



ДЕПАРТАМЕНТ ФИЗИЧЕСКОЙ КУЛЬТУРЫ, СПОРТА И ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ
ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ
ДВОРЕЦ ТВОРЧЕСТВА И СПОРТА «ПИОНЕР»

Разработка туристских походов выходного дня на велосипедах

Методические рекомендации для педагогов, педагогов-организаторов и ПДО

Составители:

А.А. Важенин, Р.Н. Шабанова

Тюмень, 2019 год

Методические рекомендации / Сост. А.А. Важенин, Р.Н. Шабанова - Тюмень, 2019. - 35 с.

Методические рекомендации для организаторов велосипедных туристских походов различных категорий сложности (включая некатегорийные походы), которые стремятся к тому, чтобы походы проходили безопасно и безаварийно

Содержание

Введение

1. Безопасность в велопоходе
2. Специальное снаряжение для велосипедного похода
3. Подготовка к велопоходу
4. ПДД для велосипедистов
5. Категорийные и некатегорийные походы

Список литературы

Введение

Эти методические рекомендации предназначены для всех, кто хочет грамотно и безопасно заниматься велосипедным туризмом.

Активные виды туризма: путешествия, походы и экскурсии в природной среде с активными способами передвижения, для которых требуются специальная физическая подготовка и владение определенными навыками и умениями, в том числе по использованию снаряжения и средств передвижения, согласно ГОСТ Р 54601-2011 "Туристские услуги. Безопасность активных видов туризма. Общие положения".

Там же мы встречаем определение велосипедного туризма:

Автомототуризм и велосипедный туризм: путешествия, походы и экскурсии, включающие прохождение маршрутов по равнинной и горной местностям на соответствующих средствах передвижения - велосипедах, автомобилях, мотоциклах, снегоходах и др., а также:

Маунтинбайкинг: путешествие и/или спортивный спуск в горной местности на велосипедах.

Передвижение велосипедистов регламентируется Правилами дорожного движения. Велосипедисты - это участники дорожного движения. Они обязаны следовать ПДД, точно так же как водители и пешеходы.

Велосипед - транспортное средство, кроме инвалидных колясок, которое имеет по крайней мере два колеса и приводится в движение как правило мускульной энергией лиц, находящихся на этом транспортном средстве, в частности при помощи педалей или рукояток, и может также иметь электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт, автоматически отключающийся на скорости более 25 км/ч. (п. 1.2 ПДД).

Помимо навыков велосипедной езды, участники велопохода также должны иметь туристские навыки: разведение костра, установка палаток, приготовление пищи на открытом воздухе во время привалов. Поэтому велотуризм – комплексная дисциплина, включающая в себя многие другие туристско-краеведческие направления.

1. Безопасность в велопоходе

Залогом успешного, безопасного прохождения маршрута является тщательная и всесторонняя подготовка к походу или путешествию. Речь идет и о подготовке самих людей, о снаряжении, велосипедах и сборе сведений об особенностях района путешествия, об учете конкретных условий движения, которые встречаются именно в этой местности.

Перед составлением маршрута нужно собрать как можно больше сведений о районе, а перед составлением графика движения по маршруту выяснить о труднопроходимых для велосипеда участках и о путях подхода к этим участкам. Очень важно спланировать маршрут таким образом, чтобы было отведено достаточно времени на подходы к сложным участкам маршрута, на преодоление наиболее трудных мест пешком. Спешка на сложных участках, стремление уложиться в график во что бы то ни стало особенно часто приводят к несчастным случаям. Хорошо, если после трудного участка руководитель предусмотрит время для отдыха и ремонта. Обязательно нужно предусмотреть запасные варианты на непредвиденные обстоятельства в случае резкого ухудшения погоды, дорожных условий, разрушения паводком водной переправы и т.д. Разработанный маршрут должен иметь запасной вариант.

Статистика показывает, что среди неорганизованных путешественников аварии случаются чаще, чем среди тех, кто отправляется в поход с маршрутной книжкой. Дело, конечно, не в самой книжке, а в более продуманном маршруте, более строгом выдерживании намеченного графика, что дисциплинирует людей, делает их ответственнее на маршруте. Велотуристы, путешествующие в соответствии с Правилами проведения туристских спортивных походов, проходят более основательную подготовку, курс предпоходных тренировок. Чем более тренированной группы выезжает на маршрут, тем больше уверенности, что поход пройдет без происшествий.

Не менее важен для обеспечения безопасности велопохода и адекватный маршруту подбор участников. Если группа сформирована вновь, руководитель должен провести совместные тренировочные занятия, чтобы оценить техническую и специальную подготовленность, физические возможности участников, иначе он может столкнуться с фактом несоответствия группы маршруту непосредственно в походе. Такое несоответствие может стать причиной аварий или срыва похода.

Перед сложными походами необходимы специальные тренировки по отработке действий в условиях различных аварийных ситуаций. И это не случайно. Растерянность и страх нередко являются главной причиной несчастных случаев в экстремальных условиях.

Все участники велопоходов должны в полном объеме знать Правила дорожного движения и, разумеется, выполнять их. Важно и умение составлять походную аптечку в соответствии с районом и сезоном путешествия, индивидуальными особенностями участников.

Не всегда удается взять в группу велотуриста с медицинской подготовкой. Поэтому нужно на занятиях больше отрабатывать практические навыки по оказанию доврачебной помощи. Полезно на занятия приглашать опытных врачей, почаще обращаться к ним и для консультирования отдельных групп, собирающихся в сложные походы.

Перед выездом на маршрут, необходимо провести инструктаж участников похода по безопасности движения, по технике безопасности в разных походных ситуациях, лучше в форме небольшого экзамена или зачета.

Немаловажен с точки зрения обеспечения безопасности велопоходов подбор одежды участников. Одежда велотуристов, в первую очередь направляющего и замыкающего, должны быть яркого цвета: красного, оранжевого, желтого. Поскольку направляющим и замыкающим в разных ситуациях может оказаться любой член группы, желательно, чтобы яркие куртки были у всех членов группы. Такого же цвета следует подбирать майки, футболки, рубашки, и даже носки.

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



Рис. 1. Знаки ПДД 1.30 «Прочие опасности» и 4.2.2 «Объезд препятствий слева»

Следует отдать предпочтение веломайкам и футболкам с длинными рукавами, и тренировочным брюкам на всю ногу, чтобы в случае падения уменьшить контакт тела с дорогой. Для этой же цели велотуристы пользуются перчатками. Обязательны во все времена года и в любую погоду головные уборы, а в жаркие солнечные дни - особенно. В горных районах и вообще на маршрутах, где возможность травм выше, необходимы шлемы (законодательно в России обязательное ношение велосипедного шлема при езде на велосипеде не закреплено).

Некоторые велотуристы берут тонкие матерчатые перчатки для мытья велосипеда. Перчатку погружают в воду, прополаскивают и отжимают, не снимая с руки. Это не только убывает процесс мытья, но и избавляет руку от лишних ссадин о края щитков, гайки, зубья звездочек.

Не следует пренебрегать световозвращателями. Они прежде всего должны быть на щитках задних колес.

