность, как было сказано выше, сама переориентировалась на модели смешанного типа.

В конечном счете велосипед, готовый к походу, должен быть надежно отрегулирован, добротнo смазан, «обут» в соответствующие для предстоящего маршрута шины, иметь легкий ход, задний багажник с достаточным запасом прочности, передний багажник или сумку, прикрепленную к кронштейну на руль, флягодержатель, велокомпьютер или хотя бы счетчик пройденного расстояния, оснащен достаточно вместительным велорюкзакoм или(и) сумками.

Веломастерская

Поскольку в квартире поселился двухколесный «конь», для работы с ним надо подготовить рабочее место, запастись необходимым набором инструментов. Если для этих целей выделена часть жилой комнаты, пол желательно накрыть куском ненужной в хозяйстве материи, предохраняя его от грязи и смазки. Все необходимые инструменты, тряпки, смазка и т.п. должны быть под рукой. Разбираемые детали велосипеда следует складывать в отдельных местах в последовательности разборки.

Дополнительно к инструментам, входящим в комплект велосипеда, желательно приобрести второй комбинированный («семейный») ключ. Удобно работать двойными номерными гаечными ключами (№№ 7-17), а также шаровыми ключами. Потребуются пассатижи, отвертка. Для того чтобы номерными ключами было удобнее рабо-

ВЕЛОСИПЕД ДЛЯ ТУРИСТА

тать в труднодоступных местах, внешние контуры их головок можно сточить напильником или на наждаке. При работе с узлом трещотки, где нужно точно и быстро устанавливать десятки трехмиллиметровых шариков, пригодится медицинский (ненамагниченный) пинцет. При разборке шатунов требуется молоток, прокладка из твердого дерева и деревянная подставка длиной от шатуна до пола. Среди инструментов должен быть конусный ключ с выступами для конусов каретки.

Нежелательно применять ниппельный ключ, который входит в комплект инструментов, прилагаемых заводом к велосипеду. Лучше всего пользоваться самодельным ключом накидного типа, который не срывает гайк (рис. 2.7). Очень удобна для разборки цепи выжимка-струбцина (рис. 2.8).

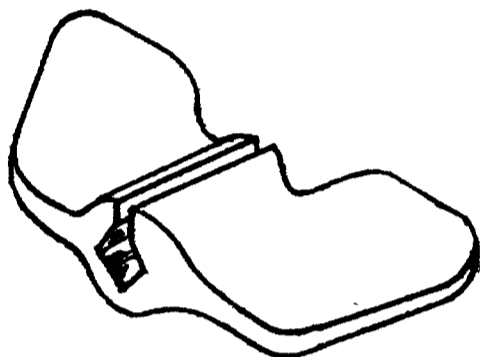


Рис. 2.7. Ниппельный ключ

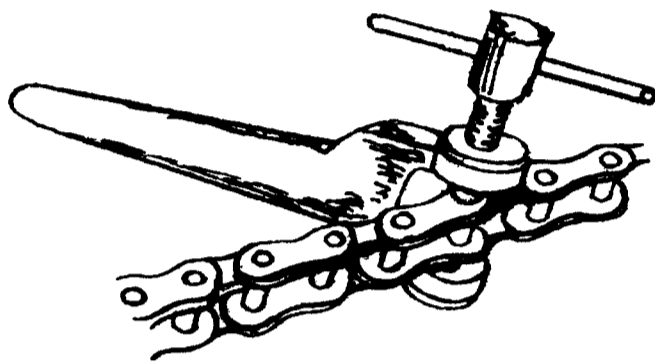


Рис. 2.8. Струбцина для разборки цепи

Тем, кто приобрел зарубежные велосипеды, нужны дополнительные инструменты: в первую очередь достаточно широкий набор шестигранников, съемник шатунов кареточной системы, съемник трещотки и блока (кассеты) ведомых звездочек, большие ключи на рулевую колонку (№№ 32 и 36), специальные лопаточки для демонтажа и монтажа покрышек и другие.

Для более серьезных ремонтных работ, а также тем, кто решил основательно заняться усовершенствованием своего велосипеда (или велосипедов), а тем более если велотуризмом решила заняться вся семья, желательно иметь специальное место, а лучше оборудованную мастерскую с более широким набором инструментов и приспособлений.

Прежде всего в мастерской желательно иметь верстак высотой 800-850 мм, поверхность которого следует покрыть листовым железом или линолеумом. На верстаке нужно установить тиски, над ним повесить шкафы для инструмента, стеллажи для деталей. Сборку велосипедов удобно производить на стойке, позволяющей прочно закрепить раму в горизонтальном положении на нужной высоте. Хорошо, если в мастерской есть сверлильный станок с максимальным диаметром сверления 12 мм, приспособление для центровки обода (рис. 2.9).

Помимо перечисленных инструментов в мастерской нужно иметь следующие: слесарные молотки разного веса, молоток деревянный, электродрель и ручная дрель, ножовка с полотнами, ручные ножницы по металлу, зубила разные, бородки, керны разные, выколотки из мягких металлов (медь, латунь, алюминий) для выбивания болтов, клиньев шатуна и т.д., напильники разных форм, сечений и насечек,

надфили в наборе с надфиле-держателями, сверла диаметром от 1 до 12 мм, плашки №№ 5, 6, 7, 8, 10, 14 с воротком, соответствующие плашкам метчики с воротком, паяльник, отвертки разные (4-5 размеров), плоскогубцы, круглогубцы, штангенциркуль, микрометр, специальные клещи для свертывания верхнего конуса рулевой колонки, щипцы для отвертывания конуса трещотки (по форме напоминают круглогубцы с вытянутыми губами, концы которых загнуты под прямым углом), специальный ключ для снятия правой чашки каретки, ключ для свертывания звездочек, ключ разводной, ключи конусные, крючки для выправления обода, емкости для масла и керосина, масленки.

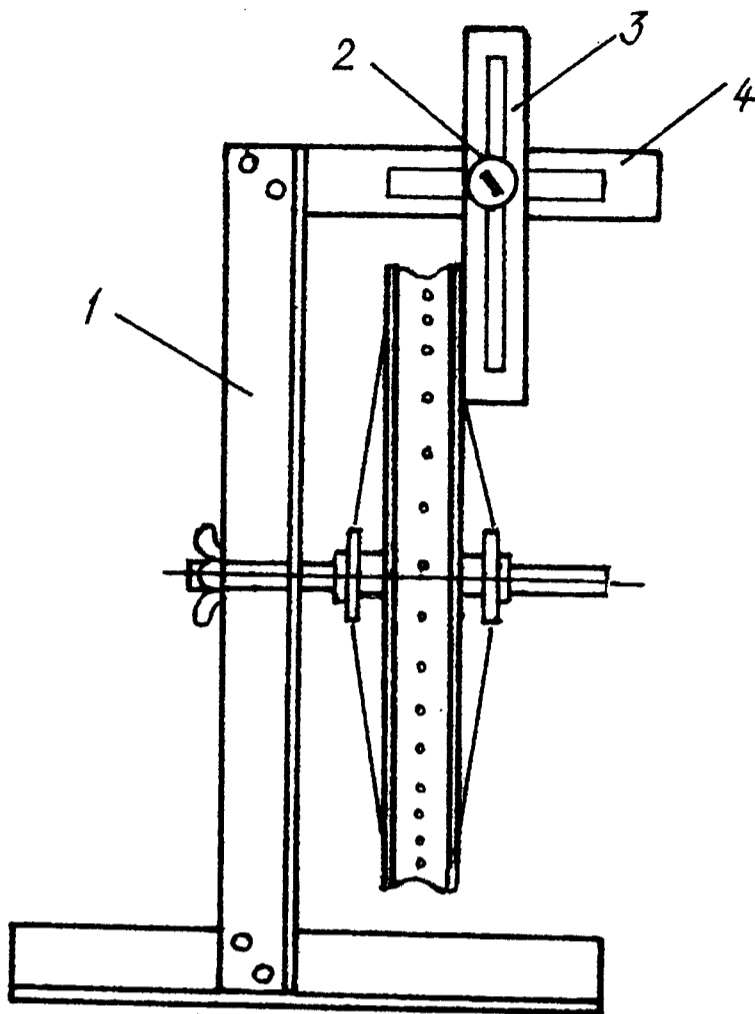


Рис. 2.9. Простейшее приспособление для центровки колес

1 – стойка из угловой стали (50×50×800 мм); 2 – болт с шайбой и «барашком»; 3 – подвижная вертикальная планка с продольной прорезью; 4 – жестко закрепленная горизонтальная планка

Материалы для ремонта: густая смазка (литол-24, тавот, графитовая смазка или технический вазелин либо аналоги зарубежного производства – конкретнее о них ниже), жидкое масло общего назначения, керосин, соляная кислота, резиновый, эпоксидный клей, клеи типа «Момент» и «Суперцемент», наждачная бумага разная, куски кожи, резины, дерматина, ткани.

Разборка, смазка и сборка велосипеда

На велосипед, купленный в магазине, а тем более с рук, сразу садиться и ехать нельзя. Доставив велосипед домой, его надо не торопясь еще раз тщательно осмотреть, начиная с рамы, затем вынос руля и руль, вилку, подседельный болт и узел крепления седла, кареточный узел и шатуны, ободья, спицы – нет ли на них вмятин, трещин, царапин, все ли спицы равномерно натянуты, нет ли заржавевших.

После этого **велосипед** надо **разобрать**, тщательно промыть детали, насухо протереть и, смазав каждый узел, собрать снова. Это нужно сделать для того, чтобы устранить попадающиеся иногда в ходовых деталях опилки и кусочки металла, убедиться, что нет деталей с браком, а также осуществить более тщательную регулировку узлов велосипеда.

ВЕЛОСИПЕД ДЛЯ ТУРИСТА

После первых трехсот-пятисот километров пробега надо снова разобрать ходовые узлы, чтобы посмотреть, как они себя ведут в работе. В дальнейшем тем, кто ограничивается походами выходного дня по хорошим дорогам, достаточно разбирать, смазывать и собирать велосипед 1 раз в сезон, а тем, кто участвует в многодневных походах по дорогам с различным покрытием, в том числе трудно-проезжим, желательно эту операцию производить после каждого солидного многодневного похода, после тысячи километров пробега или в конце сезона. Эти нормы, разумеется, приблизительны и варьируют в зависимости от интенсивности и характера эксплуатации велосипеда, климатических условий, в которых он работает. Перед каждой разборкой велосипеда надо так же внимательно осмотреть велосипед и составить список изношенных и поврежденных деталей, которые необходимо купить и заменить.

Немного другая ситуация с новым велосипедом зарубежной фирмы. Как правило, они лучше подготовлены к эксплуатации, на более долгий пробег хватает заводской смазки, а кроме того, в последнее время появилась тенденция ставить на велосипеды неразборные и, так сказать, необслуживаемые узлы, например, втулки заднего колеса с трещоткой и блоком ведомых звездочек, кареточные узлы, педали. Они довольно хорошо защищены от воды и пыли, но имеют ограниченный рабочий ресурс (обычно порядка 10 тысяч километров), и главная забота владельца велосипеда сводится к тому, чтобы не проморгать момент износа узла.

Лишняя разборка велосипеда нежелательна, так как при работе детали «притираются», а перестановки ухудшают режим их работы, к тому же частое свертывание и наворачивание гаек и других резьбовых деталей приводит их к преждевременному износу.

При разборке не следует применять значительных усилий, стучать молотком по деталям. В случае затруднения рекомендуется смочить место соединения детали керосином.

После разборки детали велосипеда надо очистить от пыли, тщательно промыть, так как оставшаяся старая смазка может содержать песок и быстро выведет узел из строя. Лучше всего детали мыть мягкой кистью в ванночке (банке) с дизельным топливом или керосином, а потом — струей горячей воды (применять холодную воду имеет смысл при большом напоре). Вымытые горячей водой детали раскладывают на чистой бумаге, где они быстро высыхают сами. Если вода была холодной, то детали нужно обсушить воздухом (например, с помощью насоса) или вытереть чистой сухой ветошью.

Чистые детали надо тщательно осмотреть. Особое внимание уделяется осмотру конусов, чашек каретки, шариков, сепараторов, вала каретки. Шарикоподшипники должны быть все одинаковых размеров. Строго говоря, их нужно измерить микрометром. Детали, имеющие царапины, щербинки, заменяются. Особенно внимательно следует осмотреть подшипники, если узлы имеют малый пробег: вероятность разрушения подшипников в начальный период эксплуатации велика.

В последнее время появилась тенденция отказа от сепараторов в подшипниках, в необходимые места закладывают свободные шарики с таким расчетом, чтобы после укладки шариков между первым и последним оставался маленький зазор.

В спортивно-туристских и шоссейно-гоночных велосипедах со

съемным блоком звездочек надо осмотреть «собачки» и пружинки трещотки.

Разбирая узлы велосипеда, надо сделать ревизию резины: осмотреть покрышки изнутри, убедиться, что камеры не имеют потер-тостей. При снятии покрышки нужно пользоваться специальными монтажными лопаточками, а если их нет, то хорошо бы научиться снимать и надевать покрышку без применения ключей и отверток. Этими инструментами можно легко повредить камеру.

Чтобы разобрать тормозную втулку заднего колеса, нужно от-вернуть контргайку со стороны тормозного рычага, придерживая ось ключом за ее квадратный конец. Затем вывернуть ось из левого конуса, снять тормозной рычаг. После этого вынуть из корпуса втулки ведущий конус со звездочкой, тормозной конус и тормозной барабан, затем левый конус. Следует осторожно снимать пылепре-дохранитель, чтобы его не деформировать. Наконец, вынуть подшип-ники.

Смазывать заднюю втулку следует только жидким маслом, при густой смазке часто происходит «залипание» ведущих роликов, осо-бенно в холодную погоду, в результате чего втулка пробуксовывает (педали «проваливаются», прокручиваясь вперед вхолостую). Сборка втулки производится в обратной последовательности.

Узлы рулевой колонки, каретки, педалей, переключателя собира-ют на густой смазке, во втулки переднего и заднего колес после сборки вводят жидкое масло. Опытные веломастера рекомендуют смешивать литол с тавотом, а в эту смесь, если она получилась чересчур густой, добавлять немного машинного масла. Смазку сле-дует закладывать в минимальных количествах.

Жидкую смазку в шарикоподшипники передней вилки, во втулки колес нужно добавлять 1-2 раза в месяц, переключатель надо сма-зывать чаще. Ходовые узлы и цепь необходимо смазывать также после попадания велосипедов под дождь. Не следует забывать после дождя и езды по мокрой дороге насухо протирать и смазывать нип-пеля спиц, так как, проржавев, они не позволят регулировать натя-жение спиц и устранять биение обода.

В смазке важно соблюдать меру, так как лишнее масло при вы-текании загрязняет велосипед. Особенно это касается смазки цепи, она особенно «притягательна» для пыли и грязи. Цепь нужно сма-зывать с наружной стороны роликов, причем каждое звено. Через несколько часов смазка проникает внутрь каждого ролика. У тормо-зов надо смазать трос графитовой смазкой или техническим вазе-лином (перед надеванием на трос рубашки) и впустить по 1-2 капли машинного масла между полускобами в месте их крепления.

Собирая педали, можно положить в колпачки немного лишней консистентной смазки, ее хватит на 1-2 ремонта в полевых услови-ях.

Для зарубежных велосипедов лучше применять смазку иностран-ных же фирм (хотя она и нашим велосипедам отнюдь не повредит). Вообще с приходом на наш рынок заграничных смазочных материа-лов знатоки стали отвергать жидкое машинное масло, которым мы всю жизнь смазывали «Уралы» и «Спутники». Подвергают они кри-тике и наш «Литол-24», который, по их словам, не годится для ма-

ВЕЛОСИПЕД ДЛЯ ТУРИСТА

лых велосипедных оборотов и выдавливается шарикоподшипниками. А нам, велосипедистам, нужна специальная низкотемпературная смазка, причем не вымываемая дождем. Таким требованиям отвечает смазка на литиевой основе. На нее за рубежом и перешли наши «VELOКОЛЛЕГИ», применяя ее для смазки втулок колес, блока звездочек, каретки, педалей, руля. Модна и так называемая молибденовая смазка, но она, по мнению знающих экспертов, жидковата.

Нынче зарубежный рынок предлагает владельцам велосипедов много смазочных материалов. Назовем лишь некоторые.

В частности, американская фирма Johnsen's выпускает смазку под названием Red Premium EP Grease красного цвета, желеобразную по консистенции. Она идеальна для низкооборотных подшипников, не выдавливается шариками, имеет антикоррозийные добавки, то есть хорошо подходит и для длительного хранения (например, зимнего) велотехники.

Используют для подшипников также смазку американской фирмы Master, имеющую густую консистенцию и коричневый цвет, называемую Lithium All Purpose Grease GL-3.

В последнее время укрепляется тенденция пореже разбирать и собирать ходовые узлы велосипеда (если они вообще рассчитаны на разборку) и смазывать их, не снимая и не разбирая. Например, все меньше желающих проваривать цепь в масле или литоле, что рекомендовали делать все книги по велосипеду в недавние еще времена. Сейчас зарубежные фирмы предлагают разные виды смазки в аэрозольной упаковке, которая достаточно хорошо проникает во все закоулки цепи. Упомянутая выше фирма Master поставляет на наш рынок смазку Shin Lube CL-12, предназначенную специально для цепей мотоциклов, велосипедов и тракторов, продается она в аэрозольных баллонах, содержит полезные добавки. При смазывании она образует пену и легко проникает внутрь цепи, но жидковата по консистенции, вымывается дождем, поэтому после попадания под дождь цепь нужно снова смазывать.

Фирма Johnsen's для цепи, роликов и интегральных манеток переключателя и других труднодоступных мест выпускает белую литиевую смазку, которая так и называется: White Lithium Grease. Она содержит тефлон, который отталкивает грязь. Не смывается она и дождем – в этом ее главное преимущество.

Аэрозольная смазка, хоть и мягковата для подшипников качения, позволяет реже разбирать втулки, поскольку при сильном нажатии на кнопку распылителя смазка поступает внутрь под большим давлением и проникает во все труднодоступные места. Для этого надо снять колесо и трубочку распылителя вставить в большую щель втулки, направляя ее вдоль оси колеса.

Для дисковых тормозов подходит смазка немецкой фирмы «Эсса» на литиевой основе. А для тросов переключателей и тормозов лучше всего применять молибден-графитовую смазку Moli-Grafit – тоже на литиевой основе. Ею можно смазывать вращающиеся части переключателя.

А вообще по поводу видов и способов смазки велосипедов сейчас у спецов немало разногласий – свойство переходного времени. Еще и в этом проявляется сложность свободы выбора при рыночной экономике: чем больше вариантов, тем больше мнений, тем труднее

выбрать оптимальный вариант.

При **сборке** узла каретки, прежде чем ввернуть правую чашку, забивают в нижнюю и подседельную трубы фетровые или войлочные пробки, которые герметично закроют узел каретки и предохранят его от попадания посторонних частиц из труб рамы.

У велосипедов, где шатуны к валу каретки крепятся с помощью клиньев, бывает, на них срывается резьба, и гайки при затяжке вращаются вхолостую. Здесь лучше применять широкие гайки или две обычные. А вообще гайкой создать нужный натяг невозможно. При сборке и при подтяжке клинья забивают сильными ударами молотка, а гайками они только фиксируются.

После сборки узла (в частности, втулки колеса, каретки) и затяжки внешних крепежных гаек не должно быть люфта в подшипниках, а при покачивании обода колеса должно ощущаться едва заметное боковое перемещение. Стуки и скрипы не допускаются. После сборки втулок колес нужно установить их в вилки, проверить и устранить биение. Подтянуть спицы. После чего снять с обода резиновую ленту и спилить напильником выступающие концы спиц.

Для того чтобы во втулки колес и в каретку не попадала грязь и не вытекала оттуда смазка, на оси и вал каретки некоторые бывалые туристы надевают шайбы из поролона.

Для повышения жесткости колес и их стойкости к нагрузкам места перекрещивания спиц некоторые велосипедисты перевязывают тонкой стальной проволокой.

Насос не должен втягивать воздух в себя через шланг при вытяжении поршня. В новом насосе стоит заменить стальную шайбу, стоящую за манжетой, на пластмассовую, чтобы не портить внутренние стенки насоса. Зачерстевшую манжету насоса можно «взбодрить», вставив в нее часть полиэтиленовой бутылочной пробки. Чтобы исключить потерю насоса, можно навинчивать его конец с резьбовым отверстием для шланга на винт, укрепленный на одном из насосодержателей.

Чтобы металл трубы руля не холодил и не загрязнял руки, особенно в плохую погоду, рекомендуется ее обмотать в два слоя хлорвиниловой изоляцией, тесьмой или слоем тонкого шнура виток к винту. Обмотку лучше начинать от выноса руля в обе стороны к его ручкам. Концы ленты (шнура) заправляются во внутреннюю часть рукоятки и зажимаются пластмассовыми пробками на концах рулевой трубы.

Недостаток любого велосипедного зеркала, укрепленного на руле, состоит в том, что оно мешает при транспортировке велосипеда, при ремонте, когда велосипед приходится ставить на руль и седло. Однако крепеж хомутика на руле можно сделать на барашковом винте, что позволит в считанные секунды снимать и устанавливать зеркало. Практикуется также установка зеркала на левом пере передней вилки велосипеда.

Чтобы счетчики из-за попадания в них воды не выходили из строя, рекомендуется время от времени в них закапывать жидкое масло. Но более надежным и универсальным прибором, который показывает не только пройденное расстояние, но и скорость движения, является велокомпьютер.

Усовершенствование и ремонт походного велосипеда

Велосипед, на котором отправляются в многодневное сложное путешествие, везет на себе раза в полтора больше груза, чем велосипед, на котором выехали на пару-тройку часов покататься. Да и дороги в многодневном походе встречаются самые разные. Поэтому велотуристы всячески усовершенствуют и модернизируют свой велосипед применительно к тем дорожным и погодным условиям, в которых они предполагают оказаться. И тут нет границ творческой технической фантазии умельцев. Какие-то изобретения прижились и распространились в велотуристском мире, а какие-то так и остались экзотикой, конструкторским курьезом, вызванным скорее удивить других велосипедистов, чем предложить действительно полезное и удобное техническое нововведение. Мы включили в книгу лишь некоторые общепризнанные предложения умельцев. Начнем с малого и рассмотрим наиболее **простые усовершенствования** походного велосипеда.

Чтобы не намокали обувь и ноги от воды, летящей из-под переднего колеса, к щитку прикрепляют брызговик, вырезанный из старой автомобильной камеры. Представляет он собой трапецию с основаниями 60 и 100 мм и высотой 150-200 мм. Он крепится двумя винтами (3 мм) к нижнему основанию переднего щитка, при этом на резину накладываются шайбы или пластина из жести. Для того, чтобы брызги и грязь не летели на следом едущего велосипедиста, целесообразно аналогичный брызговик, несколько укороченный, укрепить и на заднем щитке.

Одна из главных сложностей при движении по грунтовым дорогам после дождя состоит в том, что подсыхающая грязь набивается в зазоры между колесами и щитками. Во избежание этого можно снять щитки и вместо них поставить грязезащитные плужки, которые изготавливаются из прочного металла. По форме они напоминают подкову, опущенную концами вниз. Внутренний вырез плужка как бы облегает шину колеса по ее сечению, но не касается ее. Передний плужок крепится к коронке вилки с внутренней стороны на тот же винт, который удерживает передний ручной тормоз. Задний плужок укрепляется на багажнике любым способом (зависит от конструкции багажника). Крепеж плужков должен быть подготовлен и опробован до похода.

Для удобства пользования ручными тормозами их ручки удлиняют, насадив на них алюминиевые трубки. С ними при торможении требуется меньше усилий, что важно на многокилометровых спусках с перевалов.

Рычажок заднего переключателя передач также можно удлинить при помощи дюралевой трубки с набалдашником на конце. Это не только уменьшит усилия при переключении, но и сделает операцию более удобной, рациональной.

При торможении передним тормозом резиновые колодки оттягиваются колесом вперед, создавая большую нагрузку на стяжной болт. Для исключения опасности срыва болта и, соответственно, всего тормоза (такие случаи в практике велотуризма имели место) некоторые велотуристы устанавливают предохранительные хомутики, охватывающие вилку и рычаги, причем с маленьким зазором, чтобы

они не мешали действию тормозных рычагов. Хомутики делают из полосок нержавеющей стали 5-7 мм, сварив концы внахлест контактной сваркой, либо концы соединяют с помощью мелких винтиков. Чтобы хомутики не перекашивались и не заклинивали, на перья вилки, чуть ниже хомутиков, наматывают цветную изоляционную ленту, на которую хомутики будут опираться. Такие хомутики способны даже удержать внезапно лопнувшее в верхней части перо передней вилки.

Особенно уязвимые детали крепежа – подседельный болт, ось замка седла, болт крепления багажника – некоторые велотуристы на новом велосипеде сразу заменяют соответствующими винтами с шестигранными головками, а вышедшие из строя заклепки покрышки седла заменяют винтами с потайной головкой.

Для владельцев велосипедов с четырехгранным шатунным узлом (рис. 2.10) становится проблемой съем шатуна. Петербургскими велотуристами предложен съемник, действующий по принципу домкрата (рис. 2.11). Для этой цели вытаскиваются полая гайка 1 и болт 2. Гайка 1 своей внешней нарезкой вворачивается до упора в резьбовое отверстие шатуна (M22x1). Затем по внутренней резьбе гайки 1 вворачивается болт 2, который через некоторое время упирается в вал каретки. Начиная с этого момента, дальнейшее вращение болта 2 будет вызывать поднятие по резьбе гайки 1 и связанной с ней головки шатуна.

Особое значение велотуристы придают **багажнику**, поскольку на нем, как правило, приходится возить до 40 кг груза, причем нередко по тряским «грунтовкам». Между тем подавляющее большинство багажников, изготовленных заводами и фирмами, рассчитаны на 20 кг и на гладкие дороги. Поэтому велотуристам приходится либо усиливать багажник и его крепление к велосипеду, либо делать самим более прочный.

Прежде всего багажник, на котором перевозят обычный рюкзак («яровский» и другие), должен быть широким (не менее 15 см, а лучше 18-20 см). Для велорюкзака (о нем речь пойдет в разделе «Походное снаряжение») достаточна ширина заводского, но, сваренные чаще всего из стального прута, они непрочны, ненадежны в походных условиях, поскольку стальные прутья его каркаса разрываются в местах сварки. Багажники на двух стойках надежнее, но у них концы стоек от вибрации, бывает, отрываются от самих стоек. Багажники дорожных велосипедов из лис-

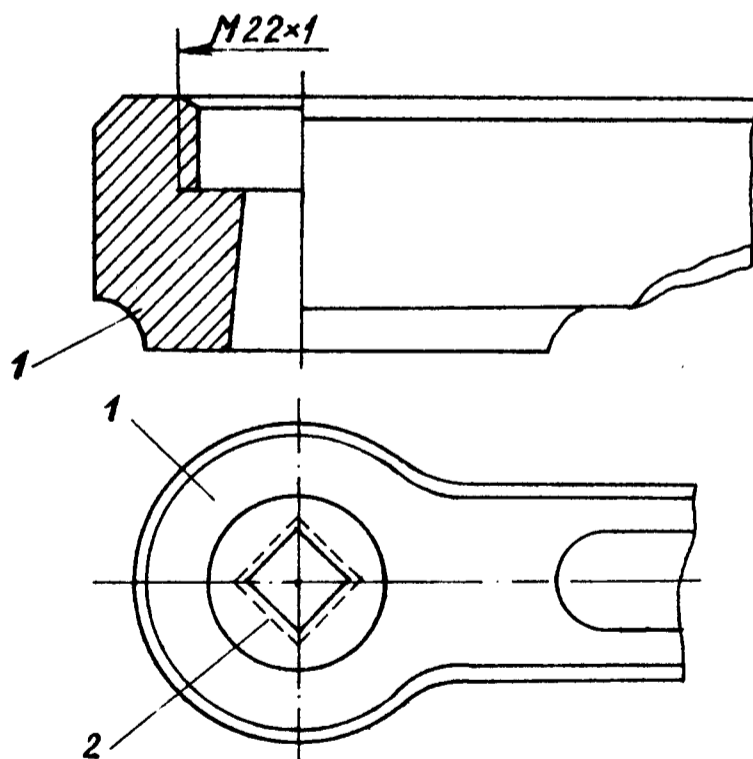


Рис. 2.10. Шатун к спортивно-шоссейному велосипеду
1 – большая головка; 2 – посадочный квадрат под вал каретки

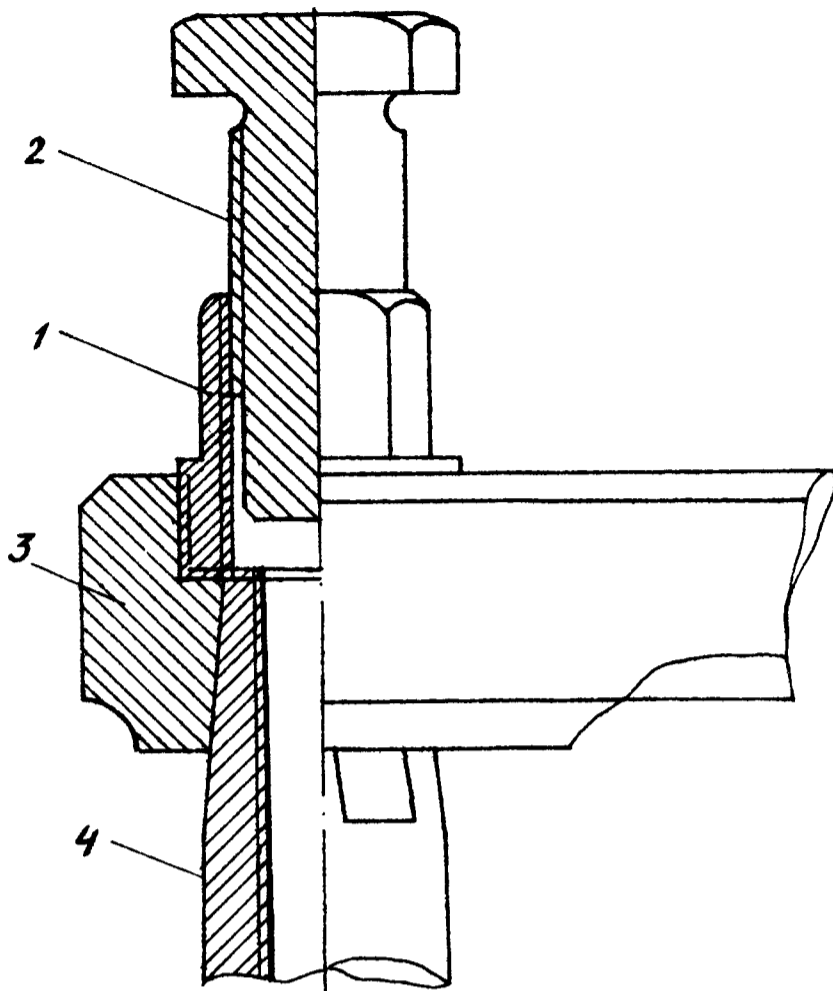


Рис. 2.11. Устройство для съема шатуна
 1 – полая гайка съемника; 2 – болт
 съемника; 3 – большая головка шатуна;
 4 – вал каретки

товой стали прочнее, но и они не выдерживают длительную езду по неровным дорогам с тяжелым объемистым велорюкзак.

При значительных нагрузках и вибрациях слабым местом оказывается место крепления багажника к подседельным стойкам. Некоторые модели багажников прикрепляются к стойкам поперечной планкой и центральным винтом. Чтобы зажим багажника под действием груза и вибрации не сползал, место его крепления к подседельным стойкам усиливают дополнительной стальной пластиной и куском резины. Еще лучше крепление багажника с противоположной стороны подседельных стоек усилить дюралевой трубкой длиной 80-90 мм, диаметром 16-18 мм и толщиной

стенки около 2 мм с пазами для плотного прилегания к подседельным стойкам. Центральный болт диаметром 6 мм с помощью такой трубки надежно притягивает стальную кромку или скобку багажника. Для усиления стоек багажника используют дюралевые или стальные трубки лыжных палок, в нижние концы которых вставляют специально выточенные ушки с отверстиями под винт 5 мм.

Кроме того, рекомендуется дополнительно установить параллельно стойкам подкосы, верхнюю часть которых прикрепить к рамке багажника (примерно в середине ее боковины), а нижнюю – к подседельным стойкам рамы с помощью хомутиков (рис. 2.12). Это увеличит несущую способность и обеспечит дополнительную жесткость багажника, поскольку значительно уменьшаются поперечные раскачивания. У багажника на двух стойках, хотя и снижается нагрузка на каждую стойку, поперечные качания относительно общей нижней точки сохраняются, и ушки стоек остаются по-прежнему уязвимыми.

Велотуристы-умельцы изготавливают багажники сами, чаще всего используя для этого металлические трубки или стальной прут толщиной 7-8 мм. Простейшую, но надежную конструкцию багажника очень быстро можно сделать из двух лыжных палок в домашних условиях. Сначала нужно взять кусок мягкой проволоки, равный по длине лыжной палке. Из него изгибается контур багажника размером 15×35 см. Отметить на лыжной палке места изгибов. Разогретые места изгибов целесообразно сгибать руками. Из второй лыж-

ной палки изготавливаются стойки для багажника. К платформе багажника они крепятся на заклепках или на дюрале-вых бужах. Буж крепится на двух заклепках диаметром 3 мм. Торец стойки упирается в наконечник цепных перьев, но можно конец стойки сплющить и прикрепить к наконечнику винтом М5.

Часто умельцы делают цельносварные багажники, представляющие собой жесткую платформу из нержавеющей стали (из трубок 10×1 мм) или из титановых трубок (10×1,5 мм) с четырьмя стойками и жесткой аркой, приваренной к задним стойкам над грязевым щитком. Она придает всей конструкции поперечную жесткость, а также разгружает подседельный узел рамы велосипеда. К концам платформы приварены ушки, которыми багажник болтом М8 крепится к подседельному узлу. Стойки багажника (по две с каждой стороны) присоединяются к платформе посредством приваренных хомутов. Длина стоек определяется высотой рамы велосипеда. Нижние наконечники стоек могут быть выполнены без сварки – расплющиванием концов трубок и после сверления прикреплены к цепной вилке рамы.

Предложенный багажник при большой прочности получается очень легким. При ширине 130 мм, при длине 470 мм и при грузоподъемности до 40 кг он весит 600 г. Для велорюкзака ширина багажника 13 см представляется вполне достаточной.

На рис. 2.13 приведена конструкция узкого Л-образного багажника. В отличие от традиционного П-образного багажника он имеет бóльшую поперечную жесткость (а следовательно, и грузоподъемность), меньший вес. Значительно меньше при таком багажнике и напряжения, возникающие на краях платформы с размещенным на нем тяжелым велорюкзак. Стойки багажника изготавливаются из двух стальных прутьев диаметров 6-8 мм, к нижним концам которых привариваются две профильные пластинки для крепления к цепной вилке рамы (под винт М5). Платформой багажника служит изогнутый лист нержавеющей стали 110×360 мм (толщиной 1 мм). Крепится багажник стальной полосой 3×30 мм болтом крепления тормоза и щитка заднего колеса.

Еще одна конструкция узкого багажника, полностью выполненного сваркой из стальных прутьев диаметром 6 мм, показана на рис. 2.14. В этой модели жесткость конструкции достигается с помощью трех пар стоек, которые своими концами привариваются к двум планкам крепления. На платформу багажника сверху может быть

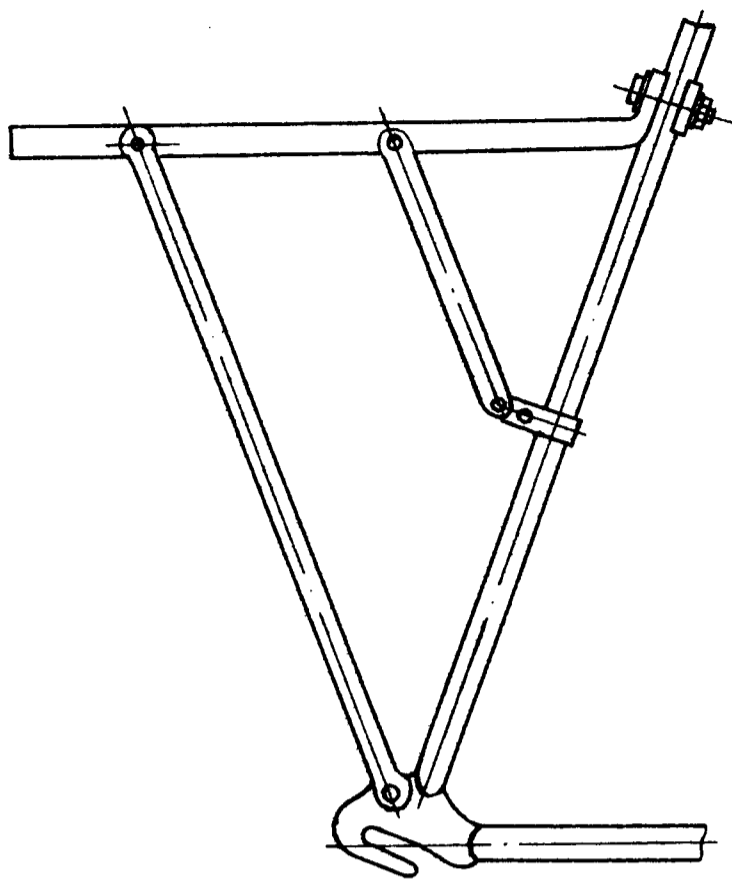


Рис. 2.12. Установка дополнительных подкосов багажника

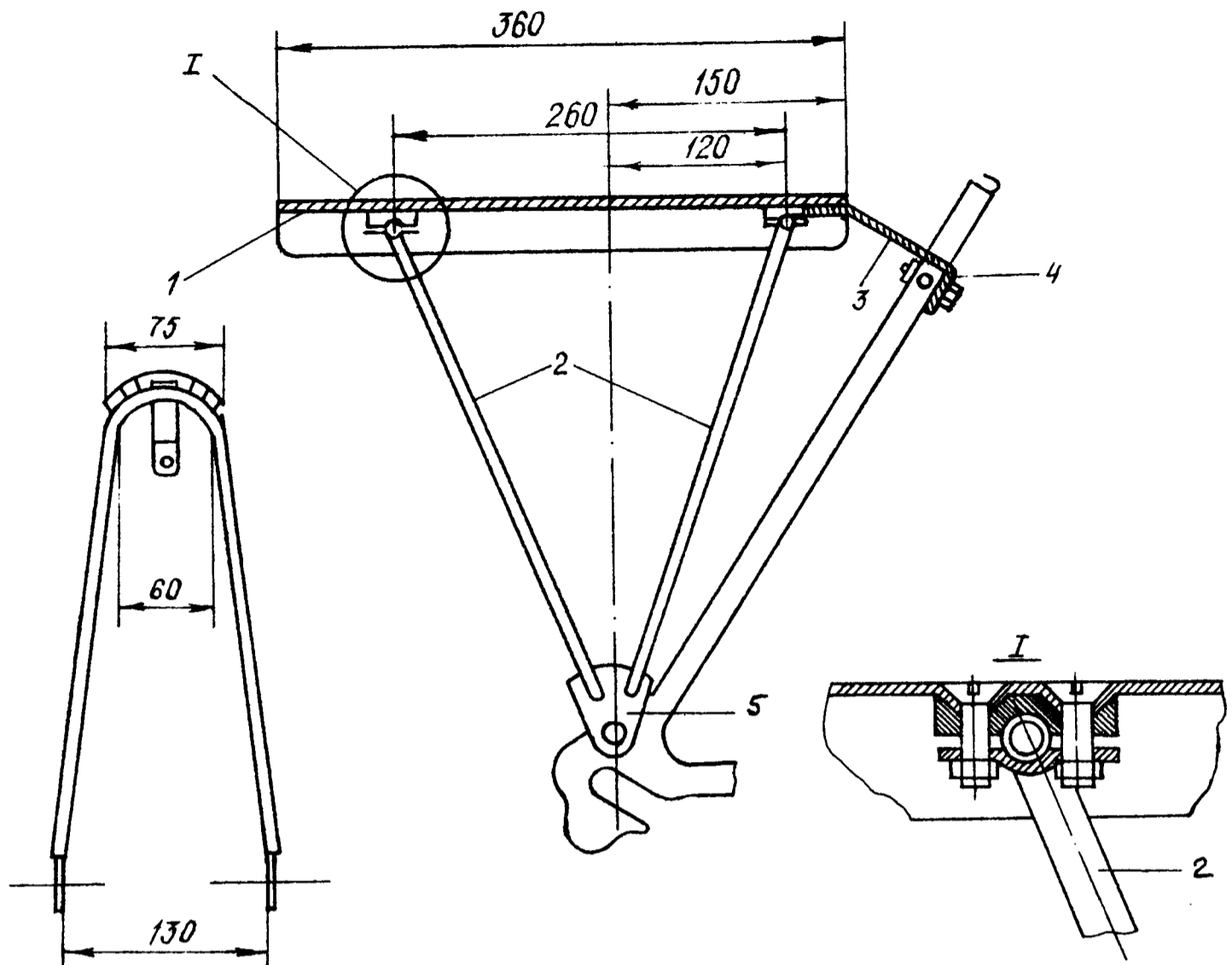


Рис. 2.13. Багажник узкий Л-образной формы
 1 – платформа багажника; 2 – стойки; 3 – стальная полоса 3x30 мм;
 4 – болт крепления тормоза и щитка заднего колеса;
 5 – профильные пластины

прикреплена деревянная планка.

Вес багажника около 700 г, грузоподъемность – до 25 кг.

Что касается **переднего багажника**, то не все велотуристы дружно высказываются в его пользу, потому что он несколько затрудняет управление велосипедом. Но он дает возможность уменьшить нагрузку на заднее колесо, кроме того, позволяет перевозить вещи, которые могут понадобиться в пути. На переднем багажнике удобно поместить карту. На нем возят одежду, ведра, спальные мешки, видео- и фотоаппаратуру, ремонтный набор, медаптечку, продукты для перекусов и т.д. Считается, что на переднем багажнике должно быть не более 5 кг груза, поэтому годятся багажники разных конструкций, обеспечивающих надежное крепление груза, чтобы он не смещался при резком повороте руля.

В последнее время все больше велотуристов отдают предпочтение сумке прямоугольной формы, которая вешается на специальный кронштейн, укрепляемый на руле. С такими сумками любят ездить велосипедисты на Западе. Крышка сумки обычно представляет собой карман из прозрачного пластика, в который вставляется карта.

Для укрепления велосипеда осуществляются и другие переделки. В частности, некоторые велотуристы ради повышения надежности и жесткости переднего и, что особенно важно, заднего нагруженного

колеса ставят так называемые **диски жесткости** (рис. 2.15 и 2.16). Эти диски устанавливают на колесах спортивно-туристского велосипеда в сочетании со спицами от подросткового велосипеда или любого с уменьшенными колесами. При этом отпадает необходимость и в спицеаппарате заднего колеса. Облегчается замена спиц со стороны трещотки. Изготавливаются диски жесткости из дюралевого листа толщиной 3 мм и устанавливаются с внешней стороны втулки. Каждый диск крепится к втулке на 18 заклепках. В 36 отверстиях под спицы делаются трехмиллиметровые фаски. При сборе колеса спицы продеваются в диск последовательно через одно отверстие и перекрещиваются между собой только один раз. Противоположный диск заспицовывается со смещением на одно отверстие.

От того, насколько правильно выполнена натяжка спиц, во многом зависят и ходовые качества велосипеда. Натяжка спиц в колесе производится не радиально, а наискось, по направлению касательной к окружности втулки, с тремя перекрещиваниями по пути от фланца втулки к ободу (рис. 2.17). Этим достигается большая прочность и в то же время эластичность колеса, его способность амортизировать возникающие толчки. При этом одна спица вставляется изнутри фланца втулки, другая – снаружи, и так далее по всей ее окружности (рис. 2.18).

Замена сломанной спицы переднего колеса осуществляется в следующей последовательности: сначала освобождается обод от ши-

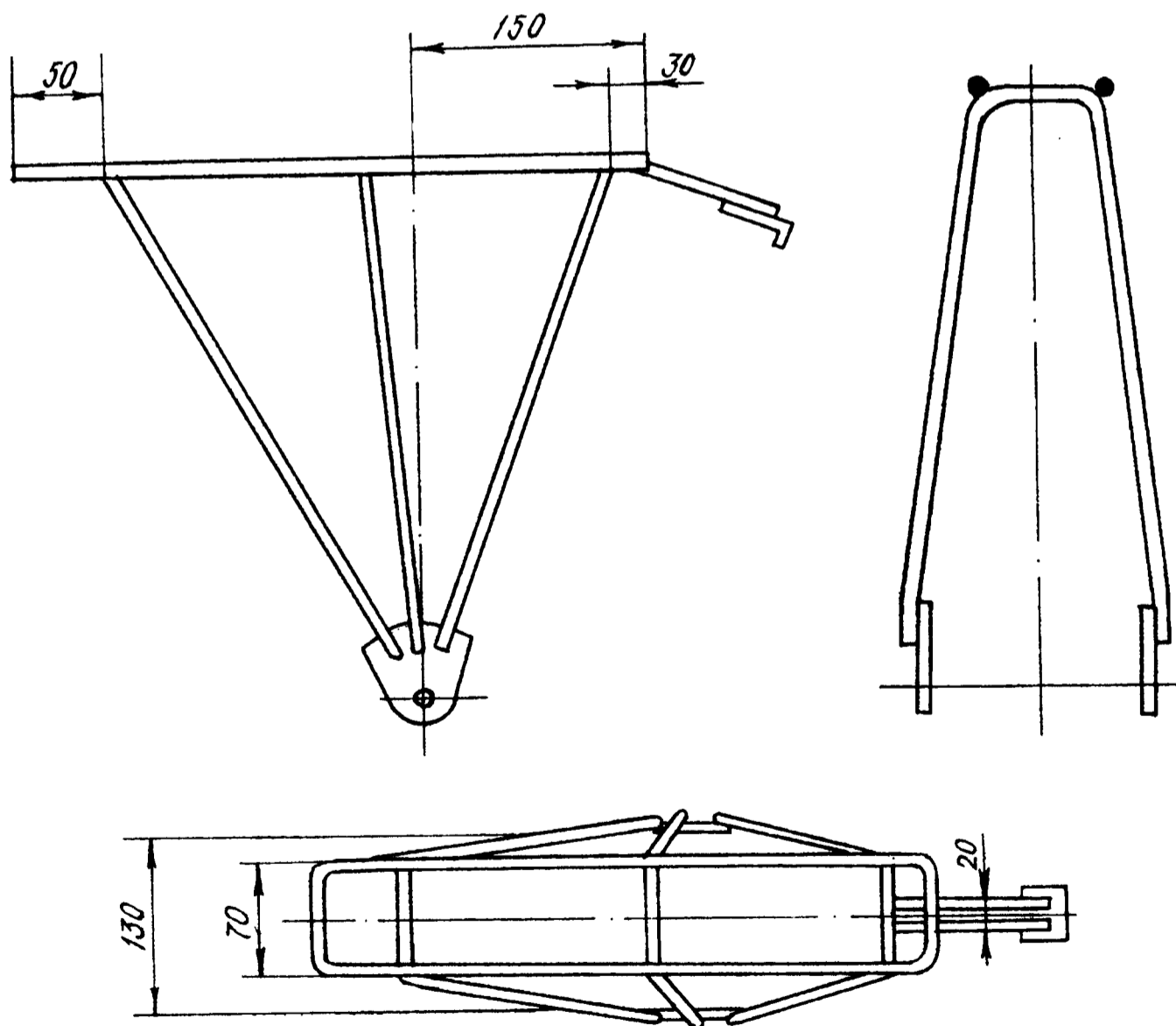


Рис. 2.14. Багажник сварной из стальных прутьев

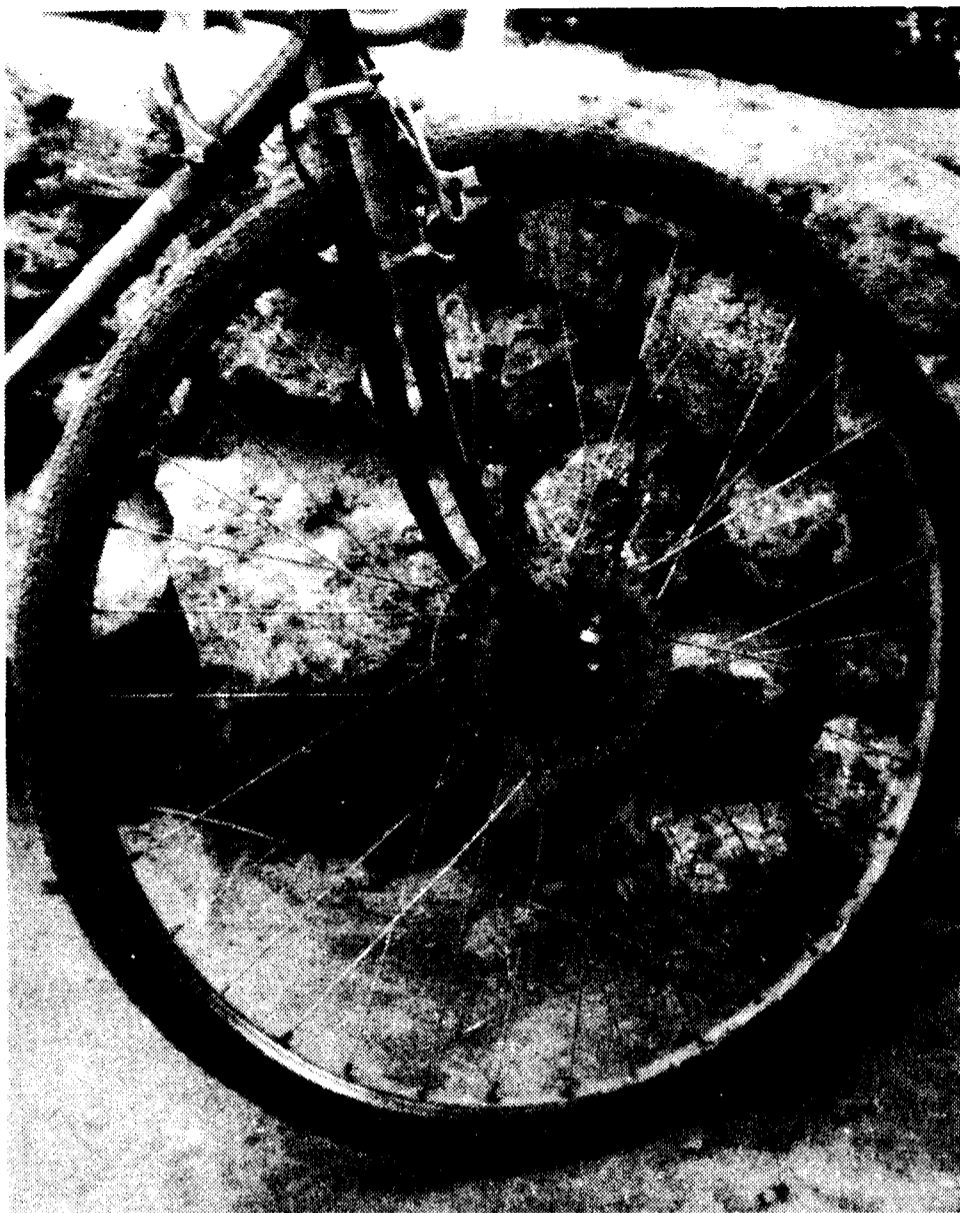


Рис. 2.15. Диски жесткости для переднего колеса (общий вид)

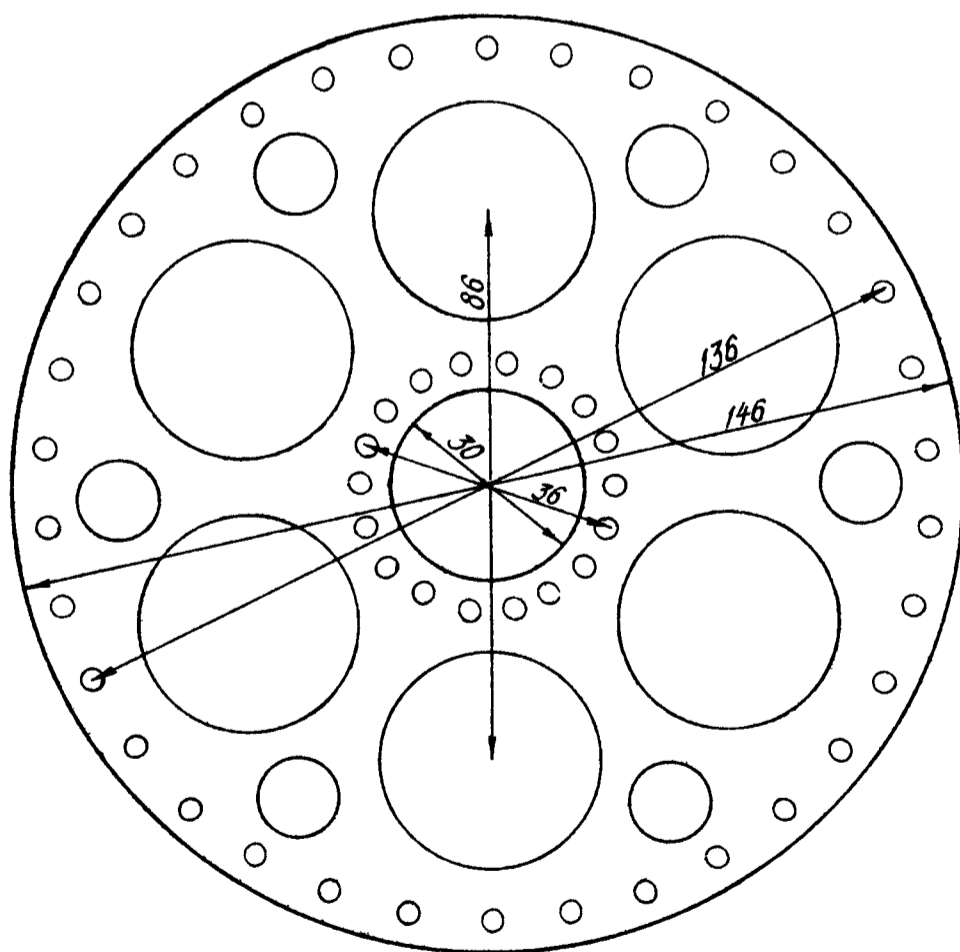


Рис. 2.16. Чертеж диска жесткости для переднего колеса спортивно-туристского велосипеда

ны, затем определяется визуально, с какой стороны (изнутри или снаружи) спица вставляется на фланце втулки и в какое отверстие обода она приходит. Далее спица продевается в соответствующее гнездо обода, сверху на нее надевается ниппель и подтягивается ниппельным ключом.

На практике нередко возникает необходимость в полной переспицовке колес. Приводим подробную методику **сборки колес**, которая для удобства разбита на ряд последовательных операций.

1. Смазать нарезные концы спиц в местах их соприкосновения с ниппелями. Без этого невозможно натянуть спицы достаточно жестко.

2. Вставить 9 спиц в один фланец так, чтобы между ними было по свободному отверстию и чтобы головки были с внешней стороны. Если это заднее колесо, начинать следует с резьбовой стороны втулки (она обращена к работающему).

3. Вставить нарезную часть первой спицы в ближайшее справа от вентиля отверстие обода, смещенное относительно плоскости колеса к своему фланцу (это отверстие может быть ближайшим к вентилю или располагаться через одно ниппельное отверстие), и завернуть ниппель на два оборота. Эта спица называется ключевой.

4. Отсчитать от ключевой спицы по часовой стрелке 4 отверстия обода, вставить нарезной частью следующую спицу и завернуть ниппель (между закрепленными спицами должны остаться 3 свободных отверстия).

5. Аналогичным образом закрепить остальные 7 спиц.

6. Перевернуть колесо другой стороной и найти ключевую спицу. Она расположена слева от вентиляльного отверстия. Нарезную часть десятой спицы продеть в ближайшее от вентиля отверстие, справа от него (десятая спица не должна пересекаться с ключевой).

7. Остальные 8 спиц левого фланца установить в последовательности, указанной в п. 4.

8. Контрольная операция: убедиться, что головки всех 18 (приводных) спиц находятся с внешней стороны фланца. По всей окружности обода пары свободных отверстий перемежаются парами отверстий с ниппелями (каждый ниппель завернут лишь на несколько оборотов).

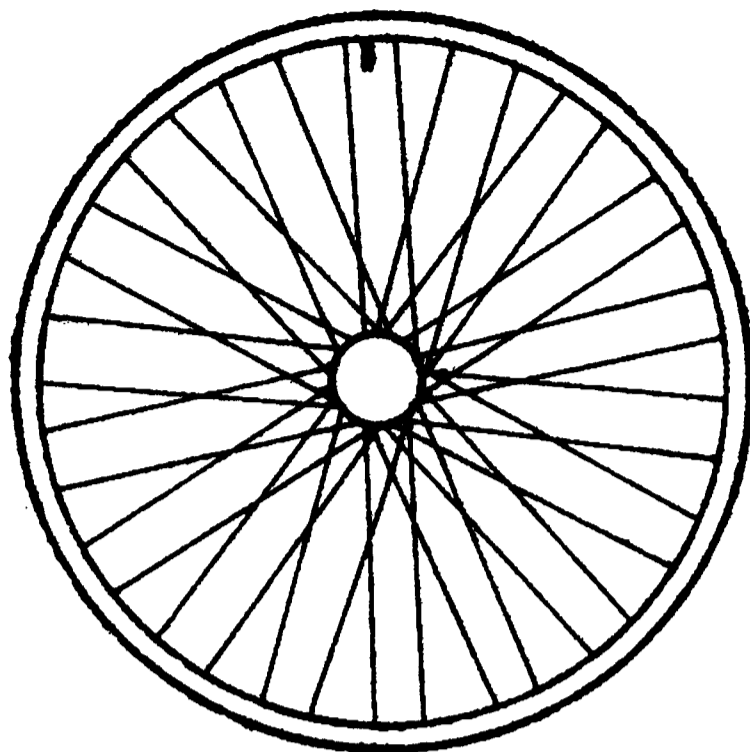


Рис. 2.17. Правильный перехлест спиц колеса

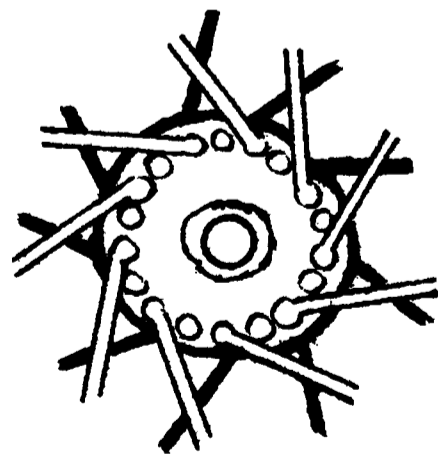


Рис. 2.18. Положение спиц во фланце втулки переднего колеса

9. Продеть первую натяжную (19-ю по счету) спицу в отверстие фланца втулки так, чтобы ее головка оказалась с внутренней стороны фланца. Повернуть втулку таким образом, чтобы уже набранные спицы получили направление, близкое к касательной относительно фланцев. (В случае заднего колеса для этого взяться за резьбовую часть втулки и повернуть ее по часовой стрелке). Затем пропустить первую натяжную спицу в такое отверстие обода, чтобы она пересекла 3 уже набранные приводные спицы (считая только те, что относятся к одному фланцу). При этом натяжная спица должна пройти снаружи от первых двух пересекаемых ею спиц и с внутренней стороны от третьей. Для нарезной части спицы выбрать ниппельное отверстие, смещенное к своему фланцу. Завернуть ниппель на 2 оборота.

10. Головку второй натяжной спицы (20-й по порядку) продеть через следующее (по часовой стрелке) свободное отверстие во фланце, а нарезную часть спицы – отсчитав 4 ниппельных отверстия в ободу (по часовой стрелке).

11. Аналогичным образом устанавливаются остальные 7 спиц с одной стороны колеса и 9 натяжных спиц – с другой.

12. Натянуть все спицы, завернув ниппеля на одинаковую глубину (при коротких спицах – на одинаковое число резьбовых витков, при длинных – концы спиц должны оказаться вровень со шлицами ниппелей). Равномерное заворачивание ниппелей очень важно, так как существенно облегчает дальнейшую сборку (спицы при этом еще не должны быть натянуты сильно).

13. Натяжение правых спиц (идущих от фланца резьбовой части втулки) должно быть больше натяжения левых (формирование так называемого «зонтика»): в качестве первого приближения все правые ниппеля завернуть еще на три с половиной оборота.

14. Начиная от вентильного отверстия, равномерно подтянуть все спицы, поворачивая каждый ниппель на один оборот. Если после обхода всего обода слабина остается значительной, все ниппели завернуть еще на один оборот.

15. На специальном приспособлении для центровки колес, простейшая конструкция которого показана на рис. 2.9, определить величину так называемого горизонтального биения обода («восьмерки»), а затем и вертикального (эллипс). Устранять следует в первую очередь большее биение.

Правка «восьмерки»

16. Если часть обода смещена вправо, например, на участке четырех спиц, следует ниппеля двух спиц, идущих к левому фланцу, подвернуть на четверть оборота, а спиц, идущих к правому фланцу, на столько же отпустить – участок обода при этом сместится влево. Если же участок обода более короткий, например, из 3 спиц – одной левой и двух правых, – левую спицу следует натянуть на пол-оборота, а каждую из правых отпустить на четверть оборота. Соблюдение такого принципа балансировки колес позволяет устранить горизонтальное биение, не ухудшая вертикального.

17. Первое выправление может оказаться недостаточным, но если есть улучшение, не следует стараться сразу же достичь окончательного результата. Лучше найти наибольшее отклонение обода влево и подтянуть его. Переходя таким образом с одной стороны на

другую, быстрее удастся уменьшить горизонтальную неоднородность при сохранении предварительно заданного «зонтика». На данном этапе правки нет надобности пытаться выправить «восьмерку» лучше, чем на 3 мм. Целесообразнее это сделать при окончательной юстировке колеса после правки эллипса и «зонтика».

Правка эллипса

18. Наиболее удаленный от втулки участок обода подтянуть натяжением подходящих к нему спиц. Принцип баланса, изложенный в п. 16, действует и здесь. Если найденный участок имеет 3 ниппеля – два левых и один правый – и если подтянуть две левые спицы на пол-оборота каждую, а правую – на один оборот, то выступ обода втянется без нарушения равномерности натяга. Таким образом можно выправлять эллипс, не увеличивая заметно «восьмерку».

19. Найти следующий наиболее отклоняющийся участок обода и вытянуть его описанным выше способом. Далее устранить отклонение следующего участка и т.д. Колесо станет постепенно все более круглым, а спицы натянутся туже.

20. Если колесо уже круглое, а натяг спиц недостаточен, следует подтянуть все ниппеля на одинаковую величину (например, еще на пол-оборота) и снова проверить колесо на концентричность.

«Зонтик»

21. Обод заднего колеса должен располагаться в плоскости, проходящей точно посередине между наконечниками задней втулки. Несоблюдение этого условия при движении велосипеда будет разворачивать его в сторону. Правильность «зонтика» проверяется по расстоянию от обода до тормозных колодок. Это расстояние измеряется дважды – при нормальном положении колеса и в перевернутом. В обоих случаях оно должно быть одинаковым.

22. Настройка «зонтика» осуществляется при полностью натянутых спицах подтягиванием на одну и ту же величину всех ниппелей одной стороны и точно таким же отпуском ниппелей другой стороны (обычно на четверть оборота). При не очень туго натянутых спицах выправление «зонтика» заключается лишь в заворачивании ниппелей той стороны, куда требуется переместить обод.

В сложных походах спицы заднего колеса рвутся особенно часто. Велотуристы Д. Шурман из Луцка и О. Лещенко из Подмосковья советуют усиливать заднее колесо **дополнительными спицами**. С такими колесами они успешно совершили много сложных велопоходов по грунтовым дорогам, нагружая заднее колесо до 50-60 кг. Не все велотуристы поддерживают эту идею, считая, что прочность колеса зависит не от количества спиц, а от равномерности их натяжения, но есть у предлагаемой конструкции и горячие сторонники. Окончательный вывод предлагаем сделать самому читателю.

Для установки 36 дополнительных спиц необходимо на ступице заднего колеса укрепить два фланца (рис. 2.19 а). Левый фланец крепится винтами М3,5-4, правый – винтами, вставленными изнутри ступицы круглыми гайками со шлицами (рис. 2.19 б). Отверстия на обоих новых фланцах должны располагаться строго одно против другого (если смотреть на колесо сбоку), и проверкой тому может служить спица, вставленная в два отверстия обоих фланцев, распо-

ложенные визави, которая должна оказаться параллельной оси втулки. Спицы не должны «переплетаться». После предварительной установки фланцев и устранения биения колеса с помощью прокладок необходимо произвести сборку на эпоксидный клей, плотно затянуть крепеж, а выступивший клей снять ветошью, смоченной ацетоном. На рис. 2.19г показана схема установки спиц.

Учитывая многообразие модификаций колес, рекомендуется варьировать диаметры фланцев по формуле $\Delta D = 3 \Delta L$ (ΔL – отклонение длины спицы от 263 мм) или изменять угол между спицами (спицы длиной 263 мм ставить под углом 150° , а 252 мм – 110°). В другом варианте предлагается более простая форма дисков (рис. 2.19 д), выточенных из дюралюминиевых пластин толщиной 3 мм, которые прикрепляются к ступице винтами (рис. 2.19 е). Спицы, идущие в одном направлении, устанавливаются через три отверстия, а пересекающиеся – через 9 отверстий.

Малый вес и уязвимость шин гоночного велосипеда побуждают велотуристов к поискам эффективных средств их усиления путем **изготовления «двухтрубок»**. Петербургские велотуристы предлагают укреплять шины наклеиванием на основную «однотрубку» покрышки от другой «однотрубки». При этом в качестве основной рекомендуется использовать новую, не подвергавшуюся ремонту, шоссейно-тренировочную или трековую (но не кроссовую) «однотрубку» без ярко выраженного рисунка протектора. Предварительно она испытывается на герметичность накачкой до рабочего давления. Для внешней оболочки «двухтрубки» можно использовать новый и бывший в эксплуатации корд «однотрубки», но с целыми бортами.

Возможны два варианта «двухтрубок»: плотные – основная «однотрубка» и ее оболочка выполняются из шин одного типоразмера (25 на 25, 27 на 27 и т. д.), и менее плотные, когда оболочка на один размер больше основной «однотрубки» (27 на 25, 30 на 27 и т. п.). Шины первого варианта более долговечны, так как оболочка плотно облепает основную трубку без пустот, и вследствие этого шины изнашиваются более равномерно. Однако борта у такой «двухтрубки» оказываются защищенными слабее, чем у шин второго варианта. Поэтому для шин первого варианта более предпочтительны дороги с асфальтовым и твердым грунтовым покрытием, а «двухтрубки» второго варианта рекомендуются для маршрутов с щебеночными и каменистыми дорогами.

Правильно и качественно склеенная «двухтрубка» в несколько раз прочнее обычной «однотрубки» и позволяет довести безремонтный пробег до 3000 км, а весит в среднем 600 грамм.

Технология изготовления «двухтрубок»

Подготовка основной «однотрубки»:

1. Надеть «однотрубку» на обод колеса и накачать до рабочего состояния (8 атм.).
2. Снять напильником весь протекторный слой (до основной резины), избегая повреждений корда.
3. Освободить щеткой обработанную поверхность от пыли и обезжирить ацетоном.

Подготовка оболочки:

1. Снять защитную ленту со шва внутренней стороны «однотруб-

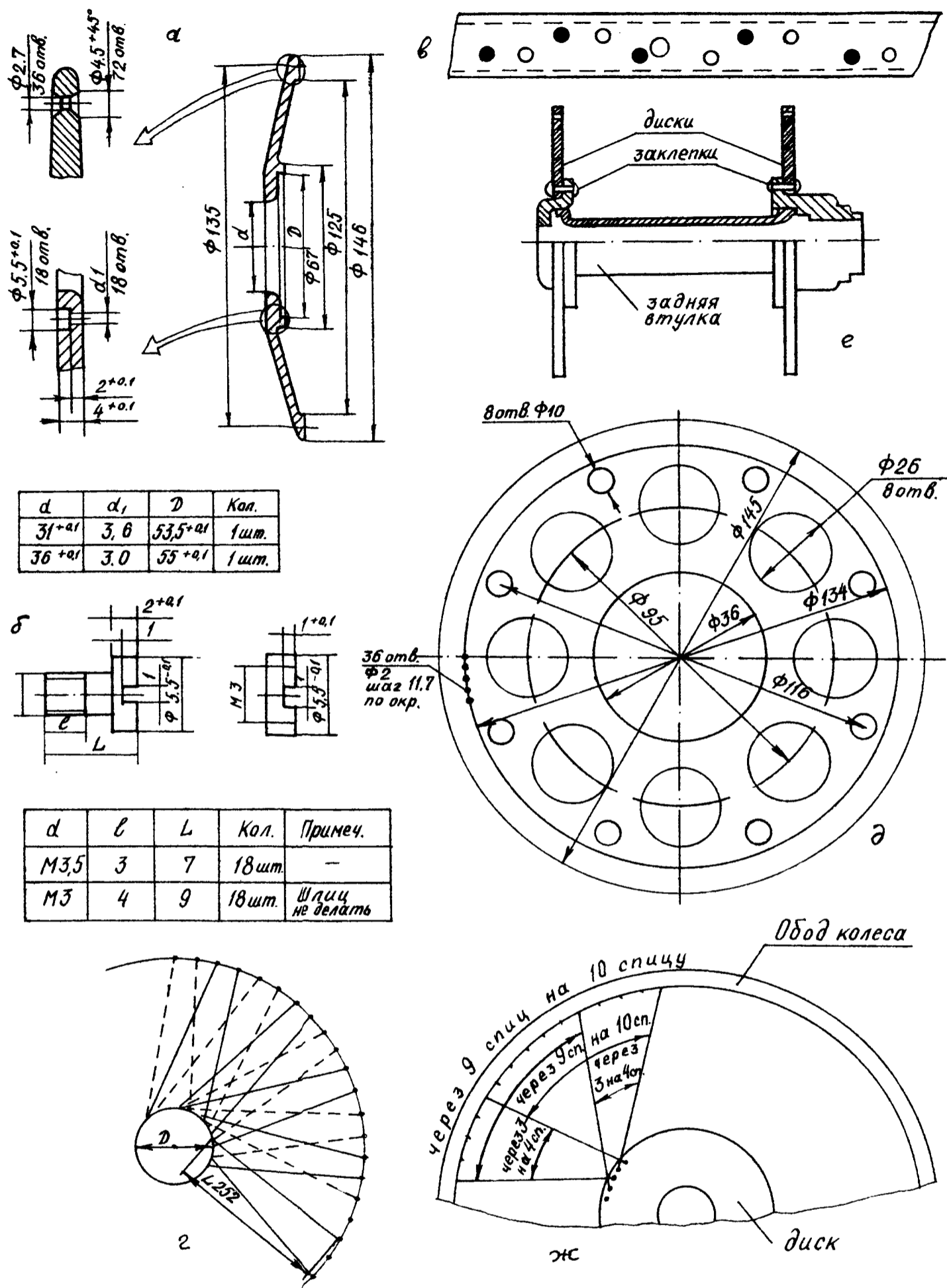


Рис. 2.19. Колесо с 72 спицами

ки», начиная от ниппеля, для чего между лентой и крышкой ввести наконечник отвертки (он не должен быть острым!) и, постепенно продвигая его, отсоединить ленту. Проследить, чтобы вместе с лентой не оторвались и нити корда.

2. Круговыми движениями ввести наконечник отвертки в перелест корда и резко, но осторожно разорвать места склейки, избегая отрыва нити корда. Эту операцию можно начинать с любого

места «однотрубки».

3. Освободить покрышку от внутренней защитной ленты и камеры, вывернуть покрышку наизнанку.

4. Прогреть клеем (типа БФ-88, «Момент») внутреннюю поверхность корда и просушить в течении 10-20 минут (не менее).

Сборка «двухтрубки»:

1. Накачать основную «однотрубку» (не снимая с колеса) до рабочего давления (8 атм.) и по ее оси нанести слой клея шириной 1-1,5 см.

2. По грунтовке промазать оболочку клеем и сразу же вывернуть в рабочее положение.

3. Не дожидаясь полного высыхания клея, приложить оболочку местом бывшего ниппеля к основной «однотрубке» напротив ниппеля. Аккуратно и сильно растягивая оболочку руками, равномерно прикладывать ее к основной трубке одновременно в обоих направлениях от ниппеля.

4. Выровнять оболочку, отрывая участки склейки и перемещая их на нужные места, добиваясь равномерного распределения и симметричности оболочки по длине окружности основной трубки (протектор верхней покрышки должен лечь соосно с протектором основной трубки).

5. Приклеить оболочку, плотно прижимая ее к основной трубке и разглаживая руками.

6. Отгибая края покрышки, нанести слой клея на ее внутреннюю часть и корд основной трубки. Если используемый клей после нанесения требует выдержки, рекомендуется эту операцию выполнять и на другой стороне (на другом борту) трубки, давая подсохнуть уже нанесенному слою.

7. После необходимой выдержки (10-20 мин.) приклеить борта небольшими участками, начиная от ниппеля, прижимая оболочку к основной трубке. Контролировать симметричность расположения протектора! Образовавшиеся морщины разгладить металлической лопаткой без острых углов (например, ключом для снятия трещотки). Проклеенные борта просушить не менее, чем в течение 30 мин. (лучше нескольких часов).

8. Выпустить воздух из «двухтрубки» и снять ее с обода, затем накачать до тех пор, пока она не начнет выворачиваться.

9. Нанести клей на нижнюю часть основной «однотрубки» и на несклеившиеся части борта оболочки. Участок за участком окончательно приклеить покрышку к трубке, прижав после просушки клея. Если у покрышки осталась часть корда (без перехлеста), ее тоже необходимо подклеить.

10. На борта двойной трубки нанести защитный слой клея на ацетатной основе (типа «Суперцемент»), что предохранит их от разломачивания.

К разряду мелких поломок, с которой вполне может справиться любой велотурист, относится обрыв тормозного троса у наконечника. Чтобы **восстановить трос**, он снимается с велосипеда, внутреннее отверстие наконечника (в виде пистона) распаивается, затем через него продевается тросик таким образом, чтобы часть его вышла на 3-4 мм (в качестве наконечника может служить и ниппель спицы).

Далее наконечник с тросиком опускается в соляную кислоту и выдерживается до пяти минут для хорошей протравки перед пайкой. Затем конец троса разлохмачивается в виде веера и запаивается сверху до образования на головке наконечника небольшого нароста из припоя каплеобразной формы.

На наклонной или подседельной трубе рамы туристского велосипеда непременно крепится фляга или даже две. В советские времена **флягодержатели** делали велотуристы сами (простейшую конструкцию флягодержателя можно сделать из трех полосок металла шириной примерно 15 мм или из стальной проволоки толщиной 3 мм). Но в последние годы в магазинах появилось так много разного рода фляг с флягодержателями, что надобность в самостоятельном их изготовлении отпала.

Хлынувшая из-за рубежа велотехника не только в виде велосипедов, но и узлов, запасных деталей и прочих аксессуаров избавила велотуристов от необходимости самим пилить, сверлить, паять, делая разные запасные части, которые их не устраивали в заводском исполнении или которых просто не было в продаже. Избавлены велотуристы и от некоторых видов ремонта. Ну, например, если раньше погнутый шатун стремились выправить, то теперь большинство просто купит новый. Отпала необходимость в изготовлении ведомых звездочек с большим числом зубьев (28 и более); теперь, например, фирма «Шимано» делает любые звездочки – и ведомые, и ведущие.

Одно время появилась мода делать эллипсные ведущие звездочки. Сторонники таких звездочек уверяли, что они позволяют уменьшать усилия на подъемах и неровных участках дороги. Однако зарубежные фирмы по-прежнему делают, за малым исключением, круглые звездочки, да и у нас это новшество не нашло отклика среди подавляющего большинства велосипедистов.

ИЗГОТОВЛЕНИЕ МЕХАНИЗМА СКЛАДЫВАНИЯ ВЕЛОСИПЕДА

Актуальность этой проблемы с годами не уменьшается, а даже, наоборот, возрастает, поскольку многие велотуристы переориентировали свои компасы на страны дальнего зарубежья, а туда добираются чаще самолетами, чем поездами. Да и международные вагоны теснее наших плацкартных.

Умельцами уже разработаны и испытаны различные конструкции специальных шарниров, устанавливаемых на распиленной раме спортивно-туристского и дорожного велосипедов. Предлагаем оригинальную и простую конструкцию механизма склады-

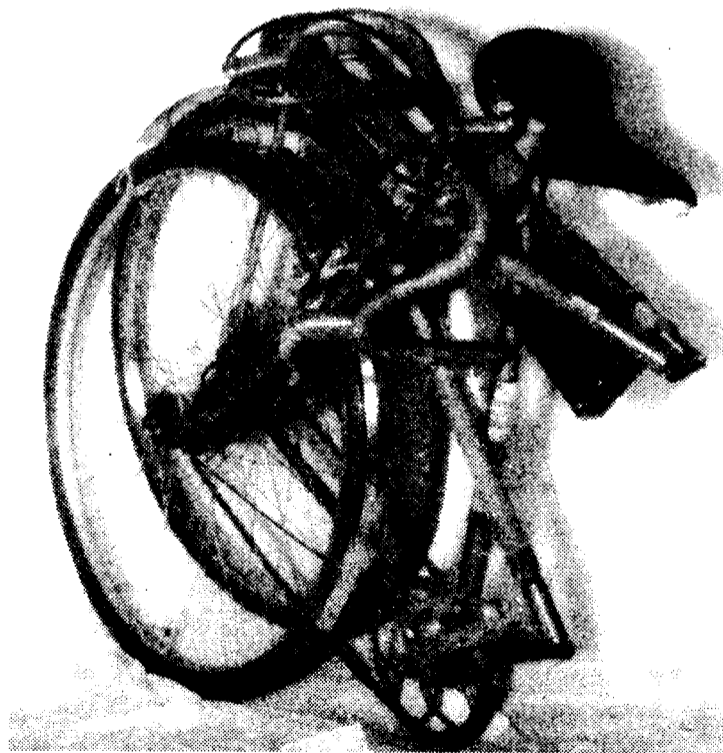


Рис. 2.20. Спортивно-туристский велосипед в сложенном состоянии

ВЕЛОСИПЕД ДЛЯ ТУРИСТА

вания В.А.Казанцева из Москвы, которая позволяет без применения инструмента за несколько секунд сложить велосипед, у которого рама изготовлена из листового железа толщиной около 1 мм (рис. 2.20).

В основу конструкции положены два складывающихся на серьгах шарнира, один обеспечивает перелом верхней трубы рамы велосипеда в горизонтальной плоскости. Перелом нижней трубы рамы велосипеда во втором шарнире достигается за счет введения двух степеней свободы (в трехмерном пространстве). Для складывания велосипеда достаточно передвинуть фиксирующие трубки на шарнирах в направлении руля велосипеда, предварительно ослабив их зажим кольцами-муфтами. На рис. 2.21 показана вертикальная линия, пересекающая раму в точках А и Б, по которой она складывается так, чтобы ось переднего колеса совпала с осью заднего.

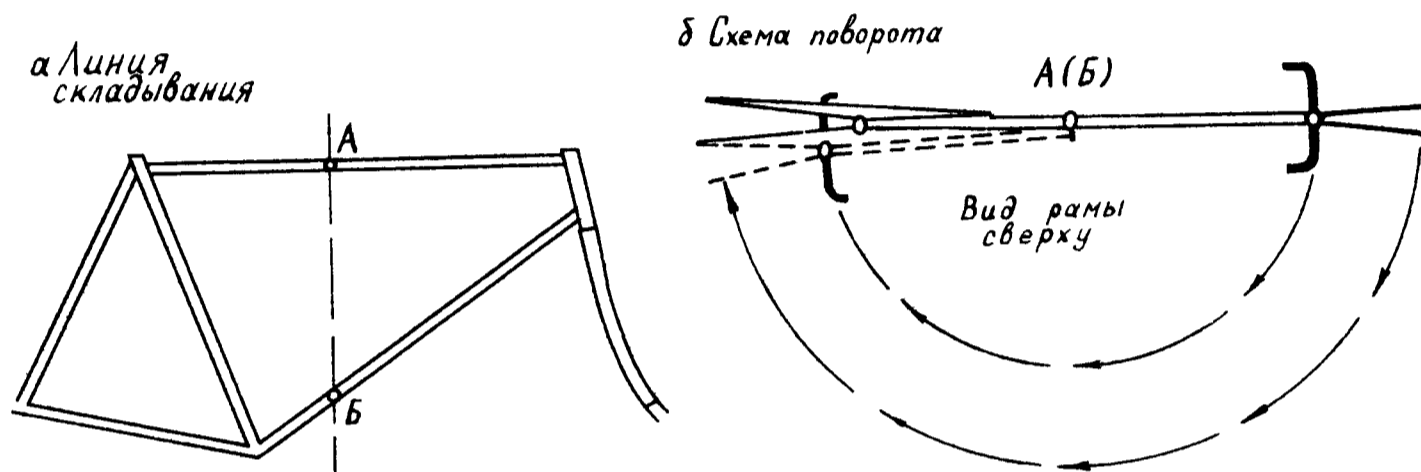


Рис. 2.21. Схема складывания велосипеда
а) линия складывания; б) схема поворота

Для того, чтобы найти положение этих точек, необходимо раму с вилкой положить на лист ватмана и перенести карандашом их проекцию на бумагу, точно отметив положение осей колес. Далее надо сложить полученный рисунок так, чтобы центры осей колес совпали, и затем прогладить ватман по линии сгиба рукой. Точки, полученные в пересечениях линии сгиба с проекциями труб, следует перенести с чертежа на раму велосипеда. От точки А на горизонтальной трубе к седлу, а от точки Б на нижней трубе вниз откладываем отрезки, равные 55 мм, а в противоположные стороны к рулю по 145 мм. Полученные точки, расстояние между которыми равно 200 мм, являются местами разреза труб рамы.

Далее из рамы вырезаются куски труб длиной 200 мм. Отступление от указанных размеров в дальнейшем может исказить геометрию рамы, поэтому рекомендуется вырезать куски труб на 1-2 мм меньше с обеих сторон, а потом лишнее аккуратно сточить напильником: плоскость среза должна быть строго перпендикулярной к оси трубы, как верхней, так и нижней. Шов трубы рамы находится внутри нее, его необходимо сточить на длину до 40 мм. После этого измеряются внутренние и внешние диаметры труб во взаимоперпендикулярных направлениях, по каждой трубе делается средняя запись с точностью для внутреннего диаметра до $\pm 0,05$ мм, а для внешнего — до $\pm 0,1$ мм. Например, верхняя труба имеет диаметр внутренний — 24,2 мм, а внешний — 26,4 мм; нижняя труба соответствен-

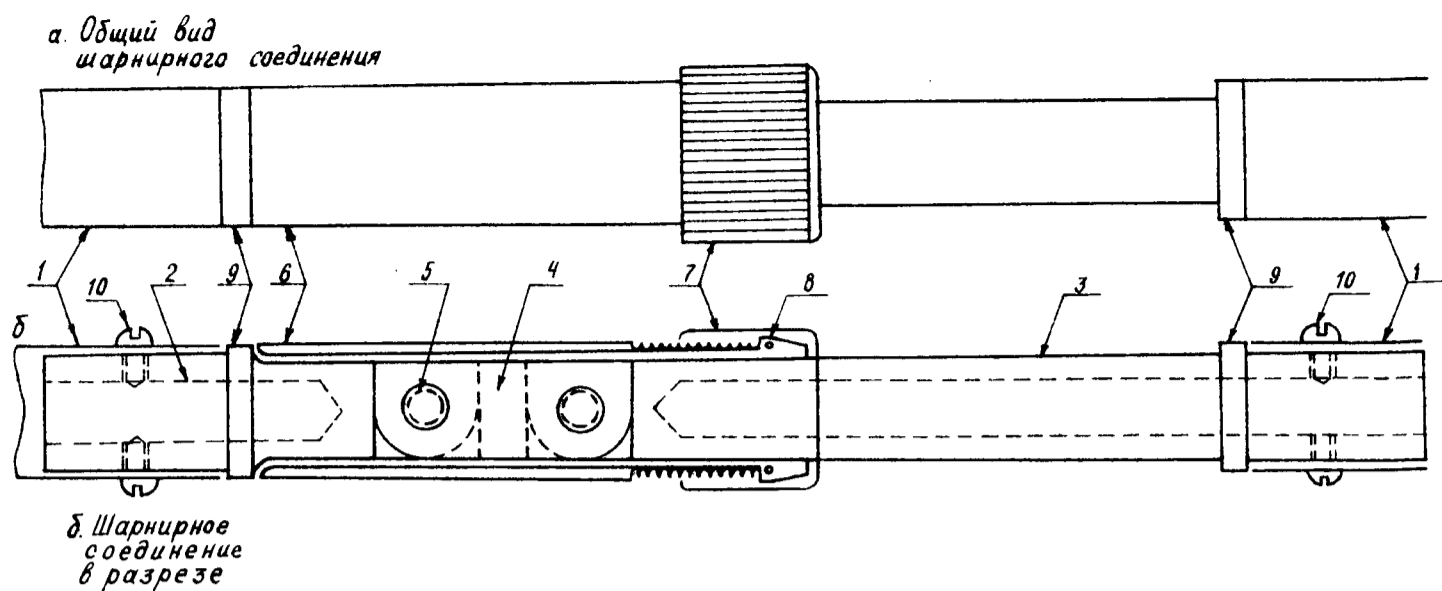


Рис. 2.22. Шарнирное соединение в рабочем состоянии велосипеда
а) общий вид шарнирного соединения; б) шарнирное соединение в разрезе

но – 25,65 мм и 28,3 мм (размеры могут колебаться до ± 1 мм). Сделав замеры, можно приступать к изготовлению шарниров.

На рис. 2.22 показано шарнирное соединение в позиции, когда велосипед готов к поездке: на рис. 2.22 а – в общем виде, на рис. 2.22 б – в разрезе для показа деталей шарнирного соединения. На рисунках показаны: 1 – трубы велосипедной рамы, 2 – короткий вкладыш, 3 – длинный вкладыш, 4 – серьга, 5 – винты, соединяющие серьгу с вкладышами (эти винты являются осями, на которых поворачивается и складывается велосипед), 6 – фиксирующая трубка (перемещается перед складыванием в переднее положение – к рулю), 7 – рифленая муфта, с помощью кольца и резьбы обеспечивающая жесткое положение фиксирующей трубки в заднем (рабочем) или переднем положении, 8 – кольцо зажимное с разрезом, 9 – опорные кольца на вкладышах, 10 – стопорные винты.

На рис. 2.23 показан короткий вкладыш для верхнего шарнира в двух проекциях. Штриховой линией показана выборка внутри вкладыша для облегчения детали, но ее можно и не делать. На рис. 2.24 показан длинный вкладыш, а на рис. 2.25 а – серьга, которая обеспечивает соединение вкладышей и их поворот при складывании велосипеда. Размеры серьги для верхнего и нижнего шарниров одина-

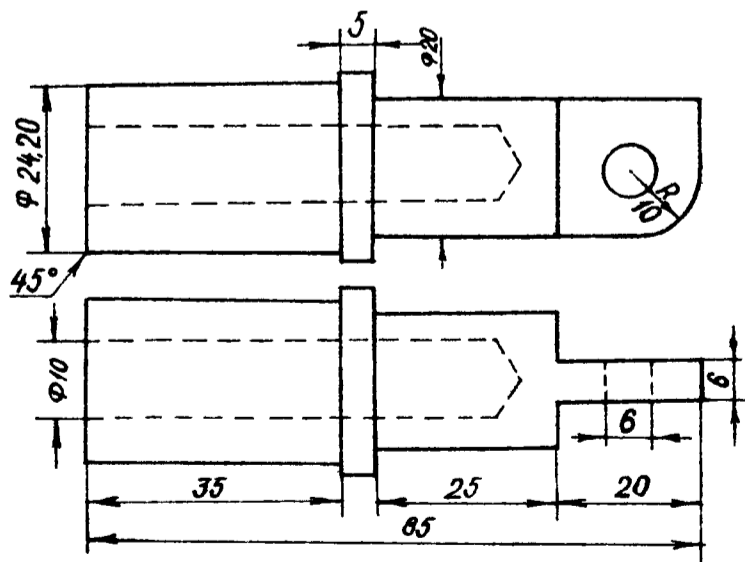


Рис. 2.23. Верхний короткий вкладыш

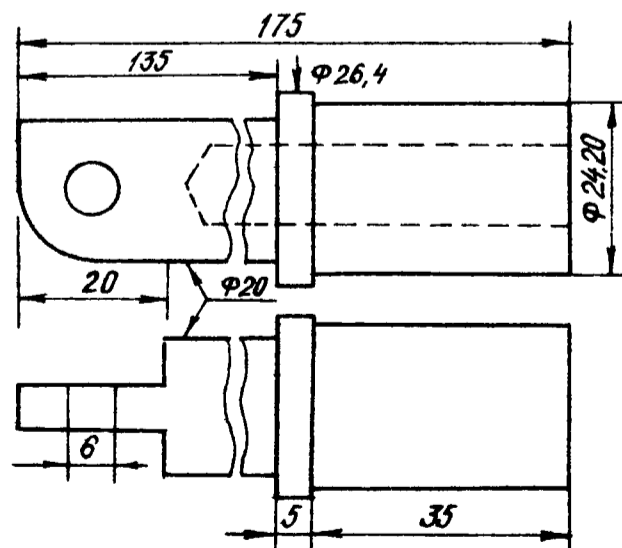


Рис. 2.24. Верхний длинный вкладыш

ВЕЛОСИПЕД ДЛЯ ТУРИСТА

ковы. На рис. 2.25 в изображена фиксирующая трубка, которая изготавливается в двух экземплярах для верхнего и нижнего шарниров. Со стороны руля велосипеда конец трубки имеет резьбу М27 1,5. Перед складыванием велосипеда трубка передвигается по шарниру в сторону руля. На рис. 2.25 г изображена муфта с внутренней резьбой М27 1,5 с проточкой 2 мм и с конусностью 1:3. Очень важно точно обеспечить эту конусность в целях надежного зажима фиксирующей трубки в заднем рабочем положении. На рис. 2.25 д показано фиксирующее кольцо из проволоки диаметром 2,5-2,8 мм из меди, алюминия или пластика. Оно вставляется в зажимную муфту на место проточки после резьбы и за счет конусности в зажимной муфте в сочетании с резьбой обеспечивает жесткое положение фиксирующих трубок на шарнирах во время эксплуатации велосипеда. На рис. 2.25 б изображен винт с резьбой М6×1. Четыре таких винта служат для соединения вкладышей с серьгами.

Следует обратить внимание на то, чтобы установка вкладышей в трубы после их соединения серьгами обеспечивала поворот и складывание передней части велосипеда вправо-назад по ходу машины. Влево складывать велосипед нельзя, так как этому препятствует тормозной трос и трос переключателя передач. Сделав соответствующие отметки на трубах и вкладышах, можно приступать к их запрессовыванию. Для этого необходимо разогреть паяльной лампой или на газе конец трубы докрасна и в него вставить, постукивая деревянным молотком, соответствующий ей, но не гретый вкладыш. После остывания трубы вкладыш будет прочно запрессован. Затем на длинные вкладыши ставится зажимная муфта (рис. 2.25 г) с кольцом (рис. 2.25 д), фиксирующая трубка (рис. 2.25 в) и серьга (рис. 2.25 а) с винтами (рис. 2.25 б). После полной сборки шарниров по линии стыковки трубы и опорного пояска вкладыша провести сварку.

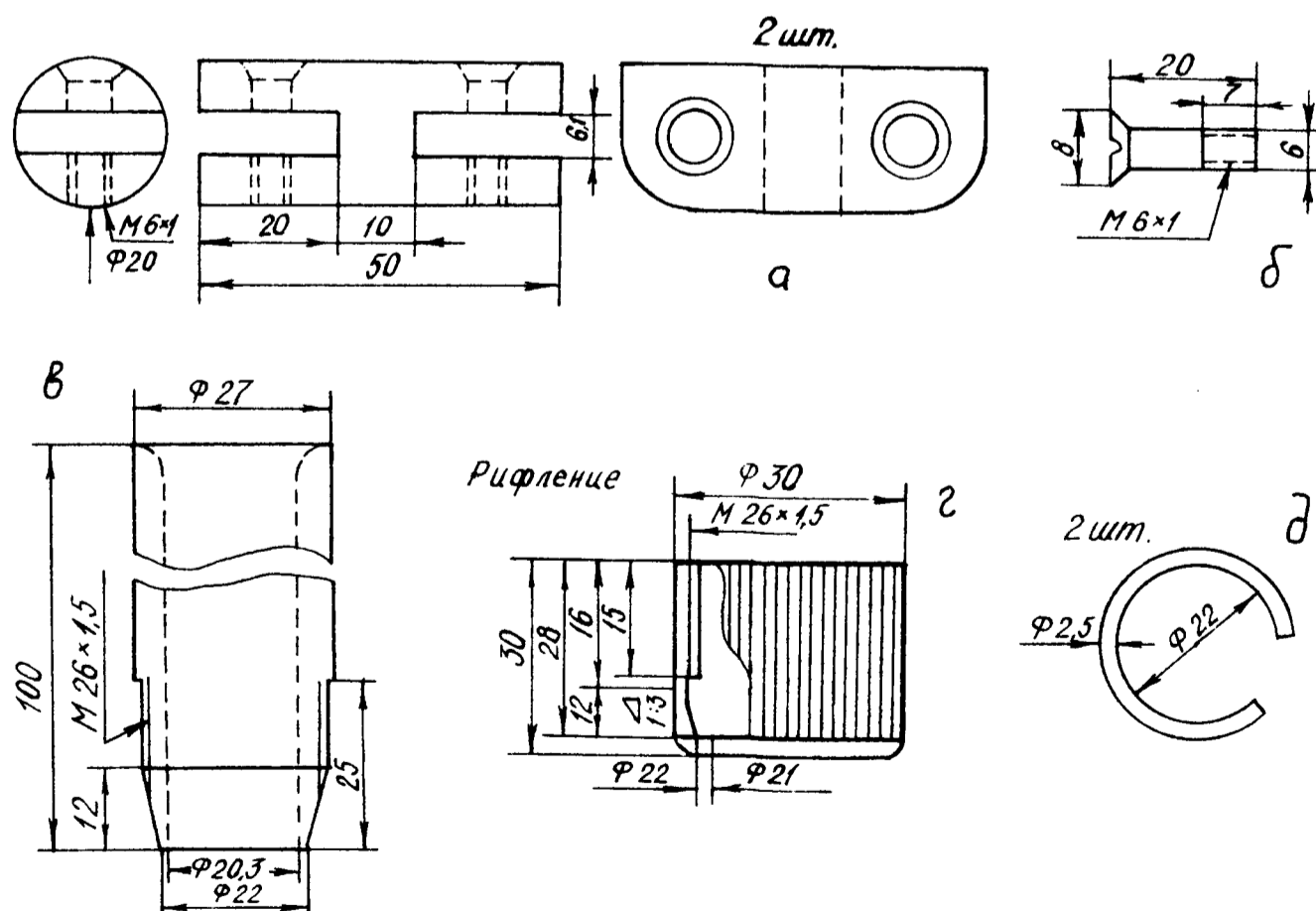


Рис. 2.25. а) серьга; б) винт; в) фиксирующая трубка; г) муфта; д) кольцо

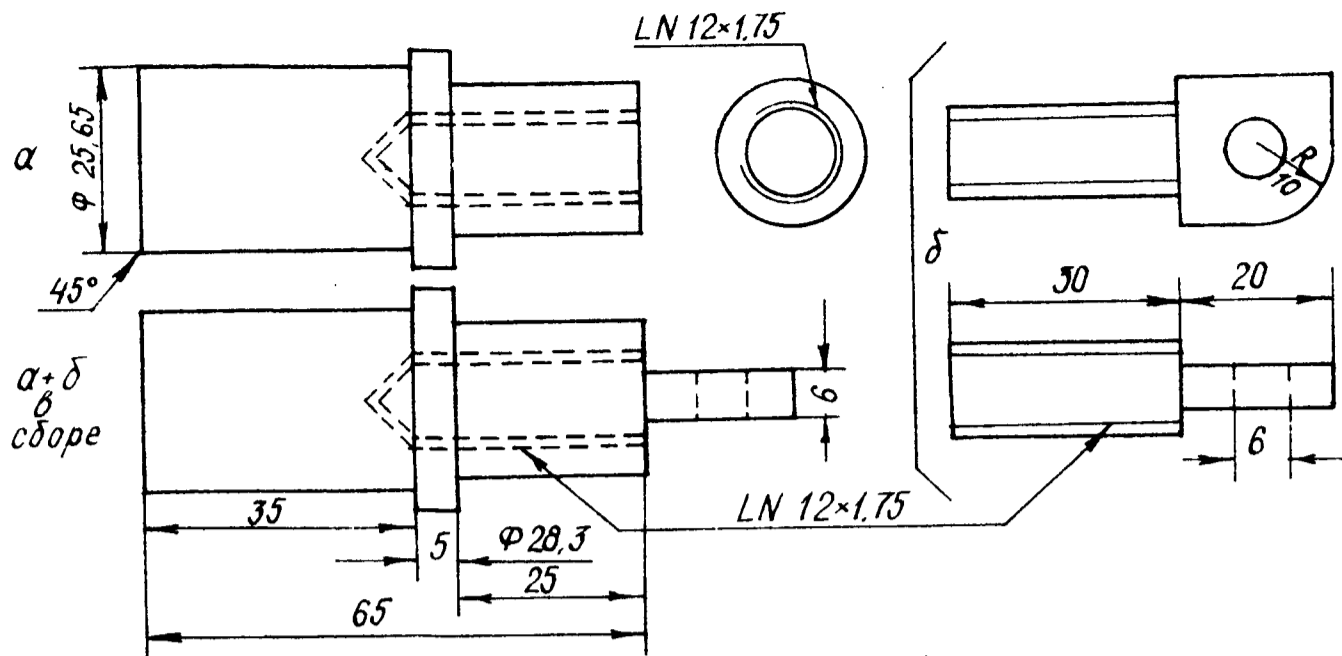


Рис. 2.26. Нижний короткий вкладыш сборный (из деталей а и б)

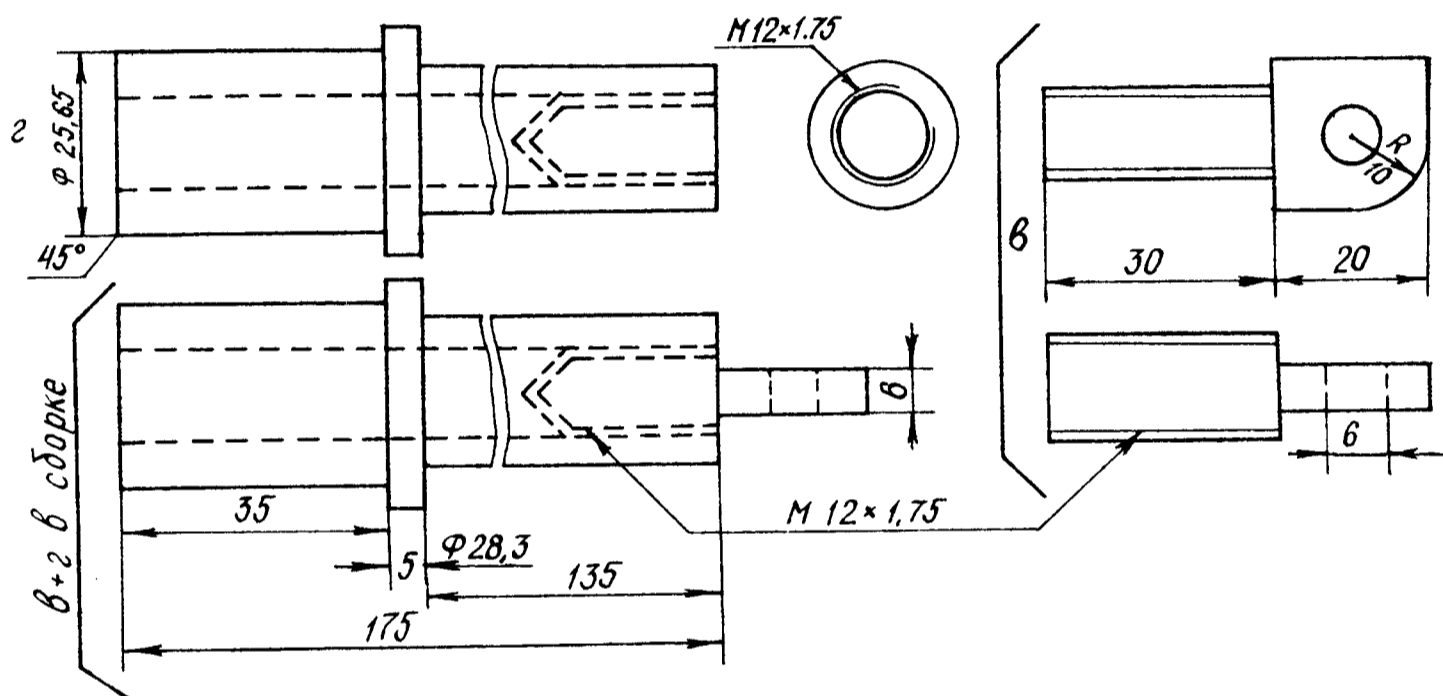


Рис. 2.27. Нижний длинный вкладыш сборный (из деталей в и г)

При невозможности использовать сварку вкладыши в трубах следует дополнительно закрепить стопорными винтами рис. 2.22(10).

Все детали шарниров, кроме кольца, изготавливаются из низкоуглеродистой стали, содержащей углерода не более 0,25%. Такие сорта стали хорошо свариваются без образования закалочных структур и трещин.

Предлагаем еще одну интересную конструкцию шарниров для складывания велосипеда, созданную С. Замойским. Верхний и нижний шарниры состоят из фланцев, надежно стягиваемых тремя болтами с внутренними шестигранниками, для чего используется ключ-угольник шестигранного профиля, применяемый для крепления корпуса заднего переключателя к наконечнику рамы велосипеда. Каждый фланцевый узел имеет ушки-шарниры, осью которых являются такие же болты. Основные размеры этих соединений и расположение ушек-шарниров приведены на рис. 2.29 и 2.30. Места разрезания верхней и нижней труб рамы велосипеда, а также размеры вырезаемых частей, куда ввариваются фланцевые шарниры (рис. 2.28).

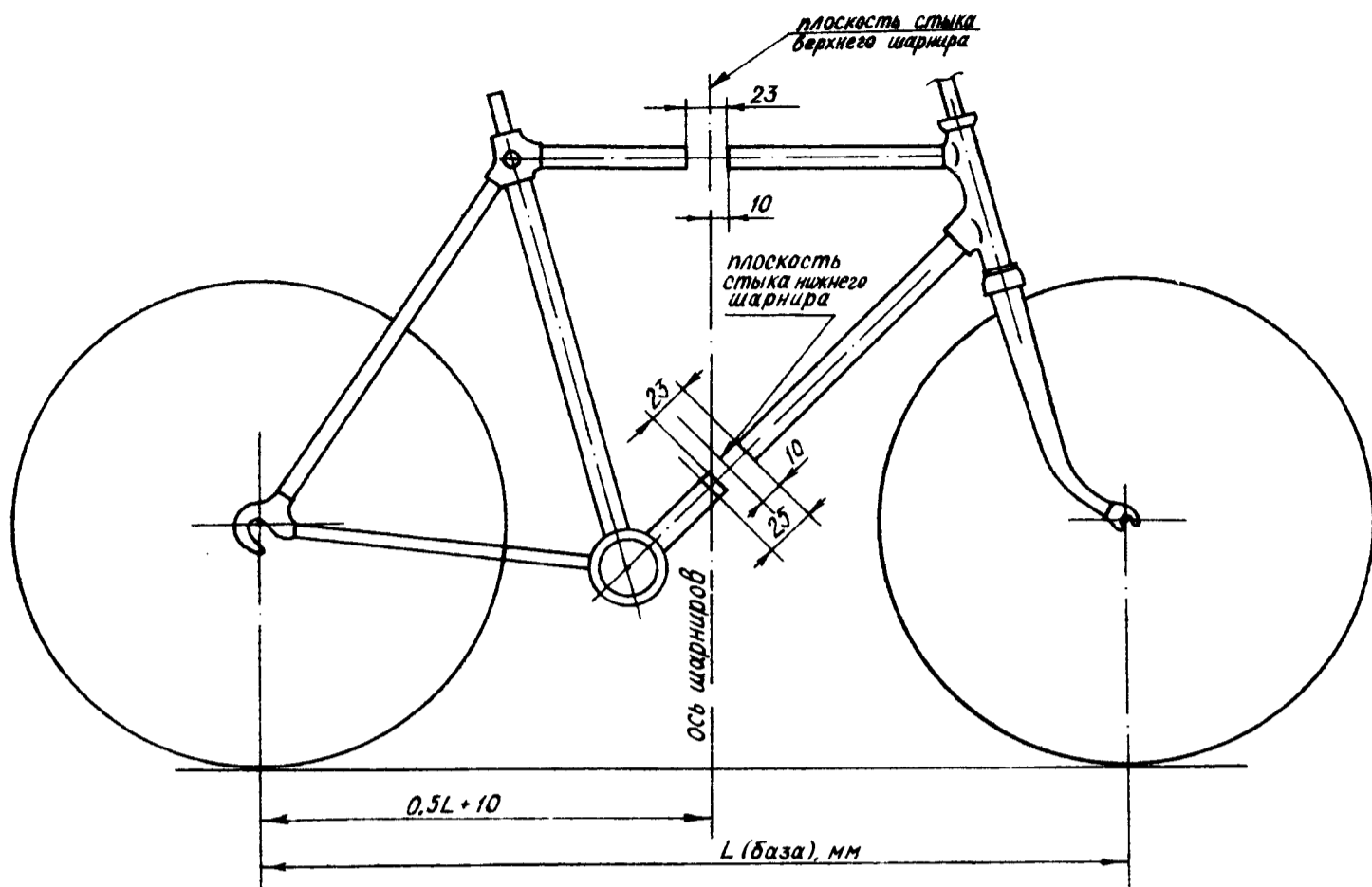


Рис. 2.28. Определение местоположения шарниров

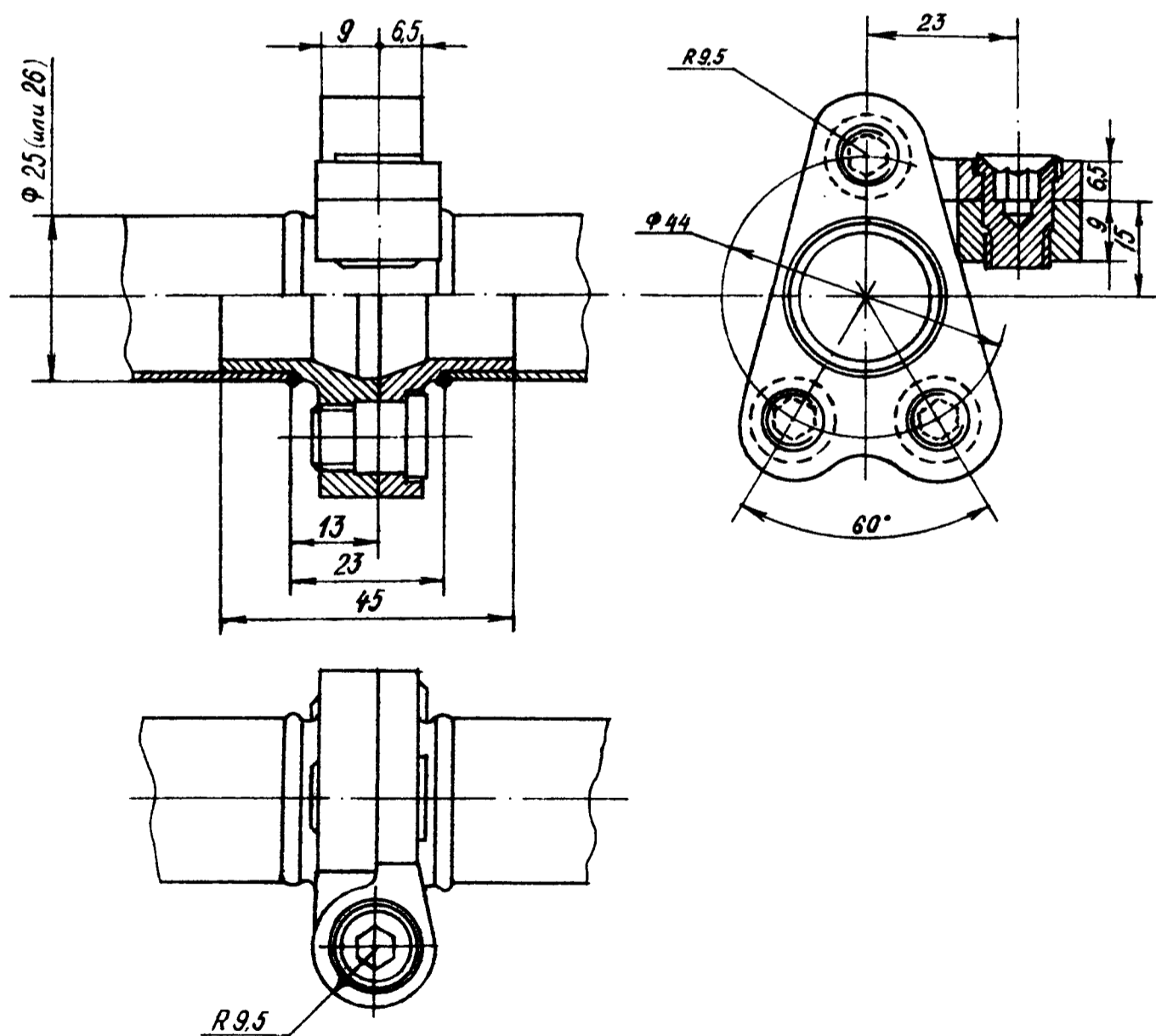


Рис. 2.29. Шарнирное соединение верхней трубы рамы

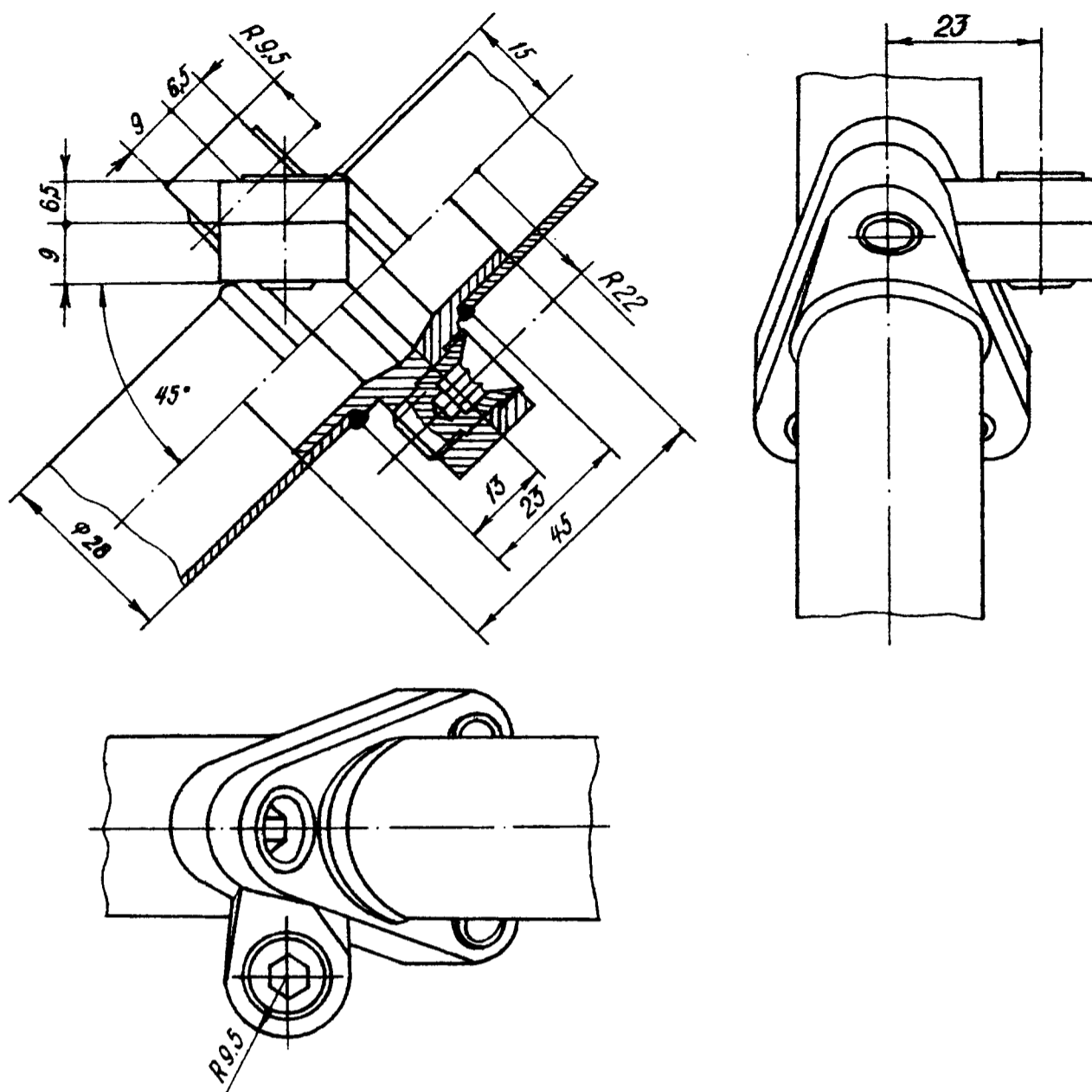


Рис. 2.30. Шарнирное соединение нижней трубы рамы

Регулярная проверка велосипеда, уход за ним и хранение

Перед каждой поездкой надо проверять затяжку осевых гаек колес, надежность работы тормозов: колодки должны по всей длине прижиматься к ободу и без заеданий возвращаться в исходное положение. Необходимо осмотреть тросы тормозов и переключателей. Если волокна троса оборвались или препятствуют плавности работы тормоза или переключателя, трос припаивают или меняют на новый. Следует убедиться в отсутствии качки в рулевой колонке, проверить крепление самой трубы руля, центровку колес и равномерность натяжения спиц, посмотреть, не слишком ли зажаты конусами шарикоподшипники или, наоборот, нет ли боковой качки колес. Точно так же подлежит проверке регулировка каретки, подшипников педалей, системы передачи. Следует посмотреть, не нуждаются ли в смазке цепь и другие ходовые узлы велосипеда. Проверяется затяжка всех резьбовых соединений. Наконец, надо подкачать шины.

После похода нужно привести машину в порядок. В сухую погоду раму, руль, ободья, наружные поверхности щитков надо очистить от пыли мягкой тряпкой. В сырую погоду велосипед следует очистить от грязи сначала щеточкой или палочкой, протереть влажной тряпкой, затем сухой. Цепь удобно очищать от грязи жесткой зубной

ВЕЛОСИПЕД ДЛІЯ ТУРИСТА

щеткой, затем цепь и ходовые узлы вытереть насухо. Задребезжавшие в езде детали (чаще всего дребезжать начинают грязевые щитки) нужно прикрепить лучше, затянув винты и гайки. Лопнувшую спицу обязательно заменить.

Летом велосипеды могут стоять на шинах, которые время от времени нужно подкачивать, а колеса поворачивать. Шины боятся прямых солнечных лучей, поэтому велосипед нужно хранить подальше от окна.

Полную разборку велосипеда лучше производить в конце сезона, предварительно вычистив велосипед от грязи и пыли. После разборки надо тщательно осмотреть все детали, особенно оси, втулки, вал каретки, чашки, конусы, шарики, и составить перечень необходимых для замены износившихся деталей. В зимний период все это заблаговременно нужно купить.

Хранить велосипед следует в помещении, где нет больших перепадов температур, подальше от батарей отопления. На зиму его необходимо укрыть от пыли, найти для него место в кладовке, шкафу или накрыть его полиэтиленовой пленкой. Но в любом случае велосипед лучше ставить на деревянных стойках или подвешивать, но не за ободья колес, а верхней трубой рамы на двух металлических крюках, на которые предварительно намотать изоляционную ленту или надеть резиновые трубки. Деревянные стойки должны представлять собой четыре скрепленных вертикальных бруса, которые подставляются под цепные перья рамы и наконечники перьев передней вилки. Если такие способы хранения по каким-либо причинам невозможны, следует перевернуть велосипед колесами кверху и поставить его на руль и седло, подложив под него тряпку или кусок картона. В случае большой влажности в помещении раму, руль и другие детали велосипеда надо протереть промасленной тряпкой, а ходовые узлы тщательно смазать нейтральной смазкой.



ОРГАНИЗАЦИЯ САМОДЕЯТЕЛЬНОГО ВЕЛОТУРИЗМА

ОСНОВНЫЕ ПОХОДНЫЕ ЗАКОНЫ

Главным документом самодеятельного спортивно-оздоровительного туризма следует считать Правила проведения соревнований туристских спортивных походов. Правила регламентируют походы девяти видов туризма: пешеходного, лыжного, горного, водного, парусного, велосипедного, мотоциклетного, автомобильного и спелеотуризма. Походы бывают I, II, III, IV, V и VI категорий сложности (велосипедные – до V включительно). Категорию сложности похода определяют его протяженность, продолжительность, а также характер и количество естественных (локальных) препятствий. Мы расскажем об этом в разделе «Подготовка к многодневному походу».

В Правилах приводится Кодекс путешественника, перечислены требования к руководителям и участникам туристских спортивных походов, их обязанности и права при подготовке к походам и во время них, рассказывается об оформлении документов на проведение походов.

В названии основного туристского закона появилось новое слово «соревнований», которое непосвященных может сбить с толку: мол, какие соревнования, если мы просто идем в поход? Цель тут одна – получить какое-то финансирование категорийных походов, с некоторых пор называемых спортивными (этот эпитет, впрочем, оправдан и по сути: туристские походы в наше время, особенно высоких категорий сложности, по необходимой тренированности и квалифицированности их участников, по затрачиваемой энергии действительно соответствуют спорту), поскольку у нас, увы, туризм пока так и не завоевал такого же признания и внимания у властей и распорядителей финансов, как спорт. Кроме того, считается, что отправляющиеся в спортивный поход, оформленный по всем правилам, ставят перед собой одной из главных целей – получение очередного спортивного разряда или звания, а стало быть, они как бы заочно соревнуются с себе подобными. Не случайно в последние годы стали различать спортивные походы и туристские путешествия, в которые люди отправляются ради познания, оздоровления, общения, эстетических целей, но не стремятся к спортивным званиям и высотам.

Текст Правил полностью приведен в Справочном разделе.

Туристские походы со школьниками и учащимися независимо от

ведомственной принадлежности проводятся в соответствии с Инструкцией по организации и проведению туристских походов (путешествий), экспедиций и экскурсий с учащимися, воспитанниками и студентами, утвержденной Министерством образования России 13 июля 1992 года.

Самодетельный туризм в Единую всесоюзную спортивную классификацию был включен в 1949 году, тогда же были введены спортивные разряды и звание «Мастер спорта СССР» по туризму. После этого разрядные требования неоднократно менялись. Сейчас действуют Разрядные требования по спортивному туризму на 1997-2000 годы. Руководителям и участникам походов могут быть присвоены тот или иной спортивные разряд, звание, если они совершили определенное количество походов и выполнили другие требования. О них мы расскажем в конце главы «Многодневный поход».

Категория, степень сложности спортивного похода и категория трудности препятствий определяются в соответствии с Единой всероссийской спортивной классификацией маршрутов (ЕВСКМ), утвержденной Туристско-спортивным союзом России в феврале 1995 года (см. Справочный раздел).

В декабре 1993 года утверждено новое Положение о туристско-спортивных маршрутно-квалификационных комиссиях России, которые играют важную роль в спортивном туризме, а в 90-х годах делается попытка побудить и путешественников, не стремящихся к получению спортивных разрядов и званий, тоже сотрудничать с МКК (естественно, на добровольной основе). Подробнее о работе МКК расскажем ниже.

Туристско-спортивный союз, туристский клуб, клуб туристов, секция

Самодетельный туризм в России организационно оформлен в виде **Туристско-спортивного союза России (ТССР)**, в который входят территориальные союзы (федерации) спортивного туризма. Туристско-спортивный союз действует согласно Уставу. Главные задачи Союза – объединение самодетельных туристов, оказание членам Союза всесторонней помощи и защита их интересов. Свою деятельность на местах Союз осуществляет через туристские клубы. Союз допускает индивидуальное и коллективное членство. Индивидуальным членом Союза может стать любой гражданин России и другого государства. Коллективными членами могут стать объединения по видам туризма, ассоциации туристских клубов, туристские секции учреждений и предприятий.

В рамках Союза образована Федерация спортивного туризма, созданы комиссии по видам туризма. Почти во всех регионах России и в бывших республиках СССР образованы аналогичные союзы. ТССР стал головным координатором по всем направлениям деятельности спортивного туризма: соревнования, подготовка общественных кадров, клубная работа, информация и т.д.

ТССР действует в тесной связи с Государственным комитетом по физической культуре и туризму РФ, который оказывает Федерации спортивного туризма ТССР содействие в укреплении материально-технической базы, осуществляет финансирование соревнований

по спортивному туризму в соответствии с согласованным календарем всероссийских массовых мероприятий, рассматривает представления ТССР о присвоении спортивных званий и т.д.

ТССР информационно и методически связан с системой детско-юношеского туризма Министерства образования РФ, взаимодействует со скаутскими, спортивными, молодежными движениями. Одна из основных задач Союза – объединение различных туристских движений в России на добровольной, равноправной и демократической основе. В Союзе могут быть представлены любые туристские общественные организации и клубы, в том числе велотуристские, по территориальному и функциональному принципам. ТССР проводит самостоятельно и совместно с другими организациями туристские и спортивные походы и путешествия, экспедиции, республиканские, региональные и международные соревнования по спортивному туризму и другие мероприятия в России и за рубежом; организует и проводит подготовку туристских кадров; оказывает членам Союза информационную, социальную, правовую, посредническую и координационную помощь при организации туристских мероприятий; осуществляет с участием членов Союза международные туристские связи.

Территориальный **туристский клуб** – это организационный, учебно-методический и консультационный центр туристско-спортивных местных клубов, секций и других общественных объединений области, города, района. Главные задачи туристского клуба – вовлекать людей в регулярные занятия активными видами туризма, организовывать походы, слеты, вечера и другие массовые мероприятия, постоянно пропагандировать самодеятельный спортивно-оздоровительный туризм. Туристский клуб – это учебно-методический и консультационный центр, где любой может получить самые разные сведения о писаных и неписаных законах туризма, проконсультироваться у асов походного дела по любым вопросам, получить помощь в разработке маршрутов. Кроме того, туристский клуб оказывает помощь детским туристским объединениям, осуществляет международные связи и туристские обмены с зарубежными туристскими, спортивными и иными организациями.

Непосредственное методическое руководство деятельностью турклуба обычно осуществляет туристско-спортивный союз региона (федерация туризма), который становится и одним из его учредителей. Кроме того, в роли учредителей могут выступать комитет по физической культуре и туризму, комитет по делам молодежи, управление образованием и другие государственные и общественные организации.

В клубе создаются комиссии по видам туризма, в том числе по велотуризму, а также по разделам работы. Туристский клуб может иметь филиалы и другие структурные подразделения, в частности, по видам туризма.

Сейчас в России насчитывается около 250 туристских клубов во многих областных и краевых центрах, а в крупных городах и некоторых областях есть еще и районные туристские клубы.

19 мая 1995 года принят федеральный закон «Об общественных объединениях», на основе которого ТССР утвердил Типовое положение о территориальном туристском клубе. Руководствуясь Типовым

положением, туристские клубы разрабатывают свои положения, исходя из местных условий. Согласно этому положению, туристский клуб может быть юридическим лицом, проводить платные мероприятия, иметь самостоятельный баланс, счета в банковских учреждениях.

Членство в туристском клубе добровольное и может быть индивидуальным или коллективным. Индивидуальными членами могут быть граждане России и других государств, достигшие 12 лет, участвующие в деятельности клуба. Коллективными членами клуба могут быть клубы туристов или секции учреждений, предприятий и учебных заведений, другие некоммерческие и коммерческие организации.

Управление клубом производится в соответствии с его уставом и учредительным договором. Непосредственное руководство осуществляет директор, а общее руководство – совет клуба. Работники клуба трудятся на контрактной основе.

Доходы клуба формируются за счет ассигнований из бюджета учредителей, государственных и муниципальных дотаций, добровольных пожертвований юридических и физических лиц, редакционно-издательской деятельности, поступлений от проведения аукционов, конкурсов, ярмарок, лотерей и других платных мероприятий, членских взносов и прочих разрешенных законодательством мероприятий.

Многие клубы страны активно проводят походы выходного дня, объявляя о них в печати, по радио, в отдельных афишах, участвуют в подготовке групп в многодневные походы. В туристских же клубах обычно организуется запись в школы и на семинары подготовки общественных туристских кадров, здесь часто проводят и сами занятия. В туристском клубе в определенные дни недели собираются члены комиссий разных видов туризма, в том числе велосипедного. В клубе обычно работает маршрутно-квалификационная комиссия (МКК), состоящая из наиболее опытных туристов. В туристском же клубе рождаются планы туристских слетов и соревнований, составляются их программы, ведется подготовка к ним.

Многие туристские клубы имеют библиотеки, в которых можно получить книги по географической и краеведческой тематике, учебно-методическую литературу по самодеятельному туризму, отчеты о совершенных походах и путешествиях, туристские карты, схемы и географические атласы, подшивки газет и журналов туристской тематики. В клубе (или вблизи него) часто работает пункт проката туристского снаряжения.

Первичной ячейкой самодеятельного спортивно-оздоровительного туризма является **туристская секция** коллектива физкультуры предприятия, учреждения, учебного заведения, которая работает совместно с профсоюзным комитетом и советом коллектива физкультуры.

Велотуристские секции могут быть созданы в домах культуры, во Дворцах культуры и техники, тем более многие из них не используются в полной мере, помещения нередко пустуют даже в вечернее время.

Как создать секцию велотуризма? Можно пойти двумя путями. Если учреждение небольшое, стоит обойти сослуживцев и узнать, у кого есть велосипеды, кто хочет совершать поездки, имея при этом

в виду и членов семей, знакомых. В процессе этого опроса, возможно, сразу определятся несколько человек, которые к идее создания секции отнесутся с энтузиазмом.

Если организация большая, можно повесить на видном месте броское объявление с приглашением в велопоход выходного дня. Первый маршрут должен быть не более 50 км. Обязательно надо в него включить какой-нибудь интересный объект. В объявлении следует написать точное место и время сбора, начальный и конечный пункты маршрута. А можно назначить на конкретное время предварительную запись и во время этой встречи всем рассказать о походе, сообщить о том, что надеть, что взять с собой, об организации обеда.

В большом учреждении или на предприятии лучше избрать комбинированный путь: в своем отделе, цехе, лаборатории опросить людей, создать маленький актив, а в первый велопоход пригласить работников других подразделений.

Провели несколько однодневных велопоходов выходного дня, затем двухдневный – и вот пора самых активных приглашать в первый многодневный поход I категории сложности. Провести его может турист, обладающий достаточными походными навыками, полученными в некатегорийных походах, имеющий опыт руководства походами выходного дня или многодневным некатегорийным походом (длящимся 5 дней и менее, либо протяженностью менее 400 км).

А осенью нужно провести организационное собрание, на которое пригласить всех велотуристов. На собрании открытым голосованием избирается бюро секции в количестве 3-5 человек, наилучшим образом проявивших себя в походах. Сразу надо обрисовать туристам перспективы, задачи, которые ставит перед собой секция, рассказать о разрядных требованиях по спортивному туризму. К первому собранию полезно подготовить проект плана работы секции на следующий год и ознакомить с ним всех туристов. В план работы в первую очередь нужно включить походы выходного дня, многодневные путешествия, обучение туристов (участие в семинарах начального уровня туристской подготовки).

Особенно актуально нынче создание секций велотуризма в высших учебных заведениях, прежде всего педагогических, поскольку их выпускники, увлеченные туризмом, придя в школы, училища, на предприятия с большой степенью вероятности начнут вовлекать в походы своих воспитанников и коллег.

Организационная структура высших учебных заведений нацеливает на создание клубов туристов, в которых студенты на 1 курсе обучаются по программе начальной туристской подготовки и отправляются в учебно-тренировочные походы I категории сложности, на 2 курсе – по программе II уровня и совершают поход II категории сложности и так далее. На 4 курсе студенты уже – опытные туристы, передающие свои знания и умения первокурсникам и создающие преемственность институтского (университетского) клуба туристов.

Когда туристская секция вырастет численно, окрепнет, расширит свою деятельность, когда в ней появится квалифицированный тури-

стский актив для проведения походов и путешествий, необходимая материальная база, туристская секция может получить статус **клуба туристов**.

В мае 1997 года съезд Туристско-спортивного союза утвердил Типовое положение о клубе туристов предприятия, учреждения и учебного заведения. Обычно клубами становятся секции, в которых есть представители нескольких видов туризма, но клуб может создать и хорошо развитая секция одного вида туризма. Клуб туристов ведет более обширную организационную работу и, как правило, создает комиссии по разделам деятельности: может иметь свою маршрутно-квалификационную комиссию, осуществлять подготовку и переподготовку туристских общественных кадров, проводить свои слеты, иметь библиотеку туристской литературы и т. д. Источники финансирования могут быть разные: средства предприятия или учреждения, профсоюзные ассигнования, членские взносы туристов. Клуб туристов может иметь эмблему, значок, вымпел.

Организационная структура по разделам работы федераций, **комиссий** по видам туризма, клубов и туристских секций учреждений и предприятий в общем-то одина. Разница лишь в размерах «подведомственной» территории, охвате населения, в количестве вовлеченных в общественную деятельность активистов и в объемах выполняемой работы.

Рассмотрим направления функционирования комиссии велотуризма туристского клуба, обычно распространяющего свою деятельность не только на областной центр, но и на всю область.

Хорошо, если она имеет свое помещение в общем туристском клубе или даже отдельно.

Комиссия избирает председателя, кандидатура которого затем утверждается советом туристского клуба, одного-трех заместителей и ответственного секретаря, отвечающих за определенные участки работы, или сектора, соответствующие комиссиям по разделам работы федерации.

Обычно путь в туризм начинается с походов выходного дня. Поэтому сектор походов выходного дня создается в первую очередь. Он оказывает практическую и организационно-методическую помощь туристским клубам на местах и секциям учреждений и предприятий в организации велопоходов по окрестностям города. Активисты этого сектора обычно сами являются руководителями походов выходного дня. Работая в туристском клубе города, они подбирают и стажируют новых руководителей, составляют планы походов на сезон, квартал или месяц, выдают руководителям маршрутные листы, приглашают краеведов, историков, географов, экскурсоводов для проведения тематических походов, разрабатывают одно- и трехдневные маршруты в пригородной зоне, готовят их описания, составляют картотеку маршрутов.

Основной объем текущей работы комиссии ведет организационно-массовый сектор. В его задачи входят подготовка плана работы велокомиссии, сметы расходов, организация общих собраний велотуристов, заседаний актива, бюро комиссии; учет членов велотуристского актива и инструкторов велотуризма; оповещение туристов об общих мероприятиях; печатание и размножение документов; органи-

зация туристских вечеров, конкурсов, турниров, игр, а также концертных и развлекательных программ на вечерах, слетах, в звездных велопоходах; проведение смотров-конкурсов на лучшую работу в велотуристских секциях учреждений и предприятий; налаживание и поддержание контактов с другими организациями; проведение (совместно с маршрутно-квалификационной комиссией) консультаций для туристов.

Главная задача сектора агитации и пропаганды – вовлекать в велопоходы как можно больше людей. Сектор готовит к печати афиши с объявлениями о работе велокомиссии, о походах выходного дня, массовых ралли, соревнованиях и других мероприятиях; организует материалы в печать; готовит стенды, фотовыставки, выступления к туристским вечерам и слетам; проводит совместно с оргмассовым сектором фото- и видеоконкурсы; приобретает и распространяет туристскую литературу; организует приобретение и изготовление эмблем, вымпелов, туристских значков.

Важную роль для организованного самодеятельного туризма играет маршрутно-квалификационная комиссия. На штампе МКК цифрами указываются ее полномочия по каждому виду туризма. Но по сути дела МКК состоит из видовых подкомиссий, каждая из которых формируется из наиболее опытных туристов своего вида туризма.

МКК консультирует туристов по выбору маршрутов, организации и проведению велопоходов, дает заключения о подготовленности туристских групп к походам, проводит профилактическую работу по предупреждению несчастных случаев на маршрутах, рассматривает отчеты о совершенных путешествиях, оформляет соответствующие документы руководителей и членов групп, дает заключения на присвоение спортивных разрядов и званий по туризму. Свою деятельность МКК строит в соответствии с туристским опытом членов комиссий.

Члены МКК должны иметь опыт руководства походами на одну категорию выше, чем полномочия МКК по данному виду туризма (для получения полномочий V категории сложности члены МКК должны иметь опыт руководства двумя походами V категории сложности или звание «Мастер спорта России»).

Обычно маршрутно-квалификационные комиссии туристских секций учреждений, предприятий и учебных заведений рассматривают материалы походов до III категории сложности включительно, МКК городских и районных туристских клубов, солидных клубов туристов учреждений и предприятий – до IV категории сложности, а походы V категории сложности рассматривают МКК краевых и областных федераций спортивного туризма или туристско-спортивных организаций. Полномочия маршрутно-квалификационных комиссий – хороший показатель развития велотуризма в городе, области или крае.

В органах народного образования обычно создаются свои маршрутно-квалификационные комиссии.

Раньше в туристских клубах и областных федерациях туризма существовали комиссии (сектора) по подготовке общественных туристских кадров. ТССР все кадровые и маршрутные вопросы решил сосредоточить в одном месте – в маршрутно-квалификационной комиссии, чем повысил и без того важную ее роль. Хотя федерациям спортивного туризма на местах не запрещается создавать и само-

ОРГАНИЗАЦИЯ САМОДЕЯТЕЛЬНОГО ВЕЛОТУРИЗМА

стоятельные кадровые комиссии.

Подкомиссия (или сектор) по спортивно-туристским кадрам, или кадровый сектор, ведет учет велотуристов, окончивших школы (курсы, семинары) инструкторской подготовки, а также тех, кто имеет туристскую подготовку участников походов; организует эту подготовку в виде школ, курсов, семинаров, других учебных мероприятий; рассматривает кандидатуры туристов, направляемых на семинары туристской и инструкторской подготовки, проводимые другими организациями, на всероссийские семинары и учебные сборы; совместно с сектором походов выходного дня готовит значкистов «Турист России», оформляет и вручает значки с удостоверениями.

В нынешнее время в системе туризма существует четыре направления подготовки кадров:

А – организация и проведение курсов, семинаров, школ, готовящих участников (естественно, и руководителей) спортивных походов, экспедиций и других походных мероприятий;

Б – подготовка организаторов (судей) соревнований, чемпионатов и других спортивно-массовых мероприятий;

В – подготовка руководителей общественных туристско-спортивных организаций (председателей туристско-спортивных союзов, федераций и их комиссий, руководителей туристских клубов, секций и т.д.);

Г – переподготовка всех видов кадров.

Подготовка по направлению А состоит из четырех уровней: на начальном уровне готовят участников походов I категории сложности и организаторов туризма для работы в секциях учреждений и предприятий, руководителей походов выходного дня и походов I категории сложности. Семинары и курсы второго, базового, уровня дают слушателям знания и навыки, необходимые участникам походов II категории сложности, а также готовят гидов-проводников и инструкторов спортивного туризма. На третьем, специализированном, уровне слушатели школ и семинаров набираются знаний и навыков, необходимых участнику походов III-IV категорий сложности, старшему гиду-проводнику и старшему инструктору спортивного туризма. Четвертый, высший, уровень туристской подготовки предусматривает подготовку участников спортивных походов V категории сложности, гидов-проводников и инструкторов спортивного туризма, оба звания – международного класса.

На занятиях всех уровней по велотуризму слушатели получают сведения об особенностях тех или иных моделей велосипедов, о подготовке и организации велопоходов, о снаряжении, питании. Но при подготовке на начальном и базовом уровнях больше внимания уделяется экологическим вопросам, краеведческой и природоохранной деятельности туристов, топографии и ориентированию на местности, организации привалов и ночлегов, рассматривается деятельность и структура туристских секций и клубов. На семинарах третьего и четвертого уровней больший упор делают на организацию экспедиций, тактику похода, технику движения и преодоления препятствий, обеспечение безопасности в походах, доврачебную помощь.

Семинары, школы или курсы велотуристской подготовки завершаются, как правило, учебно-тренировочным походом. В главе V мы рассмотрим особенности учебно-тренировочного похода более под-

робно.

Раньше школы туристской и особенно инструкторской подготовки проводились за счет профсоюзных средств. Сейчас этот источник практически иссяк, семинары и школы приходится проводить за счет самих слушателей, либо за счет средств организаций, направляющих своих работников на семинар или курсы, либо за счет спонсирующих велотуризм организаций, либо за счет средств, зарабатываемых туристскими клубами, предоставляющими услуги гражданам. Предполагается, что в будущем кадры для спортивного туризма станут готовить в физкультурных и других институтах, близких к туризму. Это, кстати, поднимет и статус инструкторов спортивного туризма.

Сектор по слетам и соревнованиям (коллегия судей) организует и проводит спортивные туристские мероприятия, слеты, ралли, соревнования по технике туризма, велоориентированию и другие. Массовые мероприятия, которые проводятся в субботу и воскресенье, могут быть организованы совместно с сектором походов выходного дня. В задачи сектора по слетам и соревнованиям входит подбор судейских коллегий туристских соревнований, содействие повышению квалификации общественных судей. Большое внимание сектор уделяет созданию из наиболее сильных и ловких велотуристов команды для участия в областных, республиканских, всероссийских соревнованиях и слетах. Некоторые комиссии даже создают отдельный тренерский сектор.

Технический сектор собирает информацию о различных усовершенствованиях велосипеда, проводит конкурсы самоделок, консультирует новичков по вопросам подготовки велосипеда к походу, его оборудованию и ремонту, при необходимости оказывает велотуристам помощь в ремонте.

Велокомиссии туристских клубов и федераций спортивного туризма могут создавать другие сектора, исходя из местных условий и устремлений активистов, например, сектора по школьному или семейному велотуризму, культурно-массовый, по охране природы и т.д.

Велоклуб

Катание на велосипедах становится в нашей стране массовым явлением, поэтому все больше ощущается потребность в велоклубах. Нередко энтузиасты-велотуристы и рады бы создать свой клуб, да не знают, с чего начать.

Сейчас возможны различные формы туристских клубов как юридических лиц. Многое зависит от состава учредителей, их условий и требований к создаваемому объединению. Клуб велотуристов может возникнуть под эгидой туристско-спортивного союза (федерации туризма) региона, получив статус территориального туристского клуба (городского или районного) со специализацией по конкретному виду туризма. Велотуристский клуб может быть создан как филиал городского туристского клуба, при этом последний может доверить велоклубу правомочия юридического лица, даже предоставить возможность иметь самостоятельный баланс и собственные счета в банковских и других кредитных учреждениях. Учредителями велотуристского клуба могут быть комитет по физической культуре и туризму,

ОРГАНИЗАЦИЯ САМОДЕЯТЕЛЬНОГО ВЕЛОТУРИЗМА

комитет по делам молодежи, управление образованием, муниципальные учреждения дополнительного образования, а может быть совместное учредительство двух или нескольких организаций (юридических лиц). Отношения между учредителями и клубом определяются учредительным договором, заключенным между ними в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Велоклуб может существовать на стадионе, при управлении жилищно-коммунального хозяйства, во Дворце или доме культуры, а если велоклуб подростковый – то при станции юных туристов, во Дворце творчества детей и юношества, в школе. Могут быть и ведомственные клубы – в учреждениях, институтах, на предприятиях. И чем таких клубов будет больше, тем лучше.

Задач, которые могут и должны решать велотуристские клубы, – очень много. Помимо того, что велоклубы объединяют поклонников велосипедного туризма города, района или крупного учреждения в единый коллектив, они дают людям возможность не только познакомиться друг с другом, но и стать друзьями. Клуб стимулирует развитие организованного самодеятельного велотуризма, способствует выработке оптимальной тактики велотуризма в городе или районе с учетом местных особенностей. При наличии своего клуба легче собрать группу, решить множество организационных вопросов, получить походные документы. Проще договориться и по поводу поездки на выходные дни. Клуб дает возможность обсудить маршруты, сверить карты, подвести итоги уже совершенных походов, обменяться фотографиями. В клубе можно организовать консультации по вопросам велотуризма. Здесь удобно набирать слушателей для семинаров велотуристской подготовки и проводить эти семинары.

Клуб способствует техническому творчеству. В нем встречаются умельцы, обмениваются чертежами багажников, рюкзаков и прочих нужных самоделок. Обсуждения и споры, как лучше сделать флягодержатель, усовершенствовать переключатель передач, рождают новые конструктивные идеи. В клубе удобно устроить ремонтную мастерскую. А если позволяет помещение, то здесь же можно организовать и хранение велосипедов для тех туристов, у кого тесновато дома.

Велоклуб города или района как координирующая организация помогает создавать секции велотуризма в учреждениях и на предприятиях, по месту жительства, в парках культуры и отдыха и других местах. Клубу легче, чем каждому велотуристу в отдельности, завязывать и поддерживать контакты с «коллегами» из других городов, областей, республик, государств. Клуб ходатайствует перед другими организациями по поводу решения разных вопросов, организует пропаганду велотуризма, в частности, выпускает афиши велопоходов выходного дня, массовых мероприятий по велотуризму, дает информацию в местные газеты. Для многих городов определенные трудности представляет выезд на велосипедах за город. Клубу легче и с этой проблемой совладать, договорившись с организациями, имеющими автотранспорт, о доставке велосипедов к маршрутам и обратно.

Велоклуб – это место для общения людей разных профессий и возрастов, объединенных общим интересом к двухколесному экипажу, к велопутешествиям. Сюда запросто может прийти любой, даже

если он не имеет велосипеда и пока относится лишь к категории сочувствующих.

Выбор направления велотуристского клуба в какой-то степени зависит от того, под какой крышей велоклуб организуется. Под эгидой спортивной организации велоклуб, очевидно, получит спортивное направление, в частности, постоянное стремление к повышению сложности походов, приоритетное место займут подготовка спортсменов-разрядников по туризму, регулярное участие в соревнованиях по технике велотуризма, в спортивных велопробегах и марафонах.

Если велоклуб создается под эгидой туристской организации (например, туристско-спортивного союза), в его основу лягут категориальные многодневные походы.

В детском центре технического творчества уместно создать клуб, в центре внимания которого – сам велосипед, в парке культуры и отдыха – оздоровительно-массовой направленности, а при отделе Географического общества России, институте географического или исторического профиля – поисково-краеведческий велоклуб.

Но может быть и комплексный велоклуб, в котором создаются секции разных направлений деятельности, например, массовых мероприятий, краеведения, историческая, технического творчества, секция «Семья на велосипеде», видео- и фотосекция и т.д. Первая секция придумывает новые виды массовых велосипедных мероприятий и проводит их, стремясь привлечь как можно больше владельцев велосипедов. Секция краеведения организует поисковые экспедиции по изучению родного края и сбору информации о нем, походы-экскурсии, обследует памятники истории культуры и архитектуры, разрабатывает новые маршруты, публикует описания маршрутов, материалы по результатам своих поисков, сборники и т.д. Историческая секция изучает историю велосипеда, велоспорта и велотуризма, собирает материалы исторического содержания, публикует результаты поисков в печати, проводит походы по веломаршрутам прошлого, организует музей и т.д. Секция технического творчества собирает информацию о различных моделях велосипедов, усовершенствованиях велосипеда, проводит конкурсы самоделок. В рамках секции может быть организовано конструкторское бюро по усовершенствованию велосипеда для путешествий, конструированию оригинальных моделей, разработке и изготовлению новых видов снаряжения. Секция «Семья на велосипеде» приобщает к велотуризму родителей и детей, организует семейные походы, туриады, ралли, разрабатывает игры и соревнования на велосипедах для детей и родителей. В этой секции со временем может образоваться подростковая секция. Члены видео- и фотосекции создают слайдфильмы, документальные, исторические, учебно-познавательные, рекламные видеофильмы о велосипеде и велопутешествиях, организуют фотовыставки, конкурсы фотографий и видеофильмов, проводят занятия по фото- и видеоделу, могут создать учебную киностудию игровых фильмов.

Возможны секции и других направлений. При этом вовсе не обязательно, чтобы люди ограничились деятельностью в какой-то одной секции, наоборот, секции постоянно должны взаимодействовать друг с другом, их деятельность тесно переплетается между собой, это поможет избежать фракционности.

ОРГАНИЗАЦИЯ САМОДЕЯТЕЛЬНОГО ВЕЛОТУРИЗМА

Как же организовать велоклуб, скажем, в небольшом городе областного подчинения?

При создании клуба можно пойти разными путями. Сначала создать секцию велотуризма у себя на работе или, как говорится, по месту жительства. А после этого расширить поле деятельности секции, вовлекая в нее велотуристов со смежных предприятий или организаций, реорганизовать секцию в клуб, перевести его на нейтральную территорию, придав ему статус общегородского.

Другой путь – найти в городе несколько заядлых велотуристов или просто велосипедистов, сформировать инициативную группу, которая возьмет на себя основную часть организационных хлопот. Затем набирать людей, желающих заниматься велотуризмом, обращаясь в организации, учреждения, на предприятия, в школы. Одновременно с этим определить, какое предприятие или организация могут взять под опеку клуб, кто будет ему помогать материально, найти помещение.

Еще один путь – опытному туристу или велосипедисту, даже если он один, начать проводить велопоходы выходного дня для жителей всего города, если нет туристского клуба, под эгидой какой-нибудь организации (комитета по физической культуре и туризму, комитета по делам молодежи, спортклуба, Дворца культуры), давать в местной печати объявления о походах, вывешивать афиши на стендах, в вестибюлях организаций и предприятий. Постепенно в походах соберется контингент велотуристов, среди них окажутся люди, которые с охотой возьмутся за организационную деятельность.

Можно, наконец, организовать семинар (школу) начальной велотуристской подготовки, на который в качестве преподавателей пригласить специалистов – медика, представителя Госавтоинспекции, мастера по ремонту велосипедов, тренера по велоспорту, инструкторов других видов туризма, опытных велотуристов из соседних областей. Но тут лучше прибегнуть к помощи туристско-спортивного союза региона (если он есть), федерации туризма.

Начинает создавать клуб обычно один энтузиаст, двое или инициативная группа, но в любом случае у клуба должен быть заботливый и любящий «родитель», который близко к сердцу принимал бы все дела клуба, был бы предан велотуризму, для которого небезразличны все те, кто приобщился к велопоходам, пришел в клуб. Вообще некоему сообществу людей легче действовать, когда есть конкретный адресат, для которого хочется стараться. Такой радеющий за общее дело человек сплачивает коллектив, у него с «рядовыми» членами сообщества, в частности клуба, создается стержень взаимодействия. Он тем прочнее, чем больше веры у людей в лидера, что тот вытянет все дело.

Вообще любое объединение, сообщество людей будет процветать и здравствовать, если наличествует его триединое ядро: идейный центр, организационный и психологический. Идейный центр – это человек (два, несколько), способный рождать увлекательные оригинальные идеи. Организационный (или центр активности) – тот, кто умеет наметить стратегию и тактику клуба, составить план конкретных действий, распределить роли, выйти на нужные организации и т. д. Психологический центр – это привлекательный человек, который авторитетом, силой характера или обаянием либо всем вместе, как

магнитом, притягивает к себе людей. Эти три сущности, свойства ядра клуба могут заключаться в одном, а могут в двух, трех, нескольких людях (разумеется, при согласии между ними). Отсутствует какой-то центр, и клуб становится ущербным, работает с перебоями либо вообще хиреет.

Вопрос о помещении для клуба – обычно самый проблемный, и выбирать часто не приходится, рады любому. А что все-таки должен представлять собой, скажем, велотуристский клуб областного центра в идеале?

Ему нужен зал для общих собраний. Здесь же можно просматривать слайды, видеофильмы, проводить туристские вечера. Хорошо, если есть еще методический кабинет или учебный зал со столами для проведения семинаров, занятий, лекций. Если такого нет, занятия придется проводить в общем зале. Нужны хотя бы две комнаты для библиотеки, для собраний туристского актива, для решения деловых вопросов, работы МКК, организационных собраний походных групп и т.д. Здесь же – шкафы с документами. При недостатке помещений заседания правления клуба и другую подобную работу можно проводить в библиотеке. Если в клубе есть штатные инструкторы, потребуется комната для них. Отдельное помещение должно быть предназначено для хранения снаряжения. Хорошо, если есть комнаты под фотолабораторию, музей клуба и истории велотуризма, архив. Еще два помещения – для хранения велосипедов и для мастерской. И совсем хорошо, если в клубе есть свое кафе, работающее на общественных началах, – оригинально оформленная в соответствии с тематикой клуба комната. Насколько непринужденнее, душевнее получаются встречи, обсуждения разных дел, просмотры слайдов, если они проходят за чашкой чая или кофе!

Подобное помещение – не такая уж мечта из области нереального. В городах еще немало довольно просторных неиспользуемых подвалов и полуподвалов или используемых нерационально, которые в результате нескольких дружных субботников и недорогого ремонта своими силами можно превратить в очень уютный уголок (что подлаешь, туристы, наверно, еще долго будут на положении «детей подземелья»).

По-настоящему клуб начинает жить со дня первого организационного собрания всех велотуристов, которые хотят быть его членами. К этому собранию инициативная группа должна подготовить проект устава клуба, который утверждается всеми собравшимися.

При подготовке документов создаваемого велотуристского клуба следует руководствоваться федеральными законами «Об общественных организациях», «О государственной поддержке молодежных и детских организаций», «О некоммерческих организациях», «Об образовании». За основу устава рекомендуем взять Типовое положение о территориальном туристском клубе (центре), а также Типовое положение о клубе туристов предприятия, учреждения, учебного заведения, утвержденное Туристско-спортивным союзом России 24 мая 1997 года (см. Справочный раздел).

В уставе клуба в начале указывают основную направленность объединения, цели и задачи, которые оно перед собой ставит.

Одно из важнейших положений устава – вопрос о членстве в велоклубе. Помимо основных требований к члену клуба могут быть

дополнительные специфические – в зависимости от направленности объединения. Если это спортивно-туристский клуб, то действительный член, например, – тот, кто участвовал хотя бы в одном категорийном походе (получил III спортивный разряд по туризму). Если у клуба, скажем, краеведческо-поисковая направленность, то членом может стать велотурист, который провел исследования на местности в соответствии с какой-то темой или обследовал комплекс памятников архитектуры, культуры, природы и т. д., подготовил по результатам поисков материал, выступил с ним в какой-то организации или в печати. В любом случае член велоклуба, очевидно, должен активно участвовать в его мероприятиях, вести в нем общественную работу, соблюдать устав клуба, подчиняться решениям общего собрания и вовремя вносить взносы. Кандидат в члены велоклуба, предположим, – имеющий значок «Турист России» и опыт участия в десяти походах выходного дня, участвующий в мероприятиях клуба и выполняющий общественные обязанности. Чтобы стать действительным членом, человек должен иметь какой-то кандидатский «стаж». Почетным членом может стать особо проявивший себя в работе на благо клуба, сделавший что-либо значительное для него или для развития велосипедного туризма и спорта.

Членам и почетным членам можно в торжественной обстановке вручать членский билет, значок, эмблему клуба, шапочку и т. д. В уставе нужно оговорить и другие права члена клуба, а также его обязанности. Очень важно в клубе сразу установить дух всеобщей активности, заботы о нем всех и каждого, обстановку обязательности и ответственности, не дать поселиться в коллективе самому живучему и опасному сейчас вирусу – равнодушию и потребительству, который способен разрушить любое объединение.

В уставе оговаривается организационная структура клуба: состав правления или президиума, содержание работы его подразделений (секторов, секций, кружков и т. д.) и суть их целей, полезно расписать обязанности ответственных за тот или иной участок работы. Один отвечает за информацию, другой – за финансовую деятельность велоклуба, третий – за повышение квалификации его членов, четвертый – за организацию тематических программ на клубных сборах, пятый – за связь с другими организациями, шестой – за приобретение снаряжения, седьмой – за изготовление эмблем, значков и вымпелов, восьмой – за подготовку стендов и т. д.

Вообще четкое распределение обязанностей членов клуба – важное условие его жизнедеятельности. Дела клуба будут «буксовать», если все взвалит на себя 2-3 человека. Напротив, если привлечь к деятельности клуба широкий актив и каждому поручить маленький участок работы, который его не обременит, то при усердии каждого все вместе смогут осилить большие дела. И еще в клубе полезно ввести в практику такую заповедь: не можешь сам выполнить взятое на себя обязательство – найди себе замену.

Оговаривается в уставе вопрос о финансировании велоклуба, который решается в зависимости от того, где и кем он создается.

Но при любой принадлежности активисты клуба могут и должны стремиться зарабатывать деньги сами, устраивая мероприятия на принципах самоокупаемости, оказывая платные услуги населению. Это могут быть туриады, ралли, походы по путевкам и абонементам

с посещением достопамятных мест; школы подготовки туристских общественных кадров, платные лекции и вечера; продажа афиш, буклетов с описанием туристских маршрутов, с полезными советами; знаков туристской символики; прокат, ремонт и наладка велотуристского снаряжения; снятие копий с книг, отчетов о походах, других материалов, хранящихся в велоклубе, и т.д. Велотуристы могут также зарабатывать деньги для клуба, устраивая трудовые «велодесанты», помогая лесхозам в расчистке и посадке леса, сельским хозяйствам в полевых работах, выполняя задания разных учреждений и институтов. Собственные деньги дадут клубу большую свободу для маневра. Прибыль, которую получит велоклуб в результате своей деятельности, поможет ему увеличить свой штат, а новые работники, в свою очередь, дадут возможность еще больше расширить деятельность клуба. Кроме того, полученные средства можно направить на поощрение актива клуба, приобретение нового снаряжения и т.д.

На организационном собрании избирается на два года правление клуба, которое состоит из председателя, его заместителя, секретаря. Избираются ответственные за деятельность подразделений (секций, секторов) по разделам работы, творческих направлений клуба.

К первому собранию инициативная группа должна подготовить план работы велоклуба на какой-то отрезок времени (лучше на год), примерную смету расходов. Чем подробнее и конкретнее составлен план дел и мероприятий клуба, тем четче пойдет его работа, тем меньше будет самотека и сумбура.

Дела велотуристского клуба делятся на четыре основные группы: организационные мероприятия непосредственно в клубе; постоянная работа консультационного и агитационного характера; собственно туристские мероприятия на лоне природы; деятельность, связанная с выездом в другие города.

К мероприятиям первой группы прежде всего относятся общие собрания велотуристов, которые рекомендуем проводить один раз в год, и заседания правления клуба (раз в месяц), заседания маршрутно-квалификационной комиссии (если она есть), собрания руководителей велопоходов выходного дня (например, перед началом велосезона и после окончания его), вечера для новичков, итоговые вечера в конце года, семинары велотуристской подготовки, субботники в клубе.

Вторую группу мероприятий составят регулярные консультации по велотуризму для всех, связь с велотуристскими секциями учреждений, предприятий и учебных заведений, шефство над школьными велоклубами и кружками, деятельность сектора агитации и пропаганды, о которой говорилось выше.

К третьей группе помимо походов выходного дня и спортивных многодневных путешествий следует отнести велоэкспедиции в неизведанные места, слеты и соревнования, ралли, трудовые велодесанты и т.д.

Четвертая группа – участие в областных, краевых, республиканских и всероссийских слетах, соревнованиях, поездки в качестве гостей к велотуристам других городов, за границу и т.д.

Своя маршрутно-квалификационная комиссия в велоклубе образуется не сразу, поскольку для ее комплектования надо, чтобы выросли опытные велотуристы. На первых порах комиссия оформляет

туристские маршруты I категории сложности. В составе МКК должно быть не менее трех человек, имеющих опыт руководства велопоходами II категории сложности, а в общем члены МКК должны иметь опыт руководства походами на категорию выше тех, которые они рассматривают. МКК должна быть обеспечена туристской, географической, краеведческой литературой, картами, атласами автодорог, отчетами о совершенных путешествиях, расписаниями поездов и другими материалами.

Если в МКК – три человека, то рационально распределить работу так: один отвечает за маршрутную работу, другой – за квалификационную, а третий – за консультационную и подготовку кадров. Кто-то из членов МКК может заниматься учетом и хранением отчетов о сложных спортивных велопоходах.

Консультации в первую очередь охватывают следующий круг вопросов: выбор маршрутов для походов выходного дня и многодневных; подбор карт; организация походов; подбор снаряжения, продуктов питания; техника и тактика велопоходов; мера безопасности на маршруте. Для консультаций полезно привлекать специалистов со стороны: краеведов, тренеров по велоспорту, механиков и т.д.

На отчеты заводится картотека, в карточку обычно заносят следующие данные: порядковый номер или шифр отчета; название клуба или организации, выпустившей группу; категория сложности; район похода, нитка маршрута, время его совершения; фамилия, адрес и телефон руководителя. Группировать отчеты лучше по регионам, поскольку в маршрутах обычно есть элементы не одной, а двух и даже нескольких категорий сложности. Если маршрут захватывает два региона, на отчет заводят две карточки.

Но письменные отчеты составляют, как правило, лишь для высоких категорий сложности, а кроме того, часто нужен не весь отчет, а лишь краткие сведения о маршруте. Поэтому в клубе полезно завести картотеку маршрутов, причем не обязательно категорийных. Содержание паспорта маршрута приводится в разделе «Подведение итогов похода».

Консультационная работа значительно облегчится, если в помещениях клуба будут развешены стенды с различной информацией и рекомендациями. Здесь должны быть Правила проведения соревнований туристских спортивных походов, разрядные требования по велотуризму и условия присвоения разрядов, планы работы клуба и велопоходов выходного дня, рекомендации новичкам – участникам этих походов. Среди рекомендаций собирающимся в многодневные походы на стенде могут быть списки группового и личного снаряжения, образец заполнения маршрутной книжки с соответствующими пояснениями, советы, как самому сшить велорюкзак. Отдельный стенд можно посвятить безопасности в велопоходе, Правилам дорожного движения, адресованным велосипедистам.

Целесообразно повесить таблицу, которую можно назвать так: «Запишись сам». На листе ватмана – две таблицы. Над одной – заголовки: «Заявка на участие в категорийном спортивном велопоходе (самозапись)». Вторая таблица озаглавлена так: «Заявка на руководство категорийными спортивными велопоходами». Тот, кто хочет поехать «рядовым» путешественником, записывается в первую таблицу, указывая в соответствующих графах фамилию, имя и отчество,

свой возраст, походный опыт, тип велосипеда, время, когда он может отправиться в поездку, в последней графе сообщает свой телефон (адрес). А кто хочет сам повести людей в поход, записывается во второй таблице. Здесь указывается категория сложности велопохода, время выезда и возвращения, сообщается район путешествия или даже нитка маршрута, фамилия, имя, отчество руководителя, его телефон.

Полезно оборудовать фотостенды о совершенных путешествиях, вывешивать вырезки из газет и журналов, посвященные велосипеду и велотуризму. Если у клуба нет помещения для музея, можно сделать витрину с грамотами, призами, особо ценными реликвиями. Наконец, отдельная доска отдается самым разнообразным объявлениям.

Желательно, чтобы в велоклубе регулярно выходила стенгазета. Предлагаем примерный состав редколлегии: главный редактор, редактор информации и объявлений стенгазеты, литературный редактор, фотокорреспондент и ответственные за материальное обеспечение, за перепечатку материалов.

Форм вовлечения людей в клуб, приобщения к велотуризму – множество. Это велопоходы выходного дня с широким «ассортиментом» для всех, кто ни пожелает; показательные или массовые соревнования по технике велотуризма и кроссы; выступления по местному радио, в печати, беседы в учреждениях и на предприятиях; введение в традицию клуба принципа «пришел сам – приведи товарища»; вечера для начинающих в клубе с показом слайдов, видеофильмов, сопровождающихся рассказами участников походов, и многое другое. Побывав в клубе, посмотрев слайды и видеоролики тех, кто уже накрутил несколько тысяч километров, послушав рассказы о пройденных трудных и не очень трудных, но всегда увлекательных маршрутах, гость клуба, за редким исключением, заразится походной романтикой, захочет ее ощутить не по рассказам, а непосредственно в путешествии.

У каждого клуба должны сложиться свои дела, традиции, характерные только для него «изюминки». Например, свой ритуал открытия и закрытия велосезона. Должно быть у клуба и собственное «изобретение» – какое-то оригинальное мероприятие или необычный поход: туриада выходного дня или двухдневный звездный поход, ежегодный массовый велофестиваль (скажем, в день рождения клуба) или ралли, оригинальный слет или туристский праздник с «велодискотекой».

Зимой работа велоклуба не затихает. Просмотры слайдов и видеофильмов, занятия и лекции, подготовка к будущему сезону велосипедов, тренировки по легкой атлетике, лыжные походы выходного дня – все это способствует сохранению велотуристами хорошей спортивной формы, духа коллективизма в клубе. В этот период обычно идет разработка плана на будущий сезон, который обязательно должен принести в жизнь клуба что-то новое. Чтобы каждый велотурист чувствовал себя активным членом клуба, чтобы в клубе царил творческий настрой, изобретательский пыл, рекомендуем в зимние клубные вечера устраивать коллективные так называемые «мозговые штурмы». Что под этим подразумеваем? Всем присутствующим предлагается общая идея, например, разработать поход-игру

с ориентированием «Казачи-разбойники», и начинается обсуждение, какой конкретно она должна быть. При этом каждый может выдвинуть любое, даже шутовское или фантастическое, предложение.

А в конце года обычно проводится вечер всех членов клуба с приглашением гостей, посвященный подведению итогов года, награждением отличившихся, показом слайдов и фильмов, с викторинами и конкурсами.

