

**Булашев Александр Яковлевич**

кандидат медицинских наук, старший научный сотрудник,  
профессор кафедры зимних видов спорта, велоспорта и туризма  
Харьковская государственная академия физической культуры

## **НЕКОТОРЫЕ НЕОБЫЧНЫЕ ФОРМЫ И ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ВИДЫ СПОРТИВНОГО ТУРИЗМА**

**Аннотация.** В статье представлено описание некоторых необычных форм туризма с использованием различных технических средств и приспособлений для передвижения в пространстве. В последние десятилетия такие путешествия получают широкое распространение.

**Ключевые слова:** «Буран», буер, снегоход, скутер, колесные яхты, велоамфибия, коньки, дельтаплан, тягловая сила (лошади, олени, собаки, верблюды, ослы).

В издании «Вече» под рубрикой «Сто великих» за последние четверть века вышло более 120 книг, в том числе и книги со статьями о ста великих путешественниках, экспедициях. В книге «Сто великих географических открытий», вышедшей в 2000 году представлено описание освоения Сибири и Дальнего Востока. Человеку присуще чувство любознательности, стремление к познанию окружающей среды и даже к ее совершенствованию и улучшению.

О широкой и разносторонней пользе спортивного туризма много написано и давно известно о познавательной и исследовательской направленности различных видов и многочисленных форм туризма.

Среди необычных форм туризма, на которые не распространяется Единая спортивная классификация, можно выделить несколько направлений. Первое – «ретро», вызванное ностальгией по старине:

воздушные шары, старые трамваи. Другое – связано с тягой человека, плененного урбанизацией, к четвероногой животной экзотике: лошадям, оленям, собакам, ослам, верблюдам. Еще одно направление – новые формы и виды туризма, появляющиеся между традиционными: амфибии и велоамфибии, велосипеды с парусом, яхты на мотоциклетных колесах. Любители путешествий осваивают такие, которые считаются прерогативой спорта: дельтаплан, акваланг с ластами, буер и т.п. Еще во второй половине прошлого века на плановых маршрутах некоторых туристских баз с успехом культивировались конные маршруты: на Алтае – верхом, на Урале – на телегах. Разработаны маршруты на верблюдах – в странах Средней Азии. В Якутии организованы короткие маршруты на оленьих упряжках. В Башкирии действует маршрут на снегоходах «Буран», а некоторые турбазы для прогулок по озерам и вдоль морских побережий предлагают водные велосипеды [1, 2, 3].

Буран. На спасательных работах и при патрулировании в популярных среди туристов-лыжников районах важны два условия: спасотряду нужна маневренность, чтобы быстро переброситься к месту происшествия, а во-вторых транспорт должен быть грузоподъемным, чтобы увезти аварийный запас одежды и продуктов. нередко приходится доставлять пострадавшего вместе с его ношей. Проведя традиционный сбор контрольно-спасательных отрядов (КСО) на Кольском п-ове, с использованием снегоходов «Буран» на лыжных маршрутах II-III категории сложности, спасатели убедились, что «Бураны» прекрасно себя оправдали, «брали» склоны до 30°. В период студенческих и школьных каникул в феврале-марте в Хибинах и Ловозерах (Кольский п-ов) одновременно бывает 60-70 групп. И, как сказал начальник контрольно-спасательной службы Мурманской области А. Островский: «Бураны» вполне можно использовать в горах для спасательных и профилактических работ». На севере Евразийского материка в некоторых регионах с

устойчивым снежным покровом «Бураны» используются и на туристских маршрутах.

Буер. Для перемещения зимой по равнинной местности, особенно в тундре, можно использовать парус, т.е. соорудить снежный буер. Для этого путешественники используют традиционные для Севера нарты или сани. Во-первых: у них отсутствуют шарнирные соединения в узлах крепления отдельных лыж, во-вторых: длинный полоз саней должен сглаживать толчки от застрогов. Используя парус, нужно иметь ввиду, что пара «металл-снег» имеет коэффициент трения 0,1-0,2 (для ледовых буеров – 0,02-0,06), а следовательно, необходимо обеспечить значительную тяговую силу. Если вес экипажа из 3 человек и самого буера будет примерно 450 кг, соответственно тяга должна быть 45-90 кг. Необходимое тяговое усилие можно получить при площади паруса 15 кв.м. и скорости ветра 10м/сек. Первые испытания проводились на Полярном Урале в восьмидесятых годах в районе станции Хаммер-Ю севернее Воркуты Ю. Степановым.