Кроме того, на велосипедах направляющего и замыкающего обычно к багажнику сзади рюкзака прикрепляется на металлическом стержне, на куске толстой проволоки или на палке красный флагок, обычно треугольной формы, который выступает слева от велосипеда на 40-50 см. Такие флаги обозначают для водителей автотранспорта начало и конец колонны велосипедистов.

Можно вместо флагов применять катафоты - специальные кронштейны со световозвращателями на конце, выступающие слева от велосипеда.

Направляющему и замыкающему часто приходится обворачиваться, следя за тем, как едут другие члены группы, наблюдая за подъезжающими сзади автомобилями, и в это время человек перестает следить за дорогой впереди себя. Поэтому желательно иметь зеркало заднего вида.

Замыкающий для экстренной остановки группы должен иметь свисток.

Несчастные случаи и заболевания в велопоходах можно разделить на две большие группы: вызванные общими причинами и обусловленные непосредственно передвижением на велосипеде. В свою очередь опасности и несчастные случаи общего характера могут явиться следствием объективных факторов - природных особенностей района, неблагоприятных метеоусловий (сложный рельеф, камнепады, гололед, 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, недостаточное для данного маршрута снаряжение, несоответствие физической подготовленности людей выбранному маршруту (как следствие - переутомление), общая недисциплинированность участников похода (вызвавшая, предположим, потерю члена

группы в малонаселенном районе), пренебрежение общими правилами техники безопасности на привале и т.д.

В движении потенциальную опасность для велосипедиста представляют: дорога, свой велосипед, неправильные действия за рулем других членов группы и свои собственные, автомобили и другие транспортные средства, животные.

Одна из самых частых причин травматизма в велопоходах - пренебрежение правилами техники безопасности. Например, в жаркие дни велотуристы в начале похода подолгу едут полуобнаженными или без головных уборов, и в результате этого получают солнечные ожоги и тепловые удары. Чтобы избежать этого, необходимо защищаться одеждой, головным убором, а лицо кремом от загара.

При приближении грозы нужно искать укрытие, 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 переждать.

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 может потерять равновесие и упасть. Соскочив на обочину, надо продолжать ехать по ней и, выбрав место, где уступ асфальта ниже, въехать на покрытие под как можно большим углом.

На асфальте попадаются глубокие выбоины, причем иногда заметные лишь вблизи. Особенно опасны они для тех, кто едет в середине группы. Поэтому едущие впереди должны предупреждать о препятствии. Лужи на асфальте лучше объезжать: вода может маскировать глубокие выбоины.

При длительном движении по глинистой дороге с щебнем или галькой, во избежание попадания камня между крылом и колесом и внезапного заклинивания колеса, целесообразно снять переднее крыло. 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.

На лесных тропах и дорожках не следует быстро разгоняться: их порой пересекают канавы, часто тропинки переходят в крутые спуски.

Дорога таит в себе больше всего опасностей на крутом спуске. Тут превышение скорости чревато травмами. Перед затяжным спуском следует проверить действие обоих тормозов, крепление руля, положение и крепление груза на багажниках. На руках должны быть перчатки. Перед поворотами нужно начинать снижать скорость заблаговременно, действуя обоими тормозами одновременно. Тормозить на спусках следует плавно, без рывков. Переключение передач также нужно производить до поворота или сложного участка.

Сам по себе велосипед тоже способен доставлять немало неприятных сюрпризов. Большинство травм в велотуризме, случается из-за недостаточной техники велоезды, необдуманности действий во время движения. Особенно это касается новичков. Наиболее распространенный вид травм в велопоходах - обширные ссадины, часто загрязненные.

Не меньшее количество падений происходит из-за **неудовлетворительного технического состояния велосипеда**. Поэтому нужно перед каждым выездом осматривать велосипед, в многодневном походе - ежедневно, а неисправности тут же устранять. Прежде всего должны безотказно действовать оба тормоза на протяжении всего похода. Каждый день проверяется также давление в шинах, состояние покрышек, центровка колес, крепление руля, багажника, натяжение цепи и спиц, величина люфта во втулках колес, крепление гаек колес, педалей.

Немало падений и травм происходит из-за не выявленных 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. 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 загибать за другие. Если же лопнули две и более спиц, надо тут же остановиться и заменить все. К падению может привести и плохо закрепленный багажник, когда его «водит» из стороны в сторону - затрудняется управление велосипедом.

Упавшие на ходу вещи также могут создать аварийную ситуацию для едущих сзади. Поэтому у велотуриста должен выработать рефлекс: даже после кратковременной остановки перед тем, как начать движение, проверить надежность упаковки и крепления груза на багажнике.

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.

Направляющий велогруппы должен постоянно помнить, что за ним идет группа, которая доверяется ему, каждый член группы в своих действиях ориентируется на действия едущего 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 едущих впереди, не разобравшись, почему они замедлили ход. Возможно, причиной замедления оказалось какое-то препятствие, которое задним не видно.

Полностью должны быть исключены поездки в темноте. Место для ночлега следует начинать подыскивать не позднее, чем за два часа до наступления темноты.

Если же экстренная ситуация в группе (например, потребность в медицинской помощи) вынуждает кого-то из велотуристов ехать в темноте, их велосипеды, одежда и снаряжение должны быть соответствующим образом оснащены. Велосипеды обязательно должны иметь белый передний фонарь или фару и задний красный фонарь или хотя бы светоотражатель. Очень эффективны компактные светодиодные передние мигающие или постоянного свечения сигнализаторы. Хорошо, если куртки и велорюкзаки имеют светоотражающее покрытие или вставки из соответствующих полосок.

Немало неприятностей доставляют, а порой и создают аварийную обстановку, **животные**, прежде всего собаки. Довольно эффективны в отпугивании собак петарды - громкие хлопушки. Их недостаток в том, что очень трудно, да и небезопасно их поджигать и кидать в сторону собак в движении, поэтому это надо делать остановившись.

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.

Намного безопаснее электронные отпугиватели собак типа Ultra-sonic-Dogchaser, генерирующие ультразвуки, неслышимые человеком, но воздействующие на собак. Питаются эти приборы от маленьких батарей.

Но если под руками нет какого-нибудь «антисобачьего» средства, а собака велосипедиста явно догоняет, лучше остановиться: как правило, собака в этом случае тоже останавливается в растерянности, только лает, но не трогает седока, а потом и вовсе уходит.

Физическая усталость влияет 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 или болезненным состоянием велотуриста. Физическое состояние влияет на психологический климат в группе. При усталости снижается инициатива, взаимопомощь, адекватность поведения, что в свою очередь может отразиться на безопасности. Предупреждение переутомления в походе - одна из главных задач по обеспечению безопасности на маршруте. И начинается это предупреждение на стадии 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, а кто-то слабее. 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, с учетом сил каждого, за самочувствием туристов, интересоваться состоянием одежды и обуви, вместе с механиком группы периодически осматривать велосипеды. Очень часто бывает так, что участник, почувствовав сильную усталость или недомогание, из самолюбия и из боязни обременить остальных пытается скрыть свое состояние от них, выкладывается из последних сил, надеясь дотянуть до привала. Однако эта «забота» о других может принести всем больше неприятностей, не говоря уж о самом уставшем.

