

55

ЛУЧШИХ  
МАРШРУТОВ

130 дней/7000 км

# ВЕЛО Украина

ПОДРОБНЫЕ КАРТЫ

ВЫСОТНЫЕ ГРАФИКИ

ЭКСТРЕННЫЙ РЕМОНТ



АССА

агентство

современных

специалистов

авторов

2011



СОДЕРЖАНИЕ		
	Велосипед и его эксплуатация	12
	Техника и тактика езды	31
	Планирование и организация велопутешествия	35
	Безопасность и медицина	38
1	«Пуца и Водица»	50
2	«Три богатыря»	52
3	«Голосеевский лес»	54
4	«К страусам и ДОТам»	56
5	«Казацкая резиденция»	60
6	«Город музеев»	64
7	«Дворцы, храмы и мельницы Винниччины»	68
8	«Усадьбы Черниговщины»	76
9	«Край церквей и водяных мельниц»	82
10	«В заколдованном диком лесу»	86
11	«Монастыри и храмы Днестровы»	92
12	«Маленький фьорд в сердце Украины»	98
13	«По гоголевским местам»	102
14	«Сахарные дворцы»	110
15	«Родина казачества и Кобзаря»	118
16	«Изюминка Карпатских гор»	138
17	«Яблоницкий круг»	142
18	«Водопад Гук»	146
19	«Сколевские Бескиды»	150
20	«Замки и крепости Подолья»	154
21	«Морское око»	160
22	«Наскальные крепости Карпат»	164
23	«Золотая подкова»	170
24	«На высшую точку Украины»	176
25	«Подольские Товтры»	180

26	«В Долину нарциссов»	186
27	«Вдоль границ»	192
28	«Шацкие озера»	198
29	«Пограничный вопрос»	204
30	«Город караимов, христиан и мусульман»	218
31	«Божья страна»	222
32	«Через горы к морю»	228
33	«Пещерные города»	234
34	«Тарханкут»	242
35	«Дворцы у моря»	248
36	«В погоне за привидениями»	254
37	«Пещерный человек»	258
38	«Партизанскими тропами»	262
39	«Аромат можжевельника и вкус полыни»	266
40	«В сердце Крыма»	270
41	«На Великом шелковом пути»	276
42	«Белая Скала»	282
43	«Арабатка»	288
44	«Тмутараканскими степями»	292
45	«Высота Конева»	306
46	«Одесские катакомбы»	310
47	«Запорожская Сечь»	314
48	«Барханы под звездами»	320
49	«Каменные могилы»	324
50	«Две стихии – степь и вода»	328
51	«Хмельные шахты и белые скалы»	334
52	«Гранитно-степное Побужье»	340
53	«Храмы и старинные усадьбы Харьковщины»	344
54	«Вдоль Северского Донца»	352
55	«Мультинациональная Бессарабия»	360

# ВЕЛОСИПЕД И ЕГО ЭКСПЛУАТАЦИЯ

## Из чего состоит велосипед

Многие легкомысленные велосипедисты, а также новички зачастую даже не догадываются, из чего состоит их «железный конь». Каждый год компании-производители велосипедов внедряют все новые и новые технологии в их конструкцию, воднако у велосипеда всегда есть рама, два колеса, вилка, седло, руль и другие неизменные компоненты. Мы хотим, чтобы каждый, кто выбирает велосипед, был хоть немножко техническим специалистом. Давайте рассмотрим основные узлы велосипеда:



1. Тормозная ручка. 2. Манетки (шifterы). 3. Грипса. 4. Вынос руля. 5. Руль. 6. Рулевая колонка. 7. Вилка. 8. Обод. 9. Покрышка. 10. Спицы. 11. Втулка. 12. Тормоз. 13. Седло. 14. Подседельный штырь. 15. Задний амортизатор. 16. Кассета. 17. Шатуны со звездами (система). 18. Место крепления педалей. 19. Цепь. 20. Задний переключатель. 21. Передний переключатель. 22. Тормозной диск. 23. Рама: верхняя труба. 24. Рама: нижняя труба. 25. Рама: задний треугольник или свингарм.

## Как выбрать велосипед

Для правильного подбора велосипеда вам необходимо ответить на несколько простых вопросов:

1. Для чего вам велосипед, где и как часто вы планируете на нем кататься?
2. Какую сумму денег вы можете выделить из бюджета на покупку велосипеда?
3. Какой ваш рост/вес/возраст?

### 1. Ваш стиль катания

Велосипед дарит ни с чем не сравнимую свободу, и каждый использует его по своему усмотрению. Можно просто покататься по городу, а можно покорить все лесные овраги или горные высоты. За более чем двадцатилетнюю историю горного велосипеда сформировалось множество стилей катания, и, конечно же, нельзя забывать о том, с чего все началось, — о шоссе. Далее мы приведем краткое описание стилей катания, которое поможет вам определиться с типом вашего будущего велосипеда.

#### Горный велосипед



Кросс-кантри — самый популярный стиль катания на горном велосипеде. Это могут быть лесные тропинки, прогулки в парке, занятия фитнесом, а также длительные велопоходы, экстремальные спуски и невероятные, почти вертикальные подъемы!

Подходящий велосипед для такого стиля — это, как правило, хардтейл или короткоходный двухподвес с ходом подвески не более 100 мм.

Но для этих велосипедов существует еще одно предназначение — гонки! Скорость, износостойчивость, техничность и изящность — вот отличительные черты кросс-кантри.

#### Плюсы

- универсальность;
- доступность (от \$300);
- широкий ассортимент комплектующих;
- легко модифицируется.

#### Минусы

- относительно большой вес (11–14 кг);
- слабый накат по асфальту;
- спортивная посадка и тип комплектующих ориентированы прежде всего на спорт, а не на комфорт.

## Двухподвес



Самый прогрессивный тип горных велосипедов с подвеской на переднем и заднем колесе. Наиболее известны двухподвесные велосипеды для кросс-кантри и трейла, пользующиеся сегодня огромной популярностью в Европе.

Велосипеды для трейла совмещают прочность, функциональность и легкий вес. В связи с этим в их производстве используются самые современные технологии и материалы. Рама, например, будет из карбона (или, как минимум, из авиационного алюминия), тормоза – только дисковые да еще и гидравлические, а конструкция подвески с ходом около 130 см зачастую во много раз сложнее мотоциклетной. И это при общем весе около 11 кг!

### Плюсы

- значительно более комфортны за счет обоих поддресоренных колес;
- лучше держат ухабистую трассу;
- более проходимы.

### Минусы

- более высокая цена по сравнению с хардтейлом;
- немного тяжелее за счет задней амортизированной подвески.

## Городской велосипед



Главные черты такого велосипеда – это хороший накат по асфальту и удобство пользования. Ведь большинство любителей не обязательно участвуют в гонках или стремятся покорить все овраги и экстремальные спуски! Обычно люди покупают велосипед для поддержания физической формы или как средство передвижения. Давайте посмотрим на улицы европейских городов: каждый второй, кто встретится

вам на пути, будет на велосипеде. Обычно для города или фитнеса подходят несложные велосипеды с передним амортизатором. Многие предпочитают практичность (легкий и крайне компактный велосипед). Кто-то любит скорость и предпочитает дорожные велосипеды с большим диаметром колес и гладкими покрышками. В Украине данный стиль также очень популярен.

#### Плюсы

- исключительно комфортны (широкое седло, вертикальная посадка с высоким рулем);
- хороший накат и скорость на асфальте и твердом грунте;
- модели могут быть ориентированы на скорость или на комфорт.

#### Минусы

- узкие колеса хуже работают в грязи и на разбитой дороге.

### Кроссовый и туристический велосипед



Большие 28-дюймовые колеса этих велосипедов обеспечивают отличный накат и скорость. Благодаря этому он идеален как для укатанного грунта, так и для асфальта. На этих кроссовых велосипедах вы будете преодолевать значительные расстояния по лесу, парку, скверу или полевой дороге, затрачивая меньше сил, чем на 26-дюймовом велосипеде. А находясь в городе, без особого труда съездите на работу, по делам или просто покатаетесь для удовольствия. При этом велосипед является спортивным: у него аэродинамическая посадка и все рассчитано на скоростное и легкое передвижение по относительно ровным покрытиям. Кроссовые велосипеды часто имеют амортизационную вилку с небольшим ходом (50–80 мм) для комфортного преодоления неровностей грунта.

