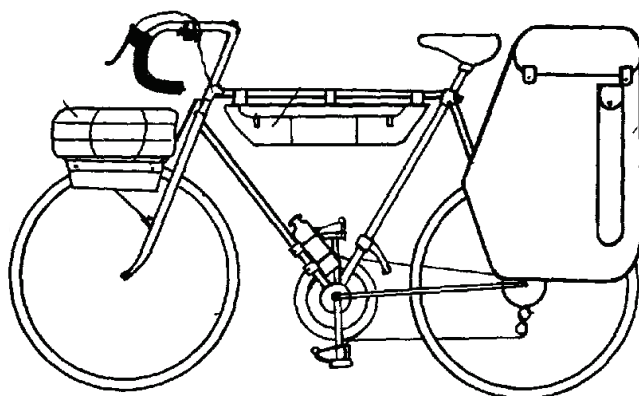


ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПО ФИЗИЧЕСКОЙ КУЛЬТУРЕ И СПОРТУ
КУБАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ФИЗИЧЕСКОЙ КУЛЬТУРЫ,
СПОРТА И ТУРИЗМА

А.А. КАПУСТИН, В. В. НАРУШ

ВЕЛОТУРИЗМ



Краснодар, 2009

УДК 796.61

ББК 75.721.7

Н 28

Печатается по решению редакционно-издательского совета Кубанского государственного университета физической культуры, спорта и туризма.

Рецензенты:

Заведующий кафедрой теории и методики велосипедного спорта и спортивного туризма Кубанского государственного университета физической культуры, спорта и туризма к.п.н., профессор А.Г.Карпенко.
Директор Краснодарской краевой СДЮСШОР
по велосипедному спорту,
заслуженный тренер России А.Ф.Корж

Капустин А.А., Наруш В.В.

**Н28 ВЕЛОТУРИЗМ: Учебно-методическое пособие. – Краснодар
КГУФКСТ, 2009 - 150 с.: ил.**

Пособие содержит материал в объеме программных требований учебной дисциплины «Социально-культурный сервис и туризм в велотуризме». В нем отражены особенности велотуризма, даны рекомендации по выбору велосипеда для путешествий, обеспечению безопасности и по руководству походами выходного дня, организации и проведению путешествий и соревнований в велотуризме, организации велосипедных путешествий по странам зарубежья. Включены сто вопросов для самоконтроля, глоссарий. Книга предназначена для студентов физкультурно-спортивных учебных заведений, тренеров и спортсменов ДЮСШ и индивидуальных любителей путешествий на велосипеде.

УДК 796.61

ББК 75.721.7

© КГУФКСТ, 2009

© Капустин А.А.

Наруш В.В.

Оглавление

	стр.
ВВЕДЕНИЕ	5
Глава 1. ОТЛИЧИТЕЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ВЕЛОТУРИЗМА. ВИДЫ ПУТЕШЕСТВИЙ НА ВЕЛОСИПЕДЕ	7
1.1. Преимущества велосипедного туризма перед другими видами туризма	7
1.2. Учет аэродинамических и иных особенностей при передвижении на велосипеде	9
1.3. Категорийные и некатегорийные велопутешествия	11
1.4. Классы обслуживания многодневных велопоходов	15
Контрольные вопросы к теме	16
Литература	17
Глава 2. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ В ВЕЛОПОХОДАХ	18
2.1. Подготовленность к походу – залог безопасности	18
2.2. Несчастные случаи в велопоходе, вызванные общими причинами	19
2.3. Опасности рельефа и качества покрытия дорог	21
2.4. Требования к безопасности велосипеда	22
2.5. Правила сосуществования на трассе велосипеда и автотранспорта	25
2.6. Животные на дороге	35
2.7. Дисциплина в группе и предупреждение переутомления как условия безопасности	36
Контрольные вопросы к теме	38
Литература	39
Глава 3. ВЕЛОСИПЕДЫ ДЛЯ ПОХОДОВ	40
3.1. Выбор велосипеда для похода	40
3.2. Регулировка, уход за велосипедом и хранение	51
3.3. Ремонт велосипеда в походных условиях	57
Контрольные вопросы к теме	66
Литература	67
Глава 4. ОРГАНИЗАЦИЯ ПОХОДОВ ВЫХОДНОГО ДНЯ НА ВЕЛОСИПЕДАХ	68
4.1. Снаряжение и одежда велотуриста	68
4.2. Маршрут и группа	70
4.3. Организация велопутешествий в школе	75
4.4. Методика проведения ПВД на велосипеде	80
4.5. Осмотр достопримечательностей в велопоходе. Походы – экскурсии	85
4.6. Особенности ПВД на горных велосипедах	90
4.7. Различные формы организации ПВД	92
Контрольные вопросы к теме	96

	Литература	97
Глава 5.	СОРЕВНОВАНИЯ И ИГРЫ НА ВЕЛОСИПЕДЕ В ПОХО- ДЕ, НА ТУРСЛЕТЕ	98
5.1.	Соревнования по велотуристскому многоборью (ВТМ)	98
5.2.	Подвижные игры и эстафеты на велосипеде	113
5.3.	Велобол	119
	Контрольные вопросы к теме	123
	Литература	124
Глава 6.	ОРГАНИЗАЦИЯ ЗАРУБЕЖНЫХ ВЕЛОПОХОДОВ	125
6.1.	Другие страны с седла велосипеда	125
6.2.	Виды зарубежных велотуров	128
6.3.	Особенности организации зарубежных велопоходов	131
6.4.	На велосипедах по Европе	140
	Контрольные вопросы к теме	147
	Литература	148
	ГЛОССАРИЙ	149

ВВЕДЕНИЕ

Об особенностях велосипедного туризма следует начать говорить с обозначения самого слова «велосипед». В дословном переводе с латинского слово это двукоренное: велосис - значит быстрый, педис – нога («быстроног»). Именно благодаря «быстрым ногам» в нормативах протяженности походов по различным видам туризма велосипедный туризм превосходит такие, как пешеходный, лыжный, горный и водный от 1,7 до 6,9 раза, причем меньшие значения относятся к походам 1 категории сложности. Это указывает на масштабность велотуризма. Однако протяженность маршрута не является главным критерием в оценке сложности велосипедного похода. В тех случаях, когда длина маршрута отличается от эталонной, необходимо, чтобы на таком маршруте был такой комплекс естественных препятствий, при котором он соответствовал требуемой категории.

Велосипед как транспортное средство прост по конструкции, дешев и надежен. Он обеспечивает нагрузку различной интенсивности и позволяет тренировать различные системы организма (рис.1).

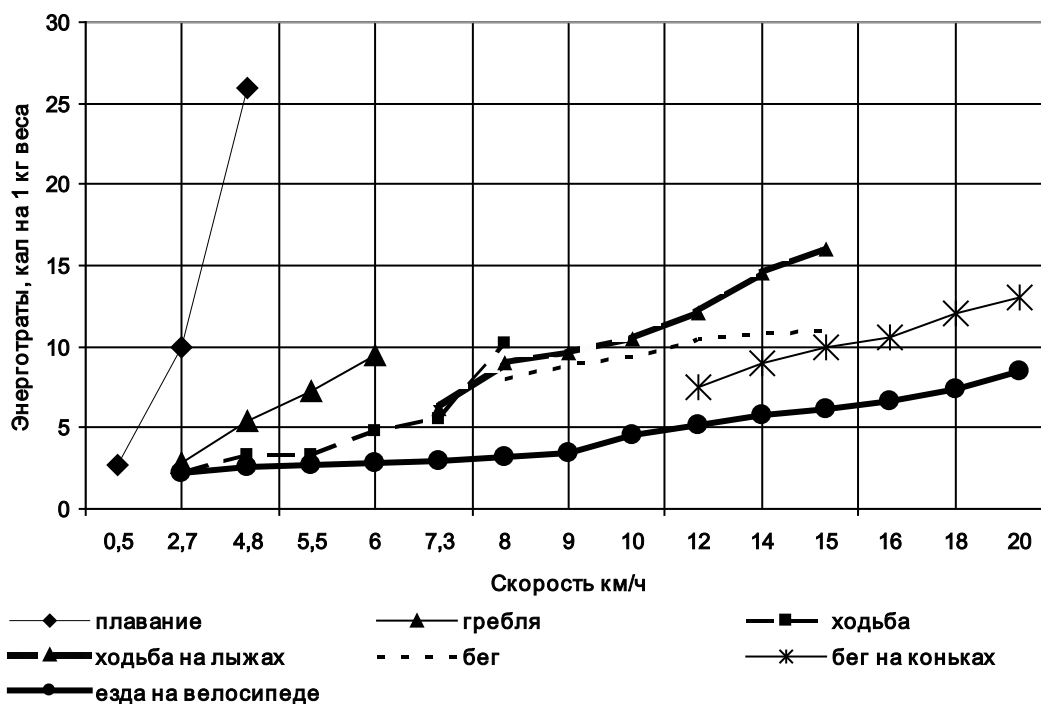


Рис. 1. Энерготраты при различных способах и скорости передвижения (по А.Н. Крестовникову и др.)

Однако у людей, увлеченных ездой на велосипеде, существует не только тяга к проверке своих сил, но и много других стимулов к путешествиям на велосипеде: узнать и увидеть в окружающем мире как можно больше за меньшее время, общение с друзьями-единомышленниками по виду туризма, рыбалка, сбор грибов и ягод, в жаркие летние дни - отдых на берегу водоемов, недоступных для других видов транспорта и т.д. Все это подвластно тому, кто путешествует на велосипеде.

В конце XX века появились и на нашем рынке новые удивительные модели велосипедов - внедорожники, горные велосипеды - «маунтинбайки», которые привлекают любителей велоезды не только великолепием разнообразного дизайна, но и достаточной надежностью, легкостью, комфортностью; отвечают самым взыскательным требованиям их владельцев. Это обстоятельство возродило угасший было интерес к путешествиям на велосипеде.

Накопленный опыт велопутешествий в прежние годы время от времени находил свое отражение в периодической печати, в отдельных книжных изданиях, которые в настоящее время из-за своей ветхости в большинстве случаев давным-давно списаны в макулатуру. Известно, что все новое – это хорошо забытое старое. Тем не менее, опыт путешествий на велосипеде не забыт, а к нему теперь добавляются не только новые впечатления, но и ценные инновации в методике подготовки, организации проведения велосипедных путешествий, соревнований в этом виде туризма.

В настоящем учебном пособии в рамках программного курса «Социально-культурный сервис и туризм в велотуризме» отражены как богатейший опыт велосипедного туризма, так и наиболее актуальные вопросы этого интересного и увлекательного вида путешествий, которые не могут быть не востребованы в той сфере деятельности, на которую направлена подготовка специалистов СКСТ.

Глава 1. ОТЛИЧИТЕЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ВЕЛОТУРИЗМА. ВИДЫ ПУТЕШЕСТВИЙ НА ВЕЛОСИПЕДЕ

1.1. Преимущества велосипедного туризма перед другими видами туризма

Одним из главных преимуществ велотуризма является то, что груз можно перевозить на багажниках. Грузоподъемность велосипеда в походе, как правило, находится в пределах 20-30 кг, и только в отдельных случаях может достигнуть 50 кг и более. На тех участках дорог, где ехать или везти тяжелый велосипед тяжело или опасно, груз переносят как обычный рюкзак.

Преимуществом велопохода является еще и то, что выбор места для привалов и ночлега имеет больший диапазон, чем в других видах туризма. Этому могут возразить только авто-мототуристы и водники. Но как бы там ни было, мобильность велосипеда выше, чем мотоцикла или другого средства, например: байдарки. В любую минуту велотурист может превратиться в туриста-пешеходника, ведущего или переносящего через препятствия велосипед. Поэтому и места для кратковременного отдыха и ночлега, как правило, выбираются не вблизи дороги, а на расстоянии до 1-2 км от нее, а иногда и более, посредством осмотра местности или опроса местных жителей.

Участники велопохода, как и лыжники, могут не применять вспомогательные устройства для стоек палатки. В качестве них могут быть использованы два велосипеда, устанавливаемые с двух сторон палаток на расстоянии около одного метра от нее. Плоскость велосипеда должна быть перпендикулярна растяжкам, а заднее колесо, к которому они крепятся, желательно зафиксировать, при этом переднее колесо и руль касаются земли (рис. 1). Велосипеды можно использовать как экран для защиты от ветра при устройстве костра и вместо общепринятых «рогулек», если есть длинная (около двух метров) перекладина и крючки для котелков. Под накинутым на велосипед полиэтиленом можно укрыться от дождя, если он застал туристов на открытой местности. Не используемые для установки палатки велосипеды ставятся один к другому в ряд в шахматном порядке.

Важным моментом в велотуризме является то, что велотуристы прокладывают свои маршруты вблизи населенных пунктов, поэтому нет необходимости везти весь запас продуктов с собой. Можно пополнять его по мере надобности.

Велотуристы меньше, чем туристы других видов, негативно влияют на природу, так как используют для продвижения уже накатанные тропинки, местные дороги. Кроме того, велосипед является экологически чистым видом транспорта.

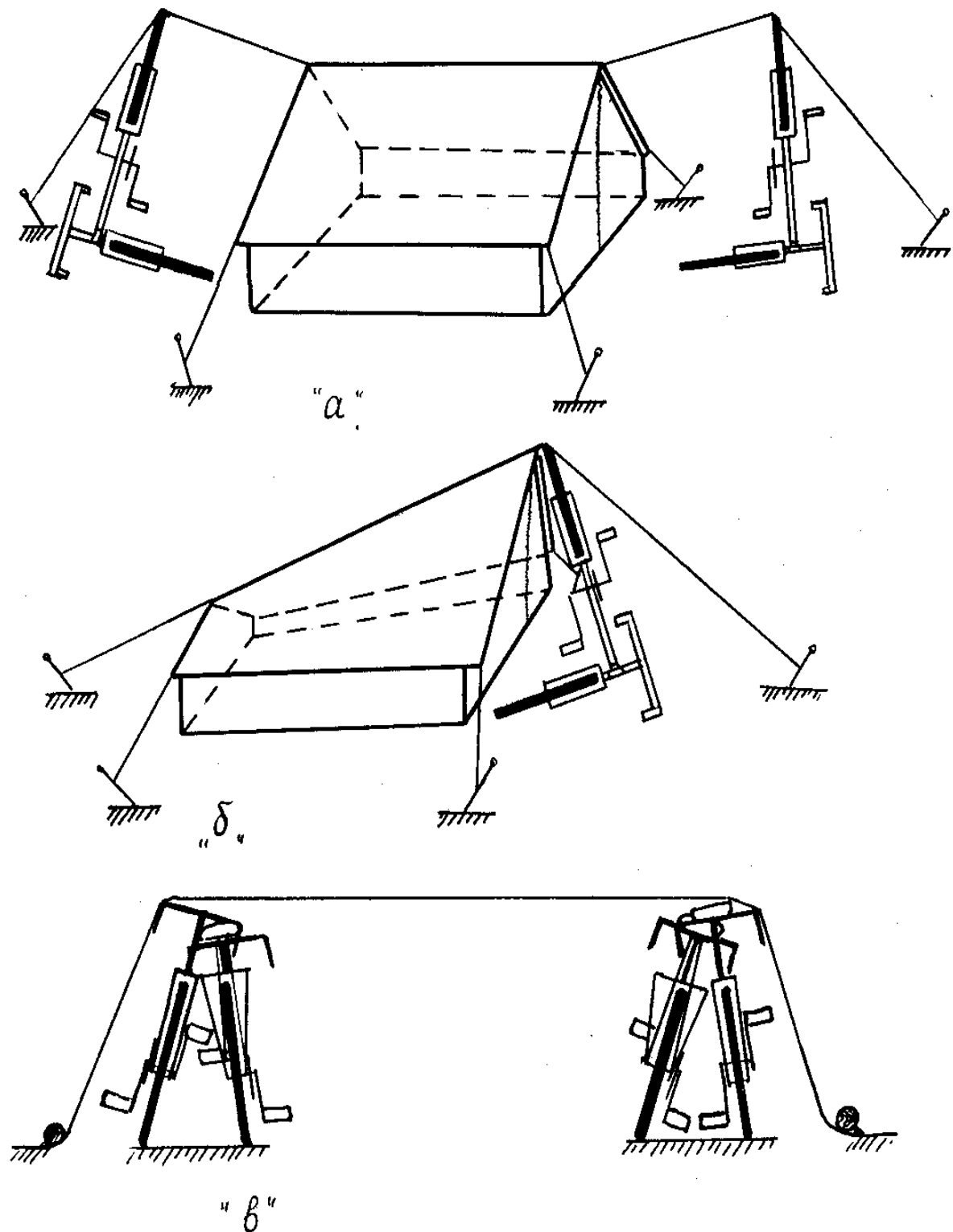


Рис. 2. Использование велосипеда для установки палатки, тента, пленки от дождя:

- а) установка на два велосипеда; б) использование одного велосипеда;
в) установка пленки от дождя

У путешественников на велосипеде расширяются возможности культурной программы, так как велосипедист может в любой момент свернуть с маршрута, посетить то или иное интересное место или памятник природы.

Можно особо остановиться на семейном велотуризме. Ни в одном виде туризма нет такой возможности путешествовать с детьми, как в велосипедном туризме. Существует много приспособлений для этих целей: это и дополнительные сиденья, и тандемы, и веломобили, и др. Буквально с одного года можно брать малыша в путешествие. А для детей школьного возраста - это прекрасный способ общения с родителями.

Нужно отметить, что ни в одном виде туризма нет такой численности пенсионеров, как в велотуризме. Очень часто встречаются люди 60 лет и более. На современном, хорошо отлаженном велосипеде человек даже в таком возрасте способен пройти маршруты в 1000 км и более.

Существенной особенностью велотуризма является то, что он – единственный вид туризма, который входит в спортивную федерацию, а именно в Международную федерацию велоспорта UCI. Это дает право спортивным клубам и комитетам по физической культуре и спорту включать в свои годовые планы проведение чемпионатов, слетов и других массовых велотуристских мероприятий.

1.2. Учет аэродинамических и иных особенностей при передвижении на велосипеде

В велосипедном туризме необходим учет аэродинамических особенностей при передвижении в различных условиях, встречающихся в путешествии на велосипеде. На этой позиции остановимся более детально, так как на преодоление аэродинамических сил тратится от 70 до 85 % общей полезной мощности, развиваемой велотуристами. Как показали исследования, при движении велосипеда со скоростью 30 км/ч аэродинамическое сопротивление составляет 80% полной силы сопротивления. За движущимся велосипедом образуется вихревой след, на формирование которого затрачивается значительная часть энергии велотуриста. На скоростные качества велотуриста оказывают влияние три вида аэродинамического сопротивления.

Первый вид обусловлен характером распределения давления, зависящего от обтекаемых форм. Положение корпуса велотуриста в значительной степени определяет характеристику распределения статистического давления.

Второй вид обусловлен аэродинамическим трением о поверхность обтекания. Здесь важную роль играют вязкость воздуха и параметры обте-

каемости, т.е. поверхности, в непосредственной близости к которой формируется пограничный слой.

Третий вид обусловлен аэродинамическим возбуждением вихревого следа, вызываемого отрывом воздушного потока, следующего по контуру обтекаемого тела. При отрыве потока за спиной велотуриста и в тыловой части велосипеда образуются области пониженного давления, что приводит к подсасыванию воздуха из окружающего объема и увеличению сопротивления движению.

Как можно бороться с вредными аэродинамическими факторами в велотуризме?

Первому виду сопротивления следует противопоставить минимальное лобовое сечение, в основном за счет посадки велотуриста, оптимальной конструкции и размещения велорюкзака и др. емкостей для груза. Не рекомендуется увеличивать габариты за счет размещения груза по длине переднего багажника, так как при боковом ветре значительно увеличится аэродинамическое сопротивление и, кроме того, усложнится управление.

Со вторым видом аэродинамического сопротивления в велотуризме нет смысла бороться, так как в отличие от велоспорта борьба за секунды не является целью велопутешественников. Средства, принимаемые для этой цели в велоспорте, следующие: плоские спицы, дисковые колеса, профилированные трубы, эластичная, гладкая одежда и т.д.

Особенность распределения давления при третьем виде сопротивления позволила уже давно использовать его «слабые стороны». Если в зону разряжения, расположенную за первым велосипедистом, въедет следующий, то вместо обычного лобового сопротивления он ощутит как бы вакуум.

В велоспорте такое расположение спортсменов называется «ездой на колесе». Такое построение (обычно по 3-5 человек) применяется и в велотуризме, но нужно быть особенно внимательным, так как наличие велорюкзаков осложняет этот способ передвижения. Применяя поочередное лидирование, группа может значительно сэкономить силы во время езды.

Вот еще некоторые отличительные особенности велотуризма:

- возможность путешествовать на тандемах, где вторая позиция может быть пассивной, например, для слепых, слабых физически и т.п.;
- возможность проведения сверхдальних путешествий, вплоть до кругосветных.

Однако кроме положительных сторон в велотуризме имеются и отрицательные. Ввиду того, что отдельные участки маршрута проходят через населенные пункты и в местах с развитой сетью автомобильных дорог, велотуристам в период пребывания в походе приходится в большей степени, чем туристам других видов, дышать выхлопными газами от двигателей внутреннего сгорания движущего транспорта. Поэтому и стараются велотуристы уйти подальше от цивилизованных районов, особенно в походах высшей категории сложности.

1.3. Категорийные и некатегорийные велопутешествия

В зависимости от целей путешествия выбирается и его маршрут. Спортивные и тренировочные цели определяют сложный или категорийный маршрут. Некатегорийные маршруты выбирают велотуристы, преследующие оздоровительные, познавательные и деловые цели, а также общение.

Существует три основных параметра, определяющие категорию сложности маршрута велопохода: минимальная продолжительность похода, его протяженность, а также характер, количество и разнообразие препятствий. Все эти параметры имеют количественную оценку. Протяженность маршрута – количество километров, продолжительность – количество дней; третий параметр – интенсивность прохождения маршрута, локальные препятствия, протяженные препятствия, автономность маршрута и сезонно-географический показатель выражаются в баллах, вычисляются по соответствующим формулам с использованием разработанных единых таблиц. В итоге окончательные нормативы каждой категории похода по веломаршруту выглядит так, как показано в таблице 1.

