

Детско-юношеский велотуризм: от основ к спортивным достижениям

*Перепелкин А.С., тренер-преподаватель
МБУ ДО СШ ПЦ «Норд» им. Ю.С. Анисимова, г. Архангельск*

Тезисы

СЛАЙД 1

Почти в каждой семье есть велосипеды. И каждой весной, как только сходит снег, мы видим большое количество подростков, которые катаются по городу, приезжают на велосипедах в школу, на кружки и просто куда угодно по своим делам. Дети, подростки, да и взрослые любят велосипеды за то, что они дарят им свободу передвижения, эмоции, драйв.

СЛАЙД 2

Совсем иное дело с детско-юношеским велотуризмом. Ему досталась довольно незавидная доля. Велосипеды есть, дети, желающие кататься есть – а подросткового велотуризма как явления, по массовости сравнимого с пешеходным, лыжным, даже водным туризмом, – нет.

СЛАЙД 3

Вот итоги Первенства России по веломаршрутам. Так, сказать, вершина «айсберга» детско-юношеского велотуризма. 2022 год – соревнования не проводились. 2023 год - 6 маршрутов. 2024 - 3 маршрута, 2025 год – 6 маршрутов. Негусто... Может быть, дело в «спортивной бюрократии», огромном количестве документов, за что активно критикуют спортивный туризм?

СЛАЙД 4

Смотрим итоги Всероссийского конкурса туристских походов и экспедиций обучающихся за 2023 год, номинация «Веломаршруты». 6 участников, и два «снятия» по критерию «Безопасность». Видимо, дело не только в «бюрократии». Шесть походов в масштабе России - это не «айсберг», а тающая льдина.

СЛАЙД 5

Каковы же причины?
Может быть, велотуризм – это слишком сложно для подростков? Или у них велосипеды неподходящие? Или им неинтересны велопоходы?
В этой небольшой лекции я расскажу о нашем опыте занятий велотуризмом с детьми и подростками 10-16 лет, и постараюсь сделать выводы о том, в чем здесь заключаются не мнимые, а реальные сложности, и каковы пути их преодоления.

СЛАЙД 6

Сначала несколько слов о себе и о нашем клубе, чтобы было понятно, сможете ли вы применить наш опыт в своей деятельности.
Я занялся велотуризмом больше двадцати лет назад, имея к тому времени за плечами около десятка водных, лыжных и даже конных походов. Но всегда хотелось отправиться в поход на велосипеде, вот только было непонятно, как это правильно делать. В нужный момент мне попала в руки книжка питерского велотуриста Ильи Гуревича «Велосипед и путешествия». Мы с женой отправились в поход по родной Архангельской области, посетили Кенозерье, старинный город Каргополь. И как говорится, пошло – поехало.

СЛАЙД 7, 8

Далее были многочисленные простые походы по Золотому Кольцу, а затем и технически более сложные по Заполярье, Крыму...

СЛАЙД 9

Появились свои дети, и мы отправились с ними на велосипедах в Финляндию. Сын

сначала ездил в велокресле, а в семь лет колесил по 45 километров уже на своем велике. Дети могут быть довольно выносливы, была бы мотивация.

СЛАЙД 10

Со временем пришло понимание, что участников для велопоходов нужно растить и воспитывать самим, и мы с моим старшим коллегой, инструктором спортивного туризма Сергеем Владимировичем Бородиным придумали проект «Школа велотуризма». Это классическая школа туризма в системе, предлагаемой Федерацией спортивного туризма России. Сначала теоретическая подготовка, затем практические занятия, учебно-тренировочный велопоход, экзамены и присвоение звания «Организатор спортивного туризма». За пять лет привлекли в велотуризм довольно большое количество людей, и некоторые наши выпускники пошли вперед, со временем обогнав по сложности походов своих наставников.

СЛАЙД 11

В 2020 году я пришел работать в спортивную школу тренером по спортивному туризму. Основной профиль у нас – парусный туризм, зимой – лыжи. Но я четко понимал, что у велотуризма большие возможности в плане развития выносливости, технического мышления, кругозора. И начал вовлекать старших ребят к участию в покатушках – так в велотуризме принято называть недолгие выезды без ночевки, вокруг города.

