

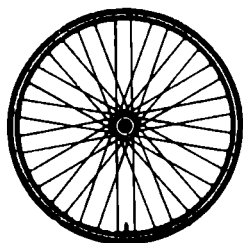
ВЕЛОСИПЕДНЫЙ ТУРИЗМ



«ТИМПУЛ»

Р. А. САКОВИЧ

ВЕЛОСИПЕДНЫЙ ТУРИЗМ



КИШИНЕВ «ТИМПУЛ» 1986

Рецензент — С. А. Скалецкий

Художественное оформление Е. В. Барашкова

Сакович Р. А.

С15 **Велосипедный туризм /Худож. оформ.**
Е. В. Барашкова.— Кишинев: Тимпул, 1986.—
56 с.

Книга посвящена одному из увлекательных видов туризма — велосипедному. Большое внимание уделено организации самостоятельных велопоходов, даются рекомендации по разработке маршрутов, подбору группы, проведению многодневных велосипедных путешествий. Представлены маршруты велопутешествий по Молдавии.

Книга предназначена для любителей велосипедного туризма.

С **4202010000—425**
М753(12)—86 **27—86**

75.81

© Издательство «Тимпул», 1986

С детства человек мечтает о путешествиях. Его влекут неизведанные тропы, крутые горы и быстрые реки, незнакомые города и села.

Отправляясь в путешествие по родной стране, тысячи людей могут познакомиться с памятниками истории и культуры своего народа, посетить музеи и природные заповедники, любоваться красотой окружающей природы.

В нашей стране созданы все условия для развития массового туризма. Он прочно вошел в повседневную жизнь трудящихся, стал неотъемлемой составной частью физического воспитания всех слоев населения. В настоящее время успешно развиваются такие виды туризма, как пешеходный, лыжный, горный, водный, велосипедный, мотоциклетный, автомобильный и спелеотуризм.

Туризм приносит большую пользу здоровью человека, особенно те виды, которые связаны с активными средствами передвижения. При этом укрепляется мускулатура, улучшается деятельность сердечно-сосудистой и дыхательной систем, повышается сопротивляемость организма к различным заболеваниям. Постоянное пребывание на свежем воздухе, воздействие окружающей природы и дозированная физическая нагрузка, частая смена впечатлений и режим дня укрепляют нервную систему, восстанавливают силы и повышают работоспособность.

Путешествия на велосипедах имеют ряд преимуществ перед другими видами туризма. Ведь на велосипеде можно проехать практически везде, где пройдет пешеход, однако расстояние за одно и то же время можно преодолеть в четыре-пять раз большее. Ощущение скорости передвижения, быстрая смена пейзажей вызывают положительные эмоции у человека, да и само путешествие менее утомительно, так как снаряжение и продукты питания велотурист перевозит на багажнике велосипеда, а не носит на спине в рюкзаке. И даже преодолевая перевал, легче вести велосипед рядом, чем нести рюкзак.

При разработке маршрута велосипедного путешествия можно включать в него участки пути, которые велотуристы будут преодолевать по железной дороге, на пароходе или на самолете, так как велосипед разрешено перевозить всеми видами транспорта.

ОРГАНИЗАЦИЯ ТУРИСТСКИХ ПУТЕШЕСТВИЙ

По характеру организации туристские путешествия можно подразделить на плановые и самодеятельные.

Плановые путешествия проводятся по заранее разработанному маршруту, с предоставлением туристам турбаз, гостиниц, питания и экскурсионным обслуживанием.

При организации самодеятельных туристских путешествий туристы самостоятельно разрабатывают маршрут, готовят снаряжение, обеспечивают питание в пути, решают другие вопросы.

Порядок проведения путешествий определен «Правилами организации и проведения самодеятельных туристских походов и путешествий на территории СССР», которые утверждены Центральным советом по туризму и экскурсиям ВЦСПС. В зависимости от протяженности, продолжительности и сложности самодеятельные туристские походы и путешествия подразделяются на походы выходного дня, многодневные некатегорийные путешествия и походы по маршрутам I, II, III, IV и V категорий сложности.

Самая массовая форма велосипедного туризма — походы выходного дня. Они могут быть однодневными, двухдневными с одной ночевкой и двухсуточными, когда туристы выезжают во второй половине дня в пятницу и проводят поход с двумя ночевками. В зависимости от целей и задач, поставленных перед походами выходного дня, их можно условно разделить на прогулочные, оздоровительные, тренировочные и спортивные (соревновательные).

Прогулочные походы проводят в выходной день либо после работы на расстояние до 50 километров. Туристы едут со скоростью не более 15 километров в час, часто без привала. В прогулочные походы обычно отправляются начинающие туристы и люди пожилого возраста.

Расстояние, которое туристы проходят во время оздоровительных и тренировочных походов, намного больше — до 160 километров, а скорость движения достигает 30 километров в час. В этих походах туристы учатся ориентироваться на местности, устраивать ночлег, разжигать костер и готовить пищу в походных условиях. Во время тренировочных походов перед туристами могут стоять различные цели: преодолеть участок дороги с плохим покрытием или со сложным рельефом с определенной скоростью.

Спортивные походы (ралли, кроссы) проводят на большие расстояния со скоростью движения, превышающей 30 километров в час.

Участие в однодневных походах дает право туристам сдать нормативы Всесоюзных физкультурных комплексов «Будь готов к труду и обороне СССР» и «Готов к труду и обороне СССР». Для этого необходимо совершить один велопоход: в возрасте 14—15 лет — на расстояние 24 километра (БГТО, IV ступень «Спортивная смена»), 16—17 лет — 40—50 километров (ГТО, I ступень «Сила и мужество»), от 18 до 39 лет — 40 километров (ГТО, II ступень «Физическое совершенство»), мужчинам от 40 до 60 и женщинам от 40 до 55 лет — 30 километров (ГТО, III ступень «Здоровье и движение»). Нормативы для мужчин и женщин одинаковы.

Если в поход выходного дня отправляются родители с детьми в возрасте до 14 лет, марш-

рут должен проходить по проселочным дорогам, где мало машин, или по лесным тропам. Из города рекомендуется выезжать на общественном транспорте.

Многодневные некатегорийные путешествия проводят во время отпуска или каникул по неклассифицированным маршрутам.

Категории сложности самодеятельных велосипедных походов определяются перечнями классифицированных туристских маршрутов, утвержденных Центральным советом по туризму и экскурсиям ВЦСПС (см. табл.).

Показатели	Категория сложности походов				
	I	II	III	IV	V
Протяженность маршрутов, км (не менее)	250	400	600	800	1100
Продолжительность походов, дни (не менее)	6	8	10	13	16

При этом за день при семи-восьмичасовом времени в пути велотуристы должны преодолевать расстояние от 40 до 60 километров.

Организацией и проведением велосипедных походов и путешествий занимаются туристские и спортивные организации. Они осуществляют контроль за подготовкой велотуристов, обеспечивают их необходимым инвентарем и снаряжением, создают условия для физической, технической и теоретической подготовки, организуют выступления и консультации специалистов, а также контролируют соблюдение группой сроков прохождения маршрута, а в случае необходимости оказывают ей помощь.

ПОДГОТОВКА К ПУТЕШЕСТВИЮ



Комплектование группы

Успешное проведение туристского путешествия во многом зависит от состава группы и степени подготовленности ее членов. Поэтому при комплектовании группы необходимо учитывать следующие условия: все туристы должны быть приблизительно одного возраста и одинаковой физической и технической подготовки, объединены общими интересами или целью, обладать чувством коллективизма, владеть туристскими навыками. Желательно, чтобы группа была сформирована на одном предприятии, в учреждении или организации, учебном заведении.

При организации однодневных путешествий в группу можно включать 10—15 и более велотуристов, а многодневных — от 4 до 12 человек.

При комплектовании группы туристам следует выбрать руководителя, кандидатуру которого утверждает организация, проводящая пу-

тешество. На него возлагается ответственность за подготовку и проведение мероприятия. Поэтому он должен быть выбран из числа туристов, имеющих навыки и опыт руководства путешествиями на одну категорию сложности ниже и опыт участия в путешествии на одну категорию сложности выше, чем предстоящее. Руководителем велосипедного путешествия I категории сложности может быть турист, достигший 18 лет, II и III — 20 и IV—V категорий — 22 лет. Во время путешествия члены группы обязаны выполнять все указания и требования руководителя.

Из остальных участников путешествия необходимо выбрать: заместителя руководителя, который является помощником руководителя по всем вопросам и отвечает за техническое состояние велосипедов (обязателен для походов школьников); заведующего хозяйством, отвечающего за подготовку продуктов и туристского снаряжения; ответственного за ремонт велосипедов, который должен в совершенстве знать все узлы велосипеда и уметь производить ремонт (комплектует и хранит инструментальную сумку); санинструктора, который перед путешествием должен пройти специальную подготовку по оказанию доврачебной медицинской помощи велосипедистам при получении травмы (комплектует и хранит аптечку).

В группе также могут быть ответственный за ведение дневника, фотограф, казначей. Кроме того, членам группы периодически можно давать разовые поручения. Так, например, быть ведущим велосипедистом — ехать впереди группы и поддерживать оптимальную, приемлемую для всех скорость, или замыкающим — оказывать при необходимости помощь отстающим, а

также дежурить по кухне или быть ответственным за сохранность велосипедов во время экскурсий и культурно-массовых мероприятий.

При распределении всех обязанностей в первую очередь необходимо учитывать опыт, склонности и инициативу каждого туриста.

Выбор маршрута и его регистрация

Маршрут велосипедного путешествия выбирают в зависимости от состава группы, ее интересов, физической и технической подготовки, а также материальных возможностей и продолжительности свободного времени (выходные или праздничные дни, отпуск, каникулы).

