

Большинство байкеров воспринимает велотуристов как спокойных ездоков, велосипеды которых обвешаны баулами, сумками и различными прибабасами типа звонков, подножек, крыльев. Так повелось, что для путешественников велосипед прежде всего средство передвижения и перевозки дорожного скарба. Конечно, дух велопутешествия с постоянной сменой неповторимых ландшафтов и дорожными приключениями, часто затмевает собой удовольствие от самого процесса езды. Но, сев на боевую машину какого-нибудь бывалого путешественника, простой байкер или велогонщик с ужасом подумает, как на такой велорикше вообще можно ездить. После просмотра большинства вполне добротных сделанных фильмов о велопоходах, становится понятно, почему именно этот вид туризма популярен у пенсионеров (что хорошо), а активная молодежь предпочитает триалить на городских свалках.



Не секрет, что управлять груженным велосипедом совсем не то же самое, что нестись на хорошем байке по горным тропинкам или пролетать очередной взлёт дороги на шоссе. Если кому-то из горнолыжников приходилось спускаться с тяжелым рюкзаком, то он знает, что для этого нужна совершенно иная техника. Езда налегке в тысячу раз приятнее, чем перевозка грузов, хотя бы и призванных дать вам дополнительный комфорт. Если же в пути встречаются препятствия, на некоторое время превращающие велотуриста в пешехода или альпиниста, то стандартный вес велосипеда (13-15 кг) с грузом (20-25 кг) становится иногда неподъемной гирей. Каждый ходивший спортивную велопятерку знаком с понятием «челночить», когда дорогого готов отдать, чтобы чувствовать себя как в обычном ПВД.

Итак, проблема ясна. Где же выход? Абсолютного выхода нет, если конечно не считать поездку налегке с компактным мешочком денег (или банковской карточкой) и автобусом сопровождения по густонаселенной Европе, но есть два параллельных пути решения. Первый – разумная минимизация веса велосипеда и груза, второй – рациональное его размещение и пополнение, применительно к конкретному маршруту.

Велопитерцы выделили несколько [стилей](#) современного велотуризма. Среди них экспедиционный и агрессивный. Первый стиль многодневный по труднопреодолимой, в их понимании, местности, отягощённый многочисленным бивачным снаряжением.

Второй – максимально интенсивный, где полноценные полевые ночлеги и рады бы организовать, но без потери темпа движения не могут, а привязанность к ночлегам в жилье сильно сужает географию. Стиль Bike for You позволяет объединить эти направления, обогатив их элементами других видов туризма (прежде всего пешеходного и горного), ведь велосипед и груз отныне не мешают любому передвижению.

Коротко о велосипеде. Лучшие современные комплектующие позволяют собрать вполне подходящую машину весом менее 10 кг. При этом надежность такого байка, например по сравнению с «Туристом» или «Olympia», позволит отказаться от массы запасных узлов и деталей. В экономенную на велосипеде пару-тройку килограммов вполне впишется современный комплект для автономной полевой ночёвки, состоящий из места в палатке, спального мешка, коврика, горелки, посуды, фонарика. Жить можно, скажете вы, но будет убедительнее, если ещё покажете, где найти такое снаряжение. Сверхлёгкий ассортимент довольно редок. Придётся поискать, а что-то сделать самому или заказать. Не стоит брать с собой в поездку блага цивилизации на все возможные и не возможные случаи. Можно ограничиться минимально достаточным, но гарантированным в любых условиях, комфортом. Чем велотурист меньше берёт с собой, тем он быстрее и с большим удовольствием передвигается, имея возможность чаще пополнять расходуемые запасы, а значит, снова быстрее ехать и больше посмотреть. Периодически приводить себя в порядок в населёнке, после экстремальных автономных участков, в велотуризме вполне оправдано. Более изнеженным велопутешественникам стоит задуматься о постоянных ночлегах в гостиницах или автосопровождении, возможно, передвижной дачей.