При появлении признаков переутомления участник должен сообщить руководителю похода. Но и руководитель сам должен следить, как едет каждый. Первый признак усталости велотуриста - его отставание от группы. Пытаясь догнать остальных, он выматывается еще больше. И, конечно, нужно внимательно относиться к жалобам участников на вялость, ухудшение сна, аппетита, головные боли. Нередко при таких симптомах ограничиваются медикаментами: таблетками глюкозы, аскорбиновой кислоты, анальгина и т. д., после чего продолжают движение в прежнем темпе. В данной ситуации весьма возможны травмы из-за рассеянности внимания, ухудшения реакции и координации движений. Лучшее «лекарство» при утомлении - отдых, а после него перераспределение груза. Регулярный отдых - это лучшее профилактическое средство.

Тактические и организационные промахи руководителей походов, относящиеся к подготовительному периоду (недобросовестная подготовка к походу, недостаточные тренировки туристов в предпоходный период, составление маршрута без достаточного знания района в надежде «авось прокочим», выбор опасного для данного сезона или для конкретной группы маршрута, нерационально составленный график движения, плохое медицинское обеспечение группы и т. д.), приходится исправлять на маршруте. И тут от руководителя требуется трезвая оценка ситуации, умение преодолеть в себе амбициозное стремление во что бы то ни стало, любой ценой, пройти намеченный маршрут. Как поступить - зависит от конкретных обстоятельств. Иногда достаточно потратить больше времени на прохождение сложного участка (например, организовать пешую разведку), а иногда разумнее отказаться от прохождения какого-либо участка вовсе, изменить маршрут в соответствии с физическим состоянием участников похода, с ухудшившейся климатической обстановкой.

Безопасность путешествий обуславливается в немалой степени **дисциплиной** в группе, слаженностью действий ее членов. Дисциплина подразумевает определенный порядок при движении группы по маршруту (направляющий, наименее тренированные члены группы, медик, механик или один из наиболее опытных туристов), четкий режим дня, выполнение, желательно с опережением, графика похода и т.д. Это придает людям уверенность в себе, положительно влияет на общую атмосферу в группе, усиливает дух коллективизма, а, следовательно, увеличивает безаварийность путешествия. Повышению мотивации группы также помогает ведение походного дневника, наличие фотографа в группе, подведение итогов дня на вечернем привале и обсуждение ключевых моментов дня.

2. Снаряжение для велосипедного туризма

Все снаряжение велотуристов можно разделить на три большие части: групповое (или общественное) общетуристское; личное общетуристское; специальное, относящееся только к велотуризму (групповое и личное).

Групповое общетуристское снаряжение состоит из палаток, тентов, вещей для приготовления пищи, медицинской аптечки. В личное общетуристское снаряжение входят спальные принадлежности, одежда, обувь, посуда, предметы личной гигиены и др. Групповое специальное - ремонтный набор и инструменты, - некоторые запасные части к велосипедам, тент для велосипедов. Личное специальное -велосипед с принадлежностями и оборудованием, велорюкзак, шлем и т.д.

Снаряжение велотуриста должно точно соответствовать району и времени года, в котором путешествие проводится. Туристы всегда стремятся к тому, чтобы снаряжение было как можно легче, компактнее и в то же время прочнее и надежнее по своей конструкции, удобным, ярких расцветок. Поэтому велотуристы предъявляют высокие требования к материалам, из которого оно изготовлено, добиваясь уменьшения веса снаряжения и наиболее рационального его использования.

Главное при подборе снаряжения к походу - найти золотую середину, когда в поход берется то, без чего нельзя обойтись, и в то же время нет ни одной лишней вещи.

Одним из важных предметов личного снаряжения велотуриста является велорюкзак.



Рис. 2. Велорюкзак

Устанавливается велорюкзак на багажник. Объем велорюкзаков бывает разный, для некатегорийных велопоходов 60 - 65 литров.

Велорюкзак удобен тем, что спина туриста не устает, остается сухой, позволяет без затруднений поворачивать корпус (например, чтобы оглянуться). Если велосипед оборудован подножкой, очень удобно упаковывать и распаковывать велорюкзак не снимая его с багажника.

Единственное неудобство велорюкзака: тяжело переносить велосипед с велорюкзаком через препятствие. Через особо трудные препятствия, иногда приходится переносить отдельно велосипед и рюкзак.

Можно не иметь велорюкзак, но иметь багажник. Обычный рюкзак, тоже можно прикрепить к багажнику.

В верхней одежде велотуриста трудно провести грань между вещами общетуристского характера и специальными, предназначенными только для велосипедистов. Поэтому всю одежду мы будем рассматривать вместе.

Надеть на себя



Положить в рюкзак



Рис 3. Одежда для велопохода

Форма одежды, и что взять в велопоход на 2 – 4 дня из вещей (рис. 3).

Не берите слишком много вещей, особенно одежду. Наденьте сразу на себя: футболку, штаны, кепку, кроссовки. Положите в рюкзак с верху ветровку (пригодится вечером не только для тепла, но и для защиты от комаров). Дождевик, фонарик, спрей от комаров, бутылка с водой и перекус, тоже должны быть в пределах быстрой необходимости. На самом дне рюкзака: спальник, вторая обувь (легкие кроссовки или сандали), дополнительная одежда (футболка, шорты, трусы, 2 пары носков, флисовая кофта, штаны, рубашка с длинным рукавом). В середине рюкзака все остальные походные вещи: посуда, поппер, средства гигиены, ремнабор, малая аптечка.

В комплект одежды для езды на велосипеде входит ветрозащитная куртка яркого цвета.

Носки желательно иметь яркой расцветки.

Обувь подбирают в зависимости от района путешествия, характера маршрута и предполагаемой погоды. Обувь велотуриста должна быть прочной, эластичной, не скользить, в холодную погоду обеспечивать теплозащиту, в дождь не должна пропускать влагу, после многочасовой езды под дождем и высушивания не должна изменять форму и размер, терять гибкость.

Перед походом обувь полезно смазать специальной мазью или кремом, предохраняющим от промокания. Также очень важно, чтобы обувь соответствовала размеру, и не появлялось различных складок, бугров, что может привести к потерпостям. Поэтому обувь до похода должна быть разношенной. В холодную погоду рекомендуется применять обувь на один-два размера больше, чтобы можно было вкладывать стельки.

В теплое время года для стоянок можно брать пляжные тапочки из пенополиэтилена. Они достаточно легкие, в них стопа хорошо отдыхает.

В рюкзаке каждого участника, всегда должно оставаться место, для укладки продуктов и экстренного раскладывания вещей при разгрузке кого-либо из участников.

Палатка отлично входит внутрь велорюкзака. Если велорюкзака нет, палатку лучше закрепить на багажнике вместе с ковриком. Чем меньше вещей на спине, тем лучше.

Умение собраться, взять все необходимое и не набрать лишнего приходит с опытом. Новички обычно набирают много вещей, которыми не пользуются.

Велосипедные перчатки предохраняют кожу кистей рук от потертостей и ссадин при падениях. Специальные мягкие накладки смягчают при длительной езде вибрацию и удары, передаваемые от руля на руки. Перчатки должны быть прочными, мягкими, эластичными, не должны стеснять движений кистями рук и пальцами, впитывать влагу, плотно облегать руку.

Велошлем, особенно если он имеет козырек, хорошо защищает от дождя и солнца, так что отпадает необходимость надевать кепку.