При выборе маршрута следует учесть, что езда ради езды не может принести морального удовлетворения участникам путешествия. Желательно, чтобы маршруты имели познавательную цель, способствующую расширению кругозора туристов. Они могут проходить по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа. Во время путешествия туристы должны иметь возможность посещать музеи, выставки, знакомиться с памятниками истории и культуры. Немаловажно также, чтобы дорога проходила по живописной местности, где без труда можно найти удобное место для привала и ночлега, в летнее время — купаться, загорать, ловить рыбу, собирать грибы и ягоды.

В велосипедные маршруты не желательно включать дороги всесоюзного и республиканского значения, так как интенсивное автомобильное движение создает большую опасность для продвижения туристской группы. К тому же велотуристы подвергаются воздействию выхлопных

газов высокой концентрации. Если все-таки маршрут путешествия предусматривает движение по таким автодорогам, его следует согласовать с местным отделением Госавтоинспекции:

Сначала маршрут будущего путешествия необходимо изучить по карте большого масштаба. При этом следует учесть, что в реальных условиях километраж увеличивается на 10—15 процентов по сравнению с планируемым. 80—90 процентов пути участники путешествия должны проезжать на велосипедах, остальной путь может пролегать по более сложным участкам. Подготовленные велотуристы могут включать в маршрут преодоление перевалов.

Не обязательно, чтобы путешествие начиналось и заканчивалось в том населенном пункте, где комплектуется группа. К началу маршрута или домой после его окончания велотуристы могут доехать на общественном транспорте, перевозя велосипеды в разобранном виде в чехлах. Велосипедный чехол можно изготовить из любой плотной ткани, по размеру чуть больше велосипедной рамы. С велосипеда нужно снять колеса (по необходимости — седло, руль, педали), закрепить с обеих сторон рамы и поместить в чехол. Таким же способом туристы могут перевозить велосипеды на отдельных трудных участках пути.

После выбора маршрута и определения времени, необходимого для его прохождения, следует наметить этапы путешествия, количество привалов, места ночлегов и стоянок для отдыха и осмотра достопримечательностей, установить среднюю скорость движения в зависимости от рельефа местности. При определении длины этапов следует учесть, что третий и четвертый дни пути бывают самыми трудными, так как орга-

низм велотуриста не успевает за это время приспособиться к полевым условиям жизни. Поэтому этапы, приходящиеся на эти дни, должны быть несколько короче, чем в первые. Однако в дальнейшем до прохождения половины всего пути протяженность этапов можно постепенно увеличивать, а затем так же постепенно сокращать. Через каждые три-четыре дня пути можно делать день отдыха.

Перед выходом на маршрут следует не только подробно изучить карту, но и ознакомиться со справочной литературой и путеводителями по тем местам, по которым проходит маршрут.

В связи с тем, что маршруты велосипедных путешествий в основном проходят по автотрассам, велотуристы являются равноправными участниками дорожного движения. В период подготовки к путешествию необходимо организовать изучение Правил дорожного движения. Велотуристам необходимо знать, что в соответствии с Правилами дорожного движения в ряде республик введена обязательная регистрация велосипедов с выдачей номерных знаков и сдачей велосипедистами зачетов по Правилам дорожного движения. В этом случае также необходимо предварительно согласовать маршрут с Госавтоинспекцией.

Документом, дающим право на проведение похода выходного дня или некатегорийного многодневного путешествия, является маршрутный лист, а категорийного путешествия — заявочная и маршрутная книжки установленного образца, заполненные согласно правилам организации и проведения самостоятельных туристских походов и путешествий.

Маршрутный лист, заявочная и маршрутная

книжки должны быть зарегистрированы маршрутно-квалификационной комиссией организации, проводящей путешествие.

После составления документации необходимо разработать смету, в которой следует учесть: стоимость питания и размещения участников, прокат инвентаря и снаряжения, приобретение запчастей, ремонт велосипедов, входную плату в музеи, кинотеатры, прочие расходы. Всю сумму делят на количество участников.

Выбор и подготовка велосипеда

При организации велосипедного похода особое значение имеет выбор и подготовка велосипеда.

В настоящее время наша промышленность выпускает несколько типов велосипедов, которые можно использовать для путешествий. В первую очередь, это дорожные и спортивно-туристские. Эти модели в большей мере отвечают требованиям, предъявляемым к велосипеду в многодневном путешествии по различным дорогам.

Дорожные велосипеды «Минск», «Украина», «Урал-Н» и другие имеют прочную и устойчивую раму с усиленными узлами, удобный руль с умеренным изгибом, позволяющим сохранять посадку на велосипеде с небольшим наклоном вперед, мягкое, с хорошей амортизацией седло. Ножной тормоз заднего колеса позволяет плавно останавливаться, широкие щитки колес надежно защищают от грязи в дождливую погоду. Эти велосипеды устойчивы на песке и мокром асфальте, на них легче переносить тряску на ухабистых дорогах. Их можно использовать для путе-

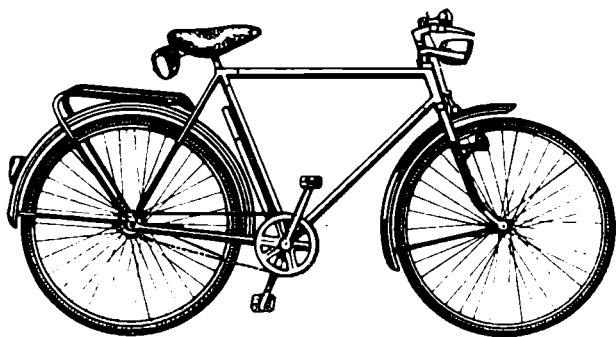


Рис. 1. Дорожный велосипед

шествий по дорогам с любым покрытием (рис. 1).

Спортивно-туристские велосипеды типа «Спутник» и «Турист» — более легкие по сравнению с дорожными. Они имеют изогнутый руль, позволяющий менять положение рук при езде в различных условиях. Преимущество этих велосипедов заключается в том, что у них от трех до десяти передач, при смене которых можно более быстро ехать по хорошей дороге и на спусках и в то же время успешно преодолевать подъемы.

В то же время на спортивно-туристских велосипедах не всегда можно проехать по грунтовой дороге в непогоду. При езде по лесным тропам возможны поломки заднего переключателя. Эти велосипеды имеют сложную конструкцию и требуют более тщательного и квалифицированного ухода (рис. 2).

Гоночные велосипеды «Старт-шоссе» отличаются небольшим весом и легким ходом, однако их можно использовать только в путешествиях по асфальтированным дорогам с хорошим покрытием. При езде по грунтовым и лесным до-

рогам используемые на этих велосипедах одно-
трубные шины легко прокалываются. При мок-
рой погоде у них плохое сцепление с дорожным
покрытием, что приводит к частым падениям.
Ремонт шин в дорожных условиях трудоемок,
к тому же у этих велосипедов отсутствуют бага-
жник и грязезащитные щитки. Грузеный гоно-
чный велосипед трудно управляем.

В последнее время широкое распространение
получили складные велосипеды. Они удобны
тем, что в сложенном виде занимают мало ме-
ста. В условиях большого города с интенсивным
автомобильным движением можно без особых
затруднений выехать за город на любом тран-
спорте и подготовить велосипед к путешествию
за считанные минуты. Руль и седло у этих вело-
сипедов регулируются по высоте в больших пре-
делах. Их могут использовать люди разного ро-
ста и возраста. Эти велосипеды наиболее удоб-
ны для однодневных путешествий на неболь-
шие расстояния. В многодневных путешествиях
складные велосипеды используются редко, так
как малый диаметр колес не позволяет разви-

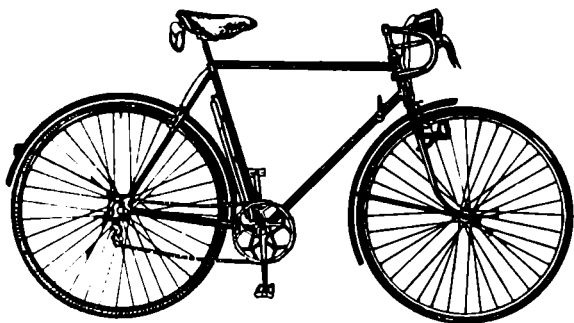


Рис. 2. Спортивно-туристский велосипед

вать большую скорость. Да и груз на этом велосипеде укрепить непросто.

Перед тем, как покупать велосипед, следует определить, для кого он предназначен и для какой цели. Людям с хорошей физической подготовкой, решившим серьезно заняться велосипедным туризмом, следует остановить свой выбор на спортивно-туристских велосипедах. Дорожный велосипед можно рекомендовать любителям небыстрой и надежной езды по проселочным и лесным дорогам. Складной велосипед предназначен для тех, кто выезжает за город на общественном транспорте. А любителям быстрой езды следует покупать гоночный велосипед.

Собираясь в путешествие, не обязательно покупать велосипеды, их можно взять в пункте проката, причем желательно выбрать однотипные для всех членов группы. Это позволит значительно сократить количество запасных частей, необходимых в походе.

После приобретения велосипеда следует разобрать и почистить втулки колес, педалей, каретку, рулевую колонку. Необходимо также проверить натяжение спиц и отрегулировать тор-

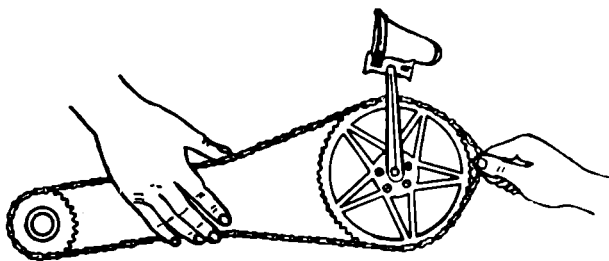


Рис. 3. Проверка износа цепи

моза. Новый велосипед перед путешествием желательно «обкатать» в течение трех-четырех недель. Если велосипед был в употреблении два-три года, перед путешествием его следует полностью разобрать, заменить изношенные детали, проверить степень износа цепи (рис. 3).