Нормальная палатка двойная. Состоит из внутренней и непромокаемого тента. Тут действует закон: чем больше народу, тем меньше удельный вес на каждого. У больших двухскатных «домиков», подходящих для леса, достижим показатель 0,5 кг/чел. У предпочтительных на открытых пространствах каркасок и полукаркасок – 0,8 кг/чел. Достаточно пол метра ширины дна на спящего. Стоит отказаться от москитных сеток, а вспомогательные шпильки обычно можно заменить палочками или камнями. Но велотуристам обычнее небольшие или разделяющиеся группы. Тогда с весом сложнее. Используемая нами восьмой сезон «полубочка» вполне комфортная для двоих весит 1,65кг. Разработана двухместка, ставящаяся на одну телескопическую лыжную палку (весьма полезную в горах) укладываемая в 1кг. Для одиночек можно порекомендовать редкие у нас бивачные мешки из Gore-Tex под килограмм весом.

Сверхлегкая «полубочка» с одним тамбуром в входном скате. Вес в комплекте с 4 колышками – 1,65кг! Ширина дна 120 см. Упаковочные размеры 45x11см! Позволяет вешать и снимать внутреннюю палатку под тентом. ☐☐ 9 летний опыт эксплуатации. идущая на смену килограммовая модель не уступает по комфорту!

Самый лучший теплоизолятор – качественный пух. Но он боится влаги, поэтому в велотуризме предпочтительна синтетика. Хорошие «коканы», позволяющие спать до лёгких заморозков, на современных утеплителях весят от 0,7 кг и имеют минимальный упаковочный размер.

Термоизолирующие ковры делаются из вспененных пластиков или само надувающимися. Первые, в тонком летнем исполнении, металлизированные для отражения излучаемого тепла, могут весить от 200 гр. Минимально достаточен размер от пяток до лопаток и ширина 50см. Из-за длины их не всегда удобно размещать, и велика парусность. Второй тип компактнее, но тяжелее и вообще на любителя.

Чтобы после многих часов кручения педалей не возиться с костром и не коптить посуду, а в непогоду готовить прямо в тамбуре, можно взять газовую или многотопливную горелку. Самая маленькая весит от 77гр, более мощные на 3-5 человек до 0,8кг. Баночный газ можно купить или заправить далеко не везде, а на больших автономных переходах критичен объём, занимаемый им, поэтому чаще берётся бензин. Горючего на человека достаточно 100-130гр в день.

Индивидуальная посуда, в которой можно и готовить, состоит из миски, кружки, ложки. Гигиеничнее нержавейка или титан. По весу лучше последний или алюминий. Пластмассовой может быть только кружка. Общий вес от 0,2кг. Не помешает небольшой лёгкий нож. Для группы нужна пара лёгких кастрюлек, канов, или бидончиков.

Работу в темноте обеспечит современный светодиодный налобный фонарик весом менее 100гр, работающий весь поход. Фонарь достаточен на двоих-троих.

Про личную одежду. Современная велоформа из полиэстера или с полипропиленом подходит для широкого интервала температуры, моментально сохнет. Хлопковую футболку, которую не жалко, можно брать только на время проезда к началу маршрута.

После первых активных дней, когда на ней выступят разводы солей, выходящих с потом, её просто можно выбросить, применив для протирки велосипедов. Другую тонкую футболку (~150гр) надо одевать только на время сна и в обратную дорогу. Комплект короткой велоформы (~300гр) нужно периодически стирать. Кроме того для продолжительных летних походов по наиболее популярным горным районам, где температура может колебаться от +45 до -5, нужны веловерх с длинным рукавом или пуловер из Power Stretch (~300гр). Удобно, вместо велоретуз, использовать штаны из тонкого дышащего капрона или Pertex Quantum (<100гр) свободные, но не парусящие, стягиваемые на голени. Светлая расцветка, к примеру, оранжевая, позволит, надев их прямо на велотрусы, избежать перегрева и солнечных ожогов. Для мокрой и ветреной погоды берётся анарак (350-500гр) из лёгкой мембранной ткани типа Paclite Gore-Tex, E vent,