Ассоциация велотуристских клубов

В больших городах обычно закономерно или стихийно возникает несколько зарегистрированных и неформальных велосипедных объединений. Каждое объединение барахтается и выплывает (или не выплывает) в неуютном море рыночных отношений собственными усилиями. Между тем отстаивание интересов велосипедистов становится заметно эффективнее, когда клубы и другие общественные велосипедные организации объединяются в ассоциацию.

Формально учредителями ассоциации могут быть клубы, зарегистрированные органами юстиции города. Конечно, лучше всего перед созданием ассоциации зарегистрировать все неформальные объединения и «велогруппировки», которые хотят войти в ассоциацию, тем более сейчас это сделать несложно и даже не требуется клубное помещение. Но можно договориться, что формально ассоциацию создают зарегистрированные объединения, а остальные входят в нее тоже, и их лидеры присутствуют на собраниях, вносят предложения при решении каких-то вопросов, участвуют в обсуждениях на правах совещательных голосов, но окончательные решения принимают руководители зарегистрированных клубов.

Общие цели ассоциации – объединение усилий велосипедистов в отстаивании их интересов перед лицом государственных и любых других организованных структур, сотрудничество с организациями, имеющими отношение к велотуризму (производители и продавцы велосипедов и снаряжения, туристские фирмы, транспортные компании, средства массовой информации и т. д.), мобилизация общественной активности велосипедистов и им сочувствующих в направлении развития велотуризма и оздоровительного катания на велосипедах вообще.

Какие же конкретные задачи может решать ассоциация велотуристских клубов в городе и регионе?

Прежде всего это объединение усилий в защите прав велосипедистов, в ходатайстве перед властями об улучшении условий для велосипедной езды в городах и на дорогах России. Для солидной организации город скорее выделит помещение и средства, например, на участие в общегородском празднике. Общими усилиями легче организовать общегородское велосипедное мероприятие: демонстрацию на велосипедах, показательные соревнования по фигурному вождению, велотуристский вечер и т. д. Ассоциация – фактор, способствующий тому, чтобы совместные велотуристские мероприятия (туриады, звездные походы, ралли, зарубежные путешествия и т. д.) проходили интереснее, привлекли больше участников. Велика может быть роль ассоциации в обмене информацией и о том, что происходит в велотуристском мире вообще, и о планах каждого объедине-

ния. От имени ассоциации более действенными будут обращения в различные инстанции как внутри страны, так и за рубежом. Ассоциации сподручнее учредить свое печатное периодическое издание.

Главное условие успешного функционирования ассоциации велосипедных общественных организаций – она должна создаваться и действовать всецело на принципах добровольности. Второй основополагающий принцип, без которого вряд ли удастся добиться успеха, – принцип равенства. Все объединения, входящие в ассоциацию, должны быть равны, а решения принимает совет президентов и председателей клубов простым большинством. Совет руководителей может принимать положительные решения по поводу обращения к каким-то организациям каждого клуба от имени ассоциации, если это обращение не наносит прямого ущерба ассоциации или какому-либо другому клубу (объединению), входящему в нее. В свою очередь ассоциация не ущемляет права других велосипедных, туристских и велотуристских организаций, не входящих в нее. Но двери ассоциации открыты, она всегда может принять в свою «семью» любой клуб (объединение), который согласен с ее уставом.

В ассоциацию могут входить государственные и коммерческие организации, непосредственно связанные с велотуризмом, на тех же правах и условиях, что и остальные члены ассоциации.

Ассоциация как юридическое лицо может иметь свой бланк, штамп, печать, эмблему и другие атрибуты.

Самый сложный вопрос – финансирование организационной деятельности ассоциации (ну хотя бы на изготовление своей атрибутики). Проще всего, конечно, установить членские взносы для всех входящих в нее клубов, причем, чтобы не возникли споры, кому сколько платить, можно сделать их одинаковыми для всех, так сказать, действительных членов ассоциации, а для неформальных (пока) объединений, присутствующих на заседаниях и других мероприятиях ассоциации в качестве кандидатов в ее члены, – тоже одинаковыми, но меньшими по сумме, в качестве добровольных взносов. А можно условиться, что ассоциация работает исключительно за счет добровольных взносов и пожертвований входящих в нее объединений, других организаций и частных лиц. Но тогда нужно, чтобы ассоциация сумела заинтересовать эти другие организации вкладывать деньги.

Собираться представителям клубов лучше всего на нейтральной территории.

IV

ПОХОДЫ ВЫХОДНОГО ДНЯ

Можно с уверенностью сказать, что ни для одного человека велотуризм не начинается сразу с многодневных походов. Прежде чем отправиться в поход с ночлегом, он непременно совершит несколько однодневных поездок. Да и просто нельзя сразу замахиваться на большое расстояние, организм обязательно должен «вкататься», приспособиться к долгой работе ногами, к длительному сидению на седле.

Тем, кто от катания по двору, переулку или в окрестностях дачи хочет перейти к туристской манере езды, должен в первую очередь усвоить две вещи. Во-первых, велотурист от обычного владельца велосипеда отличается тем, что он с особым вниманием и заботой относится к своему двухколесному «другу», вовремя его чистит, регулярно проверяет крепление деталей и узлов, смазывает и при езде как бы сливается с велосипедом в одно целое, очень хорошо чувствует каждый толчок, который «болезненно» воспринимает его «конь». Во-вторых, человек, собирающийся приобщиться к походной жизни, должен научиться ездить прямолинейно, не виляя, педалировать легко и непринужденно, держать ровный темп, уметь сдерживать в себе соблазн «рвануть» с ветерком, особенно в начале поездки, когда запас энергии еще велик, а дорога манит вперед. Темп со временем сам придет, но уже без насилия над собственным организмом, когда появятся тренированность и запас энергии, который позволит ехать подолгу в форсированном режиме, например, на подъемах на перевалы или по труднопроезжей грунтовой дороге, и не очень сильно уставать.

Походы выходного дня – хорошая практическая школа руководства людьми в начале туристской «карьеры», организация и проведение поездок в субботние и воскресные дни – принципиально иное состояние человека в процессе его самосовершенствования на пути от туризма «для себя» к туризму «для других».

Значок «Турист России»

Однодневные и двухдневные походы выходного дня дают возможность выполнить нормы на значок «Турист России». Этим значком с вручением соответствующего удостоверения награждаются туристы не моложе 12 лет, участвовавшие в течение года в одном или нескольких походах суммарной продолжительностью не менее 5

дней. На велосипедах надо проехать в общей сложности не менее 150 км. Походы должны быть подтверждены маршрутными листами или соответствующими справками. При получении значка нужно пройти собеседование, на котором выявляется знание основ туризма. Следовательно, участники походов выходного дня должны получить начальные сведения о тактике и технике туризма, уметь правильно укладывать рюкзак, пользоваться картой и компасом, ориентироваться на местности, ставить палатку, разводить костер, готовить на нем пищу, уметь оказывать первую доврачебную помощь.

СНАРЯЖЕНИЕ, ОДЕЖДА

Для походов выходного дня годится любой велосипед (если, конечно, поход не специфичен, его маршрут не проходит по горным или рыхлым песчаным дорогам), но немалое значение имеет и то, на каких велосипедах едут другие участники похода. Понятно, что гоночный велосипед плохо сочетается со складным малогабаритным с одной передачей.

Велосипед должен быть оснащен насосом со шлангом, минимальным набором инструментов и запасной камерой. В однодневном походе, куда берется немного вещей, хороша сумка или рюкзак средних размеров. Причем велотуристу нежелательно возить его на спине, особенно груженный, поэтому походный велосипед должен иметь багажник и несколько резинок от плечевого эспандера для крепления рюкзака.

В походах с ночлегом рюкзак нужен пообъемней, чем в однодневных. Тому, кто собирается приобщиться к настоящему велотуризму, участвовать в категорийных многодневных походах, лучше сразу обзавестись специальным велорюкзаком с пониженным центром тяжести. Тем, кто решил ограничиться субботними и воскресными поездками, достаточно иметь выючную систему из двух маленьких детских рюкзаков, сумок или ранцев, обращенных друг к другу спинками и соединенных перемычкой по ширине багажника, в комплекте с обычным небольшим рюкзаком.

Руководитель в однодневный поход берет котелок или ведро овального сечения на 5-6 литров с костровым оборудованием (трос с цепочкой и карабинами или таганок), компас, волейбольный мяч, секундомер (если предполагаются какие-то игры, соревнования). В двухдневный поход обычно берут два котелка или ведра, входящих одно в другое. Перечень предметов ремонтного набора для походов выходного дня дан в главе «Подготовка к многодневному походу».

Походы выходного дня – самая «демократичная» форма велотуризма, в них участвуют и спортсмены-гонщики, и те, кто садится на велосипед просто прогуляться. И одежда может быть соответствующей. Велотурист, предпочитающий легкий гоночный велосипед и скорость, старается обзавестись специальной спортивной одеждой и обувью: велорубашкой, велотрусами, веломайкой, велотуфлями. В походах выходного дня со спортивным уклоном (в том числе на горных велосипедах) к одежде предъявляются повышенные требования. Она должна пропускать пот, хорошо вентилироваться и в то же время обладать высокими термоизоляционными свойствами (сохранять тепло), иметь высокую износостойчивость, быть легкой и, что

ПОХОДЫ ВЫХОДНОГО ДНЯ

теперь считается важным, быть внешне привлекательной.

Велотрусы должны иметь прокладку из потопоглощающего материала, обладать антибактерицидными и антиаллергическими свойствами. Таким высоким требованиям отвечает, например, термобелье из тактила (Tactel) фирмы Sub zero, велотрусы и рейтузы из лайкры (Lycra), толстовки и куртки из флиса и полартека. Передняя часть курток делается из непродуваемого материала (Wind stopper), на боках и спине используются «дышащие ткани» (например, флис).

Для дождливой погоды нужна куртка или костюм из мембранных тканей (Goretex, Cerplex). Оптимальна одежда из сеплекса (например, фирмы Vaude) – легкая, прочная, «дышит», не промокает и не продувается.

В спортивных походах одежда из хлопка нежелательна, так как хлопок обильно впитывает влагу и долго сохнет. Хлопчатобумажные майки можно использовать лишь в сухую и теплую погоду и в ненапряженных походах.

Велообувь должна быть из «дышащего» материала, с жесткой подошвой, куда могут быть установлены шипы под контактные педали, если таковые имеются. Вполне подходят кроссовки с коротко завязанными шнурками.

В походах на горных велосипедах по грунтовым дорогам и тропам, по пересеченной местности особенно нужен шлем, а в грязную погоду не помешают и очки.

Велотуристы, не ориентированные на спортивную манеру езды, наденут вместо велорубашки и веломайки футболку, обычную майку с короткими рукавами и хлопчатобумажные брюки или короткие шорты. Не рекомендуется ездить в плавках, чтобы не натереть кожу. Если темп движения невысокий, а погода нежаркая, можно надеть, в зависимости от температуры воздуха, шерстяную, полушерстяную, фланелевую или хлопчатобумажную рубашку и джинсы, не сильно облегающие тело. В прохладную погоду летом большинство предпочитает хлопчатобумажный тренировочный костюм, в межсезонье – шерстяной. Применяют и такой комплект: свитер и конькобежные рейтузы. В ветреную и холодную погоду можно надеть капроновую куртку или штормовку, джинсы.

На голове велотуриста всегда должен быть головной убор, особенно в солнечную летнюю погоду. В жару это – легкая шапочка с козырьком, косынка, в прохладную погоду – фуражка или спортивная вязаная шапка.

Из обуви, наряду с велотуфлями, подойдут также кроссовки. В жару можно надеть даже тапочки с кожаной подошвой. В холодную погоду и в поход по грязным дорогам лучше всего обуться в туристские ботинки. В теплое время года следует надевать хлопчатобумажные носки, в прохладную – шерстяные. Летом тоже рекомендуем брать с собой запасную пару шерстяных носков на случай похолодания, а в двухдневный поход обязательно.

На руках в прохладную погоду должны быть велоперчатки или обычные перчатки, а в холодную – рукавицы.

На случай дождя должна быть полиэтиленовая накидка или водоотталкивающий костюм. Нетрудно сделать накидку самому, но если удастся купить накидку в магазине, можно ее приспособить к велосипеду: заварить наглухо от воротника до полы, подклеить липкой

лентой два резиновых колечка, которые удобно зацеплять за рычаги тормозов, а за спиной накидку такой же резинкой прикреплять к багажнику сзади рюкзака.

Виды велопоходов выходного дня

Походы выходного дня разделяются на прогулочные, оздоровительные, тренировочные и спортивные. Друг от друга они отличаются протяженностью, скоростью движения, в меньшей степени – характером дороги и естественных препятствий. Однако разделение это весьма условное, четких границ между видами походов нет. Приведем приблизительные характеристики велопоходов выходного дня:

Таблица 4.1

Вид похода	Протяженность, км	Скорость движения, км/час	Организация привалов	Длительность привалов, час
Прогулочный	до 50	до 15	Без костра или вообще без привала	0,5 – 1
Оздоровительный	50 – 100	10 – 20	С костром	1,5 – 4
Тренировочный	60 – 160	20 – 30	С костром	1,5 – 4
Спортивный (скоростной)	более 160	более 30	С костром или без костра	1 – 3
Спортивный (соревновательный)	Не регламентируется			

Обычно считается, что группа идет в медленном темпе, если скорость в велопоходах на горизонтальных участках гладкой дороги менее 15 км/час, в умеренном или среднем темпе – 15-20 км/час, в быстром темпе – 20-30 км/час.

Большой диапазон протяженности тренировочных походов объясняется тем, что группа может ставить перед собой разные задачи: пройти маршрут с протяженным грунтовым участком, который отнимет много времени, или отработать навыки быстрой слаженной езды на асфальтовом шоссе.

Спортивные (скоростные) походы проходят почти исключительно по дорогам с твердым покрытием, при этом их участники стараются не пользоваться пригородными электропоездами, к началу собственно веломаршрута и от конечной его точки до города добираются своим ходом, общий километраж может достигать до 300 и более километров в день. Группы, как правило, небольшие: не более 10 человек. При этом привал на обед, как правило, мало чем отличается от привала «тихоходов»: с купанием, волейболом, кипячением чая на костре и т.д. Такой вид велотуризма выходного дня распространен в Европе.

В спортивных (соревновательных) походах велотуристы идут на время (кроссы, ралли).

Заполонившие российский рынок горные велосипеды (или внедорожные, «маунтинбайки») побуждают наших велосипедистов соответ-

ПОХОДЫ ВЫХОДНОГО ДНЯ

ствующим образом их и использовать. Об особенностях походов выходного дня на «внедорожниках» – разговор особый (см. ниже).

Начинающие туристы ездят в основном в однодневные походы, в которых собственно движение занимает не более 7 часов. Однако и в однодневный поход без предварительной тренировки отправляться не следует: первая поездка вообще и первая поездка сезона должна длиться час-полтора, а протяженность ее составлять порядка 20 км. Такой выезд можно совершить в будний день вечером. Чтобы обрести хорошую спортивно-туристскую форму, важна не длительность поездок, а их регулярность. Тем, кто начал заниматься велотуризмом всерьез и записался в школу велотуристской подготовки, рекомендуем совершать прогулки 3 раза в неделю. Темп езды в начале всегда спокойный и ритмичный. Если маршрут тренировок ведет, например, к реке, то режим всей поездки будет таким: спокойный ритм – увеличение темпа – замедление – купание в реке (или прогулка пешком) – неспешное возвращение с замедлением при подъезде к дому. Смена темпа должна быть плавной, особенно для людей пожилого возраста, и вообще нужно с самого начала вырабатывать велотуристский стиль езды со спокойным ритмичным вращением педалей. По мере приобретения спортивной формы увеличивают, причем постепенно, темп движения. И километраж тренировочных поездок должен возрастать постепенно.

Первый однодневный поход сезона не планируют больше 50 км. Это должен быть прогулочный или оздоровительный поход.

После нескольких однодневных походов можно переходить к двухдневным. С них начинается настоящая туристская жизнь. На промежуточном этапе можно устраивать походы с ночлегом на даче, у знакомых, в гостинице, на турбазе и т.д. Двухдневные поездки значительно расширяют географию походов выходного дня, позволяя «дотянуться» (с использованием пригородных поездов) до смежных областей и республик. Для двухдневных походов обычно разрабатывают маршруты по таким местам, куда трудно попасть в однодневках.

Маршруты двухдневных оздоровительных походов не превышают 180 км, а маршруты тренировочных, как правило, имеют протяженность не менее 140 км.

Заядлые велотуристы предпочитают двухсуточные походы (с выездом в пятницу вечером). Преимущество двухсуточного похода перед двухдневным в том, что суббота оказывается целиком походной, в этот день можно полностью отвлечься от проблем городской жизни, всецело переключиться на поход, на общение с природой.

Маршрут

Маршруты субботних и воскресных поездок могут быть радиальными, линейными и кольцевыми (или петлевыми).

Радиальный маршрут предполагает поездку к какому-то пункту или объекту и возвращение обратно той же дорогой.

Линейные маршруты (проложенные в определенном направлении) предусматривают использование транспорта, как правило, пригородных поездов. Причем возможны варианты: весь путь – к началу маршрута, по самому маршруту и обратно в город – только на ве-

лосипеде; выезд на поезде за город, а потом возвращение в город своим ходом; маршрут начинается в городе, а заканчивается у железнодорожной платформы, возвращение – поездом; поход организован по схеме: поезд – велосипед – поезд. В окрестностях городов, из которых выходит несколько железных дорог, часто прокладывают линейные маршруты между лучами железных дорог. При этом надо стараться составить маршрут так, чтобы на час «пик» приходились более короткие поездки в пригородных поездах либо чтобы посадку в вагон производить на начальной станции поезда. А вообще в случае использования железной дороги необходимы приемы регулирования количественного состава группы, особенно если переезд в поезде приходится на пиковое время.

Кольцевой маршрут (начинается и кончается в одной точке) может быть организован и непосредственно из своего города, и от железнодорожной станции. Первый вариант чаще практикуют в малых городах.

Еще возможен такой вариант: от какой-то точки маршрута (например, с места дневного привала) совершается, возможно, без рюкзаков, радиальный выезд к экскурсионному объекту и обратно.

Выбор маршрута нередко зависит от того, как собирается группа. Если это уже определенная компания велосипедистов, нужно перед разработкой маршрута четко определить, какая цель поездки превалирует: увидеть новые места, осмотреть архитектурные памятники или места, связанные с историческими событиями, пройти большое расстояние по хорошему шоссе, потренироваться в технике езды по труднопроходимым лесным дорогам и тропам, обменяться новостями с друзьями, поиграть в волейбол, искупаться и т. д. От совпадения желаний членов группы тоже в немалой степени зависит психологический настрой в группе.

Если хотят больше общаться с природой, включают в маршрут полевые дороги по опушкам, лесные тропинки вдоль рек, мимо лесных озер, через луга и редколесья, по водоразделам и бровкам склонов.

И для других велопоходов стараются выбирать местные асфальтированные или песчано-гравийные дороги, лесные тропы и дорожки. Но лучше избегать магистральных дорог: езда по ним не доставляет большого удовольствия, когда мимо на крейсерской скорости проносятся мощные рефрижераторы и «Икарусы», и воздух от них на трассах не отличается первозданной чистотой.

В походе с открытым свободным сбором руководитель обычно лично определяет направление, режим или тематику похода, а в зависимости от характера похода подбираются участники. Такой поход проводится, как правило, по маршруту, который руководителю хорошо известен. Однако не возбраняется руководителю объявить и поход по маршруту, по которому он никогда не ходил. Но в этом случае в объявлении следует указать, что поход разведывательный. И тогда все члены группы будут участвовать в увлекательном творческом процессе разработки нового маршрута. Решившись участвовать в разведывательном походе, туристы уже будут готовы к тому, что придется спрашивать дорогу у местных жителей, на каком-то участке вместо асфальта окажется песчано-гравийная дорога, а речку придется переходить вброд или на километр-другой вернуться

ПОХОДЫ ВЫХОДНОГО ДНЯ

назад.

Каждый поход должен иметь какую-то доминанту или эмоциональный центр: народный музей, красивое лесное озеро, восхождение на вершину, беседа со старожилом об истории района и т.д. Но какой бы акцент поход ни получил, он должен быть интересным. А сделать его таким может в первую очередь смена, мозаичность впечатлений и ощущений: гладкая лента асфальтового шоссе через перелески по пересеченной местности, извилистая дорожка по густому лесу, уютные поляны с пестрым разнотравьем, село с красивой церковью и парком, труднопроезжая лесная дорога, встреча с другой группой, привал с купанием, малинник, крутой длинный спуск по песчано-гравийной дороге...

Остановки следует предусмотреть в наиболее интересных местах маршрута: где можно полюбоваться красивым видом, осмотреть памятник, искупаться или поесть земляники.

Составляя график похода, исходят из того, что скорость при движении по хорошей дороге с учетом остановок в медленном темпе – приблизительно 8-9 км/час, в среднем – 10-12 км/час, в быстром темпе – 14-15 км/час, в скоростных походах – до 20 км/час и более.

Некоторые руководители велопоходов составляют график движения по маршруту в виде таблицы. В первой графе записывают участки маршрута между населенными пунктами, местами остановок, границами смены покрытия дорог и т.д. Во второй графе – протяженность участков; в третьей – примерная скорость движения (количество времени в минутах, требуемого на прохождение километра пути на каждом участке); в четвертой графе – время, которое необходимо на прохождение участков. Понятно, график может быть нарушен ливнем, поломкой и т.д., но тем не менее он дисциплинирует самого руководителя.

По сухим дорогам можно ехать не намного медленнее, чем по асфальту. Но после дождя скорость на них резко падает. Поэтому, если обещают дождь, не планируют больших переходов по грунтовым дорогам либо предусматривают запасной вариант.

В походах для туристов средней тренированности движение обычно составляет 6-7 часов. Максимальная протяженность велопоходов должна прийти на июль-август: светлый день велик, и в то же время приобретена хорошая физическая форма. В любом случае походы надо планировать так, чтобы к конечному пункту приезжать засветло. Поэтому всегда надо иметь в запасе не менее часа светлого времени.

Протяженность маршрута двухдневного похода для людей средней тренированности – 150-170 км (по хорошим дорогам), двухсуточного (с выездом в пятницу вечером) – на 10-20 км больше. В пятницу обычно планируют проехать 10-15 км и встать на ночлег. Во второй половине лета и осенью ночлег приходится намечать вблизи от железнодорожной платформы. Самая сложная часть маршрута приходится на субботу. В этот день и проходят обычно не меньше половины маршрута. На воскресенье, особенно на вторую половину дня, стараются не планировать прохождение грунтовых участков, особенно при ненадежном прогнозе погоды. Если возвращение в город предполагается на поезде, на послеобеденное время

в воскресенье намечают расстояние, в зависимости от вида похода и группы, порядка 20-30 км по хорошей дороге.

На праздники можно совершать уже многодневные некатегорийные походы – трехдневные, четырехдневные. Такие походы прокладывают, как правило, по соседним областям, а протяженность маршрутов достигать 250-300 км. Организация такой поездки близка к многодневной.

Группа

Существуют три основных способа комплектования групп походов выходного дня.

Чаще всего отправиться в поездку решают сослуживцы, студенты, соседи по дому, двору либо компания друзей. При этом руководителем становится самый опытный велосипедист или инициатор поездки.

Во втором случае группу создает будущий руководитель лично. Чаще это бывает так: какой-нибудь любитель воскресных велосипедных поездок решает обзавестись попутчиками, агитирует своих друзей, сослуживцев, а иногда находит «соратников» среди незнакомых людей, в том числе в туристском клубе.

В третьем случае группа создается по объявлению, то есть непосредственно перед походом. Такие походы организуют в некоторых городах туристские клубы, и подобная практика получила наибольшее распространение в 80-х годах.

В первом и втором случаях состав группы (в первую очередь, численный) регулируется легко, особенно когда руководитель сам собирает группу. В походе по объявлению, если не организуется предварительная запись туристов в турклубе или по телефону, а люди в объявлении приглашаются непосредственно к месту отправления в поход, группа складывается стихийно, и в общем-то состав ее, количественный и качественный, предсказать можно лишь приблизительно.

Для велотуризма очень важно, чтобы в группе подобрались люди с одинаковыми физическими возможностями, то есть едущие с одной скоростью. Тогда поход будет доставлять удовольствие всем участникам, это усилит и психологический контакт в группе. Слишком большая группа становится трудноуправляемой, так как даже маленькая разница в силе, тренированности разбрасывает людей на дороге на большое расстояние. И Правила дорожного движения допускают движение по дорогам группами по 10 велосипедистов, между которыми расстояние должно быть не менее 80 м. Если в группе оказалось более 10 человек, ее надо разбить на две-три и более подгрупп, которые пойдут по одному маршруту либо со сдвигом во времени (например, более сильные уходят вперед), либо параллельными путями, встречаясь на общем привале. При этом каждую подгруппу должны вести опытные туристы. Так что ответственный руководитель должен давать объявление с расчетом на такое примерное количество туристов, которое он и его товарищи смогут повести за собой. Стало быть, в хорошую погоду у руководителя должны быть в запасе еще участники, которым можно доверить людей.

Погоду, понятно, предсказать трудно. А в остальном состав груп-

ПОХОДЫ ВЫХОДНОГО ДНЯ

пы можно и нужно регулировать – в первую очередь ради безопасности велопоходов. На состав прежде всего влияет, конечно, заявленный темп и километраж похода. Чем он больше, тем меньше приходит людей, тем они тренированнее. Если предполагается выезд к маршруту на электропоезде, людей будет тем меньше, чем дальше предстоит ехать по железной дороге. В воскресном походе туристов бывает больше, чем в субботу. Наблюдаются и сезонные колебания. С начала сезона количество участников велопоходов растет, достигая пика в июне. Потом к июлю-августу наплыв в походы немного спадает, затем в сентябре наблюдается второй пик, а с наступлением сезона дождей и первых заморозков число участников резко идет на убыль. Сказывается и быстрое сокращение светового дня. Немалое влияние оказывает время сбора группы. Чем раньше сбор, тем сильнее придут к назначенному месту туристы, тем людей будет меньше. К более позднему сбору придут люди постарше, а также новички, родители с подростками.

Конечно, это – общие закономерности, в каждом городе есть свои особенности. Активисты велотуристского клуба, руководители велопоходов выходного дня могут в течение одного-двух сезонов провести социологическое обследование участников походов и проанализировать закономерности наплыва велотуристов в зависимости от разных факторов.

Но это все – косвенные приемы регулирования. Само объявление может еще больше конкретизировать состав приглашенных в поход людей, если указать возраст или опыт участников, на которых он рассчитан, например, «Молодежный поход», «Для лиц старшего возраста», «Для родителей с детьми-дошкольниками», «Для начинающих» и т. д. В объявлении должны быть указаны вид похода, темп движения, тематическая направленность. При выезде из города на пригородном поезде сбор группы надо назначить не менее, чем за 20 минут до его отправления.

Если объявления о походе за месяц, квартал или сезон помещаются на афише или в бюллетене, рекомендуем давать их в виде принятой в некоторых городах табличной формы. Вначале указываются дата похода и день недели, потом нитка маршрута, тема похода, его протяженность, фамилия ответственного руководителя или инструктора, место и время сбора. В отдельной графе, допустим, после протяженности похода, следует сообщить основные сведения о его характере (например: в среднем темпе, для тренированных велотуристов, треть маршрута проходит по грунтовым дорогам, на привале волейбол с сеткой и т. д.). Полезно в объявлении указать, для каких типов велосипедов предназначается поход. Можно выделить пять групп велосипедов: гоночные, спортивно-туристские, вездеходы («маунтинбайки» или горные), дорожные и складные, подростковые. В одном походе возможно объединение двух-трех смежных групп велосипедов. Всем разработанным в окрестностях города маршрутам можно присваивать номера и указывать их в афишах тоже. Если поход проводят два-три руководителя, один из них должен быть старшим, ответственным за то, чтобы к месту сбора обязательно приехал кто-то из руководителей. Велоклуб, который допускает неоправданные срывы походов из-за неявки руководителей к месту сбора, быстро теряет свой авторитет и доверие велосипедистов. Похо-

Организация и проведение походов выходного дня

ды, посвященные каким-либо темам, рекомендуем сопровождать коротким сообщением, что туристы увидят и посетят в походе. Чем больше в объявлении информации о походе, чем конкретнее очерчен контингент велотуристов, которым поход адресуется, тем слаженнее, компактнее будет идти группа, тем надежнее ее безопасность, тем больше людей останутся довольными походом.

Вообще вопрос подбора участников велопоходов со свободным открытым сбором – чтобы к местам сбора приходили люди, достаточно близкие руководителю и друг другу по целям в туризме и тренированности, чтобы в группе сложилась хорошая атмосфера, возник дух коллективизма – вопрос далеко не простой. И тут нужна определенная организационная работа. Конкретно речь может идти о тщательном подборе руководителей с учетом не только их способностей в велотуризме, но и психологических свойств, о равномерном распределении походов по выходным месяца, о том, чтобы практиковать предварительную запись в отдельные походы (когда, например, намечается трудный маршрут либо, наоборот, предполагается поход по маршруту популярному), о подробном ознакомлении с характером и условиями предстоящего похода в пункте сбора и инструктаже туристов в начале маршрута, о строгом спросе с тех, кто прекрасно знаком с писаными и не писаными правилами походов, но тем не менее их нарушает – вплоть до отстранения от похода, и т.д.

Немалое влияние на количественный и качественный состав группы оказывает и сам маршрут.

В двухдневку группа, как правило, собирается по предварительной записи в предшествующем однодневном походе, туристском клубе или по телефону. Тут же после записи обычно договариваются о продуктах, палатках, котелках и других предметах группового снаряжения. Хорошо знакомые люди и эти все вопросы обговаривают по телефону.

Организация и проведение походов выходного дня

Руководство походами выходного дня, особенно со свободным открытым сбором, – дело ответственное, поскольку в такие поездки часто приходят новички, не имеющие понятия ни о туризме, ни о правилах и принципах езды в группе, некоторые плохо знакомы и с Правилами дорожного движения. Поэтому за руководство такими походами нужно братья тем, кто имеет специальную туристскую подготовку, большой практический опыт участия в походах, в том числе многодневных. Возраст руководителя должен быть не менее 18 лет.

Прежде чем велотурист начнет проводить походы самостоятельно, он должен пройти стажировку с опытным руководителем походов выходного дня. Самостоятельные выезды на маршруты с группой начинающий руководитель должен осуществлять по хорошо известным маршрутам.

На поход выходного дня оформляется маршрутный лист. Его бланк можно получить в туристской секции коллектива физкультуры, туристском клубе, других физкультурно-спортивных и туристских организациях. Маршрутный лист подписывается председателем совета

ПОХОДЫ ВЫХОДНОГО ДНЯ

коллектива физкультуры, председателем правления или инструктором туристского клуба, ответственным лицом организации, проводящей поход, и заверяется печатью турклуба или организации.

На основании маршрутного листа участникам похода по их желанию затем выдаются справки с указанием пройденного километража для получения значка «Турист России».

К месту сбора руководитель приходит минут за десять до объявленного времени. Приветствуя незнакомых ему велосипедистов, он должен осведомиться о туристском опыте каждого из них. Если человек до этого совершал поездки не более 30 километров, то ему отправляться, скажем, в 80-километровый поход преждевременно. Нельзя ехать и тем, кто накануне употреблял спиртные напитки, а в самом походе не следует пить даже пиво.

Когда все собрались, руководитель представляется, объявляет участникам об особенностях похода, сообщает о маршруте, о достопримечательностях, которые предстоит осмотреть, называет предполагаемое место и время привала, примерное время возвращения. Обязательно предупреждает о трудностях, которые встретятся в походе, особенно о труднопроезжих грунтовых дорогах и лесных тропах. Люди должны быть готовы к тому, что их ждет. Если предстоит ехать к начальному пункту маршрута по железной дороге, каждый участник похода должен уяснить, на какой станции следует выходить, после чего группа «рассыпается» по платформе.

Пассажиру разрешается провозить велосипед в пригородных поездах, при этом нужно оплатить его провоз по действующему на данной железной дороге тарифу.

Но вот участники вышли на нужной станции. Руководитель садится на велосипед лишь после того, как соберется вся группа. В начале маршрута темп должен быть медленным, чтобы всем приспособиться к езде в группе. В ближайшем удобном месте (у леса или обсадки) делается организационная остановка. Если группа собралась по объявлению, все записываются в маршрутном листе.

Туристы на остановке могут переодеться по погоде, укрепить рюкзаки на багажниках. На этой же остановке ликвидируются мелкие неполадки в велосипедах, устраняются поскрипывания и дребезжания, которые, помимо всего прочего, раздражают других участников похода. Руководитель, его помощник или механик проверяют у новичков крепление груза, надежность тормозов.

Проводится последний инструктаж, прежде всего руководитель объявляет о трех главных и неоспоримых правилах велопоходов: не обгонять направляющего; не уезжать из группы и не останавливаться без серьезных причин, не предупредив руководителя; ехать только в один ряд как можно правее.

Каждое из этих правил имеет веское основание. Направляющий (в начале похода) задает оптимальный для данной дороги темп, кроме того, маневренность велосипедной группы намного ниже, чем пешей или лыжной, особенно на хорошей дороге, и внезапно останавливаться где-нибудь у родника, на развилке, в интересном месте можно лишь в том случае, если руководитель, вообще человек, ведущий группу по маршруту, находится впереди. Гуськом ехать совершенно необходимо по дорогам с интенсивным автомобильным движением. По поводу отставания: догонять группу – дело тягостное

и долгое, особенно для малотренированных туристов.

Разъясняется смысл сигналов руки. Основные сигналы изложены в Правилах дорожного движения и в соответствующем разделе книги: поднятие руки вверх – остановка, вытягивание в сторону – поворот. Кроме них велотуристы применяют другие сигналы. Так, поднятая вверх левая рука может служить сигналом готовности начать движение. Сигнал «осторожно, опасность» – рука с поднятым вверх пальцем, сигнал «опасность слева или справа» – вытянутая рука и указательный палец вниз и в сторону, в направлении препятствия: выбоины, ямы, лежащего на дороге камня и т.д. Знаком сокращения или увеличения дистанции между велотуристами может быть движение кисти руки вперед или назад. Если велогруппа обгоняет какое-то транспортное средство, вначале левой рукой подается сигнал поворота, а затем направляющий вытянутым большим пальцем правой руки показывает назад водителю транспортного средства, чтобы дать ему понять, что первый велосипедист едет не один. Сигнал «замедление хода» – вытянуть руку вверх и помахивать ею. Круговое движение рукой – сигнал «вернись».

Перечисленные сигналы могут быть дополнены другими, которые руководитель сочтет необходимыми, но чтобы не было путаницы, все руководители велопоходов клуба, города в одинаковых случаях должны применять одни и те же сигналы.

Во время движения все сигналы, подаваемые направляющим, обязательно дублируются остальными туристами вплоть до предпоследнего.

Применение сигналов увеличивает мобильность группы, способствует успешному безопасному прохождению маршрута.

Руководители велопоходов могут подавать сигналы и свистком, в частности, один длинный свисток – приготовиться к движению, два свистка – «поехали», один свисток в движении – «внимание, опасность», два свистка – остановка. Но поскольку Правила дорожного движения запрещают езду по дорогам большими группами (более десяти велотуристов), нет необходимости перекрывать звуки живого леса резкими свистками, группа прекрасно услышит и голос.

Если в группе нет второго руководителя, назначается замыкающий. Это всегда один из самых опытных туристов в группе, в котором уверен руководитель. В середине и конце маршрута замыкающим может быть и сам руководитель, если направляющий хорошо знает дорогу.

На организационной остановке производится формирование подгрупп, если собралось более десяти велотуристов. Во главе одной подгруппы идет ответственный руководитель, вторую, третью, и т.д. подгруппы возглавляют его помощники. Определяются замыкающие подгрупп. Если подгруппы-десятки идут разными путями, у каждой из них должен быть свой маршрутный лист.

В самом начале похода важно задать и психологический тон среди участников похода – доброжелательный, непринужденный. Люди в этот момент настроены друг относительно друга вполне радушно и охотно этот тон подхватывают.

Но вот все готовы отправляться в путь. Руководитель выезжает на дорогу и останавливается на обочине. За руководителем (направляющим) становятся самые слабые члены группы, и по ним выбира-

ПОХОДЫ ВЫХОДНОГО ДНЯ

ется темп движения. Следующие участники располагаются по возрастанию физических возможностей, в конце – самые сильные туристы, в том числе замыкающий, который обычно везет необходимый ремонтный набор, медаптечку. Такое построение не случайно: у того, кто едет в хвосте, появляется ощущение, что он все время как бы догоняет остальных, а это утомляет малотренированных. Надо сразу приучать людей ездить компактной группой, что необходимо в сложных путешествиях. Растянутая группа крайне неудобна и для водителей автомашин. Интервал движения на ровной дороге – 2-3 м, на спуске на мокрой и скользкой дороге – до 30 м.

Хорошо, если у направляющего на руле есть зеркало заднего вида. У замыкающего сзади на велосипеде или рюкзаке (а лучше, если и у направляющего тоже) должен быть прикреплен сделанный из куска тонкой фанеры, пластика, материи знак 1.30 «Прочие опасности», катафот либо просто яркий флажок треугольной формы на палке, выступающий примерно на 70 см за пределы багажника велосипеда с левой стороны. Может быть и два флажка на куске толстой мягкой проволоки, прикрепленного к рюкзаку. Такие знаки должны быть у замыкающего каждой подгруппы.

Через минуту после того, как отъедет первая десятка велотуристов, отправляется вторая, чтобы интервал между подгруппами был не менее 80 метров, затем третья.

В начале похода велосипедисты полны сил, дорога так и манит вперед, и у молодых и горячих людей (особенно у новичков) появляется большой соблазн развить скорость, выяснить (и продемонстрировать) свои возможности. Но именно новичку, который их еще не знает, а тренированности недостаточно, это больше всего и противопоказано. Этот момент для руководителя очень ответственный: нужно сдержать порыв, дать всем понять, что в походе важна дисциплина, иначе туристская группа превратится в «табун» дворовых гонял, особенно если новичков в группе много, а тут и до ЧП недалеко. В то же время нельзя испортить настроение всем участникам похода. Тут нужно опираться на костяк группы, опытные товарищи должны создавать определенный дух, верное общественное мнение в группе.

Темп движения должен плавно нарастать, достигать максимума через полтора-два часа после начала похода (но в пределах объявленного), к обеду понижаться. К этому времени запасы энергии, особенно в жаркий день, начинают быстро падать. Через 50 минут (а на пересеченной местности чаще) нужно устраивать 10-минутные остановки там, где есть съезды с шоссе или легко сойти на полосу отчуждения. Останавливаться надо постепенно: дать сигнал замедления хода, прекратить педалирование и какое-то время ехать накатом, затем поднять руку, на малой скорости съехать на обочину и начать притормаживать. Тогда никто ни на кого не наедет. Остановившись, группа немедленно должна сойти с полотна дороги.

На остановках полезны гимнастические упражнения для рук, шеи, плечевого пояса и поясницы, а также приседания.

Остановки подгруппы обычно устраивают вместе – не только ради того, чтобы скорректировать путь дальнейшего движения. В велопоходах возможности для общения ограничены, туристам и в пригородном поезде приходится ехать в разных вагонах, и на маршруте

не очень-то побеседуешь. Поэтому остановки и привалы приобретают большое значение не только как физические передышки, но и паузы для свободного общения.

Поскольку завтракают в день похода рано, между 10 и 11 часами устраивают перекус. Для него лучше всего подходят пряники, печенье, инжир, изюм, курага, фрукты, овощи; запивают морсом, отваром шиповника, холодным чаем, соком. После каждой остановки набирать скорость надо постепенно, тогда не появятся разрывы в группе в самом начале движения. На крутых подъемах невредно устраивать двух-трехминутные «пешие паузы» (то есть вести велосипеды руками). Такие разминки дают очень хороший отдых (работают другие мышцы).

Каждый велотурист должен выбрать поход, который проводится в подходящем для него темпе. В свою очередь, руководитель не должен превышать объявленный темп, чтобы люди ощущали в конце поездки усталость, а не укатывались до изнеможения. Особенно опасно переутомление в жару. Если человек отстает, надо в первую очередь посмотреть, в порядке ли у него велосипед. Если у кого-то случилась поломка, опытные участники поездки должны помочь ему устранить неисправность.

До привала должно быть пройдено от половины до двух третей маршрута. На обед надо останавливаться не позже 13 часов. Обычная продолжительность привала – полтора-два часа. Перед обедом хорошо искупаться, а после обеда и небольшого отдыха – поиграть в волейбол, бадминтон, другие подвижные игры.

В жаркие дни график меняется: выезжать надо пораньше, а днем устраивать большой привал примерно с 12 до 16 часов.

Варить суп и кашу в однодневном походе не очень целесообразно, но чай в велосипедной поездке идет очень хорошо, в жару – зеленый. Кипячение чая на костре необходимо опять же из-за того, что контакты между людьми в велопоходе ограничены, и на привале совместное разжигание костра, общее чаепитие создают ощущение коллектива. Поэтому нужно придерживаться старого туристского обычая: съестные припасы выкладываются на общий стол, и обедают все вместе.

В двухдневных поездках часто на обеденных привалах ограничиваются готовыми продуктами (салаты, бутерброды и т. д.) и готовят чай, как в однодневных. А вечером в субботу делают основательный ужин, нередко даже с супом (но не менее чем за два часа до сна), в воскресенье утром тоже варят мясное кушанье.

Руководителю нужно приучить себя выдерживать намеченный маршрут. То же касается и остальных участников. Неприятный осадок у всех оставляет человек, который на привале вдруг собирается и уезжает, говоря, что ему нужно то ли в другую сторону, то ли раньше вернуться. Не отпустить его руководитель, конечно, не вправе, но такие случаи должны быть исключением. И не нужно планировать на вечер какие-то дела – день похода должен быть целиком посвящен только походу. Человек, которому вечером что-то предстоит, и сам не отдыхает, и других нервирует. Не в ладах с туристской этикой также участник, который в конце похода, завидев электричку, сразу бросается к ней, забыв про всех остальных. И совсем недопустимо, когда так поступает руководитель.

Осмотр достопримечательностей в велопоходе.

Походы-экскурсии

Казалось бы, большой премудрости не надо, чтобы провести велопоход выходного дня. Но если в каждом походе просто проезжать от пункта А до пункта Б, выпивая где-то посередине по паре кружек чая с бутербродами, если организационно походы похожи друг на друга, как близнецы, различаясь лишь маршрутами, то участникам может скоро такая езда «просто так» наскучить.

Между тем велопоходы выходного дня – обширное поле деятельности для самого настоящего творчества, их можно превратить в очень интересный и полезный вид еженедельного отдыха. Прежде всего походы можно наполнить познавательным содержанием.

Вообще-то редкий велотурист, совершая поездку по не знакомому ему маршруту, спокойно проедет в стороне от причудливой башенки, партизанского мемориала в лесу, неожиданно появившегося в разрыве цепи деревьев сурового обелиска, дома с мемориальной доской и не захочет узнать, кому и какому событию эти знаки и объекты посвящены, какая история за ними хоронится.

Однако случайно возникающие на пути различные объекты, пусть и интересные, как показывает практика, доставляют не очень много удовлетворения. Культурная программа такого похода бывает похожей на ералаш: тут и природные объекты, и старая архитектура, и военные мемориалы. Поход оставляет сумбурное впечатление. Со всем по-другому воспринимается поездка, посвященная определенной теме либо ставящая целью посещение какого-то интересного объекта или двух-трех однородных объектов.

Благодаря мобильности и высокой проходимости велотуристской группы, диапазон тем велоэкскурсий может быть очень широким: по местам боев Великой Отечественной войны, по местам жизни и деятельности выдающихся людей, по древним городам и селениям. В таком путешествии нетрудно предусмотреть посещение музеев и домов-музеев, подъехать к замкам, храмам, монастырям, интересным объектам природы и т. д. Такие познавательные поездки могут занимать от одного до четырех дней.

Походы-экскурсии нередко тянут за собой следующие поездки на ту же тему, поэтому в последнее время все чаще стали практиковать циклы походов, например, «По рубежам обороны Ленинграда», «К озерам Подмосковья», «По древнерусским городам» и т. д. Заранее определенные для таких поездок акценты в осмотре достопримечательностей имеют целый ряд преимуществ. В походе «с названием» подбирается более однородный состав – с точки зрения интересов участников. Еще один плюс тематических походов: у их участников появляется возможность сравнивать, сопоставлять события, явления – ведь однородных объектов в тематическом походе, а тем более в цикле таких походов наверняка будет несколько, и все вместе они помогут составить более полное представление о данной теме.

Однако сами по себе объекты (скажем, старинные сооружения) часто бывают безмолвны, лишь лаконичная табличка извещает, что перед любопытствующим туристом – памятник архитектуры такого-то века, который охраняется (сплошь и рядом – якобы) государством.

Любую достопримечательность надо еще умело показать, рассказать о ней так, чтобы заинтересовать даже самых пассивных. Где же взять такого знающего и умелого рассказчика?

Конечно, можно воспользоваться услугами профессиональных экскурсоводов и с их помощью осмотреть, скажем, усадебный мемориальный комплекс, встретившийся на маршруте. Но не у каждого объекта ждет экскурсовод. Хорошо бы, конечно, увлечь в поход экскурсовода-профессионала. Но реальнее приобщить к проведению походов в качестве помощников руководителей умеющих ездить на велосипеде специалистов разных областей знаний (историков, архитекторов, археологов, биологов и т. д.), с ними организовать циклы велопоходов по определенным темам на высоком профессиональном уровне, расширить и палитру таких циклов: с посещением памятников культуры и архитектуры, по литературным местам, природоведческие походы к пещерам, озерам, старинным паркам или просто по глухим дорожкам и тропам в нетронутые места, где редко бывают люди и растительный мир намного богаче.

Очень интересными могут быть походы, посвященные истории велотуризма в городе. Такие походы может организовать ветеран велоспорта и велотуризма по маршрутам прошлых десятилетий, который на остановке или на привале расскажет и об истории развития велотуризма в стране вообще.

Вообще при подготовке тематических познавательных походов приходится все же рассчитывать чаще на свои силы. То есть – либо самого руководителя, либо его помощника, который возьмет на себя обязанности экскурсовода. Это должен быть человек инициативный, обладающий достаточно высокой общей культурой и, что не менее важно, ответственно относящийся к поручениям и обязанностям. «Экскурсоводу» нужно как можно больше собрать сведений по туристским картам, путеводителям, альбомам о тех объектах, которые предстоит осматривать в походе; в экскурсионных бюро, отделах культуры, других организациях, а также от велотуристов узнать графики работы музеев. И нет особой беды, если такой самодеятельный экскурсовод не обладает способностью «красиво говорить» – в подобных ситуациях можно пользоваться конспектами, выписками из путеводителей и справочников. Даже такой примитивный рассказ о достопримечательности – «по бумажке» – поможет взглянуть на нее пристальнее, с большей заинтересованностью.

Походы-экскурсии, проводящиеся по объявлению со свободным открытым сбором, должны готовиться более основательно, лучше с предварительным разведывательным выездом членов клуба в узком составе. Такие походы-экспедиции могут вылиться в большую многолетнюю работу по разведке новых экскурсионных маршрутов, предусматривать и широкий охват тем, и исследования в каком-то узком направлении, например, обследование памятников деревянного зодчества, партизанских баз и т. п.

Разрабатывая маршрут познавательного похода, не следует его перегружать достопримечательностями, осмотром памятников и посещением музеев чрезмерно. Следующие потоком, одна за другой, они грозят смешаться в головах у зрителей в невообразимую путаницу образов, фактов, ракурсов... Да и назвать такое «старт-стопное» движение походом будет затруднительно. Вообще опыт показы-

ПОХОДЫ ВЫХОДНОГО ДНЯ

вает, что если осмотр достопримечательностей занимает больше одной трети походного времени, то воспринимается эта информация плохо. Лучше как следует ознакомиться с одной-двумя достопримечательностями, чем пробежаться галопом мимо десяти.

При составлении экскурсионной программы похода следует иметь в виду еще и то, что помимо «официальных» достопримечательностей – тех, о которых было известно заранее и к которым стремились, в пути будут привлекать и иные любопытные объекты: необычной конструкции колодец, остатки моста, раскидистый дуб-исполин, удивительный резной наличник на деревенской избе... Такие приятные неожиданности тоже не захочется пропустить, а они потребуют внимания, времени.

И еще. Планируя поход-экскурсию, стараются так составить маршрут, чтобы первая остановка «на осмотр» была сделана через час-полтора после начала движения. За это время участники группы успеют войти в ритм велопохода, привыкнуть к темпу и диспозиции движения, спадет некоторая напряженность первых минут и километров пути. При выполнении такого условия осмотр первого же планового объекта пройдет с большим вниманием и интересом.

Если в тематическом походе предполагается посещение нескольких объектов, следует построить график и маршрут движения таким образом, чтобы основная часть достопримечательностей была осмотрена в первой половине похода, до привала на обед. Как показывает практика, на завершающей стадии путешествия у туристов наступает состояние «познавательной пассивности», при котором рваный ритм похода – с остановками и осмотром объектов – начинает раздражать, а вместо этого возникает желание просто прокатиться.

Приехав в краеведческий, художественный, мемориальный музей, следует обязательно поговорить с их сотрудниками. Почти стопроцентная гарантия, что они не только расскажут много любопытного, но и подскажут новые интересные объекты по маршруту, которые сто́ит осмотреть.

Отправляясь в познавательно-краеведческий поход с группой, руководитель или его «помощник-экскурсовод» должен иметь четкий план движения по маршруту и осмотра достопримечательностей, представлять, о чем он будет рассказывать. После сбора группы руководитель обязательно должен в нескольких словах обрисовать цель похода, наметить для участников план осмотра достопримечательностей.

Почти каждый объект нуждается в некоей «прелюдии», прежде чем он предстанет перед глазами участников похода. Если знакомство с объектом провести, что называется, с места в карьер, затормозив на полном ходу и тут же выпалив всю имеющуюся информацию, участники похода могут попросту не воспринять рассказ, да и достопримечательность тоже. «Экскурсоводу», бывает, удается собрать об объекте много интересных сведений, и хранить их «под спудом», конечно, неразумно. Но и два часа рассказывать о нем, задерживая группу на одном месте, – тоже не лучший выход. Поэтому рассказчику разумнее начать готовить своих спутников к встрече с объектом заранее, спланировать свою беседу таким образом, чтобы часть информации велоэкскурсанты услышали на преды-

душей остановке или на привале. Краткая предыстория события или возникновения объекта, некоторые сведения общего характера, отдельные любопытные факты из прошлого в какой-то степени даже заинтригуют людей. Правда, рассказчику придется при этом меньше времени уделить перекусу или чаепитию, но... должность обязывает.

Рискуя вторгнуться в пределы другой темы, хотелось бы призвать походных руководителей и «экскурсыводов», чтобы они постоянно напоминали своим соратникам-туристам при осмотре достопримечательностей о необходимости их сохранения. Сами объекты порой являются лучшим подтверждением таких напоминаний и призывов. Уже приевшиеся отчасти фразы об охране памятников архитектуры и истории, о сбережении природы приобретают совсем иное звучание, когда говоришь о конкретном озере, парке, усадьбе. Если же группа обнаружила во время посещения достопримечательных мест факты их разрушения и порчи местными жителями и организациями или заезжими горе-путешественниками, не оставайтесь в стороне. Сфотографируйте все увиденное, запишите конкретные сведения, которые удастся собрать, и отправьте все это в природоохранные организации, в советы и отделения Общества охраны природы и Общества охраны памятников истории и культуры.

Но вот поход завершен, успешно проведена беседа о достопримечательностях. Теперь нужно позаботиться о тех, кто захочет отправиться по маршруту самостоятельно, – превратить рукописные записи в блокноте или тетради «экскурсовода» в удобное для всех, последовательно изложенное описание маршрута со сведениями об интересных объектах на маршруте, которые предлагаются к осмотру.

Описания лучше всего давать в порядке следования от одной достопримечательности к другой по маршруту. Обязательна информация о том, как лучше проехать к объекту. Если речь идет о музее, очень полезно сообщить в отчете дни и часы его работы. Бывают объекты – архитектурные, природные, скульптурные, которые смотрятся по-разному в зависимости от освещения. Говоря о них, не мешает указать, в какие часы лучше всего осматривать данный объект.

Очень полезно, если члены велотуристской секции или группы, собрав материалы по проведенным походам выходного дня с осмотром достопримечательностей, составят картотеку и схему интересных объектов своего района, области, края, а еще лучше – паспорта маршрутов выходного дня (однодневных и походов с ночлегами). В паспорте нужно сообщить основные данные о маршруте: сезонность его действия, общее время, необходимое на его прохождение (в скобках можно указать время, потребное непосредственно на езду), подробная нитка маршрута, протяженность, краткое техническое описание маршрута с указанием покрытия дорог и условий проходимости отдельных участков, далее – краткая характеристика достопримечательностей на маршруте и недалеко от его нитки, а в заключение – рекомендации, что необходимо предусмотреть для успешного его прохождения, с какой литературой можно ознакомиться. Не мешают в паспортах схемы маршрутов. Кроме того можно составить карту региона с нанесенными на нее маршрутами. Всеми этими материалами смогут воспользоваться и «заезжие» велотуристы.

Особенности походов выходного дня на горных (внедорожных) велосипедах

С приходом на российский рынок горных велосипедов (или внедорожных, «маунтинбайков») родилось новое направление велопоходов выходного дня – как можно меньше асфальта, как можно больше грунтовых лесных дорог и троп, причем чем они «непроходимее», тем лучше. Выделяются два типа таких походов. Первый – вблизи своего города, поездка длится 5-7 часов, остановки короткие; привал если и есть, очень кратковременный. Второй, наоборот, – как можно дальше от города (но в пределах досягаемости за один день), чтобы глубже окунуться в сельскую провинциальную идиллию, забыв на несколько часов о существовании урбанистического мира. Тут уже без пригородных электричек не обойтись. Возвращаются порой с последней.

Увлечшихся такого рода поездками можно назвать так: «утомленные асфальтом». Его унылым однообразием, безальтернативностью непосредственно в езде, обилием проезжающих мимо и обдающих гарью рефрижераторов. «Бездорожные» походы привлекают своим авантюризмом и присутствием доли риска, возможностью испытать себя на выносливость и принимать решения в сложных ситуациях, оценить свое мастерство в технике езды и в преодолении естественных препятствий.

В поездках по ближним окрестностям города стараются ехать как можно быстрее по дорогам и тропам, наименее наезженным и гладким, причем предпочтение отдается пересеченной местности. На максимально возможной скорости, прямо-таки в экстремальном режиме, преодолеваются подъемы, спуски, труднопроходимые участки. Поэтому такой стиль езды называют агрессивно-спортивным. Поскольку горные велосипеды имеют большое число передач, стараются, используя малые передачи, как можно реже сходить с велосипеда, труднопроходимые участки преодолевать в седле. В таких поездках используют горные велосипеды высокого класса, в том числе двухподвесочные.

В дальних поездках труднопроходимые участки маршрутов оказываются более протяженными, вдали от цивилизации чаще встречаются упавшие деревья, заболоченные участки, овраги, броды, заросшие лесные дороги, приходится чаще передвигаться «велопешком», средняя ходовая скорость поменьше, чем в ближних походах (такие походы, например, в московском клубе «Караван» называют «велотрофи», имея в виду соответствующие автомобильные пробеги).

Оба варианта походов предполагают участие людей с хорошей физической подготовкой, на исправных велосипедах, с добротным снаряжением. Протяженность ближних и дальних маршрутов примерно одинакова и составляет в среднем от 60 до 100 км. Отнести эти походы можно и к тренировочным, и к спортивным скоростным – в зависимости от стиля езды и маршрута. В ближних походах часто едут по принципу «куда глаза глядят» (даже не всегда берут карту). В дальних тоже часто никто, в том числе и руководитель, не знает, какие дороги и сложности встретятся на пути и что вообще туристов ждет на маршруте, но обязательно берут карты, компасы, даже приборы спутниковой навигации.

В походы обоих типов люди едут, как правило, налегке. Начать с того, что горные велосипеды, обычно не имеющие багажников, определяют и стиль экипировки – этакий спортивно-прогулочный. Участники ближних походов стараются нехитрый багаж – запасная камера, легкий универсальный ключ, минимальный аптечный набор и пакетик мюсли (сухая смесь из орехов, хлопьев и сухофруктов) – размещать в подседельной сумке. В крайнем случае, если нужно взять что-то из одежды на случай резкой смены погоды, берут легкий рюкзачок с вентилирующейся спинкой, затягивающийся вокруг пояса, чтобы не болтался. «Вездеходы» по ближним окрестностям города рассчитывают на то, что еду теперь можно купить везде.

В дальние походы приходится брать еду на полноценный обеденный перекус с кипячением чая, как в обычных походах выходного дня.

Поскольку поездки по ближним пригородам совершаются только на велосипедах, без использования электричек, практикуется принятый во многих городах, в том числе в Москве в довоенное время, способ комплектования группы: существует определенное место в одном из окраинных лесопарков, куда участники походов приезжают к заранее условленному часу. Порой и маршрут или направление поездки определяется в момент сбора в зависимости от количества участников, погоды, желания.

По-видимому, стремление к трудностям среди велосипедистов отнюдь не будет уменьшаться, можно ожидать увеличения количества многодневных походов на «маунтинбайках» по бездорожью (в этом случае, на наш взгляд, обязательны грязевые щитки), все больше будет любителей ездить и зимой.

Различные формы организации велопоходов выходного дня

Даже если велопоход не посвящен какой-то определенной экскурсионной теме, он может иметь свою особенность, конечную цель. Поездку можно разнообразить всевозможными нововведениями, дополнить богатым набором досуговых занятий.

Направление, характер и тематика похода выбирается в зависимости от времени года, погоды, юбилеев и т.д.

Разновидностью **целевых походов** могут быть сезонные выезды в ягодные и грибные места. Велосипеды для таких походов должны быть оснащены передними багажниками и корзинами, которые прикрепляются к багажникам. У надежного линейного ориентира (перекресток дорог, опушка леса, берег реки, просека и т.д.) кто-то остается около велосипедов, остальные до назначенного часа расходятся по лесу. В таких поездках у всех должны быть часы и компасы. Линейный ориентир не даст людям заблудиться. Маршруты ягодно-грибных походов должны быть невелики по протяженности, чтобы больше времени (хотя бы два часа) осталось на сбор лесных даров природы. Двухдневные походы с ночлегом позволяют начать сбор грибов с рассветом.

В разгар лета, когда жаркие дни наиболее вероятны, уместно планировать не очень протяженные походы по лесным тропинкам к

ПОХОДЫ ВЫХОДНОГО ДНЯ

хорошему месту купания, допустим, к озеру с песчаным берегом и чистой водой.

Молодежи, да и многим представителям старшего поколения понравятся велопоходы со спортивными играми на привалах: волейболом с сеткой, ручным мячом, бадминтоном, регби, городками и т.д., которые, кстати, очень полезны для разминки рук, поясницы и других частей тела после езды на велосипеде. В походах с играми и соревнованиями привал должен быть побольше (3 – 4 часа), соответственно, маршрут короче. Привал устраивается в заранее приготовленных местах с площадками для игр на полянах, для разнообразия нужно разработать несколько вариантов маршрутов к этим полянам.

Семейные велопоходы выходного дня могут быть трех категорий. Походы для родителей с детьми дошкольного возраста проводятся преимущественно прогулочные, однодневные, на велосипедах со специальными, оборудованными для детей сиденьями, например, на раме велосипеда. Маршруты таких походов – не более 60 км, по местным гладким дорогам, без труднопроезжих участков.

В походах с детьми 7-14 лет дети едут сами на подростковых велосипедах. Маршруты – прогулочные и оздоровительные, не более 50 км по протяженности, но прокладываются по грунтовым дорогам, тропам, в крайнем случае по местным дорогам с редким автомобильным движением. Такие маршруты проложить вблизи городов непросто, поэтому желательно организовать выезд групп родителей с детьми на автотранспорте (велосипеды – на грузовике, а их владельцы – на экскурсионном автобусе), который довозил бы участников похода до начала подходящего во всех отношениях маршрута, а потом с конца маршрута забирал бы обратно в город. Особенно это важно для городов, в окрестностях которых слабо развита железнодорожная сеть.

Детей 7-14 лет нужно приобщать к двухдневным походам с ночлегом в палатках с вручением после похода значка «Юный турист России». Перед двухдневкой ребята должны побывать в качестве тренировки в двух однодневных походах. На привалах походов с детьми нужно организовать купание, шуточные игры, эстафеты, простейшие соревнования по туристской технике, обучение игре в волейбол через сетку.

Маршруты с подростками 14 лет и старше формально могут проходить по любым дорогам, по которым разрешена езда велосипедистов, но и для них лучше выбирать местные дороги.

Хорошо, если велотуристский клуб придумает какие-то знаки, эмблемы, награды для тех, кто одолел 500 км, 1000 км и т.д. Им будут рады и взрослые.

Хорошим стимулом к регулярным поездкам являются **циклы походов**, посвященных определенным темам, а может быть серия маршрутов, составляющих кольцо вокруг своего города, протянувшихся от границы до границы области, либо вдоль границ (тут речь о двух-трехдневных походах), вдоль реки; возможна и серия однодневных и двухдневных походов специально для получения значка «Турист России».

Начинающим велотуристам могут быть адресованы циклы **походов с отработкой общетуристской и велотуристской техники**. Привал устраивают с таким расчетом, чтобы были поляна или луг, овраг, крутой склон, маленькая река или ручей. На привале можно предложить разные элементы туристской техники: вязка узлов, определение горизонтальных расстояний и высоты деревьев, оказание доврачебной помощи, основы чтения карты, преодоление чащи или завала, движение по жердям, кочкам, спуск и подъем по склону, переправа через овраг, ручей или реку, выход с компасом на заданную точку и т.д. Можно организовать личные соревнования между участниками велопохода на полосе препятствий. В походах, имеющих целью отработку велотуристской техники, различные элементы (сложные участки и естественные препятствия) могут располагаться равномерно по маршруту, а могут быть сконцентрированы на специально выбранной компактной трассе, в районе обеденного привала: преодоление ручья и оврага, переправа с велосипедом по бревну, транспортировка пострадавшего, переезд песчаного участка, фигурное вождение, велоориентирование и т.д.

Для морально-психологической закалки велотуристов полезны «сусанинские» походы, «куда глаза глядят» или походы «в никуда», как их называли подмосковные велотуристы. Маршрут в середине дня приводит в деревню где-нибудь на границе района или области, из которой далее удобоваримых дорог нет; пробираясь по лесу в определенном направлении, необходимо выбраться к деревне или на какую-нибудь дорогу соседнего района (области).

Нужны учебно-тренировочные походы и для самих руководителей с целью отработки методики вождения групп и обмена опытом.

Некоторые энтузиасты велотуризма не могут расстаться с двухколесным «конем» и зимой, считая, что в это время года лучше проходимость грунтовых дорог, нежарко, нет комаров.

Сочетания походов по геометрическому принципу. До сих пор мы говорили о велопоходах, в которых участвовала одна группа. Две, три и более групп могут значительно расширить походный диапазон. Например, две группы организуют встречный поход по одному (линейному или кольцевому) маршруту, в середине устраивают общий обеденный привал. Или две группы направляются разными путями к одному месту привала, встречаются, после обеда возвращаются одной дорогой. Третий вариант: у каждой группы – свой маршрут от начала до конца, но привал – общий.

А если на привале встречаются три и более велогрупп, у каждой из которых – свой маршрут, получится так называемый **звездный поход** (маршруты ассоциируются с лучами, а центр звезды – место привала). В таких походах центр тяжести ложится на привал, на встречу групп, поэтому в звездных походах естественны на привале конкурсы, приветствия, спортивные состязания, турниры.

Звездные походы с участием всех велотуристов секции, клуба, нескольких велотуристских объединений – одна из наиболее подходящих форм торжественного открытия и закрытия велосипедного сезона, празднования дня рождения клуба, чествования команды-победительницы на республиканских или всероссийских соревнованиях, чемпионатах, празднования дат, юбилеев, присуждений звания «Мас-

ПОХОДЫ ВЫХОДНОГО ДНЯ

тер спорта России», велотуристских свадеб и т. д. Такие праздники весьма сплачивают коллектив. А поскольку обширную программу трудно вместить в обеденный привал, событиям и юбилеям больше соответствуют двухдневные звездные походы. В них шире возможности и для разработки маршрутов.

Впрочем, не обязательно «звездочку» к чему-либо приурочивать, можно организовать просто праздник на природе, смотр туристского умения и народных талантов. Лучшее время для такого праздника – вторая половина июня, когда день длинен, ночь коротка, а затяжные дожди редки. Эмоциональный пик звездного похода – встреча групп вечером первого дня. При этом можно провести конкурс на самое точное прибытие, на лучшее приветствие других групп, устроить турнир между группами в волейбол, футбол, регби, игры с ориентированием и другие – с мячом и без мяча, шуточные соревнования по технике велоезды. Потом можно организовать общий ужин, при этом провести конкурс на лучшее кушанье или на лучший напиток (естественно, безалкогольный). А когда начнет темнеть, уместно устроить у общего костра различные викторины, конкурс песни, либо конкурс под названием, скажем, «кто во что горазд», на котором каждая группа выступает с номером художественной самодеятельности в любом жанре и с любым количеством участников. А утром – награждение победителей, торжественное прощание, после чего группы разъезжаются каждая по своему маршруту.

Можно организовать **встречу на привале групп разных видов туризма**: велосипедного и пешеходного, велосипедного и водного, можно устроить встречу и с конной группой, в горах – с горной, а зимой – с лыжной. Взаимно полезно и интересно приверженцам разных способов передвижения обменяться мнениями и впечатлениями.

Но если встречаются группы, члены которых умеют ездить на велосипедах и управлять, например, байдаркой, то на привале или в месте ночлега они могут поменяться средствами передвижения: велотуристы становятся водниками, а те из байдарок пересаживаются на велосипеды. Такие **комбинированные походы** более уместны, если в них участвуют хорошо знакомые друг другу люди, члены одной секции, клуба.

Можно предположить, что под влиянием тяги к цивилизованным формам активного отдыха в недалеком будущем появятся комбинированные велосипедно-автобусные поездки выходного дня: к веломаршрутам участников походов будут подвозить автобусы (велосипеды – в них же или в сопровождающем автомобиле).

Двухдневный звездный поход с конкурсами и играми, о котором мы говорили выше, пройдет еще интереснее, если в нем участвуют **группы разных видов туризма**. Для такого похода труднее найти место привала: нужна «судоходная» речка, причем со скалистым обрывом, луг для лошадей. Но турниры, конкурсы, викторины, соревнования, которые в этом случае могут быть еще увлекательнее, компенсируют организационные хлопоты...

Однако тут мы незаметно попали в область массовых мероприятий, о которых речь пойдет в соответствующей главе.

V

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

Особенности регионов страны для велотуризма

Всю территорию России с точки зрения велотуризма можно условно разбить на 9 регионов: европейский север России, Центральная Россия, Северный Кавказ, европейский юго-восток России, Урал, Алтай, Западная Сибирь, Восточная Сибирь и Дальний Восток. Если взять территорию бывшего Советского Союза, то прибавляются еще семь велотуристских регионов: Прибалтика, Белоруссия, Украина (кроме Карпат и Крыма) и Молдавия, Карпаты, Крым, Закавказье, Средняя Азия и Казахстан.

Некоторые велотуристы выделяют в отдельные регионы Среднее Поволжье, Кольский полуостров, Сахалин и Камчатку, отличающиеся от окружающих территорий дорожными и природными условиями. Например, Сахалин намного лучше обеспечен дорогами, чем Дальний Восток в целом.

Разделение территории страны на регионы, понятно, условно и уж, конечно, не может быть препятствием для организации походов из одного региона в другой. В то же время в пределах каждого региона встречаются очень разные по физико-географическим и климатическим условиям районы. Болотистое Полесье значительно отличается от засушливого степного юга Украины. Особенно контрастна Средняя Азия: здесь и жаркие пустыни, и цветущие долины, и заоблачные холодные перевалы, и плоскогорья.

Поэтому есть смысл сгруппировать районы России и ближнего зарубежья несколько иначе, взяв за основу климатические особенности и рельеф. Одним из вариантов такой классификации может быть следующий:

1 группа районов (освоенные и равнинные) – Прибалтика, центр европейской части России.

2 группа (лесное среднегорье) – Карпаты, Крым, Западный Кавказ.

3 группа (таежные) – европейский север России, Урал, Алтай, Западная и Восточная Сибирь, Дальний Восток, Сахалин, Камчатка.

4 группа (степи, полупустыни) – Восточный Кавказ и Закавказье, Казахстан, равнины и низкогорья Средней Азии.

5 группа (высокогорные) – Центральный Кавказ, Памир, Тянь-Шань.

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

Планируя поход, нужно учитывать особенности воздействия на человека окружающей среды, высоты над уровнем моря, климата и других условий. Речь идет о преобладающих температурах воздуха в тот или иной период и о суточных перепадах температур, о влажности воздуха, солнечной радиации, о ядовитых насекомых и животных, о наличии питьевой воды и ее качестве, о перепадах высот и крутизне подъемов. Практика показывает, что немало нежелательных «сюрпризов» в пути ожидает тех велотуристов, которые плохо изучили особенности района путешествия на стадии подготовки к походу.

Дадим краткую характеристику каждой из пяти групп районов.

Прибалтика, центр европейской части России. Территория этих районов хорошо освоена в хозяйственном и туристском отношении, имеет разветвленную сеть автодорог с твердым покрытием, равнинный рельеф местности, благоприятные климатические условия, а также высокую плотность населенных пунктов с интересными памятниками истории и культуры. Вместе с тем здесь достаточно богатый выбор мест для отдыха и ночных стоянок с палатками. Все это способствует популярности Прибалтики и центра европейской части России среди велотуристов, особенно начинающих. Основные естественные препятствия на веломаршрутах – местные понижения и возвышенности в сочетании с грунтовыми и проселочными дорогами. И хотя технически сложные участки отсутствуют, веломаршруты по данным регионам дают возможность освоить технику и тактику велотуризма, проводить здесь полноценные учебно-тренировочные походы по программам начальной и базовой туристской подготовки.

Карпаты, Крым, Западный Кавказ. Эти районы расположены в благоприятных климатических зонах с горным рельефом. Распределение ландшафтов подчинено закономерностям высотной полярности. Склоны гор покрыты буковыми и дубово-буковыми лесами в низинах, переходящими с высотой в хвойные.

Районы имеют хорошо развитую сеть дорог. Грунтовые дороги в горах отличаются разнообразием. Наряду с каменистыми, изобилующими выходами твердых пород, посыпанными щебенкой есть переувлажненные участки дорог, проходящие по глинистым почвам, имеющие глубокие колеи и выбоины, заполненные водой, особенно под пологом леса. Преодоление таких дорог требует от участников не только владения определенными техническими навыками езды по скользкому грунту, но и больших физических усилий.

Реки районов отличаются паводковым режимом на протяжении большей части года: летне-осенняя межень многократно нарушается интенсивными дождевыми подъемами. Это дополнительное предупреждение тем группам туристов, которые разбивают свой лагерь на затопляемых берегах горных рек.

Развитая сеть автомобильных дорог с твердым покрытием, живописные горные ландшафты, огромное разнообразие видов растительности делают эти регионы одними из самых популярных в велотуризме, особенно в майские дни, когда теплая погода позволяет уже в начале велосезона осваивать технические навыки, необходимые для совершения велопоходов в более сложных регионах.

Большая экологическая нагрузка регионов (в наибольшей степени

это касается Крыма), их относительно малые размеры и наличие заповедных территорий вызывают необходимость регулирования туристских потоков, использование для ночных стоянок специально отведенных мест, приготовление пищи на примусах и т.д.

Север, Урал, Алтай, Западная Сибирь, Восточная Сибирь, Дальний Восток, Сахалин, Камчатка. На севере и востоке нашей страны различают две большие климатические зоны: от Скандинавии через Западную Сибирь вплоть до Енисея и от Енисея до Тихого океана. Первая зона сравнительно богата осадками – в среднем 400-500 мм в год. Во второй зоне осадков летом выпадает намного меньше (менее 300 мм в год), в то же время температура воздуха летом бывает выше 30°. Все это скорее присуще полупустынным областям.

Характерная особенность районов – многопрофильность рельефа, наличие обширных хвойных таежных лесов, которые изобилуют грибами – важный компонент пищевого рациона туриста, хотя энергетическая ценность их невелика. Настоящий бич путешественников по тайге – кровососущие насекомые: комары, мошки, что является сдерживающим фактором в развитии велотуризма. Особенно много их появляется в солнечные безветренные дни, перед дождем и в сумерках.

Велотуристская освоенность таежно-лесных районов страны уменьшается с запада на восток и с юга на север. Прежде всего это определяется малым количеством населенных пунктов, что повышает автономность походных групп. Велопоходы здесь более всего возможны по протяженным старинным или реконструированным дорогам, а также радиальные поездки по «усам», отходящим от больших дорог.

Многие маршруты совершенных велопоходов включают протяженные участки по проселочным дорогам, бездорожью и глухим таежным тропам с преодолением многочисленных водных преград. Набор этих препятствий дает возможность выполнять здесь велопоходы всех категорий сложности. Как правило, выезжают в эти районы группы, уже имеющие солидный туристский опыт велопоходов по менее сложным регионам.

На Урале, где преобладает среднегорный тип рельефа с вершинами до 1700 м над уровнем моря, хорошо обустроенных дорог с твердым покрытием мало. Велотуристы чаще всего путешествуют по Среднему и Южному Уралу, а маршруты включают участки лесных проселочных дорог, троп, по которым нередко приходится идти пешком.

Главной дорогой на Алтае является Чуйский тракт протяженностью шестьсот с лишним километров. Обычно те, кто путешествует по Алтаю, стремятся побывать на Телецком озере. Перевалы в горной части Алтая достигают двух тысяч метров над уровнем моря. Веломаршруты по Алтаю часто имеют пешеходные участки.

Камчатка пока имеет лишь одну протяженную автодорогу Петропавловск – Усть-Камчатск протяженностью восемьсот километров, протянувшуюся в меридиональном направлении.

Степные, полупустынные районы (Восточный Кавказ, Казахстан, многие зоны Средней Азии) отличаются резко континенталь-

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

ным климатом с жарким летом и малым (менее 200 мм в год) количеством осадков. Степная и засушливая зона непрерывной цепью протянулась по югу нашей страны с запада на восток от Украины через Поволжье, Казахстан до степной части Алтая. В этом смысле правильнее к степным отнести и регион Западной Сибири, так как значительные части Омской, Новосибирской, Кемеровской областей и Алтайского края лежат в зоне разнотравных степей и лесостепи.

Повышенная температура, низкая влажность воздуха и интенсивная солнечная радиация требуют от велотуриста особой подготовки к походу и соблюдения водно-солевого режима (необходимость оборудования велосипеда велобачком; регулярное пополнение его на привалах кипяченой водой, чаем или морсом, солевая добавка в пищевой рацион и т.д.).

Несмотря на засушливость и большие безлесные пространства, степные и полупустынные районы пользуются «спросом» среди велотуристов, так как здесь много достопримечательных объектов и достаточно густая сеть автодорог. В Омской же, Новосибирской, Кемеровской областях и в Алтайском крае подавляющая часть дорог – в степной зоне.

Памир, Тянь-Шань, Центральный Кавказ характеризуются типичным высокогорным рельефом, перевалы здесь расположены на высотах более 3000 метров над уровнем моря. Большинство походов V категории сложности до распада Советского Союза приходилось на эти районы.

При резко континентальном климате, малом количестве осадков (100 мм в год) на Восточном Памире господствует климат холодной высокогорной пустыни. Древесная растительность полностью отсутствует. Среди каменных нагромождений отдельные кустики травы разделены большими мертвыми пространствами. Для гор, особенно Средней Азии, характерны большие суточные перепады температуры воздуха. И еще одна особенность этих мест. Тихо здесь бывает только по утрам. Ближе к полудню поднимается ветер и дует с нарастающей силой до второй половины ночи, делая холодными даже самые солнечные дни лета. Группам, планирующим поход по горам Средней Азии, особое внимание следует уделить предпоходной физической и технической подготовке. Маршрут должен быть построен таким образом, чтобы дать возможность туристам для высотной акклиматизации и предупреждения «горной болезни» постепенно набирать высоту в течение минимум недели. Кроме того, нужно в самое жаркое время предусмотреть в высокогорье 3-4-часовые привалы, во время которых защищаться от солнечной радиации тентами.

Маршрут

Разработка маршрута велопохода

Маршрут и группа тесно связаны между собой. В зависимости от того, как собирается группа, разрабатывается маршрут по сложности и протяженности. Бывает и наоборот: инициатор похода (обычно руководитель) выбирает маршрут, а потом прикидывает, кому из знакомых велотуристов он будет интересен или по плечу.

В любом случае успех похода зависит от схоженности групп. Некоторые опытные велотуристы считают, что во всяком сложном походе костяк группы (минимум две трети) должен быть схоженным, то есть побывавшим прежде в двух-трех более простых походах. Для такой уже проверенной группы и маршрут можно планировать по-серьезней, с более интенсивным графиком. И наоборот, в группе, в которой большинство друг другу малознакомы, на сложном участке могут начаться препирательства, некоторые участники могут проявиться неожиданно для других с негативной стороны. Поэтому малознакомая группа должна либо иметь больше совместных тренировок, либо не планировать на маршруте преодоление очень сложных препятствий. Впрочем, тут многое зависит от авторитета и воли руководителя.

Такая же взаимная зависимость существует между моделями велосипедов членов группы и маршрутом. Велотуристы с большим опытом, совершающие походы высоких категорий сложности, машины и другое снаряжение оборудуют и подбирают точно под предлагаемый маршрут. Например, при большом количестве дорог с мягким грунтом берут велосипеды с широкими шинами либо ставят такие на спортивно-туристские. Для горных маршрутов или маршрутов, изобилующих подъемами, велосипед оснащают большим количеством передач, доводя их соотношение до 1:1 (самая маленькая ведущая и самая большая ведомая имеют, например, по 32 или по 36 зубьев). А если предполагается пеший переход, предусматривают крепление к велобаулу лямок для его переноски на спине.

И наоборот, бывает, маршрут планируют в зависимости от наличия тех или иных моделей велосипедов. Такой поход чаще практикуется среди начинающих велотуристов.

На **выбор маршрута** влияют также тренированность участников, интересы туристов, количество свободных дней, сезон, предполагаемая погода и другие факторы. Для психологического климата походной группы очень важно, чтобы выбор маршрута учитывал цель участия людей в походе. Редко бывает так, чтобы люди отправлялись в поездку с одной целью. Но часто какая-то доминирует. И очень важно, чтобы эти цели у членов группы в основном совпадали. Тогда поход доставит всем удовольствие. Какие же бывают цели участия в походе?

I. Оздоровительные цели

1. Физическое оздоровление (тренировка мышц, закалка, получение запаса бодрости и работоспособности, укрепление иммунитета к простуде).
2. Эмоционально-психологическое оздоровление (снятие напряжения городской жизни, отвлечение от каждодневных забот и проблем, от гнетущих мыслей, переключение с одного круга общения на другой и т.д.).

II. Спортивные и тренировочные цели

1. Преодоление естественных препятствий и природных трудностей.
2. Увеличение своих физических возможностей.
3. Повышение спортивной квалификации (получение значка «Турист России», спортивных разрядов, звания инструктора, мастера спорта и т.д.)

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

III. Познавательные и деловые цели

1. Разведка новых мест.
2. Знакомство с достопримечательностями.
3. Целенаправленное изучение родного края по какой-либо теме, природоведческие, исторические, археологические и другие исследования.
4. Испытание в походных условиях новых видов велосипедов, снаряжения.
5. Проведение медико-биологических исследований.

IV. Общение

1. Стремление к тесному общению с друзьями.
2. Знакомство с новыми людьми.
3. Поиски партнера для семейной жизни.

V. Прочие цели

1. Эстетические (выезд на природу, осмотр памятников архитектуры и т.д.).
2. Романтические (неожиданности в походе, пение песен у костра и т.д.).
3. Любопытство.

Одни цели людьми осознаются и сообщаются окружающим, другие подразумеваются, третьи могут быть даже в подсознании. Причем в зависимости от обстоятельств, от местности, настроения группы, погоды могут выходить на первое место то одни цели, то другие. Программа похода и в первую очередь маршрут должны быть составлены так, чтобы по возможности учесть и эти перемены значимости целей.

Если у человека преобладают спортивные цели (стремление подняться вверх по ступеням спортивных разрядов), не рекомендуется «прыгать» через категории. Не имея достаточной подготовки, человек будет либо тянуть назад более тренированную группу, либо гнать себя, что называется, «на износ». Тем более для получения разрядов и звания мастера спорта все равно придется закрывать «клеточки» разрядной таблицы.

Чтобы разработать хороший маршрут, надо как можно больше узнать о предполагаемом районе путешествия. Чем больше предварительной информации у группы о маршруте, тем успешнее пройдет поход.

Для разработки маршрутов привлекают разнообразные материалы. Назовем основные:

1. Топографические карты масштабов 1:100000-1:500000.
2. Планы городов.
3. Туристские карты и схемы.
4. Административные карты областей и республик.
5. Атласы автодорог.
6. Специальные карты (учебные, физические, для охотников).
7. Сборники туристских маршрутов.
8. Описания веломаршрутов, опубликованные в бывшем журнале «Турист».
9. Путеводители со схемами маршрутов, книги по краеведению.
10. Выкопировки и фотокопии с разных карт.
11. Отчеты о самостоятельных путешествиях велосипедного и других видов туризма (находятся в туристских клубах).

12. Рисунки, схемы, описания и устные сообщения туристов и других людей, бывавших в интересующем районе; сведения, полученные от местных жителей.

До 1990 года выпускаемые ГУГКом так называемые туристские схемы давали мало информации самодеятельному туристу (то же самое можно сказать и об административных картах), но в 1990 году начали (наконец-то!) выпускать действительно туристские карты на топографической основе. Карт масштаба 1:100000 («километровок») у нас выпускается мало, карта масштаба 1:500000 («пятикилометровка») – мелковата, хотя при отсутствии других по ней вполне можно передвигаться. Наиболее подходящая для велотуриста – топографическая карта масштаба 1:200000 («двухкилометровка»). На ней дороги подразделяются по значению и покрытию (с твердым покрытием и грунтовые), всего шесть градаций. Населенные пункты показаны кварталами и шашечками, а не кружками (пунсонами). Лес дается фоновой окраской, специальными значками показываются преобладающие породы деревьев. Горизонталы позволяют судить о рельефе местности. По таким картам можно без труда проложить веломаршрут и выходного дня, и многодневный.

Однако и картам масштаба 1:200000 доверять полностью нельзя. Нередко они составлены по устаревшим картматериалам. Сплошь и рядом бывает так, что на карте показана дорога с твердым покрытием, а на местности от этого покрытия ничего не осталось, и дорога в сырую погоду становится местами труднопроходимой. И наоборот, проселочная дорога вдруг оказывается прекрасным асфальтовым шоссе. Возможно также ухудшение дороги (при том же условном знаке на карте) на границе областей или районов (асфальт может смениться гравием, песчано-гравийная дорога – грунтовой, а грунтовая может оказаться вообще заросшей).

Кроме того, не на все территории выпущены карты масштаба 1:200000, не у всех велотуристов они есть. Поэтому приходится пользоваться до настоящего времени туристскими схемами, которые в первую очередь дают информацию о лесах и достопримечательностях предполагаемого района путешествия. На административных картах показаны дороги с автобусным сообщением, что является косвенным признаком качества дорог. В автодорожном атласе дороги показаны с подразделением по покрытию (твердое, грунтовое), даны расстояния между населенными пунктами. Планы городов подскажут, как по ним проехать, где какие достопримечательности в них посмотреть.

При планировании походов высоких категорий сложности выпускаемых на мелкомасштабной основе схематических карт и путеводителей недостаточно. Нужно внимательно ознакомиться с туристскими отчетами групп, которые прошли намеченный маршрут. Если такой отчет велотуристов не найден, то нужно максимально использовать отчеты групп других видов туризма. Полезно поговорить с теми, кто просто бывал в районе предстоящего путешествия. Для получения сведений об экскурсионных объектах, о природных условиях, характеристиках дорог, водных переправах и бродах, о горных перевалах, расписании движения транспорта и т.д. много может дать переписка с туристскими организациями, турбазами, клубами, членами велоту-

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

ристских секций, местными краеведами, учителями школ, лесниками, охотниками, работниками музеев и т. д. Если маршрут путешествия проходит через заповедник, необходимо разрешение дирекции заповедника на проезд через его территорию. Просьба о разрешении направляется от организации, проводящей путешествие. Полученное разрешение представляется в маршрутно-квалификационную комиссию вместе с заявочными материалами.

При планировании маршрутов в районах, где есть турбазы, можно остановиться на ночлег на турбазе или приюте. Там же можно пополнить свои продуктовые запасы.

Первые многодневные походы лучше совершать в своей или соседних областях, в привычной климатической зоне, по дорогам с ненапряженным автомобильным движением, не изобилующим крутыми подъемами и спусками, без труднопроезжих участков. Протяженность первого похода обычно бывает небольшой: 400 км или чуть больше, а продолжительность – 6-7 дней. Таковы нормы велопохода I категории сложности. То есть в среднем на день будет приходиться по 65-70 км, а если в середине маршрута предусмотреть дневку (с сохранением продолжительности похода), то километров на десять больше.

Надо определить тему похода (по местам исторических событий, жизни и деятельности выдающихся людей, к памятникам архитектуры и культовым объектам, в интересные в природном отношении места и т. д.). Во всяком случае следует наметить самую интересную точку, главный объект маршрута («доминанту») – старинный город, усадьба с музеем, монастырь, водопад, вершина холма, с которого открывается широкая панорама, большая река, а может быть, и велоклуб другого города. Если некоторые экскурсионные объекты остаются в стороне от нитки маршрута, то к ним можно предусмотреть радиальные выходы и выезды.

Нужно выяснить подъезды к маршруту. Идеальный вариант, конечно, – прямые поезда или вагоны между своим городом и начальным и конечным пунктами маршрута (причем в поездах лучше всего ездить в плацкартном вагоне: уложенные в чехлы велосипеды хорошо ложатся на третьи поперечные полки). Предполагая перелет по воздуху, следует учитывать, что бесплатно при себе можно провезти 20 кг, так что за вес более 20 кг придется доплатить (в поезде – более чем за 36 кг). Чем меньше будет пересадок, тем больше нервной энергии сэкономится на сам поход. Однако если пересадки неизбежны, то при прочих равных условиях лучше начало маршрута планировать из дальней точки маршрута и добираться до нее на «перекладных». После похода, когда человек устал и стремится домой, лучше иметь прямой обратный рейс. При кольцевом построении маршрута легче организовать обратный выезд (например, заблаговременно приобрести билеты).

После этого нужно проложить нитку маршрута. Разбив его на участки по количеству ходовых дней, составляют график движения. Места ночлегов стараются приблизить к озерам, рекам и ручьям, чтобы было где умыться, искупаться, посидеть у воды с удочкой.

Если поход начинается на значительной высоте над уровнем моря или в сильно отличающейся по климату местности от той, откуда группа приехала, нужно запланировать 1-3 дня на акклимати-

зацию, употребив это время на подготовку велосипедов, осмотр достопримечательностей, посещение музеев, встречи с местными туристами, краеведами, ветеранами и т.д.

В первые два дня маршрут должен проходить по хорошим дорогам без серьезных препятствий, причем переходы не должны быть большими. Надо дать группе время сработаться, войти в походный ритм, более основательно притереться друг к другу. Если модели велосипедов в группе разные, общую скорость следует планировать по возможностям наиболее «тихоходных» моделей. Аналогичен подход по отношению к физическим возможностям членов группы. Максимальные дневные нормы обычно планируют, начиная с 4-5-го дня похода.

На день, в который предусматривают осмотр какого-нибудь солидного объекта (крепость, большой музей и т.д.), дневная норма должна быть уменьшена, если маршрут проходит по сравнительно однообразной местности – увеличена. Разумно где-то предусмотреть остановку на несколько часов для сбора грибов и ягод. Если запланирован осмотр интересного города, посещение в нем музеев, целесообразно наметить ночлег перед городом, чтобы в него въехать к началу работы музеев. Однако не следует перегружать маршрут достопримечательностями чрезмерно.

В велопоходах пройденное за день расстояние в зависимости от подготовки туристов, состояния дорог, погоды и прочих факторов может колебаться в очень широких пределах. В день обычно едут 6-8 часов. Стало быть, по хорошей дороге в медленном, среднем и быстром темпах в походах оздоровительно-познавательной направленности можно проехать за день соответственно 50-70 км, 70-90 км, 90-120 км, в спортивных походах – до 160 км и более. Попутный ветер может эти нормы увеличить на 15-20%, встречный ветер и дождь – уменьшить на столько же и больше. На проселке, лесных тропах и дорожках дневные нормы уменьшаются в среднем на столько же (если погода сухая и не очень жаркая), после сильного или затяжного дождя скорость на грунтовых дорогах падает в несколько раз, поэтому в ненастье на проселки нужно планировать не более 35-40 км в день. Такая же примерно норма относится и к сухим горным грунтовым дорогам (однако первый поход в горах совершать не следует). Практика показывает, что при составлении походного графика надо на каждый день оставлять примерно по часу ходового времени в резерве.

Через 3-5 ходовых дней можно наметить дневку для отдыха, экскурсий, ремонта велосипедов, купания, игры в волейбол и т.д. Некоторые опытные туристы, правда, полагают, что лучше устраивать полудневки (например, ехать до обеда), но какое-то расстояние нужно ежедневно непременно проходить, чтобы не расслабляться, не потерять походный настрой. Последний день путешествия желательно оставить резервным. При продолжительном путешествии такой день должен быть не один (примерно по одному дню на каждые 6-7 дней похода). Если группа уложится в график, эти дни можно использовать на радиальные поездки к интересным объектам, осмотр городов и т.д.

При проектировании маршрута сложного похода, если он протяженный и находится в малонаселенной местности, намечают одну

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

или даже несколько точек заброски продуктов по почте. Такая заброска позволяет равномернее распределить весовую нагрузку.

При прокладке маршрута и определении расстояний по карте следует учитывать рельеф местности и вводить поправки на уклоны дорог.

В походах высоких категорий или в неизведанных районах необходимо предусмотреть на сложных участках запасные варианты либо укороченные, либо проложенные по более легким дорогам. Следует при проработке маршрута на экстренный случай предусмотреть и преждевременное завершение похода всей группой или кем-то из участников.

Чем тщательнее, детальнее продуман маршрут, его график, да и вообще весь поход, тем успешнее он потом совершается.

Ответственный момент – **определение категории сложности** намеченного **маршрута**. Основных параметров, определяющих категорию сложности похода, – три. Это минимальная продолжительность похода, его протяженность, а также характер, количество и разнообразие препятствий. Под последними подразумевают труднопроезжие участки грунтовых дорог и троп (заросшие травой, перегороженные упавшими деревьями, увлажненные, заболоченные, песчаные, каменистые и т. д.), горные дороги, тропы и перевалы, крутые подъемы и спуски, броды, наледи и прочие природные явления, а также покрытия дорог, неудобные для велосипеда (булыжник, крупный щебень и т. д.). Кроме того, учитываются населенность района, развитие дорожной сети, высота местности над уровнем моря, трудности ориентирования и т. д.

Вот так распределяются категории сложности походов по длительности и протяженности маршрутов:

Таблица 5.1

	Категории сложности походов				
	I	II	III	IV	V
Продолжительность походов в днях (не менее)	6	8	10	13	16
Протяженность маршрутов велопоходов в км (не менее)	400	500	650	800	1000

Труднее дело обстоит с выяснением, сколько и каких препятствий должно быть на маршруте, чтобы обеспечить ему нужную категорию сложности в зависимости от характера дорог и естественных препятствий. Это один из самых проблемных вопросов в велотуризме, так по-настоящему и не решенных. По-прежнему среди лидеров велотуризма идут по этому поводу дебаты, разрабатываются методики (в этом лишний раз можно убедиться, открыв книгу на страницах раздела «Общественно-полезная работа велотуристов»).

Сложнее всего дело обстоит с походами высоких категорий сложности, поскольку тут, как оказалось, очень трудно выдержать соответствующую «четверке» и особенно «пятерке» сложность маршрута и в то же время сохранить специфику именно велотуризма,

не «соскочить» в другой вид туризма (пешеходный, горный), таская на больших участках велосипед и рюкзак на себе, поскольку не так-то просто найти протяженные участки дорог и троп труднопроходимые, но в то же время преодолеваемые в седле велосипеда.

Долгие годы велотуристы определяли категории сложности велопоходов, сравнивая свои маршруты с помещенными в Перечне классифицированных туристских маршрутов, который периодически обновлялся и опубликовывался. Техническая сложность, разнообразие, характер и количество препятствий в намечаемом походе предполагаемой категории сложности должны были быть не ниже, чем на классифицированных маршрутах той же категории сложности в данном географическом районе. (Перечень классифицированных туристских маршрутов приведен в Справочном разделе).

Однако сравнение давало лишь приблизительную оценку сложности намечаемого маршрута, и в восьмидесятых годах была принята методика объективной оценки маршрутов в зависимости от рельефа местности и характера дорог.

Согласно этой методике, маршрут I категории сложности, самой массовой, можно проложить по дорогам с твердым покрытием, без больших перепадов высот, при этом туристы должны проехать не менее 400 км (в 80-х годах – 250 км) и не менее пяти раз переночевать в полевых условиях.

Маршрут II категории сложности проходит по слабопересеченной местности от 200 до 600 м над уровнем моря либо имеет не менее 20% песчано-гравийных и грунтовых дорог.

Маршрут III категории сложности проходит по средне-пересеченной местности и имеет 2-3 перевала высотой от 600 до 1000 м над уровнем моря, либо не менее 40% маршрута должны быть проложены по песчано-гравийным и грунтовым дорогам, в том числе труднопроходимым, по лесным тропам.

Маршрут IV категории сложности проходит по горной местности и имеет не менее десяти перевалов высотой до 1000 м над уровнем моря, либо 4-6 перевалов высотой от 1000 до 2500 м над уровнем моря, либо два перевала высотой 2500-3500 м, либо один перевал на горной тропе и 2-3 автодорожных перевала. Этот маршрут может быть проложен в тундре, по пустынной, таежной малонаселенной местности, причем не менее 40% маршрута должны проходить по естественным полевым, лесным дорогам и тропам, в том числе труднопроходимым.

Маршрут V категории сложности прокладывают в большинстве случаев по горной местности. Он должен включать 5-6 перевалов высотой 3000-5000 м над уровнем моря либо не менее одного перевала по горной тропе и 2-3 автодорожных перевала высотой 3000-4000 м над уровнем моря. Маршрут может быть в тундре, пустыне, тайге в малонаселенной местности, причем не менее 60% маршрута должны пройти по естественным грунтовым дорогам и тропам с труднопроходимыми заболоченными участками, бродами, завалами, осыпями и прочими естественными препятствиями.

Верхним пределом по длительности и протяженности походов каждой категории сложности считаются нормы следующей категории, например, походы III категории сложности имеют длительность 10-12 дней и протяженность 650-800 км. Но эти нормы могут и превы-

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

шаться, если количество и характер естественных препятствий соответствуют данной категории сложности.

Однако каким бы ни был маршрут, для разных географических районов страны были приняты максимально возможные категории сложности походов. Так, в Прибалтике нельзя совершить поход выше II категории сложности, в Центральной России, Белоруссии, Молдавии, на Украине маршрут может быть не выше III категории сложности (только в Карпатах можно проложить маршруты IV категории сложности). В Западной Сибири максимально возможная – IV категория сложности. В остальных географических районах страны (Кавказ, Средняя Азия и Казахстан, север и восток европейской части России, Урал, Алтай, Восточная Сибирь и Дальний Восток) допустима максимальная V категория сложности маршрутов.

И вот в виде эксперимента в девяностых годах введена новая методика определения категории сложности велосипедных маршрутов, в которой сделана попытка еще точнее определять эти категории с учетом характера дорог и троп, преодолеваемых препятствий, перепадов высот, времени года, в которое совершается поход, и прочих факторов. Теперь категории сложности походов стало можно определять как по изложенной выше методике, так и по новой Методике категорирования велосипедных маршрутов (см. Справочный раздел). Перечнем классифицированных маршрутов, который еще можно найти в маршрутно-квалификационных комиссиях туристских клубов, пользоваться следует с осторожностью, потому что он давно не пересматривался, не приведен в соответствие с изменившимися нормами категорийных походов по протяженности (в частности, походы II категории сложности удлинились на 100 км, а походы III – на 50 км), да и дорожная обстановка на приведенных в Перечне маршрутах изменилась.

При планировании похода имейте в виду, что количество дней не должно превышать 20% от общей продолжительности похода.

Протяженность похода может быть уменьшена относительно нормативной (как правило, не более, чем на 25%) при существенном увеличении на маршруте количества препятствий, определяющих категорию сложности похода. Расстояния в кольцевых радиальных выходах засчитываются полностью, а пройденные в линейных радиальных выходах (с возвращением по тому же пути) засчитываются в одном направлении.

Чтобы нагляднее показать принципы разработки веломаршрутов, дадим некоторые из них по регионам России и ближнего зарубежья, проложенные разными группами велотуристов. Маршруты всякие – кольцевые и линейные, короткие, длинные и очень длинные. Одни можно «вплести» в какой-то свой маршрут, а из других взять лишь часть.

Некоторые маршруты европейской части России и ближнего зарубежья

Сложность веломаршрутов имеет общую тенденцию нарастать с запада на восток страны. Наиболее густая сеть дорог с твердым покрытием – в Прибалтике, Западной Белоруссии и на Украине, в Молдавии, Московской и прилегающих областях, Западной Грузии, в

Ферганской долине. В пределах этих районов проходят маршруты I категории сложности, реже II. Естественно, горы на одну-две категории повышают уровень сложности маршрута (Крым – до III категории, Карпаты – до IV, а расположенный рядом с Колхидской низменностью Кавказ – до V категории). Для европейского севера наиболее характерен маршрут III категории сложности (Кольский полуостров и Хибины позволяют проложить маршруты до V категории сложности). Для западной и центральной частей России типичен маршрут II категории сложности, в Заволжье много возможностей для маршрутов III категории сложности. На Урале наилучшие условия для велотуризма в средней и южной его частях, Северный и Полярный Урал – для отважных, там мало дорог. Урал – хороший «трамплин» для Кавказа, Памира и Тянь-Шаня.

Предложим в качестве примеров наиболее характерные маршруты для разных регионов страны.

Прибалтика будто специально создана для оздоровительно-познавательного велотуризма: много хороших дорог, спокойный рельеф, масса достопримечательностей, всюду опрятные столовые и кафе. Но здесь не приветствуется разжигание костров, поэтому лучше всего готовить пищу на примусах. Маршруты II категории сложности по Прибалтике проложить едва ли не труднее, чем I. Впрочем, местные велотуристы для учебно-тренировочных походов разработали такие маршруты. Вот, например, типичная «двойка» по восточной Литве: Купишкис – Юодпенай – Камаяй – Рокишкис – Юодупе – Обяляй – Зарасай – Турмантас – оз. Друкшяй – Римше – Качяргишке – Мелагенай – Игналина – Линкмянис – Лабанорас – Ута – Молетай – Бальнинкай – Видишкяй – Аникщяй – Трошкунай – Ленас – Паневежис. Протяженность – около 500 км. Большая часть маршрута проходит по песчано-гравийным и грунтовым дорогам. Маршрут богат достопримечательностями.

Латвийские велотуристы приглашают совершить путешествие II категории сложности по Видземе: Сигулда – Лигатне – р. Амата – Цесис – Лиела – Калачи – Рауна – Дзербене – Вецпиебалга – Кална-Кайбени – Эргли – Дарзниеки – Мадона – Варакляны – Резекне – Эзерниеки – Краслава – Аглона – Прейли – Ливаны – Екабпилс. Протяженность около 500 км, есть подъемы и спуски. Примерно 130 км – грунтовые дороги, много природных и архитектурных достопримечательностей.

По Эстонии можно совершить кольцо, которое даст возможность побывать в самых интересных местах республики: Таллин – Кейлайоа – Падизе – Хаапсалу – Лихула – Пярну – Вильянди – Тарту – Муствеэ – Раквере – Таллин. Протяженность примерно 660 км. Дороги – с твердым покрытием, поэтому маршрут этот I категории сложности.

Разрабатывая маршрут по Эстонии более детально, рекомендуем между крупными населенными пунктами выбирать местные дороги, а не магистрали. Эстония, как и другие прибалтийские республики, почти всегда позволяет выбрать несколько вариантов.

В Белоруссии и на Украине маршруты лучше прокладывать по местным дорогам. Интересные оздоровительно-познавательные маршруты с большим количеством архитектурных памятников, с живописными озерами, грибными и ягодными лесами разработали мин-

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

ские туристы. Предлагаем большое минское кольцо: Минск – Неман – Несвиж – Кореличи – оз. Свитязь – Новогрудок – Любча – оз. Кромань – Налибоки – Ивенец – Раков – Вязынка – Радошковичи – Молодечно – Вилейка – Вилейское вдхр. – Сосенка – Плещеницы – Хатынь – Логойск – Острошицкий Городок – Раубичи – Минск. Все кольцо – ориентировочно 600 км, II категории сложности. Дороги встретятся самые разные: асфальтовые, мощенные булыжником, песчано-гравийные, грунтовые.

Более основательное путешествие по Белоруссии можно совершить по Припятскому Полесью и западу страны (в скобках указаны пункты радиальных поездок): Лунинец – (Пинск) – Кобрин – Брест – Каменец – (Каменюки) – Пружаны – Ружаны – Волковыск – Гродно. Протяженность маршрута – около 700 километров.

Украина по своей ценности для туристов менее однородна, чем Белоруссия и Прибалтика. Если Карпаты можно назвать туристской «меккой», то левобережная промышленная часть республики, особенно восточные области, не пользуются большой популярностью. На втором месте для велотуристов стоит Крым, преимущественно в мае, когда там уже тепло, но еще не начался массовый наплыв отдыхающих.

Карпаты особенно привлекают тех, кто хочет совершить походы III и IV категорий сложности. Предлагаем вариант «тройки» по Карпатам: Дрогобыч – Борислав – Сходница – Турка – пер. Ужокский – Ужок – Ростока – Воловец – Межгорье – Синевир – (оз. Синевир) – Колочава – Драгово – Тячев – Рахов – Ясиня – перевал Яблоницкий – Кременцы – Верховина – Косов – Куты – Вижница – Берегомет – Сторожинец – Черновцы. 620 км. На маршруте десять перевалов высотой от 800 до 1000 м, на отдельных участках – песчано-гравийное покрытие дорог.

«Четверка» обычно включает в себя песчано-гравийный участок Дубовое – Косовская Поляна – Рахов. Вот надежный «четверочный» фрагмент: Ивано-Франковск – Росильна – Красное – Осмолода – Лопухов – Усть-Чорна – Дубовое – Рахов – Луги – река Говерла – седловина между г. Петросом и г. Говерлой – река Лазещина – пер. Яблоницкий – Верховина – Куты.

Кстати, в Западной Украине многие местные дороги – с песчано-гравийным покрытием. Что касается Карпат, то по главному водоразделу цепи на отдельных участках идет хорошая тропа, местами вполне сносная для велоезды.

В Крым обычно едут за «тройкой». К сожалению, многие планируют маршруты в основном по автомагистралям, идущим по берегу моря. Между тем в Крыму много привлекательных для велосипедистов местных дорог в глубине горного массива, где может оказаться немало участков с элементами IV категории сложности. Много в срединной горной части Крыма и достопримечательностей, например, бывшие пещерные города и монастыри, немало здесь уголков с уникальной природой. Вот фрагмент одного из вариантов «тройки»: Бахчисарай – Чуфут-Кале – Кудрино – Баштановка – Пещерное – Голубинка – Новоульяновка – Мангуп-Кале – Терновка – Чернореченское – мыс Сарыч – Форос – пер. Байдарские Ворота – Родниковское – Передовое – Соколиное – пер. Ай-Петри – водопад Учансу – Ялта – пер. Чугельский – Алушта – Приветное – Белогорск –

Грушевка – Судак – Планерское – Феодосия. В Крыму готовить можно только на примусах.

Те группы, которые устремляются к Карпатам, проезжают в поездах отнюдь не менее интересные места Житомирской, Хмельницкой, Тернопольской, Львовской областей. Вот такой замысловатый, но интересный путь по местным дорогам можно проложить из Киева во Львов: Киев – Украинка – Триполье – Ржищев – Кагарлык – Мироновка – Богуслав – Саварка – Ольшаница – Белая Церковь – Сквиря – Попельня – Брусилов – Радомышль – Черняхов – Новоград-Волынский – Городница – Корец – Славута – Острог – Кременец – Почаев – Броды – Радехов – Львов. Весь маршрут – около 1000 км, по сложности вполне «тянет» на «двойку», рассчитан на отпуск.

Молдавия с ее Кодрами дает возможность совершить полноценную «двойку». Вот один из маршрутов протяженностью примерно 500 км (с учетом подъездов к достопримечательностям): Кишинев – Ваду-луй-Водэ – Старые Дубоссары – Криуляны – Оргеев – Калараш – Садова – Каприяна – Кондрица – Лозово – Ниспорены – Шишканы – Чугулены – Котовск – Гура-Галбены – Резены – Кишинев. Маршрут проходит по живописной пересеченной местности, есть грунтовые дороги.

А теперь перенесемся на север. Очень приятно путешествовать по Карелии: умиротворяющая северная природа, бодрящая прохлада чистого воздуха, красивые озера среди хвойных лесов, чистейшая вода. В августе комары здесь донимают несильно, но зато – обилие ягод и грибов. Если посмотреть на атлас автодорог, то можно сделать вывод, что дорог в Карелии мало. Однако это не так: Карелия иссечена массой местных вполне приличных для велоезды «грейдеров» и грунтовых дорог, в том числе леспромхозовских, просек с тропами, заброшенных, но пригодных для езды дорог в местах, где лесоразработки закончены. Вот один из возможных маршрутов по южной Карелии: Медвежьегорск – Кяппесельга – Кондопога – водопад Кивач – Гирвас – Марциальные Воды – Петрозаводск – Сямозеро – Соддер – Колатсельга – Койвусельга – оз. Кинелахта – Видлица – Олонец – Лодейное Поле. На маршруте есть очень глухие уголки, куда, впрочем, ведут вполне проезжие для велосипеда дороги. Протяженность около 650 км.

Поход можно продлить по Ленинградской области по разработанному петербургскими велотуристами маршруту: Лодейное Поле – Алеховщина – Хмелезеро – Пашозеро – Шугозеро – Ганьково – Тихвин – Ругуй – Будогощь – Кириши – Любань – Мга – Петрокрепость – С.-Петербург. Вторая часть маршрута прибавит еще около 550 км.

А любителям сверхдальних пробегов можем порекомендовать маршрут, рассчитанный на три отпуска – «От Белого моря до Черного», который проходит по западному ближнему зарубежью. Примерная нитка его такова: Беломорск – Сегежа – Сортавала – Приозерск – Запорожское – С.-Петербург – Петродворец – Нарва – Таллин – Рапла – Вильянди – Айнажи – Рига – Скайсткалне – Паневежис – Крякянава – Каунас – Вильнюс – Гродно – Волковыск – Ружаны – Брест – Томашовка – Любомль – Луцк – Львов – Борислав – Ужгород – Мукачево – Хуст – Нересница – Рахов – Верхо-

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

вина – Вижница – Сторожинец – Черновцы – Липканы – Фалешты – Кишинев – Каушаны – Белгород-Днестровский – Приморское. Протяженность такого марафона – примерно 4200 км.

Север европейской части России позволяет путешествовать по отдельным протяженным дорогам, проходящим большей частью в меридиональном направлении, например, Петрозаводск – Мурманск, Медвежьегорск – Вологда, Ярославль – Архангельск, Нижний Новгород – Котлас, Киров – Ухта и т.д. Предложим один из самых интересных в природном отношении, а также древними городами и знаменитыми монастырями, характерный для этого региона маршрут: Няндама – Каргополь – Прокшино – Липин Бор – Белозерск – Горлицы – Кириллов – Ферапонтово – Вологда. Маршрут II категории сложности, протяженность 530 км.

Для особенно отважных можно предложить маршрут, пересекающий всю Вологодскую область в широтном направлении от Устюжны до Великого Устюга: Пестово – Устюжна – Вологда – Тотьма – вдоль Сухоны – Великий Устюг – Котлас. Есть здесь два очень трудных участка: Камчуга – Игмас и Бобровское – Полдарса.

Ленинградская, Псковская и Новгородская области и по географическому положению, и по обеспеченности дорогами занимают промежуточное положение между севером и центром России. Карельский перешеек в 80-х годах облюбовали организаторы плановых велосипедных маршрутов. Освоена петербургскими велотуристами и южная часть области. Маршрут от Лодейного Поля до С.-Петербурга мы дали выше. А сейчас предложим маршрут по старинным русским городам с выходом к озеру Селигер: Печоры – Изборск – Псков – Ямкино – Сольцы – Новгород – Пролетарий – Веретье – Лажины – Пола – Лозницы – Демянск – Молвотицы – Горное – Волговерховье – Свапуце – Осташков. Маршрут II категории сложности протяженностью около 620 км. Участки грунтовых дорог между Веретье и Лажинами, Новой Деревней и Лозницами, Горным и Волговерховьем.

Среди велотуристов, конечно, очень популярно «Золотое кольцо». Однако при разработке маршрута не советуем идти по линии наименьшего сопротивления и повторять стандартный маршрут, по которому обычно ездят экскурсанты на автобусах и автолюбители, то есть по страшно загруженным магистральным трассам. Здесь веломаршруты тем более надо прокладывать по местным дорогам. Вот один из вариантов такого маршрута: Муром – Владимир – Суздаль – Юрьев-Польский – Переславль-Залесский – Ростов – Углич – Рыбинск – Тутаев (Романов-Борисоглебск) – Ярославль. Протяженность маршрута – около 650 км, II категории сложности. Для тех, кто хочет магистрали свести до минимума и кто не боится грунтовых дорог, можно часть маршрута изменить, проложив его по уютным местным полевым и лесным дорогам. Вот какой альтернативный сугубо велосипедный вариант маршрута с участками грунтовых дорог мы предлагаем от Суздаля до Ростова: Суздаль – Янево – Кистыш – Козлово – Лычево – Рыково – Шипилово – Юрьев-Польский – Горки – Петрищево – Рязанцево – Переславль-Залесский – Криушино – Студенец – Лыченцы – Рыково – Савино – Спас-Смердино – Богородское – Дмитриановское – Воронино – Ростов. От Рыбинска до Ярославля лучше ехать по дороге по левому

берегу Волги.

Чтобы проложить по центру России маршрут III категории сложности, нужно включить в него серию так называемых «перелазов» — старые грунтовые дороги между деревнями соседних областей или районов, по которым очень редко ездят или вообще уже не ездят. Типичный «перелаз» для «тройки» — участок Перьево — Владычное маршрута многодневного ралли Петрозаводск — Москва (раздел «Массовые походные мероприятия»). А вот более протяженный фрагмент «тройки»: Спасск-Рязанский — Ижевское — Брыкин Бор — Кидусово — Борисково — Солотча — Спас-Клепики — Пышлицы — Перхурово — Шестимирово — Тасино — Тихоново — Гусь-Хрустальный. Места здесь очень живописные, несколько озер, много грибов и ягод.

И еще две «тройки» Поволжья, разработанные нижегородскими и казанскими велотуристами. Первая — по северной части Нижегородской области: Нижний Новгород — Лысково — ур. Пенякша — Рустай — Елдеж — Воскресенское — Воздвиженское — Красные Баки — Варнавино — Ильино-Заборское — Ковернино — Заволжье — Нижний Новгород. Протяженность — около 650 км, примерно 40% грунтовых дорог.

Вторая «тройка» такова: Казань — Лаишево — Сорочьи Горы — Чистополь — Черемшан — Аксубаево — Билярск — Базарные Матаки — Куйбышев — Тетюши — Теньки — Верхний Услон — Казань. Протяженность 840 км, половина маршрута проходит по песчано-гравийным и грунтовым дорогам, есть крутые подъемы и спуски.

Кавказ требует хорошей физической, тактической и технической подготовки, здесь много велотуристов совершали свои первые «пятёрки», хотя в предгорье Северного Кавказа и на Западном Кавказе часто прокладывают «тройки». Вот типичный «троечный» маршрут этой части Кавказа, который благодаря многочисленным достопримечательностям больше подходит для оздоровительно-познавательного велотуризма: Нальчик — Пятигорск — Лермонтов — Черкесск — Зеленчукская — Псебай — Лабинск — Майкоп — Хадыженск — пер. Гойтхский — Туапсе. Протяженность 730 км.

На Урале предложим кольцевой маршрут III категории сложности по Башкирии: Уфа — Сим — Катав-Ивановск — Верхняя Катава — Верхнеаршинский — Тирлянский — Белорецк — Верхний Авзян — Макарово — Петровское — Стерлитамак — Уфа, протяженность маршрута 720 км.

Некоторые маршруты азиатской части России и Средней Азии

Сразу предупреждаем, что все маршруты по азиатской части России, предлагаемые ниже, проложены в конце восьмидесятых годов, за последние годы на дорогах могли произойти изменения и в лучшую, и в худшую сторону.

Большинство велотуристских групп в восточной части нашей страны прокладывают маршруты у ее южных границ.

В Казахстане лучше всего возможности для походов в северной предгорной восточной и южной частях страны. Вот, например, какой маршрут III категории сложности разработали велотуристы Казахстана между двумя южными областями: Джамбул — (станция Акчулак —

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

Акжар) – Головачевка – Каратау – Жанатас – Байкадам – Чулак-курган – Кентау – Туркестан – Тортколь – (Шаульдер) – Кр. Мост – (Сайрам) – Чимкент. Протяженность – 800 км. Маршрут знакомит с руинами древних городов, мавзолеями, археологическими памятниками. Путешествовать по нему надо с примусами.

Горные республики Средней Азии в восьмидесятые годы были очень привлекательными для велотуристов. Во все времена года ими изъезжены Ферганская и Ошская долины, Мургабский оазис, Хорезмская область, озеро Иссык-Куль. Совершают «пятерочные» маршруты по Каракумам. Классическим веломаршрутом в этой зоне является Памирский тракт, центральная часть которого пролегает по Памирскому плоскогорью и насчитывает порядка 10 перевалов с высотой более 4000 м. Маршрут V категории сложности Душанбе – Хорог – Ош – Бишкек по этому тракту считается одним из самых сложных в стране. В девяностые годы этот район стал чересчур «горячим» в связи с вооруженными конфликтами, поэтому для велотуризма сегодня он не очень благоприятный.

Неоднократно пересечены велотуристами Каракумы, в частности, не одна группа прошла вдоль сухого русла Узбоя. Вариант маршрута, IV категории сложности, пройденный липецкими туристами, таков: Ходжейли – Сарыкамышское озеро (государственный заповедник) – вдоль Узбоя – Джамал – Бургун – Ясхап – Небит-Даг. Протяженность всего маршрута – около 900 км. К Сарыкамышскому озеру ведет асфальтовая дорога. В пустыне, особенно на такырных участках, много автомобильных следов, в которых легко запутаться. По руслу Узбоя – в основном движение по солончакам, иногда приходится взбираться на песчаные барханы. От плато Челюнкыр до поселка Ясхап маршрут идет сначала по барханам, потом грунтовой дорогой, последний участок маршрута – по асфальту.

По пустыне путешествуют чаще всего весной (в марте – апреле) или осенью (октябрь). Весной пустыня кишит ядовитыми обитателями, в октябре их мало, но температура под утро опускается ниже нуля градусов.

Некоторые вынашивают планы пройти за несколько отпусков из европейской части России на Дальний Восток или наоборот. Восточнее Красноярского края существуют два основных пути: вдоль Транссибирской магистрали и вдоль Байкало-Амурской магистрали. Однако хотим особо предупредить, что путешествие по обоим маршрутам требует основательной и долгой физической, тактической и технической подготовки участников.

До Омска можно выбрать несколько вариантов пути: по основной трассе через Челябинск, Курган; через Тюмень, Ишим; экзотический вариант, наиболее трудный – вдоль Иртыша через Тобольск, Тару.

От Омска нитка маршрута такова: Омск – Новосибирск – Кемерово – Красноярск – Тайшет – Зима – Иркутск – Слюдянка – Улан-Удэ – Петровск-Забайкальский – Хилок – Чита – Агинское – Нерчинск – Чернышевск – Магдагачи – Тыгда – Шимановск – Свободный – Благовещенск – Архара – Биробиджан – Хабаровск – Владивосток. Протяженность всего пути от Омска до Владивостока – около 6600 км. Возможны походы III-V категорий сложности.

От Кемерово до Красноярска – живописная дорога с асфальто-

вым и гравийным покрытием. Из Улан-Удэ до Читы возможны три варианта: по Романовскому тракту, вдоль железной дороги с последующим выходом на Улетский тракт или на Петровск-Забайкальский. Вдоль реки Хилок идет красивая, но местами разбитая гравийная дорога. Из Читы в Агинское ведет асфальтовая дорога. Из Чернышевска до Магдагачи летом пройти крайне трудно. Этот участок можно преодолеть ранней весной (в апреле) или поздней осенью по зимникам, когда морозы не так сильны. В районе Тыгды новая хозяйственная деятельность, в частности местного леспромхоза, даст возможность проехать и летом; у Ушумуна – трудный участок. Из Сиваков через станцию Переселенческая следует по объездным дорогам пробираться на совхоз «Мухинский». Из Шимановска до Свободного – бетонная и гравийная дороги, от Биробиджана до Хабаровска – гравийная, но очень красивая таежная дорога. От Хабаровска до Владивостока – асфальтовое шоссе.

Второй вариант (пройдем его обратно из Хабаровского края к Уралу) может быть следующим: Хабаровск – Маяк – Комсомольск-на-Амуре – Хурмули – Постышево – Амгунь – Сулук – Ургал – Февральск – Тында – Лопча – Хани – Чара – Леприндо – Таксимо – Янчукан – Уоян – Ангоя – Нижнеангарск – Северобайкальск – Улькан – Киренга – Ния-Таюра – Усть-Кут – Хребтовая – Усть-Илимск – Братск – Вихоревка – Квиток – Тайшет – Саянский – Кордово – Минусинск – Аскиз – Бирикчуть – Новокузнецк – Барнаул – Семипалатинск и далее на запад. На этом пути также возможны походы любых категорий сложности. Протяженность притрассовой автодороги БАМа – около 3300 км. Здесь встретятся старые довоенные участки из мелкого гравия, новые участки часто покрыты бутовым камнем, они доставляют много хлопот, поэтому лучше иметь стальной обод хотя бы на заднем колесе. На восточном участке БАМа большая часть пути проходит по болотистой местности, на западном участке придется преодолеть семь горных хребтов. На Верхнезейской равнине по пути в Тынду встречаются участки дороги, подмоченные оттаявшей вечной мерзлотой, но велосипедист их может обойти. Чрезвычайно труден рельеф дороги от Лопчи до перевала через хребет Удокан. Обязательно нужно побывать на озере Леприндо. У разъезда Балбухта – «золотой» стык БАМа. От Таксимо начинается подъем на трудный для велосипедистов Северомуйский хребет. От Нижнеангарска до Северобайкальска – асфальтовое шоссе. На участке Усть-Кут – Тайшет есть очень трудные участки (Вихоревка – Октябрьский), так как технологическая дорога здесь, по сути дела, пропала. От Усть-Кута можно без труда доехать до Усть-Илимска, откуда в Братск ведет асфальтовое шоссе, изобилующее крутыми подъемами и спусками. За Вихоревкой много местных дорог – «усов», нужно быть внимательным, чтобы не сбиться с основной трассы.

Из Тайшета можно проехать на Абакан через Восточный Саян. Трудны первые сто километров, где тайга местами почти полностью поглотила технологическую притрассовую дорогу. От поселка Саянского дороги через живописные перевалы Саянских хребтов вполне приемлемы. Из Минусинска – радиальный выезд в Шушенское в Мемориальный музей-заповедник «Сибирская ссылка В. И. Ленина». Далее можно заехать в город Кызыл, где находится географический

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

центр Азии, затем пройти на запад на Ак-Довурак. Отсюда наиболее отважные могут горными дорогами и тропами добраться до Телецкого озера и далее на Чуйский тракт. Более легкий вариант – от Минусинска через Абакан доехать до Аскиза, затем через поселок Бирикчуть к верховьям реки Томь и далее в Саянские степи к Новокузнецку, откуда дороги ведут в Барнаул, Семипалатинск, далее в Павлодар или Караганду и т.д.

Восточная Сибирь любителям трудных велопутешествий дарит много других возможностей для прокладки маршрутов.

Например, в поселке Февральск БАМ пересекает вполне приличная гравийная дорога Благовещенск – Экичман протяженностью более 600 км, по которой можно организовать отдельное путешествие.

В Приморском крае можно проложить кольцевой маршрут: Владивосток – Ольга – Кавалерово – Дальнегорск – Пластун – Терней – Рошино – Дальнереченск – оз. Ханка – Владивосток. Протяженность – примерно 1500 км.

Неоднократно пройдена велотуристами Москвы, Прибалтики, Сибири трехтысячекилометровая трасса Магадан – Якутск – Невер. Покрытие дороги в основном гравийное, не везде одинаково по качеству, но вполне пригодное для велосипедной езды. Асфальт – на некоторых участках. В местах особенно интенсивного движения уложен бетон. Более тщательно содержатся дороги в Магаданской области. Рельеф горный на всем протяжении маршрута с обилием рек и ручьев. Мосты, как правило, надежны, на больших реках действуют паромные переправы. Очень чистая вода.

От Магадана начинается постепенный подъем на хребет Черского, и вскоре в поселке Палатка предоставляется выбор одной из двух равноценных по трудности дорог. Интереснее путь по северной. В середине лета у рек и в лощинах попадаются наледи, не исключены встречи с медведями. Но летом они миролюбивы. От Хандыги в сторону Якутска – примерно двести километров зимника. Лучше их проплыть по Алдану. От поселка Ытык-Кюель уже есть новая дорога. Из Якутска можно сделать несколько радиальных выездов: в Покровск – Бестях, в Бердигестях, на восток в Амгу. Далее север, вечная мерзлота будут давать о себе знать до южной границы Якутии, хотя возможны очень жаркие дни.

Есть в Якутии еще одна интереснейшая тысячекилометровая трасса: Удачный (аэропорт «Полярный») – Чернышевский – Мирный – Ленск, пройденная велосипедистами Мирного.

Благоприятен для велопутешествий Сахалин, где возможна серия кольцевых маршрутов. Из Южно-Сахалинска интересны радиальные выезды в Кириллово (заповедник), в Новиково, на Охотское побережье.

Местными велотуристами разработан кольцевой маршрут II категории сложности протяженностью около 500 км: Южно-Сахалинск – Охотское – Пихтовое – Озерский – Корсаков – Соловьевка – Анива – Огоньки – Пятиречье – Яблочный – Холмск – (Чехов – озеро Верхнее) – Южно-Сахалинск. Большая часть маршрута проходит по пересеченной местности, по песчано-гравийным и грунтовым дорогам.

Из походов высоких категорий сложности наиболее естествен

маршрут из Южно-Сахалинска на север до поселка Колендо. Он очень интересен и природой, и памятными местами.

Из Петропавловска-Камчатского можно сделать радиальные выезды в Паратунку (курорт) и в Усть-Большерецк. Основная трасса Петропавловск-Камчатский – Усть-Камчатск неоднородна по дорожным условиям. До Атласово можно ехать без больших проблем. Очень много радоновых и минеральных источников, весь этот путь дает возможность узнать природные, этнические особенности полуострова, познакомиться с историческими памятниками. Далее трасса на Козыревск маскируется в «усах» дорог леспромхоза. От реки Козыревки – двадцатикилометровый зимник по «Бабьей тундре». Летом местность изрезана множеством речек, ручьев, обильна гнусом. Путеводной нитью является кабельная трасса, обозначенная вешками, да возможен след вездехода, обслуживающего ее. Затем – 40 км сухой дороги до поселка Крапивное на берегу реки Камчатки. Здесь катером нужно переправиться на правый берег к поселку Крахча. Путь на Ключи пересекают многочисленные речки, которые к середине дня наполняются водой, так что возможны переправы вброд на метровой глубине. Самый сложный участок – из Ключей в Усть-Камчатск. Скорее всего придется проплыть его по Камчатке между «щеками» – сжимающими реку скалами. Из Усть-Камчатска до Петропавловска-Камчатского добираются на теплоходе.

Группа

Формирование группы для многодневного похода

Способы комплектования туристской группы могут быть самыми разными. Наибольшие возможности в этом плане – у маршрутов I-III категорий сложности: маршрутно-квалификационная комиссия (МКК) может утвердить поход двум человекам: супругам, братьям, друзьям и т. д. Но и на маршруты остальных категорий сложности способы формирования групп могут быть тоже разнообразными. Новички в туризме знакомятся на семинарах и в школах туристской подготовки, и первый их многодневный поход – учебно-тренировочный, а потом, уже познакомившись, они решают отправиться во второе путешествие. Бывает, группа собирается из участников походов выходного дня, организуемых туристскими и ведомственными клубами. Нередко группу создает руководитель из известных ему людей – родственников, друзей, сослуживцев. А иной раз решают отправиться в новый поход участники слета. Наконец, группа порой собирается по объявлению в туристском клубе.

Комплектование группы – важный подготовительный этап похода. В зависимости от цели поездки на первое место ставится то или иное требование к участникам. Если поход совершается главным образом ради спортивных целей, предусматривается преодоление сложных препятствий, самым важным критерием при отборе будет тренированность туристов, потому что постоянно отстающий велотурист будет вызывать всеобщее недовольство. Если едут ради отдыха и общения, существенными будут психологические свойства людей, их интересы, увлечения. Даже один человек, «не вписавшийся» в

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

группу, может испортить весь поход.

Правила проведения туристских спортивных походов определяют минимальный численный состав группы походов IV-V категорий сложности – 4 человека (см. табл. 5.2), группе меньшего состава трудно осуществить транспортировку груза и велосипедов при преодолении препятствий в сложных походах, обеспечить помощь пострадавшему. Напротив, большая велосипедная группа становится маломаневренной, трудноуправляемой, особенно в походах высоких категорий сложности. Оптимальная численность группы в многодневных походах – 4-8 человек, а начинающему руководителю не советуем набирать группу более 6 человек. Еще имеет значение, какие берутся палатки. Если в каждой умещается 3 человека, то хорошо, когда в группе 6, 9,... человек, если четыре, то удобно, когда группа состоит из 4, 8,... человек. В этом случае на каждого человека приходится минимум походного снаряжения.

Удобно, если в группе собрались велосипеды одного типа: походный ремонтный набор будет более компактным.

Основные требования к руководителям и участникам категорийных велосипедных походов и путешествий представлены в таблице:

Таблица 5.2

Катег. сложн. похода	Опыт участия и руководства в велопоходах (категории сложности)			Минимальный возраст, лет		Мин. состав группы
	Участник	Руководитель		Участник	Руководитель	
	Участие	Участие	Руководство			
I	н/к	I или н/к	н/к	13	18	2
II	I	II	I	14	18	2
III	II	III	II	15	18	2
IV	III	IV	III	16	19	4
V	IV	V	IV	17	19	4

н/к – некатегорийный поход

Походные правила допускают участие в походах I категории сложности подростков с 13 лет. Но велосипедный туризм в отличие от других активных видов туризма регламентируется еще одним сводом законов – Правилами дорожного движения, которые разрешают выезд на велосипедах на дороги страны с 14 лет (в некоторых регионах с 12 лет). Следовательно, любой велопоход с детьми меньшего возраста возможен лишь в том случае, если маршрут проложен по местным дорогам и тропам.

Все члены группы должны обладать необходимым для планируемой категории сложности туристским опытом и подготовкой. МКК может допустить к руководству походом I категории сложности туриста, не имеющего опыта участия в походе I категории сложности, но обладающего достаточными туристскими навыками, полученными в некатегорийных походах.

В походах II категории сложности одна треть состава группы

может иметь опыт участия в походах выходного дня и некатегорийных многодневных, в походах III-V категорий сложности одна треть состава группы может иметь опыт участия в велопоходах на две категории сложности ниже (соответственно I-III категорий сложности).

В период подготовки к походам I-III категорий сложности участники будущего похода должны пройти медицинский осмотр, который подтвердил бы, что им не противопоказано участие в велопоходе.

Заявочные документы должны быть подготовлены с таким расчетом, чтобы МКК смогла их начать рассматривать не менее, чем за 10 дней до выезда на маршрут (следует еще учесть время на пересылку документов в МКК другого города, если в своем она не имеет необходимых полномочий). Следовательно, организационное собрание членов группы, на котором окончательно определяются маршрут путешествия, условия похода, денежные затраты, распределяются обязанности и т.д., нужно провести гораздо раньше. Когда же? Это зависит от похода, от того, какая предполагается группа. Чем сложнее маршрут, чем меньше знают члены группы друг друга именно в походной обстановке, тем продолжительнее должен быть подготовительно-тренировочный период. Для походов низших категорий сложности он должен начаться за полтора-два месяца до выезда на маршрут, а для сложных походов совместные тренировки следует начать за полгода до него и раньше.

Роль руководителя в велопоходе

Особенность туристской группы – она формируется во временный коллектив добровольно, следовательно, участники заведомо доверяют своему руководителю. Как правило, ему принадлежит идея похода, а поэтому на нем лежит определенная ответственность за то, чтобы участники похода были к нему готовы физически, технически, тактически, психологически, чтобы поход прошел успешно и без происшествий, доставил участникам удовлетворение, чтобы цели похода были достигнуты, чтобы в группе сложилась хорошая психологическая атмосфера. В руках руководителя – укрепить доверие членов группы в походе еще больше или, наоборот, разрушить. И основная задача руководителя в том и состоит, чтобы походный коллектив был сплоченным, максимально дееспособным. Поэтому как бы ни комплектовалась группа, руководителем должен быть авторитетный, обладающий необходимым уровнем организаторских способностей человек, туристский опыт которого, как правило, выше большинства участников похода. Неудивительно, что обязанностям и правам руководителя Правила проведения туристских спортивных походов уделяют большое внимание.

Так что первая задача руководителя – спросить требовательно самого себя, обладает ли он туристским и жизненным опытом, активностью, трудолюбием, психологическими качествами, необходимыми для успешного проведения того похода, который он задумал. Очень много неудачных походов случается из-за переоценки руководителем своих возможностей, недостаточной подготовленности к планируемому походу и его самого, и группы.

Во-вторых, руководителю необходимо подобрать соответствующих задуманному походу участников, сообразуясь с целевой установкой

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

и поставленными задачами, или, наоборот, подобрать маршрут согласно туристской квалификации, физической и специальной работоспособности, тактической и технической подготовленности уже существующей группы.

Следующая задача – скорее психологическая, нежели тактическая: сплотить участников похода вокруг идеи и цели намечаемого путешествия, увлечь им людей, тогда и подготовка к походу будет осуществляться с изрядной долей энтузиазма, личной заинтересованности. Поэтому на первое организационное собрание руководитель должен прийти с уже продуманным планом похода и подготовки к нему: наметить район и примерный маршрут, сроки, план экскурсий и общественно-полезной работы. В активном обсуждении участниками плана похода и будет укрепляться дух коллективизма в группе.

Затем руководитель должен организовать всестороннюю подготовку людей к предстоящему путешествию, стараясь заранее как можно больше разузнать о маршруте, естественных препятствиях, о возможных метеоусловиях в данное время и т.п., и последние тренировки провести приближенно к тем условиям маршрута, которые встретятся в походе. Особенно хорошо нужно продумать, какое взять с собой снаряжение, инвентарь, каким должно быть питание в условиях движения, ночевки и возможные дневки в случае непредвиденных обстоятельств, которые могут возникнуть на маршруте.

Первейшей обязанностью руководителя любого похода, а сложного – в особенности, является забота о безопасности всех членов группы, предупреждение случаев аварийных ситуаций и травматизма при различных метеоусловиях и в разных обстоятельствах.

Перед каждым тренировочным выездом руководитель уточняет стоящие перед участниками цели и задачи занятия, тактику и технику езды группой, назначает направляющего (лидера) и периодичность его смены, определяет скорость движения, интервалы, остановки и т.д. Во время движения в зависимости от обстоятельств руководитель вносит необходимую корректировку. Особенно внимательно он контролирует движение в населенных пунктах и на сложных участках пути. Потом и на основном маршруте руководитель придерживается тех же организационных принципов.

В Правилах проведения туристских спортивных походов подробно расписаны задачи руководителя в предпоходный период. Предложим несколько принципиальных советов руководителю:

При подготовке к походу нужно выделить главное и второстепенное, определить конкретных исполнителей и сроки тех и иных задач.

В подготовке к походу и его проведении стоять на твердой почве реального, не витать в облаках, максимально использовать все, что есть под руками.

Разумно распределить при подготовке к походу его участников по подгруппам, продумать, кто, как и чем будет выполнять порученные дела и операции, определить реальные сроки выполнения операций и их частей.

Организовать работу среди велотуристов при подготовке к путешествию всегда труднее, чем сделать ее самому, но работой сообща и создается настоящий коллектив.

Хороший руководитель никогда не требует сам того, что должны

потребовать его заместитель и ответственные за ту или иную работу, гораздо чаще утверждает решения, чем принимает их.

Самое главное – личный пример своей организованности, ответственности за участников.

Не забывайте похвалить хороших туристов за быстрое и качественное выполнение работы, похвала окрыляет людей и дает дополнительные стимулы в выполнении общих дел.

У хорошего руководителя, например, механик знает велосипед не хуже, чем он сам, а завхоз даже более детально вникает в организацию хозяйства. Если смело опираться на опыт и знание членов группы, авторитет руководителя не пострадает, а возрастет.

Необходимо доверять участникам похода.

Давая указания, не следует скупиться на слово «пожалуйста».

Максимум внимания надо проявлять к здоровью и самочувствию участников, особенно на сложных участках маршрута.

Во всех своих действиях и поступках необходимо всегда помнить, что руководитель является полномочным и ответственным представителем организации, проводящей путешествие.

Заполнение маршрутных книжек, утверждение маршрута в МКК, получение (при необходимости) разрешения на посещение районов с ограниченным доступом (заповедник, погранзона и т. д.) – все это задачи прежде всего руководителя группы.

В основном походе, если не был назначен в группе «экскурсовод», руководитель помимо выполнения своих основных командирских обязанностей может взять на себя функции экскурсовода, рассказывать участникам о местах, по которым группа проезжает, достопримечательностях. Руководитель организует общественно-полезную работу. Когда группа маленькая или если в ней нет специального человека, ведущего техническое описание маршрута, этим делом тоже нередко занимается сам руководитель. Но путевой дневник он ведет в любом случае.

После возвращения из похода руководитель организует подготовку и оформление отчета о выполненном путешествии, получение для членов группы справок в МКК.

Распределение обязанностей в группе

Успех прохождения маршрута, безопасность в походе в немалой степени зависят от распределения обязанностей в группе, от того, насколько точно и конкретно осознали свои задачи ее члены. Когда каждый член группы хорошо знает и выполняет свои обязанности, то даже сложнейшее путешествие покажется участникам приятным и легким. И наоборот, простенький поход может оказаться трудным из-за массы возникших проблем и неурядиц.

Без дела не должен в группе остаться никто. Вот примерный перечень обязанностей для группы из десяти человек: руководитель, заместитель руководителя (он же может быть штурманом), завхоз по снаряжению, завхоз по питанию, казначей, механик по ремонту техники и снаряжения, медик (санинструктор), летописец, фотограф, культорг (естественно, названия обязанностей условные, однако они приняты в большинстве районов страны). Если группа небольшая, каждому можно поручить по две обязанности (например, завхоз по

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

питанию и казначей).

Заместитель руководителя (штурман) избирается обычно в больших группах (обязателен он в походах со школьниками). На эту должность выбирают опытного туриста. Он активно помогает руководителю в подготовительный период, составляет план-график похода, в походе часто ведет группу по маршруту. На него может быть возложена обязанность составлять техническое описание маршрута для отчета. Заместитель руководит поиском места для бивака и ночлега, организацией лагеря, решает все вопросы в отсутствие руководителя, а при временном разделении группы на маршруте становится руководителем подгруппы.

Завхоз по снаряжению вместе с руководителем определяет, какое снаряжение взять с собой в дорогу. В первую очередь решается вопрос о палатках, посуде для приготовления пищи, костровых принадлежностях, топорах и пилах, определяется, какое снаряжение брать напрокат, покупать, а какое сделать самим участникам похода. Каждый должен уяснить, что именно он берет из группового снаряжения. Завхоз распределяет общественное снаряжение между участниками похода, составляет таблицу учета снаряжения.

Могут быть разные варианты таблицы, например, такая (см. табл. 5.3). В первой графе перечисляются предметы снаряжения, во второй – вес одного предмета, в третьей – количество предметов каждого вида, в четвертой – суммарный вес каждого вида снаряжения. Далее идут фамилии членов группы. Личное снаряжение обычно каждый везет с начала до конца маршрута, то есть это наиболее стабильная часть груза, поэтому его вес можно вписать в начало таблицы. Затем сверху вниз перечисляют предметы группового снаряжения, этот перечень подытоживает строка, в которой записывают общий вес группового снаряжения и тут же – средний вес в расчете на одного человека, а затем – суммарный вес груза, который везет каждый участник похода. Далее 2-3 строки остаются пустыми. Поскольку на маршруте иногда приходится перераспределять снаряжение между членами группы (поломка велосипеда, плохое самочувствие велотуриста и т. д.), может возникнуть необходимость итоговую строку переписывать.

Общий вес груза женщины должен составлять $\frac{2}{3}$ мужского. Некоторые определяют абсолютный максимум женского груза – не более 20 кг.

На маршруте завхоз следит за правильным применением снаряжения, его сохранностью, заботится о починке того, что сломалось или порвалось. После похода он собирает снаряжение, руководит сдачей в пункт проката (если оно взято там). Завхоз также составляет список рекомендуемых одежды и личных вещей, который доводит до сведения каждого.

Завхоз по питанию разрабатывает и согласовывает с руководителем план обеспечения группы продуктами питания. Прежде всего завхоз выясняет наличие у членов группы подходящих для похода продуктов, затем составляет примерное меню, намечает продукты для покупки, раздает соответствующие задания участникам похода, консультирует их, как расфасовывать и укладывать продукты для

Таблица 5.3

Виды походного груза	Вес, кг	Количество	Общий вес Вес на одного человека	Фамилии велотуристов					
				Носов	Сурин	Лосев	Беляев	Мотина	Фокина
I. Личное снаряжение:									
Рюкзак	0,8	1	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
Спальный мешок и т.д.	2,0	1	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Итого личного снаряжения			37,2	6,2	6,2	6,2	6,2	6,2	6,2
II. Групповое снаряжение:									
Палатка	3,5	2	7,0	3,5	3,5				
Примус «Шмель»	1,5	2	3,0			3,0			
Запасные части и т.д.			5,0				5,0		
Итого группового снаряжения			40,0 6,7	3,5	3,5	7,0	16,0	7,0	3,0
III. Продукты:									
Хлеб			8,0		6,0				2,0
Сахар и т.д.			6,0	3,0		3,0			
Итого продуктов			43,6 7,3	9,8	13,8	10,3	1,5	2,0	6,2
Весь груз			120,8 20,1	19,5	23,5	23,5	23,7	15,2	15,4

транспортировки. Завпит создает аварийный фонд продуктов, распределяет упакованные продукты между участниками похода, организует отправку продуктов на маршрут по почте, следит, чтобы нагрузка на маршруте была у всех примерно одинаковая, и вес продуктов убывал равномерно. Составляет таблицу потребления и закупки продуктов.

Таблицы бывают разные. Самая простая такая: в первой графе перечисляются все продукты, в следующих графах, «принадлежащих» членам группы, указывается вес провизии, которую везет каждый участник. В последней графе – итоговый вес продуктов, которые везут участники похода.

Для продолжительного похода составляется таблица, учитывающая пополнение продуктов в пути (табл. 5.4). Во время путешествия завхоз ведет постоянный учет продуктов и осуществляет их пополнение в соответствии с планом (вес купленных продуктов записывается в знаменателе).

В маленькой группе, если завхоз по снаряжению и продуктам

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

Таблица 5.4

Участники похода Продукты	Норма расхода в день		Наличие в начале маршрута		Пополнение продуктов в пути							
	На 1 чел., кг	На группу, кг	кг	дн.	Число	Нас. пункт	Количество		Число	Нас. пункт	Количество	
							кг	дн.			кг	дн.
Сурин Хлеб	0,6	3,6	8,0	2	3.VI	Муром	8,0 7,5	2	6.VI	Новки	15,4 15,5	4
Носов Рыба консервир. И т.д.												

один, можно ограничиться одной весовой таблицей.

Завхоз по питанию следит также за обеспечением группы питьевой водой.

Приготовлением пищи в походе занимаются дежурные, завхоз руководит этим процессом согласно составленной раскладке.

Деятельность **казначей** (или финансиста) незаметна, но весьма ответственна. Что может быть нелепее – остаться без денег за два дня до окончания похода! Между тем такие случаи бывают из-за неумения рассчитывать деньги (не заметили, как все растранижирили) или растяпства (потеряли). Поэтому в казначеи стараются выбрать человека аккуратного, расчетливого, дальновидного и ответственного.

Казначей вместе с руководителем составляет смету похода. В нее включаются стоимость проезда и перевозки велосипедов к начальному пункту маршрута, а также с конечного его пункта домой, расходы на внутримаршрутные переезды (например, на пароме), стоимость питания, ремонтного набора, медаптечки. Учитываются также расходы на отправку телеграмм в маршрутно-квалификационную комиссию, покупку фотохимикатов и фотобумаги, посещение музеев и выставок, стоимость купленного снаряжения и его прокат. Если запланирован ночлег в гостиницах, на турбазах, надо предусмотреть и связанные с этим затраты. Обычно все участники похода сдают казначею часть или всю необходимую на поход сумму, и он в дальнейшем осуществляет все денежные операции: приобретает билеты на поезд, в музеи, вместе с завхозом по питанию покупает в пути продукты и т.д. Расходы на обеды в столовых и кафе либо включают в общую смету, либо каждый питается на свои деньги, чтобы каждый мог выбрать то, что ему нравится – как решит группа. Предусматривается примерно 20 процентов сметы на непредвиденные расходы.

Контроль за расходованием средств рекомендуем осуществлять с помощью табл. 5.5.

Таблица 5.5

Назначение расходов	Сумма по смете, руб.	Расходы по дням					
		1 2.VI	2 3.VI	3 4.VI	4 5.VI	5 6.VI	6 7.VI
Проезд на поезде, переправа на пароме	500	$\frac{240-240}{240(260)}$	$\frac{-}{240(260)}$	$\frac{-}{244(260)}$	$\frac{20-20}{260(240)}$	$\frac{-}{260(240)}$	$\frac{240-240}{500(-)}$
Питание	576	$\frac{216-220}{220(356)}$	$\frac{40-36}{256(320)}$	$\frac{40-44}{300(276)}$	$\frac{176-176}{476(100)}$	$\frac{-}{476(100)}$	$\frac{104-102}{578(-2)}$
Экскурсии	16	$\frac{8-7}{7(9)}$	$\frac{-}{7(9)}$	$\frac{-}{7(9)}$	$\frac{-}{7(9)}$	$\frac{8-7}{14(2)}$	$\frac{-}{14(+2)}$
Итого:	1092	$\frac{464-467}{467(625)}$	$\frac{40-36}{503(589)}$	$\frac{40-44}{547(545)}$	$\frac{196-196}{743(349)}$	$\frac{8-7}{750(342)}$	$\frac{344-342}{1092(-)}$

В числитель всех дробей перед путешествием записывается план расходов по разным статьям. В походе в числителе через тире (справа) проставляются фактические расходы по дням. В знаменателе записываются фактические расходы с нарастающим итогом и рядом в скобках – остаток денег в казне группы.

Часть сметы планируется на изготовление отчета, фотоальбомов и фотостендов (если таковые предполагается делать). После похода казначей составляет финансовый отчет.

В обязанности **механика** (ремонтного мастера) входит организация подготовки велосипедов к походу и помощь в ремонте их на маршруте. Однако лучшим считается такой механик, у которого в походе поломок вообще не случается, так что главная обязанность механика – проведение комплекса профилактических работ по предупреждению аварий. Наличие в группе механика не снимает с велотуристов ответственности за состояние своих велосипедов. Исключение в отдельных случаях может быть сделано для женщин.

Прежде всего механик формулирует требования к велосипедам в соответствии с характером и сложностью предстоящего похода (например, отношение числа зубьев ведущей звездочки к числу зубьев ведомой должно быть не более, чем 1,5:1; заднее колесо – с шиной сечением не менее 37 мм; велобачки или фляги, укрепленные на велосипеде, должны иметь объем не менее 1 литра и т.д.).

Затем механик осведомляется, у кого какие модели велосипедов, в каком они состоянии и какие необходимы предпоходный ремонт, дооборудование. В первом же тренировочном выезде, но не позднее, чем за месяц до начала похода, механик осматривает велосипеды, дает указания по устранению неполадок, доукомплектования походным оборудованием. В случае необходимости механик сам помогает в ремонте велосипеда и подготовке его к походу. Комплектование инструментов и общегруппового ремонтного набора – тоже обязанность механика. Обычно он же везет ремонтный набор в походе. На маршруте механик осуществляет регулярный профилактический осмотр велосипедов, при необходимости помогает

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

их ремонтировать, контролирует расходование запасных частей, ведет дневник поломок.

Медик (санинструктор, санитар, медсестра – называют по-разному) должен иметь специальные знания и навыки для оказания доврачебной помощи, применения медикаментов, а лучше на эту должность выбрать человека с медицинским образованием. Он комплектует походную аптечку, на маршруте оказывает первую помощь в случае недомогания и травм, ведет учет расхода лекарств, при необходимости восстанавливает их запас, следит за соблюдением туристами санитарно-гигиенических требований, состоянием их самочувствия, раздает витамины на остановках.

Визуальных наблюдений за состоянием велотуристов в сложных путешествиях уже недостаточно. На практике, к сожалению, распространено упрощенное представление о роли медика в походе. Низкий уровень его работы в велотуристских группах зачастую вызван отсутствием простейших приборов (термометра, измерителя артериального давления) и приводит к тому, что в отчетах о путешествиях отсутствуют какие-либо данные о физическом состоянии велотуристов на сложных участках маршрута.

Работа медика начинается с организации и контроля за прохождением медосмотра участниками путешествия. Используя данные медосмотра, медик в походе производит ориентировочное, но в достаточной степени надежное определение уровня спортивной формы велотуриста по значениям весо-ростового коэффициента, показателя объемной силы легких и характеристики пульса.

Культорг заботится о том, чтобы досуг в походе был насыщен интересным и полезными занятиями. Перед выездом на основной маршрут культорг должен продумать, какие музеи посетить, чем группа будет заниматься на дневках и полудневках, во время дождя, какие песни петь у костра. Если в группе не назначена должность физорга, то его обязанности может исполнять тоже культорг. И тогда он должен подготовить к походу предметы активного досуга, например, мяч, волейбольную сетку, разработать комплекс упражнений и проводить физзарядку утром и на остановках, соревнования на дневках и полудневках. Могут на культорга возложить и миссию экскурсовода. Перед походом он должен собрать информацию о достопримечательностях по маршруту, а в походе рассказывать об истории района путешествия и его памятниках.

Летописец (ответственный за дневник) на маршруте ведет дневник похода, куда записывает наиболее интересные события, происшедшие и внутри группы, и в окружающем мире, свидетелями которых участники похода оказались, рассказывает о том, как группа преодолевала препятствия, о выполнении ею общественно-полезной работы, о встречах и беседах членов группы с интересными людьми и т.д.

Обычно в группе фотоаппараты оказываются у нескольких человек, но на одного из них возлагается обязанность **фотографа**, который снимает не только достопримечательности и веселые эпизоды, но прежде всего делает кадры специально для отчета о походе и утверждения его в МКК, поскольку фотография – один из основных

документов путешествия. Фотограф делает снимки членов группы в движении и при исполнении каждым своих походных обязанностей, запечатлевает группу на разных участках маршрута – на равнине, подъемах, спусках, на дорогах с разным покрытием, а особенно при преодолении естественных препятствий. Кроме самих препятствий должны быть зафиксированы способы, какие группа применяла для их преодоления.

Биваки нужно фотографировать таким образом, чтобы были отражены приемы их устройства, применяемое снаряжение, способы хранения велосипедов и защиты бивака от непогоды. Фотограф должен запечатлеть и приготовление пищи, костровые принадлежности.

Должны найти свое отражение погодные условия, в которых передвигалась группа, нужно сделать снимки группы в соответствующей погоде одежде, фиксировать состояние дорог. Иногда при выполнении общественно-полезной работы приходится снимать группу в помещении, поэтому у фотографа должна быть высокочувствительная пленка или портативная фотовспышка.

Покупка фотопленки, химикатов, фотобумаги – тоже обязанность фотографа.

Он делает отпечатки не только для отчета, но и для участников похода. Членам группы надо позаботиться, чтобы сам фотограф был на снимках.

В большой группе могут быть и **другие должности**: экскурсовод, физорг, костровой, шеф-повар, ответственные за охрану природы на маршруте, за ведение общественно-полезной работы, за сохранность велосипедов, хронометрист, видеооператор и т.д. В частности, костровой отвечает за своевременное разведение костра на биваках и стоянках, за поддержание огня во время готовки еды, тушение костра. Он руководит сбором дров, вешает трос или собирает таганок. Обычно костровое оборудование он же и везет. Если группа берет примусы, он заботится о приобретении бензина, в походе следит за работой примусов. Ответственный за охрану велосипедов, если и назначается, то в случаях, когда поход совершается в населенном районе. Он должен перед походом приготовить замок с цепью или тросом для замыкания всех велосипедов группы (некоторые делают электронный «сторож»), устанавливать очередность дежурства около велосипедов у столовых, музеев, магазинов. Хронометрист фиксирует и записывает время выхода группы с места ночлега и прибытия на следующий, время остановок и обеденных привалов, прохождения участков маршрута, время, затраченное на преодоление препятствий, и т.д. В большой группе нередко избирают двух механиков.

Если группа поставила перед собой краеведческие задачи, то в группе избирается краевед, который вместе с руководителем составляет поисково-исследовательскую программу, руководит краеведческой работой на маршруте, после похода составляет отчет, оформляет собранный материал, например, для выставки.

Итак, на общем собрании группы каждый получает конкретные задания по подготовке к походу и затем приступает к выполнению своих обязанностей. Если в предстоящем походе состав группы остается таким же, как и в предыдущем, обязанности нередко меняют, чтобы люди как можно больше туристских премудростей познали на практике.

Физическая подготовка. Предпоходные тренировки

Чтобы отправиться в многодневный поход, велосипедист должен уметь садиться на грузеный велосипед и сходить с него, ездить с грузом при ветре, под дождем, по грунтовым и лесным дорогам, уметь преодолевать элементарные естественные препятствия. Однако этого мало. Если пойти в поход с одним этим умением, может оказаться, что сильный молодой мужчина, который едва ли не впервые за сезон сел на велосипед, в походе «ведет себя» намного хуже хрупкой девушки, до этого несколько месяцев тренировавшейся.

А какими должны быть тренировки? Все зависит от того, какие цели человек преследует в велотуризме. Если оздоровительно-познавательные, и его не заботит, какой спортивный разряд ему присвоят после участия в очередном походе, какой категории сложности будет маршрут, лишь бы он был интересным; если путешествие проходит по району со спокойным рельефом, и турист предпочитает умеренный темп, ему достаточно общеукрепляющей физической подготовки.

Если же он хочет заняться спортивным велотуризмом, стремится достичь в нем высоких спортивных результатов, одних велопрогулок будет мало. В этом случае необходим комплекс целевых тренировочных занятий на велосипеде. Кроме того, обязательно следует заняться общефизической подготовкой, рассчитанной на развитие мышц ног, туловища и рук. А для того, чтобы проехать в течение 10-16 дней 700-1100 км, порой в весьма трудных природных и климатических условиях, необходим высокий уровень подготовки. Тот, кто пренебрегает систематическими тренировками, в сложном походе заставляет организм работать на износ. Опытные велотуристы знают, что удаются только те походы, в которых после преодоления сложных и утомительных участков остаются силы для знакомства с историей и культурой края, его достопримечательностями, с окружающей природой и людьми.

Физическая подготовка – надежный гарант безопасности проведения велопоходов.

В основе тренировочного процесса – и в оздоровительно-познавательном велотуризме, и в спортивном – походы выходного дня, которые должны быть во все времена года: с марта до глубокой осени – на велосипедах, в том числе с ночлегом в палатках, в межсезонье – пешие походы и прогулки, зимой – лыжные походы, катание на коньках. Обязательна ежедневная утренняя гимнастика, лучше на свежем воздухе, причем должны быть упражнения с гантелями и эспандером. Хороший уровень физической подготовленности дают бег, плавание, гребля, различные подвижные игры. Главное, чтобы активность туриста была круглогодичной.

Вся тренировочная работа состоит из общей физической подготовки (ОФП) и специальной физической подготовки (СФП). Круглогодичный тренировочный цикл велотуриста делят на следующие периоды: подготовительный период общей физической подготовки, период специальной подготовки, основной или активно-туристский период и

переходный. Длительность каждого периода может быть различна и зависит от специфики, категории сложности, сезонности, времени проведения основного похода. Резких разграничений между периодами не может, да и не должно быть. Но в среднем подготовительный период (общефизической и специальной подготовки) приходится на зиму и весну, активно-туристский – на лето, переходный – на осень.

Общая физическая подготовка

Те, кто занимается спортом и спортивным туризмом, развивают на тренировках силу, быстроту, выносливость, ловкость и гибкость. В велотуризме особое внимание уделяется развитию способности организма к длительной, нередко монотонной, работе, то есть выносливости, способности сердечно-сосудистой системы организма противостоять утомлению во время долгой езды. Лучше всего выносливость вырабатывается в самих велопоходах (выходного дня и многодневных), но это свойство также развивается в гимнастических упражнениях, лыжных кроссах, в спортивной ходьбе, беге на длинные дистанции и т.д. Общефизическая подготовка является началом круглогодичного тренировочного цикла и проводится ориентировочно с ноября по март.

Общефизическая подготовка – это основа спортивной выносливости велотуриста, которая при совершении походов высоких категорий сложности выходит на первый план. Вместе с тем именно этот период недооценивается или вовсе игнорируется велотуристами, что приводит к большому отсеву из велотуризма после первого продолжительного велопутешествия.

Лучше всего тренировки проводить в парке, в лесу, используя естественные и искусственные препятствия (деревья, канавы, различные барьеры, скамейки, склоны, песчаные площадки и т.д.), причем намного интенсивнее тренировочный процесс проходит в группе. Зимой силовую тренировку можно проводить в тренажерном зале. Хорошо, если удастся арендовать зал, и тогда к атлетическим упражнениям полезно добавить спортивные игры, которые внесут в тренировку высокий эмоциональный фон.

В походах и на тренировочных прогулках должен быть познавательный элемент. Тогда не придется людей агитировать и уговаривать прийти в поход или на тренировки.

Планируя тренировки, применяют так называемый недельный или двухнедельный цикл. Начинающие спортсмены-велотуристы тренируются сначала два раза, затем переходят на три раза в неделю. Каждая тренировка должна продолжаться не менее двух часов. Туристы второго и третьего разрядов тренируются три-четыре раза в неделю и ежедневно проводят увеличенную утреннюю гимнастику или специальную зарядку. Для туристов первого разряда и более высокого мастерства недельный цикл тренировки должен состоять из четырех-пяти занятий.

Обычно упражнения подбирают так, чтобы они имели следующую последовательность: дыхательные упражнения, коррегирующие осанку, упражнения на растягивание, на гибкость, силу, на расслабление мышц, а в заключение выполняют упражнения на быстроту и лов-

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

кость. Основное внимание уделяется развитию мышц ног, рук и туловища. Ноги, понятно, выполняют в велопоходе основную работу, мышцы рук велотуристов несут большую статическую нагрузку, немало значит и развитие мышц туловища при длительном монотонном педалировании, особенно на затяжных подъемах.

Упражнения, выполняемые с высокой интенсивностью, особенно на велосипеде, крайне утомительны и при частом повторении вызывают перенапряжение центральной нервной системы. Поэтому необходимо изменять варианты взаимосвязи объема и интенсивности упражнений и методы их применения, чередовать сами упражнения, менять обстановку и характер проведения занятий, делать кратковременные перерывы в тренировке.

Для развития выносливости в тренировке применяются кроссовая подготовка (в соответствии с возрастом, подготовленностью и доступными нагрузками), продолжительный медленный бег и ускоренная ходьба, бег на лыжах, плавание, гребля, спортивное ориентирование, передвижение с грузом, походы пешком, на лыжах, на велосипеде.

Для развития силы ног применяются следующие упражнения: бег в гору с высоким подниманием бедра; бег по песку, снегу, воде с подниманием бедра; бег с прыжками по опилочной дорожке, вспаханному полю; подскоки на одной и двух ногах; прыжки с места двойные и многоскоки; многократные прыжки через препятствия; различные выпрыгивания и спрыгивания без отягощения и с ним; приседания на одной ноге, с партнером, со штангой, с грузом.

Для развития силы рук применяют упражнения: подтягивание на перекладине; сгибание и разгибание рук в упоре; ходьба на руках до упора (ноги поддерживает партнер); упражнения с гантелями (разнообразные сгибания и разгибания рук в различных позах и положениях); лазание по канату различными способами; работа с набивными мячами и разными грузами; толкание ядра; передвижение по веревке в висе на руках; лазание по лестнице в разных положениях.

Для туловища возможно применять: сгибания-разгибания из различных исходных позиций и с партнером; повороты в стороны с грузом на плечах; наклоны, различные по направлениям, с грузом на плечах, со штангой, с партнером; ходьба на руках по жердям брусьев, подъем ног из виса до угла и статическое удержание и опускание ног; рывки и толчки гири или штанги; ходьба с партнером на плечах; вращение и метание ядер, гирь и других предметов из различных положений.

Для развития быстроты нужно применять: бег с высоким подниманием бедра; прыжки в длину, в высоту; метание легкоатлетических снарядов, камней; подвижные игры на быстроту; бег и эстафеты на коротких отрезках с низкими стартами и стартами из различных положений; упражнения со скакалкой; баскетбол, мини-футбол.

Упражнения для расслабления: встряхивание рук вверху с опусканием вниз; стоя в наклоне, покачивание скрещенными руками; стоя в наклоне, поочередное раскачивание руками вперед-назад с пружинистыми приседаниями и наклонами; потряхивание ногами, согнутыми в коленях, лежа на спине; махи расслабленными ногами в различных направлениях; встряхивание ног в стойке на лопатках.

Упражнение для равновесия: ходьба по бревну, рельсу, гимнастической скамейке на различных высотах; ходьба по узкой опоре с различными движениями рук, наклонами, приседаниями; применение упражнений типа «ласточка»; прыжки на одной и двух ногах с продвижением по узкой опоре; прыжки и скачки с ноги на ногу на опорах разной величины и с продвижением вперед, назад, с закрытыми глазами и т.д.

Большое значение для общей и специальной физической подготовки имеют режим, массаж, закаливание организма, личная гигиена, по выходным дням лыжные, пешие походы или прогулки, катание на коньках.

В конце периода общей физической подготовки для развития полезно ввести легкоатлетические пробежки, чередуя их через день с выполнением упражнений. Общий километраж пробежек для велотуристов достаточен в пределах 50 км (10-12 км в неделю). С началом тренировок на велосипеде не прекращайте ежедневных занятий по общефизической подготовке, хотя и можно сократить их объем и интенсивность.

Специальная физическая подготовка

Период специальной подготовки начинается примерно в марте и включает в себя тренировки по отработке техники вождения велосипеда с грузом разного веса и без груза по пересеченной местности, по дорогам с разным покрытием, песчаным и грунтовым дорогам, в том числе труднопроходимым, в различных климатических условиях, при ветре разной силы и направления. Объем тренировок зависит от характера предстоящего похода, от его категории сложности.

Считается, что перед походами низших (I и II) категорий сложности в тренировках надо наездить столько же километров, сколько их в самом походе; суммарная протяженность тренировочных выездов перед сложными походами (IV-V категорий) должна быть не менее двойной протяженности маршрута; соответственно, перед походами III категории сложности надо наездить примерно полуторный километраж относительно основного маршрута. Понятно, большой суммарный пробег на тренировках принесет только пользу.

Продолжительность тренировок зависит и от их интенсивности. Ориентировочно она должна быть такой: 100-140 км в неделю при подготовке к походам I и II категорий сложности, 140-200 км – к походам III-IV категорий сложности. Время, когда следует приступить к специальным тренировкам, легко определить. Например, группа планирует совершить поход III категории сложности. Объем тренировочного километража специальной подготовки – не менее 1000 км, 140-160 км в неделю. Для того, чтобы группа к походу была готова, велотуристам необходимо приступить к интенсивным тренировкам на велосипеде не позднее чем за 6-7 недель до выхода на маршрут.

В туризме, в отличие от спорта, важна не скорость, а выносливость, то есть умение подолгу сидеть в седле, не утомляясь. Причем опытные велотуристы убедились, что умеренный темп – самый оптимальный для любых категорий сложности, и даже «пятерка» отличается от «единицы» не скоростью передвижения, а видами и коли-

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

чеством естественных препятствий. Средняя скорость движения весьма экономит силы, в умеренном темпе за день можно проехать 150 км и более и при этом не сильно устать.

В тренировочные поездки желательно отправляться в полном составе группы. В процессе совместных тренировок вырабатывается равномерная скорость движения группы, умение сохранять оптимальную дистанцию. Все вместе велотуристы сработаются при устройстве бивака, лучше узнают друг друга – характеры, интересы, привычки.

Общая тенденция всех методик предпоходных тренировок, разработанных в стране, – увеличение с каждой поездкой протяженности поездок, усложнение дорожных условий, утяжеление груза, обязательное включение во второй половине тренировочного цикла походов с ночлегами в палатках.

Каждая тренировка должна начинаться в умеренном темпе, и только через 30-40 минут езды, когда мышцы разогреются и организм привыкнет к определенному ритму работы, можно развивать установленную среднюю скорость, причем на подъемах ее надо снижать, а на ровной дороге и особенно на спусках с гор и при езде по ветру повышать. Так же следует поступать и в самом путешествии.