Для того чтобы велотурист мог длительное время (6—8 часов в день) находиться на велосипеде, испытывая при этом большие физические нагрузки, у него должна быть правильная посадка, которая зависит от того, как установлены седло и руль. Седло можно опускать и поднимать, сдвигать и наклонять вперед и назад. Чтобы определить нужную высоту седла, велосипедисту следует сесть на него и пяткой вытянутой ноги опереться на педаль, находящуюся в нижнем положении (рис. 4). Руль устанавливают на один-два сантиметра ниже высоты седла. Расстояние от седла до руля должно соответствовать длине руки от локтя до кончиков пальцев (рис. 5). Оно регулируется перемещением седла вперед и назад. Острие седла устанавливается параллельно раме (рис. 6).

На велосипеде должны быть укреплены грязезащитные щитки, насос, звуковой сигнал, фара, отражатели света, сумка с ключами и велоаптечкой, счетчик пройденного пути (веломер), флажодержатель и багажник. На дорожный велосипед следует также установить передний ручной

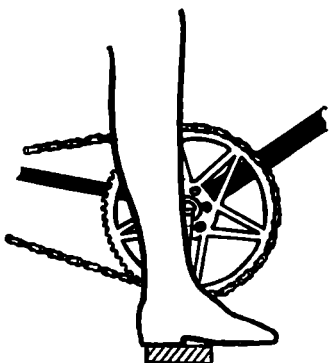


Рис. 4. Установка высоты седла

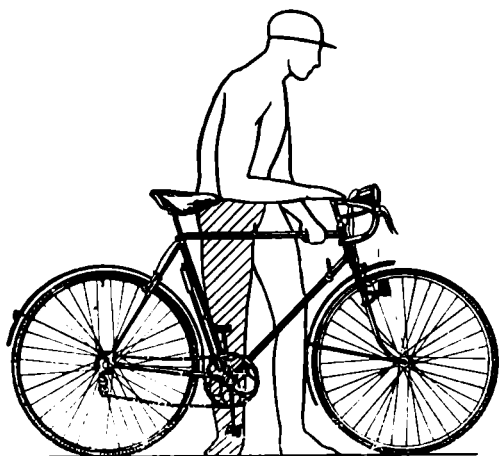


Рис. 5. Определение расстояния от седла до руля

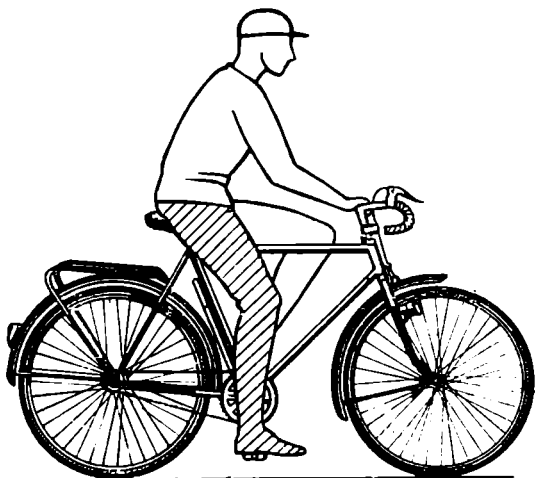


Рис. 6. Правильная посадка на велосипеде

тормоз, который необходим на сложных участках пути и на случай отказа в работе задней тормозной втулки.

Общезначительная специальная подготовка велотуристов

Здоровые молодые люди могут преодолевать за день на велосипеде 100 и более километров. Чтобы ежедневно проезжать большое расстояние, человек должен обладать способностью быстро восстанавливать свои силы. Для этого нужна специальная подготовка, особенно для тех, кто собирается в многодневную поездку.

Подготовку к велосипедному путешествию необходимо начинать за полтора-два месяца до отправления по маршруту. Если подготовительный период приходится на весенние месяцы с непродолжительным световым днем, то туристам, выезжающим после работы или занятий, нужно успеть пройти дистанцию до наступления темноты. В этот период целесообразно сочетать езду на велосипеде с бегом и спортивными играми в помещениях с искусственным освещением. В первые три-четыре недели можно делать по два-три выезда на дистанцию 30—50 километров, двигаясь со средней скоростью 15—20 километров в час. После того, как общая длина пройденной за это время дистанции будет составлять 400—600 километров, интенсивность поездок следует увеличить и включить в маршрут преодоление подъемов. Чем ближе время отправления в путешествие, тем чаще нужно проводить тренировки и удлинять дистанции. Но не всегда расстояние в километрах может отразить степень нагрузки. Так, например, в ветреную, холодную погоду велоту-



Рис. 7. Езда «на колесе» со сменой ведущего

ристу на преодоление 30—40 километров приходится тратить сил не меньше, чем на езду при хорошей погоде на дистанцию 70 километров.

В последние две недели подготовки в течение трех-четырех дней необходимо провести выезды на дистанции, какие планируется проехать за тот же период во время путешествия. Общий километраж, пройденный за весь подготовительный период, должен превышать в два-три раза дистанцию планируемого путешествия.

Последние два выезда необходимо провести на велосипедах, полностью оборудованных для путешествия.

Во время подготовки к путешествию следует проверять правильность посадки велотуристов, совершенствовать технику педалирования, учиться правильно проезжать повороты и тормозить, преодолевать подъемы и спуски. Велотуристы должны уметь переносить велосипеды со снаряжением через всевозможные препятствия. На тренировочных занятиях нужно также освоить езду «на колесе» со сменой ведущего велосипедиста, которой можно воспользоваться при сильном боковом или встречном ветре (рис. 7).

В результате длительной езды у малоподго-

товленных велотуристов часто устают мышцы рук и спины. Чтобы избежать этого, в общефизическую подготовку тренировочного периода рекомендуется включать общеразвивающие гимнастические, а также парные силовые упражнения и упражнения с гирями и штангой.

Если поездки совершаются в холодную погоду и у велосипедистов замерзают ноги, следует периодически сходить с велосипедов и пробежать 500—600 метров, ведя велосипед рядом.

Хорошим дополнением в подготовке велотуристов к путешествию может служить использование велосипеда как средства транспорта при поездках на работу и домой. Езду на велосипеде также можно включить и в ежедневную утреннюю гимнастику. Но полностью заменять зарядку катанием на велосипеде не следует, так как этого недостаточно для общего физического развития человека.

Всем туристам перед подготовкой к путешествию и непосредственно перед выходом на маршрут необходимо пройти специальный медицинский осмотр, желательно в физкультурном диспансере, а тем, которые перенесли незадолго до отъезда тяжелые заболевания (ангина, инфекционный гепатит, переломы, сотрясение мозга и др.), нужно в обязательном порядке обратиться к врачам-специалистам для получения разрешения на поездку. Перед путешествием туристам необходимо обратить внимание на состояние зубов, а также удалить мозоли.

Походное снаряжение

Снаряжение велотуристов можно разделить на личное и групповое. К личному снаряжению относятся велосипед, рюкзак, надувной матрас,

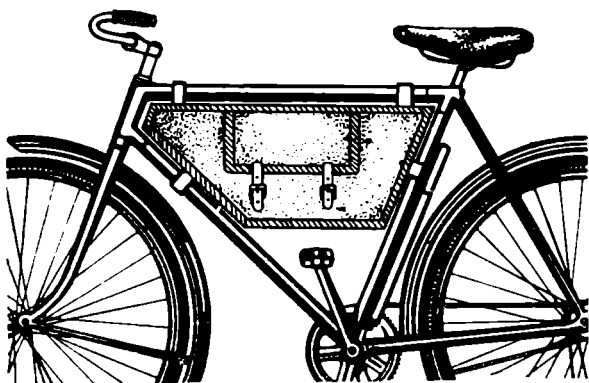


Рис. 8. Специальная сумка

спальный мешок, посуда, одежда, обувь, туалетные принадлежности, индивидуальный медицинский пакет.

Вместо рюкзака лучше использовать специальный вещевой мешок, который удобно крепить к багажнику велосипеда. Вещевой мешок можно сделать из плотной крепкой непромокаемой ткани, причем вшитое дно должно быть прямоугольной или овальной формы. Чтобы повысить устойчивость велосипеда за счет снижения его центра тяжести, можно самостоятельно изготовить специальные сумки и рюкзаки (рис. 8, 9), которые крепятся к багажнику, или использовать старые ученические ранцы. Их нужно соединить широкой перемычкой, уложить ее на площадку багажника и прикрепить к обеим сторонам заднего колеса. В вещевой мешок и специальные сумки необходимо вшить непромокаемые вкладыши. Удобен в путешествии в сочетании с надувным матрасом спальник-мешок-одеяло на застежке «молния».

Посуда должна быть небьющейся — из алюминия или нержавеющей стали. Но следует помнить, что из алюминиевой посуды трудно есть, так как она сильно нагревается.