В велопоходах в солнечные дни рекомендуем пользоваться защитными очками, так как многочасовое пребывание на ярком солнце ослабляет внимание, что особенно опасно на дорогах с интенсивным движением. Лучше всего приобрести специальные велосипедные очки, конструкция которых учитывает специфику движения на велосипеде.

И, наконец, несколько слов о прочем личном снаряжении.

Ножей на группу достаточно трех-четырех. Паспорт, записную книжку, авторучку и карандаш следует хранить в полиэтиленовом пакете.

В походы выходного дня личные вещи и одежда берутся в зависимости от погоды, продолжительности поездки.

Список индивидуального (личного) специального (велотуристского) снаряжения

- Велосипед
- Насос со шлангом и переходником
- Велокамера
- Индивидуальный минимальный набор инструментов и запасных частей
- Велокомпьютер
- Полиэтиленовый чехол (пакет) для защиты от дождя седла, компьютера
- Велорюкзак, велобаулы или переметные сумки в комбинации с обычным рюкзаком
- Резинки от эспандера для крепления груза
- Защитные чехлы или полиэтиленовая пленка
- Дождевик для рюкзака
- Фонарь велосипедный
- Тросик с замком (на свой велосипед)
- Велошлем
- Велоперчатки

Список личного снаряжения для велосипедного похода в конце июня

1. Велосипед. Он должен быть исправным с работающими тормозами, переключателями тормозов и всеми остальными функциями. Перед походом необходимо смазать цепь. Желательно, что бы на велосипеде был багажник, подножка, чтобы ставить его в любом месте. Рекомендуется также наличие зеркала заднего вида
2. Ремнабор для велосипеда: запасная камера, заплатки, клей резиновый, насос, мультиключ
3. Рюкзак. Желательно, что бы это был специальный велорюкзак, но подойдет и обычный заплечный, примерно на 60 л.
4. Спальник – подойдет тонкий легкий спальник
5. Коврик туристический

6. Обувь: кроссовки и сандалии подойдут в самый раз, одну пару обуви брать рискованно: сандалии могут расклеиться или у них оторвётся ремешок, а кроссовки можно промочить, поэтому запасную обувь иметь нужно

7. Одежда походная: футболка, шорты, спортивные штаны, олимпийка. Желательно, чтобы одежда была ярких цветов, Ничего черного, темного, защитного, камуфляжного! Яркий вид велосипедиста - это его безопасность, и кроме того, это будет красиво на фотографиях

8. Легкая куртка ветровка

9. Кепка для защиты от солнца

10. Дождевик для себя и для рюкзака!

11. Запасные трусы, носки

12. Купальные принадлежности, полотенце

13. Гигиенические принадлежности: зубная паста, щетка в футляре, мыло в футляре, туалетная бумага, можно взять влажные салфетки

14. КЛМН (посуда: кружка, ложка, миска, нож в тряпичном мешочке)

15. Средство от комаров. Лучше спрей. Обязательно!!!

16. Спрей от клещей, чтобы обрабатывать ноги

17. Велоперчатки

18. Аварийный личный набор:

- спички или, зажигалка

- нож

- малый ремнабор: нитка с иголкой, пуговица, шнурок, булавка.

- малая аптечка. Бинт, пластырь, зеленка, ушные палочки. Если у вас есть личные болезни с которыми вы едете в поход, запаситесь средствами для их лечения, например, астма, аллергия, насморк и т.д.

3. Подготовка к велопоходу

- **Разработка маршрута путешествия**
- **Техническая подготовка велосипедов и участников похода.**
- **Физическая подготовка участников**

Успешное прохождение маршрута всеми участниками обеспечивается правильно разработанным маршрутом, распределением дневного пробега на время всего похода, предпоходной физической, психологической и теоретической подготовкой участников.

- **Разработка маршрута путешествия**

Для психологического климата походной группы очень важно, чтобы выбор маршрута учитывал цель участия людей в походе. Редко бывает так, чтобы люди отправлялись в поездку с одной целью. Но часто какая-то доминирует. И очень важно, чтобы цели у членов группы в основном совпадали. Тогда поход доставит всем удовольствие.

Цели участия в велопоходе:

I. Оздоровительные цели

1. Физическое оздоровление (тренировка мышц, закалка, получение запаса бодрости и работоспособности, укрепление иммунитета к простуде)
2. Эмоционально-психологическое оздоровление (снятие напряжения городской жизни, отвлечение от каждодневных забот и проблем, от гнетущих мыслей, переключение с одного круга общения на другой и т.д.)

II. Спортивные и тренировочные цели

1. Преодоление естественных препятствий и природных трудностей
2. Увеличение своих физических возможностей
3. Повышение спортивной квалификации (спортивных разрядов, звания инструктора, мастера спорта и т.д.)

III. Познавательные и деловые цели

1. Разведка новых мест
2. Знакомство с достопримечательностями
3. Целенаправленное изучение родного края по какой-либо теме, природоведческие, исторические, археологические и другие исследования
4. Испытание в походных условиях новых видов велосипедов, снаряжения
5. Проведение медико-биологических исследований

IV. Общение

1. Стремление к тесному общению с друзьями
2. Знакомство с новым людьми
3. Поиски партнера для семейной жизни

V. Прочие цели

1. Эстетические (выезд на природу, осмотр памятников архитектуры и т.д.)
2. Романтические (неожиданности в походе, пение песен у костра и т.д.)
3. Любопытство

Одни цели людьми осознаются и сообщаются окружающим, другие подразумеваются, третьи могут быть даже в подсознании. Причем в зависимости от обстоятельств, от местности, настроения группы, погоды могут выходить на первое место то одни цели, то другие. Программа похода и в первую очередь маршрут должны быть составлены так, чтобы по возможности учесть и эти перемены значимости целей.

Чтобы разработать хороший маршрут, надо как можно больше узнать о предполагаемом районе путешествия. Чем больше предварительной информации у группы о маршруте, тем успешнее пройдет поход.

Для разработки маршрутов привлекают разнообразные материалы. Назовем основные:

1. Топографические карты масштабов 1:100000-1:500000
2. Планы городов
3. Туристские карты и схемы
4. Путеводители со схемами маршрутов, книги по краеведению
5. Отчеты о путешествиях велосипедного и других видов туризма (находятся в туристских клубах)
6. Рисунки, схемы, описания и устные сообщения туристов и других людей, бывавших в интересующем районе; сведения, полученные от местных жителей

Первые многодневные походы лучше совершать в своей или соседних областях, в привычной климатической зоне, по дорогам с ненапряженным автомобильным движением, не изобилующим крутыми подъемами и спусками, без труднопроезжих участков. Протяженность первого похода обычно бывает небольшой: 100 км или чуть больше, с одной ночевкой.

Надо определить тему похода (по местам исторических событий, жизни и деятельности выдающихся людей, к памятникам архитектуры и культовым объектам, в интересные в природном отношении места и т.д.). Следует наметить самую интересную точку, главный объект маршрута. Если некоторые экскурсионные объекты остаются в стороне от нитки маршрута, то к ним можно предусмотреть радиальные выходы и выезды.

Нужно выяснить подъезды к маршруту. После похода, когда человек устал и стремится домой, лучше иметь прямой и простой выезд к финишу.