#### Плюсы

- универсальные модели, вобравшие в себя преимущества горных и городских моделей;
- обладают хорошим накатом;
- в меру проходимы;
- легче горных моделей.

#### Минусы

- ограниченная маневренность.



## Шоссейный велосипед



Этот велосипед позволяет развивать максимальную скорость. Для них предназначены ровные шоссе. Тонкие колеса накачаны до 8 атмосфер, чтобы трение качения покрышек по асфальту было минимальным. Рама из тонких трубок, легкие тормоза, руль, седло и колеса – все это для того, чтобы сделать этот велосипед «воздушным» (самые совершенные «шоссейники» весят около 5 кг). Здесь отсутствуют всякая амортизация, чтобы был максимальный накат по ровному и твердому покрытию, поэтому проехать по неровностям на таком велосипеде трудно, а по грязи и вовсе невозможно.

### Плюсы

- быстрота;
- легкость.

### Минусы

- критичны к качеству дорожного покрытия;
- непрактичны.

## 2. Цена

На сегодня нижняя граница большинства известных производителей составляет немногим больше \$300. Цифры приведены для наиболее популярных у нас горных велосипедов.

**\$300–500:** за эту сумму вы получите младший в линейке велосипед хорошего бренда. Комплектующие обычно рассчитаны на неискушенных новичков и для небольшого годового пробега. Рекомендуем такие велосипеды в качестве прогулочных.

Это минимальный ценовой уровень для качественного велосипеда. Если вы видите цену ниже \$300 – будьте внимательны: чудес не бывает. Наверняка такой экземпляр сделан из низкосортных, тяжелых материалов, плохо укомплектован и неправильно собран, не прошел проверку качества, поэтому может постоянно требовать ремонта.

**\$500–1500:** золотая середина. В этом ценовом диапазоне можно купить самые популярные модели без особых компромиссов в качестве. Чем же они отличаются от моделей нижнего ценового сегмента? Обычно на них установлены более качественная и легкая *алюминиевая рама*, более качественная (часто уже воздушная или масляная) вилка, могут стоять *дисковые тормоза*. Такие велосипеды легче, надежнее и удобнее.



**\$1500–10000:** в этом ценовом сегменте появляются настоящие гоночные снаряды, двухподвесы (велосипеды с амортизацией обоих колес) и просто эксклюзивные модели для состоятельных людей. В таких моделях все чаще встречаются карбон, дорогие материалы отделки, применяются только лучшие компоненты. Дизайн, конечно, тоже соответствует цене.

### 3. Подбор размера рамы

*Как правило, каждая модель велосипеда выпускается с различными размерами рамы. Сделано это для того, чтобы сделать поездку максимально комфортной для людей с разным ростом. Стоит заметить, что размер рамы отличается не только по высоте, но и по длине. Сложность заключается в том, что каждый производитель измеряет высоту разными способами, поэтому 19 дюймов одного бренда вполне могут соответствовать 18 или 20 другого. В связи с этим мы стараемся в большей мере учитывать буквенные обозначения размеров, так как в них проще ориентироваться.*

**Таблица соответствия размеров велосипеда и роста**

Рост, см	Размер	Приблизительная высота рамы в дюймах (1 дюйм = 2,54 см)	
		Горный	Туристический/городской
140–155	XS	13	14
150–165	S	15	16
160–175	M	17	18
170–185	L	19	20
180–195	XL	21	22
выше 190	XXL	23	24

Подготовлено по материалам сайта  
[www.veliki.com.ua](http://www.veliki.com.ua)

### Что еще необходимо докупить к велосипеду

Лишь городские и детские велосипеды комплектуются всевозможными аксессуарами типа корзинок, звончков, зеркал и грязевых щитков, к горному велосипеду необходимые атрибуты комфорта и безопасности придется докупать.

*Передний фонарь и задняя мигалка (проблесковый маячок)* обеспечивают безопасную езду в ночное время (светоотражатели, как многие ошибочно думают, не могут заменить фонари). Стоимость переднего фонаря зависит от его мощности, времени работы, а также от наличия аккумулятора. Если вы не планируете длинных поездок в темное время суток, то достаточным будет галогенный фонарь мощностью в 2–3 Вт. Большой энергоемкостью – но и большей стоимостью – будут

обладать велосипедные фары на сверхъярких светодиодах. Задние мигалки менее прихотливы, они служат для распознавания вас на дороге другими участниками движения – зачастую у них существует множество режимов мигания.

*Ремнабор* включает в себя насос, комплект шестигранников и набор для заклейки камеры. Для целей туризма лучше всего выбрать компактные переносные насосы – обычно они подходят как для камер с автомобильными, так и со «спортивными» (Presto) ниппелями. Но перед покупкой все-таки стоит убедиться в этом и приобрести универсальный насос. Комплект шестигранников и отверток может дополнительно содержать нож и выжимку для цепи. В набор для заклейки камеры входят: клей, заплатки и пластиковые лопатки для разбортировки шин.

*Замок* с тросом или цепью может пригодиться в том случае, если вы будете оставлять велосипед без присмотра на короткое время (например, для того чтобы зайти в магазин). Однако велосипедный замок не подойдет для длительной стоянки и не защитит от кражи, поскольку перекусывается кусачками. Поэтому следует приобрести замок с тросом такой длины, чтобы можно было охватить не только раму велосипеда, но и колеса.

*Чехол для велосипеда* – необходимый аксессуар для путешественников. Без него вас имеют право не впустить в поезд или самолет.

*Крылья (брызговики, щитки от грязи)* бывают быстросъемные (пластиковые, с креплением на раму или на подседельный штырь) и стационарные (более длинные и хорошо охватывающие колесо металлопластиковые или металлические). Длинные стационарные крылья защищают лучше и подходят для велосипедов с установленными багажниками, однако их минус в том, что они набиваются вязкой грязью.

*Багажник и велосумка (велобаул, велорюкзак)* обеспечивают комфортную поездку с ненагруженной спиной. Для дальних поездок багажник и велосумка – самый оптимальный выбор. Багажники с 4 точками крепления на раме позволяют перевозить от 10 до 25 кг груза, багажники с креплением на подседельный штырь выдерживают вес до 5 кг. В зависимости от дальности поездки можно выбрать велосумки различного объема – от 5 до 85 л. Для длительных поездок лучшим вариантом будет монобаул, который снабжается лямками для переноса на плечах в качестве рюкзака, что очень удобно на труднопроходимых участках или бродах. Есть специальные велосумки для фото- и видеотехники.

*Флягодержатель* нужен для удобства, чтобы вода была всегда под рукой. Есть также специальные фляги, но в держатель можно ставить и обычные пластиковые бутылки.

*Рожки* устанавливаются на руль и выполняют сразу несколько функций. При длительных переездах они позволяют менять положение рук – дают отдыхать мышцам. При езде в гору позволяют сделать более широкий хват рук и усилить педалирование.

*Велокомпьютер* – незаменимый аксессуар для оценки своих собственных сил, для тренировок и планирования поездок. Велокомпьютеры могут включать очень много полезных функций (текущая скорость, общий километраж за день, общий километраж за поездку, средняя скорость, максимальная скорость, время и пр.), и цена аксессуара практически напрямую зависит от их количества.

## Экипировка велосипедиста

«Заметен на дороге – значит, защищен» – так коротко можно сформулировать требования к экипировке велосипедиста. Велосипедист в яркой, со светоотражающими полосами для ночной езды одежде не только вызывает уважение, но и заботится о своей безопасности. Одежда для велосипедистов шьется из синтетических тканей, которые быстро сохнут, они износоустойчивы, удобны и легки.

Но самая главная деталь велосипедного обмундирования – *шлем*. Хирурги любят говорить, что рук и ног у нас по две, а голова одна, значит, дана нам, чтобы думать. И даже если падать вы совсем не собираетесь, все равно в первую очередь купите шлем. Шлем должен быть удобным: не быть вздернутым, как кепка, а сидеть ровно по дуге бровей; не давить, даже когда застегнуты все лямки; он не должен спадать ни при тряске, ни при поворотах головы. После аварии нужно покупать новый шлем, даже если в старом всего лишь одна небольшая трещина.