Велотурист в путешествии должен быть одет легко и удобно. Одежду необходимо подбирать в зависимости от времени года и погодных условий. Летом лучше всего использовать обычные хлопчатобумажные велосипедные рубашки с пристегнутыми рукавами и карманами, а также шер-

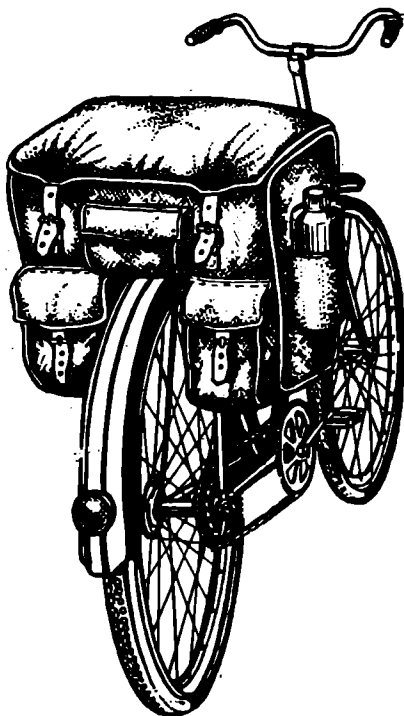


Рис. 9. Самодельный велорюкзак

стяные или хлопчатобумажные велосипедные трусы. Если нет возможности обеспечить всю группу специальной формой, рубашки можно изготовить самостоятельно. Для этого к обыкновенной футболке нужно пришить карманы спереди на груди и сзади на уровне поясницы. Вместо специальных трусов можно использовать шорты или бриджи. Для прохладной погоды необходим теплый тренировочный костюм. Однако нежелательно использовать костюм из байки или из ткани с начесом, так как в дождливую погоду он быстро намокает и долго сохнет. В дождливую погоду незаменима непромокаемая куртка из нейлона или штормовка. На голову велотурист должен обязательно надевать шапочку: в весенне-осенний период шерстяную, в летний — льняную или хлопчатобумажную с козырьком. Обувь должна быть с толстой подошвой, хорошо подогнана, чтобы не вызывать потертостей и мозолей при длительном педалировании. Носки лучше надевать хлопчатобумажные. Для защиты рук от ссадин и мозолей рекомендуется носить велоперчатки, которые можно купить в магазине спорттоваров или изготовить самостоятельно из старых кожаных перчаток (рис. 10). Одежда не должна быть тесной и короткой. Нужно постоянно следить, чтобы поясница была хорошо утеплена.

В путешествии велотурист обязан следить за своей одеждой и обувью, не допускать их загрязнения и порчи. Нельзя забывать, что сушить вещи у костра нужно очень осторожно, особенно обувь, которую при сушке рекомендуется набивать бумагой, соломой или ветошью.

При подготовке группового снаряжения необходимо учитывать количественный состав груп-

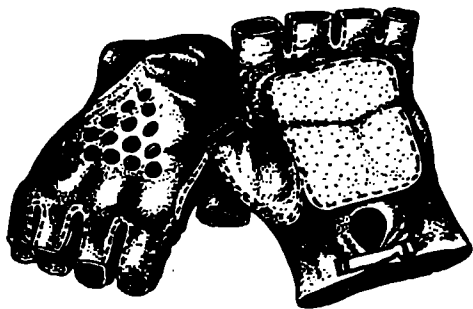


Рис. 10. Перчатки для велотуристов

пы, продолжительность маршрута и местность, по которой будет проходить путешествие.

При движении по густонаселенной местности велотуристы, имея предварительную договоренность, могут останавливаться на ночлег в гостиницах, общежитиях, школах, а питаться в кафе и столовых. В таком случае количество группового снаряжения сводится до минимума. Однако велотуристы всегда должны иметь с собой инструментальную сумку, ремонтный набор, медицинскую аптечку, комплект посуды общего пользования и запас продуктов минимум на два дня.

В инструментальной сумке должны храниться следующие предметы (из расчета на группу из 10 человек): две-три камеры, одна покрышка, по четыре оси с конусами и гайками для задних и передних колес и педалей, по 10 тросиков для задних и передних тормозов, передний и задний тормоза в сборе, 20 тормозных колодок, 10 клиньев с гайками, комплект чашек для рулевой колонки, 50 спиц, одна цепь, четыре-пять замочков для цепи, шарики для подшипников, вентили и нипели, подседельный замок, мотоциклетный насос, трехгранный напильник и надфиль,

наборы гаечных ключей и отверток, две масленки, солидол в банке, болты с гайками и шайбами, медная и стальная проволока, алюминиевые заклепки, изоляционная лента, пассатижи, молоток, маленькие тиски, ножницы, резиновый клей, наждачная бумага, очищенный бензин, резина для заплат. В зависимости от марки используемых велосипедов перечень запасных деталей может быть увеличен либо сокращен.

Ремонтный набор следует составить из предметов, необходимых для починки рюкзаков или сумок, палаток, одежды, обуви. В наборе должны быть швейные и сапожные иглы, шило, белые и черные нитки, штопка, суровые нитки, пуговицы, крючки, английские булавки, киперная лента, куски брезента, кожи, материала, ножницы, клей БФ-6.

При комплектовании медицинской аптечки необходимо учесть, что при езде на велосипеде наиболее часты случаи травматизма, в первую очередь, ссадины, ушибы, потертости. В связи с этим необходимо предусмотреть достаточное количество стерильных бинтов и ваты, раствора бриллиантового зеленого, йода, марганцовокислого калия, перекиси водорода, синтомициновой (тетрациклиновой и т. п.) мази, белого стрептоцида в порошке, детского крема, лейкопластыря. При езде в ветреную погоду у велотуристов от попадания пыли могут засориться глаза и воспалиться слизистая оболочка век, поэтому в аптечке необходимо иметь глазные капли, борную кислоту (порошок), питьевую соду. Необходимы также термометр, эластичные бинты, ножницы, нашатырный спирт, обезболивающие и жаропонижающие средства (амидопирин, анальгин, ацетилсалициловая кислота), сердечно-сосудистые средства (валидол в таблетках и кордиамин),

противовоспалительные (тетрациклин, сульфадиметоксин, эритромицин) и средства, применяемые при желудочно-кишечных заболеваниях (энтеросептол, фталазол). Медикаменты, расфасованные в ампулы, должны храниться в чехольчиках. Аптечку необходимо герметически упаковать, не допускать проникновения в нее воды и попадания солнечных лучей, а также обезопасить ее от ударов. Во время посещения населенных пунктов по мере необходимости аптечку нужно пополнять недостающими медикаментами.

В комплект посуды общего пользования должны входить ведра, кастрюли, сковорода, разливательная ложка, ножи, топор, металлическое приспособление для подвески посуды над костром, термос, фляги и т. п. Все эти предметы должны находиться в чехлах. Необходимо также взять в дорогу обеденную клеенку, спички в непромокаемой упаковке, мешочки для продуктов, карманные фонари с батарейками, стеариновые свечи, веревку длиной 30—40 метров. По усмотрению группы можно взять волейбольные и футбольные мячи, бадминтон, рыболовные снасти, музыкальный инструмент.

Если группа собирается в многодневное путешествие и планирует на протяжении всего маршрута самостоятельно готовить пищу и не пользоваться для ночлега стационарными помещениями, необходимо взять с собой палатки (из расчета численности группы), тенты или полиэтиленовые пленки для укрытия велосипедов и палаток в дождливую погоду. Перед началом путешествия необходимо назначить ответственных за сохранность предметов группового пользования.

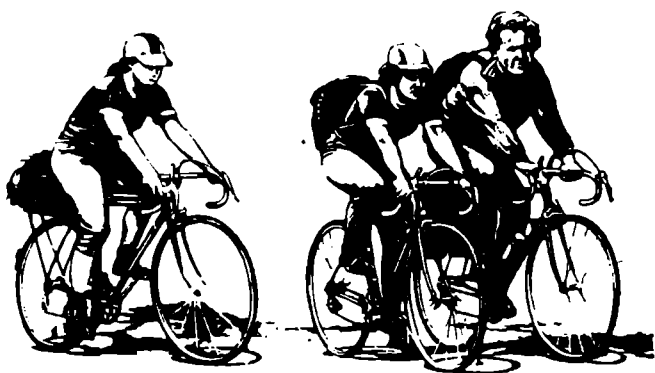
Вещи в рюкзак или вещевой мешок нужно укладывать с учетом центра тяжести, чтобы

гарантировать его устойчивое равновесие на багажнике велосипеда. Если в поход необходимо взять с собой много вещей и нет возможности разместить их полностью на багажнике, часть вещей туристы могут перевозить в рюкзаке на спине, но надо помнить, что это создает дополнительные трудности и увеличивает возможность падения велосипедиста. Рюкзак в этом случае должен быть уложен так, чтобы нижняя его часть была вогнутой, повторяла форму поясницы и плотно к ней прилежала. В рюкзак можно положить палатку, спальный мешок, надувной матрас, носильные вещи, полотенце, туалетные принадлежности. Вес рюкзака не должен превышать 10 килограммов.

В вещевом мешке на багажнике могут находиться запасные части к велосипеду, еда, посуда. Эти же предметы можно разместить и в специальных сумках. Медицинскую аптечку лучше всего упаковать в сумку, прикрепленную к раме велосипеда.

При укладывании вещей следует учитывать степень их необходимости в пути — предметы первой необходимости должны быть сверху. Вещи нужно укладывать таким образом, чтобы они не стучали при езде. К рюкзаку и багажнику велосипеда нельзя привязывать ведра, кастрюли, обувь и другие крупные предметы. Фотоаппарат, термос и другие легкобьющиеся предметы следует обернуть мягкими вещами и положить внутрь ведра или кастрюли. Документы и деньги нужно хранить в полиэтиленовых пакетах. Чтобы мелкие туалетные принадлежности не рассыпались по рюкзаку, их лучше держать в специальной мешочке.