Первые прогулки должны быть не более 20-25 км, затем их довести до половины пути одного походного дня. В последующие выезды можно постепенно увеличить дистанцию, доведя ее до нормы дневного перехода. Рекомендуется начинать движение со скоростью не более 15 км в час по асфальтовой и не более 10 км в час по грунтовой дороге, делая остановки по 10 мин. сначала через каждые 30-35 мин. движения. Затем постепенно удлинять участки езды и уменьшать перерывы на отдых. Во время тренировок туристы совершенствуют умение выбирать темп движения, технику передвижения в различных условиях на спуске, подъеме, пересечении склона, осваивают способы преодоления различных препятствий, оврагов, бродов и т.д.

Предлагаем примерную программу тренировочных поездок перед походом I категории сложности оздоровительно-познавательной направленности.

Первую поездку лучше совершить по гладкой ровной дороге (асфальт) без груза, протяженность – 20 км. Скорость 10-12 км/час, в середине поездки – 15-минутная остановка.

Вторая поездка – 40-50 км по ровной дороге, скорость 12-14 км/час, ежечасно – остановки по 10-15 мин., примерно посередине – привал с перекусом, груз – несколько килограммов (еда, фляга с напитком, накидка от дождя, что-нибудь из одежды, запасная камера).

Третья, четвертая и пятая поездки – однодневные походы протяженностью 50-80 км с привалом 1,5-2 часа, на котором кипятится чай на костре. В середине пути – участки щебеночно-песчаной или грунтовой дороги, на маршрутах – подъемы и спуски. Средняя скорость 15-18 км/час. Груз – 8-12 кг.

Шестой поход – двухдневный, с ночлегом в палатках. Протяженность 110-130 км. Условия этого похода должны быть максимально приближены к условиям многодневного похода. На маршруте – грун-

товые участки, преодоление естественных препятствий (труднопроезжие места, крутые подъемы и спуски и т. д.). В начале и конце маршрута – «спокойные» асфальтовые участки. Скорость – 15-20 км/час. Каждый член группы в походе исполняет те же обязанности, что и в предстоящем многодневном походе. Все должны побывать в роли направляющего.

На остановках походов полезно делать гимнастические упражнения, на больших привалах – игра в волейбол, простенькие состязания по плаванию. Все это нужно практиковать и в больших походах.

А вот ориентировочная программа тренировочных поездок перед походом III категории сложности, которую можно применить при подготовке к походам спортивно-туристской направленности. Занятия проводятся три-четыре раза в неделю. Для тех, кто занят в будние дни, центр тяжести тренировок придется на субботу и воскресенье, но все равно нужно набрать необходимый километраж. Не следует отменять тренировочные поездки в дни с небольшими осадками. Километраж поездок указывается минимальный.

Первая поездка по ровному шоссе – 30 км. Средняя скорость 12-15 км/час. Отдых – 15 мин., причем первые пять минут велотуристы идут пешком и делают гимнастические упражнения. Руководитель или инструктор-тренер обращает внимание на недостатки в посадке велотуристов, в установке седла и руля.

Вторая поездка по ровному шоссе – 50 км. Режим поездки тот же. Основное внимание надо обратить на групповую езду туристов, умение «сидеть на колесе».

Третья поездка по ровному шоссе – 60 км. Средняя скорость 12-15 км/час. Через каждые полтора часа велотуристы по 15 мин. отдыхают. Во время первого отдыха сначала велотуристы 5 мин. идут пешком.

Четвертая поездка – на 50-60 км по шоссе с пересеченным профилем (подъемы и спуски). Средняя скорость 12-15 км/час. В середине – остановка 15 мин. (из них 5 мин. гимнастики).

Пятая поездка – 50 км. В пути должны встречаться узкие тропинки, грунтовые дороги, песчаные участки и т. д. Средняя скорость 10-12 км/час. Отдых через каждые 15 км пути по 10 мин.

Шестая поездка – 60 км по ровному шоссе. Средняя скорость 15-17 км/час, через каждые час-полтора – отдых.

Седьмая поездка – 70 км по ровному шоссе. Режим – как и в предыдущей поездке.

Восьмая поездка – 50-60 км по пересеченной местности с естественными препятствиями. Средняя скорость 12-15 км/час. Через каждые полтора часа – остановки (на второй – гимнастика). Велотуристы отрабатывают технику преодоления препятствий (езда по песку, через колеи дороги, в крутую гору, преодоление бродов и т. п.).

Девятая поездка – 60 км по шоссе по пересеченной местности. Средняя скорость 15-18 км/час. Отдых через каждые полтора часа езды по 15 мин.

Десятая поездка – 70 км по шоссе по сильно пересеченной местности. Средняя скорость 12-15 км/час. Отдых через каждые полтора часа.

Одиннадцатая поездка – до 70 км по ровному шоссе. Средняя скорость 15-20 км/час. В пути две остановки.

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

Двенадцатая поездка – 60-70 км по пересеченной местности с естественными препятствиями. Средняя скорость 15-18 км/час. Три остановки.

Тринадцатая поездка – 80-90 км по ровному шоссе. Средняя скорость 15-20 км/час. В пути две остановки по 15-20 мин.

Четырнадцатая поездка – двухдневный поход не менее 120 км, примерно половина маршрута – по ровному шоссе, половина – по пересеченной местности с естественными препятствиями (в том числе обязательен брод или переправа). Средняя скорость 12-15 км/час. Отдых через каждые 15 км по 15-20 мин.

Пятнадцатая поездка – контрольный двухдневный поход 120-140 км, из них 20 км по пересеченной местности. Ночевка в палатке или под открытым небом. Ужин готовится на костре.

Первые поездки цикла совершаются без груза, в однодневные походы велотуристы отправляются с грузом до 10 кг, затем груз увеличивается, и в последних поездках его вес равен или даже превышает тот, что будет в основном походе.

Поездки можно совместить с беседами и практическими занятиями велотуристской подготовки.

Разумеется, мы привели общую схему тренировочных поездок, протяженность и характер их зависит от группы, от предстоящего маршрута. Например, тем, кто собирается в горы, рекомендуется выбирать для занятий дороги по пересеченной местности, изобилующие крутыми и затяжными подъемами. Во время тренировок велотуристы отрабатывают технику езды с гор, поворотов на скорости, изучают способы торможения на спусках и т.д.

При подготовке к походам высоких категорий сложности велотуристы должны проезжать 160-200 км в неделю, но лучше больше 200. Однако и для опытных спортсменов первые две-три поездки не рекомендуется делать более 40 км.

Особое внимание уделяют развитию выносливости велотуристов, используя разные передачи. В частности, при сочетании малой передней и большой задней звездочек велотурист, часто вращая шатуны, совершает малоинтенсивную, но большую по объему работу. Увеличивая от тренировки к тренировке частоту вращения педалей и продолжительность педалирования, он наращивает свою функциональную выносливость.

Для развития силовой выносливости практикуется езда на больших передачах с повышенной скоростью, езда по песчаному грунту, с преодолением крутых подъемов, причем с солидным грузом. Продолжительность езды на больших передачах на первых порах должна составлять 4-5 минут и повторяться 5-6 раз с интервалами отдыха, во время которого велотурист едет на малой передаче. Постепенно продолжительность педалирования на больших передачах и скорость езды увеличиваются при том же количестве повторений. Затем продолжительность интервала интенсивного педалирования должна достигать 8-10 минут, отдых между интервалами сократиться до 3-4 минут, а к концу тренировок – соответственно до 10-12 минут и 2-3 минут. Скорость во время интенсивного педалирования зависит от рельефа и других условий, но должна быть такой, чтобы на последних минутах велотурист с трудом ее сохранял.

Прохождение песчаных и грунтовых участков, крутых подъемов

на тренировках необходимо и для выработки волевых качеств у велотуристов, так как в походах высоких категорий сложности всегда велика возможность оказаться на участках с очень сложными условиями передвижения, а также на случаи аварийных ситуаций, требующих неотложной помощи пострадавшим, транспортировки группового имущества, быстрой смены места расположения туристов и т.п.

Для отработки слаженной езды в группе, умения ездить «на колесе» существуют упражнения психотехнического характера.

Упражнение «воздушный контакт» выполняется в темпе быстрого шага или легкого бега в парах. Лучше всего для него подойдет извилистая дорога или тропа. Задача ведущего – имитировать велосипедную езду на сложном участке дороги, пытаясь при помощи неожиданных движений, резких поворотов и внезапных остановок «сбросить» напарника со своего колеса. Задача ведомого – не отставать от ведущего, копировать его движения и при помощи мгновенной реакции стараться «усидеть на колесе». Дистанция между участниками – вытянутая рука. Условие, при котором нарушение дистанции при внезапной остановке ведущего карается штрафным баллом, увеличивает интерес к игре. Через несколько минут напарники меняются ролями.

Упражнение «синхронная езда» выполняется, стоя на месте группой из 4-6 человек. Участники становятся друг за другом на расстоянии вытянутой руки. Повороты, езда, стоя на педалях, и т.д. имитируются движением туловища. При этом лидер в отличие от предыдущего упражнения плавными движениями способствует синхронному повторению своих движений другими участниками. Так решаются две задачи: лидер учится водить группу, а ведомые – ездить за лидером.

Упражнение можно усложнить и сделать интереснее, эмоциональнее, если ведущему начать разговор с участниками, задавать им вопросы, но те должны все равно своевременно реагировать на действия лидера и синхронно выполнять предложенные им повороты.

Используя приведенные рекомендации, легко составить план своих тренировок с учетом характера предстоящего похода. Общая схема тренировок такая: разминка – основная работа (скорость до 40 км/час) – восстанавливающая езда (скорость 15 км/час).

Активно-туристский основной период продолжается ориентировочно с мая по сентябрь. В основной период не следует прекращать тренировки по общей физической подготовке, иначе появляется риск снизить достигнутый уровень физического развития. Особенно это касается собирающихся в походы высоких категорий сложности.

В активно-туристский период велотуристы продолжают совершенствовать свое техническое мастерство, развивают выносливость с использованием повышенных нагрузок в околопредельном режиме и уделяют внимание развитию силы при езде на велосипеде.

Для силовой тренировки отдельные участки проходят при ровном и мощном педалировании до полной усталости мышц. После отдыха (режим спокойного педалирования) вновь следует участок мощного педалирования.

В активно-туристский период велотуристы в выходные дни обыч-

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

но проводят походы с ночлегом в палатках, совершают категорийные многодневные походы, участвуют в слетах и соревнованиях.

Переходный период приходится на октябрь-ноябрь, его границами являются дни возвращения из многодневных походов и начала следующего тренировочного цикла. Некоторые велотуристы в этот период позволяют себе расслабиться, отказавшись от активных спортивно-туристских занятий. Однако резкое сбрасывание нагрузки для организма отнюдь не полезно, потому что он испытывает такое же напряжение, чтобы вернуть в спокойный ритм работающие на высоких «оборотах» органы.

Прежде всего до глубокой осени рекомендуем совершать велопоходы. Полезно их сочетать с бегом и играми в волейбол, баскетбол, футбол. А с началом зимы советуем кататься на коньках, участвовать в лыжных походах и наращивать интенсивность общей физической подготовки.

Определение работоспособности велотуриста

Тот, кто всерьез занялся спортивным велотуризмом, должен постичь азы самоконтроля, чтобы определять уровень своей тренированности, правильно дозировать нагрузки на тренировках и избегать сильного переутомления в походе. Самоконтроль начинается с ведения дневника, куда заносят данные физического состояния на разных этапах тренировочного процесса и спортивно-туристского цикла вообще, субъективные ощущения.

Уровень спортивной формы определяется по значениям так называемого весо-ростового коэффициента, характеристике пульса и показателю объемной силы легких. Опытный велотурист всегда знает свой «походный» вес. **Весо-ростовой коэффициент** определяется отношением веса (в килограммах) к росту (в сантиметрах) минус сто. У тренированных велотуристов весо-ростовой коэффициент, по многолетним наблюдениям, находится в пределах 0,9-1,1. Показатель объемной силы легких определяется отношением объема легких (в кубических сантиметрах) к весу. При нормальной тренированности этот показатель бывает 60 и выше.

Объемная сила легких должна определяться в начале и конце велотуристского сезона при прохождении медосмотров. При показателе ниже 60 см³/кг необходимо определить причину и наметить меры по ее устранению: включить в тренировки плавание и другие специальные упражнения для развития легких. Если же причина в лишнем весе, то следует немедленно принять меры к его приведению в норму.

Один из наиболее доступных методов самоконтроля является частота **пульса** – периодического расширения кровеносных сосудов, которое у здорового человека происходит ритмично, синхронно с частотой сокращения сердца (ЧСС). Наиболее простое определение частоты и ритмичности пульса – путем ощупывания (пальпации) артерии. У взрослого здорового человека частота пульса (или ЧСС) в условиях покоя колеблется от 60 до 80 ударов в минуту с равными интервалами между ударами.

Частота пульса туриста при езде на велосипеде находится в пределах 80-100 ударов в минуту, а на сложных участках может доходить до 150 и даже до 180 ударов в минуту. Через полтора-два часа после тренировки и через два-три часа после окончания дневного перехода пульс должен прийти в норму. Чем выше спортивная форма, тем короче восстановительный период.

Выполняемая на тренировках работа при невысокой интенсивности (ЧСС ниже 130 ударов в минуту) не приводит к существенному развитию выносливости. Но после тренировки ЧСС не должна превышать 20% относительно той, что была до нее, а утром следующего дня частота пульса должна быть на предтренировочном уровне или даже ниже его. В идеале в результате тренировок пульс в покое снижается. У лыжников, велоспортсменов и бегунов-стайеров он иногда падает до 40 и меньше ударов в минуту. Велотуристы вполне удовлетворяются снижением ЧСС до 60 ударов в минуту.

Удобнее всего пульс определять на лучевой артерии пальпаторным методом, накладывая два-три пальца на запястье другой руки. При недостаточном навыке пульс подсчитывается за 30 сек., после приобретения опыта лучше всего его определять два-три раза в десятисекундные отрезки времени, а среднюю величину увеличивать в шесть раз. После нагрузки пульс удобнее подсчитывать в области височной сонной артерии или в месте верхней части сердца. Измерение проводится в первые десять секунд после окончания работы.

Методика оценки работоспособности. Простейшее определение спортивной формы можно произвести по пульсовому тесту 20 приседаний за 30 сек. Частота сердечных сокращений измеряется перед приседаниями и через три минуты после окончания приседаний. Оценка ведется по трехбалльной системе. При разности показателей до и после нагрузки не более 5 – хорошо, от 5 до 10 – удовлетворительно, более 10 – неудовлетворительно.

Проба Руфье оценивает работоспособность сердца по изменению частоты сердечных сокращений до и после 30 приседаний за одну минуту. У обследуемого подсчитывается пульс за 15 сек. (P_1) после пяти минут спокойного состояния, затем пульс подсчитывается за первые 15 сек. (P_2) и последние 15 секунд (P_3) первой минуты после окончания приседаний. Показатель сердечной деятельности (ПСД) определяется по формуле:

$$ПСД = \frac{4 \cdot (P_1 + P_2 + P_3) - 200}{10}$$

При ПСД менее 5 – отлично, 5,1-10 – хорошо, 10,1-15 – удовлетворительно, более 15 – плохо.

Для определения физической работоспособности велотуристов применяется также велоэргометрический тест. Турист без разминки в течение пяти минут крутит велоэргометр с нагрузкой в 100 ватт (600 кгм) при частоте педалирования от 60 до 80 оборотов в минуту. В конце последней рабочей минуты определяют частоту сердечных сокращений. После этого испытуемый отдыхает три минуты и еще раз работает на велоэргометре в течение пяти минут с нагрузкой 150-200 ватт (до 1200 кгм). Повторная нагрузка должна увеличивать ЧСС не более чем до 170 ударов в минуту. Физическую работоспособность определяют по следующей формуле:

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

$$PWC_{170} = N_1 + (N_2 - N_1) \cdot \frac{170 - \Gamma_1}{\Gamma_2 - \Gamma_1}$$

где N_1 – нагрузка первой работы, N_2 – нагрузка второй работы, Γ_1 – ЧСС после первой нагрузки, Γ_2 – ЧСС после второй нагрузки.

Перед походами I и II категорий сложности работоспособность должна быть не менее 1100 кгм/мин, или, если этот результат разделить на вес туриста, не менее 16,5 кгм/мин/кг. В походах высших категорий сложности уровень работоспособности должен быть не ниже 1450 кгм/мин., или около 21 кгм/мин/кг. Определение работоспособности относительно веса человека позволяет сравнивать физическую подготовку велотуристов с разной массой тела.

Физическую работоспособность можно также определить на местности, в частности, на велосипеде. В первый заезд велотурист на небольшой скорости проезжает каждые 100 метров дистанции 1300-1800 метров примерно за 15-20 секунд. Затем после трехминутного отдыха он проходит дистанцию с большей скоростью (100 метров за 10-16 секунд). Скорость поддерживается относительно постоянной на всей дистанции. В конце каждого заезда измеряют ЧСС. Уровень физической работоспособности определяют по предыдущей формуле. Вместо N_1 подставляют скорость, которую развил велотурист при прохождении первой дистанции (расстояние, пройденное за 5 минут). Вместо N_2 – скорость во время второго заезда. Физическая работоспособность будет выражаться в скорости. Для велотуристов, собирающихся в поход I и II категорий сложности, скорость должна быть в пределах 6-8 м/сек. Для велотуристов, готовящихся к походам IV и V категорий сложности, в пределах 11 м/сек.

Определить степень своей физической подготовленности можно по 12-минутному тесту, разработанному американцем К. Купером. Нужно выбрать равнинный участок дороги и постараться за 12 минут проехать как можно больше (см. табл. 5.6).

Таблица 5.6

Степень подготовленности	Возраст, лет			
	13 – 19	20 – 29	30 – 39	40 – 49
<i>Очень плохо</i> мужчины женщины	меньше 4,4 меньше 2,8	меньше 4,0 меньше 2,4	меньше 3,5 меньше 2,0	меньше 3,2 меньше 1,6
<i>Плохо</i> мужчины женщины	4,4 – 6,0 2,8 – 4,4	4,0 – 5,5 2,4 – 4,0	3,5 – 5,0 2,0 – 3,5	3,2 – 4,8 1,6 – 3,2
<i>Удовлетворительно</i> мужчины женщины	6,0 – 7,5 4,5 – 6,0	5,5 – 7,0 4,0 – 5,5	5,0 – 7,0 3,5 – 5,0	4,8 – 6,4 3,2 – 4,8
<i>Хорошо</i> мужчины женщины	7,5 – 9,2 6,0 – 7,5	7,0 – 8,8 5,5 – 7,2	7,0 – 8,3 5,0 – 6,7	6,4 – 8,0 4,8 – 6,4
<i>Отлично</i> мужчины женщины	больше 9,2 больше 7,5	больше 8,8 больше 7,2	больше 8,3 больше 6,7	больше 8,0 больше 6,4

Оценку работоспособности при подготовке к походу желательно проводить раз в месяц.

Медик (санинструктор) группы заносит сведения об участниках похода в таблицу, а именно: рост, вес, данные спирометрии, весоростовой коэффициент, показатель объемной силы легких, пульс в нормальном состоянии, после 20 приседаний и после трехминутного отдыха. В путешествии санинструктор контролирует изменение пульса утром в наиболее характерных местах (на скоростных участках, на перевалах и т.д.), а также вечером, после окончания движения и перед сном. Все данные санинструктор заносит в дневник.

Если, например, утром у велосипедиста высокий пульс, то продолжать путешествие в прежнем режиме нельзя. Следует уменьшить вес багажа ослабевшего участника, обеспечить углеводную диету, изменить график движения в сторону уменьшения времени езды и увеличения отдыха.

ПОХОДНОЕ СНАРЯЖЕНИЕ

Все снаряжение велотуристов можно разделить на три большие части: групповое (или общественное) общетуристское; личное (или индивидуальное) общетуристское; специальное, относящееся только к велотуризму (групповое и личное).

Групповое общетуристское снаряжение состоит из палаток, тен-тов, вещей для приготовления пищи, медицинской аптечки. В личное общетуристское снаряжение входят спальные принадлежности, одежда, обувь, посуда, предметы личного туалета и др. Групповое специальное – ремонтный набор и инструменты, некоторые запасные части к велосипедам, тент для велосипедов. Личное специальное – велосипед с принадлежностями и оборудованием, велорюкзак, шлем и т.д.

Снаряжение велотуриста должно точно соответствовать району и времени года, в котором путешествие проводится. Туристы всегда стремятся к тому, чтобы снаряжение было как можно легче, компактнее и в то же время прочнее и надежнее по своей конструкции, удобным, приятных расцветок. Поэтому велотуристы предъявляют высокие требования к материалам, из которого оно изготовлено, добиваясь уменьшения веса снаряжения и наиболее рационального его использования.

Главное при подборе снаряжения к походу – найти золотую середину, когда в поход берется то, без чего нельзя обойтись, и в то же время нет ни одной лишней вещи.

ГРУППОВОЕ СНАРЯЖЕНИЕ

Предлагаем список группового общетуристского снаряжения из расчета на шесть-девять человек:

Палатка трехместная с принадлежностями	2-3 компл.
Тент групповой	1 шт.
Таганок или трос с тремя цепочками или набором крючков	1 компл.
Чехол для перевозки таганка или кострового набора	1 компл.

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

Примус «Шмель» или газовое оборудование «Кемпинг-газ»	2 шт.
Чехлы для перевозки примуса или газового оборудования	2 шт.
Канистры или бутылки пластиковые с бензином (емк. 2 л.)	2 шт.
Запасные балоны для «Кемпинг-газа» (если выбрано газовое оборудование)	по необх-ти
Лампа для «Кемпинг-газа»	1 шт.
Канистры или бутылки пластиковые для питьевой воды	из расчета 2 л. на чел.
Ведра туристские (каны) объемом 4-5, 5-6, 6-8 л. каждое (если еду предполагается готовить на костре)	компл. из 3 ведер
Кастрюли по 5-6 л. и чайник 4-5 л. (если еду предполагается готовить на примусах или газовых горелках)	компл. из 2 кастрюль и 1 чайника
Запасные части для примуса	1 компл.
Шланг резиновый, воронка для переливания бензина	1 компл.
Чехлы для перевозки посуды	1-2 шт. в зависимости от вида посуды
Брезентовые рукавицы (для костра)	1 пара
Топор туристский в чехле (для костра)	1 шт.
Двуручная пила или ножовка в чехле (для костра)	1 шт.
Спички в непромокаемой упаковке	2-3 коробки
Скатерть обеденная полиэтиленовая	1 шт.
Сковородка или противень	1 шт.
Половник	1-2 шт.
Безмен	1 шт.
Нож кухонный	1 шт.
Бутылка пластиковая для масла	1 шт.
Мешочки продуктовые или бутылки пластиковые для сыпучих продуктов	по необх-ти
Растопка для костра и примуса (оргстекло, сухой спирт)	по необх-ти
Мыло хозяйственное	1 шт.
Мочалка для мытья посуды	1 шт.
Доска разделочная	1 шт.
Фонари электрические с запасным комплектом батареек	2-6 шт.
Карты, схемы на район путешествия, путеводители, расписания поездов в папке или планшете	1-2 компл.
Походные документы	1 компл.
Веревка бытовая	по необх-ти
Веревка вспомогательная капроновая	по необх-ти
Карабин альпинистский	по необх-ти
Компас	2 шт.
Альтиметр	1 шт.
Бинокль	1 шт.
Фотоаппараты, видеокамера, пленки, кассеты	по необх-ти
Волейбольный мяч	по желанию группы
Медицинская аптечка	1 компл.
Ремонтный набор общего назначения	1 компл.
Групповое специальное снаряжение:	
Трос или цепь с номерным замком	1 шт.

Тент для велосипедов	1 шт.
Велосипедный общегрупповой ремонтный набор	1 компл.
Инструменты	1 компл.

Палатка должна отвечать следующим требованиям: прочность, ветроустойчивость, легкость (минимальный вес), комфортность, водонепроницаемость, простота и надежность установки. В советское время у нас долго применялась в основном «памирка» (или «серебрянка»), сделанная из прорезиненного перкаля в форме домика. Сейчас существует множество конструкций палаток. Помимо традиционной двускатной есть трех-, четырехскатные, шатровые, фургонные, «юрты», «полубочки» и т. д. В велосипедных походах у нас в основном применяются палатки классического типа «домиком» и каркасные. Большинство туристов предпочитает двух-трехместные палатки, но некоторые шьют палатку на всю группу. При этом бескаркасные палатки у нас применяют в основном в лесных районах, где можно не брать стоек и таким образом сэкономить в весе. Летом некоторые используют палатку-шатер без пола, в которой тоже помещается вся группа. В теплое время можно вообще обойтись без палатки, используя тент и полиэтиленовую подстилку. В походе по пустынным районам в летний период нужна палатка из тонкой легкой ткани, причем с входом на молнии, чтобы она была непроницаемой для ядовитых жителей пустыни.

В безлесных районах, а также в зарубежных поездках каркасные палатки уверенно вытесняют традиционные («домиком»), так как они быстро устанавливаются и не требуют каких-либо навыков. Не оправдала себя и полиэтиленовая пленка в качестве тента, поскольку она требует бережного обращения, что в походе обеспечить не очень легко, в ветреную погоду легко рвется (и требует большого количества бельевых прищепок), а хотя бы одна дырочка сводит пользу от нее на нет, особенно при длительном дожде.

Каркасные палатки бывают четырех-, шестигранными, вместимость их тоже может быть разной (от двух до шести человек), вес колеблется от 2 до 6 кг, при этом предпочтительнее такая конструкция: сама палатка из легкого дышащего материала держится на каркасе, на нее накидывается и крепится сверху каркаса тент. Каркас палатки представляет собой 2-3 несущие дуги, имеющие форму полусферы и пересекающиеся в верхней точке палатки. Иногда ставится вспомогательная укороченная дуга, которая служит опорой для тамбура. Каркас изготавливается из легких сплавов (дюралюминий, титан) и из других материалов (делают каркасы фибerglassовые, углепластиковые, кевларовые и т. д.). Наиболее надежны металлические каркасы. Чаще всего используют трубы 10×1 мм и 12×1 мм. В последнее время появился более легкий и в то же время прочный алюминиевый сплав Easton, из которого делают трубы 8,5×0,8 мм и 11×0,7 мм.

Для изготовления собственно палатки используется любой капрон, пропускающий воздух. Лучше всего для верхней части внутренней палатки подходит легкий материал Nylon Taffeta или хлопкополиэстерная ткань, которая ограничивает образование конденсата. Для того, чтобы палатка хорошо сохраняла форму и не растягивалась по швам, при натяжении в шов подкладывают армирующую

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

стропу. Нижняя часть палатки изготавливается из прорезиненного капрона или из тканей типа Nylon Taffeta PVC, Nylon Oxford 210. Вход палатки делается на молнии; хорошо, если она имеет два окошка для вентиляции с сеткой от насекомых.

В летнее время, когда есть уверенность, что не будет дождя, палатки можно расставлять без тента. Очень ценен в походе тамбур, в котором можно сложить вещи и снаряжение. Для изготовления наружной палатки (тента) обычно используют водоотталкивающий материал Nylon Taffeta 190-T и 210-T с алюминизированным покрытием Silver, PU, WP или полиэстер серии MF-70, обладающий, в отличие от нейлонов, высокой стойкостью к воздействию ультрафиолетовых лучей, либо материал Diamonbask polister/nylon. Тент может оканчиваться «юбкой», лежащей на земле; если ее придавить камнями, палатка становится еще более ветроустойчивой. Как показала практика, использование материала с алюминизированным покрытием в жаркий день сохраняет внутри прохладу, особенно если вывернуть тент алюминизированным покрытием наружу.

Сейчас все палатки обрабатываются специальными противогрибковыми пропитками.

До недавнего времени **групповой тент** делали из полиэтиленовой пленки, а чтобы он не рвался, от углов в направлении их биссектрис пришивали по куску тесьмы длиной не менее 30 см. Теперь для изготовления группового тента часто используют те же материалы, что и для изготовления тентов палаток. Обычно групповой тент растягивают в стороне от палаток. Но ради уменьшения веса одни туристы не берут тенты для каждой палатки, а растягивают один большой тент, под которым уместятся две расставленные друг против друга палатки, и остается пространство между ними (тамбур), где группа в ненастье готовит пищу, ужинает, ремонтирует велосипеды и вообще проводит свободное время. Другие, наоборот, не берут групповой тент, а используют тамбуры самих палаток, поставленные рядом и скрепленные между собой.

В России и ближнем зарубежье велотуристы пищу готовят в основном на костре. Из **кострового оборудования** наиболее распространены трос и таганки. В первом случае в комплект входят трос толщиной 2,5-3 мм с петлями на концах, к которым привязаны веревочные растяжки, и тонкие цепочки с двумя карабинами на каждой, либо система крюков. Использование тросов вынуждает искать для костра два дерева, отстоящие друг от друга на расстоянии 8-10 м. Поэтому все больше туристов предпочитают применять таганки. Они выполняются обычно из металлических трубок (хорошо себя зарекомендовал титановый сплав), представляют собой четырехугольную рамку, длина которой равна суммарной ширине трех ведер (канов), составленных вместе, а ширина – 15-16 см. По углам к рамке прикрепляются четыре ножки. На концы ножек напаиваются или навинчиваются шайбы. Высота ножек должна позволять развести под таганком огонь и подкладывать затем дрова. Таганок дает возможность расположиться вдали от больших деревьев, но если нужно согреться в холодную погоду или обсушиться, приходится разводить еще один костер.

Однако велотуристские маршруты часто проходят по местам, где разжигать костры не рекомендуется или запрещено, особенно при переходе лесопарковых зон и заповедников, в засушливый пожароопасный период, а также в европейских странах. Поэтому часто приходится ориентироваться на примусы и другие нагревательные приборы.

Из **примусов** в России наиболее употребляемы «Шмель», «Турист» и «Огонек». «Шмель» и «Огонек» имеют вертикальную, а «Турист» горизонтальную компоновку. Примус «Шмель» имеет несколько модификаций. Примусы «Турист» и «Огонек» не пользуются у велотуристов популярностью из-за их малой мощности. Так, «Турист» обеспечивает горение в течение 25-30 минут, а «Шмель», отличаясь высокой надежностью в работе, обеспечивает непрерывное горение в течение 1,5-2 часов. Также не используется велотуристами «Шмель-3», имеющий две горелки. В походы чаще берут «Шмель», «Шмель-2», а особенно «Шмель-4» с наибольшим из этих трех модификаций объемом бачка (0,95 л), обеспечивающим непрерывное горение в течение 4-6 часов, надежно работающий при любых температурах до +40°C.

Для примусов лучше использовать бензин с октановым числом 92, на бензине с низшим октановым числом, на смесях бензина и солярки и на керосине примусы сильно коптят и быстро выходят из строя. Разогреваются они сухим спиртом. Средний расход бензина на группу 6-9 человек летом 0,6-0,7 л, в холодную погоду – до 1 литра в день. Наиболее распространенные неисправности примуса – поломка иглы и выход из строя насоса (в корпусе примуса отсутствует давление). При отсутствии запасной иглы можно использовать конец тонкой швейной иглы или булавки либо нитку тормозного тросика. Пришедший в негодность насос примуса может заменить велосипедный. Необходимо снять шайбы и кольцо со штока насоса и освободить гайку поршня. Затем расточить кольцо круглым напильником под вентиль велосипедной камеры. Вентиль вставить в гайку и закрепить контргайкой, как на ободе колеса.

После того, как в продаже повсюду появились пластиковые бутылки с разнообразной водой, многие велотуристы стали их использовать для перевозки бензина.

В последние годы велотуристы оценили портативные **газовые горелки** типа Camping Gaz. На них можно не только готовить, но и использовать их для освещения, если взять газовые лампы. По своей простоте и надежности эти горелки стали большим конкурентом для примусов, особенно в зарубежных путешествиях, так как, например, в европейских странах в любом супермаркете можно купить баллоны Camping Gaz. Как показала практика, лучше всего использовать горелки Camping Gaz под баллоны С-206. Нужно выбирать модели Camping Gaz с ветрозащитой.

В засушливых и пустынных районах на группу из 6-9 человек нужно иметь **емкостей для воды** на 20-30 л, туда можно взять канистры, лучше алюминиевые. В средней полосе, где ручьи, родники и колодцы встречаются часто, в последние годы, чтобы не быть чересчур привязанными к источнику воды при выборе места для

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

бивака, берут пластиковые бутылки, так как они вместительны (до 2 л) и в то же время их удобно разместить в велорюкзаках.

Для растительного масла, круп, сахарного песка и других продуктов также используют пластиковые бутылки из-под воды (некоторые и сейчас предпочитают перевозить крупы в матерчатых мешочках).

Ведро применяют овального сечения. Комплект состоит из трех ведер с проволочными ручками, входящих одно в другое. На каждого человека должно приходиться не меньше 1,5 л емкости. Некоторые велотуристы перевозят ведра в брезентовом чехле на переднем багажнике, причем каждое ведро – в отдельном полиэтиленовом пакете, а чтобы они не стучали, используются прокладки поролона или пористой резины. Крепятся ведра с помощью резинок эспандера. Если группа предполагает готовить на примусах, лучше взять низкие широкие кастрюли с крышками или котелки с плоским широким дном, а для приготовления чая – чайник. Под него можно приспособить трехлитровую жестяную банку. В ней быстро закипает вода, она легка, удобна в обращении.

Прочее групповое снаряжение. Двуручную пилу можно укоротить до 0,7-0,8 м и заузить до 7-8 см либо взять маленькую ножовку в кожаном чехле. Хорошо зарекомендовало себя полотно Sandvik (Швеция).

Сковородку или противень есть смысл брать в том случае, если в походе предполагается рыбная ловля и (или) сбор грибов.

Разделочную доску можно использовать для раздувания костра.

Для карты нужно иметь планшет из оргстекла размерами примерно 15×24 см, который предохранит ее от дождя. Карту перевозят на переднем багажнике сверху, прижав ее эспандерной резинкой. На Западе на руле на специальном кронштейне прикрепляют прямоугольную сумку с пластиковым окошком для карты сверху. Маршрутную книжку, путеводители, записные книжки лучше хранить в папке для школьных тетрадей, которую, в свою очередь, вложить в полиэтиленовый пакет.

Количество фонарей зависит от времени года. Если нет газовой лампы, в мае-июле достаточно иметь на палатку по одному фонарю и по одному комплекту запасных батареек. В другое время года лучше иметь по два фонаря на палатку.

Капроновая веревка и карабины нужны на случай, если предполагаются переправы через реки либо на маршруте есть горные тропы и предстоит преодоление крутых склонов. В особо сложных горных велопоходах могут понадобиться основная веревка, ботинки «Вибрам» или туристские, лавинный шнур и другое горное снаряжение.

Компас нужен всегда, но если предполагается движение по лесным дорогам и тропам, а также по местности, бедной ориентирами, нужно взять не менее двух компасов. В горы некоторые предпочитают брать компас горный, который удобен тем, что с его помощью можно не только ориентироваться, но и определять углы подъема и спуска, для чего достаточно компас приложить к раме велосипеда.

Перечень медикаментов медицинской аптечки приводится в разделе «Походная гигиена и медицина».

Ремонтный набор, инструменты

Рекомендуем следующий хозяйственный и общетуристский ремонтный набор (звездочкой отмечены предметы для походов выходного дня):

Ножницы
 Пинцет
 Шило*
 Иглы швейные разных размеров*
 Брусок точильный
 Наждачная бумага
 Клей «Момент»*
 Проволока мягкая разной толщины (медная, алюминиевая)*
 Проволока стальная тонкая
 Изоляционная лента*
 Тесьма (стропа) капроновая
 Шнур капроновый
 Нитки капроновые*
 Нитки хлопчатобумажные*
 Лоскутки материи, брезента, капрона, кожи, резины*
 Булавки*
 Пуговицы разные
 Застежка «молния» запасная
 Резинки (колечками)*
 Лампочки для карманного фонаря
 Чистящее средство для рук

Специальный технический ремонтный набор и инструменты из расчета на группу 6-9 человек (звездочкой отмечены предметы, рекомендуемые для походов выходного дня):

Пассатижи (большие и малые)*	2 шт.
Отвертка*	1 шт.
Бородок	1 шт.
Ножовочное полотно по металлу	1 шт.
Напильник трехгранный*	1 шт.
Надфили	2-3 шт.
Ключи двусторонние (№№ 7-17) или накидные*	2 компл.
Ключи конусные	2 шт.
Ключи шестигранные торцевые*	1-3 компл.
Ключ ниппельный*	2 шт.
Лопаточки для демонтажа камеры	1 компл.
Ключ-съемник для шатунов	1 шт.
Ключ-съемник для снятия блока (кассеты) ведомых звездочек	1 шт.
Струбцина (выжимка) для разъема цепи	1 шт.
Ключ разводной	1 шт.
Велоаптечка с ниппельной резинкой*	2 шт.
Шланги насоса для всех типов ниппелей, имеющих в группе (или переходники для шлангов)	по 2 шт.
Смазка густая (литол, графитовая)	50 г
Масло жидкое*	100 г
Клей резиновый	1 тюбик
Заплатки для ремонта камер	5-10 шт.

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

Список запасных частей на группу из 6-9 человек:

Камеры для спортивно-туристских и дорожных велосипедов	6-9 шт.
Трубки (для гоночных велосипедов)*	2-4 шт. на велосипед в зав-ти от похода
Часть покрышки	30-40 см на каждый вид покрышек
Отрезок обода (на 4 спицы) или металлические накладки	в зав-ти от кол-ва видов ободьев
Спицы запасные с ниппелями*	по 4-5 спиц каждого типа
Ось переднего колеса с конусом	по 1 шт. на каждый вид велосипедов
Ось заднего колеса с конусом	по 1 шт. на каждый вид велосипедов
Переключатель передний в сборе с тросом	1 шт.
Переключатель задний в сборе с тросом	1 шт.
Шайба регулировочная для трещотки	по 2 шт. на каждый вид переключателей
«Собачки» трещотки*	2-4 шт.
Пружинки «собачек»*	4-6 шт.
Несколько звеньев цепи	по 1 шт. на каждый вид цепи
Вал каретки	по 1 шт. на каждый вид кареток
Правый шатун	1 шт.
Чашки каретки	2 шт.
Клинья шатуна*	2-4 шт.
Ось педали левая с конусом*	1 шт.
Ось педали правая с конусом*	1 шт.
Гайка-колпачок педали	1 шт.
Туклипсы с ремешками	2 шт.
Замок седла, две шайбы с насечкой и ось замка	1 компл.
Скоба тормоза наружная	1 шт.
Скоба тормоза внутренняя	1 шт.
Пружина скобы	1 шт.
Болты скоб	2-3 шт.
Трос с наконечником переднего тормоза*	1 шт.
Трос с наконечником заднего тормоза*	1 шт.
Колодкодержатели	2-4 шт.
Тормозные колодки	2-18 шт.
Вентили и колпачки к камерам	по 1 шт. к каждому типу камер
Шарики диаметром 3, 4, 5 и 6 мм (в сепараторах и россыпью)*	
Винты, болты, гайки и шайбы на все узлы велосипеда и оборудования (обязательно М2, М4, М5, М6, М8, М10 с разным шагом резьбы)*	
Заклепки, хомуты, стальные пластины, запасные стойки багажников	

Приведенные выше списки инструментов и запасных частей рассчитаны на поход III-IV категории сложности при условии автономного самообеспечения и самообслуживания. В походах низких категорий сложности и по населенным районам, где много велосипедных магазинов и мастерских, ремонтный набор может быть сокращен, в походах V категории сложности по малонаселенным районам он может быть увеличен. Кроме того, состав ремонтного набора зависит от моделей и состояния велосипедов.

Список запасных частей в основном ориентирован на велосипеды заводов бывшего Союза.

Кроме приведенного примерного группового ремнабора каждый участник похода, зная слабые места своего велосипеда, может иметь малый ремонтный набор (он тем более необходим, если модель велосипеда отличается от преобладающих в группе машин).

Количество запасных камер обычно равно числу участников.

Количество запасных тормозных колодок зависит от района путешествия. Например, в шестидневный поход по равнине на группу из 6-8 человек достаточно двух колодок, в горном продолжительном походе нужно иметь их по две на человека.

В походы выходного дня обычно берут по 1-2 спицы переднего, по 2-4 спицы заднего колеса для каждого типа велосипедов, по одному комплекту «собачек» и пружиннок.

Некоторые велотуристы предпочитают брать запасные узлы велосипеда целиком: вместо звеньев цепи – целую цепь, вместо отдельных деталей педали – всю педаль в сборе, точно так же тормоз задний в сборе (при этом его перевозят отдельно от ремнабора). Такой принцип уменьшает затраты времени на ремонт непосредственно на марше, но увеличивает вес ремнабора.

Ремонтный набор группы обычно делится на основной (большой) и оперативный (малый). Основной ремнабор упаковывается в 2-3 укладки и перевозится, как правило, главным механиком, составляя основную часть его общественного груза. В оперативный (малый) ремнабор входит необходимый минимум инструмента и запчастей, пригодный для срочного элементарного ремонта и регулировок. Оперативный ремнабор перевозится обычно замыкающим и немедленно выдается любому велотуристу для устранения мелких неисправностей. Типичный состав малого ремнабора: ключи «семейный» (2 шт.), двусторонние (№№ 7-17), ключ для снятия блока звездочек, ниппельный, лопаточки для демонтажа камеры, отвертка, струбцина для разъема цепи, малые пассатижи, 1-2 клина шатуна, 1-2 тормозные колодки, баночка с крепежом.

Для велосипедов зарубежного производства в малом ремонтном наборе нужно иметь комплект шестигранных ключей и съемник шатунов каретки. При наличии хорошо подобранных основного и оперативного ремнаборов можно обойтись без индивидуальных инструментов, освободив карманы велорюкзаков и подрамные сумки для других вещей.

Перечень запасных частей для дорожного односкоростного велосипеда несколько отличается от перечня деталей велосипеда спортивно-туристского. Исключаются запасные туклипсы, детали переключения передач, заднего тормоза. Зато нужно взять детали задней втулки: конусы правый, левый, тормозной ведущий, тормозной бара-

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

бан, либо втулку заднего колеса в сборе. Спицы должны быть толщиной 2,2 мм, для переднего колеса – длиной 299 мм, для заднего – 294 мм. Запчасти переднего тормоза – такие же, как и для спортивно-туристских велосипедов.

Список группового снаряжения, в том числе состав медаптечки, составлен в расчете на маршрут средней протяженности, длительности (порядка 10 дней) и сложности. В зависимости от состава группы, особенностей похода и района этот перечень может быть уменьшен или увеличен.

ЛИЧНОЕ СНАРЯЖЕНИЕ

По принципу «усреднения» составлен и приведенный ниже список личного снаряжения, который может быть уменьшен или дополнен другими вещами в зависимости от географической широты, времени года путешествия, закаленности участников и т.д. Вначале приводим список личного (индивидуального) общетуристского снаряжения и одежды:

Спальный мешок и вкладыш	
Коврик пенополиэтиленовый, поролоновый или полиуретановый	
Куртка с капюшоном, либо штормовка, либо ветрозащитный костюм	
Водоотталкивающий костюм, полиэтиленовая накидка или накидка типа «Пончо» от дождя	
Одежда для города	
Теплая одежда (свитер и спортивные брюки)	
Рубашка верхняя с длинными рукавами	
Шорты	
Одежда для сна	
Нижнее белье	2 компл.
Купальные принадлежности	
Шапочка с козырьком (в холодную погоду теплая)	
Носки хлопчатобумажные и теплые	3-4 пары
Кроссовки или тапочки	
Ботинки туристские	
Перчатки кожаные (в холодную погоду)	
Полотенце	
Носовые платки	
Очки от солнца и мошкары	
Туалетные принадлежности: мыло, мочалка, зубная щетка, паста, одеколон, расческа	
Бритва	
Накомарник	
Посуда: кружка, ложка, миска, нож	
Личный швейный малый набор	
Индивидуальный медицинский набор	
Спички в непромокаемой упаковке	
Документы личные и проездные	
Записная книжка, ручка, карандаш с наконечником	
Часы	

Список индивидуального (личного) специального (велотуристского) снаряжения:

Велосипед
Насос со шлангом и переходником
Велокамера
Индивидуальный минимальный набор инструментов и запасных частей
Масленка
Велокомпьютер или велосчетчик
Чехол для перевозки велосипеда
Полиэтиленовый чехол (пакет) для защиты от дождя седла, компьютера
Фляга
Велорюкзак, велобаулы или переметные сумки в комбинации с обычным рюкзаком
Велосумки на передний багажник
Велосумка на руль
Резинки от эспандера для крепления груза или «паук»
Защитные чехлы или полиэтиленовая пленка для защиты велорюкзака или велосумки от дождя
Фонарь велосипедный
Тросик с замком (на свой велосипед)
Велорубашка
Веломайка
Велотрусы
Велорейтузы (для холодной погоды)
Велошлем
Велоперчатки
Велотуфли

Главные требования к **спальному мешку** – он должен дать максимум комфорта и защитить человека от холода и сырости. До сих пор в велотуризме использовались спальные мешки в виде одеяла или кокона промышленного производства с наполнителем из синтепона, ватина, но такие спальные мешки, как правило, либо громоздки и тяжелы, либо недостаточно теплые. Иногда два спальных мешка-одеяла на разъемных молниях состегивают вместе в расчете на трех человек. Но такой путь уменьшает комфорт сна.

Наилучшим наполнителем для спальных мешков является натуральный пух, но он дорог. Поэтому для утеплителя (наполнителя) спальных мешков чаще используют не чистый пух, а пухо-перовые смеси. Хорошая смесь получается из гусиного пуха (примерно $\frac{2}{3}$ количества), мелкого пера и ворса.

Пуховый спальный мешок шьется из материала Pertex и имеет водоотталкивающие свойства за счет покрытия Teflon или Scotch Guard.

В последнее время в продаже появилось множество спальных мешков с синтетическими наполнителями, которые по своим качествам не уступают, а по некоторым свойствам превосходят пух. Синтетические волокна не намокают, им не страшны грибок и моль, они не имеют запаха и не вызывают аллергии, не линяют и не сваливаются, имеют хорошие теплоизолирующие и водоотталкиваю-

щие свойства. Для велотуризма можно порекомендовать спальные мешки с наполнителями известной американской фирмы Du Pont: Hollofill-II, Quallofill, Hollofill-808. Помимо отличных теплоизоляционных свойств «дюпоновские» наполнители обладают способностью сжиматься и восстанавливать первоначальный объем. А материалы, из которых шьются спальные мешки, не пропускают влагу внутрь мешка и в то же время «дышат», то есть не препятствуют испарению влаги без потери тепла внутри мешка.

Кроме того можно приобретать спальные мешки с полиамидным спирально-трубчатым волокном GHF (Golde Hollow Fibre). Мешки с этим утеплителем обладают высокой стойкостью к сваливанию. Также можно порекомендовать легкие спальные мешки с прокладкой из терморелефлектора Thermo Reflect (производство Германии). Например, спальник фирмы Colde Pask IT весит всего 1 кг (наружная оболочка выполнена из Ripston E 1010, внутренняя оболочка – Shrinked Soft Microfaer, наполнитель – GHF, двухслойная офсетная конструкция с прокладкой Thermo Reflect), длина мешка 225 см, а ширина в плечевой части 80 см, упаковочный размер 18×33 см, из всех новых мешков, пожалуй, наиболее подходит для велотуризма.

Часто в велотуризме используются облегченные спальные мешки с хлопчатобумажными вкладышами, а также пуховые вкладыши (например, вкладыш с наполнителем из гусиного пуха весом 250 г). Летом такие вкладыши могут быть использованы без оболочки. Применяют летом, особенно в двух-трехдневных походах, в качестве самостоятельного спального мешка и вкладыши из байки или фланели. А если к капюшону, который шьется с напуском, приметать марлю с односторонней застежкой на пуговицах, то при затягивании капюшона шнурком марля примет куполообразную форму и хорошо защитит от комаров.

При покупке спальных мешков, в особенности пуховых, необходимо обращать внимание на то, чтобы не было «холодных швов», то есть прошитых насквозь.

Самый простой **коврик** можно сделать из двух кусков болоньи или капрона и пенопластовых плиток толщиной 5-8 мм. Ткань прострачивается между заложенными внутрь плитками. Такой коврик легкий, занимает мало места, но он имеет два недостатка: из-за своей жесткости не обеспечивает достаточного комфорта, а в случае проникновения в палатку воды пропускает ее к спальному мешку через швы.

Главный недостаток резиновых матрасов – их относительно солидный вес. Кого это обстоятельство не пугает, вполне могут остановиться на матрасе, особенно в ненапряженных походах.

Коврики из пенополиэтилена в виде рулона тоже прекрасны во время сна (хорошая теплоизоляция, смягчают неровности почвы), но неудобны при транспортировке. Хотя вполне применимы в походах низших категорий сложности, некатегорийных и в походах выходного дня с ночлегом. Хорошо зарекомендовали себя теплоизоляционные коврики с лавсановым металлизированным покрытием: сворачиваются в компактный рулон длиной 15-18 см и диаметром 10-12 см, весят около 200 г. Но тоже есть недостаток: при их толщине 5-7 мм, лежа на них, хорошо чувствуешь неровности почвы.

Итак, каждый велотурист сам для себя решает, какое свойство

коврика или матраца для него важнее: теплоизоляция, водонепроницаемость, комфортность или объем и вес.

Из личного (индивидуального) специального (велотуристского) снаряжения прежде всего следует назвать **велорюкзак**. Велорюкзаку туристы уделяют большое внимание.

В однодневных походах выходного дня, куда берется немного вещей, можно использовать обычную сумку или рюкзак средних размеров. Для его крепления к велосипеду можно приобрести «паук» (металлическое кольцо, к которому прикреплены шесть резинок с крючками) либо взять 6-8 резинок от плечевого эспандера, в том числе две запасные и две на передний багажник, если он есть. Две резинки, связанные посередине, образуют «паучок». Рюкзак помещается на багажник, причем ремни его, чтобы они не болтались, складываются под рюкзаком. Сверху на рюкзак накладывается узел «паучка», концы его с натяжением прикрепляются к багажнику. Для этого в его бортиках можно просверлить несколько отверстий, в которые заводят крючки эспандерных резинок. При их отсутствии можно сделать резинки самому из велокамер либо вырезать кольцевые ленты из старой автомобильной камеры, крючки в этом случае изготавливаются из стальной проволоки или гвоздей. Если второй «паучок» обхватит подседельную трубу, рюкзак прочно зафиксируется на велосипеде.

В походах с ночлегами нужен рюкзак посolidнее. Однако изрядно груженный рюкзак, уложенный на багажник, делает велосипед неустойчивым. Для понижения центра тяжести груза шьют специальные велорюкзаки либо используют переметные или вьючные сумки, в качестве которых можно применить маленькие детские рюкзаки.

Надо сделать у основания ремней рюкзаков, где они прикрепляются к лямкам, дополнительные отверстия. Затем расположить рюкзаки спинками друг к другу и вдеть каждый конец ремня в пряжки другого рюкзака. Концы ремней следует закрепить или обрезать, чтобы они не болтались и не попадали в спицы. Внутри рюкзаков можно заложить к спинкам куски тонкой фанеры, гетинакса или другого твердого материала, а можно просто сюда класть сложенные пенопластовый коврик, полиэтиленовую пленку или другие плоские предметы.

Уложенные рюкзаки надо повесить на багажник, положив все четыре лямки под зажим, притянуть каждый рюкзак резинкой эспандера (лучше толстой) к стойкам багажника и подседельным стойкам. Чтобы при езде не задевать рюкзак пяткой, можно их внизу спереди наискось прострочить и отрезать углы. Сверху на багажник можно положить третий рюкзак средних размеров, закрепить эспандерными резинками или «пауком».

Некоторые сами шьют **переметные сумки**, например, из материала типа «Трансавто», авизент, «Каститис». Заднюю стенку для жесткости можно сделать двойной.

На рис. 5.1 даны размеры переметной сумки, сконструированной велотуристом из Львова С. Зимосом (вид сбоку и спереди). Вьючная система состоит из трех изолированных объемов, сделанных из плащпалаточной ткани, которые застегиваются молниями. Вес переметной сумки вместе с показанными линиями деталями 1 и 2 из

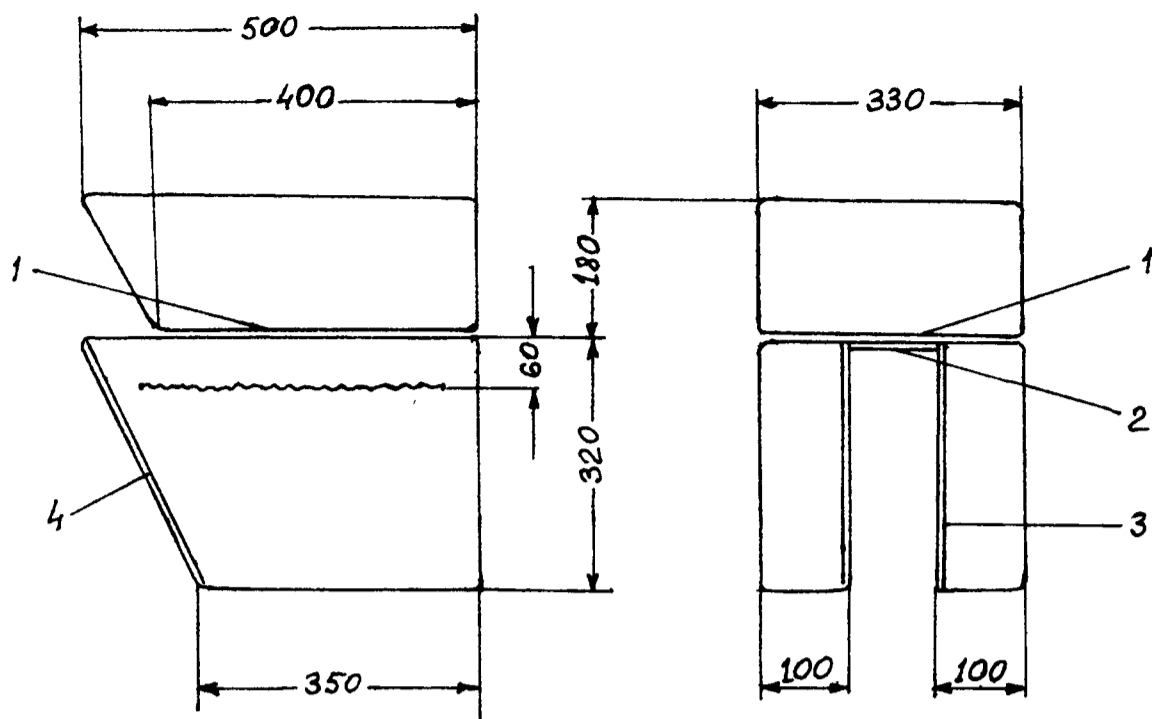


Рис. 5.1. Переметные сумки

тонкой фанеры для прикрепления сумки к багажнику и деталями 3 и 4 из тонкого древесного пластика, фиксирующим форму отсеков, составляет 1,5 кг.

Сейчас в России продаются велосумки импортного производства, но в наших дорожных условиях их можно использовать в несложных походах (I-II категорий сложности). Тем же, кто решил заняться велотуризмом всерьез, и метит в более сложные походы III-V категорий сложности, нужно иметь специальный велорюкзак, самодельный или изготовленный российскими или зарубежными фирмами.

Прежде всего важно решить, из какого материала шить велорюкзак. Использование материалов типа Cordura 1000; Oxford Nylon 210, 330 WP, 420; Hipora уменьшает не только вес рюкзака, но решает проблему герметичной упаковки одежды. Cordura 1000 – особо прочный материал, изготавливаемый из нитей, производимых фирмой Du Pont. Он имеет повышенную устойчивость к механическим воздействиям. Двойное полиуретановое покрытие обеспечивает устойчивую водонепроницаемость, а при покрытии Teflon или Scotch Guard обладает высокими водоотталкивающими свойствами и препятствует накоплению грязи между волокнами. Oxford Nylon (210, 330WP, 420) – прочная нейлоновая ткань с нанесенным покрытием Teflon или Scotch Guard. В основном используется ткань Oxford Nylon 420. Материал типа Hipora – достаточно прочный, на капроновой основе, водонепроницаемый с полиуретановым покрытием, имеет повышенную стойкость к горюче-смазочным материалам.

Для усиления водоотталкивающих свойств как новых, так и старых материалов рекомендуется использовать пропитки фирмы Nikwax Waterproofing.

Умельцами нашей страны создано много моделей велорюкзаков. Можно сформулировать общие свойства и требования к велорюкзаку:

1. Велорюкзак должен иметь П-образную или Л-образную форму.
2. Он должен иметь достаточный для данного похода объем.
3. Вес велорюкзака, как правило, не превышает 1,5 кг.

4. Велорюкзак шьется из яркой ткани (красной, оранжевой, в крайнем случае желтой), либо имеет вшитые катафоны на задней стенке (на его «ногах»).

5. Он выполняется из плотной ткани (из перечисленных выше или из технического капрона, авизента, брезента и т.д.).

6. Велорюкзак имеет жесткие стенки, то есть хорошо держит свою форму (не обвисает в пустом состоянии), дно его не опускается ниже оси заднего колеса велосипеда.

7. Имеет скосы с передней стороны его «ног» (пятки велотуриста не должны задевать за передние стенки велорюкзака).

8. Внутренняя стенка велорюкзака, обнимающая багажник и его стойки, как правило, имеет защитную П-образную прокладку из толстого полиэтилена, кожзаменителя, дермантина или другого водоотталкивающего материала.

9. Велорюкзак имеет тубус в верхней его части с застежками или боковой шнуровкой.

10. Он имеет большой непромокаемый клапан (например, из ткани типа «серебрянка»), полностью укрывающий его от дождя.

11. Для переноски велорюкзака на сложных участках, преодолеваемых пешком, он должен иметь ремни (лучше съемные). При переноске велорюкзака на спине две его «ноги» соединяются плотно одна с другой стягивающим шнуром или ремешком.

12. Велорюкзак имеет снаружи от трех до семи накладных влагонепроницаемых карманов на задней и боковых его стенках для размещения в них предметов первой необходимости. Все карманы имеют практичную глухую застежку (типа «молния», «репейник»). На обратной стороне клапана велорюкзака может подшиваться большой прямоугольный карман, например, для документации и карт.

Примерная последовательность изготовления велорюкзака:

1. По размерам с учетом припусков изготавливаются выкройки двух боковых стенок, передней стенки, задней стенки, двух донышек «ног» и П-образной полосы, огибающей заднее колесо велосипеда.

2. По выкройкам разрезается ткань. Вырезается П-образная полоса усиления и сшивается с аналогичной заготовкой из основной ткани.

3. К задней (и боковым) стенкам пришиваются объемные карманы. Размеры – произвольные.

4. На заготовках размечаются линии сшива. Заготовки сметываются между собой, а затем прочными нитками сшиваются на швейной машине по общей схеме. По верхней линии горловины вшиваются капроновые петли, в них вставляется капроновый шнур. Пришивается верхний клапан.

5. Заготавливаются лямки (сшиваются из двух капроновых лент). На передней стенке рюкзака пришиваются сверху посередине и внизу по бокам кольца или пряжки для крепления лямок. Если лямки пришиваются непосредственно к велорюкзаку, то противоотрывным способом.

А теперь познакомимся с тремя конкретными моделями велорюкзаков.

Вот версия велорюкзака, предложенная Е. Лихолатом. Велорюкзак имеет прямоугольную форму, сверху закрывается клапаном с



Рис. 5.2. Общий вид самодельного велорюкзака П-образной формы

двумя застежками (рис. 5.2). На передней стенке делаются петли, к которым прикрепляются два съемных ремня. Выкройки всех деталей рюкзака даны с припуском на швы по 30 мм с каждой стороны (рис. 5.3). Внутреннюю стенку ранца (обнимающую багажник и его стойки) можно сшить из двойного водонепроницаемого материала. С внутренней стороны верхней крышки рюкзака делается карман с молнией, в котором удобно хранить географические карты, маршрутный лист, документы. Такой рюкзак очень устойчив, а крепится лишь веревочкой или резинкой к подседельной трубе.

Вторая модель велорюкзака (см. рис. 5.4) прошла испытания в походах I-V категорий сложности в районах Средней Азии и Кавказа, запатентован

он под названием В/РС (велорюкзак Селиванова). Основные детали рюкзака изготавливают из следующих материалов: Cordura 1000, Oxford Nylon-420, защитные накладки – из ткани Hirona (если основные части рюкзака шьются из ткани типа авизент, не имеющей водоотталкивающих свойств). При использовании тканей Cordura 1000, Oxford Nylon-420 можно делать велорюкзак без дополнительных защитных накладок, что уменьшит вес рюкзака. Тубус рюкзака изготавливается из ткани типа Nylon Taffeta-190-T или любого плотного капрона с пропиткой Nikwax Waterproofing.

Кроить материал лучше всего паяльником или прибором для выжигания, чтобы потом не требовалось дополнительно обрабатывать края. Нитки рекомендуется использовать капроновые или лавсановые с последующей обработкой швов на водонепроницаемость (прокатыванием термоленты или обработкой специальными пропитками).

На первом этапе на боковую часть пришивают пластмассовые кольца или кембрик для затяжного шнура, затем горизонтальную ленту усиления, на нее – грузовую ручку из плотной капроновой стропы. Далее на левой и правой половинках сверху – вертикальную ленту усиления (стропу), на боковые половинки пришивается защитная накладка из Hirona или прорезиненного капрона, а на нее – карман для перевозки стоек для палатки. Второй этап: на переднюю часть нашивается вертикальная и горизонтальная ленты усиления. Далее нужно подготовить карманы согласно рис. 5.4 и пришить их к передней части. Затем пристрачивают защитные накладки и сшивают переднюю и заднюю части. На третьем этапе к задней части рюкзака пришивают вертикальную и горизонтальную ленты усиления, за-

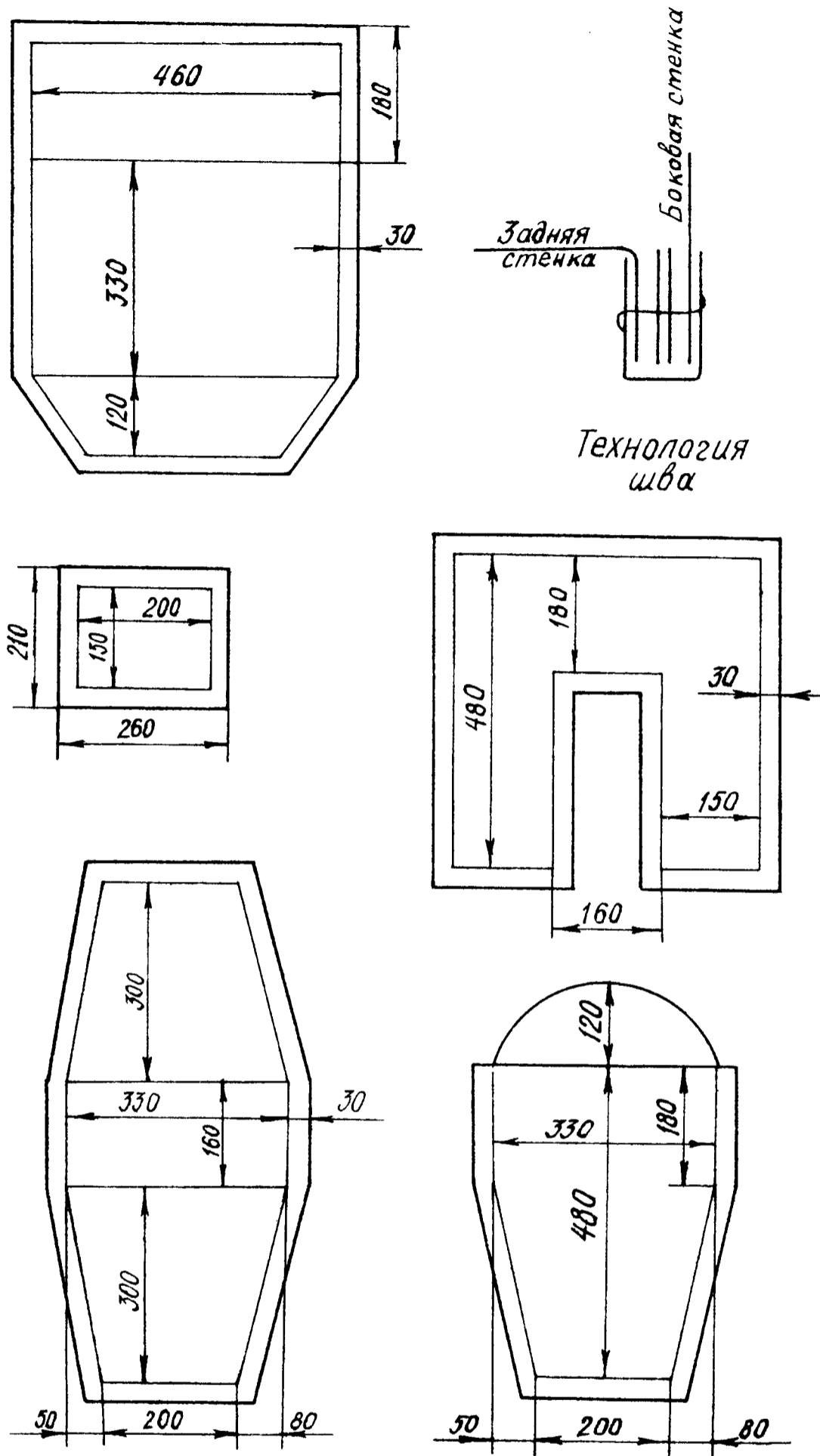


Рис 5.3. Чертежи деталей самодельного велорюкзака

тем защитную накладку и ляжки. После этого заднюю и переднюю части рюкзака сшивают с боковинами. На четвертом этапе изготавливается тубус (крышка рюкзака), который пришивается к сшитым деталям рюкзака. Затем на клапан, а также на переднюю и заднюю части рюкзака нашиваются пряжки для закрепления тубуса на рюкзаке. Клапан рюкзака рекомендуется делать «плавающим» и полностью отстегивающимся. Под конец изготавливается и пришивается карман клапана.

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

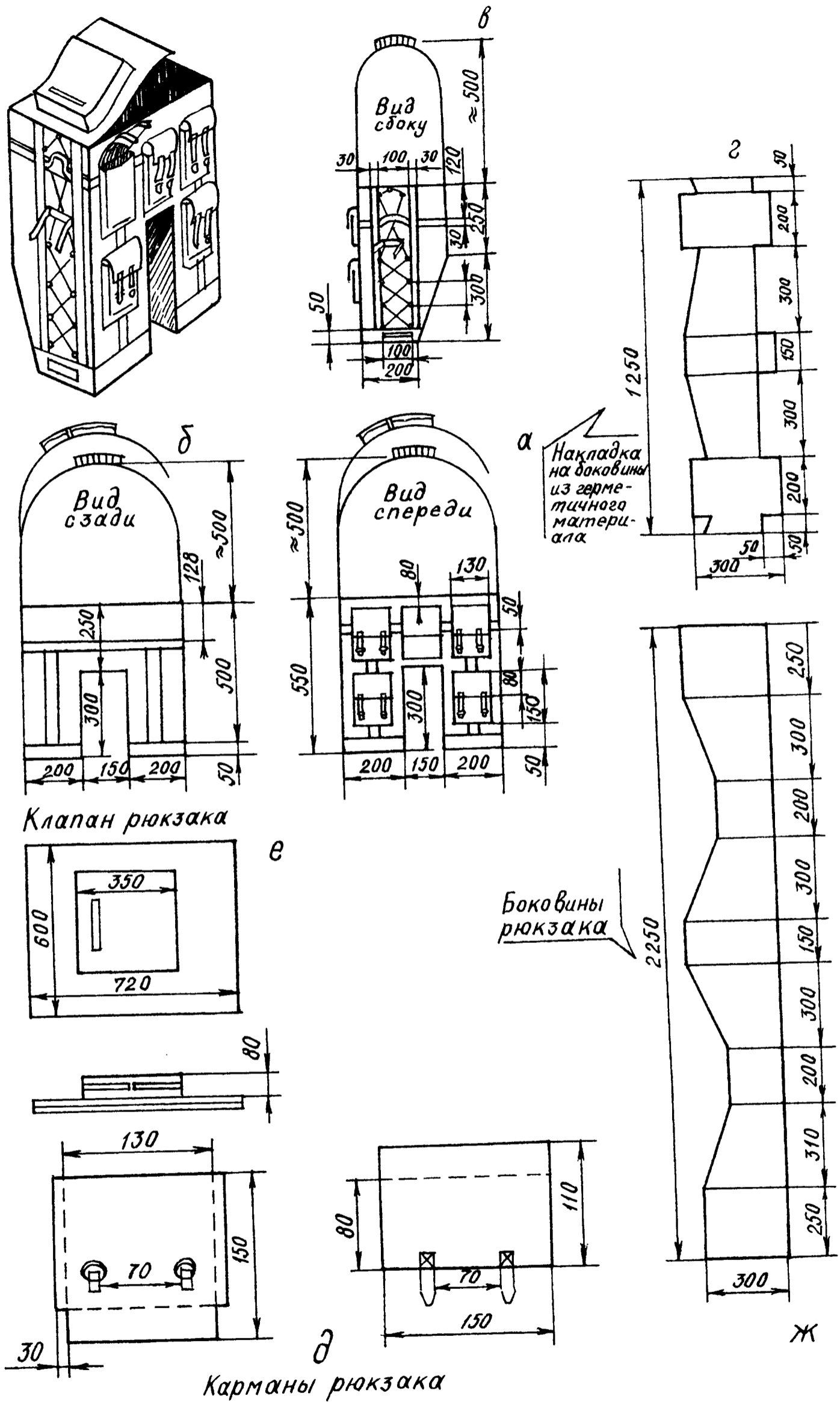


Рис. 5.4. Велорюкзак С. Селиванова

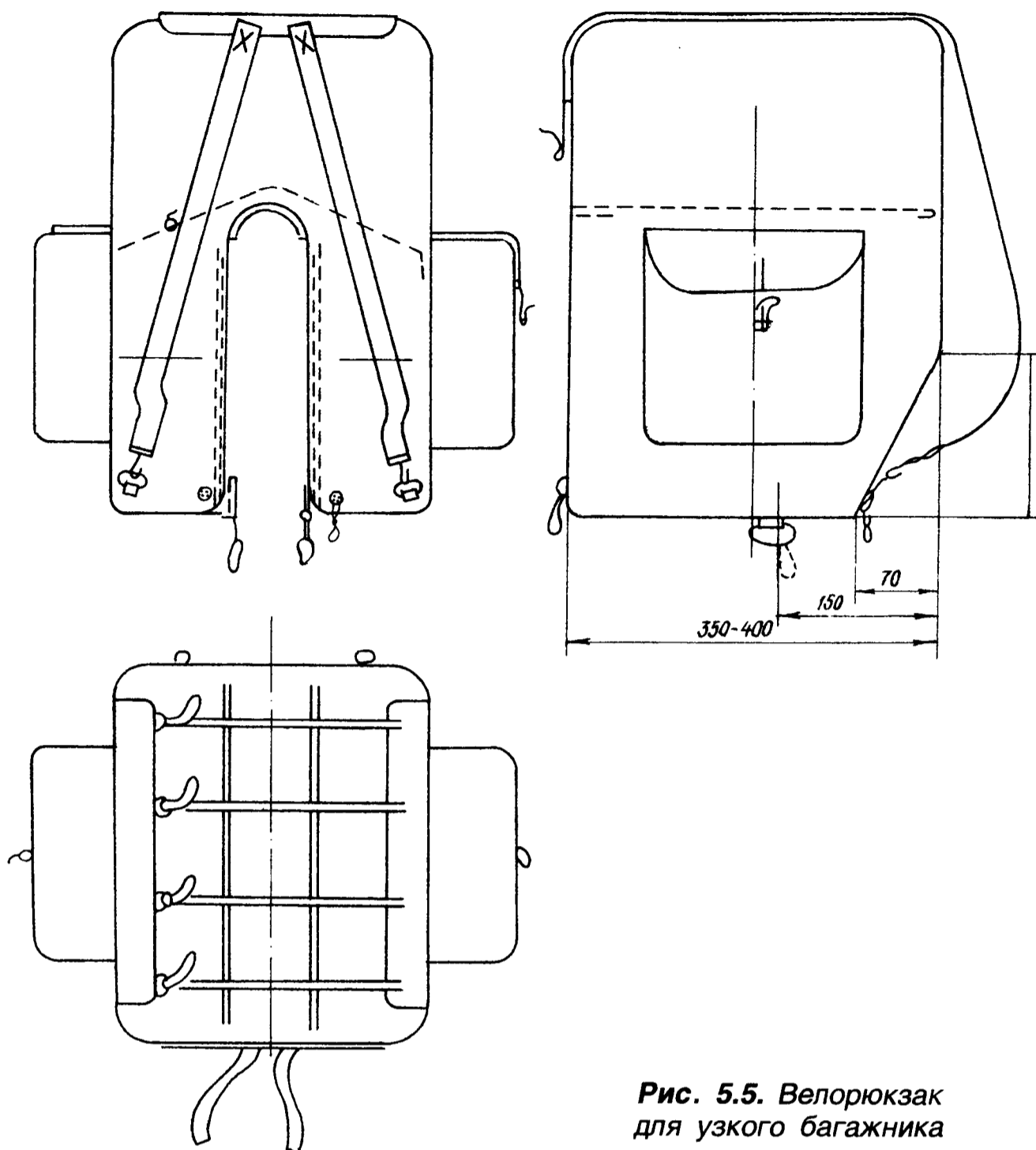


Рис. 5.5. Велорюкзак для узкого багажника

Наконец, рассмотрим модель А. Шугала для узкого багажника (рис. 5.5). Основными особенностями велорюкзак является наличие молнии, соединяющей нижние части рюкзака при его переноске на плечах, внутренних планок (из парусины) со стяжками, перераспределяющими часть нагрузки на внешние стенки (это уменьшает тенденцию рюкзака поджиматься к спицам), вьючного кармана и пружинных колец, позволяющих быстро и надежно закреплять рюкзак на багажнике без каких-либо дополнительных креплений. К задней стенке рюкзака можно прикрепить два световозвращателя или даже красные фонари, батарейки для которых можно поместить в боковые карманы.

Тем, кто предполагает много путешествовать, непременно придется перевозить велосипед в самолете или в поезде дальнего следования. Велотуристы предпочитают не отправлять велосипеды багажом, а везти их с собой: так они уверены, что велосипед доедет до начала маршрута в полной сохранности и вовремя. Но для перевозки в пассажирском вагоне велосипед надо упаковать в матерчатый **чехол**. На маршруте его можно использовать как дополнительную подстилку для сна. Шьют чехол из темной подкладочной, плащ-

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

палаточной, тентовой ткани, из брезента, толстого капрона и т.д. в форме прямоугольного мешка, открытого с длинной или короткой стороны. В первом случае велосипед легче в мешок укладывать, во втором сверху к нему можно пришить лямку, которая даст возможность переносить упакованный велосипед на плече. Вдоль края мешка продевается веревка, которая затягивает мешок. Некоторые вшивают молнию либо застегивают мешок пуговицами.

Высота чехла в среднем 1,0 м, а ширина зависит от того, как разбирается велосипед. Если снимать только переднее колесо, длина мешка должна быть (для спортивно-туристского велосипеда) 1,7-1,8 м, если снимаются оба колеса, щитки и багажники, то длина чехла 1,3 м. Если есть возможность, вывертываются педали и ввинчиваются с внутренней стороны шатунов, а руль поворачивается на 90°. Колеса привязываются с боков к раме. Некоторые снимают даже задний переключатель и ведущую звездочку.

Целесообразно также изготовить **чехол для седла**, который будет предохранять его от влаги, механических повреждений и т.д., то есть от преждевременного износа. Кроме того, чехол поможет велосипедисту уберечься от потертостей, но для этого он не должен иметь складок и грубых швов. Изготовить его можно из тонкого брезента, капрона или другого синтетического материала.

Для защиты седла, велокомпьютера и сумок от дождя используют простые полиэтиленовые пакеты или делают из полиэтилена чехлы.

Тем, кто предпочитает в путешествиях высокие скорости, советуем пользоваться плоскими флягами, которые, если их прикрепить к трубе рамы, будут оказывать меньшее сопротивление воздуху.

В **верхней одежде** велотуриста трудно провести грань между вещами общетуристского характера и специальными, предназначенными только для велосипедистов. Поэтому всю одежду мы будем рассматривать вместе.

Одежда велотуриста должна быть легкой, не стеснять движений, не иметь грубых швов, которые могут привести к потертостям, а также быть эластичной. Облегчение одежды не должно достигаться за счет снижения ее теплозащитных свойств. Кроме того, одежда должна иметь хорошую водонепроницаемость, малую гигроскопичность, то есть она должна позволять испарять потовыделения с поверхности кожи, сохраняя теплозащитные свойства. В общем, одежда должна при всякой погоде и при любой работе велотуриста сохранять необходимый пододежный микроклимат: температуру, влажность, подвижность воздуха. В покое комфортной является температура 30-32°C, а влажность обеспечивает тепловой комфорт при ее значении 35-60%. Различной на разных участках тела должна быть и толщина одежды, и ее можно и нужно рассчитывать. Чем больше слоев одежды, тем выше содержание углекислоты во внутреннем слое воздуха.

В комплект одежды для езды на велосипеде прежде всего входит ветрозащитная куртка, функции которой до недавнего времени выполняла штормовка, ставшая символом самостоятельного туризма (а некоторые с ней до сих пор не расстались). Вместе с тем она, имея серо-зеленый цвет, для автодорог не очень годится, поскольку одежда велотуриста, особенно направляющего и замыкающего,

должна быть яркой. Далее наступил этап курток из парашютного капрона, а в последние годы на смену им приходят новые легкие прочные материалы, например, Gore-Tex, Super Bretex, Polartec, Cyclone, Sympatex. Применение новых материалов, использование новых технологий позволяют намного уменьшить вес костюмов, призванных защищать от дождя и ветра, повысить комфортность езды. Познакомим поближе с лучшими материалами для верхней одежды, которые начали поступать на российский рынок.

Gore-Tex – это мембранная ткань, то есть между несколькими слоями размещается тефлоновая мембрана. Она не пропускает воду и ветер, а водяной пар, наоборот, свободно проходит изнутри наружу. Таким образом, разновидности ткани Gore-Tex сочетают в себе три важнейших качества: непромокаемость, непродуваемость и способность «дышать». Гарантируют постоянное ощущение сухого тепла. Продукция фирмы W. L. Gore and Associates признана одним из лучших американских изобретений.

Для модной повседневной и спортивной одежды чаще используются материалы Gore-Tex Z-liner и Gore-Tex Z light (в них мембрана свободно подвешена между внешней тканью и подкладкой, либо накатана на подкладку). Для серьезных внешних нагрузок больше подходит Gore-Tex 2 layer и Gore-Tex 3 layer (мембрана накатана на внутреннюю поверхность внешней ткани или прокатана между внешней тканью и прокладкой).

В настоящее время существует немало аналогов Gore-Tex, прежде всего назовем Sympatex, Triple Point Ceramic-1600, 1200, Cyclone, Super Bretex. Из этих тканей изготавливаются защитные костюмы от непогоды. Благодаря их универсальным свойствам лучшего для велотуризма и желать не надо, но они не получили широкого распространения из-за высокой стоимости материала. При этом, чтобы не нарваться на подделку, необходимо знать, что перечисленные ткани у нас продаются только в готовых изделиях.

Ткани типа Polartec представлены у нас несколькими разновидностями.

Polartec серии 100M представляет собой сверхтонкую легкую двустороннюю микроволокнистую ткань с ворсом, которая совмещает износостойчивость с мягкой, похожей на замшу, текстурой. Плотная структура микроволокон улучшает ветронепроницаемость и уменьшает давление, что важно для велотуризма. Из этой ткани изготавливаются легкие рубашки, брюки, носки, перчатки.

Polartec серии 200 DWR с продолжительной водонепроницаемостью представляет собой двустороннюю ворсистую ткань, с которой капли воды быстро стряхиваются. Из этой ткани изготавливаются теплые костюмы, шапки, перчатки. Вещи из этой ткани используются в велотуризме, но при ветре необходима дополнительная ветрозащитная одежда.

Ткань Polartec серии 300 – плотная двусторонняя ворсистая ткань, созданная для экстремальных погодных условий. Она гарантирует незакатывание ворса и обладает прекрасными изоляционными свойствами, несмотря на ее небольшой вес.

Ткань Polartec Windbloc (дословно: блокирующая ветер) имеет износостойчивую ветро- и водонепроницаемую структуру, обеспечивает комфорт в любых погодных условиях разных сезонов, обеспе-

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

чивает минимальные потери тепла под воздействием ветра и воды. Это одна из наиболее подходящих для велотуризма тканей Polartec, из которых очень практичны анараки, куртки, шапочки и другая одежда. Изделия из материала Windbloc пока не получили в России широкого применения из-за их высокой стоимости, они редко бывают на нашем рынке.

С каждым годом ткани Polartec совершенствуются. По своим качествам они превосходят шерсть. На российском рынке начинают появляться изделия из признанных лучшими тканей Polartec Aleutian Cord, Polartec Aleutian-275-375, Polartec Polyskin, Polartec Recycled.

Сейчас **накидки от дождя** в основном делаются из различных синтетических материалов (Nylon Taffeta 190-T с металлизированным покрытием, Silver), реже из прорезиненных тканей. Однако далеко не до всех в России дошли новые импортные материалы и изделия из них, много еще велотуристов, которые вынуждены делать накидки из полиэтилена сами.

Предлагаем простейший вариант полиэтиленовой накидки от дождя, которую легко сделать самому. Берется прямоугольный лист полиэтилена длиной 300-360 см (в зависимости от роста велотуриста) и шириной в половину длины и складывается пополам. По одной из прилегающих к сгибу сторон получившегося квадрата листы поли-

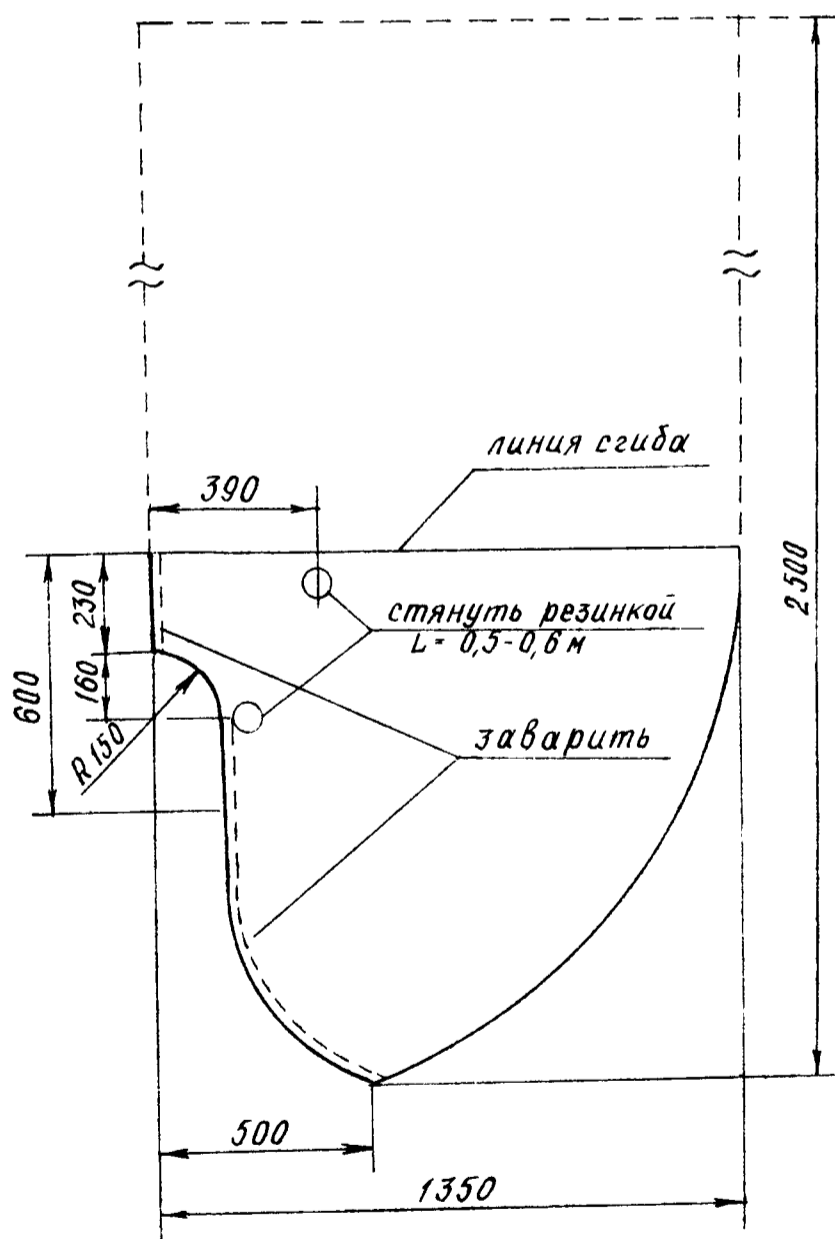


Рис. 5.6. Накидка от дождя

этилена свариваются. Делается это так. На оконное стекло кладут склеиваемые листы полиэтилена, на них накладывают полиэтиленотерефталатную пленку и по ней с небольшим нажимом проводят паяльником (для большей прочности можно провести две параллельные линии). Получится конус. Линия сгиба будет на спине, шов — на груди, угол между ними станет макушкой накидки. Противоположный от макушки угол отрезается по дуге окружности, соединяющей два боковых угла. Затем наденьте накидку на себя (шов — спереди) и отметьте место, где должен быть овальный вырез для лица. Снова сложите накидку, сделайте вырез длиной по линии шва примерно 25 см и глубиной 6-8 см. На ли-

нии сгиба на спине на уровне шеи прикрепите тесемку. Можно по всей окружности накидки приклеить двойную полосу полиэтилена и в нее продеть тесемку. Во время езды руки велотуриста оказываются под накидкой, ее края он собирает на руле.

Можно сделать накидку более сложной конфигурации. Полотнище 135×250 см складывается вдвое, обрезается и заваривается (рис. 5.6). Во время поездки накидка надевается так, чтобы были закрыты руль и колени. Сзади она подворачивается под седло.

А тот, кто располагает временем и терпением, может сделать накидку-плащ. Сначала из полиэтилена склеивается трапециевидный мешок шириной 70-80 см и длиной 120-140 см. На узком торце мешка посередине делается вырез для головы, сверху к нему приклеивается капюшон, с боков – рукава, на концах рукавов и на капюшоне края полиэтилена подворачиваются на 3 см, приклеиваются, на рукавах вдеваются резинки, а на капюшоне – тесемка.

Однако летом в теплую погоду под накидкой человек от собственных испарений становится едва ли не более мокрым, чем под дождем, поэтому некоторые велотуристы, не имеющие водоотталкивающей куртки, предпочитают в дождь надевать штормовку, которая на солнце и на ветру высыхает быстро.

Прочая одежда. Не для всех ушли в прошлое, по разным причинам, традиционные отечественные тренировочные костюмы. В летние месяцы в походы берут хлопчатобумажные костюмы, в прохладное время года – шерстяные. Некоторые в велопоходах применяют свитера с ветрозащитной нашивкой.

Велорубашки изготавливаются из различных материалов: хлопчатобумажные, шелковые, шерстяные, из различных синтетических тканей. Бывают велорубашки с короткими, длинными (пристегивающимися) рукавами. В продаже также имеются велошорты и велофутболки, специально предназначенные для езды на велосипеде. По внешнему виду их трудно бывает отличить от обычной одежды, но изготовлены они с учетом длительной езды на велосипеде. В велотуризме, особенно в жаркую погоду, часто вместо велорубашек используют простые футболки.

Велотуризму в отличие от велоспорта более соответствует свободный покрой одежды. Тесно прилегающая ткань вызывает раздражение кожи, застой крови, препятствует нормальной деятельности кишечника. Плохо вентилируемое пододежное пространство затрудняет испарение пота с поверхности кожи. Поэтому не следует злоупотреблять в велопоходах одеждой для велоспорта, особенно трековой. Например, не рекомендуются велорубашки из шелка и вискозных тканей и велорубашки для гонок на треке, плотно облегающие тело.

Точно так же предпочтительнее велотрусы для шоссейных гонок, чем велотрусы для гонок по треку, поскольку первые менее плотные, не так тесно облегают тело и меньше стесняют движение, а этот фактор при гораздо более длительной езде в условиях похода, чем на соревнованиях, выходит на первый план относительно стремления в велоспорте свести до минимума сопротивление воздуха.

Велотрусы для шоссейных гонок не имеют грубых швов, не со-

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

бираются в складки и не вызывают потертостей при длительной езде. Шьются они из синтетических тканей и шерсти. В паховой области велотрусы должны иметь замшу, которая простегивается. Из тех же материалов и из более прочных шьются велорейтузы.

Вместо велотрусов можно использовать и различные шорты, главное требование к которым – у них не должно быть грубых швов, они должны быть достаточно мягкими, чтобы при длительной езде на велосипеде не возникало потертостей. Сейчас в продаже имеется много специальных велошорт, отвечающих этим требованиям.

Материалы, из которых изготавливается нижнее (нательное) белье, также претерпели существенные изменения. Изделия из новых синтетических материалов вытесняют теплое белье из шерсти и трикотажа. Например, белье из сверхлегкого тонкого материала Dry Flo, отводящего влагу от кожи, и белье финской фирмы Halti по комфортности не уступают хлопчатобумажному белью, но по теплоизоляции превосходят шерстяное. В сложных горных велопоходах или в северных районах, где возможна отрицательная температура, это белье очень хорошо зарекомендовало себя, при этом в три раза уменьшился вес одежды. Появилось и специальное нижнее белье для велосипедистов.

Сейчас имеются в продаже носки, которые по своим теплоизоляционным качествам превосходят шерстяные, например, из ткани Polartec-100, 200, 300. Также имеются непромокаемые носки Seal Skinz Guaranteed Waterproof, изготовленные по бесшовной технологии и состоящие из трех слоев: внешний слой – нейлоновая ткань, очень прочная, эластичная, устойчивая к воздействию абразивных веществ; второй – тефлоновая мембрана Du Pont MVT обеспечивает носкам гидрофобность (не пропускает влагу снаружи и не является преградой для испарений с поверхности тела); третий слой – ткань Du Pont CoolMax (в утепленных носках – Du Pont ThermaStat), активно поглощающая влагу с поверхности тела и выводящая ее наружу.

Носки желательно иметь яркой расцветки.

Обувь подбирают в зависимости от района путешествия, характера маршрута и предполагаемой погоды. Обувь велотуриста должна быть прочной, эластичной, не скользить, в холодную погоду обеспечивать теплозащиту, в дождь не должна пропускать влагу, после многочасовой езды под дождем и высушивания не должна изменять форму и размер, терять гибкость.

Перед походом обувь полезно смазать специальной мазью или кремом, предохраняющим от промокания. Также очень важно, чтобы обувь соответствовала размеру, и не появлялось различных складок, бугров, что может привести к потертостям. Поэтому обувь до похода должна быть разношенной. В холодную погоду рекомендуется применять обувь на один-два размера больше, чтобы можно было вкладывать стельки.

Как и спортсмены, велотуристы используют велотуфли, а при их отсутствии – кроссовки и другую обувь с твердой подошвой. В холодную погоду и при езде по грязным дорогам используют специальные велотуфли, а некоторые и сейчас применяют туристские

ботинки. С приходом на наш рынок нового снаряжения появились велокроссовки, предназначенные для длительной езды, таких фирм как Nike, Answer, Merrell, Specialized, Performance (если конструкция педали не предусматривает использования специальных велотуфель). При использовании невелосипедной обуви, но при езде с туклипсами, необходимо иметь в виду, что при педалировании обувь не должна деформироваться под воздействием туклипсного ремня и, следовательно, давить на ногу. Не рекомендуется использовать для велотуризма трековые туфли. В жарких регионах советуем надевать специальные «велошлепанцы».

Велотуфли или кроссовки рекомендуется надевать на один носок, причем обувь должна плотно сидеть на ноге. При холодной погоде обувь может быть на один размер больше, чтобы можно было вкладывать стельки. В последнее время появился достаточный выбор стелек компании Kaufman Footwear Corporation, известных у нас больше под названием Sorel-Kaufman. С положительной стороны зарекомендовали в велопоходах при холодной погоде стельки Thermoplus-100, Thermolon.

Горные ботинки имеет смысл применять лишь в сложных походах, да и то когда предстоит долго идти пешком.

В теплое время года для стоянок можно брать пляжные тапочки из пенополиэтилена. Они достаточно легкие, в них стопа хорошо отдыхает.

Велосипедные перчатки предохраняют кожу кистей рук от потертостей и ссадин при падениях. Специальные мягкие накладки смягчают при длительной езде вибрацию и удары, передаваемые от руля на руки. Перчатки должны быть прочными, мягкими, эластичными, не должны стеснять движений кистями рук и пальцами, впитывать влагу, плотно облегать руку. Велоперчатки с верхней частью из вязаной основы позволяют лучше проветривать руки.

В последнее время получило широкое распространение использование **велошлемов** для защиты головы велотуриста от ударов при падении. На российском рынке сейчас присутствует множество разных моделей защитных шлемов, например Bell, Cateye, Specialized, Performance и Giro. Шлем прежде всего должен прочно сидеть на голове, что достигается поролоновыми прокладками внутри шлема. Велошлем, особенно если он имеет козырек, хорошо защищает от дождя и солнца, так что отпадает необходимость надевать велошапочки.

В велопоходах в солнечные дни рекомендуем пользоваться защитными очками, так как многочасовое пребывание на ярком солнце ослабляет внимание, что особенно опасно на дорогах с интенсивным движением. Лучше всего приобрести специальные велосипедные очки, конструкция которых учитывает специфику движения на велосипеде. Велосипедные очки изготавливаются из специальных небьющихся пластмасс, которые не пропускают вредные излучения. В продаже имеются очки таких известных фирм, как Cateye, Model SA-CS, CEBE, Smith, Briko, Uvex-400, Performance.

И, наконец, несколько слов о прочем личном снаряжении.

Ножей на группу достаточно трех-четырех, в том числе должен

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

быть консервный или перочинный с приспособлением для открывания консервов.

Паспорт, записную книжку, авторучку и карандаш следует хранить в полиэтиленовом пакете.

В походы выходного дня личные вещи и одежда берутся в зависимости от погоды, продолжительности поездки.

Маршрутная документация

Документом, дающим право на проведение многодневного катергорийного похода, является «Маршрутная книжка туриста» установленного образца (форма №5-тур.). Заполняет ее обычно руководитель группы. Маршрутная книжка оформляется в двух экземплярах.

В начале маршрутной книжки даются общие сведения о туристской группе, походе и маршруте, здесь же подписывается руководитель группы. Далее составляется список участников похода. Руководитель группы в этом списке обычно записывается первым. В графе, где сообщаются сведения о туристском опыте членов группы, перечисляются лишь те совершенные походы, которые подтверждаются справками маршрутно-квалификационных комиссий. Для похода первой категории сложности против фамилий участников, не имеющих таких справок, пишут «походы выходного дня». В следующей графе записывают обязанности участников похода.

Собравшись в поход, будущие его участники должны изучить Правила проведения соревнований туристских спортивных походов. В списке участников похода члены группы расписываются в знании Правил. Удобнее всего это сделать на организационном собрании группы после того, как руководитель убедился в знании участниками положений документа.

Далее составляют график похода, вписывая даты, участки маршрута и протяженность дневных переходов. Все это заносят в отдельную таблицу. В плане похода указываются все способы передвижения от места жительства и обратно. Необходимо также выделить участки только велосипедного движения, пешеходного и водного, когда велотуристы какой-то участок преодолевают по реке или озеру на лодке, пароме и других средствах, а также горные участки, преодолеваемые со страховкой.

На следующей странице маршрутной книжки записывается план похода, согласованный с МКК. Последняя может внести изменения, если маршрут заходит в район, где по каким-либо причинам, по сведениям членов МКК, велогруппа не сможет пройти, либо сложность маршрута не соответствует заявленной категории, либо группа наметила явно невыполнимые ею нормы дневных переходов и т.д. Но чаще план похода на этой странице дублирует представленный группой на предыдущей либо здесь делается запись: «Без изменений».

Далее составляют схему маршрута, на которой указывают основные населенные пункты, дороги, крупные реки. Четко выделяют путь следования группы, обозначают места ночлегов и дневок.

Если используется готовая карта или схема, на нее также должны быть нанесены нитка маршрута и места ночлегов. Тут же даются

запасные варианты прохождения маршрута. К ним иногда приходится прибегать в случае резкого ухудшения погоды, сильной усталости отдельных членов группы, других осложняющих поход обстоятельств. Как правило, для веломаршрутов I категории сложности запасные варианты не предусматриваются.

В следующем разделе приводятся сложные участки маршрута, описываются способы их преодоления. Если это переправы, то указывается, какие средства и тактику планируется применить при переправах. Если это горный участок с тропой через осыпь или по ледниковому, лавиноопасному склону, то приводятся меры страховки при его переходе.

Далее перечисляют специальное снаряжение, относящееся к велотуризму: сначала групповое, потом личное. При этом нужно упомянуть снаряжение и одежду, отвечающие конкретным особенностям данного велопохода (высотомер, эклиметр, веревка для страховки, скальные крючья, спасжилет и др.).

Поскольку составление походного рациона обычно делает завхоз по питанию, то и расчет веса продуктов, которые группа берет с собой из дома, делает тоже он. После этого подсчитывается вес всего снаряжения группы, в том числе ремонтного набора, медаптечки и продуктов. Определяется средний вес груза на одного человека. Высчитывается вес рюкзаков мужчин и женщин при выходе на маршрут (обычно вес рюкзака женщин составляет $\frac{2}{3}$ от веса рюкзака мужчин). Желательно, чтобы рюкзак женщин весил не более 20 кг.

Остальные страницы маршрутных книжек заполняют члены МКК.

После того, как книжка заполнена, руководитель с нею, а также с медицинскими справками членов группы, географическими картами и схемами отправляется в МКК своего коллектива физкультуры либо спортивной организации, туристского клуба, федерации туризма и т.д. В МКК нужно прийти не позднее, чем за 10 дней до начала похода (без учета времени на пересылку документов в другой город, если МКК своего города не имеет соответствующих полномочий).

Члены МКК выясняют, соответствует ли маршрут заявленной категории сложности, насколько тщательно группа подготовлена к походу. При положительном заключении МКК руководителю группы выдается зарегистрированная маршрутная книжка, заверенная подписью председателя (заместителя) МКК и ее штампом (один экземпляр маршрутной книжки остается в МКК). В случае необходимости в маршрутную книжку вносятся особые указания группе по безопасному прохождению маршрута.

В походе в маршрутной книжке ставятся печати или штампы местных учреждений: турклубов, экскурсионных бюро, турбаз, музеев, почтовых отделений, местных органов власти, железнодорожных станций и т.д. Печатей должно быть столько, чтобы они подтверждали правильность прохождения маршрута (в походе низших категорий не менее двух). Вместо печати можно вклеить в книжку квитанции телеграмм, которые отправляются в МКК из начального и конечного пунктов.

В конце книжки МКК после завершения похода фиксирует свое решение о его зачете и делает заключение о соответствии похода заявленной категории сложности. Здесь же ставится штамп МКК.

Штамп свидетельствует и о том, что участникам похода выданы справки о зачете прохождения туристского спортивного похода. В справке сверху пишутся фамилия, имя и отчество туриста, затем записываются год и месяц похода, название района, вид туризма, протяженность маршрута, продолжительность похода в днях, категория сложности похода и отметка о руководстве или участии в походе. Далее в справке записывается подробная нитка маршрута. На оборотной стороне перечисляются препятствия, определяющие категорию сложности маршрута.

Особенности учебно-тренировочного похода

Прежде всего следует твердо сказать, что учебно-тренировочный поход (УТП) – не обычный поход. К сожалению, получается нередко так: отсидели энное количество вечеров на лекциях и занятиях какой-нибудь школы или семинара, подготовились к походу, но не успели выйти на маршрут, напрочь забыли о цели похода, превратив его в обычную развлекательную поездку (чаще так бывает в школах начальной подготовки). И этим самым зачеркнули, по сути дела, весь семинар или школу, потому что учебно-тренировочный поход – это закрепление теоретических знаний и навыков непосредственно на местности, то есть на практике. Основная задача УТП – не просто движение по маршруту, не покрытие какого-то расстояния, а обеспечение учебного процесса в походных условиях. И поведение слушателей в походе поэтому должно быть активно-творческим, а не пассивно-потребительским.

Особенность УТП начинает проявляться еще на стадии подготовки к походу. Прежде всего формирование отделений-групп УТП начинается на определенном этапе – значительно раньше, чем порой комплектование групп обычного категорийного похода; количественный состав групп-отделений не случаен, направлен на то, чтобы создать наилучшие возможности для обучения слушателей. В школах начального уровня – участников походов I категории сложности, организаторов туризма в секциях учреждений и предприятий – состав отделения-группы должен быть от 6 до 15 человек (оптимальное количество – 10-12 человек); в школах базового и специализированного уровня – участников походов II-IV категорий сложности, гидов-проводников и инструкторов, старших гидов-проводников и старших инструкторов спортивного туризма – от 6 до 12 человек (оптимальный состав – 8-10 человек); в школах высшего уровня – участников походов V категории сложности, гидов-проводников и инструкторов спортивного туризма международного класса – 6-10 человек (оптимальный состав – 6-8 человек).

Общая тенденция в учебном процессе при повышении уровня обучения – не только (вернее, не столько) повышение категорий сложности походов, усложнение дорожных условий и увеличение естественных препятствий в учебно-тренировочных походах, сколько более глубокое и детальное проникновение в специфику велотуризма, в его тактическую и техническую суть, расширение «ассортимента» применяемых приемов и предметов снаряжения, а самое главное – все более деятельный и творческий подход всех членов груп-

пы к организации похода, к разработке и прохождению маршрута и оформлению его результатов.

Подготовка к обычным категорийным походам проходит в большей или меньшей степени автономно, участники встречаются в основном на тренировках (в тренировочных походах выходного дня). В рамках школы (семинара) дело обстоит иначе. Чем больше подготовительных процессов группа-отделение будет осуществлять вместе, тем успешнее пройдет сам УТП, тем более результативным будет обучение слушателей.

Поскольку кое-что из снаряжения и материального обеспечения туристам пока приходится создавать самим, очень полезно многие подготовительные мероприятия (особенно в школах начальной подготовки) проводить вместе, под руководством инструктора, а не порознь по домам, при этом члены отделения-группы, обладающие какими-то практическими навыками, помогают инструктору обучать остальных. Речь идет не только о школах I уровня. Мало того, положение о системе подготовки кадров в спортивном туризме даже специально нацеливает проводить занятия в школах III уровня в форме обмена опытом. В самом деле, всегда кто-то приобрел большой опыт и навыки в одном, кто-то в другом, и во время совместных практических занятий более высокий опыт становится достоянием других членов группы-отделения или даже всех слушателей школы. В совместных ремонтно-подготовительных работах лучше и быстрее усваиваются практические навыки, обеспечивается своевременная и более основательная подготовка велосипедов и снаряжения. Более эффективно общими силами готовится и общегрупповое снаряжение. Особенно это относится к УТП сложных категорий, в которых необходимо использование специального (например, горного) снаряжения.

Не менее важен психологический аспект. Совместная подготовка способствует сплочению группы, становится неким компенсационным фактором, поскольку учебные сборы и школы часто собирают не знакомых друг другу людей.

В учебно-тренировочных походах высшей туристской подготовки больший упор делается на разбор слушателями конкретных походных ситуаций.

Важно перед УТП провести весь комплекс тренировок, о которых сказано в соответствующем разделе книги, а еще важнее – полностью осуществить программу одно-двухдневных тренировочных походов с постепенным наращиванием нагрузок и максимально возможным приближением этих поездок (особенно последней двух-трехдневной) к тем условиям (техническим и тактическим), которые будут в самом УТП. При этом очень важно с самого начала стопроцентное участие в этих поездках всех членов группы, что дает возможность своевременно определить уровень физической и технической подготовленности к УТП (а порой выявляется даже неготовность кого-то к многодневному походу вообще, особенно среди новичков в туризме), провести с кем-то дополнительные тренировки, может быть, даже переформировать отделения по силам и т.д.

В тренировочных походах обязательно проводится медицинский контроль туристов, а после поездок – подробный разбор их физического состояния с указанием на недоработки и ошибки на маршруте,

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

на способы их исправления.

К началу занятий школы или семинара район проведения учебно-тренировочного похода и маршруты отделений-групп должны быть хорошо известны инструкторскому составу. Всякий маршрут УТП должен предусматривать, с одной стороны, максимально возможное в пределах данной категории разнообразие дорожных условий и препятствий, а с другой – достаточное количество времени для проведения практических занятий, чтобы технически однообразное перемещение по однородным по характеру протяженным участкам дорог не поглотило время, необходимое на учебные мероприятия. Именно поэтому протяженность маршрута УТП разрешается уменьшать относительно нормативных (при сохранении набора препятствий) на 25%.

В школах II, а особенно III уровней прокладка маршрутов должна осуществляться самими слушателями (естественно, под руководством преподавателей-инструкторов). Если есть достаточно картографических материалов, литературы на район похода, полезно каждому слушателю дать задание разработать маршрут с разбивкой по дням. При этом задаются основные параметры похода: километраж, продолжительность, определенный набор препятствий, необходимость предусмотреть общий сбор всех групп-отделений школы (если такая встреча предусмотрена) и т.д.

При разработке маршрутов слушатели должны предусмотреть запасные варианты маршрутов на непредвиденные обстоятельства и резкое ухудшение погоды. Разработанные маршруты разбираются на занятиях, отмечаются слабые и сильные их стороны, принимается лучший вариант. После обсуждений по отделениям инструкторский совет школы утверждает окончательные варианты маршрутов, место для общей встречи групп. Составляется расписание занятий на маршруте и на общей встрече. Совместно со слушателями заполняется маршрутная книжка.

В учебно-тренировочных походах начальной подготовки преобладает принцип обучения «преподаватель – ученики». В УТП школ более высоких уровней, в том числе инструкторской подготовки, группа достигает адекватной эффективности обучения в том случае, если она идет по маршруту на принципах самоуправления. Вот один из вариантов осуществления на практике этого принципа. Назначается руководитель и его заместитель. При этом целесообразно, чтобы руководителем был менее опытный, а его заместителем – более опытный турист. Психологически это крепкая и надежная система: с одной стороны менее опытные или менее решительные получают большую практику руководства, но в то же время не ущемляется самолюбие более опытных: им предлагается почетная роль наставников, с которыми дежурные руководители имеют возможность постоянно советоваться. (В маленькой группе-отделении руководителем становится каждый). А инструктор непосредственно на маршруте становится «рядовым» участником похода (причем самым дисциплинированным, подавая хороший пример остальным) и использует всю полноту своей инструкторской власти в случае, если нужно предотвратить серьезное нарушение графика или ЧП.

В группе УТП, как и в обычном походе, распределяются обязанности: завхоз, механик, санинструктор и т.д. Кроме того непременно

выявится, что один любит и умеет хорошо готовить еду, другой мастер разжигать костры, третий быстро ориентируется на местности... Но цель учебно-тренировочного похода – дать как можно больше разнообразных навыков всем слушателям, и тут важно не пойти по пути наименьшего сопротивления (как, увы, нередко бывает), когда каждый делает то, что у него хорошо получается, а остальные остаются в роли пассивных потребителей. Поэтому здесь полезно ввести тот же принцип, о котором сказано выше, то есть в группе неофициально утверждаются главный повар, главный костровой, главный механик и т.д., которые не сами варят кашу, разжигают костры, меняют спицы колес, а следят за тем, как это делают дежурные повара, костровые и механики, лишь направляя их и подсказывая в случае необходимости. Таким образом умельцы становятся самыми хорошими помощниками инструктора.

Например, турист, лучше всех владеющий техникой езды на велосипеде, показывает, как постараться преодолеть трудный участок в седле, а инструктор в это время со стороны показывает остальные особенности действий в этой конкретной дорожной обстановке, отмечает ошибки (если они есть). Потом участок преодолевают остальные члены группы.

«Главный» костровой подсказывает дежурным разные типы и виды костров, показывает меры противопожарной безопасности. «Главный» механик и инструктор не только учат устранять возникающие в походе поломки и неисправности, но и, предполагая другие типичные поломки, объясняют, как их исправлять. То же самое относится к доврачебной медицинской помощи. Если позволяет время, можно в походе каждому дать задание разведать вариант маршрута ради учебных целей.

Поскольку учебно-тренировочный поход формирует походный стиль и на дальнейшую туристскую жизнь, очень важно четко и без пропусков осуществлять намеченную программу, ехать по дорогам строго по Правилам дорожного движения и в соответствии с туристскими законами, подачей всех сигналов и знаков о начале движения, поворотах, объездах препятствий, остановках и т.д.

Весь УТП должен представлять собой учебный процесс, но центр тяжести в методическом плане приходится на вечер, поэтому группа должна вставать на бивак раньше, чем в обычном походе. После ужина происходит разбор дня и смена «руководства». Предложим в качестве одного из вариантов следующий порядок разбора дня:

1. Высказывания участников похода по очереди о том, как прошел день, характеристика действий дежурного руководителя и других членов группы, предложения.

2. Отчет дежурного руководителя о прошедшем дне, разбор тактики преодоления встретившихся за день сложных участков, препятствий, анализ возникших аварийных ситуаций, ошибок участников похода, ответы на вопросы и замечания членов группы.

3. Резюме инструктора, подведение итогов дня.

4. Слово заступающему на следующие сутки дежурному руководителю, который объявляет (или напоминает), кто на следующий день будет дежурить у костра, кто направляющий и замыкающий. Затем будущий руководитель знакомит группу с планами на предстоящий день, сообщает, каков график дня, где предполагается обед,

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

какие встретятся препятствия и сложные участки пути, какие достопримечательности, где должны встать на следующий ночлег, предлагает варианты в случае ухудшения погоды. Понятно, что этому выступлению будущего руководителя должна предшествовать определенная подготовка.

В конце дня инструктор оценивает работу участников похода за прошедший день. А чтобы они лучше знали о своих сильных и слабых свойствах, полезно выставлять оценки по рубрикам или отдельным сторонам деятельности группы:

1. Решительность и уверенность в принятии решений.
2. Ориентирование на местности, оперативность в получении информации.
3. Точность соблюдения графика дня.
4. Дисциплина в группе.
5. Моральная обстановка в группе.
6. Четкость движения на маршруте (соблюдение рядности, компактность и т.д.).

Инструктор может оценки участникам похода объявлять каждый вечер, а может вывести средние за весь поход и объявить их на разборе после прохождения маршрута.

Хорошо, если привычка у велотуристов к вечернему разбору закрепится, и они будут ощущать в нем потребность и в обычных походах. Такой разбор полезен не только в учебно-методическом плане, не только ради оттачивания мастерства руководства походным коллективом, велика его и психологическая роль.

Для того, чтобы учебно-тренировочный поход групп-отделений школы представлял собой единый учебный процесс, его организуют в виде туриады, то есть хотя бы один раз где-то в середине или в конце маршрута все группы собираются вместе и встают одним лагерем, причем надо стараться не ограничиваться общим ночлегом, а организовать дневку. Обмен мнениями здесь полезен и между слушателями, и между инструкторами, ведь обучение – постоянно развивающийся творческий процесс. Такая встреча целесообразна и с тактической точки зрения, особенно если группы попарно идут по одним и тем же маршрутам навстречу друг другу.

В месте встречи можно предусмотреть активный отдых с играми в мяч, но основное время должно быть уделено учебным целям. Причем все совместные мероприятия должны быть построены на принципах соревновательности. Речь идет о конкурсах на лучший бивак, на самый вкусный туристский ужин, и полезно провести соревнования по фигурному вождению велосипеда, по ориентированию, организовать триал или ралли по трассе с разнообразными дорожными трудностями и естественными препятствиями. Поэтому для общего лагеря желательно найти такое место, чтобы около него были крутой склон, песчаный участок, грунтовая дорога, бревно через ручей или овраг и т.д.

Если общий сбор намечен на конец учебно-тренировочного похода, то на нем обычно устраивают и общий разбор всего УТП – сначала по группам-отделениям, потом все вместе. Разбор проводится по той же общей схеме, что и разбор дня: сначала высказывают свои мнения и замечания участники, потом итоги подводит инструктор. Очень полезен публичный обмен мнениями слушателей разных

групп – не только для них самих, но и для инструкторского состава. Основная цель общего разбора для участников – исправление замеченных у них тактических и технических недостатков, выявленных непосредственно на маршруте, конкретизация путей дальнейшего совершенствования в спортивном и туристском плане.

Письменные отчеты о походах низших категорий сложности обычно не составляют, но после учебно-тренировочных походов полезно отчеты писать – это хорошая возможность для осмысления совершенного похода, к тому же когда придет пора в обязательном порядке составлять отчет, это дело не будет представляться чем-то неизвестным.

На всех этапах семинаров инструкторской подготовки, в том числе в учебно-тренировочном походе, слушатели должны побыть в роли не только руководителей, но и инструкторов. После УТП слушатели школы инструкторской подготовки составляют дома методические разработки на тему «Как провести учебно-тренировочный поход», исходя из тех знаний, навыков и личных впечатлений, которые они привезли из похода. Потом производится взаимное рецензирование разработок слушателями, после чего делает свои заключения преподаватель-инструктор.

СКОРОСТНЫЕ ВЕЛОПУТЕШЕСТВИЯ

Считается, что скоростные (или спортивные) велопутешествия – молодой для нашей страны вид туризма, что он пришел с Запада. Но скорее это – *хорошо забытое старое*. Собственно говоря, весь русский многодневный велотуризм начинался в конце прошлого века со скоростных (с учетом велосипедов и дорог того времени) пробегов, в частности, из Москвы в Санкт-Петербург, который до 1917 года почти ежегодно проводили московские «велосипедисты-циклисты». Не случайно поэтому самым престижным и популярным пробегом спортивных велотуристов стал возрожденный в 1986 году веломарафон «Белые ночи» по маршруту Москва – Ленинград (теперь опять Санкт-Петербург).

Что же заставляет людей, затемно выезжая из Москвы, крутить педали почти непрерывно тридцать, а то и сорок часов, чтобы, вконец измученными, добраться на следующий день до берегов Невы вместо того, чтобы, отъехав километров пятьдесят от Москвы, устроиться на привал на уютной опушке леса? На это можем ответить: наверно, то же самое, что альпинистов заставляет штурмовать Эверест, хотя на свете есть много небольших «уютных» гор.

Главным отличием скоростного велотуризма от других его направлений является спортивная ориентация, большее внимание собственно езде, нежели привалам, хотя езда без привалов – это, конечно же, не туризм. Предпочтение при этом, естественно, отдается гоночным велосипедам и гладким дорогам. Неудивительно, что в конце XX века появились модели, предназначенные лишь для современных дорог.

По европейским понятиям, к велопутешествиям относят именно скоростные пробеги, а велопоходы по трудным дорогам или вообще бездорожью, когда велосипед местами несут на плече, – это вообще

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

наша российская специфика, прозванная «путешествиями с велосипедом». Это разные виды туризма, хотя некоторые велотуристы сочетают в себе любовь и к тому, и к другому виду путешествий.

Но... хороших асфальтированных дорог в современной России, несмотря ни на что, становится все больше.

Спортивный стиль в велотуризме требует от его поклонников не только хорошей физической подготовки, но и профессионализма в обслуживании, ремонте и регулировке велосипеда, рыцарского к нему отношения. Поэтому спортивный велотуризм можно назвать техническим видом туризма.

Существует множество **видов скоростных велопутешествий** – велопробегов, походов выходного дня, марафонов, поездок с элементами экспедиций.

О скоростных походах выходного дня мы сказали в соответствующем разделе. Обычно группы таких походов небольшие (6-10 человек).

Исторически сложилось, что в России (Советском Союзе) **велопробегами** на средние и длинные дистанции назывались поездки протяженностью более 100 и 200 км соответственно (порой еще употребляется термин «сверхдлинные дистанции» – более 500 км). Веломарафон – термин европейский, полностью соответствующий нашим пробегам на длинные дистанции; однако в последнее время под влиянием американцев европейская планка была снижена до 160 км (то есть до ста американских миль).

Четкой границы между велопоходами, велопробегами и веломарафонами нет. Скоростные походы выходного дня, совершаемые велосипедистами от дома до дома, вполне могут считаться пробегами. Но у велопробегов наиболее важным является спортивный аспект, контрольное время прохождения всего маршрута, а иногда и отдельных его участков. Отличие же от велопоходов состоит в том, что конкретное время прохождения дистанции (первенство на ней) в пробеге не так важно, а лимит времени, как правило, достаточно большой. Пробеги проводятся под эгидой какого-либо велоклуба и рассчитаны на туристов, а не велогонщиков. Они планируются обычно заранее.

В велопробеге возможно использование автомобиля сопровождения, который везет часть багажа, продукты, запасные части. Особенно полезно сопровождение в линейных пробегах, когда велосипедисты стартуют из одного города, а прибывают в другой.

В нынешнее время пробеги в нашей стране проводятся с 1979 года. Это «Пробеги России», организуемые в Центральной России велоклубами Москвы, Черноголовки, Твери, Калуги, Новомосковска, Новгорода по исторически сложившимся для каждого велоклуба традициям (большинство пробегов имеют собственные имена) по маршрутам Москва – Ярославль, Москва – С.-Петербург, Москва – Тверь – Дубна, Боровичи – Новгород, Калуга – Тула – Калуга. В 1979 году взяли начало самые заслуженные так называемые Киржачские пробеги, которые проводятся, как правило, несколько раз в год по разным маршрутам протяженностью 150-300 км.

Пробег из Москвы в Ярославль – характерный однодневный марафон около 270 км, в восьмидесятые годы он проводился в разгар

лета, а с девяностых годов – в предпоследнюю субботу мая.

С 1986 года в целях возрождения традиций русских велосипедистов ежегодно в июне проводится 700-километровый пробег «Белые ночи». Свое название пробег получил в честь велофестиваля петербургских велотуристов, на который участники марафона прибывают своим ходом из Москвы. Велофестиваль проводится в самую короткую ночь с субботы на воскресенье; соответственно велопробег стартует из Москвы накануне ранним утром в четверг или пятницу.

А с середины 90-х годов в России несколькими велоклубами, например, Волгограда, Екатеринбурга, С.-Петербурга, начали проводиться популярные в велосипедном мире пробеги ВРМ (Brevets de Randonneurs Mondiaux), что очень приблизительно можно перевести как «прогулочные пробеги всего мира», причем слово «прогулочные» в данном случае означает, что это не спортивное соревнование, а езда ради удовольствия. Пробеги эти проводятся на дистанции 200, 300, 400, 600, 1000 и 1200 км. Координирует эти пробеги парижский клуб Audax club Parisien, по традиции занимающийся всеми информационно-регистрационными вопросами. На пробегах до 600 км лимит времени соответствует прохождению дистанции с минимальной средней скоростью 15 км/час, а на 1000-1200 км – 13 км/час (при этом учитывается и время движения, и время остановок для отдыха). Наши клубы, начавшие проводить пробеги после контактов с организаторами ВРМ, полностью используют их правила, дистанции и контрольное время.

Несколько лет назад в Европе на четырех языках стал издаваться ежегодник «Веломарафоны в Европе и Северной Америке». Приятно, что российский скоростной велотуризм был там отмечен по достоинству – из стран Восточной Европы признаны заслуживающими внимания и анонсируются лишь чешские и российские веломарафоны, а также тартуский марафон. Таким образом, большинство из велопробегов, в течение многих лет проводившихся в Центральной России, включено теперь в общеевропейский план.

Экспресс-транспортные пробеги. Спортивные велотуристы нередко соединяют приятное с полезным, например, на выходные дни едут на дачу, до которой сотня-полторы километров, на велосипеде. Рано утром выезжают из города и к полудню добираются до места назначения, обгоняя на некоторых участках раскаленные на солнце, пылящие, набитые до отказа рейсовые автобусы.

Сущность таких пробегов отражена в самом названии. «Экспресс» – потому что быстро и с малым количеством остановок, «транспортные» – в этих пробегах велосипед используется как транспортное средство для того, чтобы добраться куда-нибудь, то есть заменяет электричку или автобус. Совершать их лучше вдвоем-втроем, можно и в одиночку, если не скучно ехать одному.

Некоторые спортивные велотуристы и в командировку отправляются на велосипеде. Элегантный гоночный велосипед обычно разрешают держать прямо в гостиничном номере.

К многодневным скоростным велопутешествиям прежде всего нужно отнести туристские велопутешествия в традиционном русском стиле: ночевки в палатках или просто под открытым небом, приготовление пищи на костре, все снаряжение туристы везут с собой.

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

Здесь отличие от классических (нескоростных) велопоходов только в скорости езды (25-35 км/час) и дневном пробеге, который может достигать до 200 км, но при этом резко возрастают требования к подбору слаженной команды и ее численности. Сложно совершать многодневные скоростные походы большим численным составом. Практика показывает, что оптимальный состав таких велопоходов – как правило, компании из 2-5 человек.

Многодневные велопутешествия в «европейском» стиле проводятся с заранее запланированными ночевками в гостиницах, кемпингах, мотелях. Как правило, маршрут прокладывается по хорошим асфальтированным дорогам, но не магистральным. Порой такие путешествия называются многодневными велопробегами. Питание в этих путешествиях осуществляется в столовых и кафе и обычно тоже планируется заранее. «Европейским» этот стиль стал называться совсем недавно, когда у наших велотуристов появилась реальная возможность выезжать за границу и знакомиться с опытом других стран. В Европе этот стиль доминирует.

Примером таких путешествий может служить Международная туристская велогонка Мира, проводящаяся по странам Восточной и Центральной Европы. По сути – это не велогонка, а название связано с историей возникновения мероприятия. В начале 80-х годов велотуристы из ГДР и Польши решили совершить летнее путешествие, в точности повторяя маршрут майской Велогонки Мира, бывшей в то же время самым престижным спортивным соревнованием велосипедистов-шоссейников социалистических стран. Опыт удался, и с 1984 года мероприятие стало проводиться ежегодно.

К настоящему времени спортивная Велогонка Мира уже прекратила свое существование, а туристская, наоборот, окрепла и проводится теперь под эгидой Федерации спорта и туризма германской земли Бранденбург. По традиции, сохранившейся от спортивной Велогонки Мира, протяженность маршрута обычно составляет около 2000 км. Он разбивается на 15-16 этапов, а в середине пути предусматривается один день отдыха. Оптимальное число участников – 70-120. Практикуется сопровождение на нескольких машинах. Используются три рабочих языка: немецкий, русский и польский.

Общий старт обычно дается в 8 часов, на каждом этапе туристы преодолевают 120-160 км от одного города до другого. Из сопровождения две машины сразу отправляются к месту следующей ночевки. Чтобы заранее решить вопросы размещения и питания группы, одна из них (самая большая) везет весь багаж. Остальные обеспечивают питание на трассе (бутерброды, чай, фрукты, овощи, шоколадные батончики и т. п.) и подвозят тех участников, которые по какой-либо причине сошли с трассы (плохое самочувствие, поломка велосипеда и т. д.). Велотуристы перед каждым этапом обеспечиваются легендами движения, где указывается маршрут, адрес места назначения, места двух пунктов питания, организуемых сопровождением, и интересные туристские объекты. Маршрут движения не является обязательным, желающие могут посетить интересующие их места вне трассы. Лимита времени прибытия на финиш этапа нет, но сильно опаздывающие рискуют остаться без ужина (обычно он планируется на 18.00).

Вечером – отдых, осмотр достопримечательностей. Нередко устраиваются посещение ратуши и встреча с мэром города или другим высокопоставленным лицом, ведь попутно велогонка пропагандирует идею мира среди народов. Руководитель пробега вручает мэру памятный сувенир от мэра Потсдама – столицы земли Бранденбург. Что особенно приятно – как правило, мэр считает честью лично дать на следующий день старт этапа на ратушной площади города.

Многодневными экспресс-транспортными походами увлекаются наиболее вольные и подвижные велотуристы. Они тоже редко совершаются компаниями больше, чем в 2-4 человека. Как правило, группа намечает несколько пунктов (городов, представляющих туристский интерес), где велосипедисты останавливаются на один или несколько дней (у родственников, знакомых или в гостиницах). Кроме чисто туристских целей эти остановки необходимы и как дни полноценного отдыха, поскольку в другие дни режим движения весьма жесткий. Но это, конечно, не означает полного отказа от велосипеда в дни отдыха. Проехаться налегке по окрестностям бывает очень приятно.

Между этими опорными пунктами-городами велосипед используется в основном как транспорт. Если по пути нет заслуживающих внимания туристских объектов, то дневной пробег обычно превышает 200 км, а по хорошим дорогам может достигать 300 км. В багаже везут минимум вещей. Иногда берут спальный мешок, но о палатке или о чем-нибудь подобном речь не идет. Ночлеги в кемпингах, мотелях, дешевых гостиницах, у местных жителей где-нибудь на сеновалах и т.п. За более комфортабельные условия приходится довольно дорого платить. В теплое время можно поспать и под открытым небом, правда, здесь потребуются хорошее умение предсказывать погоду.

Для наших велотуристов этот вид путешествий может быть особенно полезным в Центральной и Западной Европе, где ставить палатки и жечь костры, как правило, разрешается только в строго отведенных местах.

Велопробеги-экспедиции по характеру движения очень близки к экспресс-транспортным велопоходам, но велопутешествие здесь не является единственной или главной целью. План путешествия обычно в деталях заранее не составляется. На некоторых участках используются поезда или автобусы.

Например, в 1990 году основными целями путешествия группы московского велоклуба «Караван» были наблюдение солнечного затмения на севере Карелии, изучение Соловецких островов.

Очень часто бывает, что у одного-двух спортивных велотуристов не оказывается партнеров, с кем он (или они) мог бы совершить скоростной поход или путешествие, но зато есть компания «медленных» велотуристов. В подобных случаях практикуются разные **формы сочетания скоростного** спортивного и неспешного **оздоровительно-познавательного велотуризма**. Например, скоростные велотуристы могут организовать свой маршрут (любой протяженности и длительности) так, чтобы привал или ночлег совпал с привалом (ночлегом) «медленных» велотуристов. (Таким же образом можно встре-

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

таться и с туристами-пешеходниками, байдарочниками, а в марте даже с лыжниками).

Еще одна форма – экспресс-сопровождение. Основная группа едет сравнительно медленно, а один-два спортивных велотуриста уезжают вперед, осматривают большее число достопримечательностей (из чего видно, что термин «оздоровительно-познавательный велотуризм» – скорее условный) и выполняют какие-то общегрупповые задания: посылают телеграммы, закупают еду на привал, подыскивают место для ночлега, фотографируют и т. д. Естественно, необходима хорошая координация, то есть четкие договоренности, где и когда встречаться, а также – что делать, если к условленному времени кто-то не приехал.

Еще один вариант сочетания групп с разными темпами движения – запланированное «преследование». Две, три или более групп едут по одному маршруту, но тратят они на это разное время. Например, какую-то дистанцию одна группа планирует пройти за семь дней, а другая – за пять, выезжая при этом на два дня позже. Первая группа оставляет для второй «дорожные записки» в условленных местах (например, на определенных километровых столбах через каждые 20 км, на дорожных знаках въезда в крупные города и т. п.) Вторая группа эти записки собирает и ориентируется, как ей лучше поступить. В какой-то день (обычно последний или предпоследний) вторая группа догоняет первую, и путешествие продолжают вместе.

В походе-«преследовании» тоже необходима хорошая координация групп, четкие договоренности, где оставлять (и искать) записки, если условленного километрового столба на дороге не оказалось. Заметим, что дорожные записки оказываются и непосредственными походными документами, и своего рода дневниками похода.

Для велотуристов, чьи семьи не слишком склонны к велотуризму, а предпочитают отдыхать где-нибудь в пансионате или на море, возможен вариант велопутешествия до этого пансионата (до моря).

Фактически это – многодневный экспресс-транспортный велопоход. Начать его можно дома, а если семья далеко, то часть пути можно проехать на поезде. Например, для москвича, чья семья отдыхает в Сочи, начать велопутешествие можно в Ростове-на-Дону. Вторая часть – пребывание в одном месте, что для многих туристов почти невыносимо, – может быть скрашена радиальными выездами по окрестностям.

Виды **велосипедов, экипировка и организация движения** в скоростном велотуризме имеют много общего с тем, что принято в велоспорте. Отличие, пожалуй, в одном: велотурист везет с собой некоторый груз. В скоростных походах выходного дня нередко обходятся без багажника, в многодневных же путешествиях багажник необходим.

В былые советские времена наиболее распространенными для спортивного велотуризма были велосипеды типа «Старт-шоссе» (любительский) или «Чемпион-шоссе» («профессиональный») Харьковского велозавода. Это сравнительно легкие велосипеды на трубах, имеющие две ведущие звездочки и 5-6 ведомых. Сейчас, к сожалению, качество серийно выпускаемых в Харькове велосипедов пере-

стало удовлетворять многих велосипедистов, им приходится ориентироваться либо на зарубежные аналоги, либо на велосипеды для спортсменов-«профессионалов», производимые в нашей стране частными фирмами по спецзаказам. Подчеркнем, что лучше всего ориентироваться именно на современные «профессиональные» велосипеды. Все технологические новации (в том числе в области безопасности движения) идут в первую очередь в велосипедный спорт, а до ширпотреба доходят только через десятки лет. И даже упомянутые «Старт-шоссе», даже если их изготавливать по всем правилам, – это уровень технологии середины XX века.

Практически все велосипеды оснащаются сейчас импортной «навеской» (тормозами, переключателями и т. п.). Очень важно удобное спортивное седло, достаточно жесткое и узкое.

Все механизмы велосипеда должны быть в абсолютно исправном и хорошо отрегулированном состоянии. В случае поломки или регулировании какого-либо узла ремонт надо производить тут же. При этом использование первых попавшихся под руку материалов (проволоки, изолянты и т. д.) не рекомендуется. Вообще техническая эстетика в велотуризме – существенный фактор. Всегда приятно смотреть на хорошую технику, особенно когда она в движении.

Новичку очень сложно отличить качественный велосипед от подделки, причем большая цена не гарантирует качества. Поэтому при покупке советуем не ориентироваться на рекламу, а обратиться за помощью к опытным спортивным велотуристам.

В скоростном велотуризме применяется одежда велоспортсменов, прежде всего речь о велорубашке, велотрусах и велотуфлях. Помимо того, что такая одежда наиболее подходит для педалирования в быстром темпе в течение долгого времени, она еще и эстетична, и увеличивает безопасность, поскольку отношение автомобилистов к велосипедисту в нарядной форме куда почтительнее, чем к человеку в серо-зеленой штормовке.

Традиционную штормовку, соответствующие штаны и обувь в скоростные велопутешествия берут в качестве запасной одежды (для привалов), особенно в многодневных походах. А спортивную одежду и легкие ветровки на привале лучше побережь – летящие искры прожигают их довольно часто. Комплект традиционной туристской одежды нужен еще на случай, если предполагается участок грунтовой лесной дороги, особенно если там много комаров, приходится пробираться заболоченной местностью, обходить упавшие деревья или даже использовать пешеходные тропы. При включении такого участка в маршрут получается комбинация разных видов велотуризма, требующая и различной экипировки.

В чисто скоростные велопутешествия вещей берут обычно мало: дополнительную одежду на случай ухудшения погоды, еду, если питание не запланировано в кафе или столовых. В экспресс-транспортные пробеги еще берут выходную одежду и прочие вещи, необходимые для прибытия на дачу или место командировки. Полезен небольшой коврик для сидения на бревнах во время привала. Для тех, кто использует контактные педали, необходимо взять вторую обувь. Вещи лучше везти в сумке на багажнике, а в однодневном походе даже в «банане». В любое путешествие, в том числе в скоростное, берется медицинская аптечка.

Инструментами и запасными деталями велосипеда приверженцы скоростного велотуризма себя обычно не обременяют. Всегда берут трубки, спицы, немного крепежа (гайки, винты, шайбы), пару тормозных колодок, тросик и необходимый инструмент. Практика однако показывает, что при хорошем обращении с велосипедом и добросовестной его подготовке к походу в пути приходится заменять только трубки, иногда – спицы. Крепеж и другие запчасти опытным велотуристам требуются крайне редко.

Особо следует остановиться на **безопасности скоростных велопутешествий**, поскольку они нередко совершаются по довольно оживленным дорогам, на которых важна дисциплина движения, полное выполнение писанных и неписанных правил, сложившихся у нас в стране стереотипов. Например, из-за пренебрежительного отношения многих наших автомобилистов к велосипедистам лучше уступить дорогу автотранспорту, чем попасть в больницу с полной убежденностью в своей правоте. Кстати, если в путешествие по нашей стране приглашены иностранцы, им надо популярно объяснить эти «особенности» национального дорожного движения.

В последние годы в скоростном велотуризме фактически стало нормой использование велошлемов, а при езде в темное время суток – также задних (красных) мигающих фонарей. Во многих европейских странах эти требования давно являются обязательными для всех велосипедистов. У нас такие традиции тоже начинают приживаться.

В велопутешествия в «европейском» стиле, многодневные экспресс-транспортные велопоходы и велопробеги-экспедиции вещей берут еще меньше. Если питаться в кафе и столовых, а ночевать в гостиницах, вполне можно уложиться в 5 кг. Естественно, если предполагается сопровождение автомобиля, то можно взять больше и выходной одежды, и запчастей, и всех прочих вещей.

Комбинированные походы

Таковыми походами называют те, в которых участники на маршруте меняют средства передвижения, а следовательно, вид туризма. Конкретнее, велотуристы на каком-то участке маршрута становятся пешими туристами, либо горными, водными и т. д. При этом возможны разные варианты организации смены вида туризма.

1. Группа совершает из какой-то точки веломаршрута радиальный выход пешком, на лодках, на конях и т. д. Радиальный выход пешком определяет пешеходный туризм, подъем в горы – горный, спуск в пещеру – спелеологический туризм. Радиальный выход – самый простой вид комбинирования маршрута. Туристская группа не взаимодействует с другими группами, а велосипеды на радиальном выходе не используются.

2. В каком-то месте маршрута группа слезает с велосипедов и преодолевает участок пешком по равнине или по горам, пересекает водоем или плывет по реке на лодках и т. д. В этом случае велосипеды превращаются из средства передвижения в груз, а велотуристы – соответственно в пеших, горных, водных туристов. Автоном-

ность группы сохраняется полностью (на пешеходной или горной частях маршрута) или частично (в случае с лодками, которые нужно у кого-то достать).

3. В какой-то точке маршрута велогруппа встречается с группой другого вида туризма (например, с туристами-байдарочниками), меняется с ними «транспортом», продолжает маршрут по воде. Такой вариант возможен при наличии двух групп, при этом каждая группа должна иметь навыки передвижения и на велосипедах, и на байдарках, соответствующие характеру маршрута.

4. В особом ряду стоят походы, в которых туристы передвигаются на велосипедах специальной конструкции: велосипед с парусом, велодрезина, водный велосипед, летающий или воздушный велосипед, лыжный. Такие конструкции рожают промежуточные и принципиально новые виды туризма.

Велопешеходные маршруты – наиболее распространенный вид комбинированных маршрутов. В любом походе, где есть лесные грунтовые дороги, тропы, труднопроходимые места, глубокие овраги и водные преграды, туристы какие-то участки вынуждены преодолевать пешком.

В походах, где предполагаются протяженные пешие переходы, велорюкзак должен иметь специальные кольца и ремни для переноски на спине. Кроме того, в комбинированных походах не следует размещать груз внутри рамы, а вещи, перевозимые на переднем багажнике, должны легко прикрепляться к основному велобаулу (или уместаться внутри него).

В **велопоходах по горам**, если в маршрут включены вьючные тропы через перевалы, велотуристам, как правило, приходится превращаться в горных туристов. Поэтому в такие походы берут некоторые предметы горного снаряжения: основную и вспомогательную веревки (по 30 м), 3-4 карабина, веревочные петли, 2-3 скальных крюка, репшнур, а если предполагается переход по леднику, то и альпеншток. Туристы должны владеть техникой горного туризма.

Вообще те, кто собирается в комбинированный поход двух видов туризма, должны иметь соответствующий опыт участия в походах обоих видов туризма. То же самое касается и опыта руководства.

В Правилах проведения туристских спортивных походов нет ограничений по поводу продолжительности и протяженности радиальных выходов группы со сменой вида туризма (чаще всего это пешеходные подходы к достопримечательным объектам в стороне от веломаршрута, восхождение на вершины и т. д.). Не существует жестких норм, устанавливающих допустимую суммарную протяженность участков основного маршрута, пройденных пешком, а не в седле велосипеда. Разумные пропорции определяют сами участники похода. Роль ограничителя часто играют рамки отпуска, поскольку пешком по трудным таежным и горным дорогам, тропам иной раз удается пройти несколько километров в день, а километраж, необходимый для маршрута, например, V категории сложности, набрать надо.

В связи с этим – общий совет любителям побродить по лесу или пешеходным тропам: почаще оставлять велосипед в каком-нибудь поселке и совершать пешие кольцевые переходы, а для этого брать с собой обычные легкие рюкзаки.

Организация зарубежных и международных велопоходов

Другие страны – с седла велосипеда

Нынешняя мирная революция в России, наверное, ни на одном виде самодеятельного оздоровительно-спортивного вида туризма не сказалась так сильно, как на велосипедном. Прежде всего речь идет, конечно, о географии путешествий. Раньше велотуристы в основном устремлялись из центральных районов России на юг и юго-восток (Кавказ, Средняя Азия). А после того, как упал «железный занавес», а на нашем юге – в Средней Азии и на Кавказе – стало беспокойно и просто опасно, приверженцы двухколесного экипажа обратили свои взоры на Запад. В том числе и за пределы нашего полушария. Расширяется палитра видов путешествий – прежде всего в сторону освоения комбинированных поездок. И тут велотуризм проявил свою живучесть и приспособляемость. В самом деле: пешком по Голландии или Дании не пойдешь (однообразные пейзажи), с байдаркой в какую-нибудь Грецию устремляться – тоже как-то несподручно, про лыжи на Ближнем Востоке, пожалуй, спросят: «А что это такое?» Велосипед же вполне уместен и в пустынях, и в тундре, и на горных тропах, а в Западной Европе к велосипедам относятся особенно дружелюбно. И при быстром, с велосипедной скоростью, пересечении той же Голландии ландшафты уже не так однообразны.

Способствовала переориентированию наших компасов на Запад и ликвидация длящегося десятилетиями дефицита хороших велосипедов. Сейчас, когда российский рынок заполнили велосипеды самых разных моделей лучших фирм планеты, даже чудно вспомнить, как мы месяцами и годами охотились за нашими «Туристами» с 4-мя и 8-ю передачами (кстати, по качеству сильно уступавшими иностранным моделям). Больше также стало в продаже походного снаряжения, велотуристской одежды, всяких-разных деталей к велосипедам. На (и во) всем этом стало не стыдно появиться на Западе.

В общем-то после того, как рухнули Берлинская стена и «железный занавес», бывшие советские граждане устремились в страны старушки-Европы, чтобы самим посмотреть, как живут-поживают люди «при капитализме», ведь десятилетиями мы это даже во сне не видели. Но реклама сонма новоиспеченных туристских агентств, которой запестрели газеты и журналы, предлагает самолетные, железнодорожные и автобусные, то есть так называемые пассивные туры. Между тем велотуристы нашей страны быстро убедились, что другие государства лучше всего познавать с седла велосипеда: человек на нем пронырлив, как пешеход, юркий двухколесный экипаж позволяет ему проехать там, куда не попадет никакое другое средство передвижения, а перемещается он из одного места в другое в несколько раз быстрее бесколесного туриста. Велосипедист имеет прекрасную возможность посетить уютные городки, самые затаенные местечки и уголки, почувствовать национальный колорит той или иной страны. У велосипедиста больше шансов увидеть быт, обычай жителей других стран, что называется, вживую. Ничего этого ни поезд, ни автобус, ни даже автомобиль не дают. А как выигрывают те, кто способен вести беседы на одном из основных европейских

языков, прежде всего на английском!

В велопутешествиях не обойтись без постоянных контактов с местными жителями при выяснении дороги, расспрашивая о достопримечательностях и истории городка, наконец, в магазине, на рынке. Приходится и ночевать в домах местных жителей, и тогда уже не избежать долгих бесед за вечерним чаем о жите-бытье, о семье и местных обычаях, видах на урожай и о политике.

Наши велотуристы на Западе чувствуют себя даже уютнее, чем в родной России, еще и потому, что Европа велосипед вообще почитает, там для велосипедистов специально строятся дорожки, издаются карты, разрабатываются и обустроиваются маршруты. Там – масса кемпингов, где всегда можно переночевать. Наконец, путешествие на велосипеде – самый «демократичный» вид туризма и самый дешевый, что для россиян очень существенно. Питание собственного приготовления в походных условиях из продуктов, купленных в магазинах, дает солидную экономию. В итоге отдых за рубежом становится настолько экономичным, что оказывается доступным основной массе граждан, которым не по карману обычные заграничные туры. Неудивительно, что зарубежный велотуризм находит все больше последователей.

Лед тронулся в 1986-1987 годах, когда нескольким московским велотуристам удалось совершить поездки по Болгарии и Чехословакии по частным приглашениям. А группа ленинградцев при содействии Бюро международного молодежного туризма «Спутник» в 1987 году совершила велопробег по Румынии и Болгарии. В 1988 году, по неполным данным, велопоходы по странам Восточной Европы совершили более двухсот велотуристов из тогдашнего СССР, причем в эти вояжи отправлялась не только столичная публика. По польской земле путешествовала молодежная группа из Горького, Венгрию для себя открыли 12 молодых курян. Особую активность в этой деятельности в конце 80-х годов проявил международный сектор Московского клуба велотуристов (тогда – Комиссии велотуризма Москвы). В результате деятельности сектора под руководством И. Налимова в одном 1989 году за рубеж выехало более восьмидесяти человек. А всего в 1989 году в странах Восточной Европы побывало около четырехсот велотуристов, в том числе в Венгрии, Чехословакии, Польше. В этом же году советские велотуристы впервые появились в западных странах. Десять москвичей под руководством М. Харшана совершили велопоход по восточному побережью США, а группа В. Сергеева из Подмосковья проехала на велосипедах от Чикаго до Нью-Йорка.

Устремились в ранее закрытый для иностранных граждан, не наделенных дипломатическим статусом, Советский Союз зарубежные велотуристы. В 1988 году первые группы велосипедистов из ГДР проехали по Прибалтике. «Интурист» провел группы американских и голландских велопутешественников из Бреста через Минск в Москву. Комитет молодежных организаций СССР организовал поездку на велосипедах тридцати молодых французов из Москвы в Минск.

Еще больше иностранных гостей прибыло к нам в 1989 году. 120 польских велотуристов совершили путешествие по Прибалтике, Крыму, «Золотому кольцу» России. В этих же местах побывали чехословацкие велотуристы. Голландских велосипедистов москвичи встре-

тили на польской границе и провели местными дорогами до Москвы. Группа из десяти американцев предпочла велотур по Карпатам, а четыре их соотечественника под руководством Тома Фрайзема с группой наших путешественников, руководимой Ф.Конюховым, совершила «Сибирский переход» от Находки до Ленинграда. Заметным явлением в велотуристском мире стал совместный советско – американский поход в июле 1989 года из Москвы в Ленинград, в котором участвовало 25 американских велосипедистов из Айовы и Калифорнии и столько же наших. На следующий год 25 советских велотуристов отправились с ответным визитом и проехали по Американскому континенту.

В том же 1989 году в Москве побывал известный 76-летний велотурист из Парижа Г.Красовский, родом из России, который вместе с большой группой пенсионеров из Франции проехал 4000 км по странам Европы, демонстрируя против ядерного оружия. А встречали эту группу на границе СССР с Финляндией представители велотуристского клуба города на Неве. Кстати, члены этого клуба в том же 1989 году тоже не преминули воспользоваться открывшимися возможностями, четыре группы ленинградских велотуристов путешествовали по ГДР и одна по Польше, в свою очередь ленинградцы помогли группе из Потсдама пройти сложный маршрут по Крыму и Кавказу.

В первой в истории нашей страны велодемонстрации в защиту природы и прав велосипедистов, состоявшейся 23 сентября 1989 года, участвовали 20 датских и шведских велосипедистов, по инициативе которых она и была проведена. Нестройная колонна из 120 велосипедистов прошла по тогдашней улице Горького, Садовому кольцу к окраине Москвы. А всего в 1989 году по Советскому Союзу путешествовало около четырехсот велотуристов из других стран, а может быть, и больше, поскольку никакого учета зарубежных велотуристов у нас в стране не велось, да и сейчас не ведется. Можно только сказать, что российские велотуристы на рубеже 80-х и 90-х годов ощутили всплеск интереса к нашей стране зарубежных туристов, в том числе приезжающих к нам на велосипедах или с велосипедами, потому что наиболее опытным из наших велосипедистов, в первую очередь знающим языки, приходилось частенько сопровождать иностранных гостей в велопутешествиях по нашей стране. И речь не только о москвичах и петербуржцах.

Бурную деятельность по налаживанию международных связей развил известный волгоградский велотурист П.Протопопов, который в 1989 году начал с поездки в Венгрию, а затем в течение двух лет вместе с нынешним председателем волгоградского велоклуба «Орион» В.Комочковым и другими соратниками наладил связи с велосипедистами двадцати стран. В 1991 году Протопопов со товарищи приехали в Милан, и клуб «Орион» вступил в Европейскую федерацию велосипедистов. А спустя два года «Орион» получил предложение участвовать в пользующемся популярностью во всем мире сверхдальнем марафоне Париж – Брест – Париж, и в 1995 году группа российских велосипедистов прошла эту 1200-километровую дистанцию. П.Протопопов начал издавать бюллетень специально для иностранных велотуристов на английском языке, который рассылал в ряд стран Запада. Не без влияния этого бюллетеня каждый год в

Волгоград или через него и далее проезжают велопутешественники из дальних стран.

В общем, велотуристы в числе первых наших граждан, не обладающих дипломатическим статусом, устремились за пределы «железного занавеса», закладывая новые нормы так называемой народной дипломатии. Поначалу использовались сложившиеся в советские времена каналы: по путевкам Бюро международного молодежного туризма «Спутник», в виде общественных делегаций, в рамках прямых связей предприятий и организаций, как командировки для выполнения определенных заданий, позже наших велотуристов стали выпускать на международные слеты, соревнования, веломарафоны, политические и природоохранные манифестации. До того, как у нас в России стало свободным хождение долларов и марок, практиковались договоры о безвалютном обмене группами велотуристов. Такие договоры были заключены, например, с польскими туристскими организациями. Все большую долю в количестве выездов за границу занимали поездки по частным приглашениям зарубежных друзей и знакомых.

Крупнейшими мероприятиями для советских любителей путешествий на двух колесах стали международные слеты велотуристов тогдашних социалистических стран Восточной Европы. Первый состоялся в июне 1988 года в Словакии (на нем присутствовало 116 советских велотуристов из Москвы, Новосибирска, с Украины). Второй прошел в июне 1989 года в окрестностях Будапешта (на нем уже побывали более двухсот наших велотуристов: больше всего с Украины, а также из Москвы, Волгограда, Ростова-на-Дону и из Латвии), слет сопровождался звездными походами по Венгрии (латвийская группа побывала и в Чехословакии). Третий слет 1990 года собрал 750 человек в Польше, который предусматривал поход по окрестностям Щецина. В распоряжение слетов предоставлялся кемпинг или турбаза, в программу слетов включались также соревнования по фигурному вождению и триалу, велоралли, культурная программа.

В первой половине 90-х годов число велогрупп, отправлявшихся познавать зарубежный мир, росло лавинообразно, но в то же время стало невозможно учитывать всех, кто отправился в вояж за границу: количество каналов и возможностей возросло, процедура оформления загранпаспортов и виз значительно упростилась, стали появляться, как грибы после дождя, большие и маленькие туристские фирмы. Распространению информации о том, кто куда поехал, понятно, отнюдь не способствовали распад СССР, да и усилившаяся разобщенность между регионами самой России. На гребне этого стремления на Запад в Москве был создан Русский клуб велопутешествий. В первом номере своего бюллетеня «Интерциклист» основатели клуба писали: «Главные цели клуба, который мы хотели назвать Российским интервелоклубом и каким он является по сути, – содействие путешествиям россиян по другим странам, расширение контактов с иностранными велосипедистами. Поэтому понятно, что слово «русский» в названии нашего объединения не содержит в себе никакого националистического смысла, наш клуб интернационален по духу, уставу, целям». В 1995 и 1996 годах создатели клуба апробировали новую форму путешествий – автобусно-велосипедных, ор-

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

ганизовав туры по маршрутам Амстердам – Брюссель – Париж и Хельсинки – Стокгольм – Осло – Копенгаген. Группы велотуристов из 22-25 человек, упаковав частично сложенные велосипеды в чехлы, грузились в Москве в автобусы и ехали в Амстердам или Стокгольм как автобусные «пассивные» туристы, на основных участках пересаживались на велосипеды, а автобус с вещами и палатками лишь сопровождал велогруппу от кемпинга к кемпингу.

Целую палитру велотуров по странам Европы предлагает и Московский клуб велотуристов.

В 1994 году стартовал многолетний Международный благотворительный веломарафон Мира «Чернобыль-2000» с призывом не допустить повторения чернобыльской катастрофы, требовать улучшения строительных и эксплуатационных работ. Фонд «Чернобыль-2000» существует на благотворительные вклады, руководитель и организатор его – С. Уйманов. В команде велосипедистов обычно 8-15 человек, сопровождает команду автобус. Первый этап прошел по 20 городам России. Маршрут второго в 1995 году соединил города России, юга Украины, Польши, Словакии. Третий в 1996 году пересек 14 государств, в основном Северной Европы. Четвертый прошел по 24 государствам Центральной и Южной Европы и Азии. Пятый начался, как всегда, 26 апреля 1998 года и проходит от Урала до Прибалтики.

Отправились за рубеж и дальневосточные велотуристы. В 1995-1996 годах группа хабаровчан организовала велопробег в честь 50-летия Победы во Второй мировой войне, первый этап прошел от Владивостока до Хабаровска, начальным пунктом второго стал Харбин, а конечным – Далянь (бывший Дальний). Следующее зарубежное велопутешествие хабаровские велотуристы совершили по Южной Корее из Сеула в Пусан. В 1998 году они намечают освоение Европы.

А председатель совета Пензенского велосипедного клуба Н. Я. Платов обратился в 1998 году к велотуристам других городов с предложением провести велотуриаду «Швейцария-98», посвященную 200-летию Итальянского и Швейцарского походов А. В. Суворова (1799 год) и столетию открытия памятника русским воинам у Чертова Моста, погибшим при переходе через Альпы (1898 год). Все участники должны собраться 23 августа в пос. Андерматт у Чертова Моста, около которого произошел бой русских и французских войск. Там у общего костра и помянуть погибших.

Приток зарубежных велотуристов в Россию, достигнув апогея к середине 90-х годов, потом стал иссякать. Причины известны: спад волны интереса к открывшейся миру России, криминальная обстановка, плохой сервис, а для велотуристов еще – плохие дороги. Тем не менее в июне 1996 и 1997 годов Русский клуб велопутешествий провел велотуристов из Бельгии, Голландии и Великобритании по «Золотому кольцу» России, и гостям больше всего понравились церкви и их убранство, ночлег в нашей традиционной избе, русская баня и, конечно, обеды и ужины в деревенском стиле.

Итак, путешествия на велосипедах за кордон требуют минимум расходов по сравнению с другими способами передвижения, но дарят много разнообразных впечатлений. Тем не менее пока количество выезжающих за рубеж в велопутешествия ничтожно мало

(сотни, в лучшем случае несколько тысяч человек ежегодно) по сравнению с количеством велосипедов в России (около 30 миллионов). Пока отправляющиеся в зарубежные велопутешествия – это в основном велотуристы с походным опытом, приобретенным у нас в стране в многодневных категорийных походах. Но «демократичность» этого вида туризма, главным образом благодаря его относительной дешевизне, позволяет надеяться, что в него будет вовлекаться все больше людей.

Пока все инициативы в международном велотуризме идут снизу, от самих туристов или общественных организаторов-энтузиастов, в лучшем случае – при пассивной поддержке туристских клубов и фирм. Но от турклубов сейчас трудно ждать активности из-за потери ими административно-организационного статуса и их бедственного материального положения. Для турфирм велотуризм – явление незнакомое и даже пугающее своей спортивностью и неясностью целей, а необходимость максимально удешевлять велотуры в соответствии с материальными возможностями средне- и низкооплачиваемых групп населения (толстосумы на велосипед, за редким исключением, не садятся) гасит надежды «фирмачей» на приличную прибыль. Однако яростная конкуренция между огромным количеством турфирм заставит их начать осваивать и велотуристскую целину.

Но для того, чтобы раскачать туристские фирмы, нужно, чтобы не «спали» создающиеся в России разнообразные велоклубы и союзы по интересам: спортивного стиля езды, любителей «маунтинбайка», велообъединения «зеленых», краеведческие и пр. От них тоже многое может зависеть в развитии этого увлекательного вида активного отдыха. Что же они могут сделать?

Во-первых, налаживать связи с зарубежными велосипедными и туристскими организациями. Пока обмен информацией с союзами и федерациями велосипедистов стран Европы и Америки, с Международным туристским альянсом АИТ носит спорадический характер. Внимание зарубежных велосипедистов к нашей стране привлекут описания веломаршрутов по России и ближнему зарубежью, рассылаемые по велосипедным клубам других стран, статьи о велотуристских возможностях России, опубликованные в зарубежных велосипедных и туристских журналах, сами поездки на слеты велотуристов с показом слайдов, видеофильмов, с рассказами о велопутешествиях по России в клубах других стран.

Во-вторых, нужно изыскивать резервы для поощрения активистов, отдающих много сил и времени организационной деятельности в велотуризме, но не имеющих достаточных средств для поездки за рубеж. Одним из источников средств может быть увеличение притока иностранных велотуристов в нашу страну. То есть въездной велотуризм должен «подкармливать» выездной. Но для этого нужны знающие маршруты и достопримечательности опытные велогиды, которые к тому же в совершенстве владеют иностранными языками, прежде всего английским. Так что необходима организация специальных семинаров для подготовки таких велогидов. Вопрос упирается опять-таки в финансирование этих семинаров. От высоких сфер вряд ли реально чего-то ждать, скорее согласится вложить деньги благополучная турфирма, которая увидит развитие зарубежного велотуризма перспективным делом, что-то могут внести общественные

организации и сами обучающиеся.

В-третьих, нужно активнее откликаться на слеты и соревнования в других странах, ломать барьер изоляции от общественной жизни в дальнем зарубежье, доставшийся нам в наследство от советских времен. Такие слеты дают возможность лучше узнать, насколько привлекательны для велотуризма другие страны. Например, в Польше ежегодно проводится слет инструкторов велотуризма, на котором представляется возможность обсудить вопросы сотрудничества с зарубежными коллегами. Подобные поездки дарят возможность взаимообучения, по сути дела, профессионалов в любимом деле.

В-четвертых, хорошо бы почаще велотуристы, бывающие в «загранке», делились своим опытом на страницах периодической и непериодической печати с теми, кто пока только мечтает о выезде в дальние страны с велосипедом или на нем. Именно такую миссию взял на себя Н. Зимин, который публикует в нескольких номерах журнала «Вело-темпо» рекомендации под названием «На двух колесах по Европе». Пожелаем же, чтобы таких публикаций было больше.

Потому что, как сказал Н. М. Пржевальский, «а еще жизнь прекрасна потому, что можно путешествовать». «...По странам мира на велосипеде», – добавим от себя. В самом деле, каких-то полтора десятка лет такое даже присниться не могло. Ну как такой возможностью не воспользоваться?

Виды зарубежных велотуров

Формы и виды зарубежных поездок разнообразны. Наши активисты могут участвовать в политико-пропагандистских марафонах, манифестациях, заездах и прочих велосипедных антивоенных, экологических, благотворительных демонстрациях, а также в акциях, посвященных защите прав самих велосипедистов. Вторая распространенная форма зарубежной поездки – участие в международных слетах, соревнованиях, марафонах, пробегах, эстафетах, кроссах, ралли. Помимо упомянутого 1200-километрового велопробега Париж – Брест – Париж, отметившего недавно столетний юбилей, проводятся марафоны в Скандинавии, Австрии, Италии, Бельгии, Германии, слеты и ралли в Польше, Чехии и многое другое. Третья форма – экспедиции по разработке и апробированию велосипедных маршрутов. Такую поездку на льготных условиях готовы организовать туристские фирмы, заинтересованные в открытии веломаршрутов. Могут быть и другие темы экспедиций.

Ну и, конечно, самая распространенная форма – обычная туристская поездка без соревновательного элемента, но с более или менее богатой экскурсионной программой, в спортивном или оздоровительном стиле. (Можно упомянуть еще одну как бы промежуточную форму: в спортивном стиле с весомой экскурсионно-познавательной программой). Диапазон туров с использованием велосипедов может быть очень широк.

Самый простой вид туристской поездки за рубежом – прокатный, прогулочный. Он потребует меньше всего усилий и средств для того, чтобы ощутить себя велотуристом. В Европе для больших и маленьких велопрогулок созданы все условия: разработано большое коли-

чество маршрутов, есть широкая сеть прокатных пунктов, в том числе в тургостиницах, где могут предоставить велосипеды.

Второй вариант – для велотуристов с опытом походов по своей стране хотя бы в выходные дни. Участники такого тура берут велосипеды с собой, за границу перемещаются на самолете, поезде или своим ходом, вещи везут на багажниках велосипедов. Ночлеги могут быть у зарубежных друзей и знакомых, в гостиницах, в кемпингах в домиках, в частных домах, хозяева которых сдают комнаты. А могут велотуристы ночевать в кемпингах и разрешенных местах в собственных палатках. Маршрут может быть линейным, кольцевым и линейно-кольцевым. Последний предполагает на линейном маршруте одну, две или несколько базовых точек, из которых налегке совершаются поездки (как правило, однодневные) к интересным достопримечательностям в окрестностях какого-то городка или в стороне от основного маршрута. Протяженность линейных и кольцевых маршрутов может быть самой разной – от 200 до 2000 км и более, продолжительность – от 3 до 30 дней (более длительные велопутешествия во избежание перенасыщения впечатлениями планировать не рекомендуем). Кольцевой маршрут (а в некоторых странах и линейный) может быть совершен на прокатных велосипедах.

Третий вариант велотуристской зарубежной поездки – то же самое, что и предыдущий, но группу сопровождает автомобиль (например, типа нашей «Газели»), который везет вещи. Автомобиль сопровождения дает возможность кому-то из членов группы проехать в нем сложный участок, а также сесть в него в случае утомления, поломки велосипеда и т.д. А всей группе этот вид велотура позволяет ехать налегке. В городе, по которому хочется погулять без велосипеда, посетить музей, зайти в кафе, пройтись по магазинам, автомобиль становится камерой хранения не только сумок и рюкзаков, но и велосипедов. Такой автомобиль – это и трансфер от аэропорта или вокзала до кемпинга или гостиницы, когда велосипеды – в чехлах, и для того, чтобы их собрать и отрегулировать, нет ни места ни времени.

Четвертый вид велотура – комбинированный велосипедно-автобусный. При этом возможны два варианта. Первый, более трудоемкий: группа прилетает на самолете или приезжает на поезде в другую страну, а там пересаживается на местный автобус, который ее сопровождает по маршруту. Этот вариант лучше осуществлять через туристскую фирму (нашу или зарубежную). Второй вариант: автобус арендуется у нас в России, на нем группа с вещами доезжает до начала собственного веломаршрута, далее туристы вынимают из чехлов велосипеды, собирают их, налаживают и пускаются в путь, а автобус их сопровождает. На конечном пункте велосипедного участка велосипеды в полуразобранном виде снова пакуются в чехлы, группа на автобусе возвращается домой в Россию, по дороге обмениваясь впечатлениями. Автобус еще больше расширяет возможности при организации велотуров, решает ряд проблем: помимо тех, что решает автомобиль сопровождения (перевозка вещей, помощь тем, у кого сломался велосипед или появились проблемы с самочувствием), автобус дает еще многое – это пристанище в ненастье, на нем можно совершать обзорные экскурсии, с ним возможна растяжка маршрута на значительное расстояние с тем, чтобы на вело-

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

сипеде ехать по самым интересным местам, а менее привлекательные участки быстро проезжать в автобусе. При втором варианте он к тому же решает вопрос доставки людей из России к веломаршруту и возвращения обратно, то есть исключаются любые пересадки с одного транспорта на другой (разумеется, если не считать пересадку с автобуса на велосипед). Если набирается достаточная по численности группа велотуристов, поездка на автобусе может оказаться даже дешевле, чем на других видах транспорта. Но самое главное, автобус значительно расширяет диапазон участников велотура, примиряет сильных спортсменов и малотренированных людей, поскольку веломаршрут можно проходить двумя или несколькими подгруппами, и сильная подгруппа может увеличивать дневную норму, делая петли к какому-то замку или к морю, а кто-то, наоборот, может ехать на велосипеде до обеда, а после него – в автобусе. Таким образом, автобус позволяет выехать всей семьей. Автобусы с велотуристами быстро и беспрепятственно, без очереди, пропускаются на границах (если, конечно, нет каких-то недочетов в оформлении документов и при условии достойного поведения пассажиров).

Пятый вид веломаршрута – тоже комбинированный, но более непривычный: велосипедно-теплоходный. Такой тур еще более трудоемок, поскольку, скорее всего, повлечет за собой использование уже не двух, а минимум трех средств передвижения, поэтому его тоже лучше организовывать с помощью туристской фирмы.

Шестой вид, еще более неожиданный – комбинированный автомобильно-велосипедный (например, на джипах). Он – для тех, кто одинаково любит езду на автомобиле и на велосипеде (таких в связи с массовой автомобилизацией стало немало), позволяет покрыть большое расстояние. Оптимальный вариант маршрута – линейно-кольцевой. Группа, разделившись на экипажи по три человека, прикрепляет к джипам велосипеды и едет по местным дорогам. В наиболее интересных местах путешественники останавливаются на ночлег, скажем, в кемпинге, садятся утром на велосипеды и совершают кольцевую или радиальную поездку, на следующее утро устанавливают велосипеды снова на джипы и двигаются дальше. Понятно, что в этом виде туров надо досконально узнать, где нам, россиянам, дадут джипы напрокат, сколько это будет стоить, разумнее взять свои велосипеды или тоже взять напрокат, где наметить велосипедные радиальные походы. Без помощи знакомых иностранцев или туристской фирмы, имеющей туроператоров в другой стране, прояснить все эти вопросы будет сложно.