Очень важны *VELOшорты* (шорты, бриджи или рейтузы) с «памперсом». Это условное название мягкой прокладки, защищающей «пятую точку» от неприятных ощущений. Их задача – впитывать пот, препятствовать натиранию кожи и набиванию на кочках и ямках.

*Велофутболка (веломайка)*, в отличие от обычной хлопчатобумажной футболки, отводит влагу и быстро сохнет. Велофутболка имеет специфический покрой – на спине она слегка удлиненная и не оголяет торс при низком положении езды на руле.

*Велоперчатки* хотя и являются элементом одежды, но прежде всего служат в качестве защиты рук при падении, натирании об руль и набивании на кочках и ямках.

*Велоочки* имеют специальную обтекаемую форму, снабжены резиновыми вставками для комфорта и плотно сидят. Кроме солнца, они защищают от пыли, ветра и насекомых. Бывают также со сменными линзами: темные – для солнечной погоды, прозрачные – для пасмурной и ярко-оранжевые либо ярко-салатные – для тумана (и поднятия настроения в пасмурную погоду).



## Ремонт и обслуживание велосипеда

Изучив этот раздел, вы не станете механиком-профи по ремонту и обслуживанию велосипеда, но сможете самостоятельно держать свой байк в рабочем состоянии, а также справиться с наиболее часто встречающимися во время поездки неполадками. Перед тем как отправиться в дальнее путешествие, проверьте исправность велосипеда в сервисе либо самостоятельно. При самостоятельной проверке необходимо обратить внимание на четкое переключение передач, на износ тормозных колодок, на возможные люфты и посторонние звуки в узлах (рулевая колонка, шатуны, втулки), на износ покрышек и др. Во время путешествия необходимо взять за правило проверять велосипед каждое утро перед выездом на четкую работу тормозов и переключение передач.

### Уход за велосипедом

Что делать?	Как часто?
Чистка рамы	Летом в сухую погоду – раз в 2–3 месяца, в дождливую погоду – сразу после поездки, а также сразу после езды по пересеченной местности, зимой – сразу по возвращении в закрытое помещение, еще до оттаивания налипшего снега и грязи ( <i>примечание 1</i> )
Чистка и смазка цепи	Летом в сухую погоду – каждые 50–100 км, в дождливую погоду и зимой – после каждой поездки ( <i>примечание 2</i> )
Чистка тормозных тросиков	Как только тормозные ручки начинают туго ходить или тормозные колодки начинают «залипать» ( <i>примечание 3</i> )
Смазка втулок, рулевой колонки, каретки	С появлением симптомов выхода из строя (постукивание, хруст) и каждые 1000–2000 км
Замена цепи	В среднем каждые 3000–5000 км, можно каждые 500–1000 км менять «по кругу» 2–3 цепи, что продлевает срок их эксплуатации ( <i>примечание 4</i> )
Замена задних звезд (кассета)	По мере износа или примерно после смены 3 цепей
Замена передних звезд	По мере износа или примерно после смены 3 задних кассет
Замена тормозных колодок	По мере износа ( <i>примечание 5</i> )
Замена тормозных и перекидных тросиков и рубашек	По признакам протертости, растянутости или загрязнения рубашек, которые невозможно устранить только чисткой

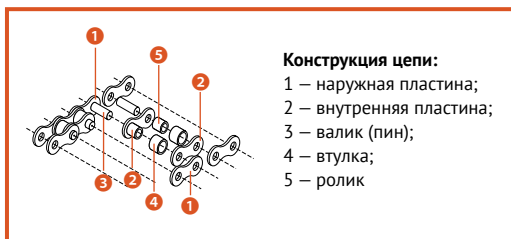
## Примечания

### 1. Чистка рамы

Аккуратно очистить от комков грязи сухой щеткой, оставшуюся грязь смыть водой (можно с небольшим количеством моющего средства). Можно мыть, поливая из ведра, из шланга или под душем, при этом необходимо следить за тем, чтобы не направлять струю в узлы (втулки, каретку, рулевую колонку).

### 2. Чистка и смазка цепи

Пренебрежение чисткой и смазкой цепи ведет к ее быстрому износу. Самый простой способ – чистка обычной тряпкой, сухой либо пропитанной керосином или WD-40. Можно также чистить при помощи мокрой тряпки и моющих средств, а чтобы лучше вычистить между звеньями – использовать старую зубную щетку. Очень удобна специальная машинка для чистки цепи – немудреное устройство в виде пластмассовой коробки, внутрь которой наливается очиститель или моющее средство. Чистую цепь необходимо протереть сухой тряпкой, бумагой или просто дать ей высохнуть. Смазывается только сухая цепь. Не нужно смазывать цепь посередине роликов – там смазка не работает. Смазывать нужно каждый пин в месте соединения пластинок цепи по двум сторонам. Для аккуратного и дозированного нанесения смазки можно использовать шприц. После нанесения смазки цепь необходимо несколько раз прокрутить, после чего удалить сухой тряпкой излишки масла, чтобы в процессе эксплуатации на цепь не налипали грязь и пыль.



#### Конструкция цепи:

- 1 – наружная пластина;
- 2 – внутренняя пластина;
- 3 – валик (пин);
- 4 – втулка;
- 5 – ролик

### 3. Чистка тормозных тросиков

Необходимо высвободить трос из тормозной ручки и всех креплений на раме и несколько раз хорошо протянуть через чистую тряпку, после чего подвигать ручашкой по тросикам и снова прочистить. Можно нанести на трос немного смазочной жидкости (которую используют для смазывания цепи).

### 4. Замена цепи

Износ цепи заключается в том, что соединяющие звенья цепи (пины) со временем стираются и «растягивают» пластины. Изменение длины цепи ведет к тому, что ее звенья перестают попадать между зубьями звезд, постепенно их стачивая. След-

ствием изношенной цепи и звезд является нечеткое переключение передач, которое невозможно устранить без замены этих компонентов.

Для замены либо соединения цепи при ее аварийном разрыве необходим специальный инструмент – выжимка, который продается отдельно или в комплекте с шестигранниками и отвертками.

1. Поместите цепь в выжимку на внешние пластины звеньев и расположите на одной линии осевой штифт выжимки и пин.



2. Крутите ручку, пока пин не выйдет из внутренней пластины звена, но при этом все еще будет держаться за внешнюю пластину.

3. Согните звено, чтобы разъединить его. Если не получится, нужно еще немного открутить пин, но не полностью, иначе придется удалять и заменять два звена. Если удаляете звенья, нужно удалять и «мужское», и «женское» (то есть два звена).

4. Устанавливать цепь надо, проделывая все это в обратном порядке.

5. Соедините цепь руками и поместите на выжимку. Аккуратно вводите пин, проверяя, чтобы он совпал с отверстием на внешней пластине. Перестаньте крутить, когда пин окажется на том же уровне, что и в остальных звеньях.

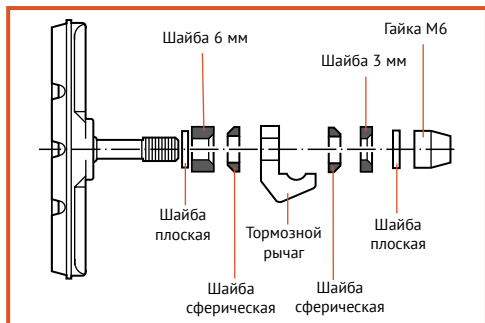
#### 5. Замена тормозных колодок (V-brake)

Тормозные колодки V-brake бывают двух типов: цельные и со съемным картриджем. Чаще всего они изготовлены из спрессованной резины. Более дорогой, но и более долговечный вариант – трехкомпонентные колодки. Для смены колодок понадобится шестигранник, резе – гаечный ключ.

1. Разожмите тормоза (для чего руками сожмите колодки и освободите трос из тормозных рычагов).

2. Открутите шестигранником колодку и вытащите ее.

3. Возьмите новую колодку. На ней обычно указано направление вращения колеса или маркировка L/R (левая/правая), в этом случае ее следует установить четко по инструкции. Если же на колодке ничего не указано, то ее установка производится с любой стороны. Установите колодку, четко соблюдая положение шайб.