ДВИЖЕНИЕ ПО МАРШРУТУ



Режим дня и график движения

В режиме дня велотуристов физические нагрузки должны рационально сочетаться с отдыхом. Только в этом случае путешествие на велосипедах будет иметь оздоровительный эффект и принесет истинное удовольствие его участникам.

Подъем желательно делать в 5.30—6 часов. На туалет, зарядку, завтрак и сборы можно отвести до 1,5 часа. Выезд на маршрут в 7—7.30. С утренним отправлением в путь не следует задерживаться по двум причинам: во-первых, в эти часы меньше интенсивность автомобильного движения, во-вторых, летом это самое прохладное и благоприятное для езды время.

Перед выездом необходимо назначить ведущего и замыкающего. Руководитель группы может выбрать место в колонне по своему усмо-

трению. Велотуристы должны двигаться по одному по правой стороне дороги, на расстоянии не более одного метра от обочины. Перемещаться в колонне, обгоняя друг друга, не следует, так как это может привести к падениям. Интервал между велотуристами при движении по хорошей, ровной дороге должен составлять два-три метра, по лесной и сильнопересеченной — четыре-пять. На спусках дистанция между участниками увеличивается до восьми-десяти метров, а при движении по мокрой, скользкой дороге — до 20—30 метров.

Ведущий велотурист должен ехать со скоростью, доступной всем участникам похода. Он обязан предупреждать группу о поворотах (рукой указать направление поворота), об остановках (поднять руку вверх), о помехах на дороге (опустить руку вниз в сторону). Все сигналы ведущего должны передаваться по колонне до замыкающего. Замыкающему велотуристу необходимо следить за ездой всех участников, сигнализировать об отстающих, оказывать им помощь, не оставлять никого после себя. У него находится инструментальная сумка. Если у кого-либо из участников произошла поломка или кому-то стало плохо, вся колонна должна остановиться.

После первых 15—20 минут езды все члены группы должны остановиться и проверить крепление снаряжения, устранить обнаруженные неполадки на велосипедах. В дальнейшем следует чередовать 45—50 минут езды с 10—15-минутным отдыхом. После трех-четырех часов пути, за которые следует преодолеть до 60 процентов намеченной на день дистанции, необходимо сделать большой привал. Это время, как правило самое жаркое, можно использовать для отдыха,

обеда, посещения исторических мест, организации культурных и спортивных мероприятий и др. Продолжать движение можно после 16 часов. Остановку на ночлег нужно делать за 2—2,5 часа до наступления темноты, отбой — в 22—23 часа.

В путешествии велотуристы должны уметь определять расстояние на глаз и по слышимости звуков. Так, например, в дневное время при хорошей видимости населенные пункты видны на расстоянии 10—12 километров, большие строения — 8, отдельные дома — 5, трубы на крышах — 3, люди — 1,5—2 километров. В ночное время горящий костер виден на расстоянии 6—8, горящая спичка — 1—1,5 километра. На открытой местности при тихой погоде шум идущего поезда слышен на расстоянии 10 километров, гудки автомобилей и шум мотора трактора — 2—3, движение автомобиля по шоссе — 1—2, по грунтовой дороге — 0,5—1 километра.

Организация привалов и ночлегов

Место для короткого отдыха следует выбирать на обочине равнинного участка дороги, так как на спуске группе трудно остановиться, а на подъеме — начать движение. Желательно, чтобы поблизости находился колодец или родник. Лучше всего делать привал в лесной зоне или на оборудованных автобусных остановках, вблизи беседок для отдыха, которых много у дорог. В таких местах велотуристы в жаркую погоду могут укрыться в тени, в непогоду — от дождя и ветра. Во время привала нельзя оставлять велосипеды на проезжей части дороги, для них нужно подыскать ровную площадку на обочине. Не следует класть велосипеды на землю, так как

при этом вещи, находящиеся на багажнике, могут сдвинуться и перед началом дальнейшего следования их придется снова укладывать. Велосипеды можно поставить у деревьев. Если нет никакой опоры, их можно ставить следующим образом: первые два велосипеда поставить друг к другу под углом, а остальные равномерно прислонить к ним с обеих сторон.

После установки велосипедов необходимо сделать несколько дыхательных упражнений: развести руки в стороны, наклониться назад, чтобы распрямить грудную клетку. Потом, если позволяют условия, желательно лечь и поднять ноги, например, на рюкзаки. Если условий для этого нет, нужно сесть и свободно вытянуть ноги.

Во время короткого привала можно съесть бутерброды, фрукты, утолить жажду двумя-тремя глотками воды или питательной смеси.

Место для обеда и ночевки необходимо выбирать более тщательно. Нужно постараться, чтобы оно было укрыто от ветра, а в жаркое время года — от солнца. Если в данной местности много комаров, площадку следует выбирать на открытом участке, хорошо обдуваемом ветром. Чтобы избежать возникновения пожаров, не следует разбивать лагерь вблизи хвойных деревьев и в густом кустарнике, а также у высоких деревьев, так как они чаще подвергаются поражению грозowymi разрядами. Руслa пересохших рек, отмели и низкие острова также непригодны для разбивки бивака, так как внезапный подъем воды, особенно в ночное время, может привести к неприятным последствиям.

Лучшим местом для лагеря может быть небольшая возвышенность на восточной опушке леса или на берегу реки. Лучи восходящего

солнца в таком месте быстро высушат росу на траве, просушат палатки.

В организации обеденного привала должны участвовать все члены группы: два человека идут за водой, один-два готовят место для костра, остальные собирают дрова. После того, как костер разожжен, дежурные приступают к приготовлению пищи, а остальные занимаются осмотром велосипедов, текущим ремонтом, чисткой и смазкой. В оставшееся до обеда время можно заняться ловлей рыбы, сбором грибов и ягод, искупаться в реке. После обеда — отдых 1,5—2 часа.

Если велотуристы останавливаются в населенном пункте и обедают в кафе или столовой, в послеобеденное время желательно организовать посещение музеев, осмотр памятников и других достопримечательностей. Во время обеда и культурных мероприятий возле велосипедов нужно оставлять дежурных.

Разбивку бивака для ночлега нужно начинать за два часа до наступления темноты. За это время необходимо установить палатки, заготовить дрова для костра, приготовить ужин, подготовить велосипеды и снаряжение к следующему дню. Нельзя разбрасывать вещи по всей территории лагеря — они должны быть сложены в одном месте и укрыты на случай непогоды. Велосипеды также необходимо поставить в одно место вблизи от палаток и тщательно укрыть полиэтиленовой пленкой или брезентом. После установки палаток вокруг них следует прокопать канавки для стока дождевой воды.

Не следует долго засиживаться у костра, так как останется мало времени для сна. Отбой нужно делать не позднее 23 часов.

На следующий день утром первыми за 1,5

часа до общего подъема должны встать дежурные, разжечь костер (дрова должны быть заготовлены с вечера) и приготовить завтрак. Когда до завтрака остается 20—25 минут, объявляется подъем для всех туристов.

Сбор группы надо начинать с укладки рюкзаков. В дождливую погоду рюкзаки укладывают в палатках, после чего их сушат у костра. Перед отъездом место ночевки нужно прибрать: мусор, ветки и траву из подстилок под палатками собрать и сжечь на костре, костер разгрести, залить водой и забросать землей, пищевые отходы собрать в одно место — их съедят лесные животные.

После этого руководитель должен построить группу и проверить, не забыты ли какие-либо вещи, убрана ли территория лагеря, хорошо ли погашен костер.

Ночуя в гостиницах, на турбазах, в общежитиях, школах, велотуристы должны соблюдать правила внутреннего распорядка, при ремонте и чистке велосипедов не допускать излишнего шума, порчи и загрязнения помещения и территории.

Питание во время путешествия

Продукты питания для путешествия необходимо подбирать с таким расчетом, чтобы они полностью восполняли расход калорий в организме велотуристов. В то же время продукты должны быть легкими, иметь длительный срок хранения и требовать минимальной затраты времени для приготовления.

Так как маршруты велосипедных путешествий проходят через населенные пункты, туристам не обязательно иметь большой запас продуктов. Хлеб, консервы, крупы, сахар, соль, фрукты,

овощи, молочные продукты можно покупать по всему пути следования. Но все же в группе обязательно должен быть резервный запас всех продуктов на случай их отсутствия в некоторых населенных пунктах.

Обязательное условие организации питания в путешествии — трехразовый прием горячей пищи. При этом на завтрак должно приходиться до 35 процентов суточного рациона, на обед — до 40 и на ужин — 25 процентов. Нельзя допускать длительных перерывов между едой. Велотурист всегда должен иметь в карманах запас легкоусваивающихся продуктов (кусовой сахар, изюм, мармелад, печенье и т. п.), который можно съесть во время езды при появлении усталости или чувства голода.

В жаркое время года при длительной езде на велосипеде расход воды в организме человека может достичь пяти литров в сутки, поэтому очень важно соблюдать водно-солевой режим. Нельзя во время движения пить воду до полного утоления жажды — это может вызвать слабость. В то же время обезвоженный организм более подвержен тепловым ударам. Для утоления сильной жажды лучше прополоскать рот и горло. Во время коротких остановок также следует ограничиться полосканием, в крайнем случае выпить два-три глотка жидкости. Не следует пить воду из родников и колодцев, так как всего несколько глотков холодной воды могут привести к серьезным простудным заболеваниям.

Пить воду до полного утоления жажды рекомендуется только во время завтрака, обеда и ужина.

Желательно, чтобы велотурист имел в дороге две фляги, которые можно держать в карманах велорубашки или во флягодержателях на вело-

сипеде. Одну можно наполнить простой водой для полоскания рта, вторую — специально приготовленным напитком для утоления жажды в жаркое время года или питательной смесью для питья в более прохладные дни.

