

Нечепоренко Андрей Станиславович  
Харьковская академия непрерывного образования, Харьков

## ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРЕДПОХОДНОЙ ПОДГОТОВКИ В ВЕЛОТУРИЗМЕ

*Аннотация.* В статье подробно раскрывается порядок использования средств и информационных технологий для подготовки к спортивному велопоходу.

*Ключевые слова:* велотуризм, информационные технологии, подготовка к походу.

*Abstract.* *Necheporenko A. Information support of preparation for hiking in cycle tourism.* The order of using means and information technologies for preparation for sports cycling trip is revealed in detail in the article.

*Keywords:* cycle tourism, information technologies, preparation for hiking.

**Введение.** Как можно заблаговременно спроектировать маршрут для туристического велопохода. То есть имеется в виду одна простая, но внушительная проблема, с которой сталкиваются, пожалуй, все начинающие велотуристы. Когда хочется уехать сколько-нибудь далеко за пределы города с одной или более ночевок в пути, встает вопрос о маршруте. Какие выбрать дороги, как сориентироваться в пути, как определиться с наиболее интересной местностью для похода, как подобрать подходящие для лагеря места, как наметить места для пополнения воды и (опционально) припасов для продолжения пути?

**Цель исследования** – проанализировать современные возможности информационных технологий для подготовки к спортивному велопоходу.

**Задачи исследования:** конкретизировать источники получения информации для составления маршрута велопохода

**Материал и методы исследования:** обобщение личного опыта предпоходной подготовки, анализ интернет-ресурсов.

1. **Результаты исследования.** В прокладке маршрута я работаю с программы **BaseCamp, MapSource, Google Earth Pro**, немаловажную роль в детальной прокладке маршрута и получения высотного графика я работаю с онлайн-сервисами, и их дальнейшего использования в походе, после похода, при подготовке к составлению технического отчета. <https://www.gpsies.com>; <https://nakarte.me>; <https://livegpstracks.com>;

2. Как дополнение к этим программам рекомендую сайт <https://www.gpsies.com>, где размещено огромное количество GPS треков. На сайте можно отфильтровать интересующие вас категории треков (пешком, на велосипеде, с животными, авто-мото, на воде, зимний, другие).

Таким образом, выбрав нужную нам категорию и открыв интересующую область карты, мы увидим треки, которые можно загрузить в формате KML и подтянуть в программу Google планета Земля. Я лично загружаю свой созданный трек в раздел редактор треков сайта <https://www.gpsies.com>, получаю высотный график похода.

Как дополнение к работе создания своего трека рекомендую этот сайт <https://www.gpsies.com>, где размещенно огромное количество GPS треков, это поможет Вам сориентироваться в своей новизне маршрута.

Что нужно учитывать при планировании

- Общее расстояние (вначале хотя бы примерно).
- Рельеф, набор высоты (если до этого вы ездили только по плоской местности, можно почитать мой пост про высоту и уклон при движении на велосипеде).

- Дорожное покрытие. Обратите внимание, что на картах эта информация часто бывает устаревшей или ошибочной. Иногда я включаю слой фотографий на карте Google, чтобы увидеть, как местность выглядит на самом деле.

- Наличие на пути магазинов и, по возможности, режим их работы. Тут нужно понимать, что магазин есть далеко не в каждой деревне, и что работать он может, например, с 14 до 18 часов.

- Наличие источников воды. Для засушливой местности — очень полезная информация. Содержится она в отчетах и, если хорошо поискать, на том же слое фотографий на карте Google.

- Возможные места стоянок. Не стоит рассчитывать, что палатку можно поставить где угодно. В гористой местности зачастую с одной стороны дороги обрыв, а с другой - скала, и так много километров. Обязательно нужно выяснить, где на маршруте есть оборудованные места стоянок и кемпинги.

- Объездные пути. Для сложных участков нужно всегда иметь запасной вариант. Что, если мост смыло? Что, если перевал оказался непроезжим? Что, если на месте тропы на карте теперь болото? Также нужно иметь план быстрого намерстывания времени по шоссе (вместо запланированного грунта) в случае проблем с техникой или здоровьем.

- Возможности для эвакуации. Для тех же случаев, но серьезных: нужно знать, где находятся ближайшие железнодорожные и автобусные станции.

На любом маршруте есть начальная и конечная точки активной части, а также должно быть несколько промежуточных контрольных точек и мест с возможностью схода с маршрута. Такими точками обычно являются города с широкой транспортной сетью, места пересечения маршрута с железными дорогами, автомагистралями, а в сложных походах любые населенные пункты, где есть связь и куда подходят дороги.