4. Закрепите положение колодки шестигранником.
5. В дальнейшем колодки можно отрегулировать (см. «Регулировка тормозов»).

#### **Виды тормозов**

*Ви-брейк (V-brake) – тип тормозов, при котором обод велосипедного колеса зажимается с двух сторон тормозными колодками. Преимущества: просты в установке и обслуживании в полевых условиях, достаточно эффективны, легки и имеют невысокую цену. Недостатки: зависят от погодных условий (вода, грязь, снег), чувствительны к геометрии обода, быстро изнашиваются (кроме трехкомпонентных тормозных колодок) и изнашивают обод. Устанавливаются на большинстве недорогих велосипедов.*

*Дисковые тормоза – тип тормозов, при котором тормозными колодками сжимается специальный стальной диск, установленный на втулке велосипедного колеса. Рукоятки тормозов соединены с тормозным механизмом стальными тросиками (механические дисковые тормоза) или жидкостью по гидрوليнии (гидравлические тормоза). Преимущества: независимы от погодных условий и геометрии колеса, при первой правильной установке редко требуют обслуживания (только смена колодок). Недостатки: если требуется обслуживание или настройка, то они более сложны и трудоемки. Также к недостаткам относятся более высокая цена и невозможность отремонтировать перебитую гидрوليнию в полевых условиях.*

#### **Основные неполадки и их устранение**

##### *Замена и заклейка камеры*

Прокол камеры является самой распространенной и самой несерьезной поломкой. Есть два способа устранения – замена камеры и ее заклейка. Первый способ наиболее быстрый, подходит в случаях, когда погодные условия не самые приятные, если на улице ночь и если вы спешите. Второй способ подходит, если у вас достаточно времени (заклейкой камеры можно заняться на привале или дома).

1. Снимите колесо с велосипеда, закрутите эксцентрик до упора, чтобы случайно не потерять колпачок или пружинку. Снимите колпачок и гайку с ниппеля. Спустите камеру, если она еще не полностью спущена. Чтобы спустить камеру с ниппелем Presto ❶ («велосипедные» или «спортивные»), сначала открутите круглую гайку вверх, потом надавите на нее. Чтобы выпустить воздух из камер типа Schraeder ❷ («автомобильные»), нужно нажать, например, отверткой на штифт (в верхней внутренней части ниппеля).



2. Убедитесь, что покрышка (шина) и камера не прилипли к ободу. Сдвиньте борта покрышки к центру обода, чтобы максимально приподнять ее. Если покрышка свободна, нигде не прилипла к ободу, ее легко можно снять руками. В противном случае нужно будет с одной стороны поставить бортировки (специальные пластиковые лопатки, которые в полевых условиях можно заменить ложкой). Покрышку необходимо поднимать аккуратно, чтобы не повредить камеру в другом месте.



3. Когда покрышка с одной стороны будет приподнята, можно вытащить камеру. Перед тем как установить новую камеру, следует внимательно осмотреть покрышку (внутри, снаружи и шипы протектора) и прощупать ее рукой, для того чтобы определить, из-за чего случился пробой. Иногда для этого нужно полностью снять покрышку с обода. Удалите все, что налипло на покрышку.



4. Теперь надо установить камеру. Слегка ее подкачайте, чтобы легче было утапливать (это предотвратит скручивание или повреждение камеры). Установите ниппель в отверстие в ободе. Засуньте остальную часть камеры под покрышку, проверяя, чтобы она нигде не перекрутилась. Следите за тем, чтобы ниппель не изгибался.

5. Отогните пальцами покрышку, возвращая ее в первоначальное положение. Если не получается, выпустите немного воздуха из камеры и используйте бортировки для установки последних 20–30 см. Останется только накачать камеру и установить колесо на велосипед.

Для устранения прокола или прореза нужен специальный набор, в котором обычно есть клей, заплатки, наждачная бумага. Всегда проверяйте перед началом поездки, не испорчен ли клей.

1. Первое, что нужно сделать, – определить место прокола. Наполните камеру воздухом и поднесите к уху. Если место прокола можно определить на слух, отметьте его или запомните. Если на слух определить не получается, опустите накачанную камеру в воду и следите, в каком месте появятся пузыри. Когда определили место, прикройте дыру пальцем и продолжайте проверять – на случай, если прокол не в одном месте.

2. Вытрите насухо камеру и слегка потрите место прокола наждачной бумагой. Натрите участок больший, чем размер заплатки.

3. Ровным слоем нанесите клей на тот участок камеры, на который накладывается заплатка (лучше немного выходя за предполагаемые размеры заплатки), и слегка подсушите, чтобы место стало липким.

4. Если вы используете заплатку с защитной фольгой, то снимите фольгу, не прикасаясь к открытой части заплатки. Крепко прижмите заплатку к участку над проколом и подержите 2–3 минуты.

5. Клей должен сохнуть минут 10–20. Потом наполните камеру воздухом и проверьте, как наложена заплатка: не отлипает ли, не сдувается ли камера.



*Кавунцы – такое милое название народ дал грозе велосипедистов – *Tribulus terrestris*, или якорцам наземным. Растение распространено на Юге и Юго-Востоке и особо опасно своими острыми шипами, способными оставить до 20 проколов в одной камере. При планировании поездок в эти регионы стоит воспользоваться антипрокольной лентой или камерой с герметиком.*

## Регулировка тормозов V-brake

Для начала необходимо убедиться в том, что ободья не погнуты и тросики не перетерты. Оптимальное состояние тормозов V-brake: тормозные колодки равномерно и полностью подступают к ободу на расстоянии 2–3 мм, ручка тормоза при выжимании отстает от рукоятки руля на 2–2,5 см. Если необходимо незначительно отрегулировать положение тормозных колодок, это можно сделать, покрутив валик крепления троса (расположен возле тормозной ручки). Если тормозные ручки ходят очень туго, следует почистить тросики и рубашки, а если не помогает, то заменить их. Если расстояние между тормозными колодками и ободом слишком маленькое (тормоза притирают) или большое (тормозные ручки достают до руля, а колодки не тормозят), то регулировку необходимо осуществить в два этапа – отрегулировать натяжение тормозного тросика и натяжение отводящей пружины. Для регулировки тросика необходимо:

1. Открутить болт-зажим троса (обычно ключом-шестигранником) не полностью, а только чтобы трос свободно двигался.
2. Установить тормоза на правильном расстоянии от обода с помощью натяжения троса – пальцами или плоскогубцами.
3. Затянуть болт-зажим троса до упора, контролируя, чтобы тормозная ручка не была запавшей.

Также привести колодки в правильное положение можно с помощью регулировки отводящей пружины. Выкручивая регулировочный винт, вы подтягиваете колодки к ободу, закручивая – ослабляете и отводите от обода.



### Переключение скоростей (передат)

Неполадки в переключении скоростей проявляются такими симптомами: передачи свободно не переключаются, спадает цепь, появляются посторонние звуки.

### Передний механизм переключения скоростей

Настройка передней перекидки производится с помощью регулировки двух упорных винтов, которые находятся на верхней части механизма переключения. Обычно винты подписаны буквами «H» (high) **1** и «L» (low) **2**.



1. Установите цепь на маленькую звезду спереди и самую большую сзади. Вращайте регулировочный винт «L» так, чтобы цепь установилась на расстоянии максимум 0,5 мм от внутренней части планки передней перекидки и не терлась об нее.

2. Установите цепь на большую звезду спереди и маленькую сзади. Вращайте регулировочный винт «H» так, чтобы цепь установилась на расстоянии максимум 0,5 мм от внешней части планки передней перекидки и не терлась об нее.

3. Установите цепь на среднюю звезду спереди и самую большую сзади. Вращайте регулировочный винт у закрепленного на руле переключателя передних передач (манетки) до тех пор, пока цепь не станет в положение до 0,5 мм от внутренней части планки передней перекидки.

4. После того как регулировка проведена, необходимо несколько раз переключить скорости, чтобы проверить, что все сделано правильно. Если нечеткая работа перекидки сохраняется, подрегулировать можно следующим образом.