Таблица 1

Определение категории сложности велопутешествия

Параметр маршрута	Категория сложности маршрута				
	1	2	3	4	5
Продолжительность маршрута min. в днях	6	8	10	13	16
Протяженность маршрута. min. в км	400	500	650	1000	1200
Максимальное кол-во баллов, идущих 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
4 к.т.	-	-	-	20	15
5 к.т.	-	-	-	39	59
Категория сложности КС в баллах по формуле	2-6	7-14	15-24	25-39	40-59

Протяженность маршрута сама по себе не является фактором, определяющим его категорию, и увеличение протяженности, выше указанной в таблице, не может служить основанием для повышения категории сложности. Показатель протяженности используется при оценке интенсивности прохождения маршрута.

Продолжительность похода связана с протяженностью маршрута, а также определяет интенсивность прохождения маршрута.

Интенсивность прохождения маршрута – специфический показатель велотуристского похода, качественно оценивающий ежедневный уровень затрат физических и моральных сил в походе. Оценивается отношение фактического среднего дневного пробега с учетом эквивалента локальных препятствий к нормальному показателю (определенному по нормативным требованиям):

$$I = \frac{(L_{\text{ф}} + L) \times T_{\text{н}}}{T_{\text{ф}} + L_{\text{н}}},$$

где: $L_{\text{ф}}$ – фактическая протяженность маршрута;

$L_{\text{н}}$ – номинальная протяженность по нормативам;

L – пробег /км/, эквивалентный по затратам времени и сил преодолению локального препятствия, имеющегося на маршруте. Определяется путем экспертной оценки в соответствии с таблицей локальных препятствий;

$T_{\text{ф}}$ – фактическая продолжительность прохождения маршрута, дней;

$T_{\text{н}}$ – продолжительность похода по нормативному показателю, увеличенная на коэффициент дней.

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, каньоны), являются характерными для других видов туризма. Кроме того, в велотуризме рассматриваются как локальные некоторые препятствия, являющиеся в пешеходных маршрутах протяженными (болота, пески, снежно-ледовые участки). Это связано с тем, что включение таких маршрутов 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 маршрута и служит косвенным фактором, повышающим сложность похода за счет затрат времени на их преодоление и, соответственно, увеличения интенсивности прохождения маршрута.

Пример: навесная переправа при ширине реки 30 м, скорости течения 3 м/с и более, глубине 1,2 м и более, требующая применения плавсредств для первого участника - приравнивается к 80 км пути.

Протяженные препятствия (ПП) классифицируются по пяти категориям трудности (табл. 2) и выражаются в баллах.

Таблица 2

Балльная оценка препятствий велосипедного маршрута
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

Количество баллов, принимаемое в расчет для каждого отдельного препятствия, не может превышать восьми, что соответствует высшему значению для ПП 5-й категории трудности. Это положение введено для стимулирования включения в сложные веломаршруты разнообразных ПП, требующих смены тактики и владения всем арсеналом технических приемов велотуризма.

Количество баллов к таблице 2 рассчитывается по формулам:

для равнинных участков $K_t = K_{пк} \times K_{пр} \times K_{пер.}$;

для горных участков $K_t = K_{нв} \times K_v \times K_{пк} \times K_{кр}$,

где: K_t – количество баллов для определения категории трудности ПП;

$K_{пк}$ – коэффициент дорожного покрытия;

$K_{пр}$ – коэффициент протяженности по формуле:

$$1 + \frac{L_{пп}}{100}$$

где: $L_{пп}$ – длина ПП км;

$K_{пер}$ – коэффициент пересеченной местности (по таблицам);

$K_{нв}$ – коэффициент набора высоты;

K_v – коэффициент абсолютной высоты (по таблицам);

$K_{кр}$ – коэффициент крутизны (уклон) определяется по таблицам,

при этом процент уклона определяется по формуле:

$$\frac{НВ}{ПР} \times 100\% ,$$

где: $НВ$ – набор высоты;

$ПР$ – протяженность подъема при преодолении препятствия.

Ниже приведены примеры значений коэффициентов.

Например: $K_{пк}$ – асфальт – 0,8; щебеночная, непрофилированная грунтовая дорога – 1,4 и т.п.

$K_{пер.}$ – плоская равнина 0,8; среднeperесеченная местность со средним уклоном дорог до 8% и перепадами высот до 100 м – 1,2 и т.п.

$K_{нв}$ – до 200 м – 1; до 500 м – 1,1.

Например: K_v – до 500 м: Кавказ – 1, Сибирь – 1; 501-1000 – Кавказ – 1,0; Сибирь – 1,1 и т. п.

Ккр – до 4% - 1; 4-6% - 1,1; 7-9% - 1,3.

Автономность (А). Показатель автономности в велопоходе может быть как повышающим, так и понижающим категорию сложности, в зависимости от его влияния на другие параметры.

$A = 1,4$ – при высокой степени 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 определяется по таблице.

Суммарная оценка категории сложности (КС) - по формуле:

$$КС = \Pi \times i \times A + СГ,$$

Где: Π – сумма баллов по всем протяженным препятствиям;

i - показатель интенсивности, вычисляемый по формуле;

A – показатель автономности;

$СГ$ – сезонно-географический показатель.

Походы выходного дня, или некатегорийные путешествия, разделяются на прогулочные, оздоровительные, тренировочные и спортивные (таб. 3). Друг от друга они отличаются протяженностью, скоростью движения, в меньшей степени – характером дороги и ее естественных препятствий. Однако разделение это весьма условное, четких границ между видами походов нет.

Обычно считается, что группа идет в медленном темпе, если скорость велопохода на горизонтальных участках гладкой дороги менее 15 км/час, в умеренном или среднем темпе - 15-20 км/ч, быстром - 20-30 км/ч.

Большой диапазон протяженности тренировочных походов объясняется тем, что группа может ставить перед собой различные 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. Общий километраж может достигать до 300 и более километров в день. Группы не более 10 человек. Привал на обед, как правило, не отличается от привалов «тихоходов»: с купанием, волейболом, приготовлением чая на костре. Такой вид велотуризма выходного дня распространен в Европе.

Начинающие туристы ездят в основном в однодневные походы, в которых собственно движение занимает не более 7 часов. Однако в однодневный поход без предварительной тренировки отправляться не следует:

первая поездка должна длиться 1–1,5 ч. с протяженностью в пределах 20 км.

Таблица 3

Примерная классификация походов выходного дня на велосипеде

Вид похода	Протяженность, км	Скорость движения, км/ч	Организация привалов	Длительность привалов, час
Прогулочный	До 50	До 15	Без костра или 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			

Первый однодневный поход сезона не планируется более 50 км - это должен быть прогулочный или оздоровительный поход.

После нескольких однодневных походов можно переходить к двухдневным, двухсуточным – выезд вечером в пятницу, тогда суббота может быть полностью посвящена походу.

1.4. Классы обслуживания многодневных велопоходов

По уровню обслуживания многодневные маршруты могут быть 4 основных классов, что должно учитываться при их разработке. Особенности походов каждого класса таковы.

Самый низший класс – четвертый. Походы совершаются на своих велосипедах, в сопровождении велогида (инструктора) или без него. Туристы приезжают с велосипедами на турбазу, получают продукты, проходят инструктаж и через 1-3 дня выезжают по одному из нескольких ранее разработанных маршрутов. При этом могут быть 2 типа маршрутов: линейные и кольцевые.

На кольцевой маршрут группе может быть выдано снаряжение. Именно на кольцевом маршруте целесообразнее предусматривать обслуживанием велогида-инструктора. Снаряжение и продукты туристы сами

везут на багажниках велосипедов, ночлег организуется в палатках, пища готовится на костре. Ночлег может устраиваться на заранее подготовленной стоянке.

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. Ночлег может быть устроен на заранее подготовленной стоянке.

Второй класс обслуживания: велотуристы едут по маршруту налегке, весь поход их сопровождает машина, которая везет запасные части или даже велосипеды, походное снаряжение, различные 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, кемпингах, их вещи везет автомобиль. Питаются они в столовых. Такие маршруты возможны там, где много турбаз и приютов, либо есть возможность заключить договор с гостиницами, кемпингами об аренде на лето помещения.

Могут быть комбинированные варианты.

Каждый класс маршрутов адресуется определенному контингенту туристов. Например: некатегорийные маршруты, проложенные по дорогам с малоинтенсивным движением автотранспорта и лесным тропам, особенно интересны семейным велотуристам. Протяженность активной части подобных маршрутов может быть в среднем 150-200 км. Дневной переход для родителей с детьми по хорошим дорогам (асфальт, плотно укатанная песчаная дорога, гладкая тропа) должен составлять в среднем 30-40 км, для взрослых – 40-60 км, на худших дорогах нормы уменьшаются.

Контрольные вопросы к теме: «Отличительные особенности велотуризма»

1. Перечислить главные критерии сложности велосипедного маршрута.
2. Какие преимущества существуют при движении в походе на велосипеде?
3. Перечислить преимущества велопохода при организации привалов.
4. В чем выражается преимущество велосипеда для похода как технического средства?
5. В чем выражается преимущество велопоходов при выборе контингента путешественников?
6. Особые преимущества велотуризма.
7. Назвать преимущества велопохода при организации питания во время путешествия.
8. Дать краткую характеристику велосипедных походов выходного дня по примерной классификации.

9. Какова средняя скорость езды на велосипеде?
10. Понятие «езда на колесе» - что это?
11. Характеристика классов обслуживания велопоходов.

Литература:

1. Булгаков А.А. Велосипедный туризм для всех. - М.: Профиздат, 1984.
2. Велосипедный туризм /Сост. А.А.Булгаков. - М.: Ключ, 1988.
3. Любовицкий В.П. Гонимые велосипеды. — Л.: Машиностроение, 1989.
4. «Русский турист». Нормативные акты по спортивно-оздоровительному туризму в России на 1998-2000 г. - М.: Туристско-спортивный союз России, 1998.
5. Соколов В.А., Ильин В.С. Велосипедный туризм: Учебное пособие. - М.: Рекламно-информационное бюро «Турист», 1992.

Глава 2. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ В ВЕЛОПОХОДАХ

2.1. Подготовленность к походу – залог безопасности

Всесторонняя подготовка к велопоходу подразумевает не только подготовку самих людей, но и снаряжения, велосипедов, сбор сведений об особенностях района путешествия, об учете конкретных условий движения, которые встретятся именно в этой местности.

При составлении графика движения по маршруту необходимо собрать информацию о труднопроходимых для велосипеда участках, правильно спланировать время на их преодоление, поскольку спешка на сложных участках, стремление уложиться в график во что бы то ни стало часто приводят к несчастным случаям. После сложного участка маршрута желательно предусмотреть дневку или полудневку. Обязательно нужно иметь запасные варианты на случай непредвиденных обстоятельств: резкого ухудшения погоды, дорожных условий, разрушения паводком водной переправы и т.д.

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. Несоответствие участников маршруту похода может стать причиной аварий или срыва похода.

Желательно не только для сложных походов проводить тренировки для отработки совместных действий в условиях аварийных ситуаций.

Все участники велопохода должны в полном объеме знать Правила дорожного движения и, разумеется, выполнять их.

Важно умение составлять походную аптечку в соответствии с современными достижениями медицины, с учетом района и сезона путешествия, индивидуальных особенностей участников.

Немаловажен подбор одежды с точки зрения безопасности велопоходов и в движении, и на биваке. Куртки, анораки велотуристов, в первую очередь направляющего и замыкающего, должны быть яркого цвета: красного, оранжевого, желтого. Такого же цвета должны быть майки, футболки, рубашки. Необходимо также, чтобы носки были белого цвета.

Если нет штормовки яркого цвета, можно пришить на спину куртки кусок материи с вышитым знаком 1.30 «Прочие опасности» или знаком 4.2.2 «Объезд препятствий слева».

Следует отдавать предпочтение майкам и футболкам с длинными рукавами, а также тренировочным брюкам, которые надо надевать перед спусками с перевалов, чтобы в случае падения уменьшить контакт тела с дорогой.

Обязательны во все времена года и в любую погоду головные уборы, а в жаркие дни особенно. В горных районах необходимы шлемы.

Некоторые велотуристы берут тонкие матерчатые перчатки для мытья велосипедов. Это не только убыстряет процесс мытья, но и избавляет руку от лишнего 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.

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. Обычное зеркало заднего вида – это дополнительный вес и неудобства, однако, можно приспособить маленькое зубо-зубное зеркальце, прикрепленное к дужке очков, или к козырьку шапки.

Для экстренной остановки группы замыкающий должен иметь свисток.

2.2. Несчастные случаи в велопоходе, вызванные общими причинами

Несчастные случаи и опасности «общетуристского» характера могут явиться следствием объективных факторов – суровых природных особенностей района, неблагоприятных метеоусловий (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 (в результате чего, например, заблудились);
- неподходящее для данного маршрута снаряжение, несоответствие физической подготовленности людей выбранному маршруту (как следствие - переутомление);
- общая недисциплинированность участников похода (вызванная, предположим, потерю члена группы в малонаселенном районе);
- пренебрежение общими правилами техники безопасности на привале и т.д.

Одна из самых частых причин травматизма в велопоходах – это 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. Время принятия 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, делать это надо 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 особое 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 более подробную, на ней должны быть нанесены места оазисов, колодцев с питьевой водой, их точные азимуты и величины магнитного отклонения в данном районе. Желательно иметь 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 включать веревки, основную и запасную, соответствующей длины для поднятия воды. Перед опусканием веревки в колодец второй ее конец закрепляется на срубе или привязывается к велосипеду.

Группа должна иметь суточный запас воды из расчета, что на группу из 6 человек нужно иметь две десятилитровые алюминиевые канистры с питьевой водой и одну пятилитровую (можно пластмассовую) с водой на бытовые нужды.

Темп движения в условиях сухого и жаркого климата должен быть умеренным, равномерным.

2.3. Опасности рельефа и качества покрытия дорог

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, то можно 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 попадаются 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 со щебнем или галькой, во избежание попадания камня между покрышкой колеса и грязевым щитком 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, рекомендуется 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 потерять 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, сместив при этом общий центр тяжести в сторону заднего колеса. 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.

При движении на виражах на велосипед дополнительно действует возникающая при этом центробежная сила, составляющая которой направлена поперек движения и стремится сдвинуть велосипед в наружную сторону поворота. С увеличением скорости движения вдвое центробежная сила возрастает вчетверо и т. д. Чем круче поворот, тем больше центробежная сила. Когда центробежная сила превышает силу сцепления колеса с дорогой в поперечном направлении, велосипед начинает скользить вбок и велотурист падает. Особенно это часто бывает при гладких протекторах шин и в сырую погоду. Хороший протектор шин и оптимальная скорость – условие безопасного прохождения крутого поворота. Немаловажен и технический навык прохождения поворота – оптимальный наклон велосипеда и туловища в сторону виража.

Нередко трамвайные или железнодорожные рельсы, пересекающие асфальтированную дорогу под углом к ней, становятся причиной падения велотуристов, особенно на мокром асфальте. Преодолевать рельсы велотуристу следует на малой скорости и под прямым углом (рис. 3).

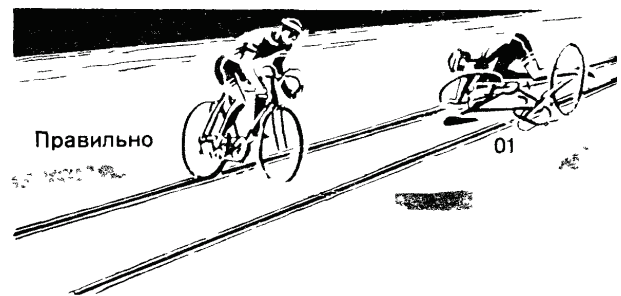


Рис. 3. Техника преодоления трамвайного пути.

Помимо описанных опасностей и правил их преодоления, велотурист должен владеть техникой езды по гололеду, по заснеженной дороге, по участкам дорог, засыпанным песком, особенно на поворотах.

2.4. Требования к безопасности велосипеда

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 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 у старых моделей велосипедов (без спицеаппаратных дисков) не только выводит велосипед из строя, но и может привести к падению седока.

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 издает оборвавшаяся эспандерная резинка крепления багажа, которая тут же может начать наматываться 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 загнать 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 тех, кто едет 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.

Очень важно для велотуриста умение правильно тормозить. Наиболее эффективно торможение, когда колеса находятся на пределе качения, но еще не начали скользить, т. е. двигаться юзом. Поэтому велотурист должен «автоматически» чувствовать по нажатию тормозной системы, вращаются колеса или нет. Это один из важнейших навыков, необходимых для обеспечения безопасности вождения велосипеда. Путем систематической тренировки велотурист должен приобрести навыки торможения в различных условиях без резкого нажатия на тормозную систему, не допуская блокировки колес. Различные способы остановки велосипеда и приемы торможения велотурист должен применять, исходя из условий движения.

Если на пути нет препятствий, на сухой дороге велотурист за 150—200 м до намеченного места остановки должен прекратить крутить педали и спокойно оценить обстановку. Небольшими короткими нажатиями на тормозную систему приступить к снижению скорости и, понизив ее до минимума, в последний момент при небольшой скорости движения остановить велосипед и опустить на землю ногу. На мокрой или скользкой дороге следует еще гораздо раньше снизить скорость движения небольшими и недлительными нажатиями на тормозную систему, чтобы не появился юз, постараться окончательно снизить скорость и плавно остановить велосипед.

Руководитель группы должен напомнить участникам об особенностях вождения велосипеда при изменении состояния дороги. В дождь и туман проезжая часть дороги становится мокрой и скользкой, а осенью и весной нередко покрывается льдом и снегом, что существенно увеличивает тормозной путь.

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 обкатанная группа и на гладкой, незагруженной транспортом дороге. Чтобы уменьшить величину травмирования в случае падения с велосипеда от самого велосипеда, необходимо максимально уменьшить количество выступающих острых краев велосипеда. Например, на рукоятках руля должна быть обмотка, а концы заделаны пробкой, оси колес должны быть оптимально короткими, если это старые модели велосипедов без эксцентров на осях.

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.

2.5. Правила сосуществования на трассе велосипеда и автотранспорта

В каком бы районе ни пролегал маршрут велотуристов, они неизменно 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 для велосипедиста в туман или дождь (особенно, если на нем накидка от дождя).

На магистралях велосипедисты должны проявлять уравновешенность, ехать как можно прямолинейнее и ближе к краю полотна дороги, без надобности не вилять. Ввиду того, что велотуристам приходится находиться среди других транспортных средств, как правило, более мощных, им необходимо постоянно учитывать психологию этих водителей. Высокие защитные ограждения по бокам проезжей части дороги создают у водителей впечатление, что проезд на этом участке дороги тесен, и они стремятся ехать ближе к оси дороги. На таких участках необходимо принять меры предосторожности, снизив скорость движения, чтобы успеть в случае надобности остановиться. Велотурист должен выбирать такую скорость движения, при которой остановочный путь будет меньше, чем предел видимости.

Выбирая скорость на дорогах и в населенных пунктах с интенсивным движением, нужно учитывать, что транспортные средства движутся на близком расстоянии друг от друга, иногда непрерывным потоком. Разнообразие видов транспортных средств, движение во многих направлениях, многорядность движения транспорта по проезжей части, значительное количество пешеходов, проходящих по дороге, затрудняют движение и создают большие помехи для велотуристов.

Велотурист, движущийся по дороге с интенсивным движением, должен внимательно следить за перемещением окружающих его транспортных средств и пешеходов, наблюдать за состоянием дороги, соблю-

дать нанесенную на ней разметку и установленные дорожные знаки и быть готовым к любым неожиданностям. В этих условиях безопасно и умело вести велосипед можно только при невысокой скорости движения. Чем выше интенсивность движения, тем в большей степени следует ограничивать скорость, в первую очередь, при наличии пешеходов. Надо также учитывать, что объезды стоящих у обочины или на проезжей части транспортных средств и пешеходов, в особенности при резких поворотах руля, могут вызвать занос или даже падение велотуристов, едущих компактной группой. Особую осторожность следует проявлять при выборе скорости и интервалов движения во время проезда по сложным участкам дорог и на сложных перекрестках.

На вираже водитель направляет автомобиль или велосипед по кривой, изменяя положение колес. При отклонении транспортного средства от прямолинейного движения появляется поперечная сила инерции, которая противодействует этому. Инерционная сила тем больше, чем быстрее водитель поворачивает рулевое колесо или велотурист руль. Таким образом, когда транспортное средство начинает двигаться на закруглении в поперечном направлении, действуют центробежная и инерционная силы. Вероятность заноса машины и велосипеда больше при заезде на закругление, чем при выезде из него. Опасность возникновения заноса при въезде на кривую усугубляется иной раз тем, что водитель поздно замечает поворот, и для того чтобы в него вписаться, резко поворачивает, это сопровождается появлением значительной поперечной инерционной силы.

Проезжая по кривой, водители транспортных средств стараются приблизить путь движения к прямолинейному, т. е. срезать угол. Вследствие этого транспорт на повороте вплотную приближается к осевой линии или даже выходит за нее, что может привести к столкновению со встречным транспортом. Для безопасности движения на закруглении дорог рекомендуется держаться правой стороны, выбирая скорость движения в соответствии с крутизной поворота, погодными условиями и состоянием покрытия проезжей части. При этом допустимая скорость движения определяется до въезда на закругление, а не во время движения на нем, т. е. уменьшить скорость надо до поворота. Во избежание заноса на закруглениях не следует резко тормозить или круто поворачивать руль велосипеда, все действия следует делать до заезда на закругления дороги.

Велотуристам нужно опасаться груженого транспорта. У груженых автомобилей и автобусов с пассажирами центр тяжести располагается выше, чем у порожних транспортных средств, вследствие этого при вождении на закруглениях дорог увеличивается вероятность заносов, а мнение отдельных водителей о том, что груженный автомобиль устойчивее и поэтому на повороте можно ехать с большей скоростью,— ошибочно.

Скорость движения на виражах определяется с учетом предела видимости и окружающей обстановки. Снижение обзорности при левом повороте может привести к столкновению с встречными транспортными средствами, при правом повороте - к наезду на препятствия на правой стороне проезжей части за поворотом. При снижении обзорности необходимо снизить скорость движения и быть предельно внимательным.

Каждый обгон опасен, поэтому прежде чем осуществить его, велотуристы должны определить, насколько он целесообразен в данной обстановке. Если впереди едущее транспортное средство, например трактор, движется достаточно быстро и после обгона не удастся оторваться от него или придется остановиться, то не следует начинать обгон и подвергаться в связи с этим опасности. Кроме того, перед началом обгона руководитель или лидирующий в группе должен взвесить, почему впереди едущее транспортное средство замедляет движение. Возможно, причиной является препятствие, которое возникает перед транспортным средством. В данном случае обгон производить не следует.

