Организация вело-походов в детском коллективе на примере команд

Томской области

**Введение**

**Слайд 2.**

Здравствуйте. Я педагог дополнительного образования дома детства и юношества Кедр, город Томск. Стаж работы 13 лет. Судья 3 категории по спортивному туризму. Основные направления спелео и вело походы 1 и 2 категории. Так же участник водных, пеших и лыжных, походов.

С 2002 по 2022 год в Томске существовала группа велосипедного туризма в ДДЮ Кедр. Кроме непосредственно походов дети обучались и ремонту и уходу за велосипедами, для чего была создана, веломастерская.

Тренажеры и оборудование для мастерской в начале 2000-х годов, было передано ДДЮ Кедр от распавшегося томского вело клуба «Локомотив».

В первые годы в веломастерскую приходили дети, занимающиеся у других тренеров, для подготовки к велопоходам. В 2010 году был создан коллектив «Гепард», занимающийся по программе велотуризм. Так как круглогодично заниматься велотуризмом в Сибири довольно сложно. Зимние месяцы не хотелось проводить в зале. В 2011 году программа была дополнена другими видами туризма.

Для успешной работы группы более удачным оказалось распределение обязанностей между двумя педагогами. Один педагог основной. В его задачи входят плановые тренировки, формирование, и удержание коллектива, планирование и организация походов.

Второй педагог-механик. Без его участия довольно сложно подготовиться к походам. Его помощь нужна при ремонте снаряжения. При обучении ремонту и уходу за велосипедом. При ремонте другого, не велосипедного снаряжения.

Долгое время таким незаменимым педагогом являлся Фролов Сергей Викторович. Так же Сергей Викторович каждый год обучает детей строить «иглу».

**Слайд 3.**

С 2011 по 2022 год мне довелось руководить коллективом Гепард. Сегодня мне хотелось бы поделиться накопленным опытом.

В начале моей работы в ДДЮ Кедр мне помогал предыдущий руководитель группы, Фролов Сергей Викторович, он же механик. И мой наставник, Гмитрон Анна Владиморовна.

**Слайд 4.**

1. **Руководитель велопохода. Подготовка и минимально необходимый опыт.**

Когда я только пришла работать в ДДЮ Кедр, являясь выпускником Кедра, кроме этого более 3 лет я продолжала тренироваться в студенческом турклубе «Берендеи», тем не менее, моего опыта все еще было недостаточно для организации и проведения велопохода с детьми. Так как кроме общей туристской подготовки требуются еще специфические для велоспорта знания.

Для руководства пешим, водным и другими походоми руководитель детской группы должен быть педагогом, обладающим опытом походов в данном виде на 1 категорию выше, чем планируемый поход. Данное правило сохраняется и для вело походов.

Так же будет полезен опыт участия или руководства походами других видов. Пеший, лыжный, водный. Так как многие сложные моменты в данных видах схожи.

**Слайд 5.**

Кроме туристского опыта необходим навык выявления неисправностей в механизмах велосипеда. Ведь именно на руководителе лежит ответственность за жизнь и здоровье детей. И пусть исправить неполадку руководитель не всегда может, но именно он принимает решение о дальнейшем движении или немедленном ремонте, а в некоторых ситуациях и о снятии с маршрута. Крайне желательно уметь исправлять неполадки. Но чаще всего у руководителя времени на это не хватает.

**Слайд 6.**

1. **Роль механика в организации похода.**

Механик. Это отдельный человек, не руководитель, который следит за состоянием велосипедов. Не обязательно чтобы механик отправлялся в каждый поход. Но важно чтобы он обучал детей ухаживать за велосипедом в пути, и производить ремонт. Механик помогает детям подготовить велосипеды и дает допуск к походу по техническому состоянию. При наличии двух, трех талантливых учеников механика, его непосредственное присутствие на маршруте не обязательно.

По возвращении каждый велосипед должен пройти качественное техническое обслуживание. Возможно, обратиться в сервис по ремонту велосипедов. Но такая услуга обойдется довольно дорого.

**Слайд 7.**

Классно если обслуживание выполняет сам ребенок под руководством механика. Такой опыт как раз и дает коллективу тех самых талантливых ребят, которые в дальнейшем заменяют механика на маршруте. Такой подход значительно повышает безопасность походов.

**Слайд 8.**

1. **Особенности организации вело походов для детских групп.**

Почему именно велосипедный туризм? Он имеет ряд преимуществ относительно других видов туризма.

При средней скорости велотуриста 15-20 км/ч окружающее можно хорошо рассмотреть, но оно не успевает наскучить. Можно связать в одном маршруте достопримечательности расположенные в десятках километров друг от друга.