Маршрут чаще бывает линейный или кольцевой, а также может иметь радиальные или радиально-кольцевые выходы в сторону от основного направления.

При выборе общего направления движения полезно учесть преобладающие направления ветров в данное время в данном районе; в гористой местности учесть характер склонов (с велосипедом приятнее подняться на короткий крутой склон, а спуститься с пологого длинного, чем наоборот). Наиболее сложные участки должны приходиться примерно на середину маршрута.

Выбрав нитку маршрута, надо просчитать его километраж, после чего возможно потребуются некоторые корректировки. Уже в процессе просчитывания километража надо в общих чертах прикинуть график прохождения с возможными местами ночевок, а также время на транспорт, число ходовых дней, дневок, резервные дни.

После этого можно начать составление уточненного графика движения по выбранному маршруту. Точность такого графика обуславливается практическим опытом составителя, а также количеством информации, имеющейся по данному району. При этом нельзя забывать и о физических возможностях группы. Важное место в информации по району занимают сведения о наличии дорог или троп, о наличии и качестве дорожного покрытия, перепад высот (относительное возвышение), присутствие на пути объектов, где необходимо запланировать время на осмотр, наличие мест, пригодных для стоянок... . В конце похода (если обратные билеты берутся заранее) необходимо оставить резервное время на случай серьезных поломок, сильной непогоды и т.д.

Google Earth Pro (эта программа уменьшает общий километраж, высотный график показывает с небольшой точностью суммарный набор высоты.)

С увеличением категории сложности дневной километраж не только не возрастает, а даже уменьшается. В этом нет ошибки, поскольку в высших категориях маршрут включает большое количество сложных участков дорог и препятствий, где скорость движения значительно уменьшается.

При этом надо учитывать, что в первые и последние дни похода нагрузка должна быть меньше, чем в середине; что дневные переходы по равнине, как правило, больше, чем по горной местности, а переходы по грунтовым дорогам и тропам в 1,5 и более раз меньше, чем по асфальтовому шоссе. Непродуманный график похода и завышенные значения дневных переходов могут привести не только к ослаблению впечатлений о походе, но и к травмам, так как, наверстывая график, группы иногда движутся в темноте, в состоянии сильной усталости, что вызывает аварии и падения.

При работе с картой можно наметить места дневок, контрольные точки (и сроки), откуда будут подаваться сообщения о прохождении маршрута, места пополнения продуктов и резервные места стоянок.

И завершающим штрихом работы с литературой и картой является мысленное прохождение всего маршрута с учетом как можно большего числа ситуаций, которые могут возникнуть на практике.

3. Основной работой при составлении маршрута и получения высотного графика, полное получение детализации маршрута я работаю уже много лет с онлайн-сервисом <https://nakarte.me> которое рекомендую Вам при подготовке, проведению и защите своего велопохода. Также я использую его практически в велопоходе на своем смартфоне.

Сервис Nakarte – это агрегатор различных картографических сервисов, сайт, который создан туристами для туристов, чтобы облегчить себе жизнь, планировать походы и кросс-походы в горах.

**Выводы.** При работе с интернет-ресурсами формируются такие основные умения работы с данными, как способность ее критического анализа и эффективного использования для решения практических и познавательных задач.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Нечепоренко А.С., Чуча Н.И. Влияние нагрузки спортивного экспериментального велопохода на показатели сердечно-сосудистой системы. Основы спортивного туризма в рекреационной деятельности, 2016, 211-218.

2. Нечепоренко А.С., Чуча Н.И. Организация та проведення спортивного велопоходу зі спортсменами-інвалідами. Актуальні проблеми розвитку спорту для всіх: досвід, досягнення, тенденції: Матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції, Тернопіль, 2016, 110–112.

3. Нечепоренко А.С., Чуча Н.И. Динамика показателей сердечно-сосудистой системы участников спортивного велопохода. Матеріали III Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції з міжнародною участю «Стан і перспективи сучасного туризму», Суми, 2017, 264-269.

4. Філенко Л.В., Басенко О.В., Полторацька Г.С., Євдокімов К.Є. Комп'ютерні навчальні системи при підготовці студентів спеціалізації «Спортивний туризм». Основы спортивного туризма в рекреационной деятельности: збірник наукових праць, 2016, 321-327.

5. Філенко Л.В., Полторацька Г.С., Бершов С.І. Інформаційні технології навчання при підготовці студентів спеціалізації «Спортивний туризм». Основы спортивного туризма в рекреационной деятельности, 2017, 113-120.

6. Сайт **GPSies**. <https://www.gpsies.com>

7. Сайт **nakarte.me**. <https://nakarte.me>