Проблема	Как устранить?
При переключении со средней на большую звезду цепь спадает	Закрутить регулировочный винт «Н» по часовой стрелке (примерно на 1/4 оборота)
При переключении на маленькую звезду впереди цепь спадает	Закрутить регулировочный винт «L» по часовой стрелке (примерно на 1/2 оборота)
Плохо переключается цепь со средней звезды на большую (соскакивает)	Ослабить регулировочный винт «Н» против часовой стрелки (примерно на 1/8 оборота)
Плохо переключается цепь со средней звезды на маленькую (не сбрасывается)	Ослабить регулировочный винт «L» против часовой стрелки (примерно на 1/4 оборота)
На большой звезде цепь издает посторонние звуки (притирает о внутреннюю часть планки перекидки)	Закрутить регулировочный винт «Н» по часовой стрелке (примерно на 1/8 оборота)
На большой звезде цепь издает посторонние звуки (затирает о внешнюю часть планки перекидки)	Ослабить регулировочный винт «Н» против часовой стрелки (примерно на 1/8 оборота)
При переключении с большой звезды цепь пропускает среднюю звезду и сразу падает на маленькую	Ослабить регулировочную гайку около манетки на руле против часовой стрелки (на 1 или 2 оборота)
Цепь затирает о внутреннюю часть планки перекидки на средней звезде впереди и большой сзади	Закрутить регулировочную гайку около манетки на руле по часовой стрелке (на 1 или 2 оборота)

После того как вы провели регулировку, прокрутите педаль и переключите скорости, чтобы проверить, что вы все сделали правильно.

#### *Задний механизм переключения скоростей*

Настройка также производится с помощью регулировки двух упорных винтов, которые находятся на задней перекидке и обычно подписаны буквами «Н» (high) и «L» (low), и натяжением перекидочного тросика.

1. Установите цепь на самую маленькую звездочку на кассете. Вращайте болт «Н» так, чтобы направляющий ролик перекидки стал в одну плоскость с внешним краем маленькой звездочки.

2. Установите цепь на самую большую звездочку на кассете. Вращайте болт «L» так, чтобы направляющий ролик стал по центру самой большой звездочки кассеты.

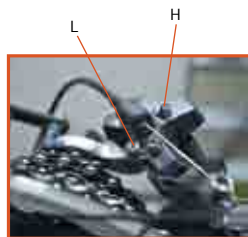


Звезды  
(кассета)

Петух

Регулировочный  
болт

Направляющий  
ролик



L

H

3. Переключите поочередно передачи и проследите, чтобы направляющий ролик был как можно ближе к звездочкам, но ни на одной из передач не соприкасался с зубьями звездочек кассеты. Если он все-таки притирается к кассете, то отрегулируйте расстояние регулировочной гайкой «В». Вращая его по часовой стрелке, вы увеличиваете расстояние, против часовой стрелки – приближаете к звездам.

Проблема	Как устранить?
При переключении с маленькой звезды на большую цепь не переходит на следующую передачу	Открутить регулировочную гайку «В» против часовой стрелки
При переключении с маленькой звезды на большую цепь перескакивает через передачу	Открутить регулировочную гайку «В» по часовой стрелке
При переключении с большой звезды на маленькую цепь не переходит на следующую передачу	Открутить регулировочную гайку «В» против часовой стрелки
При переключении с большой звезды на маленькую цепь перескакивает через передачу	Открутить регулировочную гайку «В» по часовой стрелке

### **Ремнабор**

*Ремнабор формируется в зависимости от продолжительности и дальности поездки.  
Необходимый минимум инструментов:*

- насос;
- запасные камеры;
- набор ключей-шестигранников и отверток, соответствующих вашему типу велосипеда;
- набор для заклейки камеры (проверьте, чтобы клей был свежим);
- смазка для цепи и лоскут ткани;
- запасные тормозные колодки;
- запасные винты и гайки, а также звенья для цепи;
- разъединитель цепи (бывает в наборе с ключами);
- моток изоленты.

*Дополнительно могут прилагаться:*

- ключ для спиц;
- запасные спицы;
- плоскогубцы;
- разводной гаечный ключ;
- запасные тормозные и перекидные тросики;
- цыганская игла и толстая нейлоновая нить

[WWW.VELOKIEV.COM](http://WWW.VELOKIEV.COM)



## Техника и тактика езды

### Посадка

Что отличает начинающего велосипедиста от опытного? В первую очередь, уверенность и спокойствие на дороге. И дело даже не в скорости езды – уверенность приходит с умением правильно управлять велосипедом. Все начинается с посадки: при неправильной посадке устают не только мышцы ног, но и спина, шея, руки.

#### Подбор седла

Очень важно подобрать седло и правильно его установить. Выбор седла зависит от стиля путешествий: спортсмены предпочитают узкие седла, любители комфорта будут тяготеть к чему-то более широкому и мягкому. Анатомические особенности тела велосипедиста, а именно расстояние между седалищными буграми, также определяют индивидуальность подбора седла. Поэтому для женщин обычно необходимы более широкие, чем для мужчин, седла.

Положение седла определяется по высоте, расстоянию до руля и углу наклона. Проще всего подогнать высоту седла по росту велосипедиста можно следующим образом: ездок садится на стоящий велосипед, кладет руки на руль, одну из педалей устанавливает в самое крайнее нижнее положение и ставит на эту педаль ногу на пятку. В таком положении нога без напряжения должна быть полностью разогнута: так коленные суставы получают необходимый отдых при каждом вращении педали.

Продольное перемещение седла обеспечивает более вертикальную или наклонную посадку. В любом случае у велосипедиста, севшего на седло и поставившего ногу на педаль в ее крайнем нижнем положении, центр коленного сустава должен находиться на одной линии с осью педали.

Наклон седла обеспечивает комфортную посадку, при которой седло не будет натирать промежность.

#### Подбор руля

Как правило, в горных велосипедах установлен прямой руль, положение которого зафиксировано на одном уровне с поверхностью седла. Отрегулировать высоту можно установкой специального выноса для руля с определенным углом наклона или установкой дополнительных колец на рулевую колонку. Прямой руль способствует хорошей маневренности, но не позволяет менять положение тела на более низкое, что так необходимо при встречном ветре или крутом подъеме в горку. Так что для спортсменов и поклонников длительных путешествий предпочтительно использовать изогнутые рули. Если вы планируете обойтись «родным» рулем, то на него можно дополнительно установить рожки, которые помогают менять положение рук, что удобно при длительных поездках.

## Техника езды

### Педалирование

Колени ездока должны двигаться строго параллельно раме, не следует представлять их в стороны — это увеличивает сопротивление воздуха и велосипедист в таком положении напоминает «мышку на велосипеде», что выглядит неэстетично. Со временем появляется навык вращать педали равномерно, без рывков. Во вращении педалей есть 4 цикла: нажатие, проводка, подтягивание и проталкивание. Со специальными туклипсами или контактными педалями (велосипедные шипы) обеспечивается самое эффективное педалирование. Контактные педали, правда, требуют хороших навыков езды на велосипеде и быстрой реакции для выстегивания из педалей. Наиболее оптимальным будет использование «контактов» на шоссе. На грунтовых дорогах, где возможны экстренные остановки или маневры, лучше обходиться без них либо пользоваться комбинированными педалями, где с одной стороны шип/контакт, а с другой — обычная платформа.

### Переключение передач

#### **Основные правила**

- 1. Не следует переключать передачи, когда велосипед стоит на месте — это может привести к поломке переключателей.*
- 2. Во время переключения педали нужно крутить свободно, без нажима.*
- 3. Переключать передачи желательно заблаговременно — до того, как велосипед потерял скорость на подъеме или на трудном участке. Когда цепь находится под нагрузкой, переключение может не получиться, а слишком усердное нажатие на педали может привести к поломке переключателя.*
- 4. Необходимо обращать внимание на то, чтобы цепь не имела сильного перекоса, что возникает при использовании самой большой передней звездочки и самой большой задней и наоборот. Правильное использование скоростей, при котором цепь не перекашивается, а передачи используются эффективно, следующее: с маленькой звездой спереди (1 передача) комбинировать 1–4 звезду сзади (1–4 скорости), со средней звездой спереди (2 передача) — с 3 по 6–7 звезду сзади (3–7 скорости), с большой звездой спереди (3 передача) — с 5 по 8–9 звезду сзади (5–9 скорости).*

Умение правильно переключать передачи позволяет выжать максимум из велосипеда при минимальных затратах самого ездока. У горных велосипедов существует два набора звезд: передние (ведущие), которых обычно 3, и задние (ведомые), которых обычно 7–9. Очень важно в зависимости от условий езды научиться правильно подбирать ту или иную передачу. Для езды в гору, против ветра, по песку велосипедист выбирает пониженные передачи, приближенные к 1:1. При таком наборе передач скорость небольшая, но педалирование осуществляется легко. Если передачи подобраны слишком низкие, то велосипедист будет крутить педали «вхо-



лостую», сбиваясь в дыхании. На равнине, на хорошем покрытии, при ветре в спину спереди устанавливается средняя звезда, а задние передачи подстраиваются под ситуацию либо под уровень подготовленности велосипедиста (с 3 по 7 скорости). Когда хочется сильно разогнаться, нужно установить самые большие передачи. Однако перед этим необходимо сначала научиться контролировать свой велосипед и уметь правильно тормозить.

