

Топорков Олександр Миколайович

доцент кафедри зимових видів спорту, велоспорту та туризму

Харківська державна академія фізичної культури

Криничанський Євгеній Валерійович

студент

Харківська державна академія фізичної культури

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ У ВЕЛОСИПЕДНОМУ ТУРИЗМІ

Анотація. Велосипедний туризм почесно користується повагою серед туристів. Рух на велосипеді по незнайомій місцевості в різних дорожніх умовах, коли доводиться долати будь-які перешкоди, сприяє розвитку у туристів швидкості реакції, витривалості, сили та спритності. Одночасно у них виховується почуття колективізму, дисциплінованості, наполегливості в досягненні мети. Велопоходи розширюють кругозір, знайомлять з природою району туристського походу, пам'ятками історії та культури. Але запорукою успішного проходження маршруту в першу чергу є ретельна і всебічна підготовка до походу, та виконання всіх правил безпеки.

Ключові слова: велопохід, техніка безпеки, маршрут, турист, дорога, травма, нещасний випадок.

Під підготовкою велосипедного походу мається на увазі як підготовка самих туристів, велосипедів, іншого спорядження, так і збір інформації про особливості району походу та конкретних умов руху, які зустрінуться саме в цій місцевості.

Перед складанням маршруту треба якомога більше зібрати відомостей про район, а перед складанням графіка руху по маршруту з'ясувати про важкопрохідні для велосипеда ділянки і про шляхи підходу

до цих ділянок. Дуже важливо спланувати маршрут таким чином, щоб було відведено достатньо часу на підходи до складних ділянок маршруту (перевали, броди, завали тощо), на подолання найважчих місць пішки. Поспіх на складних ділянках, прагнення вкластися в графік руху часто призводять до нещасних випадків. Добре, якщо після важкого дня, керівник передбачить день для відпочинку та ремонту. Обов'язково потрібно передбачити запасні варіанти на непередбачені обставини в разі різкого погіршення погоди, дорожніх умов, руйнування паводком водної переправи, тощо. Розроблений маршрут завжди повинен мати запасний варіант [1, 2].

Статистика показує, що серед неорганізованих мандрівників, аварії трапляються частіше, ніж серед тих, хто в похід відправляється з маршрутною книжкою. Справа, звичайно, не в самій книжці, а в більш продуманому маршруті, більш суворому дотриманні наміченого графіка, що дисциплінує людей, робить їх на маршруті відповідальніше. Велотуристи, які подорожують згідно з Правилами проведення туристських спортивних походів, проходять більш ґрунтовну підготовку, курс передпохідних тренувань. Чим більш тренованою група виїжджає на маршрут, тим більше впевненості, що вона пройде його без аварій [1, 5].

Усі учасники велопоходів повинні в повному обсязі знати Правила дорожнього руху і виконувати їх. І ще, як відзначили самі туристи, в велоклубах та секціях недостатньо уваги приділяється питанням медичного забезпечення та медичної допомоги в походах, в результаті у керівників груп часто відсутні достатні навички надання долікарської допомоги, не приділяють вони потрібної уваги і профілактиці захворювань та травматизму у велопоходах. Також важливо вміти складати похідну аптечку відповідно до сучасних досягнень медицини, району та сезону подорожі, індивідуальних особливостей учасників. Безпосередньо перед самим виїздом на маршрут також необхідно провести інструктаж

учасників походу з безпеки руху, та техніці безпеки в різних похідних ситуаціях.

Важливий підбір одягу з точки зору забезпечення безпеки велопоходів і в русі, і на бівачу. Куртки велотуристів, у першу чергу направляючого та замикаючого, повинні бути яскравого кольору: червоного, помаранчевого, жовтого. Оскільки першим і замикаючим в різних ситуаціях може виявитися будь-який член групи, бажано, щоб яскраві куртки були у всіх членів групи. Обов'язкові в усі пори року і в будь-яку погоду головні убори. А в спекотні сонячні дні – особливо. У гірських районах і взагалі на маршрутах, де можливість травм вище, необхідні шоломи. Замикаючий для екстреної зупинки групи повинен мати свисток [2, 3].

Нещасні випадки і захворювання в велопоходах можна розділити на дві великі групи: викликані загальними причинами і обумовлені безпосередньо пересуванням на велосипеді. У свою чергу небезпека і нещасні випадки «загальнотурістського» характеру можуть бути наслідком об'єктивних чинників – суворі природні особливості району, несприятливі погодні умови (складний рельєф, каменепади, дощі, туман, ожеледиця, перепади температур і т.п.), а можуть бути викликані неправильними діями самих туристів (неправильна організація походу, помилки при подолання складних ділянок маршруту). Зокрема, під неправильною похідною тактикою слід розуміти погане знання маршруту, недостатнє для даного маршруту спорядження, невідповідність фізичної підготовленості людей до обраного маршруту, як наслідок – перевтома, загальна недисциплінованість учасників походу, яка викликала, припустимо, втрату члена групи в малонаселеному районі, нехтування загальними правилами техніки безпеки на привалі і т.п. [1].