Dermizax 3L

или

Triple Point Mica

. Из такой же ткани желательны легкие (~300гр) штаны-самосбросы. Для быстреего просыхания и прогревания на солнце предпочтительны тёмные цвета. Если ожидается прохладная погода, то стоит прихватить легкую жилетку на хорошем пуху (400гр). Хранить её нужно сухой, плотно сжатой до размеров апельсина в гермоупаковке. В холодные ночи внутри её можно укутать ноги внутри спальника. Могут пригодиться лёгкая шапочка (~50гр) и перчатки с пальцами (~50гр). Необходим лёгкий шлем с сеточкой от насекомых. Он же защитит голову от солнечного удара. Из одежды, пожалуй, всё.

Скорее всего, можно обойтись одной парой хорошей обуви. Это либо легкие треккинги на довольно жесткой резиновой подошве, либо, если пользоваться контактами - высокие, поддерживающие голеностоп велотуфли. Жесткая пластмассовая подошва категорически не годится. Переходя любую горную речку, вы чувствуете себя на мокрых камнях как на катке. Походная обувь не должна жать даже со вторым носком. Хватит двух-трёх пар хороших синтетических носков (100гр), периодически стираемых. Что делать, если вы встаёте на вечерний бивак, а на ногах всё хлюпает? Просто сменить носки на сухие, сверху надеть гортексовые, сунуть ноги в обувь её не затягивая. Скоро вы нырнете в тёплый спальник, положив носки в мешочке на живот, а утром обувь высохнет на ходу. Можно конечно взять дополнительные кроссовки, полукеды или вьетнамки.

О транспортировочном чехле на велосипед. Ни в одних правилах не сказано, что он из себя должен представлять. Используйте оберточную бумагу, тряпку, полиэтилен, оберните всё скотчем – не придётся таскать весь маршрут. Хотя если это просто мешок из тонкого капрона (250гр), то в морозные ночи можно объединять легкие коконы в конверт по двое по трое, как делают лыжники. Будет заметно теплее.

Групповое и специальное снаряжение имеет хороший ресурс для облегчения. Медаптечка велотуристов в основном сводится к средствам эффективной первой помощи при травмах и некоторому запасу лекарственных средств, достаточному для начала лечения типичных заболеваний, с учётом возможностей маршрута по скорейшему его пополнению и расширению при необходимости. Мобильность велогруппы и тесное соседство с автотранспортом позволяет, в отличие от других видов туризма, надеяться на быструю медицинскую помощь и эвакуацию.

Ради удовольствия от катания налегке, стоит отказаться от индивидуальных средств съёмки и ограничиться одним, но хорошим, фотоаппаратом и оператором на группу. Современные чудеса электронной миниатюризации позволяют объединить полупрофессиональную видеокамеру и цифровой аппарат, по качеству пригодный для фото отчёта, в одном небольшом устройстве. Система Thuraya интегрирует спутниковый и GSM телефон с GPS. Для обеспечения электропитания, вместо запаса аккумуляторов берётся одна универсальная сетевая или солнечная зарядка или блок с доступными сменными батарейками.

Велотуристам пока не приходится лазить с нижней страховкой. Соответственно и динамическая верёвка им не нужна. Для перил и переправ основную верёвку заменит кевларовый шнур. Он в 4 раза легче и компактнее при равной статической прочности.

Теперь самое важное – размещение груза. Плотный груз, жестко, как монолит прикреплённый к раме, гораздо менее ухудшает управляемость велосипедом, нежели пухлые баулы на шатающемся из стороны в сторону багажнике. Хорошо, чтобы не нарушалась обычная развесовка велосипеда по осям, и центр масс находился как можно ниже.