После этого нужно проложить нитку маршрута. Разбив его на участки по количеству ходовых дней, составляют график движения. Места ночлегов стараются приблизить к озерам, рекам и ручьям, чтобы было где умыться, искупаться.

В первый день переходы не должны быть большими. Надо дать группе время сработать, войти в походный ритм, более основательно притереться друг к другу. Если модели велосипедов в группе разные, общую скорость следует планировать по возможностям наиболее "тихоходных" моделей. Аналогичен подход по отношению к физическим возможностям членов группы.

На день, в который предусматривают осмотр какого-нибудь экскурсионного объекта, дневная норма должна быть уменьшена, если маршрут проходит по сравнительно однообразной местности - увеличена. Разумно где-то предусмотреть остановку на несколько часов для сбора грибов и ягод. Если запланирован осмотр интересного города, посещение в нем музеев, целесообразно наметить ночлег перед городом, чтобы в него въехать к началу работы музеев.

В велопоходах пройденное за день расстояние в зависимости от подготовки туристов, состояния дорог, погоды и прочих факторов может колебаться в очень широких пределах. В день обычно едут 6-8 часов. Стало быть, по хорошей дороге в медленном, среднем и быстром темпах в походах оздоровительно-познавательной направленности можно проехать за день соответственно 50-70 км, 70-90 км, 90-120 км. Попутный ветер может эти нормы увеличить на 15-20%, встречный ветер и дождь - уменьшить на столько же и больше. На проселке, лесных тропах и дорожках дневные нормы уменьшаются в среднем на столько же (если погода сухая и не очень жаркая), после сильного или затяжного дождя скорость на грунтовых дорогах падает в несколько раз, поэтому в ненастье на проселки нужно планировать не более 25-30 км в день. Практика показывает, что при составлении походного графика надо на каждый день оставлять примерно по часу ходового времени в резерве.

При прокладке маршрута и определении расстояний по карте следует учитывать рельеф местности и вводить поправки на уклоны дорог.

В неизведанных районах необходимо предусмотреть на сложных участках запасные варианты либо укороченные, либо проложенные по более легким дорогам. Следует при проработке маршрута на экстренный случай предусмотреть и преждевременное завершение похода всей группой или кем-то из участников.

Чем тщательнее, детальнее продуман маршрут, его график, да и вообще весь поход, тем успешнее он потом совершается.

Тактически правильно спланированный велопоход повышает вероятность благополучного прохождения маршрута всеми участниками. Первый день движения стараются спланировать без больших нагрузок, необходимо время для адаптации организма к ежедневным физическим нагрузкам, изменению рациона питания, часового пояса, высоты и др.

Распорядок дня велопохода планируется так же, как и для обычного пешего похода. Сначала, с рассветом, просыпаются дежурные и приступают к приготовлению завтрака. После закипания воды в котелке, перед закладкой основных продуктов, происходит побудка всех остальных участников. Пока варится каша все умываются и готовятся к завтраку. Если накануне были поломки механик встаёт вместе с дежурными и приступает к ремонту. Завтрак, сборы лагеря, личных и общественных вещей. Все готовы, выходят на дорогу. Выезжают. Первая остановка делается через 30-40 минут, а в дальнейшем 40-50 мин. езды и 10-15 мин. отдыха. При необходимости совершаются: "технические", "санитарные", "экскурсионные", "почтово-магазинные" и другие остановки. Продолжительность обеда составляет 1-1,5 часа. Потом снова движение по маршруту и примерно за 1,5-2 часа до захода солнца остановка на ночёвку. Все сначала идут за дровами для костра, а следующая пара дежурных приступает к разжиганию костра, распаковке продуктов. Потом установка палаток, приготовление постельных принадлежностей, купание, ужин, вечерние посиделки у костра и отход ко сну.

Правильно спланированный маршрут успешно преодолевается всеми участниками независимо от физической, психологической и технической подготовки отдельно каждого участника.

• Техническая подготовка велосипедов и участников похода

Каждый участник велосипедного похода должен в совершенстве владеть техникой езды на велосипеде, уметь готовить велосипед к походу и содержать в чистом и исправном состоянии.

Поломка велосипеда в пути – самое неприятное, что может случиться с велосипедистом. Некоторые неисправности не мешают продолжать движение и их можно устранить на привале, а вот другие повреждения потребуют немедленного реагирования. Походный групповой велосипедный ремонтный набор ключей и запасных частей комплектует и везёт механик, выбранный из числа участников. Перед походом определяются типы велосипедов, участвующие в путешествии, и составляется унифицированный набор ключей и запчастей для всех велосипедов.

Если в группе несколько типов велосипедов, то механик берёт ключи для большинства, а остальные берут с собой только специальные ключи для своего типа велосипеда (съёмник трещётки, съёмник кривошипа (шатуна) на квадрат и т.д.). Но для своего велосипеда каждый участник в обязательном порядке берёт с собой: запасную камеру, набор для ремонта камер и шин, насос, 4-6 спиц для ваших колёс, несколько ключей необходимых при разборке велосипеда.

Самые частые виды повреждения: поломка спицы и прокол камеры. Эти поломки не относятся к разряду серьёзных и устраняются довольно легко. Для починки одной-двух сломанных спиц не обязательно делать остановку, а вот при поломке большего количества, повреждение устранить нужно немедленно, иначе на привал Вы рискуете приехать на «восьмёрке». Проколы камеры лечатся заплатками и kleem, а вот более серьёзные повреждения, например, отрыв ниппеля, лечатся только заменой камеры.

Главный способ минимизировать ремонт во время пути – технический осмотр велосипеда до похода. Все детали, которые вызывают малейшее подозрение, следует заменить, так как везти с собой целую ремонтную веломастерскую не получится.

Поэтому такие повреждения, как поломка каретки или задней втулки, может быть, и не удастся решить на месте. В таком случае логичнее всего прервать маршрут и сойти с дистанции, если есть такая возможность.

Бережно и грамотно эксплуатируйте велотехнику: не подвергайте её излишним нагрузкам и ударам, вовремя меняйте передачи, и каждый вечер на привале осматривайте велосипед. Основная задача – своевременное обнаружение неисправностей и их скорейшее устранение. Оставленные без внимания мелкие неисправности: трещины на ободе, раме, покрышке, нерегулярная работа тормозов, перетёршиеся тросы – могут перерасти в серьёзные поломки и привести к аварии, подчас, с очень неприятным исходом.

Проверьте исправность тормозов. Не пускайтесь в путь только с одним исправным тормозом. Сильно разогнавшись на спуске, не стоит тормозить резко. Во-первых, вас занесет. Во-вторых, тормоза могут не выдержать большой нагрузки. Наработайте навык экстренного торможения — без блокировки колес и потери управляемости.