У русі потенційну небезпеку для велосипедиста представляють: дорога, свій велосипед, неправильні дії за кермом інших членів групи і свої

власні, автомобілі та інші транспортні засоби, тварини.

Одна з найчастіших причин травматизму в велопоходах – зневага загальними добре відомими правилами техніки безпеки. Треба бути завжди одягненими і мати головний убір. При наближенні грози потрібно шукати укриття, причому, якщо вона застала в лісі або полі, велосипеди слід ставити на деякій відстані від людей. При поганій видимості (наприклад, в тумані) треба рухатися компактною групою, на малій швидкості або навіть пішки, не допускаючи відходу в бік або відставання кого-небудь з туристів. Густих туман слід взагалі перечекати.

У високогірних районах на загальний фізичний стан може вплинути гірська хвороба. У зв'язку з цим маршрут потрібно планувати так, щоб полегшити можливість акліматизації та поступового зростання навантажень.

Велика кількість нещасних випадків припадає на подолання річок. Тому організацію бродів і переправ слід здійснювати ґрунтовно і без поспіху. Гірські річки краще переходити вранці, коли в них менше води і вона прозоріша, причому у взутті. У сильній дощ в горах можливі обвали, зсуви, каменепади і пошкодження дорожніх споруд, тому таку погоду краще перечекати.

У середньоазіатських пустелях для забезпечення безпеки подорожей важливого значення набуває орієнтування. Точність при орієнтуванні в них потрібна в першу чергу для забезпечення групи водою. У групі має бути як мінімум два компаси і хоча б одна запасна карта. Карту району потрібно мати якомога докладнішу, на ній повинні бути нанесені місця оазисів, колодязів з питною водою, їх точні азимути. Бажані додаткові і проміжні орієнтири.

Дорога, навіть асфальтована і гладка, теж таїть в собі небезпеку. На асфальті трапляються глибокі вибоїни, причому часом помітні лише за кілька метрів. Особливо небезпечні вони для тих, хто їде в середині групи.

Ті що їдуть попереду, повинні показувати наступним на вибоїни рукою. Калюжі на асфальті краще об'їжджати, вода може маскувати глибокі вибоїни.

При тривалому русі по глинистій дорозі з щебенем або галькою, щоб уникнути попадання каменя між покриттям і колесом і раптового заклинювання колеса, доцільно зняти передній щиток. На дорозі з поганим покриттям (розбитий асфальт, ями, глибока колія і т. п.) потрібно збільшити дистанцію до 5-7 м. На слизькій мокрій дорозі треба зменшити швидкість і також збільшити дистанцію, оскільки гальмівний шлях значно зростає. Крім того, різке гальмування на такій дорозі може привести до занесення і падіння. Взагалі вміти відчувати машину, ту ступінь натискання на гальмівні важелі, при якій колеса велосипеда перестають обертатися і починають ковзати юзом – один з найважливіших навичок, необхідних для безпечного водіння велосипеда [3, 4].

На лісових стежках і доріжках не слід швидко розганятися, їх нерідко перетинають канами, часто стежки переходять в круті спуски. На лісових вузьких гірських доріжках і стежках, де не можна їхати, а доводиться довго йти пішки, рекомендуємо відвернути ліву педаль (якщо треба вести велосипед праворуч від себе і навпаки).

Дорога таїть в собі найбільше небезпек на крутому спуску, особливо з неякісним покриттям. Тут перевищення швидкості може привести до травм. Перед довгим спуском слід одягнутися так, щоб руки і ноги були закриті одягом, перевірити дію обох гальм, кріплення керма, положення і кріплення вантажу на багажниках. На руках повинні бути рукавички, в холодну погоду більш теплі, але в будь-якому випадку пальці, якими натискають на гальмові важелі, не повинні втратити еластичність від переохолодження. Головний убір повинен бути застібнутий. Перед поворотами потрібно починати знижувати швидкість завчасно, діючи обома гальмами одночасно. Гальмувати на спусках потрібно плавно, без

ривків. Перемикання передач також потрібно робити до повороту або складної ділянки.

При подорожі по гірських дорогах на складних ділянках ремінці тукліпсів повинні бути ослаблені. По гірських стежках слід пересуватися пішки, причому велосипед треба вести на стороні обриву, а самому йти у скелі. Ведучи велосипед по стежках, обходити камені слід на достатній відстані, щоб не зачепити їх перемикачем або педаллю. Удар об камінь загрожує не тільки серйозною поломкою (наприклад, осі педалі), але і втратою при цьому рівноваги і падінням самого туриста.