Универсальность маршрутов. В отличие от водников, которые как бы привязаны к нитке реки, сидят ниже уреза берега и видят чаще лишь береговую кромку, велосипедисты могут не только видеть природу, ловить рыбу, купаться, но и посещать интересные города, исторические места, осматривать окрестности с возвышенностей и смотровых площадок.

Для детей взаимодействие с велосипедом позволяет развить техническое мышление. Чтобы велосипед поехал его нужно наладить, настроить, научиться переключать скорости и управлять им. Заранее просчитывать, как проехать по кочкам, чтобы не сильно трясло. Поломки в пути ставят перед детьми задачи, с которыми они вряд ли бы столкнулись в городе. А совместное с педагогом их решение дает уверенность в своих силах.

В данном докладе речь пойдет о степенных и категорийных велопоходах, длительностью от 3 дней, организованных для детей от 10 до 18 лет. Стоит ввести три возрастные группы. 10-12 лет и 12-14 и 14-18 лет.

**Слайд 9**

3.1 Особенности организации вело походов для групп 10-12.

В в длительных походах необходимо сопровождение старшими детьми или родителями либо другими взрослыми помощниками, так как в этом возрасте полностью справиться с проблемами, возникающими на маршруте, ребенок не сможет.

Например, с мелкими поломками при должной подготовке может справиться. В случае если велосипед нужно поднять, перевернуть или перетащить через препятствие сил может не хватить.

Стоит сказать, что на данный момент даже детские велосипеды весят от 15 до 20 кг. При этом ребёнок в 10 лет сам весит около 30-40 кг. Важно с детьми проговаривать, что велосипед они не поднимают, а только перекатывают. Загруженный сумкой велосипед порой тяжело, поднять даже взрослому человеку. Ведь пока сумка на багажнике мы не ощущаем ее вес, и возникает соблазн загрузить больше. В случае дождей и грязи на дороге ситуация осложняется. Из-за налипания грязи вес велосипеда увеличивается, а в отдельных случаях количество грязи такое, что колеса блокируются. Для возраста 10-12 лет необходима помощь в преодолении таких препятствий. Лучше конечно, избегать, такие участки дорог, но построить такой маршрут удается не всегда.

Снаряжение для ночлега стоит доставлять к месту ночевки старшими участниками, или подвозить на машине. Желательно чтобы личные вещи необходимые на бивуаке так же отправили с заброской. С собой рекомендуется брать необходимое в течение дня снаряжение и аварийный запас.

В личный аварийный запас ребенка должно входить укрытие от дождя, теплая одежда, перекус, вода, личный мульти ключ.

**Слайд 10.**

С младшей возрастной группой мелкие поломки будут обязательно, так как дети еще не всегда бережно относятся к снаряжению. Многие поломки можно устранить одним движением, или просто подсказать правильные действия. Главное чтобы рядом оказался тот, кто поможет. Одного и даже двух руководителей для этого мало. Особенно если в группе больше 10 детей.

**Сдайл 11.**

Еще одна сложность в организации похода для данного возраста это выбор дорог. По правилам дорожного движения до 14 лет дети не имеют права двигаться по дорогам общего пользования. Поэтому вариант движения по асфальту или другой дороге с хорошим покрытием рассматривать стоит только в пределах парков и стадионов. А так же на оборудованных велосипедных дорожках. Так же подойдут лесные, полевые дороги, где нет интенсивного движения.

**Слайд 12**

Подобрать достаточно длинные маршруты с хорошей дорогой и без машин практически невозможно. Особенно если говорить о родной для меня Томской области. Так как на заболоченных территориях хорошая лесная дорога это редкость. А в полях порой могут увязнуть даже трактора.

**Слайд 13.**

Зато в республике Хакасия такие маршруты есть. Но, к сожалению, без подвоза велосипедов и участников к началу маршрута не обойтись. То есть нельзя сразу от железнодорожного вокзала сесть на велосипеды и выйти на маршрут как с возрастом 14-18 лет.

**Слайд 14.**

* 1. Особенности организации вело походов для групп 12-14 лет.

Для среднейгруппы можно уже планировать походы с двумя взрослыми. Руководитель и заместитель. В этом возрасте все еще остается проблема веса велосипеда. Соотношение, когда вес велосипеда составляет не более трети веса участника, оптимально для самостоятельного ремонта и переноса велосипеда. То есть вес ребенка должен быть 45-60 кг. Если вес ребенка меньше, можно выполнять манипуляции по ремонту, а так же преодолению коротких препятствий с велосипедом при помощи товарищей. Помогая друг другу по очереди. К таким препятствиям так же относятся крутые подъемы. Особенно при движении с грузом на багажнике.