## Торможение

### Основные правила

1. Тормозить нужно по возможности обоими тормозами.
2. Не следует зажимать тормоза до блокировки колес.
3. При торможении массу тела стоит немного переносить назад, чтобы снизить вероятность падения через руль.
4. Следует заранее научиться «правильно» падать с велосипеда, чтобы в аварийной ситуации сделать это с наименьшим ущербом для себя.

Поговорка «Тормоза придумали трусы» актуальна лишь до первой аварии. Чтобы не учиться на собственных шишках, стоит сразу же овладеть необходимыми навыками торможения. На горных велосипедах установлены два тормоза — на заднее колесо и переднее. Задний тормоз более безопасный, передний более эффективный. Тормозить нужно обоими, даже если вас кто-то убедил в том, что использование переднего приведет к падению через руль. Во-первых, бывают такие спуски, на которых только заднего тормоза будет недостаточно, во-вторых, необходимые навыки нужно воспитывать в себе с самого начала. В любом случае тормоза не следует так сильно зажимать, чтобы они приводили к блокировке колес. Как раз блокировка переднего колеса может привести к падению через руль, а блокировка заднего — к юзу и падению на бок. При торможении стоит учитывать, что тормозной путь зависит от условий погоды, качества дорожного покрытия и состояния тормозов. Технически исправное состояние тормозов должно стать нормой для каждого стремящегося к безопасной езде велосипедиста.

## Езда в коллективе

При групповой езде падение или неудачный маневр одного велосипедиста может привести к завалу всей группы. Чтобы комфортно, безопасно, а вместе с этим и дружно путешествовать командой, стоит учесть правила езды в коллективе.

### Держись строя

Как правило, небольшие группы склонны ездить сплошным клином; когда группа возрастает до 10 человек, возможно разделение на фракции. Для коллективов числом более 7 человек стоит установить ведущего (того, кто знает, куда ехать) и замыкающего (способного оказать помощь в починке велосипеда, выносливого

и снабженного связью с ведущим). Нужно отслеживать, видит ли замыкающий, куда поворачивает «голова». Если на перекрестке (повороте, развилке) нужно дождаться «хвост», необходимо остановиться всей команде или оставить дежурного.

### **Не мечись**

Не стоит метаться и выписывать виражи перед группой – это приводит не только к общему раздражению, но и к тому, что вся группа выглядит в таком случае неслаженно и неспортивно. Стоит держаться общего прямолинейного положения колонны – такой коллектив вызывает уважение у других участников дорожного движения.

### **Не зарывайся**

Езда в группе накладывает определенные ограничения по скорости, и даже если для вас неприемлема езда со скоростью 10 км/час, не стоит манерно обгонять всю группу, ждать и потом снова обгонять. Всегда найдутся «гонщики», которые захотят это повторить, в результате движение группы ускорится, менее опытные и выносливые байкеры будут терять больше сил и внимания, что в итоге может привести к травмам.

### **Будь предсказуем**

Как правило, через спину своего товарища нельзя оценить ситуацию впереди, поэтому каждому участнику группы стоит передавать сообщения (об остановке, препятствии и т. д.) назад. Если необходимо затормозить, стоит использовать общепринятое правило поднятия руки вверх или словесное предупреждение. Перед началом поворота левую или правую руку стоит выставить в соответствующую сторону.

### **Держи дистанцию**

Пока группа не скатается и каждый участник не будет знать, чего ожидать от других, стоит держать дистанцию, при которой вы сможете среагировать на резкий маневр или торможение. На спусках такая дистанция должна быть больше.

Движение в колонне может помочь велосипедистам наиболее эффективно использовать свои силы – например, посредством «езды на колесе». Такая хитрость позволяет снизить сопротивление ветра, прячась за спиной товарища. Для того, чтобы это получилось, необходимо доверять товарищу, уметь отлично владеть торможением и маневрировать, держать расстояние между задним колесом впереди едущего и вашим передним до 50 см. Если ветер боковой, можно сместиться на 20 см в сторону. «Езда на колесе» требует слаженности в работе участников, поэтому прежде чем «сесть на колесо» впереди едущему, необходимо его об этом предупредить. Время от времени ведущего нужно менять, распределяя таким образом усилия среди всех членов команды.

## Планирование и организация велопутешествия

Раньше шоссейный стиль велопутешествий был делом спортсменов. Сейчас велосипед ассоциируется со свободой передвижения, здоровым образом жизни и просто приятным времяпрепровождением. И совсем необязательно при слове «велотурист» представлять себе бредущего по горам заросшего огромной бородой байкера с полным сухих пайков рюкзаком и велосипедом на плечах. Слово «велопутешествия» включает в себя прогулки вблизи дома, ночные путешествия из города в город по трассе, специальные маршруты для получения спортивных разрядов, необремененные тяжелыми рюкзаками переезды по лесным дорожкам между историческими и культурными достопримечательностями. Путешествие может быть традиционно романтическим – с палаткой, костром и ночным звездным небом и комфортным – с размещением в гостинице и питанием в ресторане. Велотуризм может быть «диким», а может быть и организованным. За рубежом агентства предлагают веломаршруты на любой вкус уже не один десяток лет, в последнее время и в нашей стране появляются компании, способные предоставить готовые туры. Более подробно об организованных турах можно узнать на сайте [www.velovuyki.com.ua](http://www.velovuyki.com.ua). Организованные путешествия удобны для новичков, любителей компаний и туристов, не желающих обременять себя поиском жилья и составлением маршрута. Если же вы хотите отправиться в путь самостоятельно, то следует тщательно к этому подготовиться.

### Выбор маршрута

Если вас привлекает идея съездить в путешествие на велосипеде, не стоит сразу же готовиться к многодневному походу по горам. Для начала нужно попробовать себя в путешествиях выходного дня, определить для себя барьер возможностей и желаний. Когда уже будут приобретены хотя бы небольшой опыт самостоятельной езды и умение ориентироваться по карте, стоит всерьез задуматься о своей поездке. В ходе планирования маршрута необходимо определиться с регионом, типом дорог, по которым вы предпочитаете ездить, и конкретными достопримечательностями, которые хочется осмотреть. Далее необходимо определить точки старта и финиша, проложить нить маршрута, рассчитать километраж.

Рассчитать километраж по асфальтированным дорогам довольно просто. Но в горах или на лесных тропинках «привычные», накатываемые за день вблизи дома 50–60 км могут стать тяжелым испытанием. Поэтому при прокладывании маршрута стоит учитывать не только километраж, но и рельеф, а также характер покрытия дорог. Конечно, способность проехать тот или иной маршрут зависит только от вашей подготовки, но в среднем оценить свои силы можно по следующей схеме:

Уровень сложности	Рельеф	
	Равнины	Горы, песок
Простой	40–60 км/день	20–40 км/день
Средний	60–80 км/день	40–60 км/день
Сложный	80–120 км/день	60–80 км/день

Стоит учесть, что эта схема примерная, она не учитывает зависимость пройденных километров от времени года, погоды, насыщенности маршрута достопримечательностями. В начале сезона, когда велосипедист еще не раскатался, определенный маршрут оказывается тяжелее, чем в конце года. Весной и осенью дождь может стать довольно большим препятствием, чем теплый ливень летом. Достопримечательности, особенно требующие значительных затрат времени для осмотра, также увеличивают время прохождения маршрута. Сбор палатки или установка лагеря потребуют больше времени, чем поселение в гостинице. Кроме того, существуют еще и непредвиденные обстоятельства: поломка велосипеда или несоответствие карты реальному положению дорог. Так что даже 40–60 км для новичка, проезжаемые в обычных условиях по асфальту за 3 часа, могут растянуться на весь день.