Напиток для утоления жажды можно приготовить из отвара шиповника, кизила, а также из обычной воды, добавив в нее одну-две чайные ложки фруктового экстракта или два-три порошка аскорбиновой кислоты. Хорошо утоляет жажду холодный чай без сахара, особенно зеленый. Для приготовления питательной смеси можно использовать овсяные хлопья «Геркулес», чай с глюкозой, кофе.

Все продукты перед укладкой в рюкзаки необходимо упаковать в полиэтиленовые пакеты или фляги, а сыпучие продукты — в матерчатые мешки с завязками.

Во время путешествия велотуристы могут разнообразить свое меню рыбой, грибами, ягодами. Но грибы и ягоды можно собирать и употреблять в пищу, хорошо разбираясь в них.

В путешествии приготовлением пищи должны заниматься все велотуристы поочередно, и поэтому всем необходимо знать общие кулинарные правила, сроки варки тех или иных продуктов. Так, например, для того чтобы сварить на костре манную кашу, овсяные хлопья «Геркулес», макаронные изделия, рыбу, необходимо 15—20 минут, гречневую, рисовую, пшенную каши и картофель — 30—40 минут. Для приготовления блюд из мяса, грибов, перловой каши требуется более часа.

В путешествии удобно пользоваться концентратами и консервами, на упаковке которых указан способ их приготовления.

Травмы и оказание первой помощи

Травматизм в велосипедном путешествии связан в первую очередь с недисциплинированностью туристов при прохождении маршрута, а также несоблюдением Правил дорожного движения и плохим состоянием материальной части велосипедов.

Наиболее частыми являются травмы, полученные при падении, — ссадины, царапины, ушибы. Возможны также сотрясения мозга и переломы. Падения, в основном, происходят по следующим причинам: нарушение дистанции движения, невнимательность, непрямолинейное движение, резкое торможение только передним тормозом, особенно на скользкой дороге. Очень опасны групповые падения, причиной которых является кучная езда.

При падении одного или нескольких человек вся группа должна немедленно остановиться. Если велотуристы не получили травм, можно без задержки продолжать движение, предварительно проверив исправность велосипедов и прочность крепления багажа. Если туристы получили небольшие ссадины и царапины, их следует обработать следующим образом: тампоном, смоченным перекисью водорода, удалить грязь из ранки, кожу вокруг нее обработать раствором бриллиантовым зеленым или йодом, ранку посыпать порошком белого стрептоцида и наложить асептическую повязку. Слабые царапины можно залепить пластырем или клеем БФ.

При получении серьезных травм пострадавшему необходимо оказать первую медицинскую доврачебную помощь: при повреждении крупных артерий — наложить жгут, при этом нельзя забывать, что жгут на конечности может нахо-

даться не более полутора часов, после чего его нужно снять и если кровотечение не остановилось, через несколько минут наложить снова; при переломах — из имеющихся подручных материалов наложить шины с целью фиксации суставов выше и ниже перелома; при сотрясениях мозга (потеря сознания, даже кратковременная, рвота, головная боль) — пострадавшего уложить, приподнять его голову и делать холодные компрессы.

Пока туристу оказывают первую медицинскую помощь, один или два члена группы должны остановить любой автотранспорт, чтобы доставить пострадавшего в ближайший медпункт. С пострадавшим должен отправиться один из велотуристов.

В зависимости от сложившихся обстоятельств руководитель группы принимает решение: либо группа ожидает возвращения сопровождающего на месте происшествия, либо движется к населенному пункту, куда направлен пострадавший. Если несчастный случай произошел на участке пути, где нет автомобильного движения и туристам необходимо своими силами доставить пострадавшего в медпункт, можно сделать «носилки на колесах». Для этого нужно два велосипеда поставить рядом на расстоянии около 80 сантиметров и при помощи веревок и палатки, прикрепленной к рамам велосипедов, сделать койку, куда и положить пострадавшего.

Техническое обслуживание и ремонт велосипедов

Все велотуристы должны хорошо знать устройство велосипедов, уметь их ремонтировать и проводить техническое обслуживание, так как именно оно обеспечивает надежность велоси-

педа в эксплуатации. Ремонт велосипеда, его разборка и сборка не требуют специальных знаний и навыков и практически доступны всем.

После каждой поездки велосипед нужно протирать от пыли и грязи (для этого надо взять с собой в путешествие ветошь, тряпки), регулярно смазывать трущиеся детали, периодически подтягивать болты и гайки, проверять натяжение цепи и спиц, крепление седла и руля, надежность действия тормозов, давление в шинах.

Если маршрут проходит по асфальтированным дорогам и погода сухая, во время путешествия не обязательно разбирать велосипед и полностью заменять смазку. Но когда велотуристы долгое время едут по пыльным грунтовым дорогам или под дождем, через 1000—1100 километров пути следует заменить смазку в узлах велосипеда. Кроме того, в дождливую погоду рекомендуется наложить густой слой смазки на наружные части втулки колес, ось каретки, подшипники рулевой колонки, переключатель и цепь. После поездки нужно промыть цепь и вытереть смазанные места.

Легкость хода велосипеда зависит от правильной регулировки колес. Хорошо отрегулированное колесо должно приводиться в движение весом вентиля. После нескольких колебательных движений колеса вентиль должен оказаться в нижнем положении. Если же этого не произошло, следует отрегулировать конуса, проверить шарики и заменить негодные. Нельзя допускать сильного люфта (бокового раскачивания) в колесах, шатунах и педалях. Потрескивание в рулевой колонке, каретке и колесах могут вызвать лопнувшие шарики, их также следует заменить. Скрип в каретке может возникнуть при износе клиньев.

При ударе может согнуться кареточная шестерня и цепь начнет соскакивать. Шестерню можно выпрямить, не снимая с велосипеда, для чего нужно просунуть палку с той стороны, где шестерня прогнута, и палкой как рычагом отогнуть ее в нужную сторону. Если такой ремонт не принес желаемого результата, шестерню нужно снять с оси каретки, положить на ровную твердую поверхность и ударами деревянного предмета выпрямить.

Задевание колеса о вилку или тормозные колодки свидетельствует о том, что оно искривлено (имеется «восьмерка»). Если обод изогнут вправо, следует подтянуть спицы слева, если он изогнут влево, необходимо подтянуть спицы с правой стороны. При этом следует помнить, что сильное перетягивание спиц приводит к их обрыву, поэтому спицы на противоположной стороне иногда нужно отпускать.

При ремонте цепи нельзя прибавлять к ней новые звенья, так как они будут прыгать и препятствовать мягкой работе велосипеда.

Одна из частых поломок велосипеда в путешествии — прокол шин. Шины следует накачивать в зависимости от покрытия дороги и погоды, причем, заднее колесо, которое несет большую нагрузку, накачивают сильнее. В жаркую и дождливую погоду шины нужно накачивать слабее. Необходимо помнить, что слабо накачанные шины чаще подвергаются проколам. Если камера спускает, прежде всего нужно проверить вентиль. И только после того, как убедитесь, что вентиль в порядке, следует искать прокол. В том случае, когда прокол незначителен и нет условий для срочного ремонта, до места остановки можно доехать, накачав камеру водой.

ПАМЯТКА ВЕЛОТУРИСТУ

(Из Правил дорожного движения)

1. Управлять велосипедом при движении по автодорогам разрешается лицам не моложе 14 лет (в некоторых республиках и областях — не моложе 12 лет).

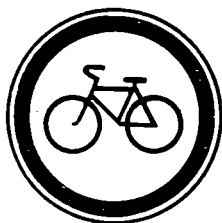
2. При движении по дорогам в темное время суток и в условиях недостаточной видимости велосипед должен быть оборудован спереди фонарем (фарой) с белым светом, сзади — фонарем с красным светом или красным световозвращателем.

3. Движение по проезжей части дороги на велосипедах разрешается только в один ряд на расстоянии не более 1 метра от ее правого края. Выезд на большее расстояние допускается лишь для обгона, объезда и в разрешенных случаях для поворота налево или разворота. Разрешается движение по обочине, если это не создает помех пешеходам.

4. Водителю велосипеда запрещается: ездить по тротуарам и пешеходным дорожкам; ездить, не держась за руль; перевозить пассажиров (кроме ребенка на дополнительном сиденье, оборудованном подножками); перевозить груз, выступающий более чем на 0,5 метра по длине или ширине за габариты велосипеда; двигаться по основной дороге, если рядом идет велосипедная дорожка, обозначенная соответствующим знаком; 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.

Среди дорожных знаков имеется два знака, касающиеся непосредственно велосипедистов:

I. ЗАПРЕЩАЮЩИЙ ЗНАК



Знак белого цвета с красной полосой по окружности, внутри знака изображен велосипед.

**Велосипедное
движение
запрещено**

II. ПРЕДПИСЫВАЮЩИЙ ЗНАК



Знак синего цвета с изображением велосипеда.

**Велосипедная
дорожка**

В некоторых случаях к основным дорожным знакам прикреплены таблички с изображением велосипеда. Это значит, что данный дорожный знак касается только велосипедистов.

ВЕЛОСИПЕДНЫЕ МАРШРУТЫ ПО МОЛДАВИИ

Молдавию называют цветущим краем.

Прекрасна наша республика весной. Покрываются яркой зеленью холмы и долины, одеваются в белоснежный наряд цветущие сады, радуют глаз стройные ряды виноградников. Лето в Молдавии солнечное, богатое фруктами и овощами. Осень, время сбора винограда, теплая и безоблачная.

Территория МССР составляет одну семисотую часть Советского Союза и по площади превосходит только Армянскую ССР, но по плотности населения Молдавия занимает первое место.