В районе обсерватории Мирный во время работы Арктической экспедиции был испытан буер, который построили мастер спорта В. Рогальский с Ю. Стельмаковым и Л. Копалевым. Эти испытания и дальнейшие путешествия подтвердили, что буер может быть хорошим средством передвижения и для исследования Арктических и Антарктических побережий, а также тундровых пространств. Вес буера достигает 200 кг.

Аэросани. Легкие санки на трех лыжах с пропеллером – это аэросани. Такая несложная и доступная конструкция создавалась для путешественников М. Псаревым из г. Чайковска Пермской области. В данной конструкции использован мотоциклетный двигатель «Юпитер-4» и некоторые детали и узлы подвесного лодочного мотора «Привет», что позволило получить мощность 25 л.с., лыжи изготовлены из березовой доски толщиной 20-25 мм. Чтобы они легче скользили по снегу, их

подошва оклеена листовым полиэтиленом. Вес всей конструкции 75 кг.

Снегоходы. Лет 30 назад на Харьковском авиационном заводе самоучками-«кулибинами» был сконструирован «вездеход». Первые испытания провели конструкторы покрыв расстояние от Харькова до Курска и обратно. Второй этап испытаний был проведен на Арктическом тундровом полуострове Канин автором этих строк и одним из конструкторов и туристом лыжником В. Ивановым. Суть конструкции: передняя титановая лыжа, 2 колеса в задней части – правое и левое – старенькие зиловские камеры, обтянутые брезентом с переплетом капроновой (0,8-10 мм) веревкой, сиденье для двоих, сзади круглый бак на 20 л, мотор от мотороллера «Тула». Скорость до 40 км/час, можно и больше – зависит от характера снегового покрова. Вес в разобранном виде – 200 кг. Хорошо идет по твердому покрытию – насту. Очевидно в тундре можно использовать и летом. В мягком рыхлом снегу проваливается и буксует (рис. 1, 2).





Рис. 1, 2. «Вездеход»

Скутер. Андрей Сотников проехал по памятным местам Подмосковья более 250 км на скутере, несмотря на то, что основная задача скутера – езда по городу. Во многих странах на скутерах ездят только на работу и по магазинам. По мнению автора, скутер оказался настолько универсальным транспортом, что к нему, независимо от возраста, национальности и вероисповедания, вспыхнула беспричинная любовь. Уже устраиваются соревнования, скутерфестивали, во многих городах открываются скутерные клубы. А. Сотников также совершил многодневное путешествие на скутере из Сибири в Монголию и Алтай.

Колесные яхты. Весной 1967 г. Спортсмены шести стран Европы и Америки совершили транссахарскую экспедицию – пересекли Сахару с севера на юго-запад через Алжир и Мавританию, пройдя 2500 километров. В Иране французы преодолели тысячи километров по песчаной и каменистой пустыне. Польские яхтсмены на трехместной яхте прошли в Монголии через пустыню Гоби тысячу километров за две недели.

Молодые рабочие одного из заводов Алма-Аты «проплыли» на легких простых яхтах открытого типа весом около 60 кг с парусом 8 кв.м почти 5 тыс. километров от Уральска до Эмбы и по Северному Казахстану из Актюбинска до Семипалатинска.

В июне 1974 г. на станции Бейнеу между Каспийским и Аральским морями супруги Герке выгрузили по частям под лучами палящего солнца колесную яхту. Общая протяженность предстоящего маршрута по плато Устюрт – около 500 км. Впереди необозримые пространства, изборозжденные колеями «диких» дорог, проложенных в разные времена. Общий рельеф равнинный, но встречаются и овраги, впадины, холмы, небольшие горы, а населенные пункты отделены друг от друга на 100-200 км, температура летом достигает 60 градусов. При слабом ветре слезать, разгонять двухсоткилограммовую яхту, затем запрыгивать в нее на ходу, чтобы проехать 200-300 м. и так до изнеможения до самого Арала через 3 недели.

Велоамфибия. Юные изобретатели конструкторского бюро отдела техники Выборгского Дворца детского творчества еще 50 лет назад вместе со своими руководителями создали синтетическую конструкцию, которую они назвали велоамфибией: дорожный велосипед с двигателем Д-5 или Д-6 мощностью в 1 лошадиную силу и байдарка. Сконструирована и транспортная тележка с двумя колесиками от самоката, на которой мотовелосипедом транспортируется к воде разборная байдарка со складным поплавком. На воде все это превращается в катамаран с мотовелоприводом и гребным винтом. Тележка имеет телескопическую раму, позволяющую собирать для перевозки «узкий» вариант и ее широкий вариант для буксировки в собранном виде на небольшие расстояния. На берегу тележка разбирается и укладывается с колесиками в кормовой отсек байдарки. Велосипед устанавливается между двумя байдарками или между одной лодкой и вспомогательным поплавком,

соединенными двумя горизонтальными штангами. К заднему колесу прижимается фрикционный ролик на трубчатом кронштейне, который через конические шестерни соединен с валом гребного винта. Вращение колеса через ролик передается на вал, заставляя крутиться небольшой двухлопастный винт. Под крылом заднего колеса сделан небольшой совочек – накопитель брызг, летящих от вращающегося колеса: из него вода самотеком по резиновому шлангу поступает в рубашку охлаждения мотора, изготовленную из дюралюминиевого листа, приваренного к верхнему и нижнему ребрам цилиндра. Конструкция успешно прошла проверку на многих спокойных реках Московской области.