## Как организовать путешествие

В организации путешествия помогут несколько советов:

1. Для подъезда к точкам старта и финиша используйте Украинскую железную дорогу ([www.uz.gov.ua](http://www.uz.gov.ua)) — это самый недорогой и удобный для проезда с велосипедом вид транспорта.
2. Для ориентирования используйте карты и GPS-навигацию. Когда берете с собой GPS-навигатор, не оставляйте картудома: прибор может отказать, а карта — проверенное средство. Наиболее подходящими для туризма являются километровки и двухкилометровки, выпускаемые Институтом геодезии и картографии (г. Киев, ул. Б. Васильковская, 69) и Киевской военно-картографической фабрикой (г. Киев, ул. Шолуденко, 276).
3. Планируйте маршрут таким образом, чтобы в точке старта быть утром, тогда первый день не будет «смазан», а вы введете хорошую традицию все успевать.
4. В каждом байкере в начале поездки кипит единственное желание — покататься, поэтому не стоит начинать путешествие с достопримечательностей, лучше оставить их осмотр на середину или вторую половину маршрута.
5. Отправляясь в длительное путешествие с компанией, не стоит возлагать все обязанности только на себя. Во-первых, поделитесь радостью подготовки с друзьями. Во-вторых, один человек не сможет качественно отследить все нюансы. Обычно

в группе при «палаточных» путешествиях выделяются такие роли: лидер (координатор), завхоз (отвечающий за провиант и снаряжение), веломеханик и медик. В «комфортных» путешествиях этап бронирования гостиниц и заблаговременный поиск мест общественного питания можете предоставить своим друзьям.

## Перевозка велосипеда

Самый удобный для велосипедиста транспорт – поезд, а самые удобные для провоза велосипеда – плацкартные вагоны. В разобранном состоянии на третьи полки одного плацкартного отделения спокойно помещаются 4 велосипеда, при этом они находятся под присмотром своих владельцев. Хуже обстоят дела с купейными вагонами, багажные полки которых совсем не приспособлены для велосипедов. Если вы полностью разберете свои байки, то влезет туда всего лишь пара велосипедов, при этом они будут небезопасно свисать над пассажирами.

В любом случае, чтобы попасть в вагон, согласно инструкциям «Укрзалізниці» необходимо разобрать и зачехлить велосипед. Полностью разбирать не нужно, достаточно снять переднее колесо. В таком состоянии велосипед провозится бесплатно, так как по Правилам перевозок багажа входит в норматив ручной клади. Размещать велосипед надо на третьих полках, лучше поперек двух, тогда у него будет меньше шансов упасть. В багажный вагон велосипеды не стоит сдавать как минимум по двум причинам: за них придется доплатить и нет никакой гарантии того, что их выгрузят на нужной станции.

В электричках велосипед можно перевозить в собранном состоянии, тогда за него придется доплатить, а в зачехленном – провозится бесплатно. В неразобранном состоянии велосипед можно за сиденье подвесить к багажной полке, в одно отделение в таком состоянии поместятся 5–6 велосипедов.

Конечно, при отсутствии вариантов можно проехать и в автобусе, где особо нелегко будет поставить велосипед: в проходе об него будут спотыкаться пассажиры, а в багажном отделении, если таковое вообще имеется, могут сверху водрузить чужой багаж, особо не заботясь о сохранности вашего байка.

Перевозка в самолетах – самое мудреное дело. У каждой авиакомпании существуют свои ограничения по весу и типу багажа, велосипед может по ним просто не проходить, потребуется доплата, порой значительная. Чтобы ваш велосипед



таки доехал в целости и сохранности, необходимо знать некоторые правила его упаковки. Общие рекомендации: следует снять переднее колесо и прикрепить его к педали со стороны задней перекидки, таким образом ее прикрыв, приспустить камеры, обмотать мягкой тканью все уязвимые части (переключатели, тормоза, вилку), закрепить руль набок. Можно обернуть заднюю часть велосипеда туристическим ковриком так, чтобы закрыть колесо и перекидки, и в этом виде уже упаковывать в чехол.

## Безопасность и медицина

Соблюдение или несоблюдение правил безопасности во многом влияет на то, понадобится велотуристу медпомощь или нет. Рассмотрим наиболее часто встречающиеся опасности и пути их избежания.

Самая распространенная причина попадания велотуриста в неприятности – это потеря бдительности. Как правило, в путешествии человек собран и сконцентрирован, потому что окружающий мир сильно отличается от безопасного и уютного дома. Но при первой же удобной возможности внимание рассеивается. Чаще всего это происходит после особо тяжелых участков (например, после преодоления затяжного подъема – на спуске) или на совсем легких и монотонных участках асфальта, где велосипедист может запросто «заснуть». Внимание можно потерять и на очень живописных дорогах.

Второй по частоте класс неприятностей связан, как ни странно, с людьми – местными жителями или людьми «при исполнении».

К проблемам со здоровьем можно подготовиться еще дома, правильно собрав велоаптечку.

Климатические проблемы в велотурах решаются легче, чем, например, в пеших походах, и при соблюдении здравого смысла в планировании маршрута обычно вообще не возникают.

## Дорожно-транспортное происшествие

Универсальных средств, как не попасть в ДТП, нет. Но есть меры предосторожности, которые могут свести к минимуму столкновение с автомобилем или падение. Необходимо соблюдать Правила дорожного движения:

- по дорогам велосипедисты должны двигаться только по крайней правой полосе, в один ряд, как можно ближе к бордюру;
- колонны велосипедистов должны быть разделены на группы по 10 велосипедистов, расстояние между которыми должно быть 80–100 м;

- запрещается движение велосипедистов по автомагистралям (обозначаются специальными знаками «Автомагистраль» и «Дорога для автомобилей»);
- запрещается поворот налево или разворот на дорогах с трамвайным движением и на дорогах, имеющих более одной полосы (такие маневры совершаются пешим переходом по «зебре»);
- разрешается движение на велосипеде по дорогам (кроме дорог внутри жилых зон) только лицам старше 14 лет;
- обгон или объезд других транспортных средств можно производить только слева.

К официальному своду можно добавить несколько неофициальных, но жизненно необходимых правил:

1. Одевайтесь ярко и надевайте шлем – так вы будете заметны на дороге и вызовете уважение у водителей.

2. Перед вечерним выездом на дорогу необходимо оснастить велосипед фарой и задней мигалкой.

3. Не катайтесь с плеером по городу и трассам или делайте это только с одним наушником: слушая любимую музыку, можно не отреагировать на сигналы.

4. Потренируйте экстренное торможение без блокировки колес и потери управляемости.

5. Будьте предсказуемы на дороге. Используйте знаки, чтобы оповещать других участников движения о своих намерениях.

6. Используйте правило трех «Д» – дай дорогу дураку. Лучше пропустите, даже если считаете, что правы. Особенно это актуально по отношению к маршрутным такси и фурам.

7. Припаркованные машины с сидящими в них водителями объезжайте с хорошим запасом – водитель неожиданно может открыть дверь или вырुлить без включения поворота.

8. При проезде перекрестков не прижимайтесь близко к бордюру, будьте заметны для поворачивающих водителей.

9. Для отдыха, разговоров по телефону, ремонта велосипеда сходите на обочину.

10. Если вы устали и теряете концентрацию, лучше сойдите и пройдите много пешком: зачастую аварии происходят именно из-за потери внимания.