Мы перечислили лишь некоторые виды зарубежных путешествий на велосипедах или с ними. Творческая фантазия может предложить еще множество сочетаний велоезды с разными способами передвижения и самыми экзотическими видами отдыха.

Итак, на одном полюсе зарубежных велопутешествий – поездки на полном самообслуживании, где транспорт (поезд, самолет и т.д.) используется лишь для подъезда к началу маршрута и возвращения из конечной его точки в свой город. На маршруте люди едут, как принято у нас в самодеятельном спортивном туризме: везде – своим ходом, груз везут на багажниках велосипедов, ночуют в палатках, еду готовят сами на костре или примусах. На другом полюсе – путешествия от гостиницы до гостиницы, ночлег на удобных кроватях

в комфортабельных номерах с ванной и телевизором, питание – только в кафе и ресторанах, по маршруту велосипедистов сопровождает автобус, который везет вещи и на котором в случае чего можно доехать. Естественно, такие «цивилизованные» велотуры стоят существенно дороже. Но тем не менее они находят все больше поклонников, которые приходят к пониманию: походная романтика не должна ассоциироваться с грязью в общественных туалетах, разбитыми умывальниками и сломанными громкоговорителями в гостиницах, непролазными после дождя дорогами; она вообще не должна ассоциироваться с отсутствием элементарных удобств, которыми давно пользуется весь цивилизованный мир.

Особенности организации зарубежных велопоходов

Подготовительный период к зарубежному велопутешествию имеет свою специфику по сравнению с аналогичным периодом перед путешествием внутри страны. Немаловажно, как появилась идея отправиться в зарубежный вояж: после чтения статьи или объявления в газете, журнале, прочитанной книги, телепередачи, встречи с иностранцем. Или идеей зажег кто-то из коллег, друзей. Определяются регион путешествия – страна или несколько стран, есть ли там знакомые или выбор сделан «на чистом месте», то есть исключительно из желания руководителя и его соратников.

Затем происходит кристаллизация целей и задач поездки, стиля езды: спортивный или неспешный, с большей или меньшей экскурсионно-культурной программой (архитектурные памятники, музеи, выставки, театры, концерты и т. д.), с посещением ли спортивных соревнований или туристских слетов и других подобных мероприятий, предусматриваются встречи с жителями страны (стран) путешествия или нет, намечается ли участие в политических, экологических, антивоенных акциях, предполагаются ли другие виды отдыха (пребывание на море, в гостинице в каком-то городе и т. д.). Возможна комбинация целей при какой-то преобладающей.

Обычно общую программу похода формирует руководитель или костяк группы. От программы зависит его общая длительность и продолжительность активной части (то есть в седле велосипеда), способ оформления документации на выезд (как командировка, по приглашению зарубежной организации, с помощью туристской фирмы или «диким» способом по частному приглашению).

Далее идет более детальная проработка условий похода, уровня обслуживания, что обычно диктует «потолок» стоимости путешествия, какую сумму его участники могут на такое удовольствие выделить. На этом этапе руководитель или инициативная группа решают, на каких велосипедах они поедут (на своих или взятых напрокат), прибегать ли к услугам туристской фирмы, гида-переводчика, автомобиля сопровождения, какие предполагаются ночлеги (в палатках в кемпингах, в частных домах, в молодежных общежитиях или с комфортом в пансионатах и гостиницах), нужны ли трансферные услуги (подвоз от аэропорта или вокзала до места первого ночлега), заказывать ли завтраки, полупансион (завтраки и ужины) или взять организацию питания полностью на себя, какие экскурсии включать в обязательную программу.

На начальном этапе подготовки необходимо как можно больше узнать о стране (или странах) путешествия: о географии, истории и хозяйстве этой страны, об ее культурных традициях, о политическом устройстве и социальном климате в ней, об обычаях и наиболее характерных привычках ее жителей, о нормах поведения граждан в стране. Понятно, что это нужно самим путешественникам, поскольку каждая страна имеет свою специфику в оформлении виз, обмене валюты, имеют отличия таможенные правила, паспортный режим, правила купли-продажи, проезда на транспорте, провоза багажа, порядок проведения самостоятельных путешествий, принятых в стране, специфика организации питания и ночлегов. Но все это важно знать и потому, что каждый велотурист, попав в другую страну, представляет не только самого себя (как внутри своей страны), но и Россию. Велосипедисту, в отличие от туристов, пользующихся пассивными способами передвижения, эту меру ответственности особенно важно осознавать. Потому что велотурист попадает в такие уголки и маленькие городки, где россиян никогда в жизни не видели. И по нему будут судить о России и русских вообще (жители стран Запада обычно всех россиян объединяют понятием «русские»), а первое впечатление, как все мы знаем, самое цепкое.

Для более детальной проработки маршрута (хотя на месте он непременно претерпит корректировку) необходимо иметь адреса туристских гостиниц, кемпингов, общежитий, принимающих на ночлег, информацию о дорожной сети, рельефе, качестве дорожного покрытия, наличии велодорожек, о веломаршрутах, разработанных в стране и т.д. Хорошо бы узнать и календарь фестивалей, других культурных, спортивных и туристских мероприятий, которые попадут в сроки поездки и могут вписаться в ее программу.

Сейчас продается много путеводителей, туристских карт и планов городов по дальнему зарубежью, которые отвечают на значительную часть вопросов, встающих перед будущими путешественниками. Есть полезная информация в периодических изданиях «Вояж», «Путешественник», «Вело-темпо», «Сити-отдых», «Иностранец» и других. В отдельных странах не спасает знание даже английского языка, поэтому нужно запастись словарем или разговорником. Например, в Турции, даже в цивилизованной Анталии, русско-турецкий разговорник необходим. Помогут в сборе информации, проконсультируют по поводу организации похода и велосипедные клубы, например, Русский клуб велопутешествий в Москве, Московский клуб велотуристов, Городской с.-петербургский велотуристский клуб, волгоградский велоклуб «Орион», Пензенский велосипедный клуб (адреса и телефоны даны в Справочном разделе). Можно дома в России наметить веломаршрут в общих чертах, а на месте приобрести подробные карты и схемы, путеводители, буклеты и другие материалы, по которым составить более детальный маршрут.

При отсутствии опыта организации и проведения зарубежных велопутешествий, да и при первом посещении страны, отсутствии основательных знаний о ней нелишне при разработке маршрута и программы поездки прибегнуть к помощи местных туристских фирм и велосипедных организаций, отдельных велотуристов, которые могут выслать схемы с разработанными в стране веломаршрутами. Узнать адреса и телефоны фирм и клубов, оказывающих содействие вело-

туристам, можно в наших велоклубах, в перечисленных выше изданиях, в посольствах, зарубежных велосипедных журналах. Последние вообще публикуют много полезной информации: календари велотуристских мероприятий, адреса велоклубов, сведения о маршрутах, отчеты о совершенных путешествиях.

Участие местных велосипедистов в разработке маршрута гарантирует интересный поход. Они помогут выбрать наилучший вариант маршрута, обратят внимание на достопримечательности, которые непременно надо осмотреть, подскажут, где лучше устроить ночлеги, дадут советы по экипировке и выбору одежды, обуви, снаряжения, сообщат цены на те или иные услуги, порекомендуют более дешевые варианты. Для этой цели руководитель или ответственный за связь с иностранцами должен заблаговременно сообщить хозяевам, где хочет побывать группа, в какие сроки, на сколько дней рассчитан поход, какова степень подготовленности людей (желаемый примерный ежедневный километраж), есть ли у группы какие-то особые интересы, какие мероприятия участники будущего путешествия хотят посетить и т.д.

При готовности велосипедистов-хозяев хотя бы на каких-то участках сопровождать гостей из России имеет смысл этой любезностью воспользоваться, особенно если в вояж собираются не очень опытные велотуристы и в случае отсутствия надежной и подробной информации о районе путешествия (хотя самим просить о сопровождении удобно лишь в том случае, если велогид – платный). Сопровождающие подскажут лучшую дорогу, посоветуют, из чего составить меню обеда, что стоит покупать, а что нет, помогут сориентироваться в сложных ситуациях, нередких в чужой стране. Но гораздо существеннее – добровольные проводники подарят нашим велотуристам ни с чем не сравнимую радость общения с местными жителями, значительно ускорят и упростят налаживание связей с иностранными «велоколлегами», наконец, просто подарят новых друзей. Без этих тесных контактов путешествие воспринимается гораздо беднее, поскольку самая ценная «достопримечательность» любой страны – это ее люди. Поэтому даже если хозяева не выказывают готовность сопровождать нашу группу, все равно советуем организовать встречу с местными активистами в кемпинге, их велоклубе или другой организации.

О прокате автомобиля сопровождения, если таковой предполагается, надо договариваться заранее, стало быть, нужно узнать телефоны, факсы, адреса автомобильных фирм и хозяйств в той стране, куда намечается поездка. Бывает так, что добровольные местные помощники в организации путешествия сами за умеренную плату охотно согласятся организовать сопровождение на автомобиле своем или знакомых. В противном случае велотур с автосопровождением проще организовать через туристскую фирму.

Еще более заблаговременно следует начинать планировать велосипедно-автобусное путешествие, в лучшем случае за год, чтобы вовремя арендовать автобус, как можно детальнее проработать маршрут, определить стоимость поездки, задолго нацелить на поездку людей, поскольку в автобусный тур необходимо собрать достаточно большую группу.

Если есть основания рассчитывать на то, что соберется 20-35

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

человек, целесообразно взять большой (но, разумеется, одноэтажный) автобус с вместительными багажниками (типа «Неоплан»), в которые полуразобранные велосипеды входят в вертикальном положении (плашмя один на другой велосипеды в багажник даже в чехлах укладывать нельзя). Можно взять автобус с меньшими багажниками, но тогда в нем снимается часть задних сидений для размещения вещей и велосипедов (вообще задние не занятые людьми сиденья лучше снять в любом автобусе). Однако более вероятно, что соберется меньшая по численности группа (12-16 человек). Такой группе можно предложить малый автобус общей вместимостью 20-22 человека (в этом случае задние сиденья снимаются обязательно). Поэтому нужно ориентироваться на два возможных варианта велосипедно-автобусного путешествия: группой 20-35 человек (на большой автобус) и группой 12-16 человек (на малый автобус).

Параллельно со сбором информации и уточнением программы похода идет комплектование группы из людей, разделяющих в основном цели и задачи организаторов похода, близких по физической подготовке, психологически совместимых.

Для всех членов группы составляется график подготовки к путешествию, который включает в себя физическую подготовку (прежде всего тренировочные походы), техническую (подготовка велосипедов, проверка их состояния перед выездом за границу), подготовку группового снаряжения, организационную (получение загранпаспортов, оформление виз и страховок, сбор денег).

С визами в посольствах некоторых стран могут быть задержки, поэтому оформление виз лучше запланировать с запасом времени на менее одного месяца. При этом каждая страна в это дело вносит свои особенности. Например, многие слышали о том, какие препоны чинят нашим гражданам, желающим поехать в Великобританию. Да, британское посольство требует доказательства того, что собирающийся ее посетить достаточно обеспечен и найдет средства на выезд с «туманного Альбиона» обратно в Россию, в чем его убеждают обратные билеты, справки о заработках, а при возникновении каких-то подозрений может пригласить на собеседование, и... не дай Бог, если чиновнику человек не внушит доверия! Впрочем, если оформлять визы через надежную туристскую фирму, имеющую с посольством устоявшиеся деловые отношения, процесс получения виз может пройти легко и быстро. А для въезда в Чехию достаточно иметь сумму в размере 300 долларов США или документ, подтверждающий место в гостинице. Для совершения велопутешествия по Словении требуется вызов или оплаченный номер в гостинице. Вообще в Европе не очень-то жалуют «дикарей», ночующих где попало, хоть и в палатках, и не имеющих подтверждения, что у них обеспечен цивилизованный ночлег.

И еще следует учесть, что члены группы моложе 18 лет, едущие без родителей, должны предоставить нотариально заверенное письменное согласие обоих родителей на поездку.

В программе подготовки к походу одно из самых важных мероприятий – тренировочные походы (как правило, выходного дня). Количество предпоходных тренировок должно соответствовать сложности предстоящего путешествия, но суммарное количество пройденных в них километров должно быть никак не меньше половины про-

тяженности основного маршрута, соответствовать ему и по сложности. Причем необходимо, чтобы в тренировках участвовали все. В зарубежный поход особенно важно подобрать в группу людей с одинаковой степенью тренированности. Потому что за границей, где каждый стремится потратить драгоценное время как можно рациональнее и сообразно со своими интересами, особенно обидно тратить время на унылую езду с человеком, предпочитающим совсем другой темп. Если группа большая, ее уже в тренировочных поездках надо разделить на две или несколько подгрупп (не более 8 человек в каждой) в зависимости от туристских целей и приоритетов, темпа движения.

Вместе с вручением плана подготовки обычно распределяют походные обязанности, которые мало чем отличаются от обязанностей в путешествиях по своей стране: штурман, завхоз по общетуристскому снаряжению, завхоз по питанию, механик, казначей, фотограф или видеооператор и т. д. В зарубежных походах добавляется еще одна важная должность – переводчик. Поскольку группа в прогулках по городам и музеям обычно делится на подгруппы, желательно иметь не одного переводчика, а двоих-троих, причем хорошо, если один из них знает иностранный язык (обычно английский) в совершенстве и может написать грамотное письмо в зарубежные организации и «велоколлегам».

На одной из встреч ближе к выезду за границу следует раздать всем членам группы ксерокопию карты с выделенной ниткой маршрута и с нанесенными кемпингами и гостиницами, где планируются ночлеги, с клубами и другими организациями, где предполагаются встречи с местными велосипедистами, точные адреса всех этих объектов.

Пожалуй, самый животрепещущий вопрос планирования зарубежных путешествий – это расчет их стоимости. Когда организатор предлагает велотуристу поехать на велосипеде за границу, первый вопрос он обычно слышит такой: «А сколько это будет стоить?». Чем раньше руководитель и казначей составят смету поездки, тем быстрее соберется группа.

Смету заграничной поездки в стиле самодеятельного спортивного путешествия составить проще. В нее включают в первую очередь стоимость проезда к началу маршрута и с конечного пункта домой, при этом учитывают льготную стоимость билетов на группу (с этой точки зрения желательно, чтобы в ней было не менее шести человек), стоимость их бронирования и провоза багажа (на самолете оплачивается груз сверх 20 кг, включая велосипед, на поезде – сверх 36 кг). Если предусмотрены внутримаршрутные переезды на поездах, то следует заложить стоимость проезда в них из расчета, грубо говоря, 1 доллар на 10 км пути (в поездах местного значения).

Затем выясняется стоимость ночлегов в кемпингах. Тут разброс цен весьма большой. В базисный тариф обычно входит оплата кусочка зеленого газона под палаткой, причем не имеет значения, какой она вместимости, и отдельно плата за каждого человека, то есть за услуги и удобства, предоставляемые кемпингами. Общая стоимость ночлега определяется классом кемпинга и набором услуг. Минимальная стоимость – от 5 до 10 долларов (в разных странах

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

по-разному). Если в справочнике цена – у нижнего предела, то это обычно означает, что в нее включена плата лишь за кусок лужайки, источник холодной воды и туалет. В кемпингах с бóльшим уровнем обслуживания (душ, газовая или электрическая плита, карты и путеводители по окрестностям, телевизор, игры) стоимость на одного человека доходит до 15 и более долларов.

В путешествиях с бóльшим комфортом включаются (хотя бы частично) ночлеги под крышей. На частных квартирах и в дешевых гостиницах в сельской местности и в маленьких городках ночлег стоит 20-30 долларов (в него иногда входит завтрак), в гостиницах крупных городов – 30-50 долларов. В столице, особенно если она оказалась в конце маршрута, лучше раскошелиться пусть на плохонькую, но гостиницу. В остальных городах – в зависимости от возможностей группы, в сельской местности на 1-2 ночи ради экзотики имеет смысл снять комнаты в частных домах (если такие сдаются), чтобы ощутить колорит местного бытия.

Далее выясняется стоимость визы (или виз) и медицинской страховки. Советуем получение последней считать актом, обязательным для всех, прежде всего потому, что никто из нас не застрахован от травм и несчастных случаев, а без медстраховки может просто не хватить денег на медицинское обслуживание. Стоимость питания может колебаться в очень широких пределах в зависимости от страны пребывания (например, в Италии питание стоит примерно столько же, сколько у нас, во Франции – дороже, в Швейцарии – еще дороже, Норвегия, Великобритания – особенно дорогие государства). Зависит стоимость питания и от способа приготовления еды. Понятно, если готовить еду самим на примусах, питание обойдется дешево. Если ориентироваться только на кафе и рестораны – намного дороже (в среднем – 30-50 долларов в день). Иные, питаясь, как в России не в лучшие времена, то есть кашами, макаронами и тушенкой, умудряются сократить стоимость питания до 3-4 долларов в день.

Но разумно ли ехать в Западную Европу и не пользоваться хотя бы частью ее благ? Как можно, будучи, допустим, в Чехии, Баварии или Великобритании, не выпить вечером хотя бы кружку пива? А можно ли устоять в жаркий день против ароматного разноцветного мороженого, разнообразных неведомых нам напитков (имеем в виду, разумеется, безалкогольных)? Так что стоимость питания еще зависит от стойкости каждого человека перед вкусными соблазнами, коих в Европе невероятное количество.

Видимо, оптимальный вариант такой: вечером и утром готовить еду самим на плитах в кемпингах или на своих примусах из продуктов преимущественно дешевых, а обед устраивать в виде перекуса из продуктов, купленных в супермаркете. Тогда стоимость дневного рациона будет в среднем 10 долларов на человека.

Обязательно нужно предусмотреть расходы на сувениры иностранцам (значки, эмблемы, открытки, недорогие подарки), организационные расходы на письма, факсы, международные переговоры, на карты, путеводители, на изготовление ксерокопий и т.д.

В случае использования автомобиля сопровождения стоимость поездки возрастает, появляется большой общегрупповой расход, который делится поровну на всех. Поскольку в момент расчета сме-

ты на одного человека еще точно неизвестно, сколько этих «всех» будет, определяются две или несколько сумм, например, на 6, 8 и 10 человек.

Еще больше общегрупповых расходов, величина которых зависит от количества участников поездки, появляется в случае аренды группой автобуса, особенно, если автобус взят у нас в стране. В смету добавляются так называемая «зеленая карта» (страховка на весь автобус), аренда самого автобуса, расходы на горючее (в Европе 0,25-0,40 доллара на 1 км пути), дорожные сборы (за проезд по платным автобанам, за платные стоянки – все это может составить до 20 долларов на человека за поездку).

Виза, медицинская страховка, стоимость ночлега и питание двух водителей могут входить в аренду автобуса, а могут не входить; во втором случае все эти расходы на водителей прибавляются к стоимости аренды автобуса. При этом водители могут питаться вместе со всеми, а могут отдельно (в этом случае им выплачиваются командировочные), а ночлег им бронируется в гостиницах по всему маршруту. Но обычно водители получают компенсацию за ночлег, а спят прямо в автобусе.

Путешествие на автобусе позволяет снизить стоимость питания, особенно если организовать дежурство по приготовлению ужинов и завтраков на плитах в кемпингах или на своих примусах. В автобус можно загрузить самые дешевые продукты в любых количествах. Тут все зависит от маршрута. Если путь лежит в Швецию, лучше загрузиться на нашем оптовом рынке, если в Италию, можно себя в России крупными продуктовыми закупками не утруждать.

Оценивая стоимость аренды автобуса, следует принимать во внимание, что каждый участник поездки везет бесплатно велосипед, да и личных вещей можно взять больше. За все это на поезде, а тем более на самолете, ему придется платить, и немало.

Помимо общей сметы каждый должен приплюсовать расходы на музеи, выставки, концерты (как правило, культурные расходы в общую смету не включаются, кроме заказанных заранее и оплаченных экскурсий), расходы на лакомства, на покупки домой, а также неприкосновенный резервный запас (если в России остаться без денег на маршруте неприятно, то за границей просто невозможно). Тут уж каждый рассчитывает на свои аппетиты.

Чем больше группа, тем более трудоемка организация путешествия, особенно если берется в аренду автобус. Если в группе больше десяти человек, рекомендуем на общегрупповом собрании установить для организатора (или организаторов) льготную плату за путешествие. Важно, чтобы руководитель получил льготы не замаскированно, исподтишка, а открыто для всех, чтобы эти льготы были четко оговорены. Тут нужно исходить из того, что эксплуатация чужого труда безнравственна (не столь важно, добровольно человек взвалил на себя какие-либо обязанности или вынужденно). В больших группах, где походных должностей на всех не хватает, можно предусмотреть скидки и для тех, кто берет на себя трудоемкие обязанности (завхоз, механик, казначей и т.д.).

Как показывает практика, дополнительные общегрупповые сборы на маршруте воспринимаются людьми крайне болезненно и сильно портят настроение. Поэтому нужно такие сборы во что бы то ни

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

стало упредить. Чтобы избежать конфликтов по этому поводу, нужно включить в смету такой сбор, как туристская страховка (можно ее назвать и по-другому), то есть некий фонд на непредвиденные обстоятельства. Потребность на незапланированные выплаты может возникнуть на каждом шагу. Могут оштрафовать таможенники на границе, полицейские за неправильную парковку, может случиться, что придется травмированного участника транспортировать в больницу, группа может задержаться в поездке на день, что повлечет за собой крупный взнос за автобус. Если все обойдется благополучно, оставшуюся сумму можно ассигновать на «гусятник» после поездки.

Вообще зарубежные туры, особенно с использованием автомобиля и автобуса, воспринимаются людьми, прежде всего новыми в группе, как коммерческие (даже если в них ничего коммерческого нет, а они по сути своей – самодеятельные походы), поэтому во избежание недоразумений на маршруте лучше заранее четко оговорить, что ждет людей в поездке, на какие услуги они вправе рассчитывать, а какие им никто предоставлять не должен, а самое главное – детально очертить круг прав и обязанностей руководителя и других исполнителей групповых должностей.

Обмен валюты часто выгоднее осуществлять в России, чем в иностранном государстве, но в любом случае подальше от вокзалов, аэропортов и пунктов обмена на границах. И еще следует помнить, что, по нашим правилам, через российскую границу можно провозить неподтвержденную документами сумму не более 500 долларов США.

Если группа заключает договор с туристской фирмой, в нем должны быть ясно оговорены те услуги, которые фирма предоставляет.

Несколько рекомендаций туристским фирмам, решившим организовать велосипедный маршрут.

При проектировании таких маршрутов важно представлять себе, кому они адресуются: любителям спортивного, быстрого, преимущественно шоссейного, стиля езды или неспешного оздоровительного, с тяготением к местным дорогам, в том числе грунтовым, велотуристам с определенным опытом или новичкам в туризме.

Дневной пробег на велосипедах зависит в первую очередь от стиля езды и от тренированности группы, затем от характера дороги и от рельефа местности, от способа перевозки снаряжения и одежды, от количества на участке маршрута экскурсионных объектов и достопримечательностей. Тренированные сторонники спортивного быстрого стиля езды только по асфальтовым дорогам любят передвигаться налегке (их вещи везет автомашина сопровождения), они планируют, обычно от 100 до 160 и более км в день. Приверженцы туристско-познавательного стиля езды чаще делают остановки для осмотра достопримечательностей, купания, отдыха и т.д., они в день проезжают от 60 до 100 км. Маршруты для них должны максимально использовать местные дороги с асфальтовым и песчано-гравийным покрытием, велодорожки.

Если же фирма (агентство) собирается «раскрутить» велотуризм основательно, нужно ориентироваться и на людей без походного опыта, но имеющих уверенные навыки езды на велосипеде. Таким следует предлагать маршруты с дневными переходами 40-70 км.

Они, как правило, нуждаются в квалифицированной консультации при подготовке велосипеда и снаряжения к путешествию, организации тренировочных выездов с целью приобретения навыков езды в группе. В этом случае туристским фирмам лучше всего войти в контакт с велотуристскими клубами.

НА ВЕЛОСИПЕДЕ ПО ЕВРОПЕ

Первым местом, куда попадают велотуристы за рубежом, обычно бывает **кемпинг**.

Сразу скажем, что в уютном месте где-нибудь на опушке леса или на берегу речки, озера в большинстве европейских стран на ночлег не очень-то расположишься. Европа – не Россия, там почти все леса, луга, угодья принадлежат кому-то конкретно, а не ближнему государству, как пока еще у нас в России. Но зато в странах Европы масса всевозможных кемпингов, поэтому открывается простор для составления разнообразных веломаршрутов. Чем популярнее для туристов город, тем больше вокруг него кемпингов, где почти всегда можно расположиться с палаткой на ночлег. Даже в разгар летних отпусков в большинстве кемпингов можно увидеть свободные площадки для палаток. Представляют собой они так называемые английские газоны, то есть плотно засеянные коротко подстриженной ярко-зеленой травой, прямоугольной или неправильной формы, обрамленные деревьями или кустами, иногда на опушке леса или парка. Нередко удается расставить палатку в тени деревьев.

В кемпингах около столиц и больших городов, в курортных местах площадки в кемпингах нужно бронировать для спокойствия на любую группу. Если же группа большая, к тому же с сопровождением автобуса, места в кемпингах бронировать надо обязательно, как правило, через туристскую фирму, поскольку нужна поляна на добрую дюжину палаток, да еще для автобуса. Обычно место для парковки автобуса предоставляют поблизости от палаток, так что переноска вещей не составляет труда.

В стоимость ночлега в классных кемпингах обычно входят карты, путеводители, планы ближайшего города (или городов) и окрестностей кемпинга, иногда можно найти и схемы веломаршрутов. В кемпингах есть умывальники, туалеты и, что приятно, – всегда чистые. В них есть бумажные полотенца, туалетная бумага, мыло (обычно жидкое). Чистота в туалетах – не потому, что в них постоянно убирают (не так часто можно увидеть уборщицу в туалете западноевропейского кемпинга), а потому, что там не пачкают и не мусорят. Краны над раковинами выполняют сразу две функции: регулируют размер струи и температуру воды. Обязательно есть душевые кабины, причем в средних и крупных кемпингах их достаточно, чтобы не создавать очередей. Бывает, в пиковые вечерние часы приходится 10-15 минут подождать, пока освободится какая-нибудь кабина, но такое ожидание – скорее исключение.

Многие кемпинги предоставляют возможность приготовить ужин или завтрак. Там есть кухни с электрическими или газовыми плитами и раковины для мытья посуды. Приходишь, включаешь плиту и варишь, сколько тебе угодно. И еще есть столовые, то есть большие,

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

открытые с одной стороны навесы, под которыми стоят широкие досчатые столы, а вдоль них – лавки.

Но, внимание! Плиты есть отнюдь не во всех кемпингах, например, Великобритании, Франции, Бельгии, Голландии. Не везде есть и навесы для еды. Поэтому в поездке по Европе непременно нужно иметь в групповом снаряжении большой полиэтиленовый тент и свои примусы с горючим или газовые плитки с баллончиками (одного баллончика, который стоит около 10 долларов, хватает на 8 готовок супа и чая для 4 человек). Напротив, в путешествии по странам Скандинавии, может так случиться, в кемпингах ни разу не придется вытащить свои примусы: здесь плиты, в основном электрические, есть во всех солидных кемпингах.

В кемпингах с низкой общей платой нужно быть готовыми к тому, что придется доплачивать за ряд дополнительных услуг: за душ (порядка 1 доллара), за включение в сеть электрокипятильника, за пользование газовой плитой кемпинга и т.д.

Развлекаются гости в кемпингах в основном телевизором и спортивными играми: теннисом, настольным теннисом, волейболом и т.д. – где как.

В кемпингах можно купить в палатках и магазинчиках что-то из еды, но лучше на них не рассчитывать: в городских маркетах и выбор продуктов больше, и цены ниже. И еще одно предостережение. Не следует оставлять на вечер покупку хлеба: в кемпингах и около них его обычно не купишь, к тому же магазины, в том числе продовольственные, в странах Европы, как правило, закрываются рано.

Но вот налажены велосипеды, собраны палатки и другие вещи. Руководитель и штурман, собравшиеся раньше других, развернули **карты**, намечают путь.

По каким же картам прокладывают свои маршруты велотуристы Западной Европы?

Прежде всего – географические и топографические карты и атласы в европейских странах чрезвычайно доступны. В любом книжном магазине можно купить самые разнообразные, в том числе крупномасштабные, карты этой страны и других стран Европы и даже континентов (например, подробный дорожный атлас Австралии, карты России), а также крупномасштабные карты и планы окрестностей города, где магазин находится. Бросается в глаза: карты в европейских странах продаются в основном свежие, нынешнего года издания.

Но во многих, даже не очень крупных городах имеются специализированные магазины, где карт видимо-невидимо. Обращаешь внимание, с какой высокой степенью подробности составлены карты. На иных показаны каждая сараюшка, каждое отдельно стоящее дерево, даны даже тропы, канавы, отдельно лежащие камни, телефонные будки – все, что может понадобиться велотуристу. И, как выяснилось, такими туристские карты здесь были всегда. Даже в самые ненастные годы «холодной» войны европейцы отнюдь не страдали таким политическим недугом, как шпиономания.

Считается, для велосипедистов удобнее всего карты масштаба 1:100000-1:300000 (в одном сантиметре соответственно 1-3 км). Так

вот карт такого масштаба в Европе выпускается больше всего. Практикуется выпуск карт сериями или блоками, то есть территория всей страны покрывается листами карты (с перекрытием) одного масштаба, причем на каждом листе карты дается схема всей серии.

В Голландии выпускают серию из 11 листов подробной карты масштаба 1:150000, на которой выделены велодорожки. А в небольшом голландском городке Вурден (Woerden), где, кстати, находится «штаб» голландских велотуристов, есть специальный магазин, в котором собраны все карты и путеводители веломаршрутов стран Европы и других континентов (кстати, хозяин магазина – сам активный велотурист).

На прилавках магазинов Норвегии краснеют обложки сложенных листов карты масштаба 1:50000, которые покрывают всю страну, каждый лист имеет четырехзначный номер, по общей схеме легко определить, какие листы вам нужны. Карта эта чрезвычайно подробна, но она больше подходит для пеших туристов. Путешествовать по ней на велосипеде, так сказать, транзитом не очень удобно: за день придется сменить несколько листов. Лучше пользоваться дорожной картой масштаба 1:250000 (в одном сантиметре 2,5 км), 21 лист которой покрывает территорию Норвегии. Незнающий норвежского языка, но умеющий читать карту велотурист может с ней без малейшего опасения углубиться по лесным дорогам в самые глухие места, поскольку на карте этой показаны не только абсолютно все дороги вплоть до подъездных песчано-гравийных длиной всего в несколько сот метров, не только номера третьестепенных сугубо местных дорог (при этом на всех перекрестках стоят указатели с этими номерами), но и расстояния между ближайшими деревнями, хуторами и перекрестками.

В Швеции велопутешественников вполне удовлетворит карта того же масштаба (1:250000), на которой показаны дороги всех классов, даже усы к отдельным усадьбам и маленькими квадратиками сами хозяйства, постоянные дворы, места для стоянок, ручейки, точки на маршруте, с которых открываются красивые виды, и т.д. – все, что интересно и полезно туристу. При этом один лист карты размером 100×138 см покрывает примерно два-три дня велосипедного пути.

Великобритания регулярно переиздает дорожный атлас на всю территорию страны с картами масштаба 1:250000. Формат атласа большой – 390×285 мм, но если вытащить из него скрепки, его картами в велопутешествиях вполне удобно пользоваться. На них показаны пять градаций автодорог и национальные туристские тропы. Очень подробно показана гидрография, населенные пункты (до отдельных усадеб), все путепроводы через железные дороги, телефонные будки и, естественно, все кемпинги, а также туристские объекты. Вкупе с дорожными указателями ориентироваться по этому атласу очень удобно. А степень подробности показа сетки улиц городов позволяет ориентироваться в них без крупномасштабных планов.

Но особенно гостеприимны по отношению к нашему брату-велотуристу датчане, которые выпускают карты масштаба 1:100000 («километровки») специально для велосипедистов. Карты эти чрезвычайно подробны. Обращает на себя внимание высочайший уровень полиграфического исполнения карт: штриховые элементы очень тонкие, но четкие, налитые, без малейших разрывов. Показаны мель-

чайшие объекты и предметы местности, которые могут хоть как-то привлечь путника. При этом удачно используется фоновая второплановая краска для нанесения спецсодержания: туристские информационные пункты, мастерские и пункты проката велосипедов, места купания, туалеты и т. д. Фоновой краской показаны также велодорожки и специально разработанные маршруты, которым на местности на перекрестках и поворотах соответствуют указатели.

Вообще картографическая продукция на Западе весьма дорогая. Но в некоторых странах в туристских информационных пунктах карты окрестностей выдают бесплатно. В частности, карты веломаршрутов, о которых мы рассказали, можно получить в таких пунктах, не заплатив за них ни кроны. Необходимые картографические материалы, иногда тоже бесплатно, можно взять в кемпингах.

Поскольку в Европе *на дорогах* интенсивное автомобильное движение, лучше всего путешествовать по местным дорогам. И дело не только в большей безопасности езды по ним. Именно с местной дороги можно разглядеть страну во всех подробностях: роскошные усадьбы с тщательно ухоженными парками и таинственными прудами, аккуратные деревушки, которые больше походят на маленькие городки, уютные сельские дворики. Легче на местных дорогах и с жителями вступить в контакт (как, прочем, и у нас). При этом, сворачивая на местную дорогу, не надо опасаться, что упруешься в тупик: в Европе сложилась сетевая система дорог, любая самая местная дорога (если она, конечно, не ведет на частную усадьбу) непременно выйдет на другую. В России, напротив, сложилась кустовая система, сеть дорог развивается от областного центра к районным, из центров районов – в крупные села, из них – в окрестные деревни, и если задаться целью проложить маршрут по местным дорогам, не избежать «грунтовок» при пересечении районных и областных границ.

Другое дело – в странах Центральной и Западной Европы. Там можно по самым третьестепенным дорогам пересечь всю страну и перебраться в соседнюю, ни разу не съехав с асфальта или другого твердого покрытия. Но если есть велосипедная дорожка, конечно, лучше ехать по ней, поскольку и она тоже куда-нибудь, да выведет.

Особенно много велодорожек в Голландии. И неудивительно, ведь в этой стране велосипедов – тьма-тьмущая. Невольно думаешь, что голландцы передвигаются только на автомобилях и велосипедах. Маршрутные автобусы ходят совершенно пустые. Впрочем, и автомобили здесь какие-то деликатные: водитель велосипедиста всегда пропустит. На перекрестках помимо обычных больших светофоров, – маленькие светофорчики с силуэтами велосипедов, многие из которых регулируются самими велосипедистами: подъезжаешь, нажимаешь кнопку, через несколько секунд для тебя загорается зеленый.

Многочисленные велодорожки Голландии сопровождаются соответствующими указателями. Либо это отдельная дорога примерно двухметровой ширины, причем с разделительной линией – как на настоящих автодорогах. Либо выделенная разметкой для велосипедистов часть тротуара. Есть и дорожки смешанного назначения, на знаке перед такой дорожкой нарисованы велосипед и пешеход. Они, по сути, отданы во власть велосипедистов, поскольку пешеходов

здесь мало.

Если ехать из Амстердама на запад страны к Северному морю, то после освежающего купания в его отнюдь не таких уж студеных волнах можно отвести душу на велосипедном шоссе, извивающемся среди прибрежных холмов.

Живописец, задавшийся целью написать типичный для Голландии пейзаж, непременно включит в него канал, ну еще изобразит поблизости ветряк. Поэтому, разрабатывая веломаршрут по этой стране, штурман обязательно проложит часть пути вдоль каналов с ровными грядами дамб. Непривычно видеть водную магистраль намного выше полей, лугов и садов с усадьбами. И вот смотришь откуда-нибудь с поля – по насыпи движется не паровоз, а катер.

В странах Европы готовы отдать велосипедистам не только половину тротуара (у нас – наоборот: вдоль иного проспекта тянется несколько пешеходных путей-лент и ни одного велосипедного), но и насыпи железных дорог. Например, гость Швеции, глядя на карту окрестностей шведского города Упсала, может долго гадать, что на местности представляет собой плавно изгибающаяся пунктирная линия. Подъехав к ней на местности, он увидит посыпанную мелким гравием и песком, плотно утрамбованную велосипедную и конную трассу. По бывшей железной дороге на велосипеде можно проехать и в Великобритании. В частности, закрывшуюся в 1983 году двухпутку между маленьким городком Селби и Йорком благодаря хлопотам йоркских энтузиастов засыпали песком с гравием и превратили в велопуть.

В Дании велосипедисты чувствуют себя не менее вольготно, чем в Голландии. Всю страну в разных направлениях, сливаясь и пересекаясь, опутали велосипедные маршруты, проложенные по самым интересным в туристском отношении и живописным местам. Маршруты разделяются на национальные, региональные и местные. Каждый из них имеет свой номер, на местности маршруты маркированы, по ним даже можно ехать без карты: на поворотах и перекрестках стоят указатели с номерами маршрутов и расстояниями в километрах до конечных пунктов.

Не забывают о велосипедистах и мостовики. По длинному, почти в три с половиной километра, мосту между островами Зеландия и Фальстер проходит железнодорожный путь, две полосы для автомобилей и полоса специально для велосипедистов.

В Великобритании велодорожек как таковых мало, но густейшая сеть местных дорог с твердым покрытием, на которых редки автомобили, позволяет пересекать страну в любых направлениях исключительно по дорогам самого низкого класса. Туристов здесь ждет провинциальная идиллия, гладкий (неразбитый!) асфальт, удобные съезды к перелескам и... более крутые подъемы и спуски.

Густая сеть местных дорог позволяет проложить множество различных вариантов веломаршрутов, но таит в себе и опасность для членов группы на бесчисленных перекрестках и развилках повернуть не туда, стоит им хоть на минуту потерять из виду едущих впереди. Между тем за границей такая перспектива особенно нежелательна. Поэтому руководителю надо предпринять ряд мер, чтобы **не потерять часть группы**.

ПОДГОТОВКА К МНОГОДНЕВНОМУ ПОХОДУ

Прежде всего руководитель в первый день, еще до выезда на маршрут, проводит инструктаж, как себя вести в походе. Он напоминает основные правила движения велогруппы на маршруте и правила проезда через населенные пункты. Эти правила изложены ниже в разделе «Тактика велопохода», но упомянем здесь основные из них. При подъезде к городу наметить место встречи в случае потери кого-то. По городу двигаться не спеша. Если группу разорвал запрещающий сигнал светофора, после перекрестка первая часть группы останавливается. Сразу после поворота на перекрестке или развилке улиц направляющий останавливается, убеждаясь, что замыкающий повернул тоже. Отставшие, догоняя группу, едут только прямо, никуда не сворачивая на перекрестках. Все эти правила верны и для сельской местности.

Мы уже говорили, что каждый член группы должен всегда иметь при себе документы, деньги, карту (или ксерокопию карты) с отмеченными на ней запланированными местами ночлегов и список их адресов. Кроме того, утром в каждом кемпинге перед выездом руководитель должен **всем** показать на карте пункт, где предполагается обед и следующий ночлег, место встречи в этих пунктах и примерное время прибытия туда. Обратить особое внимание участников похода на автобаны, чтобы на них случайно не выскочить (по ним движение велосипедистов запрещено).

И еще одно правило за границей приобретает особую остроту. Если в городе на маршруте дается свободное время, возвращаться на место встречи строго в назначенный час. Жаль тратить походное время впустую, допустим, в Иваново, но во сто раз обиднее бездарно проторчать полчаса на одном месте в Венеции. Тут уже эгоизму просто не должно быть места. А чтобы люди не заблудились в незнакомом городе, руководитель должен убедиться, что у всех есть план города, и показать всем на плане место встречи и окружающие ориентиры, названия прилегающих улиц и площадей.

Не менее четко нужно договариваться с водителем автомобиля сопровождения или автобуса относительно встречи в середине дня в промежуточной точке, где предполагается обед. Помимо определения точного ориентира или объекта, у которого автобус (автомобиль сопровождения) должен ждать группу, и времени, к которому автобусу в это место надлежит прибыть, нужно дать водителям ясно понять, что они с этого часа должны ждать велотуристов, что называется, до победного конца, никуда не уезжая до их приезда. Самые надежные ориентиры в небольших городах – это вокзалы и привокзальные площади, места пересечения дорог с реками (мосты), показанные на карте церкви.

Готовить **обед** в зарубежном походе так, как это нередко мы делаем у нас в России (варим суп, а то и второе на костре), в Европе часто негде, да и нерационально с точки зрения затрат времени. Тем, кто в средствах ограничен, можно порекомендовать зайти в продуктовый магазин (маркет), купить набор продуктов, который непременно добросовестно упакуют и положат в полиэтиленовую сумку, затем расположиться с этими вкусностями на лавочке в ближайшем сквере или под кустом за пределами поселка. За 5-10 долларов можно вполне сытно перекусить. Тут важно знать меру.

Организация зарубежных и международных велопоходов

Выбор самых разнообразных продуктов в маркетах огромен, даже в небольших европейских поселках, причем продукты в нарядной упаковке, тщательно вымытые фрукты очень живописно смотрятся, а голодные после нескольких десятков пройденных километров глаза разбегаются, особенно у попавшего в европейский маркет впервые, и очень трудно отдать предпочтение какому-то одному лакомству из нескольких десятков, нужно усилие, чтобы не набрать лишнего.

Среднему едоку вполне достаточно бывает такого набора: овощи или фрукты (несколько плодов) либо овощной салат (винегрет) в пластмассовом корытце, йогурт (125 г), малая упаковка порезанного ломтями сыра или колбасы, булка хлеба, небольшая упаковка сока и какой-нибудь десерт (кекс, желе или что-нибудь подобное). Неким ограничителем в объемах съестного может стать распределение денег по дням путешествия, жесткий потолок, за пределы которого никак нельзя выходить.

В варианте обеда на лавочке нет горячего. Тот, кто без него никак не обойдется, может выбрать промежуточный вариант: после перекуса зайти в ближайшее кафе и взять чашку чая или кофе. В европейских странах за такой мини-заказ никто коситься не будет.

Тем, кто не очень стеснен в средствах, лучше пообедать полностью в кафе, ресторане или пабе. «Питательные» заведения в Европе есть в каждом маленьком городке и поселке или просто при автодорогах, за день таких объектов группа проезжает не один десяток, особенно если ее путь лежит через города. Во многих заведениях, если посетителей немного, покормят и быстро, и недорого, причем есть возможность оценить особенности местной кухни. При этом зачастую нет проблемы, куда деть велосипед: для Европы очень характерны рестораны со столами прямо на тротуарах и городских площадях. Но и посидеть в уютном кафе – прекрасный отдых в велопоходе. Но главное не в этом. Настроение улучшает нарядный интерьер многих таких заведений, отражающий национальный колорит той местности, в которой велотуристы оказались, ее историю. Особенно поражают своим изысканным убранством некоторые английские пабы – прямо-таки художественные музеи! Уж не говоря о том, что в них и выбор всевозможных кушаний и напитков широк, и газеты с журналами можно полистать, и даже в бильярд поиграть. (Пабы в небольших селениях и городках играют роль английских клубов).

Наконец, в кафе или пабе вполне может завязаться беседа с кем-то из местных жителей. А общение с людьми – самая большая ценность любого зарубежного путешествия.

VI

МНОГОДНЕВНЫЙ ПОХОД

Посадка, техника езды на велосипеде

Правильная *установка седла* в велотуризме имеет большое значение потому, что человек проводит в седле день за днем многие часы. Чем больше соответствует седло и его установка анатомии седока, тем меньше он в походе устает.

Прежде всего важна ширина седла. Юноши и мужчины, у которых расстояние между седалищными буграми небольшое, могут ездить на узких седлах. Для женщин больше подходят широкие седла.

Положение седла определяется его высотой над педалями, расстоянием от руля и углом наклона к горизонту. Есть несколько критериев установки седла по высоте, назовем чаще всего применяемые. Самый простой способ: человек садится на стоящий велосипед, кладет руки на руль, одну из педалей переводит в крайнее нижнее положение. При этом он, не наклоняя таз, должен пяткой ноги достать педаль. Другой критерий такой: у человека, сидящего на велосипеде, нога, поставленная на педаль в ее крайнем нижнем положении, должна быть согнута в колене под углом 165-170°. При этом мышцы ноги должны быть в ненапряженном состоянии.

Продольное перемещение седла обеспечивает короткую и растянутую посадку. Если седло расположено ближе к рулю, посадка становится короткой, если дальше – растянутой. Правильность продольной установки седла определяется так: у велосипедиста, севшего на седло и поставившего ногу на педаль в ее крайнем переднем положении, центр коленного сустава должен находиться на одной отвесной линии с осью педали. Еще один критерий: если приставить локоть к переднему концу седла, то средний палец должен коснуться трубы руля около выноса. Третьи считают, что задняя кромка седла должна отстоять от отвесной линии, опущенной на вал каретки, на 33-38 см.

Чаще всего седло устанавливают таким образом, чтобы поверхность его в задней и передней частях была на одной высоте.

Высота руля зависит от положения уже установленного седла, от типа руля, длины верхней трубы рамы, длины рук и корпуса велосипедиста. Обычно руль устанавливают таким образом, чтобы средняя часть трубы руля была на одном уровне с поверхностью седла; велотуристы, имеющие шоссейно-гоночные велосипеды, устанавливают руль даже на 2-3 см ниже седла.

Правильность установки седла и руля надо обязательно проверить в езде. При плавном педалировании велосипедист не должен ерзать на седле из стороны в сторону, руки, лежащие на ручках руля, слегка изогнуты в локтях, велосипедист не должен сутулиться, спина его по всей длине лишь слегка согнута. Во время езды шея, спина, руки человека не должны испытывать чрезмерного напряжения. Окончательную коррекцию установки седла и руля каждый человек делает в соответствии со строением своего тела – так, как ему удобнее. После этого седло надежно закрепляют на подседельной трубе, а трубу – на раме. Поскольку эти узлы весьма «капризны», гайки подкрепляют контргайками либо применяют широкие гайки (если нет быстродействующего зажима с рычажком).

Во время езды велосипедист может принимать два **основных положения на велосипеде**. Обычно он сидит на седле, но иногда едет, стоя на педалях. При втором положении он прибавляет усилия для нажатия на педали. Называется это положение «танцовщица». Велосипедист встает с седла, наклоняет корпус немного вперед и переносит вес тела то на одну, то на другую ногу. При нажатии правой ногой на педаль левая рука тянет руль вверх, а правая рука нажимает на руль вниз. При этом велосипед несколько наклоняется вправо. При нажатии левой ногой правая рука тянет руль вверх, а левая – нажимает на него вниз. Велосипед наклоняется влево. Положение «танцовщица» велосипедисты принимают для быстрого разгона, на крутом подъеме или на труднопроезжем участке.

Посадку в седле в свою очередь различают низкую, среднюю и высокую. При высокой посадке руки лежат на средней части спортивного руля близко к его выносу или на рукоятках руля дорожного велосипеда (городского типа), положение туловища почти прямое, находится в привычном естественном положении, а руки в локтевых суставах почти выпрямлены. Высокая посадка позволяет упереться в руль ладонями и расслабить пальцы. Применяется она при спокойной езде в среднем и медленном темпе на ровной дороге и по ветру, позволяет свободно обзирать дорогу и окрестности.

При средней посадке руки велосипедиста лежат на основании рычагов спортивного руля. Туловище наклонено больше, руки в локтевых суставах лишь слегка изогнуты для амортизации. Голова наклонена тоже больше, но ее положение позволяет без напряжения смотреть на дорогу. Средняя посадка чаще всего применяется на подъемах, спусках и при встречном ветре, когда нужен хороший обзор дороги и местности.

Руль спортивного типа позволяет применять еще одно положение ладоней – около верхнего крутого изгиба трубы руля. Пальцы обхватывают трубу руля с внешней стороны, ладони обращены друг к другу. Такое положение дает промежуточную посадку между высокой и средней, что особенно актуально в многдневных походах при длительной монотонной езде, когда для отдыха ладоней и запястий рук необходимы разнообразные положения на руле.

Естественную низкую посадку обеспечивает спортивный изогнутый руль. Велосипедист держится за ручки руля, туловище сильно наклонено к рулю, руки согнуты в локтевых суставах. При этом важно, чтобы велосипедист не сутулился, а наклон туловища обес-

печивали тазобедренные суставы. Голова при низкой посадке немного приподнята, и велосипедист следит за дорогой как бы исподлобья. Такая посадка применяется при езде против ветра и в быстром темпе. Руль дорожного велосипеда (руль городского типа) тоже не мешает принять низкую посадку, но при этом руки не имеют упора, больше напряжены, сильно согнуты в локтях. При этом важно локти не растопыривать в стороны (увеличивается сопротивление воздуха) и не прижимать к туловищу (затрудняется дыхание), а держать их на ширине плеч.

За счет смещения в седле вперед и назад велотурист также обеспечивает различные условия и режим работы мышц. Посадка велотуриста должна быть свободной и динамичной, то есть меняющейся сообразно с условиями езды. Например, на подъеме велосипедисты смещаются на переднюю часть седла, и посадка становится короткой и собранной. Такое положение обеспечивает наилучшие условия при давлении на педаль. При спуске сдвигаются назад, посадка становится более растянутой, положение туловища – свободным, ненапряженным. Несколько смещенная назад посадка является более удобной, дает возможность туристу работать в высоком темпе равномерно и длительное время. При длительной и однообразной езде велотуристы для уменьшения напряжения одних и тех же мышц периодически меняют свое положение на седле, передвигаясь по его длине.

На педаль ступню нужно ставить передней частью так, чтобы на ось педали приходилось основание большого пальца – здесь в нижней поверхности стопы ощущается бугорок. Ось стопы должна располагаться параллельно шатуну педали в его горизонтальном положении.

Техника педалирования тоже имеет большое значение. Колени велосипедиста должны двигаться в строго параллельных плоскостях, не следует их растопыривать в стороны: это увеличивает сопротивление воздуха, да и не очень эстетично, когда человек на велосипеде выглядит раскорякой. Если правильное движение ног не получается, нужно специально потренироваться, немного развода в стороны пятки, а колени приближая к верхней трубе рамы. Со временем должен появиться навык вращать педали равномерно, плавно, без рывков.

Более эффективное педалирование достигается с помощью туклипсов, без которых оно сводится лишь к нажатию на педаль, когда та находится в передней половине окружности. Некоторые начинающие велосипедисты не могут привыкнуть к туклипсам и ездят без них. На равнинных дорогах можно ездить без туклипсов, но на пересеченной местности, в горах без них трудно. Помогают они на песчаной дороге и вообще везде, где нужны дополнительные усилия для педалирования, а также при необходимости быстро разогнаться, перепрыгнуть через небольшое препятствие. Туклипсы удерживают ноги на педалях, когда велосипед на скорости неожиданно попадает на выбоины. Туклипсы требуют навыка быстро вставлять в них ногу не глядя и еще быстрее выдергивать при потере равновесия, на плохой дороге и т.д. Подбирать туклипсы нужно такого размера, чтобы между носком велотуфли или кроссовки, пра-

вильно поставленной на педаль (основание большого пальца – над осью педали), и дужкой туклипсы был небольшой зазор.

Чтобы еще больше повысить эффективность педалирования, приверженцы спортивного велотуризма стали применять педали с шипами, а в 90-х годах в туристской среде все более утверждаются пришедшие из спорта контактные педали. Педалирование с ними еще эффективнее, чем с туклипсами, особенно в мертвой зоне, поскольку работает больше мышц, усиливается нажим ноги на педаль и в горизонтальном направлении.

При педалировании различают четыре фазы: нажим, проводка, подтягивание и проталкивание педали. Самой производительной и продолжительной фазой в любом случае остается нажим на педаль. При наличии туклипсов одновременно с нажимом другая нога помогает первой, подтягивая педаль вверх. В какой-то степени туклипсы дают возможность осуществить и проталкивание педали в ее верхнем положении, но эффективнее проталкивание осуществляется с помощью контактных педалей. Проводка педали в нижнем ее положении возможна только с помощью них. Таким образом нога прилагает усилие к педали в течение всего оборота вала каретки, исключаются так называемые мертвые зоны, круговое движение педалей становится более плавным и легким. При этом необходимо следить, чтобы носок ноги в фазах проводки, подтягивания и проталкивания педали был ниже пятки.

Но шипы – все-таки препятствие для экстренного снятия ноги с педали, поэтому требуют дополнительных тренировок. В комплекте с туклипсами их могут применять лишь велотуристы-спортсмены, которые путешествуют в быстром темпе только по дорогам с твердым покрытием и подолгу не сходят с велосипеда. На грунтовых дорогах и дорогах с препятствиями туклипсы и шипы вместе применять не рекомендуется. На таких дорогах может оказаться рациональнее езда с комбинированными педалями (на одной стороне – поверхность обычной педали, на другой – замок для жесткого закрепления ноги на педали).

Тем, кто приобрел велосипед с несколькими передачами, требуются тренировки по **переключению передач** в разных режимах и в различных дорожных условиях, особенно если у велосипеда – не фиксированное положение передач. Важно, чтобы пальцы рук, действуя рычажками переключателя, чувствовали положения рычажка, соответствующие попаданию цепи на ту или иную звездочку. Во время переключения надо свободно без нажима крутить педали. Переключение легко осуществляется, когда цепь не находится под нагрузкой, велосипед имеет запас скорости. Поэтому переключать надо заблаговременно: до того, как велосипед потерял скорость на подъеме, перед трудным участком.

Обладателю велосипеда с двумя переключателями передач нужно сразу научиться правый рычажок переключать правой рукой, а левый рычажок – левой. Очень важно также научиться в зависимости от условий езды правильно подбирать ту или иную передачу.

Многие велосипедисты-любители пренебрегают маленькой ведущей звездочкой. Даже при езде против ветра они зачастую ставят цепь на большую ведущую и маленькую ведомую звездочки. Между

тем грамотный велосипедист, поставив цепь на малую ведущую звездочку и ведомую с 16-17 зубьями, разовьет большую скорость с меньшими физическими затратами. Для езды на малых передачах частоту педалирования надо повысить до 80-90 оборотов в минуту, что достигается тренировками. Рекомендуется в начале сезона наездить не менее 1500 км на малых передачах и только затем воспользоваться большими передачами.

На малых передачах (малая ведущая звездочка, ведомая – 15-16 зубьев) целесообразнее ездить по городу – велосипед будет быстрее трогаться с места на перекрестках, легче набирать скорость в острых дорожных ситуациях, он будет лучше управляться, наконец, это будет дополнительной тренировкой.

Главное отличие гоночного велосипеда от других – наличие у него однотрубных шин высокого давления, которые приклеиваются к ободу колеса. *Езда на гоночном велосипеде с «однотрубками»* требует определенных навыков, так как такие шины имеют малую площадь сцепления с дорогой. Хотя в сухую погоду крутые виражи они позволяют проходить на большой скорости, необходимо учитывать дорожные условия. К примеру, на повороте часто поверх асфальта лежит тонкий слой песка или мелких камешков. Неправильно выбранная скорость и угол наклона велосипеда может привести к заносу и падению. Особенно внимательным надо быть в дождливую погоду, когда «однотрубки» имеют плохую сцепляемость с полотном шоссе. В этих условиях не рекомендуется ездить на кроссовых «однотрубках». Как показывает практика, большинство падений в дождь и слякоть происходит на поворотах, а также при переезде через рельсы.

Если все же скорость для поворота явно велика и велосипед не вписывается в кривую дороги, можно еще подправить траекторию велосипеда, быстро наклонив его под собой и тут же вернув в прежнее положение.

Несколько соображений по поводу *торможения*. Вообще-то самое лучшее – пользоваться тормозами как можно реже. Ради сбережения не только колодок, но и других частей велосипеда: тросиков, узлов крепления скоб тормозов, покрышек и т. д. Во всяком случае, не нужно без надобности тормозить резко. Причем при торможении усилия к заднему тормозу должны прилагаться не меньшие, чем к переднему. Для остановки велосипеда на сухой дороге в заранее намеченном месте, если на пути нет препятствий, велосипедист за 150-200 м до намеченного места должен прекратить крутить педали, небольшими короткими нажатиями на тормоза снизить скорость до минимума и при небольшой скорости движения окончательно остановить велосипед.

Вообще умение тормозить требует своей тренировки. Нужно знать практически тормозной путь своего велосипеда на разных дорогах, в различных погодных условиях, на той или иной скорости. Особенно следует избегать резких торможений на скользкой и мокрой дороге, чтобы велосипед не заскользил юзом. Тут тем более важно тормозить многократным нажатием на тормозные рукоятки (нажал – отпустил, нажал – отпустил). Причем сначала нажимают рукоятку заднего, потом переднего тормоза. При экстренном тормо-

жении, особенно на спуске, следует насколько возможно сдвинуться в седле назад, чтобы не опрокинуться через переднее колесо.

Обычно велотуристские группы на дорогах идут цепочкой по одному с интервалом между велосипедами 2-3 метра. Однако тем, кто нацеливается на спортивный велотуризм, полезно освоить принципы **езды группой**, принятые у спортсменов. Прежде всего речь идет об умении ездить «на колесе» (или «на рюкзаке»), когда дистанция между велосипедами сокращается до 5-10 см. Такой способ езды ощутимо облегчает «борьбу» со встречным ветром. Велосипедист, находясь за спиной идущего впереди товарища, тратит меньше энергии на преодоление сопротивления ветра. Однако езда «на колесе» в группах, где много новичков, не годится, так как может легко привести к падению. Велотурист без достаточного опыта неотрывно следит за колесом или рюкзаком впереди идущего, что, во-первых, быстро утомляет, во-вторых, не дает возможности осматривать окружающие ландшафты.

Чтобы при езде «на колесе» чувствовать себя свободно, позволить себе поглядывать по сторонам, необходимы длительные тренировки. На первых порах надо приучить себя не бояться ездить за задним колесом другого велосипеда на малом расстоянии (8-10 см). Вначале упражнение выполняют попарно на малой скорости. Нужно быть готовым в случае касания передним колесом заднего колеса напарника выставить ногу в сторону, чтобы избежать падения. Потом надо стараться при касании удерживаться на велосипеде. Чтобы после случайного прикосновения сохранить равновесие, надо резко ударить по заднему колесу впереди едущего или энергично нажать на него. Этот прием также постоянно должен отрабатываться на тренировке. Вначале следует тренироваться без туклипсов, в дальнейшем прием совершенствуют с туклипсами.

Отрабатывая навык «сидеть на колесе», следует научиться ездить за лидером и строго сзади, и со сдвигом влево, и со сдвигом вправо на случай встречно-бокового ветра. Соответственно на тренировках надо научиться касаться передним колесом заднего колеса ведущего и справа, и слева.

Потом в группе отрабатывается езда с так называемым разно-сторонним построением, при котором второй в колонне велотурист направляет переднее колесо чуть правее ведущего, а третий – чуть левее второго и т.д. Такое построение менее эффективно в защите группы от ветра, но не требует высокой мобилизации внимания и реакции, как при прямолинейном построении. Разностороннее движение можно порекомендовать как основное в походах.

На следующем этапе тренировок надо научиться ездить за лидером, не глядя на колесо или рюкзак, переводить взгляд на спину идущего впереди, а на прямых участках – и в стороны, только время от времени поглядывая на лидера, а на случайное соприкосновение колес реагировать автоматически.

Когда «на колесе» идет группа, от каждого требуется особая ответственность, поскольку ошибка одного велосипедиста может вызвать завал части или почти всей группы. Многое тут зависит от мастерства лидера. Отработка езды «на колесе» группой в одну линию – это следующая стадия тренировок, в результате которых

каждый должен побывать в роли ведущего. Он должен вести группу ровно, ритмично и прямолинейно, плавно огибая встречающиеся препятствия. Через какие-то промежутки времени происходит смена лидера. Ведущий сходит вправо на обочину, пропускает группу слева от себя и становится замыкающим. Время лидерства каждого члена группы определяется тренированностью, мастерством вождения велосипеда, умением чувствовать за собой группу и т.д. При сменах необходимо следить за сохранением установившегося ритма движения и не нарушать его. Смену нельзя делать на поворотах, перекрестках, на участках дорог с плохим обзором, при приближении автомобиля и при других осложнениях дорожной обстановки.

Однако такая строгая система смены лидеров возможна в группах, все члены которых одинаково хорошо тренированы. В реальной походной обстановке тренированность людей разная, да и по психофизическим особенностям не все могут одинаково хорошо вести группы, поэтому в голову ставятся опытные и физически подготовленные велотуристы.

На местных дорогах со слабым движением при боковом ветре велотуристы могут ехать парами.

Езда веером (вся группа выстраивается в направлении ветра) применяется при боковом и встречно-боковом ветре. Такое построение возможно там, где совсем нет автодвижения: в степи, пустыне, на солончаках.

ТАКТИКА ВЕЛОПОХОДА

Опытные велотуристы знают: чем тщательнее, детальнее продуманы маршрут, его график, подобрана группа, распределены обязанности, выбраны снаряжение, продукты и т.д., тем успешнее поход совершается.

И вот – начало многодневного путешествия. Руководитель и завхоз проверяют вес груза участников, стремясь, чтобы он был примерно одинаков (с учетом уменьшенной загрузки женщин). Дорога манит вперед, человек полон энергии, и нетерпение начать покорять расстояние способствует переоценке реальных возможностей организма, еще не привыкшего, несмотря на предподходные тренировки, к ежедневному многочасовому сидению в седле и кручению педалей, походному образу жизни. В эти первые моменты очень важно не поддаваться соблазну устремиться на всех парах вперед, быстро набирая скорость. Такой рывок часто приводит к резкой потере сил ближе к середине дня. Поэтому в первый день темп должен быть медленным, а протяженность дневного перехода небольшой (не более 60 км).

Начиная движение, группа выстраивается в цепочку друг за другом. Руководитель напоминает участникам похода о сигналах направляющего (о них мы рассказали в главе «Походы выходного дня»). В группе с большим числом новичков в начале похода в роли направляющего обычно выступает руководитель, чтобы задать темп езды. Потом направляющим может быть любой член группы, а руководитель занимает удобное для него место. Вообще направляющий должен обладать определенной мерой инерции, поэтому лучше ведут

группы уравновешенные, немного флегматичные люди. Вслед за направляющим, как и в походах выходного дня, идут наименее тренированные члены группы (по ним и устанавливается скорость). Замыкающим обычно ставится опытный турист с ремонтным набором (например, механик), может быть в конце группы и руководитель. Остальные располагаются по своему желанию, причем хорошо, если установился порядок, кто за кем идет. Но и требовать этого не обязательно.

Интервал движения на ровной дороге – 2-3 м, но не более 5-6 м, на грунтовых дорогах, извилистых тропах, спусках интервал увеличивается до 10-15 м, на спусках на мокрой и скользкой дороге – до 20-30 м. На ровной дороге надо стараться ездить компактной группой. Разрыв чаще всего говорит о том, что взятый темп не всем под силу.

Некоторые группы практикуют такой режим движения: сильные велотуристы уезжают вперед и ждут остальных в конце подъема дороги, перед населенным пунктом или у перекрестка, а после того, как подъехали остальные, снова устремляются вперед. При кажущемся преимуществе такой тактики – каждый едет своей скоростью – она имеет существенные недостатки.

Группы как бы не существуют, между первым и последним велотуристом – километры (а то и десятки километров). И если происходит ЧП, появляется необходимость изменить ранее намеченное направление движения либо резко меняется походная обстановка, руководитель не в состоянии принять решение и его реализовать. Тактика в езде (каждый сам по себе) быстро переносится и на поведение людей в остальное время, такая группа намного больше подвержена расколу. Но главное даже не в этом. Слабым членам группы и так тяжело держать общий темп, а тут еще на них взваливается психологическая ноша ощущения, что они держат остальных, которая их изматывает еще больше, а в итоге группа только проигрывает. Не полезен такой рваный ритм движения и «быстроходам». Поэтому оптимальным признан вариант, при котором самых слабых ведет «на колесе» направляющий. Сильную часть группы есть смысл отправлять вперед перед привалом или ночлегом, чтобы они выбрали хорошее место, набрали воды, начали заготавливать дрова и т.д.

В многодневном походе после выезда с бивака часто возникает необходимость подправить багаж, снять лишнюю одежду или, наоборот, одеться потеплее, если холодно, подрегулировать что-то в велосипеде. Поэтому утром через 15-20 минут после начала движения полезно сделать короткую остановку.

Далее рекомендуется устраивать ежечасные 10-минутные остановки, а на крутых подъемах и при долгой монотонной езде можно устраивать кроме того пешие паузы. Однако абсолютизировать эти нормы не следует, все зависит от настроения группы, ее физического состояния, погоды, дороги и т.д. Такая частота остановок необходима в первый день похода и если группа состоит из подростков, новичков в туризме, вообще людей, недостаточно тренированных или едущих на дорожных велосипедах. При неблагоприятных походных условиях такие группы могут останавливаться и чаще. Но когда группа войдет в ритм похода, если у нее «боевой» настрой (но соответствующий тренированности людей), если она едет по хорошей

МНОГОДНЕВНЫЙ ПОХОД

дороге, при попутном ветре, остановки можно делать и реже.

В течение дня обычно наблюдаются два пика наибольшей отдачи: примерно к 11 часам дня и между 17 и 18 часами (в жару позже). Перед тем как вставать на обед или ночлег, темп должен снижаться постепенно, потому что резкое снижение нагрузки отнюдь не полезно.

Залогом успешного прохождения маршрута следует считать четкость в соблюдении режима дня, поэтому настоятельно советуем выдерживать принятый план похода, будь то поездка в выходные дни или путешествие в несколько недель, с маршрутной книжкой или без нее. Предлагаем следующий примерный распорядок дня:

Подъем	7.00
Физзарядка и туалет	7.00 – 7.30
Завтрак	7.30 – 8.00
Сборы	8.00 – 8.30
Движение по маршруту	8.30 – 13.00
Перекус	11.00 – 11.15
Обеденный привал	13.00 – 15.00
Движение по маршруту	15.00 – 19.00
Полдник (перекус)	17.00 – 17.15
Устройство бивака	19.00 – 19.30
Купание	19.30 – 20.00
Готовка ужина, ремонт велосипедов	20.00 – 20.30
Ужин	20.30 – 21.00
Подведение итогов дня, индивидуальные занятия, отдых	21.00 – 23.00
Отбой	23.00

Дежурные встают утром для приготовления завтрака на полчаса-час раньше остальных.

Такой режим движения возможен в длинные летние дни июня-июля, осенью на ночлег придется останавливаться раньше, не позднее, чем за два часа до захода солнца, раньше устраивать и отбой. Предлагаемый распорядок – средний из применяемых в стране. Одни практикуют более ранний подъем и выезд на маршрут, другие, наоборот, любят подольше поспать, в общем-то резонно рассуждая, что они – на отдыхе. Но поход без твердого ежедневного графика, без конкретной цели расхолаживает, дезорганизует людей.

В жару некоторые предпочитают подниматься на час раньше, вечером на ночлег останавливаться позже, а днем устраивать длительный отдых с купанием, даже послеобеденным сном. Тогда время движения по маршруту: 7.30-11.30 и 16.00-20.00, а дневной отдых – соответственно с 11.30 до 16.00. Другие полагают, что более ранний подъем вреден для организма, мол, мы летом и так живем не по естественному поясному времени.

Поначалу новичкам трудновато утром завтракать и собираться за полтора часа, но к этому надо стремиться. К середине путешествия, когда группа вошла в походный ритм жизни, подъем стараются устраивать раньше, собираться быстрее. Опытные велотуристы успевают все утренние дела совершать за час (дежурные – за два).

В первые два-три дня группы обычно идут по хорошей дороге со сравнительно спокойным рельефом. В эти дни продолжается период походной акклиматизации, темп и километраж нарастают постепенно.

Самые сложные участки пути стараются приурочить ближе к середине маршрута. К этому времени в группе уже создается некоторый стереотип движения и походного бытия.

Поход нужно планировать таким образом, чтобы наиболее ответственные и сложные участки маршрута (грунтовые дороги, подъем на перевал и т. д.) приходились на первую половину дня. В послеобеденное время (особенно в горах) возможно ухудшение погоды. А если трудный участок пришелся на середину ходового дня, перед ним руководитель должен устроить небольшой отдых и осмотр техники, экипировки, крепления груза.

В случае поломки вся группа останавливается и терпеливо ждет, когда ремонт будет полностью закончен. Если нужно, к ремонту подключается механик. Всей группе участвовать в ремонте не стоит, так как начинается излишняя суета. Остальным лучше в это время набрать грибов к ужину, отрегулировать свой велосипед, заняться фотографированием.

В походах часто появляется необходимость проехать через город, расположенный на маршруте. Особенно внимательными нужно быть там, где главная магистраль плохо прослеживается, а также при необходимости часто поворачивать с одной улицы на другую. Здесь легко растерять группу, особенно если она большая. Поэтому перед въездом в город руководитель должен еще раз назвать направляющего и замыкающего, познакомить всех с маршрутом проезда через город по его плану (если такой есть), определить пункт сбора на самый непредвиденный случай. Вот еще несколько правил езды группой по городу.

Ехать не спеша, сохраняя компактность группы.

При подъезде к перекрестку направляющий (лидер) группы должен рассчитать скорость движения так, чтобы проехать перекресток на зеленый сигнал светофора целиком всей группой. Лучше притормозить перед зеленым сигналом, если он горит давно и вот-вот должен смениться желтым. Если же направляющий выехал на перекресток, каждый должен быть готовым сразу остановиться, как только загорится желтый сигнал. После проезда перекрестка, если группу разорвал запрещающий сигнал светофора, направляющий останавливается и ждет, когда подъедут остальные.

Перед поворотом на другую улицу направляющий должен убедиться, что вся группа на месте (найти глазами замыкающего). Тот же самый он должен сделать после того, как группа повернула.

В случае вынужденной остановки кого-то из членов группы немедленно передать об этом вперед по цепочке – все должны остановиться. Есть общее правило, что отставшие в подобных случаях, догоняя остальных, едут только прямо, никуда не сворачивая на перекрестках.

Если нужно остановиться, следует искать такое место, где велогруппа будет в безопасности и не мешает автомобилям и пешеходам (в переулках и проездах с редким движением, на стоянках, у въездов во дворы и т. д.).

В магазины, на почту заходить только после того, как вся группа остановилась, и с разрешения руководителя.

Если дано свободное время и у велосипедов оставлен дежурный,

возвращаться строго к назначенному часу.

В походах всегда должна быть установка на то, чтобы маршрут проходить с небольшим опережением графика. Запас во времени нужен не только для непредвиденных обстоятельств, он благотворно сказывается и на настроении группы.

К сожалению, срыв графика похода случается не так уж редко. Основные причины этого: дорожные неожиданности (надеялись, что какой-то участок маршрута будет с твердым покрытием, а он оказался песчаным или грунтовым); ухудшение метеоусловий (при составлении графика рассчитывали на хорошую погоду); несоответствие графика физической подготовленности группы; неудовлетворительное техническое состояние велосипедов (частые поломки); отсутствие нужных запчастей; плохое знание велосипеда, отсутствие достаточных знаний по ремонту (неумение устранить неисправность); недостатки в снаряжении; разлад в группе (недооценка роли психологической совместимости или неумение руководителя сплотить коллектив); в пути встретился интересный исторический или другой объект, который нельзя было миновать, но на осмотр которого не было запланировано время.

Итак, главные причины выхода из графика – плохая подготовка к путешествию, неумение или нежелание учесть разные походные факторы, отсутствие четкости в проведении похода, в частности, в выполнении режима дня. Во всех случаях в первую очередь виноват руководитель, но и участники похода порой идут на поводу у своих желаний и личных интересов, забывая о принятом ими же графике, о других членах группы, о дисциплине на маршруте, без которой вообще невозможна никакая совместная деятельность.

В то же время руководитель должен проявлять достаточную гибкость в принятии решений. Например, если незадолго до обеда произошла поломка велосипеда, которая может потребовать полчаса времени на ремонт, выгоднее обеденный привал устроить тут же, а ходовое время между обедом и ужином увеличить.

А вообще нужно стараться до обеда проходить от половины до двух третей дневной нормы.

Чтобы непредвиденных задержек в пути было как можно меньше, надо в первую очередь тщательно планировать маршрут, а будучи уже в походе, ежедневно вечером детально корректировать план предстоящего дня с учетом всех сложившихся в группе и в окружающем мире обстоятельств. А после ужина на вечернем сборе подробно информировать группу, что ждет людей завтра. В частности, руководитель или штурман рассказывает о том, какие предполагаются дороги, трудные участки, препятствия, экскурсовод знакомит с достопримечательностями, которые предстоит осмотреть. Следует всегда помнить: группа, хорошо проинформированная о предстоящих трудностях, и группа, которую эти трудности застали врасплох, – это две очень разные группы.

Для того, чтобы нагнать график, можно увеличить темп движения (но незначительно), сократить остановки, выезжать раньше утром и позднее останавливаться на ночлег. В этом случае нужно еще больше внимания уделить перекусам, они должны быть более основательными. Однако все эти меры не годятся, если график для группы оказался слишком напряженным. В этом случае форсирован-

ный режим движения недопустим. Нужно либо посылать телеграмму в МКК с извещением о продлении путешествия, либо сократить маршрут, либо какую-то часть маршрута проехать на транспорте (с последующим уведомлением МКК, если он там регистрировался).

Место для ночлега лучше начинать присматривать за 20-30 минут до предполагаемого окончания движения.

Походная тактика меняется в зависимости от географического района. В жаркой Средней Азии, например, не следует рассчитывать на большую скорость, а дневной зной еще больше раздвигает ходовые периоды дня на раннее утро и вечер. В горах или в районах, где во второй половине дня погода часто ухудшается, не следует рассчитывать на горячий обед и послеобеденный отдых – лучше пораньше разбить бивак, натянуть тент, позаботиться о костре. Поэтому будет в корне неверно, если велотуристы начнут готовиться к походу по шаблону: без учета всех условий и особенностей географической зоны, по которой проходит маршрут.

Ориентирование в велопоходе

Ориентирование на веломаршруте – задача принципиально иная, нежели, скажем, в пешем походе, поскольку в основном группа движется по дорогам, которые показаны на атласах автодорог, туристских и административных картах. Однако все чаще велогруппы в свои походные маршруты включают лесные дороги и тропы либо вообще путешествуют по малонаселенной труднопроходимой для велосипеда (а местами и труднопроходимой для пешехода) местности, поэтому велотуристу необходимы знания и навыки ориентирования на местности не меньше, чем туристу-пешеходу. То есть нужно знать условные знаки разных карт, уметь ориентировать карту по солнцу и местным предметам, работать с компасом и транспортиром, уметь двигаться по азимуту в заданном направлении, определять стороны света по часам и солнцу, уметь ориентироваться по местным предметам. Последнее у нас тем более актуально, поскольку не на все регионы появились в открытой продаже достаточно подробные топографические карты.

Вопросы топографии и ориентирования подробно изложены в туристской литературе, нам нет нужды здесь повторяться. Остановимся лишь на некоторых моментах ориентирования, характерных для велосипедных походов.

Поскольку велотурист при движении по автодорогам в значительной степени руководствуется дорожными указателями, он перед походом должен изучить или восстановить в памяти информационно-указательные знаки, применяющиеся на автодорогах: указатели направления движения, расстояний и т.д.

В разделе «Маршрут» мы перечислили основные материалы, которыми пользуются велотуристы при разработке маршрутов и ориентировании на местности. В любой туристской группе назначается штурман либо кто-то выполняет обязанности штурмана. Он и везет комплект карт. Однако если маршрут проходит по малоезжим дорогам, особенно в глухой местности, нужно, чтобы в группе было 2-3 комплекта карт, которые везли бы разные люди (один из них обяза-

тельно руководителем). Дело даже не в том, что группа может на каком-то участке разделиться, но и для подстраховки, если с основным комплектом карт что-то случится.

Чтобы картой можно было пользоваться в пути при любой погоде, для нее нужно сделать специальный планшет размером 15-20 см на 20-25 см. Простейший планшет – это вставленный в полиэтиленовый герметичный пакет (без дыр) кусок картона с приклепанным к нему (например, резинками) листом карты. Некоторые закладывают лист карты между двумя листами плотного прозрачного материала (пластмассы, плексигласа и т.д.). В планшет можно вставить два листа карты, и тогда на одной стороне будет путь до обеда, а на другой – после обеда. Такой планшет тоже вкладывается в полиэтиленовый пакет (нужно иметь несколько запасных пакетов). В любом случае карта в пути должна быть прикреплена к жесткой основе. На велосипеде планшет с картой удобнее всего прикрепить резинкой от эспандера на переднем багажнике поверх лежащего на нем груза.

Удобны для размещения карты сумки прямоугольной формы, которые укрепляются на кронштейне на руле (такие сумки распространены в европейских странах), которые имеют специальные окошки для карты, закрытые прозрачным пластиком, но в этом случае карту приходится многократно складывать или разрезать, что отнюдь не способствует ее долголетию.

В велопоходе всегда должен быть компас, а в походе по малонаселенным районам и в местности, бедной ориентирами, – несколько. Самый подходящий – спортивный компас на широкой прозрачной линейке с делениями. На нем же есть маленькая лупа. Вполне можно в велотуризме пользоваться и компасом Адрианова. При работе с компасом рекомендуется отходить от велосипеда на несколько метров.

В редком велопоходе, если маршрут проходит по местным дорогам, удастся обойтись без расспросов местных жителей. В связи с этим – такой совет: о магазинах и питьевой воде лучше спрашивать женщин, а о дороге и расстояниях – мужчин, причем часто целесообразно один и тот же вопрос задать двоим-троим. Выясняя, как проехать в какой-то населенный пункт, к озеру, выехать на дорогу и т.д., имейте в виду, что у людей разное представление о километре. Поэтому при расспросах нужно узнавать не только расстояние до требуемого объекта, но и время, которое обычно тратят люди, идя средним шагом, чтобы до него добраться (умножив на 5, получаете для контроля еще одно значение нужного расстояния). Кроме того, для человека, много раз проходившего по одному и тому же пути, дорога и окружающие предметы примелькались. Расспрашивая дорогу у человека, надо акцентировать внимание на деталях пути, которые вас могут потом озадачить. Поэтому нужно специально спрашивать о перекрестках, развилках, заметных ориентирах по пути. Лучше всего, если выяснением дороги занимаются два человека: один ведет беседу, а другой записывает.

В велотуристской группе обязательно должны быть счетчики пройденного расстояния или велокомпьютеры. Однако в длительном путешествии счетчики могут выйти из строя. Конечно, лучше всего, если есть запасной счетчик. А если его нет? На этот случай и при других непредвиденных обстоятельствах надо уметь измерять рас-

стояния другими способами. Когда группа путешествует по дорогам с твердым покрытием, тут большой проблемы нет: вдоль дорог есть километровые столбы и указатели.

С некоторым допуском можно определить пройденное расстояние по скорости движения группы. Тут необходим определенный навык, поэтому рекомендуем при каждом удобном случае тренировать себя: определять время прохождения километра по столбам или счетчику, а велокомпьютер дает возможность потренироваться в определении «на глазок» и скорости движения.

Еще один способ измерения расстояния – по количеству оборотов ведущей звездочки, поэтому надо знать шаг велосипеда (проезжаемое велосипедом расстояние, соответствующее полному обороту каретки). Недостаток такого способа определения расстояния в том, что оно возможно лишь при непрерывном вращении педалей, то есть при езде без свободного хода.

Для измерения расстояний по карте необходимо иметь курвиметр – простой прибор, представляющий собой круглый плоский корпус размером с большие наручные часы. Имеет центральную стрелку, соединенную с маленьким колесиком, которое катят по измеряемой линии на карте. При этом стрелка указывает расстояния на шкалах, соответствующих разным масштабам карт.

В различных туристских справочниках и методических пособиях описаны многочисленные способы определения расстояний с помощью различных предметов. Однако опять-таки полезно в походах при каждом удобном случае тренировать свой глазомер. Например, определять на глаз расстояние до виднеющегося впереди по дороге леса, а потом, доехав до него, проверять себя по километровым столбам или счетчику.

Движение по разным дорогам, преодоление препятствий

Что в наибольшей степени определяет успех любого велопутешествия, особенно сложного? Да, физическая, техническая и тактическая подготовленность его участников. Да, продуманность в подборе группового и личного снаряжения, продуктов, медикаментов. Слаженность действий велотуристов на маршруте, психологическая атмосфера в группе. Но, пожалуй, в наибольшей степени на быстроту перемещения по маршруту и безопасность путешествия влияет владение техникой езды по самым разным дорогам, тропам и вообще бездорожью.

Авторы, конечно, сознают, что по книге хорошо ездить не научишься, техника езды достигается только на практике, но все-таки считают своим долгом поделиться в этом плане некоторыми принципиальными моментами из опыта, накопленного бывальыми туристами.

Характер *езды по ровной и гладкой дороге* по равнинной местности определяют в основном атмосферные условия (температура воздуха, положение и открытость солнца, направление ветра, осадки) и качество покрытия дороги. В отличие от дороги извилистой или идущей по пересеченной местности, где условия работы все

время меняются, на горизонтальных участках велосипедист при равномерном педалировании имеет возможность максимально расслабиться. Чтобы избежать переутомления именно от однообразия работы, нужно время от времени несколько менять ее характер, давать нагрузку другим мышцам, в частности, менять передачи, положение тела на седле, педальровать сериями оборотов. При ветре на открытых участках шоссе члены группы едут как можно ближе друг к другу, при встречно-боковом ветре – располагаясь, в зависимости от направления ветра, ступенькой вправо или влево.

При езде по пересеченной местности надо придерживаться принципа равномерных усилий, а не равных скоростей, то есть максимально разгонять велосипед на спусках (насколько позволяют дорога и опыт велосипедиста) и не прилагать чрезмерных усилий на подъеме, стараясь на него во что бы то ни стало въехать. При езде в форсированном режиме потеря сил происходит быстро, особенно на подъемах. В целях экономии сил следует почаще пользоваться переключателем передач.

На пологом коротком **подъеме** велосипедист плотно сидит в седле, мышцы плечевого пояса и туловища расслаблены. Перед подъемом нужно прибавить скорость. Подъем преодолевается с ходу на одной передаче.

Пологие затяжные подъемы вначале преодолевают так же, как короткие, а при падении скорости ставят меньшую передачу и равномерным круговым педалированием проходят почти весь подъем. В конце подъема можно применить способ педалирования «танцовщица». Если же скорость теряется задолго до конца подъема, надо перейти на меньшую передачу. Тут важно вовремя подхватить ее при достаточной скорости.

Короткие крутые подъемы стараются брать с ходу, не меняя передачи и предварительно набрав скорость. В конце подъема можно применить способ «танцовщица» либо просто спешиться.

Крутые продолжительные подъемы целиком преодолеть на велосипеде удается не всем и не всегда. В начале подъема последовательно меняют передачи на самую пониженную, применяют способ «танцовщица», а как только вращение педалей становится затруднительным, сходят с велосипеда и преодолевают подъем пешком. Практика показывает, что езда на крутых подъемах дает почти ту же скорость, что и в движении пешком, а затраты энергии требуют гораздо большей. Наконец, поднимаясь пешком, можно свободнее обозревать окрестности.

На особом счету у велотуристов стоят крутые продолжительные подъемы на горные перевалы. Здесь уже необходимо оснащение велосипеда звездочками с малым передаточным отношением. Наиболее употребляемое соотношение при подъемах на горные перевалы – 1:1 (чаще всего – 32 зуба у ведущей звездочки и столько же у ведомой). У горных велосипедов самая маленькая ведущая звездочка бывает даже меньше самой большой ведомой звездочки.

Подъемы на горные перевалы требуют особой техники и навыков. По характеру дорог, крутизне подъема и т.д. перевалы называют велосипедными (подъемы на них преодолеваются полностью на велосипеде), велопешеходными (часть – на велосипеде, а часть – пеш-

ком) и пешеходными. Если продолжительность пешего подъема небольшая, то велосипед просто ведут руками сбоку. При длительном подъеме на перевал рекомендуется на тормозных ручках закрепить веревочный руль («вожжи») и, держась руками сзади за рюкзак, катить велосипед вперед, управляя веревочным рулем. На труднопроходимых участках, где дороги или тропы отсутствуют, но много камней и валунов, необходимо рюкзак снять с велосипеда и надеть на плечи.

При подъеме на перевалы возрастает роль организации движения. Горные перевалы предъявляют свои высотные требования к организму. Передвижение чередуется с отдыхом тем чаще, чем меньше был период акклиматизации группы. Необходимы также «ответные действия» на особые климатические условия горных районов – туманы, дождь, снег, быстрое наступление темноты, холодные ночевки и т.д. Теплую одежду, которая не нужна на других участках маршрута, можно перед началом похода выслать в ближайший к перевалу населенный пункт по почте. Подъем на перевал рекомендуем начинать рано утром, когда перевал, как правило, «открыт». Если группа подошла к нему во второй половине дня, то подъем лучше отложить до утра следующего дня даже в случае отсутствия признаков непогоды.

Подъем следует производить в легкой, но не позволяющей замерзнуть одежде. Под рукой должны быть штормовки, куртки, накидки от дождя и полиэтиленовая пленка, которой во время отдыха группы хорошо защищаться от ветра. Во время остановки, если позволяют условия, лучше применить самый простой способ защиты: велотуристы садятся полукругом спиной к ветру, подстилая один край пленки под себя. Второй край пленки натягивают на спины и головы.

Спуски, при всей их кажущейся легкости, требуют особого внимания и собранности, поскольку большинство несчастных случаев происходит именно на них. Крутые короткие спуски проходят с интервалами между велосипедами не менее 10 метров. Если спуски прямые, на них можно не притормаживать. При сильном встречно-боковом ветре на спусках применяют низкую посадку.

Осторожным надо быть в конце спусков на местных дорогах на пересечении их с ложбинами, ручьями, речками. Здесь часто бывает разбит асфальт, на грунтовых дорогах попадаются ямы с грязью, большие выбоины, а иногда – неуплотненная подсыпка. Поэтому нужно быть готовым затормозить на спуске: лучше потерять скорость, чем управление велосипедом на ухабах. При спуске по песчаной дороге надо ехать прямолинейно. На плохих дорогах и тропях на крутых спусках лучше спешиться, провести велосипед руками, нажимая на задний тормоз.

На продолжительных спусках велотурист получает возможность отдохнуть, расслабиться. В начале спуска велотурист разгоняется, несколько раз энергично повернув шатуны педалей, а затем он должен поставить их в горизонтальное положение, прижав колени к раме, и внимательно следить за дорогой. Площадь лобового сопротивления при такой посадке значительно уменьшается. Время от времени нужно выпрямлять то одну, то другую ногу, чтобы дать

МНОГОДНЕВНЫЙ ПОХОД

мышцам отдых. На длинных спусках рекомендуем педали вращать время от времени в обратном направлении, так как на большой скорости воздух охлаждает мышцы и суставы, отчего их эластичность теряется, а следовательно, снижается работоспособность. Вращение педалей в обратную сторону одновременно способствует расслаблению мышц.

Спуски с горных перевалов требуют особой техники. Перед спуском нужно проверить крепление колес, руля, груза. Наибольшее внимание уделяют тормозам. Осматривают не только колодки и тросики, но и скобы и колодкодержатели. Для надежности торможения рекомендуется на тормозные ручки надевать насадки (или наставки). Насадки для всей группы можно изготовить из лыжной палки, которая распиливается на отрезки длиной по 5-7 см. Легкими ударами такая трубка насаживается на тормозную ручку. На спусках встречный воздух, особенно на теневой стороне дороги, приводит к быстрому переохлаждению, поэтому на перевале необходимо надеть теплую одежду.

Направляющим на спусках бывает руководитель или опытный велотурист. Дистанция – 20-25 метров. Поскольку на продолжительных спусках большую нагрузку испытывают кисти и пальцы рук, через 15-20 минут надо группу останавливать на кратковременный отдых, каждый раз проверяя тормоза. Частоту остановок направляющий должен определять по физическим и психологическим возможностям самого слабого участника похода.

Наибольшее внимания требуют крутые повороты серпантинных горных дорог. Чем больше скорость велосипеда, тем круче угол его наклона. На неасфальтированной дороге угол наклона, после которого последует падение, составляет 70°, на асфальте – 75°, на мокром асфальте – 85°. Опыт велосипедиста заключается в том, чтобы определить безопасную для данного поворота скорость. Начинать тормозить надо задолго до начала изгиба дороги, а на самой кривой ослабить торможение, выставить в сторону поворота колено согнутой ноги. Второй ногой велосипедист опирается на педаль, которая находится в нижнем положении. На крутых виражах на мокром асфальте или скользкой дороге нога со стороны поворота снимается с педали и скользит пяткой по дороге, а вторая нога, оставаясь на педали, принимает на себя основной вес туловища. При потере равновесия, когда велотурист чувствует, что падения не избежать, он должен откинуть ногу в сторону падения как можно дальше от велосипеда и, нажимая на оба тормоза, положить велосипед на бок. При спусках ни в коем случае нельзя срезать углы на крутых левых (закрутых) поворотах, выезжая на полосу встречного движения.

В горах нередко с близлежащих склонов во время дождя, в сильную жару, при обвалах падают на дорогу камни, которые особенно опасны при спусках и при плохой видимости в туман, дождь, снег.

По тропам, проложенным в труднодоступных местах по склонам, нужно идти пешком, ведя велосипед рядом, ниже по склону. В некоторых горных районах на крутых скалах и прижимах тропы соединяются оврингами (нависающими искусственными тропами, сложенными из камня и хвороста). По оврингам и тропам, проходящим по краю обрыва, нужно двигаться с максимальной осторожностью. Рюк-

зак лучше нести на себе, а велосипед в руках со стороны обрыва. Иногда удобнее и безопаснее перенести рюкзак и велосипед по очереди. Если же безопасное преодоление такого участка вызывает сомнение, необходимо организовать страховку, используя перила и грудную обвязку.

На особом месте стоят осыпи, расположенные по склонам гор. Если осыпь перекрыла тропу, значит, она свежая и в любой момент может «ожить». При неизбежном переходе через осыпь необходимо организовать страховку, велосипед вести по нижней стороне осыпи или нести на плече.

На очень крутых спусках по горным тропам двигаются пешком с рюкзаком за плечами. Велосипед ведут руками или даже несут на плече. При осуществлении сложных спусков с перевалов бывают случаи, когда тропа обрывается круто вниз. Поиски безопасного пути обычно приводят к месту, где человек может спуститься с рюкзаком за плечами, но сделать это с велосипедом не всегда оказывается возможным. Для транспортировки велосипедов используют две веревки – основную и вспомогательную. При помощи основной веревки, которая крепится у подседельной трубы, велосипед удерживается на весу. Вспомогательную крепят к каретке велосипеда и бросают вниз. Вспомогательной веревкой корректируют направление спуска велосипеда и при необходимости осуществляют его протяжку вниз.

Каждое дорожное покрытие требует своей техники велоезды. Двигаясь по **брусчатке и булыжному шоссе**, надо поставить цепь на большую ведомую звездочку, равномернее распределить груз (немного прибавить на передний багажник, но не более 5 кг). На спуске следует притормаживать обоими тормозами. Особую осторожность надо соблюдать на мокрой булыжной мостовой. А лучше всего ехать по обочине таких шоссе или идущей параллельно дороге, тропе, если такая есть.

По **грейдерным** дорогам, усыпанным галькой или мелкой щебенкой, ехать тоже нужно на малой передаче, стараясь сохранять прямолинейность движения.

Своих навыков требуют **грунтовые дороги и тропы**. Опытные велотуристы, хорошо владеющие техникой езды, стараются сложные участки преодолевать в седле, спешиваясь лишь перед теми препятствиями, переезд через которые грозит поломкой велосипеда или травмой. При приближении к сложному участку важно уметь далеко вперед просматривать дорогу от одной ее кромки до другой и выбирать наилучшую колею или даже необходимость объехать препятствие (лужу, канаву, упавшее дерево и т.д.) по боковой тропе.

На рыхлом песке и на дороге с толстым слоем пыли следует опасаться юза, поэтому здесь нельзя развивать большую скорость. Небольшие песчаные участки преодолевают с ходу на средней или малой передаче, так как переключение на песке весьма затруднительно. На песчаной дороге не делают резких поворотов, нужно крепче держать руль, увеличить дистанцию до 6-10 метров, а на спуске – до 20-30 метров. На подъеме на песчаных дорогах лучше идти пешком, потому что здесь нужны очень большие усилия. Про-

МНОГОДНЕВНЫЙ ПОХОД

тяжелые песчаные участки маршрута лучше преодолевать утром, когда песок увлажнен.

На размокшей или грязной грунтовой дороге значительно ухудшается сцепление колес с дорогой и увеличивается сопротивление движению. Здесь нужна хорошая реакция для того, чтобы вовремя включать соответствующую состоянию дороги передачу, пока велосипед не потерял инерцию. По скользкой дороге стараются ехать прямолинейно, равномерно, медленно вращая педали, не делая резких движений телом, поворачивая как можно плавнее. В любой момент нужно быть готовым выставить ногу на дорогу для предотвращения падения. На грунтовых мокрых дорогах надо избегать поверхности с поперечным наклоном, чтобы предотвратить скольжение юзом.

Если приходится ехать по узкой колее, следует не слишком сильно сжимать руль, давая возможность переднему колесу держать направление, и, равномерно педалируя, поддерживать безопасную скорость движения.

По дороге, иссеченной колеями в разных направлениях, имеющей ухабы, выбоины, нужно ехать на малой передаче, избегая одновременного попадания двух колес в ухабы или поперечную колею. Ложбины и широкие канавы следует переезжать наискосок, а рельсы на железнодорожных переездах, узкие колеи на грунтовых дорогах — наоборот, перпендикулярно или под углом, близким к прямому.

На извилистых дорожках и тропах, идущих через густой лес и кустарник, нужно соблюдать безопасную дистанцию.

В случае, если путь лежит по тропе через заболоченный лес, целесообразно предварительно произвести пешую разведку. Заболоченные участки, покрытые густым мхом, травой, кустарником, деревьями, могут быть непроходимыми. Под яркой зеленой растительностью, густой высокой травой часто скрывается вода. По гатям надо ехать на малой скорости, а по старым гатям лучше идти пешком.

В сибирских районах с преобладанием озерно-болотного ландшафта велопоходы затруднены тем, что сухие пространства вдоль рек там представляют собой покрытые ягельниками выходы песчаных грунтов, дороги без покрытия сильно разрыхлены, поэтому ехать можно только по тропам и шоссе.

По лесным дорожкам, где много мелких **препятствий** (канавок, корней, упавших деревьев и т.д.), ехать надо медленно. Наскочив на скорость на корень, можно выбить спицы.

Самое неприятное для велосипедиста, когда мелкие препятствия (ямка, канавка, ствол поваленного дерева и т.д.) появляются внезапно перед колесами на гладком участке дороги, так что затормозить некогда. В этом случае лучше всего через препятствие перепрыгнуть вместе с велосипедом (когда есть туклипсы или контактные педали, это сделать намного легче). Если скорость движения большая, можно оторвать от земли сразу два колеса и перепрыгнуть через препятствие или хотя бы смягчить удар. Привстав на педалях, велотурист резко бросает все тело вперед и вверх и одновременно поддерживает руками за руль велосипед.

Во время категорийных путешествий велотуристам приходится

ездить по тропам и дорожкам, на которых разного рода препятствия – корни деревьев, кочки, канавы, каменные россыпи и др. – встречаются на каждом шагу на протяжении многих километров. Ехать по таким дорожкам очень трудно. В этом случае рекомендуем применять универсальный способ «самокат», когда велотурист смещается к рулю и одной ногой отталкивается от земли, а второй опирается на педаль.

На лесных, малонаезженных дорогах, заросших травой и часто переходящих в зимники или даже еле заметные тропы, попадаетесь очень много скрытых от глаз препятствий. Такие участки лучше преодолевать пешком. При движении по сложным тропам в тайге или в горах, во избежание травм, рекомендуется снимать педали хотя бы с той стороны, где находятся владельцы велосипедов. При переходе через завалы упавших деревьев, нагромождение крупных камней, каменные россыпи и т. д. велосипед нужно переносить на плече, но ни в коем случае не надевать на шею, так как при неосторожном движении или падении можно тяжело травмироваться о ведущую звездочку. При переходе завалов лучше всего встать цепочкой и передавать велосипеды друг другу. Иногда бывает выгоднее не обходить перегородившие тропу стволы деревьев, а их перепиливать.

Переправы через реки и ручьи в велосипедном туризме – обычное явление. Конечно, стараются **водную преграду** пересечь посуху. Когда нет вблизи моста, используют навесные мостики, сделанные местными жителями, переброшенные над водой бревна, перебираются по камням.

Навесные мостики, выложенные из досок, хвороста или даже плоских камней, часто можно встретить над горными реками. Они довольно шатки, раскачиваются и на них легко потерять равновесие. Проходя по ним, необходимо стараться не смотреть на воду.

При переходе реки по бревну рюкзаки снимают с велосипедов и надевают на плечи. Велотурист держит велосипед за руль и седло, ставит его кареткой на бревно, поперек ему, и так осторожно передвигается.

При переправе по камням велотуристы располагаются на них цепочкой, проталкивая велосипеды от камня к камню.

Броды даже через ручьи и маленькие речки с ходу переезжать не рекомендуется: грунт дна может оказаться мягким и вязким, кроме того, можно замочить переключатель, втулки колес, каретку. Лучше велосипед перенести.

Броды, к которым идут дороги, – обычно мелкие, но если нельзя перенести велосипед, не замочив рюкзак, то лучше его снять и перенести на себе. Особенно ответственна переправа вброд через средние и большие реки. Есть одно правило: реки в горах преодолеваются утром, когда воды в русле меньше всего. Подойдя к реке, нужно определить скорость ее течения, глубину, ширину, характер дна, подобрать удобное место для переправы, подготовить снаряжение, распределить обязанности по страховке, установить порядок преодоления. Разведку брода производит опытный велотурист с шестом.

Лучше всего переходить реку в местах с более широким руслом

и спокойным течением. Иногда хорошей подсказкой удобного для брода места служат брошенные на берегу реки шесты. Если дно не просматривается и возникает опасность ранения ноги, преодолевать брод нужно в соответствующей обуви (например, в резиновых сапогах). Перед переходом через реку нужно проверить крепление принадлежностей на велосипеде — фляги, насоса, ремонтной сумки и т. д., а также обратить внимание на упаковку сахара, соли, спичек, карт, документов, фотопринадлежностей в рюкзаках.

При переходе реки велосипед проводится по дну и должен всегда располагаться ниже по течению. Велотурист держит велосипед за руль и седло. Сделав шаг одной ногой, турист проводит к ней велосипед, затем, добившись устойчивого положения велосипеда и опираясь на него, переставляет другую ногу. Перешедшие на противоположный берег должны наблюдать за остальными участниками и в случае необходимости оказать им помощь. После преодоления реки проверяют смазку передней и задней втулок и цепи.

Если вода при сильном течении заходит выше колен, нужна страховка. В этом случае группа должна знать технику наведения переправ, правила страховки и иметь достаточный практический опыт, который вырабатывается в предходных тренировках. Страховка применяется при помощи грудной обвязки, основной и вспомогательной веревок. При отсутствии специального инвентаря (репшнура, веревок, карабинов) для грудной обвязки рекомендуется использовать капроновый шнур, сплетенный втрое «косичкой», длиной 3 м. Основная и вспомогательная веревки крепятся непосредственно к грудной обвязке. Основная веревка всегда располагается на прямой линии переправы, вспомогательная — ниже по течению. В аварийной ситуации при помощи основной веревки потерпевший удерживается, а вспомогательной подтягивается к берегу. При подготовке сложной переправы разводят костер, иногда на обоих берегах, достают сухую одежду и медаптечку на случай экстренной помощи.

Если предполагается переход бурной реки с уровнем воды выше пояса, навешиваются перила. На этот случай надо заранее предусмотреть в снаряжении веревки, грудные обвязки, несколько карабинов, один-два спасжилета. Организация навесной переправы — дело более трудоемкое, тем не менее применение ее не исключено. В этом случае первыми переправляются участники, затем рюкзаки, потом велосипеды.

При проведении сложных велопоходов иногда в состав специального снаряжения для переправ включают автомобильные камеры или легкие резиновые лодки, а если есть надувные матрацы, можно из них сделать *плоты*. Перед переправой четыре надутого матраца связывают вместе, причем каждые два соседних матраца соединяют в двух местах, то есть всего получается 8 связок. С каждого велосипеда снимается левая педаль. На одну пару матрацев кладут велосипеды так, чтобы переключатели приходились на подушки, на другую пару ложатся туристы и транспортируют плот к противоположному берегу. Применение такого плавсредства расширяет возможности группы и позволяет остановиться лагерем, например, на живописном острове.

Правила дорожного движения и комментарии к ним

Мы говорили о том, что велотуристы в отличие от приверженцев других видов туризма должны руководствоваться кроме сугубо туристских правил еще одним сводом законов – Правилами дорожного движения (ПДД), действующими на территории России в настоящее время. Правила регулярно переиздаются, найти их в продаже – не проблема. Знание этих Правил необходимо любому, кто приобрел велосипед, а велотуристу – особенно. Без знания ПДД просто нельзя отправляться в путь.

В Правилах есть специальный раздел 24, посвященный велосипедистам. Вот его положения.

Управлять велосипедом разрешается лицам не моложе 14 лет, а мопедом – не моложе 16 лет. Но в отдельных республиках, краях и областях России минимальный возраст может быть снижен на два года. Местные органы власти вправе на подчиненной им территории ввести номерные знаки на велосипеды и специальные велосипедные «права», подтверждающие знание владельцами велосипедов Правил дорожного движения.

Правила предъявляют определенные требования к техническому состоянию велосипеда, а именно: у него должны быть исправный тормоз и звуковой сигнал, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости велосипед должен иметь спереди фонарь (фару) белого цвета, сзади – фонарь или световозвращатель красного цвета, а с каждой боковой стороны – световозвращатели оранжевого или красного цвета.

От себя добавим: поскольку велотуристы ревностно относятся к каждому грамму походного веса и часто отказываются не только от фары, но даже от боковых световозвращателей, в велотуризме установилась практика передвигаться только в светлое время суток. Что касается тормозов, то велосипедист должен их проверять перед каждым выездом.

Движение по проезжей части на велосипедах разрешается только в один ряд как можно правее. Допускается движение по обочине, если это не создаст помех пешеходам.

Водителям велосипеда и мопеда запрещается: ездить, не держась за руль хотя бы одной рукой; перевозить пассажиров, кроме ребенка в возрасте до 7 лет на дополнительном сиденье, оборудованном надежными подножками; перевозить груз, мешающий управлению велосипедом или выступающий более чем на 0,5 м по длине или ширине за его габариты; поворачивать налево или разворачиваться на дорогах с трамвайным движением и на дорогах, имеющих более одной полосы для движения в данном направлении; ехать по основной дороге, если рядом есть велосипедная дорожка.

И еще правило, касающееся велодорожек: на нерегулируемом пересечении велосипедной дорожки с дорогой (если это пересечение не на перекрестке) велосипедисты должны уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по этой дороге.

Порядок движения по велодорожкам велосипедистов Правила специально не оговаривают. Тут действуют общие принципы дорож-

ного движения. Прежде всего, велодорожки бывают двух основных типов: с разделительной линией и без нее. По дорожкам без линии можно организовать движение во всю их ширину, если при этом не создаются помехи для встречных велосипедистов. На дорожках с разделительной линией двигаться нужно по правой полосе, а на полосу встречного движения можно выезжать лишь при обгоне и объезде.

В Правилах дорожного движения есть предписание, касающееся велосипедных групп, которое гласит: колонны велосипедистов при движении по проезжей части должны быть разделены на группы по 10 велосипедистов. Расстояние между группами должно составлять 80-100 метров.

Ограничение это проистекает в первую очередь из того, что длинная растянутая велогруппа на дороге создает неудобства для автотранспорта. Отсюда следует, что велотуристские группы не должны быть более 10 человек, иначе их придется дробить на две.

И еще об одном запрете Правил дорожного движения, касающемся велосипедистов. Запрещается буксировка велосипедов и мопедов, а также велосипедами и мопедами, кроме буксировки прицепа, специально предназначенного для велосипеда. В велопоходах необходимость буксировки может чаще возникнуть в случае поломки велосипеда и при желании группы дотянуть до удобного для бивака места, в случае необходимости помочь уставшему велотуристу и т.д. Стало быть, помощь должна достигаться другими средствами: остановиться на отдых, сократив дневную норму, разгрузить уставшего и пр. Но те, кто решил пройти какое-то расстояние с велосипедом вдоль дороги пешком, должны следовать по ходу движения транспортных средств.

Итак, основные положения Правил – требование к велосипедистам ехать в один ряд как можно ближе к краю тротуара (покрытия дороги) и группой не более 10 велосипедистов. Если в пути потребовалось поговорить друг с другом, один из собеседников может ехать по обочине (при отсутствии на ней пешеходов).

Левый поворот на улицах с двумя и более полосами движения в данном направлении можно сделать в два приема: сначала пересечь при разрешающем сигнале светофора под прямым углом одну улицу до угла тротуара, развернуть велосипед, а потом, после переключения светофора, – другую.

Теперь остановимся на дорожных знаках. Из предупреждающих для велосипедистов в большей или меньшей степени важны все знаки, поэтому их надо знать. Большинство предупреждающих знаков имеют форму равностороннего треугольника с красной каймой и белым или желтым фоном. Вне населенных пунктов предупреждающие знаки устанавливаются на расстоянии 150-300 м, а в населенных пунктах – на расстоянии 50-100 м до начала опасного участка, если знаки не сопровождаются табличкой 7.1.1 («Расстояние до объекта»).

Знаки приоритета тоже имеют отношение к велосипедистам все.

Из запрещающих знаков (большинство из них – круг с красной каймой и белым или желтым фоном) один конкретно адресован велосипедистам: знак 3.9 «Движение на велосипедах запрещено». Из остальных для велосипедистов, как и для всех видов транспорт-

ных средств, особенно важен знак 3.1 «Въезд запрещен». Имеют к велосипедистам отношение также знаки: 3.17.2 «Опасность», 3.18.1 «Поворот направо запрещен» и 3.18.2 «Поворот налево запрещен», 3.31 «Конец зоны всех ограничений». Знак 3.2 «Движение запрещено» большее отношение имеет к автомобилям, чем к велосипедистам. Часто он имеет цель ограничить сквозное (транзитное) движение по улице или через населенный пункт, направить основной поток транспорта по объездной дороге. Велосипедистам этот знак должен быть сигналом к мобилизации внимания, быть готовым к тому, чтобы остановиться и сойти с велосипеда. В иных случаях знак 3.2 ставится у дороги или улицы, по которой закрыт сквозной проезд из-за ремонта впереди дороги, моста или здания, прилегающего к улице. В этом случае, поехав под этот знак, нужно быть готовым к тому, что придется возвращаться назад.

Предписывающие знаки важны для велосипедиста все, но особенно знак 4.5 «Велосипедная дорожка». Это – второй знак, адресованный конкретно велосипедистам. По велодорожке разрешается движение только на велосипедах и мопедах, а если отсутствует тротуар или пешеходная дорожка, то и пешеходов.

Информационно-указательные знаки к велосипедистам имеют отношение почти все (за исключением некоторых знаков, в частности, 5.18, 5.30.1-5.30.3). Знаки 5.1, 5.3 и 5.9 для велосипедистов по своему значению совпадают со знаком «Движение на велосипедах запрещено». Знаки 5.11.1 и 5.11.2, указывающие место или зону разворота, относятся к велосипедистам, если установлены на дорогах без трамвайного движения и на дорогах, имеющих не более одной полосы для движения в данном направлении.

Некоторые знаки сервиса (в частности, 6.3-6.5, 6.11 и 6.12) относятся к автомобильному транспорту. Остальные актуальны и для велосипедистов.

Из знаков дополнительной информации часть табличек относится ко всем видам транспорта (7.1.1-7.3.3; 7.5.1-7.5.7; 7.8; 7.12-7.17). Среди табличек с контурами различных видов транспортных средств есть табличка 7.4.7, которая указывает, что действие основного знака распространяется лишь на велосипедистов.

Важны для безопасности велосипедистов и некоторые опознавательные знаки транспортных средств: опознавательные знаки автопоезда, состава транспортных средств, обозначение груза, выступающего за габариты транспортного средства.

Велосипедист, предполагающий осуществить поворот или остановиться, должен подавать определенные сигналы. Сигналу левого поворота соответствует вытянутая в сторону левая рука, сигналу правого поворота соответствует вытянутая в сторону правая рука, сигнал торможения подается поднятой вверх рукой. (Правила допускают при повороте поднимать противоположную относительно направления поворота руку, согнутую в локте под прямым углом вверх, но для того, чтобы ваши жесты были поняты однозначно, рекомендуем вытягивать руку в сторону поворота, поскольку велосипедисту в общем-то безразлично, какую руку отрывать от руля).

Подача сигнала рукой должна производиться заблаговременно до начала выполнения маневра и может быть прекращена непосредственно перед выполнением маневра.

Велосипедисты нередко попадают в неприятные ситуации из-за несогласованности их действий и водителей автотранспорта. Например, к перекрестку одновременно подъезжает велосипедист и автомобиль. Кто кого должен пропустить? Кто из них главнее?

Вообще в иерархии транспортных средств самое «привилегированное» положение занимают автомобили спецслужб, снабженные проблесковым маячком и специальным звуковым сигналом. Другие транспортные средства должны уступать им дорогу. Определенными преимуществами на улицах пользуется трамвай. Эти преимущества оговорены в Правилах. Есть некоторые льготы у троллейбусов, следующих по городским маршрутам автобусов, маршрутных такси. Этим льготам посвящен раздел 18 Правил. В отдельных случаях на улицах и дорогах городскому пассажирскому транспорту отводятся специальные полосы, на что указывают знаки 5.9-5.10.4.

А велосипедисты пользуются общими с остальными транспортными средствами правами, если они не противоречат специальным правилам для велосипедистов, о которых мы сказали. Стало быть, велосипедист, едущий по главной дороге, пользуется преимущественным правом проезда перед всеми другими видами транспортных средств (если это не автомобили спецслужб и не трамвай). Поэтому если велосипедист едет по главной дороге, а в это время в боковом проезде показывается «Икарус», велосипедисту не следует в страхе перед внушительной массой давить на тормоза, он должен спокойно продолжать движение. Но внимательно следить за действиями водителя «Икаруса» и других транспортных средств.

А что значит термин «главная дорога»? Это — дорога с покрытием по отношению к грунтовой дороге, причем наличие на второстепенной дороге участка с покрытием непосредственно перед перекрестком не делает ее равной по значению с пересекаемой. Сама по себе ширина проезжей части не является в этом случае определяющей. Если пересекаются улицы или дороги разного значения, но обе с покрытием, на приоритет одной перед другой укажут знаки 2.1, 2.3.1-2.3.3, 7.13. А знаки 2.4 и 2.5 показывают, что вы по второстепенной дороге подъезжаете к главной. Знак 2.5 предписывает обязательно остановиться перед выездом на эту дорогу.

При съезде с дороги на обочину или во двор водитель транспортного средства должен быть галантным по отношению к велосипедисту, путь движения которого он предполагает пересечь, — уступить ему дорогу. И при повороте направо водитель должен уступить дорогу пешеходам, переходящим через проезжую часть дороги, на которую он поворачивает, и велосипедистам, пересекающим эту проезжую часть по велосипедной дорожке.

Точно так же и велосипедисты, поворачивая направо, должны пропускать пешеходов.

И тут необходимо разъяснение. Уступить дорогу (не создавать помех) другим транспортным средствам — это значит своими действиями не вынуждать их менять скорость или направление движения.

По поводу проезда нерегулируемых перекрестков равнозначных дорог и улиц в Правилах есть общее положение, которое касается и велосипедистов: водитель должен уступать дорогу транспортным средствам, приближающимся справа. Кстати, перекрестком равнозначных дорог считается и такой, на котором главная дорога меняет

свое направление (как, например, изображено на знаке 7.13).

То есть, строго говоря, если велосипедист подъезжает к перекрестку равнозначных улиц, а слева к нему одновременно подъезжает груженный «КрАЗ», последний должен пропустить велосипедиста. Другое дело, что велосипедисту, если он едет один, а не с группой, в этой ситуации хорошо бы оказаться джентльменом и пропустить грузовик, исходя из того, что «КрАЗу» остановка дается гораздо труднее, чем велосипедисту. Но только при этом велосипедист обязательно должен сделать соответствующий приглашающий жест рукой, чтобы оба водителя поняли друг друга. То же самое целесообразно делать и в том случае, если велосипедист на перекрестке собирается ехать прямо, а подъезжающий к нему навстречу автомобиль включил указатель поворота налево (разумеется, при отсутствии в зоне перекрестка других транспортных средств). То есть дать понять водителю автомобиля, что велосипедист его пропускает. Впрочем, такие действия велосипедистов – не только дань галантности, но скорее меры безопасности, поскольку, увы, далеко не все автомобилисты видят в велосипедистах полноправных участников уличного движения.

Особую осторожность велосипедистам следует соблюдать при подъезде к нерегулируемому пешеходному переходу, потому что велосипед пешеходам не так заметен, как автомобиль. Перед переходом нужно снизить скорость или даже остановиться, чтобы пропустить людей. А слепых пешеходов, подающих сигнал тростью, необходимо пропускать и вне пешеходных переходов. Следует уступать дорогу пешеходам, идущим к стоящему на остановке трамваю там, где пути проложены посередине улицы и люди вынуждены пересекать проезжую часть.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ В ВЕЛОПОХОДАХ

Залогом успешного, безопасного прохождения маршрута в первую очередь является тщательная и всесторонняя **подготовка к походу** или путешествию. Речь идет и о подготовке самих людей, и о снаряжении, велосипедах, и сборе сведений об особенностях района путешествия, об учете конкретных условий движения, которые встретятся именно в этой местности.

Перед составлением маршрута надо как можно больше собрать сведений о районе, а перед составлением графика движения по маршруту выяснить о труднопроходимых для велосипеда участках и о путях подхода к этим участкам. Очень важно спланировать маршрут таким образом, чтобы было отведено достаточно времени на подходы к сложным участкам маршрута (к перевалам, например), на преодоление наиболее трудных мест пешком. Потому что спешка на сложных участках, стремление уложиться в график во что бы то ни стало особенно часто приводят к несчастным случаям. Хорошо, если после трудного участка руководитель предусмотрит полудневку или дневку для отдыха, ремонта и как резервное время. Обязательно нужно предусмотреть запасные варианты на непредвиденные обстоятельства в случае резкого ухудшения погоды, дорожных условий, разрушения паводком водной переправы и т.д. Разработанный мар-

шрут должен иметь запасной вариант.

Статистика показывает, что среди неорганизованных путешественников аварии случаются чаще, чем среди тех, кто в поход отправляется с маршрутной книжкой. Дело, конечно, не в самой книжке, а в более продуманном маршруте, более строгом выдерживании намеченного графика, что дисциплинирует людей, делает их на маршруте ответственнее. Велотуристы, путешествующие в соответствии с Правилами проведения туристских спортивных походов, проходят более основательную подготовку, курс предпоходных тренировок. Чем более тренированной группа выезжает на маршрут, тем больше уверенности, что она пройдет его без происшествий.

Не менее важен для обеспечения безопасности велопохода и адекватный маршруту подбор участников. Если группа сформирована вновь, руководитель должен провести совместные тренировочные занятия, чтобы оценить техническую и специальную подготовленность, физические возможности участников, иначе он может столкнуться с фактом несоответствия группы маршруту непосредственно в походе. Такое несоответствие может стать причиной аварий или срыва похода.

Перед сложными походами необходимы специальные тренировки по отработке действий в условиях различных аварийных ситуаций. И это не случайно. Растерянность и страх нередко бывают главной причиной гибели людей в экстремальных условиях туристских путешествий. Одной из форм психологической и тактической подготовки могут стать «походы в никуда», о которых мы говорили в главе «Походы выходного дня».

Все участники велопоходов должны в полном объеме знать Правила дорожного движения и, разумеется, выполнять их. И еще, как выявили петербургские туристы, в велоклубах и секциях недостаточно внимания уделяется вопросам медицинского обеспечения и медицинской помощи в походах, в результате у руководителей групп часто отсутствуют достаточные навыки оказания доврачебной помощи, не уделяют они нужного внимания профилактике заболеваний и травм в велопоходах. Важно и умение составлять походную аптечку в соответствии с современными достижениями медицины, районом и сезоном путешествия, индивидуальными особенностями участников.

Однако не всегда удается взять в группу велотуриста с медицинской подготовкой. Поэтому нужно на семинарах увеличить часы на медицинские темы, на занятиях больше отрабатывать практические навыки по оказанию доврачебной помощи. А если предполагается поход по ненаселенной местности, хотя бы один из членов группы должен уметь делать инъекции, потребуются шприцы одноразового пользования. Полезно на занятия приглашать опытных врачей, почаще обращаться к ним и для консультирования отдельных групп, собирающихся в сложные походы.

Наконец, перед самым выездом на маршрут тоже необходимо провести инструктаж участников похода по безопасности движения, по технике безопасности в разных походных ситуациях, лучше в форме небольшого экзамена или зачета.

Немаловажен подбор одежды с точки зрения обеспечения безопасности велопоходов и в движении, и на биваке. Куртки, анараки велотуристов, в первую очередь направляющего и замыкающего,

должны быть яркого цвета: красного, оранжевого, желтого. Поскольку направляющим и замыкающим в разных ситуациях может оказаться любой член группы, желательно, чтобы яркие куртки были у всех членов группы. Такого же цвета следует подбирать майки, футболки, рубашки, и даже носки.

Если штормовки яркого цвета нет, можно пришить на спину кусок материи с вышитым знаком 1.30 «Прочие опасности» или знаком 4.2.2 «Объезд препятствий слева».

Следует отдать предпочтение веломайкам и футболкам с длинными рукавами, которые, а также тренировочные брюки, надо надевать перед спусками с перевалов, чтобы в случае падения уменьшить контакт тела с дорогой. В поход по горам и в случае, если предстоит преодоление водных преград вброд, лишние взять резиновые тапочки (переходить реки).

Обязательны во все времена года и в любую погоду головные уборы. А в жаркие солнечные дни – особенно. В горных районах и вообще на маршрутах, где возможность травм выше, необходимы шлемы.

Некоторые велотуристы берут тонкие матерчатые перчатки для мытья велосипеда. Перчатку погружают в воду, прополаскивают и отжимают, не снимая с руки. Это не только убыстряет процесс мытья, но и избавляет руку от лишних ссадин о края щитков, гайки, зубья звездочек.

Не следует пренебрегать световозвращателями. Они прежде всего должны быть на щитках задних колес.

Кроме того, на велосипедах направляющего и замыкающего обычно к багажнику сзади рюкзака прикрепляется на металлическом стержне, на куске толстой проволоки или на палке красный флажок, обычно треугольной формы, который выступает слева от велосипеда на 40-50 см. Такие флажки обозначают для водителей автотранспорта начало и конец колонны велосипедистов. Можно вместо флажков применять катафоты – специальные кронштейны со световозвращателями на конце, выступающие слева от велосипеда. К велорюкзаку тоже прикрепляют знак (обычно «Прочие опасности»), изготовленный из куска тонкой фанеры или пластика.

Направляющему и замыкающему часто приходится оборачиваться, следя за тем, как идут другие члены группы, наблюдая за подходящими сзади автомобилями, и в это время человек перестает следить за дорогой впереди себя. Однако обычное зеркало заднего вида – это дополнительный вес, кроме того, оно мешает быстро ставить велосипед на руль при ремонте. Можно приспособить маленькое зубооразное зеркальце, прикрепленное к дужке очков или козырьку шапки.

Замыкающий для экстренной остановки группы должен иметь свисток.

Несчастные случаи и заболевания в велопоходах можно разделить на две большие группы: **вызванные общими причинами** и обусловленные непосредственно передвижением на велосипеде. В свою очередь опасности и несчастные случаи «общетуристского» характера могут явиться следствием объективных факторов – суровых природных особенностей района, неблагоприятных метеословий

(сложный рельеф, камнепады, гололедица, перепады температур и т.д.), а могут быть вызваны неправильными действиями самих туристов (неверная организация похода, неквалифицированное преодоление участков маршрута). В частности, под неверной походной тактикой следует понимать плохое знание маршрута (вследствие этого, например, заблудились), недостаточное для данного маршрута снаряжение, несоответствие физической подготовленности людей выбранному маршруту (как следствие – переутомление), общая недисциплинированность участников похода (вызвавшая, предположим, потерю члена группы в малонаселенном районе), пренебрежение общими правилами техники безопасности на привале и т.д.

В движении потенциальную опасность для велосипедиста представляют: дорога, свой велосипед, неправильные действия за рулем других членов группы и свои собственные, автомобили и другие транспортные средства, животные. Разумеется, перечислены лишь основные истоки возникновения аварийной обстановки и несчастных случаев в походе. Дадим некоторые советы, как уберечься от неприятностей в пути.

Одна из самых частых причин травматизма в велопоходах – пренебрежение общими хорошо известными правилами техники безопасности. Например, в жаркие дни велотуристы в начале похода подолгу едут полуобнаженными или без головных уборов, получая солнечные ожоги, страдая от тепловых ударов. Периоды солнечных ванн надо увеличивать постепенно. При приближении грозы нужно искать укрытие, причем, если она застала в лесу или поле, велосипеды следует ставить на некотором расстоянии от людей. При плохой видимости (например, в тумане) надо двигаться компактной группой, на малой скорости или даже пешком, не допуская ухода в сторону или отставания кого-нибудь из туристов. Густой туман следует вообще переждать.

В высокогорных районах на общее физическое состояние может повлиять горная болезнь. В связи с этим маршрут нужно планировать так, чтобы облегчить возможность акклиматизации и постепенного возрастания нагрузок.

Большое число несчастных случаев приходится на преодоление рек. Поэтому организацию бродов и переправ следует осуществлять основательно и без спешки. Горные реки лучше переходить утром, когда в них меньше воды и она прозрачнее, причем в обуви. В сильный дождь в горах возможны обвалы, оползни, камнепады и повреждение дорожных сооружений, поэтому такую погоду лучше переждать.

В среднеазиатских пустынях для обеспечения безопасности путешествий важное значение приобретает ориентирование. Точность при ориентировании в них требуется в первую очередь для обеспечения группы водой. В группе должно быть как минимум два компаса и хотя бы одна запасная карта. Карту района нужно иметь как можно подробнее, на ней должны быть нанесены места оазисов, колодцев с питьевой водой, их точные азимуты и величины магнитного склонения в данном районе. Желательны дополнительные и промежуточные ориентиры.

Наличие воды в колодцах выясняется до похода и уточняется во время него. Больше шансов на наличие воды в колодцах весной,

потому что к осени вода высыхает или разбирается чабанами. В некоторых районах глубина колодцев достигает 100 метров, поэтому в групповое снаряжение следует включить веревки соответствующей длины для поднятия воды, основную и запасную. Перед опусканием веревки в колодец второй ее конец закрепляется на срубе или привязывается к велосипеду.

Группа должна иметь суточный запас воды, поэтому на группу из 6 человек нужно иметь две десятилитровые алюминиевые канистры для питьевой воды и пятилитровую (можно пластмассовую) для воды на бытовые нужды.

Темп движения в условиях сухого и жаркого климата должен быть умеренным, равномерным.

Дорога, даже асфальтированная и гладкая, тоже таит в себе опасности. Например, если колеса из-за ослабления внимания велосипедиста соскальзывают с края асфальтового покрытия на обочину, а он непроизвольно стремится тут же вернуться обратно, он может потерять равновесие и упасть. Соскочив на обочину, надо продолжать ехать по ней и, выбрав место, где уступ асфальта ниже, въехать на покрытие под как можно большим углом.

На асфальте попадают глубокие выбоины, причем подчас заметные лишь за несколько метров. Особенно опасны они для тех, кто едет в середине группы. Поэтому едущие впереди должны показывать следующим на выбоины рукой. Лужи на асфальте лучше объезжать: вода может маскировать глубокие выбоины.

При длительном движении по глинистой дороге с щебнем или галькой, во избежание попадания камня между крышкой и колесом и внезапного заклинивания колеса, целесообразно снять передний щиток. На дороге с плохим покрытием (разбитый асфальт, ямы, глубокая колея и т. д.) нужно увеличить дистанцию до 5-7 м. На скользкой мокрой дороге надо снизить скорость и также увеличить дистанцию, поскольку тормозной путь значительно возрастает. Кроме того, резкое торможение на такой дороге может привести к заносу и падению. Вообще уметь чувствовать машину, ту степень нажатия на тормозные рычаги, при которой колеса велосипеда перестают вращаться и начинают скользить юзом, — один из важнейших навыков, необходимых для безопасного вождения велосипеда.

На лесных тропах и дорожках не следует быстро разгоняться: их порой пересекают канавы, часто тропинки переходят в крутые спуски. На лесных узких горных дорожках и тропинках, где нельзя ехать, а приходится долго идти пешком, рекомендуем отвернуть левую педаль (если предстоит вести велосипед справа от себя).

Дорога таит в себе больше всего опасностей на крутом спуске, особенно с неудовлетворительным покрытием. Тут превышение скорости чревато травмами. Перед затяжным спуском следует одеться так, чтобы руки и ноги были закрыты одеждой, проверить действие обоих тормозов, крепление руля, положение и крепление груза на багажниках. На руках должны быть перчатки, в холодную погоду можно на руки надеть также полиэтиленовые пакеты, но в любом случае пальцы, нажимающие на тормозные рычаги, не должны терять эластичность от переохлаждения. Головной убор должен быть прикреплен тесемкой. Перед поворотами нужно начинать снижать

скорость заблаговременно, действуя обоими тормозами одновременно. Тормозить на спусках следует плавно, без рывков. Переключение передач также нужно производить до поворота или сложного участка.

При путешествии по горным дорогам на сложных участках ремешки туклипсов должны быть ослаблены. По горным тропам следует передвигаться пешком, причем велосипед надо вести на стороне обрыва, а самому идти у скалы. Ведя велосипед по тропам, обходить камни следует на достаточном расстоянии, чтобы не задеть их переключателем или педалью. Удар о камень чреват не только серьезной поломкой (например, оси педали), но и потерей при этом равновесия и падением самого туриста.

Перед прохождением трудного и опасного участка (горная тропа с осыпью, брод, заболоченный участок и т. д.) его надо разведать без велосипедов и организовать страховку либо поискать другое место преодоления препятствия. Перед протяженным труднопроходимым участком и после него нужно устроить отдых и осмотр техники.

Сам по себе **велосипед** тоже способен доставлять немало неприятных сюрпризов. Большинство травм в велотуризме, как и в массовом велоспорте, случается из-за недостаточной техники велоезды, необдуманности действий во время движения. Особенно это касается новичков в велотуризме. Наиболее распространенный вид травм в велопоходах – обширные ссадины, часто загрязненные.

Не меньшее количество падений происходит из-за неудовлетворительного технического состояния велосипеда. Поэтому нужно перед каждым выездом осматривать велосипед, в многодневном походе – ежедневно, а неисправности тут же устранять. Прежде всего должны безотказно действовать оба тормоза на протяжении всего похода. Каждый день проверяется также давление в шинах, состояние покрышек, центровка колес, крепление руля, багажника, натяжение цепи и спиц, величина люфта во втулках колес, крепление гаек колес, педалей.

В дороге часты поломки переключателя передач из-за грубого, торопливого переключения. Попадание переключателя в спицы старых моделей велосипедов (без спицеазащитных дисков) не только выводит велосипед из строя, но и может привести к падению седока.

Особую опасность представляют собой туклипсы для тех, кто ими начал пользоваться недавно, когда человек в экстренной ситуации не успевает выдернуть ногу из туклипсов и падает. В то же время по пересеченной местности без них ездить намного труднее. Поэтому необходимы специальные тренировочные поездки для привыкания к туклипсам, лучше на мягкой дороге или луговой тропе, при этом для выработки рефлекса следует периодически по очереди вынимать ноги из туклипсов, отталкиваться от земли и снова ставить на педали. Поначалу не следует сильно затягивать ремни туклипсов.

Тем более необходимо время для привыкания к контактным педалям, чтобы довести до автоматизма, до рефлекса освобождение из замка педали в экстренных ситуациях при потере равновесия или внезапно возникшем препятствии. На стадии привыкания нужно

максимально ослаблять крепление обуви к педали, а на сложных участках, где то и дело приходится спешиваться, лучше обувь вообще не защелкивать в замке педали.

Немало падений и травм происходит из-за невыявленных дефектов велосипеда. В частности, на крутом спуске может оборваться перетершийся тормозной тросик, внезапно лопнуть треснувший ранее обод, заклинить переднее колесо и т. д. Поэтому надо внимательно прислушиваться к звукам, издаваемым велосипедом. Звук трения цепи о другие детали чаще всего говорит о неправильном положении рычажка переключения передач. Если зачиркало колесо по вилке или тормозной колодке, это может свидетельствовать об ослаблении гайки крепления колеса, об отрыве спицы и появлении «восьмерки». Если туго стал действовать рычаг тормоза, вероятнее всего, где-то зажат тросик тормоза багажником или грузом. Надо остановиться и посмотреть, в чем дело, но ни в коем случае не прилагать большую, чем обычно, силу при нажатии на рычаг. Хлесткий хлопок издаёт оборвавшаяся эспандерная резинка крепления багажа, которая тут же может начать накручиваться на втулку колеса. Особенно опасно постукивание во втулке переднего колеса: это грозит внезапным заклиниванием колеса и падением через руль.

Во всех узлах должно быть положенное количество шариков. Недостаточное их количество, а также шарики с повреждениями не только ведут к увеличению на них нагрузок, но и могут вызвать раскол одного из шариков, заклинивание узла, в частности, колеса. Лопнувшую спицу надо немедленно вывернуть или перекусить у ее основания, на первой остановке заменить, а не загигать за другие. Если же лопнули две и более спиц, надо тут же остановиться и заменить все. К падению может привести и плохо закрепленный багажник, когда его «водит» из стороны в сторону – затрудняется управление велосипедом.

Упавшие на ходу вещи также могут создать аварийную ситуацию для едущих сзади. Поэтому у велотуриста должен выработаться рефлекс: даже после кратковременной остановки перед тем, как начать движение, проверить надежность упаковки и крепления груза на переднем и заднем багажниках.

Нередки в походах столкновения велотуристов, наезды друг на друга, так называемые «завалы». Наиболее частые причины этого – неожиданное для других маневрирование, резкое торможение, езда не в один ряд, а кучей, отвлечение внимания при езде с малым интервалом. Езду «на колесе» может применять лишь хорошо скачанная группа и на гладкой, незагруженной транспортом дороге.

Направляющий велогруппы должен постоянно помнить, что за ним идет группа, которая доверяется ему, каждый член группы в своих действиях ориентируется на действия идущего впереди. Поэтому направляющий должен как можно дальше вперед просматривать дорогу, чтобы не делать резких движений: не вилять, не тормозить неожиданно для других. А находящиеся в середине или в конце колонны не должны обгонять идущих впереди, не разобравшись, почему они замедлили ход. Возможно, причиной замедления оказалось какое-то препятствие, которое задним не видно.

В каком бы районе ни пролегал маршрут велотуристов, они не-

изменно поедут по дорогам с автомобильным движением. В наездах **автомобилей** на велосипедистов бывают виноваты обе стороны. Велосипедисты могут вызвать несчастные случаи такими действиями: неожиданное маневрирование, выезд велосипедистов на полосу встречного движения, осуществление левого поворота или разворота, несогласованность действий велосипедиста и водителя автобуса или троллейбуса у их остановок, неосмотрительные действия при ограниченном обзоре велосипедиста в туман или дождь (особенно если на нем накидка от дождя).

На магистральных велосипедисты должны проявлять уравновешенность, ехать как можно прямолинейнее и ближе к краю полотна дороги, без надобности не влиять.

Стоящие автомобили и другие препятствия объезжайте плавно, только слева, перед выездом надо обязательно оглянуться (посмотреть в зеркало заднего вида), перед началом обгона подать сигнал рукой. При объезде стоящих автомобилей, автобусов и троллейбусов надо быть особенно внимательными, держа руки на рычагах тормозов, объезжая транспортные средства не менее чем за 1 метр: из-за него может выйти пешеход, водитель может распахнуть дверцу. Друг друга велосипедисты тоже должны обгонять только слева. После обгона в свой ряд возвращаться надо так же плавно.

На улицах и дорогах, где много автомобилей, средств городского транспорта, пешеходов, а также много перекрестков, боковых переулков и проездов, нужно ехать с максимальным вниманием в медленном темпе, строго в одну колонну, интервал между велосипедистами – 2-3 м. Тут особенно важна согласованность действий с водителями автобусов и троллейбусов около остановок. Надо притормаживать и давать дорогу готовящемуся отъехать от остановки водителю автобуса или троллейбуса.

Очень опасен выезд на левую обочину автодорог, особенно при приближении автомашин. Вообще велотуристам для всевозможных маневров вполне хватает правой половины шоссе, а за осевой линией им делать просто нечего. Даже во время остановок группе не следует без особой надобности переходить на другую сторону шоссе.

Следует остерегаться грузовиков с сеном, прицепами и длинномерными грузами. На узком шоссе, если спереди и сзади одновременно идут автомашины, разумно съехать на обочину. При этом возвращаться на проезжую часть надо, лишь убедившись, что за первым транспортным средством нет второго. Особенно следует остерегаться на узких дорогах автомобилей и автобусов с большой массой: водитель может не рассчитать скорость и не оставить велосипедисту места. Может занести и прицеп. Поэтому при одновременном приближении к поворотам тяжелых автомобилей и велосипедистов последним лучше притормозить и максимально принять вправо.

К несчастным случаям часто приводит прямое игнорирование Правил дорожного движения. Особенно недопустимы на автодорогах неоправданные обгоны друг друга, езда более чем в 1 ряд, не держась за руль и прочие «вольности». Не следует делать «петли» – уезжать вперед группы, а потом разворачиваться и возвращаться обратно (уже говорилось, что вперед направляющего заезжать вообще не нужно).

Перед тем, как остановиться, велотуристы должны съехать на обочину, даже если не видно автомашин. Не следует останавливаться на мостах, железнодорожных переездах, крутых спусках, на закрытых поворотах. При вынужденной остановке в таких местах надо сойти на полосу отчуждения или пешком пройти вдоль дороги в более безопасное место. Остановки для отдыха следует делать у съездов, в стороне от шоссе, в лесу или на лугу.

Полностью должны быть исключены поездки в темноте. Место для ночлега следует начинать подыскивать не позднее, чем за два часа до наступления темноты.

Если же экстренная ситуация в группе (например, потребность в медицинской помощи) вынуждает кого-то из велотуристов ехать в темноте, их велосипеды, одежда и снаряжение должны быть соответствующим образом оснащены. Велосипеды обязательно должны иметь белый передний фонарь или фару и задний красный фонарь или хотя бы светоотражатель. Очень эффективны компактные светодиодные передние мигающие или постоянного свечения сигнализаторы (подробно о светоборудовании в главе II). Хорошо, если куртки, велорюкзак и сумки имеют светоотражающее покрытие или вставки из соответствующих полосок.

Немало неприятностей доставляют, а порой и создают аварийную обстановку, **животные**, прежде всего собаки. Довольно эффективны в отпугивании собак петарды – громкие хлопушки. Их недостаток в том, что очень трудно, да и небезопасно их поджигать и кидать в сторону собак в движении, поэтому это надо делать остановившись.

Гораздо удобнее в «антисобачьих» действиях сигнальные револьверы «Т03-101» и «Скат». Они заряжаются холостыми шумовыми патронами типа «Гром». Револьвер удобно перевозить в небольшой кобуре на поясе, его спокойно можно доставать на ходу как левой, так и правой рукой и производить устрашающую стрельбу. Емкость барабана – 6 патронов.

Можно использовать против четвероногих забияк газовые перцовые баллончики. Они легки, компактны, удобны в применении, но действуют на улице лишь на близком расстоянии, да и то необходимо учитывать направление ветра.

Пневматические многозарядные пистолеты с баллонами сжатого газа в виде шариков можно применять лишь в случае прямого нападения собаки на велотуриста.

Намного безопаснее электронные отпугиватели собак типа Ultrasonic-Dogchaser, генерирующие ультразвуки, неслышимые человеком, но воздействующие на собак. Питаются эти приборы от маленьких батарей.

Но если под руками нет какого-нибудь «антисобачьего» средства, а собака велосипедиста явно догоняет, лучше остановиться: как правило, собака в этом случае тоже останавливается в растерянности, только лает, но не трогает седока, а потом и вовсе уходит.

Кстати, перцовые баллоны, а также отечественные пистолеты типа «Удар» с перцовыми патронами могут быть применены и для защиты от двуногих злоумышленников.

Для защиты от комаров (а впившийся в едущего по лесной тропе велосипедиста комар тоже может стать причиной падения) существ-

вует маленький приборчик размерами 8х3 см «АОК-Супер», представляющий собой пьезокерамический излучатель акустических волн, не позволяющих комарам приблизиться к человеку.

В пустынных и полупустынных районах велика опасность укуса насекомыми и змеями. Особенно активны ядовитые животные весной, когда пустыня – самая привлекательная, цветущая. Днем в жару угроза укуса уменьшается, ночью возрастает. Поэтому палатка должна быть из тонкой и легкой ткани, но непроницаемой для насекомых и пресмыкающихся (на молнии). В медаптечку нужно включить препараты против укусов, а также увеличенное количество средств, нормализующих деятельность желудочно-кишечного тракта.

Бесконтрольное захоронение **радиоактивных отходов**, сбросы этих отходов в реки и озера заставляют применять в велопоходах, особенно по населенным районам, карманный дозиметр. Можно порекомендовать дозиметр отечественного производства типа «Мастер». Это очень маленький карманный цифровой индикатор на жидких кристаллах. Он позволяет определить уровень радиационного фона в местах привала, ночлега или водозабора. Измерение производится в микрорентгенах в час в течение не более 30 секунд. С помощью прищепки прибор легко прикрепляется к карманам одежды, как обычная авторучка. Если уровень радиации превышает 30 мкр/час, необходимо сразу покинуть это место и обязательно сообщить об этом в ближайшую станцию Госэпиднадзора.

Общеизвестно влияние физической усталости на внимание, реакцию и координацию движения, на технику езды велосипедиста. Главная причина травматизма в велопоходах – пониженный тонус и потеря эластичности мышц в связи с усталостью, болезненным состоянием велотуриста. Физическое состояние влияет на психологический климат в группе. При усталости снижается инициатива, взаимопомощь, адекватность поведения, что в свою очередь может отразиться на безопасности. **Предупреждение переутомления в походе** – одна из главных задач по обеспечению безопасности на маршруте. И начинается это предупреждение на стадии предподходных тренировок. Поэтому в тренировочные выезды должны отправляться все члены группы, а для менее тренированных необходимы даже дополнительные поездки. Но в походе все равно кто-то будет сильнее, кто-то слабее. По наименее тренированному участнику похода руководитель должен выбирать темп движения.

Велика роль руководителя в предупреждении несчастных случаев. На протяжении всего похода он должен следить за правильным распределением груза между членами группы, с учетом сил каждого, за самочувствием туристов, интересоваться состоянием одежды и обуви, вместе с механиком группы периодически осматривать велосипеды. Очень часто бывает так, что участник, почувствовав сильную усталость или недомогание, из самолюбия и из боязни обременить остальных пытается скрыть свое состояние от них, выкладываясь из последних сил, надеясь дотянуть до привала. Однако эта «забота» о других может им принести больше неприятностей, не говоря уж о самом уставшем.

При появлении признаков переутомления участник должен сообщить руководителю похода. Но и руководитель сам должен следить,

как едет каждый. Первый признак усталости велотуриста – его отставание от группы. Пытаясь догнать остальных, он выматывается еще больше. И уж конечно нужно внимательно относиться к жалобам участников на вялость, ухудшение сна, аппетита, головные боли. Нередко при таких симптомах ограничиваются медикаментами: таблетками глюкозы, аскорбиновой кислоты, анальгина и т. д., после чего продолжают движение в прежнем темпе. В данной ситуации весьма возможны травмы из-за рассеянности внимания, ухудшения реакции и координации движений. Лучшее «лекарство» при утомлении – отдых, а после него перераспределение груза. Регулярный отдых – это лучшее профилактическое средство. Более подробно об этом – в разделе «Тактика велопохода».

Тактические и организационные промахи руководителей походов, относящиеся к подготовительному периоду (недобросовестная подготовка к походу, нарушение дидактических принципов обучения и тренировки туристов в предпоходный период, составление маршрута без достаточного знания района в надежде «авось проскочим», выбор заведомо чересчур опасного для данного сезона или для конкретной группы маршрута, нерационально составленный график движения, плохое медицинское обеспечение группы и т. д.), приходится исправлять на маршруте. И тут от руководителя требуется трезвая оценка ситуации, умение преодолеть в себе амбициозное стремление во что бы то ни стало, любой ценой, пройти намеченный маршрут. Как поступить – зависит от конкретных обстоятельств. Иногда достаточно потратить больше времени на прохождение сложного участка (например, организовать пешую разведку), а иногда разумнее отказаться от прохождения какого-либо участка вовсе, изменить маршрут в соответствии с физическим состоянием участников похода, с ухудшившейся климатической обстановкой.

Туристская этика обязывает любую группу туристов, независимо от способа передвижения, оказывать помощь всем другим группам, нуждающимся в ней.

Безопасность путешествий обуславливается в немалой степени **дисциплиной** в группе, слаженностью действий ее членов. Дисциплина подразумевает определенный порядок при движении группы по маршруту (направляющий, наименее тренированные члены группы, ... медик, механик или один из наиболее опытных туристов), четкий режим дня, выполнение, желательно с опережением, графика похода и т. д. Это придает людям уверенность в себе, положительно влияет на общую атмосферу в группе, усиливает дух коллективизма, а следовательно, увеличивает безаварийность путешествия.

Но дисциплина не должна насаждаться руководителем тяжело и назойливо, она не нужна как самоцель. Ее следует рассматривать как само собой разумеющееся и необходимое условие похода, как образ походной жизни. И лучший стиль руководства группой – это создание в ней такой обстановки, при которой дисциплина поддерживается сама собой, никто не испытывает психологического неудобства от того, что ему приходится соблюдать нормы походного бытия, подчиняться общегрупповому мнению, путешествовать в соответствии с туристскими и дорожными правилами. В идеальной группе дисциплина и демократия живут дружно, помогая друг

другу, порой не сразу скажешь, кто здесь руководитель, а все в группе делается правильно и вовремя, как бы само собой. Но как создать такую обстановку? Как вообще сделать, чтобы поход доставил удовольствие, сблизил его участников, а не наоборот, разъединил?..

Психологическая атмосфера в группе

Иногда бывает так: в поход отправляются веселые, полные ожиданий, приятных предвкушений. А из похода возвращаются унылые, угрюмые, усталые. И не обязательно в походе что-то случилось или не повезло с погодой. Просто наблюдалось отсутствие сплоченности, единства чувств и мыслей, духа дружелюбия, взаимопонимания. При одних и тех же нагрузках, внешних впечатлениях психологическая обстановка в группе может сделать поход тусклым, напряженным, утомительным, а может – ярким, оставить ощущение праздника, богатой насыщенности положительными моментами. Как же сделать, чтобы поход оставлял это ощущение праздничности, прибавлял оптимизма, чтобы члены группы стали друзьями, а не случайными попутчиками или, еще хуже, врагами?

Туристская группа – коллектив неформальный, членство группы добровольное. Внутренняя структура ее, правила взаимоотношений и нормы поведения обуславливаются не должностными инструкциями и служебной дисциплиной. А чем же?

Конечно, ценно, когда у членов группы совпадают интересы, увлечения. Не менее важна психологическая совместимость участников похода, хотя многие пока плохо осознают, что это такое, а при подборе группы руководствуются этим критерием скорее интуитивно. Но самое, пожалуй, главное – в группе должно быть единство доминирующей цели участия в походе.

Разрушение единства, ухудшение морального климата, а как следствие, и дисциплины, начинается часто с того, что в одной «связке» оказываются люди, у которых главенствуют совершенно разные цели. Чаще всего в походах сталкиваются спортивные цели и познавательные или спортивные и эстетико-романтические.

В зависимости от того, как собирается группа, кем разрабатывается маршрут, цели похода могут определиться либо до того, как сформировалась группа, либо после. В существующей компании друзей или знакомых, которая решила пойти в поход, вопрос о его цели решается, как правило, коллегиально. Но нередко бывает, что будущий руководитель в деталях разрабатывает маршрут, программу похода, определяет его цели, а потом в соответствии с ними подбирает группу. Так или иначе, но в момент рождения туристской группы главные и второстепенные цели должны быть четко оговорены. Например, мы едем осматривать памятники архитектуры, или совершаем спортивный поход II категории сложности, или хотим специально потренироваться на труднопроходимых дорогах, наконец, просто отдохнуть и развлечься. Когда общая цель похода расплывчата, неясна каждому, личные интересы могут оказаться главным регулятором поведения людей.

На подготовительном этапе главная цель руководителя – создать

сплоченный коллектив. Собственно говоря, само желание идти в поход, предвкушение походных радостей действуют объединяюще. Поэтому можно видеть: как только образовалась группа, она становится своеобразной тесной ячейкой, и над нею даже начинает витать некая тайна, известная только членам группы. То есть при создании группы ошутимо действуют центростремительные силы, которые стягивают всех вместе в плотное ядро. И эти силы тем больше, чем больше интерес к походу.

Однако, понятно, такой интерес не может возникнуть у всех подряд. Когда будущий руководитель предлагает велотуристам пойти с ним в поход, первый вопрос обычно бывает таким: «Какой район или маршрут?», а второй: «Кто еще пойдет?» Поэтому руководитель заранее прикидывает, кого идея этого похода сможет заинтересовать. Но психологический климат в группе в немалой степени зависит не только от руководителя, но и от психологических особенностей, от совместности всех участников похода, то есть от способности членов группы к совместному путешествию с данной целевой установкой. А при комплектовании группы для сложного похода необходимо не только уметь учитывать индивидуальные психологические качества руководителя и участников, но и предвидеть возможные эффекты от соединения людей в группу, поскольку группа – это не простая сумма свойств входящих в нее людей, и нередко их взаимодействие в экстремальных условиях непредсказуемо.

Но даже если в группе собрались единомышленники, для успеха будущего похода очень много значит, кто и как выдвигает идею похода, какой предлагает маршрут. Поскольку чаще замысел похода рождается у руководителя, в первую очередь в его руках, чтобы интерес не угасал, чтобы центростремительные силы в группе не ослабевали, чтобы дух доброжелательности сохранялся весь поход.

Поэтому на первой встрече сразу должно быть провозглашено единство действий (разумеется, косвенно, а не прямыми призывами), у людей должна появиться сознательная установка на сплоченность. А для этого нужно, чтобы члены группы прониклись идеями руководителя относительно целей похода, чтобы у всех появилось творческое отношение к нему. Поэтому хорошо, если на первом организационном собрании программа похода (прежде всего маршрут) выносится на всеобщее обсуждение, и руководитель логично обосновывает выбор именно такой программы, а не иной. И пусть каждый участник выносит предложения и по самому маршруту, и по организации его прохождения, и если эти предложения большинства членов группы одобрены, то их, конечно, следует принять во внимание.

Одна из главных задач организационного собрания – настроить членов созданной группы на определенный лад, предупредить, что людей в походе ждет наверху, что – возможно, а чего определенно не будет. Например, будут раскисшие грунтовые дороги, много комаров, большую часть в пищевом рационе займет рыба, возможна переправа вброд через реку, но не будет проблем с дровами и т.д. Человек готов перенести более трудные условия похода, если он о них знает заранее. В таком обсуждении деталей предстоящего похода, в решении организационно-хозяйственных задач и складывается общность группы, атмосфера доброжелательности и товарищества.

Затем каждый член группы должен включиться в подготовку к походу. А с какой степенью рвения люди этим займутся, зависит в первую очередь от интереса к походу. Руководитель должен суметь активизировать этот интерес поручениями. Этому, кстати, способствует то, чтобы трудоемкость заданий была распределена примерно поровну.

Принятая всеми программа похода потом может быть изменена только по уважительной причине. И прежде всего руководителю нужно обладать определенной мерой инерции в своих мнениях и решениях, он не должен, чуть что, менять маршрут похода или график (в этом случае руководитель сам становится дезорганизатором). Но и не следует впадать в другую крайность: излишнюю прямолинейность в выполнении плана похода, превращение графика в самоцель, игнорирование изменившейся обстановки. Например, проехать мимо малинника, потому что для остановки еще время не пришло, и остановиться пятью минутами позже. Или упрямо ехать в ливень, когда есть возможность укрыться, переждать 20 минут. И уж конечно все изменения в маршруте и в программе похода, если они предприняты не в критической ситуации, должны обсуждаться с остальными участниками похода и приниматься с учетом их мнений.

Нужно предоставлять своим товарищам при каждой возможности право выбора. Например, приехав в какой-то город и осмотрев достопримечательности, которые интересны всем, надо обязательно потом дать время на индивидуальные дела. А в столовой тоже предоставить людям возможность пообедать самостоятельно, чтобы каждый выбрал блюда по своему вкусу.

Если в группе много незнакомых друг другу людей, полезно в самом начале путешествия устроить вечер более близкого знакомства у костра. Каждый рассказывает о себе то, что считает нужным. Такой доверительный разговор сближает людей. Но тут нужна немалая мера такта, не надо навязывать людям, о чем рассказывать – особенно это касается личной жизни. Лучше вообще не задавать встречных вопросов.

В походе есть свой трудный, с психологической точки зрения, период. Это, пожалуй, третий и четвертый дни похода (если в группе собрались малознакомые люди). В первый и второй дни никто еще не успел проявить своих недостатков, их друг к другу влечет любопытство, это – первый этап узнавания друг друга. Третий и четвертый дни – активная притирка. Через неделю участники похода уже привыкли друг к другу, знают, от кого чего можно ждать, более открыты, доверчивы. Поэтому есть смысл людей предупредить об этом периоде притирки, в случае появления недовольства друг другом, раздражения люди будут это относить на счет «попынного» периода похода. А руководителю необходимо в период притирки быть особенно внимательным к людям, стараться чутко улавливать настроение в группе.

Вообще руководителю очень поможет во взаимоотношениях с группой его собственная гуманная установка на то, что он стремится людям обеспечить приятный и интересный отдых. Он должен быть благодарен участникам похода, что они оказали ему доверие, едут под его руководством. В то же время каждый член группы должен быть благодарен руководителю, что тот захотел увидеть его

среди участников похода, включил его в состав группы. Пусть на основе этой взаимной благодарности и пройдет весь поход.

Сколько руководителей, столько и стилей руководства. Но различают три основных метода: демократический, авторитарный и либеральный.

Демократический стиль характерен тем, что авторитет руководителя основывается на опыте, знаниях, организаторских способностях, личных качествах. Руководитель не навязывает своей воли участникам, а советуется с ними, в своих решениях исходит из интересов группы, терпим к недостаткам и ошибкам других.

Демократический тип руководства дает возможность активнее вовлекать коллектив в обсуждения, согласования и выявление наилучших средств и приемов в тактике, технике преодоления препятствий маршрута и вообще создает благоприятные условия для инициативы всех участников группы, вызывает у них удовлетворение своей работой. Последователь этого типа руководства считается с мнением участников и видит в них готовых оказать помощь туристам, создает предпосылки к формированию в группе атмосферы взаимопонимания и оказания товарищеской помощи.

Авторитарный руководитель замыкает все связи только на себя, а членам группы предоставляет минимум информации. Он контролирует все действия участников похода и требует пунктуального выполнения своих указаний, не оставляя им возможности для проявления творческой инициативы.

При авторитарном методе руководства человек не руководит, а администрирует, подавляя всех, он не предлагает или направляет, а приказывает. В результате в группе создается барьер между руководителем и участниками. Следствием авторитарного стиля руководства бывает неустойчивый психологический климат, отсутствие единства, напряженность, предрасположенность к конфликтам. И наоборот, все эти явления, возникшие по разным причинам (группу ведет неопытный руководитель, его авторитет недостаточен, в группе есть люди старше и опытнее его и т. д.) могут стать основой авторитарности в руководстве.

Авторитарный стиль руководства часто вызывает неудовлетворенность походом, поскольку, во-первых, его участники, выполняя лишь то, что от них требуют, не смогли полностью выявить свои знания и умения, а во-вторых, они в походе не отдохнули эмоционально-психологически, поскольку в группе не было раскованного общения.

Однако в некоторых сложных походных ситуациях, когда нет времени для обсуждения, когда требуется быстрое единоличное решение для обеспечения безопасности группы, нужен именно авторитарный стиль руководства.

Третий тип руководства – либеральный, характеризуется минимальным вмешательством в действия участников и предоставляет им большую самостоятельность. Такой стиль может создать нужный микроклимат в группе, но действия группы и участников необходимо контролировать, иногда проверять и направлять в нужное русло, иначе в сложной ситуации действия людей могут оказаться непредсказуемыми.

Встречаются и другие типы руководителей туристских групп, на-

пример, дистанционный, контактный...

Но в любом случае руководитель должен обладать определенным уровнем компетентности – в организационных вопросах, как турист-практик, просто как человек с жизненным опытом. В руководстве группой он должен проявляться как личность. В основе его авторитета лежат, с одной стороны, положительные человеческие и профессиональные качества (туристские знания и умения), а с другой – способность руководить людьми непосредственно в походе.

Руководитель должен личным примером показывать правильное отношение к выполнению поставленных перед походом задач, к своим обязанностям, которое должно быть проникнуто чувством уверенности в своих силах, стабильности, влюбленностью в туризм и стремлением к успеху. Такое отношение создает предпосылки к тому, что устанавливается своего рода «пара сил», при которой руководитель оказывает влияние на группу, а группа на него, и тогда формируются отношения доверия, уважения и готовность к творческому сотрудничеству на выполнение целевой установки путешествия. Особая деликатность требуется от руководителя в сложном походе, когда люди устали и голодны или чем-то встревожены.

Опытный руководитель избегает отдавать прямые приказания. Он не скажет: «Дежурные, завтра встаньте в 5.30 утра!» Это же самое он выразит иначе, например: «Надо нам завтра выехать пораньше, хорошо бы дежурные встали в 5.30 утра». То есть он как бы приглашает разделить с ним его озабоченность, предположим, отставанием от графика. Но скажет это уверенно и спокойно, чтобы в его пожелании чувствовалась некая объективная целесообразность. А общий принцип такой: направлять группу, как бы подводить ее к правильному решению. Причем самым дисциплинированным исполнителем решений руководителя должен быть сам руководитель.

Лидер группы должен четко осознать: какую манеру взаимоотношений, тон возьмет он с самого начала, так будут общаться между собой и все члены группы. С первого дня собственным примером утверждает в группе, наряду с обстановкой принципиальности и требовательности, дух взаимопомощи, товарищеского внимания друг к другу.

Если руководитель стремится узнать характеры и особенности членов группы, улавливает настроения и желания людей, знает, кого какими словами можно подбодрить, умеет в нужный момент разрядить обстановку шуткой, то участники похода будут проявлять уважение и доброжелательность друг к другу, избегать ненужных и оскорбительных замечаний, наносящих ущерб самолюбию других участников и их работоспособности. И если на биваке кто-то слишком долго собирается, то руководитель не стоит поодаль, сложив руки, а помогает отстающему, не обидно подсказывая при этом, как рациональнее уложить вещи, то и остальные члены группы будут взаимно предупредительны, стремиться помочь друг другу.

И наоборот: в группе, где руководитель постоянно поучает, одергивает туристов, высказывает недовольство их действиями, обстановка становится напряженной, дерганой, все друг друга тоже начинают поучать, раздражаться, подкалывать, в группе устанавливается атмосфера недоверия. Причем люди порой не осознают, в ком первопричина напряжения. И тогда в группе находятся «последние»,

как их порой называют, «козлы отпущения», на ком и срывают раздражение.

Иногда встречаются группы, при встрече с которыми посторонний не сразу скажет, кто в них руководитель. Не слышно никаких приказаний, замечаний, и в то же время каждый чем-то занят, все делается ладно, споро. Это и есть идеальный стиль руководства, когда оно почти не ощущается. Ведь дисциплина в туристской группе – не самоцель, а условие успешного и безопасного прохождения маршрута.

Но создание дружного работоспособного туристского коллектива, поддержание здорового психологического микроклимата зависит и от остальных участников путешествия. Они тоже должны поддерживать и укреплять взаимопонимание между собой, авторитет друзей по группе, особенно руководителя. С одной стороны, «рядовые» члены группы не должны заискивать перед руководителем, а с другой – не на пользу обычно идет и фамильярная близость с руководителем, особенно в разновозрастных группах. Успех похода зависит также от доброжелательности участников во взаимоотношениях друг с другом, активности, личной заинтересованности в выполнении поставленных перед походом задач.

Один из основных принципов туристской группы: радости и заботы делить поровну. Например, никуда не годится, если, приехав в поселок, двое направились в магазин покупать для всех продукты, один остался сторожить велосипеды, а остальные устремились к бочке с квасом, забыв принести квас тем, кто занят общим делом.

Но даже при самых единомысленных настроениях в группе может образоваться несколько микрогрупп по 2-3 человека. Чем больше группа, тем скорее возникнут такие маленькие компании. Они могут сформироваться на основе размещения по палаткам, по возрасту, просто благодаря личным симпатиям. Причем психологический настрой микрогрупп может быть положительным или отрицательным – это зависит от поведения руководителя, условий похода, запаса выдержки у людей и прочих факторов. Как правило, настрой этих микрогрупп определяют лидеры каждой из них. Стало быть, чтобы сementировать микрогруппы в единый походный коллектив, руководитель должен в первую очередь установить доверительные контакты с их лидерами.

Однако у руководителя не должно быть любимчиков, занимающих положение лучших друзей, с которыми согласуются многие вопросы, а остальные туристы группы оказываются на положении «прочих». В этом случае почти неизбежен отрыв этой микрогруппы вместе с руководителем от остального коллектива.

В небольших группах более вероятно разделение группы на две части. Такому разделению особенно способствуют наличие в группе опытного, старшего по возрасту, чем руководитель, эрудированного туриста. Однако вовсе не обязательно в этом случае происходит «борьба за власть» со всеми вытекающими негативными последствиями. Многое зависит от мудрости руководителя, и от такта потенциального неформального лидера, и от поведения остальных членов группы. Ради успеха общего дела руководитель должен стремиться сохранить за собой лидерство, постараться найти с неформальным лидером взаимопонимание, что окажет положительное влияние на

микроклимат в группе. При изначально доброжелательных отношениях между тем и другим может получиться союз формального руководителя и неформального лидера. Один из путей сохранения доброжелательной обстановки в группе – предоставить неформальному лидеру проявить себя в определенных ситуациях, например, при выборе и устройстве бивака, в разведке и ориентировании и т. д. Однако если руководитель почувствует себя уязвленным неформальным лидером, может начаться борьба самолюбий, а затем и конфликт. Не у всякого неформального лидера достанет мудрости отказаться от стремления навязать свое мнение в критической ситуации. От теоретического понимания, что в обстановке, и без того напряженной, должен соблюдаться армейский принцип единоначалия до реальной позиции бывает весьма солидное расстояние. В этой ситуации должны проявить выдержку и благоразумие остальные члены группы.

Конечно, каждый руководитель и каждый участник, собираясь в поход, рассчитывает, что он пройдет в благоприятной психологической атмосфере. И тем не менее, к сожалению, в группах конфликты не так уж редки.

Чаще всего конфликты возникают по причине столкновения интересов членов группы («борьба за власть» руководителя и неформального лидера – одна из форм такого столкновения), нарушения межличностных связей (в частности, из-за психологической непереносимости одного человека другим), из-за уменьшения значимости общей цели похода, преобладания личных целей и планов над общими, снижения авторитета руководителя, неготовности к возникшему из-за непогоды или состояния дорог дискомфорту, переоценки руководителем и группой своих возможностей и, с другой стороны, неверия в собственные силы, наконец, по причине простого недоразумения.

При разрешении конфликтных ситуаций руководителю не следует идти по ложному пути, на который иногда толкают обе конфликтующие стороны. Прежде всего надо разобраться в ситуации, установить первопричину конфликта, постараться разрешить ее сначала педагогическим путем, а потом уже, если он не дал результата, прибегнуть к административным мерам. Особенно важно для руководителя при конфликтах на первых порах сбить напряжение, ввести конфликт в спокойное русло. Тут часто уместна простая шутка или добрая улыбка, остроумное замечание. Когда конфликты возникают из-за напряженности маршрута, сложных походных условий, усталости участников, то есть назревание стрессовой ситуации происходит постепенно, надо подумать об отдыхе, снижении нагрузки.

Но иногда конфликты имеют деловую сторону и могут возникнуть в связи с поиском оптимального решения в сложных походных ситуациях. Могут возникнуть и плодотворные конфликты, после которых наступает разрядка, и группа из них выходит даже более сплоченной. В любом случае не надо запускать положение, следует вовремя устраивать обсуждение ситуации, делать выводы.

Слово «вовремя» не нужно понимать слишком буквально, то есть – в самый ответственный момент, в горячей обстановке. Речь скорее о том, чтобы во всяком походе регулярно устраивать разбор прошедшего дня. Лучшее время для него – после ужина. Вечером у

костра легче создать непринужденную доброжелательную обстановку. Подведение итогов дня, когда каждый получает возможность открыто высказаться, создает обратную связь между руководителем и «рядовыми» туристами. Особенно такой разговор полезен, если в группе наметилась напряженность. Вечерний разбор играет роль клапана для выпуска пара, не позволяя недовольству руководителем или кем-либо накапливаться, дает возможность переносить критику участников друг друга с горячих моментов на маршруте на вечернее время, когда пыл спадает, и критика и замечания высказываются уже без эмоций, в спокойном доброжелательном тоне и с большей пользой.