Часто водитель обгоняющего транспортного средства снижает скорость до скорости колонны велотуристов, некоторое время движется за ними на определенном расстоянии, так как дорога на полосе встречного движения занята. Когда дорога освобождается, он набирает скорость и совершает обгон. В этом случае время обгона и путь на полосе встречного движения несколько увеличивается, что приводит к необходимости снизить группе скорость и ехать более компактно.

На перекрестках дорог велотуристы могут пересечь путь движущемуся транспорту или, повернув направо, влиться в его поток. В целях безопасности в зависимости от складывающейся обстановки им приходится либо останавливаться, либо снижать скорость движения при приближении к перекрестку, исходя из условий обзорности.

Очень важно, чтобы велотуристы, подъезжая к перекрестку, имели возможность обзирать часть примыкающей к нему дороги, видеть движущиеся по ней транспортные средства. Во многих случаях обзор при приближении к перекрестку в населенных пунктах загораживают здания, а на загородных дорогах — деревья, кустарники и т. п.

О тактике проезда перекрестков в населенных пунктах руководитель группы должен напоминать участникам во всех новых местах, так как каждый пункт имеет свои особенности. Это дисциплинирует участников и создает благоприятную дорожную обстановку.

При подъезде к пересечению улиц и дорог надо следить за знаками и дорожной разметкой (рис. 4) и, если перекресток нерегулируемый, его следует проезжать по соответствующим правилам:

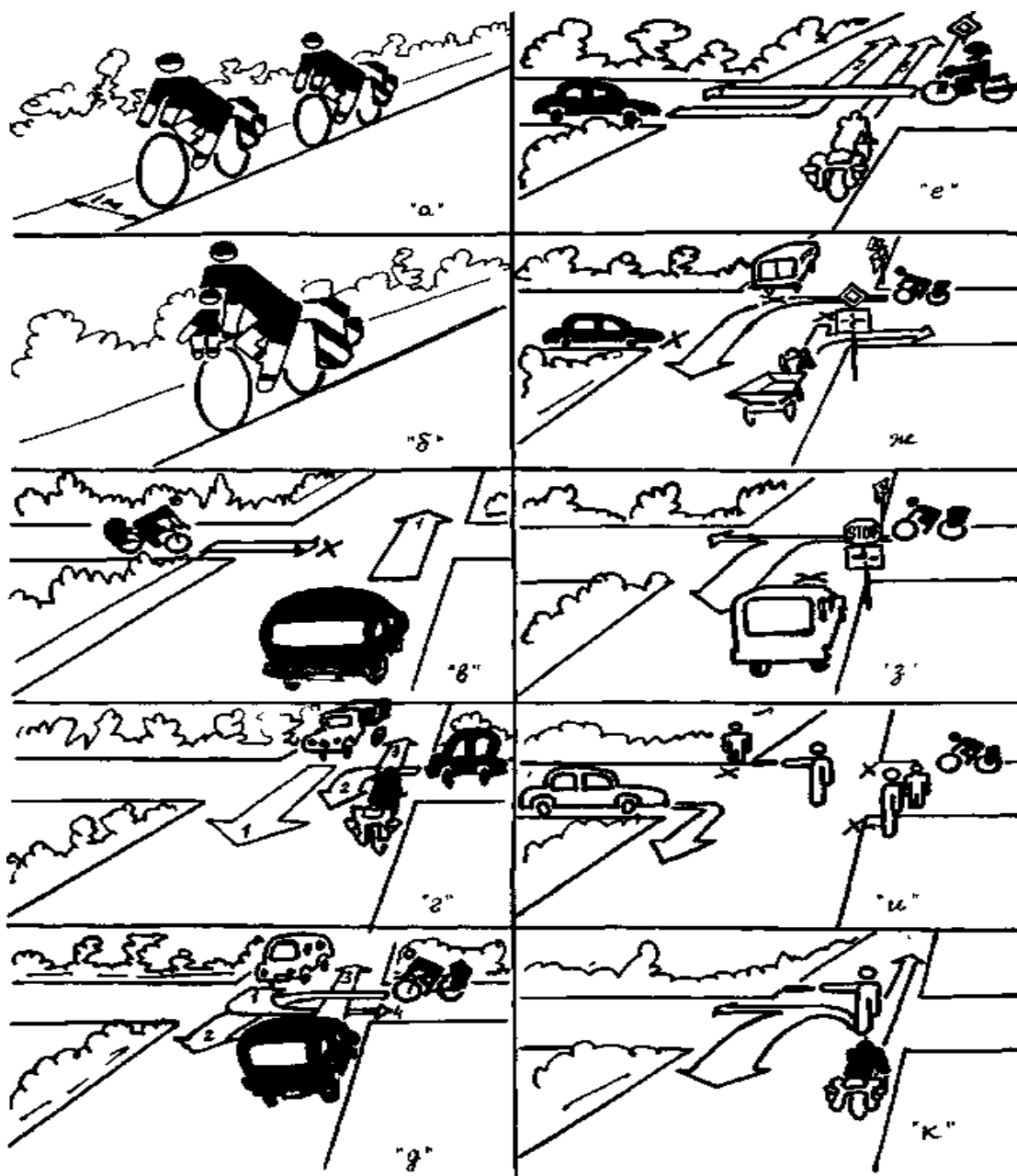


Рис. 4. Правила дорожного движения для велотуристов:

- а* — разрешается управлять велосипедом лицам не моложе 14 лет; двигаться следует в один ряд; в группах не должно быть более 10 человек;
- б* — разрешается перевозить детей до 7 лет;
- в, г, д, е, ж, з* — примеры проезда нерегулируемых перекрестков;
- и, к* — проезд перекрестков с регулировщиком.

1. На перекрестке неравнозначных дорог водитель транспортного средства, движущегося по второстепенной дороге, должен уступать дорогу транспортным средствам, движущимся по главной доро-

ге независимо от направления их дальнейшего движения. Главной считается дорога с любым покрытием по отношению к дороге без покрытия (грунтовой), либо дорога, обозначенная дорожными знаками 2.3.1 - «Пересечение с второстепенной дорогой» или 2.1 - «Главная дорога».

2. На перекрестке равнозначных дорог водитель трамвая независимо от направления движения имеет преимущественное право перед водителями нерельсовых транспортных средств. Водитель нерельсового транспортного средства должен уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся справа («правило правой руки»).

3. Когда главная дорога на перекрестке меняет направление, водители, движущиеся по ней, должны руководствоваться правилами проезда перекрестков равнозначных дорог. Этим же правилом должны руководствоваться водители, движущиеся по второстепенным дорогам.

4. При повороте налево или развороте водитель нерельсового транспортного средства должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по равнозначной дороге со встречного направления прямо и направо, а также трамваю попутного направления.

5. При повороте налево или направо водитель транспортного средства должен пропустить пешеходов, переходящих проезжую часть дороги, на которую он поворачивает.

6. При выезде на нерегулируемый перекресток водитель должен при наличии дорожного знака 2.5 «Проезд без остановки запрещен» остановиться перед стоп-линией или табличкой «Стоп».

7. Во всех других случаях для пропуска транспортных средств, водители которых имеют преимущественное право на движение, запрещается выезжать за линию поперечной разметки, применяемую со знаком «Пересечение с главной дорогой», а при ее отсутствии — на проезжую часть пересекаемой дороги.

Правило преимущественного движения через перекресток утрачивает свою силу, когда одна из машин находится на таком расстоянии от перекрестка, что ни в коей мере не может препятствовать или создавать опасность движению другой.

Приближаясь к нерегулируемому обозначенному пешеходному переходу, велосипедист должен снизить скорость или остановиться, чтобы пропустить пешеходов, вступающих на переход. Если перед пешеходным переходом остановилось транспортное средство, то велосипедист может продолжать движение, лишь убедившись, что перед остановившимся транспортным средством нет пешеходов. В любых местах на улицах и дорогах велосипедист обязан пропустить слепых пешеходов, подающих сигнал белой тростью.

Стоящие автомобили и другие препятствия объезжать следует 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 сигнализаторы компактные светодиодные мигающие или постоянного свечения. Хорошо, если куртки, велорюкзак и сумки имеют светоотражающее покрытие или вставки из соответствующих полосок.

В Правилах есть специальный раздел 24, посвященный велосипедистам. Вот его положения:

Управлять велосипедом разрешается лицам не моложе 14 лет.

Правила предъявляют определенные требования к техническому состоянию велосипеда, а именно:

- у него должны быть исправный тормоз и звуковой сигнал;
- велосипед должен иметь спереди фонарь (фару) белого цвета, сзади в темное время суток и в условиях недостаточной видимости - фонарь или световозвращатель красного цвета;
- с каждой боковой стороны - световозвращатели оранжевого или красного цвета.

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.

Движение по проезжей части на велосипедах разрешается только в один ряд как можно правее. Допускается движение по обочине, если это не создает помех пешеходам.

Водителям велосипеда и мопеда запрещается:

- ездить, не держась за руль даже 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 велосипедисты должны уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по этой дороге.

В Правилах дорожного движения есть предписание, касающееся велосипедных групп, которое гласит: колонны велосипедистов при движе-

нии по проезжей части должны быть разделены на группы по 10 велосипедистов. Расстояние между группами должно составлять 80-100 метров.

Ограничение это вызвано в первую очередь тем, 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.

Если в пути потребовалось поговорить друг с другом, один из собеседников может ехать по обочине (при отсутствии на ней пешеходов).

Теперь остановимся на дорожных знаках (рис. 5). Из предупреждающих знаков для велосипедистов в большей или меньшей степени важны все, поэтому их надо знать. Большинство предупреждающих знаков имеют форму равностороннего треугольника с красной каймой и белым или желтым фоном, например, знак 1.22 – «Пересечение с велосипедной дорожкой». 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». Знак 3.2 «Движение запрещено» большее отношение имеет к автомобилям, чем к велосипедистам. Велосипедистам этот знак должен быть сигналом к мобилизации внимания, быть готовым к тому, чтобы остановиться и сойти с велосипеда.

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. Знаки 5.1, 5.3 и 5.9 для велосипедистов по своему значению совпадают со знаком 3.9 «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 трам-

вайного движения и на дорогах, имеющих не более одной полосы для движения в данном направлении.

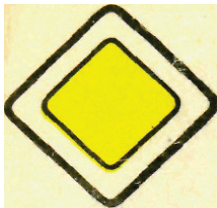
				
1.1 Железнодорожный переезд со шлагбаумом	1.6 Пересечение равнозначных дорог	1.22 Пересечение с велосипедной дорожкой	1.30.Прочие опасности	2.1 Главная дорога
				
2.3.1 Пересечение с второстепенной дорогой	2.4 Уступите дорогу	2.5 Движение без остановки запрещено	3.1 Въезд запрещен	3.2 Движение запрещено
				
3.9 Движение на велосипедах запрещено	3.19 Разворот запрещен	4.2.2 Объезд препятствий слева	4.5.Велосипедная дорожка	5.1 Автомагистраль
				
5.3 Дорога для автомобилей	5.9 Полоса для транспортных средств общего пользования	5.11.1 Место для разворота	5.11.2 Зона для разворота	7.4.7 Транспортное средство, на которое распространяется действие знака

Рис. 5. Дорожные знаки, наиболее значимые для велотуристов

Из знаков дополнительной информации есть табличка 7 4.7, которая указывает, что действие основного знака распространяется лишь на велосипедистов.

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.

А велосипедисты пользуются общими с остальными транспортными средствами правами, если они не противоречат специальным правилам для велосипедистов, о которых было сказано. Стало быть, велосипедист, едущий по главной дороге, пользуется преимущественным правом проезда перед всеми другими видами транспортных средств (если это не автомобили спецслужб и не трамваи). 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.

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 пово-

рачивает, и велосипедистам, пересекающим эту проезжую часть по велосипедной дорожке.

Точно так же и велосипедисты, поворачивая направо, должны пропускать пешеходов.

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.

То есть, строго говоря, если велосипедист подъезжает к перекрестку равнозначных улиц, а слева к нему одновременно подъезжает грузовой «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.

2.6. Животные на дороге

Немало неприятностей доставляют велотуристам, 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.

При путешествии по глухой отдаленной провинции гораздо более удобны в «антисобачьих» действиях сигнальные револьверы «ТОЗ-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 устрещающую 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 батареек.

Но если под руками нет какого-нибудь «антисобачьего» средства, а собака явно догоняет велосипедиста, 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) существует 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 насекомых и змеями. Особенно активны ядовитые животные весной, когда пустыня - становится привлекательной и цветущей. Днем в жару вероятность укуса уменьшается, ночью возрастает. Поэтому палатка должна быть изготовлена из тонкой и легкой ткани, но непроницаемой для насекомых и пресмыкающихся (на молнии). В медицинской аптечке обязательно должны находиться препараты против укусов, а также увеличено количество средств, нормализующих деятельность желудочно-кишечного тракта.

2.7. Дисциплина в группе и предупреждение переутомления как условия безопасности

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, уси-

ливает дух коллективизма и, следовательно, увеличивает безаварийность путешествия.

Но дисциплина не должна насаждаться руководителем грубо и насильно, она не самоцель. Ее следует рассматривать как само собой разумеющееся и необходимое условие похода, как образ походной жизни. И лучший стиль руководства группой - это создание 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, помогают друг другу. Порой не сразу становится ясно, кто в группе руководитель, а все делается правильно и вовремя, как бы само собой.

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 обеспечения безопасности на маршруте. И начинается это предупреждение на стадии предпоходных 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, так как руководитель должен выбирать темп движения по наименее тренированному участнику похода.

Велика роль руководителя в предупреждении несчастных случаев. На протяжении всего похода он должен следить за правильным распределением груза между членами группы, учитывая силы 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 или из боязни обременить остальных, пытается скрыть свое состояние от них, выкладывается из последних сил, надеясь дотянуть до привала. Однако эта «забота» о других может всем принести больше неприятностей, не говоря уже о самом уставшем.

При появлении признаков переутомления участник должен сообщить об этом 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 приемом медикаментов: таблеток глюкозы, аскорбиновой

кислоты, анальгина и т. д., после чего продолжают движение в прежнем темпе.

В таких ситуациях 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 хорошее профилактическое средство.

Тактические и организационные промахи руководителей походов, относящиеся к подготовительному периоду, приходится исправлять на маршруте. К таким промахам относятся:

- недобросовестная подготовка к походу;
- нарушение дидактических принципов обучения и тренировки туристов в предпоходный период;
- составление маршрута без достаточного знания района в надежде на «авось проскочим»;
- выбор заведомо опасного для данного сезона или для конкретной группы маршрута;
- нерационально составленный график движения;
- плохое медицинское обеспечение группы и т. д.

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 учетом ухудшившейся климатической обстановки.

Туристская этика обязывает любую группу туристов, независимо от способа передвижения, оказывать помощь всем другим группам, нуждающимся в ней.

Контрольные вопросы к теме: «Обеспечение безопасности в велопоходах»

1. Как обеспечивается безопасность путешествий на велосипеде на этапе подготовки?
2. Что необходимо предпринять велопутешественникам для того, чтобы водители транспортных средств были внимательны и осторожны при встрече групп велотуристов и при их обгоне?
3. Каким образом движется при плохой видимости в тумане группа велотуристов?
4. Каково расстояние между велотуристами при движении в группе?
5. Какие условия наиболее важно выполнять велотуристу для безопасного прохождения поворотов?
6. Каким образом преодолевает велотурист трамвайные и железнодорожные рельсы, пересекающие шоссе, с целью избежания падения?

7. Что велотуристу нельзя делать во избежание столкновения с автомобилем?
8. Каким образом обеспечивает велотурист свою безопасность при объезде стоящего у обочины автотранспорта?
9. Какие действия велотуристов недопустимы для их же безопасности во время движения?
10. Что запрещается велосипедистам в соответствии с Правилами дорожного движения?
11. Какие меры должен предпринимать велотурист в целях безопасности во время движения по дорогам сразу после ливня?
12. Какими правилами велотурист руководствуется при торможении?
13. Каковы особенности торможения туристского велосипеда на затяжном спуске?
14. Какие меры принимает велотурист в целях безопасности при передвижении на подъеме по горным тропам?
15. В каких случаях водитель автомобиля уступает дорогу велосипедисту?
16. Каковы взаимодействия водителя общественного транспорта и велотуриста на маршрутных остановках транспорта?
17. Какие дорожные знаки для велосипедиста по значению совпадают со знаком 3.9 «Движение на велосипедах запрещено»?
18. Как действует велотурист,двигающийся в группе, в случае нападения собак во избежание аварийной обстановки?
19. Как выглядит знак 1.22 «Пересечение с велосипедной дорожкой»?
20. Что должен предпринять велотурист, если ему во время движения группы необходимо поговорить с кем-либо из спутников?

Литература:

1. Велосипедный туризм /Сост. А.А.Булгаков. – М.: Ключ, 1998.- С.325-336.
2. Правила дорожного движения.
3. Соколов В.А., Ильин В.С. Велосипедный туризм: Учебное пособие. - М.: Рекламно-информационное бюро «Турист», 1992.-158 с.

Глава 3. ВЕЛОСИПЕДЫ ДЛЯ ПОХОДОВ

3.1. Выбор велосипеда для похода

Основные требования к туристскому велосипеду такие: прочность и надежность, удобство, скорость и вес. Весьма существенно и то, приложения каких усилий требует велосипед на подъеме в гору. Что важнее - это, конечно, определяется индивидуально, 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 с базой 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).

В выборе велосипеда для походов и путешествий не обойтись без разговора об отечественных моделях.

Наши велосипеды обладают двумя несомненными преимуществами. Во-первых, они дешевле зарубежных, а это для очень многих туристов 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.

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

Начнем опять с *гоночных* велосипедов типа «Старт-шоссе» (рис. 6). 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.

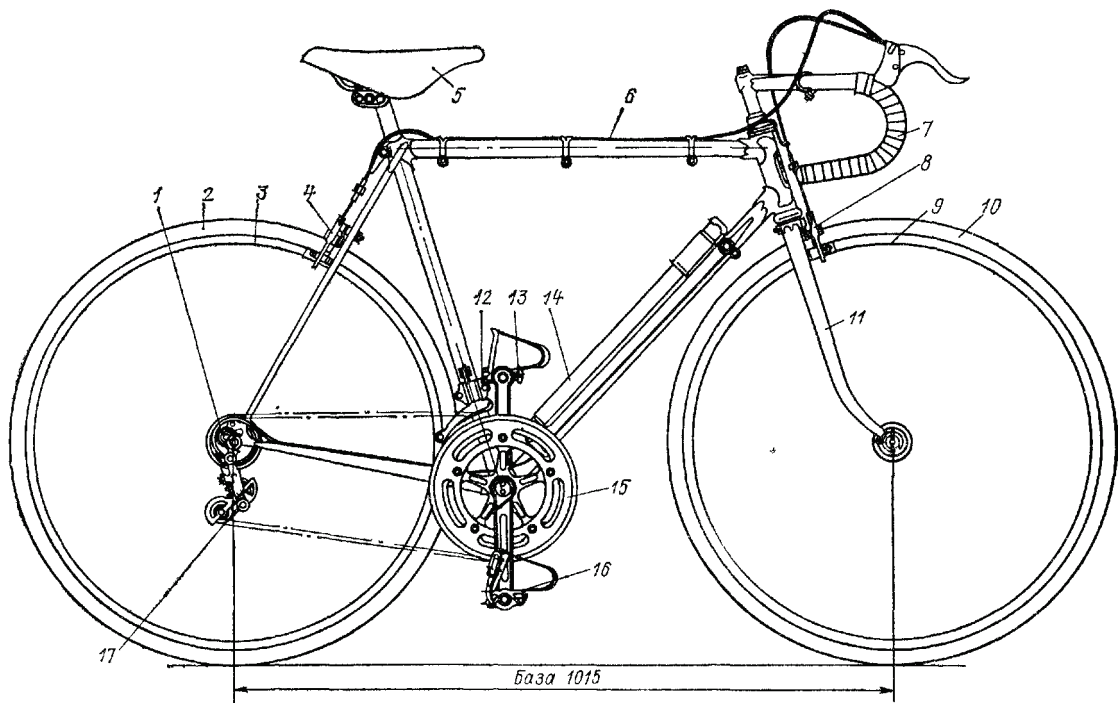


Рис. 6. Шоссейный гоночный велосипед Харьковского велозавода «Старт-шоссе»

1 - трещотка, 2 - однотрубка заднего колеса, 3 - обод заднего колеса, 4 - задний тормоз, 5 - седло, 6 - рама, 7 - руль, 8 - передний тормоз, 9 - обод переднего колеса, 10 - однотрубка переднего колеса, 11 - передняя вилка, 12 - передний переключатель передач, 13 - левая педаль, 14 - насос, 15 - узел каретки, включающий два кривошипа и комплект ведущих звездочек, 16 - правая педаль, 17 - задний переключатель передач

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 колеем грейдерных и проселочных дорог можно только на пустом гоночном ве-

лосипеде, а груженный - он становится трудноуправляемым. Львиная доля выпускаемых в стране велосипедов – это *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 (рис. 7).

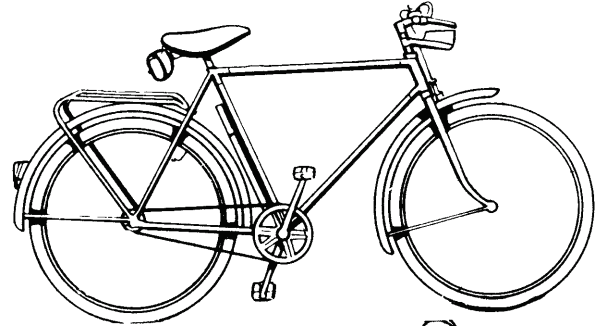


Рис.7. Дорожный велосипед

Но дорожный односкоростной велосипед имеет два больших 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). Более того, на дорожном велосипеде затруднено экстренное торможение 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.

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,

лучше всего 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).

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. Съемные 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. (Неудивительно поэтому, что в последнее время все больше велофирм уделяют большое 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.

Уходят в безвозвратное прошлое времена, когда отечественная вело-промышленность упорно игнорировала интересы путешественников 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 (рис. 8), а пензенский - трехскоростную «Диану» - аналог «Вираща».