Чтобы отправиться в многодневный поход, велосипедист должен уметь садиться на груженый велосипед и сходить с него, ездить с грузом при ветре, под дождем, по грунтовым и лесным дорогам, уметь преодолевать элементарные естественные препятствия. Однако этого мало. Если пойти в поход с одним этим умением, может оказаться, что сильный молодой мужчина, который едва ли не впервые за сезон сел на велосипед, в походе «ведет себя» намного хуже хрупкой девушки, до этого несколько месяцев тренировавшейся

• Физическая подготовка участников

Тренировка участников - надежный гарант безопасности проведения велопоходов. В основе тренировочного процесса - походы выходного дня, которые должны быть во все времена года: с марта до глубокой осени - на велосипедах, в том числе с ночлегом в палатках, в межсезонье - пешие походы и прогулки, зимой - лыжные походы, катание на коньках. Обязательна ежедневная утренняя гимнастика, лучше на свежем воздухе, причем должны быть упражнения с гантелями и эспандером. Хороший уровень физической подготовленности дают бег, плавание, гребля, различные подвижные игры. Главное, чтобы активность туриста была круглогодичной.

Вся тренировочная работа состоит из общей физической подготовки (ОФП) и специальной физической подготовки (СФП). Круглогодичный тренировочный цикл велотуриста делят на следующие периоды: подготовительный период общей физической подготовки, период специальной подготовки, основной или активно-туристский период и переходный. Длительность каждого периода может быть различна и зависит от специфики, категории сложности, сезонности, времени проведения основного похода. Резких разграничений между периодами не может, да и не должно быть. Но в среднем подготовительный период (общефизической и специальной подготовки) приходится на зиму и весну, активно-туристский - на лето, переходный - на осень.

Те, кто занимается спортом и спортивным туризмом, развивают на тренировках силу, быстроту, выносливость, ловкость и гибкость. В велотуризме особое внимание уделяется развитию способности организма к длительной, нередко монотонной, работе, то есть выносливости, способности сердечно-сосудистой системы организма противостоять утомлению во время долгой езды. Лучше всего выносливость вырабатывается в самих велопоходах (выходного дня и многодневных), но это свойство также развивается в гимнастических упражнениях, лыжных кроссах, в спортивной ходьбе, беге на длинные дистанции и т.д.

Общефизическая подготовка является началом круглогодичного тренировочного цикла и проводится ориентировочно с ноября по март. Общефизическая подготовка - это основа спортивной

выносливости велотуриста, которая при совершении походов высоких категорий сложности выходит на первый план. Вместе с тем именно этот период недооценивается или вовсе игнорируется велотуристами, что приводит к большому отсеву из велотуризма после первого продолжительного велопутешествия. Лучше всего тренировки проводить в парке, в лесу, используя естественные и искусственные препятствия (деревья, канавы, различные барьеры, скамейки, склоны, песчаные площадки и т.д.), причем намного интенсивнее тренировочный процесс проходит в группе. Зимой силовую тренировку можно проводить в тренажерном зале.

Начинающие спортсмены-велотуристы тренируются сначала два раза, затем переходят на три раза в неделю. Каждая тренировка должна продолжаться не менее двух часов. Туристы второго и третьего разрядов тренируются три-четыре раза в неделю и ежедневно проводят увеличенную утреннюю гимнастику или специальную зарядку. Для туристов первого разряда и более высокого мастерства недельный цикл тренировки должен состоять из четырех-пяти занятий. Обычно упражнения подбирают так, чтобы они имели следующую последовательность: дыхательные упражнения, корректирующие осанку, упражнения на растягивание, на гибкость, силу, на расслабление мышц, а в заключение выполняют упражнения на быстроту и ловкость.

Основное внимание уделяется развитию мышц ног, рук и туловища. Ноги, понятно, выполняют в велопоходе основную работу, мышцы рук велотуристов несут большую статическую нагрузку, немало значит и развитие мышц туловища.

Для развития выносливости в тренировке применяются кроссовая подготовка (в соответствии с возрастом, подготовленностью и доступными нагрузками), продолжительный медленный бег и ускоренная ходьба, бег на лыжах, плавание, гребля, спортивное ориентирование, передвижение с грузом, походы пешком, на лыжах, на велосипеде. Для развития силы ног применяются следующие упражнения: бег в гору с высоким подниманием бедра; бег по песку, снегу, воде с подниманием бедра; бег с прыжками по опилочной дорожке, вспаханному полю; подскоки на одной и двух ногах; прыжки с места двойные и многоскоки; многократные прыжки через препятствия; различные выпрыгивания и спрыгивания без отягощения и с ним; приседания на одной ноге, с партнером, со штангой, с грузом.

Для развития силы рук применяют упражнения: подтягивание на перекладине; сгибание и разгибание рук в упоре; ходьба на руках до упора (ноги поддерживают партнера); упражнения с гантелями (разнообразные сгибания и разгибания рук в различных позах и положениях); лазание по канату различными способами; работа с набивными мячами и разными грузами; толкание ядра; передвижение по веревке в висе на руках; лазание по лестнице в разных положениях.

Для туловища возможно применять: сгибания-разгибания из различных исходных позиций и с партнером; повороты в стороны с грузом на плечах; наклоны, различные по направлениям, с грузом на плечах, со штангой, с партнером; ходьба на руках по жердям брусьев, подъем ног из виса до угла и статическое удержание и опускание ног; рывки и толчки гири или штанги; ходьба с партнером на плечах; вращение и метание ядер, гирь и других предметов из различных положений.

Для развития быстроты нужно применять: бег с высоким подниманием бедра; прыжки в длину, в высоту; метание легкоатлетических снарядов, камней; подвижные игры на быстроту; бег и эстафеты на коротких отрезках с низкими стартами и стартами из различных положений; упражнения со скакалкой; баскетбол, мини-футбол.

Упражнение для равновесия: ходьба по бревну, рельсу, гимнастической скамейке на различных высотах; ходьба по узкой опоре с различными движениями рук, наклонами, приседаниями; применение упражнений типа «ласточка»; прыжки на одной и двух ногах с продвижением по узкой опоре; прыжки и скачки с ноги на ногу на опорах разной величины и с продвижением вперед, назад, с закрытыми глазами.

Большое значение для общей и специальной физической подготовки имеют режим, закаливание организма, личная гигиена, по выходным дням лыжные, пешие походы или прогулки,

катание на лыжах. В конце периода общей физической подготовки для развития полезно ввести легкоатлетические пробежки, чередуя их через день с выполнением упражнений. Общий километраж пробежек для велотуристов достаточен в пределах 10-12 км в неделю. С началом тренировок на велосипеде не прекращайте ежедневных занятий по общефизической подготовке, хотя и можно сократить их объем и интенсивность.

4. ПДД для велосипедистов

Велосипед определяется как «транспортное средство, кроме инвалидных колясок, имеющее два колеса или более и приводимое в движение мускульной силой людей, находящихся на нём» (ПДД 1.2). Велосипедист, согласно Правилам, квалифицируется как водитель велосипеда.

Велосипед является транспортным средством, но не является «механическим транспортным средством». Поэтому, если в ПДД написано «транспортное средство», то это относится и к велосипедам, а если написано «механическое транспортное средство», то это к велосипедам не относится.

Управлять велосипедом при перемещении по дорогам разрешается лицам не моложе 14 лет (ПДД 24.1). Кроме того, дети до 7 лет должны кататься только в местах, предназначенных для движения пешеходов, дети от 7 до 14 могут пользоваться дорожками как для пешеходов, так и для велосипедистов, и только водителю старше 14 лет можно выезжать на дорогу.

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, неосмотрительные действия при ограниченном обзоре велосипедиста в туман или дождь.