Однако и на вечернем разборе наводить критику надо с учетом сложившейся ситуации, особенностей характеров людей. Некоторые даже приходят к выводу, что лучший способ сохранить нормальный психологический климат в группе – это провозгласить свободу самокритики и отказаться от каких бы то ни было замечаний друг другу. Такой принцип, близкий к идеалу человеческих взаимоотношений вообще, возможен в очень слаженной группе и требует от каждого умения слышать других людей, высокой культуры поведения. Но и в обычных группах можно встретить немало добросовестных и совестливых людей, которых критиковать-то нет необходимости (достаточно критики молчанием). Других есть смысл критиковать лишь в том случае, если сможешь не дать волю эмоциям, а также подобрать нужные аргументы. Причем прежде чем критиковать при всей группе, часто надо поговорить с критикуемым наедине, особенно если человек весьма дорожит своим авторитетом. Но в любом случае, критикуя, никогда не следует переходить на личность, клеить ярлыки, обобщать, приписывая более примитивные, низкие мотивы (например, «ты эгоист», «ты вообще отлыниваешь от дел» и т.д.). Важно критиковать действие, не самого человека, то есть сохранять уважение к его личности. Этим подчеркивается случайность негативного поступка человека, который ему вовсе не присущ.

Не годится в туристской группе принцип «разделяй и властвуй», когда одного человека противопоставляют другому. Вряд ли критика возымеет успех, если в ней главенствуют личные интересы. Лучше всего применять принцип Д. Карнеги: критику начинать с положительной оценки (например, «ты хорошо сделал, что разжег костер пораньше, но зачем же прежде времени перебудил всю группу?»). Вообще одобрять действия людей надо так же часто, как и критиковать – что весьма способствует созданию оптимистического, бодрого, доброжелательного настроения в группе. Однако и хвалить надо тонко, не прямолинейно: похвала свысока тоже может уязвить человека.

Наконец, руководитель не должен выводить себя за скобки, иногда даже полезно начать принципиальный разговор с самокритики. Умение признавать свои ошибки – это тоже хороший пример для остальных и отнюдь не подрывает авторитета.

На вечернем разборе группы руководитель, его заместитель или штурман подробно информируют остальных участников похода о том, что ждет группу на следующий день. Сознательное, творческое отношение людей к происходящему и предстоящему – важное условие единства группы. Все должны постоянно знать, где они находятся и

куда едут, какие перед группой стоят ближайшие задачи, пути их решения, какие сложности и т. д. Предварительное знание о трудно-проезжем участке или переправе повышает готовность людей к преодолению препятствий, делает их действия более слаженными, ответственными, целесообразными.

После такого откровенного разговора люди чувствуют большую близость друг к другу, а общая песня у костра, рассказанная кем-то интересная история еще больше сплотят группу.

После похода полезно устроить общий разбор: пусть люди поделятся мнениями о том, хороший ли маршрут был выбран, все ли в организации похода было на желаемом уровне, кто и как справился со своими обязанностями и т. д. Неплохо, если будут высказаны мнения на будущее. Разбор похода лучше всего провести не в форме заседания, а устроить встречу за чашкой чая, в непринужденной дружеской обстановке, чтобы этот вечер воспринимался как отдых, а не как деловое мероприятие. В высказываниях членов группы в первую очередь должна быть ясность, откровенность и доброжелательность. Тогда обсуждение похода принесет пользу.

Остановка, привал, ночлег, дневка

Положения, когда походная группа стоит на месте, различаются по целям и продолжительности, приурочены к определенным часам дня. Самые короткие – остановки в процессе движения. Могут быть также более или менее длительные остановки из-за непредвиденных обстоятельств. Затем идут обеденные привалы, ночлеги и наконец дневки.

Остановки организуют, в зависимости от условий прохождения маршрута, несколько раз в день на 10-20 минут. Более длительные остановки не рекомендуются, потому что нарушается ритм движения, наступает некоторое расслабление организма. В сложных велопоходах нет необходимости придерживаться четкого графика остановок для отдыха через каждый час или полтора, как это рекомендуется для велопоходов низших категорий сложности. Частота остановок – вопрос для каждой группы и для каждого похода индивидуальный, зависит от характера дорог, погоды, протяженности дневных переходов, от физической подготовленности участников к походу. Главное, чем надо при этом руководствоваться, – это состояние группы, чтобы люди были в нормальном бодром настроении, чтобы не возникало переутомления, потертостей от длительного сидения в седле и кручения педалей и т. д. Но хотя бы одна остановка за два часа должна быть.

Места остановок желательно намечать заранее, например, на предыдущей остановке руководитель (штурман) приблизительно намечает место следующей и сообщает о ней остальным. Планируя остановки, нужно стремиться экономить время, совмещать отдых с каким-нибудь делом (уточнение дальнейшего пути, осмотр архитектурного памятника, сбор грибов, визит на почту и т. д.). Кроме того, остановки должны устраиваться вблизи питьевой воды, а в жаркую погоду – около ручьев, озер и рек, чтобы можно было искупаться,

умыться, помыть ноги. На остановках полезно выполнять физические упражнения для шеи, рук, плечевого пояса и поясницы.

Темп движения перед остановкой и после нее должен быть несколько снижен. Перед тем, как остановиться, руководитель (или штурман) занимает место впереди группы.

В городах остановки могут быть более продолжительными, а в середине дня совмещены с обедом. Здесь лучше затормозить около сквера или парка, на набережной реки, у велосипедов оставить дежурного, чтобы члены группы могли спокойно осмотреть достопримечательности, сходить в магазин, на рынок и т.д.

Немало в пути бывает остановок и задержек, связанных с подъемом на перевалы, преодолением рек и ручьев, труднопроходимых участков и т.д. На любом перевале, в том числе промежуточных, группа, как правило, задерживается для того, чтобы все подтянулись. Составляя график дня, бывает, такие остановки пропускают из виду, и они, к огорчению туристов, выбивают группу из графика.

Непредвиденные остановки случаются по многим причинам: из-за ухудшения погоды (дождь, снегопад, пыльная буря и т.д.), при поломках велосипедов, при падении туриста или ухудшении состояния здоровья, а также для фотографирования, расспросов о дороге, для заправки фляг водой и т.д. Поскольку такие остановки случаются довольно часто, на каждый день надо планировать хотя бы по часу резервного времени. Причем чем больше в группе участников похода, тем больше вероятность непредвиденных остановок, тем больше времени на них надо отводить. Хорошая физическая форма туристов дает больше возможностей для того, чтобы потом «нагнать» график. Высокая техника преодоления сложных участков каждым участником похода, навыки и умение вождения велосипеда в различных дорожных условиях, хорошее техническое состояние самих велосипедов также снижают вероятность незапланированных остановок.

Дневной привал устраивается для обеда и отдыха, используют его также для ремонта велосипедов и снаряжения. Продолжительность привала зависит от характера маршрута, погоды, физического состояния и желания группы. До обеда должна быть пройдена большая или сложная часть дневного отрезка маршрута. Останавливаться на привал нужно стараться на берегу реки, озера или ручья. В любом случае если обед — не в столовой, привал должен быть у источника питьевой воды. Питьевую воду рекомендуем брать только из колодцев и родников, поэтому привал часто устраивают вблизи населенных пунктов.

Обед может быть полным (с готовкой супа, второго и третьего блюд), но бывает, группа ограничивается лишь кипячением чая, а горячие блюда готовит утром и вечером. Как бы то ни было, рекомендуем привал делать продолжительностью не менее полутора часов, а в жару — 4 часов. Приехав на место привала, участники похода прежде всего выдают дежурным все необходимое для приготовления обеда (чая). Если есть влажные вещи, а во время привала дождя нет, надо воспользоваться случаем и тут же развесить на кустах и ветвях, разложить на сухой траве вещи сушить. На дневном привале во время отдыха не будет лишним наловить рыбы на

ужин, собрать грибов или ягод, искупаться, уточнить маршрут и график движения.

Места для **ночлегов** ориентировочно намечают по карте при подготовке к походу. Если конкретное место для ночлега не намечено, в походе его начинают присматривать за 20-30 минут до предполагаемого конца движения. Некоторые велотуристы не придадут большого значения тому, где переночевать, лишь бы вблизи были питьевая вода и дрова, и расставляют палатки в мрачном лесу, в густом кустарнике, в увлажненном месте, вблизи от дороги, сельскохозяйственной фермы. Между тем удачно выбранное место для стоянки улучшает настроение, психологический климат в группе. Уютное место где-нибудь на берегу лесного озера или на краю поляны с пестрым разноцветьем под раскидистыми соснами располагает к тому, чтобы после ужина подольше посидеть у костра всем вместе. Не далее, чем в 1-1,5 км, должен быть источник питьевой воды (родник или колодец в деревне). В начале лета, когда больше всего комаров, место для бивака должно продуваться.

Если поход проводится в горах, то место выбирают в верховьях горных рек, под перевалами, а если в степи и пустыне — у колодцев или населенных пунктов. Отправляясь в поход по пустыне, нужно заранее точно выяснить, есть ли в колодцах вода, пресная она или соленая.

Вторым важным условием при планировании ночевки является наличие дров для костра. В лесных и таежных районах проблем с топливом не бывает, а в поход по безлесным или малозалесенным районам лучше всего брать примусы, чтобы не возникало трудностей с выбором места для ночлега. Имея примус, не нужно искать дрова и при вынужденной остановке.

При выборе места для бивака надо руководствоваться соображениями безопасности. Не рекомендуется останавливаться на берегу реки ниже селений по течению, на речных отмелях, низких берегах рек, возле водоемов со стоячей водой, в руслах пересохших рек, на дне каньонов и узких ущелий, в устьях балок и оврагов, у подножия крутых склонов, под нависающими скалами, в лавиноопасных местах, на перевалах, вершинах склонов и холмов, в заповедниках, на старых зимниках и дорогах, под линиями электропередачи. Если бивак предполагается разбить в стороне от дороги, то нужно предусмотреть выезд на дорогу утром в случае ухудшения погоды.

Площадка для бивака должна быть ровной и сухой. Бивачные работы нужно проводить организованно и продуманно, без лишней суеты. Каждый член группы должен четко знать, чем и в какой последовательности ему заниматься, причем участники походов высоких категорий сложности должны иметь хорошие навыки любых бивачных работ. Основные работы необходимо завершить до ужина.

По прибытии на место группа осматривает его, при этом несколько минут отдыхая. Как только определились с местом для бивака, надо опять-таки, если есть отсыревшие вещи, сразу их разложить, развесить для сушки. В жаркий день, если есть время в запасе, группа может искупаться перед бивачными работами (у людей прибавится бодрости, и более скоро пойдет работа). Место для купания выбирает и первым его обследует хорошо плавающий турист,

который наблюдает за купанием членов группы, плавающих плохо. Если на ночлег встали в дождь, надо в первую очередь недалеко от предполагаемого места костра растянуть групповой тент, под ним расстелить на траве лист полиэтиленовой пленки, где можно спокойно вынимать из рюкзака вещи. После этого все участники похода готовят общественное снаряжение, достают топоры, ведра, палатки, стойки, продукты, тенты, полиэтиленовую скатерть и т.д.

Для приготовления пищи и мытья коллективной посуды назначаются дежурные. Обычно дежурят все члены группы по очереди в одиночку, по двое, трое (в зависимости от численности группы), лучше, если дежурные – из одной палатки. Дежурят, как правило, сутками, удобнее всего заступать перед ужином. Дежурные оборудуют место для костра и «стола», приносят воду и дрова. Если группа большая, а также при необходимости быстрого приготовления пищи им в помощь выделяются 1-2 человека. Они прежде всего заготавливают дрова, сооружают «диваны», используя лежащие стволы деревьев (вниз кладут потолще, на них перпендикулярно – потоньше).

Место для костра выбирают не менее чем в 5 метрах от кустов, деревьев, палаток. Оно должно быть защищено от сильного ветра. Если сохранилось старое кострище, следует использовать его. Если нет, то предполагаемое для костра место следует очистить от травы, а лучше снять дерн и перед уходом выложить его на прежнее место, полив затем водой. Нельзя разводить костры на торфяниках, под кронами деревьев, вблизи скирд сена или соломы.

Самые лучшие дрова – это сосновый и еловый сухостой, а при их отсутствии – сухие стволы березы, ольхи. Лучший материал для растопки – сухие еловые и сосновые ветки, засохшая пожелтевшая хвоя, береста. Собранный хворост и дрова складываются в одном месте, на некотором расстоянии от костра. При дождливой погоде дрова лучше укрыть пленкой, а перед подкладыванием просушивать, уложив их предварительно у основания разгоревшегося костра. Дрова заготавливают и нарубают на вечер и на утро, чтобы утром стуком топора не будить раньше времени остальных.

В пустыне единственным топливом может быть саксаул, который хорошо горит и дает сильный жар. В пустыне костер лучше разводить за барханом или небольшим холмом, спрятав его от господствующих ветров. Для укрытия можно использовать и искусственные сооружения – развалины глинобитных домов, заброшенные мазары, каменные срубы колодцев и туры. В горах кострище обкладывают камнями таким образом, чтобы на них можно было поставить ведра, при этом нужно следить, чтобы камни ложились плотно друг на друга и не расшатывались. Вход в такую печь делают расширенным, с наветренной стороны.

При использовании в походе примусов (рекомендуем брать два примуса) желательно их тоже устанавливать в непродуваемых ветром местах либо брать с собой ветрозащитный экран из металлической фольги и стеклоткани. Особенно необходим такой экран в пустыне. Хорошо, когда в группе есть человек, отвечающий за техническое состояние примусов, обеспечение их топливом, своевременную заправку, разжигание.

Воду из озер, рек и ручьев для приготовления еды и чая можно

брать, только если есть уверенность, что она чистая. В этом случае забор воды делают выше по течению от бивака и места купания, а ниже места купания занимаются стиркой вещей. При расположении бивака на берегу озера или иного водоема воду для приготовления пищи набирают в отдалении от бивака, в другой стороне от него и подальше от купающихся стирают. Можно вырыть на берегу углубление, устлать его полиэтиленовой пленкой, налить воду и в таком «тазу» стирать вещи. Такой прием уменьшит расход мыла, улучшит отстирывание, а грязная мыльная вода после выдергивания из-под нее пленки будет уходить в землю, а не в водоем. После окончания стирки яму нужно засыпать.

Остальная часть группы устанавливает палатки. В поход по любому району рекомендуем ради экономии времени брать разборные дюралюминиевые стойки и колья.

Общие правила установки палатки известны, поэтому ограничимся несколькими конкретными советами. Перед тем, как устанавливать палатку, нужно застегнуть вход. Заднюю стенку палатки располагают навстречу ветру. Перед путешествием по тайге и району с большим количеством комаров рекомендуем вход палатки оборудовать марлевым пологом и обрабатывать его каким-либо репеллентом. Вместо веревочных растяжек можно применить эспандерные резинки. В горах оттяжки можно закрепить камнями. Для крепления оттяжек применяют и велосипеды, которые кладут на землю, а веревки крепятся к рулям. В безлесных районах можно использовать велосипеды и для растяжки крыши палатки, установив их вертикально на подвёрнутое переднее колесо.

При путешествии в дождливое или прохладное время желательно внутрь палатки на пол также постелить лист полиэтилена, который должен быть по площади больше дна палатки, чтобы его края можно было подвернуть вверх. Тент над палаткой должен быть по площади больше ее крыши.

Если в группе две палатки, их в ненастную погоду удобно поставить входами друг к другу, а между ними под полиэтиленовым тентом сделать тамбур.

Расставив палатку, укладывают в них вещи. Чаще всего рюкзаки кладут под голову. Можно их сложить в тамбуре, наконец, завернуть в лист полиэтилена и положить с внешней стороны у боковых стен палаток.

Во время ночлегов в холодную погоду туристы нередко надевают на себя всю одежду, даже штормовку, и залезают в мешок. Это распространенная ошибка. Чтобы обеспечить теплый ночлег, надо прежде всего изолировать себя от холода со стороны земли. Под дно палатки в холодную погоду подстилают сухие листья, сено, солому, мелкие сухие веточки, на них — лист полиэтилена. Под спальный мешок и под голову целесообразно подстелить чехол от велосипеда, затем всю крупную верхнюю одежду.

Мелкие необходимые вещи тут же кладут в карманы палатки. Под коньком палатки можно протянуть веревку, на которую повесить ненужную во время ночлега одежду. При раскладывании вещей надо приготовить миску, ложку, кружку и вообще что потребуется за ужином, сложить все это на «столе».

Чтобы палатка внутри не отсыревала, до захода солнца нужно

застегнуть ее вход.

В пустынях и полупустынях должны быть исключены ночлеги на открытом воздухе без палатки, нельзя также выходить из палатки без обуви. Рюкзаки и обувь на ночь надо вносить внутрь. Ни в коем случае нельзя оставлять палатку открытой даже на непродолжительное время. Утром, прежде чем надеть обувь или одежду, надо осмотреть их, нет ли насекомых, потрясти их. Полезно в палатке у входа положить клок овечьей шерсти или веревку из нее.

Велосипеды на ночь можно поставить в тамбуре между палатками, а можно составить у ближайшего дерева. В стороне от палаток велосипеды ставят в том случае, если ожидается гроза. Велосипеды ставят все вместе, плотно один к другому, ориентируя их попеременно в разные стороны. Через них под рамой пропускают цепочку или трос с замком, лучше номерным (чтобы не беспокоиться о том, как сохранить ключ). Сверху велосипеды надо накрыть полиэтиленовой пленкой, по углам прикрепить ее к рулям (тормозным тросикам) бельевыми прищепками.

При устройстве бивака не следует забывать отводить место для уборной – не ближе ста метров от него.

До ужина должны быть расставлены все палатки (палатку дежурных обычно расставляют другие члены группы), в них уложены личные вещи, составлены велосипеды, продукты к ужину и посуда положены на «стол». На все это при хорошей организации хватает часа, вместе с ужином – полутора-двух часов. Сделав все эти дела и оказав при необходимости помощь дежурным в заготовке дров на вечер и утро, туристы могут заняться личными делами: переодеться, умыться, подремонтировать велосипед, собрать ягод, заняться дневником, посидеть с удочкой и т.д. Не допускается уход из лагеря без ведома руководителя, а в лесном малонаселенном районе и в местности, бедной ориентирами, – в одиночку. Отправляясь из лагеря на прогулку, за грибами или ягодами, нужно брать с собой компас, карту, спички и нож.

Полужинав, обычно все не уходят от костра. Члены группы обсуждают итоги дня и планы на завтра, поют песни (или даже сочиняют), кто-то что-то рассказывает. Вечер у костра обычно создает романтический настрой в группе, сплачивает людей.

Каждый после еды обычно моет посуду сам. Дежурные моют ведра, готовят продукты и воду на завтрак. Заворачивают все продукты и посуду в обеденную пленку и укладывают у палатки дежурных сбоку.

Ремонт велосипедов желательно закончить вечером, чтобы утром не задерживать группу.

После отбоя руководитель похода осматривает лагерь, проверяет, чтобы все вещи были убраны в палатки, иначе они намокнут от дождя или росы.

Утром дежурные встают для приготовления завтрака примерно на час раньше остальных. К общему подъему они должны успеть разжечь костер из заготовленных накануне дров, умыться, уложить свои личные вещи или хотя бы вытащить их из палатки и вскипятить воду для завтрака. Встав, группа действует в таком порядке: зарядка, умывание (купание), складывание личных вещей, подготовка велосипедов (на все это обычно хватает 30-40 минут). Дежурные

тем временем заканчивают приготовление завтрака.

Затем все вместе, в том числе и дежурные, завтракают (не дольше получаса).

Дежурные после завтрака собирают оставшиеся продукты, моют ведра и полиэтиленовую скатерть, убирают костровое снаряжение и передают тем, кто его везет, укладывают отдельно еду для перекусов на остановах. Остальные после завтрака моют личную посуду, снимают палатки (в том числе и палатку дежурных), убирают групповое снаряжение, укладывают рюкзаки, прикрепляют к велосипедам, готовят карты и все необходимое на предстоящий день. В случае дождя групповой тент снимают в последнюю очередь.

Уложив вещи, убирают территорию лагеря. Мусор и бумагу сжигают, а то, что не горит, закапывают в стороне от лагеря в какой-нибудь яме. Оставшиеся дрова аккуратно складывают недалеко от костра. Заливают костер водой. Перед самым выходом руководитель окончательно осматривает бывший лагерь, причем не только траву, но и нижние ветки деревьев — на них иногда оставляют полотенца, одежду, эспандерные резинки и т.д. На все это при слаженности и четкости действий достаточно получаса — сорока минут, а от подъема до выхода из лагеря проходит полтора, максимум два часа. Утренняя четкость действий задает темп на весь день, весьма влияет на моральное и физическое состояние группы на маршруте.

Дневки могут быть запланированными заранее, получившимися благодаря сэкономленному времени и вынужденными.

Выбор места для дневки обычно более тщательный, с большей требовательностью, нежели для ночлега. Чем живописнее место, чем удобнее устроится группа с установкой палаток, водой, дровами, тем лучше (прежде всего морально) она отдохнет. Для дневки желательна поляна для игр в мяч, хорошо, если вблизи есть грибы и ягоды.

На дневках туристы прежде всего ремонтируют велосипеды, снаряжение, делают записи в дневнике, обдумывают планы на предстоящие дни, стирают, осматривают достопримечательности, а в оставшееся время отдыхают: играют в мяч, купаются, загорают и т.д. Полезно на дневке организовать тренировки по технике велотуризма: устроить соревнования по триалу, фигурному вождению, на полосе препятствий, по преодолению реки или ручья и т.д. Безусловно, приветствуется общественно-полезная работа на благо группы: сбор грибов, ягод или орехов, поход в ближайшую деревню за молоком и т.д. Но опять-таки любой уход членов группы из лагеря допустим лишь с ведома руководителя.

В некоторых группах полагают, что на дневке можно полностью расслабиться и не соблюдать никакого режима дня, проводить день, как кому заблагорассудится. Однако такое расслабление сильно выбивает людей из колеи, и на следующий день не так легко бывает внутренне собраться и продолжать поход с прежней ритмичностью и целеустремленностью. Поэтому рекомендуем дневки тоже устраивать по определенному плану, который можно в предшествующий вечер обсудить всем вместе и принять к исполнению.

На случай плохой погоды культорг должен придумать соответствующую культурную программу.

ПИТАНИЕ

От того, как люди питались в походе, в немалой степени зависит его успех. Продукты питания должны полностью компенсировать затраты энергии велотуриста. Одновременно они должны иметь минимальный вес и объем, хорошую транспортабельность и сохранность в дороге, обеспечивать простоту и быстроту приготовления из них различных блюд.

Рацион питания определяется продолжительностью и сложностью похода. Перед однодневными **походами выходного дня** обычно не договариваются, какие продукты брать. Каждый привозит то, что у него есть. А на привале все участники похода выкладывают свои съестные припасы на стол – полиэтиленовую скатерть или кусок пленки, расстилаемой на траве. Благодаря тому, что стол создается экспромтом, он бывает разнообразным, даже праздничным. Так само собой определяется и меню обеда. В однодневные походы берут бутерброды с колбасой (в жару полукопченой), ветчиной, сыром, вареные яйца, овощную икру, рыбные консервы, в первую очередь в томате, копченую рыбу, салаты, зелень, овощи, фрукты. Берут иногда квас, кефир в пакетах, но редкий велотурист откажется от чая с особым походным ароматом. К чаю берут сухари, пряники, халву, oilу, варенье, повидло, джемы, сухофрукты, конфеты, пироги.

В двухдневных походах обеды первого и второго дня обычно не отличаются от описанных выше, практикуемых в однодневных поездах. Вечером первого дня варят второе блюдо, например, кашу с тушенкой, а утром – кашу молочную. В этом случае нужны два ведра (котелка). В двухсуточных походах, как правило, уже варят суп, стало быть, потребуются три ведра.

В **многодневном походе** предусматривается обязательное трехразовое питание плюс два перекуса. Продукты берут согласно предварительной раскладке. Потребность в продуктах определяется прежде всего суточным расходом энергии в килокалориях, которая зависит от цели, продолжительности, сложности похода, от сезона, района, в котором поход проводится. На рацион питания влияют и другие факторы. В частности, сколько в походе активных дней, а сколько днейков. Какова численность группы, есть ли дети? Что из продуктов можно купить на маршруте? Нужно ли делать в район похода продуктовые «заброски»? Велика ли возможность питания в кафе и столовых? Каковы условия приготовления пищи (костер, примус, газ)?

В туристской группе выбирается ответственный за организацию питания в походе (завхоз по питанию). Он-то вместе с руководителем и должен как можно лучше уяснить условия похода и характер маршрута, а также особенности группы, как можно точнее составить раскладку продуктов (меню) по дням, чтобы не пришлось велотуристам в походе ни жить впроголодь, ни везти лишние килограммы груза.

Имеют значение и предпочтения участников похода. Завхоз по питанию обязательно должен спросить членов группы о том, какие продукты они не могут (по разным причинам) употреблять в пищу.

«Неупотребляемые» продукты лучше убрать из рациона, чем оставить кого-то голодными.

Завхоз по питанию должен прикинуть, исходя из плана путешествия, примерный ежедневный объем энергозатрат. Велосипедист за час езды без рюкзака тратит примерно следующее количество энергии: со скоростью 8 км/час – до 220 килокалорий, со скоростью 10 км/час – до 300 ккал, 15 км/час – до 420 ккал, 20 км/час – до 600 ккал. Езда с рюкзаком требует энергозатрат в 1,2-1,5 раза больше. В категорийных походах в зависимости от рельефа, метеорологических и других условий затраты в час вырастают до 1 тыс. ккал. На биваке велотурист тоже расходует энергию: во время еды сидя тратит примерно 100 ккал в час, личной гигиены – 130-140 ккал, отдыха стоя у костра – 110 ккал, во время сна – 65 ккал в час.

В итоге получится график энергозатрат по дням: например, 20 июня – 3200 ккал, 21 июня – 3400 ккал, 22 июня – 3800 ккал, 23 июня – 4000 ккал и т.д. Конечно, такое определение весьма приблизительно, но все-таки позволяет избежать грубых просчетов.

В *ненапряженных походах* I и II категорий сложности суточный расход энергии составляет обычно 3200-4000 ккал, в походах III категории сложности со средней скоростью движения 20 км/час – до 5000 ккал, в сложных походах IV и V категорий сложности – в среднем 5000-6000 ккал в сутки, а в походах по сильно пересеченной местности с пешими переходами по горным тропам, по заболоченной местности – до 7000 ккал и даже более.

Походное меню должно быть составлено так, чтобы восполнять затрачиваемую энергию. При составлении рациона надо учитывать и возможные неблагоприятные условия похода (сильный встречный ветер, ухудшение состояния дороги, похолодание и т.д.), которые могут значительно увеличить расход энергии. Следует также учитывать необходимое соотношение в пище основных питательных веществ – белков, жиров и углеводов.

Белки являются «строительным материалом» для тканей. В пище белков животного и растительного происхождения должно быть примерно поровну. Первые содержатся в мясе, рыбе, яйцах, молоке, сыре, твороге; вторые – в бобовых, в мучных изделиях, миндале, грецких орехах и т.д. Однако потребление излишнего количества белка нарушает нормальное состояние центральной нервной системы, перегружает организм продуктами распада белка, усложняет функцию печени и почек.

Жиры обеспечивают главным образом энергетическую ценность пищи. Лучше усваиваются жиры, имеющие точку плавления ниже температуры тела (сливочное масло, гусиное сало, растительные масла). Растительные жиры химически более активны, легче окисляются, быстрее используются в энергетическом обмене, не перегружая печень. Оптимальное соотношение жиров такое: примерно две трети должны составлять животные жиры, а одну треть растительные. Избыточное количество жиров также ведет к нарушению обмена веществ и заболеваниям печени и почек.

Углеводы при физической работе расходуются в первую очередь, оберегая белки организма. По химическому составу углеводы подразделяются на простые и сложные. К первым относятся сахароза, глюкоза, фруктоза, которые содержатся в сладостях и фруктах.

Сложные сахара, прежде всего крахмал и целлюлоза, входят в состав злаков и овощей. Пища должна содержать две трети сложных углеводов и лишь треть простых сахаров.

Витамины являются регуляторами и катализаторами физиологических процессов. Недостаток витаминов проявляется прежде всего в упадке сил, быстрой утомляемости, снижении сопротивляемости к инфекциям. При значительном недостатке витаминов развиваются тяжелые авитаминозные заболевания.

Минеральные вещества, или микроэлементы, крайне важны во всех обменных процессах организма, особенно в водно-солевом и кислотно-щелочном. Человеку ежедневно требуются кальций, фосфор, магний, железо, натрий, хлор, в очень малых количествах йод, фтор, медь, кобальт, марганец и цинк.

В несложных походах соотношение белков, жиров и углеводов выражается примерно такой пропорцией: 1:0,9:4. В велопоходе средней напряженности ежедневно человек должен потреблять до 180 г белков, около 160 г жиров, 700 г и более углеводов. При этом суточная потребность в сахаре – 150-200 г. В межсезонье, в горных районах с большим перепадом температур, в сложных категорийных путешествиях при высоких энергетических затратах соотношение несколько меняется, пропорция может принять вид: 1:1,5:4,5. В жару, наоборот, потребление жиров нужно уменьшать (жиров должно быть меньше, чем белков), зато вводить больше продуктов, удерживающих влагу в организме и утоляющих жажду (овощи, фрукты, кисели, компоты, кисломолочные продукты).

Важно удовлетворение потребности организма и в минеральных веществах.

На основании примерных энергозатрат в предстоящем походе завхоз по питанию составляет меню на все дни похода. Затем с помощью таблицы химического состава и калорийности пищевых продуктов смотрит, покроят ли составленные рации предполагаемые энергетические затраты участников путешествия, соответствует ли состав съестных припасов походным потребностям организма (опытный завхоз, конечно, ни к каким таблицам не обращается, сам знает, какой продукт чего стоит).

При этом учитывается примерная энергоемкость обедов в столовых, если таковые предусматриваются, самостоятельное питание (булочки, мороженое, соки, купленные на рынке фрукты, «подножный корм» и т. д.). Энергетическая ценность обычной (500 г) порции большинства супов составляет 200-300 ккал, молочных, крупяных и сборных мясных супов – до 400 ккал и больше. Калорийная ценность вторых мясных блюд с гарниром – до 600 ккал, рыбных – примерно 500 ккал, овощных – 200-300 ккал, молочных каш – 300-400 ккал, компотов, киселей, кофе с молоком, какао – 100-150 ккал. Если на поход приходится праздник или какое-нибудь торжество, на праздничный ужин обычно берут неучтенные продукты, которые тоже займут свое место в рационе. Объем самостоятельного питания и дикорастущих плодов и ягод зависит от района, по которому проходит маршрут, от времени года.

Примерная раскладка продуктов для похода I-II категорий сложности представлена в табл. 6.1.

Разумеется, вес и калорийность дневного набора продуктов ус-

Таблица 6.1

Наименование продуктов	Масса, г	Калорий- ность, ккал
Хлеб черный	150	298
Хлеб белый	300	678
Колбаса копченая	70	355
Мясо консервированное	100	232
Рыба консервированная в томатном соусе	40	64
Суповой концентрат	40	120
Жиры (маргарин, масло топленое)	50	321
Крупы для каш	160	340
Макаронные изделия	20	67
Молоко сухое	50	238
Сыр	50	180
Сахар	150	561
Печенье	50	208
Конфеты	20	70
Лук	15	6
Огурцы	100	15
Изюм, чернослив	50	135
Соль, специи	10	2
Чай, кисель	15	20
Итого	1440	3910

ловны, в жизни на рацион влияет множество факторов: масса, возраст и аппетит каждого туриста, индивидуальные вкусы людей, характер встретившихся препятствий, возможность питания в столовых, пополнения продуктов на месте, наличие в районе похода грибов, ягод, орехов и т.д.

Наиболее удобным многие велотуристы считают обед в кафе или столовой, поскольку отпадает необходимость лишний раз распаковывать рюкзаки, время на обед с полутора-двух часов сокращается до получаса, а то и меньше. Однако на просторах России не так-то часто можно встретить на пути как раз в обеденное время «общепитовскую» точку, чтобы там накормили и хорошо, и недорого.

Питание в походах должно быть не только калорийным и сытным, но и вкусным. Рекомендуются разнообразить меню более широким ассортиментом продуктов. В походах обычно практикуют цикличное меню, то есть повторяющееся через 3-4 дня. Однако повторяемость блюд будет не так заметна, если съестные компоненты составлять в разных сочетаниях. Кроме того, например, можно хлеб брать не только в виде буханок и батонов, но и покупать различные булочки, плюшки, национальную выпечку. Мясо и колбасу заменять копченой рыбой, рыбными консервами. Наряду с обычными твердыми сырами применять колбасные, плавленые. Из круп и макаронных изделий покупать разные виды. Расширить ассортимент супов-кон-

центратов (грибные, овощные, мясные, рыбные).

Составляя набор продуктов, не следует забывать о маргарине, которой особенно удобен в велопоходах из-за высокой температуры плавления (28-36°), в то же время по калорийности он идентичен сливочному маслу. Вкусовые качества лучших сортов маргарина (например, сливочного) позволяют его применять и вместо масла. Кроме того, маргарин дает необходимые растительные жиры.

При совершении походов в сравнительно легких условиях суточный рацион нужно сократить прежде всего за счет круп (до 120 г), колбасы (до 50 г), хлеба (до 400 г) и т.д.

В **сложных походах** увеличивают количество высококалорийных продуктов. В частности, включают в рацион больше хлебобулочных изделий, но не за счет хлеба, а за счет более легких продуктов: сухарей, галет, сушек, печенья, в южных районах пополняют запас национальными пресными лепешками (узбекский нон, грузинский лаваш, азербайджанский чурек). Добавляют в меню высококалорийные сырокопченую грудинку или корейку, грецкие орехи, консервированную рыбу в масле. Больше употребляют сухофруктов, сахара, конфет.

Часто в сложных походах для повышения калорийности суточного рациона стараются пользоваться шоколадом. Однако имеется более рациональный продукт. Это – халва, изготовляющаяся из орехов или семечек, растительного масла и сахара. Содержание большого количества белков, жиров и углеводов делает халву очень удобным для велопоходов продуктом, который имеет не только легкую усвояемость, но стоит дешевле, нежели шоколад.

Высокогорье вносит свои коррективы в продуктовый рацион: приходится увеличивать в пищу количество углеводов, а не жиров, так как гипоксия (недостаток кислорода на большой высоте) затрудняет их переваривание. Там не рекомендуется увлекаться тушенкой, колбасой и прочими мясными продуктами, а заменить их на сыры и сушеный творог. Особенно удобен сушеный творог, который горцами и жителями степей постоянно употребляется в пищу (алтайский курт, киргизский курт, казахский и узбекский курт). По калорийности и составу аминокислот сушеный творог и сыр равноценны мясopодуктам, а по сохранности и усвояемости организмом превосходят последние.

На больших высотах аппетит снижается, поэтому следует в рацион питания включать продукты, возбуждающие аппетит, имеющие острый, кислый или соленый вкус. Тут хороши килька в томате или салака и другая рыбная мелочь в различных острых соусах, вяленая и копченая рыба, томатная паста, лимоны, лук, чеснок, а также приправы: аджика, перец, горчица, лавровый лист и другие.

Считается, что в среднем ежедневно каждый турист съедает от 1200 до 2000 г продуктов (за вычетом несъедобной их части). В тех районах, где есть возможность регулярно пополнять продуктовый запас, стремятся побольше употреблять натуральных продуктов, и тогда ежедневная норма на одного человека может возрасти до 3000 г и более в день. В походах по трудным дорогам (болотистая местность, горные тропы) стараются, наоборот, максимально уменьшить вес провизии. Прежде всего сокращают продукты в металличе-

МНОГОДНЕВНЫЙ ПОХОД

ской упаковке, а продукты в стеклянной таре, как правило, исключают совершенно. Вместо сгущенного молока в банках, имеющего немалый вес, следует использовать сухое молоко или молочные детские быстрорастворимые смеси. Потребление хлеба доводят до минимума, заменяя его сухарями и галетами. Стараются как можно больше использовать концентраты и сублимированные продукты, которые не содержат отходов, минимальны по объему и массе. Приготовление пищи из таких концентратов несложно, занимает немного времени, не требует большого расхода горючего.

Особенно удобны сублимированные продукты (высушенные в замороженном состоянии при глубоком вакууме). Вес таких продуктов в 3-4 раза меньше исходного сырья, храниться они могут длительное время при плюсовой температуре. Сублимированные продукты (мясо, рыба, творог, сыр, ягоды и другие) значительно быстрее и полнее восстанавливают свои первоначальные свойства, чем продукты обычной сушки.

Большой интерес представляет новая группа продуктов, отлично подходящих для походного питания, — так называемые энпиты, то есть высококалорийные сухие молочные смеси и инпитан. Коробка энпита весом в 400 г содержит 1660 ккал, достаточное количество минеральных солей и витаминов. Упаковка этих препаратов в герметичной таре из фольги и полиэтилена обеспечивает длительную надежную сохранность.

Во всех походах хорошо идут овощи, фрукты, соки. Однако в малонаселенных районах, особенно в горах, с ними туговато. Поэтому приходится вводить в рацион витамины в виде лекарственных препаратов, чаще всего в виде поливитаминов (по 1 драже 2-3 раза в день). Одновременно дается и аскорбиновая кислота (витамин «С») в таблетках по 0,1 г 2 раза в день.

В сложных походах может наступить так называемая спортивная анемия — малокровие, возникающее в результате повышенного разрушения эритроцитов и снижения гемоглобина вследствие потери организмом железа. Поэтому в таких походах в рацион нужно вводить продукты с повышенным содержанием железа (фасоль, халву, курагу), а также давать специальные препараты: глицерофосфат железа, ферроферролактон, феррокаль, ферроплекс, феррамид — по 1 таблетке 3 раза в день.

На перекусах нужно давать людям сухофрукты (курага, урюк, изюм «кишмиш» и другие), которые содержат повышенное количество калия. Рекомендуется также принимать оротат калия по 0,5 г 2 раза в день, который стимулирует обменные процессы в сердечной мышце. Большие физические нагрузки требуют также применения так называемых адаптогенов — препаратов, которые ускоряют восстановительные процессы в организме. К ним относятся настойки элеутерококка, женьшеня, левзеи, китайского лимонника, которые принимаются по 15-20 капель 3 раза в день. В горных велосипедных походах рекомендуется прием дибазола по 0,5 таблетке 2 раза в день, который помогает организму справиться с повышенной солнечной радиацией и гипоксией.

В засушливых районах в жару пищевой рацион тоже должен содержать больше легкоусвояемых углеводов и меньше жиров, не меняя потребление белков.

Необходимое условие в организации питания – строгое соблюдение **режима еды**. Горячая еда на столе туристов должна быть три раза в день (хотя бы в виде чая). При этом на завтрак обычно планируют примерно 30% суточного рациона, на обед – 35%, на ужин – 25%. Кроме завтрака, обеда и ужина обязательны перекусы, чтобы прием пищи происходил каждые 2-3 часа. Обычно устраивают два перекуса: между завтраком и обедом и в полдник. На перекусах выдают быстроусвояемые продукты: сухофрукты, пряники, печенье, халву, конфеты. Все это хорошо запить чаем, морсом, отваром шиповника, соком, подкисленным напитком и т.д. На других остановках можно давать поливитамины, таблетки аскорбиновой кислоты с глюкозой. По калорийности перекусы должны составлять примерно 10% суточного рациона.

Однако основательная готовка пищи в середине дня отнимает много времени, поэтому в обед, если не оказывается кафе или столовой, часто кипятят чай и едят готовые продукты (привал походит на тот, что бывает обычно в однодневных поездках), большой вес приобретают перекусы. Тогда распределение пищи по калорийности в течение дня несколько меняется: завтрак – примерно 35%, обед – 25%, ужин – 25%, перекусы – 15%. Завтрак рекомендуется делать преимущественно углеводным, а обед – максимально белковым.

На ужин не рекомендуется готовить очень крепкий чай или кофе: вызванное ими возбуждение не даст возможности заснуть вовремя. Велотуристам-«скоростникам» не рекомендуется стартовать сразу после еды, но и нельзя отправляться в путь натошак.

Большое значение в велопоходе имеет **водно-солевой режим**. Вода имеет важное значение в обеспечении правильного обмена веществ. Это возможно только при достаточном количестве воды в организме. При тяжелых физических нагрузках, при высокой температуре воздуха потери воды возрастают. Недостаток воды сгущает кровь, тем самым затрудняет ее продвижение по сосудам и работу сердца. Потеря воды в количестве 1% от массы тела вызывает жажду, недостаток 5% от массы тела может привести к обмороку, нехватка же воды более 10% от массы тела ведет к смерти от иссушения. Избыточный прием воды также нецелесообразен, так как при этом увеличивается нагрузка на сердце, усиливается работа почек, возрастает потоотделение, снижается работоспособность и выносливость.

Каждый участник похода должен иметь флягу с водой, чаем или другим напитком. В жаркую погоду, когда доносится жажда, режим питья должен быть такой: во время завтрака, обеда и ужина надо пить до полного утоления жажды. Тем, кто сильно потеет, до завтрака желательно съесть селедки, соленых огурцов или помидоров, просто посоленного хлеба, запить водой до полного утоления жажды. На перекусах в жару давать что-нибудь кислое (курагу, чернослив, мятные конфеты).

На остановках и во время перекусов тоже нужно восполнять потери организмом воды, однако ни в коем случае в этом не перебарщивать: достаточно выпивать в среднем по 100 г жидкости, то есть примерно по 5 глотков. Пить нужно постепенно, небольшими

МНОГОДНЕВНЫЙ ПОХОД

глотками. Лучше пить минеральную или слегка подсоленную воду. Последнее особенно касается воды из горных ручьев, почти не содержащей солей.

Кроме воды и чая, велотуристы применяют другие освежающие и тонизирующие напитки. Прежде всего подкисляют воду лимонной, яблочной, аскорбиновой кислотами, клюквенным экстрактом и т. д. Это придает напитку приятный вкус, усиливает слюноотделение, уменьшает сухость полости рта. Еще один простой напиток: пол-литра чая смешиваются пополам с любым соком, добавляют две столовые ложки меда и щепотку соли. Применяют и такой состав питательной смеси из расчета на 200 г воды: сахар — 50 г, глюкоза — 50 г, ягодный или фруктовый сок — 40 г, аскорбиновая кислота — 0,5 г, лимонная кислота — 0,2-2,5 г, фосфорнокислый натрий — 2 г, хлористый натрий — 1 г. Иногда соки заменяют сиропом. Велотуристам-«быстроходам» можем порекомендовать готовые спортивные напитки «Олимпия», «Велотон», «Цедевит» и другие.

Неплохо иметь специальные пищевые препараты, которые повышают работоспособность и снимают утомление. Таким препаратом может быть «Сухой спортивный напиток», состоящий из глюкозы — 200 г, сахара — 100 г, крахмала — 20 г, витамина «С» — 0,5 г, поваренной соли — 1 г, лимонной кислоты — 5 г и сухого ягодного сока — 20 г. 50-100 граммов этой смеси растворяют в стакане воды. Еще один препарат «Спортивный напиток с белковым гидролизатом» кроме перечисленных компонентов содержит еще и оптимальный набор аминокислот, стимулирующих синтез белков в организме. Этот напиток особенно полезен при больших нагрузках на высотах или в пустыне.

Хорошо утоляют жажду разведенный кумыс (кислое кобылье молоко), чал (кислое верблюжье молоко) или айран (кислое обезжиренное коровье молоко). Очень хорош зеленый чай (узбекский кокчай) и так называемый яндак-чай (отвар верблюжьей травы с зеленым чаем). Приятный напиток получается, если заварить в кипятке листья смородины или земляники.

С пополнением запаса продуктов в пути в последние годы стало легче в европейской части России, но группа, отправляющаяся в глубинку, сталкивается с теми же проблемами, что и 10-20 лет назад, и поэтому вынуждена большую часть продуктов везти из дома: мясные и молочные консервы, корейку, колбасу, топленое масло, сухое молоко, яичный порошок, немного концентратов супов, каш и киселей, сухофрукты, сахар и другие продукты, которые маловероятно купить на маршруте в малонаселенной местности. В районе путешествия приобретают хлеб, рыбные консервы, некоторые крупы, макаронные изделия, печенье, конфеты, варенье, повидло.

На маршруте стараются покупать больше натуральных продуктов: молоко, сметану, творог, яйца, свежее мясо, рыбу, овощи, фрукты, ягоды, мед. Учитывая различные непредвиденные обстоятельства, рекомендуется при себе иметь резервный запас всех продуктов на 3-4 дня.

В один-два пункта маршрута выслать непортящиеся продукты: тушенку, сгущенное молоко, копченую колбасу, хал-

После того, как составлено меню по дням и высчитана общая потребность в тех или иных продуктах, распределяются задания среди членов группы на приобретение продовольствия. Составляется таблица закупки продуктов (см. раздел «Группа»). Завхоз консультирует участников, как укладывать продукты для транспортировки. Сахарный песок, крупы, чай, соль, сухое молоко и другие подобные продукты засыпают в двойные мешочки: полиэтиленовый внутри матерчатого. Для сыпучих продуктов хорошо подходят легкие и водонепроницаемые пластмассовые бутылки из-под пепси-колы и других напитков. Рис и пшено перед походом надо вымыть и высушить. Сыр, сухую колбасу, сухари, печенье упаковывают в бумагу, а потом в матерчатые мешочки. Лук, чеснок, сухофрукты перевозят также в ситцевых мешках. Копчености (грудинку, рулет, колбасу) обортывают калькой, пергаментной бумагой или фольгой (некоторые колбасы прежде даже смазывают маслом), затем укладывают в матерчатый мешок (в качестве мешочка применяют и тонкий капроновый чулок). Сливочное масло перетапливается, укладывается в пластмассовые бутылки из-под воды. В алюминиевых бидонах или фляжках перевозят растительное масло. Сливочное масло и маргарин иногда перевозят в жестяной коробке из-под 35-миллиметровой киноплёнки. В коробку, рассчитанную на 200 м пленки, входит 1 кг масла или маргарина.

Если вблизи места, где группа остановилась на обед или ночлег, есть местные жители, лучше предварительно осведомиться, где берут питьевую воду они. При употреблении воды из рек или колодцев, вызывающих сомнения, воду надо дезинфицировать, добавляя 2-3 кристаллика марганцовокислого калия или несколько капель йода.

Учитывая нынешнюю загрязненность источников воды, туристы все чаще берут в походы фильтры для очистки воды. Мутную, молочно-белую воду горных рек, содержащую частички каолина (белой глины), можно пить без очистки, так как каолин – хороший сорбент и ранее применялся в медицине наравне с активированным углем. Воду из торфяных болот, несмотря на буроватый цвет, после кипячения можно пить, так как мох сфагнум, из которого образуется торф, выделяет бактерицидные вещества.

Щепотка соли мутную воду делает прозрачнее.

Рисовая и перловая крупы, а также горох развариваются сравнительно долго, поэтому рекомендуется хотя бы за 2 часа до варки их замочить (на завтрак – замочить вечером). Варить лучше жидкие каши, которые быстрее усваиваются организмом. При варке каши на костре количество воды должно быть увеличено относительно обычных норм примерно в полтора раза, молочные каши варят на воде, а молоко добавляют в конце варки, причем доваривать кашу лучше на углях.

Сладкую сахарную кашу можно приготовить из высохшего хлеба или сухарей. Для этого хлеб или сухари мелко крошат, заливают сладким чаем и добавляют сливочного масла или замешивают на гущенном молоке.

Для четкой организации дневного питания дежурный утром, в процессе приготовления завтрака, готовит рацион обеда согласно запланированному меню и упаковывает продукты отдельно.

Походная гигиена и медицина

Гигиена велотуриста

Личная гигиена в велосипедном походе складывается из гигиены одежды и обуви, тела и ротовой полости, гигиены сна, соблюдения режима питания и водно-питьевого, твердого выполнения распорядка дня.

В велопоходе следует пользоваться только хлопчатобумажными трусами или шерстяными велотрусами, никогда не следует надевать во время езды капроновые (синтетические) плавки. Они не впитывают пот, кожа промежности легко натирается, в области потертостей появляется болезненность, краснота вплоть до образования гнойничков. Носки в поездки брать хлопчатобумажные, шерстяные, или из ткани Polartek. Особое внимание следует обращать на чистоту трусов и носков. Всегда иметь сменное белье. Во время дневок нужно стирать одежду (в первую очередь носки, трусы, майки).

Не нужно спать в одежде, предназначенной для езды. Лучше всего спать обнаженным: освобожденное от одежды тело свободно отдыхает, кожа хорошо дышит. При пользовании спальным мешком обязателен вкладыш, который во время дневок также нужно простирывать. Советуем брать в поход небольшую походную подушку (надувную или поролоновую) с наволочкой, не забывая содержать ее в чистоте.

Общепринятые у велотуристов велоперчатки в высокогорье, где воздух крайне сух, не защищают кончики пальцев, кожа высыхает и трескается. Поэтому рекомендуется во время высокогорных походов пользоваться обычными кожаными перчатками (с пальцами).

Нельзя в поход брать новую обувь, она должна быть достаточно хорошо разношена. Перед походом новую обувь нужно слегка увлажнить, надеть и походить в ней час-другой, пока она не высохнет. Эту процедуру можно повторить несколько раз, пока обувь не примет форму стопы. В сложных, особенно горных, походах кроме велотуфель надо иметь легкие туристские ботинки или кожаные кроссовки для прохождения пеших участков. В ботинки советуем вложить кожаные или войлочные стельки, верх обуви пропитать касторовым маслом или гидрофобной смазкой.

Наша кожа выполняет роль не только механического защитника тела, но также предохраняет от вредного воздействия ультрафиолетовых лучей. Кожа является органом, который регулирует теплообмен, дышит, выделяет продукты обмена и может всасывать. Поэтому чистота тела способствует сохранению здоровья.

При разработке маршрута рекомендуется его построить так, чтобы иметь возможность купаться ежедневно. Особенно хорошо, когда удастся купаться во время обеденных привалов. Вычистить зубы, вымыть с мылом лицо, ноги лучше вечером перед сном. Утром лицо достаточно ополоснуть без мыла. Тогда кожа лица во время езды будет вполне надежно защищена своим жиром от воздействия ветра, солнца и дождя, сохранит эластичность, не будет шелушиться, трескаться. Также нет нужды по утрам чистить зубы, достаточно прополоскать рот. Руки мыть как можно чаще, а перед едой непременно с мылом. Весьма желательно за время похода 1-2 раза по-

бывать в парной бане или сауне, искупаться в горячем источнике или организовать таежную парилку. Для этого надо разложить на камнях большой костер, и когда камни раскалятся, убрать угли и головешки. Над раскаленными камнями ставится шатер из палатки или полиэтиленовой пленки, люди залезают внутрь шатра, и на камни выплескивается вода. Горячую воду греют на отдельном костре.

Следует быть осторожным и при приеме солнечных ванн. Особенно опасна езда обнаженным на весеннем солнце и в горах. Сильная ультрафиолетовая радиация весеннего или горного солнца может нанести солнечный ожог (краснота, жжение, даже пузыри) с ухудшением общего состояния туриста. Поэтому руки, тело и ноги должны быть защищены от солнца одеждой. Для защиты головы удобны различные легкие шапочки с длинным козырьком, оберегающим от солнца также глаза и лицо, на сложных участках для безопасности нужно надеть шлем. В горах пользоваться солнцезащитными очками (см. раздел «Походное снаряжение»).

В жаркое время, особенно в засушливых районах, рекомендуется смачивать одежду и обувь водой. На остановках досуха протирать ступни ног и межпальцевые промежутки, смазывать растрескавшиеся участки кожи вазелином, кремом для кожи или хотя бы пищевым жиром, удалять из обуви попавшие в нее песок и мелкие камешки.

Болезненные ощущения могут возникать из-за неправильной эксплуатации велосипеда. Например, болеть колени могут начать тогда, когда велотурист утром пренебрегает низкими передачами вроде 40:20, 40:24, 51:24. В этом случае необходим массаж икр ног. Большие передачи порядка 51:14 с утра могут себе позволить тренированные велосипедисты, которые до этого регулярно тренировались по нескольку раз в неделю. А если начинает ломить спину и руки, нужно посмотреть, не низко ли стоит руль, может быть, его нужно поднять на 2-4 см.

При боли в суставах можно применить народное средство: смочить сустав водой, а потом обхлестать крапивой.

Следует приучить себя регулярно освобождать кишечник, особенно недопустимы в велопоходах запоры – они чреваты повреждениями слизистой оболочки прямой кишки, трещины в ней могут сделать велосипедную езду весьма болезненной.

Привал нужно стараться делать с послеобеденным отдыхом, даже сном. Сон – прекрасное средство восстановления работоспособности. Всего в походе должно быть минимум 8 часов сна.

В некоторых группах дежурный по кухне моет не только общественную посуду, но и личную всех участников похода. Однако у каждого человека имеется своя микрофлора, к которой в организме выработана стойкость, иммунитет. При попадании этих микробов к другому человеку может развиваться заражение и заболевание. Поэтому рекомендуем каждому личную посуду мыть самому, причем тотчас после каждого приема пищи.

Не подлежит никаким сомнениям вредность воздействия на все органы и системы человека курения табака и приема алкоголя. Велотуристу, позволяющему себе все же закуривать хотя бы на привалах, «побаловаться» вином только на дневках, рассчитывать на высокую работоспособность и спортивные результаты не приходится.

Самоконтроль и восстановительные средства

Физические нагрузки во время велопохода переносятся участниками различно. Для одних эти нагрузки посильны, для других могут быть достаточно тяжелыми, изматывающими. Во время разработки маршрута и графика похода невозможно точно учесть предстоящие физические трудности. С другой стороны, даже объемные предварительные медико-физиологические обследования (антропометрия, велоэргометрия и другие) покажут лишь примерные физические возможности участника, общую физическую работоспособность. Поэтому во время велопохода будет весьма ценным иметь возможность судить о переносимости физических нагрузок каждым участником в отдельности. Это позволит несколько корректировать график движения, правильнее распределить груз, помогать слабому товарищу, шире использовать восстановительные средства.

К простым методам определения переносимости физической нагрузки во время похода относятся оценка субъективных ощущений, наблюдение за внешними признаками утомления, определение частоты сердечных сокращений (ЧСС), то есть подсчет пульса (ортоstaticкая проба), а также определение частоты дыхания (ЧД) и артериального давления (АД).

О степени утомления можно судить по ряду внешних признаков. Изменение этих признаков в зависимости от физической нагрузки и степени утомления представлены в табл. 6.2.

ЧСС определяют подсчетом пульса на лучевой или сонной артерии. Для подсчета пульса на лучевой артерии накладывают три пальца (указательный, средний и безымянный) на лучезапястный сустав в промежутке между лучевой костью и сухожилием. Обычно подсчитывают пульс за 10 секунд и, умножив его на 6, получают пульс за 1 минуту. В покое пульс равняется 60-70 ударов в минуту. При хорошей тренированности он может быть около 50 уд/мин. При небольшой степени нагрузки ЧСС увеличивается до 100-130 уд/мин. При средней степени физической нагрузки ЧСС возрастает до 140-170 уд/мин; 180-200 уд/мин характеризуют предельную нагрузку. Предельные нагрузки в велопоходе допустимы лишь в течение нескольких минут. Организм в это время работает в режиме крайнего истощения; такое состояние чревато подрывом здоровья и может закончиться даже смертью в результате инфаркта сердца. Средние, посильные нагрузки тренируют сердечно-сосудистую и мышечную системы, укрепляют здоровье, обеспечивают успешное прохождение маршрута. Каждый велотурист должен знать свою ЧСС, тренирующую сердце. Для этого надо из 180 вычесть цифру своего возраста, полученное число и будет искомая ЧСС. Так, например, для тридцатилетних это будет 180 минус 30, что составит 150 уд/мин. То есть для велотуристов этого возраста тренирующими нагрузками будут такие, при которых ЧСС не будет превышать 150 уд/мин.

При подсчете пульса необходимо также следить за его ритмичностью. Аритмия указывает на перегрузку сердца. В этом случае надо немедленно нагрузку уменьшить по продолжительности или снизить ее интенсивность.

Ортоstaticкая проба – это разница между числом ударов пульса в положении лежа и стоя. Утром после сна у здорового че-

Таблица 6.2

Объект наблюдения	Признаки и степень утомления		
	небольшая	средняя	большая
Окраска кожи лица	Небольшое покраснение	Значительное покраснение	Резкое покраснение, побледнение или синюшность
Речь	Отчетливая	Затруднена	Крайне затруднена или невозможна
Мимика	Обычная	Выражение лица напряженное	Выражение страдания на лице
Потливость	Небольшая	Выраженная, только верхней половины тела	Резкая, верхней половины тела и ниже, выступание соли
Дыхание	Учащенное	Сильно учащенное	Сильно учащенное поверхностное, с отдельными глубокими вдохами
Движение	Бодрая походка	Неуверенный шаг, покачивание	Резкое покачивание, поза с опорой, падение
Самочувствие	Жалобы отсутствуют	Жалобы на усталость, боль в мышцах, сердцебиение	Жалобы на головокружение, тошноту, боль в правом подреберье, рвота
Аппетит	Хороший	Повышенный	Снижен, отсутствует

повека она равна 6-12 ударам. Увеличение количества ударов указывает на большие нагрузки, плохое восстановление работоспособности.

Частота дыхания в покое равна 12-18 вдохам и выдохам в минуту. При физических нагрузках она учащается до 30-40 раз в минуту. ЧД с увеличением тренированности становится реже за счет повышения емкости легких и улучшения усвоения кислорода.

Если взять с собой тонометр для измерения артериального давления, то появится еще одна возможность судить о переносимости физических нагрузок. В норме АД равняется 120-130/60-70 мм ртутного столба. Цифры 120-130 показывают границы максимального АД, цифры 60-70 говорят о состоянии минимального АД. Разность между цифрами максимального и минимального давления показывает величину артериального пульсового давления. По мере повышения тренированности и работоспособности пульсовое АД увеличивается. Резкое увеличение ЧСС, уменьшение пульсового АД являются показателем недостаточной адаптации к физической нагрузке. Значит, необходимо внести коррективы в график движения, уменьшив продолжительность и интенсивность нагрузок.

В несложных велопоходах участники испытывают умеренные физические нагрузки. Поэтому для восстановления работоспособности не требуются особые средства: восстановление сил обеспечивается достаточным отдыхом, сном, обычным питанием.

МНОГОДНЕВНЫЙ ПОХОД

Велопоходы высшей категории сложности характеризуются большими физическими нагрузками. И в многодневных походах требуется ежедневное хорошее восстановление работоспособности. Этого в настоящее время можно достичь только, применяя комплекс восстановительных средств; здесь пригодится опыт сложных велопоходов и подготовки велосипедистов-шоссейников.

Условно все средства восстановительных мероприятий можно разделить на четыре группы:

1. Питание
2. Фармакологические средства
3. Гидротерапевтические процедуры
4. Массаж

Вопросы питания и применения фармакологических средств изложены в разделе «Питание». Рекомендации по гидротерапевтическим процедурам даны в разделе «Гигиена велотуриста». Остановимся несколько подробнее на использовании малоприменяемого в практике велотуризма такого восстановительного средства как массаж.

Для восстановления сил в утомленных мышцах используют такие приемы **классического массажа**, как поглаживание, растирание и разминание. Для велотуристов полезно промассировать икроножные мышцы, четырехглавую мышцу обоих бедер, мышцы поясницы и шейно-затылочной области. Механическое воздействие на мышцу ускоряет освобождение ее от продуктов обмена, способствует выведению молочной и органических кислот, улучшает кровоснабжение мышцы, в результате возрастает сила и работоспособность. Особенно благотворно действует на уставшие мышцы разминание. Восстановительный массаж рекомендуется проводить час спустя после начала движения. Однако массаж можно применять и в течение дня.

Техника поглаживания заключается в скользящих движениях ладонью вдоль волокон мышцы в направлении к центру туловища (к сердцу). Поглаживание повторяют три-четыре раза, после чего приступают к растиранию. Растирание осуществляется круговыми движениями по мышце, проходя по ней раза три. Затем вновь проводят поглаживание, а после приступают к разминанию. Обычно разминание осуществляют двумя руками. Техника этого приема массажа напоминает разминание теста. Пройдя по всем участкам мышцы раза три, опять осуществляют трех-четырёхкратное поглаживание.

При проведении массажа нужно помнить, что кожа и руки должны быть чистыми, чтобы не втереть инфекцию в кожу. Если массаж делает велотурист сам себе, то никаких смазывающих средств не требуется.

При длительной езде на велосипеде устают мышцы не только ног, но и мышцы спины и рук. Первые устают от нагрузки динамической, то есть в результате движений, вторые – от нагрузок статических, т.е. от мышечных напряжений без движений. Поэтому на привалах и остановках рекомендуется выполнять **гимнастические упражнения**.

Комплекс упражнений может быть стандартным: повороты туло-

вища в стороны с максимальным поворотом головы, разведением рук в стороны и назад; пружинистые наклоны туловища вперед с касанием земли пальцами и затем прогибанием туловища назад; круговые движения кистями в лучезапястных суставах, предплечьями в локтевых суставах, движения руками в плечевых суставах; пружинистые покачивания с глубоким выпадом вперед попеременно правой и левой ног; «ласточка» на обеих ногах и другие. Исполнение таких упражнений в течение нескольких минут значительно уменьшит усталость.

Медицинская аптечка

Медицинская аптечка для велосипедных походов должна составляться, по возможности, из средств, так сказать, унифицированных, то есть имеющих разнообразное применение (табл. 6.3). Кроме того, надо стараться подбирать такие формы этих медикаментов, чтобы они не рассыпались, не разливались при тряской езде. Содержимое аптечки нужно плотно уложить в достаточно прочную и герметичную пластмассовую или металлическую коробку.

Предлагаем два состава медицинской аптечки: сокращенный (отмечен звездочками) и более полный. Первый предлагается для несложных непродолжительных походов и походов выходного дня, при этом в походах выходного дня можно уменьшить количество медикаментов. Второй ориентирован на длительные путешествия и походы сложных категорий, для них количество перечисленных медикаментов может быть увеличено.

В составе аптечки указан комплект бинтов трубчатых и эластичных. Это новый тип бинтов в виде эластичного рукава, который надевают на участок конечности или тела поверх стерильного материала. Бинт №1 имеет размер, позволяющий фиксировать повязку на палец. Бинт №2 накладывается на кисть, стопу, предплечье, голень, лучезапястный или голеностопный суставы. Бинт №3 предназначен для фиксации повязки плеча, голени, коленного сустава.

Резиновый жгут заменят резинка эспандера, велокамера или жгут-закрутка из подручного материала.

В составе аптечки отсутствует кофеин, который вполне заменит стакан крепко заваренного чая или кофе, содержащих разовую дозу кофеина.

Каждому участнику рекомендуется взять в своем личном снаряжении индивидуальный перевязочный пакет.

Антибиотики (эритромицин и другие) рекомендуется применять осторожно, лучше под контролем врача ввиду возможных аллергических, токсических и иных побочных реакций.

В сложных походах не рекомендуется применять такие средства, как валериановые капли, аэрон, бромурал, барбамил, английская соль или пурген.

Зубные капли «Дента» могут быть использованы во время зубной боли лишь при наличии дупла; если же все участники запломбируют зубы (что полагается делать перед серьезным походом обязательно), то потребность в этих каплях отпадет.

Весьма удобно использование тюбик-капельницы с глазными каплями, заменяющей стеклянную пипетку и флакон.

Наименование	Количество	Назначение
Бинты стерильные разной ширины*	6-8 шт.	Перевязочный материал
Вата хирургическая*	100-200 г	Для обработки ран, согревающего компресса, фильтрации воды и т.д.
Пакет перевязочный индивидуальный*	Соответственно количеству участников похода	
Лейкопластырь обычный	1 рулон	
Лейкопластырь бактерицидный*	5-10 пластин	Для заклейки мелких ран, ссадин, порезов, закрепления повязок
Бинты трубчатые эластичные №№1,2,3*	1 комплект	
Жгут резиновый	1 шт.	Для наложения тугой повязки с целью остановить кровотечение
Йод	20 мл	Для обеззараживания мелких ран и участков кожи вокруг больших ран
Перманганат калия*	5-10 г	В виде раствора для промывания ран, глаз, полоскания, обеззараживания воды, при пищевом отравлении
Гидропирит (перекись водорода) в таблетках	2 упак.	В виде раствора для остановки кровотечения, промывания и обеззараживания ран. 1 табл. на 0.5 стакана горячей воды
Статин	2-3 пак.	Кровоостанавливающее средство (используется в порошке)
Анальгин или пенталгин*	2-4 упак.	При сильных болях. По 1 табл. 2 раза в день
Баралгин, новиган	1-2 упак.	Обезболивающие средства со спазмолитич. эффектом
Цитрамон	1 упак.	При головной боли. 1-2 табл.
Кислота ацетилсалициловая (аспирин) в таблетках*	1-2 упак.	Противовоспалительное жаропонижающее средство. По 1 табл. 3 раза в день
Бисептол*	2-4 упак.	При воспалении легких, ангине и других воспалительных процессах. По 1 табл. 3-4 раза в день
Эритромицин	1 упак.	При ангине и других воспалительных процессах. По 1 табл. 3 раза в день
Таблетки от кашля, бромгексин	1 упак.	Отхаркивающее средство при кашле. По 1-2 табл. 3 раза в день
Пластырь перцовый	2 упак.	При простуде
Финалгон или никофлекс	1 туб.	При радикулите, болях в суставах

Таблица 6.3 (продолжение)

Наименование	Количество	Назначение
Спирт медицинский	100 мл.	Для дезинфекции
Зубные капли «Дента»	1 флак.	При зубной боли
Корвалол, валокордин, кордиамин*	1 флак.	Успокаивающее средство при болях в сердце. По 20-25 капель
Валидол*	1 пенал	При болях в области сердца. 1-2 табл. под язык
Фталазол или сульгин*	2-4 упак.	При расстройстве желудочно-кишечного тракта. По 1 табл. 3 раза в день
Супрастин или фенкарол*	1 упак.	Противоаллергическое средство. По 1 табл. 2-3 раза в день
Спирт нашатырный	1 флак.	Тонизирующее средство при потере сознания
Мазь синтомициновая (линимент синтомицина)	1 упак.	Наружное средство при воспалениях, ранах, ожогах
Мазь «Арника»	1 бан.	При ушибах, растяжениях
Сода питьевая (гидрокарбонат натрия)	30 г	Для промывания кожи и глаз, полоскания горла, при изжоге, болях в желудке
Глазные капли (альбуцид) (сульфацил-натрия 20% или сульфат цинка 0,25%)*	2 тубика-капельницы	Для снятия раздражения при попадании в глаза пыли, насекомых
Клей БФ-6*	1 тубик	Для смазывания царапин и ссадин
Крем для смягчения кожи («Детский», «Чебурашка» и др.)	1 тубик	При потертостях
Кислота аскорбиновая (в таблетках)	10-15 упак.	
Поливитамин	2 упак.	
Пинцет	1 шт.	
Ножницы	1 шт.	
Термометр (тщательно упакованный)	1 шт.	

Если маршрут намечен в лесные районы, где много кровососущих насекомых, рекомендуется брать соответствующие средства: диметилфталат, дэту, бензоилперидин – в виде кремов, жидкостей или аэрозолей («Тайга», «Ангара», «Репудин», «Бенфталат», «Рефтамид», «Геолог» и другие).

Пинцет и ножницы обычно имеются в ремонтном наборе механика, однако удобнее их иметь также в медицинской аптечке (пинцет лучше анатомический, ножницы – маленькие: маникюрные или детские).

Медицинский ртутный термометр крайне хрупок, те, кто умеет фиксировать повышение температуры тела по пульсу, могут без него

обойтись. Известно, что повышение температуры на каждый градус сопровождается учащением пульса примерно на 10 ударов. Например, если при нормальной температуре 36,6° пульс в покое равнялся 66 ударам в минуту, то при температуре 38,0° он будет около 80 ударов, а при температуре выше 40° пульс станет больше 100 уд/мин.

Первая медицинская помощь

Как и в многодневном путешествии, так и в походе выходного дня несчастный случай может произойти вдали от населенных пунктов. В такой ситуации невозможно вызвать скорую медицинскую помощь. Поэтому надо быть самим готовыми к оказанию первой медицинской помощи при травмах и различных патологических состояниях: уметь остановить кровотечение, оказать помощь при переломах, ожогах, помочь заболевшему.

Идеальным является положение, когда в составе туристской группы имеется профессиональный медик. В случае же его отсутствия участнику похода, получившему должность «медика» или «санитарного», рекомендуем проконсультироваться с врачом, еще раз освежить свои медицинские знания, обсудить состав походной медицинской аптечки.

По характеру травм у велотуристов чаще отмечаются потертости внутренней поверхности бедер, ягодиц и промежности, возникающие вследствие трения о седло. При падении возможны ссадины и ушибы. Из переломов и вывихов чаще отмечается повреждение ключицы и акромиально-ключичного сочленения, локтевого сустава, предплечья и очень редко – голени. Возможны ушибы и сотрясения головного мозга, а также растяжения связок голеностопного сустава. Кроме этого турист может получить ранения при работе топором, пилой или ножом, солнечные или термические ожоги (пламя костра, горячая пища), засорить глаз, подвергнуться укусу змеи, клеща или челы, тонуть при купании или переправах.

Ушибы – самый частый вид спортивной травмы. Первая помощь заключается в охлаждении места ушиба, наложении давящей повязки и придании конечности возвышенного положения. Хорошее равномерное давление обеспечивает наложение эластичного бинта. При сильной болезненности можно внутрь дать одну таблетку анальгина или пенталгина, напоить крепким горячим чаем или кофе. На вторые сутки после травмы применяются согревающие компрессы, теплые ванны, легкий массаж. Согревающий компресс состоит из трех слоев: кусок бинта, смоченный водой и отжатый, затем полиэтиленовая пленка, сверху теплая повязка. Компресс повторяют два-три раза в день. Организовать теплую ванну для ноги или руки в походных условиях не всегда возможно, так как для этого требуется емкость достаточной величины. А вот массаж – вполне доступное мероприятие даже при небольшом опыте. Массаж начинают с легкого линейного поглаживания пальцами и ладонью места ушиба; направление поглаживания, как говорят, «к сердцу», то есть, если массируют конечность, то поглаживание проводят в сторону тела. Постепенно силу поглаживания увеличивают и переходят к растиранию.

Растирание делают также пальцами и ладонью, но уже круговыми движениями. Обычно в месте ушиба имеются мелкие ссадины, через которые может попасть инфекция. Поэтому рекомендуется место ушиба в этом случае обработать слабым раствором перманганата калия или смазать клеем БФ-6. Ушибы суставов, чаще коленного или локтевого, возникают при падении с велосипеда. Целостность кожи не нарушается, но почти всегда имеются мелкие ссадины. Боль – различной интенсивности, зависящая от силы ушиба. Первая помощь оказывается вышеописанным методом.

Ушиб головы встречается редко; чаще всего это бывает ушиб мягких тканей с осаднением кожи. Проводят вышеописанную помощь.

Сотрясение головного мозга характеризуется потерей сознания от нескольких секунд до длительного времени. При полной потере сознания надо освободить дыхательные пути, обеспечив безопасное положение (на боку). Придя в сознание, пострадавший жалуется на головную боль, общую слабость, тошноту, может быть рвота, не связанная с приемом пищи. Необходимы абсолютный покой лежачий и наблюдение в течение нескольких часов. Холодный компресс на голову. В случае ухудшения состояния осторожно транспортировать пострадавшего в клинику.

Ссадины – самая частая травма, получаемая при падении с велосипеда. При этом повреждении страдают поверхностные слои кожи. Рана загрязнена пылью, микробами, кровотечение обычно незначительное, капиллярное. Как правило, ссадины могут располагаться в локтевой области, на ладонях, голени, бедре или в области коленного сустава. Прежде всего нужно отмыть рану от грязи струей мыльной воды или слабым раствором перманганата калия. Затем наложить лейкопластырь или смазать клеем БФ-6.

Ранения – повреждение мягких тканей с нарушением кожи и кровотечением. Мелкие ранения могут быть получены при падениях, при ремонте велосипеда. Такая рана заклеивается лейкопластырем или смазывается клеем БФ-6. Применение клея БФ-6 вместо бинтовой повязки очень удобно при незначительных порезах, трещинах, царапинах. Тонкий слой клея, нанесенный на рану, надежно дезинфицирует ее, быстро засыхая, образует тонкую достаточно прочную пленку, которая держится несколько дней. Если пленка нарушилась или отслоилась, можно клей нанести повторно.

При более сильном кровотечении нужно попытаться остановить его прижатием раны ватно-марлевым тампоном и давящей повязкой, конечности придать возвышенное положение.

Если кровотечение не удается остановить, то остается наложить жгут. В качестве жгута можно применить эластичный бинт или резинку от эспандера или сделать жгут-закрутку из веревки, шнура, скрученной полосы от полотенца, рубашки или носового платка. В некоторых пособиях по первой помощи показывают наложение жгута на бедро или плечо при ране, расположенной в области стопы или кисти. Такая рекомендация ошибочна, без всякой нужды из кровоснабжения выключается вся конечность. Жгут необходимо накладывать выше раны, но как можно ближе к ней, чтобы обескровливать

лась меньшая часть конечности. К жгуту следует прикрепить записку с указанием времени наложения, так как держать жгут непрерывно более 1,5-2 часов опасно: может наступить омертвление конечности. Если пострадавший за это время не доставлен в лечебное учреждение, нужно ослабить жгут на 2-3 минуты для восстановления кровоснабжения конечности (потепление, порозовение ее). Когда кровотечение возобновится, жгут опять затягивают.

Потертости проявляются покраснением и болезненностью кожи. Потертости в области промежности, ягодиц и бедер смазывают крепким раствором (насыщенного красного цвета) перманганата калия, что хорошо обеззараживает кожу, предупреждая развитие гноинчиков. При потертостях на ногах хорошим средством является защита пострадавших участков лейкопластырем или смазывание клеем БФ-6; можно также поврежденное место смазать жиром и наложить марлевую бинтовую повязку. Кроме того, рекомендуется смена обуви на один-два дня. Если появился пузырь, то, обработав его крепким раствором перманганата калия, проколоть прокаленной иглой, выдавить жидкость и наложить стерильную повязку.

Гнойные раны необходимо очистить от гноя. Это достигается повязками с раствором поваренной соли (1 чайная ложка на полстакана воды). Повязка смачивается несколько раз в день. После очищения раны лечение продолжают повязками с мазями. В походных условиях мазь можно приготовить самим. Для этого нужно взять таблетку стрептоцида или норсульфазола, растереть ее в порошок и тщательно смешать с чайной ложкой пищевого жира. Мазевая повязка освежается не чаще одного раза в сутки. Если повязка не сбилась и не промокла гноем, ее можно не менять двое-трое суток.

Термические ожоги. Если горячая жидкость или пар проникли сквозь одежду, надо быстро обнажить этот участок тела. Если загорелась одежда, то необходимо, не теряя ни секунды, погасить пламя, накинув штормовку, одеяло, спальник; тлеющую одежду обливают водой; хороший эффект достигается и катанием по земле.

Первая помощь при небольших ожогах заключается прежде всего в быстром, в течение первых 60 секунд, опускании обожженного участка в струю холодной воды на 10-15 минут; такой прием заметно снижает вредное воздействие термического фактора. Для уменьшения боли внутрь дать 1-2 таблетки анальгина или пенталгина. Места ожогов закрывают по возможности стерильным перевязочным материалом, смоченным раствором перманганата калия. Не рекомендуем при этом накладывать повязку, смоченную спиртом, так как на участок термического ожога дополнительно наносится ожог химический.

При ожогах средней степени пузыри не вскрывать, наложить жировую или мазевую (стрептоцидную, синтомициновую) повязку. При обширных ожогах пострадавшего закутывают в одеяло, спальник, дают горячий крепкий сладкий чай или кофе, периодически – подсоленную воду. Обожженного необходимо срочно доставить в ближайший медпункт.

Солнечные ожоги наиболее вероятны весной и в высокогорных

районах. Легко получают солнечные ожоги люди с тонкой и светлой кожей (блондины и рыжеволосые), а также дети и подростки. Обычно ожоги сопровождаются покраснением, отечностью и болезненностью кожи. Первая помощь заключается в смазывании пораженных участков крепким раствором перманганата калия или пищевым жиром. Если отмечается повышение температуры тела, то дополнительно дать таблетку аспирина.

Солнечный и тепловой удары. Солнечный удар развивается в результате интенсивного или длительного прямого действия солнечных лучей на открытую голову. Тепловой удар возникает вследствие перегрева тела. Перегреву организма способствует тяжелая физическая работа, излишняя одежда, душная влажная погода, недостаточный прием жидкостей. Признаки для солнечного и теплового удара одинаковы: покраснение лица, сонливость, головокружение, апатия, обильная испарина, резкое учащение пульса и дыхания, тошнота и рвота. Первая помощь направлена на понижение температуры тела. Нужно поместить пострадавшего в тень в полусидячем положении, максимально обнажить тело, обрызгать лицо и грудь холодной водой, напоить холодной подсоленной водой, крепким остуженным чаем или кофе.

Засорение глаза инородным телом (соринкой, частицей гари, песчинкой, мошкой) вызывает слезотечение, резь или неловкость при движениях глазом, сомкнутость век, покраснение глаза. Для оказания первой помощи необходимо посадить пострадавшего так, чтобы глаз был хорошо освещен. Для осмотра нижнего века заставляют смотреть вверх и чистым пальцем оттягивают нижнее веко вниз. Для осмотра верхнего века просят смотреть вниз, сильно прижимают пальцем основание верхнего века и, оттянув за ресницы вниз, выворачивают его. Инородное тело убирают кончиком ватного валика или чистого носового платка. После удаления инородного тела в глаз закапывают 1-2 капли сульфацил-натрия из шприца-капельницы.

Заноза не только причиняет боль, но и вызывает воспаление и нагноение. Ее необходимо удалить тотчас, не откладывая. После извлечения занозы рана смазывается клеем БФ-6.

Растяжение связок возникает при резком, неожиданном и перегибающем (подвертывание) движении в суставе. При падении чаще повреждается голеностопный или лучезапястный сустав. Признаки растяжения – острая кратковременная боль в момент травмирования, припухлость, болезненность движений в суставе. Первая помощь складывается из охлаждения области поврежденного сустава, покоя и наложения тугой повязки эластичным бинтом; внутрь дать таблетку анальгина или пенталгина. В последующие дни проводится лечение теплом (согревающие компрессы, горячие ванны), массажем (поглаживание и растирание), ношением эластичного бинта.

Вывихи у велотуристов наблюдаются редко. Чаще повреждается локтевой сустав или акромиально-ключичное сочленение. Ввиду возможного сочетания вывиха с переломом кости нельзя делать каких-либо попыток вправления вывиха без рентгенографии. Нужно обес-

печить покой конечности (прибинтовать руку к туловищу), внутрь дать 1-2 таблетки анальгина или пенталгина и доставить пострадавшего в лечебное учреждение.

Переломы – это тяжелые повреждения с нарушением целостности кости. Переломы бывают закрытыми и открытыми; при закрытом переломе кожа не повреждается, при открытом переломе имеется разрыв кожи. Функция конечности бывает резко ограниченной, конфигурация изменена: припухлость в месте перелома, искривление оси конечности и ее укорочение, сильная боль; отмечается подвижность кости в необычном месте. При открытых переломах имеется рана, в которой подчас виден конец кости. Переломы опасны тем, что острие края сломанной кости могут ранить сосуды и нервы, расположенные рядом с ней, что может привести к сильному кровотечению и даже гибели конечности.

При любой травме (ушиб, растяжение, вывих, трещина кости) не следует заставлять пострадавшего пытаться встать, идти, двигаться, нужно обращаться с поврежденной конечностью крайне осторожно. Пострадавшему нужно уложить, дать выпить воды, создать спокойную обстановку. Если в течение 10-15 минут боль в области травмы не уменьшится, то следует подозревать перелом кости. Поврежденную конечность обязательно иммобилизовать, то есть обеспечить ее неподвижность. Достигается это шинированием с захватом двух соседних суставов. Шиной могут служить доска, палки, пучок прутьев, велосипедный насос и другие подходящие длинные предметы. Если ничего подходящего не найдется, можно прибинтовать руку к туловищу, поврежденную ногу – к другой ноге. Не забыть дать внутрь 1-2 таблетки анальгина или пенталгина.

Перелом ключицы имеет характерный вид: надплечье резко опущено, рука свисает, грудинная часть кости торчит вверх. Дав внутрь болеутоляющее, матерчатыми кольцами зафиксировать плечевой пояс, максимально отведя назад плечевые суставы.

При открытом переломе никогда не следует пытаться вправлять отломки кости на место, если даже они торчат из раны; при такой попытке глубоко внутрь попадают грязь и инфекция, и обязательно последует тяжелое воспаление, а подчас гангрена. Для защиты раны от инфекции кожа вокруг нее обрабатывается крепким раствором перманганата калия, накладывается стерильная повязка из индивидуального перевязочного пакета, лишь затем производится иммобилизация. Болеутоляющее нужно дать сразу, в начале оказания первой помощи.

Перелом шейного отдела позвоночника. При подозрении на перелом шейного отдела позвоночника (боль, резко усиливающаяся при движениях головой) нужно наложить массивную ватно-марлевую повязку на шею. При этом используют достаточно большое количество ваты и широкий бинт, чтобы обеспечить неподвижность головы, не затрудняя дыхания.

Перелом ребер у велотуриста может произойти в результате падения и ушиба грудной клетки о руль или раму велосипеда. В месте перелома возникает припухлость и боль, усиливающаяся при глубоком дыхании. Первая помощь: дать болеутоляющее средство

(анальгин, пенталгин) и наложить на грудную клетку тугую повязку, используя широкий бинт, полотенце или полосы широкого лейкопластыря. Бинтование производят в положение глубокого выдоха. Чтобы повязка не сползла, ее закрепляют на лямках.

Кровотечение носовое. При оказании первой помощи больного прежде всего усадить, жать пальцами крылья носа на 10 минут; на переносицу положить холодную примочку.

Укусы змей. Самыми опасными змеями, обитающими на территории бывшего Союза, являются кобра среднеазиатская, эфа и гюрза. Другие змеи (в том числе гадюка) менее опасны. Днем змеи скрываются от солнечного зноя в норах, расщелинах скал, в тенистых заросших местах. Ядовитые змеи при нападении оставляют следы укуса в виде двух колотых ранок от верхних зубов, источающих яд. Первая помощь заключается в отсасывании яда из ранок. Это надо сделать без промедления, пока яд не успел достаточно глубоко войти в ткани.

Яд, попадающий в рот оказывающего первую помощь, не представляет опасности, так как не только сильно разбавляется слюной, но и просто никогда не попадет в кровь спасателя даже при наличии раны во рту. Энергичное отсасывание и сплевывание яда проводится в течение 15-20 минут. После этого ранки смазать клеем БФ-6 или наложить повязку со слабым раствором перманганата калия. Пострадавшего уложить, тепло укутать, дать кордиамин и поить крепким горячим сладким чаем или кофе. Стараться, чтобы пострадавший принимал больше жидкости; яд, попавший в организм, будет скорее выводиться почками. Не давать спиртного! При ухудшении состояния доставить пострадавшего в лечебное учреждение для введения противозмеиной сыворотки и дальнейшего лечения.

Укус клеща опасен возможностью заражения клещевым энцефалитом. Хотя не всякий клещ является заразным, однако обнаруженного на теле человека клеща надо снять без промедления. Для этого нужно обмазать его густой смазкой, чтобы закрыть доступ воздуха. Затем, ухватив пальцами или пинцетом тело полузадохнувшегося клеща, поворачивая его и одновременно потягивая из стороны в сторону, вытянуть его хоботок из тела пострадавшего. Если хоботок все же оторвался и остался в теле, то надо удалить его иголкой, как занозу. Рану смазать клеем БФ-6 или крепким раствором перманганата калия.

Горная болезнь. В горах выше двух-трех тысяч метров основным фактором неблагоприятного воздействия на организм велотуриста является недостаток кислорода, это ведет к гипоксии, то есть недостатке его в тканях организма. Гипоксия, снижая обменные процессы в клетках тканей, уменьшает физические возможности туриста и стойкость против инфекции и охлаждения, ухудшает процессы пищеварения и усвояемости пищи. Гипоксия в совокупности с интенсивной солнечной радиацией, высокой температурой и низкой влажностью воздуха, резким перепадом температуры между днем и ночью, сильными ветрами и электризацией воздуха приводит к развитию горной болезни. Недостаточная акклиматизация и переутомление ускоряют ее возникновение.

Первые признаки горной болезни – это общая слабость, нарастающая усталость, сонливость, головная боль и головокружение, учащение пульса, одышка, нарушение пищеварения, возможно носовое кровотечение.

Первая помощь: обеспечить полный покой, напоить крепким чаем или кофе, дать внутрь таблетку анальгина, 30-40 капель кордиамина и 1-2 г аскорбиновой кислоты.

Пищевые отравления возникают при употреблении в пищу недоброкачественных продуктов. Ими могут быть несвежая колбаса и рыба, консервы во вздувшихся банках, сырое молоко, вода из загрязненного источника, грибы. Первые признаки отравления появляются спустя 2-3 часа после еды. Возникает боль в животе, тошнота, рвота, развивается общая слабость, поднимается температура тела, начинается понос.

При появлении первых признаков отравления необходимо произвести промывание желудка. Для этого больному дают выпить 5-6 стаканов теплой воды или слабого раствора перманганата калия. Затем вызывают рвоту. Так повторяют несколько раз до выделения «чистой» промывной воды, то есть воды без остатков пищи. После этого больного напоить крепким чаем или кофе, укутать теплее. Внутрь давать фталазол или сульгин по 1 табл. 4 раза в день в течение 2-3 дней. Первый день – голод. В течение следующих двух дней соблюдать диету, исключив из пищи мясо, консервы, черный хлеб, овощи; кормить кашами, белым хлебом, супами, пить сладкий чай, постепенно расширяя и увеличивая рацион.

Транспортировка пострадавшего

Если турист получил серьезную травму, и после оказания первой медицинской помощи состояние продолжает оставаться тяжелым, то возникает необходимость доставки его в лечебное учреждение.

Транспортировать пострадавшего придется в лежачем положении на велоносилках.

Носилки связывают из двух палок-жердей длиной по 2 метра, скрепляемых поперечинами длиной по 70 сантиметров. Затем с помощью альпинистской вспомогательной веревки или шнура делается оплетка-гамак (рис. 6.1 б). После этого носилки привязывают между двумя велосипедами, поставленными параллельно. Точки крепления – нижнее узлы рам и багажники велосипедов.

Для того, чтобы велосипеды не разъезжались и не заваливались, нужно двумя перекрещенными метровыми палками связать их между собой так, чтобы подседельный узел одного велосипеда был скреплен с кареточным узлом второго и наоборот; место перекреста палок также крепко связать (рис. 6.1 а). Для жесткости желательно связывание производить не шнуром, а проволокой.

Затем оба руля выворачиваются в продольном по ходу велосипеда положении и концы (ручки) связываются тягами между собой; этим достигается возможность синхронного маневрирования передними колесами. Пострадавшего укладывают на велоносилки ногами вперед по ходу движения (рис. 6.1 в).

Второй способ транспортировки пострадавшего состоит в сле-

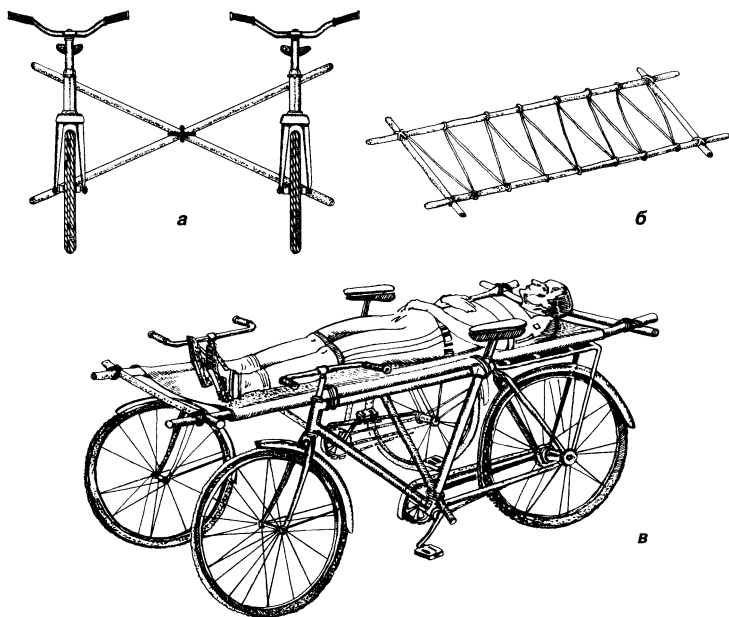


Рис. 6.1. Транспортировка пострадавшего на двух велосипедах, установленных параллельно друг другу

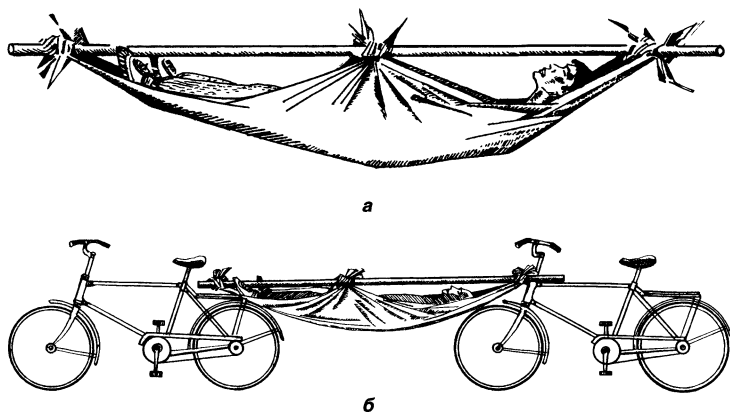


Рис. 6.2. Транспортировка пострадавшего на жерди между двумя велосипедами, установленными один за другим

дующем. Берется жердь достаточной длины и прочности. Пострадавший укладывается по диагонали на одеяло (плащ-палатка, спальный мешок-одеяло) и подвязывается к жерди (рис. 6.2 а). После этого ножной конец жерди привязывается к багажнику переднего велосипеда, а головной конец прикрепляется к рулевой колонке заднего велосипеда. Такой тандем также приходится везти вдвоем (рис. 6.2б).

РЕМОНТ ВЕЛОСИПЕДА В ПОХОДЕ

Когда за велосипедом заботливо ухаживают, когда его хозяин владеет хорошей техникой езды, то и велосипед «отвечает» хозяину верностью и исправно служит ему многие годы, а в пути редко ломается.

Прежде всего велосипед в поход должен отправляться в безукоризненном состоянии, все слабые детали в нем должны быть заменены дома, все узлы отрегулированы. И в походе ежедневный осмотр и чистка велосипеда (как правило, по вечерам) должны стать таким же привычным ритуалом, как умывание по утрам. Надо очищать машину от пыли и грязи, вытирать насухо и смазывать цепь, другие ходовые детали велосипеда, особенно если днем попали под дождь, устранять все возникшие за день неполадки, поскрипывания, дребезжания, которые помимо угрозы потери деталей или более серьезной поломки в самом неподходящем месте просто нервируют остальных. Особо внимательно надо осматривать ходовые узлы, натяжение спиц, крепление руля, багажника.

Проверяется плавность хода переднего и заднего колес. Заедания и пробуксовывания в соединениях не допускаются. Подтягиваются резьбовые соединения. Проверяется давление в шинах. Крышки должны плотно прилегать к бортам ободьев по всей окружности. Выверяется центровка колес. Производится проверка натяжения цепи. Тормоза должны действовать без заедания, обеспечивать плавное и полное торможение. Проверяется наличие и исправность всего снаряжения велосипеда.

При стуке, скрипе и других звуках, возникших в течение дня в ходовых узлах, надо обязательно выяснить причину появления этих звуков, узел разобрать и заменить вышедшие из строя детали: сломавшиеся сепараторы или конуса, лопнувшие шарики, поврежденные оси или вал каретки.

А что чаще всего ломается в походе?

Наиболее уязвимые места любого велосипеда – это его шины. Часто лопаются спицы, особенно на щебеночных и тряских дорогах. Случаются поломки узлов переключения передач (трещотка втулки заднего колеса и собственно переключатель), узлов, непосредственно несущих на себе основной груз (замок седла, багажник).

Если камера выпускает воздух медленно, прежде всего проверяют вентиляльную резинку и в случае повреждения ее меняют. Если же она цела, значит, где-то есть мельчайший прокол (или проколы). Некоторые велотуристы и тут не спешат менять камеру. Они внутрь запускают 2-3 кубических сантиметра воды, которые, создав тонкую пленку на внутренней стенке камеры, забивают микроотверстия. Такая мера позволяет доехать до привала. Если же воздух выходит

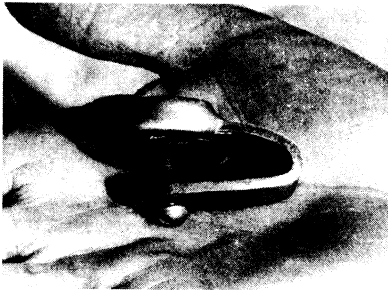


Рис. 6.3. Походный веловулканизатор (общий вид)

шедший через резиновую ленту обода. В тот же вечер на биваке прохудившуюся камеру надо заклеить.

Некоторые заклеивают камеры тонкой липкой пленкой («скотчем»). На накачанную камеру накладывают заплаты одна поверх другой (крест-накрест). Когда кончатся заплаты в велоаптечках, вырезают кусок резины из старой камеры. Вставляя отремонтированную камеру нужно обязательно сухую и чистую. При замене камеры внутреннюю поверхность покрышки надо очистить от частичек резины и пыли, а вставляемую камеру припудрить тальком, особенно в месте заплаты.

Если воздух проходит под вентилем и затяжка крепежной гайкой ничего не дает, надо освободить гайку, вынуть корпус вентиля из камеры, зачистить поверхность вокруг вентиляного отверстия шкуркой, вставить вентиль обратно и вокруг него наклеить заплату с диаметром отверстия чуть меньшим, чем диаметр стержня вентиля. Заплата затем прижимается гайкой.

Велотурист из Казани З. Шакиров предлагает чинить камеры способом горячей вулканизации, его походный веловулканизатор (рис. 6.3 и 6.4) изготовлен в виде струбицы с чашкой для сжигания сухого горючего (сухой спирт). Место прокола зачищается, на него накладывается резиновая пластинка диаметром 12-15 мм, затем камера зажимается в вулканизаторе поджимным винтом. В чашке вулканизатора сжигается таблетка сухого горючего — и камера заклеена.

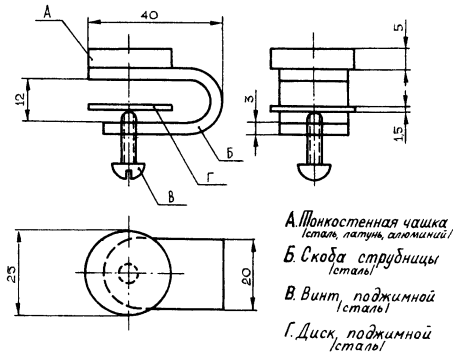


Рис. 6.4. Чертеж веловулканизатора

МНОГОДНЕВНЫЙ ПОХОД

Он же предлагает простую замену колпачка вентиля камеры, который часто теряется. Вместо него можно взять отрезок полиэтиленовой трубки длиной 1-1,5 см, один конец оплавить на пламени и сдвинуть плоскогубцами. Получится очень простой заменитель колпачка.

Ремонт «однотрубки», как мы уже говорили, – дело более трудоемкое, но и тут умельцы нашли выход. Они предлагают брать в поход обычный медицинский шприц емкостью 2-5 кубических сантиметров с толстой иглой, которая отпиливается так, чтобы остался кусок иглы длиной 2-3 мм, конец обтачивается. При проколе трубки в шприц набирается свежий незагустевший резиновый клей, остаток иглы вводится в прокол и клей выдавливается, смазывая наружную поверхность камеры и корд в месте прокола. Для лучшего растекания клея «однотрубка» слегка приминается, затем кладется под небольшой груз или зажимается 3-4 бельевыми прищепками. В таком положении «однотрубки» клей подсыхает 5 часов (а лучше больше), после чего «однотрубка» слегка накачивается и досушивается еще 10 часов. Клей типа «Момент» всю операцию сокращает во времени. Можно «однотрубки» клеить, и не снимая их с колеса. Введя клей, колесо поворачивают и ставят так, чтобы оно придавило своим весом поврежденное место шины к полу. После заклейки шприц и иглу надо очистить от клея и вставить в отверстие иглы кусочек проволоки. Авторам этого метода удается восстанавливать «однотрубки» после 3-4 проколов (но не разрывов камер) и эксплуатировать их до полного износа.

В многодневный поход лучше выезжать на малоизношенных покрышках. С собой обычно берут не целую запасную покрышку, а кусок ее – длиной 30-40 см (некоторые применяют оболочку от «однотрубки» гоночных велосипедов). При больших пробоях или порезах покрышки заплата, кроме того, прошивается по бокам дратвой, капроновой ниткой или тонкой леской таким образом, чтобы шов заправлялся в обод колеса. После заклеивания заплату слегка припудривают тальком. Если и после этой операции разрыв покрышки увеличивается, в качестве временного выхода из положения (на 1-2 суток) можно покрышку вместе с ободом обвязать киперной лентой, одновременно нанося клей «Момент», затем снять тормозные колodки переднего тормоза (понятно, что «большая» покрышка должна оказаться на переднем колесе как менее нагруженном). Так как в распоряжении велотуриста остается только один тормоз, ехать необходимо с предельной осторожностью, скорость не развивать.

Если порвалось проволочное кольцо покрышки, то в месте разрыва загибают концы, а между образовавшимися петлями вставляют кусок стальной проволоки той же толщины так, чтобы длина всего кольца не изменилась.

Обрывы спиц случаются в первую очередь из-за неодинакового натяжения, так что предупреждать их обрывы следует прежде всего правильной их натяжкой, не допуская ослабления и перетяжки. Толщина спиц отечественных гоночных, спортивно-туристских и дорожных велосипедов колеблется от 1,8 до 2,2 миллиметров. В сложных походах, с участками маршрута по грунтовым дорогам лучше всего использовать спицы дорожных велосипедов. При замене спицы одной толщины спицами другой нужно иметь в виду, что должны быть

соответствующими и ниппеля.

Если оборвалась одна спица в заднем колесе или две спицы в переднем, замену можно отложить до привала. Оборванную спицу нужно или удалить, или перекусить у основания, но не загигать за соседние спицы (пассатижи или кусачки входят в набор самых ходовых инструментов механика и всегда находятся у него под рукой). При выходе из строя большого количества спиц замену нужно произвести на месте, иначе на привал можно приехать с изрядной «восьмеркой».

Вместо целой спицы в крайнем случае можно использовать два обломка спиц (один с головкой, другой с резьбой), соединенных концами, загнутыми в виде карабинчиков.

Для определения биения обода в условиях похода нужно иметь толстый красный карандаш, кусок мела или другого пишущего материала. Для исправления «восьмерки» велосипед ставят на руль и седло. Колесо с «восьмеркой» раскручивают и приставляют к нему около пера вилки карандаш. На участке обода, где остался след карандаша, ослабляют натяжение нескольких спиц на стороне карандашного следа, причем больше всего ослабляют спицу, ниппель которой оказался в середине карандашной черты (на 1-3 оборота в зависимости от величины биения), меньше всего – на краях линии (на 0,5 оборота). А ниппеля спиц, идущих с того же участка обода на другой фланец втулки, на столько же оборотов подтягивают. Затем снова проверяют карандашом центровку обода и корректируют натяжение спиц.

Для устранения радиального биения также с помощью карандаша ослабляют спицы обоих фланцев втулки на том участке обода, где он «уходит» к центру колеса (тоже больше всего – в центре следа карандаша, уменьшая число оборотов ниппелей в обе стороны от следа), и подтягивают в месте выпуклости обода.

Устранив радиальное биение, снова проверяют и устраняют боковое биение. Обод считается отцентрированным, если боковое и радиальное биения не превышает 1 мм.

После подтягивания спиц выступившие их концы подтачивают напильником или надфилем, чтобы они не прокололи камеру. Не следует оставлять ни одного ниппеля с поврежденными гранями, замене подлежат и заржавевшие ниппеля. Каждый ниппель должен надежно захватываться ключом и поворачиваться на резьбе спицы.

Замену камеры, спицы, устранение биения обода должен уметь производить каждый велотурист.

Лобовые удары колес иногда приводят к появлению вмятин обода, которые можно попытаться выправить при накачанной шине: подставку из твердого дерева приложить к выступающей части погнутой борта и ударить по ней молотком.

При появлении небольших поперечных трещин в ободе колеса и отсутствии в групповом ремнаборе запасного обода нужно наложить на ближайшие к трещине четыре спицы металлическую планку, изготовленную в предподходный период. Накладывается планка на обод при снятой шине. Так как шаг ниппельных отверстий в ободе неодинаков, необходимо изготовить две планки 207×12 мм.

Если в результате падения или наезда на препятствие согнулся обод, сначала снимают шину, ослабляют все спицы, затем осторож-

но выпрямляют на твердой поверхности (на асфальте), нажимая ногами на противоположные от оси стороны колеса. После этого меняют поврежденные спицы и исправляют оставшуюся «восьмерку» ниппельным ключом.

Самая частая неисправность передних и задних втулок — ослабление или, наоборот, излишняя затяжка шарикоподшипников конусами. Это обнаруживается, в первом случае, по слишком большому люфту колеса, во втором — по тяжелому ходу велосипеда. Нужно отвернуть гайки крепления колес, подтянуть или ослабить конус втулки, затянуть контргайку. Если во втулке слышен стук, потрескивание, ощущается заедание, то нужно посмотреть, не повреждены ли шарики или конуса — если да, их надо немедленно заменить. Величина люфта в пределах оборота колеса бывает переменной: это значит, что шарики потеряли сферичность, износились, и всех их надо заменить. При этом следует убедиться в отсутствии вмятин и раковин на беговых дорожках конусов и втулок. Так как для легкости хода необходимо, чтобы шарики отличались по диаметру не более чем на плюс-минус 10 микрон, комплект лучше взять из одного подшипника. При последующих переборках нежелательно смешивать шарики левой и правой сторон. Отсутствие хотя бы одного шара приводит к увеличению нагрузок на подшипники и снижению долговечности шаров, конусов, втулок.

Если педали спортивно-туристской машины начинают свободно прокручиваться вперед, это чаще всего означает, что сломались пружинки «собачек» трещотки, реже — сами «собачки». Сломанные детали приходится сразу заменять. Чтобы избежать такой вынужденной остановки в самом неподходящем месте, велотуристы при осмотре велосипеда ежедневно проверяют работу храповика, медленно поворачивая колесо и прислушиваясь, слышен ли двойной щелчок «собачек», отбрасываемых пружинами в пазы ступицы. Так как пружинки часто не хватает, нужно в поход взять кусок тонкой стальной проволоки или струны музыкальных инструментов. В крайнем случае вместо пружинки можно вставить кусочки ниппельной резинки, поролона или другого пружинящего материала.

Самый сложный момент при манипуляциях со ступицей трещотки — установка ее на корпус втулки, поскольку нужно прижать отбрасываемые пружинками «собачки». Некоторые используют для этого простое приспособление: у старой спицы откусывают головку с загнутым концом, расплющивают концы и подтачивают их напильником с боков, перегибают спицу пополам. Концами спицы при установке ступицы прижимают «собачки». Есть еще более простой способ: обмотать корпус ступицы вместе с «собачкой» несколькими витками нитки, которую после установки ступицы осторожно вынуть.

При поломке самих «собачек» и отсутствии запасных остается сделать «сухарь» — вставить в гнездо, в котором находилась «собачка», металлический предмет (гайку, винт), который намертво заклинит ступицу. В этом случае дальше придется ехать без свободного хода.

Желательно на все втулки заднего колеса спортивно-туристских велосипедов, даже старых моделей, поставить спицегазовые диски. Если же таковых нет, а щетки роликов переключателя при переходе на самую большую ведомую звездочку оказываются ближе 3 мм от

спиц, нужно прежде всего отрихтовать «ухо» наконечника цепной вилки рамы, на котором крепится задний переключатель, а также пластины роликов так, чтобы плоскость роликов была перпендикулярна оси втулки. Второй путь – снять со ступицы все звездочки и перед тем, как их ставить обратно, надеть на ступицу кольцо из проволоки.

Может быть и так, что, несмотря на заворачивание или отворачивание стопорных винтов, фиксирующих крайнее положение цепи на ведомых звездочках, она все равно соскакивает со звездочек. В этом случае нужно на стопорные винты навернуть контргайки.

Если в результате аварии сломались штифты, соединяющие правую и левую щеки переключателя, можно их соединить винтами М2 или, на худой конец, проволокой.

Хуже, если отломалось само «ухо» наконечника рамы, к которому привинчивается переключатель. Впрочем, и в этом случае можно найти выход: на оси задней втулки (под наружную затяжку гайки) закрепляется на шестигранном отверстии (под ключ №14) комбинированный («семейный») ключ, среднее шестигранное отверстие которого вместе с шайбой и контргайкой М10 используется под крепление болта переключателя. На самый худший случай придется укоротить цепь, поставить ее на среднюю ведомую звездочку.

Если цепь при педалировании соскальзывает с одного зубца ведомой звездочки на другой, это чаще всего говорит о неодинаковом износе цепи и звездочки. В большинстве случаев удается выйти из положения без замены деталей: звездочка, на которой соскальзывает цепь, переворачивается на корпусе ступицы на 180°.

При падении и ударах возможна деформация ободка (венца) ведущей звездочки, что вызывает соскакивание цепи. Выправлять ободок удобно рычагом на месте, не снимая звездочку с вала каретки, – просунуть металлический стержень плоского сечения (или большой напильник) в ближайшее отверстие звездочки и осторожно отогнуть погнутые края. Контролировать результат следует пластинкой, положенной на перья цепной вилки рамы, равномерно вращая вал каретки.

Слишком большой люфт или, наоборот, заедание, тяжелый ход, скрип каретки свидетельствуют о том, что не отрегулировано положение чашек в каретке. Стук, заедание в каретке может сигнализировать и о поломке шариков или сепараторов. Надо также внимательно осмотреть вал каретки: на нем могут оказаться царапины, щербинки. Во всех этих случаях детали подлежат замене.

Поскрипывание в каретке при езде может быть также результатом слабой затяжки клина шатуна. Надо забить его сильнее и затянуть гайку. Если педаль в верхнем положении слегка проскакивает вперед, значит, опять-таки не затянут клин шатуна. Если клин шатуна требует замены, а запасного нет, можно вырезать из жести или другой тонкой металлической пластины подложку по длине клина и загнать с противоположной стороны его скоса.

Наиболее простой способ выправления погнутого шатуна – одним краем металлического стержня или крепкой палки упереться в перо цепной вилки, а другим – в шатун и легкими рывками выпрямить шатун (чтобы не повредить краску на пере вилки, между ним и рычагом должно быть несколько слоев материи, кусок камеры или

кожи). Другой способ: крепко привязать шнуром или проволокой эту палку к шатуну и выпрямлять его.

Когда ломается ось педали, единственный выход из положения — ее замена. Поэтому в велопоходы надо обязательно брать запасные оси. Если же все-таки осей педалей не оказалось, можно использовать ось переднего или заднего колеса, зажав ее в шатуне с обеих сторон конусом и осевой гайкой, а затем обмотав матерчатой лентой или лейкопластырем. Так можно доехать до ближайшей мастерской или магазина с запчастями.

При заедании троса переключателя или тормоза надо разобраться в причине заедания. Прежде всего — не придавлен ли трос другими деталями велосипеда (например, сползшим багажником) или грузом. Затем надо прочистить рубашку троса и устранить вмятины на ней, если такие есть. Проверить, нет ли повреждений на самом тросе, не начала ли расплетаться одна из его ниток. В этом случае ее нужно отделить от остальных до конца троса. Какое-то время трос может работать и без двух-трех ниток. Трос может заедать из-за чрезмерного трения о внутренние стенки рубашки. В этом случае его надо перед пропуском в рубашку смазать графитовой или другой смазкой. Если трос порвался на свободном отрезке (где нет рубашки), его можно связать узлом. При отсутствии запасного велосипедного троса его может заменить мотоциклетный трос, даже струна музыкального инструмента.

При износе тормозных колодок более чем наполовину их надо заменить, особенно в горных походах. При этом следует убедиться, что неокантованный торец резинового вкладыша обращен назад.

Раскачавшийся багажник немного укрепит П-образно согнутая металлическая трубка или прут, плотно примотанный к стойкам и платформе багажника.

Если из седла выскочили заклепки, их нужно заменить винтами с потайной головкой. Для седла с порвавшейся обшивкой можно сделать покрышку из тряпки и куска полиэтилена (сверху). Если у пружины седла оторвался ее кончик, нужно отделить крайний виток пружины и согнуть новый крючок. Если пружины порвались в середине, можно также отделить крайние витки, сделать два крючка и прочно соединить их пассатижами.

Если велосипед при езде «ведет» в сторону и это не вызвано неравномерным распределением груза в левом и правом отсеках велобаула, необходимо восстановить стабилизацию самого велосипеда. Для этого на безопасном участке или на площадке нужно проехать на пустом велосипеде и попробовать отпустить руль. Предположим, для сохранения прямолинейного движения приходится отклонять свой корпус вправо. Для устранения этого явления нужно отогнуть перья передней вилки в ту сторону, в какую пришлось отклонить корпус, — то есть вправо. Велосипед переворачивается вверх колесами, с него снимается переднее колесо, руль поворачивается так, чтобы правое (в нашем примере) перо вилки было ближе к каретке. Затем надо встать над велосипедом и поочередно потянуть перья вилки на себя, отогнув каждое примерно на 0,5-1 сантиметр у их концов так, чтобы сохранить прежнее расстояние между наконечниками. (Прежде чем начать отгибать, нужно убедиться, что вы не перепутали правое перо вилки с левым.) После проделанных

операций следует повторить эксперимент с отпусканием руля на ходу. Если велосипед едет прямо и не надо наклонять корпус ни в одну, ни в другую сторону, значит, стабилизация восстановлена.

От лобового удара в какое-то препятствие может погнуться вилка переднего колеса. Если одно перо вилки отклонилось относительно прежнего положения назад (в сторону велосипеда), между перьями заводят крепкую палку и, действуя ею, как рычагом, легкими рывками выпрямляют перо. Можно привязать палку к согнутому перу вдоль него и выпрямить его независимо от «здорового» пера.

Если перо вилки погнулось в боковом направлении, его можно выправить наложением двух шин из твердого дерева, прикрутить несколько витков толстой мягкой проволоки (алюминиевой, медной) и стягивать ее плоскогубцами.

Погнутую раму можно выпрямлять между стволами двух близко стоящих деревьев.

При появлении трещины в раме или вилке нужно наложить бандаж из палок, отверток, ключей, замотать изоляционной лентой, прочной проволокой. В лопнувшую раму вставляют отрезок палки твердой породы дерева или трубы. В зависимости от диаметра рамы отрезок трубы вставляют внутрь нее (при этом, возможно, придется делать вырез рамы) или снаружи (если отрезок трубы шире трубы рамы). Место соединения крепко заматывается изоляционной лентой, проволокой. В первой же мастерской или кузнице раму надо надежно заварить.

Для гаек, которые испытывают большие нагрузки (замка седла, подседельного болта), чтобы их не повредить, лучше применять накидные ключи, которые обхватывают все грани гайки.

Немало хлопот доставляют резьбовые соединения, особенно если детали делаются из металла более мягкого, чем требует нагрузка того или иного узла. В таких местах используют широкие гайки либо навинчивают две (с целью увеличения площади резьбового соединения).

Если резьба на оси или винте уже сорвана, навинчивают две гайки вместе, которые благополучно пройдут поврежденное место, либо перемещают место затяжки гайки на неповрежденный участок оси или болта.

С ремонтом в походе велотехники, произведенной в дальнем зарубежье, дело обстоит несколько иначе. Два существенных обстоятельства диктуют другой подход к проблеме ремонта в дороге. Первое. На фирменные велосипеды, как мы говорили, все чаще ставят неразборные, «необслуживаемые» узлы: втулки заднего колеса с трещоткой и блоком (кассетой) ведомых звездочек, кареточные узлы, педали и т.д. Второе обстоятельство: на территории нашей страны где-нибудь в глубинке заграничный велосипед труднее отремонтировать, чем отечественный. Эти обстоятельства переносят центр тяжести обслуживания велосипеда на предпоходную подготовку. Еще дома надо внимательно осмотреть велосипед, и изношенные детали, а также узлы, у которых рабочий ресурс подходит к концу, лучше заменить на новые. Рискованно брать в наши малонаселенные районы велосипеды с карбоновыми колесами, с дюралевыми, титановыми, карбоновыми рамами, лучше ехать на велосипедах со стальными и хромомолибденовыми рамами, которые можно заварить во

МНОГОДНЕВНЫЙ ПОХОД

многих населенных пунктах. Особенно уязвимы для боковых ударов композитные рамы и колеса.

Нельзя рассчитывать и на то, что какую-нибудь деталь зарубежного велосипеда можно отыскать в нашей глубинке у местных владельцев велосипедов. Тут уж приходится полагаться на себя и свои запчасти.

Во избежание преждевременного выхода оборудования из строя, следует по возможности избегать покупать с рук узлы и детали неизвестного происхождения. Как показала печальная практика, навесные элементы малознакомых и особенно «левых» фирм не выдерживают наших дорог и нагрузок. Чтобы свести риск поломки к минимуму, лучше ставить на велосипед (и брать в качестве запасных) узлы и детали таких известных фирм, как, например, «Шимано», при этом чем выше будет группа «навески» и чем она дороже, тем, стало быть, качественнее материалы, технология изготовления, защитное покрытие, тем надежнее окажется оборудование на маршруте.

Сейчас появились цепи, в которые введена специальная силиконовая смазка, не вымываемая дождем. Использование таких цепей в наших климатических условиях особенно актуально. Целесообразно также заменить металлические ролики переключателя пластиковыми, не подверженными коррозии.

Зарубежная техника «не любит» ремонта «по-русски» с помощью молотка или того хлеще, булыжника, поэтому в поход нужно брать все необходимые для фирменных велосипедов специальные инструменты: шестигранные ключи, съёмники и другие.

Итак, можно сформулировать несколько принципов путешествия на велосипедах зарубежных фирм по России и странам бывшего Союза.

1. Использовать зарубежную велотехнику из металлов и материалов, обрабатываемых в наших провинциальных условиях, а также наиболее устойчивые к непогоде детали.
2. Тщательно готовить велосипед к походу с заменой всех деталей, вызывающих сомнение, на новые (не надеяться на русское авось).
3. При комплектовании группы стараться, чтобы в ней было как можно больше однотипных велосипедов и чтобы в ремонтном наборе были взаимозаменяемые комплектующие.
4. Перед выездом на маршрут выяснить, какие детали и узлы других фирм и наших велозаводов смогут подойти к велосипеду.
5. Бережно и грамотно эксплуатировать велотехнику, исходя из принципа предотвращения ремонта: не подвергать излишним нагрузкам и ударам, вовремя переходить на пониженные передачи, каждый вечер осматривать велосипед и т.д.

Но основой тактики не только механика группы, но и каждого участника велопохода, еще раз повторим, должно стать своевременное обнаружение неисправностей и их быстрейшее устранение. Мелкие неисправности могут легко превратиться в большие, а большие — привести к аварии во время движения. Поэтому нельзя оставлять без внимания, на потом, появившиеся трещины на раме, ободе, крышке, изношенные тормозные колодки, начавшие расплетаться или частично перетертые тормозные тросики и другие «мелкие» неполадки.

КРАЕВЕДЕНИЕ В ВЕЛОТУРИЗМЕ

Многие велотуристские группы не довольствуются только прохождением маршрута, пусть и сложного. Они чувствуют, что способны на большее: туристский поход, сочетающий отдых с элементами спорта и общепознавательными задачами, превратить в экспедицию с научно-исследовательской целью. В различные организации страны порой приходят письма и устные запросы, предложения выполнить на маршруте какое-то задание. Понять такое стремление можно. И порой велотуристские группы выполняют задания научных организаций страны. Однако серьезная научно-экспедиционная работа по силам лишь хорошо подготовленным группам, в которые входят специалисты в той или иной области знаний и науки: геологи, географы, историки, психологи, медики... А вот краеведение по силам любой туристской группе.

Нелегкое дело – организация похода. Еще более сложна организация экспедиции. От успешно проведенной организации будет зависеть и успех путешествия. С чего же начать?

Конечно, прежде всего руководитель должен подумать об идее, которая воплотилась бы в программу путешествия. Идея, конечно, может появиться и у кого-либо из участников коллектива. Все зависит от наклонностей и способностей людей.

При подготовке краеведческого похода могут быть использованы два варианта. Первый – разработка маршрута под цель путешествия. Второй – планирование решения краеведческих задач под уже разработанный маршрут. Можно использовать и оба варианта в одном путешествии.

Краеведением туристам лучше начинать заниматься с изучения и исследования своего края: района, области, соседних областей. Прежде всего это чрезвычайно интересно. К тому же всегда можно надеяться на поддержку местных организаций и какую-то реализацию привезенного из путешествия материала, если он, конечно, будет того заслуживать.

Например, экспедиция, связанная с поиском следов старой Владимирской дороги, получившей в народе название «Владимирка», о которой сказано в главе I, была организована с помощью Государственного объединенного Владимиро-Суздальского историко-архитектурного и художественного музея-заповедника. Конкретная помощь музея вылилась не только в подбор соответствующей литературы по теме. Администрация посчитала возможным включить в состав группы одного из своих научных сотрудников. Помогли краеведам и Владимирский областной совет по туризму и экскурсиям, и обком ВЛКСМ.

Почему велосипед был признан лучшим способом передвижения на маршруте? Он позволяет проехать сравнительно большое расстояние, а следовательно, охватить поиском обширный район. А при необходимости велосипед можно провести руками или где-то оставить, чтобы, к примеру, обследовать лесной массив. Ну и, конечно, – чисто спортивные, туристские достоинства.

Маршруты велотуристов проходят по дорогам и тропам, через малые и большие населенные пункты. На маршруте велотуристы встречаются с десятками и сотнями людей. На их пути – известные

и еще неизвестные памятники истории, культуры, науки и техники. Во время прохождения маршрута велотуристы могут побывать в музеях, библиотеках, архивах. Встретиться с научными сотрудниками, краеведами, журналистами и людьми других профессий, от которых можно получить нужный материал. В деревнях и селах много интересного мы узнаем от старожилов.

В велокраеведческой экспедиции нельзя ограничиться только обычным распределением обязанностей в группе. В ней должен быть научный руководитель, несущий ответственность за выполнение краеведческой программы. Он должен правильно распределить и обязанности каждого по отношению к выполнению намеченной программы экспедиции. Конечно, желательно, чтобы всех участников при подготовке похода и в самом походе увлекла идея. Однако это совсем не обязательно, а зачастую и невозможно. Но необходимо, чтобы все участники содействовали выполнению намеченной краеведческой программы. Только общая заинтересованность, любознательность каждого принесет группе успех. Поэтому в экспедиции особенно важен тщательный подбор участников. Если главной целью похода является выполнение краеведческих задач, то эта задача и должна объединять людей. И тогда разногласия в группе не превратятся в серьезный конфликт.

Район будущего путешествия должен быть тщательно изучен. Здесь не имеет в виду изучение особенностей маршрута, его сложности, препятствий, климатических условий местности, достопримечательностей. Это обязана делать каждая группа в подготовительный период. Речь идет о тщательном изучении того вопроса (или вопросов), который закладывается в краеведческую программу. При этом полезно пользоваться не только краеведческой литературой, но и специальной научной, в том числе и архивной. Например, старинными картами. Интересно проследить будущий велосипедный маршрут по «Почтовым дорожникам», издававшимся до 1917 года. К работе с литературой можно привлечь и опытных краеведов, если они отсутствуют в группе. Желательно, чтобы с литературой работали если и не все участники будущего путешествия, то большинство. На периодически проводимых собраниях эти материалы надо обсуждать. Постепенно краеведческая идея конкретизируется.

Накопленный материал необходимо проанализировать и на его основании подготовить проект программы экспедиции. Программу путешествия полезно утвердить в отделениях Общества охраны памятников истории и культуры, в отделах Географического общества России, в музеях и ряде других организаций, оформить от них сопроводительное письмо.

Если на маршруте запланирована работа в архиве, то перед выездом надо подготовить письмо на имя его директора с просьбой разрешить допуск к документам. Это письмо следует заготовить в организации, утвердившей программу краеведческой экспедиции. В письме в архив необходимо указать название разрабатываемой темы.

Хорошо бы в подготовительный период завести переписку с краеведами, живущими в населенных пунктах планируемого маршрута.

И еще полезно составить вопросник. Сделать это помогут специалисты. Вопросник во многом облегчит работу на маршруте: по-

зволит уточнить какие-то детали, выявить новые памятники...

Вот, к примеру, запись в вопроснике одного из маршрутов. «Село Ворша, церковь Дм.Селунского и Ал.Невского. Деревянная статуя Александра Невского. Где находится в настоящее время?» На местности начинается поиск этой исторической реликвии. И через день, правда, в другом селе, участники экспедиции находят эту статую, которая долгое время считалась утерянной.

Итак, все готово, пора отправляться на маршрут. В отличие от велопохода, велосипедная экспедиция оказывается более интенсивной, напряженной, трудной, но и, конечно, более интересной.

Лучше вести два дневника: обычный, связанный с описанием маршрута (его ведет штурман группы), и специальный, краеведческий – его ведет научный руководитель. Сюда же можно вносить различные схемы, рисунки, таблицы, адреса и другую информацию. Материал записывается в сжатой форме, но так, чтобы потом можно было разобрать. Этот дневник надо особенно тщательно беречь.

Важным иллюстративным материалом к дневнику являются фотографии. В краеведческой экспедиции лучше иметь двух фотографов. Один снимает спортивные моменты путешествия, особенности маршрута, а другой специализируется на краеведческих объектах, обращая особое внимание на интересные, малознакомые, а то еще и неизвестные объекты истории, географии, культуры. Желательно продублировать также объекты съемки всей имеющейся в группе фотовидеоаппаратурой. Научный руководитель группы должен уметь определить ценность объекта и помогать фотооператору в выборе объектов съемки. Не исключено, что отдельные снимки и слайды в будущем приобретут большую ценность. К ним можно отнести изображения старинных изб и крестьянских амбаров, участки старинных дорог, деревянных мостов, старые заводские и фабричные постройки, панорамы старинных деревень и сел, памятные места, связанные с историческими событиями.

Особо нужно остановиться на методике бесед с местными жителями. Велотуристы, как правило, на маршрутах располагают малым запасом времени. Вместе с тем программа похода может быть такова, что потребует незапланированных остановок в населенных пунктах. Бывает, за короткий промежуток времени надо быстро найти человека или людей, чтобы получить нужную информацию. А люди разные: разговорчивые и нет, с хорошей памятью и не очень хорошей. Здесь нужен большой такт. После приветствия следует представиться, а то и показать документы, объяснить цель визита. Обстановка должна быть доброжелательной. Если в деревне или селе приходится разговаривать со старым человеком, следует поинтересоваться, не нуждается ли он в помощи, которую группа может быстро оказать. Если старожил охотно рассказывает об интересующем вопросе, нужно внимательно слушать и важное записывать в дневник. Но если же разговор не получается, приходится задавать короткие, понятные и конкретные вопросы. Лучше, если беседу от группы ведет кто-то один, например, руководитель или научный руководитель, а записывает в это время другой. Это следует обговорить еще в подготовительный период. Остальным участникам во время беседы без острой необходимости не надо отвлекаться на другие дела: все внимательно слушают и при необходимости всту-

пают в разговор. Сельские старожилы в основном охотно рассказывают о достопримечательностях, об истории, жизни села. Если появится ощущение, что информация недостоверна, виду лучше не подавать. Эти люди – не ученые, с которыми можно дискутировать.

Иногда, чтобы завязать разговор, можно и самим что-то рассказать о достопримечательностях этой местности, используя знания, полученные в подготовительный период. А вечером у костра хорошо бы сведения, полученные днем, обсудить и постараться их оценить.

Интересную информацию можно получить в подшивках районных и областных газет. Если на маршруте запланирована работа в архиве, то на это надо отвести не менее трех дней, ведь нужно разобраться с документами, подобрать необходимые, сделать выписки и снять фотокопии.

Тематика и формы краеведения в велотуризме, пожалуй, самые многообразные. Остановимся на некоторых.

Топонимические исследования, основанные на устных народных заключениях, – хорошая тема для группы велотуристов. Каждый топоним желательно записывать на отдельную карточку. Причем здесь возможна специализация. Можно собирать топонимический материал, связанный с названиями населенных пунктов. А их на велосипедном маршруте всегда много. Можно собирать сельские микропонимы...

Еще одно направление – народные промыслы. В кустарном виде они встречаются теперь редко. А ведь здесь – истоки многих современных промыслов, поставленных на промышленные рельсы. Собрать эту уникальную информацию о мастерах и обобщить ее представляется важной и интересной задачей. Оборудование, приспособления, технологические приемы гончаров, корзиночников, бондарей и других ремесленников, сами люди, их характеры, наконец, истоки ремесла – все это представляет несомненный интерес.

Можно заняться составлением историко-географических паспортов деревень и сел. В них войдут такие сведения: название деревни или села, района, число домов, количество жителей, географические особенности расположения поселения, его достопримечательности, значительные события, интересные традиции, известные люди, потомственные семьи и т.д. В паспорт хорошо бы включить и историческую справку о селении.

Известно, что XX век характеризуется ростом городов и резким снижением количества малых населенных пунктов, деревень и сел. Десятки тысяч их уже перестали существовать. Многие доживают последние годы или десятилетия, уступая главенство крупным современным сельским хозяйствам и агропромышленным комплексам.

Но необходимо сохранить память и о малых селениях – нашей малой Родине, о наших предках, культуре, обычаях, традициях...

Гигантская работа! Она не под силу ни группе ученых, ни многим краеведам. Вот если бы велотуристы всей нашей страны взяли за эту работу, проложив маршруты по малым и большим дорогам и тропам Вологодской, Курской, Омской, Читинской и других областей! Результаты этой большой работы можно было бы сконцентрировать в библиотеке Московского филиала Географического общества России. Со временем этот коллективный труд велотуристов страны приобрел бы большую научную и историческую ценность.

И еще одно предложение. Маршруты велотуристов в основном пролегают по дорогам. А дороги непрерывно меняются, появляются новые, современные. Старинные же тракты часто теряют свое народнохозяйственное значение, исчезают и зарастают. При переиздании же административных карт, туристских схем и атласов автомобильных дорог не всегда вносятся изменения, необходимые коррективы. И если областные дорожные управления могут дать информацию о новых проложенных дорогах, то сведениями о качественном изменении старых трактов располагают практически только туристы на велосипедах.

Остановимся на некоторых вопросах обработки экспедиционных материалов. Этап этот ответственный и подводит итог большой работы всей группы. Тут может быть два пути. Можно сделать общий отчет, включающий описание спортивной стороны похода, в отдельном разделе которого – краеведческий отчет и собранные материалы. А можно составить два отдельных отчета. Краеведческий готовит научный руководитель группы. При необходимости ему помогают и остальные участники.

Фотографии, рисунки, схемы лучше давать по тексту отчета с подробным описанием. Материал в отчете должен быть систематизирован. Если, к примеру, экспедицией собран топонимический материал, то его можно скомплектовать по группам: фитотопонимы; названия, связанные с историческими событиями; названия, возникшие от имен, фамилий, прозвищ людей; микротопонимы с «хозяйственным смыслом»...

Краеведческий отчет должен заканчиваться выводами. Они и определяют, насколько тщательно изучен, проанализирован и обработан материал. Здесь желательно написать и о его познавательном значении, практической реализации, музеефикации и т.д.

Отчет печатают в нескольких экземплярах и передается на хранение в первую очередь в организацию, от которой была утверждена программа экспедиции. Ценность материала могут определить специалисты, опытные краеведы. Ценный материал может быть сдан на вечное хранение в ближайший областной государственный архив или его филиал. Самые интересные сведения можно опубликовать в специальной или массовой печати, выступить с докладами.

Но и это не все. Бывает, какой-нибудь амбар потом для специалистов оказывается едва ли не самой ценной находкой, какую обнаружила на маршруте велогруппа, и он становится экспонатом этнографического музея.

И еще. Целесообразно группам придерживаться раз выбранной темы и в последующих походах. Тогда за несколько лет, за несколько походов может быть накоплен большой и ценный материал. И даже если он не откроет что-то новое, ценность его очевидна хотя бы потому, что материал «живой», собран непосредственно на маршруте и отражает особенности нашего исторического периода, конкретной местности, определенного времени.

А можно ли с равным успехом сочетать спортивное прохождение велосипедного маршрута и выполнение краеведческой программы? Вполне! Более того, целенаправленное путешествие, на наш взгляд, дисциплинирует и мобилизует группу на успешное выполнение больших задач.

Общественно-полезная работа велотуристов

Краеведение – один из видов общественно-полезной работы туристов. Мы рассказали лишь о некоторых формах этой работы. Кроме того, велотуристы могут заниматься обследованием могил и мест захоронения погибших воинов, уходом за ними, собирать сведения о памятниках деревянной архитектуры, участвовать в работах по реставрации старинных зданий и т. д. Причем люди намного охотнее включаются в краеведческую деятельность, когда ясно видят, что их усилия нужны людям.

Между тем есть разновидность краеведения, которая лежит рядом с велотуристами и которая очень нужна самим же велотуристам.

Составление описаний маршрутов велосипедных походов

Маршруты могут быть разной длительности и протяженности, начиная от коротких велопроголов в 20-30 км для начинающих и родителей с детьми и кончая протяженными месячными путешествиями, длящимися весь отпуск. Это огромное поле деятельности велотуристов, пока очень слабо «вспаханное». Между тем объективная потребность в сборниках веломаршрутов весьма велика. Тут в первую очередь надо мобилизоваться самим туристам, потому что составление описания требует терпения. Причем чем короче маршруты, тем большему числу владельцев велосипедов они нужны. Но именно в походах выходного дня опытным велотуристам не хватает времени, да и желания составлять описания маршрутов и достопримечательностей объектов. (В многодневных-то походах, как правило, ведется описание маршрута для отчета). И в какой-то степени это понятно: человек, вырвавшись из города на несколько часов, стремится освободиться от дополнительных забот, кроме того в любую работу надо втянуться, а короткий однодневный поход не дает на это времени. Поэтому, если человек (или группа велотуристов) поставил перед собой цель составить сборник веломаршрутов, имеет смысл потратить на это дело отпуск, соединив обследуемые маршруты в единую цепочку и организовав по ним многодневное путешествие, методично, шаг за шагом, проезжая маршруты с блокнотом и записной книжкой. При этом некоторые участки придется проезжать не раз, чтобы найти наилучший вариант. Но в целом работа пойдет быстрее, так как исключаются подъезды к маршрутам. А если за составление описаний возьмутся две группы, то за отпуск можно составить весьма солидный сборник.

Вокруг городов, из которых лучами расходятся несколько железных дорог, можно составить серии маршрутов, представляющих собой кольцо. Из однодневных маршрутов получится кольцо поменьше, из двухдневных – побольше.

Группы по разработке маршрутов не должны быть большими. Оптимальный вариант – 3 человека, причем удобно, если один ведет составлением технического описания маршрута (дороги и их покрытие, повороты и развилки, расстояния и т. д.), другой – сбором информации в музеях, третий ведет беседы с местными жителями (хотя вовсе не значит, что все друг другу не помогают). Понятно,

разработке маршрутов сопутствует изучение путеводителей, исторической и географической литературы.

Близкая работа – составление схемы наиболее удобных для велосипеда дорог своей области. Все знают, что приятнее всего ехать по местным дорогам и лесным тропам. Но их, как правило, нет на картах, о хороших дорожках знает обычно лишь небольшой контингент фанатов велосипеда. С их стороны будет очень любезно, если они поделятся своими знаниями с начинающими велотуристами, особенно семейными.

Вообще, учитывая, что детям моложе 14 лет Правила дорожного движения запрещают выезжать на автодороги страны, очень актуальна деятельность членов велотуристских клубов по разработке специальных маршрутов по дорогам с редким движением и тропам, по которым могут ездить дети.

При разработке описания многодневного маршрута надо выдерживать чистоту «жанра», не следует увлекаться рассказом о том, как группа прошла маршрут, чем занимались ее члены. Конечно, можно написать об эмоциональном состоянии, которое они испытывали, увидев, например, красивый пейзаж, но лучше сделать акцент на том, что предстоит увидеть тем, кто отправится путешествовать по маршруту. Не следует забывать указывать протяженность отдельных участков маршрута до поворотов, развилки и перекрестков, о смене покрытия дорог и т. д. Должен быть в описании экскурс в историю тех мест, по которым пролегает маршрут, но главное – указать на то, что путешественник может посмотреть.

Разработка веломаршрутов для турбаз, кемпингов и прокатных пунктов

Это еще более конкретная краеведческая задача велотуристов. Подавляющее большинство в стране так называемых «плановых» веломаршрутов, которые один за другим открывались в нашей стране в восьмидесятых годах, разработаны самостоятельными велотуристами. Однако чаще всего бывало так, что привлеченные к этой работе туристы пройдут маршрут, составят отчет – и на этом их миссия кончалась. Между тем объективно фронт работ для турбазы, имеющей велосипеды, гораздо шире.

Правда, сейчас турбазы переживают нелегкие времена, многие веломаршруты не действуют, но мы должны рассчитывать на то, что этот увлекательный и полезный вид активного отдыха возродится, правда, может быть, в другом виде, например, прокатных пунктов, где можно получить велосипед и отправиться по определенному маршруту. Но его же нужно предварительно разработать. Поэтому мы считаем уместным рассказать, что могут сделать велотуристы.

Прежде всего ценно, если они составят схему троп и удобных для велоезды дорог в окрестностях турбазы (тургостиницы, кемпинга) или прокатного пункта, чтобы неопытным велосипедистам как можно меньше ездить по автомобильным дорогам с интенсивным движением.

Маршруты в районе турбаз, кемпингов и прокатных пунктов нужны разные: протяженностью ориентировочно 4-25 км для прогулок и 40-60 км для однодневных походов. Хорошо, если каждый маршрут

имеет свою тему, доминанту. Один знакомит с архитектурными памятниками или историей местности, другой – с природой района, третий наибольший упор делает на купание, спортивные игры. Поэтому желательно чтобы маршрут целенаправленно вел к какому-то объекту: к озеру, монастырю, музею, к высокой точке, с которой открывается красивый вид, и т.д.

Остановки при разработке маршрутов надо намечать в особенно интересных местах: на опушках, откуда открывается живописная панорама окрестностей, на берегах рек и озер, на лесных полянах, около родников, водопадов, у старинных парков или деревьев-старожилов, у музеев и т.д. Велотуристы, разрабатывающие маршруты, должны порекомендовать установить в этих местах лавочки или даже навесы от дождя, выполненные в стиле лесной архитектуры. Следует также указать места, где желательно маршруты благоустроить, засыпать лужи песком и щебнем, сделать лавы через реки или ручьи и т.д.

Короткие маршруты для самостоятельного катания полезно промаркировать, а на длинные составить описания с четким указанием, где как проехать, на какую дорогу свернуть и т.д.

Кроме маршрутов можно предлагать туристам просто интересные места в окрестностях турбазы или прокатного пункта в границах велосипедной доступности, куда они смогли бы доехать самостоятельно, с указанием расстояния до них, удобного пути и необходимого времени, чтобы добраться до самой дальней точки и вернуться обратно. Такие места тоже должны быть отмечены на общей схеме дорог и троп, о которой сказано выше.

Чтобы разработать хороший многодневный веломаршрут, может потребоваться не один выезд на местность, составление вариантов, которые могут потом пригодиться и при проведении походов. По уровню обслуживания многодневные маршруты могут быть четырех основных классов, что должно учитываться при их разработке. Особенности походов каждого класса вкратце таковы.

Самый низший класс, четвертый. Походы совершаются на своих велосипедах, в сопровождении велогида (инструктора) или без него. Туристы приезжают с велосипедами на турбазу (в кемпинг), получают продукты и через 1-3 дня выезжают по одному из нескольких маршрутов. При этом могут быть два типа маршрутов: линейные и кольцевые. На кольцевой маршрут группе может быть выдано снаряжение. Сопровождение велогида-инструктора целесообразнее предусматривать именно на кольцевом маршруте.

Третий класс обслуживания: путешествие совершается на велосипедах турбазы (кемпинга) под руководством велогида-инструктора. Снаряжение и продукты (на весь маршрут или до другой базы, приюта) туристы везут сами на багажниках велосипедов, ночлег – в палатках, пища готовится на костре. Ночлеги могут устраиваться на заранее подготовленных стоянках.

Второй класс обслуживания: велотуристы едут по маршруту на легке, весь поход их сопровождает автомашина, которая везет запасные части или даже запасные велосипеды, походное снаряжение, личные вещи туристов. Пищу готовят на газовых плитах, примусах или на костре на оборудованных стоянках.

Первый класс предусматривает обслуживание с самым высоким

уровнем сервиса. Туристы ночуют на турбазах, приютах, в кемпингах и гостиницах, их вещи везет автотранспорт. Питаются они в столовых и кафе. Такие маршруты возможны там, где много турбаз и приютов либо есть возможность заключить договор с гостиницами и кемпингами, арендовать на лето помещения.

Могут быть комбинированные варианты.

Каждый класс маршрутов адресуется определенному контингенту туристов, некатегорийные маршруты, проложенные по дорогам с малым автомобильным движением и лесным тропам, особенно нужны семейным туристам. Протяженность активной части подобных маршрутов может быть в среднем 150-200 км. Дневной переход для родителей с детьми по хорошим дорогам (асфальт, плотно укатанная песчано-щебеночная дорога, гладкая тропа) должен составлять в среднем 30-40 км, для взрослых – 40-60 км, на худших дорогах нормы уменьшаются.

Более тренированных туристов можно ориентировать на маршруты I и II категорий сложности с ночевками и питанием в полевых условиях, с перевозкой груза на багажниках велосипедов. Категорийные маршруты могут быть только третьего и четвертого класса, причем чем выше категория маршрута, тем больше объем самообслуживания туристов.

Необходимые сведения о дорогах, местности и достопримечательностях группа, разрабатывающая маршрут, собирает по определенной программе, как и при подготовке описаний самостоятельных маршрутов. Каждому участнику экспедиции дается задание: один ведет хронометраж движения и записывает пройденный километраж, заносит в блокнот показания двух-трех счетчиков или велокомпьютеров на привалах, у поворотов с одной дороги на другую, на развилках, в местах смены покрытия дорог, в населенных пунктах, при пересечении рек, в удобных для привалов и ночлегов местах. Для подстраховки эту задачу можно возложить на двух человек.

Они же составляют техническую характеристику маршрута: состояние дорог, встречающиеся на пути труднопроходимые участки, крутые подъемы и спуски, время работы паромов, отмечают места, удобные для привалов и ночлегов.

Третий член экспедиции занят составлением культурной программы: отмечает интересные для осмотра экскурсионные, исторические объекты, узнает адреса музеев и время их работы.

Непреренно нужно брать на заметку грибные и ягодные места и потом здесь планировать остановки групп. Кто-то из членов группы расспрашивает местных жителей.

Привалы и стоянки предпочтительнее планировать в таких местах, где есть площадки для игр в мяч.

При подготовке окончательного отчета нужно дать рекомендации относительно пути следования (с вариантами на случай ухудшения погоды) и режима движения туристских групп. В описании следует четко и последовательно отметить (с обязательным указанием расстояния) все повороты с одной дороги на другую, перекрестки, где могут возникнуть затруднения в определении направления дальнейшего движения, названия и местоположение промежуточных населенных пунктов, ручьи, речки и характер переправ через них, места смены покрытия дорог, труднопроходимые (например, заболоченные)

участки, места для биваков, родники, колодцы и другие источники питьевой воды, места, удобные для купания, ягодники и т.д. Удобно нитку веломаршрута представить в виде таблицы.

Разведывательная группа может взять на себя труд составить историческую и географическую справки о районе, по которому поедут туристы, написать о его природе, растительности, животном мире, о местных обычаях, легендах, о выдающихся людях, родившихся, живших или работавших в районе маршрута. Полезно включить интересный рассказ местного жителя.

Хорошо, если кого-то из разработчиков маршрутов, имеющих инструкторскую подготовку, разведывательная деятельность сподвигнет затем на работу велогидам-инструктором. Это еще одна форма общественно-полезной деятельности велотуристов.

ИСПЫТАНИЕ НОВЫХ МОДЕЛЕЙ ВЕЛОСИПЕДОВ

Чтобы создать хорошую, надежную, удобную машину, которой люди были бы довольны, ее нужно основательно испытать в разнообразных дорожных и климатических условиях. Причем эффективность испытаний в незначительной степени зависит от компетентности испытателей. Поэтому проблема полноценного испытания велосипедов на отечественных велозаводах существует. Конструкторы велозаводов даже прямо указывают, что слаба обратная связь с опытными велотуристами, хорошо знающими технику.

Вот какие требования предъявляют велостроители к испытателю. Он должен хорошо знать велосипед, принципы взаимодействия деталей и узлов, определять признаки и причины неисправностей, уметь регулировать велосипед. А масса тела испытателя должна быть 75 – 80 кг. Испытательные пробеги требуют от их участников высокой слаженности, проходят в интенсивном режиме, походный день плотно занят делом: движение по маршруту, вечером – осмотр и ремонт велосипедов, технические записи об их «поведении». Одним словом, испытания велосипедов – это работа, причем нелегкая. Общий пробег испытаний обычно составляет до пяти и более тысяч километров, примерно треть пути – по грунтовым дорогам, часть испытательного супермаршрута пролегает по горам.

Кроме того, велосипеды должны эксплуатироваться в разных климатических условиях, в сорокоградусную жару и при отрицательных температурах. Длятся испытательные пробеги 2-3 месяца, иногда и больше. Поэтому одну машину обычно испытывают 2-3 велотуриста.

Во время пробега ведется журнал испытаний, в котором фиксируются все поломки и неисправности, появляющиеся в пути, либо данные о поломках и неисправностях заносят в ведомость дефектов. Каждый испытатель в свою очередь ведет дневник ежедневных профилактических осмотров, наблюдений за работой своего велосипеда, оценки удобства его эксплуатации, фиксирует в нем поломки, замену деталей и т.д. Все эти наблюдения дают возможность сделать выводы о необходимости конструкторской доработки моделей. Вот, в частности, какие требования предъявляют к велосипедам конструкторы АОЗТ «Харьковский велозавод имени Г.И.Петровского», изложенные в программе испытаний.

Подвижные соединения должны работать без заеданий. Не допускается набегание цепи на вершины зубьев звездочек, сбрасывание цепи и самопроизвольное переключение передач. Смещение боковой поверхности обода переднего колеса относительно заднего не должно быть более 7 мм, радиальное и торцевое биение обода колеса велосипедов допускается в пределах 2 мм. Минимальный зазор между шиной колеса и любой деталью рамы или передней вилки должен быть 2 мм. Багажник должен выдерживать без остаточной деформации равномерно распределенный груз массой 15 кг. При нажатии на рукоятку тормоза колодки должны прилегать к поверхности обода колеса, а после снятия усилия пружины тормоза должны обеспечивать возврат рукояток и колодок в исходное положение. Тормозной путь велосипеда на ровном горизонтальном участке прямой и сухой дороги с асфальтовым или бетонным покрытием при скорости 24 км/час не должен превышать 5,5 м. Передняя вилка должна свободно, без заеданий и заклинивания, поворачиваться на угол не менее 60° в обе стороны относительно направления прямолинейного движения велосипеда.

Основательно были организованы испытания новых моделей велосипедов на Йошкар-Олинском механическом заводе. Испытательные пробеги проходили в интенсивном режиме, поэтому в бригады испытателей набирали людей выносливых и тренированных. Путешествовали заводчане-испытатели по разным районам страны и теперешнего ближнего зарубежья. Например, «Салюты» участвовали в велопробеге Йошкар-Ола – Владивосток протяженностью 10 тыс. км, их багажники везли груз от 30 до 40 кг. Разработанные заводом велосипеды «Таир», «Альтаир-Т», «Альтаир» и «Таир-маршрут» прошли по Крыму, Кавказу, Средней Азии, по пескам Каракумов, вдоль сухих русел Узоя и Жанадарьи.

Часто пробеги испытателей проходили по маршрутам V категории сложности, так что участники таких пробегов успешно могли достигать спортивных целей, в том числе получение звания мастера спорта.

По результатам испытаний составлялся протокол, в котором обобщались параметры испытуемых моделей велосипедов, условия, в которых проходил пробег (как были нагружены велосипеды, по каким дорогам ехали и т. д.), далее вносились сведения о поломках и обнаруженных неисправностях велосипедов, на каких этапах пути поломки произошли, давались предложения испытателей, заключения относительно готовности моделей к серийному выпуску.

Велотуристы, отправляющиеся в длительные сложные путешествия на велосипедах, выпущенных недавно, могут помочь велостроителям.

Изготовление и испытание велотуристского снаряжения

Известно немало случаев, когда отдельные виды снаряжения, разработанные путешественниками-умельцами, начинали выпускать государственные предприятия. Это один пример общественно-полезной работы велотуристов, относящейся к созданию снаряжения.

А вот другой. Экземпляры опытной партии велорюкзачков приобрели участники многодневного велоралли. После того, как эти рюкза-

МНОГОДНЕВНЫЙ ПОХОД

заки «прошли» более полутора тысяч километров по разным дорогам, их владельцы изложили свои впечатления о рюкзаках, а замечания по их усовершенствованию направили на фабрику.

Третий вариант. Велотуристы из путешествия по Великобритании привезли удобную сумку, которая помещается на кронштейне перед рулем. Эту сумку они отнесли в фирму по пошиву снаряжения, дав рекомендации, как ее сделать лучше. Работники фирмы охотно взялись освоить изготовление сумок.

В таком взаимодействии велотуристов и работников промышленности – большие, еще неиспользуемые резервы.

Сельскохозяйственная и природоохранная деятельность велотуристов

Велосипед позволяет пробраться в глухие места лесов, поэтому его можно использовать для **сбора дикорастущих ягод и грибов**, лекарственных растений. И действительно, сейчас не так-то легко купить в магазинах, особенно в безлесных областях, банку черничного или рябинового варенья, соленых подосиновиков или сушеных белых грибов, в аптеках не достанешь сушеной малины, а клюква в сахаре давно стала редким деликатесом. В то же время в северных районах нашей страны, в частности, в Архангельской, Вологодской, Тюменской областях, в Карелии в отдельные годы можно увидеть ягодное изобилие, а грибы на глухих дорогах и тропах порой за колеса цепляются. Пешком за несколько километров до приемного пункта лесничества или потребсоюза много не принесешь, а вот велосипед даст совсем другой результат.

Такая поездка на север с велосипедами, палатками и корзинами возможна в любом составе: и группой, и вдвоем, и семьей. Причем наибольшие результаты и впечатления поездка доставит в том случае, если совместить заготовительные и туристские (романтические) цели. В областном центре велотуристы могут узнать, где работают приемные пункты. Потом совершают путешествие по маршруту, ведущему от одного пункта к другому. В нескольких километрах от пункта, где-нибудь в лесу поближе к ягодам или грибам, заготовители разбивают на несколько дней бивак, собирают вокруг лагеря дары природы и отвозят на приемный пункт, потом переезжают на другое место.

Можно заниматься сбором и для себя, но тогда придется собрать урожай самим перерабатывать (сушить или варить). Тут могут помочь жители деревень.

Другой вариант совмещения приятного с полезным – **участие в сельских работах** в хозяйствах, которые окажутся на маршруте велотуристской группы (либо включены в маршрут специально, если есть с хозяйством предварительная договоренность). Сейчас, при острой нехватке рабочих рук, особенно в летнюю страду, любым временным помощникам будут рады. Калининградские туристы, организуя туриаду выходного дня в виде эстафеты групп разных видов туризма, даже в спортивную программу включали работу в окрестных хозяйствах. В нашем же случае подобная трудовая акция может принять более основательный вид. Общая схема – такая же, как

при сборе ягод и грибов. Группа идет несколько дней по маршруту, потом несколько дней работает в саду или на поле (может быть, даже расположившись в своих палатках где-нибудь на берегу реки), потом снова отправляется в путь. Пройдя какое-то расстояние, может снова остановиться на сельхозработы. В таких «комбинированных» походах у участников появляется возможность снизить расходы на путешествие.

Природоохранная деятельность может быть разнообразной. Например, выявление старых ценных деревьев по заданию Общества охраны природы, поддержание чистоты на биваках, туристских тропах и в зонах отдыха, приведение в порядок родников и ручьев, устройство кормушек для птиц и зверей и т. д. В ряде областей страны проводятся дни друзей леса, в которые туристы очищают лес от валежника, занимаются прореживанием, посадками саженцев и т. д.

Участвуют в таких трудовых десантах и велотуристы, но, учитывая их большие возможности, они могли бы помогать лесу гораздо существеннее. Они – мобильнее туристов-пешеходов при почти такой же проходимости, могут быстрее доехать до отдаленного участка работ. Работы по расчистке, прореживанию, посадке леса во всех районах всегда очень много при значительной нехватке рабочей силы. Хорошо, если велотуристские клубы установят контакты с управлением лесного хозяйства и их подразделениями, возьмут шефство над лесными кварталами и молодыми посадками.

Работу в лесу можно включить в многодневные путешествия по тому же принципу, как и работу в сельском хозяйстве.

Став общественными инспекторами по охране природы, велотуристы могли бы немало сделать для очищения наших лесов, полей и водоемов. На велосипедах сподручнее, чем пешком, организовать, например, рейд вдоль реки с целью выявления, какие хозяйства и предприятия, кто конкретно из жителей загрязняет ее (сливают в реку неочищенные отходы, устраивают у воды свалки, уродуют берега и т. д.).

Крайне нужны сейчас рейды по выявлению стихийно возникающих, без разрешения властей, свалок. Все чаще в лесах недалеко от дорог можно увидеть вываленные из самосвала кучи застывшего цементного раствора, асфальта или битого кирпича, отходов с какого-то предприятия и т. д. По содержанию этих куч иногда можно бывает сказать, чьих рук это дело.

Велотуристские группы общественных инспекторов охраны природы могут также осуществлять рейды по зонам массового отдыха в окрестностях городов и другим популярным среди отдыхающих местам. Даже в пресечении браконьерства инспекторские велогруппы могли бы сделать немало полезного, совершая рейды по тем местам, где случаи браконьерства особенно часты.

А куда сообщать о кучах строительного мусора в лесу, варварских изрытостях, загрязнениях и т. д.? Прежде всего в организации по охране природы памятников истории и культуры, в экологические организации. А можно также об увиденном безобразии написать сообщение в органы местной власти, заметку в газету, приложив к ней фотографию. Поэтому в рейды надо брать фотоаппарат.

Медико–биологические наблюдения. Совершенствование классификации категорийных маршрутов

Некоторое время назад велотуристы – участники сложных походов – задались вопросом, как велосипедный туризм влияет на организм человека. Какими должны быть нагрузки? Вопрос этот встал отнюдь не случайно. Участники категорийных походов, особенно IV и V категорий сложности, стали ощущать, что прохождение этих маршрутов требует большой затраты физических сил, часты в этих походах перегрузки, случаи переутомления. Это вызвало обеспокоенность, которая усиливалась тем, что спортсмены постоянно находятся под наблюдением врачей, а туристы, особенно в походе, предоставлены в основном сами себе, и, как полагают некоторые, установленные когда-то нормативы категорийных походов не вполне способствуют развитию велотуризма. Ведь факт, что очень мало велотуристов поднимаются выше III категории сложности и проходят маршруты IV и V категорий.

И вот опытные путешественники разных городов провели серию медико-биологических наблюдений в сложных походах. Помимо упорядочения классификации веломаршрутов эти исследования ставили целью ввести в соответствие объемы и интенсивность тренировок нагрузкам предстоящего похода, выработать конкретные программы предпоходных тренировок, скорректировать тактику движения по маршруту, разработать доступную всем методику медико-биологических наблюдений.

Методы использовались разные: определение реакции пульса, артериального давления, электрокардиография, велоэргометрия и т.д. Например, казанские путешественники Б. Толстяков и З. Шакиров, для своих исследований подобрали общедоступные каждому спортсмену медико-педагогические тесты, определяющие функциональные изменения в организме спортсмена под влиянием походной нагрузки. Основной упор был сделан на изучение частоты сердечных сокращений (ЧСС).

Участники походов три раза в день в положении сидя, перед едой, после минимум десяти минут покоя накладывали пальцы на лучевую артерию и по команде считали количество ударов в течение одной минуты. Утренний результат позволял определить степень восстановления сердечной деятельности после ночного отдыха. Величина пульса выше, чем после вечернего измерения, свидетельствовала о значительной нагрузке в предыдущий день или недостаточном ночном отдыхе, неодинаковой предпоходной подготовке участников похода, а может быть, у кого-то слишком тяжелый груз.

Кроме того, днем и вечером измеряли артериальное давление (АД), которое подтверждает и дополняет результаты ЧСС. Чем меньше пульсовое давление по сравнению с предпоходным, тем значительнее нагрузка.

Осуществляя названные выше измерения на маршруте, руководитель постоянно может быть в курсе функционального состояния группы, корректировать отдых и весовую нагрузку.

Общие выводы исследователей были таковы. Расход энергии в велопоходах IV и V категорий сложности такой же, как в велоспорте, беге на средние и длинные дистанции, коньках, гребле, причем

спортсмен после интенсивной работы отдыхает, велотурист должен позаботиться еще о еде, ночлеге, почистить и подремонтировать велосипед. Для достижения необходимой для сложных походов работоспособности необходимы круглогодичные тренировки, особенно тем, кому более 30 лет. Для измерения полученных в походе нагрузок полезно брать с собой авиационный альтиметр и определять набранные за каждый день высоты подъемов.

А вот некоторые выводы, сделанные в результате исследований Е. Лихолатом с Житомирщины.

Прежде всего, чтобы велотурист средних физических возможностей нормально себя чувствовал в походе IV и V категорий сложности, он должен на тренировках накатать хотя бы двойную протяженность основного маршрута при условии длительных регулярных тренировок, а кроме того, не реже двух раз в неделю бегать (дистанция – 3 км), ежедневно делать физзарядку. В походе нагрузку тоже необходимо наращивать постепенно, учитывая, что полная адаптация организма к энергозатратам сложного похода наступает лишь к 5-6-му дню (соответственно планировать сложные участки). Пульс в норму после езды приходит гораздо быстрее при среднем ровном темпе движения, следовательно, он наиболее экономичен. Сравнение пульса тех, кто поднимался на крутой затяжной подъем в седле, и тех, кто шел пешком, выявило, что у последних он был спокойнее и быстрее приходил в норму – при очень небольшом выигрыше во времени первых (на любых передачах у идущего пешком отдыхают мышцы, испытывающие при езде наибольшую нагрузку, и включаются в работу другие).

Последнее обстоятельство приводит некоторых велотуристов к выводу, что на крутые перевалы, особенно если человек чувствует некоторую усталость, лучше подниматься (хотя бы частично) пешком. Но как раз по этому поводу и идет уже не один год дискуссия в велотуристском мире, как относиться к пешим переходам, какой, в частности, должна быть «пятерка».

В подавляющем большинстве случаев походы высоких категорий сложности туристы прокладывают по горной местности, причем они должны набрать определенное количество перевалов, часто трудно-проезжих на велосипеде, так что порой приходится на протяжении километров (а то и десятков километров) тащить велосипед в руках, а груз – на плечах.

Потери времени на трудных участках (а на пешеходных тропах перевалов велотуристы иногда преодолевают в день менее 10 км) туристы компенсируют за счет физических перегрузок, за счет спешки (снижается безопасность), гонки по дорогам с хорошим покрытием на горизонтальных участках. И пролетают мимо достопримечательных объектов, нет времени посидеть группой у костра, сильные члены группы чуть ли не на себе порой тащат тех, кому принятый темп оказался не под силу, либо даже прибегают к помощи транспорта. Туризм теряет свою романтическую привлекательность, постоянно ощущаемый дефицит времени ухудшает психологический климат в группе.

Таким образом встают вопросы, во-первых, о сужающихся с каждым годом возможностях в стране для прокладки маршрутов выс-

ших категорий сложности и, как следствие, о поисках новых таких возможностей; во-вторых, о сохранении туристского содержания и духа в «четверках» и «пятерках», а в-третьих, о поисках более четких критериев определения категории сложности маршрутов с целью исключения субъективного подхода разных маршрутно-квалификационных комиссий. И сейчас в поисках велотуристами путей решения этих проблем наблюдаются элементы научного подхода.

Например, уже упоминавшиеся казанские велотуристы З. Шакиров и Б. Толстяков, проводя в течение ряда лет медико-биологические наблюдения над работоспособностью велотуристов, выявили в результате обработки полученных данных тесную связь функциональных изменений организма в дни похода с рельефом местности. На основе этого был выведен так называемый коэффициент рельефности. Как он был получен?

Все подъемы на водоразделы и перевалы измерялись авиационным альтиметром. Сумму высот подъемов за день делили на пройденный путь за этот день в километрах. Так что коэффициент рельефности обозначает средний подъем в гору на каждый километр пути.

Анализируя маршруты походов в различных географических районах страны, исследователи определили, что средний коэффициент рельефности в Поволжье равен 3,7 м на 1 км пройденного пути, на Украине – 3,1, в Карпатах – 6,0, в Крыму – 5,5, на Северном Кавказе – 7,8, на Центральном Кавказе – 11,7, в горных районах Средней Азии – 10,0, в Западном Тянь-Шане – 11,0, на Памире – 12,0, на Алтае – 7,2. Исходя из этого, казанские велотуристы предлагают свой критерий для определения категории сложности похода. Согласно ему, велогруппа должна набирать определенную сумму высот за день и за весь поход, по категориям сложности это будет выглядеть так:

Таблица 6.4

Категория	Метров за день	Дней	Всего метров
I	120	6	720
II	200	8	1600
III	300	10	3000
IV	500	13	6500
V	650	16	10000

Чтобы пользоваться этим методом, группам достаточно брать с собой авиационный альтиметр либо пользоваться уже введенным коэффициентом рельефности. Как утверждают авторы, он дает возможность прокладывать в любом регионе маршруты любой категории сложности, варьируя их протяженность.

Предлагаемый способ, безусловно, – шаг вперед в попытке введения объективных критериев в оценку сложности маршрутов, но он, во-первых, предопределяет некую усредненность, заведомую заданность сложности маршрутов, проходящих по какому-то району (если пользоваться лишь выведенными значениями коэффициента), хотя в границах района, например, Северного Кавказа, можно проложить

весьма разнящиеся друг от друга маршруты. Во-вторых, он рассматривает подъем как единственное, определяющее категорию, препятствие, не учитывая покрытие дорог и большое разнообразие других естественных препятствий, оставляя «за кадром» сложные равнинные маршруты по труднопроходимым дорогам. Между тем важно найти эквивалент «пятерке», проложенной по горам, причем не за счет того, чтобы таскать велосипед на себе, но и не за счет увеличения дневного среднего пробега до двухсот с лишним километров.

Вот как подходит к проблеме президент Клуба велотуристов Туристско-спортивного союза Украины В.Соколов. Он предлагает пересмотреть существующие нормы на туристские походы по протяженности. Считая прежние нормы походов I категории сложности (250 км) вполне приемлемыми и принимая их за исходные, киевский велотурист вывел функциональные зависимости дневных норм II-V категорий относительно норм I категории сложности (и даже предлагает ввести VI категорию сложности в велотуризме тоже). В итоге дневная норма похода V категории сложности у него стала округленно 38 км, а минимальная протяженность всего похода V категории сложности – 600 км. Вся таблица приобрела такой вид:

Таблица 6.5

Кат. слож. пох.	Продолжит. похода, дни		Протяж. м-та, км	Преодоление препятствий на равнинных участках	Преодоление препятствий в горной местности
	Мин.	Макс.			
I	6	8	250	Не менее 50 км грунтовых дорог	Суммарный набор высоты не менее 1000 метров
II	8	10	330	Не менее 80 км грунтовых дорог	Суммарный набор высоты не менее 1600 метров
III	10	12	400	Не менее 200 км грунтовых дорог и лесных троп	Суммарный набор высоты не менее 3000 метров
IV	13	15	500	Не менее 300 км грунтовых, полевых и лесных дорог, троп и бездорожья в малонаселенной местности	Суммарный набор высоты не менее 6500 метров
V	16	19	600	Не менее 450 км по труднопроходимым и песчаным или заболоченным участкам с преодолением брода и наведением не менее одной переправы	Суммарный набор высоты не менее 10000 метров
VI	20	24	720	Не проводится	Суммарный набор высоты не менее 14000 метров при условии преодоления не менее одной реки с наведением переправы

Также вынашивалась идея повышения категории походов в тех районах, где много лет существовали «потолки» определенных категорий. И вот появились экспериментальные маршруты V категории сложности в Карпатах и IV категории в Крыму. Однако подобные изыскания приветствуются отнюдь не всеми асами велотуризма.

В то же время есть немало опытных велотуристов, которые считают существующие нормы категорийных походов вполне обоснованными, а проблема лишь в том, чтобы научиться разрабатывать спортивные маршруты.

Что ж, действительно, и в пределах существующей классификации есть солидное поле деятельности. Речь идет о прокладке маршрутов высшей для данной местности категории сложности, например, III категории в районах европейской части России. Это значит, что в походе надо проехать, по Соколову, не менее 200 км по грунтовым дорогам и тропам, стремясь сохранить «чистоту» вида, то есть преодолеть этот путь в седле. Задача, прямо скажем, не из простых.

Одним словом, очевидно, что проблему совершенствования классификации веломаршрутов с наскока не решить. Работа продолжается, и пытливые туристы могут внести в нее свою лепту.

Для самих же велотуристов полезна еще такая деятельность, как совершенствование Перечня классифицированных велотуристских маршрутов: пересмотр включенных в него ранее, дополнение новыми, изменение категорий сложности маршрутов. Работа эта перманентная и никогда не будет закончена, поскольку постоянно меняется дорожная обстановка на маршрутах, туристами осваиваются новые районы, а другие, наоборот, по разным причинам становятся менее доступными, да и разрядные требования время от времени меняются. В 70-х – первой половине 80-х годов Перечень регулярно исправлялся и добавлялся, в последующие годы эту работу подзапустили. В Справочном разделе мы приводим часть Перечня в той редакции, какую он принял в декабре 1993 года в результате обсуждения его велотуристскими представителями маршрутно-квалификационных комиссий разных городов и в каком он был опубликован в 1994 году для дальнейшего его обсуждения и совершенствования.