В Пензе производят дорожную, тоже трехскоростную «Суру-6», которая немного тяжелее «Дианы» и база у нее больше. Харьковский женский вариант «Туриста» с 8-10 передачами можно использовать в горных походах и вообще в сложных категорийных путешествиях. А вот пензенские велосипеды в их заводском варианте годятся лишь для походов выходного дня и многодневных походов невысоких категорий сложности. Перед более серьезными маршрутами они требуют некоторой переделки: либо установки второй меньшей ведущей звездочки, либо увеличенной ведомой.

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



Рис. 8. Модель 153-461 «Турист» (женский вариант) Харьковского велозавода

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 реке, в лес за грибами, а также те, 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.

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.

Горные велосипеды (рис. 9) обладают множеством достоинств, благодаря которым на них удобно путешествовать именно по грунтовым труднопроезжим дорогам. По многим параметрам это очень надежные машины. Вместе с тем велотуристы, которые путешествовали на них, отмечают некоторые недостатки именно как туристской машины. На песчаных дорогах «маунтинбайк» окажется, несомненно, в более выигрышном положении, чем любой другой, но на наших глинистых российских 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.



Рис. 9. Модель Better Ride Pro германской фирмы NAWK

И вообще, при движении по мягкому грунту на колесах с широкими шинами велосипедист тратит больше усилий на образование колеи.

Для горных же маршрутов 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 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.

При выборе конкретного экземпляра велосипеда в магазине предлагается 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 несовпадение - 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 несовпадение 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 веду-

щей 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 в глазах рябит от этого изобилия. Но если присмотреться внимательнее, то все выглядит 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.

Итак, если принято решение купить велосипед 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).

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 велоси-

педов 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 Ahvio 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).

Велосипед лучше покупать известной фирмы-производителя. 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, Coinage (Италия), Peugeot (Франция), Muddy Fox (Великобритания), Raleigh (Великобритания-США), Centurion, NAWK, Hercules (Германия), Author (Чехия).

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

Горные велосипеды разделяются на классы по уровню качества.

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. Велосипеды 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, продукция которых представлена на нашем рынке. Классификация разных фирм может принципиально различаться и по качеству велосипедов, и по диапазону цен. Применима 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.

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 эти компоненты 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, все оно и этим концерном, и другими фирмами унифицировано, то есть взаимозаменяемо. 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 Асегга-Х. Относительно качественная группа при невысокой цене. Устанавливается на велосипеды класса Enthusiast. Аналогична по составу Alivio. Группа Асегга-Х 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 ведомых звездочек - 5 или 6. Переключатели ведущих звездочек могут быть

без фиксации. Компоненты сделаны 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.

3.2. Регулировка, уход за велосипедом и хранение

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

А чаще создают промежуточные модели между гоночной и спортивно-туристской, между последней 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 однокоростными 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 итоге 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 велорюкзаком или (и) сумками (рис. 10).

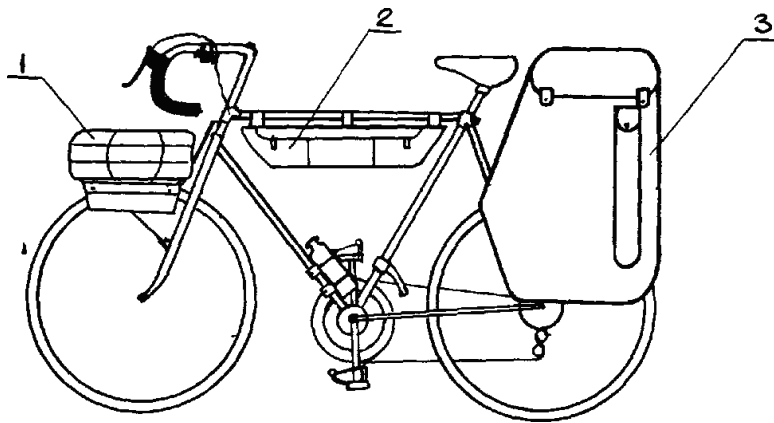


Рис. 10. Обычное размещение груза на велосипеде:

- 1 – груз на переднем багажнике;
- 2 – подрамные сумки;
- 3 – велорюкзак.

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 проверить 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.

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 один раз в сезон. Тем же, кто участвует в многодневных походах по дорогам с различным покрытием, в том числе труднопроезжим, желательно эту операцию производить после каждого 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 велоси-

педа надо так же внимательно его осмотреть и составить список изношенных и поврежденных деталей, которые необходимо купить и заменить.

Немного другая ситуация складывается, если вы приобрели новый велосипед зарубежной фирмы. Как правило, они лучше подготовлены к эксплуатации, на более долгий пробег хватает заводской смазки, 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 вовремя заметить 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, вала каретки. Шарикоподшипники должны быть все одинакового размера. Строго говоря, их нужно измерить микрометром. Детали, имеющие царапины, щербины, заменяются. Особенно внимательно следует осмотреть подшипники, если узлы имеют малый пробег, вероятность разрушения подшипников в начальный период эксплуатации велика.

В спортивно-туристских и шоссейно-гоночных велосипедах со съемным блоком звездочек надо осмотреть «собачки» и пружинки трещотки.

Разбирая узлы велосипеда, надо сделать ревизию резины: покрышки осмотреть изнутри, убедиться, что камеры не имеют потертостей. 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 отвернуть 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 пылепредохранитель, чтобы его не деформировать. Наконец, вынуть подшипники.

Смазывать заднюю втулку следует только жидким маслом, при густой смазке часто происходит «залипание» ведущих роликов, особенно 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 собирают 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 следует закладывать в минимальных количествах.

Жидкую смазку в шарикоподшипники передней вилки, во втулки колес нужно добавлять 1-2 раза в месяц, переключатель надо смазывать 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 ниппеля спиц, так как, прожавев, они не позволят регулировать натяжение спиц и устранять биение обода.

В смазке важно соблюдать меру, так как лишнее масло при вытекании загрязняет велосипед. Особенно это касается смазки цепи, так как она особенно «притягательна» для пыли и грязи. Цепь нужно смазывать с наружной стороны роликов, причем каждое звено. Через несколько часов смазка проникает внутрь каждого ролика. У тормозов надо смазать трос графитовой смазкой или техническим вазелином (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 условиях.

Для зарубежных велосипедов лучше применять смазку иностранных же фирм (хотя она и нашим велосипедам не повредит). Вообще с приходом на наш рынок заграничных смазочных материалов знатоки стали отвергать жидкое машинное масло, которым раньше смазывали «Уралы» и «Спутники». Подвергают они критике и наш «Литол-24», который, по их словам, не годится для малых велосипедных оборотов и выдавливается шарикоподшипниками. Велосипедам нужна специальная низкотемпературная смазка, причем не вымываемая дождем. Таким требованиям отвечает смазка на литиевой основе. Её применяют для смаз-

ки втулок колес, блока звездочек, каретки, педалей, руля. Модна и так называемая молибденовая смазка, но она, по мнению знающих экспертов, жидковата.

В последнее время укрепляется тенденция реже 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 рекомендовалось делать во всех книгах по уходу и ремонту велосипедов еще в недавние времена. Сейчас зарубежные фирмы предлагают разные виды смазки в аэрозольной упаковке, которая достаточно хорошо проникает во все закоулки цепи. Фирма Master поставляет на наш рынок смазку Chin Lube CL-12, предназначенную специально для цепей мотоциклов, велосипедов и тракторов, продается она в аэрозольных баллонах, содержит полезные добавки. При смазывании 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 дождем - в этом ее главное преимущество.

У велосипедов, в которых шатуны к валу каретки крепятся с помощью клиньев, бывает, 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. Зачерствевшую 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 охлаждал и не загрязнял руки, особенно в плохую погоду, рекомендуется ее обмотать в два слоя хлорвиниловой изоляцией, тесьмой или слоем тонкого шнура: виток к витку. 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.

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.

От того, насколько правильно выполнена натяжка спиц, во многом зависят и ходовые качества велосипеда, устойчивость к радиальным и торцевым деформациям («восьмерки», «эллипсы»). Жесткость заднего колеса обеспечивает помимо правильной натяжки (по силовым характеристикам) ещё и так называемый «зонтик», т.е. смещение обода с помощью большей натяжки спиц со стороны трещотки (блок ведомых шестеренок), относительно середины задней втулки.

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 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.

Хранение велосипеда. 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 ткань или кусок картона. В случае большой влажности в помещении раму, руль и другие детали велосипеда надо протереть промасленной ветошью, а ходовые узлы тщательно смазать нейтральной смазкой.

3.3. Ремонт велосипеда в походных условиях

Когда за велосипедом заботливо ухаживают, когда его хозяин владеет хорошей техникой езды, то и велосипед «отвечает» хозяину верностью и исправно служит 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 колеса. Заедания и пробуксовывания в соединениях не допускаются. Подтягиваются резьбовые соединения. Проверяется давление в шинах. Покрышки 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 конуса, лопнувшие шарики, поврежденные оси или вал каретки.

А что чаще всего ломается в походе?

Самые уязвимые места любого велосипеда - это его шины. Часто рвутся спицы, особенно на щебеночных и трясках 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 вентиляющую резинку и в случае повреждения ее меняют. Если же она цела, значит, где-то есть мельчайший прокол (или проколы). Некоторые велосипедисты 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 быстро, ставят запасную камеру. Чтобы не заниматься заклеивкой камер в середине дня в пути, желательно иметь в группе несколько запасных камер. Замена камеры занимает 15-20 минут.

Прежде чем вставлять новую камеру, надо внимательно осмотреть внутреннюю и внешнюю стороны покрышки на месте прокола: в ней может застрять кусочек стекла, металла, маленький гвоздик и т.д. Причиной прокола камеры может оказаться и конец спицы, прошедший через резиновую ленту обода. В тот же вечер на биваке проколотую камеру надо заклеить.

Некоторые заклеивают камеры тонкой липкой пленкой («скотчем»). На накачанную камеру накладывают заплату одна поверх другой (крест-накрест). Когда кончаются заплаты в велоаптечках, вырезают кусок резины из старой камеры. Вставлять 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 вентиляльного отверстия шкуркой, вставить вентиль обратно и вокруг него наклеить заплату с диаметром отверстия чуть меньшим, чем диаметр стержня вентиля. Заплата затем прижимается гайкой.

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 заплат, 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 колодки переднего тормоза (понятно, что «больная» 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 проволоочное 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 эти обрывы следует, прежде всего, правильной натяжкой спиц, не допуская ослабления и перетяжки. Толщина спиц отечественных гоночных, спортивно-туристских и дорожных велосипедов колеблется от 1,8 до 2,2 миллиметра. 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 загибать 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 спицы (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 биение 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 предположительный период. Накладывается планка на обод при снятой шине. Так как шаг ниппельных отверстий в ободе неодинаков, необходимо изготовить две планки 207х12 мм.

Если в результате падения или наезда на препятствие согнулся обод, сначала снимают шину, ослабляют все спицы, затем осторожно 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, изна-

лись, 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 кусочек 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 спицезащитные диски. Если же таковых нет, а щечки 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: несмотря на завертывание или отвертывание 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 М 2 или 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 удастся 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 могут сигнализировать и о поломке шариков. Надо также внимательно осмотреть вал каретки, на нем могут оказаться царапины, щербины. 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 крышку из ткани и куска полиэтилена (сверху).

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 нако-

нечниками. (Прежде чем начать отгибать, нужно убедиться, что вы не перепутали правое перо вилки с левым.) После проделанных операций следует повторить эксперимент с отпусканьем 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 указывалось выше, 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 многих населенных пунктах. Особенно уязвимы для боковых ударов композитные рамы и колеса.

Во избежание преждевременного выхода оборудования из строя, следует по возможности не покупать с рук узлы и детали неизвестного происхождения. Как показала 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 хуже, булыжника, поэтому в поход нужно брать все необходимые для фирменных велосипедов специальные инструменты: шестигранные ключи, съемники 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 прин-

ципа 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.

Контрольные вопросы к теме: «Велосипеды для походов»

1. Перечислить недостатки гоночных велосипедов при использовании их для туристских походов.
2. Почему дорожный велосипед непригоден для путешествий в горах?
3. Какими качествами для путешествий в горах должен обладать велосипед?
4. В каких случаях устойчивость велосипеда будет хуже?
5. Как называется система переключения передач, являющаяся продолжением руля?
6. Почему новый велосипед отечественного или украинского производства необходимо перед эксплуатацией перебрать и смазать?
7. Какими правилами руководствуются при смазке деталей велосипеда?
8. Что обеспечивает хорошие ходовые качества велосипеда?
9. Какие меры необходимо предпринять при длительном хранении велосипеда без эксплуатации?
10. В чем состоят неудобства спортивно-туристских велосипедов в походе?
11. Что чаще ломается в походе на велосипедах, подлежит ремонту?
12. Что необходимо предпринять, чтобы не заниматься ремонтом шин на этапе маршрута?
13. Как поступают велотуристы при обрыве одной спицы на колесе до ремонта на биваке?
14. Какой выход существует, если ломается в походе ось педали велосипеда?
15. Как поступают, если сломалась часть рамы («ухо»), на которой крепится задний переключатель, а до сварки далеко?

16. Что используют в качестве клея для ремонта шины в условиях похода?
17. По каким причинам может заедать трос переключателя передач или тормозов?
18. Как ремонтируют прогнутую от ударов раму велосипеда в походе?
19. Что берут в поход для ремонта покрышки колеса велосипеда?
20. Каковы необходимые условия установки отремонтированной камеры на колесо?

Литература:

1. Велосипедный туризм /Сост. А.А.Булгаков. – М.: Ключ, 1998.- С.325-336.
2. Любовицкий В.П. Гоночные велосипеды. - Л.: Машиностроение, 1989.- С.13-18.
3. Крадинов Е.Б. Велосипед: устройство, эксплуатация, ремонт. - М.: Машиностроение, 1991.
4. Лопухин В. Я. Велосипед для туризма //Ежегодник «Велосипедный спорт». - М.: Физкультура и спорт, 1985. - С.62-67.
5. Соколов В.А., Ильин В.С. Велосипедный туризм: Учебное пособие. - М.: Рекламно-информационное бюро «Турист», 1992.-158 с.

Глава 4. ОРГАНИЗАЦИЯ ПОХОДОВ ВЫХОДНОГО ДНЯ НА ВЕЛОСИПЕДАХ

4.1. Снаряжение и одежда велотуриста

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 (рис.11,а) 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 (рис.11,в). Тем, кто решил ограничиться субботними и воскресными поездками, достаточно иметь выючную систему из двух маленьких детских рюкзаков, сумок или ранцев (рис.11,б), 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. 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.

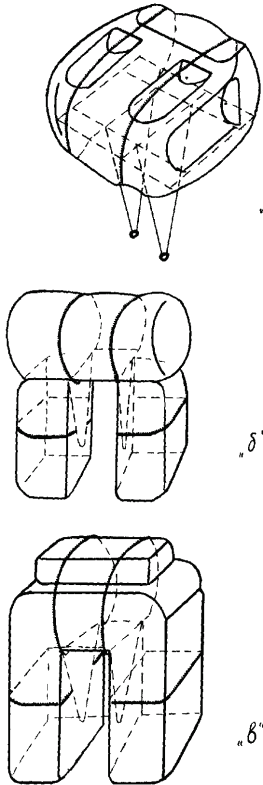


Рис. 11. Транспортировка груза на заднем багажнике:

а — обычный туристский рюкзак на увеличенной площадке; б — перевозка груза, упакованного в переметные сумки и мешок (рюкзак); в — укладка груза в единую емкость — велорюкзак (баул).

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 изнosoустойчивость, быть легкой и, что теперь считается важным, быть внешне привлекательной.

Велотрусы должны иметь прокладку (памперс) из погoпоглощающего 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, Seplex). Оптимальная 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 - легкая шапочка с козырьком, козынька, 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 погоду - 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.

4.2. Маршрут и группа

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 велосипеде; 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, какая 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 лесным труднопроходимым 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 есть желание 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.

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», а воздух на трассах не отличается первоначальной чистотой.

В походе с *открытым свободным сбором* руководитель обычно лично определяет направление, режим или тематику похода, и в зависимости от характера похода подбираются участники. Такой поход проводится, как правило, по маршруту, который руководителю хорошо известен. Однако не возбраняется руководителю организовать 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 назад.

Каждый поход должен иметь какую-то доминанту или эмоциональный центр: посещение народного музея, отдых на берегу красивого лесного озера, 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 впечатлений и мозаичность 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,
- лесная труднопроезжая дорога;
- встреча с другой группой;
- привал с купанием;
- малинник;
- крутой длинный спуск по песчано-гравийной дороге...

Остановки следует предусмотреть в наиболее интересных местах маршрута, чтобы можно было полюбоваться красивым видом, осмотреть памятник, искупаться в реке или поесть земляники.

Составляя график похода, надо учитывать темп движения. Скорость движения на горизонтальных участках гладкой дороги с учетом остановок менее 15 км/час характеризует медленный темп, если скорость велопохода 15-20 км/ч – это умеренный или средний темп, 20-30 км/ч – быстрый.

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 – примерную 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 и дает возможность оперативно корректировать маршруты.

По сухим дорогам можно ехать не намного медленнее, чем по асфальту. Но после дождя скорость на них резко падает. Поэтому, если обещают дождь, не надо планировать большие переходы по грунтовым дорогам либо необходимо предусмотреть запасной вариант.

В походах для туристов средней тренированности движение обычно составляет 6-7 часов. Максимальная протяженность велопоходов должна приходиться на июль-август: светлая часть суток велика и к этому времени приобретена хорошая физическая форма. В любом случае походы желательно планировать так, чтобы к конечному пункту приезжать засветло, имея 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 планируется проехать 10-15 км и остановиться на ночлег. Самая сложная часть маршрута приходится на субботу. В этот день 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

намечается преодоление расстояния, 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 может 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 формирует будущий руководитель лично. Чаще всего это происходит следующим образом: какой-нибудь любитель воскресных велосипедных поездок решает обзавестись попутчиками, для чего 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 по дороге на большое расстояние. 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. Эти группы 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 примерно на такое 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.

В других случаях состав группы 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. Не меньшее значение имеет время сбора группы. Чем раньше назначен сбор, тем более сильные велотуристы придут к назначенному месту, тем меньше будет людей. К более позднему сбору придут люди постарше, а также новички, родители с подростками.

Но это все - косвенные приемы регулирования. Само объявление может еще больше конкретизировать состав приглашающихся 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 на вокзале не менее чем за 20 минут до отправления.

Если объявления о походе за месяц, квартал или сезон помещаются на афише или в бюллетене, рекомендуется давать их в виде принятой в некоторых городах табличной формы. В начале 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 указания протяженности похода, следует сообщить основные сведения о его характере (например: поход будет проходить в среднем темпе, или - поход для тренированных велотуристов, или - треть маршрута проходит по грунтовым дорогам, или - на привале будет проводиться игра в 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. 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 авторитет и доверие велосипедистов.

Походы, посвященные каким-либо темам, рекомендуется сопровождать коротким сообщением о том, 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 довольны походом.

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 - далеко не простой. И здесь должна быть проведена определенная организационная работа, в ходе которой необходимо:

- осуществить тщательный подбор руководителей с учетом не только их способностей в велотуризме, но и психологических свойств;
- равномерно распределить походы по выходным дням месяца;
- практиковать предварительную запись в отдельные походы (когда, например, намечается трудный маршрут либо, наоборот, предполагается поход по маршруту популярному);
- подробно ознакомить с характером и условиями предстоящего похода в пункте сбора;
- проинструктировать туристов в начале маршрута;
- строго спрашивать с тех, кто знаком с писаными и не писаными правилами походов, но, тем не менее, их нарушает - вплоть до отстранения от похода, и т.д.

В немалой степени влияет на количественный и качественный состав группы и сам маршрут.

В двухдневный поход 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 оговаривают по телефону.

4.3. Организация велопутешествий в школе

У нас в стране подавляющее большинство школьников, занимающихся туризмом, совершают пешие походы. И несмотря на то что те-

перь у многих ребят есть свои велосипеды, редко можно увидеть цепочку школьников-велотуристов с объемистыми рюкзаками или баулами на багажниках. Видимо, влияет взрослый туризм, в котором число путешественников пешком, на байдарках, на лыжах пока значительно превышает количество велотуристов. Сказывается и то, что ездить на велосипедах по дорогам страны Правила дорожного движения разрешают лишь с 14 лет, когда некоторые ребята уже пристрастились к какому-то другому виду туризма. Третья причина, по-видимому, кроется в боязни родителей и учителей, что в путешествии на велосипедах непременно случится авария, несчастный случай. Однако велогонки подростков по улицам и дорогам намного опаснее, нежели организованное неспешное передвижение в группе под присмотром руководителя.

Но поговорите с подростками, которые уже бывали в велопутешествиях. Подавляющее большинство из них — энтузиасты велотуризма, и они не променяют своего двухколесного друга ни на что другое. А некоторые вам даже приведут убедительные аргументы в пользу турпоходов именно на велосипедах (большая скорость передвижения и в то же время высокая проходимость; не надо тащить вещи на себе; наконец, сама по себе велоезда, особенно по сухим лесным дорогам и тропам, доставляет большое удовольствие).

Организовать кружок велотуризма можно с ребятами 12—13 лет. В окрестностях своего города всегда можно проложить веломаршруты по местным дорогам с очень малым автомобильным движением, по проселочным и лесным дорогам, тропам. К тому моменту, когда подросткам исполнится по 14 лет, они уже будут готовы отправиться в серьезное путешествие. И велосипеды будут к тому времени оборудованы, как следует, и снаряжение основательно подготовлено. В доподоходный период можно организовать тренировочные занятия по общей физической подготовке, специальной технической подготовке, в т.ч. и тренировки по велотуристскому многоборью (ВТМ): а это и фигурное вождение велосипеда, и туристский триал, и велоралли - дистанции, которые совсем необязательно прокладывать на автодорогах. Для первых двух видов ВТМ подойдет спортивная площадка и небольшой участок городского парка, а для дистанции велоралли самого низкого класса — первого, подойдет вся территория парка.

Хорошо, если в велокружке у всех машины одной модели. Лучше ориентироваться на спортивно-туристские велосипеды. Девушкам тоже нужно ориентироваться на спортивно-туристские велосипеды.

С самого начала необходимо ориентировать школьников на специальные велорюкзаки, которые понижают центр тяжести груза. Для перевозки велосипеда в поезде дальнего следования нужно сшить чехол из материи размером 1,0×1,5 м. Для крепления рюкзака к багажнику необходимы резинки от плечевого эспандера. Нужен туристу счетчик пройденного пути или велокомпьютер (хотя бы 2—3 на группу).