Коньки. В середине XX века, когда интенсивно начали осваиваться туристами отдельные районы бывшего СССР, в том числе и Восточные Саяны, группа из Красноярска в феврале 1960 г. прошла часть маршрута на специально изготовленных коньках по руслам замерзших рек. Почти все реки Саян перемерзающие. По топографическим условиям ветер в одном месте совершенно удаляет снежный покров, в другом, защищенном, образует более мощный слой снега. Участки открытого чистого льда на некоторых реках достигают сотни километров. Средняя скорость группы по незанесенному снегом льду была 10-12 км/час. За 6 ходовых часов туристы проходили вниз по реке около 60 км.

Езда на собаках с давних времен. Стала частью быта народов Севера Евразийского материка, особенно его Европейской части, Канинской тундры, а также Канады и Аляски. Собачья упряжка может покрывать расстояние за один световой день до 60 км. При этом необходимо учитывать, что упряжка (6-8 собак) может увезти не более двух человек, а еще снаряжение, продукты. Управление собачьей упряжкой требует опыта и сноровки, что у северных народов вырабатывается с детства, поэтому для каждой упряжки нужен проводник, т.е. для группы 5-6 человек необходимо 5-6 упряжек.

Можно путешествовать и на осях, особенно в тех районах, где эти животные считаются основным видом транспорта. Такие путешествия были опробованы в некоторых регионах Средней Азии в восьмидесятих годах XX столетия.

Дельтаплан. В последние годы туристы успешно осваивают новые средства передвижения не только на земле и воде, но и по воздуху. Речь идет о дельтаплане – простейшем по устройству и управлению крыле, способном дать практически любому человеку ни с чем несравнимое ощущение свободного полета. Дельтапланеристы могут летать на высоте нескольких тысяч метров, часами парить в воздухе, преодолевать расстояния в сотни километров. В дельтапланеризме уже четко просматриваются черты, роднящие его с традиционными видами туризма. Здесь есть начальный и конечный пункты движения, контрольные сроки, маршруты разной категории сложности. Например, полет с покрытых вечными снегами склонов Эльбруса, проходящий над ледниками, скалами и горными вершинами и завершающийся в Азау или в Итколе, можно считать маршрутом высокой категории сложности. Но полет – это не только удовольствие. При всей простоте дельтаплана здесь есть и свои секреты: крыло должно быть достаточно устойчивым и одновременно легко управляемым. Как и на земле, в воздухе могут встретиться различные неожиданности: воздушные ямы, вихри, мощные потоки, которые могут значительно усложнить маршрут. Чтобы уверенно чувствовать себя в воздухе, надо знать и аэродинамику и основы метеорологии, а полеты в горах, подобно горному туризму, требуют специальной подготовки [4, 5, 6].

### **Литература:**

1. Абрамов В. В. О концепции развития спортивно-оздоровительного туризма в Украине / В. В. Абрамов, А. Я. Булашев // Туризм і



краєзнавство. Зб. наук. праць. – Переяслав-Хмельницький: ФОП Лукашевич О.М., 2013. – С. 207–210.

2. Бабкин А. В. Специальные виды туризма. уч. пособ. / А. В. Бабкин. – М. : Сов. спорт, 2008. – 208 с.

3. Булашев А. Я. К вопросу о классификации форм активного отдыха и экстремального туризма / А. Я. Булашев // Экстремальная деятельность человека. Тезисы докладов V Международной науч.-практ. конф. 20-22 мая 2010 г. – М.: 2010. – С. 113–116.

4. Булашев А. Я. Спортивный туризм. Учебник / А. Я. Булашев – Харьков: ХГАФК, 2009. – 332 с.

5. Какие путешествия будут престижными и популярными в XXI веке // Альм. Странствия и приключения. – М. : Знание, 2000. – вып. 1. – С. 90–92.

6. Новейшая энциклопедия выживания в экстремальных ситуациях. Пер. с англ. Е. Швецова. – М. : ФиС, 1972. – вып. 7. – С. 5–7.