Однако подспорьем в определении категорий маршрутов роль Перечня вряд ли должна исчерпываться. Постоянно дополняясь, он может стать сборником рекомендуемых веломаршрутов разного уровня трудности. Но для второй роли маршруты Перечня должны сопровождаться кратким описанием условий их прохождения и достопримечательностей. При составлении таких описаний за основу можно взять образец паспорта веломаршрута, который мы даем в начале раздела «Подведение итогов похода. Составление отчета».

Задача нынешнего момента состоит в том, чтобы собрать вместе паспорта наиболее интересных веломаршрутов II-V категорий сложности, пройденных за последние годы и точно соответствующих по дорожным условиям изложенным выше критериям. И в этой общей работе могут принять участие активные велотуристы многих городов России.

А вообще каждый велотурист с исследовательской жилкой может найти какое-то поле деятельности, которое сделает его походную жизнь еще содержательнее.

Полевой дневник

В редком походе никто ничего не записывает, никто не ведет походный дневник. Почти в любой туристской группе, даже если в ней всего 2 человека, есть так называемый летописец. Иногда походные дневники ведут даже двое: один человек пишет «литературный» дневник, который в основном посвящен участникам похода, жизни группы на маршруте, а другой составляет справку о местности, собирает информацию о достопримечательностях, описывает естественные препятствия по пути следования и способы их преодоления. Соответственно и фотографов в группе бывает часто два, а то и три.

В походах выходного дня сведения о маршрутах собираются прежде всего для того, чтобы сделать описания маршрутов. В многодневных походах полевые дневники становятся исходным материалом для составления письменного отчета о спортивном походе, о туристской экспедиции и выполнении краеведческого, поисково-исследовательского, научного задания.

Работа над отчетом делится на три основных этапа. Первый относится к предпоходному периоду. Многие сведения для отчета можно собрать до выхода на маршрут: экономико-географическая и историческая характеристики района похода, общие сведения о маршруте, об организации похода и так далее.

Второй этап работы – наблюдения и записи непосредственно на маршруте, конкретнее: составление метеотаблицы, хронометраж движения, ведение маршрутной ленты, краеведческих наблюдений, фотосъемки, поисковых работ и т. п. Все сведения заносят в полевые дневники участников путешествия в соответствии с теми задачами и программой, которые поставлены перед каждым участником его туристскими обязанностями (руководителя, хронометриста, топографа, врача, фотографа и т. д.). Поэтому полевой дневник каждого участника похода имеет свои особенности, но тем не менее есть некоторые общие требования, которые можно предъявить к ведению дневника вне зависимости от его содержания. Прежде всего следует четко определить, каким целям должно отвечать содержание дневника. Затем надо продумать последовательность, схему его ведения, которая может быть конкретизирована в сценарии (фотосъемки), в плане (наблюдений), в программе (исследований). Дневниковые записи, как правило, ценны тогда, когда ведутся не от случая к случаю, но по настроению, а систематически (ежедневно).

Дневник можно вести в записной книжке с коленкоровой обложкой форматом не более 10×14,5 см, чтобы ее можно было положить в карман брюк, куртки, штормовки, в карман рюкзака и в любой момент достать. В слишком маленькой книжке писать неудобно. Записную книжку всегда следует носить в полиэтиленовом пакете.

А можно сделать простой планшет из оргстекла, дюралюминия или тонкой фанеры размером 15×21 см (под стандартный блокнот). По краям прямоугольника просверливаются два отверстия, к планшету крепится резинка, обхватывающая корпус туриста и притягивающая планшет к животу. К тем же двум отверстиям крепится тесьма, перекинутая через шею. На самом планшете размещается блокнот, прихваченный к нему двумя дополнительными резинками. В

рабочем положении планшет переворачивается ребром к человеку и упирается в его живот, в нерабочем прилегает к нему своей плоскостью. Удобно писать в блокнотах на пластмассовых пружинах: раскрытые на рабочем листе, они всегда готовы к работе. В теплое время года лучше писать шариковой ручкой, а в холодное – простым карандашом средней мягкости (паста на морозе застывает). Неточный текст лучше аккуратно зачеркнуть и на полях или сверху вписать уточненные данные. Поэтому для дополнений в блокноте нужно оставлять широкие поля. Записи в дневнике делают по датам и с указанием места, где запись произведена, а иногда и времени.

Писать нужно разборчиво, чтобы текст мог понять каждый. Все географические и иные названия должны быть записаны точно, не допустимы разночтения. Не следует забывать указывать источник важной информации, записывать полностью фамилию, имя, отчество, профессию, домашний адрес человека. Следует избегать непонятных другим сокращений, записывать надо как можно подробнее и сразу же, по горячим следам, не оставляя на потом. Через некоторое время впечатления тускнеют, детали ускользают, интересные мысли забываются.

Дневник любого члена группы – индивидуальный, личностный документ в силу особенностей восприятия действительности каждым человеком. Тем не менее в любом случае процесс ведения дневника пойдет успешнее, если предварительно будет продумана его структура. Она может быть выражена перечнем вопросов по конкретным темам. Особенно хорошо должна быть отработана система, по которой составляется техническое описание маршрута, являющееся стержнем всего отчета.

Прежде всего отмечают погодные условия (температуру, осадки, видимость, облачность, ветер и т. д.), при которых группа проходила маршрут. Это важно не только для членов МКК при зачете похода, но и для последователей, которые соберутся пройти тем же маршрутом, ведь от погоды зависит и скорость передвижения. Важна информация о характере рельефа, растительности, о гидрографии.

Должен быть четкий хронометраж движения (время начала и конца движения с учетом остановок). Берутся отсчеты по двум-трем выверенным счетчикам или компьютерам в начале и конце движения, на привалах, в крупных и узловых населенных пунктах, на областных и республиканских границах, в местах смены покрытия дорог и в других важных точках, о которых сказано в разделе «Общественно-полезная работа велотуристов». Время и пройденное расстояние дадут скорость движения.

Необходимо описывать покрытие и состояние дорог, проходимость их в зависимости от погоды, перечислять естественные препятствия (труднопроходимые участки дорог, броды, участки со сложным ориентированием и т. д.). Полезно отмечать места по маршруту, удобные для привала и ночлега. Основные требования к биваку: питьевая вода, дрова, укрытие от ветра (в жару от солнца), пейзаж. Фиксируют точки на маршруте, с которых открываются красивые виды.

По пути собирают также сведения о транспорте в районе похода. На железных дорогах и реках с редким пассажирским движением могут пригодиться маршруты следования и расписание движения

местных поездов и теплоходов. В малых поселках и городах отмечают магазины и ларьки.

Большое место должно быть уделено сбору краеведческой информации о местности, сведений о памятниках природы и достопримечательностях: об усадебных парках, водопадах, минеральных источниках, древних деревьях. Немало нового можно узнать в музеях, на мемориальных досках, от местных старожилов, краеведов, ветеранов войны. Надо записывать адреса музеев, время их работы, возможность проведения экскурсий. Представят интерес и сведения о предприятиях и мастерских народных промыслов. Все названия музеев, экскурсионных и других объектов нужно записывать точно и полностью.

Любопытными и ценными могут быть записи об обычаях, жизненном укладе, одежде, быте местного населения.

В «литературном» дневнике будут доминировать описания жизни группы в походе: режим дня, действия участников похода в разных ситуациях, их поведение при преодолении препятствий и в экстремальных ситуациях, интересы и увлечения туристов, взаимоотношения в группе (настроение, общение, эмоции), быт, отдых, развлечения членов группы, характер подведения итогов дня по вечерам, организация ночлегов и т.д.

Если поход носит характер экспедиции с научными целями, то в основу ведения дневника должна быть положена строгая, предельно четкая и конкретная программа наблюдений и исследований.

После похода начинается третий этап – собственно написание и оформление отчета. Но об этом – в другом разделе.

ФОТОСЪЕМКА И ВИДЕОСЪЕМКА ВЕЛОГРУППЫ

ФОТОСЪЕМКА

Фотокамера в наше время присутствует в любом событии, и тем более она необходима в велопоходе: будь то однодневная поездка или сложный многодневный велопоход. Каждый день и каждая минута могут принести удивительные и неповторимые впечатления, которые вспоминаются потом всю жизнь.

Выбор фотоаппаратуры. В последние годы в продаже наблюдается широкий ассортимент иностранной фотоаппаратуры, высококачественной цветной пленки и других фотопринадлежностей, по всей стране появились многочисленные пункты и студии по обработке фотопленки и печати фотографий. Современные любительские фотоаппараты стали многофункциональными, их конструкции рассчитаны на множество универсальных и автоматических функций, освобождают от необходимости брать в поход большой набор фотопринадлежностей, как это было раньше: светофильтры, сменные объективы, фотозащелка, экспонометр, бленды, фотовспышку и прочее.

Фотосъемка в велопоходе в отличие от других условий имеет некоторые специфические особенности, соответственно и фотоаппаратура должна отвечать походным требованиям.

1. Стремление уменьшить перевозимый за счет собственных усилий груз и по весу, и по габаритам заставляет предпочесть фотоап-

параты компактные и легкие, сводить до минимума дополнительное снаряжение.

2. Экстремальные условия, особенно походов высоких категорий, езда в клубах пыли, под дождем, а то и под снегом, возможность падения вынуждают пользоваться ударопрочной аппаратурой с пылевлагозащитными свойствами, надежной в любых условиях работы.

3. Оперативность съемки и, соответственно, малое время на подготовительные операции вызывают необходимость использовать фотокамеры с автоматическим определением и установкой экспозиции кадра, с автоперемоткой пленки и другими автоматическими функциями.

4. Необходимость съемки разноудаленных объектов (ландшафты, удаленные памятники архитектуры наряду с портретами велотуристов крупным планом в движении и на остановках) заставляет использовать аппаратуру с большой глубиной резкости, с автофокусом, со свободным фокусом (так называемый фокус-фри), применять фотообъективы с переменным фокусным расстоянием (например, системы Zoom).

5. Вследствие того, что в походах приходится производить съемки в очень широком световом диапазоне (от яркого солнца до почти полной темноты вечером на привале), необходимы большой рабочий диапазон диафрагм и выдержек объектива походного фотоаппарата, наличие встроенной фотовспышки.

Если обобщить все эти требования, то получится, что для велотуризма в идеале нужен фотоаппарат легкий, компактный, малоформатный, с автоматической обработкой экспозиции и системой автофокуса. Объектив должен быть с изменяемым фокусным расстоянием, достаточно широким углом и как можно большей кратностью увеличения. Необходима встроенная в аппарат фотовспышка, отключаемая при ее ненадобности, желательны наличие Anti-red-eyes system (дословно: система против появления эффекта «красных глаз»).

С другой стороны, учитывая повышенный риск в велопоходе повредить аппаратуру, она не должна быть слишком дорогой. На первый взгляд, это условие противоречит всем предыдущим, на самом же деле вполне можно подобрать многофункциональный и не слишком дорогой любительский фотоаппарат в ценовом диапазоне от 200 до 500 долларов США. Рекомендовать конкретную модель бессмысленно ввиду их очень большого разнообразия. Можем только посоветовать ориентироваться на широко известные фирмы, например, Canon, Minolta, Nikon. Приобретать фотоаппарат следует с достаточным запасом времени до похода, чтобы хорошо изучить новую модель и произвести пробные снимки в различных режимах.

Интересным и перспективным направлением современной фотосъемки является использование аппаратуры, имеющей возможность записи отснятого материала на дискету с последующей его обработкой на компьютере и распечаткой цветного изображения на принтере. По форме, габаритам, внешнему виду и встроенным функциям цифровые электронные фотоаппараты ничем не отличаются от обычных. Правда, при их высокой цене качество получаемых «отпечатков» заметно уступает традиционной цветной фотографии, но, поскольку техника сейчас совершенствуется очень быстро, можно

ожидать, что в ближайшее время цифровые аппараты сильно потеснят пленочные.

Впрочем, вовсе не обязательно перед походом покупать новый суперсовременный фотоаппарат, если имеется испытанный и надежный «фотодруг». Хорошие снимки или слайды можно сделать «Зорким», «Зенитом», даже «Сменной», но они потребуют большего времени на различные манипуляции при съемке. Если выбирать из старых фотоаппаратов, предпочтительней зеркальный с системой TTL.

В подавляющем большинстве случаев для съемок в велопоходе используют пленку с кадром 24×36 мм. Применение широкоплечных аппаратов оправдано, когда выдвигаются высокие требования к изображению. Черно-белая пленка теперь почти не используется, коли стала общедоступной цветная, дающая великолепные результаты. Любители слайдов могут использовать соответствующую позитивную пленку, причем и фотографии отпечатать со слайдов при желании совсем несложно в специальных фотоцентрах, коих стало много. Самая подходящая фотопленка для цветных фотографий — чувствительностью 200 единиц на 36 кадров. Она универсальна для улицы, помещения и съемки со вспышкой.

При использовании старых фотоаппаратов с цветной пленкой для защиты оптики и ослабления синего тона при съемке в высокогорье нужно применять бесцветный ультрафиолетовый фильтр.

Крышки на объективах должны хорошо держаться и иметь шнурки для крепления к аппарату. Весьма полезны бленды на объективы.

Упаковка для пленки должна быть пылевлагодонепроницаемой. Не лишним будет мешок для перезарядки пленки.

Подготовка к велопоходу. Выше в разделе «Распределение обязанностей в группе» мы рассказали о роли фотографа в велопоходе.

В ходе подготовки к путешествию фотограф, если он исполняет эту обязанность в группе впервые или если приобрел новый фотоаппарат, должен научиться свободному и привычному обращению с аппаратом, оптикой, выработать навыки съемки группы в движении, быстрой и точной фокусировки, съемки с велосипеда и т.д. Во время тренировочных выездов фотограф также выявляет недостатки в расположении, креплении аппаратуры и необходимость тех или иных принадлежностей.

Вместе с руководителем похода фотограф тщательно изучает предстоящий маршрут; по отчетам, путеводителям, планам городов на маршруте составляет перечень интересных природных и архитектурных объектов, которые желательно запечатлеть на пленку. Затем он прикидывает примерную потребность пленки. Если походная группа формируется в большом городе, лучше купить сразу необходимое количество пленки, не надеясь это сделать где-то на маршруте. Если в аппарате нет встроенной вспышки, желательно взять отдельную фотовспышку с достаточным запасом батареек.

Перевозят фотопринадлежности по-разному. Для старой техники типа «Зоркий», «Зенит» используют специально изготовленные кофры, которые делаются из дюралюминиевых листов или фанеры. Кофр обычно устанавливается на переднем багажнике велосипеда и снабжается легко открывающимися замочками-защелками. Внутри он

имеет амортизирующие прокладки из поролона и оклеивается фланелью. Снаружи его можно оклеить кожаменителем. Кроме фотоаппарата в нем уместаются сменный объектив, экспонометр, фотовспышка, запасная кассета, необходимое количество пленок, там же можно перевозить очки, документы, другие необходимые в пути мелочи.

Компактный фотоаппарат без сопутствующих вещей можно перевозить на груди в брезентовом чехле, имеющем влагонепроницаемую вставку и снабженном двумя ремнями – наплечным и поясным.

Если применяется современная многофункциональная фотокамера малых размеров, то ее лучше всего разместить в специальной влагонепроницаемой поясной сумке. Для большей безопасности сумку изнутри следует проложить кусками толстого войлока, поролона или пенопласта. Такую сумку нетрудно сшить самому. Фотоаппарат в поясной сумке, как правило, не мешает движению на велосипеде и в то же время всегда под рукой, даже когда фотограф отошел от велосипеда. В эту же сумку в отдельные карманы можно поместить деньги и документы. Запасная фотопленка тоже должна быть легко доступна, поэтому не следует ее убирать глубоко в рюкзак. Это же относится и к другим принадлежностям, применяемым при съемке. Отдельно следует упаковать запас батареек для фотокамеры (если они применяются), кусочек замши для протирки и чистки оптики, мягкую кисточку и маленькую грушу для очистки от пыли, две часовые (простую и крестообразную) отверточки на случай мелкого ремонта и немного чистого качественного спирта. Если ставится задача съемки автопортретов, то необходимо взять с собой фотострубцину с шарнирной головкой. Брать в поход штатив для малогабаритного фотоаппарата нецелесообразно.

Фотоаппарат и принадлежности тщательно проверяют перед походом: протирают оптику, сдувают пыль, открывают крышку для зарядки пленки. Фотопленку заряжают в фотоаппарат до похода.

Особенности фотосъемки в велопоходе. При знакомстве с фотографиями и слайдами многих туристских групп можно заметить одну особенность: на подавляющем большинстве снимков изображены велотуристы стоящие, а не едущие. Расположившиеся с велосипедами около дорожных указателей с названиями населенных пунктов, перевалов или у музеев, памятников архитектуры. И создается впечатление, что группа в основном стоит и лишь иногда едет на велосипедах. Конечно, и статичные снимки нужны (хотя бы для отчета о походе). Однако помимо съемки улиц городов, памятников архитектуры и живописных пейзажей основная задача фотографа-велотуриста состоит в том, чтобы сделать полноценный фоторассказ о самом путешествии, то есть запечатлеть характерные и напряженные этапы похода, неожиданные и острые драматические моменты. Нужно стремиться глубже отразить жизнь туристской группы в походе, стараться наиболее полно показать насыщенность его событиями и культурной программой.

Для осуществления своих съемочных планов велотурист-фотограф должен научиться постоянной собранности, готовности к съемке. При движении на велосипеде, на привале, во время короткой остановки для ремонта велосипеда, на экскурсии по городу – всегда фотока-

мера должна быть наготове, с запасом пленки.

Но самое главное внимание следует уделять съемке велосипедистов в движении, для чего фотографу следует уезжать вперед группы по маршруту, выбирать хорошую точку и снимать проезжающую мимо группу. Любопытные снимки можно сделать с высокой точки (с холма или с моста пересекаемой дороги), где видна перспектива горизонта, пейзаж и группа на маршруте. Привлекают внимание фотографии движущихся велотуристов со смазанными на заднем плане объектами местности. Фотограф – это своеобразный азартный охотник, который должен постоянно быть в «боевой» готовности, чтобы схватить то или иное интересное мгновение. Лучше всего, когда люди не позируют перед фотоаппаратом, а «пойманы» самые неожиданные сцены походной жизни. Ценные кадры можно «подловить» и на привале, когда группа занята профилактикой и ремонтом своих велосипедов, другими делами.

Имея определенный навык, фотограф может сделать интересные снимки непосредственно во время движения на своем велосипеде. Особенно эффектны крупные планы участников велопохода, снятые едущим рядом фотографом. Только производить съемку в движении надо с большой осторожностью, соблюдая безопасность движения и держась обязательно одной рукой за руль; скорость движения при этом не должна быть большой.

Обязательно надо подробно отражать на снимках сложные участки маршрута: подъемы на перевалы и спуски с них, переправы через водные преграды, преодоление препятствий «велопешком». Особенно нужны эти снимки при составлении отчета. Такую съемку необходимо дополнять пояснительными записями в путевом дневнике.

Фотоаппаратура в походе требует постоянного ухода и внимания. В свободное время (имеются в виду прежде всего дневки) следует проводить осмотр и чистку аппаратуры. Выбрав удобное место в тени, укрытое от ветра и пыли, на куске полиэтилена раскладывают фотоаппаратуру, очищают от пыли футляр, корпус фотоаппарата, кофр. Затем, разрядив аппарат, чистят пленочный канал и, если нужно, объективы и фильтры. Проверяются и подтягиваются все внешние винты и крепление сменных объективов. Проверяется без пленки, визуально, работа аппарата во всех режимах, исправность дополнительных приспособлений, а также надежность ремешков и креплений.

Наиболее часто встречающиеся неисправности фотоаппаратуры в велопутешествиях – это раскручивание резьбовых соединений, загрязнение от пыли и попадание влаги. При попадании в аппарат воды в качестве первой помощи его следует открыть, извлечь пленку и объектив, вытряхнуть по возможности воду и сушить в незапыленном месте, но вдали от огня. Если же фотограф сможет провести неполную разборку фотоаппарата, то необходимо это сделать как можно скорее, чтобы удалить влагу из механизма. Сказанное касается скорее отечественных фотоаппаратов, зарубежную технику лучше ремонтировать в специальных мастерских (сервис-центрах).

Чтобы неприятности с аппаратурой случались как можно реже, необходимо следить за исправностью и герметичностью кофра и защитного чехла для фотоаппарата.

Первая задача, которая возникает перед фотографом после похода, – это подготовка фотографий для отчета. Как уже отмечалось, главный смысл фотографий в отчете – возможно большая информативность.

Еще одна задача фотографа – обеспечить походными фотографиями всех членов группы. Хорошо также сделать фотовыставку или хотя бы фотогазету (фотостенд), чтобы внести свой вклад в пропаганду велотуризма.

ВИДЕОСЪЕМКА

Очевидно, что наиболее интересно и динамично зафиксировать моменты велосипедной поездки можно с помощью кино- или видеотехники.

Сегодня едва ли не в каждой семье имеется видеомагнитофон, да и видеокамера становится все более доступной. Появление же малогабаритных и особенно новых цифровых и сверхкомпактных бытовых камер открывает очень большие возможности для съемки в путешествиях. Наличие большого числа встроенных автоматических функций управления и контроля за режимами работы камеры во время съемки позволяет снимать видеофильмы на любительском уровне практически каждому, кто даже совершенно далек от электронной техники. Словом, если есть возможность взять в велопутешествие видеокамеру, от этого отказываться не стоит.

Потом, например, на «гусятнике», когда соберется вся группа и на экране замелькают знакомые лица, на велосипедах и без них, когда участники состоявшегося путешествия опять увидят пережитые походные ситуации, на экране снова возникнут великолепные пейзажи, когда велотуристы снова окажутся около величественных соборов или у стен замков, опять услышат звуки природы, голоса из недавнего прошлого, они словно совершат второе путешествие по пройденному маршруту. Но видеофильм к тому же дает возможность родным и друзьям велотуристов пережить походные радости, просто увидеть интересные сценки из походной жизни. И увидев их реакцию сопереживания и, может быть, «белой» зависти участникам похода, телеоператор группы непременно скажет про себя или вслух: «Как хорошо, что я взял с собой видеокамеру!»

Однако, как и любое дело, видеосъемку можно осуществлять немело, и при показе огрехи начинающего оператора (дрожание камеры, неоправданные перемещения ее справа налево и обратно, «рваные» сцены и т. д.) могут не радовать зрителей, а наоборот, утомлять и раздражать. А можно сделать видеофильм профессионально, доставить зрителям большое удовольствие, дать им возможность проникнуться радостями велотуризма, духом похода. В каждом деле есть свои правила, которые нарушать нельзя. В большой степени это относится и к видеосъемке. Производить же видеосъемку в велопутешествии сложнее, чем во многих других случаях. Поэтому поделимся некоторым опытом, как это лучше делать.

Для начала о том, **какую видеокамеру выбрать**. При острой конкуренции между фирмами, разрабатывающими и производящими видеотехнику, на рынке появилось большое количество разнообраз-

ных видеокамер, и неспециалисту непросто разобраться, какую камеру лучше приобрести для велотуризма.

Познакомимся с двумя техническими терминами.

Система цветности – принцип кодирования передачи цвета и самого видеосигнала. В мире существуют несколько стандартных систем цветности: Secam, PAL, NTSC и много их разновидностей. Вещание телевидения в России и в ближнем зарубежье ведется в системе Secam, а почти все предлагаемые в России и в Европе в продаже видеокамеры работают в системе PAL. Все современные видеомагнитофоны и телевизоры, как правило, мультисистемные, то есть могут настраиваться на работу в нескольких системах. Поэтому нам нужно только, чтобы система цветности видеокамеры соответствовала возможностям воспроизведения нашего телевизора и видеомагнитофона (лучше, если это система PAL).

Формат видеозаписи – ширина видеопленки и метод преобразования и записи видеосигнала на пленку.

Все видеоформаты делят на две группы: аналоговые – традиционная система видеозаписи, где сигнал фиксируется в полном, то есть непрерывном, виде; цифровые – видеозапись в особом импульсном виде, где видеосигнал разбит на набор импульсных кодов.

В свою очередь цифровые и аналоговые форматы могут быть композитными, где яркостная и цветовая составляющие сигнала сведены в единую форму, и компонентные, где яркость и цветность записываются в виде отдельных сигналов. Компонентные форматы имеют преимущества перед композитными по качественным параметрам и более высокой стойкости к искажениям. Цифровые форматы, появившиеся сравнительно недавно, бурно развиваются и через некоторое время могут полностью вытеснить аналоговые. Цифровая видеозапись имеет великолепные качественные характеристики, помехозащищенность, возможность многократных последовательных перезаписей практически без потерь качества. В аналоговых форматах, напротив, после нескольких перезаписей картинка становится расплывчатой и трудноразличимой.

Рассмотрим популярные видеоформаты.

Формат VHS. В переводе аббревиатура расшифровывается как «система бытовой видеозаписи». Запись производится в композитном виде на пленке $\frac{1}{2}$ дюйма (12,65 мм). Большинство бытовых видеомагнитофонов в мире работает в этом формате. Для походов и путешествий особый интерес представляет производная этого формата VHS-C (VHS-компакт), где размеры кассет уменьшены, соответственно уменьшается и возможное время записи со 180-240 до 30-45 минут. Размеры видеокамер формата VHS-C значительно меньше, чем у камер, использующих полноразмерную видеокассету. Воспроизвести малую кассету можно на домашнем видеомагнитофоне, вставив ее в специальный адаптер. Формат VHS-C наиболее удобен с точки зрения взаимобмена и воспроизведения снятых материалов (с помощью адаптера), поскольку видеомагнитофоны VHS имеются практически у всех. Правда, по качественным характеристикам формат VHS и VHS-C находится на весьма низком, по современным понятиям, уровне.

Формат S-VHS (супер-VHS) – улучшенная версия вышеописанного формата. В нем используется та же полудюймовая лента, но с металлопорошковым носителем. За счет этого намного возрастает важнейшая характеристика форматов – разрешающая способность (степень воспроизведения мелких деталей, см. табл. 6.6). Существует и аналогичная малогабаритная версия S-VHS-C.

Форматы VHS и S-VHS-C имеют одностороннюю совместимость, то есть на видеопаратах S-VHS можно записывать и воспроизводить записи типа VHS, а вот аппараты VHS воспроизводят записи S-VHS с большими искажениями. Имея камеру S-VHS-C (супер-VHS-компакт), то есть малогабаритную, наиболее удобную для путешествий, можно снимать в формате VHS (и тогда не будет проблем с просмотром), а можно в системе S-VHS, но тогда воспроизводить отснятые сюжеты можно будет только с камеры или специального дорогостоящего бытового видеомагнитофона S-VHS. Достоинством формата S-VHS является еще и то, что он компонентный, сигналы яркости и цветности записываются отдельно. Имеются варианты записи Hi-Fi звука. Этот формат широко распространен на студиях кабельного телевидения и в региональных телекомпаниях.

Формат Video-8. Запись осуществляется на пленку шириной 8 мм в композитной форме. По качественным характеристикам примерно аналогичен формату VHS. Выпускаемые видеокамеры типа Handycam в формате Video-8 имеют по сравнению с камерами VHS-C меньшие габариты и вес, а время непрерывной записи на кассетах Video-8 может достигать при обычно применяемой скорости 120 минут (в режиме SP). В походе это удобнее, но воспроизводить записи дома можно только с камеры или через перезапись.

Формат Video Hi-8. Улучшенная версия формата Video-8 на металлопорошковой ленте при повышенном разрешении (см. табл. 6.6). Запись осуществляется в компонентном виде. Хорошее соотношение сигнал/шум и звуковой канал класса Hi-Fi позволяют применять формат Hi-8 в полупрофессиональных целях различных телевизионных студий. Камера Hi-8 может записывать и воспроизводить пленки формата Video-8, но не наоборот. Дома тоже можно воспроизводить запись лишь с камеры визуально. Качество Video-8 примерно соответствует качеству VHS, а Hi-8 – S-VHS. При этом очень многое зависит от самой модели видеокамеры, от ее оптики, матриц, элементной базы и пр.

Все эти форматы являются аналоговыми.

Цифровой бытовой формат DV. Разработан относительно недавно объединенными усилиями ведущих мировых фирм видеопроизводителей Sony, Panasonic, JVC, Thomson, Hitachi и других. Запись ведется на 7-микронную магнитную ленту шириной 6,35 мм в компонентном виде. Имеются малогабаритные кассеты Mini-DV размерами 66×48×12,2 мм и соответствующие видеокамеры. Технические параметры данного формата – на уровне аналоговых профессиональных, а 16-разрядная цифровая запись звука сравнима по качеству с цифровыми профессиональными магнитофонами DAT. Двойное напыление металла и очень гибкая основа ленты обеспечивают оптимальную защиту от деформации и гарантируют видеофильмам

Таблица 6.6

**Технические характеристики
распространенных бытовых видеоформатов**

Формат	Разра- ботчик	Сигнал (вид)	Тип ленты	Разреша- ющая способ- ность, линий	Ши- рина лен- ты, мм	Сиг- нал/ шум, дБ	Скорость движе- ния ленты, мм/с
VHS	JVC	композитный, аналоговый	оксидная	230-250	12,65	-43	23,39
S-VHS	JVC	компонентный, аналоговый	металлопо- рошковая	400-430	12,65	-45	23,39
Video-8	Sony	композитный, аналоговый	оксидная	250	8,0	-43	20,05
Video-Hi8	Sony	компонентный, аналоговый	металлопо- рошковая	430-450	8,0	-45	20,05
DV	объеди- ненный консор- циум	компонентный цифровой	металлопо- рошковая	500	6,35	-54	18,79

долгую жизнь. Возможное время записи на кассетах Mini-DV – до 60 минут. Специальное устройство позволяет точно отмечать кадры для монтажа. Имеется новый режим – «Фото», когда каждый кадр записывается около 7 секунд. Многие камеры DV оборудованы системой сопряжения с компьютером через специальный цифровой выход для монтажа. Словом, все самое лучшее, что наработано в аналоговых форматах, воплощено в видеокамерах формата DV. Но воспроизводить и перезаписывать видеозаписи можно только с самой камеры, так как имеющиеся сейчас в продаже бытовые видеомагнитофоны DV весьма недешевы. Но если есть возможность, то покупка видеокамеры DV карманного сверхкомпактного класса оправдывает себя сторицей.

Тому, кто собирается покупать новую видеокамеру, необходимо определиться насчет дальнейшего использования снятых в походе пленок. Если они предназначены только для себя и друзей, то есть для домашнего использования, – можно выбрать формат Video-8 или VHS-C. Если же предполагается показывать снятые материалы по телевизионным каналам, лучше воспользоваться более качественными видеосистемами S-VHS-C, Hi-8 и DV.

Каким же требованиям должна отвечать походная видеокамера?

Во-первых, она не должна быть очень дорогой, ведь в походе возможны экстремальные ситуации и, как следствие, поломка, повреждение или даже потеря видеокамеры.

Во-вторых, аппарат должен быть небольшим по размеру и легким.

В-третьих, объектив видеокамеры должна обладать определенной «кратностью» или увеличением (оптическим, а не электронным) для возможной съемки удаленных объектов пейзажа. Практика показы-

ваает, что 10-14-кратных объективов вполне достаточно.

В-четвертых, видеокамера должна быть достаточно надежной и защищенной от пыли и влаги. В частности, камеры фирмы Hitachi (Япония) заключены в корпус повышенной прочности, выдерживающий нагрузку в 100 кг (то есть человек спокойно может встать на эту камеру, и она не выйдет из строя). Кроме того, эти камеры в случае, если аккумулятор оказался разряженным, позволяют воспользоваться обычными пальчиковыми батарейками размером AA, что чрезвычайно ценно для похода. А вот модели VM-H 90 E/H 91 E той же фирмы Hitachi специально разрабатывались для путешествий, они имеют еще более ярко выраженные «неприхотливые» и универсальные походные свойства: широкоугольная оптика – 12 крат, сверхмощный корпус, выдерживающий распределенную нагрузку до 200 кг, практическая непотопляемость (если видеокамеру случайно уронить в воду, она не утонет и не выйдет из строя).

В-пятых, для велотуризма особенно ценно, если камера имеет систему стабилизации изображения, которая позволяет скрыть или ослабить дрожание изображения при колебаниях камеры во время съемок, называемую Steady shot. Имеются две системы стабилизации изображения: электронная и оптическая. Вторая считается более эффективной, хотя она и дороже. Вышеназванная модель VM-H 90 E/H 91 E в формате Hi-8 имеет электронную стабилизацию изображения.

Итак, идеальная для велотуризма видеокамера должна быть малогабаритной, любительского формата, рассчитанной на малую кассету, весом не более 2 кг, обладающей достаточно высокой световой чувствительностью (минимальная освещенность – порядка 3-5 люкс), имеющей объектив с минимальным фокусным расстоянием (от 4-5 мм), а значит, и большим углом обзора, кратностью не менее 10х. Излишним можно считать набор цифровых спецэффектов, титров и прочих «наворотов». Ни к чему и система Vision, то есть встроенный цветной жидкокристаллический экран (потребляющий и дополнительную энергию), достаточно, на наш взгляд, стандартного черно-белого. Возможно, лишним в походе будет и стереозвук класса Hi-Fi. А вот возможность переводить некоторые режимы камеры из автоматических в ручные (особенно фокусировку и диафрагму) бывает очень необходима. Как уже указывалось выше, нужна система стабилизации изображения Steady shot, ну и конечно система встроенных программ экспозиции для разных режимов («портрет», «пейзаж» и т. д.). Но особенно для нас важен режим Sport – для съемки быстродвижущихся объектов с сохранением резкости изображения.

Определенный интерес для съемки в походах и путешествиях представляет электронная система контроля съемки Stamina, разработанная фирмой Sony (Япония), которая разбивает процесс съемки на мельчайшие этапы, минимизируя потребление электроэнергии, что в сочетании с новыми литиево-ионными аккумуляторами дает возможность длительной работы камеры от одного аккумулятора.

Довольно много недорогих и надежных камер формата VHS-C (серия RX) в очень плоском и удобном корпусе выпускает известная японская фирма Panasonic.

Судя по всему, большие перспективы у новых моделей цифровых

видеокамер формата DV компактного, можно сказать, карманного дизайна. Некоторые модели весят 400-500 граммов (вместе с батареей), имеют весьма скромные габариты – 43×148×88 мм. В то же время они обладают очень высоким качеством изображения, близким к качеству профессионального видеоборудования. Правда, камеры цифрового формата DV стоят в 1,5-2 раза дороже камер аналоговых форматов.

Наиболее качественные и надежные видеокамеры выпускают известные и популярные мировые фирмы Sony, Panasonic, JVC, и Hitachi.

Популярное разъяснение некоторых технических характеристик бытовых видеокамер поможет при выборе конкретной модели.

CCD-1/3" – обозначение преобразователя «свет – электрический сигнал». Предпочтение следует отдать видеокамерам с большими размерами CCD. В последних моделях применяется не одна матрица CCD, а три, что, несомненно, лучше (3×1/3" CCD).

CCD 810000 pixel – количество чувствительных микроэлементов, составляющих CCD-матрицу. Чем больше это число, тем лучшее качество «картинки» можно получить.

0,5 lux – минимальная световая чувствительность, выраженная в единицах освещенности – люксах. Чем меньше это значение, тем лучшая у камеры чувствительность. (Здесь необходимо обратить внимание на то, что значение чувствительности может повышаться с помощью электроники, в этом случае существенно ухудшается качество изображения.)

Zoom 15×/30× – возможность увеличения изображения, выраженная в кратности. Чем выше кратность, тем более крупно можно «наехать» на снимаемый объект. Первое число определяет максимальное оптическое увеличение, а второе – максимальное электронное.

3,9–54,6 мм – характеристика объектива камеры, в которой первая цифра обозначает минимальное фокусное расстояние в миллиметрах, а вторая – максимальное. Широкоугольные объективы имеют малое значение минимального фокусного расстояния. Чем больше разница между минимальным значением и максимальным, тем выше увеличение, а следовательно кратность.

S/N 60 – значение сигнал/шум, отражающее реагирование электроники камеры на внешние и внутренние наводки, ухудшающие полезный видеосигнал. Выражается в отрицательных значениях децибелл (например, –54 дБ). Чем больше абсолютное значение, тем качественнее звук.

Подготовка видеотехники к походу. Где бы ни проводился велопоход, каким бы он ни был, видеокамеру нужно в чем-то перевезти. В продаже имеется большое количество различных сумок для транспортировки видеокамер; профессионалы их называют видеокофрами или видеотрейлерами. Необходимо лишь правильно подобрать видеокофр, чтобы он подходил к данной модели видеокамеры. Можно видеотрейлер сшить и самому из плотного нейлона, капрона, кожи и других подходящих материалов, используя для защиты камеры от ударов внутри кофра куски толстого войлока, пенопласта или резины. Защитить кофр с камерой от дождя целесообразно дополни-

тельным чехлом из водонепроницаемого материала. Сумка с камерой вешается на спину и фиксируется поясным ремнем. Можно подобрать или изготовить для видеокамеры специальный рюкзак.

Достоинством такого способа перевозки является оперативный доступ к камере и ее нахождение всегда при операторе, он в любой момент, не теряя времени на доставание камеры, может отойти от велосипеда к точке съемки. Это очень удобно и в пешеходных экскурсиях, которые бывают в каждом путешествии. Правда, при таком способе транспортировки возникает опасность повреждения аппарата при падении с велосипеда. Поэтому чем сложнее условия похода, тем выше требования к сумке-видеотрейлеру: дополнительная защита стенок от ударов, от осадков, а в особых условиях низких температур необходимы специальные сумки-кофры с автономным химическим или электрическим подогревом (см. табл. 6.7).

Транспортировать камеру на велосипеде можно также в видеокофре, закрепленном либо на переднем багажнике (в этом случае нужна мягкая прокладка между кофром и багажником), либо в подвешенном состоянии на жестких и упругих амортизаторах на передней части руля велосипеда. Можно закрепить видеокофр (тоже на амортизирующих жестких растяжках) и внутри рамы велосипеда с закрытой рамой.

Немаловажен вопрос защиты видеокамеры во время съемки или когда камера находится почему-либо вне видеокофра. Основываясь на опыте телеоператоров-профессионалов, желательно разработать ишить защитный чехол применительно к данной видеокамере из кожи или из различных синтетических водонепроницаемых тканевых материалов. Для доступа к кнопкам управления камеры следует сделать откидные язычки на «липучках». Видео чехол защищает лептопротяжный механизм и блок видеоголовок от пыли и влаги, поэтому он должен достаточно плотно и туго облегать видеокамеру, для чего можно вшить в оболочку чехла резинки и уплотнить место крышки кассетоприемника дополнительными накладками на чехле. Надо предусмотреть и оперативную смену кассеты и аккумуляторов, для чего удобно применить ту же систему откидных язычков и «липучек».

Для защиты камеры от дождя во время съемок необходимо изготовить отдельный чехол из толстого полиэтилена в виде мешка с отверстиями для объектива, видоискателя и руки оператора. Впрочем, длительная съемка во время дождя затруднена даже при надежных средствах защиты из-за высокой влажности воздуха, которая отрицательно воздействует на механизм камеры, электронику и видеопленку. (В камерах стоят датчики влажности, которые включают блокировку системы видеосъемки, выдавая специальный сигнал на дисплей или видоискателе).

Особо следует отметить сохранность камеры и съемку во время отрицательных температур (в зимнее время года или в северных широтах). Ввиду того, что все существующие видеокамеры не рассчитаны на длительную работу при температурах ниже 0°C, можно воспользоваться опять-таки опытом профессионалов и применить специальные видеокофры и защитные чехлы с автономным подогревом. Подогрев осуществляется путем закладывания в двойные стенки кофра или чехла так называемых химических термопакетиков,

Таблица 6.7

**Энергопитание и защита видеокамер
в зависимости от вида похода**

<i>Виды велопоходов</i>	<i>Варианты энергопитания видеокамеры</i>	<i>Средства транспортировки и защиты видеокамеры</i>
<p>Одно-, двухдневные походы выходного дня</p> <p>Многодневные велопоходы от 3 дней и более по населенной местности в благоприятных погодных условиях</p> <p>Многодневные велопоходы по населенной местности в сложных погодных условиях (низкие температуры, снег, пыль и пр.)</p> <p>Многодневные велопоходы по малонаселенной местности (тайга, глухие леса, тундра и т. п.) в благоприятных климатических условиях (в летнее время)</p> <p>Многодневные велопоходы высоких категорий сложности по малонаселенной местности и в сложных климатических условиях (жара в пустыне, холод и снег на севере или в горах, высокая влажность и пр.)</p>	<p>Стандартные аккумуляторы в необходимом количестве.</p> <p>1. Стандартные аккумуляторы + зарядник при возможности регулярной подзарядки аккумуляторов.</p> <p>2. Использование разовых батареек с возможностью их покупки.</p> <p>1. Использование разовых батареек с покупкой их во время похода.</p> <p>2. Использование батареек повышенной емкости типа Alkaline или выносной блок питания с более мощными батареями.</p> <p>1. Определенный запас небольших разовых батареек на весь поход.</p> <p>2. Выносной блок питания с батарейками большой емкости с запасным комплектом.</p> <p>1. Определенное кол-во на весь поход маленьких разовых батареек повышенной емкости.</p> <p>2. Выносной блок питания с определенным запасом батареек повышенной емкости на весь поход.</p> <p>3. Стандартные видеоаккумуляторы с возможностью их подзарядки от несетевых источников: солнечных батарей, гидро-, ветро-, бензогенераторов, от аккумуляторов автомобиля, трактора.</p>	<p>Стандартная видеосумка (кофр)</p> <p>Стандартный видеокофр + чехол на камеру от дождя + защитный фильтр объектива (ЗФО)</p> <p>Утепленный видеокофр + защита от дождя + пылевлагозащитный чехол на камеру + ЗФО</p> <p>Стандартный видеокофр + чехол на камеру от дождя + пылевлагозащитный чехол на камеру + ЗФО</p> <p>Утепленный видеокофр + утепленный пылевлагозащитный чехол на камеру с автоподогревом + защита камеры от дождя.</p> <p>В отдельных случаях – применение специального бокса для камеры + ЗФО</p>

которые в течение длительного времени выделяют достаточное тепло – результат химической реакции порошка внутри термопакета. Отработанные термопакеты заменяются новыми, и камера постоянно находится в работоспособном состоянии. Кофры и чехлы с подогревом можно изготовить самостоятельно, термопакеты же можно приобрести в магазинах фирм, поставляющих в Россию профессиональную телевизионную технику.

МНОГОДНЕВНЫЙ ПОХОД

Серьезным вопросом видеосъемки в путешествии является **электропитание** камеры, который можно решить разными способами.

В походы от одного до трех дней лучше просто взять побольше видеоаккумуляторов. Рекомендуем использовать аккумуляторы повышенной емкости, несмотря на их большие размеры и вес. Перед походом аккумуляторы следует хорошо заряжать с помощью соответствующего зарядника. Они вообще не терпят длительного нахождения в разряженном состоянии (в них протекают необратимые процессы, сильно снижающие емкость), поэтому сразу же после возвращения домой из похода их надо ставить на подзарядку.

В более продолжительных и сложных велопоходах подзаряжать подсевшие аккумуляторы придется уже на маршруте. Если поход проходит по населенным районам, то при планировании маршрута необходимо заранее предусмотреть места постановки аккумуляторов на зарядку и время на этот процесс. Обычно без особой потери времени можно заряжать батареи во время осмотра группой какого-либо города или достопримечательностей, попросив воспользоваться электророзеткой, например, сотрудников музея. Если группа ночует или устраивает дневку на турбазе, в пансионате или в кемпинге либо вблизи них, можно обратиться к их служащим с той же просьбой. Вряд ли откажут в помощи, если прийти в ближайшую от места ночлега группу деревню или поселок. Тут уже все зависит от личного обаяния и способностей договориться с людьми.

Процесс зарядки должен составлять не менее 10 часов для каждого видеоаккумулятора. Сила тока, в общем случае, должна составлять $\frac{1}{10}$ от емкости батарей (например, если емкость батарей 2 А/ч, то зарядный ток должен быть порядка 200 мА). Можно использовать для подзарядки автомобильные, тракторные и другие аккумуляторы транспортных средств, встретившихся вдали от населенных пунктов (в этом случае необходим зарядный адаптер, имеющийся в продаже), а в самом крайнем случае возможна зарядка аккумуляторов и от велосипедного генератора, если таковой есть.

В походах по южным районам и вообще если обещают на дни поездки солнечную погоду, имеет смысл воспользоваться солнечными батареями, которые сейчас можно приобрести. В паспортных данных солнечных батарей обычно указывается напряжение и выходной ток (или мощность батареи). Обычно приходится соединять последовательно несколько пластин солнечных элементов для увеличения отдачи, так как мощность одного элемента, как правило, невысокая.

Третьим и порой самым удобным для обеспечения энергопитания видеокамеры является способ применения одноразовых батарей. В некоторых моделях видеокамер, особенно фирмы Hitachi, конструктивно заложены возможности использования наряду с видеоаккумуляторами бытовых пальчиковых батареек серии AA. Практически для всех бытовых видеокамер существуют специальные контейнеры, в которые вставляется определенное количество бытовых батареек. Эти контейнеры можно приобрести в специализированных магазинах и фирмах. Обычно в дорогу берется полный запас батареек на весь поход.

Для длительного велопутешествия возможен еще и вариант использования выносного блока питания большой емкости, представ-

ляющего собой сумку с батарейками большого размера (типа «Элемент 373»), подключенного к видеокамере. В этом случае видеооператор может снимать длительное время, не заботясь о частой смене батареек. Очень удобным для похода решением может быть пояс с карманчиками для батареек, который закрепляется на теле оператора. Такой пояс также можно изготовить самостоятельно. При низких температурах емкость как аккумуляторов, так и батареек снижается, что следует учесть в определении их количества при подготовке к «холодным» маршрутам.

Какое **дополнительное оборудование** или, как теперь говорят, аксессуары, могут понадобиться в велопоходе?

Видеостатив – облегченный складной. Нужен далеко не всегда, без него можно вполне обойтись, но полезен при съемке удаленных объектов и при панорамировании.

Накамерная лампа (20-50 Вт) – незаменим при съемке ночных кадров на большом расстоянии, при этом потребляет много электроэнергии.

Набор эффектных светофильтров – применим для высокохудожественных кадров и создания различных оптических эффектов (звезды, туман и пр.).

Широкоугольная линза – применяется достаточно часто для расширения угла съемки камеры. С ее помощью могут быть сделаны эффектные и красивые пейзажные планы и панорамы. (В ряде моделей видеокамер Wide-Lenz минимальное фокусное расстояние объектива достаточно мало, поэтому и угол объектива широк, и в применении широкоугольной насадки нет нужды).

Теленасадка – специальная линза, увеличивающая оптическую кратность видеокамеры (обычно в 2-4 раза). Применяется при съемке удаленных объектов. Кстати, получили распространение двухсторонние видеонасадки, которые работают и как широкоугольные.

Выносной микрофон – необходим, если предполагается брать какие-либо интервью или наговаривать текст во время съемки.

Выносной микрофон-пушка – то есть микрофон высокочувствительный с острой направленностью. Может использоваться для записи удаленных звуков, к примеру – пения птиц.

Плечевой штатив-упор – приспособление для более четкой фиксации видеокамеры во время съемок на плече оператора с дополнительной легкой опорой на пояс, плече или груди – позволяет уменьшить дрожание камеры во время съемки.

Спортивный бокс – эффективное средство защиты видеокамеры от пыли, дождя и снега во время съемки. Рассчитан на подводные съемки на глубине до 2 м, имеет жесткую конструкцию.

Подводный бокс – для подводных съемок на глубине до 100 м, может использоваться также и как средство защиты камеры в особо сложных и тяжелых условиях. Имеет особо прочную конструкцию.

Защитный светофильтр с соответствующим камере посадочным диаметром – для защиты объектива от внешних повреждений.

Защитный дождевик – легкий и мягкий бокс для видеосъемки во время дождя.

Выбранные видеооператором принадлежности, как и видеокассеты, упаковываются в отдельную видеосумку – кофр, который укла-

дывается в велорюкзак, подрамную сумку или крепится на переднем багажнике так, чтобы иметь достаточно быстрый доступ к видеоаксессуарам. Различные оптические насадки и фильтры кладут в отдельный карман в сумку вместе с аккумулятором или батарейками.

Необходимо также взять в поход мягкую замшу для протирки оптики видеоголовок, маленькую резиновую грушу для сдувания пыли в системе лентопротяжного механизма, очень мягкую кисточку, отвертку для подтягивания винтов видеокамеры.

Процесс видеосъемки в походе. Если участники похода намерены вести общегрупповую съемку и видеокамерой, и фотоаппаратом, делать это должны два человека, совмещение этих функций в одном лице ничего хорошего не дает.

Видеооператора, как и фотографа, можно сравнивать с охотником за эффектными и неожиданными планами. А охотник должен быть готов к видеосъемке постоянно, чтобы поймать любую неординарную ситуацию, сцену, даже любое мгновение похода. К тому же видеооператор должен быть хорошо тренированным велотуристом, поскольку ему приходится уезжать далеко вперед группы и, выбрав удобную для съемки точку, отснять движущуюся группу и затем догнать велосипедистов. Он может ради хороших кадров быстро забраться на какую-либо высокую точку (обрыв, башня, мост), затем быстро спуститься и продолжить съемку в другом месте. Он готов лечь, присесть, невысказанным для обычных людей образом изогнуться, пролезть, пробежать с камерой – то есть постоянно быть готовым заняться дополнительной помимо велоезды в группе легкой атлетикой ради хороших планов. Словом, он должен быть постоянно «в событии», даже предугадывать события. Внимательность, быстрая реакция, интуиция – вот основные качества «охотника»-видеооператора. Естественно, еще нужно знать законы композиции (построения) кадров, монтажа, обладать чувством ритма и эстетики. Ну и, конечно, досконально знать устройство, принципы работы и возможности видеокамеры и других сопутствующих механизмов.

Видеосъемку в походе можно условно разделить на статическую и динамическую.

Статическая съемка – неподвижные или малоподвижные объекты: пейзажи, памятники, архитектурные сооружения, путешественники на привале. Съемка таких объектов, как правило, несложна и выполняется статичными планами или с применением вертикальных или горизонтальных панорам. Оператор при этом, если нет штатива, либо стоит на земле, расставив ноги для большей устойчивости несколько шире плеч, либо производит съемку, остановившись, но не слезая с велосипеда, поставив одну ногу на землю. На привале и в других местах, когда группа не в движении, нужно стараться «подловить» участников похода неожиданно для них, чтобы зафиксировать поведение, жесты, эмоции людей в их естественном проявлении.

Динамическая съемка – наиболее эффектная, в полной мере отражающая суть велопохода. Главным объектом видеосъемки в велопоходе при этом является сама передвигающаяся по дороге группа велосипедистов или один из них. В этом виде съемок возможны два основных варианта.

Первый – когда съемка производится видеооператором с неко-

торой удобной точки слева или справа от линии движения объекта. В этом случае оператор выполняет прием «панорамирование-сопровождение» (возможно с доводкой фокуса). Другой вариант – оператор берет статичный интересный план, и велосипедисты один за другим проезжают мимо, входя в кадр и выходя из него. Очень эффектно может быть съемка типа «встреча – короткое сопровождение – провожание», когда оператор стоит рядом с линией прохождения группы и встречает ее в кадре – создается эффект, будто велосипедисты едут прямо на камеру; затем оператор производит быструю панораму-сопровождение кого-то из группы и далее снимает статично удаляющегося по дороге путешественника (можно использовать также возможности «наезда-отъезда» клавишей Zoom видеокамеры). Затем оператор резко разворачивается, не выключая камеру, и производит такой же прием со следующим велосипедистом. Это можно делать многократно – главное, чтобы между велосипедистами была определенная дистанция.

При съемке группы красивые кадры получаются в точках, откуда открываются большие пространства и виды дальние и близкие участки дороги (например, с горных перевалов и с различных высоких точек).

Во втором случае динамические съемки выполняются движущейся камерой. Это, пожалуй, наиболее эффектный способ съемки для велотуризма, хотя и более сложный в исполнении. Оператор находится в движущемся параллельно велосипедистам автомобиле или мотоцикле, обгоняя при съемках группу, затем пропуская ее вперед. Здесь очень интересны крупные детали в кадре – крутящиеся колеса, ноги, вращающиеся педали, руки на руле, лица велосипедистов со всеми эмоциями и выражениями прилагаемых усилий.

Отдельный разговор о съемке непосредственно с велосипеда. Сразу же предостережем, что съемка с велосипеда в движении, когда оператор одной рукой держит камеру, а другой – руль, – весьма опасное дело и по плечу велотуристу с очень высокой техникой вождения велосипеда, который в то же время обладает немалым операторским опытом. Безопаснее и проще съемка в движении, если камера прикреплена, например, на велошлеме оператора или на переднем багажнике велосипеда. При выборе второго способа следует учесть, что большинство бытовых видеокамер не рассчитано на вибрацию – записываемое изображение будет постоянно срываться, на экране будут частые помехи, да и сам лентопротяжный механизм камеры может выйти из строя. Поэтому при закреплении видеокамеры на переднем багажнике под нее надо подложить небольшую, не до конца наполненную воздухом надувную подушку, а видеокамера закрепляется на багажнике эспандерными резинками. Естественно, если видеокамера имеет режим стабилизации Steady shot, он должен быть включен. В результате такой съемки можно получить очень зрелищные и динамичные кадры, а главное здесь – неожиданность и непредсказуемость событий, поэтому оператор должен импровизировать в процессе съемки.

Видеорассказ о путешествии должен быть интересен всем, а не только его участникам. Не нужно слишком вдаваться в такие подробности, к примеру, как готовится походный ужин и кто из какой миски ест – это все можно показать как бы вскользь, легкими

штрихами. Гораздо важнее подробнее снять неординарные и трудные моменты похода: восхождение на перевал «велопешком», переправа через речку вброд, прохождение через овраг по бревну и другие экзотические для простого зрителя эпизоды. Здесь подробности в съемке важны. Не следует забывать и про общие планы.

Любое путешествие можно условно разделить на некоторое количество взаимосвязанных эпизодов (отъезд из своего города, выход на маршрут, осмотр достопримечательностей, привал, марш-бросок, ночлег и т. д.). В связи с этим заранее можно прикинуть количество и тематику походных эпизодов-сюжетов, а съемку этих эпизодов можно построить по следующей упрощенной схеме: общий план места действия (можно с панорамой) – средние планы – крупные планы и отдельные важные детали – опять средние и общие планы.

Наиболее распространенные ошибки начинающего видеооператора – частое чередование «наездов» и «отъездов», неоправданные чересчур крупные планы, затянутые однообразные кадры, увлечение съемкой всего и вся, что попадает на глаза оператору, особенно в начале путешествия. Конечно, чтобы подняться до профессионального уровня съемки, нужно несколько лет учебы и практики, пока видеолюбитель не освоит некоторые технические и творческие приемы.

Нужно стараться поменьше нажимать на клавишу Zoom, лучше ближе подойти к объекту. Если есть необходимость укрупнить какой-либо объект в кадре, то это можно сделать с помощью набора статических планов «общий – средний – крупный». Длительность статических планов должна быть, в общем случае, в интервале 5-7 секунд. Хорошо смотрится видеоматериал, в котором статические планы перемежаются панорамами. Панорамирование делается, как правило, слева направо по такой схеме: статичный начальный план не более 7 секунд – плавное не слишком быстрое и не слишком медленное панорамирование – конечный статичный план (тоже порядка 5 секунд). Панорамы лучше получаются при использовании штатива, но можно снимать и с рук, при этом ноги для большей устойчивости надо расставить пошире и с места их не сдвигать, а поворот производить туловищем.

Очень важно соблюдение направления движения велогруппы при раскадровке планов. Например, если велотуристы в одном кадре движутся слева направо, то и в следующем они должны ехать тоже слева направо, иначе у зрителя появится ощущение, что они во втором кадре едут обратно.

Повторим, в походе камеру нужно тщательно предохранять от ударов, пыли и воды. Если же все-таки вода проникла внутрь аппарата, необходимо ее тщательно просушить, открыв крышку кассето-приемника и стараясь, чтобы туда не попала пыль. Нельзя протирать тряпкой внутреннюю часть лентопротяжного механизма и блоки видеоголовок, влагу можно только продувать с помощью резиновой груши. Видеокамеру ни в коем случае не стоит ремонтировать в полевых условиях – современная видеотехника чрезвычайно сложная и высокоточная система, требующая только высококвалифицированного подхода. В этом случае следует обратиться в специализированную мастерскую в ближайшем городе.

Время от времени надо проверять, не ослабли ли внешние винты видеокамеры: крепление микрофона, крышки касетоприемника и другие. Если да, их надо осторожно подкрутить отверткой.

Обработка видеоматериалов после похода. Отснятые в путешествии видеосюжеты можно, конечно, показывать всем в том виде, как они есть (что большинство и делает), но, как правило, видеоматериала бывает много, и показ всего подряд (особенно тем, кто не был в путешествии) зрителей утомляет. Следовательно, желательно произвести отбор и монтаж отснятого видеоматериала. Для этого на бумаге расписываются названия и последовательность всех снятых планов. Начало каждого плана и его окончание фиксируются цифрами временного кода, который высвечивается при просмотре на дисплее видеокамеры (в начале каждой кассеты его необходимо обнулить). Далее составляется так называемый «монтажник», то есть лист, где расписываются последовательность планов, номера кассет и временной код каждого монтируемого плана. Такая технология приближена к профессиональной и позволяет упростить монтаж, а также впоследствии что-то изменить или исправить.

Далее в соответствии с «монтажником» производится видеомонтаж. Для этого можно использовать видеокамеру или дополнительный видеоманитофон, соответствующий системе, в которой производилась видеосъемка. Но перезапись значительно ухудшает качество, поэтому ее надо по возможности избежать. В качестве видеорекордера (записывающего видеоманитофона) при монтаже лучше использовать четырехголовочный аппарат формата VHS или S-VHS с монтажными функциями. Хорошо, если он оборудован функциями видеовставки Insert и системой наложения звука, не стирая изображения – Audio-Dub. Это позволит потом озвучить смонтированный видеофильм. Для озвучивания можно также использовать некоторые модели видеоманитонов, оснащенных функцией Karaoke. Титры можно нарисовать на бумаге, отснять видеокамерой и подмонтировать к видеофильму. Если в камере есть встроенный генератор титров, задача упрощается.

В последнее время для видеолюбителей открылись новые перспективные возможности обработки видеоматериалов с помощью персонального компьютера. Исходная видеoinформация с камеры или видеоманитона «перегоняется» в память компьютера, оборудованного соответствующим аппаратным и программным обеспечением. Далее процесс монтажа осуществляется с помощью специальной компьютерной программы, причем для поиска нужных видеопланов нет необходимости перематывать видеокассеты, как при обычном монтаже. На компьютере мы получаем моментальный доступ к любому сюжету, плану и кадру. С помощью компьютера осуществляется также ввод титров, рисунков и элементов компьютерной графики, создание спецэффектов, а также озвучивание готового фильма. Смонтированные с помощью компьютера видеофильмы перегоняются из его памяти на любой аналоговый видеоманитофон для дальнейших просмотров.

Процесс видеомонтажа с помощью компьютера называется нелинейным. Особое значение он, очевидно, будет иметь для цифровых систем видеозаписи типа DV.

В общем, видеоаппаратура совершенствуется на глазах, как нигде больше обеспечивая тесное единение науки, техники и творчества. Тех, кто приобщился к видеолюбительству сегодня, завтра непременно ждут удивительные и неожиданные открытия.

Принципы создания любительских фильмов

В работе над кино- или видеофильмом оператору велогруппы надо пройти несколько этапов: создание сценарного плана, техническая подготовка к съемкам, собственно съемки в велопоходе, монтаж и озвучивание фильма. Продолжительность фильма не должна быть большой: в пределах 5-25 минут.

При съемке, при последующем отборе видеоматериала во время монтажа надо уметь видеть его глазами стороннего зрителя. Слишком затянутый фильм зрителей утомит. Фильм – уже не просто набор сцен и кадров, это должен быть законченный рассказ о том, как путешествовала группа, а лучше в фильме поведать какую-нибудь историю. Может быть, это будет рассказ о выдающемся человеке, на родину которого отправилась велогруппа. А может быть, она решила пройти боевой путь выдающегося полководца. Или понаблюдать за жизнью и бытом аборигенов. Оператор с камерой, а вместе с ним группа, а потом и зрители могут заняться изучением природы какого-то края. И так далее. То есть у фильма, как у рассказа, непременно должен быть сюжет.

Фильмы любой тематики оживят беседы с кем-то из людей, встретившихся на маршруте: с сотрудником музея, учителем краеведом, лесничим, просто с местными жителями. Тут важно учитывать, что люди, особенно в глубинке, еще не привыкли к кино- и видеокамере как к сугубо личному предмету (как к фотоаппарату), им порой кажется, что отснятый материал непременно пойдет в эфир на всю страну, поэтому перед камерой ведут себя скованно, а бывает, и вообще отказываются сниматься. Поэтому оператору при съемке людей надо быть как можно незаметнее, а на передний план должен выступить кто-то из общительных членов группы, задача которого – разговорить интервьюируемого, привлечь его внимание к себе и провести всю беседу. Для таких бесед лучше всего подойдет микрофон-«пушка».

При съемке монастырей, замков, дворцов нужно перемежать общие, средние и крупные планы. Например, начать с общего вида замка издали, показав, как группа к нему подъезжает. Хорошо вначале дать замок на фоне окружающей природы (моря, гор, леса и т. д.), выбрав наиболее красивый вид и выгодный для замка ракурс. Затем можно показать массивность стен и величие башен, после этого дать кадры внутренних строений и дворов. Оживит видеоряд здесь эмоциональная реакция на увиденное кого-то из членов группы, показанного крупным планом. После этого можно приняться за съемку внутреннего убранства замка, наиболее ценных экспонатов и реликвий. Тут много возможностей для оригинальных крупных планов. Вообще одноплановый показ музейных предметов в перечислительной манере на экране выглядит уныло и утомительно, поэтому здесь постоянно нужно использовать мозаичное чередование разных планов, неожиданных ракурсов, а также игру света (ко-

тые лучи, блики и т. д.). Не следует забывать включать в кадр и участников похода. Под конец хорошо бы оператору забраться на какую-нибудь верхотуру в замке и снять оттуда сооружения замка и панораму окрестностей.

При съемке велогруппы в движении тоже надо перемежать разные планы: общий (велотуристы где-то вдаль), средний (группа подъехала ближе), более крупные планы туристов и наконец (для перебивки) самые крупные планы деталей велосипедов. Здесь тоже оживляет мозаичность видеоряда: человек на велосипеде полностью – крупный план лица велосипедиста и эмоции на нем – мелькающие спицы колеса – уезжающая вперед, вдаль группа на фоне гор или живописной реки и т. д. Весьма выигрывает показ движущейся группы, если в него будет включен как бы взгляд глазами едущего велосипедиста: движущаяся дорога, убегающие назад деревья, заднее колесо предыдущего велотуриста и т. д.

Но при съемке велопутешествия важнее не столько динамика движения велотуристов на маршруте, сколько динамичное развитие сюжета, своевременная смена сцен, ситуаций, планов, поэтому особенно следует избегать затянутых во времени кадров.

Искушенный кинозритель знает, как лихо надувают его создатели кино, снимая игрушечные эскадры в пруду (якобы в море), пуская под откос фанерные модели паровозов, выдавая Таллин за Берн, Крым за Аргентину и т. д. При съемке фильма о велотуристах тоже можно пойти на маленький обман, например, попросив велосипедиста на свободном участке ездить по кругу, в центре которого стоит оператор и снимает крупным планом работу ног, рук при переключении передач и т. д. Эти кадры потом монтируются в сцены движения группы на маршруте.

Обязательной деталью любого фильма должны быть титры: название фильма, кто снимал, кто участвовал и непременно слово «Конец».

Видеофильм лучше показывать через проектор на большой киноэкран. Хорошо снятый и смонтированный, с высоким качеством цветного изображения и звука, с удачно составленным, не без чувства юмора, комментарием, сопровождаемый хорошей музыкой, фильм создает полную иллюзию настоящего интересного кино.

РАДИОТЕХНИКА В ВЕЛОПОХОДЕ

Радиосвязь

С появлением портативных и легких радиостанций стало возможным активно использовать радиозфир для оперативной связи в велопоходах.

В простых одно-, двухдневных походах лидирующий и замыкающий руководители могут более эффективно регулировать движение группы на маршруте со всеми его поворотами с дороги на дорогу.

В сложных многодневных походах с помощью радиосвязи проще донести до группы результаты оперативной разведки мест привалов и ночлегов, легче контролировать прохождение отдельными участниками сложных преград (перевалов, оползней, лесных чащоб и пере-

прав), меньше шансов заблудиться при сборе грибов и ягод во время дневок, а в случае возникновения непредвиденных опасных ситуаций или аварий появляется возможность послать в эфир сигнал бедствия.

В велопробегах с автомобильным сопровождением, где участники растягиваются на трассе на очень большие расстояния друг от друга, с помощью радиостанции, установленной в машине, и портативных раций у участников удобнее контролировать дорожную ситуацию велопробега.

Во время звездных походов можно связываться с отдельными группами для координации.

Необходима оперативная радиосвязь между судьями на различных велосипедных соревнованиях (ралли, триал и пр.).

Во многих цивилизованных странах любой гражданин давно имеет возможность использовать небольшую часть радиодиапазона для личной связи. В СССР частным лицам, но не радиоспортсменам, пользоваться радиоэфиром было строго запрещено. Ныне же и в России доступ к радиоэфиру значительно упростился. И теперь **Си-Би-связь** из дорогой игрушки для узкого круга специалистов превращается в средство делового и личного общения между людьми на расстоянии.

В России за основу «гражданского радиодиапазона» (так дословно переводится английская аббревиатура «СВ») взята общепринятая в мире частота 27 МГц, но сразу в двух диапазонах сеток вещания, называемых национальной (российской) и европейской. В каждой сетке может использоваться по 40 каналов вещания, то есть всего возможное количество каналов – 80.

Имеющиеся сейчас в продаже радиостанции рассчитаны на работу в национальном, европейском или сразу в двух диапазонах. Появились радиостанции с еще более расширенным диапазоном сеток частот – до 5-6, то есть количество каналов у разных моделей доходит до 240-320.

Основное достоинство Си-Би-связи – простота оборудования и пользования в сочетании с низкой ценой. Недостатки – высокая подверженность индустриальным помехам, ухудшение качества связи за пределами прямой видимости.

Наиболее распространенный и соответственно более насыщенный диапазон – европейский, более свободный – российский. Европейский и российский диапазоны смещены друг относительно друга на 5 кГц. В нашей стране разрешено пользоваться тремя видами модуляции: амплитудной (AM), частотной (FM) и однополосной (SSB). Самая простая в техническом отношении – амплитудная модуляция, частотная же имеет несколько лучшую проникающую способность и меньшую восприимчивость к внешним помехам, однако более сложная, и поэтому дороже. Наилучшие результаты связи можно получить при пользовании однополосной модуляцией.

Си-Би-станции работают обычно в симплексном режиме, то есть не позволяют, как в телефонном разговоре, одновременно говорить и слушать собеседника (такая связь называется дуплексной). В симплексном режиме связи абонент либо слушает своего собеседника, либо отвечает ему, нажав предварительно клавишу «передача».

Использование различных устройств для кодирования и проведения в эфире разговоров в «скрытой форме» сейчас по закону не разрешено.

Для приобретения радиостанции Си-Би-связи не требуется оформлять частотное разрешение. Необходимо лишь после покупки станции мощностью свыше 0,5 Вт зарегистрировать ее в территориальном управлении Госсвязьнадзора РФ.

Радиостанции «СВ»-диапазона можно условно разделить на несколько групп: стационарные, автомобильные, портативные (носимые или ручные) и станции типа «Уоки-токи».

Стационарные станции, обычно настольной конструкции, сопровождаются мощным блоком питания, имеют многочисленные индикаторы режимов работы, выносные микрофоны и громкоговорители, а также антенну на крыше; такие станции могут использоваться в туристских гостиницах, кемпингах, в базовых лагерях, в местах постоянного проведения слетов и соревнований.

Автомобильные радиостанции могут применяться в случае велопутешествий, велопробегов и ралли с автосопровождением для оперативной связи автомобиля с велогруппой (радиосвязь поможет избежать многих недоразумений).

Портативные (носимые или ручные) малогабаритные радиостанции с питанием от аккумуляторов или батарей, расположенных внутри радиостанции, имеют встроенную телескопическую или подсоединяемую малогабаритную антенну, могут работать с выносным манипулятором.

Станции типа «Уоки-токи» – карманные и упрощенные «СВ»-станции имеют совсем небольшую мощность и, соответственно, дальность связи, работают на одном-двух каналах связи.

Выбор радиостанции для велопохода. Сейчас в продаже имеются удачные по конструкции и дизайну модели из Юго-Восточной Азии, неплохи и некоторые отечественные «СВ»-аппараты. В поход, очевидно, нужно взять носимую малогабаритную. Лучше предпочесть частотную (FM) или однополосную (SSB) модуляцию. Большая выходная мощность радиостанции и, следовательно, дальность связи требуют увеличения мощности энергопитания, а значит габаритов и веса станции. Поэтому носимые портативные «СВ»-станции конструируются с учетом компромисса «габариты-мощность», как правило, выходная мощность передатчика 4-5 Вт.

К сожалению, малогабаритные станции, работающие в «СВ»-диапазоне, позволяют рассчитывать на приличную связь на расстоянии в пределах 20 км, да и то при благополучной радиомангнитной обстановке в атмосфере, при выходной мощности станции не менее 4 Вт и применении удлинённой антенны.

Количество каналов связи желательно иметь больше, чтобы при появлении шумов, помех или коллег-радиолюбителей можно было тут же перейти на другой свободный канал. Если связь предполагается во время движения группы на велосипедах, необходимо использовать выносной манипулятор, объединяющий в одном маленьком корпусе динамик, микрофон и кнопку «прием-передача». Антенна не должна мешать движению велосипедистов, поэтому удобнее использовать специальную витую антенну в герметичном исполнении на

разъеме. Чтобы можно было использовать антенны разных типов (например, удлинённые и навесные), у станции должно быть высокочастотное антенное гнездо. Нелишними будут и гнездо внешнего электропитания (например, от сети автомобиля), выход звука на наушники.

Радиостанция должна предусматривать питание не только от аккумуляторов, но и от гальванических батареек распространённых моделей (например, серии АА или «Элемент 316»). Очень хорошо, если батарейный блок выполнен в виде приставного контейнера и может оперативно заменяться на блок со свежими батареями.

Корпус радиостанции должен быть пылевлагонепроницаемым и ударопрочным. Желателен чехол из кожи или заменителя, выполняющий роль дополнительной защиты от внешних воздействий. К чехлу необходим ремешок для того, чтобы можно было закреплять станцию на теле походного радиста.

Из российских моделей Си-Би-станций для велопоходов вполне можно использовать недорогие простые и практичные одно-, двухканальные станции серии «Таис». Неплохо зарекомендовали в походах радиостанции из Ярославля «Веда-4М» одноканальные, но имеющие избирательный тональный вызов и кодирование на 8 значений. Из импортных моделей самые популярные серии станций Alan, Dragon, Pilot, Yosan и Maicom стоимостью от 30 до 150 долларов США.

Как показывает практика, лучше всего для велотуризма подходит радиостанция Megajet-1101 или ее аналог Dragon. Эти радиостанции, имея относительно небольшие габариты 169×63×39 мм и малый вес 0,4 кг, отвечают вышеперечисленным требованиям: имеют выходную мощность 4 Вт и число каналов от 80 до 240, а также имеют режимы сканирования (автоматического просмотра) и контроля двух каналов одновременно, возможность работы в амплитудной (AM) и частотной (FM) модуляциях, переход в более экономичный ждущий режим, гнезда внешнего питания и выносного микрофона, наушников и манипулятора, режим блокировки настройки параметров, легко-съемный контейнер с батареями или аккумуляторами серии АА, удобный жидкокристаллический дисплей режимов работы станции с подсветкой в темноте, возможность использования различных типов антенн, регулируемый порог шумоподавления.

Станция Megajet-1101 комплектуется защитным чехлом с ремешком, имеет великолепный дизайн и удобна в работе, но самое существенное – она недорогая (порядка 120 долларов). Все это делает станцию подходящей для велотуризма, но при быстром развитии техники вполне возможно в любой момент появления более совершенных моделей.

Подготовка радиостанций к походу начинается с постановки задачи и формирования в соответствии с ней радиопереговорного комплекта. Ясно, что радиостанций должно быть как минимум две, они должны быть согласованы по техническим параметрам: иметь одинаковую чувствительность приемника и мощность передатчика, работать в одной системе модуляции (AM или FM) и в одной сетке вещания (российской или европейской). Лучше, если радиостанции будут одной и той же модели.

Для обеспечения радиосвязи в походе потребуются выносные манипуляторы и специальные гарнитур, сочетающие головные те-

лефоны и микрофоны на дужке. Самым удобным можно считать ларингофон-автомат, меняющий режим работы станции с приема на передачу автоматически, стоит лишь начать говорить (автоматика реагирует на голос человека). Если планируются радиосеансы на расстоянии до 20 км, необходимо взять дополнительные удлиненные антенны на каждую станцию.

Батарейки для электропитания следует закупить заранее, предварительно рассчитав количество на весь поход. Если радиостанция позволяет менять контейнеры питания, то желательно взять по одному дополнительному контейнеру на каждую станцию. Батареи в дополнительные контейнеры вставляются непосредственно перед выходом группы на маршрут (раньше это делать не рекомендуется из-за опасности протекания электролиза батареек). Батареи упаковываются так, чтобы исключить попадания на них пыли и воды.

Дополнительные антенны и выносные гарнитуры заворачиваются в полиэтиленовые пакеты. Обязательно необходимо взять документы, подтверждающие регистрацию радиостанций в Госсвязьнадзоре.

Во время движения «СВ»-станцию закрепляют двумя ремнями на теле велотуриста. Выносной манипулятор закрепляется с помощью своего зажима на одежде радиста так, как ему удобно.

Если радиостанция многоканальная, то перед работой в эфире необходимо выбрать канал, свободный от чужих радиолюбителей, а также сильных помех и шумов. Радиостанции настраиваются на один и тот же канал, устанавливаются вид модуляции и все другие необходимые режимы. После контрольной проверки связи на небольшом расстоянии радиостанции можно считать готовыми к работе.

Работа радиостанций на маршруте. Передавать сообщения в эфир нужно четко и предельно кратко, называя прежде всего свой заранее оговоренный позывной. Недопустимо в эфире употребление крепких выражений. При появлении сильных помех или если в разговор кто-то «влез» из посторонних, лучше сменить рабочий канал или перейти на другую сетку.

Если связь проводится в районе холмистой местности или на пути Си-Би-радиоволн имеются какие-либо серьезные преграды (железобетонные дома, другие сооружения), радиосвязь может быть осложнена. Сырой плотный лес тоже не способствует хорошему прохождению радиоволн. Нередко в походе для улучшения связи достаточно найти какую-либо более высокую точку либо подключить к радиостанции удлиненную или выносную радиоантенну.

Конечно, «СВ»-радио – далеко не идеальное средство туристской связи в путешествии. Но лучше такая, чем никакая.

Приборы спутниковой навигации

Туристы, грибники, рыболовы получили возможность для ориентации на местности пользоваться не только картой, компасом и языком, который может довести, как известно, до Киева, но не дальше, но и последними достижениями науки и техники – системой спутниковой навигации.

Вот что представляет собой карманный электронный навигатор Magellan-GPS-2000 производства США, относительно несложный и

доступный для многих прибор, по размерам похожий на калькулятор или пульт управления телевизором. На передней панели – ряд кнопок для ввода информации и управления, а также графический жидкокристаллический дисплей с подсветкой. Питание прибора осуществляется от четырех пальчиковых батарей. Прибор способен определять координаты в любой точке нашей планеты с точностью до 20 метров и высоту этой точки над уровнем моря. При движении по маршруту к заранее заданному пункту он указывает скорость движения, время в пути, ориентировочное время прибытия в конечный пункт, покажет стрелками направление движения и рассчитает расстояние до этого пункта, запишет в электронную память и нарисует пройденный путь в нескольких масштабах. Всего же Magellan способен запомнить до 200 координат выбранных точек.

Принцип действия чудесного прибора заложен в способности встроенного в него микропроцессора оперативно связываться с несколькими (обычно не менее, чем с тремя одновременно) из 24 навигационных спутников связи, летающих по орбитам вокруг Земли. Язык общения с прибором не сложен (правда, Magellan пока «знает» лишь английский, но ожидается появление навигаторов, «общающихся» на русском языке) – достаточно привязаться к местности в точке нахождения велогруппы.

Далее, если, к примеру, надо дойти до какого-то определенного пункта, достаточно географические координаты цели этого пункта, определенные по карте, ввести в память навигатора. Через короткое время прибор выдаст на дисплее маршрутную информацию, и велотуристы могут отправляться в путь, ориентируясь по электронному «компасу» – стрелочке на дисплее. Во время движения умный прибор каждые 10 секунд «спрашивает» космические спутники о своем местонахождении и вносит уточнения и корректировки в маршрут. «Запомнив» пройденный маршрут, прибор поможет, если надо, пройти его повторно.

Особенно необходимы приборы спутниковой навигации группам и одиноким путешественникам в малонаселенных районах, где есть не столько дороги, сколько направления, – в пустынях, степях, тундре, тайге и пр. Весьма нелишними навигаторы будут и у любителей забраться в глухие леса Центральной России и даже Подмосковья.

Навигатор имеет специальное крепление для фиксации его на руле велосипеда.

Электронный спутниковый навигатор – энергоемкий прибор, комплекта рабочих батарей хватает не более, чем на сутки непрерывной работы, поэтому в длительный и серьезный поход нужно взять достаточное количество запасных батареек.

Штурману группы (а работу с навигатором, по логике, следует поручить именно ему) целесообразно еще дома, пользуясь картой, занести координаты основных точек маршрута, а в походе можно уже быть спокойным: навигатор уверенно поведет группу по маршруту от точки к точке.

Следует помнить, что навигатор необходимо беречь от воды, пыли и ударов, тем более что стоимость его не слишком мала (Magellan-2000 стоит ориентировочно 400 долларов США). Поэтому покупать его имеет смысл на всю группу складчину или даже завести клубный прибор.

ПОДВЕДЕНИЕ ИТОГОВ ПОХОДА. СОСТАВЛЕНИЕ ОТЧЕТА

Картотека маршрутов

Но вот поход закончен. Приходит пора подведения его итогов. В зависимости от того, каким был поход по длительности, протяженности, сложности и целям, каковы задачи подведения итогов, может быть и разной их форма.

Прежде всего вернувшись домой хочется поделиться впечатлениями, привезенными из похода, с друзьями, родственниками, другими велотуристами. Стало быть, надо как-то систематизировать и оформить сведения, полученные на маршруте.

А тем, кто совершил категорийное путешествие и стремится расти в спортивном отношении, нужно получить в маршрутно-квалификационной комиссии (МКК) справки о том, что маршрут такой-то категории пройден.

Если туристы вернулись из экспедиции, где выполняли специальное задание, они должны соответствующим образом оформить результаты своих исследований. Но это – разговор особый. Мы остановимся на первых двух целях подведения итогов похода.

Для получения справок о пройденных спортивных маршрутах I-V категорий сложности в МКК надо не позднее, чем через год после его завершения, представить отчет о походе. После походов I-II категорий сложности дается устный отчет, после походов III-IV категорий – по усмотрению МКК, устный или письменный, а после походов V категории сложности и в случае, если велопоход (независимо от категории) имел участки первопрохождений на велосипеде, для его зачета обязателен письменный отчет. В любом случае из отчета должно быть ясно, как группа преодолевала определяющие категории сложности похода препятствия.

Чтобы дать устный отчет, на заседание МКК необходимо прийти с туристскими картами на район маршрута, фотографиями, сделанными в походе, с маршрутной книжкой, в которой должны быть печати и штампы учреждений и организаций начального и конечного (прежде всего) пунктов маршрута, вклеены квитанции телеграмм в МКК.

Однако некоторые туристские группы составляют письменные отчеты после походов любой категории сложности. Эти отчеты не только помогают в разработке маршрутов другим туристам, но и самим участникам походов, авторам отчетов потом долго напоминают о походных днях.

Но независимо от категорий сложности маршрутов, независимо от того, составляют группы отчеты или нет, целесообразно информацию о маршрутах собирать в виде картотеки. Сведения о каждом из них размещаются на двух листах стандартной писчей бумаги (или на двух сторонах одного листа). На первом листе по порядку сообщаются подробная нитка маршрута, категория сложности, протяженность, примерное количество ходовых дней, сезонность путешествия по маршруту, залесенность территории в процентах (на глаз). Далее перечисляются участки дорог с иными, кроме асфальтового, покрытиями (брусчатка, гравийное, щебеночное, песчаное, песчано-гравийное, грунтовое легкопроезжее, грунтовое труднопроез-

жее).

Полезно указать интенсивность движения по дорогам, которую можно представить в баллах примерно по такой градации: 5 баллов – интенсивное, напряженное; 4 балла – весьма интенсивное, сравнительно напряженное; 3 балла – средней интенсивности; 2 балла – от средней до слабой; 1 балл – слабое движение. Если взять в качестве примера регион «Золотого кольца», то на дорогах Москва – Ярославль, Москва – Владимир – Суздаль – Иваново интенсивность движения – 5 баллов; на дорогах Владимир – Юрьев-Польский, Ярославль – Старое Село – Углич – 4 балла; на дорогах Ростов – Углич, Юрьев-Польский – Сима, Рязанцево – Переславль-Залесский – 3 балла; на участке Сима – Рязанцево – 2 балла. Дороги из областных центров в районные, как правило, имеют интенсивность движения 2 балла, ветви в стоящие в стороне от трасс селения и соединительные дороги местного значения – 1 балл. Обычно от областного или районного центра к периферии административной территории интенсивность движения на одной и той же дороге уменьшается, бывает, даже на 2 балла. Такая информация в описаниях маршрутов нужна потому, что нередко интенсивность движения не соответствует административному значению дороги.

Следующий пункт – профиль маршрута (здесь нужно перечислить крутые подъемы и спуски, а для горных маршрутов сообщить названия и высоты перевалов). Затем составители описания маршрута рекомендуют лучшие места для ночлегов.

На оборотной стороне листа перечисляются достопримечательности, которые автор описания рекомендует посмотреть последовательно, в том числе с учетом радиальных выездов и выходов. Указываются места по маршруту, где много грибов, ягод, орехов. В отдельном пункте сообщают об участках маршрута, где нужны особые меры предосторожности. Наконец, отмечают прочие особенности маршрута (заповедные зоны, места, где запрещено разведение костров, удобные места для дневков, водные преграды и т.д.).

Составление паспорта и краткого описания маршрута – хорошая практика перед написанием отчетов о сложных спортивных походах.

Составление отчета о спортивном походе и экспедиции

Письменный отчет дает возможность членам маршрутно-квалификационной комиссии (МКК) более обстоятельно ознакомиться с районом похода, маршрутом, его познавательной ценностью, определить спортивно-техническую грамотность прохождения маршрута, правильность действий руководителя и группы в разных ситуациях, оценить результаты общественно-полезной деятельности группы в походе. Сильный стимул к написанию отчета, особенно если маршрут участникам похода понравился, – поделиться увиденным с другими туристами, побудить их тоже проехать по этим местам. А для самих участников похода составление отчета – это осмысление того опыта и тех новых знаний, которые они получили во время своего путешествия. Поэтому к работе над отчетом нужно привлекать всех участников группы в соответствии с теми обязанностями, которые они выполняли при подготовке к походу и в нем самом.

Не всегда туристы ясно понимают назначение отчета, представ-

ляя подчас в МКК пухлые тома с пространными описаниями времяпрепровождения группы в походе, хотя нередко и остроумные, которые тем не менее представляют интерес только для них самих и их друзей. Поэтому одно из основных требований к отчету – лаконизм, тезисный, конспективный стиль подачи информации.

Отчет открывается **титulyным листом, аннотацией и содержанием** (оглавлением). Сверху титульного листа указывается наименование проводящей поход организации, далее, в центре – заголовок отчета с указанием вида туризма, категории сложности похода, протяженности активной части маршрута (то есть пройденной в седле велосипеда), общая продолжительность похода и количество ходовых дней, даты прохождения маршрута. Ниже указывается район похода, подробная нитка маршрута, фамилия, имя, отчество, домашний адрес, телефоны руководителя группы. Далее сообщается о наличии у группы видеоматериалов, указывается адрес хранения отчета. Еще ниже указывается наименование МКК, которая рассмотрела заявленные материалы и утвердила путешествие. Здесь же после похода отмечается специальным штампом МКК зачет путешествия данной категории сложности всем его участникам и руководителю группы. Внизу указывается город, в котором находится выпускающая организация, и год представления отчета.

На обратной стороне титульного листа в его верхней части, как правило, помещается аннотация, в которой коротко излагается основная идея велопохода. Если он носит характер экспедиции, то для аннотации выделяется отдельная страница (но не более). После аннотации в нижней части страницы сообщаются фамилии членов группы, участвовавших в работе по составлению отчета, с обязательным указанием, кто над каким разделом работал. Можно фамилии указывать в конце каждого раздела отчета, под таблицами, графиками.

Содержание (оглавление) отчета помещается на одной странице. Остановимся подробнее на каждом разделе отчета.

Содержательную часть отчета желательно начать с **цели и задачи похода**. Если реально существует несколько целей, необходимо выделить среди них главную.

Далее должны быть представлены сведения о группе, начиная с руководителя, остальные – в алфавитном порядке. Некоторые туристы посвящают каждому участнику похода отдельную страницу, где помещают его фотографию за исполнением своих походных обязанностей, а далее – сведения о нем. Но наиболее компактная форма – в виде таблицы с графами: номера по порядку, фамилия, имя и отчество, год рождения, место работы, домашний адрес и телефон, туристский опыт и квалификация, обязанности в группе.

Во втором разделе отчета сообщают **сведения о районе похода**, в котором кратко излагаются его природные особенности (рельеф, гидрография, климатические условия, растительность, животный мир), административно-экономическая характеристика (населенность района, дорожная сеть, местный транспорт, возможность пополнения запаса продуктов и т. п.), а также особенности культуры, исторические сведения и в связи с этим перечень основных достопримечательностей.

тельностью для их осмотра.

Наблюдения и выводы членов группы в походе будут тем более квалифицированными, чем добросовестнее изучили они разнообразные источники по району путешествия (другие туристские отчеты, художественную, научно-популярную, краеведческую и справочную литературу, картографические материалы и пр.), чем больше получили соответствующих консультаций в результате переписки и личных бесед с людьми, хорошо знающими район. Раздел должен быть кратким, его нельзя перегружать сведениями, не имеющими практического значения для группы, которая соберется повторить данный маршрут.

В начале раздела коротко сообщаются сведения общегеографического характера, приводятся климатические и другие характеристики, которые влияют на выбор маршрута и его запасных вариантов, на определение сроков путешествия, на график движения: средние, максимальные и минимальные температуры, направление и сила господствующих ветров, количество выпадаемых осадков, высотные характеристики (для горного рельефа), продолжительность светового дня в разные месяцы и т. п. Данные о растительности и животном мире целесообразно приводить прежде всего с учетом их значимости для туристов: наличие в лесах дров, грибов, опасность ядовитых змей, пауков, сведения о кровососущих насекомых и т. п.

Общая краткая туристская характеристика района основана на материалах из разных источников, но основное внимание следует обратить на собственные наблюдения и выводы: прежде всего необходима информация о покрытии и состоянии дорог, их проходимости для велотуристов в различное время года, об интенсивности движения автотранспорта на различных участках, то есть обо всем, что оказывает решающее значение на выбор веломаршрута, запасных вариантов и времени их прохождения.

Далее следует представить варианты подъезда к маршруту и отъезда с конечной точки, дать общую краткую характеристику уровня велотуристской освоенности района, обосновать выбранную нитку маршрута и направление движения по нему, его запасных вариантов на случай чрезвычайных происшествий или других непредвиденных обстоятельств, сообщить об изменениях маршрута относительно запланированного и причинах этого изменения.

Сведения о достопримечательностях на маршруте, об интересных объектах природы, исторических и архитектурных памятниках, музеях и т. п., то есть обо всем, что, по мнению авторов отчета, стоит посмотреть, надо дать коротко, не увлекаясь подробными описаниями каждого объекта. Перечень объектов лучше расположить последовательно по маршруту, привязывая их к населенным пунктам или иным ориентирам, которые позволят легко и быстро выйти к объекту.

Во втором разделе желательно еще дать следующие сведения: обычаи местного населения, принятые в районе порядки и нормы, которые могут повлиять на прохождение маршрута; возможность покупки продуктов питания или организации обедов (магазины, столовые, кафе, чайные); возможность ночлегов в помещении (наличие гостиниц, а в малонаселенной местности – отдельных дворов, кордо-

нов, охотничьих избушек и т. п.); почта, связь; наличие источников питьевой воды (в засушливых районах); наличие дров, топлива (в безлесных районах); расписание работы музеев и т. п.

Раздел **«Организация похода»** целесообразно включать в отчет о сложных велопоходах IV-V категорий сложности. В нем надо очень кратко сообщить то, что может быть использовано другими группами: с какими организациями и учреждениями была установлена связь, где и как приобретались билеты, где было получено разрешение на прохождение маршрута (если он проходил по территории заповедников, в пограничной зоне и т. д.), фамилии, имена, адреса консультантов и местных жителей, с которыми велась переписка, и т. п.

График движения группы. Этот раздел удобно представить в виде таблицы со следующими графами: дата, ходовой день по порядку, участки маршрута, протяженность в километрах, средство (способ) передвижения, достопримечательности.

Однако фактический график прохождения маршрута нередко отличается от запланированного. Он может быть представлен в отчете тоже в форме таблицы с графами: дата, ходовой день, номер участка дневного перехода, участок пути (от – до), способ передвижения (вело, пешком, паром и т. д.), протяженность участка в километрах, чистое ходовое время в часах и минутах, характер пути и естественные препятствия, метеоусловия.

Но можно ради удобства сопоставления плана и фактического графика дать их в одной таблице, расположив строки параллельно листу, причем графы «дата» и «ходовой день» дать посередине, слева от них – план, а справа – его реализация.

При значительном несовпадении планируемого графика и фактического следует кратко изложить его причины, и если они носят объективный характер, сделать соответствующие выводы и дать рекомендации по планированию графика прохождения последователям.

Центральную часть отчета составляет **техническое описание маршрута** как наиболее значимая со спортивно-технической точки зрения.

Этот раздел в общем отвечает на вопрос: где и как группа проходила маршрут? Состоит он из собственно технического описания по дням и участкам маршрута, из характеристики определяющих категории маршрута сложных участков и препятствий с указанием мер безопасности при их преодолении, из схемы отдельных участков со сложным ориентированием. Маршруты в горных районах наглядно представит высотный профиль. А для районов, где на характер передвижения на велосипедах существенно влияет погода (например, при езде по суглинкам), полезно дать сведения о метеообстановке (в графике-таблице дневных переходов).

На маршруте со сложным ориентированием, большим количеством местных дорог, троп и препятствий бывает целесообразно составлять маршрутную ленту.

Само техническое описание дается в хронологическом порядке.

1. Главное внимание в техническом описании уделяется сложным участкам маршрута и естественным (локальным) препятствиям, оп-

ределяющим категорию похода: подъемам и крутым спускам, бродам, участкам по заболоченной местности, бездорожью, песчаным участкам, осыпям, участкам со сложным ориентированием и т.д.

В горной местности основные препятствия – это перевалы, сведения о которых можно дать в виде таблицы или текстом:

1. Название района, горного массива, хребта, через который проходит веломаршрут.
2. Наименование перевала и его высотная отметка.
3. Общая характеристика перевала.
4. Характеристика подъема и спуска (крутизна, характер и состояние покрытия, протяженность и продолжительность подъема и спуска).
5. Оптимальное время года и суток для прохождения (для сложных и высокогорных перевалов).
6. Меры предосторожности, обеспечение безопасности при прохождении перевала.

На локальные препятствия, которые вообще пройдены велотуристами впервые, составляется паспорт (см. Справочный раздел).

II. Названия важных географических объектов: горных хребтов, перевалов, рек, озер, водохранилищ, водопадов, пещер и пр.

III. Природно-географическая характеристика: высота над уровнем моря в узловых точках маршрута, растительность по маршруту, климатические и погодные условия и т.п.

IV. Информация о населенных пунктах, имеющая практическое значение для велотуристов (тип населенного пункта, сложность ориентирования в нем, для малых и средних поселений – наличие органов местной власти, столовых, магазинов, почтовых отделений, медицинских учреждений, турбаз и других объектов, которые могут помочь велотуристам).

V. Расстояния между населенными пунктами или другими крупными ориентирами.

VI. Класс дорог, интенсивность движения по ним автотранспорта, дорожное покрытие и его состояние и т.п.

VII. Дорожные объекты и сооружения: развилки, ответвления и пересечения дорог (если это необходимо для ориентирования), мосты, железнодорожные переезды (особенно неохраняемые), паромы и т.п.

VIII. Туристско-бивачная характеристика: наличие питьевой воды, топлива, мест для купания, привалов и ночлегов, удобных мест для дневков, грибные и ягодные места и т.п.

IX. Краеведческая информация: режим работы музеев и стоимость билетов в них, адреса местных жителей, которые могут дать информацию по какой-либо теме поиска или исследования.

Далее в отчете приводится перечень **специального** общественного (группового) и личного **снаряжения**. Здесь дают краткую информацию о моделях велосипедов, на которых ехали участники похода, об их оборудовании и оснащении для данного похода. Желательно в отчете привести выводы, сделанные по поводу выбора и эксплуатации имевшегося снаряжения, и дать рекомендации последователям.

Приводятся сведения о том, как группа питалась в походе: что

брали из дома, что пополняли в пути, чем угощала местная природа, во что питание обошлось и т. д. Желательно дать рекомендации другим группам.

Для последователей также немаловажно, какие случились в походе поломки, характерные для данного района путешествия и конкретного маршрута, на основании чего нужно сделать выводы и дать рекомендации не только по комплектованию и использованию ремнабора, но и по тем мерам, которые необходимо принять для усиления отдельных деталей и узлов велосипеда.

Далее приводится перечень медикаментов, которые группа взяла на маршрут. Его можно тоже представить в виде таблицы наподобие той, что дана в разделе «Походная гигиена и медицина» с добавлением графы «Использовано на маршруте». Если в районе похода возможны какие-то специфические опасности, угрожающие здоровью участников похода, они обязательно оговариваются в отчете (например, указывается на необходимость противозенцефалитной прививки и принятия простейших мер предосторожности на маршруте).

Приводится полная **смета расходов** в путешествии, можно в виде таблицы, которую мы предложили в разделе «Группа».

Наконец, сообщают **вес груза** всей группы и отдельно мужчин и женщин. Для сложных маршрутов имеет смысл указать, какие меры можно предпринять для того, чтобы снизить вес груза.

В последнем разделе **«Итоги похода. Выводы и рекомендации»** дается краткая оценка спортивно-технической значимости маршрута, его познавательной ценности. Подлежит оценке цели и задачи похода, отдельные технические и тактические решения, повлиявшие на график прохождения маршрута или приведшие к отдельным неудачам. Делаются выводы о соответствии маршрута заявленной категории сложности, логичности построения нитки маршрута. Даются рекомендации по прохождению его отдельных, наиболее сложных участков, по технике преодоления препятствий, материально-техническому обеспечению группы в целом, по срокам прохождения маршрута, обосновывается возможность или необходимость прокладки иных вариантов маршрута в данном районе и т. д.

Главный вопрос, на который должен дать ответ этот раздел: как лучше, проще, интереснее можно построить и пройти маршрут? Все рекомендации должны быть обоснованными и носить конкретный, практический характер.

В отчете о велосипедном походе должны быть следующие **топографические материалы и приложения**;

1. Обзорная карта района похода. Масштаб карты такой, чтобы на небольшом листе уместился маршрут (порядка 1:1000000-1:2000000)

2. Подробная карта или схема по участкам маршрута. Масштаб карты – желательно не мельче 1:200000. При отсутствии карты ее заменяет подробная схема. На карте или схеме показывается красной пунктирной линией маршрут, запасные варианты и аварийные выходы (иным цветом), места ночлегов и дневков с обозначением дат. Схема, как правило, вычерчивается на одном листе, который может складываться. На схеме наносятся населенные пункты района

похода, дорожная сеть с учетом характеристики дорог и их покрытия, гидросеть, рельеф, важнейшие ориентиры. Желательно указать достопримечательности, туристские, краеведческие объекты. Должны быть даны: ориентировка «север–юг» (стрелкой), масштаб, таблица условных знаков. Асфальтовые, гравийные, песчано-щебеночные и другие дороги на схеме лучше показать различными цветами.

3. Паспорта локальных препятствий, пройденных велотуристами впервые.

4. Для сложных участков маршрута – отдельные крупномасштабные схемы или кроки.

5. В экспедициях с целью прокладки новых веломаршрутов и со школьниками, в походах V категории сложности, а также с очень сложным ориентированием составляют маршрутную ленту (в масштабе 1:200000-1:500000), которая представляет собой результат простейшей глазомерной топографической съемки маршрута. Выполняется она в условных знаках, принятых для топографических карт данного масштаба. Все измерения, заметки, зарисовки ведутся почти на ходу, а обрабатываются на привалах и в местах ночлегов. Еще в предпоходный период вычерчивается на отдельных листах скелетная основа маршрутной ленты на базе тех схем и карт, которыми располагает группа. На нее наносятся дороги, населенные пункты, реки, перевалы и прочие объекты местности. А на маршруте штурман или топограф группы исправляет имеющуюся информацию, наносит новую в пределах видимости по всему маршруту. Особое внимание обращают на дорожную сеть (класс, покрытие дорог, пересечения с реками, железными дорогами, важные перекрестки, развилки, ответвления и т.д.). Выходы дорог должны быть подписаны. Удаленные важные ориентиры обозначаются стрелкой с указанием азимута и расстояния до него. Для горного района особое внимание обращается на изображение и точность передачи рельефа в полосе маршрутной ленты. Изготавливается маршрутная лента на нескольких страницах с ориентировкой и обозначением масштаба на каждом листе. Лучше всего, если каждому листу соответствует дневной переход.

К отчету прилагаются **фотографии** участников похода на маршруте, особенно на сложных его участках, и самих препятствий, прежде всего потенциально опасных. При отборе фотографий важно соблюдать меру, чтобы не перегрузить ими отчет, особенно необходимо понимание, что интересно и ценно для других людей (члены МКК, потенциальные последователи группы, работники ведомств, для которых собирался экспедиционный материал), а что – только для участников похода и их близких родственников и друзей.

Бытовые фотографии, отражающие разные стороны походной жизни, лучше вместе с дневником оформить отдельно от отчета. Поэтому можно назначить в группе не одного, а двух-трех фотографов, один из которых осуществляет съемку специально для отчета. В начале отчета, как мы уже говорили, можно дать фотографию каждого члена группы за исполнением им походных обязанностей, а можно ради сокращения объема отчета ограничиться общегрупповой фотографией.

Многое зависит от того, с какой целью составляется отчет. Если он отражает результаты экспедиции по разработке новых веломар-

шрутов, то в нем акцент делается на фотографиях природы, ландшафтов, красивых видов, открывающихся с точек маршрута, достопримечательностей, исторических и архитектурных памятников, а также характерных участков маршрута с точки зрения условий их прохождения, препятствий и преград для велосипеда.

Если отчет составляется прежде всего ради спортивных целей (члены группы набирают очки в стремлении к званию «Мастер спорта России»), основное внимание уделяется фотографиям сложных участков, в том числе потенциально опасных для туристов, а также фотографиям, иллюстрирующим технику прохождения этих участков группой, способы преодоления естественных препятствий, приемы, обеспечивающие безопасное прохождение маршрута. В отчетах о горных велопоходах даются фотографии перевалов (принято помещать снимки всей группы на высших точках основных перевалов маршрута). Паспорта локальных препятствий, пройденных впервые, обязательно сопровождаются фотографиями.

Каждая фотография, иллюстрирующая технически сложные участки маршрута, должна иметь ссылку на текст и схему. В отдельных случаях на фотографии цветными фломастерами показывается путь следования группы (фактический и рекомендуемый). Кроме того, каждая фотография должна быть привязана к определенному ориентиру, чтобы можно было определить местоположение изображенных объектов на схеме маршрута.

Если в походе было испытано принципиально новое или самодельное снаряжение, желательнее поместить его фотографии тоже (крупным планом) с чертежами по его изготовлению и рекомендациями по эксплуатации.

Все фотографии должны быть пронумерованы, сопровождаться подписями.

Целесообразно наклеивать фотографии слева от описания этапов маршрута (на обороте предыдущего листа). Поэтому отчет лучше печатать на плотной бумаге. Фотографии следует подбирать средних размеров, чтобы на одной странице можно было разместить не менее двух фотографий.

Если в походе туристы выполняли общественно-полезную работу (от помощи местному населению, например, в сельскохозяйственных работах до выполнения научных программ по заданиям различных организаций и учреждений), в отчете о походе в приложениях надо поместить информацию об этой работе. Кроме того, в приложениях могут быть помещены и другие вспомогательные материалы:

а) копии переписки с организациями, учреждениями, местными жителями по вопросам организации и проведения похода или путешествия;

б) вырезки из газет и журналов, посвященные путешествию или общественно-полезной деятельности группы (если такие есть);

в) разработки, описания, чертежи, фотографии образцов самодельного туристского снаряжения, испытанного на маршруте;

г) список литературы, туристских отчетов, картографических материалов и других источников, использованных при подготовке к походу и при составлении отчета;

д) дневник группы (или выдержки из него), в котором отражены впечатления от маршрута, посещения музеев, осмотра достоприме-

чательностей, встреч с местными жителями и т.п.

Как правило, материалы приложений к отчету составляют несколько страниц, но если их объем значителен, имеет смысл материалы приложений (дневник, информацию и фотографии об общественно-полезной работе) выделить в отдельный альбом, оформить стенд.

Оформление отчета. Желательно подготовить отчет в машинописном или компьютерном исполнении, отпечатав текст через 1,5 интервала на одной стороне стандартного листа писчей бумаги. Переплетенный отчет в твердой коленкоревой обложке может долго храниться и использоваться туристами для подготовки последующих походов и путешествий.

Общий объем отчетов спортивных походов не должен, как правило, превышать 50 страниц вместе с иллюстрациями. Сокращению объема отчета способствует размещение материалов в виде таблиц, графиков. Экспедиции допускают увеличение объема отчета в зависимости от их продолжительности и целей.

Присвоение спортивных разрядов и званий. Участье в чемпионате России по туризму

Туризм, в том числе велосипедный, включен в Единую всероссийскую спортивную классификацию как вид спорта, поэтому участие в походах и руководство ими позволяет получать спортивные разряды и звание «Мастер спорта России». Ниже в табл. 6.8 в порядке увеличения требований указано, какие походы для этого нужно совершить.

Таблица 6.8

Разряды и звание	Категории сложности походов										
	I		II		III		IV		V		
	У	Р	У	Р	У	Р	У	Р	У	Р	
III	1										
II		1	1								
I				1	1	1					
Кандидат в мастера спорта							1	1			
Мастер спорта: женщины								1	1		
мужчины									1	2	

У – участие, Р – руководство.

Для присвоение звания «Мастер спорта России» мужчины должны совершить два похода V категории сложности в качестве руководителя.

Для юношеских разрядов приняты следующие нормативы велопо-

ходов (во все походы, проходящие по дорогам с автомобильным движением, допускаются подростки 14 лет и старше, в некоторых регионах возрастной ценз может быть снижен до 12 лет):

Таблица 6.9

Степень сложности	Протяженность, км	Продолжительность, дни
1	50	3-4
2	80	4-8
3	120	6-8

Для присвоения I, II и III юношеских разрядов надо совершить один поход соответственно 3-й, 2-й и 1-й степеней сложности.

Для присвоения звания и разрядов засчитываются походы, совершенные в соответствии с требованиями Правил проведения соревнований туристских спортивных походов и Инструкции по организации и проведению туристских походов (путешествий), экспедиций и экскурсий с учащимися, воспитанниками и студентами, утвержденной Министерством образования РФ.

Походы засчитываются по справкам или записям в квалификационной книжке туриста, заверенным туристско-спортивными маршрутно-квалификационными комиссиями (МКК), имеющими соответствующие полномочия, утвержденные Туристско-спортивным союзом России.

В календарный план засчитывается не более четырех походов, в том числе не более трех походов IV и V категорий сложности.

Для присвоения II и I разрядов допускается замена руководства походами I, II и III категорий сложности участием в походах соответственно II, III, IV категорий сложности.

Категория, степень сложности спортивного похода и категория трудности препятствий определяются в соответствии с Единой всероссийской спортивной классификацией маршрутов (ЕВСКМ), утвержденной ТССР.

Походы, совершенные по одному и тому же маршруту, засчитываются, если они в первый раз пройдены в качестве участника, а второй – руководителя.

Для присвоения звания «Мастер спорта» необходимо представить в ТССР копии заверенных в МКК справок о походах высшей категории сложности, а также два отчета о походах, совершенных в качестве руководителя и идущих в зачет на звание.

Срок оформления звания «Мастер спорта России» и разряда «Кандидат в мастера спорта» должен быть не более одного года с момента утверждения последнего зачетного похода наивысшей категории сложности, совершенного в качестве руководителя.

Как ни парадоксально, женщинам завоевать звание «Мастер спорта международного класса» проще, чем мужчинам, поскольку женщинам для этого нужно совершить два похода V категории сложности в качестве руководителя. Мужчинам для получения этого звания необходимо участие и руководство в трех походах VI категории сложности, но все дело в том, что в велотуризме пока отсутствует

сама VI категория сложности, каковая существует в горных, водных и лыжных походах.

Полемика относительно введения VI категории сложности в велотуризме ведется давно. Например, были предложения маршруту по высокогорной дороге Бишкек – Ош – Хорог присвоить VI категорию. Но вопрос с «шестеркой» пока открыт. И вот почему.

Походы VI категории – это сверхтрудные походы. Они совершаются с очень большими физическими затратами и с риском для жизни. Но у велотуризма в этом плане существует естественный «потолок»: он кончается как вид туризма (в его чистом виде) раньше, чем начинаются эти самые сверхчеловеческие усилия и риск для жизни. Любая грунтовая дорога или тропа, позволяющая ехать на велосипеде, не так уж плоха, чтобы представлять опасность для жизни или очень сильно вымотать велосипедиста. А как только тропа становится непроезжей и бурелом или густой подлесок заставляют спешиться, кончается и велосипедный туризм, превращаясь в пешеходный.

Вторая причина – в том, что очень мало в природе протяженных грунтовых дорог или троп труднопроезжих, но все-таки в седле велосипеда. Все такие тропы быстро кончаются, либо выходя на хорошие дороги, либо сходя на нет и превращаясь в непроезжее бездорожье.

Вопрос о «шестерке» с передвижением на велосипеде, видимо, целесообразно решать, во-первых, в комбинированных вариантах – в велопешеходных, в веловодных (например, на плотках), велогорных походах, во-вторых, в пройденных в зимнее полугодие велопоходах по маршрутам V категорий сложности.

В принципе возможно присуждение звания «Мастер спорта международного класса» за велосипедные выдающиеся путешествия, но пока такого прецедента не было.

В 1996 году Государственным комитетом Российской Федерации по физической культуре и туризму утверждено Положение о Почетном знаке «Выдающийся путешественник России». Этим знаком награждаются туристы, внесшие значительный вклад в развитие самодетельного и спортивно-оздоровительного туристского движения (открытие нового туристского района, прохождение и описание новых оригинальных маршрутов, проведение уникальных походов, путешествий и экспедиций) и не менее 20 лет занимающиеся самодетельным туризмом, при этом совершившие в качестве участника или руководителя не менее десяти спортивных походов IV-V категорий сложности, либо путешествий, по своим географическим и технико-тактическим характеристикам сравнимых с ними.

Туристам, которые награждены Почетным знаком «Выдающийся путешественник России», вручаются нагрудные знаки и удостоверения установленного образца.

С разрядными требованиями по туристскому многоборью можно ознакомиться в Справочном разделе.

Туристы, предполагающие совершить походы IV-V категорий сложности, могут участвовать в Открытом чемпионате России по спортивному туризму, который проводят Туристско-спортивный союз России и Государственный комитет по физической культуре и ту-

ризму РФ.

Чемпионат проводится по двум классам – А и Б.

Класс А – спортивные походы IV-V категорий сложности, совершенные в соответствии с Правилами проведения соревнований туристских спортивных походов. Выпуск команд на маршруты осуществляется МКК по установленному порядку.

Класс Б – оригинальные путешествия, совершенные в одиночку или группой.

Допускается одновременное участие в классах А и Б.

Участвовать в Открытом чемпионате России приглашаются спортивные группы и путешественники из других государств.

Походы и путешествия могут быть совершены как на территории России, так и вне ее границ.

Заявкой на участие в чемпионате являются маршрутные книжки и отчеты о походах, представленные в судейскую коллегию чемпионата.

Вместе с отчетом для создания банка данных о лучших путешествиях года необходимо представить дискеты с набранным на компьютере текстом отчета (текстовые файлы или набранные в редакторе Word 6.0), для более объективного судейства желательно также представить видеоматериал.

Финал чемпионата – в конце года. Команды и их члены, занявшие I, II и III места по классу А, награждаются соответственно золотыми, серебряными и бронзовыми медалями, дипломами России и денежными призами. Занявшие I, II, III места по классу Б награждаются памятными призами и дипломами.

Команды, занявшие призовые места, могут быть поощрены дополнительными призами спонсоров чемпионата за оригинальность, общественную значимость и другие отличительные особенности путешествия. Наиболее интересные походы и путешествия будут представлены в средствах массовой информации.

Финал завершается награждением победителей, выдачей справок и предполагает показ фильмов, слайдов, рекламу лучших походов и путешествий, обмен опытом.

Результаты участия команд в Открытом чемпионате России по спортивному туризму учитываются при представлении к знаку «Выдающийся путешественник России».

VII

МАССОВЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

В основе туризма лежат два элемента: поход и встреча. Все возможные комбинации, усложнения, нововведения, элементы других видов досуговой деятельности дают множество разнообразных мероприятий самостоятельного спортивно-оздоровительного туризма.

Сейчас вряд ли кто-нибудь скажет, как и когда появились массовые туристские мероприятия, ведь туризм традиционно подразумевал поход по какому-то маршруту. Гипотетически это можно представить себе так.

Встретились как-то в походе две группы. Обрадовались, устроили общий привал, обменялись впечатлениями. В следующий раз решили встретиться специально да пригласили еще пару групп. Получился звездный поход. На какую-то встречу пришли каждый со своими песнями, походными историями – так родился слет. Один раз захотели сравнить туристские способности, померяться ловкостью: кто быстрее расставит палатку, разожжет костер, быстрее переправится через реку... Началась эпоха туристских соревнований. Тем временем туристские походы усложнялись, становились все опаснее, разнообразнее. Решили, что неплохо было бы людей учить походному «ремеслу» специально. Появились семинары туристской подготовки, а так как путешествовать стали и по воде, и по горам, под землей, на лыжах и на велосипеде, появились соответствующие школы по видам туризма. После комнатных занятий – учебно-тренировочный поход. А поскольку учащихся бывает много, приходится формировать несколько групп, которые едут в какой-то район страны и совершают учебно-тренировочный поход, причем у каждой группы – свой маршрут. Позже коллективный выезд для путешествия по какому-то району стали совершать и ради отдыха. Такой выезд называли туриадой.

Взаимная «диффузия» спорта и туризма продолжается. Походы все усложняются, называются уже спортивными. Горный туризм почти ничем не отличается от альпинизма, массовые походы на лыжах все больше походят на спортивные гонки, с каждым годом популярнее становятся велотуристские ралли – вполне спортивные мероприятия с разнообразными соревнованиями. А туристские соревнования слетов все больше походят на спортивные с типичными атрибутами спорта: командами, судьями, распределением призовых мест, чемпионатами городов, республик. В свою очередь, поход, экскурсия могут украсить любую спортивную программу познава-

тельным содержанием, которое в туризме считается одним из главных его составляющих. А такой массовый вид соревнований, как спортивное ориентирование, пришел из туризма и сейчас считается своим и среди путешественников, и среди спортсменов. В последнее десятилетие этот вид соревнований активно осваивали и велотуристы. Очевидно, что на стыке спорта и туризма нас ждет еще немало открытий.

Все более разнообразными, непохожими один на другой становятся слеты. Во-первых, они могут быть «видовыми», то есть по одному виду туризма, например, велосипедному, а могут быть комплексными, по нескольким видам, а то и по всем девяти. Во-вторых, бывают слеты для работников одного предприятия, а бывают районными, городскими, областными, республиканскими, в 80-х годах были проведены первые всесоюзные слеты, наши велотуристы впервые приняли участие в международных слетах. В-третьих, слеты могут устраивать взрослые для взрослых же, но бывают слеты студенческие, школьные, а в последние годы стали популярными семейные слеты. Еще одна отличительная особенность: программы слетов становятся не только все более спортивными, они обогащаются и разнообразными творческими конкурсами: фотогазет, слайдфильмов, туристской песни и т.д.

А в последние десятилетия велотуристы нашей страны осваивали многодневные массовые походные велотуристские мероприятия: звездные категорийные походы, заканчивающиеся слетом и соревнованиями, велотуриады, которые длятся две-три недели, велоралли протяженностью более 1500 км и продолжительностью до месяца.

Однако аппетит приходит во время еды, и страсть к путешествиям разгорается тогда, когда остались позади багажника велосипеда первые сотни километров. И появляются «наполеоновские» планы проложить веломаршрут по всем столицам недавних союзных республик. Но как осуществить такой план, если отпуск всего 24 дня? И вот родился новый вид массовых мероприятий – веломарафон-эстафета, в котором разные группы путешествуют по этапам одного протяженного маршрута, встречаясь друг с другом в заранее намеченных пунктах и передавая символическую маршрутную книжку, вымпел или еще какие-нибудь знаки, играющие роль эстафетной палочки.

По всему видно, этим не исчерпываются возможности для творчества в организации больших и маленьких туристско-спортивных программ в велотуризме. Тем более если говорить о нашей стране с ее обширными географическими возможностями. Но реализуются пока эти возможности явно недостаточно. Активизировать изобретательский потенциал велотуристского «братства», особенно молодежи, могли бы конкурсы на самую интересную идею массового спортивно-туристского мероприятия на велосипедах, рассчитанного на людей со средними физическими возможностями. Подобные мероприятия, получившие хорошую рекламу, можно ожидать, вызовут интерес у населения страны. Во-первых, они доступны многим, для участия в них нужно иметь лишь велосипед. Во-вторых, путешествие на велосипеде дает наибольшую скорость передвижения из всех видов туризма, в которых человек передвигается за счет собственной мышечной энергии (при высокой проходимости велосипеда), причем

груз путешественнику не приходится тащить на себе. В-третьих, массовые велотуристские мероприятия оказываются в одной тональности с современным развитием велодвижения в мире, будут понятны и приняты общественностью и организациями.

Но успех мероприятий обеспечен при одном главном условии: кто-то берется их организовать и финансировать, причем берется всерьез, намереваясь довести дело до конца, невзирая на трудности и преграды, которые неизбежны в любом деле.

Велотуристские соревнования

Степень подготовленности туристов к многодневным сложным походам лучше всего выявляется во время туристских слетов и соревнований. К ним тоже нужно готовиться серьезно. К тому же на слетах и соревнованиях во время соперничества на дистанциях и в конкурсах разные туристские группы и коллективы взаимно обогащаются накопленным опытом.

У нас в стране проводятся велотуристские соревнования разного масштаба: начиная с соревнований в коллективах физкультуры учреждений и предприятий и кончая международными, в них участвуют наиболее опытные команды городов, областей, республик. Каждый регион может проводить слеты и соревнования по своей программе, но конечная цель – выставление команды на всероссийские соревнования – должна ориентировать региональных активистов велотуризма на то, чтобы придерживаться общероссийских Правил соревнований по туристскому многоборью, утвержденных Туристско-спортивным союзом России, конкретно – раздела этих Правил, касающегося велотуристов. А тем, кто вообще впервые решит провести туристские соревнования, особенно рекомендуем познакомиться с Правилами, хотя бы изложенными в этом разделе. Пусть даже ради того, чтобы не «изобретать велосипед».

Соревнования могут проводиться как командные, так и личные, отдельно по велотуризму и в программе общетуристских слетов, спартакиад и т. п. Они включены в Единую всероссийскую спортивную классификацию (ЕВСК) наравне с другими видами спорта. Каждые четыре года разрядные требования пересматриваются и обновляются.

На соревнованиях проверяются физическая и техническая подготовленность участников к выходу на маршруты различной сложности, а также уровень их спортивного мастерства.

Слеты, как правило, имеют более широкую программу мероприятий. Кроме соревнований по одному или нескольким видам туризма в программу слетов включают различные конкурсы (пропаганды туризма, туристских самоделок, биваков, песни, фотографии, слайдов и т. д.). Часто слеты туристов посвящаются каким-либо событиям в жизни нашей страны, республики, области, района или города. Основная задача слетов – пропаганда массового самостоятельного спортивно-оздоровительного туризма в целом или его отдельных видов. Проведение слетов и соревнований – прекрасная форма по развитию массового туризма на местах. Поскольку итоги слетов и соревнований обычно подводятся по сумме мест (очков), занятых

командой в отдельных видах программы, можно повысить значимость какого-либо конкурса или вида соревнований, для этого достаточно ввести при подсчете очков повышающий коэффициент (обычно в пределах 1,1-3,0). Тогда команды будут обращать большее внимание на соответствующие разделы своей работы, развивать велотуризм по конкретным направлениям.

Подготовка к проведению слетов и соревнований заключается в разработке положения о слете, составлении сметы, определении сроков проведения, организации семинаров судей. Должны быть составлены план подготовительных мероприятий, программа, перечень необходимого инвентаря и оборудования, закреплены ответственные за конкретными мероприятиями, определены сроки выполнения поручений.

Слеты отличаются от туристских соревнований более широкой программой. Чем выше ранг слетов и соревнований, тем большая требуется подготовка – по объему, по времени и по количеству исполнителей. Чем ниже ранг слета, тем проще его программа, тем меньшие требования предъявляются к опыту участников.

Соревнования в велотуризме заключаются в прохождении дистанции с преодолением участков пересеченного рельефа, естественных и искусственных препятствий и выполнении специальных заданий. Соревнования проводятся по следующим видам: полоса препятствий, фигурное вождение, ралли, ориентирование, триал, кросс, марафон. На полосе препятствий и в ралли предусматриваются командные соревнования, в остальных видах – личные. Допускается соединение разных видов соревнований на одной трассе.

Трассу для соревнований стараются проложить так, чтобы на ней были препятствия, которые чаще всего встречаются в походах: дороги с рыхлым покрытием и без покрытия, песчаный участок, лесная тропа, бездорожье, преодоление лесного завала, бревна, какого-то другого барьера, переправа через ручей, через реку вброд, по бревну с перилами и без них, подъем и спуск по склону в седле и пешком с велосипедом.

В зависимости от сложности дистанции соревнования подразделяются на пять классов (см. табл. 7.1)

В соревнованиях III-V классов состав команды должен быть не менее 4 человек, в соревнованиях I-II классов – не менее двух. Класс дистанции соревнований определяется количеством и сложностью препятствий, протяженностью дистанции, характером рельефа, содержанием выполняемых технических приемов.

Полоса препятствий

Этот вид соревнований еще называется дистанцией велотуристской техники. Заключаются они в прохождении маркированной трассы с преодолением естественных и искусственных препятствий и выполнении ряда дополнительных заданий (специальных приемов). Режим движения на дистанции полосы препятствий задается участникам в контрольной карте. Там же производятся отметки на судейских пунктах контроля времени (КВ) и технических этапах, на которых проводятся дополнительные соревнования (ДС).

Поскольку полоса препятствий размечается на местности, при

Таблица 7.1

Класс дист.	Полоса препятств.		Фигурное вождение		Ралли			Ориентирование			Триал	Марафон	
	Мин., км	Мин. ДС	Мин. фиг.	Макс. с. ф., м	Мин. этап.	Мин., км	Мин. ДС	Мин. КП	Мин., км	Мин. преп.	Протяж., км	Мин. вр., ч. м.	
V (МС)	5	12	10	3	10	45	12	8	15	12	1000	75	
IV	3	10	9	4	8	30	10	6	10	10	600	40	
III	2	6	7	8	6	20	6	5	8	8	400	27	
II	1	4	5	10	4	15	4	3	5	6	300	20	
I	1	3	4	12	2	10	3	2	3	3	200	13.30	

Мин. – минимальная протяженность

Мин. ДС – минимальное количество дополнительных соревнований

Мин. фиг. – минимальное количество фигур

Макс. с. ф. – максимальное расстояние между смежными фигурами

Мин. этап. – минимальное количество этапов

Мин. КП – минимальное количество контрольных пунктов

Мин. преп. – минимальное количество препятствий

Мин. вр., ч. м. – минимальный норматив времени в часах и минутах

подготовке соревнований необходимо выбирать тот район, рельеф которого наиболее близок для обеспечения требуемого класса соревнований. Если же природные условия не позволяют обеспечить набор естественных препятствий, то устанавливаются искусственные.

Часто в дистанцию полосы препятствий включают элементы фигурного вождения.

Описание рекомендуемых препятствий, технических этапов и специальных заданий дано в Справочном разделе.

Фигурное вождение

Соревнования на дистанции фигурного вождения заключаются в прохождении специальных фигур, размеченных (установленных) на площадке с твердым покрытием.

Этот вид соревнований вызывает обычно наибольший интерес зрителей благодаря компактной дистанции (фигурное вождение можно проводить на любой спортивной площадке размером с баскетбольную) и несложным правилам. Соревнования по фигурному вождению можно проводить и в закрытых спортивных залах и манежах независимо от времени года.

Соревнования на этой дистанции обычно проводятся личные, с раздельным стартом. Перед началом соревнований обязательно производится показательный заезд.

Упражнения, или фигуры, как принято называть, выполняются участниками, не сходя с велосипеда в пределах разметки либо ограничительных фигур, стоек или шнуров. Нужно пройти полностью траекторию каждой фигуры. При этом участнику разрешается любое маневрирование между фигурами и ограничивающими их линиями при подготовке к заезду на очередную фигуру и даже пересечение

уже пройденных фигур, если при этом не нарушается целостность их разметки.

Применяемые на соревнованиях упражнения взяты из реальных ситуаций во время езды на велосипеде по дорогам с различным покрытием или по пересеченной местности (рис. 7.1). Описания обязательных фигур даны в Справочном разделе.

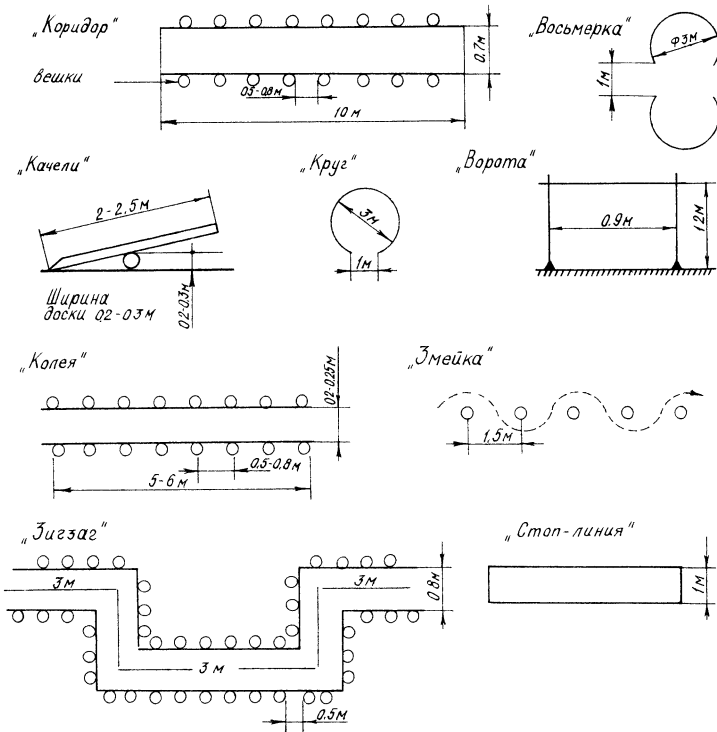


Рис. 7.1. Упражнения фигурного вождения велосипеда

Многие упражнения выполняются на небольшой скорости, зачастую велотурист должен некоторое время удерживать равновесие, почти не двигаясь, что значительно труднее, чем при быстрой езде. Другими словами, хорошо умеет ездить на велосипеде тот, кто может управлять им в сложной ситуации при медленной езде. Соревнования по фигурному вождению способствуют развитию навыков владения техникой езды на велосипеде в самых неожиданных ситуациях.

Используя комбинации фигур или их основных элементов, можно образовывать новые, варьируя сложность упражнений. Например, «коридор» уместно совмещать с «кругом», образуя правые и левые

развороты на 180°, если использовать половину окружности. Можно также вводить по два-три одинаковых упражнения на дистанции либо непосредственно друг за другом, либо чередуя с другими фигурами. При этом расстояния между фигурами и границей площадки должны быть не менее 3 м, а между финишем (стоп-линией) и краем площадки – не менее 5 м. Вообще творческий подход к постановке дистанции фигурного вождения не должен противоречить Правилам.

При совершении ошибки во время выполнения упражнения на очередной фигуре или при маневрировании между фигурами участник получает штрафной балл. Ошибкой в фигурном вождении принято считать каждое пересечение ограничительной линии колесом, каждый сбитый ограничитель или каждое касание земли ногой.

При неполном прохождении траектории фигуры участнику засчитывается невыполнение упражнения (непрохождение этапа), которое учитывается при подсчете результатов. Участник, имеющий невыполненное упражнение, занимает место после всех участников, полностью прошедших дистанцию, независимо от набранных штрафов и времени, затраченного на прохождение дистанции. Если участник перепутал очередность фигур и на внеочередной фигуре совершил ошибку, ему все равно начисляют штрафные баллы.

Результаты победителей в фигурном вождении определяются по системе «штраф плюс время», т.е. по наименьшей сумме штрафных баллов, набранных участниками, и наименьшему времени. Эта система предусматривает прежде всего чистоту прохождения дистанции, т.е. велосипедист, набравший меньшее количество штрафных баллов, располагается выше соперника, имеющего большую сумму штрафов. При равенстве суммы штрафных баллов у нескольких участников более высокое место займет показавший меньшее время при прохождении дистанции. Можно подводить итоги, переводя штрафные баллы в штрафное время. При этом обязательно надо учитывать сложность выполнения конкретного упражнения, а также то обстоятельство, что незначительные ошибки не должны отбрасывать участника слишком далеко. В то же время цена каждого штрафного балла должна быть такой, чтобы все-таки выгоднее было пройти траекторию фигуры полностью, т.е. важно установить оптимальное соотношение штрафных баллов и времени. В связи с этим все ошибки на дистанции фигурного вождения поделены на несколько групп по значимости. При подсчете результатов каждый балл может оцениваться в 3-5 секунд. Исходя из того, что прохождение всей дистанции фигурного вождения занимает обычно не более полутора минут, быстрому и техничному участнику есть смысл вести борьбу на дистанции до самого финиша, не сходя с нее досрочно. Итоги соревнований в этом случае подводятся по сумме основного и штрафного времени, а победителем будет тот, у кого эта сумма окажется наименьшей.

В практике проведения соревнований сложилось так, что на дистанции фигурного вождения участники стартуют обычно без груза на велосипедах. Наметилась тенденция к уменьшению размеров фигур.

Ввиду кратковременности прохождения дистанции старт очередному участнику дается после прохождения финиша предыдущего.

Ралли

Это, пожалуй, один из интереснейших и самых перспективных видов соревнований по велотуризму. Заключается он в прохождении дистанции с соблюдением заданного графика движения по определенному, неизвестному соревнующимся, маршруту, чаще по легенде, командой, реже индивидуально.

Дистанция велоралли разбивается на отдельные участки (этапы), в начале и конце которых находятся пункты контроля времени (КВ). На пунктах КВ участникам могут быть предложены дополнительные соревнования (ДС). На любом этапе могут быть поставлены пункты внезапного контроля времени (ВКВ), количество и местоположение которых участникам заранее неизвестны.

Победителем в велоралли считается команда (участник), набравшая наименьшее количество штрафных баллов. Чем выше класс соревнований, тем более напряженный график движения предлагается велосипедистам.

Действующими Правилами предусмотрено однодневное ралли. Однако в последние годы приобретают все большую популярность у велотуристов и многодневные ралли, о чем будет рассказано ниже.

Теперь подробнее о правилах прохождения дистанции велоралли. Стартовый номер участников (команд) определяется жеребьевкой. За час до своего времени старта они получают контрольную карту (с отметкой времени старта) и маршрутную схему.

Контрольная карта – основной документ велоралли, подтверждающий полное прохождение дистанции командой или участником. В нее судьями заносятся сведения о времени прохождения дистанции. Временем прохождения пунктов КВ считается момент предъявления судье контрольной карты. При командном прохождении дистанции весь состав команды должен находиться в зоне сбора.

За самовольное внесение записей и исправления в контрольной карте участниками, а также за утерю карты или ее порчу команда (участник) снимается с соревнований. Необходимые записи и пометки в пути можно заносить в отдельный блокнот.

Маршрутная схема выполняется на отдельном листе и представляет собой нитку маршрута, который должны пройти участники от старта до финиша. На ней указываются места нахождения пунктов КВ, их ориентиры, расстояние между ними, данные о ДС, перемены в движении и другие сведения о маршруте, отраженные понятным способом.

Маршрутной схемой может служить топографическая карта. На ней задается и режим движения на отдельных участках ралли в виде нормы времени либо в виде средней скорости движения. Велотуристы должны соблюдать все предписания маршрутной схемы, проходя дистанцию полным составом команды.


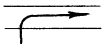






Часто маршрутная схема выдается в виде **легенды** – краткого пояснительного текста, условных знаков (топографических) и стрелок, определяющих направление движения. Легенду удобно представлять в виде таблицы, в которой отражаются все необходимые сведения о маршруте. Они должны быть краткими и понятными для

МАССОВЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

всех участников.

Рекомендуемые формы легенды и контрольной карты велоралли представлены на табл. 7.2 и 7.3.

Таблица 7.2

Ориентир	Дополнительный ориентир	Расстояние		Скорость, км/ч	Время на дистанции, мин.	Норма времени на ДС, мин.	Прочие сведения о дистанции
		Между ориентирами	Между КВ				
	Старт (КВ-0)	0,00	—	14	—	2	ДС-1. Фигурное вождение
	Автомобильная дорога	0,25	—	14	—	—	—
	Мост	1,5	1,75	14	—	3	ДС-2. «Подъем в седле» КВ-1
	Развилка	0,6	—	—	—	—	—
	Населенный пункт	0,95	—	—	—	—	—
	Памятник партизанам	1,8	3,35	—	9	2+2	КВ-2, ДС-3, ДС-4 Тесты ПДД, медицинский
	Хвойный лес, тропа	0,8	—	—	—	—	—
	Поляна, ручей	0,6	1,4	—	5	4	КВ-3, ДС-5 Переправа через ручей сходу

Согласно Правилам, в велоралли применяется система постоянного расписания, т.е. на каждом пункте КВ опоздание и опережение штрафуются вне зависимости от времени проезда предыдущих пунктов. Однако на практике прижилась и другая система расписания — изменяемая, в которой действующее расписание сдвигается в зависимости от опоздания или опережения на предыдущем КВ. При этом участники должны прибыть на финиш в пределах общего контрольного времени, установленного для ралли.

В соревнованиях по первой системе (постоянного расписания) команда, опоздав на очередной КВ, вынуждена нагонять график, увеличивая скорость движения. Но в этом случае она получает штрафы за превышение скорости на этапе. Здесь есть над чем подумать членам команды — вписываться ли в график путем получения дополнительных штрафов за увеличение скорости либо на каж-

Таблица 7.3

Контрольная карта велоралли

_____ стартовый номер

Команда _____

Ралли. Время старта _____

Дополнительные соревнования – ДС _____

Контр. пункт	Время прибытия на КВ	Время убывтия	Подпись судьи	Штрафные баллы				Порядковый номер ДС	Норма времени, сек.	Время на ДС		Сумма баллов на ДС	Подпись судьи
				За отклонение от графика	Неполный состав команды	Нарушение ПДД	Проезд ВКВ			Всего	Старта		
КВ-0								ДС-0					
КВ-1								ДС-1					
КВ-2								ДС-2					
КВ-3								ДС-3					
КВ-4								ДС-4					
КВ-5								ДС-5					
ВКВ-1								ДС-6					
ВКВ-2													

Итого за ралли: _____

Итого за ДС: _____

Гл. секретарь _____

Гл. судья _____

дом КВ получать штрафы за опоздания. Нужно уметь быстро оценить ситуацию и перестроить тактику прохождения маршрута на ходу.

Вторая система позволяет команде быстро войти в график движения в случае его нарушения на одном из этапов.

Увидев КВ, участники соревнований обязаны остановиться и предъявить судье контрольную карту.

На дистанции команды перевозят контрольный груз, вес и состав которого определяется Правилами и положением о соревнованиях. Груз перевозится только на багажниках велосипедов (передних, задних) и предъявляется технической комиссии на старте и после финиша для взвешивания.

В качестве дополнительных соревнований (ДС) в велоралли могут применяться все этапы полосы препятствий, все или некоторые упражнения фигурного вождения, другие виды соревнований. При включении в дистанцию ралли не менее двух других видов дистанций (фигурное вождение, ориентирование, триал) в полном объеме и соответствии этих дистанций IV классу сложности могут быть выполнены нормативы мастера спорта.

Ориентирование по карте

Особым видом дополнительных соревнований, который можно проводить и в виде отдельных соревнований, собирающих обычно немалое число велотуристов, является велоориентирование. Заключается оно в нахождении контрольных пунктов (КП) в соответствии с действующими Правилами спортивного ориентирования. Если ориентирование проводится в виде этапа ралли, подсчет результатов в штрафных баллах имеет некоторые особенности.

Старт и финиш ориентирования на велосипедах обычно совмещают с очередными пунктами контроля времени (КВ).

Правилами спортивного ориентирования предусматриваются три вида соревнований – в заданном направлении, на маркированной трассе и по выбору. В велоориентировании применяется и свой специфический вид – ориентирование на условно маркированной трассе.

Участники получают штрафные очки за превышение нормы времени, за отклонение нанесенного на карту контрольного пункта (КП) от истинного местоположения, за ненайденные КП.

Особенность ориентирования в программе велоралли в том, что на преодоление этого этапа задается норма времени, в которую должны уложиться участники, а также контрольное время этапа, за превышение которого команда с него снимается.

Теперь о разновидностях спортивного ориентирования на велосипедах.

Ориентирование в заданном направлении. От старта до места выдачи карт участники движутся по размеченной трассе. На пункте выдачи карт участник получает чистую топографическую карту и карту-образец, с которой он переносит местонахождение старта, пункта выдачи карт, всех КП и финиша.

Контрольный пункт обозначается на карте кружком с точкой,

точно указывающей его местонахождение на местности. Рядом с обозначением КП подписывается его порядковый номер.

Обнаружив КП на местности, велосипедист, пользуясь компостером, установленным на КП, прокалывает свою карту, тем самым подтверждая правильность прохождения дистанции.

Ориентирование на маркированной трассе. Участники движутся по размеченной на местности понятным для всех способом трассе, получив на старте чистую карту. Их задача: двигаясь по маркированной трассе и встречая на своем пути КП, правильно наносить их на карту. При этом точное местонахождение (по мнению участника) прокалывается на карте и обводится кружком (или зачеркивается крестиком) и обозначается порядковым номером.

За лишний прокол карты (или недостающее число проколов) участники снимаются с этапа.

Ориентирование по выбору. На старте соревнующимся вручают карты с нанесенными на них КП и числом премиальных очков, которые получает участник, нашедший КП. Объявляется также общая сумма штрафных баллов за все КП, равная сумме премиальных очков. Таким образом, участник стремится найти как можно больше КП, уменьшая тем самым заданную сумму штрафных баллов.

Ориентирование на условно маркированной трассе. Этот вид отличается от ориентирования в заданном направлении (по маркированной трассе) тем, что в этом случае маршрут не маркируется на местности, а наносится на карту в виде линии движения. Участники должны пройти предложенный маршрут и нанести контрольные пункты на карту. При этом КП располагаются не обязательно на линии маршрута, но в пределах видимости с ней. На отдельных участках трассы может быть задана скорость движения (или время прохождения между отдельными КП).

Триал

Триал распространился в Европе и Америке в конце семидесятых – начале восьмидесятых годов.

Триал – заезд по сложной трассе (пересеченная местность, бездорожье) протяженностью обычно не более 1 км. Трасса размечена вешками или флажками, включает в себя самые разнообразные естественные и искусственные препятствия, например, крупные камни, крутые склоны, овраги, песчаные, заболоченные и другие труднопроезжие участки, ручьи, лужи, лежащие стволы деревьев, валежник и т. д. Дистанцию надо пройти, допустим, за 3 минуты, не важно, с каким запасом времени, но без падений, выезда за границу участка, без касания ногами земли. При невыполнении условий начисляются штрафные очки. Перед началом соревнований проводится показательный заезд.

Триал «демократичен»: в нем могут участвовать дети и пенсионеры, мужчины и женщины, сильные спортсмены и недавно овладевшие велосипедом, соответственно в больших пределах может меняться сложность трассы. Она определяется протяженностью дистанции, временем, дающимся на ее прохождение, характером и

количеством препятствий.

В Справочном разделе предлагается набор препятствий дистанции триала для соревнований велотуристов.

Марафон

Соревнования на дистанции марафона заключаются в прохождении маршрута протяженностью не менее 200 км на время. Об истории появления марафонов в нашей стране сказано в разделах «Велосипедисты на планете» и «Скоростные велопутешествия». Участвуя в марафонах, велосипедист проверяет свои возможности, развивает выносливость.

Право на регистрацию марафонов в России от имени Парижского клуба Audax club Parisien (ACP) предоставлено волгоградскому велоклубу «Орион».

Участники, зарегистрировавшие в международной ассоциации Brevets de Randonneurs Mondiaux (BRM) в течение четырех лет 4 пробега от 200 до 600 км имеют право подать заявку на участие в международном веломарафоне Paris – Brest – Paris (1200 км за 90 часов), проводимом один раз в четыре года Парижским клубом ACP, и получить соответствующее приглашение.

Подготовка и проведение соревнований

Кроме знания Правил соревнований по технике велотуризма организаторам соревнований необходимо научиться решать многие организационные вопросы, от которых зависит успешное проведение соревнований – подбирать судейскую коллегию, необходимое снаряжение, инвентарь, готовить дистанцию, учитывать все канцелярские «мелочи», готовить призы и грамоты.

Подготовка к соревнованиям начинается задолго до их проведения. Сначала соревнования включаются в годовой план работы туристской секции, клуба или другой организации, в годовую смету. План утверждается финансирующей организацией. Затем наступает этап составления и **утверждения положения о соревнованиях**. Это основной руководящий документ соревнований, охватывающий практически все вопросы, связанные с ними. Положение содержит полные сведения о проводимых соревнованиях. В нем должны быть следующие разделы: цели и задачи, место и время проведения, участвующие организации и участники (возраст, пол, туристская квалификация), руководство проведением, программа, подведение итогов и награждение, порядок и сроки подачи заявок, финансирование (условия приема команд, оплата призов, проката и др.)

Положение о республиканских и всероссийских соревнованиях обычно утверждается за полгода до их проведения, городских и областных – не менее чем за месяц.

Для уточнения особенностей отдельных видов соревнований судейская коллегия может утвердить и одновременно ознакомить всех представителей команд и участников с условиями проведения соревнований. Условия как бы дополняют положение и не должны противоречить Правилам соревнований по технике велотуризма.

Заранее и тщательно должен быть продуман порядок проведения соревнований. Он оговаривается в положении и должен строго соблюдаться участниками и судьями. Для большинства соревнований велотуристов этот порядок во многом традиционен, аналогичен другим видам туризма.

После утверждения положения начинается **непосредственная подготовка к проведению соревнований**. В первую очередь экземпляры положения рассылаются будущим участникам (командам). Если соревнования массовые (для всех желающих), то бывает достаточно вовремя сделать хорошую рекламу – расклеить афиши, объявить по радио, на телевидении, в печати, не забыв указать условия участия в соревнованиях: возраст, туристский опыт и необходимое снаряжение.

Для проведения простейших соревнований необходимо подготовить несколько грамотных судей (в коллективах физкультуры достаточно трех-пяти человек, которые совмещают по несколько судебных должностей), обеспечить дистанцию необходимым инвентарем и сделать объявление, пригласив всех желающих. Естественно, при этом прохождение дистанции должно быть доступно всем велосипедистам.

По мере усложнения соревнований становятся более конкретными требования к участникам – их возрасту и туристскому опыту. В этом случае вопрос о допуске к соревнованиям решает мандатная комиссия, которая рассматривает непосредственно перед началом соревнований представленные справки и документы.

В подготовительный период решаются все основные организационные вопросы, создаются оргкомитет, главная судейская коллегия (ГСК), служба дистанции, разрабатывается план мероприятий по подготовке и проведению соревнований с указанием сроков и ответственных исполнителей.

Заезд участников обычно производится в пятницу вечером, их размещают в лагере или на турбазе. Тут же начинает работать мандатная комиссия, участники сдают заявки и конкурсные материалы. После окончания работы мандатной комиссии проводится совещание ГСК совместно с представителями команд, на котором подводятся итоги работы мандатной комиссии, уточняются условия проведения соревнований, программа. На этом же совещании проводится жеребьевка, определяющая порядок стартов участников, и выдаются наградные номера.

Организаторы должны позаботиться, чтобы лагерь участников и дистанция выглядели привлекательно, создавали праздничное настроение. Неплохо, если будут выпущены памятные значки, эмблемы, вымпелы, буклеты.

Торжественное открытие устраивают, как правило, либо вечером в день заезда (в пятницу), либо в начале стартов утром первого дня соревнований (в субботу).

Обычно соревнования проводятся по выходным, в два дня, поэтому наиболее насыщенной по программе стараются сделать субботу. В этот день команды участвуют в спортивной и конкурсной программах, после чего ГСК обрабатывает итоги выступлений всех участников. В воскресенье – подведение итогов, торжественное за-

крытие соревнований или слета.

На любых соревнованиях должна быть четко поставлена **служба информации**. От нее в значительной мере зависит успех соревнований. На крупных соревнованиях есть даже такая судейская должность, как заместитель главного судьи по информации. Квалифицированный комментарий, оперативные сведения о результатах, объявления, связь с отдаленными этапами – вот далеко не полный перечень деятельности этой важной службы. Зачастую у велотуристов дистанция растягивается на многие километры, поэтому всем присутствующим в стартовом лагере интересно знать, как разворачиваются события на трассе, каково соотношение сил между командами в данный момент.

Очень важна правильная **расстановка судей** на дистанции. Лучше, если за каждый этап будут отвечать конкретные судейские бригады (от 2 до 6 судей в зависимости от сложности этапа), возглавляемые старшими судьями, подбираемыми из наиболее опытных судей. Бригады контролируют каждый этап полностью – от его постановки до закрытия дистанции, осуществляют непосредственное судейство во время соревнований.

На крупных соревнованиях полезно также иметь бригаду, ведущую только подсчет касаний ногой земли на отдельных упражнениях. И тогда судьям на этапах этим заниматься не придется.

Дистанцию фигурного вождения полезно разбить на 2-3 зоны, обслуживаемые судейскими бригадами. Зоны должны выбираться с учетом особенностей площадки, чтобы судьи не мешали ни участникам, ни зрителям. Судьи фиксируют ошибки участников только в своих зонах; сообщают в секретариат количество штрафных баллов, полученных на том или ином упражнении.

Организаторы должны творчески подходить к проведению соревнований. Например, на одной и той же дистанции фигурного вождения можно провести их по-разному (при этом не противореча Правилам). Один способ – классическая последовательность упражнений по заранее установленному порядку, когда очередное упражнение начинается в нескольких метрах от предыдущего. Другой – нумерация упражнений произвольная (очередная фигура может находиться в противоположном конце площадки), участник сам на дистанции выбирает кратчайшую траекторию движения. Несколько сложнее – участник перед стартом при помощи жребия выбирает себе последовательность прохождения фигур. Это обостряет соревнования: появляются дополнительные трудности, которые каждый преодолевает, сообразуясь не только со своим умением езды на велосипеде, но и с туристским опытом, тренируя и быстроту мышления.

Еще больше возможностей для творческого подхода к проведению соревнований велотуристов в велоралли, на полосе препятствий, в велоориентировании.

Маркировка и оборудование дистанций. На дистанциях соревнований оборудуются и оформляются площадки старта и финиша, технические этапы, контрольные пункты и места выполнения специальных заданий. Старт и финиш должны быть оформлены заметно, даже празднично. Большинство этапов лучше проводить в таких

местах, где их смогут увидеть зрители.

Площадки старта и финиша с соответствующими указателями выбираются в безопасном месте, удобном для участников и зрителей. На площадке должны уместиться стартующие и готовящиеся к старту команды (участники). Все этапы (пункты) должны иметь обозначение начала, конца, боковые ограждения и порядковые номера. Нумерация наносится на специальные транспаранты либо на земле справа по ходу движения. Дистанция полосы препятствий маркируется на местности цветными флажками справа по ходу движения, чтобы от одного флажка был виден другой. Крутые повороты ограждаются гирляндой флажков.

Прохождение дистанции заключается в преодолении всех ее этапов с выполнением требований, оговоренных в положении о соревнованиях и условиях их проведения, с комплектом снаряжения, который тоже оговаривается.

К соревнованиям допускаются любые велосипеды с базой (расстоянием между втулками колес) не менее 950 мм.

На каждом виде дистанций судейская коллегия устанавливает оптимальное и контрольное время прохождения дистанции, которое объявляется участникам не позднее, чем за час до первого старта.

Оптимальное время – это время, данное на выполнение конкретного этапа. Если участник его превысит, то получает штрафные баллы за превышение. Выполнить при этом задание быстрее, чем предусмотрено нормативным временем, разрешается. Штрафы или поощрительные очки при этом не начисляются. Контрольное время – это максимальное время, в течение которого допускается выполнение этапа или пребывание участников на дистанции соревнований. При превышении контрольного времени, установленного на прохождение этапа (всей дистанции), участники снимаются с этапа (всего соревнования). Контрольное время введено для того, чтобы команды или участники, технически и спортивно неподготовленные, не затягивали чрезмерно проведение соревнований.

Контрольное время обычно определяется из расчета 20-50% от времени, установленного на прохождение дистанции.

Старт дается с интервалом, определяемым судейской коллегией. За ошибки команды (участника) на дистанции назначаются штрафные баллы или штрафное время (см. Таблицу рекомендуемых штрафных баллов в Справочном разделе). В командных соревнованиях допускается взаимопомощь членов команды. В случае, если выявляется, что участники соревнований технически явно не подготовлены к преодолению этапа, они снимаются с этапа, но могут продолжать прохождение других этапов дистанции. Каждый этап команда начинает проходить лишь в полном составе. За попытку пройти этап не предусмотренными условиями проведения соревнования способом (в большинстве случаев следует понимать так: с велосипедом, а не на велосипеде), команда (или участник) снимается с этапа.

На автодорогах, если там на время проведения соревнований не было перекрыто движение, участники соревнований руководствуются Правилами дорожного движения.

Прошедшим дистанцию считается велотурист, переднее колесо

велосипеда которого коснулось линии финиша.

Обеспечение безопасности на дистанциях. Дистанции фигурного вождения, триала, полосы препятствий, кросса, а также технические этапы ралли оборудуются в местах, где отсутствует (закрыто) движение автотранспорта. Если участок дистанции проходит по дорогам с автомобильным движением, то на обоих концах участка устанавливаются информационные щиты. На нерегулируемых перекрестках с интенсивным движением желательнее размещать пост судей-регуляторов.

При пересечении дистанций ралли и марафона с железной дорогой в местах переездов оборудуют судейские пункты контроля времени.

Дистанции фигурного вождения и триала должны быть отгорожены от зрителей.

Искусственные препятствия не должны иметь острые и необработанные кромки и выступы. Стойки, используемые для установки элементов, должны быть высотой не менее 1,3 м, легкими (легко сбиваемыми) и не иметь острых концов.

Определение результатов. Результат команды (участника) на дистанциях ралли, фигурного вождения и триала определяется по сумме штрафных баллов, полученных на дистанции. Победителем считается команда, все участники которой закончили прохождение дистанции и набрали наименьшее количество штрафных баллов.

При равенстве штрафных баллов лучшее место присуждается команде (участнику), имеющей меньшее время (сумму времени) прохождения дистанции. При равенстве штрафных баллов на дистанции ралли лучшее место присуждается команде (участнику), имеющей меньшую сумму штрафных баллов за выполнение ДС. При равенстве двух показателей лучшее место присуждается команде (участнику), имеющей меньшее время выполнения ДС. В случае равенства показателей в личном зачете на дистанции фигурного вождения и триала проводится повторный заезд. Команды, не имеющие зачета на одной из дистанций соревнований, занимают места после команд, имеющих полный зачет.

Команды (участники), снятые с отдельных этапов (фигур, препятствий), занимают места после команд (участников), прошедших большее количество этапов.

Общий результат команд определяется по наименьшей сумме мест, набранных на всех дистанциях. В случае равенства суммы мест у нескольких команд предпочтение отдается команде, занявшей лучшее место в ралли.

Игры на велосипеде в походе и на велодроме

Велотуризм – это не только движение по определенному маршруту. И не только слеты и соревнования. Велотуризм – это еще и вечера на биваке. Это и дневки на берегу живописного озера или реки. Да и на слете отнюдь не все, кто на него приехал, заняты в соревнованиях и конкурсах. Наконец, членам команд тоже полезно лишний раз потренироваться. Одним словом, хотим предложить не-

которые игры с велосипедом и на велосипеде, которые применяют велотуристы, заполняя свободное время в походах и на слетах. Такие игры особенно помогут тем, кто хочет поднять технику вождения велосипеда.

Вообще хорошо, если велоклуб или турклуб устроит в окрестностях своего города специальный тренировочно-игровой полигон, или велодром, для отработки техники вождения велосипеда в разных дорожных условиях, преодоления различных препятствий. Причем даже лучше, чтобы этот велодром был расположен в стороне от железных и автомобильных дорог и к нему подводили разные маршруты велопоходов выходного дня. Для устройства такого велодрома нужна ровная площадка около леса, имеющего достаточно густую сеть дорог и троп. Нужны также овраг, песчаный и заболоченный участки.

На велодроме желательно предусмотреть четыре вида тренировок и соревнований: полоса препятствий (на трассе длиной порядка 1 км), упражнения по фигурному вождению, игровые упражнения (на ровной площадке) и велоориентирование.

Для фигурного вождения нужна гладкая горизонтальная площадка, а ориентирование проводится в лесу.

Тренировочная трасса для всех желающих

На трассе должен быть участок лесной ухабистой дороги, на которой нужно объезжать ямы (с водой или без воды), выбирать дорогу между глубокими колеями, пересекать небольшие рытвины и ухабы.

На этой дороге нужно устроить песчаный участок, естественный или искусственный. Последний должен быть ровным, песок насыпается слоем 10 см.

Полезно включить в тренировочную трассу каменистый участок, естественный или специально созданный. Он может проходить по дороге с выступающими камнями, по дороге с булыжным, щебеночным, гравийным покрытием.

Один из участков нужно проложить по лесной извилистой тропе, лавирующей меж близко стоящих друг от друга деревьев и кустов, — получится своего рода велосипедный слалом. Стволы близко стоящих деревьев образуют ворота слалома.

Неплохо предусмотреть на трассе заболоченный участок, например в увлажненной пойме реки. В самом труднопроходимом месте можно навести лавы (положить продольные жерди).

Полезно предусмотреть на трассе полосы препятствий форсирование оврага с крутыми задернованными или незадернованными склонами.

Через небольшой ручей или ложбину следует положить большое бревно длиной не менее 3 м. Концы бревна нужно жестко закрепить на берегах. Велосипедисты должны проходить по нему и переносить велосипеды. Во избежание травм бревно следует положить на высоте не более 0,5 м от тальвега ложины.

Можно предусмотреть преодоление ручья и без каких-либо переправ (по воде).

В походах в лесу часто приходится преодолевать лежащий по-

рек дороги ствол дерева. Поэтому на полосе препятствий для тренировок надо предусмотреть преодоление ствола дерева, лежащего на высоте 0,3-0,6 м от земли. Хорошо, если на трассе есть лесной завал из валежника, поваленных ветром деревьев.

Игры на велосипеде

1. «Кто дальше?» Оттолкнувшись ногой от линии старта и стоя на одной педали, накатом проехать как можно дальше. Поощряется тот, кто коснется ногой земли дальше всех.

Для командных соревнований предлагается следующий вариант упражнения. От линии старта, оттолкнувшись ногой от земли и стоя на одной педали, отправляется сначала один член команды. В момент остановки, то есть касания земли другой ногой, от этого места точно так же отправляется второй, после остановки второго эстафету продолжает третий член команды, затем четвертый. Все стараются уехать как можно дальше. На первом месте оказывается команда, проехавшая таким образом наибольшее суммарное расстояние. За преждевременный отъезд (прежде чем полностью остановится предыдущий член команды) назначаются штрафы.

2. «Прыжки на велосипеде». Выполнение этого упражнения возможно на велосипедах, снабженных туклипсами с ремешками либо контактными педалями. Необходимо оторвать велосипед от земли и перепрыгнуть через какое-либо линейное препятствие, например, через тонкую жердь, лежащую поперек дороги. Для тренировки вместо жерди можно протянуть над поверхностью дороги веревку на высоте нескольких сантиметров. Перед прыжком надо набрать достаточную скорость движения, а непосредственно перед препятствием перевести шатуны педалей в горизонтальное положение. Затем надо, потянув рывком руль на себя, поднять переднее колесо велосипеда, центр тяжести тела перенести на заднее колесо. Как только переднее колесо миновало препятствие, нужно быстро перенести центр тяжести тела на переднее колесо и, одновременно сгибая обе ноги, оторвать от земли заднее колесо.

Когда такой двойной прыжок с переменным отрывом колес от земли будет освоен, можно поднять веревку над землей еще на несколько сантиметров (что означает положить жердь потолще) и потренироваться на прыжки с одновременным отрыванием обоих колес от земли. При сравнительно большой скорости (25-30 км/час) можно прыгнуть на высоту до 15 см и даже больше. Такой прыжок также совершается при горизонтальном расположении шатунов, ноги должны быть хорошо закреплены на педалях. Велосипедист резко привстает на педалях, как бы отталкиваясь от них, затем увлекает за собой вверх велосипед руками за руль и ногами за педали. Во время прыжка руль надо держать крепко и прямо, так как перекокс переднего колеса во время приземления чреват падением.

Штрафуется велотурист, чей велосипед хотя бы одним колесом задел препятствие. Можно усложнить задание, сравнивая, кто прыгнул дальше, то есть у чьего велосипеда разрыв следа протектора колес оказался наибольшим.

Упражнение позволяет приобрести навыки переезда через корни

деревьев, поваленные стволы небольших деревьев, канавки, рельсы и другие препятствия.

3. «Перевесь кольцо». В верхней части стойки высотой 160-170 см на кронштейне висит кольцо. В 5 метрах от первой находится вторая стойка с кронштейном, но без кольца. Надо подъехать на велосипеде, на ходу снять кольцо одной рукой, переложить его в другую и повесить на кронштейн второй стойки. Невыполнением считается касание ногой земли, падение кольца или стойки, действие одной и той же рукой. Вместо стойки может быть столб, дерево с суком. Для начинающих задачу упрощают: разрешают перевесить кольцо одной рукой.

Вариант упражнения для командных соревнований. У тропы или дороги вбиты 5 колец высотой 1,5 м на расстоянии 5 м один от другого. Члены команды последовательно подъезжают, снимают кольцо с одного кола и перевешивают на соседний. Кольцо каждый последующий должен снять лишь после того, как от него оторвал руку предыдущий член команды. Штраф – за преждевременное снятие кольца и за каждое падение его на землю.

4. «Велосипедный слалом». В отличие от извилистой лесной тропинки, о которой речь шла выше, устраивается на пологом открытом ровном спуске широкой дороги или луга с мелкой травой, на котором расставляются колышки с флажками высотой 17-20 см. Участники соревнований должны на свободном ходу съехать по склону, объезжая в определенном порядке флажки. Штраф начисляется за проезд мимо флажка (не с той стороны, с какой требуется), а также за сбитые флажки.

5. «Переставь предмет». В круге диаметром, например, 30 см находится предмет, допустим, кегля. В 10 метрах находится другой круг такого же размера. Нужно взять на ходу кеглю одной рукой, переложить в другую руку и поставить во второй круг. Невыполнением считается касание ногой земли, падение кегли, помещение ее на черту круга или за ее пределы. Для начинающих задачу можно упростить: разрешить переставлять кеглю одной рукой.

6. «Не разлей воду». Велосипедисты на участке в несколько десятков метров должны пронести в одной руке кружку, наполненную водой. Штрафуется тот, кто привезет воды менее $\frac{2}{3}$ кружки. Упражнение не выполнил тот, кто коснулся на участке ногой земли, привез меньше $\frac{1}{2}$ кружки. Можно оценивать достижения участников иначе: поощряется тот, кто привезет больше всех воды. Велотуристам с опытом можно предложить провезти котелок с водой. Этот навык весьма ценен в походах.

Вариант упражнения для командных соревнований. На гладком и ровном участке тропы или дороги длиной примерно 80 м члены команды (например, четверо) по очереди провозят на расстояние примерно 20 м каждый кружку, наполненную водой. Для передачи кружки с водой друг другу велосипедисты останавливаются либо передают ее на ходу – как решат судьи. Побеждает команда, которая в итоге всех передач кружки разлила меньше всего воды и преодолела дистанцию быстрее других.

7. «Не разорви нитку». Упражнение могут выполнять двое, трое, четверо... Велосипедисты выстраиваются один за другим так, чтобы интервал между ними был, например, 3 м. Затем велосипедисты между собой последовательно связываются тонкой ниткой. Команда должна проехать в такой связке какое-то расстояние и не разорвать нитку (то есть с интервалом не более 3 м).

8. «Прегради дорогу». Упражнение для более опытных велосипедистов. Выполняется на ровной гладкой площадке. Играющий старается преградить путь сопернику, чтобы он, не успев вырваться, потерял равновесие и коснулся ногами земли. Побеждает тот, кто сумеет удержаться в седле дольше соперника. Играть могут двое, несколько велосипедистов. Возможен турнир между небольшими командами (скажем, по 4 человека в команде). Если из соревнующихся велосипедистов составлены две команды, два самых ловких представителя команд могут устроить подобное состязание в начале общих соревнований, наподобие поединков богатырей перед битвой в древние времена. Тот, кто коснулся ногой земли, выбывает из игры. Не допускается также касание чем бы то ни было соперника или его велосипеда.

Игры с мячом на велосипедах

Игры с мячом непосредственно на велосипедах (пятнашки, велобол и другие) можно проводить только на ровной площадке без ям и кочек и для достаточно опытных велосипедистов, имеющих хорошие навыки маневрирования и обладающих быстрой реакцией. Целесообразно ввести большие штрафы за прикосновение своего велосипеда к любому другому велосипеду (и партнера, и противника) – такая строгая мера поможет избежать наездов и столкновений.

9. «Поймай мяч». Эта игра может иметь несколько вариантов (в зависимости от количества участников). В первом случае судья бросает мяч по очереди велосипедистам, и те должны его поймать. Однако судья в этом случае должен четко отработать бросок, чтобы мяч летел всегда одинаково, иначе могут возникнуть протесты.

При втором варианте в упражнении участвуют двое, которые по очереди перебрасывают друг другу мяч. Поощряется пара, которая совершит больше всего бросков на определенном отрезке или за какое-то время.

Третий вариант возможен в командных соревнованиях. На гладкой и ровной дороге первый член команды получает от судьи волейбольный мяч (можно из рук в руки). Команда выполняет упражнение в движении. Первый член команды бросает мяч второму, тот – третьему, третий – четвертому, четвертый – снова первому, а первый отбрасывает мяч судье. При падении мяча уронивший его подбирает и догоняет остальных членов команды, которые с велосипедов не слезают и не останавливаются. Штраф назначается за каждое падение мяча (падение мяча при возвращении судье не штрафуются).

10. «Пятнашки». В игре может участвовать любое количество велосипедистов, но их должно быть не слишком много, чтобы обес-

печить свободное передвижение по поляне. Водящий на велосипеде с мячом в руке преследует остальных и старается попасть им в кого-нибудь (при этом не засчитывается попадание в велосипед). Запятнанный играющий начинает водить.

11. «Лапта». Две команды по 4 человека свободно передвигаются на велосипедах по прямоугольной площадке. Члены одной команды (водящей) по очереди бросают мяч в соперников. Тот, в кого попали мячом, выбывает из игры. Выбывает и тот, кто заехал хотя бы передним колесом за границу площадки, а также тот, чей велосипед коснулся другого велосипеда. Водящая команда старается не подарить соперникам «свечу» (то есть бросает мяч так, чтобы соперник не смог его поймать). В случае, если соперник мяч поймал, один из выбитых членов команды возвращается на площадку. После того, как водящие выбьют всех соперников, команды меняются ролями. Выигрывает команда, которая справится с задачей быстрее.

12. «Велобол». На площадке с воротами играют две команды. Игроки стараются забить ногами мяч в ворота соперников. Назначаются штрафные удары при наезде на любой велосипед.

Мы привели только некоторые игры, стараясь не повторять много раз описанные в литературе и печати, в частности «Кто медленней», «Коснись колеса впереди идущего», «Салки на велосипеде», «Не урони шарик» и другие. А вообще игр очень много. Каждый может мобилизовать свою фантазию и придумать новые.

Ориентирование по описанию

Выше мы рассказали о велоориентировании по карте. Однако в походах не всегда бывают крупномасштабные карты. И тогда на дневке можно организовать ориентирование по описанию. Для участия в нем нужны компасы и велосчетчики, веломеры или компьютеры. В чем оно заключается?