Набор вещей походного снаряжения велокружка мало чем отличается от снаряжения кружков других видов туризма. Из специального снаряжения велосипедная группа должна иметь трос или цепь с замком для замыкания велосипедов, дополнительный полиэтиленовый тент для накрывания их на стоянках, велосипедный ремонтный набор (помимо личного ремонтного набора).

Вещи в велопоходах нужно укладывать тщательнее, чем в пеших, водных или лыжных походах, следить за тем, чтобы не соприкасались твердые предметы, особенно металлические. Ведра (или, как их часто называют туристы, канны) применяют овального сечения, комплект состоит из трех ведер с проволочными ручками, входящих одно в другое. Ведра часто перевозят в брезентовом чехле на переднем багажнике, причем каждое ведро — в отдельном полиэтиленовом конверте, а чтобы они не стучали, используют прокладки поролона или пористой резины. Крепят ведра с помощью резинок плечевого эспандера. Сыпучие продукты (крупы, сахарный песок и т. д.) перевозят в матерчатых мешочках, причем внутрь их вкладываются полиэтиленовые. Для карты нужно иметь планшет из прозрачного пластика. Карту удобно возить на переднем багажнике сверху, прижав ее резинкой эспандера. Необходимо научить школьников комплектовать медицинскую аптечку. В медицинскую аптечку помимо общетуристских медикаментов нужно включить глазные капли (3-процентный раствор альбуцида) и пипетку — для снятия раздражения при попадании в глаза пыли и насекомых.

Специальный ремонтный набор инструментов и запчастей подбирается в зависимости от численности группы, района путешествия, его длительности. Из принадлежностей к велосипеду в поход нужно взять насос со шлангом, сумку с инструментами, масленку, велокамеру, резинки от эспандера или так называемый «паук» — металлическое кольцо с шестью резинками, флягу, полиэтилен для защиты седла от дождя. Насосы, сумки с инструментами, масленки можно брать по одному предмету на двоих-троих участников похода.

Для предохранения от дождя должна быть полиэтиленовая велонакидка, которую придется тоже делать самим. Советуем сзади к велосипедам (лучше всего к рюкзакам) прикрепить так называемые знаки безопасности. На куске тонкой фанеры, пластика или материи рисуют изображение дорожного знака 1.30 «Прочие опасности». А на велосипедах направляющего и замыкающего обычно сзади рюкзака укрепляют яркий флажок треугольной формы. Флажок можно прикрепить к обычной деревянной палке длиной примерно 70 см, чтобы он выступал с левой стороны за пределы рюкзака. Хорошо также, если одежда направляющего и замыкающего — яркого цвета (лучше оранжевого). Для управления велогруппой руководители обычно применяют судейские свистки.

С самого начала юных велотуристов необходимо научить распределять групповое снаряжение между участниками похода, а также равномерно распределять весь груз между велотуристами группы. Для девушек он должен составлять $\frac{2}{3}$ веса от груза, который везут юноши.

Считается, что перед велопутешествиями низших категорий сложности в тренировочных походах выходного дня надо наездить в сумме столько же километров, сколько их в самом путешествии. Школьные группы должны на тренировках наездить полуторную, а лучше двойную протяженность категорийного маршрута, т. е. перед походом I категории сложности надо накатать примерно 500 км. Обычно школьники в путешествие отправляются в июле, стало быть, с начала велосезона, т. е. примерно с середины апреля, вполне можно набрать этот километраж с учетом того, что на майские праздники кружковцы отправятся в трех- четырехдневный поход.

В туризме в отличие от спорта важна не скорость, а выносливость, умение подолгу сидеть в седле, не утомляясь. Одна из основных целей тренировочных походов — научить ребят ехать в ровном, умеренном темпе, компактной группой. В тренировочные поездки надо стараться выезжать в том составе, в каком собираетесь в многодневное путешествие. Так ребята лучше приобретут навыки совместного движения, сдружатся при устройстве бивака. Каждая тренировка должна начинаться в медленном темпе и только через 30—50 мин, когда организм привыкнет к езде, можно плавно повысить скорость. Общая тенденция всех методик предпоходных тренировок, разработанных в стране, - увеличение протяженности поездок, утяжеление перевозимого груза, усложнение дорог.

Первую поездку (открытие велосезона) лучше совершить по гладкой ровной дороге (асфальт) без груза, протяженность - не более 15 км, скорость — 7-8 км/ч, обязательна 15-20-минутная остановка, кроме того - две пешие паузы по 2-3 мин.

Вторая поездка - 30-40 км по ровной дороге, скорость 8-10 км/ч, ежечасно - остановки по 15 мин, примерно посередине - привал с перекусом. Груз во второй поездке - несколько килограммов (еда, фляга с напитком, накидка от дождя, запасные носки и джемпер, запасная камера).

Третья поездка - однодневный поход 40-50 км с привалом 1,5-2 ч, на котором готовится чай на костре. В середине пути — участок песчаногравийной дороги, на маршруте - небольшие подъемы и спуски, скорость 10—12 км/ч, груз — 8-10 кг у мальчиков и 6-7 кг у девочек.

Четвертый поход, двух- трехдневный, приходится на майские праздники. Протяженность маршрута — 100—150 км из расчета по 40—50 км в день. Скорость — до 14 км/ч, вес груза 10—15 кг у мальчиков и 7—10 кг у девочек. В начале и конце маршрута — спокойные участки, в середине - грунтовые дороги, подъемы и спуски, полезны даже труднопроходимые участки. В середине трех- четырехдневного похода целесообразно

устроить соревнования по технике велоезды с простейшими упражнениями: «разворот в круге», «коридор», «ворота», «восьмерка», «змейка» и т. д.

На остановках походов желательно выполнять гимнастические упражнения для рук, шеи, плечевого пояса и туловища. Между остановками необходимо устраивать пешие паузы, в первую очередь, на крутых подъемах. Особенно полезно велотуризм сочетать с волейболом, а на больших привалах можно устроить интересные состязания в волейбол с сеткой.

После майского похода рекомендуется проводить одно- двухдневные походы, в которых отрабатываются различные навыки велотуризма и техники движения по разным дорогам:

- ориентирование на открытой и закрытой местности;
- оказание доврачебной помощи;
- перенос велосипеда через препятствия;
- преодоление оврагов и маленьких речек;
- езда под дождем по песчаной и скользкой дороге и т. д.

Нормы дневного перехода доводят до 60-70 км. Скорость - на гладкой ровной дороге – 16-18 км/ч. Вес рюкзаков мальчиков - до 15-18 кг (до 10 - 12 - у девочек).

Уже в ходе классных занятий и первых тренировочных выездов именно в велопоходах проявляются наклонности ребят, их интересы, особенности поведения. Месяца через два после медосмотра необходимо распределить обязанности между членами будущей походной группы. В любом случае этот ответственный момент должен произойти перед майской «трехдневкой», чтобы ребята в этом походе уже выполняли свои обязанности.

Прежде всего, у руководителя в школьной туристской группе обязательно должен быть помощник, в роли которого может быть другой учитель, родитель кого-либо из ребят, старший брат, студент. Необходимо только, чтобы помощнику исполнилось 18 лет и чтобы ему дирекция школы доверила ребят. Деятельность туристских коллективов школьников строится на принципах самоуправления. Его воспитательное значение очень высоко, так как в этом случае намного легче создать в кружке (а потом — в группе) позитивное общественное мнение. Поэтому в группе должен быть командир — наиболее опытный, надежный, авторитетный школьник. Он помогает руководителю подготовить поход, а на маршруте следит за правильным и своевременным выполнением ребятами своих обязанностей. Кроме этой, в группе могут быть и такие должности:

- заместитель командира (он же может быть штурманом, ответственным за разработку маршрута);
- завхоз по снаряжению;
- завхоз по питанию;
- казначей;
- механик по ремонту техники и снаряжения (или ремонтный мастер);
- санинструктор (или санитар);

- летописец (ответственный за дневник);
- фотограф;
- спортивный организатор (а если шире — культорг);
- костровой;
- ответственный за охрану велосипедов.

Если будет выпускаться походная газета, то должен быть главный редактор.

Кроме общетуристских должностей могут быть обязанности краеведческие: старший краевед, географ, историк, ботаник, зоолог, этнограф и т.д. Обладатели этих должностей собирают как можно больше информации по своему направлению о районе, по которому пройдет маршрут, делятся своими знаниями с другими ребятами, намечают вместе со старшим краеведом экскурсионные объекты для осмотра, на месте рассказывают о достопримечательностях. Кроме того, все краеведы во время похода в музеях, у местных жителей, непосредственно у памятников и объектов собирают новые сведения. После похода каждый по своей части составляет отчет.

В некоторых туристских кружках практикуется *двойное управление* группой. Например, кроме того что на весь поход избираются старший механик, главный редактор, старший краевед и т. д., на каждый день назначаются дежурный механик, дежурный редактор, дежурный комендант лагеря и т.д.

Прежде чем выйти в поход, все участники должны усвоить основные сигналы направляющего. Каждый день должен назначаться дежурный штурман, который под руководством главного штурмана ведет за собой группу, задает нужный темп (в первый, самый ответственный день похода группу ведет сам руководитель).

По шоссе велотуристы едут цепочкой по одному не далее 1 м от края покрытия или по обочине, если по ней хорошо ехать, и там нет пешеходов. Интервал на ровной дороге 3 м, на лесной дороге, на тропах — 5-6 м, на спусках - до 10-15 м, на спусках по мокрой и скользкой дороге - до 20-30 м. Во время остановок вся группа немедленно сходит с полотна на полосу отчуждения. Остановки надо стараться устраивать там, где есть съезды с шоссе, и располагаться у леса или лесополосы. Особенно внимательными надо быть при проезде через город, где очень легко растерять группу. Темп здесь должен быть медленным.

Обычно режим дня в походе таков: подъем - в 7.00, движение по маршруту - с 9.00 до 12.30 и с 15.00 до 18.30, привал - с 12.30 до 15.00 ч, отбой - в 22.00. В длинные летние дни вечером на ночлег можно останавливаться позже, соответственно отбой может быть в 22.30. В жару обеденный перерыв увеличивается за счет сдвига времени движения.

Ежедневно вечером (обычно перед ужином, пока не стемнело) каждый участник похода осматривает свой велосипед, чистит его, смазывает, устраняет неполадки и неисправности. Если нужно, ему помогает в

ремонте механик группы (или дежурный механик). Позже последний осматривает все велосипеды. По вечерам, после ужина полезно устраивать общие собрания группы, на которых командир подводит итоги дня, дает оценку деятельности всех участников похода, ставит задачи на следующий день. На этом собрании каждый может дать оценку тому, что произошло днем высказаться по поводу всего, что произошло днем, внести свои предложения, сделать критические замечания. Такой разбор дня полезен для снятия напряжения между членами группы, устранения недоразумений, а главное - помогает выработать правильные нормы взаимоотношений в группе, утвердить дух доверия между всеми. Здесь же, у вечернего костра, можно спеть любимые песни, рассказать интересную историю.

По возвращении домой наступает последний, завершающий этап похода: изготовление фотографий (или кинофильмов), написание отчета, получение в маршрутно-квалификационной комиссии (МКК) зачетной справки и т.д.

4.4. Методика проведения походов выходного дня на велосипеде

Руководство походами выходного дня (ПВД), 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 браться 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 коллектива физкультуры, председателем правления или инструктором туристского клуба, ответственным лицом организации, проводящей поход, и заверяется печатью турклуба или организации.

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, в самом же походе не следует пить даже пиво.

Когда все собрались, руководитель представляется, рассказывает участникам об особенностях похода, сообщает маршрут, описывает достопримечательности, которые предстоит осмотреть, называет предполагаемое место и время привала, примерное время возвращения. Обязательно предупреждает о трудностях, которые встретятся в походе, особенно о труднопроходимых 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 пригородном поезде, 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 все могли приспособиться к езде в группе. В удобном ближайшем месте (у леса или лесополосы) делается организационная остановка. Если группа собралась по объявлению, все записываются в маршрутный лист.

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 напоминает три главных и неоспоримых правила велопоездов:

- 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 остановиться где-нибудь у родника, на развилке, в интересном месте можно лишь в том случае, если руководитель или человек, ведущий группу по маршруту, находится впереди. Гуськом ехать 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, использование которых 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:

- 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 отправиться в путь. Руководитель выезжает на дорогу и останавливается на обочине. За руководителем (направляющим) становятся самые слабые члены группы, и по ним выбирается темп движения. Следующие участники располагаются по возрастанию физических возможностей, в конце - самые сильные туристы, в том числе замыкающий, который обычно везет необходимый ремонтный набор, медицинская аптечка. 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 куса тонкой фанеры (пластика, материи) знак 1.30 «Прочие опасности». Помимо этого, катафот или просто яркий флажок треугольной формы на палке, выступающей примерно на 70 см за пределы багажника велосипеда с левой стороны. 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 еще не знает своих сил, 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 неуправляемый «табун», особенно, если новичков в группе много, так и до ЧП недалеко. В то же время нельзя испортить настроение всем участникам похода; тут нужно опираться на костяк группы: опытные товарищи должны создавать позитивное настроение.

Темп движения должен плавно нарастать, достигая максимума через полтора-два часа после начала похода (но в пределах объявленного), а к обеду понижаться. К этому времени запасы энергии, особенно в жаркий день, начинают быстро снижаться. Через каждые 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 полезно выполнение гимнастических упражнений для рук, шеи, плечевого пояса и поясницы, а также приседаний.

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 как паузы для свободного общения.

Поскольку завтракают в день похода рано, между 10 и 11 часами, устраивают перекус. Для него лучше всего подходят такие легко усваиваемые продукты, как пряники, печенье, инжир, изюм, курага, фрукты, овощи. Их 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 не вредно 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 падали от 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 целесообразно, но чай в велосипедной поездке идет очень хорошо, в жару - зеленый. Организовывать 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, 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, устраивают 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, заведя электричку, сразу бросается к ней, забыв про всех остальных. И совсем недопустимо, когда так поступает руководитель.

4.5. 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 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 незнакомому ему маршруту, спокойно проедет, например, в стороне от причудливой башенки, партизанского мемориала в лесу. Не останется он равнодушным проезжая и мимо неожиданно появившегося в разрыве цепи деревьев сурового обелиска, дома с мемориальной доской, не узнав, кому и какому событию эти знаки и объекты посвящены, какова их история.

Однако случайно возникающие на пути различные объекты, пусть и интересные, как показывает практика, доставляют не очень много удовольствия. Культурная программа такого похода бывает похожей на ералаш: тут и природные объекты, и старая архитектура, и военные мемориалы. Поход оставляет сумбурное впечатление. Совсем 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, замков, храмов, монастырей, интересных объектов природы и т. д. Такие познавательные поездки могут занимать от одного до четырех дней.

Походы-экскурсии, зачастую, вызывают большой интерес и влекут за собой проведение следующих поездок на ту же тему. Поэтому в последнее время все чаще стали организовываться 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 поход «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 по данной теме.

Однако сами по себе объекты (скажем, старинные сооружения) часто безмолвны, лишь лаконичная табличка извещает, что перед любопытствующим туристом - памятник архитектуры такого-то века, который охраняется государством.

Любую достопримечательность надо еще умело показать, рассказать о ней так, чтобы заинтересовать даже 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. Реальнее приобщить к проведению походов в качестве помощников руководителей, умеющих ездить на велосипеде, специалистов разных областей знаний (историков, архитекторов, археологов, биологов и т. д.). Организовать с ними циклы велопоходов по определенным темам на высоком профессиональном уровне. Расширить и палитру этих 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.

При подготовке познавательных тематических походов приходится все же рассчитывать чаще на свои силы: либо на самого руководителя, либо на 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 график 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 с широким охватом тем, и проведением исследования в каком-то узком направлении, например, обследование памятников деревянного зодчества, партизанских баз и т.п.

Разрабатывая маршрут познавательного похода, не следует чрезмерно перегружать его знакомством с достопримечательностями, осмотром памятников и посещением музеев. Следуя потоком, они грозят смешаться в головах зрителей в невообразимую путаницу образов, фактов, объектов и т.д. Да и назвать такое движение в рваном темпе походом будет затруднительно. Опыт показывает, если осмотр занимает больше одной трети походного времени, то информация воспринимается плохо. Лучше как следует ознакомиться с одной-двумя достопримечательностями, чем пробежать мимо десяти.

При составлении экскурсионной программы похода следует иметь в виду еще и то обстоятельство, что помимо «официальных» достопримечательностей, известных заранее, к посещению которых стремились туристы, в пути будут привлекать внимание и иные любопытные объекты: необычной конструкции колодец, остатки моста, раскидистый дуб-исполин, удивительный резной наличник на деревенской избе и т.д. Такие приятные неожиданности тоже не захочется пропустить, а они потребуют внимания, времени.

И еще. Планируя поход-экскурсию, стараются так составить маршрут, чтобы первая остановка для осмотра объекта была сделана через час-полтора после начала движения. За это время участники группы ус-

пеют 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. Они не только расскажут много любопытного, но и подскажут новые интересные объекты по маршруту, которые стоит 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 ознакомить с целью 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, участники похода могут попросту не воспринять рассказ, да и достопримечательность не произведет должного впечатления. «Экскурсоводу», бывает, удастся 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 предыдущей 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 рамки другой темы, хотелось бы призвать походных руководителей и «экскурсоводов», 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 бережении

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, которое необходимо отвести непосредственно на езду);
- подробная нитка маршрута, протяженность;
- краткое техническое описание маршрута с указанием покрытия дорог и условий проходимости отдельных участков;
- краткая характеристика достопримечательностей на маршруте и недалеко от его нитки;
- рекомендации: что необходимо предусмотреть для успешного его прохождения, с какой литературой можно ознакомиться.

Не помешают в паспортах схемы маршрутов. Кроме того, можно составить карту региона с нанесенными на нее маршрутами. Всеми этими материалами смогут воспользоваться и приезжие велотуристы.

4.6. Особенности ПВД на горных велосипедах

С приходом на российский рынок горных велосипедов (или внедорожных, «маунтинбайков») родилось новое направление велопоходов выходного дня - как можно меньше асфальта, как можно больше лесных грунтовых 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 делается, то очень кратковременный. Второй, наоборот, - как можно дальше от города (но в пределах досягаемости за один день), чтобы глубже окунуться в провинциальную сельскую идиллию, забыв на несколько часов о существовании урбанистического мира. Тут уже без пригородных электричек не обойтись. Возвращаются порой на последней.

«Бездорожные» походы привлекают своим авантюризмом и наличием 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 используются 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 больше передвигаться «велопешком», средняя ходовая скорость поменьше, чем в ближних походах (такие походы, например в московском клубе «Караван», называют «велотрофи», по аналогии соответствующими автомобильными пробегами).

Оба варианта походов предполагают участие в нем 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. Горные велосипеды, обычно не имеющие багажников, определяют и стиль экипировки – так называемый 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 продукты питания 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: определяется место в одном из окраинных лесопарков, куда участники походов приезжают к заранее условленному часу. Порой 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 обязательно наличие грязевых щитков), все больше будет любителей ездить и зимой.

4.7. Различные формы организации ПВД

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 выбираются 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 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, поясицы и других частей тела после езды на велосипеде. В походах с играми и соревнованиями привал должен быть больше (3 - 4 часа), соответственно, маршрут короче. Привал устраивается в заранее подготовленных 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 гладким местным дорогам, без труднопроходимых 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.

Маршруты с участием подростков 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**, посвященные 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 устраивается были поляна или луг, овраг, крутой склон, маленькая река или ручей. На привале можно предложить выполнить разные элементы туристской техники: вязку 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.

Походы могут иметь цель отработку велотуристской техники. Тогда различные элементы (сложные участки и естественные препятствия) в одних случаях могут располагаться равномерно по маршруту, а в других - быть сконцентрированы на специально выбранной компактной трассе, в районе обеденного привала. Сюда можно включить преодоление ручья и оврага, переправу с велосипедом по бревну, транспортировку пострадавшего, переезд песчаного участка, фигурное вождение, велоориентирование и т.д.

Для морально-психологической закалки велотуристов полезны «сушинские» походы, «куда глаза глядят» или походы «в никуда», как их называют 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).

Нужно проводить 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.

Сочетание походов по геометрическому принципу. До сих пор мы говорили о велопоходах, в которых участвует 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 велогруппы, у каждой из которых свой маршрут, получится так называемый ***звездный поход*** (маршруты ассоциируются с лучами, а центр звезды - место привала). В таких походах центральными мероприятиями становятся привал, встре-

ча групп, поэтому в звездных походах на привале проводятся 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 «Мастер 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 больше возможностей 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, шутливые 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 провести 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 водники 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, когда к вело-

маршрутам 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.

Контрольные вопросы к теме «Организация походов выходного дня на велосипедах»

1. Чем отличается велорюкзак от рюкзаков других видов туризма?
2. Чем отличается групповое снаряжение велотуристов от такового у «пешеходников»?
3. Назовите типы маршрутов ПВД.
4. Что такое ПВД на велосипедах с открытым сбором?
5. Для чего необходим график движения на велосипедах по маршруту ПВД?
6. Какими правилами руководствуются при определении протяженности маршрутов ПВД на велосипедах?
7. Каков количественный состав группы велотуристов.
8. Как регулируется количественный и качественный состав группы велотуристов в походе выходного дня с открытым сбором?
9. Каким требованиям должен соответствовать руководитель велопохода?
10. Какую работу должен провести руководитель на месте сбора (железнодорожная платформа), если велопоход начинается с проезда на электричке к началу маршрута?
11. Основные причины низкой активности занятий школьников велотуризмом.
12. Основные способы приобщения школьников к велотуризму.
13. Чему учат в школьном кружке велотуристов изначально?
14. Правила укладки рюкзака велотуриста.
15. Основные ориентиры веса рюкзака школьниц.
16. Что означает понятие «двойное управление» у велотуристов – школьников в группе?
17. Каким образом проводится подготовка школьников к многодневным велопоходам?
18. Что использует руководитель для управления группой школьников-велотуристов в движении по маршруту?
19. Что обязательно соблюдаются в велопутешествии со школьниками?
20. Что должно быть обязательно проведено при завершении первого дня двухдневного ПВД у велотуристов – школьников?

- 21.Какую работу выполняет руководитель на организационной остановке?
- 22.Какие три главных и неоспоримых правила объясняет руководитель на организационной остановке велопохода?
- 23.Каким должен быть темп движения в велопоходе?
- 24.Какую часть маршрута велотуристы должны проехать до обеденного привала?
- 25.Какова длительность привала в ПВД на велосипедах?
- 26.Перечислите традиционные дополнительные сигналы рукой направляющего группы?
- 27.Какие сигналы рукой подает направляющий группы при обгоне транспортного средства?
- 28.Что означает поднятая вверх рука с поднятым пальцем?
- 29.Какова расстановка велотуристов во время движения в колонне?
- 30.Каковы правила провоза велосипеда в вагоне поезда?