В крутую гору при загруженном багажнике велосипед приходиться придавливать к дороге, иначе переднее колесо поднимается, и велосипед может завалиться вбок. Чем ниже рост и вес участника, тем сложнее затащить велосипед в гору.

В нашем коллективе есть традиция помогать отстающим в подъемах. Те ребята кто заехал в гору первым спускаются и либо забирают велосипед у отстающего. Часто это младшие участники. Так же помочь можно просто подталкивая, упираясь в сумку на багажнике. Такая традиция позволяет уровнять силы участников к концу дня.

Большая часть детей 12-14 лет, уже может справиться с мелким ремонтом под контролем педагога. А отдельные участники самостоятельно и даже могут обучать тех, кто еще не освоил этот навык.

Несмотря на все выше сказанное в команде возрастом 12-14 лет планировать сложные категорийные походы все же не стоит. Справляться с интенсивными нагрузками в течение всего дня детям все еще сложно. К тому же в длительных походах остаются еще бытовые вопросы. Организация питания, постановка лагеря, гигиена. Обязательно стоит оставить для этих задач не только время, но и силы.

**Слайд 15.**

В правилах вида спорта «Спортивный туризм» для таких групп предлагаются степенные походы. Это маршруты, не содержащие категорированных препятствий, 1, 2 или 3 степени сложности. Такие маршруты могут быть от 3 до 8 дней и протяженностью от 50 до 120 километров. Так как велотуризме качество дороги может быть препятствием, то для степенных походов стоит выбирать дороги с твердым покрытием или же хорошо укатанные и не представляющие сложности. Это может быть асфальтовая дорога например в парке, либо укатанная гравийная, но не может быть дорога, покрытая рыхлым гравием или полевая либо лесная дорога с участками грязи.

**Слайд 16.**

В велосипедных маршрутах 1-3 ст.с. и 1 к.с., при условии, что маршрут не включает в себя передвижение по дорогам общего пользования, по согласованию с членами МКК - судьями по виду допускается включение в состав группы до 25 % участников, возраст которых соответствует:

- для маршрутов 1 ст.с. – не моложе 10 лет;

- для маршрутов 2 ст.с. – не моложе 11 лет;

- для маршрутов 3 ст.с. – не моложе 12 лет;

- для маршрутов 1 к.с. – не моложе 13 лет.

Таким образом, в походе 1 степени в составе группы может быть лишь 25% детей младше 14 лет.

Опытным путем удалось определить, что для 12-14 лет максимальное расстояние за день, 50 км по хорошей дороге. Средняя скорость движения с учетом остановок около 8 км в час. Средняя скорость при движении 12-15 км в час. Если двигаться быстрее участники выдыхаются. Нарушается ритм движения и отдыха. В итоге планируемое за день расстояние группа не успевает преодолеть. Или преодолевает, но на стоянке с большим трудом и уговорами ставят палатки и готовят ужин. Пренебрегают гигиеной в пользу отдыха. Общее настроение в группе значительно ухудшается. Восстановить силы за ночь дети не успевают. На следующий день мотивация участников сильно слабеет.

**Слайд 17.**

Так что не стоит планировать, что команда пройдет 30 км за 2 часа. Скорее всего, данный путь отнимет 4 часа при условии хорошей дороги и весь день, если дорога будет с подъёмами, горками и участками грязи.

Если в пути есть участки грязной дороги, затяжные подъёмы и другие препятствия, расстояние, планируемое на 1 день, стоит сокращать. Эти моменты необходимо учесть при планировании маршрута, чтобы не тянуть из последних сил до места ночевки. Порой на маршруте с полевыми дорогами пара километров может отнять полдня.

**Слайд 18.**

В одном из походов из-за внезапного ливня дорога раскисла и вместо того чтоб беззаботно катиться по грунтовой дороге группа по щиколотку увязла в размокшей грязи. Преодоление 1 км полевой дороги отняло белее 1 часа. Наличие велосипедов лишь осложняло путь. Так как из транспорта они превратились в груз, на который еще и налипает огромное количество глины. Велосипеды пришлось в прямом смысле выносить с поля, снимая и отдельно вынося сумки.

Полностью перестраховаться не возможно, но имея запас времени и лишний перекус преодолеть сложное место будет намного проще. Но если речь идет о возрасте 12-14 лет, опять же в таких препятствиях остро встает проблема веса снаряжения. Поэтому по возможности стоит исключить участки дорог, где можно застрять.