Каждый участник или команда получает карточку с одинаковым заданием найти по описанию в лесу два – четыре пункта, закрепленных, например, раскрашенными листами картона, и списать с них шифры.

Описание выглядит приблизительно так: «От опушки двигаться по азимуту 45°, выйдя на просеку, повернуть по ней направо. Через 230 м на перекрестке просеки с лесной дорогой повернуть на юг и двигаться далее по дороге. В 180 м от перекрестка слева от дороги на толстой березе – КП-1. Далее ехать той же дорогой на юг. На развилке через 140 м держаться правой дороги. Выехав на поляну, двигаться от ее центра по азимуту 195°. Через 160 м, выйдя на тропу, повернуть по ней на запад–северо-запад. Через 130 м справа от дороги в 45 метрах от нее на пне – КП-2. Ехать дальше по тропе...» и т. д. Выигрывает команда (участник), которая быстрее всех пройдет описанный маршрут и правильно спишет шифры КП. Удобно, если описание составлено с таким расчетом, чтобы команды возвращались к исходной точке.

На велодроме или тренировочно-игровом полигоне, о котором мы говорили, можно организовать также разные виды велоориенти-

рования (в заданном направлении, по маркированной трассе, по выбору, по описанию).

Соревнования и игры, о которых мы рассказали, могут быть личными и командными. В свою очередь командные соревнования возможны двух видов: небольшими командами, например, по 4 человека, либо все участвующие в соревнованиях разделяются на две большие команды, и очки, добытые каждым членом команды, суммируются. Полоса препятствий, фигурное вождение велосипеда могут быть объединены в общую трассу и проходиться на время. Штрафы начисляются в единицах времени. Можно включить в общее время соревнований и велоориентирование, но в этом случае лучше прокладывать не дополнительную трассу (так соревновательная программа станет чересчур громоздкой), а наметить контрольные пункты на полосе препятствий.

Массовые походные мероприятия

Мы рассмотрим широкий спектр массовых мероприятий с соревновательным содержанием и без него, продолжительностью от нескольких часов до нескольких месяцев, соответственно, с различной протяженностью дистанций или маршрутов, проходимых участниками.

ВЕЛОЗАЕЗД

Популярны во многих странах массовые велопаралы, велоаезды, велошествия – называют по-разному. Проводят их по многим поводам, различной может быть дистанция – от нескольких километров до нескольких сотен километров. Могут быть аезды с политическими целями, природоохранными, пропагандистские либо посвященные праздникам, юбилеям, датам. Аезды устраивают с целью демонстрации оригинальной самодельной велотехники (особенно популярны стали парады велолюбителей). Они могут быть организованы ради привлечения к оздоровительной велоаезде и велотуризму как можно большего числа людей, и тогда о них широко оповещают средства массовой информации. Шествия можно приурочить к открытию велосезона, юбилею клуба, круглой дате со дня проведения первого похода и т.д.

Аезд, протяженность маршрута которого превышает, скажем, 40 км, можно уже считать походом выходного дня.

О готовящемся аезде надо поставить в известность местное управление Государственной инспекции безопасности дорожного движения (бывшей ГАИ). По согласованию с представителями ГИБДД велотуристов лучше построить в колонну по 2-3 человека – тогда она не так растянется. Вести колонну нужно в умеренном темпе, через 30-40 минут – остановки, после подъемов – замедление темпа, чтобы колонна собралась. Во главе колонны уместно встать опытным велотуристам в единой форме с эмблемами, вымпелами или флажками на рулях велосипедов. Завершить шествие можно каким-нибудь праздником или мероприятием: общим чаем на большой поляне, конкурсами, массовыми или показательными соревно-

ваниями.

Заезд может длиться и два дня (суббота, воскресенье), и несколько дней. Перед проведением многодневного заезда трассу нужно хорошо разведать, наметить места ночлегов, может быть, заготовить дрова, если ночлег предполагается в палатках. В этом случае надо убедиться, что для всех есть место в палатке, имеются спальные принадлежности. Поскольку такой заезд обычно сопровождает автотранспорт, целесообразно заблаговременно расставлять большие палатки, а для готовки пищи привлечь походные кухни. По вечерам можно устраивать показы туристских слайдов и фильмов, а у костра – конкурсы художественной самодеятельности и песни.

Кросс–поход

В кроссе дистанцию проходят на время (как можно быстрее), проводится он обычно по кольцевому маркированному маршруту. Но кросс – детище спорта, для велотуризма скорость не актуальна. Поэтому трасса кросса должна по протяженности и по характеру маршрута соответствовать велопоходу выходного дня, чтобы ее могли проходить в любом режиме: и по-спортивному на время, и сугубо по-туристски с привалом.

Однодневное ралли для широкого круга велосипедистов

В предыдущем разделе мы рассказали о том, как организуются ралли на соревнованиях тренированных велотуристов с походным опытом. Теперь предложим вариант ралли в походном режиме для всех желающих.

Если предполагается, что в ралли будут участвовать семьи с детьми до 14 лет, трассу нужно проложить так, чтобы она не проходила по дорогам с интенсивным автомобильным движением. Для ралли лучше всего выбирать песчано-гравийные, проселочные и полевые дороги, гладкие тропы, желательны и один-два труднопроходимых участка (лесная заросшая дорога, песчаный участок, преодоление оврага или ручья и т.д.). Удобна кольцевая трасса со стартом и финишем в одном месте. Протяженность трассы ралли в зависимости от предполагаемого контингента участников может быть в среднем 40-100 км, вся трасса разбивается на два отрезка: до привала и после него. На привале организаторы ралли могут приготовить чай. Темп движения зависит тоже от степени тренированности велосипедистов, которые собираются участвовать в ралли. Может быть и медленный темп, и средний, и быстрый, и спортивный, соответственно меняется и километраж (скажет, от 40 км за 5 часов до 160 км за 8 часов). Но могут быть приняты два или даже три темпа в одном ралли. Участники сами выбирают приемлемый для себя. В этом случае судейская коллегия разрабатывает на каждый темп отдельный график движения.

Поскольку наше ралли туристское, лучше составить команды по 2-6 человек, но можно разрешить участвовать в ралли в любом составе: в одиночку, вдвоем и т.д. Одно из важных условий участия в ралли – наличие часов, а также у велосипедов счетчиков, веломеров или компьютеров (для измерения пройденного расстояния). В

команде должен быть хотя бы один такой прибор. В личных соревнованиях в ралли каждый сможет проверить свои возможности правильно рассчитывать путевое время, тренировать свои способности определять скорость движения, что важно в многодневных походах.

А чем должны руководствоваться участники ралли при движении по трассе? Может быть несколько вариантов.

Первый вариант – движение по маркированной трассе. Организаторы ралли накануне соревнований на перекрестках вешают на деревья специальные знаки или флажки. Недостаток этого способа: если кто-нибудь из посторонних снимет в месте поворота знак, все соревнования могут пойти насмарку. Поэтому и в поездке по маркированной трассе следует снабжать участников схемой.

Второй вариант – движение по описанию с компасом. Как выглядит описание, можно посмотреть в разделе «Игры на велосипеде».

Третий вариант – участникам ралли выдается маршрутная схема, в качестве которой может служить копия с необходимыми дорогами. На схеме выделяется нитка маршрута, направление движения, наносятся пункты КВ. Режим движения на участках ралли задается в виде расстояния (с точностью до одной десятой километра) и нормы времени (до одной минуты) – все это тоже пишется на схеме.

Четвертый вариант – движение по легенде. В этом случае на стандартном листе писчей бумаги, разделенном на небольшие клетки, рисуют схемы-абрисы всех поворотных пунктов. Клеток столько же, сколько на трассе перекрестков, крутых поворотов и вообще точек, способных вызвать сомнение относительно направления дальнейшего движения (перекрестки дорог, которые нужно проезжать прямо, можно в легенду не включать, но в правилах ралли следует этот момент оговорить). Все они пронумерованы, причем удобнее, если абрисы расположены колонками снизу вверх и слева направо. Черты их в топографических условных знаках (рис. 7.2). Между точками указываются расстояния с точностью до 0,05 км. Легенду выдают каждой команде.

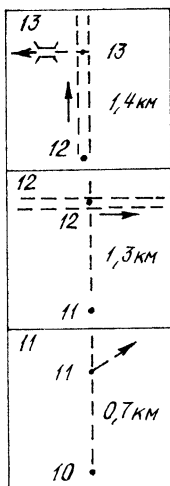


Рис. 7.2. Фрагмент легенды ралли

На трассе, как правило, устанавливают пункты контроля времени (КВ) и пункты внезапного контроля времени (ВКВ). Месторасположение пунктов КВ указывается на схеме, в легенде, описании, местоположение пунктов ВКВ участникам ралли не сообщается. При разработке трассы организаторы ралли тщательно измеряют расстояние между стартом, финишем и всеми пунктами КВ и ВКВ. Затем в зависимости от сложности участков устанавливают скорость движения на каждом из них.

Вторым путевым документом каждой команды (или участника) является контрольная карта, ко-

Таблица 7.6

**Контрольная карта
велоралли «Белое озеро – Березово»**

Темп медленный Команда № _____ клуба _____

Список членов команды (2-6 человек):

№ п/п	Фамилия, Имя, Отчество	Год рожд.	Тур. опыт	Дом. адрес и телефон
1				
2				
3				
4				
5				
6				

График прохождения трассы ралли

Участок	Протяженность	Скорость	Время
Старт – КВ-1 (пункт 6)	3,3 км	8 км/час	
КВ-1 (п-т 6) – КВ-2 (п-т 11)	6,8 км		41 мин.
КВ-2 (п-т 11) – КВ-3 (п-т 18)	9,0 км	12 км/час	
КВ-3 (п-т 18) – КВ-4 (п-т 28)	7,2 км		54 мин.
КВ-4 (п-т 28) – Финиш	3,7 км	10 км/час	
Итого:	30,0 км		3 ч. 07 м.

Поощрительные очки (записываются на старте) _____

Дополнительные соревнования _____

Результаты прохождения трассы ралли

Номера пунктов	Время		Время прожд. уч-ка	Откл. от графика, полн. мин.	Штрафные очки			Всего штраф. очков	Подп. судьи
	Приб.	Отпр.			Откл. от граф.	Неполн. состав, разрыв в группе	Нарушение ПДД		
Старт									
КВ-1									
КВ-2									
КВ-3									
КВ-4									
ВКВ-5									
ВКВ-6									
Финиш									

Всего штрафных очков _____ Итого очков _____

Главный судья ралли _____ Дата _____

торая одновременно играет роль заявки на участие в соревнованиях и маршрутного листа, состоит из трех частей (см. образец на табл. 7.6). В первой части члены команды записывают краткие сведения о себе (капитан команды записывается под №1). Далее дается график-задание на прохождение трассы ралли. Здесь перечисляются все пункты КВ трассы, на каждом участке между ними задаются протяженность и скорость либо протяженность и время прохождения участка. Зная два из этих параметров, можно вычислить третий (но можно в контрольной карты внести все данные). В нашем примере дан образец контрольной карты для медленного темпа. Для среднего темпа значения в графе «Скорость» контрольной карты будут соответственно 10, 15 и 12 км/час, для быстрого ориентировочно – 12, 20, 15 км/час (может быть еще и спортивный темп: 15, 25, 20 км/час). Скорость выбирается в первую очередь в зависимости от дорожных условий. В третьей части контрольной карты размещается таблица результатов прохождения трассы ралли. Здесь судьи на старте, на пунктах КВ и ВКВ и на финише фиксируют время прибытия и отправления команд (участников). На старте заносятся поощрительные очки, на финише – подсчитывают сумму штрафных очков и записывают итоговое количество очков (разность между штрафными и поощрительными).

В ралли по описанию и по легенде тоже можно изготовить и размножить общую схему, которую выдавать участникам на старте. На ней нанесены пункты контроля времени (КВ). Схему целесообразно выполнить в условных знаках топографических карт, однако, строго говоря, абсолютной необходимости в схеме нет.

Участники ралли будут очень довольны, если им перед ралли вручат (продадут) эмблемы, значки.

На местности пункты обозначаются яркими и броскими указателями. По маршруту ралли желательно развесить серьезные и шуточные подбадривающие приветствия, советы, предупреждения, оживить трассу веселыми рисунками.

На каждом пункте КВ и ВКВ должны находиться двое судей, которым вручается бланк судейского протокола (табл. 7.7), а на финише должен быть и график движения участников по маршруту ралли (табл. 7.8). Судейские протоколы необходимы в серьезных соревнованиях, в массовых ралли они выполняют скорее роль игрового элемента, хотя и здесь могут возникнуть споры из-за одной минуты. Тщательно проверяются часы. Для этого желательно судьям иметь на пунктах контроля транзисторные приемники.

Чтобы оживить ралли, можно начислять поощрительные очки, например, за подачу заявки на участие в ралли группой не менее 4 человек (5 очков), за наличие в команде женщины, двух любых членов одной семьи (5 очков), трех и более членов одной семьи (10 очков).

Всех участников ралли на старте перед началом соревнований надо детально ознакомить с условиями участия в нем, чтобы ни у кого не возникло сомнений на трассе (вывесить на видном месте). Еще удобнее – если правила участия в ралли напечатаны на обороте контрольной карты. Каждой команде (или участнику) присваивается номер. Команды последовательно стартуют через определенные промежутки времени и двигаются по маршруту согласно стрелкам

Таблица 7.7

Судейский протокол пункта контроля времени велоралли

№ _____

№№ п/п	Номер команды	Время приб. в пункт	Время отпр. из пункта	Штрафные очки	Подпись капитана команды

Таблица 7.8

График движения участников по маршруту ралли

(только для судей)

Темп медленный

Участок	Протяженность	Скорость	Время
Старт – КВ-1 (пункт 6)	3,3 км	8 км/час	25 мин.
КВ-1 (п-т 6) – КВ-2 (п-т 11)	6,8 км	10 км/час	41 мин.
КВ-2 (п-т 11) – КВ-3 (п-т 18)	9,0 км	12 км/час	45 мин.
КВ-3 (п-т 18) – ВКВ-5 (п-т 22)	3,0 км	8 км/час	22 мин.
КВ-3 (п-т 18) – КВ-4 (п-т 28)	7,2 км	8 км/час	54 мин.
КВ-4 (п-т 28) – ВКВ-6 (п-т 31)	1,9 км	10 км/час	11 мин.
КВ-4 (п-т 28) – Финиш	3,7 км	10 км/час	22 мин.
Итого:	30,0 км		3 ч. 07 м.

легенды. В каждом пункте КВ и ВКВ участники ралли предъявляют судьям контрольную карту, в которой те записывают время прибытия в пункт и отправления из него, а также штрафные очки за неполный состав команды и нарушение Правил дорожного движения.

В пунктах КВ команды могут находиться не более 20 минут, судьи отправляют команды из каждого пункта тоже с интервалом в несколько минут, причем, как правило, в том порядке, в каком они в этот пункт прибыли. Таким образом, на прохождение трассы ралли в 30 км в медленном темпе потребуется меньше 4 с половиной часов (от завтрака до обеда). На послеобеденное время можно предусмотреть прохождение дистанции еще в 20-30 км (если иметь в виду все тот же медленный темп).

Один из пунктов КВ желательно наметить у какого-нибудь достопримечательного объекта, чтобы ралли, наряду со спортивно-туристским и развлекательным, имело и познавательный аспект.

За прибытие в пункты КВ и ВКВ с отклонением от заданного в контрольной карте графика в любую сторону команда получает штрафные очки из расчета, например, 5 очков за каждую полную минуту опоздания или опережения графика. Время прибытия в пункты определяется по замыкающим членам групп. Кроме того, командам начисляются штрафные очки, предположим, за пропуск каждого пункта КВ и ВКВ (отсутствие отметки в контрольной карте), за неполный состав команды (за каждого отсутствующего участника и на каждом пункте), за большой разрыв в группе между членами команды, за каждое нарушение Правил дорожного движения (ПДД).

На финише по мере прибытия команд (участников) судейская коллегия заносит результаты в таблицу, выполненную на большом листе бумаги и вывешенную для всеобщего обозрения. После того как финиширует последняя команда, можно устроить дополнительные соревнования (ДС), например, на элементах фигурного вождения, на полосе препятствий либо организовать игры. Результаты участия в дополнительных соревнованиях записываются на соответствующей строке (см. образец контрольной карты).

После проведения ДС судьи определяют победителей по всему ралли. При этом если итоговый результат у двух команд-призеров окажется одинаковым, приоритет отдается большей по численности команде, а при одинаковом количестве членов команды – той, где больше женщин и подростков. Тут же в присутствии всех участников и зрителей обычно производят награждение победителей.

При умелой организации ралли превращается в массовую увлекательную игру, в которой может участвовать сколько угодно людей.

Учитывая трудоемкость организации подобного ралли, уместно его устраивать на принципах самокупаемости, подготовив краткое описание достопримечательностей по маршруту в виде буклета-путевки, там же можно написать условия участия в ралли. В стоимость путевки целесообразно также включить расходы на изготовление документации, значка, эмблемы, на призы, оплату труда организаторов ралли, судей и т.д.

Двухдневное ралли

Двухдневное ралли может быть нескольких вариантов, причем, как правило, варьируется программа второго дня (воскресенья). То есть в субботу организуется ралли по тому образцу, который мы только что описали, после этого организуется общий лагерь на берегу реки или озера, тут устраиваются конкурсы, шуточные и серьезные соревнования, игры, турниры и т.д.

В воскресенье ралли можно продолжить в таком же виде, как и в субботу.

Второй вариант: утром в районе лагеря организуются большие соревнования по обширной программе. Сюда можно включить, например, кросс, триал, фигурное вождение, ориентирование, полосу препятствий, упражнения по общетуристской и велотуристской технике, игры на велосипеде и т.д. Тогда в субботу вечером целесообразно провести конкурсы художественной самодеятельности, туристской песни у общего костра.

А можно в воскресенье провести конкурс на разработку самого интересного варианта маршрута. Командам – участникам ралли задается конечный пункт в 40-60 км от места ночлега и время прибытия на него (опять же с учетом разного темпа движения). Стартовое время у каждой группы свое, путь следования участники выбирают сами. Им выдаются крупномасштабные туристские карты или ксерокопии с них либо подробные схемы дорог района. На финише ралли оцениваются маршруты, проложенные участниками. Чем больше маршрут проходит по дорогам местного значения и уютным тропинкам, чем больше на нем достопримечательностей и живописных мест, тем больше очков маршруту присуждает судейская колле-

гия или жюри конкурса. Дополнительное поощрение тому, кто составит описание маршрута. Следовательно, на эту краеведческую работу участникам надо дать побольше времени. Такой вариант ралли полезен для приобретения опыта разработки маршрутов походов.

Вечером в воскресенье – подведение итогов всего ралли, награждение победителей.

Велотуриада выходного дня

Вообще туриадой называют массовое туристское мероприятие, в рамках которого несколько групп совершают походы в одном районе. Но если многодневная туриада подразумевает более или менее конкретное мероприятие, то понятие «туриада» применительно к уикэнду расплывчато и неопределенно. Это может быть двухдневный звездный поход, звездное ралли, поход-эстафета, обычный слет, ралли в сочетании со звездным походом или слетом и т.д.

Если туриада проводится в форме **звездного похода**, наиболее возможен такой вариант: сколько-то групп совершают разные двухдневные или двухсуточные (с выездом из города в пятницу вечером) походы, при этом конечный пункт маршрутов у всех один, где группы устраивают соревнования и конкурсы.

Встреча групп может быть в начале или середине похода (общий ночлег с пятницы на субботу либо с субботы на воскресенье).

Туриада выходного дня в форме звездного похода может иметь природоохранную или какую-то другую цель. Например, в субботу все группы сходятся в определенном месте, работают в лесу, а потом расходятся по своим маршрутам.

Звездное ралли целесообразно проводить тогда, когда предполагается большое количество участников либо когда в мероприятии участвуют велотуристы нескольких городов. При этом активу каждого города можно предложить разработать свою трассу. И тут возможны разные варианты. Трассы ралли могут иметь общий начальный пункт, но разные конечные; разные начальные, но общий конечный; общие начальный и конечный пункты, а сами трассы – разные и по сложности, и по протяженности; начальный и конечный пункт один и тот же, из которого расходятся несколько кольцевых трасс. Для оживления звездного ралли можно создавать легенды маршрутов, ведущих к точке общего сбора, при этом местоположение этой точки никому не разглашать, а легенды маршрутов выдавать участникам в объявленных местах в определенный промежуток времени. Эти легенды и приведут всех на одну поляну. Такая тайна, возбуждая любопытство, еще больше привлечет людей.

А вся программа туриады может быть такой: в субботу – поездка по трассам ралли, а в воскресенье – общие велотуристские соревнования.

Поход-эстафета предусматривает участие представителей разных видов туризма, допустим, пешего, водного, велосипедного и горного. Трасса – с множеством разнообразных препятствий. При этом «пешеходы» по пути, например, преодолевают реку, переходят болотце, траверсируют склон и т.д. У велотуристов – участок маршрута со

своими трудностями. Затем эстафету принимают водники (байдарочники), которые проходят сколько-то километров по реке, где могут быть естественные или искусственные препятствия. Горные туристы, приняв эстафету у водников, взбираются по высокому и крутому скалисто-му или песчаному склону.

Общая протяженность трассы может быть различной – с таким расчетом, чтобы участники были на трассе с утра до вечера первого дня туриады. Команда состоит, допустим, из 16 человек, по 4 представителя каждого вида туризма. Стало быть, такую комплексную эстафету лучше проводить для туристских секций и клубов, в которых развиты разные виды туризма. Прохождение дистанции можно организовать трояко: на принципах кросса, триала и ралли. В первом случае каждая четверка стремится пройти свою дистанцию как можно быстрее, во втором уложиться в установленные промежутки времени, в третьем – задача пройти не быстрее и не медленнее заданного времени. Старт – раздельный, через равные промежутки времени. На каждом участке судьи следят за правильностью и техничностью действий команд, начисляют штрафные очки. Вечером все участники туриады собираются в одном лагере на берегу реки.

На следующий день здесь можно устроить соревнования по туристской технике, по волейболу или футболу, либо группы завершают туриаду походами выходного дня, каждая по своему маршруту.

Один из вариантов **сочетания звездного похода и ралли** может быть таким: в первый день группы идут по разным походным маршрутам, которые кончаются в одном месте. Здесь – общий лагерь. На следующий день – ралли.

Многодневная туриада

Многодневная велотуриада позволяет вовлечь в организованный туризм разное большое количество людей. С этой целью она обычно и проводится. Учебно-тренировочными туриадами нередко заканчиваются школы и семинары туристской подготовки. Могут быть также краеведческие туриады, ставящие целью изучение какого-то района, разработку новых туристских маршрутов и т.д., природоохранные туриады. В рамках туриады могут быть организованы походы одной категории сложности, а могут быть походы разных категорий.

В туриадах обычно в начале или в конце (либо и в начале, и в конце) устраивают общий сбор всех групп-участниц в привлекательном месте. Маршруты могут быть кольцевыми, а иногда и в середине похода в общем лагере предусматривается ночлег или дневка, в этом случае маршруты принимают форму восьмерки. Если общая встреча только в конце туриады, то она становится чем-то вроде большого звездного похода, а маршруты – линейные, сходящиеся в одной точке, при этом группам задают лишь два параметра: место и время окончания похода, а маршрут каждая группа разрабатывает самостоятельно. Если намечаются два общих сбора, то в начале туриады он обычно получает тренировочно-методическую направленность, на нем с целью проверки готовности групп к большому походу полезно провести соревнования по технике вождения велосипеда,

велоориентированию, устроить небольшой кросс с препятствиями, проверить знания велотуристов техники безопасности, доврачебной помощи. В конце общий сбор носит скорее развлекательный характер.

Организация туриады начинается с выбора района, который может заинтересовать достаточное количество людей. Нужно определить контингент инструкторов, руководителей групп, которые захотят принять участие в организации туриады, по уровню подготовки смогут провести походы в намечаемом районе. Если не набирается необходимое количество руководителей (причем с запасом), может быть, придется для какого-то количества велотуристов провести предварительный семинар с учебно-тренировочным походом.

Какое бы ведомство ни взяло на себя роль организатора туриады, надо заблаговременно составить положение о туриаде и примерную смету. В положении должны быть изложены цели и задачи туриады, время и место ее проведения, кто осуществляет руководство туриадой, кому она адресуется. Включают в положение график мероприятий в подготовительный период: к какому сроку должен быть закончен подбор руководителей групп, проведен для них семинар, когда и где следует оповестить о туриаде людей, до какого числа можно на нее записаться, в какие сроки будет проводиться семинар для будущих участников туриады, когда представить маршрутные документы в МКК. В положении излагаются условия участия в туриаде (походный опыт, необходимое личное снаряжение и т. д.), обязанности коменданта по организации общего лагеря. Отдельные разделы положения отводят обеспечению безопасности групп и финансированию.

Поскольку в нынешнее время большинство массовых мероприятий спортивно-оздоровительного туризма проводится на принципах самоокупаемости, то наиболее вероятно велотуриада по путевкам. Хорошо, если при этом удается договориться с туристской или какой-либо другой организацией, имеющей расчетный счет, о выпуске путевок. В стоимость путевки могут входить проезд по железной дороге в район туриады, экскурсии, значки, эмблемы, оплата труда организаторов ралли, коменданта лагеря и инструкторов.

Однако туриада может проводиться на личные средства и руководителей групп, и участников, в этом случае походы мало чем отличаются от обычных, особенность их лишь в том, что маршруты расположены в одном районе и имеют пункт общей встречи нескольких групп.

Поскольку в рамках массовой туриады для новичков обычно предварительно проводят семинар начальной туристской подготовки, такая туриада, по сути дела, становится учебно-тренировочным походом. Подготовка к ней начинается в конце предыдущего года, когда формируют штаб туриады. Вот примерный перечень «портфелей»: начальник штаба, два его заместителя по учебной и хозяйственной части (они же могут быть инструкторами школы или семинара), секретарь, ответственный за разработку маршрутов, комплектование групп и оформление маршрутных документов в МКК, ответственный за агитацию, пропаганду и оформление. Седьмой член штаба занимается медицинским обеспечением (прохождением медкомиссии, комплектованием аптечек). В штаб туриады могут входить руководи-

тели будущих групп.

О туриаде, организуемой с целью приобщения к велотуризму новичков, заблаговременно в туристском клубе, в крупных учреждениях и на предприятиях вывешивают объявление, оповещают о туриаде в газетах. Всех заинтересовавшихся приглашают на ознакомительное собрание. Тут же следует пришедшим раздать бланки анкеты для записи. Возможна запись укомплектованными группами.

Далее организаторы формируют группы с учетом туристского опыта, возраста, моделей велосипедов, интересов и т. д. За подготовку будущих участников берутся руководители групп. Маршруты группы могут разрабатывать сами. Их утверждают в МКК по всем правилам.

Тренировочные поездки проводятся по группам. День выезда каждой группы в район туриады зависит от категории сложности маршрута. На общем сборе в конце туриады можно организовать дневку с соревнованиями, конкурсами, с концертом самодеятельности у общего костра. На следующий день желательно запланировать экскурсии по городу и его окрестностям, из которого предполагается выезд участников туриады домой. Экскурсии внесут разнообразие, будут неплохим заключительным аккордом ко всей туриаде.

Многодневное ралли

Все популярнее на планете становятся многодневные ралли, в которых на трассу выезжает, бывает, не одна тысяча велосипедистов — компаниями, семьями, а иные в одиночку, приобретая друзей в пути. Проезжая заданный маршрут, обычно надо не только уложиться в контрольное время, но и участвовать в различных дополнительных состязаниях, составить описание пройденного маршрута. В нашей стране подобные массовые спортивно-туристские мероприятия пока еще не нашли широкого распространения. Однако практика показывает, что люди намного охотнее приобщаются к активному полезному отдыху на двух колесах, когда их приглашают не просто путешествовать маленькой группой, а участвовать в большой увлекательной спортивной игре.

В ралли может принять участие любое количество людей, однако не требуется какое-либо сопровождение, поскольку каждая группа путешествует самостоятельно. Ралли учит путешествовать дисциплинированно, четко, вырабатывает навыки слаженной езды, умение держать ровный темп в течение длительного времени. В то же время ралли сохраняет автономию каждой группы, оставляет возможность для инициативы. А в контрольных точках трассы все участники встречаются, обмениваются впечатлениями, информацией, дают друг другу полезные советы. В этом существенное преимущество ралли перед другими формами многодневного велотуризма: каждая группа путешествует сама по себе, но в то же время моральную поддержку оказывает присутствие близости других групп, которые в трудную минуту могут помочь.

Организаторами ралли может быть любая спортивная или туристская организация. Как и обычные походы, ралли тоже может иметь оздоровительно-познавательную или спортивно-туристскую направленность. Первое обычно имеет более массовый характер, рас-

считано на новичков в велотуризме, предполагая вариант интересного активного отдыха в отпуске. Вторая подразумевает прежде всего более сложный маршрут с разнообразными препятствиями и более напряженный темп движения, соответственно, категории сложности маршрутов спортивно-туристских ралли, как правило, выше, больше дополнительных соревнований.

Однако привлекательность ралли в том и состоит, что маршрут, предназначенный и для новичков, тоже может быть интересным для асов велоспорта и велотуризма, поскольку между контрольными пунктами команды выбирают протяженность пути сами, по более или менее трудным дорогам.

Продолжительность многодневных ралли может быть разной: от 6 дней (нормы I категории сложности) до 4 и более недель (рассчитанные на отпуск или каникулы). Принципы проведения многодневных ралли тоже могут быть разными: 1) предусматривать движение по жестко заданной трассе (по схеме, легенде, карте, по словесному описанию); 2) допускать выбор пути между контрольными пунктами; 3) задаются лишь начальная и конечная точки трассы, а команды-группы прокладывают маршрут целиком самостоятельно, набирая при этом очки в соответствии с определенными условиями.

Первая разновидность ралли рассчитана на людей с равными физическими возможностями, мало чем в принципе отличается от однодневного ралли по легенде, которое мы рассмотрели выше (только расстояние между точками в среднем больше).

Поэтому мы подробно рассмотрим **второй вариант ралли** и назовем основные принципы третьего типа ралли.

Маршрут ралли может быть линейным и кольцевым. Протяженность маршрута тоже может быть различной: от 400 км (в расчете на 6 дней) до 2 тысяч км и более (в расчете на 4 и более недели). Как показала практика, даже люди без большого опыта при некоторой предшествующей тренировке способны преодолеть в умеренном темпе за отпуск полторы и более тысяч километров. Прохождение такого маршрута значительно укрепляет у людей чувство уверенности в себе вообще, повышает представление о своих возможностях.

Маршрут ралли, особенно адресованного широкой публике, должен быть прежде всего интересным в познавательном отношении, включать достопримечательности, к которым не так-то просто добраться другими видами транспорта. Привлекают людей также реки и озера на маршруте, где можно искупаться после езды по пыльным дорогам. Не следует забывать эстетическую сторону, чтобы взору путешественников открывались живописные виды. Следует подумать о любителях собирать грибы-ягоды.

Начало маршрута массового ралли, рассчитанного на новичков, по сложности и дневным переходам должно соответствовать нормам похода I категории сложности, то есть избегать труднопроходимые участки, затяжные крутые подъемы и спуски, преодоление рек вброд и т. д. Следует сторониться и магистральных автодорог с интенсивным движением. Последнее условие, впрочем, желательно соблюдать при проектировании любого ралли не только из-за соображений безопасности, но и потому, что на них воздух не намного чище и шума не меньше, чем в городе.

В то же время что это за ралли, если в нем нет трудностей на маршруте? В спортивном отношении трасса любого ралли, в том числе массового, должна быть разнохарактерной: проходить по гладким асфальтовым шоссе и песчано-щебеночным дорогам, по проселкам, лесным дорожкам и тропам. Тем более, как известно, глухие места – самые живописные. Но поскольку некоторые категорически против того, чтобы их тащили в бездорожье, маршрут следует прокладывать так, чтобы был выбор: и по грунтовым дорогам, и по дорогам с твердым покрытием, но за легкий путь «плати» штрафными очками. График прохождения грунтовых участков должен быть составлен в расчете на самую неблагоприятную погоду, а в случае, если с погодой повезет, участники ралли будут только рады лишней дневке на берегу озера, около большого малинника или вблизи монастыря с музеем.

А вообще на каждую неделю ралли должно приходиться минимум по одной дневке для отдыха и ремонта велосипедов, для осмотра достопримечательностей. В массовых ралли хорошо бы предусмотреть на маршруте 1-2 ночлега в более комфортабельных условиях, чем в палатке (например, на турбазе). Тут необходима предварительная договоренность с местными учреждениями. Общие для всех групп ночлеги лучше всего предусмотреть в начале и конце ралли. В продолжительных массовых ралли полезно чередовать познавательные участки, где основное внимание уделяется осмотру достопримечательностей, с активными, на которых надо идти в заданном темпе, не слишком отвлекаясь.

После того, как выбрана трасса ралли, можно для уверенности обратиться к бывалым туристам, в соответствующие областные управления строительства и эксплуатации дорог, в лесничество, другие организации и осведомиться о возможности проезда по тем или иным участкам трассы на велосипеде. Второй путь – организаторам ралли самим загодя (то есть в предшествующий сезон) осуществить рекогносцировку наиболее сомнительных участков, изучить туристские отчеты. А можно ничего этого не делать, и тогда участники ралли будут чувствовать себя первооткрывателями на трассе, но тут уже нужно быть готовым к романтическим испытаниям, к тому, что придется, возможно, форсировать вброд речушку, пробираться пешком заболоченными лесными тропами, перелезать через стволы упавших деревьев. Именно неожиданности в пути обычно и запоминаются как самые яркие впечатления путешествия.

Чтобы было понятнее, как организовать ралли, проследим подготовительные этапы на конкретном примере. Наметим трассу средней трудности, которая позволяла бы проложить маршруты I-III категорий сложности: Петрозаводск – водопад Кивач – Медвежьегорск – Вытегра – Кириллов – Вологда – Владычное – Рыбинск – Углич – Нагорье – Костино – Москва. Маршрут этот особенно удобен для жителей Москвы и Подмосковья, городов центра Российской Федерации. Они уезжают на поезде в Карелию, а потом медленно, но верно приближаются к порогу своего дома. Проходит маршрут по лесам, богатым ягодами и грибами, на пути много озер, рек, в том числе Волга. В познавательном отношении маршрут тоже очень интересен. Затем составим график движения велосипедистов. Предусмотрим постепенное увеличение темпа движения от начала трассы к ее

концу. В нашем ралли он будет составлять в начале примерно 55 км в день, а в конце дневную норму доведем почти до 80 км (не считая кросса). Стоянки для ночевки наметим лишь для составления общего графика движения, а вообще группы вольны сами планировать дневные нормы и устраивать биваки, где им угодно. Тренированные велосипедисты могут между пунктами контроля времени (КВ) следовать более дальним путем, устраивая радиальные поездки. Мы дневки организуем на Белом озере, в Кириллове, Вологде, около Углича на берегу Волги (в районе деревни Баскачи).

Теперь наметим пункты КВ: у водопада Кивач, в Пудоже, Вытегре и т.д. Пункт КВ можно устроить и в деревушке в середине грунтового участка, например, вблизи границы между областями, куда можно добраться только по труднопроходимым дорогам. Периодические встречи всех групп в этих пунктах – самые эмоциональные моменты ралли. Можно прибытием в пункты КВ соревновательную часть ралли и ограничить, но обычно в программу включают дополнительные состязания и конкурсы, которые делают ралли намного содержательнее и интереснее. Мы их введем тоже, но поскольку у нас – массовое мероприятие, они должны носить не только спортивный, но и развлекательный характер.

В табл. 7.9 даны нитка трассы ралли и график движения.

Предусмотрим три скоростных участка, на которых группы должны идти с жестко заданной скоростью, и один кроссовый. Первый участок Повенец – Челмужи – на хорошей асфальтовой дороге – нужно пройти со средней скоростью 13 км/час. На втором скоростном участке Матвеевское – Кубенское установим скорость 16 км/час. Третий участок – грунтовой, трасса проходит по местным проселочным и лесным дорогам. Здесь нужны навыки ориентирования, придется узнавать дорогу у местных жителей. Поэтому на нем установим скорость движения 5 км/час. После затяжных дождей участникам лучше порекомендовать из Вологды в Углич пройти через Данилов – Ярославль – Большое Село или через Череповец – Гаютино, а тем командам, которые все-таки рискнут пробиться по основной трассе и не опоздают на контрольный пункт в деревне Баскачи, можно начислить поощрительные очки за мужество.

Конкурс «Кто во что горазд» можно организовать вечером на стоянке под Угличем на Волге. Может получиться очень веселый пестрый концерт, каждая группа выступит не менее чем с одним номером художественной самодеятельности в любом жанре: песни, стихи, сценки, музыкальные импровизации... В выступлении могут участвовать один человек, несколько, вся группа.

Здесь же проведем соревнования на полосе препятствий. Для них в районе д. Баскачи есть условия: лес, большая поляна, овраг с ручьем. Старт и финиш удобно сделать в одном месте. Описание упражнений можно обнародовать заблаговременно, чтобы участники могли потренироваться. Каждая группа выделит команду из четырех человек. Соревнования командные. Штрафные очки, полученные членами команды, суммируются. Победители определяются по времени, затраченному на прохождение всей дистанции. Для полосы препятствий можно выбрать задания по общетуристской и велотуристской технике, а можно ограничиться упражнениями игрового характера, например, «Кто дальше?», «Перевесь кольцо», «Поймай

МАССОВЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

Таблица 7.9

Дата	Время	Этапные пункты ралли (места ночлегов указаны приблизительно)	Основное назначение пунктов	Прим. дневн. про- бег, км	Пройден. расст. с нач. рал- ли, км
22.VII.98	10.00	Петрозаводск, пл. Ленина	Старт ралли		0
22-23.VII		За п. Кончезеро, на берегу Пертозеро	Ночлег	55	55
23.VII	11.00	Водопад Кивач, около музея	КВ		74
23-24.VII		За г. Кондопгой	Ночлег	56	111
24-25.VII		Между Нов. Поселком и Кяппесельгой	Ночлег	64	175
25-26.VII		За п. Пиндуши	Ночлег	55	230
26.VII	9.00	Беломорско-Балтийский канал, за ним	КВ		238
	1-я группа отпр. в 9.00		Скоростной уч-к, 52 км		
	1-я группа приб. в 13.00	Перед п. Челмужи	КВ		290
26-27.VII		За п. Челмужи	Ночлег	75	305
27-28.VII		У д. Песчаное	Ночлег	69	374
28.VII	17.00	г. Пудож, у краеведческого музея	КВ		433
28-29.VII		За г. Пудож на р. Черной	Ночлег	66	440
29-30.VII		Перед д. Саминский Погост	Ночлег	53	493
30.VII	18.00	г. Вытегра, у Сретенского собора	КВ		540
30-31.VII		За Вытегрой	Ночлег	55	548
31.VII- 1.VIII		На берегу Ковжского оз.	Ночлег	67	615
1-2.VIII		За д. Остров, на берегу р. Индоманки	Ночлег	67	682
2-3.VIII		В районе Белого оз.	Ночлег и дневка	68	750
3.VIII	10.00	Белозерск, у трехарочного моста XVIII в. через ров	КВ		758
3-4.VIII		В районе Белого оз. (на прежнем месте)	Ночлег	17	767
4-5.VIII		Около г. Кириллова, на берегу Сиверского оз.	Ночлег	35	802
5-6.VIII		Около Фералонтово	Ночлег	21	823
6-7.VIII		У д. Матвеевское	Ночлег	41	864
7.VIII	9.00	Поворот в д. Матвеевское	КВ		866

Массовые походные мероприятия

Таблица 7.9 (продолжение)

Дата	Время	Этапные пункты ралли (места ночлегов указаны приблизительно)	Основное назначение пунктов	Прим. дневн. про- бег, км	Пройден. расст. с нач. рал- ли, км
7.VIII	1-я группа отпр. в 9.00	Около с. Кубенское	Скоростной уч-к, 64 км КВ		930
	1-я группа приб. в 13.00				
7-8.VIII		На р. Вологде (или на турбазе Вологды)	Ночлег	69	933
8-9.VIII		Около д. Можайское (или на т/б Вологды)	Ночлег	27	960
9.VIII	11.00	Перьево, у автоб. ост-ки	КВ		971
	1-я группа отпр. в 11.00				
	1-я группа приб. в 19.00	Владычное, у почтового отд.	Скоростной уч-к, 40 км КВ		1011
9-10.VIII		За с. Владычное	Ночлег	55	1015
10-11.VIII		Не доезжая 4 км до д. Милушино	Ночлег	70	1085
11-12.VIII		Около д. Покров	Ночлег	48	1133
12.VIII	18.00	д. Баскачи, на берегу р. Волги	КВ		1195
12-13.VIII		Около д. Баскачи, на берегу р. Волги	Ночлег и дневка	63	1196
13.VIII	17.00	Там же	Соревн. по технике велоезды		
13-14.VIII		Там же	Ночлег		
14-15.VIII		Не доезжая 15 км до с. Нагорье	Ночлег	77	1273
15-16.VIII		Не доезжая д. Веригино	Ночлег	46	1319
16.VIII	9.00	Около д. Веригино на соединении дорог из Калязина и Нагорья	КВ		1320
	1-я группа отпр. в 9.00	Кросс через пункты: Селково, Константиново, Старово, Пальчино, Алферьево, Васильев- ское, Озерекое, Кости- но, Ассаурово, Гришино	Старт кросса, дистанция 100 км		1320
		Около с. Гришино	Финиш кросса		1420
16-17.VIII		За с. Гришино	Ночлег	103	1422
17.VIII	17.00	Москва, пересеч. МКАД и Алтуфьевского шоссе	Финиш ралли	78	1500
	18.00		Награж- дение по- бедителей		

МАССОВЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

мяч», «Ориентирование по описанию», «Змейка», «Ворота», «Линия стоп» (описание этих упражнений даны в предыдущих разделах). Ориентирование по описанию можно совместить с другими упражнениями, например, форсирование с велосипедами оврага с ручьем, преодоление кучи валежника и т. д. Можно добавить и шуточные упражнения типа «Не разлей воду».

Кроссовый участок наметим перед финишем ралли на местных дорогах, где автомобильное движение небольшое, допустим, на участке Веригино – Гришино. Протяженность дистанции 100 км. Здесь много поворотов и перекрестков дорог, целесообразно на участок составить и размножить легенду. Трасса кросса проходит по пересеченной местности, здесь проверяется спаянность групп, умение под гору и на подъеме двигаться компактно, в нескольких местах, известных участникам ралли, члены судейской коллегии будут следить за движением групп. Стартуют группы с интервалом в несколько минут.

В последний вечер судьи примут от участников описания маршрута ралли или какого-нибудь его участка (не менее 400 км), рассмотрят их, определяют победителей.

Судей должно быть минимум трое, а для надежности лучше шестеро (две бригады). Больше всего судей нужно на полосе препятствий (12 человек). Однако если в ралли есть только контрольные пункты, а дополнительные соревнования отсутствуют, можно вообще обойтись без судей. Контролером в каждом КП станет руководитель группы, первой прибывшей в полном составе на данный пункт. Он будет находиться здесь в течение, например, часа с начала контрольного срока. Отсутствие отметки в контрольной карте группы карается солидным штрафом.

Победителей в ралли определим по соотношению положительных (поощрительных) и отрицательных (штрафных) очков. Плюсовую основу составят очки за пройденное расстояние. За каждые полные 50 км основной трассы ралли начислим по 10 очков (стало быть, за участие на всей трассе группа получит 300 очков). Поощрим также очками наличие в составе групп женщин, подростков, членов семей. А штрафовать будем за неучастие в дополнительных состязаниях, сход с трассы ралли членов групп. За опоздание на все пункты КВ, кроме Челмужи, Кубенское, Гришино и Москва (МКАД), будем начислять штраф из расчета 1 очко за 1 минуту, а за опоздание более чем на 50 минут или отсутствие отметки контролеров – штрафовать 50 очками. На скоростных участках и на финише всего ралли штраф за опоздание установим более строгий – по 5 очков за одну полную минуту. Кроме того, на финише скоростных участков будем начислять штрафные очки и за преждевременное прибытие. Успешное выполнение элементов и упражнений на полосе препятствий, а также ошибки и нарушения тоже будем поощрять или штрафовать очками. А командам, занявшим I, II и III места в конкурсах, на полосе препятствий и на дистанции кросса, начислим поощрительные очки. На кроссе большими штрафами за существенные неисправности велосипедов, большие разрывы в группе между участниками (более 10 м на ровной дороге), за нарушения Правил дорожного движения побудим группы пройти участок не столько быстро, сколько слаженно и дисциплинированно, со строгим соблюдением

Лицевая сторона

Контрольная карта велоралли Петрозаводск – Москва

Группа № _____ Руководитель _____

Состав группы в _____ – _____ чел.
начальный пункт путешествия группы

Состав группы в _____ – _____ чел.
конечный пункт путешествия группы

Протяженность маршрута группы по основной трассе ралли _____ км

Отметки на пунктах контроля времени

№№ п/п	Дата	Время	Населенный пункт, место	Опозд., мин.	Штраф. очки	Подпись контролера
1	22.VII.98	10.00	Петрозаводск, пл. Ленина			
2	23.VII	11.00	Водопад Кивач, у музея			
3	26.VII	9.00	Беломорско-Балтийский канал, за ним			
4	28.VII	17.00	г. Пудож, у краеведческого музея			
5	30.VII	18.00	г. Вытегра, у Сретенского собора			
6	3.VIII	10.00	г. Белозерск, у трехарочного моста XVIII в. через ров			
7	7.VIII	9.00	Поворот в д. Матвеевское			
8	9.VIII	11.00	д. Перьево, у автобусной остановки			
9	12.VIII	18.00	д. Баскачи, на берегу р. Волги			
10	16.VIII	9.00	Около д. Веригино, на соединении дорог из Калязина и Нагорья			
11	17.VIII	17.00	Москва, перед пересечением МКАД и Алтуфьевского шоссе			

Итого очков по основной трассе ралли (кроме дополнит. состязаний):

Поощрительных и за пройденное Штрафных, в том числе по кон-
 расстояние _____ трольным пунктам _____

МАССОВЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

Таблица 7.10 (продолжение)

Оборотная сторона контрольной карты

Итого очков по основной трассе ралли (переносится с лицевой стороны):

Поощрительных и за пройденное расстояние _____ Штрафных, в том числе по контрольным пунктам _____

Дополнительные состязания

1. Скоростной участок Повенец – Челмужи

Время: старта из Повенца _____ прибытия в Челмужи _____

Опоздание или опережение в полных минутах _____

Штрафных очков _____

Судья _____

2. Скоростной участок Матвеевское – Кубенское

Время:

старта из Матвеевского _____ прибытия в Кубенское _____

Опоздание или опережение в полных минутах _____

Штрафных очков _____

Судья _____

3. Скоростной участок Перьево – Владычное

Время: старта из Перьево _____ прибытия во Владычное _____

Опоздание или опережение с округлением до полных 5 мин. _____

Штрафных очков _____

Судья _____

4. Конкурс «Кто во что горазд»

Очки за I-III места _____ Председатель жюри _____

5. Полоса препятствий

Время: старта _____ финиша _____

Затрачено времени на прохождение препятствий _____

Очки за успешное выполнение

упражнений и за быстрое про-

хождение полосы препятствий _____ Штрафных очков _____

Судья _____

6. Кросс

Время: старта из Веригино _____ финиша в Гришино _____

Затрачено времени на прохождение кроссового участка _____

Очки за I-III места _____ Штрафных очков _____

Судья _____

7. Конкурс на лучшее описание маршрута

Очки за I-III места _____ Председатель жюри _____

Итого очков по всему ралли:

Поощрительных _____ Штрафных _____

Окончательный итог _____ Занятое место _____

Главный судья _____ 17.VIII.98

ПДД и походных традиций.

Достижения и промахи каждой группы фиксируются в контрольной карте (табл. 7.10).

Такое трудоемкое и солидное мероприятие, как многодневное ралли, непременно потребует написания «сценария» или положения. Обычно это делают после того, как определена трасса ралли, намечены дополнительные состязания. В положении оговаривают место, время проведения ралли, маршрут, кому оно адресуется, описаны его отдельные элементы. Там должно быть сказано о финансировании ралли, осуществляется ли оно из бюджета проводящей организации, привлекаются ли организации-спонсоры или ралли проводится целиком за счет участников.

А может быть, предполагается смешанное финансирование? В последнем случае проводящая организация может взять на себя оплату деятельности судейской коллегии, размножение контрольных карт, легенд, описаний для ориентирования, приобретение призов победителям, медаптечек, изготовление выпелов и т.д. А участники оплачивают проезд к начальному пункту ралли (в Петрозаводск), экскурсии, ночлег на турбазе (если он планируется), стоимость подготовительных занятий, значка, эмблемы, оплату руководителям групп хотя бы командировочных расходов и т.д.

Оговариваются в положении условия участия в ралли. На его трассу смогут выйти велотуристы не моложе 14 лет, из которых формируются группы по 4-9 человек. Можно поставить жесткое условие, чтобы группы прошли всю трассу (от Петрозаводска до Москвы), а можно разрешить ограничиться участком трассы, а тех, кто поедет от начала до конца, дополнительно поощрить.

Составляется график подготовки к ралли. Утверждение положения, сметы и состава оргкомитета – первый подготовительный этап. Примерный состав оргкомитета может быть аналогичен штабу многодневной туриады. Особое внимание следует уделить подбору руководителей будущих групп, желательна с инструкторской подготовкой (нельзя рассчитывать, что среди пожелавших участвовать в ралли будут велотуристы с достаточным опытом).

О ралли можно оповестить в местной газете, расклеить афиши, в клубе или в помещении проводящей ралли организации целесообразно вывесить лист самозаписи (в виде таблицы), где будущие участники сообщат коротко о себе и своих пожеланиях. Потом наступит ответственный момент комплектования групп. В длительные путешествия группы надо подбирать особенно тщательно по тренированности, интересам, психологическим особенностям. Здесь могут помочь подробное анкетирование, организация тренировочных походов выходного дня до окончательного формирования групп. Лучше, конечно, когда люди записываются готовыми группами. Месяца за два до начала ралли подготовка пойдет в основном по группам: тренировочные выезды по выходным дням, распределение походных обязанностей, оформление маршрутных документов, подбор снаряжения. Перед выездом в начальный пункт ралли его организаторы должны устроить проверку-экзамен готовности будущих участников.

Заблаговременно нужно связываться с туристско-экскурсионными организациями «стартового» города и заказывать экскурсии (у нас – по Петрозаводску и на Кижы), а в ГИБДД договориться о сопровож-

дении всех участников ралли от центра города до его окраины.

Группы-победительницы определяются по окончании ралли на финише. Тут же трем группам-победительницам вручим призы.

Третий тип многодневного ралли предусматривает полную свободу действий групп. Жестко задаются лишь четыре параметра: место и время начала ралли, место и время его окончания. Между этими точками группы-команды полностью предоставлены сами себе. Продолжительность и протяженность пробега могут быть тоже различными.

Командам на старте выдаются маршрутные листы или контрольные карты, в которых записываются очки, ставятся штампы, делаются отметки на трассе ралли.

Состав групп регламентируется лишь Правилами проведения туристских спортивных походов, но, допустим, у команды численностью менее четырех человек очки вычитаются, а команде, в которой есть женщины, подростки и люди солидного возраста, наоборот, начисляются поощрительные очки.

Путь следования из начального пункта в конечный группы определяют сами, но чем больше общее пройденное расстояние, тем больше начисляется очков. В то же время поощрительные очки дает и включение в свой маршрут дорог без покрытия. Соотношение очков заставляет группы прикидывать, что лучше: набирать километраж по асфальтовым дорогам или пройти несколько грунтовых участков. Пребывание групп в тех или иных пунктах подтверждается печатями и штампами почтовых отделений, туристских и других организаций, местными газетами, купленными в киосках, прочими убедительными свидетельствами. Могут группы «отчитаться» и фотографиями путевых объектов, если у путешественников есть возможность их быстро изготовить.

В ралли подобного типа тоже могут быть промежуточные контрольные пункты, причем можно заранее договориться с представителями какой-либо местной организации, которые в определенный промежуток времени в заранее согласованном месте сделают отметки в контрольных картах.

На финише ралли подводятся его итоги, определяются победители. Здесь же могут быть проведены дополнительные соревнования, очки которых войдут в общий итог.

Марафон-эстафета

Веломарафон-эстафета – это несколько походов, посвященных общей теме, по маршрутам, соединенным между собой. Начальная и конечная точки общей трассы могут быть в разных местах, но могут маршруты замыкаться и в большое кольцо. По каждому маршруту путешествует отдельная группа, в местах встреч групп организуется передача эстафеты в более или менее торжественной обстановке (зависит от тематической направленности мероприятия). В веломарафоне-эстафете могут участвовать велотуристы одного города или даже клуба, а могут и представители разных городов и даже стран. Во втором случае требуется большая слаженность между организаторами этих городов и руководителями групп, чтобы все встречи

состоялись. Возможны походы разных категорий сложности.

В качестве эстафетной палочки могут быть символическая общая маршрутная книжка, письменные приветствия, вымпелы, ленты, флаги, медали, другие памятные знаки.

Массовый пробег такого характера как нельзя лучше соответствует агитационно-пропагандистским целям велопоходов.

Веломарафон-эстафета может быть проведена по путевкам.

Многолетнее ралли

Такое ралли состоит из серии отдельных многодневных ралли, которые соединяются в гигантский общий маршрут. Каждое из них укладывается в месячный срок, таким образом тот, кто участвует в этих ралли из года в год, за несколько лет покрывает расстояние в несколько тысяч километров. Подобное мероприятие хорошо подходит для нашей огромной страны. Маршрут можно проложить в меридиональном направлении, например, от Белого до Черного моря. Протяженность такого маршрута составит порядка 4000 км.

А можно трассу ралли замкнуть в большое кольцо. Например, и для российских велотуристов, и для зарубежных может быть интересным путешествие по наиболее насыщенным достопримечательностями местам центра и северо-запада России по маршруту протяженностью 4200-4500 км, нитку которого мы дали на с. 55. Можно в этот маршрут включить еще Кострому, Плес (Ивановская обл.), Нижний Новгород, Муром, Спасское-Лутовиново (Орловская обл.), Бородино (под Москвой).

Еще более солидную трансконтинентальную трассу можно проложить от Балтийского моря до Японского, постепенно усложняя дорожные условия до V категории сложности.

А учитывая нынешнюю открытость границ для наших велотуристов, маршрут ралли может пройти по странам Европы и даже перейти на другие континенты.

Многолетнее ралли можно проводить по свободному графику: каждая группа-команда получает необходимую документацию и путешествует в те сроки, когда ей это удобно, но должна пройти всю трассу, например, за три сезона. Те, кто уложится в установленные сроки и подтвердит прохождение поворотных пунктов трассы печатями местных учреждений, фотографиями и т.п., премируются, получают соответствующие знаки и спортивные разряды.

Итак, видов массовых мероприятий в велотуризме может быть много. При этом за организацию каждого из них должна взяться инициативная группа энтузиастов, которые отнесутся к делу с большой личной заинтересованностью. К подготовке и проведению каждого такого мероприятия надо подключать побольше людей. И подготовку к подобным мероприятиям надо начинать заблаговременно. От этих двух условий в первую очередь зависит успех дела. А главное – в туристской деятельности велоклуба не должно быть застывших форм, раз и навсегда установленных программ массовых мероприятий. Они должны постоянно совершенствоваться, видоизменяться, каждый новый слет или звездный поход должен отличаться от предыдущего. Тогда всем будет интересно.

VIII

ВЕЛОТУРИЗМ В ШКОЛЕ И ЛЕТНЕМ ЛАГЕРЕ

Кружок, секция, клуб юных велотуристов

Школьный велотуризм в нашей стране получил широкое распространение вслед за взрослым в 70-80-е годы. Как же возникают и складываются детские велотуристские объединения, как они структурно и организационно закрепляются? Однозначно ответить на этот вопрос невозможно, но основные тенденции процесса можно обозначить.

Чаще всего заядлый велотурист-энтузиаст (учитель, производительник) своим азартом увлекает, заражает группу ребят, которая становится ядром будущего кружка или клуба велотуризма. Порой это происходит стихийно, как бы случайно, импульсивно. Если первый велопоход проходит удачно, то, как правило, воодушевленные ребята потом сами предлагают готовиться к следующему походу. Это – старшеклассники. А младшие школьники зажигаются быстрее и обязательно спросят: «А когда мы пойдем в следующий поход?» И, вполне возможно, добавят: «Давайте в следующее воскресенье!» Так начинается жизнь детского велотуристского кружка.

А вот другой путь. Уже сложившаяся подростковая группа туристов-пешеходников вдруг осознает ограниченность пешеходной спецификации: времени мало, увидеть хочется много, а тут перед глазами промелькнула по дороге стайка велотуристов с увесистыми рюкзаками на багажниках, кто-то из них на ходу улыбнулся, приветливо махнул рукой, и вот рождается идея (у одного, а то и у нескольких сразу): в следующий поход – на велосипедах! И с этого момента можно отсчитывать новую эпоху в жизни туристского коллектива. Так из секции пешеходного туризма вырос в 1979 г. клуб велотуризма «Россия» при Центре детского и юношеского творчества им. А. Косарева Восточного округа Москвы.

В третьем случае увлеченные лыжными походами, юные путешественники поресаживаются на велосипеды с целью провести вместе время, отдохнуть, увидеть что-то новое и интересное. Для них велосипед – средство сохранения спортивной формы в летний период, когда на полгода прерывается возможность заниматься любимым видом туризма.

А бывает и так, что в процессе формирования детского турист-

ского коллектива сам педагог задается идеей: познакомить ребят с основными видами туризма – пешеходным, лыжным, горным, водным и велосипедным с тем, чтобы воспитанники, получив универсальные навыки путешественника, полюбив всей душой походы, смогли бы по окончании школы (ПТУ, техникума) уже сознательно выбирать тот вид туризма для дальнейшей своей специализации, который более пришелся по душе. Этот принцип, один из главных, заложен в деятельности московского Центра детско-юношеского туризма и экскурсий «Родина».

А вот еще один путь к велотуризму. Специфика краеведческого поиска какого-либо кружка или объединения школьников предполагает сбор материалов на значительной по размерам территории, и тут оказывается, что велосипед – лучшее средство для передвижения по маршрутам в сотни километров по неустроенным полевым, проселочным дорогам, где часто и автобусы-то не ходят. И вот по необходимости юные краеведы становятся велотуристами, осваивают специфику этого вида туризма, как произошло, например, в клубе плотников «Кон-Тики» в г. Новосибирске.

Порой велосипед помогает скрепить группу детей, которая увлечена фотографированием, рыбалкой, сбором гербариев и т. п. В этом случае велосипед расширяет возможности и становится вторым, «сопутствующим» увлечением.

Велотуристский коллектив может сложиться из юных велогонщиков-спортсменов, которых перестала удовлетворять лишь скоростная езда на велосипеде.

Разумеется, можно выявить и иные пути и способы формирования детских велотуристских групп со своими нюансами и особенностями.

Кружок юных велотуристов может быть организован в школе (ПТУ, техникуме), в центре детского творчества, при станции юных туристов, на детской туристской базе, по месту жительства, в оздоровительном летнем лагере. При серьезном подходе к делу кружок велосипедного туризма включают в «сетку часов» школы или внешкольного воспитательного учреждения. Педагог перед началом учебного года вывешивает в школе или в центре детского творчества, станции юных туристов объявление о наборе в велотуристский кружок. Будущий руководитель кружка может сделать набор детей, выступив на каком-либо вечере, сборе или собрании учащихся, рассказав им о перспективах деятельности кружка, показав слайды или любительский видеофильм об интересном велопоходе. Обычно у такого руководителя уже есть идеи будущих походов, соответствующий педагогический и велотуристский опыт и квалификация, план и программа работы с детьми.

На первом этапе важно нащупать формы, средства и пути, которые позволят детской группе сформироваться в коллектив единомышленников. Для этого после первых сборов, первых знакомств и эмоций нужно четко вместе с ребятами обозначить цели как на ближайший, так и на отдаленный период времени, ибо для тех, кто не знает конечной цели, ни один ветер не будет попутным. Роль педагога в этом самоопределении исключительно велика. Определяя с ребятами свои цели, он тем самым сразу задает основы организации и структуры своего кружка.

Кружок юных велотуристов в школе (ПТУ, техникуме). Туристско-краеведческая работа в школе обычно распадается на два уровня: систематические занятия учащихся туризмом (в туристско-краеведческом кружке, секции, клубе) и эпизодические массовые туристско-краеведческие мероприятия (походы выходного дня, туристские слеты и соревнования, конференции, туристские вечера и т. п.). Кружок велотуризма в школе подразумевает формирование обычно небольшого коллектива учащихся, увлеченных велосипедом и велопоходами на основе общего для них интереса, причем кружок может сформироваться и на базе какого-либо класса (параллели классов) и быть одновозрастным (при разнице в возрасте не более одного года), и в рамках кружковой работы для всех желающих, в рамках школьного туристского клуба из учеников разных классов, и тогда может сформироваться как одновозрастная группа, так и разновозрастная (при разнице в возрасте два года и более). Практика показывает, что предпочтительнее в кружке велотуризма формировать одновозрастные группы (разновозрастные коллективы – характерная особенность клуба).

Если кружок сформирован на базе класса, то учитель, обычно – классный руководитель, в своей работе использует велотуризм как средство для решения своих педагогических целей, например, для сплочения классного коллектива. При свободном наборе в кружок его руководитель обычно ставит перспективные спортивные и познавательные цели и первые год-два, как правило, посвящает исключительно обучению ребят технике туризма вообще и велосипедного в частности. Однако руководитель кружка может поставить и иные самые разнообразные цели, например, оздоровительные – на базе групп продленного дня или групп общей физической подготовки (ОФП), краеведческие и исследовательские – проведение велопохода с выполнением краеведческого задания какого-либо учреждения или организации. В любом случае функционирование школьного кружка велосипедного туризма предполагает некоторые педагогические принципы организации его деятельности: последовательность и систематичность работы, определение перспектив, воспитание кружковцев в коллективе и через коллектив, наличие самоуправления и т. д.

Школьный кружок не должен вариться в собственном соку. Следует так организовать деятельность кружковцев, чтобы она была значима не только в их собственных глазах, но и в глазах окружающих, прежде всего – товарищей, учителей, родителей. С этой целью коллектив кружка может и должен выступать на сборах в классах школы, выпускать свои фотогазеты. Силами кружковцев можно организовать «Праздник велосипеда» в начальной школе (простейшие велоигры, велоэстафеты), велосоревнования «Золотая спица», «Безопасное колесо» и другие в 5-8-х классах, велосипедный поход выходного дня для ребят старшего возраста (9-11-х классов). Введение элементов общественно-полезной работы в деятельность кружка сделает это увлечение престижным не только среди кружковцев, но и среди их товарищей, что может объективно положить начало формированию школьного туристского клуба с сильной секцией велотуризма или даже школьного велотуристского клуба.

Кружок юных велотуристов в центре детского творчества, на

станции юных туристов, на детской туристской базе. Возможно-сти внешкольных воспитательных учреждений обычно шире, ибо они призваны предоставить возможность учащимся реализовать свои наклонности и увлечения в кружках, секциях, клубах и объединениях, которые специально создаются в стенах этих учреждений. В отличие от школьного кружка велотуризма, где занятия ведет, как правило, учитель, для которого велотуризм – побочное увлечение, во внешкольном учреждении туристские кружки ведут педагоги – профессиональные работники детского туризма, для которых работа в кружках с детьми – основная. Обычно в кружках, секциях, клубах внешкольных учреждений (ЦДТ, СЮТур, ДТБ) значительно лучше материально-техническое обеспечение, есть свои помещения, специально оборудованные и оснащенные для занятий туризмом. Этими факторами определяется, как правило, более интенсивная нагрузка учебного процесса на кружковцев и, соответственно, – более высокий спортивно-технический уровень проведения велосипедных походов.

Кружки юных велотуристов по месту жительства обычно организуют при жилищно-коммунальных службах, которые ставят их на свой баланс. Контингент таких кружков – ребята одного двора, одной компании, которые обычно хорошо знают друг друга. Здесь чаще могут оказаться педагогически запущенные подростки, нежели в центре детского творчества или даже в школе. К работе кружка по месту жительства их проще, легче привлечь, ибо они идут в него «за компанию». Эту специфику следует по-своему учитывать взрослому – руководителю кружка. Ему придется порой в своей работе смещать акцент на чисто практические аспекты деятельности кружка велотуризма, то есть больше отдавать времени велотренировкам, велоконструированию, организации игр и соревнований на велосипедах, проведению велопробегов и велопоходов. Однако и в этом случае в основу работы можно положить обычную программу, по которой работает кружок юных велотуристов в центре детского творчества.

ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ ПРИНЦИПЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КРУЖКА ЮНЫХ ВЕЛОТУРИСТОВ

Успешная работа кружка юных велотуристов предполагает знакомство его руководителя с основными принципами педагогики и практического умения использовать их в своей работе. Принцип выбора форм деятельности определяется спецификой велосипедного туризма.

Основной формой деятельности кружка (секции, клуба) юных велотуристов являются велопоходы и велоэкспедиции, изучение, исследование родного края. К велопоходу восходят все нити связей, отношений, формально заданных и неофициальных, которые стихийно возникают среди кружковцев, а также между кружковцами и руководителями кружков (секций, клубов). Можно внедрять в работу кружка какие угодно новые оригинальные формы работы, но если должным образом не будет подготовлен и проведен велосипедный поход, подведены его итоги, то и успеха не будет.

Принцип целесообразности и целеустремленности предполагает четкое осознание целей и основных задач создания кружка (секции, клуба).

Принцип последовательности и систематичности предполагает в работе с кружковцами создание такой ее системы, в которой органически связаны в единое целое все ее звенья и элементы, системы, которая обеспечивает постепенное наращивание сложности в процессе обучения учащегося, привития им определенных умений и навыков. Нарушением этого принципа является, например, желание педагога провести велопоход без предварительной его подготовки или провести первый в жизни кружковцев велосипедный поход за сотни километров от их родного края.

Уже сами остро-романтические цели многодневных путешествий на велосипедах по стране притягивают подростков. Необходимо правильно и умело ставить эти цели, сразу же создавая ближние, средние и дальние перспективы. Для этого деятельность кружка юных велотуристов должна быть непрерывной, причем поход выходного дня, в котором вскоре предстоит принять участие кружковцу, будет для него ближней перспективой; она и будет его держать в рабочем ритме подготовки к этому походу. Несколько отдаленная, но более яркая перспектива – участие в многодневном походе, который состоится в ближайшие каникулы. Походы выходного дня являются при этом составной частью подготовки многодневного.

Уже в сентябре-октябре, т.е. в начале учебного года, руководитель обязан не только знать, что он предложит своим воспитанникам летом, по завершении учебного года, но и в увлекательной форме представить эту дальнюю перспективу для кружковцев, вовлечь их в подготовку и реализацию идеи летнего многодневного велопохода (как правило, категорийного). В свою очередь один из многодневных каникулярных походов посреди учебного года может являться главным этапом подготовки летнего, его как бы главной репетицией. Однако если в начале учебного года поставлена дальняя перспектива летнего похода, а ближних и средних перспектив нет, то интерес у ребят, как правило, гаснет очень быстро, так как они в силу своего возраста и психологических особенностей не могут жить столь длительным ожиданием – их захватят куда более близкие и доступные интересы в иной сфере деятельности.

Принцип непрерывности и круглогодичности положен в основу функционирования кружка постоянного состава. Если туристская группа комплектуется лишь на один поход, то формируется временный коллектив, который после окончания похода обычно распадается. Чтобы коллектив кружка был постоянным, необходимо, чтобы и туристско-краеведческая деятельность в кружке тоже была непрерывной.

Велотуристский многодневный поход с учащимися можно проводить от трех-четырёх раз в году в каникулярное время, в майские праздники. Каждый велотуристский цикл состоит из трех частей: подготовка велопутешествия, которая занимает от одного до трех месяцев в зависимости от масштаба путешествия; само путешествие – от трех до десяти дней (а летом – до месяца); и, наконец, обработка материалов, подведение итогов путешествия, составление письменного отчета и проведение вечера-отчета, которым и закан-

чивается цикл. Три или четыре таких цикла – ноябрьский, мартовский (майский) и летний (возможно включить в эту модель и январский цикл при проведении велопохода в южном регионе страны) – создают систематичность, круглогодичность и, соответственно, непрерывность деятельности кружка юных велотуристов, что и позволяет формировать коллектив воспитанников.

Полноценная работа кружка невозможна без реализации в нем принципа самоуправления (или соуправления, как более точно говорят в последнее время), которое обеспечивает активное и предметное участие каждого члена коллектива в общей работе по подготовке, проведению путешествия и подведению его итогов. Основа принципа самоуправления – четкое распределение обязанностей в коллективе. Обязанности и туристские специальности можно условно разделить на четыре уровня:

1. Общественные обязанности по кружку (староста кружка, завхоз кружка, секретарь, редактор и т.п.). Для их выполнения в кружке на его общем собрании выбираются инициативные ребята сроком, например, на один год.

2. Постоянные туристские специальности (командир группы, завпит, завхоз, штурман, хронометрист, топограф, санинструктор, механик, фотооператор и др.). Эти специальности и соответствующие им обязанности распределяются среди кружковцев – участников многодневного велопохода – в самом начале цикла и закрепляются за ними до его окончания, т.е. до того дня, когда проводится вечеротчет, посвященный подведению итогов похода. Таким образом, кружковцы основательно осваивают на практике одну из туристских специальностей, на что уходит от одного до пяти месяцев. Возможно совмещение и овладение двумя специальностями одним кружковцем в течение одного туристского цикла, что на практике встречается довольно часто. Таким образом, за три-четыре года регулярных занятий в кружке юных велотуристов каждый кружковец имеет возможность основательно изучить, освоить двенадцать туристских специальностей.

3. Временные туристские специальности аналогичны и по названию своему, и по сути своей постоянным, их осваивает каждый член коллектива в ходе самого путешествия согласно заранее составленному графику. Временные специальности даются участнику лишь на один день, и действуют они лишь на втором этапе туристского цикла, но позволяют знакомить кружковцев сразу с несколькими или даже с большинством туристских специальностей и ставят каждого участника велопутешествия многократно в позиции руководителя и подчиненного. Например, сегодня один из участников – дежурный командир, он регламентирует жизнь группы в течение дня, распоряжается на привалах и т.д., а завтра этот же участник – дежурный по питанию, т.е. готовит пищу под руководством завпита группы: варит, раскладывает, подает, обслуживает весь коллектив. Таким образом, происходит смена функций не только после каждого цикла, но и после каждого прожитого дня. Так с первых шагов возникает ответственная зависимость между всеми членами коллектива, что, в конечном счете, ускоряет процесс его формирования и

приобретения участниками похода социального, туристского и житейского опыта.

4. Эпизодические обязанности (заготовка дров, консультация у местных жителей по какому-либо вопросу, разведка на маршруте и т. п.) выполняют поочередно все участники похода по назначению дежурного командира. Действенность этой системы туристских специальностей и обязанностей обеспечивается путем своеобразной «защиты» каждым участником своей специальности и оценки коллективом в период подготовки – в конце первого этапа цикла, а также в период подведения итогов – на третьем заключительном этапе цикла. В конце первого этапа цикла проводится «смотр готовности», на котором проверяется спортивно-техническая и краеведческая подготовленность каждого участника к велопутешествию. Смотр готовности лучше всего проводить за 7-10 дней до его начала с выездом на велосипедах с полным оснащением. Допустим, на живописной поляне ставится лагерь и идет «защита» по специальностям: механик проверяет все велосипеды, ремнабор и комплект запчастей, завхоз – снаряжение как личное, так и групповое, завпит – продукты питания согласно раскладке, санинструктор – аптечку и гигиеничность упаковки продуктов питания, посуды, весовые нагрузки на участников и т.д.

После окончания велопохода на заключительном разборе дается оценка деятельности каждого участника. Высказываются все члены коллектива, командир или руководитель подводит итог, сразу же уточняются новые задачи, которые стоят перед кружком. Все это содействует непрерывной деловой зависимости подростков друг от друга. Уже в первый год занятий учащиеся, приняв участие в двух-трех велопутешествиях, не только постигают основы велотуризма, краеведения, но и многократно вступая все в новые и новые взаимоотношения со своими товарищами по увлечению, с взрослыми руководителями походов, контактируя с различными людьми в ходе самих путешествий, становятся коллективистами с высокоразвитым чувством товарищества и опытом организаторской работы.

Важно также отметить, что ребята часто приходят в кружок (секцию, клуб) приятельскими компаниями, что уже предусматривает существование группировок, причем не всегда они положительны. И прежде, чем сделать коллектив монолитным, необходимо локализовать отрицательные группировки, компании, создавая равные возможности взаимодействия всех членов коллектива.

Участнику путешествия приходится вставать раньше на час и разжигать костер, готовить завтрак или ремонтировать велосипед не с тем, с кем ему хочется, а с тем, с кем это выпадает по графику или по деловой необходимости. Это способствует процессу сплочения коллектива, повышения технического уровня участников похода, их дисциплине и безопасности на маршруте.

Одним из приемов организации кружка юных велотуристов является общая интересная игра, особенно на начальной стадии формирования коллектива. Занятия кружка, тренировки, выезды и сами походы могут быть обыграны руководителем как одно большое и длительное путешествие «Вокруг света» (разумеется, воображаемое, и, разумеется, на велосипедах).

Можно проводить игровые велопоходы, например, «Велопоход в никуда»: первая часть маршрута проходит без карты и компаса, наугад, туда, куда «просто едетя», а вторая часть маршрута заключается в том, чтобы привязаться к ориентирам, определить место своего нахождения и выбраться на один из конечных пунктов, которые запланированы заранее. В игровой форме можно провести походную «Велоробинзонаду» – несколько походных дней, когда комплект походного снаряжения и продуктов питания намеренно упрощен и сведен до минимума; предполагается, что все недостающее нужно добывать в пути. И, наконец, в системе обучения кружковцев, особенно в период обучения езде на велосипеде и отработки техники езды, игра может и должна стать одним из главных приемов проведения занятий. Кружковцам можно предложить десятки индивидуальных велоигр, какие приведены в соответствующем разделе. Любой руководитель может составить множество вариантов разнообразных игр с использованием велосипеда.

Замечательным средством воспитания коллектива кружка или клуба являются положительные традиции, которые закрепляют, цементируют все то ценное, лучшее, что накопилось в жизни коллектива. Прежде всего проведение многодневных каникулярных велопоходов в соответствии с циклической системой их организации является одной из главных традиций этого клуба. Кроме того, проведение вечеров-отчетов по результатам подведения итогов каждого велопохода, посвящение велотуристов в члены клуба, вручение памятных призов, организация клубных дней, вечеров, интересных встреч, празднование дней рождения членов клуба с чаем и тортами собственного изготовления – все это «работает» на сплочение коллектива, на развитие его неформальной структуры, которая становится все более разнообразной, глубокой и гибкой.

Велосипедный туризм вполне доступен, за малым исключением, всем подросткам 12 лет и старше. Эта доступность обеспечивается постепенным наращиванием сложности поездок от походов выходного дня и несложных трех-пятидневных до спортивных категорийных велопоходов. При этом нужно стремиться подобрать и подготовить велотуристскую группу к путешествию таким образом, чтобы все ее участники обладали приблизительно равными физическими возможностями и спортивно-техническим опытом.

Одним из основных ориентиров в установлении необходимых контактов и чувства взаимопонимания между участниками похода, а также между руководителем и воспитанниками является принцип сочетания требовательности и уважения к личности подростка. Реализация этого принципа в работе кружка велотуризма имеет свою специфику, ибо занятия велопоходами как никакое другое требуют от воспитанников максимальной дисциплинированности и ответственности, что связано в первую очередь с передвижением велотуристской группы по дорогам с автотранспортным движением. Да и сама походная жизнь выдвигает повышенные требования к подросткам.

В свою очередь и руководитель – это лицо, которое несет юридическую и моральную ответственность за безопасность, здоровье и жизнь юных велотуристов. Все это обязывает руководителя кружка велотуризма хорошо знать всех своих воспитанников: их физические и духовные возможности, тип нервной деятельности, привычки и

характер, настроение, стиль общения друг с другом, отношение к родителям, учителям и, наконец, к руководителю. Это достигается путем неформальной, раскрепощенной обстановки в условиях походного быта, знакомства с семьей каждого воспитанника.

Залогом успешной деятельности кружка является установление контактов руководителя с родителями, их встречи дома у кружковцев, родительские собрания, на которых родители знакомятся с планом и программой занятий в кружке, а особенно «родительские походы», пусть даже пешие, когда родители вместе с ребятами проходят несложный воскресный маршрут. В таких походах между родителями и руководителем, между родителями и детьми возникает особая атмосфера взаимопонимания, доверия друг к другу. После них родители с большей охотой помогают кружку.

Принцип разносторонности велотуристской деятельности позволяет не замыкаться лишь на одних походах и обеспечивает самые широкие взаимосвязи кружковца с окружающей его природной и социальной средой.

Принцип постепенности и соответствия велотуристской деятельности возрастным особенностям, подготовленности учащихся к участию в велопоходах важен, прежде всего, в целях обеспечения безопасности детей, ведь подростки, не достигшие 12-14-летнего возраста, чаще всего даже психологически не готовы к велоезде по дорогам с автодвижением, не говоря уже о четком знании Правил дорожного движения и навыках езды с грузом по дорогам с различным покрытием и без покрытия. Поэтому первые походы необходимо совершать в пределах родного края и лишь затем постепенно расширять их географию.

Принцип общественно-полезной направленности велотуристской деятельности способствует воспитанию гражданской позиции кружковца или члена клуба, формированию у него разносторонних трудовых навыков. Общественно-полезная работа может проводиться велотуристами как по месту жительства, так и в самих велопоходах. Это может быть операция «Дороги Родины», любая конкретная помощь местному населению. Если взять с собой на маршрут диапроектор и слайды, хорошо подготовленная агитбригада клуба может успешно выступить со слайдэкспозициями на разные темы перед местными жителями.

Принцип взаимосвязи туристской работы с учебным процессом в школе позволит руководителю закрепить те знания, которые получают учащиеся по самым разнообразным дисциплинам.

Принцип планирования работы кружка (секции, клуба) юных велотуристов является той основой, при помощи которой реализуются цели коллектива, перспективы его дальних походов и экспедиций.

В основе любой туристской деятельности с детьми лежит краеведческий или экологический принцип: любой маршрут должен иметь познавательную, тематически заданную, поисковую или природоохранную направленность.

В велопоходах по родному краю и стране учащиеся наблюдают, исследуют и фиксируют действительность – природу родного края, его историю, культуру. Велосипедный туризм дает для этого особенно широкие возможности в силу простоты, доступности и мобильности велосипеда как средства передвижения.

Организационно–методические принципы работы кружка юных велотуристов

Каждый руководитель кружка планирует свою работу. За основу плана можно взять существующие типовые, а можно работать и по индивидуальной программе, разработанной самим руководителем кружка. Этот вариант предпочтительнее, ибо позволяет подойти дифференцированно к тем целям и задачам, которые ставит перед собой руководитель. В такой программе, несомненно, будут отражены туристские опыт и квалификация, знания и увлечения педагога, а также те особенности реальных условий, в которых создается кружок. Индивидуальная программа должна быть утверждена директором того учреждения, при котором создается кружок велотуристов.

Но и в том случае, когда руководитель берет в основу работы своего кружка типовой план, он может и должен ввести в него определенную корректировку с учетом специфики работы как своего кружка, так и учреждения, при котором он образован. То же самое относится к последовательности тем программы, использованию каникул для организации многодневных велопоходов. Походы эти должны быть запланированы заранее и включены в сетку часов.

Кружок юных велотуристов может создаваться как на весь учебный год, так и на более короткие сроки, например, на апрель-июль – для подготовки и проведения одного летнего многодневного похода. В зависимости от особенностей программы и содержания работы кружка в отдельные периоды подготовки к походу, подведения его итогов работа может проводиться по функциональным микрогруппам (например, микрогруппа материально-технического обеспечения похода, микрогруппа фотооператоров и т.п.). Руководитель может также при необходимости проводить индивидуальные занятия и консультации с участниками похода по их функциональным туристским и краеведческим специальностям.

Занятия в кружке юных велотуристов проводятся 1-2 раза в неделю по 2-3 академических часа (практические занятия на местности – до 4 часов), учебно-тренировочные походы 1-2 раза в месяц. Данные нормы, понятно, являются примерными, устанавливаются руководителем в зависимости от поставленных задач, намеченных походов и в соответствии с календарным планом работы.

Формы проведения могут быть разнообразными: беседы, лекции по теории велотуризма, консультации, практические занятия в помещении и на местности, тренировки по общей и специальной физподготовке, учебно-тренировочные походы, разбор походов, экскурсии, слеты и соревнования и т.д.

Желательно в каждом занятии сочетать теоретическую и практическую части таким образом, чтобы они друг друга дополняли и обогащали. При обучении необходимо использовать наглядные материалы и технические средства обучения: таблицы, графики, карты и схемы, макеты, туристское снаряжение и оборудование, спортивный инвентарь, инструменты, материалы и приспособления, диафильмы, видеофильмы, слайды и фотографии. При изучении Правил дорожного движения желательно использовать электронные игры, тестовые контрольные приборы, компьютеры.

При наличии укомплектованных групп и фонда педагогической

заработной платы занятия в кружках и секциях юных велотуристов могут быть продолжены в период летних каникул с целью подготовки и проведения многодневных велопоходов, первичной обработки собранных в путешествиях материалов, ремонта и сдачи снаряжения после похода, работы кружковцев в качестве инструкторов и судей на слетах, соревнованиях, сборах.

Комплектовать состав кружка первого года занятий рекомендуется из учащихся одного возраста. Численный состав кружка первого года занятий – до 15 человек. Предполагая естественный отсев, численный состав второго, третьего, четвертого годов занятий может быть 6-12 человек. Желаящие заниматься в кружке должны иметь разрешение врача и родителей (медицинская справка и заявление родителей о приеме их ребенка в кружок велотуризма). Все участники велопоходов должны уметь плавать. Не рекомендуем вопрос о зачислении подростка в кружок ставить в зависимость от уровня его успеваемости в школе, дисциплинированности, общественной активности. Увлечшись в кружке велотуризмом, подросток легче поддается влиянию руководителя, дает возможность корректировать свое поведение, успеваемость, характер взаимоотношений подростка с товарищами и взрослыми.

Следует помнить и о том, что продолжительность туристских мероприятий с учащимися, как правило, ограничена по возрастам:

- для 5-6-х классов – до 18 дней;
- для 7-9-х классов – до 24 дней;
- для 10-11-х классов – до 30 дней.

Максимальный состав ограничен в соответствии с техникой безопасности:

- до 30 учащихся – на прогулках, в однодневных и двухдневных походах, на экскурсиях;
- до 20 учащихся – в велопоходах 1-3-й степени сложности;
- до 15 учащихся – в велопоходах I и II категорий сложности;
- до 12 учащихся – в велопоходах III и IV категорий сложности (см. Инструкцию по организации и проведению туристских походов (путешествий), экспедиций и экскурсий с учащимися, воспитанниками и студентами Российской Федерации в Справочном разделе).

При этом следует учитывать, что Правила дорожного движения обязывают двигаться группами по 10 велосипедистов с расстоянием между группами не менее 80 м.

Руководитель кружка юных велотуристов, руководитель степенных и категорийных велопоходов с учащимися должен удовлетворять минимуму специальных требований, определяющих его туристский опыт и квалификацию (см. табл. 8.1).

Заместитель руководителя велопохода (не моложе 18 лет) должен удовлетворять требованиям, предъявляемым к участникам соответствующих походов.

Педагогу необходимо иметь перспективный план работы кружка, годовой рабочий (т. е. календарный) план, а также план-конспект каждого занятия. В перспективном плане руководитель должен привести основные методические, организационные и финансово-хозяйственные условия и принципы деятельности кружка в течение всего учебного года. Такой план необходим как руководителю и

Таблица 8.1

Сложность похода	Мин. возраст	Теоретическая подготовка	Практический туристский опыт (по данному виду туризма)
1-я степень сложности	18		Руководство двумя двухдневными походами
2-я степень сложности	18	Семинар по 26-часовой программе	Участие в походе 2 ст. сл., руководство походом 1 ст. сл.
3-я степень сложности	18	В объеме программы начальной туристской подготовки	Участие в походе 3 ст. сл., руководство походом 2 ст. сл.
I категория сложности	19	В объеме программы «Инструктор школьного туризма»	Участие в походе I кат. сл., руководство походом 3 ст. сл.
II категория сложности	19	Семинар по программе базового уровня туристской подготовки по данному виду туризма	Участие в походе II кат. сл., руководство походом I кат. сл.
III категория сложности	20	Семинар по программе специализированного уровня туристской подготовки	Участие в походе III кат. сл., руководство походом II кат. сл.

коллективу кружка, так и учреждению, при котором работает кружок.

В перспективном плане указывается: название учебного заведения или внешкольного учреждения, при котором создан кружок; учебный год, наименование кружка и его профиль; состав кружка; возраст учащихся и год занятий с ним; общий объем учебных часов и количество часов занятий в неделю; количество походов в месяц; период работы кружка, расписание занятий; фамилия, имя и отчество руководителя. В объяснительной записке плана излагается цель создания кружка и педагогические задачи, тема краеведческого поиска или иная направленность работы кружка, формы взаимодействия с другими творческими коллективами, традиции коллектива, участие в массовых мероприятиях, общественно-полезная работа кружковцев, примерные темы родительских собраний и т.д.

К перспективному плану прикладывается календарный план работы на год (на полгода, на четверть или месяц). В календарном плане расписывается предполагаемая работа с кружковцами по темам с указанием количества учебных часов. Фундаментом для составления календарного плана служит учебно-тематический план и программа кружка юных велотуристов (типовая или индивидуальная). Задача руководителя состоит в том, чтобы темы и материал, который рекомендует тематический план, расположить во времени, привязав весь материал к календарному расписанию работы кружка. В календарном плане четче видна взаимосвязь и взаимозависимость между различными темами курса, что не наблюдается в учебно-тематическом плане. Всякий новый материал должен опираться на уже изученный, вытекать из него, дополнять его, развивать дальше.

И, наконец, руководителю, особенно на первых порах, необходи-

Таблица 8.2

Класс	Кат. сп. велопохода	Протяженность дневного перехода, км	Протяженность всего маршрута, км	Количество ход. дней	Количество дневков	Резервные дни	Количество дней в дороге	Продолжительность всего маршрута, дни	Вес рюкзака	
									дев., кг	юн., кг
8	н/к-I	30-50	250-400	6-8	2	1	1-2	10-14	6-8	12-14
9	I-II	40-60	400-600	8-12	2-4	2	2	14-20	8-10	14-16
10	II-III	50-80	600-800	12-16	4-6	2-3	2-5	20-30	10-14	16-20

мо составлять планы-конспекты занятий, в которых будут расписаны: цель и место проведения каждого занятия (маршрут похода, объект или тема экскурсии), оборудование и оснащение, методика, ход занятия и т.п.

Целесообразно также в коллективе кружка наладить учет туристских, краеведческих достижений и общественно-полезной работы. Это можно сделать в виде таблицы, например, по балльной системе. Можно вести личные учетные карточки кружковцев, в которых отражаются результаты их деятельности, а в итоге – история и традиции коллектива.

Нормы нагрузок кружковцев не должны быть необоснованно сложными, завышенными. К увеличению нагрузок следует подходить постепенно, в соответствии с физической и спортивно-технической подготовленностью кружковцев. При правильной, хорошо продуманной и грамотно организованной подготовке похода эти нормы в усредненном варианте будут следующими (см. табл. 8.2).

Финансирование деятельности туристского кружка осуществляется в соответствии со сметой, которая составляется вместе с планом на предстоящий учебный год.

В 90-е годы оказалась нарушенной прежняя система финансирования внешкольных учреждений и объединений, в том числе туристских, поэтому о единых формах и источниках финансирования велокружка говорить не приходится, в каждом регионе этот животрепещущий вопрос решается (или не решается) по-своему, а та скудная поддержка, которую иногда оказывают туристским объединениям органы народного образования, нестабильна, ориентироваться на нее, а тем более ее планировать, трудно. Руководителям кружков приходится часто искать спонсоров, как правило, в коммерческих структурах, расположенных и к детям, и к велотуризму. В этом аспекте важнее, чем раньше, становится тесное взаимодействие руководителя кружка с родителями, особенно материально обеспеченными. Но гораздо полезнее для ребят, если руководитель сделает основную ставку на то, чтобы зарабатывать деньги на походы самим в лесных, сельских хозяйствах, на фермах, на уборке территории и т.д.

Формирование клуба юных велотуристов

При наличии нескольких велотуристских групп, объединенных единой системой их подготовки, общими целями и задачами, общей организационной структурой, единством педагогических принципов

(количество руководителей при этом значения не имеет), могут быть созданы велотуристская секция или клуб велотуризма со своим уставом, советом клуба. Для деятельности клуба велотуристов необходимы свое постоянное помещение и материально-техническая база. Работа в клубе многограннее, сложнее, интереснее, чем в кружке, руководитель в этом случае имеет дело с коллективами разных типов: с единым коллективом клуба и с отдельными первичными коллективами групп, его образующих.

Туристско-краеведческая деятельность при условии ее правильной педагогической организации позволяет эффективно и быстро формировать коллектив кружка, секции, а потом и клуба благодаря специфическим особенностям данного вида деятельности: оторванности в период похода от родителей, от дома, от привычных комфортных условий, постоянного тесного общения участников похода, взаимозависимости друг от друга, полного самообслуживания, постоянной необходимости физической нагрузки, трудовых усилий для прохождения маршрута и обустройства быта, романтичности обстановки, калейдоскопической смены впечатлений, повышенного эмоционального восприятия действительности и т.д.

В своем развитии любой коллектив, в том числе и туристский, проходит три стадии. На первой стадии происходит процесс становления или первоначального сплочения коллектива, устанавливается его формальная структура, зарождаются и крепнут неформальные отношения между его членами. На второй стадии развития коллектив становится инструментом массового воспитания, т.е. привития учащимся таких качеств, которые в жизни необходимы каждому человеку. На третьей стадии своего развития коллектив выполняет роль инструмента индивидуального воспитания, т.е. помогает выявлять и развивать индивидуальные личностные способности каждого учащегося.

Спецификой туристско-краеведческой деятельности является то, что при педагогически правильной ее организации процесс прохождения коллективом этих стадий убыстряется. Уже в первом многодневном велопоходе вырабатываются общие для коллектива правила и нормы поведения, которые в характерных условиях похода обычно сразу воспринимаются всеми членами коллектива – в силу их очевидной разумности и необходимости, ведь походная жизнь требует от подростков полного самообслуживания. Наряду с этим с первых же шагов в туризме у ребят рождается активность, вызванная необходимостью самостоятельно решать многочисленные вопросы быта, учебы, прохождения маршрута, краеведческой деятельности, организации и управления в туристской группе, что уже само по себе является сильным фактором сплочения туристского коллектива.

Перспективы, выдвинутые педагогами в первых походах, переходят в традиции, которые позволяют оптимизировать процесс формирования коллектива. Уже сама организация многодневных каникулярных походов три-четыре раза в год становится главной традицией работы туристского коллектива. На базе этой традиции рождаются и закрепляются другие: защита своей туристской специальности, проведение смотра готовности перед выходом на маршрут, посвящение в туристы (в члены клуба) в игровой форме, различные спортивные соревнования на маршруте, ежедневный «разбор полетов»

перед отбоем, где каждый может высказать свое мнение по итогам прожитого походного дня, заключительный разбор, где каждый участник получает коллективную характеристику и рекомендацию для участия в следующем походе. А в клубе это – вечер-отчет, проведенный по итогам прошедшего путешествия, на который приглашаются все желающие, родители, учителя, другие творческие коллективы, это общешкольный слет, который готовит и проводит коллектив туристского кружка...

При таком подходе к построению туристско-краеведческой деятельности кружок юных велотуристов со временем обычно перерастает в клуб юных велотуристов, в котором уже работают несколько кружков. Это могут быть несколько велотуристских групп, возникших на базе одной школы, внешкольного учреждения или по месту жительства и объединенных одним помещением, одним материально-техническим фондом, общим снаряжением, но главное – единой системой организации их деятельности, едиными педагогическими принципами, лежащими в основе работы с детьми, одним уставом, правилами и законами, обязательными для всех кружков объединения, общим планом работы большого коллектива клуба, в состав которого первичные коллективы кружков входят на равных правах. Таким в общих чертах будет выглядеть профильный клуб велотуристов.

Однако велотуристский клуб может быть многопрофильным с принципиально различными направлениями работы, например: клуб с велотуристским кружком, поисково-исследовательским и кружком велоконструирования (или веломобилестроения). В таком клубе один и тот же подросток может принимать участие в работе по двум и даже по трем направлениям одновременно. Но и в этом случае клуб имеет свой устав и свою организационную структуру.

Возможен вариант и туристско-краеведческого клуба, в котором деление на секции происходит по одному признаку – по виду велотуризма. В таком клубе секция юных велотуристов будет работать в содружестве с юными лыжниками, горниками, пешеходами, водниками. Клуб такого типа имеет свои преимущества, например, возможность познакомиться с другими видами туризма, и, если какой-то вид пришелся по душе, можно, не уходя из клуба, перейти в другую секцию. В таком клубе возможны сочетание двух-трех видов туризма в работе одного кружка и даже комбинированные походы, например, велобайдарочные: две группы до вечера субботы идут одна – на велосипедах, а другая – на байдарках, а после общего ночлега меняются средствами передвижения.

Туристско-краеведческий клуб является высшей формой туристского коллектива. Клуб принимает название, девиз, устав, в котором фиксируются его цели, основные задачи, формы работы, ее основное содержание, права и обязанности членов, правила и нормы жизнедеятельности клуба. Это содействует сплочению большого и сложного коллектива, формированию его структуры.

Можно определить и другие особенности организации детских туристских клубов, в которых практикуются занятия велосипедным туризмом, но в любом случае появляется необходимость создания органа самоуправления клуба – совета клуба. Совет клуба во главе с председателем (президентом) создает различные сектора по направлениям работы и руководит работой секторов. В работу клуба

по секторам вовлекаются актив клуба, кружковцы. Уровень организационной деятельности клуба намного выше кружка или секции. В клубе ребята уже связаны двойным уровнем ответственной зависимости: они в своих деловых отношениях одновременно выступают как участники туристской группы очередного цикла и как члены клуба. Но его организационная структура может совершенствоваться и дальше. Следующим ее этапом будет организация туристско-краеведческой деятельности в масштабах всей школы.

Любой детский коллектив, в том числе туристский, представляет собой единство педагогического и детского коллектива. Позиция педагога в туристском коллективе значительно меняется в процессе его развития. На первом этапе становления коллектива педагог обычно выступает как авторитарная личность, но уже на втором этапе его развития педагог становится в позицию «равноправного» члена коллектива, осуществляющего корректировку его деятельности, что нередко происходит уже в первых многодневных путешествиях. На высшем этапе развития коллектива педагог выполняет роль советника или консультанта клуба.

Высокая цель общественно-полезного характера туристского клуба (охрана природы – в первую очередь, охрана памятников истории и культуры, составление отчетов об экспедициях, организация старшими школьниками туристско-краеведческой работы с младшими и средними школьниками и т. п.) имеет очень большое воспитательное значение, рождает большую энергию в ходе ее достижения, а это позволяет держать коллектив в непрерывном процессе его совершенствования.

Большое влияние на процесс формирования коллектива оказывает его многопрофильная, разнообразная деятельность, успешно способствующая переходу коллектива на его третью, высшую, стадию, когда он становится инструментом индивидуального воспитания. В таком коллективе каждый подросток, учащийся должен найти возможность проявить свои интересы и способности.

В комплексных велотуристских экспедициях обычно накапливается большое количество разнообразных материалов: отчеты, фотографии, слайды, видеофильмы, экспонаты. Постепенно в клубе создается своя туристская и краеведческая библиотека, фотолаборатория, фотовидеостудия, музейный уголок или музей. Такое многообразие форм деятельности позволяет каждому школьнику найти в клубе дело по душе, которое даст возможность проявить свои индивидуальные способности и чувствовать себя в коллективе спокойно, уверенно, защищенно, а систематическое общение подростков в походах позволяет формировать туристский коллектив учащихся и сделать его воспитывающим по отношению к каждому его члену.

Велопоходы в летнем оздоровительном лагере

В отличие от кружков при школе, центре детского творчества, по месту жительства, где формируется постоянный детский коллектив, существующий обычно несколько лет, кружок велотуризма в летнем лагере позволяет формировать лишь временный детский коллектив, существующий всего 24-28 дней. Именно поэтому здесь нет времени

на раскачку, на лишние организационные и хозяйственные хлопоты. Все должно быть подготовлено к приему детей, задано и расписано до мелочей заранее, отработано и апробировано. В основу деятельности кружка может быть положена трехцикловая модель подготовки и проведения походов, т.е. организация трех велопоходов в течение одной смены.

После первой недели занятий в кружке с группой проводится однодневный велопоход (с приготовлением обеда в полевых условиях). После второй недели занятий проводится велопоход с ночлегом в полевых условиях. Оба похода являются учебными как этапы подготовки и проведения итогового зачетного многодневного (трех-четырёхдневного) велопохода в конце третьей, начале четвертой недели пребывания кружковцев в летнем лагере. Основная цель работы кружка – обучение элементарным основам велосипедного туризма, выполнение норматива на значок «Юный турист» (для ребят среднего возраста) и на значок «Турист России» (для ребят старшего возраста).

Кружок велотуризма в оздоровительном лагере должен иметь самые простые и надежные дорожные велосипеды, комплект запасных частей к ним, набор инструментов и приспособлений для регулировки и ремонта велосипедов, а также необходимые комплекты личного и группового туристского снаряжения и, по возможности, – автомобиль сопровождения. Маршруты велопоходов должны быть четко определены и апробированы заранее, в отличие от маршрутов, которые прокладывают кружковцы школ, станций юных туристов. Маршруты должны начинаться и заканчиваться в лагере, а если это невозможно, то для подъездов должен быть использован лагерный автотранспорт (автобус, грузовой автомобиль). Начало деятельности кружка должно сразу же вызвать активный интерес у ребят. Таким началом могут являться: велосипедная прогулка в окрестностях лагеря, в близлежащий лес с организацией перекуса и активного отдыха на красивой поляне или у реки (игра в мяч, бадминтон), организация в лагере на спортивной площадке сначала индивидуальных, а затем групповых велоигр и велоэстафет, фигурной езды на велосипеде. Можно соединить велопогулку и игры в одно мероприятие.

В основе работы кружка в летнем оздоровительном лагере лежит подготовка к зачетному степенному велопоходу, который предполагается совершить кружковцам через три недели занятий, поэтому целесообразно исключить из программы кружка все то, что напрямую не работает на эту цель. При этом первый однодневный поход (на 30-40 км) является прикидочным, второй – двухдневный (на 50-80 км) – генеральной репетицией перед зачетным походом.

IX

А ЕСЛИ РАСШИРИТЬ РАМКИ?

ТАНДЕМЫ

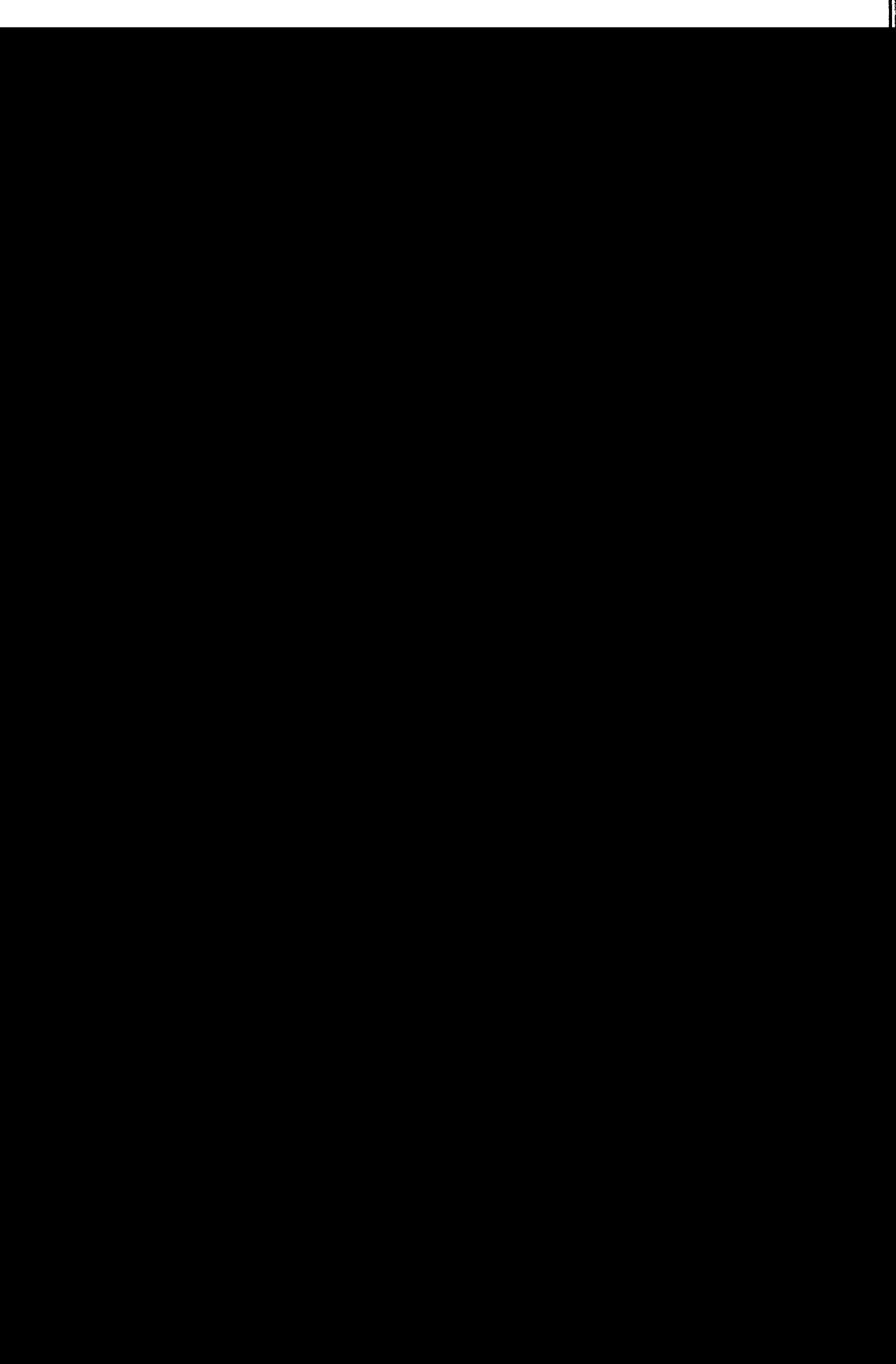
Тандем – это разновидность велосипеда, на котором два или несколько ездоков располагаются один за другим, сохраняя посадку велосипедиста. Наибольшее распространение получили **двухместные одноколейные тандемы**, конструкция которых полностью повторяет велосипед, но удлинённая рама позволяет разместить второе седло и, соответственно, второй педальный привод. Тандемы такого вида выпускаются зарубежной промышленностью.

Тандем имеет преимущества перед веломобилем на загруженных городских улицах и дорогах, но недостатки двухколесного экипажа проявляются у тандема в большей степени, чем у велосипеда. На тандеме нужно уметь ездить, причем как на переднем, так и на заднем седле.

Познакомим читателя с несколькими вариантами тандемов самодеятельных конструкторов.

Тандем «Синус» киевских умельцев (рис. 9.1) – в полном смысле слова семейная машина, рассчитанная на экипаж из двух взрослых и двух детей. В качестве основы использован спортивно-туристский велосипед. Удлинённая рама позволила установить второе седло и второй педальный привод. Переднее колесо – управляемое, над ним смонтировано сиденье для ребенка и дополнительный педальный привод – из четырех членов экипажа трое принимают участие в общей работе ногами. Очень важно, что передний привод автономный, дает возможность младшему «работнику» экономить свои силы. Установка переднего сиденья обусловила существенное изменение конструкции руля: он сильно развит и крепится непосредственно на передней вилке. Заднее колесо и его привод не претерпели изменений. Над ним установлено кресло еще для одного ребенка. Интересным решением является установка спаренного клещевого тормоза на заднее колесо, а также возможность буксировки двухколесной тележки для багажа.

Другая двухколесная конструкция создана пензенскими велотуристами на базе спортивно-туристского велосипеда с 10 передачами. Предназначена для дальних сложных велопоходов. Рама разборная, на трех фланцевых соединениях (рис. 9.2, 9.3), каждое – на четырех болтах М6. Фланцы к трубкам привариваются. Задняя часть рамы – от спортивно-туристского велосипеда (не претерпевает никаких из-



лесу, оба рычага установлены у правой рукоятки руля, причем можно действовать рычагами в отдельности и вместе. Тормозные скобы крепятся с обеих сторон относительно подседельных стоек рамы. Второй руль установлен сзади седла водителя. Шатун со звездочкой переднего седока расположен слева, у второго велосипедиста – на валу каретки – три звездочки: одна слева (соединена цепью с передней большой звездочкой), две – справа. На ровных дорогах скорость набирается быстро и без особого труда. Тандем легко проходит по тропинкам и лесным дорогам. Устойчивость хорошая, затруднений в управлении не ощущается. Время на разборку-сборку при посадке в поезд дальнего следования увеличивается по сравнению с обычным велосипедом в два раза.

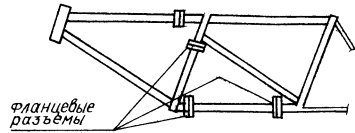


Рис. 9.3. Схема двухколесного тандема пензенских велотуристов

А этот тандем – **трехколесный**. Конструкция соединительного узла придает жесткость задней раме. При наличии запасных передней вилки и колеса тандем можно быстро превращать в два велосипеда. Соединительный узел состоит из подседельных стоек рамы 1 (рис. 9.4), цепной вилки 2, части шатунов педалей 3, узла каретки 4 и стержня вилки переднего колеса 5. Все эти детали можно взять от старого велосипеда. Два левых шатуна перепилить на расстоянии 5-7 см от центра большого отверстия, сточить так, чтобы оставшиеся стержни вошли в трубы цепной вилки, затем их приварить. Бывшие подседельные стойки 1 тоже приварить к трубам цепной вилки. Стержень передней вилки обточить и приварить к кареточному узлу. В валу каретки выточить паз 7 с той

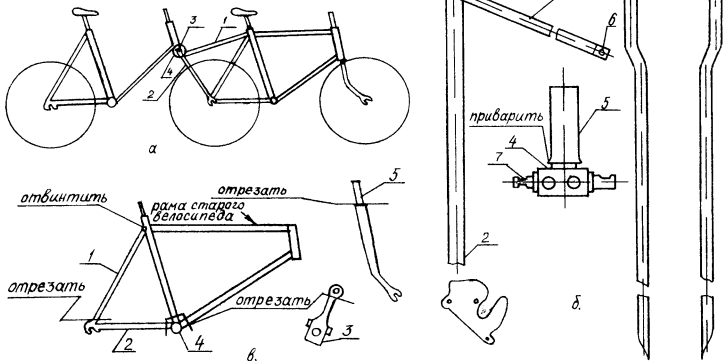


Рис. 9.4. Схема изготовления трехколесного тандема

А ЕСЛИ РАСШИРИТЬ РАМКИ?

же стороны, что и паз на другом конце вала. Деталь 3 надевается на вал кареточного узла так же, как и шатуны педалей. Цепная вилка 2 соединяется с осью заднего колеса первого велосипеда, а стойки 1 отверстиями 6 прикрепляются к удлиненному подседельному болту.

Тандемы-спарки. Очень интересные машины можно получить, соединяя тандемы или велосипеды параллельно. Одна из таких машин «Весна» показана на рис. 9.5, автор – В. Воробьев из подмосковного города Бронницы. Он использовал велосипеды практически без изменений, соединив их поперечными тягами и установив между ними дополнительное сиденье.



Рис. 9.5. Велосипед-спарка «Весна»

Любители езды большим коллективом могут изготовить спарку на 6-8 мест. Один из вариантов такой машины показан на рис. 9.6. Конструкция ее весьма несложна и видна на фотографии. Естественно, для таких больших нагрузок велосипедные колеса не годятся, и следует применять колеса от мопедов или даже мотоциклов.

Экипаж тандема должен иметь навыки совместной езды, так как сохранение равновесия в этом случае – дело общее. Если в приводе тандема нет промежуточных обгонных муфт или муфт свободного хода, как это сделано на машине, показанной на рис. 9.1, то езда, а особенно торможение, требует точной согласованности действий членов экипажа. Еще более усложняется езда на тандеме, если дополнительный груз располагается на передней вилке. В этом случае тандем еще и плохо управляется, езда на нем становится опасной.



Рис. 9.6. Велоспарка на шесть человек

МЕЖДУ ВЕЛОСИПЕДОМ И АВТОМОБИЛЕМ

Нет слов, велосипед — одно из самых остроумных творений человека, и ему суждена долгая жизнь. Но это скорее спортивный вид транспорта, очень комфортабельным его не назовешь: поза напряженная, нужно уметь сохранять равновесие, далеко не все могут легко на нем научиться ездить. На мокрой скользкой дороге велосипед особенно неустойчив. А в дождь и в жару от солнца некуда спрятаться. Тяжелый багаж на велосипеде — опять же проблема. А главное, велосипед — экипаж на одного. Бывают, правда, тандемы, даже трое-четверо и более человек садятся на одного «коня», но это скорее — езда цирковая, в цирке, как известно, и на одном колесе по трое ездят...

Какова же альтернатива велосипеду? И здесь люди весьма преуспели. На смену «мускулоходам» еще в прошлом веке пришли моторные средства: автомобиль, мотоцикл, позже самолет. Взять автомобиль — комфорт, скорость, а главное — коллективный транспорт. Сегодня жизнь без автомобиля уже невозможна, он обеспечил человечеству невиданные возможности. Но принес и множество бед. Об отравлении атмосферы автомобилями сегодня знают даже дети, положение стало настолько серьезным, что если не предпринимать решительных мер, то «любимое дитя» века уничтожит своих «родителей». Однако экологически чистый автомобиль — пока утопия, еще не очень скоро появится в широком пользовании двигатель на безвредном топливе. По оценкам специалистов, реальные результаты можно ожидать лишь в середине XXI века. А еще автомобиль способствует распространению такой «эпидемии» нынешнего века как гиподинамия. Явление это сложное, социально опасное. В нашей стране гиподинамией в той или иной степени страдает почти половина (!) населения. Во многих развитых странах, где автомобильной гораздо больше, чем у нас, ее уже давно пытаются одолеть: разви-

А ЕСЛИ РАСШИРИТЬ РАМКИ?

вают массовый спорт, приучают детей к нему с раннего возраста и, конечно, вспомнили о нашем старом друге – велосипеде.

Но выше мы говорили о том, что велосипед не обеспечивает того комфорта, к которому привыкли поколения автомобилистов. Вот здесь-то и встал вопрос: а нельзя ли соединить преимущества велосипеда и автомобиля? Так родилось это чудо – прекрасный гибрид велосипеда и автомобиля с названием **«веломобиль»**.

Дадим одно из распространенных определений веломобиля: это транспортный экипаж, приводимый в движение мускульной энергией человека, имеющий не менее трех колес, расположенных не в одну линию.

Считается, что родина веломобиля – США. Здесь в 1971 году авиационный инженер Р. Бундшух спроектировал и изготовил автомобиль с педальным приводом – педикар. С этого времени автомобильные державы мира (США, Япония, Западная Германия) начали серийно производить веломобили. Сейчас они выпускаются во многих странах мира.

Ради исторической правды следует заметить, что веломобиль, по-видимому, значительно старше велосипеда. Приведенное выше определение можно без натяжки отнести к экипажам С. Стевена (1600 г.), Г. Ганштеля (1649 г.), Ля Рошеля (1693 г.), Л. Шамшуренкова (1752 г.) и другим. Таким образом, современному веломобилю почти четыреста лет, он еще раз подтверждает, что новое – хорошо забытое старое.

На рис. 9.7 изображена простейшая конструкция веломобиля, собранного из двух складных велосипедов типа «Аист» и дополнительного комплекта деталей, или велоконструктора, освоенного в 80-х годах новгородским предприятием «Автоспецоборудование».

Веломобиль на четырех колесах – значит, устойчив в статике.



Рис. 9.7. Простейшая конструкция четырехколесного веломобиля «Наташа» с детским сиденьем

Можно остановиться у перекрестка или просто полюбоваться окружающим пейзажем. Два удобных сиденья похожи на автомобильные кресла. В середине – такое же удобное кресло для ребенка. Настоящий семейных экипаж! Веломобиль имеет перед велосипедом неоспоримое преимущество: он представляет собой транспортное средство коллективного пользования. А для умельцев это прекрасный объект для технического творчества.

Большая проблема для владельца веломобиля – где его хранить в условиях тесноты наших городских квартир. Изображенный на рис. 9.7 веломобиль легко разбирается, так же быстро и собирается.

Вокруг веломобиля в России и других странах бывшего Союза сплотились его приверженцы, образовались клубы веломобилистов или, как они сами себя порой называют, энтузиастов биотранспорта. В мае 1986 года был создан Московский клуб экологического биотранспорта, который способствовал возникновению аналогичных клубов в Николаеве, Ижевске, С.-Петербурге, Екатеринбурге. Появились веломобильные объединения также в Вильнюсе, Паланге, Новгороде, Риге, Полтаве, Киеве.

Чем же всех их веломобиль привлек?

На веломобиле в отличие от велосипеда посадка ездока может быть самой различной: сидя в кресле, лежа на спине, даже на животе. В итоге энергия используется чрезвычайно целесообразно, с минимальными потерями. Неудивительно, что на специальном одноместном гоночном веломобиле «Вектор» установлен мировой рекорд скорости за счет мышечной энергии человека – около 100 км/час. Тот же веломобиль в двухместном варианте позволил повысить мировой рекорд скорости до 110 км/час (!). Такие высокие результаты достигаются благодаря снижению массы машины (23 кг) и тщательной проработке аэродинамической формы кузова-обтекателя (коэффициент аэродинамического сопротивления – 0,11; для сравнения – у автомобиля «Жигули» он равен примерно 0,38-0,40). Причем при езде на веломобиле человек расходует в 5 раз меньше энергии, чем при ходьбе.

Чем же отличается веломобиль от велосипеда? Главное – удобная, низкая посадка членов экипажа. В результате специальных исследований выяснилось, что при положении человека в полулежачем положении, когда ноги работают почти на уровне головы, и если при этом человек закрыт кузовом-обтекателем, то сопротивление воздуха в движении снижается почти в 10 раз.



Рис. 9.8. Веломобиль с закрытым кузовом «Кроха»

Ведь велосипедист, начиная со скорости 30-40 км/час, тратит почти всю свою энергию на преодоление сопротивления воздуха. Так что понятны рекордные достижения велосипедистов.

Итак, главное преимущество велосипеда перед автомобилем – низкое сопротивление воздуха. Второе – удобная, спокойная посадка не на жестком велосипедном седле, а в кресле.

Веломобили особенно благоприятствуют людям, имеющим разные недуги и физические недостатки: увечья конечностей, дефекты зрения, болезни позвоночника, сердечно-сосудистой системы, вестибулярного аппарата и многое другое. Кстати, инвалидная коляска с ручным приводом – это тоже веломобиль и, как известно, на колясках тоже проводят соревнования и рекордные заезды. Но и для здоровых людей привод велосипеда не обязательно педальный: он может быть ручным, комбинированным (ручным и ножным). Недаром веломобилями широко пользуются космонавты в период адаптации после длительных космических полетов.

А если веломобиль снабжен кузовом (рис. 9.8), то уровень комфорта пассажиров будет не ниже, чем в автомобиле. Но поскольку ездки в веломобиле выделяют много тепла, вентиляция кузова должна обеспечивать нормальные условия теплообмена.

ЛЕГКО ЛИ СДЕЛАТЬ ВЕЛОМОБИЛЬ?

Веломобиль – конструктор

Все веломобили, самодельные и промышленного производства, можно классифицировать по ряду признаков. В. Довиденас в книге «Веломобиль» различает четыре типа веломобилей: транспортные, туристские, спортивные и специальные (в том числе для производственных нужд). По количеству мест существуют веломобили одноместные, двухместные, многоместные (велобусы) и комбинированные (парусные, электро- и мотовеломобили). Мы бы еще добавили семейные веломобили (3-5 мест).

Зарубежная промышленность выпускает веломобили самых разнообразных моделей и назначения. Веломобили промышленного изготовления используются очень широко в быту в странах Восточной Азии, Индонезии, в Китае. Пробивают они себе дорогу и в западном мире. Однако здесь основное назначение веломобиля – прогулки и туризм по специально подготовленным трассам и, конечно, спортивные состязания.

Рижский авиаремонтный завод в 1989 году выпустил пробную партию одноместных веломобилей, которая была реализована по довольно высокой для такой машины цене. Рижский веломобиль – очень хорошая машина, изготовлена с широким применением легких сплавов и авиационной технологии.

К сожалению, наша промышленность только начинает осваивать веломобили. Так что тем, кто решил путешествовать на веломобиле, лучше настроиться на самостоятельное изготовление этого экипажа. Поэтому полезно установить контакт с каким-нибудь клубом экологического биотранспорта.

Молодые конструкторы Новгородского политехнического института

и НПО «Автоспецоборудование» решили помочь умельцам и разработали целое семейство веломашин, получивших общее название «Наташа» (Н – Новгород, АТ – кафедра автомобильного транспорта НПИ, АШ – школа №10 с автомобильной специализацией, А – «Автоспецоборудование»). Главная идея этого семейства состоит в том, чтобы любой человек, даже не бог весть какой умелец, смог бы купить два складных велосипеда типа «Аист» или «Кама» и велосомбиль и сделать из них машину на любой вкус. В состав велоконструктора входят: две вставки, два кресла, четыре поперечные тяги, рулевая трапеция, рулевой трос, дополнительные цепи и крепежные детали.

Вставка – главный узел, обеспечивающий превращение велосипеда в велосомбиль (рис. 9.9). Несущей деталью вставки является труба 1, на концах которой приварены фланцы 2 и 7. Фланцы аналогичны фланцам рамы велосомбиль, стыкуются с рамами разных моделей. К задней части вставки приварено ребро 3 с отверстиями, которое служит для крепления сиденья. Наклонная труба 4 выполняет либо функцию рулевой колонки (вариант сборки – велосомбиль), либо – подседельной трубы (вариант сборки – тандем). В передней части вставки на кронштейне 5 установлена дополнительная каретка,

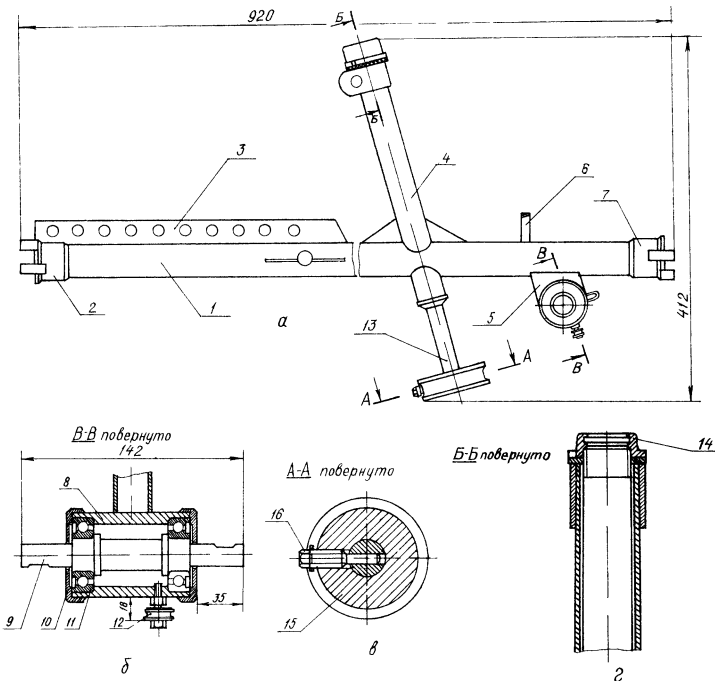


Рис. 9.9. Конструкция вставки велосипеда «Наташа»

А ЕСЛИ РАСШИРИТЬ РАМКИ?

состоящая из корпуса 8, оси педалей 9, крышек 10, подшипников 11. К корпусу каретки крепится направляющий ролик 12 рулевого троса. Рулевой вал 13 вставлен в рулевую колонку 4 и закрепляется гайкой 14. На нижний конец вала установлен рулевой барабан 15, который крепится специальным болтом 16. Если рулевой вал используется в качестве подседельной трубы, то он переворачивается и крепится специальным хомутом.

Кресла (рис. 9.10) водителя и пассажира имеют одинаковую конструкцию. Каждое кресло состоит из основания 1, к которому крепятся установочные кронштейны 2 и 3, позволяющие перемещать сиденье по длине и менять наклон основания. Совместно с регулируемым наклоном спинки 4 это позволяет обеспечить удобную посадку и взрослому, и ребенку, подобрать посадку с учетом характера поездки. Спинка кресла соединяется с основанием шарнирно и опирается на подседельную трубу велосипеда с помощью кронштейна 5.

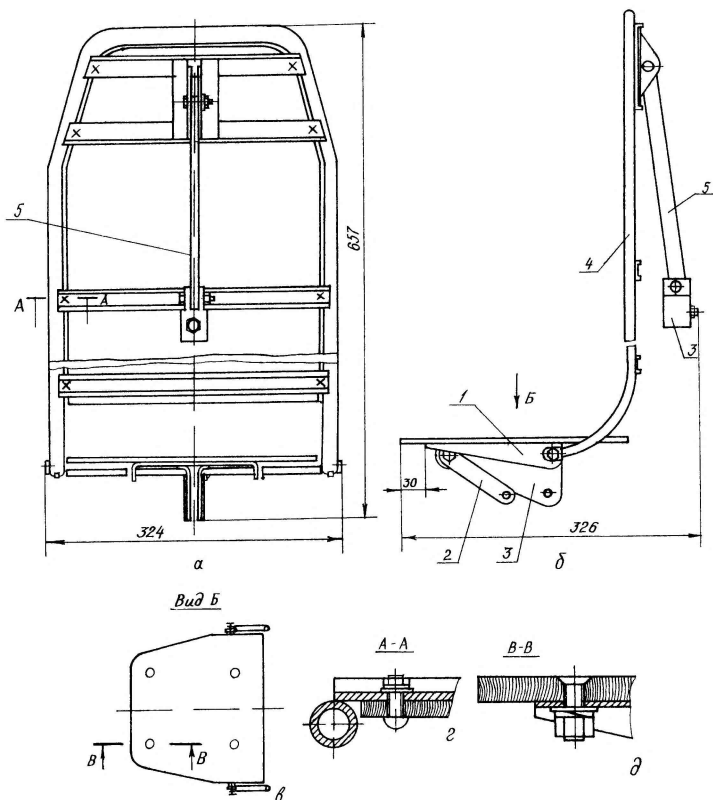


Рис. 9.10. Конструкция сиденья велосипеда «Наташа»

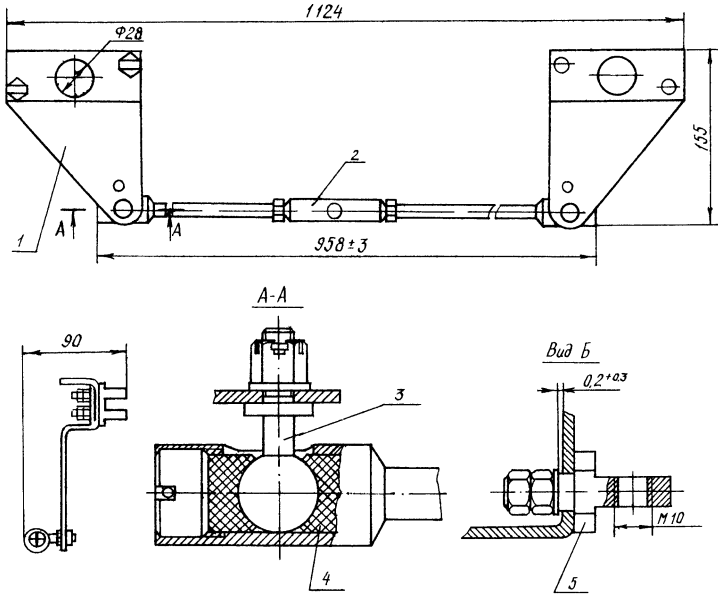


Рис. 9.11. Рулевая трапеция велосипеда «Наташа»

Основание сиденья и спинка жесткие, имеют покрытие из пластмассы. Можно изготовить мягкую обивку на сиденье.

Поперечные тяги служат для соединения двух секций велосипеда или тандемов, а также для «спаривания» велосипедов. Конструктивно — это тонкостенные трубы с быстроразъемными хомутами на концах. Рулевая трапеция (рис. 9.11) состоит из двух кронштейнов 1 и рулевой тяги 2. Рулевая тяга крепится к кронштейнам с помощью специальных болтов 3, сферические головки которых работают в капроновых вкладышах 4. Длина тяги регулируется с помощью муфты, имеющей на концах левую и правую резьбу. Кронштейны рулевой тяги устанавливаются на передние вилки велосипедов. На левом кронштейне имеются стойки 5 для крепления рулевого троса.

Велоконструктор позволяет собрать из двух складных велосипедов типа «Аист» и «Кама» четыре основных варианта транспортных средств: тандем, велосипед с креслом, спарку велосипедов и велосомбиль, а с применением дополнительных деталей — и спарку тандемов (рис. 9.12).

Собранные из описанного конструктора велосипеда легко оборудовать рядом дополнительных устройств: креслами для пассажиров (рис. 9.13), багажником, грузовой площадкой, тентом, приводом на все колеса.

Вот две произвольные модели, собранные с применением велоконструктора. На четырехместном туристском велосипеде «Наташа-кваттро» (рис. 9.13) может совершать путешествия целая семья, а



Рис. 9.12. Спарка тандемов «Наташа»

увеличивая габаритов исходного велосипеда.

Дополнительный привод на передние колеса не требует изготовления новых деталей, так как в качестве приводного узла использована задняя часть рамы того же велосипеда. При этом каждое из колес имеет свободный ход и встроенный тормоз (как на велосипеде), что позволяет членам экипажа по очереди отдыхать. Веломобиль имеет постоянный тент и легкосъемную пленочную защиту членов экипажа от дождя и от жаркого солнца. В оборудование велосипеда входят клещевые тормоза на передних колесах, приборы освещения и сигнализации. При необходимости устанавливается большой багажник в задней части машины.

Еще одна модификация «Наташи» — двухместный туристский веломобиль «Наташа-спорт» (рис. 9.14). Его основу также составляют два разборных велосипеда, в разъемы рам которых установлена вставка. Получившаяся машина весьма компактна, а расположение экипажа внутри колеи колес способствует большей безопасности и комфортабельности езды. Внутри вставки установлены два мягких «анатомических» кресла со спинками, переходящими в под-

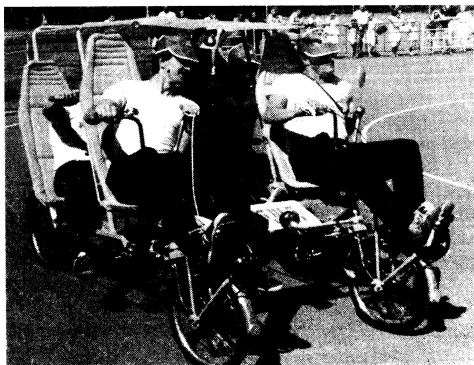


Рис. 9.13. Туристский велосипед с приводом на все колеса «Наташа-кваттро»



Рис. 9.14. Туристский двухместный велосомобиль «Наташа-спорт»

головники.

Рулевое управление – автомобильного типа: поворотные вилки передних колес соединены рулевой трапецией с регулируемой по длине поперечной тягой. Тяга соединяется с рычагами сферическими пальцами, работающими в капроновых вкладышах (рис. 9.11). Передача движения от рулевой колонки на трапецию осуществляется тросом, перекинутым через барабан. Рулевая колонка – откидная, что обеспечивает удобную посадку и высадку водителя.

Педальный привод собирается из стандартных шатунов и педалей в форме «коленчатого вала» и устанавливается на трех опорах. Около средней опоры укреплена передняя звездочка привода, соединенная цепью с промежуточным валом, на котором укреплены штатные каретки велосипедов. Передний привод имеет механизм переключения передач. Сильно наклоненный щиток хорошо защищает ноги членов экипажа, имеется легко съемный тент. Велосомобиль оборудован багажником, световыми приборами, спидометром, зеркалами заднего вида, дополнительными клещевыми тормозами на передних колесах.

Творения изобретателей–любителей

Рассмотрим некоторые модели велосомобилей отдельных умельцев.

Одноместный велосомобиль для города «Кроха» (автор – А. Кудрявцев, С.-Петербург, рис. 9.8). Пример хорошей конструкторской проработки и отличного дизайна. Велосомобиль выполнен по трехколесной схеме, колеса разного диаметра от детских велосипедов. Цепной привод на заднее колесо, передние колеса – управляемые. Тормоза клещевого типа с ручным приводом. Кузов – полностью закрытый, выполнен путем формования из стеклопластика и оргстекла. Снабжен мягким анатомическим сиденьем, зеркалом заднего вида, осветительными и сигнальными приборами, системой вентиля-

ции. Прозрачный «фонарь» кузова откидывается вверх и может быть полностью снят в сухую теплую погоду. К недостаткам велосипеда можно отнести сложность изготовления, относительно большую массу и безусловную привязанность к дорогам высокого качества. Колеса малого диаметра практически не пригодны для движения даже по асфальту с трещинами и выбоинами. Относительно невелика и скорость велосипеда (20-25 км/час).

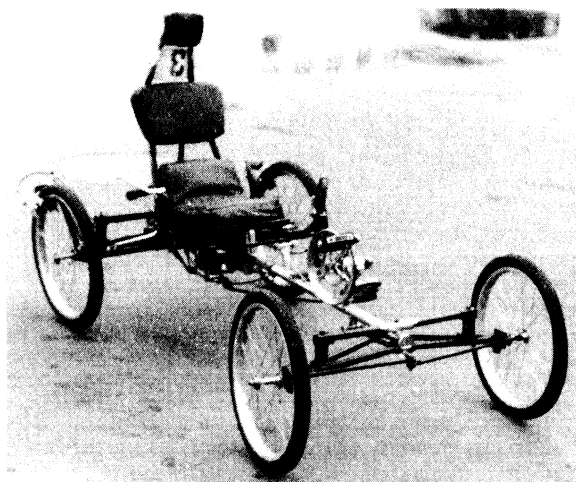


Рис. 9.15. Транспортный велосипед для города и села

Одноместный транспортный велосипед для города и села (автор – С. Горбаневский, Одесса; рис. 9.15). Машина на четырех колесах от складных велосипедов «Аист» и «Кама». Особенностью конструкции является применение так называемой хребтовой рамы, основным несущим элементом которой является центральная труба. Передние и задние колеса установлены на поперечных рычагах, которые поддрессорены с помощью цилиндрических пружин, что существенно повышает комфортабельность езды. Этому же способствует мягкое сиденье водителя, снабженное спинкой и подголовником. Педальный узел крепится к центральной трубе рамы. Цепной привод на задние колеса снабжен механизмом переключения передач. Руль расположен под сиденьем водителя: в этом случае он не мешает посадке и высадке водителя, работе ног и создает достаточно удобную позу при педалировании с большими усилиями. На руле укреплены рычаги клещевых тормозов задних колес и переключения передач. Передние колеса установлены на поворотных цапфах и соединены с рулем системой тяг. Недостатки велосипеда: он полностью открытый, не имеет даже щитков на колесах, поэтому водитель в плохую погоду совершенно не защищен; неоправданно большие габариты; отсутствует багажник. Но на основе имеющегося решения можно создать хорошую машину, пригодную для движения



Рис. 9.16. Четырех-пятиместный велособилъ «Вильнюс»

по плохим дорогам в сельской местности и для перевозки груза до 100 кг.

4-5-местный велособилъ «Вильнюс» (рис. 9.16). Имеет массивную раму из стальных труб, которая обеспечивает жесткость конструкции. Передние колеса управляемые, задние – ведущие. Рулевой механизм – автомобильного типа. Вращение к задним колесам передается с помощью цепей от двух педальных узлов, установленных перед передними сиденьями. Работают только двое, остальные едут пассажирами, поэтому максимальная скорость велособиля составляет 15 км/час. На велособиле применены колеса повышенной прочности от мопеда. Матерчатый кузов машины выполнен в стиле «ретро». Велособилъ успешно эксплуатируется в прокате в Паланге и других курортных городах Литвы, вполне пригоден и для туристских поездок на небольшие расстояния.

Одноместный туристский велособилъ «Стерх» (автор – Г.Стерхов из Москвы; рис. 9.17) имеет три колеса, передние два – управляемые, с приводом от руля, расположенного под сиденьем. Заднее колесо – ведущее, привод цепной с промежуточным валом и механизмом переключения передач. Мягкое сиденье и приподнятая каретка педального привода обеспечивают водителю удобную позу при педальровании. Кузов выполнен из двух легких съемных кожухов. Водитель, даже при интенсивной работе, чувствует себя достаточно комфортно. Все колеса защищены щитками. Велособилъ снабжен системой освещения и сигнализации, зеркалами заднего вида, основным и стояночным тормозами.

Оценивая машину в целом, следует признать его конструкцию удачной. Недостатком является плохая проработка формы кузова с точки зрения аэродинамики, он увеличивает сопротивление воздуха,

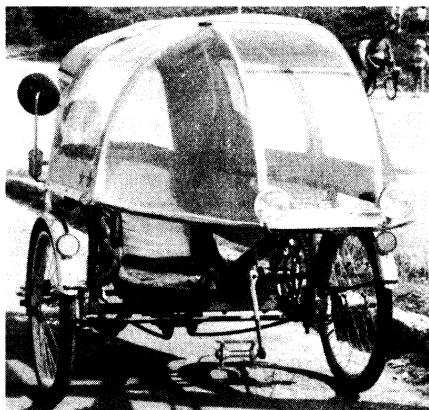


Рис. 9.17. Туристский велосомобиль «Стерх»

особенно при движении против ветра и при боковом ветре. В последнем случае резко ухудшается управляемость велосомобилля. Но поскольку машина рассчитана на умеренные скорости, такое решение кузова можно считать приемлемым.

Одноместный туристский велосомобиль А. Бараускаса из Паневежиса (рис. 9.18) имеет три колеса (по такой схеме вообще создается большинство одноместных велосомобилей), заднее колесо ведущее, передние – поворотные. Кузов выполнен в виде легкой съемной конструкции с широким использованием тканых и пленочных материалов. Главной особенностью является комбинированный привод на заднее колесо. Осуществляется с помощью тросов и храповых механизмов от качающихся педалей (ножной привод) и от качающейся рулевой колонки (ручной привод) на промежуточный вал, а от него – цепью на колесо. Приводы могут работать как раздельно (только ножной или только ручной), так и совместно. В форсированном режиме движение водителя напоминает движение гребца на академической лодке, что включает в работу мышцы ног, рук, спины, живота и другие. Велосомобилем могут пользоваться люди, имеющие дефекты органов движения.

У двухместного туристского велосомобилля «Романтик» С. Костромина и Н. Одинцова из Йошкар-Олы (рис. 9.19) передние колеса – управляемые, заднее колесо – ведущее. Члены экипажа располагаются друг за другом. Каждый, вращая педали, передает усилия на общую цепь, проходящую через всю машину. Имеется механизм переключения передач и клещевые тормоза на передних колесах. При-

особенно при движении против ветра и при боковом ветре. В последнем случае резко ухудшается управляемость велосомобилля. Но поскольку машина рассчитана на умеренные скорости, такое решение кузова можно считать приемлемым.

Одноместный туристский велосомобиль А. Бараускаса из Паневежиса (рис. 9.18) имеет три колеса (по такой схеме вообще создается большинство одноместных велосомобилей), заднее колесо ведущее, передние – поворотные. Кузов выполнен в виде легкой

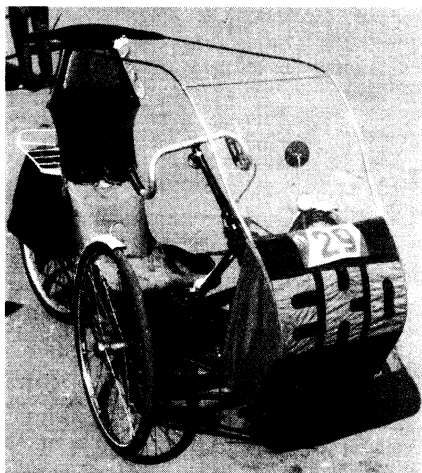


Рис. 9.18. Туристский велосомобиль с комбинированным приводом

вод механизма переключения и тормозов смонтирован на руле, которым управляет передний член экипажа. Основанием всей конструкции является трубчатая пространственная рама, обладающая высокой прочностью. Небольшая габаритная ширина велосомбиля, хорошая защищенность экипажа и относительно высокая скорость передвижения делают велосомбиль пригодным для многондневных поездок по шоссе. Мягкие кресла и свободная посадка обеспечивают малую утомляемость экипажа. В непогоду устанавливается легкоъемный тент.



Рис. 9.19. Туристский двухместный велосомбиль

Авторы проекта предусмотрели установку на своем велосомбилье паруса, что превращает его в колесную яхту. Из-за громоздкости колесных яхт их эксплуатация на дорогах общего пользования запрещена.

Трехместный туристский велосомбиль Р. Рудзавичуса из Паневежиса (рис. 9.20): в качестве основы взяты, как и новгородскими конструкторами, два разборных велосипеда «Аист» Минского мотозавода. В разъемы рам помещается вставка сложной пространственной формы, на которой смонтировано три (по числу членов экипажа) педальных узла. Цепи приводов работают на общий промежуточный вал, от которого вращение еще через две цепи передается на задние ведущие колеса.

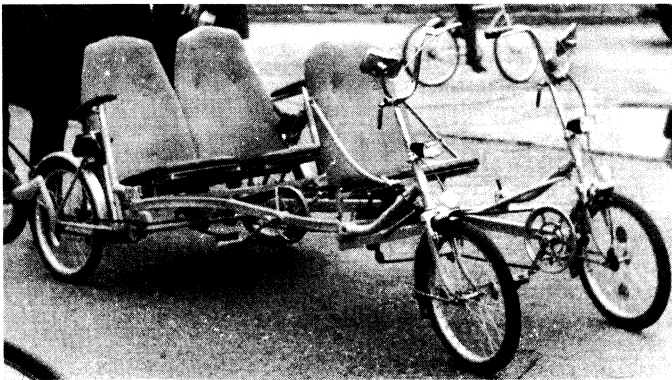


Рис. 9.20. Туристский трехместный велосомбиль

А ЕСЛИ РАСШИРИТЬ РАМКИ?

Сиденья-кресла установлены в два ряда, одно впереди и два сзади, управление передними колесами производит водитель, держа обеими руками за половинки штатных рулей, на которых смонтирован и привод тормозов передних колес. Задние колеса имеют обычные втулки со свободным ходом и тормозами.

Веломобиль снабжен зеркалами заднего вида, фарами, спидометром, оборудован тентом со съемными боковыми стенками.

Благодаря блочному конструированию, примененному автором, путь к удачным решениям значительно короче, чем при создании оригинальных моделей. Недостатки: сложная тяжелая конструкция рамы и приводов, неудобное рулевое управление, тяжелые неудобные сиденья.

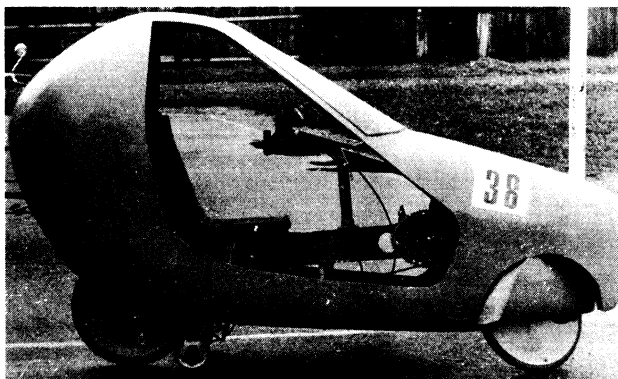


Рис. 9.21. Туристско-спортивный веломобиль с жестким кузовом

Одноместный туристско-спортивный веломобиль А. Исаева из Казани (рис. 9.21) – на двух больших и двух маленьких опорных колесах, которые поднимаются во время движения. Большинство деталей и узлов в этом веломобиле самодельные: дюралевая клепаная рама, детали привода и рулевого управления, стеклопластиковый кузов. Последний имеет хороший дизайн, отличную аэродинамическую форму. Переднее поворотное колесо закрыто кожухом для снижения аэродинамического сопротивления. Этой же цели служит дисковая конструкция колес. Широкие боковые проемы без дверей несколько увеличивают лобовое сопротивление, но зато позволяют добиться сбалансированности кузова при боковом ветре и сохранить за счет этого хорошую управляемость. Эллиптические ведущие звездочки в цепном приводе позволяют рационально использовать усилия ног при pedalировании. Приводы тормозных механизмов и переключателей передач расположены на рулевой колонке. Хорошо спроектированное мягкое сиденье обеспечивает комфортную посадку водителя.

Очень интересная в целом машина имеет и свои недостатки: на ней ездить даже сложнее, чем на велосипеде; большое количество оригинальных решений делают машину малоприспособленной для тиражирования.

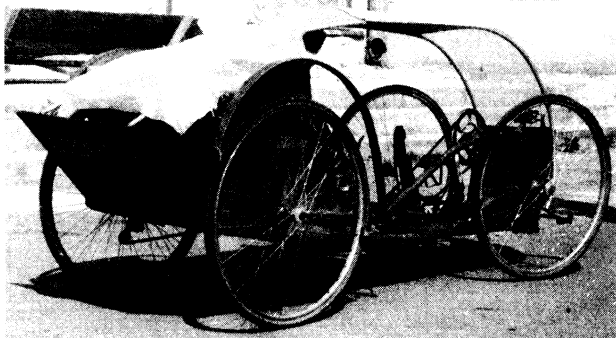


Рис. 9.22. Одноместный четырехколесный спортивный велосомобиль «Старт»

В одноместном четырехколесном спортивном велосомобиле «Старт» В. Смирнова из Белореченска (рис. 9.22) применена автомобильная компоновка: четыре колеса, передние – управляемые, задние – ведущие. Низкая полулежачая посадка водителя и относительно высокое положение каретки обеспечивают эффективную работу ногами, позволяя развивать скорость почти 50 км/час. Хорошие тяговые качества велосомобилля обеспечивают механизм переключения передач. Кузов полностью закрывает всю машину, включая колеса, существенно уменьшает аэродинамическое сопротивление.

Одноместный четырехколесный спортивный велосомобиль «Эврика» (авторы – В. Осипенко и Н. Киселев, г. Коммунарск; рис. 9.23). Отличается высоким качеством исполнения. Главная конструктивная особенность – «ломающаяся» рама, устройство которой хорошо видно на рисунке. Состоит из двух частей, соединенных между собой шарнирно. За счет «излома» рамы осуществляется поворот экипажа. Этот принцип поворота применяется, например, в тракторе «Кировец» для повышения маневренности. Но в данном случае примене-



Рис. 9.23. Спортивный велосомобиль «Эврика»

ние подобной рамы вряд ли оправдано, как и установка сзади двух колес вместо одного. Приводными колесами являются передние, цепной привод снабжен механизмом переключения передач. Тормоза клещевого типа – на передних колесах, зеркало заднего вида установлено на руле. Низкое положение гонщика и достаточно широкая колея передних колес при относительно невысоких скоростях (до 50 км/час) обеспечивают удовлетворительную устойчивость экипажа, однако для больших скоростей такое расположение колес неприемлемо.



Рис. 9.24. Четырехколесный детский велосипед

Четырехколесный детский велосипед (авторы – отец и сын Волонтеры, г. Ужгород; рис. 9.24). Компактная и простая машина предназначена для детей 8-14 лет и может быть использована для развлекательных поездок: ралли, кросса, картинга, «трюковой» езды. На велосипеде после предварительной тренировки можно ездить на двух колесах (на боковых и задних), крутиться волчком на месте и выполнять другие эффектные фигуры «высшего пилотажа». Велосипед представляет большой интерес для детей, хорошо приспособлен для условий проката и может быть легко запущен в серийное производство на любом машиностроительном заводе.

Итак, тем, кто собирается совершать спортивные скоростные путешествия, нужно отдать предпочтение спортивным ве-

ломобилям. Но при этом маршрут должен проходить только по хорошим дорогам с твердым покрытием.

Тем же, кого интересуют пейзажи, кто хочет все время чувствовать себя членом хотя бы маленького коллектива, советуем выбрать туристский 3-4-местный велосипед с максимальным уровнем комфорта. Но поскольку все атрибуты комфорта придется везти самим, нужно ограничиться разумным минимумом: мягкие сиденья, съемный тент, багажник умеренных габаритов. Для туристского велосипеда необходимо наличие хотя бы трех передач, подобранных для конкретного маршрута.

Как самому сделать велосомобиль?

Каким требованиям должен удовлетворять туристский велосомобиль? Прежде всего он должен обеспечивать возможность длительного движения с достаточно высоким комфортом по дорогам различного качества, а значит, иметь колеса большого диаметра, переключатели передач. Кроме того, он должен иметь надежные тормоза, удобные мягкие кресла, кузов или иные средства защиты от непогоды.

Работу нужно начинать с составления технического задания, то есть совокупности требований, которым должна отвечать будущая машина. Это очень важный этап, от тщательного выполнения которого зависит успех всего дела. Главный недостаток работы конструкторов-любителей – полное игнорирование этапа проектирования. В результате появляются тяжелые и неуклюжие уродцы, доставляющие владельцам удовольствие только потому, что это их собственное детище.

Техническое задание составляется примерно в такой последовательности:

1. Назначение велосипеда (короткие поездки по окрестностям, загородные походы выходного дня, многодневный туризм).
2. Тип велосипеда (разъездной, туристский, спортивно-туристский, возможны другие комбинации).
3. Место хранения (городская квартира, гараж вместе с автомобилем, сарай).
4. Способ изготовления (из велосипедных деталей, из самостоятельно выполненных узлов, из узлов промышленного изготовления, заказ кооператорам и т.д.).
5. Экипаж и способ его размещения (один человек, два рядом, двое один за другим, двое взрослых плюс один ребенок, плюс два ребенка...).
6. Дорожные условия (дороги с твердым покрытием, гравийные, грунтовые, бездорожье и т.д.).
7. Погодные условия (только в сухую погоду, любые погодные условия, круглый год).
8. Предельная масса велосипеда, масса и габариты перевозимого груза.
9. Скорость движения для разных условий при работе всех членов экипажа.
10. Особые условия (требования к комфорту, дополнительному оборудованию и т.д.).
11. Максимальная стоимость велосипеда и трудоемкость его изготовления.

Дадим краткий комментарий к пунктам технического задания. Эксплуатация велосомобилей связана с определенными трудностями: отсутствие специальных дорожек и трасс, большие габариты при малых скоростях (плохая совместимость с автомобилем), трудности парковки, хранения и т.д. Поэтому для жителей городов нужен разборный малогабаритный велосомобиль. Оптимальное решение, на наш взгляд, – сборка велосипеда из велосипедов с возможностью перехода обратно к велосипедам. Этот принцип обеспечивает большую универсальность конструкции и дает возможность использования

одного, двух велосипедов отдельно или собранного из них велосипеда. Для жителей сельской местности такой принцип конструирования тоже хорош, но если дороги тяжелые, а нагрузка большая, то лучше подумать о специальном хозяйственном велосипеде.

Очень важно правильно оценить свои возможности в наличии и изготовлении узлов. Дело облегчается и удешевляется, когда есть старые велосипеды. Важно правильно выбрать число членов экипажа и место расположения сидений. Одноместный велосипед имеет преимущества перед велосипедом только для тех, кто по каким-либо причинам не может ездить на велосипеде. Для туризма, особенно многодневного, велосипед имеет выигрыш перед велосипедом в том, что на нем могут ехать 2-4 человека. Если предполагается ездить с маленькими детьми, то их безопасность должна определяться размещением экипажа. Нужно, чтобы дети были прикрыты взрослыми.

Вряд ли следует пытаться создать универсальную машину: хороший болотоход, а тем более амфибия, никогда не будут так же резво двигаться по шоссе. Погодные условия определяют конструкцию кузова. Конечно, закрытый кузов обеспечивает высокую комфортабельность езды в любую погоду, но его придется везти, преодолевая сопротивление воздуха, особенно при сильном ветре. Для туристов развитых щитков на колесах и съемного брезентового верха вполне достаточно.

Важнейший показатель – скорость велосипеда. Априорно можно задать следующие максимальные скорости движения: для снегоболотохода – 10-12 км/час, для разъездного городского и сельского велосипеда – 20-25 км/час, для туристского – 30-35 км/час, для туристско-спортивного – 35-40 км/час.

Следующий этап проектирования – разработка документации: эскизов, чертежей, расчетов, сметы, перечня узлов и деталей, которые необходимо добыть. Лучше, конечно, сделать точные чертежи отдельных частей велосипеда, причем в масштабе как можно более крупном (не мельче 1:5), но можно ограничиться эскизами и рисунками. Работа над чертежами или эскизами начинается со схематического определения взаимного расположения узлов будущей машины и членов экипажа, который на ней разместится. В любом случае без общего проекта хорошую машину не создать.

Если проектируется велосипед для семьи, то необходимо сделать шарнирные модели конкретных будущих пассажиров, выполненные в выбранном масштабе. При этом следует учесть, что дети растут быстро, и поэтому их «штатные» места должны обеспечивать регулировку положения сидений.

Следующий этап – конструирование узлов. По контурам компонентов последовательно вычерчивается конструкция рамы, сидений, приводов, креплений колес, тормозных и дополнительных устройств. Эта работа значительно упростится, если используются узлы и детали от велосипеда. В этом случае контуры готовых узлов прочерчиваются на картоне или на ватмане и вырезаются ножницами. Имея такой набор, легко рассмотреть возможные варианты взаимного расположения узлов. Когда лучшее расположение найдено, узлы нужно соединить рамой, а потом продумать и вычертить элементы крепления их к раме.

Теперь подробнее о главных деталях и узлах велосомобилей.

Колеса. Более совершенного колеса, чем велосипедное, для велосомобила не найти. Однако оно имеет один недостаток: боится боковых нагрузок. На велосипеде таких нагрузок нет, т.к. при повороте он наклоняется, и равнодействующая сил проходит через плоскость вращения колеса. Трех-, четырехколесный экипаж не наклонить, возникающие при повороте боковые нагрузки полностью воспринимаются колесами. Для низкой одноместной машины это не опасно, а вот для высоких тяжелых чревато разрушением колес. Можно дать следующие рекомендации по применению велосипедных колес:

- колеса от детского велосипеда типа «Конек-горбунок» (диам. 323 мм) – только для детских велосомобилей;
- колеса от детских велосипедов (диам. 406-507 мм) – для одноместных велосомобилей;
- колеса от гоночных велосипедов (диам. 600 мм) – для одно-, двухместных спортивных велосомобилей;
- колеса от спортивно-туристских велосипедов (диам. 622 мм) – для одно-, двухместных туристских велосомобилей;
- колеса от дорожных и горных велосипедов (диам. 559-622 мм) – для туристских и иных велосомобилей с экипажем не более 4 человек;
- колеса от мопедов и мотоциклов – для велосомобилей с экипажем более 4 человек.

Если создаваемый велосомобиль ожидают большие нагрузки и тяжелые дорожные условия, то для него лучше подойдут дисковые колеса.

Рама. Наиболее подходит трубчатая пространственная рама, которая позволяет обеспечить минимальную массу при очень высокой жесткости. Плоская рама, состоящая из двух параллельных основных труб, обычно получается тяжелее пространственной, такую раму целесообразно применять для складных велосомобилей. Чаще всего применяют тонкостенные стальные трубы. Они хорошо свариваются и имеют вполне приемлемую массу. Дюралевые и титановые трубы позволяют обеспечить минимальную массу конструкции рамы, но их применение связано с определенными технологическими трудностями.

Педальный узел. Наиболее целесообразно применять педальный узел от велосипеда без всяких изменений, то есть использовать каретку в сборе, шатуны, педали, ведущие звездочки. Для одноместных велосомобилей такое решение является преобладающим. Для многоместных экипажей этот вариант имеет ряд недостатков: увеличивается количество цепей, усложняется пользование механизмами переключения передач и тормозами. Чтобы избежать этого, обычно вводят промежуточный вал, а педали объединяют в «коленчатые валы». Эллиптические зубчатые колеса, цепные дифференциалы, шатуны изменяющейся длины и другие способы совершенствования педального привода могут быть рекомендованы только в том случае, если их можно очень хорошо изготовить. И еще нужно иметь в виду, что все эти ухищрения дают эффект на очень легких, хорошо спроектированных машинах, а на тяжелых лучше иметь лишнюю ступень в переключении передач. Каретка привода не должна рас-

полагаться ниже 350 мм от дороги, так как в противном случае пятак будет задевать за неровности при педалировании. На педали советуем установить туклипсы.

Подвеска колес. Веломобили, предназначенные для движения по хорошим дорогам с относительно малыми скоростями, как и велосипеды, могут не иметь упругих элементов в подвесках. Конечно, такие веломобили будут иметь пониженную плавность хода, но этот недостаток может быть уменьшен хорошо спроектированным мягким сиденьем. Для плохих дорог веломобили нужно снабжать упругой подвеской колес. Как и у автомобилей, колеса могут быть подвешены на поперечных или на продольных рычагах. Упругим элементом обычно служит цилиндрическая пружина. Максимальное усилие пружины (при сжатии до упора) должно превышать приходящуюся на колесо нагрузку в 3-5 раз. Установка амортизаторов при скорости до 25 км/час необязательна, при более высоких скоростях – желательна. В этом случае удобно использовать упругий элемент от мопеда, включающий цилиндрическую пружину и гидравлический амортизатор.

В качестве амортизаторов задних колес используют подседельные пружины мотоцикла. Каждая из пружин одним концом закреплена в верхней части узла задних колес, а другим резьбовым концом с барашком – на поперечине сиденья. Более эффективные амортизаторы можно изготовить из отрезков вакуумных шлангов диаметром 40-500 мм и длиной 200-250 мм, в которые вставляются тяги со сферическими наконечниками. Концы шлангов обжимаются хомутами или проволокой. Вместе с тем не следует забывать, что упругая подвеска усложняет и утяжеляет конструкцию.

Тормозная система. Целесообразно в качестве одной основной тормозной системы использовать колесные («втулочные») тормоза, а в качестве резервной – клещевые. Возможны иные комбинации тормозных систем в зависимости от назначения веломобиля и применяемых колес. Следует только помнить, что веломобиль значительно тяжелее велосипеда, и поэтому повышению эффективности тормозов нужно уделить особое внимание.

Кузов. Простейший вариант – вообще без кузова. Далее по мере увеличения комфорта следуют: откидной щиток на руле, плоская крыша-тент, объемный тент, мягкий закрытый кузов, жесткий закрытый кузов. Проектирование и изготовление тентов и мягких кузовов вроде бы не вызывают затруднений, однако правильный крой и пошив полотнищ – дело отнюдь не простое. Обшивку веломобиля можно сделать из тонкого листового дюралюминия или прочного пластика. Можно нижнюю часть корпуса обшить дюралюминием или пластиком, а верхнюю обтянуть брезентом, пропитав его влагоотталкивающим раствором. Ветровые стекла можно сделать из оргстекла и оборудовать их простейшими дворниками. Самое сложное – изготовить жесткий стеклопластиковый кузов. В журнале «Катера и яхты» давалась упрощенная технология изготовления такого кузова.

Рулевое управление. Если поворотное колесо одно, то его установка и привод аналогичны велосипедному. Если же поворотных колес два, то они должны быть соединены с помощью рулевой тра-

пеции, которая обеспечивает при повороте движение колес по дугам разного радиуса. Невыполнение этого условия приведет к тому, что одно из колес будет при повороте идти юзом – иметь боковое скольжение, что может привести к потере управляемости. Особенно это опасно для тяжелых высоких машин. Привод рулевого управления лучше всего осуществить с помощью троса или велосипедной цепи. Но возможны и другие варианты (червяк-сектор, рычаг-сектор, винт-гайка, шестерня-рейка – как у автомобиля). При проектировании привода желательно, чтобы передаточное отношение от руля к колесам было равно единице (у автомобиля 3 и более).

Для проверки регулировки передних колес велосипеда нужно разогнать его до скорости 20 км/час и пройти поворот с радиусом 25-30 м. Если одно из колес идет юзом, то нужно изменить длину поперечной рулевой тяги. Затем надо проверить, обеспечивает ли рулевой привод нормальное движение по прямой. Для этого выбирают участок дороги с небольшим уклоном и определяют выбег (путь свободного качения) велосипеда с горки. Затем меняют в небольших пределах длину рулевой тяги (± 3 мм) и находят положение с наибольшим выбегом. Закрепив в этом положении тягу, повторяют опыт на повороте. Для установки руля можно использовать хомут крепления седла.

Сиденье. Прежде всего необходимо определить расстояние от педалей до так называемой антропометрической точки А – места пересечения линий спинки и низа сиденья. Для среднего роста оно примерно равно 950-1000 мм. Особенно следует остановиться на позе езды, обеспечивающей наиболее высокую энергопередачу. Определяющим фактором здесь должно быть стремление к оптимизации угла между согнутой ногой и телом: он такой же, как у велогонщика. Устройство сиденья должно быть таким, чтобы шея и часть спины ездока были примерно вертикальны. Сиденье в целом должно быть жестким, так как от этого зависит КПД передачи энергии от человека к машине.

Каркас сиденья можно изготовить из твердого листа алюминиевого сплава толщиной 2-3 мм, предварительно вырезав из него контур заготовки с надрезами. Затем вычерчивают боковой (внутренний) профиль каркаса сиденья в масштабе 1:1, пользуясь координатной сеткой. Изгибают заготовку каркаса по этому профилю и сильными ударами киянки производят отгибку бортов. Участки каркаса с отверстием под опорные стойки нужно усилить двумя планками, приклепав их к каждому отгибу. На каркас сиденья наклеивают поперечные полоски поролона толщиной 30-40 мм, дополнительно закрепив их шнуром в зонах резких перегибов через просверленные отверстия. Сверху поролон обтягивают красивой однотонной тканью.

После завершения проектирования велосипеда нужно составить перечень деталей и материалов, а также их цены. Это дает возможность определить стоимость велосипеда и решить вопрос, где что доставать. Не все удастся купить в магазинах. Других путей много: вышедшие из строя велосипеды и мотоциклы знакомых, списанные велосипеды спортивных школ и секций, свалки металлолома, куда попадает много вполне пригодных велосипедных узлов, промышленные отходы и обрезки.

В поход на велосипеде

Подготовка велосипеда к путешествию

Велосипед – достаточно сложная машина, подверженная влиянию практически всех факторов окружающей среды. И вода, и дорожная грязь, и пыль, и песок попадают в узлы качения, в цепи, переключатели, приводят к быстрому износу деталей и выходу их из строя. Дело усугубляется тем, что узлы велосипедов, как правило, не имеют уплотнений, а цепи и другие элементы привода оказываются вообще без защиты. Эти обстоятельства нужно учитывать как при подготовке к походу, так и во время него. Собирая машину в поход, нужно взять с собой необходимый набор инструментов и запчастей.

В разделе «Походное снаряжение» приводится набор инструментов и запчастей, которые берет с собой велогруппа в походы разной продолжительности и сложности. Такого набора достаточно и для группы велосипедистов, но вместо отрезков покрышек и ободьев на каждый велосипед нужно обязательно взять запасное заднее колесо: оно может быть установлено и в переднюю вилку. Для этого нужно распилить напильником пазы в наконечниках передних вилок, чтобы в них входила ось заднего колеса; на работе переднего колеса это не отразится. К запасному колесу следует прикрепить хомут, удерживающий тормозной рычаг (если втулка с тормозом). При установке заднего колеса в переднюю вилку нужно закрепить рычаг тормоза, как это делается в задней части рамы. Установка колеса с трещоткой в переднюю вилку может потребовать небольшого усилия. Придется несколько развести перья вилок.

Разборка и сборка узлов велосипеда не отличается от аналогичной операции с велосипедом, о которой рассказано в разделе «Подготовка велосипеда к походу». Мы здесь дадим рекомендации по подготовке специфических узлов велосипеда.

Если машина имеет два управляемых колеса, то перед многодневным путешествием надо еще раз проверить регулировку передних колес описанным выше способом.

Обязательно надо поставить резиновые фартуки на все щитки колес, точнее, под винты крепления щитков сзади колес. Это предохранит от брызг, летящих с колеса в дождливую погоду. Велосипедист из-за низкой посадки, близкой к лежачей, становится более уязвимым перед дождем.

Одежда в ненастье должна быть, как и обувь, непромокаемой. А для привалов и ночлегов нужно обязательно иметь сухую теплую одежду.

Обычно большая часть нагрузки велосипеда приходится на задние колеса. Поэтому багаж нужно укладывать в переднюю часть машины на раме, но не на передние вилки, если управляемые колеса передние, так как это резко ухудшает управляемость велосипедом. Вообще же на долю передних колес должно приходиться примерно 40%, а на долю задних – 60% общего груза. В этом случае будут обеспечены хорошие сцепные качества колес и управляемость велосипеда.

Организация поездок на велосипедах

Организация поездок на велосипедах связана с целым рядом дополнительных сложностей, вызванных прежде всего значительными габаритами велосипедов. Тихоходный велосипед, по габаритам приближающийся к легковому автомобилю, представляет существенную помеху для автотранспорта при движении по шоссе и особенно по улицам городов. Пока велосипедов мало, и они на дорогах крайне редки, водители автомобилей относятся к ним скорее с любопытством и с долей симпатии. Но при росте велосипедного парка ситуация, надо ожидать, изменится не в пользу водителей велосипедов. Это обстоятельство придется учитывать при разработке маршрутов велосипедного туризма.

Известны примеры достаточно длительных поездок на велосипедах, например, С. Костромин и Н. Одинцов в 1987 году совершили пробег по маршруту Йошкар-Ола – Москва – Вильнюс – Шяуляй общей протяженностью 2300 км. В 1987 же году А.С. и А.А. Пополовы путешествовали на двухместном велосипеде по маршруту Алма-Ата – озеро Иссык-Куль – Фрунзе и проехали около 1000 км.