Литература:

1. Булгаков А.А. Велосипедный туризм для всех. - М.: Профиздат, 1984.
2. Велосипедный туризм /Сост. А.А.Булгаков. - М.: Ключ,1988.
3. Булгаков А.А. В велопоход со старшеклассниками // Ежегодник «Велосипедный спорт». - М.: Физкультура и спорт, 1984. С. 60-65.
4. Половцев В.Г., Юранов С.Я., Плащинский А.В. Организация велопутешествий в школе. - Минск: Народная асвета, 1977.
5. Соколов В.А., Ильин В.С. Велосипедный туризм: Учебное пособие. - М.: Рекламно-информационное бюро «Турист», 1992.

Глава 5. СОРЕВНОВАНИЯ И ИГРЫ НА ВЕЛОСИПЕДЕ В ПОХОДЕ, НА ТУРИСТСКОМ СЛЕТЕ

5.1. Соревнования по велотуристскому многоборью (ВТМ)

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 заканчивая 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 рекомендуется познакомиться с Правилами, хотя бы изложенными в этой главе.

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 проверяется 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 проведение различных конкурсов (по пропаганде 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 самодетельного спортивно-оздоровительного туризма в целом или его отдельных видов. Проведение слетов и соревнований - прекрасная форма развития 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 со-

реэнований, 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 проведение конкретных мероприятий, 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 выполнением специальных заданий. Соревнования велотуристского многоборья (ВТМ) проводятся по следующим видам: фигурное вождение, ралли, триал. 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. Это могут быть 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 на велосипеде и пешком с велосипедом.

В зависимости от сложности дистанции соревнования подразделяются на пять классов.

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 (табл. 4).

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 несложным правилам и компактной дистанции (фигурное вождение можно проводить на любой спортивной площадке размером с баскетбольную). 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 их 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.

Таблица 4

Классификация дистанций ВТМ

Фигурное вождение			Велоралли			Триал	
Класс дистанции	Кол-во фигур, не менее	Расстояние между очередными фигурами, м, не более	Кол-во этапов КВ, не менее	Протяженность, км, не менее	Кол-во специальных заданий (ДС), не менее	Кол-во препятствий, не менее	Протяженность, метров, не менее
V(MC)	10	3	9	50	9	10	200
IV	9	4	7	30	7	9	150
III	7	8	5	20	5	7	100
II	5	8	4	15	4	5	70
I	4	8	3	10	3	4	50

Применяемые на соревнованиях упражнения, взяты из реальных ситуаций во время езды на велосипеде по дорогам с различным покрытием или по пересеченной местности.

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 расстоя-

ние между фигурами и границей площадки должно быть не менее 3 м, а между финишем (стоп-линией) и краем площадки - не менее 5 м. 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 (табл.5). 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 тот, кто покажет 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 назад. 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 разделены по значимости на несколько групп. 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 правило, что на дистанции фигурного вождения участники стартуют обычно на велосипедах

без груза. Наметилась тенденция к уменьшению размеров фигур (рис. 12).

Ввиду кратковременности прохождения дистанции старт очередному участнику дается после прохождения финиша предыдущего.

Таблица 5.

Рекомендуемые штрафные баллы за ошибки при выполнении технических этапов и специальных заданий (ДС) на дистанциях соревнований

№	Наименование ошибок	Ралли	Фигурное вождение	Туристский триал
1	Касание ногой земли или иной опоры	1	1	1
2	Выезд одним колесом за разметку	1	1	1
3	Сбитая стойка, ограничитель	1	1	
4	Пропуск элемента разметки		1	
5	Нарушение направления движения, порядка прохождения фигур, препятствий, этапов	5	5	5
6	Выезд двумя колёсами за разметку	5	5	5
7	Разрушение разметки (поломка, обрыв, падение)	5		5
8	Потеря снаряжения, предмета, кольца, сбитая планка, переезд - недоезд стоп - линии	10	5	5
9	Падение велосипеда	10	10	10
10	Движение не на велосипеде более 3 метров, за каждый метр	10	10	10
11	Сквозной проезд фигуры	10	10	10
12	Падение участника	50	50	50
13	Объезд (пропуск) препятствия, фигуры	50	50	50
14	Прохождение не предусмотренным способом	50	50	
15	Неправильно: - завязанный узел - движение по перилам - расположение страховки – незакрученная муфта карабина - работа без рук	1		
16	Преждевременное прекращение страховки участника	5		
17	Срыв участника с самозадержанием	10		
18	Отсутствие страховки, двое на верёвке, бревне	50		
19	Техническая или физическая невозможность прохождения дистанции	Снятие с дистанции		

Фигурное вождение.

В велотуристском многоборье предъявляются следующие требования к фигурам и препятствиям.

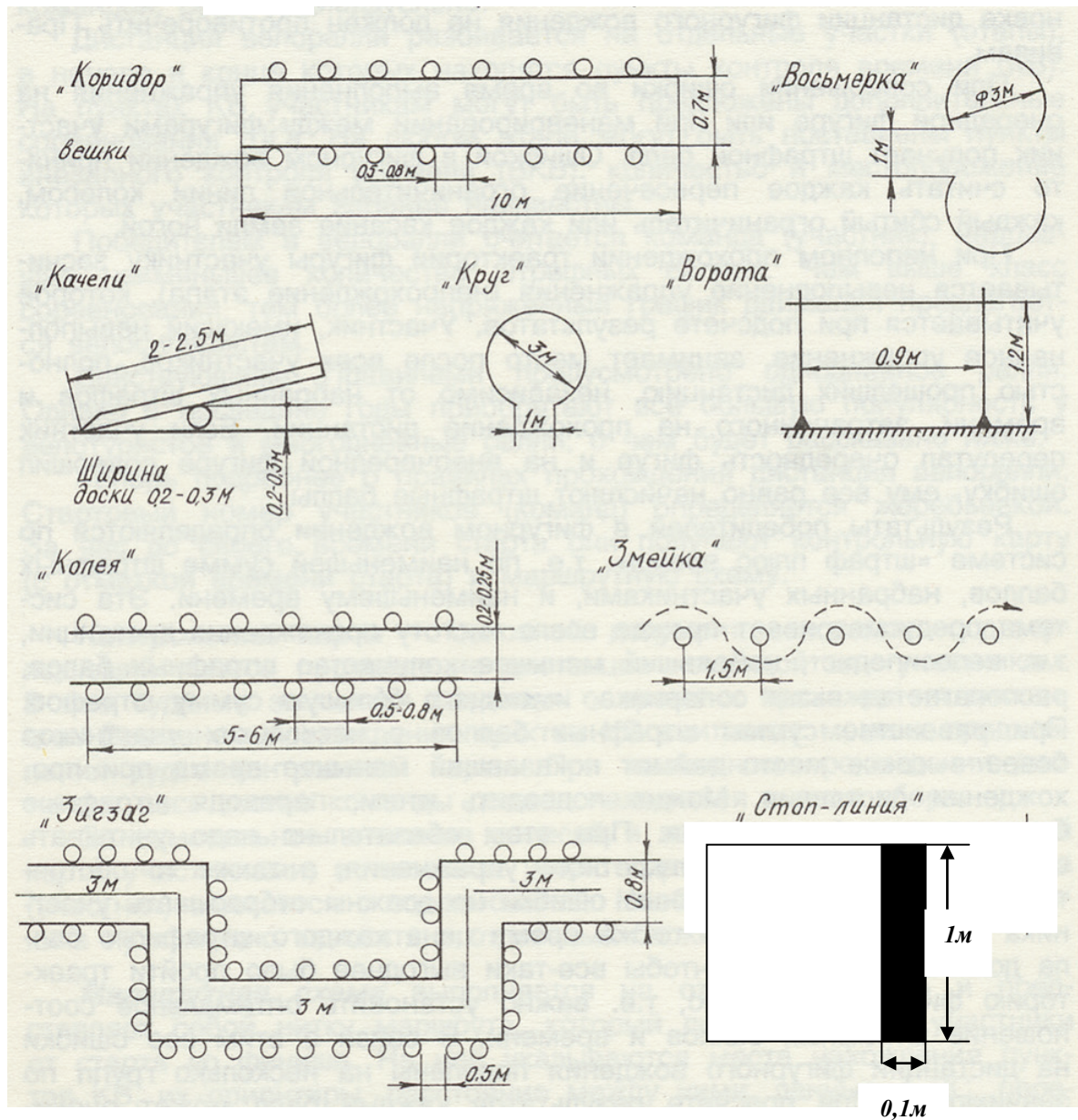


Рис. 12. Упражнения фигурного вождения велосипеда

Описание фигур и порядка их прохождения на дистанции фигурного вождения.

1. Коридор.

Участник проезжает по коридору длиной 10 м и шириной 0,7 м, образованному разметкой и двумя параллельными рядами стоек высотой 1,2-1,5 м, установленных через 1 м.

2. Ворота.

Участник проезжает через ворота, образованные двумя вертикальными стойками, установленными на расстоянии 0,9 м друг от друга, и поперечной перекладиной на высоте 1,2 м. Перекладина не закреплена и свободно лежит на стойках.

3. Качели.

Участник проезжает по доске, длиной 2,5 м и шириной 0,2 - 0,3 м, установленной на опоре высотой 0,25 м.

4. Круг.

Участник въезжает через разрыв шириной 1 м, обозначенный ограничителями, в окружность диаметром 3 м, разворачивается внутри нее и выезжает через разрыв обратно. По окружности равномерно устанавливаются 9 ограничителей.

5. Восьмерка.

Фигуру образуют две соприкасающиеся окружности диаметром 3 м. Участник въезжает через один из разрывов шириной 1 м, обозначенный ограничителями, разворачивается сначала внутри одной окружности, затем внутри другой, но в противоположном направлении и выезжает через второй разрыв. По внешним границам фигуры равномерно устанавливаются 18 ограничителей.

6. Колея.

Участник проезжает по колее длиной 5 м и шириной 0,2 м, образованной разметкой и двумя параллельными рядами ограничителей, установленных через 0,5-1 м.

7. Зигзаг.

Фигура состоит из пяти коридоров шириной 0,8 м и длиной 3 м по осевой линии, соединенных под прямым углом и не образующих замкнутого контура. Участник проезжает фигуру в заданном направлении. Ограничители обязательно устанавливаются на въезде и выезде из фигуры, на всех углах и на середине внешних линий разметки коридоров.

8. Змейка.

Участник последовательно проезжает все проезды между 6-ю стойками высотой 1,2 м, установленными через 1,5 м в один ряд. Ограничительные линии фигуры проводятся параллельно линии стоек на расстоянии 1,5 м, с двух сторон от нее.

9. Перенос предмета.

Фигура состоит из двух кругов или площадок 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 из кругов устанавливается предмет высотой 0,15 - 0,20 м, весом 0,3 - 0,5 кг, площадью основания не более 30 кв. см.

10. Кольцо.

Фигура состоит из двух стоек с кронштейнами на высоте 1,5 м, установленных на расстоянии 5 м и ограничительных линий, нанесенных параллельно линии стоек на расстоянии 1,5 от нее. На одной стойке висит кольцо (пластмас-

совое 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.

11. Стоп-линия.

Фигура представляет собой квадрат со стороной 1 м. На дальней стороне перпендикулярно движению размечена полоса шириной 0,1 м, являющаяся стоп - линией. Участник должен остановить велосипед так, чтобы переднее колесо имело контакт со стоп - линией. Допускается касание земли ногой в пределах квадрата после остановки велосипеда.

12. Другие фигуры.

Допускается составление новых фигур из элементов вышеперечисленных.

Примечание: Ограничители имеют высоту не менее 0,15 м.

Ралли.

Это, пожалуй, один из интересных 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 проведение однодневного 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 исправлений в контрольную карту участниками, а также за утерю карты или ее порчу команда (участ-

ник) 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, перерывы в движении и другие сведения о маршруте, отраженные понятным способом.

Маршрутной схемой может служить топографическая карта. На ней задается 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 всех участников.

Рекомендуемые формы легенды и контрольной карты велоралли представлены на таблице 6. 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 каждом КВ получать штрафы за опоздания. Нужно уметь быстро оценить ситуацию и перестроить тактику прохождения маршрута на ходу.

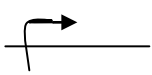
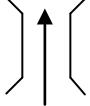
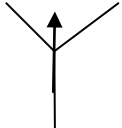
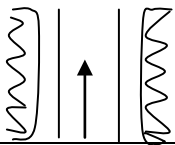
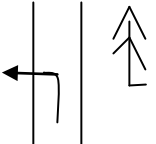
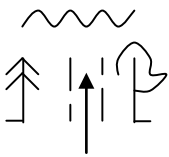
Вторая система позволяет команде быстро войти в график движения в случае его нарушения на одном из этапов.

Увидев ВКВ, 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.

Таблица 6

Образец легенды велоралли

Ориентир	Дополни- тельный ориентир	Расстояние		Ско- рость, км/ч	Время на дис- тан- ции, мин	Нор- ма вре- мени на ДС, мин	Прочие сведения о дистанции
		Между ориен- тирами	Меж- ду 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 Тест ПДД, медицинский тест
	Хвойный лес, тропа	0,8	-	-	-	-	-
	Поляна, ручей	0,6	1,4	—	5	4	КВ-3, ДС-5 Переправа через ручей сходу

В качестве дополнительных соревнований (ДС) в велоралли могут применяться все этапы полосы препятствий (табл.7), 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.

Таблица 7

Классификация технических этапов (ДС) дистанции ралли

№	Специальные задания (ДС)	Класс дистанции				
		I	II	III	IV	V
1	Движение по бездорожью, м	20	40	60	80	100
2	Песчаный участок, м	8	10	12	14	16
3	Колея, м	2	4	6	8	10
4	Брод, м		4	6		10
5	Подъём в гору, %	до10	5-15	10-15	15-20	20-25
6	Спуск, %	до15	до20	15-20	20-25	25-30
7	Скоростной участок, км	до5	до7	до10	до15	до20
8	Азимут, количество азимутов, длина этапа, км	2	4	6	8	10
		1	1	2	3	5

Описание рекомендуемых технических этапов и специальных заданий (ДС)

1. Движение по бездорожью.

Участок длиной до 100 метров и шириной 1,5 - 2 м прокладывается по бездорожью с естественными препятствиями (песок, болотистый грунт, крутые повороты, крупные камни, склоны, корневища деревьев, канавы и т.п.) и размечается цветными флажками или другим удобным для ориентирования способом. Прохождение участка на велосипедах.

2. Песчаный участок.

Участок с песчаным покрытием (слой песка не менее 10 см) длиной до 16 метров. Прохождение участка на велосипеде.

3. Колея.

Глубина не менее 0,1 м. Колея может иметь изгибы и быть заполнена водой.

4. Преодоление брода на велосипеде.

Участок ручья (реки) шириной до 10 м, глубиной до 0,3 м и скоростью течения до 2 м/с. Прохождение участка на велосипеде.

5. Крепление и перевозка снаряжения на велосипеде.

Это ДС выполняется непосредственно на старте дистанции ралли. Контрольное снаряжение участников, предусмотренное положением о соревнованиях, предъявляется судьей. Приняв старт, команда закрепляет снаряжение на велосипедах. На финише дистанции ралли данное снаряжение еще раз предъявляется судьей для контроля комплектности. Комплектность снаряжения может проверяться на всех пунктах контроля времени во время прохождения дистанции. Штрафуется полная или частичная потеря снаряжения.

6. Подъем в гору на велосипеде.

Участок склона (дорога или тропа) длиной до 200 м, крутизной до 25%.

7. Спуск по склону на велосипеде.

Участок склона крутизной до 30%. На склоне размечается трасса длиной до 200 м с поворотами. В местах поворотов могут устанавливаться ворота шириной 2 м.

8. Медленная езда.

Каждый участник команды должен проехать по коридору, размеченному на площадке с твердым покрытием, протяженностью до 10 м, шириной 1 м. Старт может быть отдельным или общим. В случае общего старта размечаются несколько параллельных коридоров.

Прохождение данного этапа заканчивается при пересечении любым колесом финишной линии, линии разметки или при касании поверхности площадки любой частью тела участника.

9. Скоростной участок.

Выбирается участок дороги протяженностью до 20 км. Прохождение участка на время.

10. Движение по азимуту.

От КВ до КВ команды по указанным в легенде азимутам проходят этап согласно заданной скорости и времени прохождения.

11. Подъем, спуск по склону, траверс на велосипеде.

Маркированный участок склона крутизной до 30 %, шириной 1,5-2 м и протяженностью до 300 м. Прохождение на время.

12. 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 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. Границы зон входа и выхода из реки обозначаются маркировкой. После переправы с командными перилами все снаряжение снимается и убирается. Выполнение задания на время. Штрафы назначаются по Правилам соревнований по туристскому многоборью (раздел «Пешеходный туризм»).

13. Переправа через реку, овраг по бревну.

Длина бревна не менее 5 м, диаметр 25 - 40 см. Место под бревном должно быть очищено от опасных предметов. Перила командные или судейские. Препятствие преодолевается участниками по очереди. Груз и велосипеды транспортируются по перилам отдельно. Все участники должны переправляться со страховкой при помощи вспомогательной веревки. Границы зон входа и выхода из реки обозначаются маркировкой. При наведении командных перил первый и последний участники передвигаются по бревну, используя страховку двумя веревками. Команда натягивает веревку и закрепляет ее любым способом. После переправы с командными перилами все снаряжение снимается и убирается. Прохождение этапа на время. Штрафуется по правилам пешеходных соревнований (ТМ).

14. Спортивное ориентирование на велосипедах.

Проводится по действующим Правилам спортивного ориентирования.

15. Велокросс.

Заключается в прохождении участка сильно пересеченной местности протяженностью до 20 км на время. Допускается передвижение участников не на велосипеде. Прохождение этапа может быть командным, либо отдельным.

16. Овраг.

Участник должен преодолеть сход оврага, двигаясь на велосипеде по обозначенному коридору шириной не менее 1 м. Крутизна склонов оврага от 10 до 30 %. Протяженность этапа от 5 до 60 м.

17. Болото (с использованием судейской страховки).

Команда преодолевает заболоченный участок местности по размеченному пути, используя судейскую страховку.

18. Ориентирование велотуристское.

Используются топографические, автомобильные, общегеографические карты, легенды ралли. Длина дистанции до 40 км. Применяются виды соревнований: по выбору и в заданном направлении. Расстояние между КП - не менее 1 километра.

Описание рекомендуемых препятствий дистанции триала.

1. Бруствер.

Поперек направления движения - уступ высотой 0,2 м, длиной не менее 0,5 м. Ширина коридора прохождения препятствия 1 - 1,5 м.

2. Вал.

Вал высотой 2-3 м ориентирован поперек направлению движения. Ширина коридора прохождения препятствия 1 - 1,5 м.

3. Жерди.

На участке длиной до 5 м уложены произвольным образом и закреплены жерди диаметром до 10 см, длиной не менее 3 м. Ширина коридора прохождения препятствия 1 - 1,5 м.

4. Канава.

Канава поперек направлению движения шириной 0,3-0,5 м, глубиной 0,2-0,3 м. Ширина коридора прохождения препятствия 1 - 1,5 м.

5. Канава вдоль линии движения.

То же, что и п.4, но препятствие проходится в продольном направлении. Длина не менее 2 м.

6. Каменный завал.

На участке длиной не менее 2 м хаотично расположены камни (покрышки и т.п.). Ширина коридора прохождения препятствия 1-1,5 м.

7. Лабиринт.

Среди деревьев или стоек расчищается и размечается коридором шириной 1 - 1,5 м произвольный лабиринт.

8. Лестница.

На участке склона длиной до 3 м, поперек движения, из подручных материалов оборудуется лестница до 10 ступеней. Ширина коридора прохождения препятствия 1 - 1,5 м.

9. Двойная «лестница».

Участник должен проехать по двум лестницам, причем по одной из них - снизу вверх, по другой - сверху вниз. Препятствия следуют друг за другом.

10. Овраг.

Овраг глубиной от 3 – 5 м, шириной до 10 м. Участник должен проехать вниз по одному из склонов оврага, развернуться на противоположном склоне и вернуться обратно. Ширина коридора прохождения препятствия 1 - 1,5 м.

11. Ров.

Поперек направлению движения расположен ров с неравными по длине и крутизне склонами. Ширина коридора прохождения препятствия 1 - 1,5 м.

12. Двойной «ров».

Участник должен проехать второй «ров» в обратном первому направлении.

13. Седло.

То же, что и «вал», но в средней его части имеется понижение на 1 - 1,5 м, длиной 1,5 - 2 м. Коридор шириной 1 м прокладывается по вершине вдоль вала.

14. Скамейка.

Вдоль направления движения расположена доска длиной до 3 м и шириной 15-20 см, установленная на опорах на высоте 10 – 20 см.

15. 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. Ширина коридора прохождения препятствия от 1 до 1,5 м.

16. Другие препятствия.

На дистанции триала в качестве препятствий могут использоваться технические этапы ралли: песчаный участок, колея, брод, подъем в гору, спуск по склону (рис.13).