Например в республике Хакасия около поселка Фыркал, много лет существовала полевая дорога. Ее было отлично видно на спутниковых снимках разных лет. Протяженность участка 7 км. В походе 1 категории сложности, преодолев 3.5 км, участники услышали, а затем и увидели трактор, который только что перепахал дорогу. Слева и справа трава по колено, а впереди, вспаханное поле.

Пришлось двигаться пешком, по траве, вдоль края поля 1,5 км, до выхода на другую дорогу. Нам очень повезло, данная ситуация лишь немного осложнила путь. Многие поля в Хакасии удивительно ровные. В некоторых местах можно ехать, не попадая в колдобины. Сложность лишь в том, что не видно ям или кочек из-за травы. Зато встречаются они редко.

**Слайд 19.**

* 1. Особенности организации вело походов для групп 14-18 лет.

В возрастной группе 14-18 лет возможности участников уже приближаются к уровню взрослых спортсменов. А разница в физической силе внутри этой группы все меньше зависит от возраста. С этим составом уже возможно планировать категорийные походы 1 и 2 категории сложности с целью подготовки к более сложным походам. В этой группе уже нет необходимости подвозить снаряжение для лагеря на машине. Дети отлично справляются с транспортировкой всего необходимого сами.

**Слайд 20.**

Тем не менее, все же не стоит забывать, что речь идет о детях. Именно в этой группе происходит большее число случаев травматизма, причиной которого часто является бравада. Крайне важно устанавливать и поддерживать строгие правила поведения в группе. Важно чтобы каждое правило было обосновано, жизненно необходимо, и строго соблюдалось особенно взрослыми. Правила нарушаемые взрослыми обесцениваются. Зато можно закладывать в маршруте большие перегоны между остановками. Средняя скорость группы возрастает уже до 12-18 км в час. А в движении участники могут длительно удерживать скорость 20 и даже 25 км/ч. при наличии хорошей дороги.

Крайне важно контролировать скорость на спусках. Не рекомендуется набирать более 40 км/ч. При такой скорости даже небольшая восьмерка на колесе будет приводить к болтанию, и сложностям в управлении. Неверно уложенная сумка так же будет сказываться на управляемости.

Именно в этом возрасте ребята чаще пытаются нарушить правило скорости, чем быстрее, тем круче. Но стоит помнить золотое правило, тише едешь дальше будешь.

С младшим возрастом, нет возможности двигаться по дорогам общего пользования, так как это запрещено правилами дорожного движения. В возрасте 14 лет ребёнок получает право кататься как в городе, так и за городом по дорогам и обязательно этим воспользуется. Стоит помнить, что готовящийся к походу ребенок будет кататься как с группой, так и самостоятельно, постепенно расширяя карту своих маршрутов.

**Слайд 21.**

Следовательно, к 14 годам ребенок, занимающийся по программам велоспорта, обязан знать правила дорожного движения наизусть. И не только пункты, касающиеся велосипедистов, но и все что касается водителя, пешехода и прочие. Это необходимо чтобы ребёнок мог понять действия других участников движения и сам действовать как водитель транспортного средства. В качестве формы контроля можно использовать экзаменационные билеты для сдачи экзамена в гаи.

Для самоподготовки можно предложить детям приложения для будущих водителей, где можно как изучить правила, так и потренироваться в сдаче экзамена.

**Слайд 22.**

1. Подготовка похода.

В подготовке вело похода как в случае другими видами походов необходимо выполнить несколько этапов.

Первый этап это определить, для кого организуем поход. Важно учесть возраст и цели, а так же уровень общей туристской подготовки команды.

Второй этап планирование маршрута. Маршрут подбирается по возможностям команды. И только потом по достопримечательностям, транспортной доступности и т.д. Разрабатывая маршрут, пользуйтесь Интернетом. На множестве велосипедных форумов и сайтов можно найти уже готовые интересные маршруты. Там вы также найдёте карты достопримечательностей и информацию о состоянии дорог.

**Слайд 23.**

1. **Подготовка участников.**

Исходя из начального уровня подготовки, и требуемого для прохождения похода строится план тренировок. Важно подбирать маршрут под команду, а не наоборот.

Начинать подготовку стоит ранней весной. Первые занятия проводить в зале, начиная с общей физической подготовки. Часть занятий отвести для обучения ремонту и обслуживанию велосипеда.

При подготовке необходимо учесть общий километраж всех тренировок. Он должен превышать планируемый маршрут хотя бы на 1 треть. Это довольно сложно, если не выходить в тренировочные походы. При подготовке к категорийным походам можно предложить детям самостоятельно докатывать необходимые километры. Стоит заранее обсудить безопасные маршруты.