Правила дорожного движения предписывают определенный порядок движения велосипедистов в колонне. Они должны двигаться как можно правее относительно проезжей части. Движение по обочине допускается только в том случае, если это не создает помех для пешеходов и отсутствует возможность двигаться по правой стороне проезжей части.

Колонны численностью более 10 велосипедистов должны быть разделены на группы, каждая числом не больше 10-ти человек. Интервал между группами должен позволять автотранспорту совершать обгон, т.е. быть примерно равным 80...100 м. Группы велосипедистов, сопровождаемые сотрудниками ГАИ, могут двигаться в колонну по двое.

На магистралях велосипедисты должны проявлять уравновешенность, ехать как можно прямолинейнее и ближе к краю полотна дороги, без надобности не вилять.

Стоящие автомобили и другие препятствия объезжайте плавно, только слева, перед выездом надо обязательно оглянуться (посмотреть в зеркало заднего вида), перед началом обгона подать сигнал рукой. При объезде стоящих автомобилей, 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 около остановок. Надо притормаживать и давать дорогу готовящемуся отъехать от остановки водителю автобуса.

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 нечего. Даже во время остановок группе не следует без особой надобности переходить на другую сторону шоссе.

Следует остерегаться грузовиков с прицепами и длинномерными грузами. На узком шоссе, если спереди и сзади одновременно едут автомашины, разумно съехать на обочину. При этом возвращаться на проезжую часть надо, лишь убедившись, что за первым транспортным средством нет второго. Особенno 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, вперед направляющего заезжать вообще не нужно.

Перед тем, как остановиться, велотуристы должны съехать на обочину, даже если не видно автомашин. Нельзя 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.

5. Категорийные и некатегорийные походы

Согласно методике категорирования велосипедных туристских маршрутов Федерации спортивного туризма России (протокол №2 от 19.04.2018), основным показателем, определяющим категорию сложности маршрута, является наличие на маршруте достаточного количества протяженных препятствий соответствующей категории трудности (к.т.).

В разных видах активного туризма число категорий сложности различно: в пешеходном, горном, водном, лыжном, велосипедном и спелеотуризме - шесть категорий сложности; в автомототуризме и парусном туризме - пять; в конном - три.

Параметры велосипедного туристского маршрута должны соответствовать таблице №1.

3.1 Параметры велосипедного туристского маршрута должны соответствовать таб. №1.

Оценка категории сложности велосипедного маршрута **Таблица №1.**

Параметр маршрута	Категория сложности (к.с.)					
	1	2	3	4	5	6
Продолжительность маршрута минимальная по ЕВСКТМ, дни (Тн)	6	8	10	13	16	20
Протяженность маршрута минимальная по ЕВСКТМ, км (Лн)	300	400	500	650	800	900
Категория сложности в баллах (КС), по данным формулы (1)	3-9	10-17	18-34	35-59	60-89	90 и более
Минимальное количество препятствий, определяющих категорию сложности маршрута	1 к.т.	2	1	-	-	-
	2 к.т.	-	2	1	-	-
	3 к.т.	-	-	2	1	-
	4 к.т.	-	-	-	2	2
	5 к.т.	-	-	-	-	2
	6 к.т.	-	-	-	-	2

Таблица №1. Оценка категории сложности велосипедного маршрута

Категория также рассчитывается по многим параметрам. В упомянутой методике на категорию велопохода также влияют протяженные препятствия (равнинные, перевал, траверс, подъем/спуск), деформируемое (асфальт, гравий, булыжник, лед) и недеформируемое покрытия (грунт, песок, глина, снег), коэффициент крутизны и высоты над уровнем моря, определение автономности прохождения маршрута и др.

Соответственно, все походы, которые не укладываются в заданные параметры – некатегорийные.

Категорийными походами занимаются обучающиеся, которые ходят на занятие по программам физкультурной направленности (спортивный туризм, скалолазание, спортивное ориентирование и др.). Если целью похода является познавательный интерес, знакомство с местностью и природой, то нет нужны спешить, лучше оформить поход как некатегорийный.

В части оформлений документов в Тюменской области походы регистрируются в маршрутно-квалификационной комиссии (МКК) ГАУ ДО ТО «ДТиС «Пионер» на сайте tropa72.ru. Руководитель похода загружает сканы нужных документов на сайт. Для некатегорийных походов необходим маршрутный лист и список участников, для категорийных – оформление маршрутной книжки. Шаблоны всех документов можно взять на сайте.

Категория сложности	Минимальный возраст участников		Количество участников			Туристский опыт участников и зам. руководителя	Минимальный возраст руководителя и зам. руководителя	Туристский опыт руководителя	
	Пешие, лыжные, горные, водные походы	Велопоходы	Пеший поход	Лыжный, горный походы	Водный поход				
1 к.с.	12	14	6-15	6-12	6-15	6-15	Участие в походах 1-3 степени сложности (ст.сл.)	19	Участие в походе 1 к.с., рук-во походом 3 степени сложности
2 к.с.	14	14	6-15	6-12	6-12	6-12	Участие в походе 1 к.с., 30% уч-ков группы-3 ст.сл.	20	Участие в походе 2 к.с., рук-во походом 1 категории сложности
3 к.с.	15	15	6-15	6-12	6-12	6-12	Участие в походе 2 к.с., 30% уч-ков группы-1 к.с.	21	Участие в походе 3 к.с., рук-во походом 2 категории сложности
4 к.с.	16	16	6-12	6-12	6-12	6-12	Участие в походе 3 к.с., 30% уч-ков группы-2 к.с.	22	Участие в походе 4 к.с., рук-во походом 3 категории сложности

Таблица №2. Условия допуска к категорийным походам

Приложения

ИНСТРУКЦИЯ ПО ТЕХНИКЕ БЕЗОПАСНОСТИ

Для учащихся, участвующих в велосипедных походах

I. Учащиеся обязаны соблюдать ПРАВИЛА дорожного движения РФ в части, касающейся велосипедистов:

1.3. Участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования правил, сигналов светофоров, знаков и разметки.

1.4. На дорогах установлено правостороннее движение транспортных средств.

1.5. Участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда. Запрещается повреждать или загрязнять покрытие дорог, снимать, загораживать, повреждать, самовольно устанавливать дорожные знаки, оставлять на дороге предметы, создающие помехи для движения.

2.3. Водитель транспортного средства обязан перед выездом проверить... исправное техническое состояние транспортного средства... Велосипед должен иметь исправный тормоз, руль и звуковой сигнал, быть оборудован спереди световозвращателем и фонарем или фарой (для движения в темное время суток) белого цвета, сзади – световозвращателем или фонарем красного цвета, а с каждой стороны – световозвращателем оранжевого или красного цвета.

2.5. При дорожно-транспортном происшествии водитель, причастный к нему, обязан:

- немедленно остановит транспортное средство

- принять возможные меры для оказания помощи пострадавшим

- освободить проезжую часть

- сообщить о случившемся в милицию

24.1. Управление велосипедом при движении по дорогам разрешается лицам не моложе 14 лет.

24.2. Велосипеды должны двигаться только по крайней правой полосе в один ряд возможно правее. Допускается движение по обочине, если это не создает помех пешеходам.