СЛАЙД 12

Этот первый опыт работы с подростками позволил сделать **основные выводы о причинах невысокой популярности** детско-юношеского велотуризма. Какие же?

1. Нужно быть очень изобретательным человеком, чтобы проложить маршрут движения в обход загруженных автодорог. Неразвитая сеть второстепенных дорог – вообще основная проблема велотуризма в России. Мы промолчим про велодорожки. Они хотя и строятся кое-где, но пока не представляют собой целостную сеть, позволяющую не кататься, а путешествовать. Пока что велоинфраструктура даже в Москве – это лишь «пятна на карте», отдельные проекты, слабо связанные между собой. Что толку для велотуриста от дорожек, проложенных в парках, если между этими парками – загруженная проезжая часть и тротуар? Тем не менее, какие-то подходящие дорожки в окрестностях города имелись, и мы начали их использовать.

СЛАЙД 13

2. Вторая проблема – административные ограничения. По правилам дорожного движения выезд на проезжую часть, без которого все равно не обойтись, как ни старайся, возможен для ребят с 14 лет. Следовательно, даже при низкой опасности, связанной с движением автотранспорта, возникает опасность другая – административного наказания. Конечно, группа детей на велосипедах привлекает внимание сотрудников ГИБДД. Не хочется попадать под административку даже из самых благих побуждений. Следовательно, ребят младше 14 лет не берем? Но это здорово сужает круг участников мероприятий, и потом, одних берем, других не берем – ребятам обидно. Я начал думать, как в более-менее законном режиме преодолеть эти ограничения. И кое-что придумал, но об этом расскажу чуть ниже.

СЛАЙД 14

3. Третья проблема – техника. Часто велосипеды у ребят плохо подходили для задач даже легкого пригородного велотуризма. Двухподвесы не позволяли развивать и поддерживать скорость. Дешевые обода колес загибались в такие восьмерки, что страшно смотреть. А ведь условия были совсем не жесткими. Неработающие тормоза и переключатели – это встречалось через раз. Бывали и более экзотичные проблемы вроде изгиба подседельного штыря. Одно дело – покатушка до ближайшего парка, другое – проехать по грунтовой дороге хотя бы 20-30 километров. Стало понятно, что велосипеды нужно готовить, а нередко и менять.

СЛАЙД 15

4. Проблем повылезало немало, но нужно уже остановиться и перейти к решениям. Но о четвертой проблеме все же надо сказать. Это вопрос физической подготовки. Часто приходится слышать, что туристская группа должна ориентироваться на силы самого слабого участника. С точки зрения ситуации на маршруте это, видимо, единственный вариант, потому что как ни мотивируй, а участник не может ехать быстрее и дольше, чем позволяют его физические данные. Но есть и другая сторона вопроса – почему сильные и даже средние по уровню подготовки участники должны по полчаса ждать тихохода на каждом перекрестке, подмерзая и скучая? Стало понятно, что принцип специфичности подготовки никто не отменял. Хочешь хорошо и долго кататься на велосипеде – нужно часто и подолгу кататься именно на велосипеде. А не заменять это, условно говоря, игрой в настольный теннис. И у участника (а еще у его родителей) должно быть понимание, что своим сильно неспешным темпом он задерживает всю группу, что нехорошо. Но это жизнь, и каждый руководитель с таким сталкивался. Вопрос – что делать с тихоходами, не желающими тренироваться?

Итак вопросы поставлены, каковы же решения?

Честно говоря, все ответы приходили «по ходу дела», с ростом опыта работы.

Начнем по порядку.

СЛАЙД 16

Первый вопрос - куда ехать?

Конечно, туда, где транспорта меньше, а красоты больше.

Когда весь ближайший пригород вскоре был многократно изъезжен, мы обратили свой взгляд на острова.

Архангельск находится в дельте Северной Двины, и люди здесь издавна селились не только на материковом берегу, но и на многочисленных островных территориях.

Добраться до них можно по мостам, нередко понтонным, а чаще всего - на теплоходе, хорошо что в навигацию они здесь вместо автобусов, и заброска – выброска, можно сказать, не проблема. Зимой действуют ледовые переправы.