Если на планируемом маршруте много подъемов стоит потренироваться заезжать в длинную гору, не слезая с велосипеда, и переключая скорости. Вначале для многих это будет невыполнимо, но с каждой тренировкой ребята будут останавливаться все выше и выше.

Важно отслеживать, чтобы дети переключали скорости, а не просто продавливали педали с большим усилием. Иначе, скорее всего, будет поломка в звездочках или порвется цепь. Многие не знают, что при подъеме в гору должна меняться частота вращения педалей, а не усилие с которым спортсмен давит на педали.

Один из этапов подготовки – научиться подбирать одежду по погоде. Для этого руководитель рассказывает участникам, какие есть современные виды одежды для велоспорта и как можно одеться при разной погоде.

 Если одежда подобрана неправильно, возможен перегрев даже в холодную погоду, так как на велосипеде участники двигаются активно. Возможны простудные заболевания, если одежда легко продувается. Так как кроме естественного ветра добавляется еще скорость движения участника. Чаще будут случаться остановки для переодевания.

Чтобы поход не превратился в мучение стоит до выхода на маршрут научиться основным туристским навыкам. Ставить палатку, разводить костер, готовить обед. Для этого не обязательно отправляться далеко от дома. Можно сделать пикник в ближайшем лесу или парке где разрешено разводить костры. Тренировочный выход может быть как с ночевкой, так и на несколько часов. Главное чтобы ребята попробовали ставить и собирать лагерь.

**Слайд 24.**

Совсем не обязательно брать с собой велосипеды. Тренировочные выходы могут быть и пешими. Участник прошедший несколько походов без велосипеда, пеших, лыжных, водных намного легче адаптируется к условиям велопохода, чем ребенок, посещающий только тренировки.

Когда команда уже готова к небольшому велопоходу, стоит сделать занятие с загруженной велосумкой, как в походе. С грузом велосипед управляется иначе. Если не учитывать изменение центра тяжести при управлении, можно упасть. Чем больше скорость, тем сильнее проявляется влияние груза на управлении велосипедом.

Такое занятие не требует много времени. Не обязательно далеко уезжать. Для понимания достаточно прокатиться 15-20 минут по полосе препятствий. Или несколько раз проехать змейкой в парке между деревьями.

**Слайд 25.**

1. **Правила поведения и общение в колонне.**

В самом начале тренировок стоит ввести правила поведения в колонне, которые будут действовать в походе. Такие как: Порядок движения в колонне, правила остановки и съезда на обочину, правила обгона и другие.

Порядок движения участников определяет руководитель исходя из опыта каждого из детей и их скорости. В начале колонны, сразу за направляющим, располагается ребенок, с который с большей вероятностью может отставать. За ним опытный участник и снова новичок. И далее через одного. Таким образом, опытные участники присматривают за новичками, а скорость команды соответствует скорости самого слабого участника. Такой подход позволяет двигаться плавно и реже останавливаться. При этом вся группа находиться в поле зрения направляющего.

**Слайд 26.**

Важно дать понимание, что обгон опасное действие, выполнять которое в колонне без необходимости нельзя. Это так же дисциплинирует участников, исключая споры за первенство. Из опыта при отмене запрета на обгон в колонне начались конфликты и уже через 5 минут ребята попросили вернуть старые правила.

Допускается обгон только при подъеме. Так как силы ребят не равны, а после замедления подняться бывает, возможно, только пешком. Разрешается, совершить обгон в подъеме только на пустой проселочной дороге, с соблюдением мер безопасности.

То есть осмотреться, чтобы не было машин, выехать из колонны, совершить обгон и при встраивании смотреть, чтобы никому не помешать из участников колонны. При наличии вблизи движущихся машин обгон запрещен всегда. Взамен него участники, которые движутся медленно, смещаются вправо, чтобы освободить дорогу и затем, останавливаются и поднимаются пешком. Любая остановка на дороге возможна только на правой обочине.

Категорически запрещается останавливаться на пути у других участников. Особенно важно об этом помнить в нижней части спуска и в начале подъема.

**Слайд 27.**

Не стоит пренебрегать дистанцией. Расстояние между велосипедистами должно быть не менее 5 метров, чтобы, в случае чего, вся колонна успела остановиться. По результатам разбора нескольких происшествий пришли к выводу, что этого расстояния хватает, но в одном из случаев при резком падении первого участника на скорости 25 км в час, 5 метров едва хватило второму участнику, чтобы остановиться на гравийной дороге. Следовательно, стоит рассматривать это расстояние как минимально возможное при идеальных условиях и увеличивать в зависимости от ситуации.