Практикуются и групповые длительные поездки на велосипедах. Например, Московский клуб энтузиастов биотранспорта, которым много лет руководит В. Ульяновский, до 1991 года ежегодно организовывал интереснейшие пробеги по «Золотому кольцу» России по маршруту протяженностью 880 км. Они собирали до десятка экипажей разных конструкций.

В 1988 году в рамках всесоюзного конкурса «Велосипед-88» был организован большой велопробег, который стартовал в Москве, прошел через города Минск – Вильнюс – Шяуляй – Ригу – Таллин – Псков и финишировал в Новгороде. Весь маршрут прошли 6 экипажей, на разных этапах к ним присоединялись местные велосипедисты и велосипедисты. Общая протяженность маршрута составила 1800 км.

Значительный пробег на велосипедах как по продолжительности, так и по сложности маршрута состоялся в августе 1993 года после ралли экомобилей, использующих солнечную энергию. Организовано оно было в Краснодаре. После ралли В. Каменщиков, Г. Селезнев из Москвы и Ю. Карев из Минска за 17 дней на трехколесных одноместных велосипедах проехали около двух тысяч километров по маршруту: Краснодар – Керчь – Феодосия – Джанкой – Мелитополь – Николаев – Одесса – Кишинев – Констанца – Варна.

Каковы же основные принципы организации поездок на тандемах и велосипедах?

При выборе маршрута нужно иметь в виду, что ездить на тандемах, особенно груженных, значительно труднее, чем на велосипедах. Поэтому не следует включать в маршрут труднопроходимые участки, горные тропы, а тем более бездорожье. Одноколейные тандемы можно включать в группы велосипедистов, тандемы-спарки (двухколейные) лучше объединить в группу с велосипедами. Особую осторожность нужно проявлять при перевозке на тандемах детей. В этом случае вообще не рекомендуется движение по плохим дорогам и по оживленным трассам.

Теперь о путешествиях на велосипедах. Настоятельно рекомен-

дую для однодневных и многодневных поездок использовать велосипеды, рассчитанные на двух и более человек. Поездка в коллективе – главное преимущество велосипеда. Количество членов экипажа лучше всего устанавливать по составу семьи. Для поездки семьей хороши велосипеды типа «Наташа», так как они имеют варианты сборки для экипажей численностью от одного до шести человек. При этом варьируется и число работающих членов экипажа (от одного до четырех).

При однодневной поездке на малое расстояние можно объединять в группу велосипеды любых видов, так как на коротких маршрутах разница в скорости не очень сказывается.

Для многодневных поездок с пробегом 100-150 км в день подбор велосипедов и экипажей должен быть более тщательным. В группу нужно включать велосипеды, которые созданы с использованием одинаковых базовых велосипедов (спортивных, дорожных, складных, причем с учетом диаметров колес и размеров шин). Желательно, чтобы велосипеды, входящие в группу, обеспечивали бы членам экипажа одинаковый уровень комфорта (открытые, с тентом, с жестким кузовом и т.д.) – это позволит группе иметь единый режим движения, зависящий от погодных условий. В многодневных походах велосипед должен обязательно иметь переключатель передач с числом ступеней не меньше трех.

На каждый велосипед следует установить красный флажок размером не менее 30×30 см на высоте не менее 1,5 м от земли. Для того чтобы не создавать сильных помех движению, группа велосипедов должна состоять из двух-трех машин, идущих возможно ближе друг к другу (общая длина порядка 10 м), следующая группа идет на расстоянии 100-200 м от первой. Всего таких групп желательно иметь не более трех-четырех. То есть общий состав колонны – не более 12 велосипедов. Несмотря на эти предосторожности, движение велосипедов по шоссе связано с определенной опасностью, поэтому маршрут и порядок следования группы желательно согласовать с местными органами ГИБДД.

Пока в России и ближнем зарубежье не существует отработанных и «узаконенных» велосипедных маршрутов. Поэтому дадим некоторые рекомендации, как эти маршруты разрабатывать. За основу можно взять существующие велосипедные маршруты, которые не предполагают длительного движения по загруженным автомобильным дорогам. Примером может служить маршрут по Латвии: Саулкрасти – Туя – Лимбажи – Озолы – Буртниекы – Валмиера – Цесис – Скуене – Цесвайне – Мадона – Вестiena – Эргли – Кейпене – Нитауре – Малпилс – Сигулда – Страупе – Видрижи – Саулкрасти. Маршрут II категории сложности, протяженность его 500 км.

Трасса маршрута проходит по очень живописной местности. В двух местах маршрут пересекает реку Гаюю, которая включена в национальный парк «Гаюя». Особенно живописна долина реки в районе Сигулды. Находясь на территории национального парка, необходимо соблюдать порядок и не допускать нарушений природоохранного режима. Маршрут выбран удачно, он проходит в стороне от главных автомагистралей. Подобный маршрут возможен только там, где имеется развитая сеть автомобильных дорог, как, например, в странах Прибалтики. Кроме того, там появились велосипед-

ные дорожки, большинство из которых сосредоточено вблизи курфуртов (например, вблизи Паланги), либо в заповедных зонах, вблизи городов велосипедистов (Шяуляй).

На территории России выбор маршрутов для походов на велосипедах значительно сложнее. Большую надежду велосипедисты возлагают на программу строительства в стране дорог местного значения. Но учитывая, что в России, как уже было сказано выше, сложилась кустовая система дорог, нужно основательно изучать возможности переездов с одних местных дорог на другие через районные и областные границы. Для велосипедистов такие переходы представляют большую проблему, чем для велосипедистов.

Перспективы велосипедного туризма

Когда на земле появился автомобиль, он сразу был зачислен в ряд явлений, представляющих особую опасность для всего живого. Во многих странах мира были приняты законы, ставящие автомобилистов в такие условия, в которых они практически не имели перспективы. Однако автомобилисты победили, человечество без автомобиля теперь вообще жить не может.

Велосипед и велосипедисты находятся, безусловно, в лучшем положении. Пока им никто не запрещает двигаться по дорогам, дорожкам, тропам. Но все же трудностей немало. В каких-то странах их больше, где-то меньше. Больше того, уже сейчас складывается какое-то мнение о будущем велосипедизма. Существуют проекты превращения улиц городов в велотрассы, перевода городского транспорта на биоэнергию, создание специальных трасс — «велополитенов» и т.д.

Преимущества велосипедов для дальних поездок и многодневных путешествий обеспечат им широкое распространение. Хотя пока вопрос о том, какой же велосипед нужно делать в условиях промышленного производства, остается открытым. Единственное, что уже очевидно: заводы должны сориентировать своих специалистов на разработку велосипедов разного назначения. Это определит и спрос на них. Будем надеяться, что широкое развитие велосипедного туризма — дело ближайшего будущего.

Велоамфибии, колесные яхты, аэропеды...

И хотя во всем мире понятие «изобретать велосипед» стало синонимом бессмысленного занятия, чем-то вроде попытки изобрести вечный двигатель, умельцы-энтузиасты не унимаются. Да, велосипед классической конструкции, видимо, и впрямь заново изобрести невозможно, не случайно сотни миллионов жителей планеты ездят на экипаже, облик которого почти не изменился с конца прошлого века. Ну, а если изменить принцип езды или управление экипажем либо, оставшись на привычном велосипеде или велосипеде, призвать в помощь ногам другие безмоторные источники энергии? И тут фантазия конструкторов-любителей поистине не знает границ (государственных, кстати, тоже). Причем некоторые механизмы дают принципиально новые виды туризма на стыке существующих.

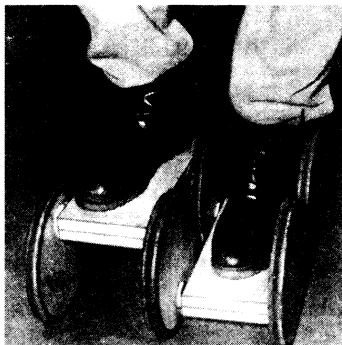


Рис. 9.25. «Педаход»
Шандора Амбруша

Например, журнал «Юный техник» (№12, 1988) познакомил читателей с «**педаходом**» венгерского изобретателя Шандора Амбруша (рис. 9.25). Его творение легко умещается в любом рюкзаке, ведь вес «педахода» не более 1 кг. Представьте себе, что идет группа туристов по лесной тропе — тут они самые обыкновенные «пешеходы». Но вот вышли на хорошую дорогу, вынули из рюкзаков «педаходы» и покатали себе, слегка переваливаясь с ноги на ногу. Вот что-то среднее между пешеходным туризмом и велосипедным.

Когда приходит зима, многие из нас прячут велосипеды в кладовки, а извлекают лыжи. Многие, да не все. И вот смотришь: вполне резво движется по лыжне колесный экипаж. Правда, не о двух колесах, а лишь об одном, но внешне это — самый обычный велосипед. Катание на «**снегопед**» — велосипед, поставленном на лыжи, — практикуется все чаще, пока на прогулках выходного дня. Передние лыжи снегопеда делают рулевыми, а сзади остаются колеса, представляющие собой ободья с шипами. Задние лыжи имеют прорези для шипов колеса. Для крепления лыж делаются специальные стойки. Такой экипаж позволяет развивать скорость до 15 км/час на хорошей лыжне или на насте, правда, он беспомощен в глубоком рыхлом снегу, на лесных тропах, крутых склонах. В многодневных маршрутах «снегопед» может быть использован на обширных безлесных равнинах с плотным снежным покровом (например, в тундре) либо на хорошо укатанных зимних дорогах.

Но особенно много изобретателей озадачены тем, чтобы соединить велосипед с лодкой или яхтой. Причем тут наблюдаются три основных направления поисков. Первое — использование паруса на сухопутных экипажах. Второе — создание гидровелосипедов, предназначенных только для плавания. Третье — конструирование велоамфибий, позволяющих передвигаться по суше и по воде.

Велосипед с парусом не получил пока широкого распространения, поскольку на дорогах с напряженным автодвижением использовать парус весьма затруднительно. Кроме того, он эффективен лишь на открытых пространствах, где гуляют ветры, а на лесных дорогах и тропах парус с мачтой превращается в дополнительный тяжелый груз. Тем не менее известны отдельные путешествия на велосипедах с парусом, в частности, преподавателя Д. Летника из Фрунзе, как он тогда назывался, в Таллин.

Человек на велосипеде с парусом площадью около 2 кв. м может двигаться по хорошей дороге со скоростью 35-50 км в час, не затрачивая никакой энергии, кроме энергии ветра.

Растет в мире интерес к парусным **колесным яхтам**, которые успешно используют в степных и полупустынных регионах. Применяют парус и веломобилисты. В частности, поразительные результаты получены при использовании жесткого паруса, так называемого паруса-крыла. Веломобиль Дж. Амина с ним показал крейсерскую скорость 65-70 км/час (при скорости ветра 25 км/час), а рекордную — 100 км/час. Это, конечно, уникальная машина, а вообще любой веломобиль может быть оснащен вспомогательным парусом. Так веломобиль «Романтик» с парусом площадью около 3 кв. м развивал скорость на шоссе более 30 км/час. Но опять же использовать парус на веломобиле можно далеко не в любом районе, не на всякой дороге. Тем, кто собирается путешествовать на просторе, сделать парусное вооружение на веломобиль и даже на велосипед поможет книга В. М. Борисова «Парус на лодке», издательство «Судострое-ние», 1985 г.

Гидровелосипеды — сугубо водные экипажи, только приводятся в движение не руками и веслами, а ногами и лопастями или винтом. Вообще попытка создать привод от мышц человека на гребной винт предпринималась давно, даже подводные лодки поначалу передвигались с помощью обычных педалей. На гидровелосипедах возможны несложные водные походы по спокойным рекам или по водоемам. Использовали гидровелосипеды и на морских просторах, например, на них пересекали пролив Ла-Манш со средней скоростью до 8 км/час. Высказывались даже намерения пересечь на гидровелосипеде Атлантический океан.

Вот одна из простейших конструкций гидровелосипеда для передвижения только по воде, о которой рассказал журнал «Моделист-конструктор» (№8, 1966; рис. 9.26). Технология изготовления деревянных поплавков очень несложная и доступна каждому. Сборка всех деталей ведется на водостойком клее. Обшивка поплавков — из фанеры толщиной 3 мм, но можно выполнить ее из любого листового пластика. Все неводостойкие материалы нужно перед покраской пропитать горячей натуральной олифой. Чтобы путешествовать вдвоем, следует использовать раму тандема. Длину поплавков при этом придется увеличить.

Разборный катамаран с надувными поплавками из прорезиненной ткани оценят те, кто стремится путешествовать по воде, но у кого отнюдь не просторная квартира. Жесткая конструкция двухместного катамарана-гидропедала, предложен-

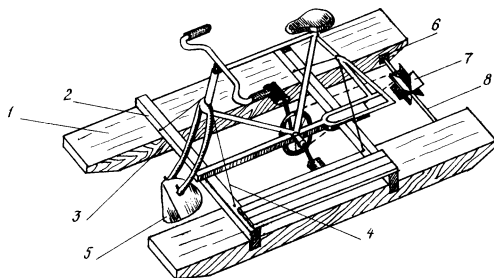


Рис. 9.26. Водный велосипед П.Подконзина и А.Тюкова

1 — поплавки; 2 — рама; 3 — малый угольник;
4 — растяжки; 5 — педер руля; 6 — подшипники;
7 — гребное колесо; 8 — вал

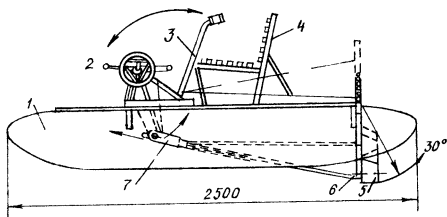


Рис. 9.27. Схема катамарана В.Поповича
 1 – надувной поплавок; 2 – педальный привод;
 3 – рукоятка рулевого управления; 4 – складное сиденье; 5 – кольцевая насадка; 6 – дейдвуд;
 7 – карданный шарнир

ного В. Поповичем из Харькова на страницах журнала «Катера и яхты» (№4, 1987), состоит из складывающегося сидения со спинкой, палубы из набора буксовых реек, оснований из дюралюминиевых уголков и педального привода с цепной передачей на гребной винт (рис. 9.27). Для привода использована рама велосипеда «Турист» и две звездочки. Редуктором служит ручная дрель с кнопочным переключателем скорости вращения шпинделя, который соединяется с гребным валом посредством карданной передачи. Передаточное отношение привода 24:1 обеспечивает частоту вращения винта 1000 об/мин. Гребной винт заключен в стеклопластиковое профилированное кольцо-насадку, повышающую тягу и устойчивость на курсе на малой скорости. Управление по курсу осуществляется ручкой, связанной при помощи тросиков с проворачивающимся «дейдвудом» и гребным винтом. Заглубление винта можно регулировать на ходу, опуская или поднимая «дейдвуд». Гребной винт имеет диаметр 179 и шаг 180 мм. В подготовленном к выходу на воду виде катамаран имеет длину 2,50 и общую ширину 1,65 м. Диаметр поплавка 400 мм, общий вес 25 кг. Развивает скорость до 8 км/час, отличается легкостью хода и маневренностью. Габариты в упаковке – 1,45 × 0,40 × 0,25 м, для перевозки используется специальная тележка.

«Аквасипед» Сержио Банацци («Катера и яхты», №3, 1982) по конструкции мало чем отличается от детского трехколесного велосипеда, если не считать огромных колес, представляющих собой полые пластмассовые поплавки, способные поддерживать кроме гидровелосипеда двух человек экипажа. На задних колесах сделаны поперечные ребра-лопатки, благодаря которым машина передвигается по воде. Этот экипаж – уже переходного типа, он может двигаться по траве, песку, болоту.

Третий тип экипажей, который мы рассматриваем, – **велоамфибии**, позволяющие совершать комбинированные походы по суше и по воде. Чаще всего представляют собой обычные велосипеды, снабженные специальными съемными приспособлениями и поплавками.

Например, в Ленинграде в 80-х годах сконструировали вот такую амфибию. Байдарка и складной поплавок соединяются горизонтальными штангами, между байдаркой и вспомогательным поплавком (или между двумя байдарками) на стойках устанавливается велосипед. К его заднему колесу прижимается фрикционный ролик, который через шестерню соединяется с валом гребного винта. На суше байдарка и поплавок укладываются в прицепную тележку на двух

колесах.

В очерке об истории велотуризма мы рассказывали о длительном путешествии в 1937 году на велоамфибиях (3500 км по суше, 700 км по воде). Велоамфибия представляла собой дорожный велосипед с кронштейнами, к которым крепились два поплавка из двухслойного прорезиненного перкаля с защитным покрытием. Усилия от ног системой шестерен передавались легкому трубчатому валу, на который был насажен трехлепестковый гребной винт диаметром 400 мм. Амфибия быстро превращалась в велосипед и обратно, детали ее компактно укладывались на багажники.

По тому же пути пошел А. Сафронов из Н. Новгорода. Его конструкция представляет собой приставку к дорожному или спортивно-туристскому велосипеду. При движении по суше приставка в сложном виде, в чехле, пристегнута к раме велосипеда сбоку. У воды приставку раскладывают, ставят на нее раму велосипеда (без колес), накачивают поплавки и... можно пускаться в плавание, прихватив с собой колеса. Журнал «Катера и яхты» (№3, 1986) рассказывает о том, как изготовить велоамфибию. Для этого потребуются несколько метров дюралевых труб и стального тросика для каркаса и 6-7 метров водонепроницаемой ткани для изготовления поплавков. Кстати, можно сделать и чисто водный велосипед, взяв за основу старую велосипедную раму без колес. Велоприставка состоит из силового каркаса, надувных поплавков и винтового движителя с приводом. Надувные поплавки изготовлены из прорезиненной ткани. Каждый из поплавков поперечными перегородками разделен на три отсека, перегородки сделаны в виде конических диафрагм, что повышает живучесть велоамфибии при проколе одного или даже обоих поплавков.

Некоторые изобретатели считают, что будущее принадлежит легким педальным аппаратам на подводных крыльях. В середине восьмидесятых годов на подобном гидровелосипеде весом 18 кг удалось превзойти мировой рекорд скорости, установленный ранее на веслах – на академической одиночке. Олимпийский чемпион Стив Хегг на дистанции 2 км развил на гидровелосипеде скорость 17,7 км/час («Катера и яхты», №3, 1986). А позднее была достигнута скорость 24 км/час.

Конечно, велоамфибия очень заманчива: на ней можно и ехать и плыть. Но любая комбинация качеств приводит к неизбежному снижению каждого из них. Ничего удивительного, что в общем-то хорошая амфибия ездит хуже, чем сухопутный велосипед, а плавает значительно хуже, чем лодка. Поэтому тем, кто хочет во время похода передвигаться по воде, лучше ехать на велосипеде и везти с собой резиновую лодку.

Еще об одном промежуточном виде туризма – «веложелезнодорожном» – мы рассказали в очерке «Из истории велосипеда и велотуризма»: речь шла о велопробеге пяти командиров-пограничников из Киева во Владивосток, использовавших на восточном участке своего огромного маршрута **«велодрезины»** (рис. 1.4, с. 25). Такой способ передвижения применила в 1989 году и группа смельчаков-москвичей на «Мертвой дороге» (об этом тоже написано в очерке). Конструкцию приспособления, превращающего велосипед в дрезину,

А ЕСЛИ РАСШИРИТЬ РАМКИ?

разработал и изготовил А. Гаель. Велосипед фиксировался на одной рельсе с помощью пары специальных направляющих роликов с ребордами, а для опоры на вторую рельсу был предусмотрен валик, связанный с рамой четырьмя поперечными и наклонными тягами. Общий вес комплекта деталей для «велодрезины» – 6 кг.

Ла-Манш пересекали на велосипедах не только по воде, но и по воздуху. В 1979 году на одном из **аэропедов** (или велолетов) пилот Бриан Аллен перелетел через пролив за 2 часа 50 минут. Долгие годы мечта человека летать за счет только своих собственных сил оставалась мечтой. Даже существовала научно обоснованная теория о том, что такой аппарат невозможен. Лишь в 1961 году американский планер «Сумпак» пролетел несколько сот метров. А затем эта дистанция стала расти. В 1972 году Дж. Поттер на мускулолете «Юпитер» пролетел 1171 м, в 1976 году мускулолет «Аист» Т. Като преодолел 2193 м. А вскоре, как мы сказали, был покорен Ла-Манш.

Летающие велосипеды продолжают конструировать на разных континентах: в Европе, в Японии, Соединенных Штатах Америки. Над Лос-Анджелесом не так давно появился «гибрид» аэростата и велосипеда, который при попутном ветре развивал скорость 20 км/час. А в Калифорнии 26-летний Глен Треми на летательном аппарате весом 40 кг пролетел расстояние около 60 км за 2 часа 13 минут. Это уже расстояние хорошего велопохода выходного дня. Рождается принципиально новый вид туризма.

Во многих странах, в том числе и у нас, ведутся поиски удобно-го в применении **маховичного двигателя**. Существует много вариантов использования маховика как аккумулятора энергии. Раскрученный от постороннего источника, маховик массой в 5 кг при частоте вращения 20000 об/мин позволяет велосипедисту проехать около 50 км. Однако конструкция такого маховичного двигателя очень сложна и весьма тяжеловесна, поэтому для веломашин пока мало-пригодна.

Сравнительно недавно появились «солнцемобили», а сейчас они уже числятся в первых рядах альтернативных автомобилю машин. Эти машины имеют электропривод, а в качестве источника электричества используются солнечные батареи. Ведутся работы по созданию таких машин и у нас в стране. А группа энтузиастов из Зеленограда создала трехколесный **солнцевеломобиль**, который снабжен вспомогательным электродвигателем. Он питается от солнечных батарей, смонтированных в плоской крыше («Смена», №8, 1989). Очень интересная и перспективная машина!

И здесь мы вроде бы ушли за рамки нашей книги. Однако не будем забывать, что велосипед и веломобиль – не просто отличные средства передвижения, но еще и необъятное поле для творческого поиска.

Х

СПРАВОЧНЫЙ РАЗДЕЛ

Авторы книги по разделам

В обозначении каждого раздела первая римская цифра – номер главы, вторая арабская – порядковый номер раздела, третья цифра – номер подраздела (в содержании книги номера подразделов не указаны).

Совпадение номеров разделов у разных авторов свидетельствует о том, что в написании этих разделов участвовали два или несколько авторов.

- Агеев Юрий Александрович (Воронеж) – I.1.
Архипов Владимир Сергеевич (С.-Петербург) – I.1.
Безуглый Анатолий Васильевич (Харьков) – VI.4, 6, 8.
Бесолов Марат Асландбекович (С.-Петербург) – II.1; II.3.1, 5.
Булгаков Алексей Алексеевич (Москва) – I; II; III; IV; V.1–7, 9, 10; VI.1–11, 13, 15.3, 17, 18; VII.2, 3; IX.5.
Бухвальд Евгений Моисеевич (Москва) – I.3.
Вишневский Аркадий Анатольевич (С.-Петербург) – VI.6.
Гаврилов Михаил Геннадьевич (Москва) – IV.0.3; V.8
Гончаров Георгий Федорович (Москва) – I.1–2; V.2.3.
Джон Джу (Карлингфорд, Новый Южный Уэльс, Австралия) – I.3.
Добровольский Александр Сергеевич (Москва) – I.1; IV.0.7.
Замойский Сергей Петрович (Москва) – II.4.2–4; VI.11.
Ильин Валентин Сергеевич (Ростов-на-Дону) – V.3.2; V.4; VI.4, 6–8.
Иткин Леонид Михайлович (С.-Петербург) – II.3.1; II.4.3.
Казанцев Владимир Васильевич (Москва) – II.4.2–4; V.3.3; V.5; V.10.3; VI.14, 17.2; VIII.
Каминский Алексей Рудольфович (Москва) – II.1, 3; IV.0.2, 8.
Картузов Сергей Александрович (Москва) – II.1; II.3.7.
Комочков Валерий Анатольевич (Волгоград) – I.2–3.
Крючков Андрей Петрович (Харьков) – II.1.
Леонтьев Юрий Александрович (Владимир) – VI.12.
Марголин Ефим Александрович (Берлин, Германия) – VI.15.1, 3.
Мельников Валентин Федорович (Хабаровск) – I.2.
Моржаков Владимир Васильевич (Н.Новгород) – I.2.
Налимов Игорь Петрович (Москва) – I.3; V.10.
Онучин Адольф Алексеевич (Ташкент) – IV.0.3; V.2.1; V.3.2–3; V.4–5; VI.1–2, 4–5, 8–10.

Пересыпкин Виталий Фридрихович (Москва) – II.3.6; II.4.2; IV.0.8; VI.6, 11, 15–16.

Рассукованный Арнольд Леонидович (С.-Петербург) – II.1, 3; II.4.3; VI.1.

Рачиньски Михал (Ныса, Опольское воеводство, Польша) – I.3.

Селиванов Сергей Николаевич (Москва) – I.2; V.5; VI.9.

Соколов Владимир Анатольевич (Киев) – VI.13.6.

Соловьев Евгений Владимирович (С.-Петербург) – I.1–2; II.4.2, 3; V.1; VI.11.

Старков Александр Иванович (Уфа) – VII.1.

Толстяков Борис Михайлович (Казань) – I.1; V.2.1; V.4; VI.13.5.

Шакиров Закий Закирович (Казань) – VI.8–11.

Щеголев Валерий Анатольевич (Новгород) – II.4.2; IX.

Янсон Михаил Георгиевич (С.-Петербург) – V.3.3; VI.10–11.

Использованы материалы и письма:

Б. И. Барина (Москва), Л. Бееринкса (Бельгия), А. И. Гаеля (Москва), П. Грея (Великобритания), Х. Дорренштайна (Нидерланды), С. М. Зимоса (Львов), С. П. Кистанова (Караганда), В. А. Королика (Борисов Минской обл.), С. В. Кусмарцева (Волгоград), Е. М. Лихолата (США), Е. Ло (Великобритания), Б. Р. Маречека (Бишкек), В. В. Медового (Москва), М. Нейккинен-Руммукайнен (Финляндия), Н. Я. Платова (Пенза), В. Н. Полова (Ташкент), А. А. Потупина (Лозовая Харьковской обл.), А. Д. Самофалова (Харьков), А. Г. Теляковского (Одинцово Московской обл.), А. Г. Хлопонина (Караганда), А. Д. Шугала (С.-Петербург), Ю. С. Якимова (Балей Читинской обл.).

Литература

Алешин В. М., Серебренников А. В. Туристская топография. М.: Профиздат, 1985.

Анкетиль Ж., Шани П., Скоб М. Велосипедный спорт. Пер. с франц. М.: Физкультура и спорт, 1978.

Архипов Е. М. За здоровьем на велосипеде. М.: Советский спорт, 1989.

Архипов Е. М., Седов А. В. Велосипедный спорт. М.: Физкультура и спорт, 1990.

Астафьев В. И. В лесу и в поле – как дома. Минск: Полымя, 1981.

Берман А. Е. Юный турист. М.: Физкультура и спорт, 1977.

Булгаков А. А. Велосипедный туризм для всех. М.: Профиздат, 1984.

Булгаков А. А., Рыжавский Г. Я. Два дня в конце недели. М.: Физкультура и спорт, 1984.

Велосипедный спорт. Ежегодник. М.: Физкультура и спорт, 1975–1988.

Власов А. А. Велосипедный туризм. М.: Физкультура и спорт, 1954.

Волович В. Г. С природой один на один. М.: Военное издательство, 1989.

Горбунова И. Туризм для всех. Киев: Вища школа, 1984.

Готовцев П.И., Дубровский В.И. Самоконтроль при занятиях физической культурой. М.: Физкультура и спорт, 1980.

Гранильщиков Ю.В. Семейный туризм. М.: Профиздат, 1983.

Гутько И.П., Соколов В.А., Забаровский К.К. Азбука здоровья. Минск: Полымя, 1983.

Дембо А.Г. Врачебный контроль в спорте. М.: Медицина, 1988.

Довиденас В.И. Веломобиль. Ленинград: Машиностроение, 1986.

Ильин В.С. Психология физического воспитания. Учебное пособие для студентов педагогических институтов. М.: Просвещение, 1987.

Ильин В.С. Путешествие на велосипеде. Туристские маршруты по Омской области. Омск: Зап.-Сиб. кн. изд-во, 1971.

Кодыш Э.Н., Константинов Ю.С., Кузнецов Ю.А. Туристские слеты и соревнования. М.: Профиздат, 1984.

Коструб А.А. Медицинский справочник туриста. М.: Профиздат, 1986.

Крадинов Е.Б. Велосипед: устройство, эксплуатация, ремонт. М.: Машиностроение, 1991.

Красников А.А. Велосипед для здоровья. М.: Физкультура и спорт, 1970.

Крылатых Ю.Г., Минаков С.М. Подготовка юных велосипедистов. М.: Физкультура и спорт, 1982.

Куприянов А.А. Велоспорт – моя жизнь. М.: Физкультура и спорт, 1987.

Кург И. Торопись не спеша. Таллин: Валгус, 1983.

Линчевский Э.Э. Психологический климат туристской группы. М.: Физкультура и спорт, 1981.

Луговьев Д.А. Туризм и фотография. М.: Профиздат, 1984.

Люсогор Н.А., Толстой Л.А., Толстая В.В. Питание туристов в походе. М.: Пищевая промышленность, 1980.

Любовицкий В.А. Велосипед для здоровья. М.: Физкультура и спорт, 1983.

Любовицкий В.П. Гоночные велосипеды. Ленинград: Машиностроение, 1989.

Медовый В.В. Методические рекомендации по организации плановых велосипедных маршрутов. М.: Центральное рекламное-информационное бюро «Турист», 1986.

Надворник Э., Шалек Э. По ступенькам – в жизнь. Пер. с чешского. М.: Физкультура и спорт, 1988.

Новиков А.Л., Шакиров Э.Э. Молодежный велосипед для туристских походов. Казань: Казанский гос. пед. ун-т, Казанский гос. техн. ун-т, 1995.

Онучин А.А. Велотуризм. Ташкент: Мехнат, 1990.

Онучин А.А., Попов Ю.Г. Велосипедные маршруты по Казахстану. Алма-Ата: Казахстан, 1979.

Остапец А.А. В походе юные. М.: Просвещение, 1978.

Остапец А.А. Туризм в профтехучилище. М.: Высшая школа, 1981.

Охлябинин С.Д. Давай изобретем велосипед. М.: Молодая гвардия, 1981.

Охлябинин С.Д. Легенды и были об экомобиле. М.: Советская Россия, 1987

Пилат И. Н. Туристские маршруты Молдавии. Кишинев: Тымпул, 1981.

Половцев В. Г., Юранов С. Я., Пляцинский А. В. Организация велопутешествий в школе. Минск: Народная асвета, 1977.

Пустовалов В. И., Майборода В. М., Камеристый В. В. Справочник велосипедиста. Харьков: Прапор, 1976.

Пюлькьянен А. Н. Лещенко В. С. Спутник велосипедиста. Ленинград: Лениздат, 1960.

«Русский турист». Нормативные акты по спортивно-оздоровительному туризму в России на 1998-2000 годы. М.: Туристско-спортивный союз России, 1998.

Сакович Р. А. Велосипедный туризм. Кишинев: Тымпул, 1986.

Сафонов В. И. 10 писем Робинзону. М.: Физкультура и спорт, 1983.

Семенов Д. Д. Устройство и ремонт велосипеда. 2-е изд., М.: Физкультура и спорт, 1956.

Соколов В. А., Ильин В. С. Велосипедный туризм. Учебное пособие. М.: Рекламно-информационное бюро «Турист», 1992.

Соловьев Е. В. Вам, велотуристы Ленинграда. Л.: Лениздат, 1990.

Спутник туриста. Сост. К. И. Вахлис. Киев: Здоров'я, 1983.

Степанов П. И. (Калашников). Велосипедный спорт. Справочник за 1882-1958 годы. М.: Физкультура и спорт, 1959.

Стрижев А. Н. Туристу о природе. М.: Профиздат, 1986.

Туризм в школе. Сост. Е. Г. Рябов. М.: Физкультура и спорт, 1983.

Туристские спортивные маршруты. Сост. В. Е. Попчиковский. М.: Профиздат, 1989.

Харитановский А. А. Человек с железным оленем. М.: Мысль, 1965.

Шальков Ю. Л. Здоровье туриста. М.: Физкультура и спорт, 1987.

Шимановский В. Ф., Ганопольский В. И., Лукоянов П. И. Питание в туристском путешествии. М.: Профиздат, 1986.

Штюрмер Ю. А. Краткий справочник туриста. М.: Профиздат, 1985.

Штюрмер Ю. А. Четвертая грань туризма. М.: Профиздат, 1984.

Энциклопедический словарь юного географа-краеведа. М.: Просвещение, 1981.

Юнкер Д., Микейн Д., Вейсброт Г. Велосипедный спорт. Пер. с нем. М.: Физкультура и спорт, 1982.

Юсин А. А. Я купил велосипед. М.: Молодая гвардия, 1984.

Правила проведения соревнований туристских спортивных походов. Кодекс путешественника

1. Общие положения

1.1. Настоящие Правила и Кодекс определяют принципы организации и проведения соревнований туристских спортивных походов (СП) и путешествий и распространяются на граждан России и других государств, признающих эти документы.

1.2. Туристские спортивные походы и путешествия наиболее полно и органично реализуют стремления человека к природной среде обитания, духовному и физическому самосовершенствованию, росту

спортивного мастерства.

Туристское спортивно-оздоровительное движение объединяет людей для решения различных общественно-полезных задач, в целях охраны природной и исторической среды обитания человека; выполнения заданий научных организаций; рекламы здорового образа жизни и др.

1.3. Путешествие – это мероприятие, связанное с передвижением человека в природной среде на любых технических средствах и без таковых, в одиночку или в составе группы, с познавательными, оздоровительными, спортивными и др. целями. К спортивным походам относятся путешествия, которые соответствуют Единой всероссийской спортивной классификации маршрутов и проводятся по настоящему Правилу. В соответствии с разрядными требованиями за участие в соревнованиях туристских СП присваиваются спортивные звания и разряды России.

1.4. Путешествие, не являющееся спортивным походом, может быть представлено в соревнованиях любого ранга, проводимых Туристско-спортивным союзом России (ТССР), в отдельном классе (при условии, что это определено положением о соревновании).

1.5. За совершение уникальных и сложных путешествий могут быть учреждены ТССР почетные звания и призы, а также другие формы отличия.

2. Кодекс путешественника

2.1. Путешествия должны проводиться в соответствии с законодательством России и страны, по которой проходит маршрут, «Гаагской декларацией по туризму», «Хартией туризма» и др. международными документами по туризму.

2.2. Путешественники должны:

– своим поведением, действиями на маршруте способствовать установлению дружеских отношений с другими туристскими группами и местными жителями, учитывать их традиции, обычаи и особенности культуры;

– бережно относиться к природе и не наносить ей ущерба;

– нести ответственность за безопасность путешествия и не совершать действий, могущих нанести вред другим;

– предпринимать меры по предупреждению и ликвидации аварийной ситуации и оказанию помощи другим лицам;

При подготовке путешествия рекомендуется посетить Маршрутно-квалификационную комиссию (МКК) для получения консультации по району путешествия и оформления маршрутных документов.

2.3. На путешественника – члена ТССР налагаются обязанности и ему предоставляются права, закрепленные в Уставе ТССР.

3. Правила проведения соревнований туристско-спортивных походов*

3.1. Соревнования СП заключаются в командном прохождении туристского спортивного маршрута определенной длины с преодолением естественных препятствий (перевалов, порогов...) различной

* В тексте не приводятся положения, не касающиеся велосипедного туризма

категории трудности за соответствующее время.

3.2. Судейство соревнований, включающее выпуск команд на маршрут, зачет походов и подведение итогов соревнований, осуществляется МКК (судейскими коллегиями) туристско-спортивных союзов, федераций, турклубов и других туристско-спортивных организаций России.

МКК может проводить соревнования СП, используя только настоящие Правила, либо принять дополнительно положение о конкретном соревновании, оговорив условия организации, финансирования, награждения и др. вопросы. Документом, подтверждающим участие команды в соревновании, в первом случае является справка о совершенном СП, а во втором это определяется в положении о соревновании.

3.3. Соревнования СП проводятся по видам туризма, могут иметь различный ранг (международные, всероссийские, зональные, ведомственные...) и разнообразные формы организации (чемпионат, туриада...). Соревнования проводятся на основании положений о них и настоящих Правил.

3.4. СП могут быть организованы по следующим видам туризма: пешеходному, лыжному, горному, водному, парусному, велосипедному, мотоциклетному, автомобильному, спелео, а также представлять их комбинации. СП по иным видам могут проводиться по временным классификационным требованиям и настоящим Правилам.

3.5. В зависимости от технической сложности, протяженности и продолжительности СП подразделяются на походы I, II, III, IV, V и VI категорий сложности (в велотуризме – по V категории сложности).

Походы, имеющие техническую сложность, протяженность или продолжительность меньше, чем установлены для походов I категории сложности (к. с.), относятся к некатегорийным походам (в том числе походы I, II и III степени сложности для выполнения юношеских разрядов и походы выходного дня).

3.6. Категория сложности СП определяется в соответствии с Единой всероссийской спортивной классификацией маршрутов, локальных препятствий (ЛП) – перевалов и др. и методиками категорирования маршрутов, утвержденными ТССР.

3.7. Туристско-спортивные организации и их работники, а также члены МКК, давшие в соответствии с настоящими Правилами заключение о возможности совершения СП, не несут юридической ответственности за происшествия в СП.

3.8. Другие документы, регламентирующие организацию и проведение соревнований СП, не должны противоречить настоящим Правилам.

3.9. Общие требования к составу группы приведены в табл. 10.1.

3.10. В походах III-V к.с. одну треть членов группы могут составлять туристы с опытом участия в походах на две категории сложности ниже, в походах II к.с. – только с опытом участия в некатегорийных походах.

3.11. Участники СП, в которых предусматривается прохождение классифицированных ЛП, должны иметь опыт прохождения (руководитель – опыт руководства при прохождении) таких же ЛП на полукатегорию трудности ниже максимальной для заявленного похода. Руководитель, кроме того, должен иметь опыт прохождения такого

Таблица 10.1

Требования к участникам и руководителям спортивных походов*

Категория сложности спортивного похода	Необходимый опыт участия и руководства**, к.с.			Минимальный возраст, лет		Минимальный состав группы, чел.
	Участник	Руководитель		Участник	Руководитель	
		Участие	Руководство			
I	–	I***	–	13	18	2
II	I	II	I	14	18	2
III	II	III	II	15	18	2
IV	III	IV	III	16	19	4
V	IV	V	IV	17	19	4

* В таблице не приводятся требования, касающиеся других, кроме велосипедного, видов туризма

** Допускаются другие требования, оговоренные в пп. 3.10, 3.14, 3.16, 3.19, 3.20.

*** Допускается руководство походом туристом, не имеющим опыта участия в походе I к.с., но обладающим, по мнению МКК, достаточными туристскими навыками, полученными в некатегорийных походах.

же ЛП той же полукатегории трудности. Одна треть участников СП может иметь опыт прохождения таких же ЛП на две полукатегории трудности ниже.

3.12. Участники и руководители СП, в которых предусматривается первопрохождение классифицируемых локальных препятствий, должны иметь опыт прохождения (руководитель – опыт руководства при прохождении) таких же ЛП ожидаемой трудности. Одна треть участников в подобных СП может иметь опыт прохождения ЛП на полукатегорию трудности ниже.

3.13. Участники и руководитель комбинированного похода, маршрут которого включает участки разных видов туризма, должны иметь опыт прохождения таких участков, соответствующий аналогичным требованиям пп. 3.10-3.12.

3.14. Участниками походов II-V к.с. могут быть туристы, имеющие опыт участия в походах на одну категорию сложности ниже в любом виде туризма – при условии, что они имеют опыт преодоления ЛП, характерных для заявленного маршрута, на одну полукатегорию трудности ниже.

Руководители походов II-V к.с. могут иметь опыт участия в походе той же категории сложности в любом виде туризма, а также опыт руководством на одну категорию сложности ниже в любом виде туризма и при этом должны иметь опыт участия и руководства в преодолении ЛП, характерных для заявленного похода, соответственно той же и на одну полукатегорию трудности ниже.

3.15. Руководители и участники походов, использующие технические средства передвижения, должны иметь соответствующий опыт руководства или участия в СП на тех же средствах передвижения.

3.16. Участники и руководители СП, проводящихся в межсезонье

(время с неблагоприятными для данного вида туризма природными условиями), должны иметь соответствующий опыт участия (руководства) в СП, совершенных в межсезонье, или в походах той же категории сложности, совершенных в обычных условиях.

3.18. Граждане других государств, предполагающие совершить СП, представляют в МКК документы, подтверждающие свой туристский опыт.

3.19. К участию в СП по IV к.с. включительно помимо основного состава группы допускаются дети, участвующие в походе со своими родителями или близкими родственниками, несущими за них полную ответственность, при этом туристский опыт детям засчитывается, начиная с возраста, указанного в табл. 10.1*.

3.22. Маршруты СП могут включать восхождения на вершины и траверсы хребтов, при этом их категория трудности должна соответствовать опыту группы.

3.25. Оформление документации при проведении соревнований туристских СП.

3.25.1. Документом на проведение категорийных СП и сложных путешествий является маршрутная книжка (МК) установленного образца, для некатегорийных походов и простых путешествий – маршрутный лист (МЛ).

3.25.2. МК, МЛ и справки о зачете совершенных СП выдаются туристскими МКК, деятельность которых регламентируется соответствующим Положением о МКК России.

Маршрутные листы могут выдаваться также другими заинтересованными в развитии спортивного туризма организациями.

3.25.3. Заполненная МК в двух экземплярах, копии справок, подтверждающих опыт участников и руководителя, картографический материал и другие документы, необходимые для выпуска группы на маршрут, представляются в МКК, имеющую соответствующие полномочия, не позднее чем за 10 дней до начала похода (без учета времени на пересылку документов).

3.25.4 При положительном заключении МКК руководителю выдается зарегистрированная МК со штампом МКК.

3.25.5. Выдача справок о совершенном СП производится МКК после рассмотрения отчета о походе. Отчет представляется в МКК не позднее, чем через год после его совершения.

Изменение указанного срока может производиться по решению МКК.

Отчет может быть представлен в устной или письменной форме. По нему должно быть ясно, как группа преодолевала определяющие категорию сложности СП препятствия. Как правило, для походов I-II к.с. отчет представляется в устной форме, а для СП, имеющих участки первопрохождений – в письменной**. В остальных случаях форма и объем отчета устанавливаются МКК при выпуске группы на маршрут, о чем делается запись в МК.

В положение о конкретном соревновании СП могут быть вклю-

* Правила дорожного движения разрешают выезд на велосипедах на дорогах страны с 14 лет (в некоторых регионах – с 12 лет)

** Рекомендации по составлению письменного отчета приводятся в главе VI, раздел 17, форма паспорта ЛП – ниже

чены дополнительные требования к форме, объему и сроку представления отчета.

Одновременно с отчетом в МКК представляется маршрутная книжка с отметками или документами, подтверждающими прохождение группой маршрута.

3.25.6. Рейтинг призеров чемпионата России по СП определяется в соответствии с результатами чемпионата для зачета требований на звание «Мастер спорта России международного класса» (МСМК).

Рейтинг присваивается руководителям и заместителям руководителя групп СП для мужчин – VI, а для женщин – V категории сложности при занятии ими призовых мест: 1 место – 30 баллов, 2 место – 20 баллов, 3 место – 10 баллов.

Период набора рейтинга для выполнения нормативов МСМК определяется сроком действия разрядных требований.

3.26. Обязанности и права руководителя группы.

3.26.1. Руководитель СП, как правило, выбирается членами группы, но может в порядке собственной инициативы набрать группу самостоятельно.

3.26.2. Руководитель обязан:

- в период подготовки к походу пройти медицинский осмотр;
- обеспечить подбор членов группы по их туристской квалификации, физической и технической подготовленности, а также психологической совместимости;
- ознакомиться с районом похода;
- изучить сложные участки маршрута и способы их преодоления, подготовить картографический материал;
- провести необходимые тренировки группы;
- организовать подготовку и подбор снаряжения, продуктов питания, составление сметы расходов;
- получить при необходимости разрешение на посещение районов с ограниченным доступом (погранзона, заповедник...);
- оформить маршрутные документы;
- при необходимости решить лицензионные и страховые вопросы;
- в случае изменения маршрута, состава группы после выезда сообщить (при возможности) об этом в МКК;
- сообщить в МКК о выходе на маршрут и о завершении маршрута. Если документы рассматривались в зональной или МКК ТССР, то сообщение направляется в республиканскую (краевую, областную) МКК;
- соблюдать маршрут и выполнять полученные в МКК указания и рекомендации;
- принимать необходимые меры, направленные на обеспечение безопасности участников, вплоть до изменения или прекращения похода в связи с возникшими опасными природными явлениями и другими обстоятельствами, а также, в случае необходимости, оказания помощи пострадавшему. При этом усложнение маршрута допускается лишь в исключительных случаях и не дает основания для повышения зачетной категории сложности похода;
- назначать в случае временного разделения группы с целью разведки, забросок и т. п. в каждой подгруппе своих заместителей

из наиболее подготовленных участников, определять выполняемое задание, контрольные сроки, порядок действий и связи;

- обеспечить, в случае предусмотренного планом похода разделения группы на большие сроки, состав и квалификацию членов подгрупп и их руководителей в соответствии с требованиями к походам тех категорий сложности, элементы которых содержатся в маршрутах подгрупп;

- производить разделение группы в аварийной ситуации, исходя из реального наличия сил и средств, конкретной обстановки и максимальной вероятности выполнения задач по ликвидации аварии;

- сообщать о происшедшем несчастном случае в ближайшие спасслужбы или органы внутренних дел, а также в МКК;

- оформить отчет о походе и представить его МКК, а после рассмотрения отчета оформить справки членам группы о совершенном походе или сделать соответствующие записи в книжке спортсмена.

3.26.3. Руководитель имеет право:

- после обсуждения на собрании группы исключить из числа участников туриста, оказавшегося по моральным качествам или спортивно-техническим данным не подготовленным к прохождению маршрута. Если такая необходимость возникла в походе, турист при первой возможности доставляется в населенный пункт для отправки его к месту жительства;

- передавать в случае необходимости руководство походом своему заместителю или другому участнику, имеющему соответствующую квалификацию;

- обращаться в туристско-спортивные организации при несогласии с результатами разбора его действий.

3.26.4. Руководителю рекомендуется связаться с региональной спасслужбой и информировать ее о графике движения и контрольных сроках.

3.27. Обязанности и права участников СП.

3.27.1. Участник похода обязан:

- выполнять своевременно указания руководителя похода;
- в период подготовки к походу пройти медицинский осмотр;
- своевременно информировать руководителя похода об ухудшении состояния здоровья;

- участвовать в подготовке похода, тренировках и составлении отчета.

3.27.2. Участник похода имеет право:

- выбирать руководителя похода;
- участвовать в выборе и разработке маршрута;
- после окончания похода обсуждать действия руководителя и участников похода, в случае несогласия с их действиями обращаться в туристско-спортивные организации;

- участвовать в разборе туристско-спортивными организациями действий группы и его собственных.

3.28. За нарушение Правил туристско-спортивные организации могут применять следующие меры воздействия:

- не засчитывать участие, руководство в совершенном походе;
- аннулировать справки о всех или некоторых ранее совершенных походах;

– лишить спортивных званий, снизить или аннулировать спортивный разряд;

– запретить участвовать в походах, руководить походами определенной категории сложности на некоторый срок.

3.29. В календарный год засчитывается не более четырех походов, том числе не более трех походов IV-V к.с.

3.30. Походы, совершенные после оформления предшествующего разряда, засчитываются в соответствии с «Единой всероссийской классификацией маршрутов», действующей на момент присвоения очередного разряда.

Перечень классифицированных велосипедных туристских маршрутов (Россия и Украина)

Север европейской части России

II категория сложности

1. С.-Петербург – Шлиссельбург – Волхов – Потанино – Лодейное Поле – Алеховщина – Пашозеро – Тихвин – Будогощь – Чудово – С.-Петербург.

III категория сложности

2. Беломорск – Тунгуда – Ругозеро – Кочкома – Сегежа – Паданы – Медвежьегорск – Юстозеро – Поросозеро – Суоярви – Петрозаводск.

3. Петрозаводск – Спасская Губа – Гирвас – Линдозеро – Костомукша – Суоярви – Сортавала – Приозерск – Запорожское – Соново – С.-Петербург.

4. Сыктывкар – Визинга – Ношуйль – Мураши – Вятка – Орлов – Котельнич – Яранск – Йошкар-Ола.

5. Мурманск – Верхнетумомский – ур. Куцколь – Мончегорск – Кандалакша – Лоухи – Кемь.

IV категория сложности

6. Архангельск – Холмогоры – Наволочек – Бол. Гора – Плесецк – Конево – Каргополь – Кречетово – Прокшино – Анненский Мост – Вытегра – Оштинский Погост – Вознесенье – Шелтозеро – Педасельга – Петрозаводск.

7. Петрозаводск – Вытегра – Каргополь – Плесецк – Онега.

8. Кемь – Калевала – Кестеньга – Лоухи – Кандалакша – Зашек – Апатиты – Кировск – Ревда – Оленегорск – Мурманск.

9. Мурманск – Апатиты – Умба – Кандалакша – Сегежа.

V категория сложности

10. Котлас – Айкино – Усть-Вымь – Сыктывкар – Сторожевск – Усть-Кулом – Пожег – Троицко-Печорск – Ухта – Ропча – Железнодорожный.

11. Сыктывкар – Усть-Кулом – Помоздино – Троицко-Печорск – Якша – р. Чернава – Петрецово – Красновишерск – Соликамск – Березники – Пермь.

12. Сегежа – Кемь – Кандалакша – Умба – Капустное – Кировск – пер. Рамзая – пос. Хибины – Имандра – оз. Пайкуньявр – пер. Кукисвум – пер. Юкспорлак – Умбозеро – Ильма – пер. Эльма-

райск – оз. Сейдозеро – Ловозеро – Оленегорск – Мурманск.

Центр европейской части России

III категория сложности

13. Ульяновск – Буинск – Казань – Зеленодольск – Йошкар-Ола – Старожильск – Коротни – Марьино – Воскресенское – Боковая – Семенов.

14. Новгород – Старая Русса – Парфино – Лозницы – Демянск – Полново – Осташков – Пено – Андреаполь – Торопец – Великие Луки.

15. Н.Новгород – Заволжье – Городец – Ковернино – Ильино-Заборское – Варнавино – Красные Баки – Владимирское – Боковая – Семенов – Хахалы – Макарьево – Лысково – Чебоксары.

16. Казань – Ленино-Кокушкино – Елабуга – Набережные Челны – Бугульма – Черемшан – Аксубаево – Билярск – Болгар – Тетюши – Теньки – Верхний Услон – Казань.

Карпаты

III категория сложности

17. Ужгород – Ужок – Подполозье – пер. Менчил – Воловец – пер. Гукливый – Межгорье – пер. Синевирский – оз. Синевир – Колочава – пер. Прислоп – Усть-Чорна – Дубовое – Водица – пер. Тевшак – Кобылецкая Поляна – пер. Кобыла – пер. Камень-Клевка – Рахов – Ясиня – Черновцы.

18. Ужгород – Мукачево – Берегово – Хуст – Рахов – пер. Камень-Клевка – пер. Кобыла – Кобылецкая Поляна – пер. Тевшак – Водица – Красная – Усть-Чорна – пер. Прислоп – Колочава – оз. Синевир – пер. Синевирский – Межгорье – пер. Гукливый – Воловец – Подполозье – Ростока – Ужок – пер. Ужокский – Самбор – Стрый – Львов.

IV категория сложности

19. Ивано-Франковск – Коломыя – Черновцы – Сторожинец – Берегомет – Долишний Шепот – пер. Шурдин – Селятин – Путила – пер. Нимчич – Вижница – Косов – пер. Буковецкий – Верховина – пер. Кривополье – Кременцы – пер. Яблоницкий – Рахов – пер. Камень-Клевка – пер. Кобыла – Кобылецкая Поляна – пер. Тевшак – пер. Водицкий – Калины – Драгово – Свалява – р. Веча – Воловец – пер. Бескит – Славское – Сколе – Стрый – Львов.

20. Ужгород – Перечин – Ужок – Ростока – Подполозье – пер. Менчил – Воловец – ст. Занька – р. Веча – Свалява – Кушница – Долгое – Липча – Межгорье – Лопушное – пер. Озерянский – оз. Синевир – Колочава – пер. Прислоп – Усть-Чорна – Красная – Водица – пер. Тевшак – Кобылецкая Поляна – пер. Кобыла – пер. Камень-Клевка – Рахов – Богдан – Луги – полонина Брецул – седловина Говерла-Петрос – урочище Козьменчик – Ясиня – пер. Яблоницкий – Яремча.

Крым

II категория сложности

21. Керчь – Багероно – м. Казантип – Мысовое – Ленино – Каменское – Арабатская Стрелка – Геническ – Джанкой – Нижнегор-

ский – Белогорск – Приветное – Судак – Старый Крым – Феодосия.

22. Симферополь – Бахчисарай – Ай-Петри – Ялта – Алушта – Судак – Феодосия – Ленино – Мысовое – Керчь – Анапа – Новороссийск.

III категория сложности

23. Евпатория – Севастополь – Бахчисарай – Терновка – Орлиное – Передовое – Голубинка – Соколиное – Ай-Петри – Виноградное – Голубой Залив – пер. Байдарские Ворота – Орлиное – пер. Ласпинский – Форос – Кацивели – Симеиз – Алушка – Ялта – Алушта – Солнечногорское – Генеральское – Караби-Яйла – Красносельковка – Приветное – Судак – Феодосия – Керчь.

Кавказ

II категория сложности

24. Минеральные Воды – Кисловодск – пер. Кичи-Балык – пер. Шит-Джатмас – Сармаково – Куба – Прохладный – Зеленокумск – Саблинское – Минеральные Воды.

25. Минеральные Воды – Кисловодск – пер. Гумбаши – Карачаевск – Зеленчукская – Преградная – Псебай – Лабинск – Майкоп – Хадыженск – Горячий Ключ – Джубга.

26. Нальчик – Степное – Терекли-Мектеб – Кизляр – Крайновка – Сулак – Кизилюрт – Чиркей – Буйнакск – Махачкала.

III категория сложности

27. Минеральные Воды – Кисловодск – пер. Гумбаши – Карачаевск – Теберда – пер. Клухорский – Квемо-Ажара – Сухуми – Адлер – Туапсе.

28. Нальчик – Лескен – Дигора – Алагир – пер. Мамисонский – Ткибули – Кутаиси – Сухуми – Сочи.

29. Минеральные Воды – Пятигорск – Баксан – Нальчик – Верхняя Балкария – Лескен – Мацута – Мизур – пер. Мамисонский – Они – Гори – Хашури – Кутаиси – Батуми.

30. Тбилиси – пер. Крестовый – Владикавказ – Кисловодск – пер. Гумбаши – Карачаевск – Курджиново – Майкоп – Нефтегорск – пер. Шаумянский – пер. Гойтхский – Туапсе – Сочи.

31. Ереван – Севан – Мартуни – Шишкая – Шоржа – Цовагох – пер. Семеновский – Дилижан – Казах – Тбилиси – пер. Крестовый – Владикавказ.

IV категория сложности

32. Нальчик – Владикавказ – пер. Крестовый – Гори – Они – Кутаиси – Сухуми – пер. Клухорский – Теберда – Черкесск – Минеральные Воды.

33. Минеральные Воды – Кисловодск – пер. Кичи-Балык – пер. Шит-Джатмас – Долина Нарзанов – плато Харбаз – плато Бечасын – Худес – Карачаевск – Зеленчукская – Архыз – пер. Пхия – Пхия – пер. Дамхурц – оз. Рица – Гагра – Адлер.

V категория сложности

34. Майкоп – Армавир – Невинномысск – Черкесск – Карачаевск – пер. Гумбаши – Кисловодск – Пятигорск – Баксан – Тырныауз – пер. Рудничный – пер. Б. Джувурген – пер. М. Джувурген – Джи-

лы-Су – плато Ирахит-Сырт – пер. Буруктыш – ущелье р. Чучхур – Худес – Эльбрусский – Учкулан – Хурзук – пер. Азау – Терскол – Тырнауз.

Урал

II категория сложности

35. Екатеринбург – Первоуральск – Красноуфимск – Сарана – Манчаж – Арти – Михайловск – пещера Дружбы – Нижние Серги – Бардымское лесничество – гора Шунут – Мариинск – Ревда – Дегтярск – Сысерть – Екатеринбург.

36. Екатеринбург – Челябинск – Миасс – оз. Тургояк – Златоуст – Куса – Верх. Киги – Малояз – Месягутово – Караидель – р. Уфа – Павловка – Красный Ключ – Иглино – Уфа.

III категория сложности

37. Челябинск – Чебаркуль – Миасс – оз. Тургояк – Карабаш – Касли – Верхний Уфалей – Нязепетровск – Полевской – Екатеринбург – Невьянск – Нижний Тагил – Серебрянка – Кын – Кормовище – Кунгур – Пермь.

38. Уфа – Иглино – Аша – р. Лемеза – Зигаза – Верхний Авзян – Кага – Белорецк – Магнитогорск – Верхнеуральск – Кундравы – Миасс – Карабаш – Аргаяш – Долгодеревенское – Челябинск.

39. Уфа – Иглино – Улу-Теляк – Ниж. Лемезы – р. Лемеза – Верх. Лемезы – Искушта – Катав-Ивановск – Сатка – Златоуст – оз. Тургояк – Миасс – Учалы – Белорецк – Инзер – р. Инзер – Архангельское – Кармаскалы – Уфа.

IV категория сложности

40. Екатеринбург – Первоуральск – Магнитка – Ревда – Дегтярск – Полевской – оз. Иткуль – Верх. Уфалей – Касли – Карабаш – Миасс – Устиново – р. Уй – Учалы – Уральск – Белорецк – Инзер – Ассы – р. Белая – Улукулево.

41. Пермь – Кунгур – Лысьва – Усть-Койва – Кусье-Александровский – Бисер – Качканар – Нижняя Тура – Кушва – Нижний Тагил – Петрокаменское – Мурзинка – Фирсово – Липовское – Невьянск – Верхний Тагил – Нейво-Рудянка – оз. Таватуй – Екатеринбург – Первоуральск – Ревда – Краснояр – Сысерть – Касли – Карабаш – Миасс – Златоуст.

42. Оренбург – Саракташ – Зилаир – Ивано-Кувалат – Мурадымовские пещеры (ущелье р. Большой Ик) – Мраково – Иргизлы – Капова пещера – Старосубхангулово – Кага – Серменево – Инзер – Нижний Тюльмень – Верхний Тюльмень – Катав-Ивановск – Златоуст – Миасс – Кыштым – Касли – Нязепетровск – Полевской – Екатеринбург.

Алтай

II категория сложности

43. Барнаул – Бийск – Советское – Горно-Алтайск – Чоя – Турочак – Карабинка – Бийск.

III категория сложности

44. Бийск – Солонешное – Усть-Кан – Тузукта – Черга – Горно-Алтайск – Чоя – Артыбаш – Турочак – Бийск.

45. Бийск – пер. Тописьновский – Россоши – Никольское – Куяган – Яксыур – Теньга – Усть-Сема – Горно-Алтайск – Березовка – Бийск.

IV категория сложности

46. Бийск – Горно-Алтайск – Усть-Сема – Чемал – Куюс – Иня – Тюнгур – Усть-Кокса – Абай – Усть-Кан – Туэкта – Шебалино – Черга – Алтайский – Бийск – Барнаул.

47. Барнаул – Бийск – Белокуриха – Солонешное – Усть-Кан – Усть-Кокса – Иня – Горно-Алтайск – Чоя – оз. Телецкое – Турочак – Бийск.

48. Усть-Каменогорск – Серебрянск – Большенарымское – Рахмановские Ключи – Джасибер – Кош-Агач – Иня – Горно-Алтайск – Бийск.

Сибирь и Дальний Восток*

II категория сложности

49. Омск – Ниж. Омка – Еланка – Муромцево – Карташево – Исаковка – Омск.

III категория сложности

50. Ишим – Викулово – Серебрянка – Усть-Ишим – Тевриз – Знаменское – Тара – Омск.

51. Омск – Русская Поляна – Оборочное – Ленинградское – Боровое – Кокшетау – Чкалово – Одесское – Омск.

52. Омск – Саргатское – Крайчиково – Колосовка – Евгацино – Большеречье – Омск.

IV категория сложности

53. Омск – Красный Яр – Тюкалинск – Новокарасук – Большие Уки – Знаменское – Тара – Муромцево – Большеречье.

54. Иркутск – Баяндай – Качуг – Жигалово – Балыхта – Балаганск – Унгин – Бохан – Еловка – Иркутск.

55. Чита – Романовка – Сосново-Озерское – Поперечное – Хоринск – Первомаевка – Улан-Удэ – Бабушкин – Слюдянка.

V категория сложности

56. Абакан – Аскиз – Абаза – Ак-Довурак – Чадан – Шагонар – Кызыл – Туран – Шушенское – Минусинск – Абакан.

57. Кызыл – Сарыг-Сеп – оз. Мюи-Холь – Тоора-Хем – оз. Азас (Тоджа) – Ырбан – Севи – Хут – Булдурган – Туран – Ермаковское – Шушенское – Саяно-Шушенская ГЭС – Минусинск – Абакан.

58. Чита – Улеты – Танга – Бильчир – Энгорка – Ямаровка – Малоархангельск – Петровск-Забайкальский – Улан-Удэ – Бабушкин – Слюдянка – Иркутск.

59. Иркутск – Слюдянка – Танхой – Татаурово – Улан-Удэ – Гремячинск – Усть-Баргузин – Могойто – Улюнхан – Кумора – Кичора – Нижнеангарск – оз. Байкал – Хужир – Сахюрта – Еланцы – Баяндай – Усть-Ордынский – Иркутск.

60. Якутск – Бестях – Тюнгюлю – Чурапча – Ытык-Кюель – Хан-

* Классифицированные маршруты Сибири и Дальнего Востока давно не пересматривались и не учитывают произошедшие за последнее десятилетие изменения дорожных условий

дыга – Россомаха – Кюбюме – Куранах-Сала – Адыгалах.

61. Якутск – Хайысардах – Улу – Верхн. Амга – Томмот – Алдан – Бол. Нимныр – Чульман – Золотинка – Нагорный – Лапри – Тында – Соловьевск – Невер.

62. Магадан – Палатка – Мякит – Стрелка – Спорное – Ягодное – Сусуман – Адыгалах – Куранах-Сала – Кюбюме.

63. Благовещенск – Белогорск – Свободный – Февральск – Алонка – Ургал – Герби – Комсомольск-на-Амуре.

64. Хабаровск – Иман – Ракитное – Самарка – Краснореченский – Рудная Пристань – Кавалерово – Ольга – Лазо – Сергеевка – Арсеньев – Спасск-Дальний – Уссурйск – Владивосток.

Методика категорирования велосипедных маршрутов

Методика предназначена для определения категории сложности велосипедных маршрутов как комплексного показателя, учитывающего все параметры маршрута, влияющие на трудность его прохождения. В ней при определенной категории сложности учитывается также интенсивность прохождения маршрута, что отражает специфику велосипедного туризма.

Поскольку предлагаемая методика является первым опытом такого рода для велотуризма, а также учитывая неоднозначность мнений о ее конкретных составляющих, она вводится в качестве эксперимента на период действия существующих разрядных требований.

Комплексный показатель – категория сложности велосипедного маршрута – включает в себя количественную оценку следующих параметров похода:

L – протяженность маршрута;

T – продолжительность прохождения маршрута (похода);

i – интенсивность прохождения маршрута;

ЛП – локальные препятствия;

ПП – протяженные препятствия;

A – автономность;

СГ – сезонно-географический показатель.

Протяженность маршрута сама по себе не является фактором, определяющим его категорию, и увеличение протяженности свыше указанной в табл. 10.8 не может служить основанием для повышения категории сложности. Показатель протяженности используется при оценке интенсивности прохождения маршрута (см. ниже).

Продолжительность похода связана с протяженностью маршрута (см табл. 10.8) и также определяет интенсивность прохождения маршрута.

Интенсивность прохождения маршрута – специфический показатель велотуристского похода, количественно оценивающий ежедневный уровень затрат физических и моральных сил в походе. Определяется отношением фактического среднего и дневного пробега с учетом эквивалента локальных препятствий к номинальному (определенному по нормативным требованиям):

$$i = \frac{(L_{\phi} + Л) \times T_H}{T_{\phi} + L_H} \quad (1)$$

- где L_{ϕ} – фактическая протяженность маршрута, км;
 L_H – номинальная протяженность маршрута по нормативам, км;
 $Л$ – пробег (км), эквивалентный по затратам времени и сил преодолению локального препятствия, имеющегося на маршруте. Определяется путем экспертной оценки (см. табл. 10.2);
 T_{ϕ} – фактическая продолжительность прохождения маршрута, дней;
 T_H – продолжительность похода по нормативу, увеличенная на коэффициент дней (1,2).

Локальные препятствия (ЛП) – препятствия, имеющие четкие границы и небольшую протяженность. Специфика велотуризма заключается в том, что маршрут велопохода не содержит локальных препятствий, которые можно было бы отнести исключительно к этому виду туризма. ЛП, встречающиеся в велопоходах (перевалы, переправы и т. п.), являются характерными для других видов туризма, прежде всего для пешеходного, и описаны в классификации пешеходных маршрутов. Кроме того, в велотуризме рассматриваются как локальные некоторые препятствия, являющиеся в пешеходных маршрутах протяженными (болота, пески, снежно-ледовые участки и т. п.). Это связано с тем, что включение таких участков в веломаршруты носит случайный или вынужденный характер, и для них характерна малая протяженность по сравнению с протяженностью веломаршрута. Включение ЛП в маршрут велопохода не является основанием для повышения категории сложности велопохода и служит косвенным фактором, повышающим сложность похода за счет затрат времени на их преодоление и, соответственно, увеличения интенсивности прохождения маршрута.

Протяженные препятствия (ПП) являются основным видом препятствий велосипедного маршрута и главным параметром, определяющим его категорию сложности. Они характеризуются значительной протяженностью и относительно равномерным распределением затрат энергии на их преодоление. Для количественной оценки набора препятствий, отвечающего требуемой сложности маршрута, применяется понятие категории трудности ПП велосипедного маршрута.

Для определения трудности препятствий велосипедного маршрута используется табл. 10.3.

Для стимулирования включения в сложные веломаршруты разнообразных протяженных препятствий, требующих смены тактики и владения всем арсеналом технических приемов велотуризма, количество баллов, принимаемое в расчет для каждого отдельного препятствия, не может превышать восьми, что способствует высшему значению для ПП 5-й категории трудности. Количество баллов в табл. 10.3 рассчитывается по формулам:

для равнинных участков:

$$KT = K_{ПК} \times K_{ПР} \times K_{ПЕР}, \quad (2)$$

Локальные препятствия (ЛП)

Категория трудности препятствия	Характеристика препятствия	Эквивалентный пробег, км
<i>Переправы</i>		
н/к (простейшая)	Переправы через реки с небольшой скоростью течения (не более 0,5 м/сек); глубина – 0,5-0,6 м; переходы по бревну или вброд при ширине потока менее 5 м.	2
1А (простая)	Переправы через реки шириной 6-20 м; течение среднее (ок. 1,5 м/сек); глубина – до 0,8 м. Для организации переправы требуются усилия не менее 3-4 человек.	10
1Б (средняя)	Переправа через реки шириной более 20 м; скорость течения выше средней (до 2 м/сек); глубина – более 0,8 м. Необходимо маневрирование группы относительно основного направления при бросе. Необходима работа всей группы; часть группы страхует.	20
2А (сложная)	Ширина реки – 30 м, скорость течения около 3 м/сек, глубина – 0,8 м. Для переправы необходимо навешивание перил. Работает вся группа, часть из которой страхует.	40
2Б (навесная)	Ширина реки – 30 м, скорость течения – 3 м/сек и более, глубина – 1,2 м и более. Переправа вброд невозможна, необходима навесная. Переправа первого участника – с применением плавсредств (салик, катамаран, надувное судно) или вплавь со страховкой.	80
<i>Перевальные взлеты (за каждые 100 м пути)</i>		
н/к	Не менее 100 м перевального взлета, движение затруднено осыпями, растительностью, легкими скалами, не требующими коллективной страховки.	1,5
1А	Простые, осыпные, снежные и скальные склоны крутизной до 30°; пологие (до 15°) ледники без трещин; крутые травянистые склоны, на которых возможны участки скал, обычно наличие троп на подходах.	2
<i>Каньоны (за каждые 100 м пути)</i>		
н/к (простейший)	Движение по песку, гальке, траве, камням и осыпям без страховки, длина пути в каньоне (или вдоль прижима) не менее 200 м.	1
1А (простой)	Движение без страховки, длина пути в каньоне (или вдоль прижима) не менее 200 м.	2
1Б (средний)	Движение вдоль каньона не менее 200 м; применение страховки не менее чем на 25% длины участка.	4
<i>Болота (за каждые 100 м пути)</i>		
н/к (легкопроходимое)	Вязкие заболоченные участки глубиной 0,2-0,4 м, необходима индивидуальная страховка.	2

Таблица 10.2 (продолжение)

Категория трудности препятствия	Характеристика препятствия	Эквивалентный пробег, км
1А (кочкарниковое)	Кочки, окруженные водой, нужна индивидуальная страховка.	4
1Б (топи, мари)	Индивидуальная и коллективная страховка, создание мостов из жердей, установка перил.	8
	<i>Осыпи, морены (за каждые 100 м пути)</i>	
н/к (мелкая, пологая)	Камни небольшие, крутизна склона – 15-20°.	2
1А (средняя, пологая)	Камни «живые» размером до 1 м, крутизна склона – до 25°, индивидуальная страховка.	4
	<i>Снежно-ледовые участки (за каждые 100 м пути)</i>	
н/к (неглубокий покров; фирновый снег)	Снежный покров глубиной 10-25 см. Лед, покрытый сыпучим кристаллическим снегом глубиной 10-15 см.	2
1А (средний покров; фирновый лед)	Раскисший или неплотный снежный покров глубиной 0,5-0,6 м и более. Лед с шероховатой поверхностью.	4
	<i>Пески (за каждые 100 м пути)</i>	
н/к (грядовые)	Отдельные гряды или лунки песков.	0,5
1А (сплошные)	Сплошные участки ровных песков.	1,5
	<i>Растительный покров (за каждые 100 м пути)</i>	
н/к (лес легкопроходимый)	Лес проходится по тропам или легко без них.	0,5
1А (лес среднепроходимый)	Наличие густозаросших участков, подлеска.	1
1Б (высокотравье)	Скрытые в траве неровности склона, углубления, камни, крутизна склона не менее 20°.	2
2А (лес труднопроходимый)	Много участков завалов, буреломов, глубокий мшаник и т.д.	4
2Б (стланик, гари)	Кедровый, березовый стланик, бамбук, гари.	8

Таблица 10.3

Балльная оценка препятствий по категориям трудности

Категория трудности	1	2	3	4	5
Количество баллов	1,1-1,5	1,6-2,5	2,6-3,9	4-5,9	6-8

СПРАВОЧНЫЙ РАЗДЕЛ

для горных участков:

$$KT = K_{HB} \times K_B \times K_{ПК} \times K_{КР}, \quad (3)$$

где KT – количество баллов для определения категории сложности ПП;

$K_{ПК}$ – коэффициент дорожного покрытия (определяется по табл. 10.4)

Таблица 10.4

Значение коэффициента дорожного покрытия ($K_{ПК}$) для различных типов дорог и троп

Асфальт	0,8
Профилированная гравийная или грунтовая дорога	1
Каменная, щебеночная или непрофилированная грунтовая дорога	1,4
Используемая лесовозная, тракторная дорога, скотогонная тропа	2
Зимник, заброшенная лесовозная, тракторная дорога, туристская тропа	2,5
Труднопроходимое бездорожье, осложненное множеством мелких локальных препятствий	3

$K_{ПР}$ – коэффициент протяженности, рассчитывается по формуле (4):

$$K_{ПР} = 1 + \frac{L_{ПП}}{100}, \quad (4)$$

где $L_{ПП}$ – длина ПП в км.

$K_{ПЕР}$ – коэффициент пересеченности местности (определяется по табл. 10.5).

Таблица 10.5

Значение коэффициента пересеченности местности ($K_{ПЕР}$)

Плоская равнина	0,8
Слабопересеченная местность со средними уклонами дорог до 4% и перепадами высот до 50 м	1
Среднепересеченная местность с уклонами дорог до 8% и перепадами высот до 100 м	1,2
Сильнопересеченная местность с уклонами дорог свыше 8% и перепадами высот до 200 м	1,4

K_{HB} – коэффициент набора высоты, равен:

до 200 м	1,0	801-1100 м	1,4
200-500 м	1,1	1101-1400 м	1,6
501-800 м	1,2	свыше 1400 м	2,0

K_B – коэффициент абсолютной высоты (определяется по табл. 10.6).

**Значение коэффициента абсолютной высоты (K_B)
в зависимости от района похода**

Высота, м	Кавказ	Сибирь	Заполярье	Прочие
до 500	1	1	1	1
501-1000	1	1,1	1,2	1
1001-1500	1,1	1,2	1,4	1
1501-2000	1,2	1,3	1,6	1,1
2001-2500	1,3	1,4	–	1,2
2501-3000	1,4	1,6	–	1,3
3001-3500	1,5	1,7	–	1,4
3501-4000	–	–	–	1,6
4001-4500	–	–	–	1,8
4501-5000	–	–	–	2
свыше 5000	–	–	–	2,4

$K_{кр}$ – коэффициент крутизны (уклон), равен:

до 4%	1,0	10-12%	1,5
4-6%	1,1	13-14%	1,8
7-9%	1,3	свыше 14%	2,0

При этом процент уклона определяется по следующей формуле:

$$\frac{NB}{Pr} \cdot 100\%, \quad (5)$$

где NB – набор высоты, м;

Pr – протяженность подъема при преодолении препятствия, м.

Автономность (А). Показатель автономности в велопоходе может быть как повышающим, так и понижающим категорию сложности в зависимости от его влияния на другие параметры.

$A = 1,4$ – высокая степень автономности, когда количество населенных пунктов не превышает одного на 100 км маршрута.

$A = 1,0$ – средняя степень автономности, когда количество населенных пунктов не превышает одного на 20 км маршрута.

$A = 0,5$ – неавтономные походы. Для случаев походов с механическим транспортом сопровождения или полным отсутствием полевых ночлегов.

(При подсчете среднего количества населенных пунктов на маршруте первые и последние 100 км в расчет не берутся).

Сезонно-географический показатель ($СГ$) определяется по табл. 10.7.

Таблица 10.7

Сезонно-географический показатель (СГ)

<i>Район</i>	<i>Сезонность</i>	<i>Показатель СГ (баллы)</i>
1. Равнины и низкогорья		
Средняя часть России	март, ноябрь	6
	зима	12
Север европейской части России	апрель, октябрь	6
	март, ноябрь	10
	зима	15
Сибирь	апрель, октябрь	10
	март, ноябрь	15
	зима	20
Пустыни государств Средней Азии и другие аналогичные им районы	лето	12
2. Горы		
Среднегорье	март, апрель	6
	ноябрь; зима	12
Высокогорье	май, октябрь	6
	март, апрель	10
	ноябрь; зима	20
Горы Заполярья, Северной и Восточной Сибири	апрель, май октябрь; зима	10 20

Таблица 10.8

Оценка категории сложности велосипедного маршрута

<i>Параметр маршрута</i>	<i>Категория сложности маршрута</i>					
	<i>I</i>	<i>II</i>	<i>III</i>	<i>IV</i>	<i>V</i>	<i>VI*</i>
Продолжительность похода минимальная, дни	6	8	10	13	16	20
Протяженность маршрута минимальная, км	400	500	650	800	1000	1200
Максимальное количество баллов, идущее в зачет, за протяженные препятствия:						
1 к.т.	6	3	3	3	–	–
2 к.т.	6	14	5	5	5	–
3 к.т.	–	14	24	10	5	5
4 к.т.	–	–	–	20	15	15
5 к.т.	–	–	–	39	59	60 и более
Категория сложности (КС) в баллах по формуле (6)	2-6	7-14	15-24	25-39	40-59	60 и более

* – Приводятся ориентировочные параметры для велопоходов VI категории сложности, которая, вероятно, будет введена в ЕВСКМ после апробации данной методики и указанных параметров.

Определение категории сложности маршрута.

Суммарная оценка категории сложности маршрута (КС) в баллах производится по формуле (6):

$$КС = П \times i \times A + СГ, \quad (6)$$

- где *П* – сумма баллов по всем протяженным препятствиям (баллы определяются по табл. 10.3 или рассчитываются по параметрам препятствия);
i – показатель интенсивности, вычисленный по формуле (1);
A – показатель автономности;
СГ – сезонно-географический показатель из табл. 10.7.

Значение *КС* сравнивается с эталонными значениями для маршрутов I-V к.с. в табл. 10.8, по которой и определяется категория сложности маршрута.

Паспорт препятствий велосипедного маршрута (перевала, песчаного участка, участка бездорожья)

Таблица 10.9

Общая информация о препятствии

Район	Дорога, начало, конец	Вид препятствия	Название (если имеется)	Категория трудности		
				лето	межсезонье	зима

1. Местонахождение относительно географических ориентиров, населенных пунктов.
2. Общая характеристика препятствия, какие элементы (для участка) определяют трудность, их количество, соответствие категории трудности (принципы классификации приведены в примечании, п. 2).
3. Время, дата прохождения препятствия автором паспорта.
4. Печатный или рукописный источник сведений. (Для отчетов – место хранения, инв. номер, автор, маршрут, к.с., № стр,...).
5. Характеристики трудности препятствия по форме следующей таблицы:

Таблица 10.10

Характеристики трудности препятствия

Общее время прохождения, час	Время передвижения, %			Протяженность, км				Набор высоты	Скорость набора высоты, %	
	на велосипеде	пешком	перенося велосипед	общая	в том числе					
					асфальт	грунт	песок			тропа

6. Дополнительные характеристики, влияющие на определение категории трудности.
7. Возможные опасности и меры безопасности.
8. Возможные и рекомендуемые места ночлега.

Примечания:

- 1) К описанию прикладываются:
 - а) карта или схема препятствия;
 - б) высотный профиль препятствия;
 - в) фотографии, показывающие состояние дороги с привязкой к карте или схеме.
- 2) При определении трудности препятствий рекомендуется руководствоваться следующей классификацией:

Таблица 10.11

Категория трудности	1	2	3	4	5
Количество баллов	1,1-1,5	1,6-2,5	2,6-3,9	4-5,9	6-8

Количество баллов подсчитывается по формулам:

$$\text{для равнинной местности: } KT = K_{ПК} \times K_{ПР};$$

$$\text{для горной местности: } KT = K_{НВ} \times K_{В} \times K_{Р},$$

где KT – количество баллов для определения категории трудности;

$K_{ПК}$ – коэффициент дорожного покрытия: асфальт = 0,8; профилированная гравийная или грунтовая дорога = 1; крупный щебень, камень на дороге = 1,2; лесовозная или аналогичная горная дорога = 1,3; скотопрогонная тропа = 1,5; туристская тропа = 1,6; полное бездорожье = 1,8;

$K_{ПР}$ – коэффициент протяженности: $1 + \text{протяженность, км}/100$ (не более 1,8);

$K_{НВ}$ – коэффициент набора высоты: до 200 м = 1; 200-500 м = 1,1; 501-800 м = 1,2; 801-1100 м = 1,3; 1101-1400 м = 1,5; свыше 1400 м = 2;

$K_{В}$ – коэффициент абсолютной высоты: до 1500 м = 1; 1501-2000 м = 1,1; 2001-2500 м = 1,2; 2501-3000 м = 1,3; 3001-3500 м = 1,4; 3501-4000 м = 1,6; 4001-4500 м = 1,8; 4501-5000 м = 2; свыше 5000 м = 2,4;

$K_{Р}$ – коэффициент рельефности.

$$K_{Р} = \frac{НВ}{ПР} \cdot 100\%,$$

где $НВ$ – набор высоты, м;

$ПР$ – протяженность, м.

При значениях $K_{Р}$ до 5% = 1; 5-7% = 1,1; 8-9% = 1,3; 10-12% = 1,5; 12-14% = 1,8; свыше 14% = 2.

Разрядные требования по туристскому многоборью 1997–2000 гг.

«Мастер спорта России» (МС) – выполнить требования табл. 10.12.

«Кандидат в мастера спорта» (КМС), I, II, III, IV, V, VI разряды – выполнить разрядные требования в соответствии с рангом соревнований и классом дистанций (табл. 10.13).

Таблица 10.12

Наименование соревнований	Занятое место			Класс дистанции	Ранг соревнований
	Командное	личное			
		М	Ж		
Международные соревнования стран СНГ и Балтии	1	1-6	1-2	V	Не менее 700 баллов
Чемпионат России, Кубок России	1-2	1-6	1-4		
Зональные соревнования, первенство среди юниоров	1	1	1		

Условия выполнения разрядных требований.

1. Звание МС по туристскому многоборью присваивается при выполнении требований на международных и всероссийских соревнованиях, проводимых Международной федерацией спортивного туризма и Федерацией спортивного туризма ТССР, а также на зональных соревнованиях и первенствах среди юниоров по определению Федерации спортивного туризма ТССР.

2. Нормативы для присвоения звания МС и разряда КМС по туристскому многоборью выполняются на двух разных дистанциях, одна из которых может быть личной, а для I-III и Iю-IIIю разрядов – выполняются на одной дистанции.

3. Класс дистанций в чемпионатах (соревнованиях) по туристскому многоборью соответствует категории сложности СП, определяется по «Правилам соревнований по туристскому многоборью», утвержденным ТССР, и зависит от:

- количества, разнообразия и категории трудности препятствий, соответствующих требованиям «Единой всероссийской спортивной классификации маршрутов», предъявляемым к минимальному набору определяющих препятствий;

- количества видов туризма, препятствия которых включены в дистанцию.

4. Звания и разряды по туристскому многоборью присваиваются в том случае, если в соревнованиях закончили дистанцию не менее 6 команд (личников).

Если участники соревнований одной возрастной группы делятся на подгруппы по спортивной квалификации или результатам, разрядные требования МС засчитываются только высшей группе.

5. Оценка спортивных разрядов в баллах производится в соответствии с табл. 10.14.

6. Ранг соревнований определяется суммой баллов первых шести мест в данных соревнованиях. Табл. 10.13 составлена из расчета 4 человека в команде. Если в команде другое количество участников, то для определения суммы баллов команды определяется средний балл и умножается на 4. Для личных соревнований берется сумма баллов шести первых участников и умножается на 4.

Таблица 10.13

Класс дистанции	Ранг соревнований, баллы	Нормативы для выполнения разрядов (в % от времени победителя)					
		МС	I	II	III-лю	IIю	IIIю
I	Менее 1	-	-	-	-	102	135
	1	-	-	-	-	114	142
	2	-	-	-	-	123	146
	3	-	-	-	105	129	150
	4	-	-	-	108	132	154
	5	-	-	-	111	135	158
	6	-	-	-	114	138	162
	8	-	-	-	117	142	166
II	10	-	-	100	120	146	170
	13	-	-	102	123	150	174
	16	-	-	105	126	154	178
	20	-	-	108	129	158	182
	25	-	-	111	132	162	187
	32	-	-	114	135	166	192
III	40	-	100	117	138	170	197
	50	-	102	120	142	174	202
	63	-	105	123	146	178	207
	80	-	108	126	150	182	218
	100	-	111	129	154		
IV	125	100	114	132	158		
	160	102	117	135	162		
	200	105	120	138	166		
	250	108	123	142	170		
	320	111	126	146	174		
	400	114	129	150	178		
	500	117	132	154	182		
	630	120	136	158	186		
V	700	121	136				
	1000	126	142				
	1250	129	146				
	1600	133	150				
	2000	137	154				

Таблица 10.14

Звания и разряды	МС	КМС	I	II	III-лю	IIю	IIIю
Баллы	100	30	10	3	1	0,3	0,1

ОПИСАНИЕ РЕКОМЕНДУЕМЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ЭТАПОВ И СПЕЦИАЛЬНЫХ ЗАДАНИЙ

Движение по бездорожью. Участок длиной до 100 м и шириной 1,5-2 м прокладывается по бездорожью с естественными препятствиями (песок, болотистый грунт, крутые повороты, крупные камни, склоны, корневища деревьев, каналы и т.д.) и размечается цветными флажками или другим удобным для ориентирования способом. Прохождение участка на велосипеде. Штрафуются касание земли ногой, падение, выезд за линию разметки.

Песчаный участок. Участок с песчаным покрытием (слой песка не менее 10 см) длиной 10-50 м. Прохождение участка на велосипеде. Штрафуются касание земли ногой, падение, выезд за линию разметки.

Колея. Участок дороги, имеющий глубокую колею длиной до 10 м, шириной до 0,6 м, глубиной до 0,5 м. Колея может быть заполнена водой и иметь изгибы. Прохождение участка на велосипеде. Штрафуются касание земли ногой, падение, выезд за линию разметки.

Преодоление брода на велосипеде. Участок ручья (реки) длиной до 10 м и шириной до 2 м, глубиной до 0,3 м и скоростью течения до 2 м/сек. Прохождение участка на велосипеде. Штрафуются касание земли ногой, падение, выезд за линию разметки.

Крепление и перевозка снаряжения на велосипеде. Участок ДС устанавливается непосредственно на старте дистанции полосы препятствий или ралли. Контрольное снаряжение у участников. Приняв старт, команда закрепляет снаряжение на велосипеде для перевозки. Сдача снаряжения осуществляется на финише дистанции. Комплектность снаряжения может проверяться на всех КП дистанции. Штрафуются полная или частичная потеря снаряжения.

Подъем в гору на велосипеде. Участок склона (дорога или тропа) длиной до 200 м, крутизной до 25%. Прохождение участка на велосипеде. Штрафуются касание земли ногой, падение, выезд за линию разметки, неполное прохождение (прекращение подъема).

Спуск по склону на велосипеде. Участок склона крутизной до 30 градусов. На склоне размечается трасса длиной до 200 м с 3-5 поворотами. В местах поворотов устанавливаются ворота шириной 2 м. Прохождение участка на велосипеде. Штрафуются касание земли ногой, падение, выезд за линию разметки, пропуск ворот.

Участок медленной езды. Участок дороги с твердым покрытием протяженностью до 100 м шириной 1 м для каждого участника. Прохождение участка на время с общего старта для команды. Прохождение дистанции заканчивается по пересечении финишной линии, линии разметки или при касании земли одним из участников команды.

Скоростной участок. Участок дороги с твердым покрытием протяженностью до 2 км, закрытый для движения транспорта. Прохождение участка на время.

Установка палатки. Палатка и принадлежности к ней – судейские. Прибыв на участок соревнования, команда получает сложенную палатку и принадлежности в чехле и начинает установку палатки на время. Штрафуются перекося дна, провисание и складки скагов, установка палатки входом и боком на ветер, незакрытый вход.

Разжигание костра (примуса). Костровые принадлежности (примус) и котелок с водой – судейские. Топливо для костра подготавливается командой заранее (до старта). Необходимо разжечь костер (примус) и вскипятить воду. Финишем считается момент стабильного кипения воды. Выполнение задания на время. Штрафуется использование при разжигании двух и более спичек одновременно и искусственных горючих веществ.

Устройство укрытия для велосипедов. Полиэтиленовая пленка размером 2×3 м и веревка – судейские. Команда устанавливает велосипеды вертикально на площадке, соединяет («запирает») веревкой и накрывает полиэтиленом. Выполнение задания на время. Штрафуется использование посторонних опор и незакрепленный полиэтилен.

Движение по азимуту. Этап организуется между двумя параллельными дорогами (тропами, просеками), расположенными на расстоянии 200-500 м друг от друга; на стартовой и финишной дорогах через 5-10 метров устанавливаются пронумерованные таблички.

На старте участка все участники команды вытягивают контрольные карточки с указанием номера стартовой таблички и магнитного азимута. При выходе на финишную дорогу участник записывает в контрольную карточку номер ближайшей таблички. Контрольные карточки с исправлениями не принимаются и результат не засчитывается. Штрафуется отклонение от истинного направления.

Определение точки своего стояния. Для этапа применяется спортивная карта с обозначенным пунктом старта (выдачи карты). Трасса проходит на время. На маркированной трассе устанавливаются контрольные пункты – специальные указатели, вид которых демонстрируется командам до старта. Местоположение КП отмечается командой (участником) на карте сквозным прокалыванием иглой или отметкой цветным карандашом. При наличии нескольких проколов (отметок) около одного КП результат определяется по наиболее отдаленному от КП. Штрафуются отклонение отметки более чем на 2 мм, отсутствие отметки и потеря карты.

Определение пройденного расстояния. Участок протяженностью не менее 200 м. Пройденное на этапе расстояние определяется любым способом и отмечается в контрольной карточке. Штрафуется отклонение в определении расстояния, превышающее 10% длины этапа.

Подъем, траверс, спуск по склону. Маркированный участок склона крутизной 30-40 градусов, шириной 1,5-2 м и протяженностью до 100 м. Прохождение произвольным способом на время. Штрафуются касание земли ногой, падение, выход за границы этапа и неполное прохождение (прекращение движения).

Переправа через реку вброд с использованием перил. Этап организуется на участке реки шириной до 30 м и глубиной до 1,2 м. Ниже переправы не должно быть сливов, прижимов, порогов и больших глубин. Перила командные или судейские. Препятствие преодолевается участниками команды по очереди. Груз и велосипеды транспортируются по перилам отдельно, все участники должны переправляться со страховкой вспомогательной веревкой.

При наведении командных перил первый и последний участники переправляются вброд, используя страховку двумя веревками. Команда натягивает веревку и закрепляет ее любым способом. Зона входа и выхода из реки ограничены. После переправы с командными перилами все снаряжение снимается и убирается. Выполнение задания на время. Штрафуются незавинченная муфта, неправильно завязанный узел, неумение завязать узел, неправильное движение по перилам, перехлест страховочной веревки, срыв участника (повисание на страховке), работа на страховке без рукавиц, отсутствие или прекращение страховки.

Переправа через реку, овраг по бревну. Длина бревна не менее 5 м, диаметр 25-30 см. Место под бревном должно быть очищено от посторонних предметов. Перила командные или судейские. Препятствие преодолевается участниками команды по очереди. Груз и велосипеды транспортируются по перилам отдельно, все участники должны переправляться со страховкой вспомогательной веревкой.

При наведении командных перил первый и последний участники передвигаются по бревну верхом, используя страховку двумя веревками. Команда натягивает веревку и закрепляет ее любым способом. Зона входа и выхода из реки ограничены. После переправы с командными перилами все снаряжение снимается и убирается.

Прохождение этапа на время. Штрафуются незавинченная муфта, неправильно завязанный узел, неумение завязать узел, неправильное движение по перилам, перехлест страховочной веревки, срыв участника (повисание на страховке), работа на страховке без рукавиц, отсутствие или прекращение страховки.

Оказание первой медицинской помощи. Задание выполняется всеми участниками отдельно. Каждый вытягивает карточку с вопросами и несколькими вариантами ответов. Взаимная помощь исключается. Выполнение задания на время. Штрафуются каждый неправильный ответ, подсказка другим участником.

Правила дорожного движения. Задание выполняется всеми участниками отдельно. Каждый вытягивает карточку с вопросами по дорожным ситуациям с участием велосипедистов и несколькими вариантами ответов. Взаимная помощь исключается. Выполнение задания на время. Штрафуются каждый неправильный ответ, подсказка другим участником.

Ремонт велосипеда. Задание выполняется на одном велосипеде по выбору судьи. Вид ремонта («неисправность»), одинаковый для всех участников, определяется перед началом соревнований. Задание выполняется на время. Штрафуются потеря деталей, неправильная сборка, неработоспособность узла после сборки.

Описание фигур и порядка их прохождения на дистанции фигурного вождения

«Коридор». Участник должен проехать по прямому коридору, образованному двумя параллельными линиями и обозначенному стойками высотой 1,5 м. Обычно это упражнение участники проходят довольно легко и на скорости, т.к. ширина коридора составляет 0,7 м при длине 10 м.

В этом и во всех остальных упражнениях участник получает штраф за каждую сбитую стойку, за каждое пересечение линий, ограничивающих упражнение, и за каждое касание земли ногой.

«Качели». Участник должен проехать по наклонно установленной доске. Въезд и съезд с доски колесами велосипеда обязательно с торцов. Примерно в середине доска опирается на опору высотой 0,25 м так, чтобы один из концов доски перевешивал и касался земли. Ширина доски 20-30 см, длина 2,5 м. Ошибкой считается въезд или съезд колесами не с торцов доски, касание земли ногой.

«Круг». Необходимо въехать в круг диаметром 3,0 м для легкодорожных велосипедов и 3,6 м для дорожных через разрыв шириной 1 м и произвести в нем полный разворот (левый или правый), не пересекая линию круга и не сбивая ограничителей. Размер ограничителей не более 50×50×100 мм.

«Восьмерка». Фигура составлена из двух соприкасающихся кругов с размерами, указанными выше. Участник въезжает через один из разрывов шириной 1 м, выполняет два разворота, «рисую» траекторию цифры «8», причем один разворот левый, а другой – правый, и выезжает через второй разрыв. Ограничители по окружностям установлены через 0,5 м.

«Ворота». Участник проезжает через ворота, образованные двумя вертикальными стойками, установленными на расстоянии 0,9 м, и перекладиной на высоте 1,2 м. Перекладина не закреплена и свободно лежит на стойках.

«Колея». Упражнение имитирует проезд по колее на проселочной или лесной дороге, которые часто встречаются в походах. Участник проезжает по колее длиной 5 м и шириной 0,2 м, образованной разметкой и двумя параллельными рядами ограничителей высотой 0,15 м, установленных через 0,5 м.

«Змейка». Образуется шестью стойками высотой 1,5 м, установленными по прямой линии на расстоянии 1,5 м друг от друга. Участник должен последовательно проехать между стойками. Штрафные баллы назначаются за каждый пропущенный проезд и за каждую сбитую стойку. Параллельно линии стоек с двух сторон на расстоянии 1,5 м от нее проводятся ограничительные линии.

«Перенос предмета». Фигура состоит из двух кругов диаметром 0,2 м, расположенных на расстоянии 5 м и ограничительных линий, нанесенных параллельно осевой линии кругов на расстоянии 1,5 м от нее. В одном круге устанавливается кегля высотой 0,15-0,20 м. Участник, двигаясь на велосипеде, должен переставить кеглю в дру-

гой круг, не пересекая ограничительных линий.

«Кольцо». Фигура состоит из двух стоек с кронштейнами на высоте 1,5 м, установленных на расстоянии 5 м, и ограничительных линий, нанесенных параллельно линии, соединяющей стойки, на расстоянии 1,5 м от нее. На одной стойке висит кольцо (пластмассовое или проволочное) диаметром 0,2-0,3 м. Участнику необходимо снять кольцо одной рукой и повесить его на другой стойке другой рукой, не пересекая при маневрировании ограничительных линий.

«Зигзаг». Фигура состоит из пяти коридоров шириной 0,8 и длиной 3 м по осевой линии, соединенных под прямым углом и не образующих замкнутого контура. Участник проезжает фигуру в заданном направлении, повторяя все повороты «зигзага», стараясь не сбить ограничители и не пересечь линии ограничения.

«Створ». Фигура состоит из двух ограничителей высотой 0,15 м, установленных на расстоянии 5-6 см друг от друга. Участник должен проехать между ограничителями, не задев их.

«Стоп-линия». Фигура представляет собой квадрат со стороной 1 м. На дальней стороне перпендикулярно направлению движения размечена полоса шириной 0,1 м, являющаяся стоп-линией. Участник должен остановить велосипед так, чтобы переднее колесо имело четкий контакт со стоп-линией. Допускается касание земли ногой в пределах квадрата после остановки велосипеда. Для более четкого судейства и наглядности полезно натянуть над границами стоп-линии резиновый шнур на высоте 1,5-2 см от поверхности площадки. В момент касания границы стоп-линии шнур прижимается колесом к земле.

Обычно упражнение «Стоп-линия» совмещается с финишем дистанции фигурного вождения.

Описание препятствий дистанции триала

Ширина коридора прохождения всех рекомендуемых препятствий (кроме упражнений «Седло» и «Скамейка») – 1-1,5 м.

«Бруствер». Поперек направления движения – уступ высотой до 0,2 м, длиной не менее 0,5 м.

«Вал». Вал высотой 2-3 м ориентирован поперек направления движения.

«Жерди». На участке длиной до 5 м уложены произвольным образом и закреплены жерди диаметром до 10 см, длиной не менее 3 м.

«Канавы». Канавы поперек движения шириной 0,4-0,5 м, глубиной 0,2-0,3 м.

«Канавы вдоль». То же, что и в предыдущем упражнении, но прохождение препятствия осуществляется в продольном направлении.

СПРАВОЧНЫЙ РАЗДЕЛ

«**Каменный завал**». На участке длиной до 7 м хаотично расположены камни (покрышки и т.п.).

«**Лабиринт**». Среди деревьев расчищается и размечается коридор шириной 1-1,5 м произвольный лабиринт.

«**Лестница**». На участке склона длиной до 3 м поперек движения, из подручных материалов оборудуется лестница до 10 ступеней.

Установка двух препятствий «лестница» предусматривает прохождение второго препятствия в обратном направлении.

«**Овраг**». Овраг глубиной 3-5 м, шириной до 10 м. Препятствие проходится вниз, разворот на противоположном склоне и подъем вверх.

«**Ров**». Поперек направления движения расположен ров с неровными по длине и крутизне склонами.

Установка двух препятствий «ров» предусматривает прохождение второго препятствия в обратном направлении.

«**Седло**». Понижение вала на 1-1,5 м, длиной 1,5-2 м. Коридор шириной 1 м прокладывается по гребню вдоль вала.

«**Скамейка**». Вдоль направления движения расположена доска длиной до 3 м и шириной 15-20 см, установленная на двух опорах на высоте 10-20 см.

«**Три бревна**». На участке длиной до 5 м поперек направления движения, на равном расстоянии 0,8-1 м друг от друга устанавливаются и закрепляются три бревна диаметром до 0,3 м.

На дистанции триала в качестве препятствий могут использоваться этапы: «песчаный участок», «колея», «брод», «подъем в гору», «спуск по склону» (см. «Описание рекомендуемых технических этапов и специальных заданий»).

Таблица рекомендуемых штрафных баллов на велотуристских соревнованиях

Таблица 10.15

№№ п/п	Вид ошибки	Вид соревнований				
		Ралли	Ралли (ДС)	Фиг. Вожд.	Триал	Полоса преп.
1	Касание земли ногой	–	1	1	10	–
2	Заезд одним колесом за разметку	–	1	1	3	–
3	Потеря снаряжения, предмета, кольца	10	10	1	1	1
4	Нарушение разметки	–	1	1	3	3
5	Падение стойки	–	1	1	1	1

Таблица штрафных баллов на соревнованиях...

Таблица 10.15 (продолжение)

№№ п/п	Вид ошибки	Вид соревнований				
		Ралли	Ралли (ДС)	Фиг. Возд.	Триал	Полоса преп.
6	Стоп-линия (переезд–недоезд)	–	1	1	1	1
7	Нарушение направления движения	3	3	3	10	5
8	Нарушение порядка прохождения	3	3	3	10	5
9	Пропуск элемента разметки	–	3	3	5	5
10	Выезд (заезд) двумя колесами (одновременно) за разметку	–	10	10	10	10
11	Падение велосипеда	–	10	10	30	10
12	Падение участника	–	30	30	30	30
13	Отклонение от лучшего времени на скоростном участке за каждую сек.	1	1	–	–	1
14	Превышение времени на ДС за каждые 10 сек.	1	1	–	–	1
15	Опоздание на КВ, ВКВ, ДС – за каждую секунду	1	1	–	–	1
16	Неполный состав команды	10	10	–	–	10
17	Нарушение ПДД	30	30	–	–	30
18	Подсказка извне участнику (участникам)	30	30	–	–	30
19	Отсутствие страховки	–	30	–	–	30
20	Срыв участника с самозадержанием	–	5	–	–	5
21	Потеря детали при сборке	–	5	–	–	5
22	Неправильно установленная деталь при сборке	–	5	–	–	5
23	Отклонение от азимута за каждую величину, оговоренную положением	1	1	–	–	1
24	Определение расстояния – за каж- дый метр сверх нормы	1	1	–	–	1
25	Незавинченная муфта карабина	3	3	–	–	3
26	Определение места КП – за каж- дый миллиметр (свыше двух)	1	1	–	–	1
27	Неправильное движение по перилам	3	3	–	–	3
28	Неправильно завязанный узел	3	3	–	–	3
29	Неправильное расположение стра- ховочной веревки	3	3	–	–	3
30	Неправильный ответ	–	3	–	–	3
31	Отказ от прохождения препятствия (объезд)	–	10	снятие	50	50
32	Касание элементов разметки	–	1	1	–	1
33	Превышение установленного време- ни (за каждые 30 сек.)	–	1	–	3	–
34	Движение не на велосипеде более 3 м	–	–	снятие	снятие	–

Таблица 10.15 (продолжение)

№№ п/п	Вид ошибки	Вид соревнований				
		Ралли	Ралли (ДС)	Фиг. Возд.	Триал	Полоса преп.
35	Невозможность прохождения дистанции	–	–	снятие	снятие	снятие
36	Техническая неподготовленность	снятие	снятие	снятие	снятие	снятие
37	Превышение контрольного времени	снятие	снятие	снятие	снятие	снятие
38	Прохождение дистанции (фигур) непредусмотренным способом	–	–	снятие	снятие	–
39	Нарушение целостности фигуры при маневрировании	–	–	3	3	3
40	Сквозной проезд фигуры	–	–	10	10	10
41	Потеря контрольного документа	снятие	снятие	–	–	снятие
42	Изменение, отсутствие записи в контрольном документе	снятие	снятие	–	–	снятие
43	Неработоспособность узла после сборки	снятие	снятие	–	–	снятие
44	Использование посторонних транспортных средств	снятие	снятие	–	–	снятие
45	Работа при страховке без рукавиц	3	3	–	–	3
46	Прекращение страховки	3	3	–	–	3
47	Потеря контрольного груза (за каждый кг)	10	10	–	–	10

Типовое положение о территориальном туристском клубе (центре)

1. Общие положения

Территориальный (под территорией подразумевается округ, город, район) туристский клуб или центр (далее именуется – клуб) – организационный, учебно-методический и консультационный центр туристско-спортивных организаций территории.

Клуб создается в целях пропаганды и внедрения здорового образа жизни средствами спортивно-оздоровительного туризма, развития нравственных, интеллектуальных и физических способностей личности, вовлечения широких слоев населения в регулярные занятия активными формами туризма в условиях природной среды.

Клуб создается как учреждение (некоммерческая организация) для реализации дополнительных образовательных программ, осуществления материально-технических, социально-культурных и иных функций некоммерческого характера и входит в систему офисов туристско-спортивных организаций. Клуб может быть создан как учреждение дополнительного образования.

2. Основные задачи, права и обязанности

2.1. Основные задачи клуба:

– проведение спортивных походов, путешествий, оздоровительных лагерей, соревнований и других массовых мероприятий, обеспечивающих совершенствование туристских навыков:

– подготовка кадров для спортивно-оздоровительного туризма;

– обучение основам туризма, краеведения и экологии;

– реализация программ по развитию территориального туризма, диагностирование и развитие различных направлений туристско-оздоровительной деятельности;

– развитие материально-финансовой базы туризма.

2.2. Клуб имеет право устанавливать прямые связи с учреждениями, предприятиями, организациями, в том числе и зарубежными.

2.3. Клуб осуществляет свою деятельность в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации, настоящим Типовым положением и собственным уставом.

2.4. Клуб несет в установленном законодательством Российской Федерации порядке ответственность за невыполнение функций, определенных его уставом, а также за иные нарушения, предусмотренные законодательством Российской Федерации.

3. Организация клуба

3.1. Клуб создается учредителями как некоммерческая организация (общественно-государственное учреждение) с организационно-правовой формой общественной организации.

Учредителями клуба могут являться: орган управления туризмом в данной местности (комитет по физической культуре, спорту и туризму), комитет по делам молодежи, управление образованием и другие государственные и общественные организации по их инициативе.

В качестве одного из учредителей, несущего смысловое содержание и идеологию туристского движения в регионе, выступает туристско-спортивный союз региона (федерация по туризму), на который возлагается непосредственное методическое руководство деятельностью клуба.

Состав учредителей может быть расширен по их решению за счет других юридических лиц, что определяется условиями учредительного договора.

3.2. Отношение между учредителями и клубом определяются учредительным договором, заключенным между ними в соответствии с законодательством Российской Федерации.

3.3. Права юридического лица у клуба в части ведения уставной финансово-хозяйственной деятельности возникают с момента его регистрации.

Клуб как юридическое лицо имеет устав, расчетный и другие счета в банковских учреждениях, печать установленного образца, штамп, бланки со своим наименованием, удостоверения для сотрудников, эмблему, флаг и вымпелы.

3.4. Право на образовательную деятельность и льготы, устанавливаемые законодательством Российской Федерации, возникают у клуба с момента выдачи ему лицензии (разрешения).

3.5. Клуб может иметь филиалы, отделения, структурные подраз-

деления, которые по его доверенности могут осуществлять полностью или частично правомочия юридического лица, в том числе иметь самостоятельный баланс и собственные счета в банковских и других кредитных учреждениях.

3.6. Клуб в соответствии с действующим законодательством вправе организовывать комплексы, участвовать в создании и деятельности ассоциаций, союзов и иных объединений, в том числе с участием учреждений, предприятий и общественных организаций.

4. Основы деятельности

4.1. Клуб в соответствии с перспективными планами учредителей в области социального и спортивного туризма самостоятельно разрабатывает программу своей деятельности с учетом особенностей социально-экономического развития региона и национально-культурных традиций.

Для реализации задач клуб:

- организует и проводит спортивные походы и путешествия;
- осуществляет организационную, учебно-методическую и консультационную работу по развитию массового спортивно-оздоровительного туризма;
- организует туристские слеты, оздоровительные лагеря, фестивали, соревнования по технике туризма, экскурсии и другие туристские мероприятия;
- проводит учебные мероприятия по подготовке, переподготовке и повышению квалификации туристских спортивно-оздоровительных кадров;
- осуществляет координацию совместной деятельности туристских секций независимо от их ведомственной принадлежности;
- оказывает помощь учреждениям образования по развитию детского и молодежного туризма;
- осуществляет международные связи и туристские обмены с зарубежными туристскими, спортивными и иными организациями;
- оказывает платные услуги, организует другую хозяйственную деятельность.

Массовая спортивно-оздоровительная работа проводится через создаваемые при клубе общественные комиссии по видам туризма и направлениям работы (межвидовые комиссии: детско-юношеского туризма, маршрутно-квалификационные и др.).

4.2. В клубе ведется работа, направленная на совершенствование образовательного процесса, программ, форм и методов деятельности объединений (групп, кружков, школ и других), мастерства педагогических работников. С этой целью в клубе создается методический (педагогический) совет. Порядок его работы определяется положением, утвержденным в установленном порядке.

4.3. Организация и проведение учебных мероприятий в клубе осуществляется в соответствии с Положением о системе подготовки кадров в спортивном туризме Российской Федерации.

Численный состав объединения, продолжительность занятия в нем определяются уставом клуба. Занятия проводятся по группам, индивидуально или всем составом объединения.

4.4. Клуб устанавливает ставки заработной платы (должностные

оклады) работникам на основе Единой тарифной сетки в соответствии с тарифно-квалификационными требованиями и с учетом рекомендаций аттестационной комиссии, определяет виды и размеры надбавок, доплат и других выплат стимулирующего характера в пределах имеющихся средств.

4.5. Содержание штатных работников клуба осуществляется за счет бюджетов учредителей согласно ежегодно утверждаемой сметы расходов. Клуб может содержать дополнительные штаты за счет средств, получаемых от оказания платных услуг и другой деятельности.

4.6. Все работники клуба работают на контрактной основе.

5. Членство в клубе

5.1. Членство в клубе является добровольным и может быть индивидуальным и коллективным.

5.2. Индивидуальными членами клуба могут быть граждане Российской Федерации, иностранные граждане и лица без гражданства, достигшие 12-летнего возраста, разделяющие цели и задачи клуба, признающие устав клуба и участвующие в его деятельности через комиссии по видам туризма и направлениям работы.

5.3. Коллективными членами клуба могут быть туристско-спортивные объединения: клубы туристов (секции) предприятий, учреждений, учебных заведений, другие виды некоммерческих и коммерческих организаций, разделяющие цели и задачи клуба, признающие устав клуба и участвующие в его деятельности через делегированных ими представителей.

5.4. Порядок приема и учета членов, а также сбора членских взносов определяется уставом клуба либо решениями совета клуба.

5.5. Членство в клубе может быть прекращено по желанию члена клуба либо по решению совета клуба, если член клуба не соблюдает положения устава клуба или своими действиями наносит ущерб клубу.

6. Управление и руководство

6.1. Управление клубом осуществляется в соответствии с его уставом, учредительным договором и действующим законодательством.

6.2. Непосредственное руководство клубом осуществляет директор, назначаемый на должность по решению учредителей на основании контракта в соответствии с законодательством Российской Федерации. Кандидатура для назначения на должность директора клуба выдвигается туристско-спортивным союзом и согласовывается с советом клуба.

6.3. Директор действует в пределах своей компетенции на основе единоначалия, гласности и персональной ответственности за результаты деятельности клуба, опираясь в своей работе на постановления совета клуба.

6.4. Общее руководство клубом осуществляет представительный орган – совет клуба, назначаемый учредителями в соответствии с учредительным договором.

В совет клуба входят представители учредителей, директор клуба, представители общественных комиссий клуба и клубов туристов предприятий, учреждений и учебных заведений.

6.5. Разграничение полномочий между директором и советом клуба определяется учредительным договором.

7. Имущество и средства клуба

7.1. Материальная база клуба формируется путем выделения ему учредителями в установленном порядке помещений, инвентаря, оборудования, транспорта и других материальных ценностей, а также полученных клубом средств от реализации платных услуг и другой хозяйственной деятельности.

Клуб распоряжается объектами собственности, закрепленными за ним учредителями, в пределах, определенных действующим законодательством Российской Федерации и учредительным договором.

Клубу принадлежит право собственности на денежные средства, имущество и иные объекты собственности, переданные ему физическими и юридическими лицами в форме дара, пожертвования или по завещанию; на предметы интеллектуального и творческого труда, являющиеся результатом деятельности клуба, а также на доходы его собственной деятельности и приобретенные на эти доходы объекты собственности.

7.2. Доходы клуба формируются за счет:

- ассигнований из бюджета учредителей в соответствии с учредительным договором;
- государственных и муниципальных дотаций (субсидий);
- средств, полученных клубом от реализации платных услуг, собственных и совместных программ, согласно договорам с предприятиями, учреждениями и организациями, а также за счет доходов от другой хозяйственной деятельности;
- средств и пожертвований, добровольных взносов юридических и физических лиц, в том числе и зарубежных;
- осуществления редакционно-издательской деятельности, изготовления видео- и учебных фильмов и других пособий;
- поступлений от проведения аукционов, выставок, праздников, конкурсов, ярмарок, лотерей и других платных мероприятий;
- членских взносов;
- иных источников, не запрещенных законодательством Российской Федерации.

7.3. Клуб ведет бухгалтерский, оперативный и статистический учет в установленном порядке и несет ответственность за его достоверность. Отчеты о деятельности клуба предоставляются учредителям в объеме, оговоренном в учредительном договоре.

8. Реорганизация и прекращение деятельности клуба

8.1. Реорганизация и прекращение деятельности клуба производится единогласным решением общего собрания учредителей в соответствии с учредительным договором.

В случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, деятельность клуба может быть прекращена по решению суда.

8.2. Имущество и денежные средства, оставшиеся после ликвидации клуба, используются по решению учредителей на реализацию уставных целей.

8.3. Клуб считается прекратившим свою деятельность с момента исключения его из Госреестра.

Типовое положение о клубе туристов предприятия, учреждения, учебного заведения

1. Общие положения

Клуб туристов предприятия, учреждения, учебного заведения создается в целях массового развития самостоятельного туризма среди учащейся молодежи и трудящихся.

Клуб туристов осуществляет свою работу на основе широкой инициативы и самостоятельности общественного актива, выборности его руководящих органов и отчетности их перед туристскими собраниями (конференциями).

2. Основные задачи клуба туристов

Клуб туристов:

- осуществляет массовое вовлечение трудящихся и членов их семей в занятия всеми видами туризма, активно способствует развитию экскурсионной работы;
- ведет широкую пропаганду туризма и экскурсий;
- проводит работу по нравственному, патриотическому и физическому воспитанию туристов.

3. Организация клуба туристов

Клуб туристов создается на базе существующих туристских секций коллективов физической культуры либо организуется вновь решением собрания туристов коллектива.

Клуб туристов работает совместно с профсоюзным комитетом и советом коллектива физической культуры. Методическую помощь в организации и проведении туристской работы клуб туристов предприятия, учреждения, учебного заведения получает от территориальных (городских, районных) туристских клубов.

4. Содержание работы клуба туристов

Клуб туристов:

- совместно с профсоюзными и физкультурными организациями проводит работу по широкому вовлечению трудящихся и учащейся молодежи в систематические занятия всеми видами туризма, организует пропаганду самостоятельного туризма, проводит туристские вечера и другие массовые мероприятия;
- ведет планирование и учет туристской работы, организует и проводит туристские слеты и соревнования, походы по родному краю и спортивные походы и путешествия, экскурсии, поездки за грибами и ягодами, лыжные прогулки;
- организует консультации по вопросам туризма, дает разрешение на организацию и проведение туристских походов и путешествий в пределах прав, определенных территориальной маршрутно-квалификационной комиссией, рассматривает и утверждает материалы на присвоение туристских и судейских званий в пределах прав;
- осуществляет подготовку и переподготовку туристских общественных кадров;
- осуществляет работу по предупреждению случаев аварийности и травматизма в походах и путешествиях;

– проводит разъяснительную работу и привлекает туристов к активному участию в охране природы, памятников истории и культуры, организует общественно-полезную работу туристов на маршрутах;

– принимает активное участие в работе туристско-оздоровительного лагеря и зоны отдыха предприятия, учреждения, учебного заведения;

– принимает участие в соревнованиях и туристских слетах, а также в других мероприятиях, проводимых вышестоящей организацией.

5. Руководство работой клуба туристов

Высшим органом клуба туристов является собрание (конференция) туристов, избирающее правление (совет) клуба открытым голосованием сроком на два года. Правление клуба туристов (или собрание туристов) открытым голосованием избирает из своего состава председателя, одного-двух заместителей и секретаря. Заседание правления клуба туристов проводится не реже одного раза в квартал.

Клуб туристов осуществляет свою работу по планам, утвержденным правлением клуба.

Для широкого привлечения общественного туристского актива к работе при правлении клуба создаются секции по видам туризма и комиссии по разделам деятельности.

Клуб туристов имеет эмблему, значок и вымпел.

Правление клуба туристов осуществляет руководство планированием, проведением и учетом всей деятельности клуба.

6. Средства клуба туристов

Средства клуба туристов состоят из ассигнований профсоюзного комитета и средств предприятий, учреждений, учебных заведений и членских взносов туристов. Смета клуба туристов утверждается Правлением клуба.

7. Ревизия деятельности клуба туристов

Ревизию деятельности клуба туристов осуществляет профсоюзный комитет в части выделяемых им средств.

8. Ликвидация клуба туристов

Ликвидация клуба туристов производится собранием туристов.

Адреса некоторых велотуристских клубов России

Московский клуб велотуристов. 107066, Москва, Ст. Басманная ул., д.20, стр.2. Тел. (095) 267 44 68 (вт.)

Русский клуб велопутешествий (интервелоклуб). Москва, Б. Трехсвятительский пер., д. 1. Тел. (095) 916 88 94 (чт.), 254 45 21 (Налимов Игорь), 336 12 81.

Клуб спортивного велотуризма «Караван». 119117, Москва, Серпов пер., д. 3/5. Тел. (095) 245 03 92 (пн.), 250 96 05 (Архипов Михаил).

Одинцовский туристско-экологический центр. 143000, Московская обл., г. Одинцово, ул. Крылова, д.1. Тел. (095) 591 17 82.

Городской С.-Петербургский туристский клуб. 191104, С.-Петербург, ул. Короленко, д.2а. Тел. (812) 279 20 81 (чт.).

Нижегородский областной велоклуб «Руслан». 603003, Н. Новгород, ул. Культуры, 3–124. Моржакову В.В. Тел. (8312) 23 46 30.

Пензенский велосипедный клуб. 440047, Пенза, Пр. Победы, 128–65 Платову Н.Я. Тел. (8412) 45 02 90.

Башкирская республиканская комиссия велотуризма. 450054, Уфа, пр-т Октября, д.92/2. Тел. (3472) 37 09 92.

Волгоградский велоклуб «Орион». 400078, Волгоград, а/я 2009. Тел. (8442) 34 57 19 (Румянцев Игорь).

Хабаровский краевой клуб велосипедного туризма. 680038, Хабаровск, ул. Л. Толстого, 36-15. Мельникову В. Ф. Тел. (4212) 34 36 12.

Екатеринбургский велоклуб «Энергия». 620146, Екатеринбург, ул. Амундсена, 58/2–76. Григорьеву А.И.

Некоторые велосипедные организации и клубы других стран

Европейская велосипедная федерация

ECF, European Cyclists' Federation

Balistraat 59, Postbus 2828, 3500 GV Utrecht, Netherlands

tel. (31) 302918171, fax. (31) 302918188, e-mail: ecf@worldaccess.nl

Австралия

Велосипедная федерация Австралии

Bicycle Federation of Australia

GPO Box 1961 R Melbourne

Victoria Australia 3001

tel. (61) 36709911, fax. (61) 36023976

Велосипедное общество штата Новый Южный Уэльс

Bicycle Institute of New South Wales, Inc

GPO Box 272 Sydney NSW 2001 Australia

tel. (61) 22125628, fax. (61) 22111867

Австрия

Общество друзей велосипеда

Arbeitsgemeinschaft umweltfreundlicher Stadtverkehr (ARGUS)

Frankenbergasse 11/2, A-1040 Wien Austria

tel. (43) 15058435, fax. (43) 1505090719

Бельгия

Бельгийская ассоциация велотуризма

FBC, Federation Belge du Cyclotourisme

Avenue H.Limbourglaan, 34-B 1070 Bruxelles Belgium

tel. (32) 25218640, fax. (32) 25203721

Великобритания

Велосипедный туристский клуб
CTC, Cyclists' Touring Club
69 Meadrow
Godalming, GB-Surrey GU7 3HS Great Britain
tel. (44) 1483417217, fax. (44) 1483426994
e-mail: cycling@ctc.org.uk

Венгрия

Венгерская велотуристская ассоциация
Hungarian Bicycle Tourist Organisation
Hold u.1, H-1054 Budapest Hungary
tel. (36) 11534226, fax. (36) 11532950

Германия

Велоклуб объединенной Германии
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)
Postfach 107747, D-28077 Bremen Germany
tel. (49) 421346290, fax. (49) 4213462950

Дания

Датский велосипедный союз
DCF, Dansk Cyklist Forbund
Romersgade 7, DK-1362 Kobenhavn K., Denmark
tel. (45) 33323121/144212, fax. (45) 33327683
e-mail: dcf@inet.uni-c.dk

Израиль

Велосипедная ассоциация Тель-Авива.
TABA, Tel Aviv Bicycle Association
Zirelson 39, IL-62302 Tel Aviv, Israel
tel. (972) 36053449, fax. (972) 35619375
e-mail: telaviv@actcom.co.il

Ирландия

Федерация ирландских велосипедистов
Federation of Irish Cyclists
Halston St., Dublin 7, Ireland

Испания

Каталонская федерация велосипедистов
Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta
c/Mare de Deu del Port 397-401, 17é 1c
ES-08038 Barcelona, Spain
tel./fax. (34) 34315379; e-mail: deritja@mail.pangea.org

Клуб велотуристов «Педалибре»
Pedalibre Club Cicloturista
Campomanes, 13, ES-28013 Madrid, Spain
tel. (34) 1 265 15 61

Велоклуб Валенсии
Valencia en Bici
c/Portal de Valldigna 15 baix, ES-46003 Valencia, Spain
tel./fax. (34) 6 39 17 864

Италия

Итальянская федерация друзей велосипеда
Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB)
Via Cesariano, 11, I-20154 Milano, Italy
tel./fax. (33) 2 33 13 664

Канада

Канадская велосипедная ассоциация
Canadian Cycling Association
1600 James Naismith Dr., Gloucester, Ontario K1B 5N4, Canada
tel. (1) 613 748 5629, fax. (1) 613 748 5692

Общество велотуров через Канаду
Cross-Canada Cycle Touring Society (CCCTS)
315-1367 West Broadway, Vancouver, B.C., Canada V6H 4A9
tel. (1) 604 737 3112

Нидерланды

Голландский велосипедный союз
Fietzersbond enfb
Postbus 2150, NL-3440 DD Woerden;
Balistraat 59, Postbus 2828, NL-3500 GV Utrecht, Netherlands
tel. (31) 30 29 181 71, fax. (31) 30 29 181 88
e-mail: ecf@worldaccess.nl

Норвегия

Общество велосипедистов Норвегии
SLF, Syklistenes Landsforening
Boks 8883 Youngstorget, N-0028 Oslo, Norway
tel. (47) 22 41 50 80, fax. (47) 22 41 65 65, e-mail: jenseth@telepost.no

Польша

Польское туристско-краеведческое общество
Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze (PTTK)
Komisja turystyki kolarskiej
Senatorska ul., 11, 00-075 Warszawa, Polska; tel. (48) 2 26 57 35

Португалия

Португальская федерация велотуризма и велолюбительства
FPCU, Federação Portuguesa de Cicloturismo
e Utilizadores de Bicicleta
Av. Miguel Bombarda 147 2.Dt., P-1000 Lisboa, Portugal
tel. (351) 1 31 56 086, fax. (351) 1 35 61 253

Соединенные Штаты Америки

Ассоциация американских велопутешественников
«Столетие велосипеда»
P.O.Box 8308, Missoula, MT 59807, United States of America
Tel. (1) 406 721 17 76

Лига американских велосипедистов
LAW, The League of American Wheelmen
190 W. Ostend Street, Suite 120, Baltimore, MD 21230-3755, USA
tel. (1) 410 539 3399, fax. (1) 410 539 3496,
e-mail: BikeLeague@aol.com

Украина

Клуб велотуристов Украины
Клуб велотуристів України
252025, м. Київ, вул. Житомирська, 15.
Тел. (044) 229 17 94

Финляндия

Велосоюз Финляндии
Suomen Pyöräilyunion ry Radiokatu 20, SF-00240, Helsinki, Finland
tel. (358) 0 278 6575, fax. (358) 0 278 6585

Франция

Французская федерация велотуризма
FFCT, Fédération Française de Cyclotourisme
8, rue Jean-Marie Jégo, 75013 Paris, France
tel. (33) 1 44 16 88 88, fax. (33) 1 44 16 88 99

Швейцария

Велосипедная федерация Швейцарии
IG Velo Schweiz
Postfach 6711, CH-3001 Bern, Switzerland
tel. (41) 31 371 1836, fax. (41) 31 372 4237

Швеция

Шведское общество велотуристов
Cykelfrämjandet
Torsgatan 31, PO Box 6027, S-10231 Stockholm, Sweden
tel. (46) 8 32 16 80, fax. (46) 8 31 05 03

Япония

Японская велосипедная ассоциация
JCA, Japan Cycling Association
9-3 Akasaka 1-Chome, Minato-Ku, Tokyo 107 Japan
tel. (81) 3 35 83 56 28, fax. (81) 3 35 83 59 87

Зарубежные велотуры

Туристская фирма «Антре» и клуб путешествий «Интеллект» предлагают два велотура в Польшу:

Замки тевтонских рыцарей

Активная часть маршрута – 400 км; продолжительность велопохода – 7 дней; всего – 18 дней. Гданьск – Эльблонг – Ольштын – Мальборк – Сопот.

Маршрут проложен по северной Польше по землям Тевтонского ордена XIII-XV веков. Велотуристы увидят экзотические средневековые замки немецких рыцарей, принадлежавших католическому духовному ордену, основанному в конце XII века и потерпевшему решающее поражение в 1410 году в Грюнвальдской битве. У туристов будет время отдохнуть на берегу одного из многочисленных озер этого края или на Балтийском море.

К истокам Вислы

Активная часть маршрута – 470 км; продолжительность велопо-

хода – 10 дней, всего – 18 дней. Катовице – Бельско-Бяла – Висла – Живец – Краков. Кроме того – три радиальных велопохода по окрестностям Катовиц и Кракова.

Велотуристы посетят те места, где Висла берет свое начало, – в предгорьях хребта Бескид-Сленски. Они осмотрят знаменитые замки Вавеля, Пшчины и многие другие достопримечательности южной Польши.

На оба маршрута возможна поездка в Польшу с детьми. В то время как родители будут совершать велопоход на велосипедах, дети будут отдыхать и развлекаться в летнем лагере «Леба» на берегу Балтийского моря. Здесь они смогут научиться верховой езде на лошадях под руководством опытных инструкторов-наездников и под наблюдением врачей.

К пунктам начала велосипедных маршрутов и отдыха туристов доставят поезда и комфортабельные автобусы.

Более подробная информация о программах туров, условиях детского отдыха и стоимости путешествия по тел. (095) 127 53 16, 119 64 88.

Русский клуб велопутешествий совместно с Ассоциацией путешественников приглашают в следующие велопутешествия:

Велотуристский классический «Амстердам – Париж»

Активная часть маршрута – 700 км, продолжительность велопохода – 10 дней, всего 16 дней. Амстердам – Гаага – Антверпен – Брюссель – Париж.

Маршрут дает возможность ознакомиться не только с известнейшими городами Европы, но и с ее чудесными уголками, недоступными для других средств транспорта, прокатиться на велосипеде по замечательным велодорожкам Голландии, забраться в удаленные от больших дорог деревушки и национальные парки.

По Северной Италии

Активная часть – 640 км, продолжительность велопохода – 10 дней, всего – 15 дней. Римини – Сан-Марино – Ассиси – Флоренция – Болонья – Падуа – Венеция.

Тур дает возможность совместить велопоход с экскурсиями по городам классической Италии и отдыхом на пляжах Адриатического моря. Веломаршрут проходит через древнейшую в мире республику Сан-Марино, мимо Тразиментского озера во Флоренцию к ее знаменитой галерее Уффици, старинным мостом Понто Веккьо. После отдыха и экскурсии в Венеции велотуристы отправляются на велосипедах по побережью Адриатического моря до Римини.

По восточной Испании

Активная часть – 350 км, продолжительность велопохода – 8 дней, всего – 14 дней. Барселона – Фигейрас – Жерона.

Маршрут проходит в основном вдоль Коста Брава – южного побережья Средиземного моря. Велотуристы увидят изумительную архитектуру Барселоны, насчитывающей 2000-летнюю историю, посетят музей Сальватора Дали в Фигейрасе, увидят красивейший город Каталонии Жерону, каждый день будут проводить время на морских пляжах (чистейшая вода, температура в мае и сентябре – 19-22°С), а при желании попробуют свои силы на горных дорогах Каталонии.

По античной Малой Азии (Турция)

Активная часть – 350 км, продолжительность велопохода – 6 дней, всего – 14 дней. Эфес – Милет – Ксанф – Патара – Анталия.

Маршрут велотура проходит вдоль побережья Средиземного моря, сохранившего древние памятники античности. Маршрут начинается в Анталии (древняя Атталейя). Далее на автобусе горной дорогой туристы приезжают в знаменитый курорт Памуккале (купание в горячих источниках), затем в древний Эфес, самый крупный древнегреческий город в Малой Азии, где стоял храм Артемиды – одно из чудес света, где умерли Богоматерь, апостол Иоанн. Из Эфеса туристы едут на велосипедах вдоль побережья через Милет (святылище Аполлона Дельфийского), через Ксанф (древняя столица Ликии), Патару (родину Санта Клауса) и возвращаются в Анталию.

Маршрут проходит по хорошим асфальтовым дорогам. Местность похожа на Южный берег Крыма.

Температура воды в Эгейском и Средиземном морях в октябре – 20-22°C.

На всех маршрутах велотуристы обеспечиваются визой, медицинской страховкой, авиабилетами в оба конца, экскурсиями с русскоговорящими гидами, ночлегами в кемпингах в собственных палатках, билетами на внутримаршрутные переезды (где они предусмотрены).

В путешествии по Турции туристов сопровождает велогид, оплата пансиона в Анталии в 1-й, 12-й и 13-й дни. За дополнительную плату предоставляются автомобиль сопровождения для перевозки багажа велотуристов, трансферы из аэропорта и в аэропорт, бронирование номеров в гостиницах по маршруту или в отдельных пунктах маршрута (вместо кемпингов).

По Австрии

Активная часть маршрута – 800 км, продолжительность велопохода – 11 дней, всего – 17 дней.

Маршрут знакомит с историческими и культурными ценностями Зальцбурга и Вены, велотуристы побывают в горнолыжном крае Инсбрука, у самых высоких в Европе водопадов Криммлер в чудеснейшем горно-озерном крае Зальцкаммергут. От Криммля путь пролегает по долине реки Зальцах к водохранилищам электростанции Понгауэр в окружении национального парка «Высокий Тауэрн». Перед велотуристами предстанут дикие и романтические горные ущелья и снежные вершины. Далее горная дорога ведет к озеру Халльштеттер, через город императоров Бад-Ишль, мимо моцартовской деревушки Св. Гильген, вдоль озер Мондзее и Аттерзее в придунайский край.

Велотуристы обеспечиваются визами, медицинской страховкой, железнодорожными билетами Москва – Вена – Москва и Вена – Зальцбург, экскурсиями на русском языке, на маршруте – велогидом, размещением в кемпингах и в туркомплексах (4 ночлега).

Информация о велотурах по тел. (095) 916 88 94 (2-й и 4-й четверги, с 19 до 21 час.), (095) 254 45 21 (10-14 ч., ежедн., кроме выходных).

Инструкция по организации и проведению туристских походов (путешествий), экспедиций и экскурсий с учащимися, воспитанниками и студентами Российской Федерации*

1. Общие положения

1.1. Настоящая инструкция определяет порядок проведения туристских походов (путешествий), экспедиций и экскурсий с учащимися общеобразовательных школ и профессиональных училищ, воспитанников детских домов и школ-интернатов, студентов педагогических училищ Российской Федерации.

1.2. Туристские походы (путешествия), экспедиции, экскурсии** являются важной формой гуманистического, патриотического, интернационального воспитания, расширения знаний, оздоровления и физического развития детей и молодежи.

В путешествиях юные туристы изучают родной край, страну – Российскую Федерацию; ведут работу по охране природы, памятников истории и культуры; выполняют задания образовательных учреждений, научных и других учреждений и организаций.

2. Обязанности учреждения, проводящего путешествие

2.1. Администрация учреждения, проводящего путешествие, обязана оказать содействие руководителям группы в организации и проведении путешествия и выдать соответствующие документы, заверенные печатью проводящего путешествие учреждения.

Финансирование путешествий осуществляется в соответствии с нормативными документами Министерства образования Российской Федерации и других организаций, проводящих эти мероприятия в соответствии с утвержденными планами.

2.2. Администрация учреждения, проводящего путешествие, а также члены маршрутно-квалификационной комиссии (МКК), давшие положительное заключение о возможности совершения группой заявленного путешествия, не несут ответственности за происшествия, которые явились следствием неправильных действий руководителей и участников путешествия.

2.3. Для проведения многодневных походов с ночлегом в населенном пункте обязательным условием должно быть письменное согласие учреждения, организации, принимающей группу, или путевка экскурсионной организации.

2.4. Участники туристских походов с оформленными маршрутными документами пользуются правом на размещение и обслуживание в туристских гостиницах, базах и кемпингах при наличии свободных мест. Имея разрешение соответствующих организаций, они пользуются правом на посещение заповедников, заказников и других территорий с ограниченным режимом посещения.

2.5. В случае нарушения группой на маршруте контрольных сроков оповещения администрация учреждения, проводящего путешествие, обязана незамедлительно связаться с территориальными орга-

* В изложение документа не включены положения, не относящиеся к велосипедному туризму

** Далее – путешествия

нами образования поисково-спасательными службами (ПСС), туристскими организациями для выяснения местонахождения группы и оказания ей необходимой помощи.

3. Требования к руководителю, заместителю (помощнику) руководителя и участникам путешествия

3.1. Группы для проведения путешествий формируются из учащихся, воспитанников и студентов (далее – учащихся), объединенных на добровольной основе общими интересами на основе совместной учебы, занятий в кружках и секциях, трудовой деятельности, места жительства, обладающих необходимым опытом и осуществивших подготовку запланированного путешествия.

3.2. Основные требования к участникам, руководителю, заместителю (помощнику) руководителя некатегорийных походов, экспедиций, многодневных дальних (за пределы своего города, района) поездок (табл. 10.16).

Таблица 10.16

Вид мероприятия	Опыт руководителя, заместителя руководителя, помощника руководителя	Количественный состав группы		Минимальный возраст	
		Участники	Руководитель, заместитель (помощник)	Участники	Руководитель, заместитель (помощник)
Некатегорийные походы и экскурсии	1-3-дневные походы	не менее 6 чел.	1-2	7 лет	не менее 18 лет

Примечание. Возраст участников экскурсий за пределы своего населенного пункта определяется администрацией учреждения, проводящего путешествие, исходя из педагогической целесообразности.

3.3. К руководителю, заместителю руководителя и участникам экспедиций с активным способом передвижения предъявляются те же требования, что и к руководителю, заместителю руководителя и участникам туристских походов в соответствии со степенью (категорией) сложности участков, определяющих категорию сложности маршрута.

3.4. По усмотрению администрации учреждения, проводящего путешествие, с согласия руководителя группы (отряда), исходя из количественного состава группы (отряда), обеспечение безопасности участников, вместо заместителя руководителя может быть назначен помощник руководителя из числа учащихся, имеющих опыт участия в аналогичных путешествиях.

3.5. Основные требования к участникам, руководителю и заместителю руководителя туристско-спортивных походов представлены в табл. 10.17.

3.7. В походах III-IV к.с. одну треть членов группы могут составлять туристы с опытом участия в походах на две категории ниже, в походах I и II к.с. – с опытом участия в некатегорийных походах.

3.10. Участники и руководители походов, в которых предусматри-

Таблица 10.17

Категория сложности похода	Необходимый опыт участия и руководства в походах по данному виду туризма (к.с.)			Минимальный возраст*		Количественный состав группы	
	участника, зам. руководителя	руководителя		участника	руководителя	участники	руководитель, заместитель
		участие	руководство				
I	н/к**	I	н/к	13	19	6-15	1+1
II	I	II	I	14	19	6-15	1+1
III	II	III	II	15	20	6-12	1+1
IV	III	IV	III	16	21	6-12	1+1

* Велосипедный туризм в отличие от других активных видов туризма регламентируется еще одним сводом законов – Правилами дорожного движения, которые разрешают выезд на велосипедах на дороги страны с 14 лет (в некоторых регионах с 12 лет). Следовательно, любой велопоход с детьми меньшего возраста возможен лишь в том случае, если маршрут проложен по местным дорогам и тропам.

** н/к – некатегорийный поход

ваются участки первопрохождения, должны иметь опыт участия в походах той же категории сложности, которая предполагается на этих участках. Одна треть участников таких походов может иметь опыт походов на категорию сложности ниже.

3.13. Участники и руководители комбинированного похода, включающего участки маршрута различных видов туризма, должны иметь соответствующий опыт прохождения таких участков.

3.14. Участники и руководители некатегорийных походов, включающих элементы походов II-IV к.с., а также некатегорийных походов, включающих элементы походов более высоких категорий сложности, должны соответствовать требованиям, предъявляемым к участникам и руководителям походов тех категорий сложности, элементы которых включены в данный поход.

3.15. Участники и руководители походов, проводящихся в межсезонье, должны иметь соответствующий опыт участия (руководства) в походах, совершенных в межсезонье, или в походах той же категории сложности, совершенных в обычных условиях.

4. Обязанности и права руководителя и заместителя руководителя путешествия

4.1. Руководитель, заместитель руководителя путешествия назначаются администрацией учреждения, проводящего путешествие.

Руководителем и заместителем руководителя могут быть лица, удовлетворяющие требованиям настоящей Инструкции, которым с их согласия администрация учреждения, проводящего путешествие, доверяет руководство группой (отрядом) учащихся.

Если в туристском походе участвуют три и более туристских групп с количеством участников не менее 30 учащихся (для похода II-IV к.с. – не менее 20) и их маршруты и графики движения в ос-

новном совпадают, то общее руководство этими группами может быть возложено на специально назначенного старшего руководителя. В этом случае всем руководителям может быть засчитано руководство.

4.2. Руководитель и его заместитель, а также старший руководитель несут ответственность за жизнь, здоровье детей и безопасность проведения путешествия, за выполнение плана мероприятий, содержание оздоровительной, воспитательной и познавательной работы, правил пожарной безопасности, охраны природы, памятников истории и культуры.

4.3. За нарушение настоящей Инструкции руководитель группы и его заместитель, а также старший руководитель несут дисциплинарную ответственность, если эти нарушения не влекут за собой другой ответственности, предусмотренной действующим законодательством.

4.4. Руководитель обязан

до начала путешествия:

- обеспечить комплектование группы с учетом интересов, туристской квалификации, физической и технической подготовленности учащихся;

- организовать всестороннюю подготовку участников путешествия, проверить наличие необходимых знаний и навыков, обеспечивающих безопасность, умение плавать, оказывать доврачебную помощь;

- организовать подготовку и подбор необходимого снаряжения и продуктов питания, выяснить возможность пополнения запасов продуктов на маршруте; составить смету расходов; подготовить маршрутные документы (маршрутную книжку или маршрутный лист, удостоверение) и приказ на проведение путешествия;

совместно с участниками:

- ознакомиться с районом путешествия по отчетам других групп, получить консультацию на станции (в центре) юных туристов, в МКК, у опытных туристов и краеведов;

- подготовить картографический материал, разработать маршрут и график путешествия, план краеведческой общественно-полезной работы и других мероприятий, проводимых на маршруте; наметить контрольные пункты и сроки;

- ознакомиться с условиями погоды в районе предстоящего путешествия; изучить сложные участки маршрута и наметить способы их преодоления;

в путешествии:

- строго соблюдать утвержденный маршрут;

- принимать необходимые меры, направленные на обеспечение безопасности участников, вплоть до изменения маршрута или прекращения путешествия в связи с возникшими опасными природными явлениями и другими обстоятельствами, а также в случае необходимости оказания помощи пострадавшему;

- принять срочные меры по доставке травмированных или заболевших в ближайшее медицинское учреждение;

- сообщить о происшедшем несчастном случае в учреждение, проводящее путешествие, МКК, выпустившую на маршрут группу, а также в ближайшие ПСС и местные органы образования;

- назначить в случае временного разделения группы в аварий-

ной ситуации, с целью разведки, забросок продуктов и снаряжения, выполнения краеведческих заданий и т.д. но не более, чем на 8 часов, в каждой подгруппе своих заместителей (помощников) из наиболее подготовленных участников. Состав подгруппы должен быть не менее четырех человек, в том числе одного взрослого;

- организовать в случае необходимости оперативную помощь другой туристской группе, находящейся в данном районе;
- информировать гидрометеорологические станции, встречающиеся на маршруте, местные органы власти об опасных природных явлениях, наблюдаемых на пути следования группы;
- делать отметки в маршрутной книжке о прохождении маршрута.

4.5. При организации туристско-спортивных походов:

- представить в МКК, имеющую полномочия на рассмотрение похода данной категории сложности, не позднее, чем за 30 дней до начала похода, заявочные документы на совершение похода (маршрутную книжку и ее копию, справки об опыте участников, руководителя и заместителя руководителя, картографический материал, медицинские справки) и другие документы, необходимые для рассмотрения заявленного похода.

Заявочные документы групп участников похода рассматриваются МКК при органах образования, а при отсутствии у них соответствующих полномочий – МКК федераций туризма (туристских клубов).

При положительном заключении МКК о возможности совершения группой заявленного похода руководителю выдается зарегистрированная маршрутная книжка. При необходимости в маршрутную книжку записываются особые указания и рекомендации группе, определяется соответствующая региональная поисково-спасательная служба (ПСС) для регистрации перед выходом на маршрут.

4.6. Руководителю необходимо связаться с региональной ПСС и информировать ее о графике движения и контрольных сроках прохождения маршрута.

В случае необходимости изменения маршрута, состава группы и записей в маршрутной книжке до отъезда в поход, согласовать эти изменения с МКК, давшей положительное заключение на совершение похода.

В случае необходимости изменения сроков похода, состава группы после выезда в поход сообщить телеграммой об этом в МКК и в учреждение, проводящее путешествие.

Сообщить телеграммой в адрес МКК, давшей положительное заключение на совершение похода, в региональную ПСС и в учреждение, проводящее путешествие, о прохождении группой контрольных пунктов и об окончании похода.

Представить отчет в МКК, а после рассмотрения отчета и зачета похода оформить справки участникам группы о совершенном походе.

5. Обязанности и права участников путешествия

5.1. Участник обязан:

- активно участвовать в подготовке, проведении туристского путешествия и составлении отчета;
- строгойше соблюдать дисциплину, а также выполнять возло-

женные на него собранием группы поручения;

- своевременно и качественно выполнять указания руководителя и его заместителя (помощника);

- в период подготовки к категорийным походам пройти медицинский осмотр;

- знать и неукоснительно соблюдать правила пожарной безопасности, правила безопасности в походах, в том числе на воде, обращения с взрывоопасными предметами, способы предупреждения травматизма и оказания доврачебной помощи;

- бережно относиться к природе, памятникам истории и культуры;

- своевременно информировать руководителя путешествия или его заместителя (помощника) об ухудшении состояния здоровья или травмировании.

5.2. Участник путешествия имеет право:

- пользоваться туристским снаряжением и спортивными сооружениями учреждения, проводящего путешествие;

- участвовать в выборе и разработке маршрута;

- после окончания путешествия обсудить на собрании группы действия любого из участников, обращаться в учреждение, проводящее путешествие, и в туристские организации.

6. Ответственность руководителя, заместителя руководителя и участников туристско-спортивных походов

6.1. За нарушения настоящей Инструкции, не повлекшие за собой ответственность, установленную действующим законодательством, учреждения, проводящее путешествие, может представить материалы в туристские организации для принятия следующих мер воздействия:

- не засчитывать для выполнения нормативов спортивных разрядов руководство, участие в совершенном походе;

- аннулировать зачет всех или определенного числа ранее совершенных походов;

- частично или полностью дисквалифицировать – лишить спортивных разрядов и званий;

- запретить участвовать, руководить походами определенной категории (степени) сложности на установленный срок;

- вывести из состава общественных туристских органов.

Примерный устав клуба юных велотуристов

Клуб юных велотуристов – добровольное объединение учащихся (школ, ПТУ, техникумов) и взрослых – выпускников и друзей клуба (педагогов, учителей, родителей), заинтересованных в его работе. Основная форма деятельности клуба – организация и проведение велосипедных походов по родному краю и стране.

1. Цель и основные задачи клуба

Цель клуба юных велотуристов – содействие всестороннему развитию личности учащегося, члена клуба, подготовка к жизни в процессе включения его в разнообразные формы туристско-краеведче-

ской деятельности.

Основными задачами клуба являются воспитательные, познавательные и оздоровительно-спортивные.

2. Девиз клуба, символы и атрибуты

Клуб юных велотуристов принял девиз:...

Клуб имеет свои форму, флаг, вымпелы, фуляры, эмблему, значок и песню.

3. Условия приема в клуб. Членство и состав клуба

В клуб юных велотуристов принимаются (стажером) учащиеся не младше 14 (13, 12) лет, желающие путешествовать на велосипедах по родному краю и стране и допущенные по состоянию здоровья к занятиям велосипедным туризмом.

Кандидатом в члены клуба может стать любой участник походов клуба, выполнивший норматив на значок «Турист России» («Юный турист») и принимающий участие в работе клуба.

Членом клуба становится кандидат в члены клуба, принявший участие, например, в велосипедном походе 1-й степени сложности (2-й, 3-й степеней, I категории сложности) и выполняющий данный Устав. Член клуба проходит ритуал посвящения в члены клуба, получает памятный фуляр, удостоверение (диплом) и значок члена клуба.

Действительным членом клуба становится член клуба, принявший участие в велосипедном походе I категории сложности (II категории сложности, в двух категорийных велопоходах) и принимающий участие в работе одной из секций клуба.

Инструктором клуба становится действительный член клуба, принявший участие в велосипедном походе II категории сложности (в трех-четырёх категорийных велопоходах, в одном из которых был командиром группы) и сдавший экзамен на звание «Младший инструктор туризма».

Руководителем клуба может стать инструктор клуба, достигший 18 лет и совершивший категорийный велосипедный поход с одной из групп в качестве ее руководителя.

Почетный член клуба – звание присваивается решением совета клуба за большие заслуги перед коллективом, а также лицам, по разным причинам (по возрасту, состоянию здоровья, занятости и другим), не участвующим в велопоходах, но много сделавшим для становления и развития клубного коллектива.

Почетное звание «Колесница Победителя» («Лесной Зубр», «Верный Друг» и т. п.) присваивается только члену клуба, принявшему участие в велосипедном походе III категории сложности (не менее, чем в трех, четырех, пяти категорийных велопоходах) и освоившему следующие туристские специальности: командир группы, завлит, механик, штурман.

За каждым членом остается право свободного выхода из состава клуба, но вопрос о повторном принятии решается общим собранием клуба (советом клуба).

Клуб имеет право вывода из своего состава его членов за грубые нарушения устава, а также поступки, несовместимые с пребыванием в клубе.

4. Права членов клуба

Члены клуба имеют право:

- быть избранными в совет клуба, в его рабочие органы и руководить в его составе всей деятельностью клуба;
- участвовать во всех походах и экспедициях клуба, во всех его мероприятиях;
- вносить на обсуждение любые вопросы, предложения, проблемы;
- пользоваться спортивным инвентарем, туристским снаряжением и мастерской клуба, его видеофильмами, слайдфильмами, диафильмами, отчетами, туристско-краеведческой библиотекой, фотолaborаторией и отснятой фотопленкой походов и экспедиций;
- пользоваться денежной дотацией на походы и экспедиции;
- носить значок клуба, его эмблему и фуляры;
- создавать собственные туристские группы, самостоятельно разрабатывать и осуществлять велосипедные походы на территории нашей страны при условии присвоения члену клуба звания «Руководитель клуба».

Почетный член клуба или член клуба, имеющий звание «Колесница Победителя», пользуется во всех клубных мероприятиях преимуществом перед остальными членами клуба.

5. Обязанности кандидатов и членов клуба

Кандидаты и члены клуба обязаны:

- выполнять устав клуба, его правила и законы;
- вести общественно-полезную работу в клубе, активно участвовать в деятельности клуба;
- добиваться высокого уровня туристского мастерства;
- крепить дружбу и единство клуба, совершенствовать его работу;
- выполнять все поручения совета клуба.

6. Правила и законы клуба

В клубе действуют правила и законы

- цели: не поставив цель, не двигайся в путь;
- плана: занимаясь каким-либо делом, составляй его план;
- критики: критикуй, но делай это конструктивно, т.е. вноси предложения и способствуй их выполнению;
- движения и перспективы: никогда не останавливайся на достигнутом;
- предупреждения повторной ошибки: допустив ошибку и разобравшись в ней, не совершай ее вторично;
- умения делать выводы: любое дело завершай его разбором и подведением итогов;
- точности: в клубе действует закон минутной точности, опоздание недопустимо;
- памяти: в клубе не произносятся слова «я забыл»;
- обязательности: обещал – выполни, чего бы тебе это ни стоило; невыполнение обещаний – это обман;
- стойкости: борись до конца;
- взаимовыручки;
- дисциплины: будь дисциплинированным – в сознательной дисциплине залог успеха и безопасности преодоления маршрута;

- охраны природы: охраняя природу, ты охраняешь Родину;
 - погоды и снаряжения: не существует плохой погоды – бывает плохое снаряжение;
 - сбора по тревоге: получив сигнал «Сбор по тревоге!», оставь дела и в указанное время будь на месте;
 - смеха и песни: песня и юмор удвоят твои силы.
- (Законы и правила клуба рекомендуются оформить в виде плакатов (лозунгов, призывов) и использовать их для наглядной агитации в помещении клуба, во время проведения вечеров и т.д.)

7. Структура клуба и руководство клубом

Клуб (однопрофильный) состоит из первичных велотуристских групп-кружков постоянного или сменного состава или (многопрофильный) из секций: обучения езде на велосипеде для 1-6 классов, велопоходов выходного дня для 7-11 классов, спортивных велопоходов и велопробегов для 7-11 классов, велоконструирования для 6-11 классов, кружка горного велосипеда, кружка велотуристского многоборья, поисково-исследовательского для 6-11 классов.

Всей деятельностью клуба руководит совет клуба, состоящий из 7 (9-15) человек. Работу совета возглавляет председатель совета (президент) клуба и его заместитель. В состав совета клуба входят его руководители, представители (старосты) от групп (кружков, секций) клуба, а также ответственные за работу секторов клуба в соответствии с конкретными разделами плана и направленностью работы: организационного, учебно-методического, материально-технического (маршрутно-квалификационного, слетов и соревнований, агитационного и т.п.).

Состав совета клуба избирается на общем собрании членов клуба сроком на один год. Совет руководит деятельностью клуба в соответствии с уставом клуба и планом его работы.

8. Деятельность клуба

Для осуществления поставленной цели и выполнения задач клуб юных велотуристов:

- проводит теоретическую и практическую учебу по изучению основ велосипедного туризма;
- проводит велосипедные походы выходного дня и многодневные походы и экспедиции по стране;
- организует и проводит лекции, выставки, конференции и вечера-отчеты о своих походах и экспедициях;
- имеет свою судейскую бригаду, организует и проводит слеты и соревнования юных велотуристов;
- осуществляет ремонт и реконструкцию велосипедов, совершенствует их, создает модели велосипедов, разрабатывает и испытывает новые виды туристского снаряжения, самостоятельно изготавливает, ремонтирует и совершенствует его;
- собирает и разрабатывает материалы отчетов, дневников, альбомов, фотостендов, слайдфильмов, видеофильмов по пройденным веломаршрутам;
- помогает туроргу учебного заведения в организации туристско-краеведческой работы;
- ведет поисково-исследовательскую работу.

9. Материально-технический фонд клуба

Клуб имеет свое помещение, учебные классы для теоретических и практических занятий, фонд снаряжения, велосипедную мастерскую, парк станков и приспособлений для ремонта и обслуживания велосипедов, бокс для хранения велосипедов, велодром (спортивный зал, тренажерный зал), библиотеку, музей истории клуба (краеведческий музей), диатеку (видеотеку) и свой архив.

Финансовый фонд клуба состоит из средств, заработанных членами клуба, из государственных дотаций, спонсорских и родительских средств.

Примерный тематический план работы кружка юных велотуристов в оздоровительном лагере

План рассчитан на 18 учебных часов.

1. Велосипед и его возможности. Из истории велосипеда и велосипедных путешествий в России. Современный велосипед и его устройство (1 час)
2. Выбор велосипеда и его регулировка. Посадка велосипедиста. Основы правильной езды на велосипеде (1 час)
3. Распределение обязанностей в велосипедном походе. Подготовка к однодневному велопоходу (2 часа)
4. Снаряжение для велосипедного похода (1 час)
5. Питание в велосипедном походе (1 час)
6. Техника езды на велосипеде в походных условиях, преодоление простейших препятствий (2 часа)
7. Организация привалов и ночлегов в велопоходе (1 час)
8. Техника и тактика велопохода. Правила дорожного движения. Ориентирование в велопоходе (с использованием схемы, компаса, километровых столбов, велосчетчика или велокомпьютера) (2 часа)
9. Простейшие велоигры и велосоревнования как средство подготовки к велопоходу (2 часа)
10. Профилактика заболеваний. Оказание первой медицинской помощи в велопоходе. Обеспечение безопасности велопохода (1 час)
11. Подготовка к зачетному велопоходу (3 часа)
12. Подведение итогов велопохода (1 час)

Англо-русский словарь терминов и аббревиатур

Al (сокр.)	Алюминий (металл с невысоким удельным весом)
Bar ends	Рулевые окончания («рога»)
Bottle boss	Крепление держателя питьевого бачка
Bottom bracket installation tool	Ключ шлицевой для каретки
Bottom bracket	Каретка
Butted	Баттинг (технология изготовления труб с переменной толщиной стенок)

Carbon fiber composite	Углепластик (композитный материал с применением эпоксидной смолы и углеродистых волокон)
Cartridge type bottom bracket	Кареточный неразборный узел (картридж)
Cassete sprockets	Блок (кассета) ведомых звездочек
Chain	Цепь
Chain connection tools	Выжимка цепи
Chain guard	Кожух над цепью для защиты велосипедиста
Chain stay	Задняя нижняя цепная вилка
Clinchers	Узкие покрышки шоссейно-гоночных велосипедов
Clipless pedals	Контактные педали (без туклипсов)
Cranks	Шатуны
Crank extractor	Выжимка шатунов
Cro-Moly (сокр.)	Сплав стали с хромом и молибденом
Cutter cable	Резчик тросов и рубашек тросов
Derailleur (франц.)	Переключатель передач (перекидывающий цепь со звезды на звезду)
Derailleur rear	Задний переключатель
Double butted	Двойной баттинг (технология изготовления труб с двумя изменениями толщины)
Down tube	Нижняя (наклонная) труба рамы
Fork	Вилка
Frame	Рама
Free hub	Втулка заднего колеса со свободным ходом и с блоком (кассетой) ведомых звездочек
Front hub	Втулка переднего колеса
Grip shift	«Вращающаяся ручка» (переключатель мотоциклетного типа)
Group sets and moving parts	Навесное оборудование
Handlebar	Руль
Headset	Рулевая колонка
Head tube	Короткая труба рулевой колонки
Headset wrench	Ключ для рулевой колонки
Hexagon wrench tool	Набор шестигранников
Hub	Втулка
Hub cone wrench	Ключ для отвертывания конусов втулок
Indexed gears	Дискретный переключатель
Jokey wheels	Ролики, направляющие цепь на звездочки

Lower easy to pedal gears	Низкая передача, легкая для вращения педалей
Nipple	Ниппель спицы
Optical gear display	Переключатель с оптико-механическим дисплеем
Pedals	Педали
Pedals wrench	Ключ для педалей
Philips screwdriver	Крестообразная отвертка
Play	Люфт в ходовых узлах
Quick release	Быстросъемный зажим, эксцентрик
Rapid fire gear shifters	Переключатель передач рычажного типа
RST (Rapid Suspensions Technology)	Технология изготовления амортизированных вилок
Rear view mirror	Зеркало заднего обзора
Rim	Обод
Seat post	Подседельный штырь
Seat stays	Подседельные стойки
Seat tube	Подседельная труба
SGX	Зубья ведущих звездочек особой формы для облегчения переключения передач
Shift lever	Рычаг переключения передач
Shifter	Переключатель передач
SIS (Shimano Integrated System)	Система переключения передач фирмы «Шимано»
Single butted	Одинарный баттинг (технология изготовления труб с одним изменением толщины стенок)
Spoke	Спица
Sprocket	Звездочка
Sprocket holding tool	«Удержатель» кассеты
Steel	Сталь (сплав железа с углеродом)
Stem	Вынос руля
Tires	Покрышки
Tires knobbles	Покрышки с увеличенным размером протектора
Tools and accessories for care and repairs	Инструменты и принадлежности для ремонта
Top tube	Верхняя (горизонтальная) труба рамы
Triple butted	Тройной баттинг (технология изготовления труб с тремя значениями толщины стенок)
Wheel	Колесо
Wheel base	База велосипеда (расстояние между центрами втулок переднего и заднего колес)
Wheel nuts	Гайки оси втулки

РУССКО-АНГЛИЙСКИЙ ВЕЛОТУРИСТСКИЙ СЛОВАРЬ

Автомобиль не заметить	to fail to see a car
В велопоход (выходного дня) по окрестностям отправиться	backcountry bicycle tours
В велотур отправиться	to take a bicycle tour/to go on a cycle tour
Велоавария	bicycle accident
Велогонки	bicycle racing
– по шоссе	road racing
– спортивные	sport racing
– спортивные по бездорожью	offroad racing
Велогонщик	bicycle racer
Велодорожки безопаснее улиц и дорог	bicycle paths are less dangerous than streets/roads
Веломагазин	a bike shop
Велопоездки	bicycling
– нерегулярные	casual bicycling
– одиночные	solo rides
– по бездорожью	offroad travel/cycling
– по проселочным дорогам	backroads bicycle touring
– прогулочные	recreational bicycling
– спортивные	sports bicycling
– четырехдневные	a four-day trip
Велопрогулку совершить	to make a tour
Велосипед	bicycle
– изношенный	well-used/worn bike
– качественный	a quality bicycle
– любимый	well-loved bike
– может заскользить юзом	a bike can slide sideways under you
– на толстых шинах	fat-tired bicycle
– перевернуть для ремонта	to turn the bicycle upside down for repairs
– проверить	to check the bike
– разбирать в аэропорту	to take a bike apart at the airport
– с 12 передачами	a twelve-speed bicycle
– убрать надолго	to stash away the bicycle
– убрать с дороги	to push the bike completely off the road
Велосипедист	rider/bicyclist
– опытный	a mature biker
– старый	an older rider
Велосипедом увлечься	to become hooked on bicycling
Велоспорт	sports bicycling
Велосумка	touring bag
Велотуризмом заняться	to take up bicycling
Велотуристов клуб	the cyclists' touring club

Велотуры	bicycling tours
Ветровка нейлоновая	a nylon windbreaker
Взрослые, увлекающиеся велосипедом	adult newcomers to cycling
Выехать на красный свет	to beat a red light
Дверь автомобиля может неожиданно открыться перед вами	a car door can be flung open in your face
Держаться подальше от главных дорог	to keep off main roads
Дорога	road
Езда на велосипеде	cycling
– сохраняет здоровье и хорошую физическую форму	bicycling provides health and fitness benefits
Ездить на велосипеде	to ride
– беспечно	to ride carelessly
– в обычной одежде	to bicycle in ordinary clothes
– в один ряд	to ride in a single line
– в парке	to ride in parks
– в часы пик	to ride in busy traffic
– до преклонного возраста	to bicycle until very late in life
– на большой скорости	pedaling at a brisk pace
– на низкой/высокой передаче	to pedal at a cadence of...
– на очень хорошем	to ride a high-performance bicycle
– по велодорожкам	to ride on bicycle paths
– по своему району	to ride around the neighborhood
– прямо	to steer in a straight line
– с 3/5/12 передачами	to ride on a three/five/twelve-speed bicycle
Избегайте часы пик на транспорте	avoid rush hour traffic
Люди могут выскочить из-за припаркованных автомобилей	people may step out from between parked cars
На велосипеде с узкими шинами	on bikes with narrow tires
Нажать на тормоз	to pump the brake
Носить велоформу	to wear cycle/bike wear
Обочина достаточно широкая для велосипедиста	a sidewalk wide enough to accommodate you and the bicycle
Объезжать стоящие у края дороги автомобили на достаточном расстоянии и следить за находящимися внутри людьми	to keep away from parked cars and watch for people inside
Оплачивать перевозку велосипеда в транспорте	to book bike space
Отдельная полоса для левого поворота	separate left turn traffic lane

Перекресток с многополосным движением	multilane intersection
Переходить дорогу как пешеход	to cross as a pedestrian
При легком/сильном ветре	in light/strong wind
Продавцы велосипедов	bicycle salespeople
Рукой показать направление поворота	to use hand signals turns
Руку левую вытянуть в сторону перед левым поворотом	for a left turn extend the left arm out to the side
– правую вытянуть в сторону перед правым поворотом или поднять левую, согнутую в локте	for a right turn, either extend the right arm or hold the left arm up with elbow bent
Сесть на дорожный велосипед	to jump on an all-terrain or road bike
Следите за автомобилями, выезжающими из боковых улиц и проездов	watch for cars entering from cross streets and driveways
Снизить скорость	to slow down
Стоп-сигналу подчиниться	to obey a stop sign
Сырая погода вдвое снижает эффективность велотормозов	wet weather cuts the efficiency of bicycle brakes
Транспорт не задерживайте	don't hold up traffic
Транспорта поблизости нет	there's no traffic about
Шлем	helmet
– жесткий	hard-shell helmet
– легкий	lightweight helmet
– мягкий	soft-shell helmet
– носить	to wear a helmet
Шоссе двухполосное	a two-lane highway
– с широкими обочинами	highways with wide shoulders

ВЕЛОСИПЕДНЫЙ ТУРИЗМ

Редактор-составитель – А. А. Булгаков

*Переводы зарубежных материалов – А. А. Булгаков,
Е. А. Булгакова, А. Р. Каминский, И. П. Налимов, В. Н. Трошин*

*Рецензенты разделов – А. А. Бармина, В. В. Гришечко,
Л. П. Давыдов, Ю. М. Дмитриев, А. С. Добровольский,
С. А. Емельянов, И. Л. Ефимов, С. А. Ковпанец, И. П. Налимов,
С. Н. Селиванов, А. М. Смычкович, М. А. Сурин, А. Е. Теляковский,
В. В. Ульяновский, С. Г. Чернацкий*

Фото на обложке – В. И. Опалин

Оформление – Е. И. Антюхина, А. Ю. Топорец

*Компьютерный набор – Н. В. Топорец, Ал-др А. Булгаков,
Ан. А. Булгакова, М. П. Гришкина*

Компьютерная верстка – С. Г. Чернацкий

Корректоры – Н. В. Щиплецова, Т. В. Островская

Издательская лицензия ЛР №070302 от 30.07.97
Издательство «Ключ». 115598, Москва, а/я 16.
Тел. 406-07-41, 243-57-25

Подписано в печать 25.08.98. Формат 84×108/32.
Печать офсетная. Тираж 6000 экз. Заказ № 1732.

ОАО «Ярославский полиграфкомбинат»
150049, Ярославль, ул. Свободы, 97