Перед проходженням важкої і небезпечної ділянки (гірська стежка з осипом, брід, заболочена ділянка і т. п.) її треба розвідати без велосипедів і організувати страховку або знайти інше місце подолання перешкоди. Перед довгою важкопрохідною ділянкою і після неї потрібно влаштувати відпочинок для людей та технічний огляд велосипедів.

Загальновідомо вплив фізичної втоми на увагу, реакцію і координацію руху, на техніку їзди велосипедиста. Головна причина травматизму в велопоходах – знижений тонус і втрата еластичності м'язів у зв'язку з втомою, хворобливим станом велотуриста. Фізичний стан впливає на психологічний клімат в групі. При втомі знижується ініціатива, взаємодопомога, адекватність поведінки, що в свою чергу може позначитися на безпеці. Попередження перевтоми в поході – одна з головних задач по забезпеченню безпеки на маршруті. І починається це попередження на стадії передпохідних тренувань. Тому в тренувальні виїзди повинні відправлятися всі члени групи, а для менш тренованих необхідні навіть додаткові поїздки. Але в поході все одно хтось буде сильнішим, хтось слабшим. По найменш тренованому учаснику походу керівник повинен вибирати темп руху [1, 3].

Велика роль керівника у попередженні нещасних випадків. Протягом усього походу він повинен стежити за правильним розподілом вантажу

між членами групи з урахуванням сил кожного, за самопочуттям туристів, цікавитися станом одягу і взуття, разом з механіком групи періодично оглядати велосипеди. Дуже часто буває так, що учасник, відчувши сильну втому або нездужання, з самолюбства або з боязні обтяжити інших намагається приховати свій стан від них, викладається з останніх сил, сподіваючись дотягнути до привалу. Однак ця «турбота» про інших може їм принести більше неприємностей, не кажучи вже про самого втомленого.

При появі ознак перевтоми учасник повинен повідомити керівника походу. Але і керівник сам повинен стежити, як їде кожен. Перша ознака втоми велотуриста – його відставання від групи. Намагаючись наздогнати інших, він вимотується ще більше. Також потрібно уважно ставитися до скарг учасників на млявість, апетит, погіршення сну, головні болі. Нерідко при таких симптомах обмежуються медикаментами: таблетками глюкози, аскорбінової кислоти, анальгін і т. п., після чого продовжують рух в колишньому темпі. У таких ситуаціях дуже можливі травми через неуважність уваги, погіршення реакції і координації рухів. Найкращі «ліки» при втомі – відпочинок, а після нього перерозподіл вантажу. Регулярний відпочинок – це кращий профілактичний засіб [3].

Тактичні та організаційні промахи керівників походів, які стосуються підготовчого періоду (недобросовісна підготовка до походу, порушення дидактичних принципів навчання і тренування туристів в передпохідний період, складання маршруту без достатнього знання району, вибір свідомо надто небезпечного для даного сезону або для конкретної групи маршруту, нераціонально складений графік руху, погане медичне забезпечення групи і т. п.), доводиться виправляти на маршруті. І тут від керівника вимагається чітка оцінка ситуації, вміння подолати в собі амбітне прагнення за будь-яку ціну пройти намічений маршрут. Як вчинити – залежить від конкретних обставин. Іноді досить витратити більше часу на проходження складної ділянки (наприклад, організувати

пішу розвідку), а іноді розумніше відмовитися від проходження якої-небудь ділянки зовсім, змінити маршрут відповідно до фізичного стану учасників походу [1, 3].

Туристська етика зобов'язує будь-яку групу туристів, незалежно від способу пересування, надавати допомогу всім іншим групам, які її потребують.

Виконання цих правил в поході надає туристам впевненості у собі, позитивно впливає на загальну атмосферу в групі, підсилює дух колективізму, а отже, збільшує безаварійність спортивного туристського походу.

Література:

1. Булашев А. Я. Спортивный туризм [учебник] / А. Я. Булашев. – Харьков : ХГАФК, 2009. – 115 с.
2. Булгаков А. А. Велосипедный туризм для всех / А. А. Булгаков. – М. : Проф-издат, 1984.
3. Булгаков А. А. Велосипедный туризм [Текст] / А. А. Булгаков. – Ключ, 2008. – 624 с.
4. Захаров А. А. Велосипедный спорт / А. А. Захаров. – М. : Советский спорт. – 2005. – 160 с.
5. Топорков О. М. Спеціальна передпохідна підготовка туристів-лижників 30-40 років для зниження травматизму під час походів : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. наук з фіз. виховання і спорту : спец. 24.00.02 «Фізична культура, фізичне виховання різних груп населення» / О. М. Топорков. – Харків, 2014. – 20 с.