**Слайд 28.**

Чем выше скорость, тем больше дистанция. Так же на спусках дистанция увеличивается. Сложные из-за наличия кочек и слишком крутые спуски, на которых остановку выполнять опасно преодолеваются по одному, чтобы исключить вероятность «завала» когда вследствие падения одного сталкивается несколько велосипедистов.

Группы численностью более 10 человек следует разбивать на подгруппы. Чем больше группа, тем медленнее она движется. Больше времени занимают остановки и начало движения после них. Сложнее найти достаточное пространство для стоянки. Возникают опасные ситуации, связанные со столпотворением велосипедистов.

Чтобы при этом не разделяться на маршруте подгруппы движутся близко друг к другу, но независимо. То есть перекусы, ремнабор, аптечка у каждой подгруппы свои. Так же набор карт и как минимум двое старших участников, направляющий и замыкающий. Первый участник второй подгруппы постоянно видит последнего участника первой. И наоборот. Замыкающий первой подгруппы периодически оборачивается и контролирует насколько далеко вторая подгруппа. В случае разрыва останавливает первую подгруппу. Объединяются подгруппы на стоянках где для этого достаточно пространства. Например, на большой поляне, и ни в коем случае не на дороге

В правилах дорожного движения описаны основные сигналы для велосипедистов. Остановка и повороты. В первом же походе мои ученики добавили еще несколько сигналов. Какие то они увидели у других спортсменов, такие как опасность на дороге. Вытянутая рука в сторону опасной ямы или кочки. Или знак «обгоняй». Вращение рукой около бедра. Какие-то придумали сами. Столкнувшись с неадекватным поведением местных жителей в одной из деревень, поднимали согнутую руку, показывая «цветок» вращая растопыренными пальцами. Так они предупреждали товарищей, что местные жители могут схватить их за багажник во время движения. Увидев сигнал, ученики объезжали хулиганов подальше. Этот сигнал закрепился. Теперь при появлении на дороге ребенка или собаки, или чего-либо неожиданного, дети также показывают «цветок».

**Слайд 29.**

**7. Обучение ремонту и уходу за велосипедом.**

Обучение ремонту проходит зимой и весной, когда нет возможности выехать на улицу. Для ремонта необходимо помещение, мастерская, оснащенная станком на который можно установить велосипед. Часто в ремонте пригождаются тиски. Набор инструментов, и специфических ключей и съемников созданных специально для велосипедов.

Перед длительным походом участники обязательно должны освоить навык настройки и ремонта велосипеда. Механик в пути не сможет гарантировать исправность всех велосипедов в группе. На это просто не хватит времени. Важно чтобы ребенок сам мог определить неисправность и вовремя обратиться за помощью. А в случае простой неисправности мог сам ее устранить.

Так, самостоятельно участники заменяют тормозные колодки, настраивают ослабшие троса тормозов и заменяют испорченные, поправляют слетевшую цепь, протягивают болты, и гайки, если они ослабли. Настраивают велосипед по росту. Моют и частят детали велосипеда, смазывают маслом цепь, проводят проверку исправности велосипеда.

В походах механик и его помощники делают контрольную проверку всех велосипедов каждый день. А так же во время движения механик может обгонять всю колонну, осматривая велосипеды участников в движении. Многие неисправности можно услышать или увидеть издалека, если знать, что искать.

**Слайд 30.**

1. **Снаряжение для велопохода.**

Может показаться что, для участия в велопоходе не требуется много специального снаряжения. Исправный велосипед, велосумка и каска. На самом деле все немного сложнее. Для участия так же потребуется чехол для перевозки велосипеда в транспорте. Личный, мини ремнабор. Комплект спортивной одежды, подобранный специально для условий велопохода.

**Слайд 31.**

Как подобрать велосипед для похода?

Чем проще велосипед, тем меньше в нем деталей, которые могут сломаться. Для похода это важно. Но не стоит брать жесткие велосипеды с одной скоростью. Удобнее будет иметь хотя бы 6-7 звездочек на заднем колесе. Чаще всего в походы берут велосипеды с 3 звездами на педалях и 8-9 на заднем колесе. Этого более чем достаточно. Сейчас стали популярны велосипеды с 10-11 звёздами на заднем колесе. В походах они так же удобны, как и 9 скоростные.

Без чего действительно тяжело в походе так же без передней амортизирующей вилки. Она смягчает тряску и сильные удары на кочках. При тряске без амортизации кожа рук начинает сильно чесаться, а на кочках удары могут сказываться на суставах.

Для ремонтника удобно чтобы у всех велосипедов были одинаковые или похожие детали. То есть все велосипеды в группе были одного типа, с одним размером колес и т.д.

Если у какого-то велосипеда колеса больше, то ему не подойдет камера от другого велосипеда. Камеру придется брать для него отдельно. В дальние походы еще и покрышку.