Транспорта на островах очень мало. Зато какие интересные места можно посетить!

СЛАЙД 17

Новодвинская крепость на острове Линский прилук. Основана в царствование Петра Первого. Первая бастионная крепость России. Приняла первый бой со шведами еще будучи недостроенной. Если вы смотрели фильм «Россия молодая», то помните основные события, связанные с неудачным походом шведов в Архангельск.

СЛАЙД 18

Кегостров, большой остров прямо напротив Архангельска. Тоже знаменит событиями, связанными с визитами Петра Первого в Архангельск. А еще здесь долго время был главный аэропорт Архангельска. Сначала прилетаешь на остров, потом на теплоходе попадаешь в город. А зимой – по льду!

СЛАЙД 19

Но, пожалуй, самое интересное путешествие мы свершили на родину Михаила Васильевича Ломоносова – остров Куростров в окрестностях районного центра Холмогоры. В нем уже активное участие приняли родители. Велосипеды мы отвезли на прицепе, ребята добирались на автомобилях и автобусе.

СЛАЙД 20

За три дня мы объехали и Куростров, и окрестности Холмогор, побывали в мемориальном музее Ломоносова.

СЛАЙД 21

Проблему технического состояния велосипедов мы решили следующим образом. В апреле, когда лыжный сезон уже заканчивается, мы организуем занятия по веломеханике. Ребята привозят в клуб свои велосипеды, смазывают, обслуживают, заменяют какие-то детали, монтируют багажники, крылья. После этого техника уже

внушает больше доверия. Ну а ребята получают бесценный опыт обслуживания и ремонта.

Далее хочется перейти к той форме организации учебно-тренировочного процесса, которую мы выработали и применяем до сих пор. Речь идет о велосипедных сборах.

СЛАЙД 22

Что они собой представляют?

Сборы – это «стационарно – выездное» мероприятие. Мы выезжаем со своими велосипедами в интересующий нас регион, размещаемся на выбранной базе и уже оттуда совершаем походы выходного дня. В таком формате мы реализовали уже два мероприятия – сборы по велотуризму в Ярославле в 2023 году, в Рязани в 2024 году, в Сергиевом Посале в 2025-м

Да, это не классический многодневный поход.

Но в чем же преимущества этого формата?

СЛАЙД 23

1. Почему для сборов мы выбираем областные центры в средней полосе? Все довольно просто. Это исторически хорошо освоенные и обжитые регионы с довольно высокой плотностью населения. Любой крупный город окружают пригороды, города – спутники, поселки и деревни. Людям всегда нужно было между ними перемещаться, и не только на автомобилях. Пригороды опутаны сетями второстепенных дорог, дорожек и тропинок, которые хорошо известны тем же Яндекс-картам. Значит, по ним мы можем перемещаться относительно безопасно. Дорожек вполне хватает для проведения не двух-трех, а пяти-шести походов выходного дня, просто нужно ездить в разные стороны. Опять же – налегке. Подсказка – в городах есть велосообщества, которые ведут свои сайты и паблики. Там можно подсмотреть идеи путешествий.

Во-вторых, в окрестностях исторических городов есть на что посмотреть. До достопримечательностей зачастую довольно удобно доехать на велосипеде. Это монастыри, музеи под открытым небом, исторические поселения.

Вот несколько примеров.

СЛАЙД 24

Музей малой авиации в поселке Левцово под Ярославлем. Около 20 километров полевыми и лесными дорогами – и вы в этом удивительном месте. Множество самолетов и вертолетов, в кабинах которых можно посидеть. Экспозиция об истории авиации. Можно смело планировать поездку на день.

СЛАЙД 25

Толгский монастырь, Ярославль. Красивейшие пейзажи Волги по пути, покой и умиротворение в монастыре, печатные пряники в сувенирной лавке. Стоит посетить!

СЛАЙД 26

Рыбацкая деревня под Рязанью. Прямо таки кусочек Норвегии в центре России. Маяк на фоне заливных лугов очень впечатляет.

СЛАЙД 27

Музей военной техники в Рязани. Два-три часа можно бродить между всеми этими машинами, пушками, вертолетами. Интересно даже тем ребятам, которые в принципе равнодушны ко всему, что стреляет.