## Безопасность социальная

Конечно, можно предположить, что весь мир настроен против велотуриста и небезопасен, тогда общаться с местными жителями не захочется вовсе. Но на самом деле большинство людей равнодушно к велотуристам, а есть и такие, которые даже с радостью помогут, угостят, приютят. Однако есть люди, встреч с которыми стоит остерегаться. Чтобы обезопасить себя от «человека криминального» и «человека агрессивного», стоит соблюдать следующие правила:



1. Старайтесь не ездить в одиночестве.
2. Избегайте скопления людей — после футбольных матчей, праздников, концертов, а также возле рынков. В толпе наибольшая вероятность встретить неприятности.
3. Проезжая села вечером или в праздничные/выходные дни, не вступайте в споры с местными жителями, следует говорить кратко и быстрее уезжать.
4. Ставить лагерь (палатки) надо вдалеке от жилья — до того, как проезжаете населенный пункт, а не после, чтобы не привлечь к себе «гостей». Выбирая вариант для стоянки, оцените, не является ли это место сенокосом, местом для выпаса скота или местом проведения пикников.
5. Не оставляйте личные вещи и велосипед без присмотра, даже велозамок на байке не гарантирует его сохранности.
6. Не нарушайте правила остановок в заповедниках и других природоохранных зонах. Если все-таки вас поймали «на горячем», признайте свою вину и заплатите штраф (получите квитанцию), он не столь велик, чтобы за него сражаться.
7. В общении с людьми «при исполнении» не нарывайтесь на скандал, узнайте истинные причины претензий. Помните о том, что взятка не всегда решает проблемы, а иногда их усугубляет.

## Безопасность природная

Наиболее вероятная для велосипедиста природная опасность — это собаки. Назовем предосторожности, которые помогут избежать серьезных «столкновений»:

- не подъезжайте близко к известным вам местам сборищ собак и промзонам;
- старайтесь объехать стороной заинтересовавшееся вами животное;
- если встреча неминуема: многие мелкие «шавки» пугаются и убегают, когда на них направляют велосипед, но в этом случае возможен наезд на собаку и, как результат, падение. Лучше не испытывать судьбу и пройти пешком;
- не стоит убежать от собак, тем более что для большинства крупных особей погоняться за велосипедом очень даже приятно, а вы из-за потери концентрации можете упасть или столкнуться с автомобилем;
- если вы выбрали тактику защиты, то знайте, что против недрессированных собак неплохо работают газовые баллончики, специальные сверхмощные гудки и ультразвуковые отпугиватели;
- помните о том, что все названные выше методы малоэффективны или не работают против породистых и дрессированных собак (которые могут быть обучены нападать или не нападать на людей). Обученная нападать собака очень опасна, поэтому изучите методы защиты и битвы с собакой при нападении.

Для того чтобы максимально избежать климатических опасностей, стоит прислушаться к следующим советам:

1. Планируйте маршрут с учетом сезонных особенностей и особенностей высокогорья. В любом маршруте должны быть продуманы пути отступления.
2. Перед поездкой в горы вооружитесь номерами телефонов контрольно-спасательных служб.



3. Еще будучи дома, при планировании маршрута, старайтесь наметить ориентировочные точки своих ночевок (установок палаток). На местности начинайте искать место ночевки за 1–2 часа до конца движения и тем более до наступления сумерек. Необходимо время, чтобы выбрать место вдалеке от скотопрогонной тропы, больших муравейников, нависших сухих деревьев, находящееся не на открытой местности и вблизи источников питьевой воды.

В горной местности на месте ночевки не должно быть недавно упавших камней или следов оползня. Не оставайтесь ночевать на открытых возвышенностях, старайтесь спускаться ниже. Не ставьте палатки в поймах горных рек и помните о том, что сухие русла рек в Крыму после внезапного ливня вполне могут превратиться в дорогу для селевых потоков.

Не меньше природных опасностей связано с ядовитыми животными и растениями. Ядовитые растения, которые встречаются в Украине и в Крыму в частности, — это ясенец (купина неопалимая), белладонна, вороний глаз, ягодный тис, борщевик Стевина, чемерица Лобеля, аконит, безвременник, бук лесной и др. Стоит заглянуть в энциклопедию, чтобы не собирать «жгучий» букет красивых цветов или не съесть ненароком ядовитую ягоду. Спасает жизнь правило: не собирать растения и грибы, которые не знаешь.

Ядовитых животных в нашей стране не так много — например, из 11 видов змей ядовиты только гадюки. В последние годы в Украине не было зафиксировано смертельных случаев укуса змеями. Напасть на человека гадюка может только в случае защиты, так что обычная осторожность поможет избежать неприятности. В Черном и Азовском морях нет крупных акул, электрических скатов, но есть скаты-хвостоколы, морские дракончики, морские ерши и медузы-корнероты. В степных зонах Украины и в Крыму встречаются каракурт и сколопендра. Если все-таки избежать укуса этих животных не удалось, необходимо срочно вызвать скорую помощь, а до ее прибытия уложить пострадавшего в прохладное место и обеспечить обильным питьем. Перетягивать укушенные конечности жгутом, прижигать, отсасывать яд и тем более снова садиться на велосипед категорически нельзя. Места ожогов, нанесенных медузами, можно обработать хозяйственным мылом. Для профилактики укусов клещей необходимо регулярно (утром, днем и вечером) осматривать тело, а также пользоваться репеллентами. Снять впившегося клеща можно, если захватить его пальцами или пинцетом за головку и медленными качательными движениями подтянуть вверх, также кровососа можно вытянуть ниткой (волосом) у места присасывания, растягивая концы в стороны. После удаления клеща место укуса смазать йодной настойкой или спиртом.

## Медицина в походе

Собираясь в путешествие, можно взять с собой стандартную аптечку автолюбителя. Однако стоит учесть некоторые особенности велопутешествия. Аптечка должна быть герметичной, медикаменты в ней должны быть уложены плотно. Необходимо подбирать такие лекарственные формы, чтобы они не рассыпались и не разбились.

Самое главное – следует брать только те лекарства, которым вы доверяете и которые умеете применять. И при первой же возможности надо обратиться к врачу.

Ниже приводится вариант «легкой» аптечки, использование которой возможно при отсутствии в группе врача. Дополнительно к общему набору медикаментов необходимо взять индивидуальные, которые каждый участник группы использует постоянно, для предотвращения «знакомых» ситуаций.

Название	Кол-во	Применение
Градусник (лучше электронный)	1	Для измерения температуры тела при травмах, простудных заболеваниях, отравлениях и пр.
Английская булавка	1	Для фиксации повязок, устранения заноз
Лейкопластырь катушечный	1 уп.	Для фиксации повязок
Лейкопластырь бактерицидный	5 уп.	Для заклеивания мелких ран
Бинты (широкий и узкий)	2	Для наложения повязок при ранах, ожогах и обморожениях
Повязка асептическая	1	Для фиксации повязок
Салфетки марлевые стерильные	1 уп.	Для обработки ран
Ватные палочки и тампоны	1 уп.	Для обработки ран
Хлоргексидин биглюконат	2	Для обработки ран (более удобный аналог перекиси водорода)
Бриллиантовый зеленый раствор («зеленка»)	1	Для обработки поверхностных ран
Мазь «Левомеколь»	1	Для заживления ран
Аэрозоль «Пантенол»	1	Для обработки ожогов и ссадин

Присыпка детская	1	Для профилактики и обработки потертостей кожи, натираний, потницы
«Финалгон-гель»	1	При болях в спине и суставах
Нитроглицерин 0,0005	1 уп.	При болях в области сердца. Сердечный приступ достаточно тяжело выявить без соответствующих медицинских знаний, поэтому при сильных «сжимающих» болях в межреберье, отдающих в левую руку и лопатку, необходимо обратиться к врачу
Валидол 0,06	1 уп.	При болях в сердце
«Лоратадин» / «Кларедин» / «Супрастин»	1 уп.	При аллергических реакциях
Активированный уголь	3 уп.	При отравлениях, метеоризме, диарее
«Регидрон»	2 уп.	Для восстановления водно-электролитного баланса при острой диарее, рвоте, при тепловых ударах. Можно применять для профилактики обезвоживания в тяжелых походах, сопряженных с жаркой погодой
«Лоперамид» / «Имодиум»	1 уп.	При острой диарее. Диарея зачастую является защитной реакцией организма, в неострых ситуациях лучше обойтись диетой, обильным питьем и применением активированного угля
Парацетамол 0,5 / «Эффералган»	1 уп.	При головных болях, повышении температуры до 38 °С и выше
Анальгин 0,5 / «Аспирин UPSA»	1 уп.	Обезболивающее, жаропонижающее средство
Цитрамон	1 уп.	При головных болях
«Но-шпа» 40 мг	1 уп.	При кишечных коликах и спазмах, исключаящих аппендицит