Много споров вызывает седло. Профессиональные велогонщики чаще предпочитают совсем жесткое. Без какой либо обивки. Новички стараются найти седло помягче.

Не стоит выбирать совсем мягкое седло. Оно должно быть комфортным по ширине, немного мягким. Излишняя мягкость лишь добавляет мозолей. В первые дни катания тело привыкает к седлу и болит. При регулярном катании боли проходят. Для комфортного начала сезона не стоит начинать сразу с больших дистанций. Чтобы в дальнейшем боли не возникали кататься нужно хотя бы раз в неделю.

**Слайд 32.**

Выбор велосумки.

Почему не стоит брать в поход обычный туристский рюкзак? Первая причина – это здоровье. Тяжелый рюкзак на спине увеличивает силу воздействия при тряске, с ним сложнее смягчить удары, привставая на кочках. Увеличивается вес, который нужно удерживать на ногах. Наличие рюкзака на спине меняет центр тяжести. А ведь чем он выше, тем легче опрокинуть велосипед. Логичнее распределить вес как можно ниже по раме.

Наиболее доступный вариант это так называемые «штаны», сумка, сшитая специально для расположения на багажнике. Ее средняя часть кладется на багажник, а по бокам сумка опускается до середины колеса.

Для велопохода с детьми удобнее сумки большого объема для заднего багажника. Сумки, разделенные на несколько отдельных емкостей менее предпочтительны.

В них удобно перевозить личное снаряжение, но совершенно неудобно укладывать, например, большой тент 3\*4м.

**Слайд 33.**

Шлем. Несмотря на явную пользу велосипедного шлема, многие туристы отказываются их использовать. В пользу катания без касок чаще звучат доводы: Это не красиво, волосы не распустить, жарко, неудобно. Шлем это для новичков.

В журнале Норвежской медицинской ассоциации опубликовано исследование травматизма велосипедистов. Анализ медицинской статистики показал, что использование шлема вдвое снижает вероятность травм головы у велосипедистов. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457518301301>).

**Слайд 34.**

Одежда. Для велопохода подойдет та же одежда что и в пешем походе. Нет необходимости приобретать специальную экипировку, так как чаще всего она создана для велогонок. В походе нагрузки менее интенсивные. Подойдет обычная спортивная одежда или экипировка для трекинга. Тем не менее, подбирать ее нужно заранее.

Особое внимание стоит уделять нижней части тела. От белья до штанов. В жестком, не дышащем и неудобном белье чаще будут появляться мозоли. Это может показаться ерундой на прогулке и стать серьезной проблемой для всей команды, если один из участников в пути не сможет сесть на велосипед, а в некоторых случаях мозоли, причиняют боль при ходьбе. Данная ситуация требует срочного лечения и не может остаться без внимания.

Такое же требование к штанам. В шерстяных штанах тело преет и появляется раздражение. Легче всего справиться с данной ситуацией надев штаны из мягкой ткани и по погоде. Стоит заранее проверить экипировку на тренировках насколько она подходит. Жесткие джинсы, некоторые синтетические ткани так же могут травмировать кожу при активном движении.

**Слайд 35.**

**Организация транспортировки велосипедов и участников к месту**

**начала похода.**

Часто требуется доставить велосипед к началу маршрута. Сделать это можно как на автомобиле, так и по железной дороге.

При транспортировке велосипедов автомобилем Газель, важно продумать закрепление их между собой, чтобы исключить поломки при ударах друг об друга на кочках. Между велосипедами требуется проложить мягкие материалы, например коврики. Не смотря, на все эти меры, в двух случаях у наших участников ломались велосипеды при перевозке.

Более щадящий вариант – перевозка велосипедов легковым автомобилем в прицепе. Но таким способом за раз можно перевезти не более 10 велосипедов.

Бюджетный вариант перевозки велосипедов в поезде. Не могу порекомендовать перевозить велосипеды в багажном вагоне. Скорее всего, велосипеды всей группы туда не войдут. Вам не удастся проследить, чтобы велосипеды остались целыми. Не на всех станциях их можно выгрузить. Багажный вагон чаще всего расположен в конце поезда и успеть за 2-5 минут их разгрузить нереально.

**Слайд 36.**

На данный момент велосипеды можно провозить в плацкартных вагонах, или в электричках в тамбуре. За велосипед придется заплатить как за 30 кг багажа. Для такой перевозки требуется запаковать велосипед в чехол.

В качестве чехла можно использовать полиэтилен. Но такой вариант, скорее всего, будет одноразовым, недостаточно прочным. Неудобно получиться если из чехла при погрузке на третью полку, проспится земля с колес.

