

Г.Г.Котов

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТУРИЗМ

КАК ПОДГОТОВИТЬСЯ
К АВТОПУТЕШЕСТВИЮ.
СНАРЯЖЕНИЕ
ДЛЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТУРИЗМА.
ОБСЛУЖИВАНИЕ АВТОТУРИСТОВ
В ТУРИСТСКИХ УЧРЕЖДЕНИЯХ.
АВТОМОБИЛЬНЫЕ
ТУРИСТСКИЕ МАРШРУТЫ.



Г.Г.Котов

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТУРИЗМ



Москва
ПРОФИЗДАТ · 1986

ББК 75.81
К73

Рецензенты — кандидат технических наук *О. А. Столяров*; кандидат технических наук мастер спорта *В. И. Лагутин*

К $\frac{4202010000-175}{081(02)-86}$ 70—86

© Профиздат·1986

Год от года растет число любителей активного отдыха, использующих для путешествий по необъятным просторам нашей страны легковые автомобили. Сегодня уже более 12 млн. семей имеют собственные машины. На наших глазах автомобиль превратился из увлечения отдельных людей в увлечение массовое, которое начинает сказываться на многих сферах нашей жизни, в том числе и на организации отдыха.

Бурное развитие автотуризма вызвано повышением жизненного уровня трудящихся, увеличением производства и продажи населению автомобилей, усилением дорожного строительства, расширением сети предприятий обслуживания машин. Способствует этому и рост тиражей специальных автотуристских атласов и схем.

Партия, советское государство, профсоюзы создают необходимые условия для отдыха трудящихся, для дальнейшего развития туризма и экскурсионного дела.

Постановлением ЦК КПСС, Совмина СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ, опубликованном в июле 1985 г., определен широкий круг мер по развитию туризма и совершенствованию туристско-экскурсионного обслуживания населения в двенадцатой пятилетке и на период до 2000 г. Предусматривается существенно увеличить объем и качество услуг, предоставляемых трудящимся туристско-экскурсионными организациями профсоюзов, создать более благоприятные условия для туристского отдыха родителей с детьми, учащейся и рабочей молодежи, шире использовать туризм и экскурсии в учебно-воспитательном процессе. В этих целях выделяются капитальные вложения, планируются ввод в действие и реконструкция ряда туристских баз, пансионатов и центров.

Выполняя поставленные задачи, Центральный совет по туризму и экскурсиям ВЦСПС проводит работу по совершенствованию организации приема и обслуживания автотуристов. Принимаются меры для расширения действующих кемпингов, оборудования мест стоянки автомашин и установки палаток на территориях существующих и строящихся туристских учреждений. Развернуто строительство автотуристских лагерей в наиболее по-

пулярных местах массового отдыха. Растет число плановых маршрутов для автотуристов.

Многое делается для вовлечения населения в занятия организованным самодеятельным автотуризмом. В федерациях туризма республиканских, краевых и областных советов по туризму и экскурсиям созданы комиссии автотуризма, совместно с добровольными обществами автолюбителей проводятся мероприятия для дальнейшего повышения массовости автомототуристских слетов, соревнований, походов выходного дня и дальних путешествий.

Разрабатываются генеральные схемы размещения предприятий и объектов службы сервиса на магистральных автомобильных дорогах общегосударственного и республиканского значения (на многих дорогах проекты уже воплощаются в жизнь). Генеральными схемами предусматривается научно обоснованное размещение станций технической помощи, площадок отдыха (с эстакадами для осмотра и ремонта автомобилей), магазинов и объектов питания, мотелей и кемпингов, постов ГАИ и пунктов медицинской помощи.

Принимаются меры по значительному расширению сети автозаправочных станций. Упрощается система отпуска горючесмазочных материалов владельцам автотранспортных средств. Сначала в столицах союзных и автономных республик, краевых и областных центрах и крупных городах страны, а затем и на магистральных автодорогах предусмотрен отпуск горючесмазочных материалов только за наличные деньги.

Ускоренными темпами идет дорожное строительство. К 1990 г. будут значительно улучшены дороги существующие и построены новые протяженностью 14 400 км.

Велики в нашей стране так называемые туристские ресурсы, способствующие наряду с разветвленной сетью автомобильных дорог и учреждений службы сервиса развитию автомобильного туризма. Разнообразие ландшафтов, множество памятников истории и культуры, этнографические особенности районов многонациональной страны, грандиозность современныхстроек — все это привлекает тех, кто имеет легковые автомобили, зовет их в дорогу.