Рельеф Молдавии разнообразен. Равнинная местность сменяется холмами, которые пересекаются долинами. Одна из самых красивых зон республики — Кодры, что в переводе с молдавского означает «дремучие леса».

Кодры расположены на территории восьми районов: Котовского, Оргеевского, Страшенского, Унгенского, Ниспоренского, Каларашского, Теленештского и Криулянского. Богата природа молдавских Кодр. Более тысячи видов растений встречается здесь. Гордость Кодр — дуб. В лесу растут деревья, которым 250—300, а то и более лет. Много на территории Кодр и деревьев грецкого ореха. В последние годы грецкий орех начали высаживать в защитных полосах и вдоль автомобильных дорог.

Красота молдавской земли, гостеприимство ее жителей с каждым годом привлекают сюда все больше и больше туристов со всех концов Советского Союза и из многих зарубежных стран. В Молдавию летят на самолетах, едут на поездах и автомобилях, идут пешком. В последние годы

на дорогах республики все чаще можно увидеть группы велосипедистов с рюкзаками на велосипедах.

Популярность велосипедного туризма в Молдавии растет из года в год. И недаром местом Всесоюзного слета велотуристов в 1984 году стала Молдавия. В программе слета были соревнования по фигурному вождению велосипеда, преодолению полосы препятствия, велоориентированию, кроссу по пересеченной местности.

МНОГОДНЕВНЫЕ ПУТЕШЕСТВИЯ



Кольцевой маршрут по историческим местам центральной части Молдавии

г. Кишинев — г. Бендеры — г. Каушаны —
с. Троицкое — пгт Чимишлия — г. Котовск — с. Лозово — г. Калараш — г. Оргеев — г. Рыбница —
г. Дубоссары — пгт Криуляны — г. Кишинев

Протяженность — 500 километров.

Сезонность — март-ноябрь.

Маршрут II категории сложности, рассчитан на 8 дней при средней скорости движения около 10 километров в час. Ежедневное время в пути — не менее 7 часов.

Маршрут проходит в основном по асфальтированным автострадам. Профиль дорог разнообразен — равнинная местность чередуется с подъемами и спусками до 10 градусов. В этом путешествии можно использовать как дорожные, так и спортивно-туристские велосипеды.



Краткое описание маршрута

Из Кишинева туристы выезжают по проспекту Мира в направлении Бендер. Дорога на этом участке отличается хорошим асфальтовым покрытием, окружена садами и виноградниками, встречается много красиво оформленных колодцев.

На 44-м километре после того, как туристы проедут Новые Анены, начинается четырехкилометровый подъем, который заканчивается в лесу. Здесь можно остановиться на обед и отдых. Далее дорога проходит через лес. Ночлег лучше организовать перед въездом в Бендеры (район 63-го километра), чтобы город проехать в утренние часы.

Бендеры — древнейший город Молдавии. Как поселение он существовал еще в III веке до нашей эры. При въезде в Бендеры слева туристы увидят величественную крепость, построенную в XV веке. С этой крепостью связаны имена Емельяна Пугачева, А. В. Суворова, здесь служил офицер-декабрист В. Ф. Раевский, несколько раз в Бендерскую крепость приезжал А. С. Пушкин. Справа, напротив крепости, стоит обелиск, на котором можно прочесть надпись: «Доблестным предкам — потомки». Он был сооружен в 1912 году к 100-летию победы России в войне 1812 года на средства воинов 55-го пехотного Подольского полка, размещенного в крепости. Раньше обелиск находился на территории крепости, а в 1968 году был перенесен и установлен у автостреды Кишинев — Одесса. В Бендерах туристы могут посетить Историко-краеведческий музей, Музей революционной, боевой и трудовой славы железнодорожников, размещенный в вагонах поезда образца 20-х годов, осмотреть

Мемориал в честь героев Великой Отечественной войны, памятники борцам за власть Советов и Павлу Ткаченко и другие достопримечательности.

Ориентируясь по дорожным указателям, туристы выезжают по направлению к Каушанам, которые расположены в 25 километрах от Бендер. Покрытие дороги на этом участке хорошее, имеются два спуска и два подъема.

В Каушанах находится замечательный памятник культовой архитектуры и живописи XVI века — Успенская церковь. Внутренняя роспись церкви представляет большую ценность как памятник древней молдавской живописи. В Каушанах можно также посетить Музей боевой и трудовой славы.

Выехав из Каушан, по дороге в Чимишлию туристы могут остановиться на обед. После обеда и отдыха они проезжают через села Заим, Салкуца, Баймаклия, Тараклия. Ночлег лучше всего организовать, не доезжая до села Троицкое, на краю леса у беседки.

Далее туристы следуют через села Троицкое и Михайловка, перед поселком Чимишлия пересекают реку Когильник, а из Чимишлии движутся по направлению к Котовску. Дорога проходит в долине реки Когильник, поэтому подъемов и спусков почти нет. Покрытие дороги хорошее. На обед можно остановиться у колодца за селом Екатериновка. От Екатериновки до Котовска — 30 километров. Это послеобеденный путь туристов.

Город Котовск, бывшее местечко Ганчешты, — родина легендарного героя гражданской войны Григория Ивановича Котовского. В доме, где в 1881 году родился и провел свои детские годы Г. И. Котовский, в 1946 году был открыт музей.

В 1974 году, в канун празднования 57-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции, на высоком холме в центре города воздвигнут памятник Г. И. Котовскому.

Из Котовска туристы направляются на северо-запад к Каларашу. Остановку на ночлег можно сделать в лесопосадке на пятом километре. Утром рекомендуется провести техосмотр велосипедов, так как впереди дорога с плохим покрытием: гравий, покрытый битумом, много выбоин. Проехав село Стольничены, у колодца можно остановиться на обед.

Далее туристы следуют к селу Чучулены, после которого начинается затяжной подъем. На вершине подъема можно отдохнуть 10—15 минут. Затем они едут до пересечения с трассой Ләушены — Кишинев. Здесь туристы не должны забывать, что они находятся на территории лесного заповедника «Кодры». После пересечения трассы туристы едут в направлении на север. Сразу начинается спуск около 10 градусов, на котором требуется соблюдать осторожность, так как дорога покрыта гравием, шлаком, встречается много ям.

На ночлег туристы могут остановиться, не доезжая села Лозово.

На следующий день, проехав Лозово, туристы пересекают дорогу Ниспорены — Кишинев и, следуя на северо-запад, проезжают села Садова, Тузара и въезжают в поселок Калараш. Дорога на этом участке проходит частично в лесу, частично по открытой местности. Покрытие — асфальт, гравий, грунт.

От автостанции в Калараше туристы движутся на северо-восток в направлении сел Нишканы, Речула, затем спускаются в долину реки Икель.

За селом Фрумоаса — остановка на обед. Далее дорога идет через села Бравича, Морозены до села Ватич, где в лесу за селом можно заночевать.

Утром, проехав 14 километров, туристы въезжают в Оргеев.

Оргеев — один из древнейших городов Молдавии. Он упоминается в грамотах молдавских господарей в XIV—XV веках. До наших времен сохранилась Дмитриевская церковь, построенная в XVII веке. Перед ней — памятник молдавскому господарю Василе Лупу, который правил княжеством в XVII веке. Возле села Бутучены, на берегу реки Реут, ведутся раскопки Старого Орхоя — поселения начала XV века. Здесь сохранились остатки общественных зданий, мечетей, восточных бань. В Оргееве есть Историко-краеведческий музей.

В восьми километрах от Оргеева, вниз по течению реки Реут, находится село Лазо, бывшее село Пятра. Здесь в 1894 году родился легендарный герой гражданской войны Сергей Георгиевич Лазо. В доме, где он провел свое детство, открыт музей, около дома — памятник. Имя Лазо носят местный колхоз и школа.

Далее туристы движутся по трассе Оргеев — Рыбница. Покрытие дороги хорошее, но встречается много подъемов и спусков. На обед можно остановиться у поворота на село Куйзовка, а на ночлег — в лесной зоне, проехав 5—6 километров от села Чинишеуцы.

После ночлега, на седьмой день пути туристы въезжают в город Резину. Напротив Резины, на левом берегу Днестра, — город Рыбница, куда туристы попадут, проехав по мосту, соединяющему эти два города.

Город Рыбница связан с жизнью и деятель-

ностью участника Кронштадтского восстания, героя гражданской войны А. Т. Завадского, который был зверски убит деникинцами в 1919 году. Именем А. Т. Завадского названы улица города и кинотеатр. В 1975 году, к 30-летию Победы над фашистской Германией, в центре города воздвигнут Мемориал павшим воинам. В Рыбнице построен металлургический завод.

Из Рыбницы туристы выезжают на дубоссарскую трассу. Сразу при выезде из города — затяжной трехкилометровый подъем, дальше дорога проходит по равнинной местности, покрытие хорошее, но вдоль дороги нет ни колодцев, ни родников. На 24-м километре от Рыбницы находится насосная станция, где есть вода и лесопосадка — удобное место для обеда. На ночлег хорошо остановиться у реки Ягорлык.

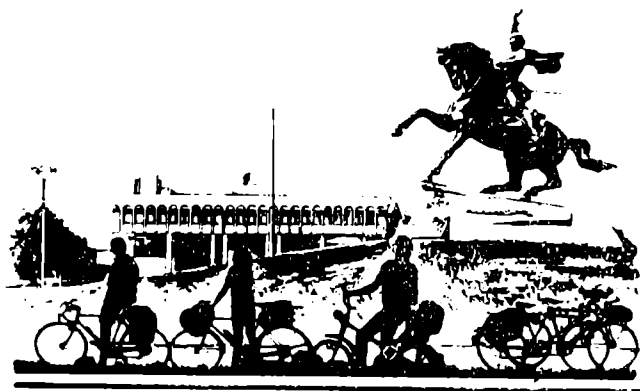
На следующий день пути туристы въезжают в Дубоссары.