Удобнее и надежнее использовать сшитые чехлы из прочной ткани. Такие чехлы должны утягиваться или обвязываться, чтобы при переноске не наступить на него.

Далее на маршруте велосипедный чехол, скорее всего, поедет в велосумке. А значит, он должен быть еще и легким, компактным.

**Слайд 37.**

**Примеры вело маршрутов по республике Хакасия.**

На севере, востоке и юго-востоке Хакасия граничит с Красноярским краем, на юге – с Республикой Тыва, на юго-западе – с Республикой Алтай, на западе – с Кемеровской областью. Климат: резко континентальный, с сухим жарким летом и холодной малоснежной зимой.

Территория Хакасии отличается ярко выраженным характером биосферных процессов, в силу чего здесь представлены почти все ландшафтно-природные зоны земли: полупустыни, степи, лесостепи, тайга, высокогорные альпийские луга, высокогорные тундры и ледники.

**Слайд 38.**

Для велопоходов оптимально прокладывать маршруты в степной зоне, ближе к границе лесной и степной зон. Так как на данных территориях больше интересных объектов, разнообразнее природа, можно найти дрова, источники воды и тень для стоянки. Дороги более каменистые и устойчивые в дожди, чем в лесной зоне. Горная часть республики Хакасия для велопоходов с детьми не подходит, так как дороги больше подходят для маршрутов 3 и категории сложности и выше.

Более доступный маршрут можно начать от станции Шира. Далее в район Озер Иткуль и Шира. В этом районе практически нет леса. За пределами населенных пунктов можно двигаться по грунтовым дорогам. Что удобно для младших групп. Есть турбазы.

Нас часто принимает база Томского государственного университета в Колодезном. Если договориться заранее, возможно остановиться и на базах для полевых практик других университетов.

В районе удобно добираться до озера Шунет, Домежак, Собачье, Шира. Осмотреть с высоты птичьего полета заповедник на озере Иткуль. При наличии разрешения, можно зайти на территорию заповедника.

Так как нет леса и даже кустарников, стоит взять с собой палатку-туалет или воспользоваться удобствами на турбазах. С собой необходим газ и горелки. Так как дров нет.

**Слайд 39.**

Для групп старшего возраста можно сразу от вокзала выехать в сторону памятника природы Сундуки по трассе «Шира - Черное озеро». По пути посетить озеро Фыркал, выйти на берег Белого Июса, увидеть древние ирригационные каналы.

**Слайд 40.**

 На данном маршруте могут быть проблемы с питьевой водой. Под самым большим сундуком периодически действует родник. Но только местные экскурсоводы знают, действует он в этом году или нет.

Другого источника питьевой воды в районе Сундуков нет. Каналы ирригационной системы питаются из Озера Черное, на берегах которого пасут скот.

Воду можно набрать в 5 километрах от памятника природы, в поселке Июс.

**Слайд 41.**

От поселка можно направиться в сторону озера Тус. Горькосоленое озеро по количеству соли в воде близко к мертвому морю. На озере есть турбазы, где можно найти воду, дрова и остановиться в домиках.

**Слайд 42**

От озера Тус можно добраться по глиняной хорошо укатанной дороге до Озера Белё. Озеро интересно тем, что одна его часть пресная и питается речкой Туим. Вторая его часть соленая. Между озерами есть перелив с довольно сильным течением. Часть береговой линии пресной половины озера и перелив заняты заповедником. На озере обитают редкие виды птиц.

От озера Белё отправляясь в любую сторону, придется выйти на трассу Шира - Джерим. Она не сильно загружена. Большегрузы по ней не ездят, так как соединяет село Шира и небольшие поселки в сторону реки Енисей.

**Слайд 43.** Еще один вариант маршрута по сложнее из Шира до села Ефремкино. В селе есть турбаза, магазины, отлично ловит связь и интернет. А вот дальше по мосту через Белый Июс и по грунтовой дороге до поселка Чебаки связи нет.

 Дорога на одном участке имеет крутой подъем. Затем на десятки километров гравийная хорошо укатанная ровная дорога. Она ведет от Белого Июса к Черному Июсу и поворачивает на север до села Подкамень. Дорога огибает хребет Верхняя Арта и пересекает реку Черный Июс у деревни Подкамень.

Далее открывается множество вариантов в зависимости от уровня подготовки группы. Так же можно пересечь хребет Верхняя Арта в трех местах и выйти к Озеру Черное от которого добраться до памятника природы Сундуки.

Завершить маршрут удобнее в поселке Шира в местном Краеведческом музее, он расположен 3-х минутах ходьбы от вокзала.