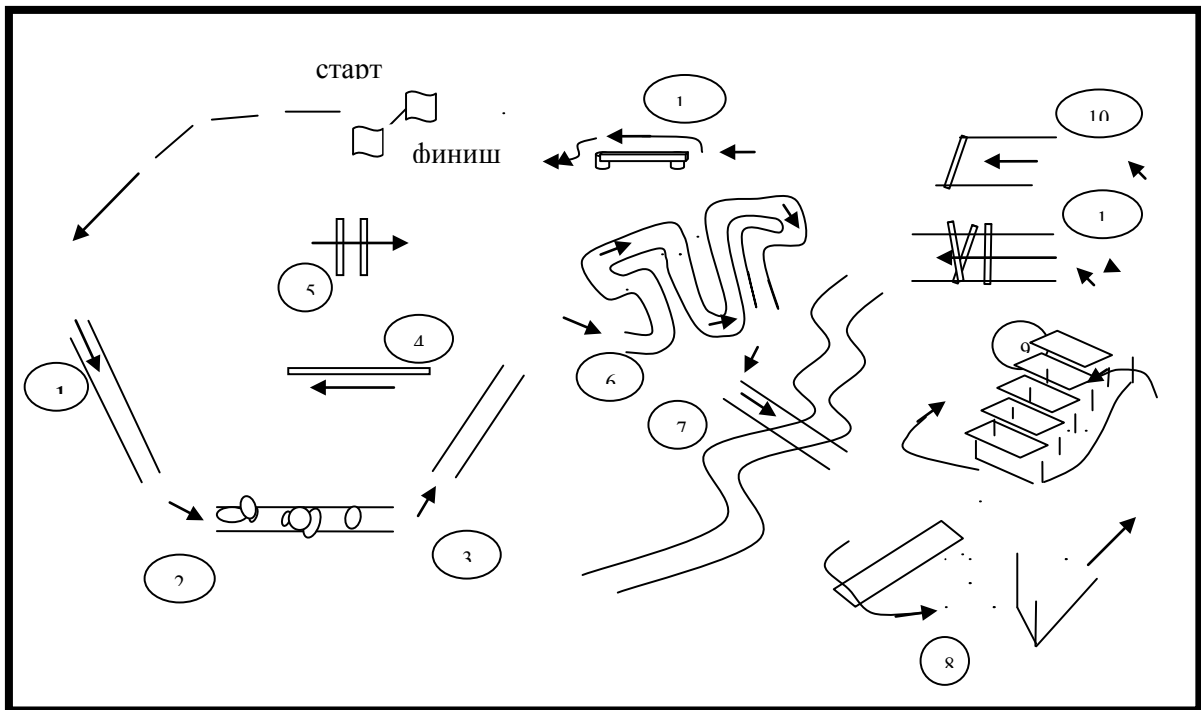


Рис.13. Схема дистанции туристского триала

Перечень фигур и препятствий по схеме:

- | | |
|--------------------|---|
| 1. Спуск. | 7. Ручеек. |
| 2. Каменный завал. | 8. Бруствер. |
| 3. Подъем. | 9. Лестница. |
| 4. Колея вдоль. | 10. Три бревна – мужчинам, одно – женщинам. |
| 5. Колея поперек. | 11. Скамейка. |
| 6. Лабиринт. | |

5.2. Подвижные игры и эстафеты на велосипеде

Велотуристу необходимы совершенная координация движений, ловкость и быстрота реакции в сочетании с навыками владения велосипедом. Игры, применяемые в учебно-тренировочном процессе, на привалах походов способствуют приобретению этих качеств.

К основным преимуществам игрового метода следует отнести:

- эффективность при решении задач обучения двигательным навыкам и воспитания физических качеств;
- высокий эмоциональный уровень, что способствует хорошему освоению учебного материала и позволяет сразу же привлечь и заинтересовать играющих регулярными занятиями велотуризмом;
- доступность в практическом применении, так как он не требует

сложного материально-технического обеспечения.

Приступать к игровым упражнениям можно только после завершения начального обучения езде на велосипеде. Первоначальное обучение можно считать законченным, когда занимающиеся относительно уверенно держатся на велосипеде, свободно управляют им, умеют быстро и легко без посторонней помощи сесть на велосипед, быстро по сигналу остановиться и сойти с него, умеют делать повороты в обе стороны на дороге шириной 4-5м.

Степень трудности игровых упражнений, используемых в тренировочном процессе, устанавливается в зависимости от уровня подготовленности велотуристов.

Подвижные игры

«Удержись в седле». Групповая игра на ограниченной площадке. Задача вывести противника из игры, встав на его пути и заставив потерять равновесие, т.е. коснуться ногой земли.

«Дотронься колесом». Игра в салки на ограниченной площадке (12×12м). Задача водящего – коснуться передним колесом велосипеда заднего велосипеда любого игрока и при этом не потерять равновесие. Осаленный становится водящим.

«Сумей догнать». Играют до 20 человек. Участники с велосипедами располагаются по кругу (по дорожке стадиона) на одинаковом расстоянии друг от друга. Например, если играет 16 человек, то на 400-метровой дорожке они находятся в 25 м один от другого. По сигналу все велосипедисты стартуют одновременно. Задача каждого – не дать догнать себя тому, кто едет сзади, и в то же время обогнать того, кто едет впереди. Участник, которого догнал едущий сзади велосипедист, выбывает из игры, остальные продолжают гонку. Игру можно закончить, когда на дистанции останутся трое участников. Можно выявить и единичного победителя. Если игра проводится на площадке, то не далеко от ее углов устанавливаются столбы, которые разрешается объезжать только с внешней стороны.

«Охотники за волком». Игра проводится на пересеченной местности с тропинками и полянами. Участников 8-12 человек. Игроку, на которого падает жребий, или более опытному велосипедисту, дается старт на 4-6 минут раньше других. Это «волк», который должен иметь отличительную форму. Остальные участники («охотники») стремятся найти и поймать «волка». Не пойманный «волк» в течение обусловленного времени должен вернуться на место старта. Если «волку» это удастся, то победа за ним. Ни «волк», ни «охотник» не должны выезжать за пределы участка, предназначенного для игры.

«Не разорви нитку». В игре участвуют 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 (т.е. с интервалом не более 3 м).

«Сбор сгруппированных кеглей». Команды состоят из 5-6 велосипедистов. Все члены команды стартуют одновременно. В их задачу входит взять кегли (5 или 6 по числу участников) из круга "С", расположенного в 25 м от старта. Каждый участник, поставив кеглю в зачетный крут своей команды ("А" или "Б"), должен объехать точку "Д", расположенную на расстоянии 5-6 м от круга "С", и повторить упражнение. Для игры необходимо поставить нечетное количество кеглей (например, 21 шт.). Команда-победительница определяется по общему количеству собранных кеглей и времени, затраченному на выполнение всех упражнений. Если игра проводится на баскетбольной площадке, то кегли ставятся на разметке для броска мяча, углы другой части площадки служат полем, а конструкция со щитом используется как точка "Д".

Эстафеты на велосипедах

«Велосипедный слалом». 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.

«Слалом между стойками». Эстафета проводится на ровной площадке. Используются стойки высотой не ниже 130 см. Необходимо иметь минимум 12 стоек для каждой команды. Вначале вместо стоек можно использовать кегли (рис. 14).

«Кто дальше». Оттолкнувшись ногой от линии старта и стоя на одной педали, накатом проехать как можно дальше. Поощряется тот, кто коснется 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, т.е. 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 остановился предыдущий член команды) назначаются штрафы.

«Со стаканом воды». Участники на велосипедах выстраиваются на старте в одну шеренгу (можно иметь поддерживающих). Они получают в руки по пластмассовому или бумажному стаканчику, наполненному доверху водой. Воду можно подкрасить, чтобы она была лучше видна зрителям и судьям. После команды стартера "Марш!" участники устремляются

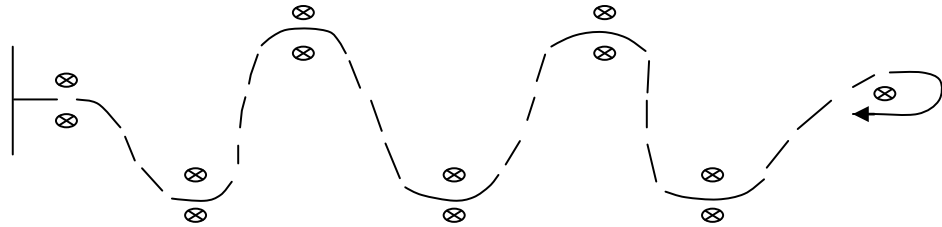
старт

Рис.14. Слалом между стойками

вперед. Дистанция - 250-500 м. Победа присуждается тому, кто быстрее закончит дистанцию и меньше расплещет из стакана воды. Можно отметить на стакане контрольную линию, находящуюся в 1-2 см от верхнего края. Результат участника, привезшего на финиш стакан воды с отметкой ниже контрольной линии, в зачет не принимаются. Гонщики[▲] должны соблюдать прямолинейность движения и держать руль велосипеда одной рукой.

«На велосипеде с шариком в ложке». Дистанция по прямой с 1-3 поворотами до 300-500 м. На старте велосипедист берет в руку или держит зубами деревянную ложку с шариком. Победителем считается тот, кто первым придет к финишу, не выронив шарика из ложки. Игра может быть усложнена за счет преодоления каких-либо дополнительных препятствий. Можно, например, начертить восьмерку и расставить через 3-4 м деревянные кубики, которые нужно объехать, не сбивая. Старт в таком случае дается отдельный, а прохождение дистанции учитывается по времени. Велосипедист, который выронил шарик, выбывает из игры.

"Родео". Не сходя с велосипеда, набросить кольца на колышки, а на обратном пути, спрыгнув с велосипеда, одной рукой вести его, а другой собирать кольца, вешая их на руль.

«Кто медленнее». Необходимо как можно медленнее проехать дистанцию в 25 - 50 м, не касаясь ногами земли.

"Ловкий наездник". Комбинированная эстафета: объезд на велосипеде лежащего на земле обруча; перепрыгивание на велосипеде через размеченный "ров" (50 см), снятие и надевание на ходу куртки, езда без руля, бег с велосипедом в руках и т.п.

"С копьём". Не слезая с велосипеда, наколоть на самодельное или облегченное копьё 10 карточек различной величины, расположенных на земле.

«Перенос кеглей». Для игры чертят два круга или кладут две шины на расстоянии 3 м друг от друга. Линия старта находится в 10 м от них. В первый круг "А" ставят кеглю. Игрок должен подъехать на велосипеде к кругу, взять кеглю правой рукой, подъехать к кругу "Б" и поставить туда кеглю, затем на обратном пути взять кеглю левой рукой, подъехать к кругу "А" и поставить ее в центр, после чего вернуться к линии старта (рис.15).

старт

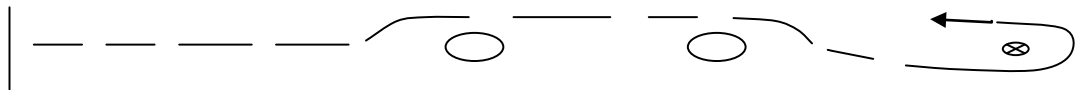


Рис.15. Перенос кеглей

«Передай колесо». В каждой команде, участвующей в эстафете, с велосипедов снимают переднее колесо. На велосипеде участника, стартующего первым, колесо не снимается. Оно в этой игре заменяет эстафетную палочку.

Каждый, участник эстафеты должен пройти дистанцию, снять колесо со своего велосипеда и передать его партнеру по команде. Тот в свою очередь устанавливает колесо на своем велосипеде и продолжает эстафетную гонку и т.д. При проведении этой эстафеты необходим контроль со стороны организаторов за правильной установкой колеса.

Игры с мячом

Игры с мячом можно проводить на велосипедах 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.

Эстафета с метанием мяча. В 10 м от линии старта обозначить круг, в котором лежит теннисный мяч. В 5 м от круга поставить конус, а в 5 м от конуса начертить линию броска, в 4-5 м от линии броска обозначить ещё один круг, в центр которого ставится кегля. Группа делится на две или три команды, которые выстраиваются в колонну по одному каждая у линии

старта. Участник, стартующий первым из команды, должен, не слезая с велосипеда, поднять мяч из круга, объехать вокруг конуса и от линии броска попасть мячом в кеглю. Разрешается один бросок, при попадании в кеглю команде засчитываются очки. После броска учащийся тем же маршрутом возвращается к линии старта, где отдает эстафету следующему члену команды. При этом задачей учащихся должно быть не скорейшее прохождение маршрута, а попадание в кеглю, что невозможно без тщательного прицеливания при сохранении равновесия после остановки у линии броска.

«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 будут протесты.

Во втором варианте в игре участвуют два участника, которые по очереди перебрасывают друг другу мяч. Поощряется пара, которая совершит больше всех 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 проводит игру в движении. Первый член команды бросает мяч второму, тот – третьему, третий четвертому, четвертый снова первому, а первый отбрасывает мяч судье. При падении мяча, уронивший подбирает его, 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.

«Пятнашки». В игре может участвовать любое количество велосипедистов, но их должно быть не слишком много, чтобы обеспечить 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.

«Лапта». Две команды по 4 человека свободно передвигаются по площадке на велосипедах. Площадка имеет прямоугольную ограниченную форму. Члены водящей команды 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.

«Охотник». Группа учащихся делится на 6 человек в каждой команде в начале этапа обучения и по 8 человек по мере овладения навыками игры. Каждая команда занимает одну площадку. В команде назначают двух

"охотников", которые должны теннисным мячом попасть в других членов своей команды. "Охотники" имеют право передавать мяч друг другу, но поднимать мяч с земли они должны, не слезая с велосипеда. Через 3 минуты игры охотников меняют. Игра заканчивается, когда все участники побывают в роли "охотников".

"Платок". Эта игра должна проводиться на большой площадке. Группа учащихся делится на две команды. У каждого из учащихся имеется одинаковое количество платков, заткнутых одним углом за поясной ремень. Надо отобрать как можно больше платков у игрока другой команды и сохранить свои платки. Игрок, оставшийся без платков выбывает из игры.

"Ковбой". Трое велосипедистов медленно едут по кругу, перепрыгивая через вращающуюся навстречу (по кругу) на высоте 6-10 см от земли веревку длиной 5 м. Осаленный (не сумевший перепрыгнуть на велосипеде через веревку) выбывает из игры или становится водящим.

"Удержись в седле". Групповая игра на ограниченной площадке. Задача - вывести противника из игры, встав на его пути и заставив потерять равновесие, т.е. коснуться ногой земли. Толкаться можно туловищем, не отрывая рук от руля, самому не касаясь земли.

Мини-баскетбол. В игре, организуемой на баскетбольной площадке, участвуют две команды по 5 человек в каждой. Они выстраиваются у центральной линии площадки. Учащийся, стартующий первым из команды, должен, не слезая с велосипеда, поднять теннисный мяч, лежащий в круге, обозначенном на определенном расстоянии от кольца, и попасть им в кольцо. После броска учащийся должен поднять мяч и положить его в круг. После того как мяч окажется в круге, стартует следующий член команды. Время игры 10 мин. При этом подсчитывается количество попаданий в кольцо у каждой команды.

Для игры в мини-баскетбол не на баскетбольной площадке необходимо начертить в 15-20 м от линии старта параллельную ей линию броска. В середине дистанции между двумя линиями обозначить круг, в который положить теннисный мяч, а в 3-5 м от линии броска обозначить ещё один круг. Учащийся, стартующий первым из команды, должен, не слезая с велосипеда, поднять мяч из первого круга и от линии броска попасть мячом во второй круг. После броска учащийся должен поднять мяч и положить его в первый круг. После того как мяч снова окажется в круге, стартует следующий член команды.

5.3. Велобол

Велобол — это футбол на велосипедах. Эта игра, имеющая статус отдельного вида велосипедного спорта, в немалой степени помогает в совершенствовании техники езды на велосипеде. Для того чтобы хорошо играть в велобол, необходимо совершенствоваться в искусстве фигурного

вождения с тем, чтобы уметь во все моменты игровой обстановки отлично владеть велосипедом. Играющий в велобол должен обладать хорошей физической подготовкой. В соответствии с международными правилами в игре принимают участие две команды (мужчины и юноши) — по 2 человека в каждой.

Площадка (поле) для игры может быть земляной, асфальтированной или деревянной. Она имеет форму прямоугольника размером 12X15 м или 9X12 м (рис.16).

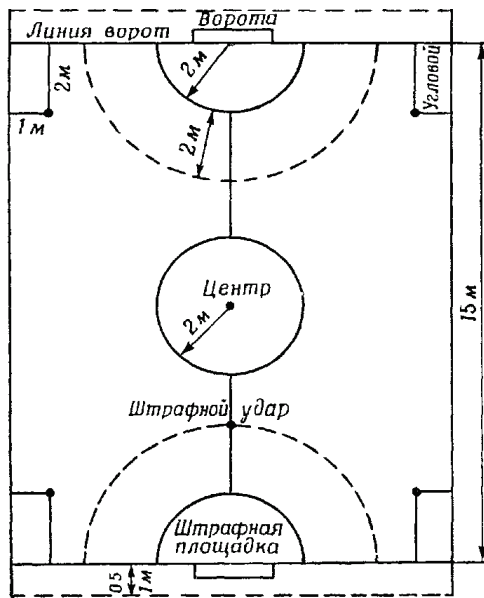


Рис.16. Схема площадки для игры в велобол

В велобол можно играть как летом (на открытых площадках), так и зимой (в игровых залах). На площадке за линиями ворот по всей ширине должна быть свободная дорожка шириной 50—100 см, предназначенная для поворотов и разъездов игроков. Размеры дорожки не входят в общий расчет поля.

Вокруг всей площадки устанавливаются борты (щиты) высотой 30—33 см с уклоном до 60° внутрь поля. Ворота находятся точно посередине линии ворот. Они изготавливаются из деревянных или дюралевых штанг, соединенных между собой, и имеют внутренние габариты 2×2 м.

Ворота по бокам, сверху и сзади обтягиваются веревочной сеткой, причем вверху глубина ворот должна составлять 20 см, внизу — до 30 см. На поле обозначается штрафная площадка — полукруг радиусом 2 м. Центр полукруга является центром ворот.

На расстоянии двух метров от линии штрафной площадки обозначается второй полукруг, проходящий через отметку (центр), для выполнения штрафного удара (т. е. в 4 м от центра ворот). В центре поля имеется круг радиусом 2 м. Делаются также отметки во всех четырех углах. Они находятся на расстоянии одного метра от продольных линий и двух метров от линии ворот. Отметки на углах необходимы для выполнения угловых и свободных ударов. Все линии на поле размечаются белой краской и имеют ширину 5 см. В центре поля и в центре штрафного удара белой краской обозначают точки диаметром до 5 см.

Мяч изготавливается из любого материала и имеет круглую форму диаметром 15—18 см. Внутри он заполнен любым мягким материалом

или пробкой. Главное в мяче — его вес, который должен быть 500—600 граммов.

Велосипеды для игры в велобол такие же, как и для фигурной езды. Однако к ним предъявляются некоторые особые требования: подножки на колесах запрещены, соотношение передней и задней шестерен должно быть 1:1, седло оттягивается как можно больше назад, концы ручек руля заделываются резиновыми или деревянными пробками.

Игрок в велобол должен быть одет в велотрусы, велосипедную рубашку с короткими рукавами, борцовские или боксерские ботинки или кеды, гетры.

Проведение соревнований может быть организовано по круговой или кубковой системе с финалом.

Продолжительность игры в любом случае составляет два полутайма по 7 минут со сменой ворот, без перерыва на отдых. В начале игры проводится жеребьевка. Команда, получившая жребий, имеет право на выбор ворот и начало игры. После смены ворот игру начинает другая команда.

При организации игр по круговой системе за выигрыш команде начисляется 2 очка, за ничью - 1 очко, а за проигрыш - 0 очков. В случае, если не выявлен победитель, между командами проводятся дополнительные игры. Продолжительность дополнительных игр - 7 минут без смены ворот. Если за это время не будет достигнута победа одной из команд, то игра продлевается каждый раз на 5 минут до выигрыша. После каждого продления происходит смена ворот. Все это относится и к играм по кубковому принципу.

Мяч может быть послан в ворота противника только передним или задним колесом или туловищем спортсмена. Разрешается также играть головой. Можно атаковать игрока, имеющего мяч у переднего или заднего колеса велосипеда, только с той стороны, где находится мяч. Запрещаются умышленный наезд, толкание, задержка руками противника, опора о штангу ворот.

Если мяч застрянет в велосипеде игрока, последний обязан немедленно освободить его любым способом, в том числе и рукой. Если игрок воспользуется этой ситуацией для задержки мяча, судья имеет право прервать игру и назначить против виновной команды свободный или 4-метровый удар.

В начале игры, после смены ворот и после каждого гола мяч устанавливают в центре поля. В начале игры и после смены ворот игроки стоят с велосипедами в руках на линии своих ворот с левой стороны. После свистка они садятся на велосипеды и начинают игру. Вторые игроки команды могут в это время находиться в любом месте поля, за исключением штрафной площадки противника. После каждого гола игроки обеих команд остаются на велосипедах, но забивший гол вправе снова коснуться мяча только в центральном круге.

Игра может быть прервана судьей при следующих обстоятельствах: при нарушении правил, за которое полагается штраф, и если игрок получил серьезную травму и по заключению врача не сможет продолжать игру в течение 10 мин. В этом случае команде, травмировавшей игрока, засчитывается поражение независимо от счета забитых и пропущенных голов.

При повреждении одежды и обуви игрок поднимает руки, и игра временно прерывается. Потерянное время затем восстанавливается.

О начале и перерыве в игре судья оповещает игроков коротким свистком, а забитый гол фиксируется длинным свистком. При окончании полутайма и всей встречи хронометрист дает два длинных свистка.

В случае, если игрок упал с велосипеда или же коснулся ногой пола площадки, он не имеет права касаться мяча и должен немедленно выехать за линию ворот двумя колесами, но не через штрафную площадку.

Если игрок коснется пола в момент, когда мяч находится вне игры, он может не возвращаться за линию ворот. Если игрок коснется пола в штрафной площадке или упрется телом или велосипедом в штангу ворот, он обязан немедленно заехать (или, если это удобно, бежать с велосипедом) за линию ворот, после чего, сидя на велосипеде, продолжить игру. Если упавший с велосипеда игрок умышленно задержался в таком положении на месте падения или коснулся в это время мяча с целью помешать противнику, такое действие считается нарушением правил. Если оно произошло на штрафной площадке, виновной стороне назначается 4-метровый штрафной удар. Если это произошло вне штрафной площадки, то назначается свободный удар.

На штрафной площадке может находиться один игрок — и только в том случае, если он коснулся колесом штрафной площадки. Если же мяч отлетел за пределы штрафной площадки, а нападающий остался на штрафной площадке противника без мяча, то это не является нарушением, но игрок обязан немедленно покинуть ее. Наезжать на вратаря и толкать его запрещается.

При защите ворот игроку, находящемуся на собственной штрафной площадке, разрешается отбрасывать мяч колесом велосипеда, любой частью тела, в том числе руками, но при условии, если его велосипед в это время обоими колесами находится на штрафной площадке. Если площадь соприкосновения переднего и заднего колеса находится вне штрафной площадки, а игрок коснется мяча руками, то за это нарушение назначается 4-метровый штрафной удар.

Гол в собственные ворота засчитывается в пользу противника. Гол считается не действительным, если игрок, забивший гол, сразу же после удара коснется поля ногой. Гол также не засчитывается, если мяч попал в сетку ворот после того, как коснулся защитника.