24.3. Водителям велосипеда запрещается:

- ездить, не держась за руль, хотя бы одной рукой

- перевозить пассажиров, кроме ребенка в возрасте до 7 лет, на дополнительном сиденье, оборудованном надежными подножками

- перевозить груз, который выступает более, чем на 0,5 м по длине или ширине за габариты, или груз, мешающий управлению

- двигаться по дороге при наличии рядом велосипедной дорожки

- поворачивать налево или разворачиваться на дорогах с трамвайным движением и на дорогах, имеющих более одной полосы для движения в данном направлении

- запрещается буксировка велосипедов и велосипедами

19.1. В темное время суток на велосипедах должны быть включены фары или фонари.

II. Для обеспечения безопасности учащиеся-велосипедисты должны соблюдать следующие требования:

1. Перед началом движения учащийся должен внимательно выслушать задание руководителя и уяснить для себя: маршрут движения, порядок движения (кто за кем едет), возможные опасные места, указанные руководителем.

2. Скорость движения на маршруте выбирается, исходя из самого медленного участника. Запрещается обгон во время движения по дороге. Впереди колонны едет ответственный, знакомый с маршрутом движения. Он регулирует скорость движения колонны, не допуская отставания части колонны. Руководитель едет последним и держит в поле зрения всех велосипедистов.

3. Все распоряжения, просьбы об остановке и т.п. передаются голосом по цепочке. Следует быть внимательным и слушать команды. Все остальные разговоры, не имеющие отношения к движению, запрещаются.

4. Учащиеся не должны самовольно внезапно останавливаться при движении в колонне без крайней необходимости (поломка, падение)

5. В случае вынужденной остановки одного велосипедиста останавливается вся колонна. Велосипеды следует оставлять возможно дальше от проезжей части.

6. При движении необходимо соблюдать дистанцию 3-4 метра, нельзя ехать вплотную друг к другу, но не следует и растягивать колонну.

7. При езде по лесным дорогам допускается свободный порядок движения и разговоры, но следует остерегаться возможных машин и не мешать движению друг друга.

8. Рекомендуется иметь при себе велосипедный насос, гаечные ключи, клей, заплатки для камер.

9. Поворот налево на автодороге С.-Петербург-Сортавала осуществляется только в пешем порядке, на участке, указанном руководителем похода и по его команде.

10. В велосипедном походе следует быть внимательными друг к другу, помогать товарищам, не устраивать гонок и соревнований.

ИНСТРУКЦИЯ ПО ТЕХНИКЕ БЕЗОПАСНОСТИ В ВЕЛОПОХОДЕ

1. На магистралях велосипедисты должны проявлять уравновешенность, ехать как можно прямолинейнее и ближе к краю полотна дороги, без надобности не вилять.

2. Необходимо соблюдать интервал движения между велосипедами не менее 2 метров

3. Стоящие автомобили и другие препятствия объезжайте плавно, только слева, перед выездом надо обязательно оглянуться (посмотреть в зеркало заднего вида), перед началом обгона подать сигнал рукой.

4. Друг друга велосипедисты тоже должны обгонять только слева. После, обгона в свой ряд возвращаться надо так же плавно.

5. Перед автобусными остановками необходимо притормаживать и давать дорогу готовящемуся отъехать от остановки водителю автобуса

6. Запрещается выезд на левую сторону дороги

7. На автодорогах недопустимы неоправданные обгоны друг друга, езда более чем в 1 ряд. Не следует делать «петли» -уезжать вперед группы, а потом разворачиваться и возвращаться обратно

8. Запрещается выезжать вперед направляющего

9. Перед тем, как остановиться, необходимо съехать на обочину. 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.

Приложение 2

МАРШРУТНЫЙ ЛИСТ №_____

на поход (путешествие) ниже 1 категории сложности (некатегорийный)

Выдан группе туристов _____

(полное наименование организации, учреждения проводящего поход)

в составе _____ человек,

совершает в период с « ____ » _____ по « ____ » _____ 20____ года

_____ маршрут,

(вид туризма)

в районе _____

По маршруту (основные пункты)

С « _____ » _____ » ночлегами в полевых условиях.

Протяженность маршрута с активными способами передвижения _____ км.

Руководитель группы _____

(фамилия, инициалы)

Туристский опыт руководителя _____

Зам. руководителя группы _____

(фамилия, инициалы)

Подпись ответственного лица организации,

выдавший маршрутный лист _____ (_____)

(подпись)

(Ф.И.О.)

Место печати (штампа) « _____ » _____ 200____ г.

СПИСОК УЧАСТНИКОВ

№ п/п	Ф.И.О.	Год рождения	Допуск к походу (участник ознакомлен с техникой безопасности и имеет допуск врача для участия в походе)

СХЕМА МАРШРУТА (описание)

ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ

Даты	Участки маршрута	км	Способы передвижения	Отметки о прохождении маршрута (для многодневных походов)

Необходимый набор продуктов питания имеется.

Общественное и личное снаряжение в достаточном количестве имеется.

Специальное снаряжение

Групповое _____
(для водных походов: спортивное туристское судно и тип указать)

Личное _____

Необходимый ремонтный набор имеется.

Необходимый набор медицинской аптечки имеется.

Информация о проведении похода передана в ТОСЭР.

Сведения, изложенные выше подтверждаю

Руководитель группы _____ (_____)

(подпись)

(фамилия, инициалы)

« _____ » 20 ____ г.

Телефоны для экстренного реагирования

Организация	Телефон
Региональная Маршрутно-квалификационная комиссия	8(3452) 29-02-10 доб. 146, 8-922-009-63-48
ГУ МЧС по Тюменской области «ОГПС 22 ГУ МЧС России по Тюменской области»	8(3452) 59-05-49
ГУ ТО «Тюменская областная служба экстренного реагирования» г. Тюмень	8(3452) 26-18-26
Служба спасения ФГУП г. Ишима	8(34551) 2-19-63
ГУ ТО «Служба экстренного реагирования ТО» в г. Ишиме	8(34551) 2-19-63
Тобольский поисково-спасательный отряд ГУ ТО «ТОСЭР г. Тобольск	8(3456) 26-40-01, 8-919-939-90-00
Государственная инспекция маломерных судов ГУ МЧС по Тюменской области (при проведении водного похода)	8(3452) 20-87-88 8(3452) 20-87-82

Список литературы

1. Булгаков, А.А. Велосипедный туризм для всех /А.А. Булгаков – М.: Профиздат 2001. – 128 с.
2. Гуревич И., Вишневский А., Разин Ю. Современный велосипед. / И. Гуревич. - Санкт-Петербург: Изд-во Захаров, 2005. - 241 с.
3. Велосипедный туризм / Сост. А. А. Булгаков. - М.: Ключ, 2009. - 624 с.
4. Гуревич И., Вишневский А., Рассуровский А. Велосипед и путешествия. - СПб.: из-во «Компьютербург», 2004, - 240 с.
5. Соколов В.А. Ильин В.С. Велосипедный туризм. - РиБ "Турист", 1992
6. <https://obzorvelo.ru/pravila-povedenija-v-velopohode/>
7. <https://infourok.ru/velosipednie-pohodi-i-bezopasnost-turistov-1422739.html>
8. <http://www.pahodim.ru/velo-bezop.php>
9. <https://www.veloturist.org.ua/top-20-velosipednyx-brendov/>