Примеров интересных мест множество, и рассказывать можно очень долго.

СЛАЙД 28

3. Сборы позволяют задействовать для велотуризма время, когда для классического велопохода с подростками еще может быть холодновато – например, майские праздники. Даже к югу от Москвы они бывают очень холодными, ветреными, даже с зарядками снега. Хорошо после таких холодных покатушек вернуться в тепло!

Кроме того, дни, когда погода совсем беспросветная, мы используем для посещения музеев и других интересных мест, которых в исторических городах много.

СЛАЙД 29

4. Еще один аспект в пользу сборов – можно вовлекать в велотуризм ребят, у которых пока нет специального снаряжения для многодневных велопоходов. Всё, что нужно для дневной покатушки, умещается в подрамную сумку или небольшой рюкзак. С велорюкзаклом типа «штаны» удобнее, но на сборах можно обойтись и без него. За счет этого возрастает массовость мероприятия.

СЛАЙД 30

5. Сборы хорошо вписываются в формат «семейного турклуба», который мы в клубе активно используем. Суть его в том, что родители участвуют в походе или сборах вместе с детьми. Не «ведут детей в поход, чтобы там все за них делать», а именно участвуют на общих правах. Преимущества очевидны – если ребенок по каким-то причинам не может ехать (затемпературил, устал, поломки велосипеда) – он просто остается на базе вместе с мамой или папой. Мамам и папам, кстати, бывает в связи с этим довольно обидно. И потом, если ребенку нет 14 лет, мы его берем только с родителями. В этом случае всю ответственность, в том числе за нарушения ПДД, если таковые происходят, берут на себя родители.

СЛАЙД 31

6. Сборы позволяют несколько снизить требования к велосипеду. Это не говорит о том, что можно ехать на чем угодно. Но сборы позволяют использовать бюджетные велосипеды, конечно, после их подготовки. В случае поломки довольно несложно найти веломагазин и заменить деталь, а если ремонт требуется квалифицированный – в крупном городе проще найти веломеханика. Хочу обратить внимание, что поломка велосипеда несовершеннолетнего участника – это в большинстве случаев проблема руководителя. Оставить ребенка на базе без присмотра он не может, и чтобы группа не простаивала, приходится быстро решать проблему. Формат «семейных сборов» решает и эту проблему.

СЛАЙД 32

Теперь о недостатках. Они тоже есть. Во-первых реально сложно найти место размещения 15-17 велосипедистов. Нам ведь важно, чтобы место размещения было недорогим и находилось ближе к окраине города, откуда не нужно по три часа выезжать в пригород по городским улицам. Кроме того, нужно, чтобы на ночь была возможность оставлять велосипеды под замком и лучше под крышей. Рабочий вариант – станции юных туристов, где они еще остались, гостевые дома. Аккуратнее нужно быть при выборе хостела, соседство детей и гастарбайтеров – так себе история.

СЛАЙД 33

Второй недостаток очевиден. Сборы – не поход, а, скорее, подготовка к нему. В них нет романтики костра, ночевки в палатках. Зато и нет столь выраженной опасности подцепить клеща.

И тем не менее, сборы должны рассматриваться как ступенька к настоящим походам.

СЛАЙД 34

Итак, полноценные походы – пока что степенные – в багаже нашего клуба тоже присутствуют. Пока – по родной Архангельской области. В 2024 году наш поход по Архангельской области занял первое место на городских соревнованиях по спортивному туризму в группе дисциплин «маршрут» среди велосипедных маршрутов.

СЛАЙД 35

Ребята вдохновились велопоходами, и в итоге в прошлом году мы заявили наш маршрут по историческим местам Архангельской области на Первенство России. Среди походов 1-2 категорий сложности заняли второе место.

СЛАЙД 36

Подводя итог всему сказанному, хочу отметить вот что. Лучшее время для начала занятий с детьми велотуризмом – сегодня. Дети быстро растут и не успеешь оглянуться

- достигают возраста, когда совершеннолетие позволяет им ездить где угодно, а тренеру не нести за это ответственность перед законом, а путешествовать вместе с ними – уже не как с воспитанниками, а как с напарниками по маршруту.