После незачтенного гола мяч подает защитник ворот с правой отметки угла без свистка судьи.

Когда мяч перелетит через борт площадки, судья назначает противной стороне свободный удар. Для выполнения свободного удара мяч устанавливается в 1 м от борта в том месте, где он вышел за пределы поля. Удар производит один игрок, а все остальные должны находиться не ближе 2 м от мяча.

При выполнении свободного удара за нарушение правил игры (за исключением нарушения в штрафной площадке) мяч подается по свистку судьи с того места, где произошло нарушение. Противник при этом должен находиться не ближе 4 м от мяча. При нарушении правил на собственной штрафной площадке противник получает право на 4-метровый штрафной удар. При таком ударе на штрафной площадке находится только защитник ворот, в то время как остальные игроки размещаются за отметкой штрафного удара. В это время защитник должен находиться обоими колесами около линии ворот, т. е. параллельно с ними, и может выйти из этого положения лишь тогда, когда мяч отбит, коснулся защитника или его велосипеда (штанги ворот). Если защитник нарушит правило, дается право на выполнение повторного 4-метрового удара.

Если мяч подан игроком за линию собственных ворот или оттолкнулся от его велосипеда или тела, противник получает право на угловой удар. При выполнении углового удара нападающий подает мяч по свистку судьи. В это время на штрафной площадке находится только защитник ворот, а его напарник занимает место на противоположной половине поля. Въехать в свою половину он может только после проведения удара.

Нарушение правил защитником после штрафного удара или перед проведением углового удара дает право на новый штрафной удар.

4-метровые штрафные удары и свободные удары назначаются при следующих нарушениях правил:

- а) видимый наезд на противника;
- б) схватывание или толкание противника руками, плечом или другой частью тела;
- в) различные выкрики или громкий разговор со своим напарником или другими лицами;
- г) бросание велосипеда на мяч с целью задержать его.

Команда или игрок за неоднократное нарушение правил игры могут быть исключены из дальнейших соревнований. Если исключен один игрок, второй игрок команды не имеет права продолжать игру, в результате чего команде засчитывается поражение независимо от соотношения голов.

Судейская коллегия имеет в своем составе: главного судью, двух судей у ворот, секретаря и хронометриста. Судейская коллегия проверяет правильность разметки поля, соответствие инвентаря и следит за выполнением участниками правил соревнований. Судьи у ворот, имея при себе флажки, помогают главному судье следить за игрой. Судьи у ворот не имеют права сами принимать каких-либо решения, они пользуются только

правом совещательного голоса. Секретарь ведет протоколы соревнований, а хронометрист - учет времени.

Контрольные вопросы к теме: «Соревнования и игры на велосипеде в походе, на туристском слете»

1. С какой целью проводятся соревнования по велотуристскому многоборью?
2. Назвать количественный состав команды, участвующей в соревнованиях по ВТМ на дистанциях II класса.
3. Каким образом определяется расстояние между фигурами в соревнованиях по фигурному вождению в велотуристском многоборье?
4. Что такое легенда велоралли?
5. Каковы главные критерии, определяющие класс соревнований по велоралли?
6. Что такое контрольная карта велоралли?
7. Туристский велотриал - что это такое?
8. За какие нарушения прохождения дистанции велотуристского многоборья дается максимально возможное количество (50) штрафных баллов?
9. Каково значение игр с использованием велосипеда в практике велотуризма?
10. Что такое велобол?

Литература:

1. Архипов Е.М. Велосипедный спорт. - М.: Физкультура и спорт, 1967.- 400 с.
2. Булгаков А.А. Велосипедный туризм для всех. - М.: Профиздат, 1984.
3. Велосипедный туризм /Сост. А.А.Булгаков. - М.: Ключ,1988.
4. Половцев В.Г., Юранов С.Я., Плащинский А.В. Организация велопутешествий в школе. - Минск: Народная асвета, 1977.
5. «Русский турист». Нормативные акты по спортивно-оздоровительному туризму в России на 1998-2000г. - М.: Туристско-спортивный союз России, 1998.
6. Соколов В.А., Ильин В.С. Велосипедный туризм: Учебное пособие. - М.: Рекламно-информационное бюро «Турист»,1992.

Глава 6. ОРГАНИЗАЦИЯ ЗАРУБЕЖНЫХ ВЕЛОПОХОДОВ

6.1. Путешествие по другим странам на велосипеде

Велотуристы нашей страны быстро убедились, что другие государства лучше всего познавать с велосипеда: двухколесный экипаж позволяет проехать там, куда не попадет никакое другое средство передвижения, а перемещаться можно из одного места в другое в несколько раз быстрее «безколесного» туриста. Велосипедист имеет прекрасную возможность посетить уютные городки, самые затаенные местечки и уголки, почувствовать национальный колорит той или иной страны. У велосипедиста больше шансов познакомиться с бытом, обычаями жителей других стран, что называется, вживую. Такой возможности ни поезд, ни автобус, ни даже автомобиль не дают.

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 обустраиваются 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.

В 1986-1987 годах нескольким московским велотуристам удалось совершить поездки в Болгарию и Чехословакию 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. А 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.

В 1990 году 25 советских велотуристов проехали по американскому континенту.

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. Комочко-

вым и другими соратниками наладил связи с вело-коллегами двадцати стран. В 1991 году Протопопов со своими единомышленниками приехал 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.

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 присутствовали 116 велотуристов из СССР: из Москвы, Новосибирска, Украины). Второй прошел в июне 1989 года в окрестностях Будапешта (на нем уже побывали более двухсот наших велотуристов: больше всего из 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 в 1990 году собрал 750 человек в Польше, предусматривалось проведение похода 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. 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.

Итак, путешествия на велосипедах за рубеж 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 за-

рубежные 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 активизировались 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 привлекают:

- 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 предоставляется возможность обсудить вопросы сотрудничества с зарубежными коллегами. Подобные поездки дарят возможность взаимообучения, по сути дела, профессионалов в любимом деле.

В-четвертых, желательно чтобы велотуристы, бывающие за границей, чаще 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».

6.2. 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 1200-километрового велопробега Париж - Брест - Париж, который проводится с 1895 года, организуются марафоны в Скандинавии, Австрии, Италии, Бельгии, Германии, слеты и ралли в Польше, Чехии.

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 количество маршрутов, есть широкая сеть прокатных пунктов, в том числе в тургостиницах, где могут предоставить велосипеды.

Второй вариант – поездки 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. Ночевать можно 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 на 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-либо 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 рекомендуется). 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, а 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 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. 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 со здоровьем). Автобус дает еще многое - это пристанище в ненастье, на нем можно совершать обзорные экскурсии, с ним можно растянуть маршрут на значительное расстояние с тем, чтобы на велосипеде ехать по самым интересным местам, а менее привлекательные участки быстро проезжать в автобусе.

При втором варианте к тому же решается 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 из 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 велосипедистов. Веломаршрут можно проходить двумя или несколькими подгруппами, и сильная подгруппа может увеличивать дневную норму, делая петли с заездом к какому-нибудь 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 россиянам дадут джипы напрокат, сколько это будет стоить, разумнее возить свои велосипеды или лучше 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 заграничных 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 спортивном самодеятельном 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.

6.3. Особенности организации зарубежных велопоходов

Подготовительный период к зарубежному велопутешествию имеет свою специфику по сравнению с аналогичным периодом перед путешествием внутри страны.

Обычно общую программу похода формирует руководитель или костяк группы. От программы зависит его общая протяженность 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 знать 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 будут проводиться 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, стоящих 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 страны посещения. 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 Санкт-Петербургский велотуристский клуб, Волгоградский велоклуб «Орион», Пензенский велосипедный клуб. 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 велотуристам, можно в наших велоклубах, в перечисленных выше изданиях, в посольствах, зарубежных велосипедных журналах. Последние 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 ночлег, 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 проводится и 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 будет не таким ярким и интересным, поскольку самая ценная «достопримечательность» любой страны - это ее люди. Поэтому, даже если хозяева не выказывают готовность сопровождать группу, все равно желательно организовать встречу с местными активистами в кемпинге, их вело клубе или другой организации.

О прокате автомобиля сопровождения, если таковой предполагается, надо договариваться заранее, стало быть, нужно узнать номера телефонов, факсов, 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.

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 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 не менее одного месяца. При этом каждая страна в это дело вносит свои особенности. Например, многие наслышаны о том, какие препоны чинят нашим гражданам, желающим поехать в Великобританию. Да, британское посольство требует доказательства того, что собирающийся ее посетить турист достаточно обеспечен и найдет средства на выезд с «туманного Альбиона» обратно в Россию. В этом могут убеждать обратные билеты, справки о заработках, а при возникновении каких-либо подозрений претендента могут пригласить на собеседование. Если в ходе беседы потенциальный путешественник не внушит сотруднику посольства доверия, ему могут отказать во въездной визе. 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 евро или документ, подтверждающий наличие оплаченного места 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, которые едут 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 протяженности 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 своим интересам, 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 бо-

лее 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 «VELOКОЛЛЕГАМ».

На одной из встреч, ближе к сроку выезда 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, в которых предполагается проведение встречи с местными велосипедистами, точные адреса всех этих объектов.

Пожалуй, самый животрепещущий вопрос планирования зарубежного путешествия - это расчет его 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 спортивного самостоятельного путешествия составить проще. В нее включают, в первую очередь:

- стоимость проезда к началу маршрута и от 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 бронирования билетов 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, приблизительно, 1 евро на 10 км пути (в поездах местного значения).

Затем выясняется стоимость ночлега 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 евро (в разных странах 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 большим уровнем обслуживания (душ, газовая или электрическая плита, карты и путеводители по окрестностям, телевизор, игры) стоимость на одного человека доходит до 15 и более евро.

В путешествиях с большим 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 евро (в него иногда входит завтрак), в гостиницах крупных городов - 30-50 евро. 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 местной жизни.

Далее выясняется стоимость визы (или виз) и медицинской страховки. Получение последней следует считать актом, обязательным для всех, прежде всего потому, что никто из нас не застрахован от травм и несчастных случаев, а без медицинской страховки 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 дешевле. 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 евро в день.

Но разумно ли ехать в Западную Европу и не пользоваться хотя бы частью ее благ?

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 составит в среднем 10 евро 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 сметы 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 арендован у нас в стране. В смету добавляются так называемая «зеленая карта» (страховка на весь автобус), аренда самого автобуса, расходы на горючее, дорожные сборы (за проезд по платным автобанам, за платные стоянки - все это может составить до 20 евро 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, то можно крупными продуктовыми закупками в России себя не утруждать.

Оценивая стоимость аренды автобуса, следует принимать во внимание, что каждый участник поездки может бесплатно везти велосипед, да и личных вещей 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 посещение музеев, выставок, концертов (как правило, расходы на культурные мероприятия в общую смету не включаются, кроме предварительно заказанных 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).

Чем больше группа, тем более трудоемка организация путешествия, особенно если берется в аренду автобус. Если в группе больше десяти человек, рекомендуется на общегрупповом собрании установить для организатора (или организаторов) льготную плату за путешествие. Важно, чтобы руководитель получил льготы не замаскировано, 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, в которых 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 могут очень испортить настроение. Поэтому нужно такие сборы во что бы то ни стало упредить. Чтобы избежать конфликтов по этому поводу, нужно включить в смету такой сбор, как туристская страховка (можно ее называть 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 асигновать на прощальный ужин.

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 - самостоятельные походы). В связи с этим 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, и 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 лишь определенную сумму.

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 достопримеча-

тельностью. Тренированные сторонники спортивного быстрого стиля езды только по асфальтовым дорогам любят передвигаться налегке (их вещи везет автомашина сопровождения), они планируют обычно прохождение от 100 до 160 км и более 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. В таких маршрутах должны максимально использовать местные дороги с асфальтовым и песчано-гравийным покрытием, велодорожки.

Если же фирма (агентство) собирается развивать 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.

6.4. На велосипедах 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, уголья принадлежат кому-то конкретно, а не безликому 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, в которых 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, которые, что особенно приятно, - всегда чистые. В них есть бумажные полотенца, туалетная бумага, мыло (обычно жидкое). Чисто 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 очередь. 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. В них есть кухни с электрическими или газовыми плитами и раковины для мытья посуды. И еще есть столовые: большие, открытые с одной стороны навесы, под которыми стоят широкие деревянные 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 евро, хватает, чтобы 8 раз приготовить суп и чай для 4 человек). Напротив, в путешествии по странам Скандинавии может так случиться, что в кемпингах ни разу не придется вытащить свои примусы, так как 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 евро), 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.

В кемпингах можно купить в палатках и магазинчиках что-то из еды, но лучше на это 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, в котором магазин находится. Бросается в глаза: карты в европейских странах продаются в основном нынешнего года издания.

Считается, для велосипедистов удобнее всего карты с масштабом 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 с масштабом 1:150000, на которой отмечены 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 (хозяин магазина - сам активный велотурист).

На прилавках магазинов Норвегии краснеют обложки сложенных листов карты с масштабом 1:50000 всей страны, 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 с масштабом 1:250000 (в одном сантиметре 2,5 км) территории Норвегии. Незнающий норвежского языка, но умеющий читать карту велотурист может с ней без малейшего опасения углубиться по лесным дорогам в самые глухие места. На этой карте показаны все, дороги вплоть до подъездных песчано-гравийных длиной всего в несколько сотен метров, номера третьестепенных сугубо местных дорог. При этом на всех перекрестках стоят указатели с этими номерами, а также 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 к отдельным усадьбам и маленькими квадратиками отмечены 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 100x138 см отражает примерно два-три дня велосипедного пути.

В Великобритании регулярно переиздается дорожный атлас всей территории страны с картами с масштабом 1:250000. Формат атласа большой - 390x285 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 (вплоть 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 подробнейший показ сетки улиц городов позволяет ориентироваться в них без крупномасштабных планов.

Но особенно гостеприимны по отношению к велотуристам датчане, которые выпускают карты с масштабом 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 мельчайшие объекты и предметы местности, которые могут хоть чем-то привлечь внимание 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. 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 похожи на маленькие городки, уютные сельские дворики. Легче на местных дорогах и с жителями вступить в контакт (как, впрочем, и у нас). При этом, сворачивая на местную дорогу, не надо опасаться, что упрешься в тупик: в Европе сложилась сетевая система дорог. Любая местная дорога (если она, конечно, не ведет на частную усадьбу) непременно выйдет на другую дорогу. В России, на-

против, 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 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 приходится велосипедов более, чем по одному на каждого жителя. 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, установлены маленькие светофорчики с силуэтами велосипедов, многие из которых регулируются самими велосипедистами: подъезжаешь, нажимаешь кнопку и через несколько секунд 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 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 ветряную мельницу. 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 делятся 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*.

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.

При подъезде к городу намечается место встречи в случае потери кого-то; по городу следует 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 велотуристы, догоняя группу, едут только прямо, никуда не сворачивая на перекрестках. Все эти правила применимы 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 адре-

сов. 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. Необходимо обратить особое внимание участников похода на автобаны, чтобы на них случайно не выехать (по ним движение велосипедистов запрещено).

И еще одно правило за границей приобретает особую остроту. Если в городе на маршруте дается время для самостоятельных экскурсий, возвращаться на место встречи необходимо 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 этой едой на лавочке в ближайшем сквере или под кустом за пределами поселка. За 5-10 евро можно вполне сытно перекусить.

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 глаза, после нескольких десятков пройденных километров, разбегаются. Очень трудно отдать предпочтение какому-то одному лакомству из нескольких десятков.

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 ломтиками сыра или колбасы, булка хлеба, небольшая упаковка сока и какой-нибудь десерт (кекс, желе и т.п.). Ограничителем при приобретении съестного

может стать распределение денег по дням путешествия, жесткие рамки, за которые 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 на туриста 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 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.

Контрольные вопросы к теме «Организация зарубежных велопоходов»

1. Назвать пути развития выездного зарубежного велотуризма в нашей стране.
2. Перечислить формы и виды велосипедных путешествий за рубеж.
3. Сравните особенности подготовки и проведения велопутешествия по нашей стране и за рубежом.
4. Подсчитайте, пользуясь текстом, приблизительную минимальную сумму расходов в евро на недельное путешествие на велосипеде группы из 5-ти человек по одной из европейских стран, например по Чехии (Германии, Голландии, Великобритании) или по двум-трем из них.
5. Каким образом в Европейских странах велотуристы могут устраивать биваки на лоне природы?
6. В какой из европейских стран выпускаются специальные топографические карты для велотуристов?

7. Чем, помимо качества покрытия, отличаются европейские дороги от российских? Какие удобства для велотуристов существуют на этих дорогах?

8. Какие меры должен предпринять руководитель группы велотуристов для того, чтобы отдельные члены группы не заблудились в случае разрыва группы из-за многочисленных перекрестков?

9. Каковы особенности организации питания при путешествии на велосипеде за рубежом?

10. Где оставить велосипед на время обеда – как решается эта проблема при путешествии на нем по Европе?

Литература:

Велосипедный туризм /Сост. А.А.Булгаков. - М.: Ключ,1998.- 624 с.

ГЛОССАРИЙ

(словарь терминов, профессионализмов, сокращений)

БАЗА - расстояние между осями колес велосипеда.

ВЕЛОБОЛ - футбол на велосипеде по специальным правилам.

ВИЛКА - передняя (задняя) часть рамы для установки колес.

ВИРАЖ - закругление дороги с наклоном полотна внутрь закругления.

«ВОСЬМЕРКА» - торцовое биение колеса.

ВКВ - пункт внезапного контроля времени на дистанции велоралли.

ВТМ - велотуристское многоборье.

ВТУЛКА - шарикоподшипниковый узел колеса велосипеда, в котором смонтирована ось колеса и фланцы для набора спиц.

ВЫНОС - кронштейн Г-образной формы для установки руля.

«ГЛУХАРЬ» - велосипед без свободного хода.

ДВИЖЕНИЕ ЮЗОМ - прекращение вращения колес велосипеда (блокировка) во время резкого торможения при одновременном движении велосипеда в виде скользящего заноса.

«ЕЗДА НА КОЛЕСЕ» - использование законов аэродинамики для облегчения передвижения на велосипеде в группе, езда за лидером на близком от него расстоянии.

«ЗАВАЛ» - столкновение велотуристов во время движения на этапе маршрута, сопровождающееся массовым падением.

«ЗОНТИК» - смещение обода заднего колеса с помощью большей натяжки спиц со стороны трещотки (блока ведомых шестеренок).

КАРАВАН - большая общая группа велосипедистов в шоссейной велосипедной гонке (то же ПЕЛЕТОН, «ПОЕЗД»). Применимо к массовым велосипедным пробегам туристского характера.

КАРЕТКА - узел рамы велосипеда, в котором смонтирована ось кривошипов.

КВ – пункт контроля времени на дистанции велоралли.

КЛИРЕНС - минимальное расстояние между поверхностью дороги и нижней точкой велосипеда — передней шестерней цепного привода.

КРИВОШИП - стержневая деталь, монтируемая на ось каретки велосипеда, на которую устанавливается педаль. На протяжении всей истории отечественного велосипедного спорта ошибочно используется термин ШАТУН.

КРОССИНГ - запрещенный прием езды, выражающийся в резком изменении направления движения велосипедиста и создающий опасность падения для других велосипедистов.

«ЛЕГЕНДА РАЛЛИ» - краткий пояснительный текст, условные знаки (топографические) и стрелки, определяющие направление движе-

ния, представленные в виде таблицы, отражающей все необходимые сведения о дистанции (см. *ралли*).

«ЛЯГУШКА» - специальный быстродействующий замок на ремне педали велосипеда.

ЛЮФТ - колебания оси во вращающемся узле, вследствие недокручивания конусной гайки до оптимального соприкосновения с шариками подшипника. Как следствие – быстрый износ шариков и всего узла вращения.

МАНЕТКА - узел рычага переключателя передач гоночного велосипеда.

МКК - маршрутно-квалификационная комиссия.

МТВ (*MTB*) - маунтинбайк (горный велосипед).

Н/К - многодневные некатегорийные походы и путешествия.

ОДНОТРУБКА - пневматическая шина гоночного велосипеда, выполненная за одно целое с камерой, что обеспечивает ее быструю установку и съём с колеса.

ПВД - походы выходного дня.

ПЕРЕХОДНИК - устройство, соединяющее насос и вентиль однотрубки.

ПИСТОН - вкладыш чашеобразной формы, устанавливаемый в ободе колеса велосипеда для крепления спицы.

ПОСАДКА - расположение велотуриста на велосипеде, обеспечивающее наилучшие условия длительной езды.

ПРОТЕКТОР - наружная резиновая поверхность покрышки или однотрубки, имеющая специальный профиль в зависимости от типа дорожного покрытия и его состояния.

РАЛЛИ - вид соревнований в велотуризме, заключающийся в прохождении дистанции с соблюдением заданного графика движения по определенному, неизвестному соревнующимся маршруту, чаще по легенде, командой, реже индивидуально.

СВОБОДНЫЙ ХОД - движение велосипеда при неподвижных кривошипам, возможен только при наличии трещотки; трековые велосипеды не имеют свободного хода.

«СОБАКА» - так среди велотуристов называют несовпадение плоскостей колес велосипеда.

«СОБАЧКА» - «флажок» на ступице трещотки, обеспечивающий в паре с другим «флажком» ее вращение в обратную сторону во время «свободного хода» и издающий характерный треск благодаря наличию под ним пружинки.

СТАКАН - передний узел рамы, в котором смонтировано устройство передней вилки.

СЮРПЛЯС - тактический прием ведения велосипедной гонки на треке, выражающийся в стоянии на велосипеде на одном месте. Тем не менее, владение этим приемом велотуристом обеспечивает ему широкие возможности маневрирования по труднопроходимой местности.

ТАНДЕМ - двухместный велосипед.

ТАНЦОВЩИЦА - прием езды на велосипеде стоя на педалях.

ТРЕЩОТКА - устройство цепного привода (блок ведомых шестеренок), обеспечивающее свободный ход гоночного велосипеда без вращения кривошипов.

ТРИАЛ - соревнования в преодолении на велосипеде естественных и искусственных препятствий, приближённых к естественным; заезд по сложной трассе, протяженностью не более 1 км, на которой нельзя касаться ногой земли, падать, выезжать за границы и т.п., так как за это начисляются штрафные очки.

ТУКЛИПС - стальная деталь, изогнутая по профилю носка велосипедных туфель, устанавливаемая на педаль в целях жесткой фиксации ноги с помощью ремня.

УСИ - Международный союз велосипедистов (Union Cycliste Internationale - UCI). Основан в 1900 г.