Город Дубоссары основан в XV веке. В конце XVIII и в начале XIX веков в Дубоссарах побывал великий русский полководец М. И. Кутузов. В городе имеется Историко-краеведческий музей. В послевоенные годы здесь построена Дубоссарская ГЭС.

За Дубоссарами, проехав мост через Днестр, туристы поворачивают налево, к поселку Криуляны. На последний обеденный привал можно остановиться у родника за селом Оницканы. Затем туристы приезжают в Кишинев.

ПРИМЕЧАНИЕ. При описании маршрута использован отчет группы кишиневских туристов, совершивших путешествие по данному маршруту в ноябре 1984 года. Руководитель группы В. Г. Корчмарь.

МАРШРУТЫ ДЛЯ САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ РАЗРАБОТКИ



По долинам рек Днестр, Реут, Бык, Кула

г. Кишинев — пгт. Страшены — с. Быковец —
г. Калараш — г. Оргеев — с. Иванча — г. Дубос-
сары — г. Тирасполь — г. Бендеры — г. Кишинев
Протяженность — 260 километров.

Сезонность — март-ноябрь.

Маршрут пролегает по равнинной местности и асфальтированным дорогам. Во время похода туристы ознакомятся со вторым по величине городом республики — Тирасполем, основанным в 1792 году при участии А. В. Суворова. В центре города установлен памятник великому полководцу.

Туристы побывают также в красивейшем месте молдавских Кодр — селе Иванча, где можно искупаться в озере, собрать грибы и ягоды.



По северу Молдавии

г. Бельцы — г. Дрокия — с. Тырново — с. Цауль — пгт Дондюшаны — пгт Атаки — г. Сороки — г. Флорешты — г. Бельцы

Протяженность — 220 километров.

Сезонность — апрель-октябрь.

На пути следования туристов — один из самых древних и красивых городов Молдавии — Соро-



ки. «Маленькой Ялтой» называл этот город И. Эренбург. Гордость Сорок — старинная молдавская крепость, построенная в XVI веке.

Проезжая по территории Дондюшанского района, туристы побывают в Цаульском парке — одном из самых крупных в Молдавии ландшафтных парков. Здесь собрана уникальная коллекция экзотических для Молдавии видов древесных и кустарниковых растений — представителей различных климатических поясов мира. Цаульский парк объявлен заповедником и взят под охрану государства.

Тренировочный маршрут

г. Кишинев — г. Дубоссары — г. Тирасполь — г. Бендеры — г. Кишинев
Протяженность — 190 километров.
Сезонность — круглый год.

ПОХОДЫ ВЫХОДНОГО ДНЯ

Маршруты для велотуристов Кишинева

К дубу Стефана Великого

г. Кишинев — пос. Гидигич — пгт Страшены — Скоренский лес — г. Кишинев
Протяженность — 70 километров.
Сезонность — апрель-ноябрь.

Из Кишинева туристы едут по трассе Кишинев — Страшены через поселок Гидигич, мимо Гидигичского водохранилища до Страшен. Покрытие дороги на этом участке хорошее, имеются два подъема — один при выезде из Кишинева, второй за Гидигичом.

В Страшенах туристы поворачивают налево,

по направлению к Скоренам, и едут до девятикилометрового столба, где есть указатель «Скоренское лесничество». Дорога от Страшен сначала асфальтирована, затем покрыта гравием. Имеются подъемы и спуски.

У километрового столба — поворот направо. Далее дорога идет мимо Скоренского лесничества к озеру, а потом по грунтовой дороге один километр до указателя «К дубу Стефана Великого».

Согласно преданию, во время одного из многочисленных военных походов Стефан Великий останавливал свои отряды возле этого дуба, его шатер стоял в тени ветвей величественного дерева. В настоящее время дуб находится под охраной государства, он огорожен, возле него есть благоустроенное место для отдыха.

В этом лесу растет еще более двух десятков дубов в возрасте от 100 до 150 лет. Они также взяты под охрану государства.

В Кишинев туристы могут возвратиться через Страшены, а в хорошую сухую погоду — через село Скорены, по лесной дороге на Трушены и далее в Кишинев.

На родину Г. И. Котовского

г. Кишинев — пгт Кутузов — с. Бардар — г. Котовск — г. Кишинев

Протяженность — 72 километра.

Маршрут проходит по живописной холмистой местности. Подъемы чередуются со спусками на всем протяжении маршрута, поэтому туристы должны быть предельно осторожны при езде, особенно во время спусков по серпантинам и закрытым поворотам. Следует все время держаться правой стороны и ни в коем случае не пересекать осевую линию дороги.

Этот маршрут рекомендуется туристам, хорошо подготовленным физически и отправляющимся в путешествие на спортивно-туристских велосипедах, имеющих передачу скоростей.

В Котовске можно посетить Дом-музей Г. И. Котовского, осмотреть памятник герою гражданской войны.

Если путешествие рассчитано на два дня, на ночлег туристы могут остановиться в лесу за городом, по дороге на Леушены. В десяти километрах от Котовска по этой дороге воздвигнут памятник воинам 161-го полка 95-й Молдавской стрелковой дивизии, которая сражалась в этих местах в июле 1941 года. Памятник сооружен к 24-й годовщине Победы над фашистской Германией на средства, заработанные комсомольцами и молодежью Котовского района на субботниках.

На отдых в Вадул-луй-Водэ

г. Кишинев — пгт Ставчены — с. Грушево — пос. Вадул-луй-Водэ — с. Будешты — г. Кишинев
Протяженность — 48 километров.

Сезонность — май-сентябрь.

Вадул-луй-Водэ — курортный поселок, расположенный в лесопарке на правом берегу Днестра. По преданию в этом месте через Днестр переправлялись войска молдавского господаря Стефана Великого, и одна из переправ носила название Вадул-луй-Водэ, что означает «Брод воеводы».

В зоне отдыха расположены кемпинги, профилактории, пионерские лагеря, дома отдыха, туристские базы, имеется благоустроенный пляж, оборудованы спортивные площадки, работают буфеты, кафе, ресторан.

ЛИТЕРАТУРА

БУЛГАКОВ А. А. Велосипедный туризм для всех.—М.: Профиздат, 1984.

ВЛАСОВ А. А. Велосипедный туризм.— М.: Физкультура и спорт, 1954.

ГОНЧАРОВ П. В., ШИКИМАКА Н. В., ФЕНОГЕНОВ А. В.,
БИКТАГИРОВ Э. Г. Государственный лесной заповедник
«Кодры». — Кишинев: Тимпул, 1984.

Карманный справочник туриста. /Автор-составитель
ШТЮРМЕР Ю. А.— М.: Профиздат, 1982.

КРАСНИКОВ А. А. Велосипед — для здоровья.— М.: Физкультура и спорт, 1970.

КОСАРЕВ В. Д. По городам Молдавии.— Кишинев: Тимпул, 1978.

ПОЛОВЦЕВ В. Г., ЮРАНОВ С. Я., ПЛАЩИНСКИЙ А. В.
Организация велопутешествий в школе.— Минск: Народная асвета, 1977.

СИНИЦЫН В., ЛЕОНТЬЕВ П., ОСАДЧИЙ В. Цаульский парк.— Кишинев: Тимпул, 1981.

ЮНКЕР Д., МИКЕЙН Д., ВЕЙСБРОД Г. Велосипедный спорт.— М.: Физкультура и спорт. 1982.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ОРГАНИЗАЦИЯ ТУРИСТСКИХ ПУТЕШЕСТВИЙ	5
ПОДГОТОВКА К ПУТЕШЕСТВИЮ	8
Комплектование группы	8
Выбор маршрута и его регистрация	10
Выбор и подготовка велосипеда	13
Общефизическая специальная подготовка вело-	
туристов	19
Походное снаряжение	21
ДВИЖЕНИЕ ПО МАРШРУТУ	29
Режим дня и график движения	29
Организация привалов и ночлегов	31
Питание во время путешествия	34

Травмы и оказание первой помощи	37
Техническое обслуживание и ремонт велосипедов	38
ПАМЯТКА ВЕЛОТУРИСТУ (Из Правил дорожного движения)	41
ВЕЛОСИПЕДНЫЕ МАРШРУТЫ ПО МОЛДАВИИ	43
Многодневные путешествия	44
Кольцевой маршрут по историческим местам центральной части Молдавии	44
Маршруты для самостоятельной разработки	51
Походы выходного дня	53
ЛИТЕРАТУРА	56

г

Научно-популярное издание

Раиса Андреевна Сакович

ВЕЛОСИПЕДНЫЙ ТУРИЗМ

Редактор А. Л. Садагурская

Художник Е. В. Барашков

Художественный редактор Г. И. Корниенко

Технический редактор В. Б. Андреев

Корректор Е. С. Балтаг

ИБ № 229

Сдано в набор 27.12.85. Подписано в печать 01.10.86. АБ 08604.

Формат 70×90¹/₃₂. Бумага типографская № 1. Гарнитура журнальная рубленая. Печать высокая.

Усл. печ. л. 2,05. Усл. кр.-отт. 2,33. Уч.-изд. л. 2,08.

Тираж 10 000 экз. Заказ № 156. Цена 20 коп.

Издательство «Тимпул», 277004, Кишинев, пр. Ленина, 180.

Центральная типография, 277035, Кишинев, ул. Флорилор, 1.

Государственный комитет Молдавской ССР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли.

Изд. № 425.

20 коп.