При езде по дорогам спину желательно вообще не загружать. Максимум можно позволить крупную поясную сумку или маленький рюкзачок. Весь остальной груз надо крепить на велосипед. Традиционен задний багажник. Лучшие образцы делаются из сварного титана, имеют 6 точек крепления и весят около 0,6 кг. Чем уже и ниже багажник, тем больше груза удастся поместить в «ногах» велорюкзачка. Это понизит центр масс и упростит стягивание ног при транспортировке рюкзака на плечах. Популярны на западе передние и задние боковые съёмные подсумки годятся исключительно для прямых шоссе, так как вместе сами много весят, делают велосипед неповоротливым и неспособным к переноске в один приём с отстёгнутым грузом. На

дороге в рулевую сумку можно положить мелочь, а сверху закрепить карту.

Всё меняется, если мы съезжаем с дорог. Тяжелый велорюкзак на шатком багажнике мешает управлять велосипедом стоя на педалях и балансируя телом, как это делают фрирайдеры. На крутых подъёмах велосипед норовит встать на дыбы. Когда приходится катить байк, то либо вместе с рюкзаком, либо снимать рюкзак и превращать его в отнюдь не самый оптимальный заплечник, с которым спина и плечи быстро устают. Ступенька между этими позициями слишком резкая. Хотелось бы более гибко реагировать, особенно если препятствия где байк надо перетаскивать попадают эпизодически. Наконец, багажник неудобен при перевозке и переноске байка и добавляет лишний вес.

Что же в этом случае предложить взамен? Итак, в сложных походах переноски груза на плечах не избежать. Более того, если часть груза на байкере, то педалирование в гору будет более эффективным и управлять байком на пересечёнке станет легче. Ну а катить и перекидывать через препятствия облегчённый велосипед значительно проще, если при этом груз переносится в удобном рюкзаке. Такой рюкзак объёмом 25-45 литров сейчас можно встретить в магазинах. Важны качественные лямки с удобным изгибом и грудной стяжкой, поясная стропа – чтобы рюкзак не болтался.

Благодаря особому способу перевозки снаряжения в большой внутрирамной сумке, багажник не нужен. Сумка объёмом ~ 18 литров не вписана в передний треугольник, а охватывает его. Ширина ограничена расстоянием между шатунами с некоторым каплевидным, как у мотто бензобака, расширением вперёд. Привычному педалированию это абсолютно не мешает. Управляемость и аэродинамика улучшаются, выигрывается килограмм веса. Набитая сумка не должна задевать за шатуны, для максимизации объёма значительные промежутки тоже не нужны. Поскольку у разных марок и размеров рам длины, диаметры и углы труб переднего треугольника различаются, то никто такие сумки серийно выпускать никогда не будет. Вес сумки 450гр. – в три-четыре раза меньше багажника с рюкзаком. 18 литров хватает только для укладки самых плотных вещей и продуктов. В неё помещается 2/3 груза – 8-10 кг. Объёмные (около трети от общего веса) приходится перевозить в 25-45 л рюкзаке за плечами. На шоссе сверху крепится двухместная двухслойная палатка весом 1,65кг. На пересечёнке она и часть тяжелых вещей переключиваются в небольшой заплечный рюкзак. В заплечнике хранится компактный спальник и тёплая одежда, горючее (4-6кг). Туда же складывается покупаемый хлеб. Разгруженный байк без труда перекидывается руками через препятствия. Там, где ехать длительное время не возможно, байк без педалей крепится за подседельную трубу к заплечнику. Плотные вещи желательно переложить ближе к спине. Переднее колесо несётся в руке как ледоруб на темляке из ленты. В отличие от переноски на плече и шее, так безопасно и свободны руки. Лямки

полноценного заплечника значительно удобнее, чем у любого велорюкзачка. За исключением колючего кустарника и бурелома, чувствуешь себя обычным пешим туристом с той разницей, что пройдя десяток километров, можешь сделать рывок ещё на сотню.



Перед переходом через [Вапшал](#) (3100,1А). За спиной около 25- типичный для пешеходников ве





© www.Bike4u.ru, © Олег Бондаренк