АВТОПУТЕШЕСТВИЕ С ПУТЕВКОЙ

ПО ПЛАНОВЫМ АВТОМОБИЛЬНЫМ МАРШРУТАМ

До недавнего времени у нас не существовало планового автотуризма. Считалось, что привыкшие к самостоятельности владельцы автомобилей не захотят путешествовать по маршрутам, жестко регламентированным организаторами. Кроме того, количество кемпингов и расположение их долгое время не позволяли спланировать интересные маршруты с различным пробегом автомобилей между пунктами ночлега.

Однако за последние годы увеличилось число туристских учреждений, принимающих автотуристов, да и запросы последних изменились. Идя навстречу многочисленным пожеланиям автолюбителей, Центральный совет по туризму и экскурсиям организовал с 1981 г. всесоюзные плановые туристские маршруты для автотуристов. Тому, кто приобретает путевку на один из этих маршрутов, гарантируются и стол, и дом, и экскурсионное обслуживание, и стоянка для автомобилей.

В настоящее время предлагается пять всесоюзных плановых маршрутов, которые начинаются в Москве, Смоленске, Новгороде и Ростове-на-Дону и проходят по самым популярным у автотуристов направлениям — Крым, Кавказ, Карпаты, Прибалтика, Каспийское побережье, с продолжительным отдыхом на море в наиболее благоприятное курортное время (июнь—сентябрь). Эти маршруты подробно описаны в конце книги.

Большинство автотуристов, как известно, предпочитают путешествовать семьями, поэтому выделяются путевки на двух или трех человек с посемейным расселением в кемпингах и других туристских учреждениях. В составе автотуристской семьи могут быть и дети. В дальнейшем при расширении сети плановых автомаршрутов, конечно же, появятся путевки и для одиночек и на семьи из четырех человек.

Нелишне напомнить, что в соответствии с принятым в январе 1978 г. постановлением Президиума ВЦСПС «О мерах по дальнейшему развитию семейного туризма» семейные путевки могут выделяться местными профсоюзными организациями за 30 процентов их стоимости или бесплатно за счет средств социального страхования в

пределах установленной нормы независимо от того, работают ли остальные члены семьи в данной организации.

Моторизованные путешественники — одна из самых подвижных категорий туристов, поэтому маршруты для них разработаны протяженные, с относительно большим количеством мест ночевки. Для автотуристов маршруты имеют 4—7 пунктов ночевки, чтобы показать как можно больше интересного и удовлетворить желание к дальним поездкам. Большинство переездов между пунктами ночевки имеют протяженность 300—400 км, а в отдельных случаях и 600 км.

Автотурист — это, как правило, человек любознательный. Вот почему во всех пунктах, где программой обслуживания предусматриваются ночевки, путешествующим предлагают обзорные и тематические экскурсии, которые можно совершить в комфортабельных автобусах, пешком или в кресле пассажирской канатной дороги. Некоторые экскурсии организованы с использованием транспорта туристов. При этом экскурсовод при переездах от одного объекта показа до другого передвигается в одном из автомобилей туристов. Однако таких экскурсий немного, поскольку организаторы путешествий понимают, что водителям-любителям нужен хороший отдых между длительными переездами.

Чтобы не ограничивать туристов жесткими рамками движения, в группе из 10—15 автомобилей (именно столько экипажей должно быть в группе с учетом «емкости» одной семейной путевки) в большинстве случаев не планируется предоставление питания туристам в дни переездов между пунктами ночевки. В такие дни туристы самостоятельно и за свой счет пользуются услугами придорожных предприятий общепита или запасенными впрок продуктами. Это дает им возможность не связывать себя временем открытия столовой или кафе в кемпинге и воспользоваться относительной свободой на дорогах в утренние часы, а в южных районах — и прохладой.

В зависимости от местных условий или продолжительности переездов могут планироваться завтраки или ужины, а обед выдаваться в виде сухого пайка. Возможна организация питания автотуристов на маршруте путем аренды туристскими организациями придорожных ресторанов — такие варианты применяются при значительных потоках автотуристов.

Не предусматривается питание и в некоторых пунктах ночлега — там, где кемпинг расположен сравнительно да-

леко от основного объекта осмотра, с тем чтобы туристы могли самостоятельно, не торопясь к обеду, осмотреть достопримечательности. В этом случае автотуристы пользуются услугами городских столовых, кафе, ресторанов или самостоятельно готовят еду на кухне, имеющейся в каждом кемпинге.

Самым, пожалуй, важным отличием плановых маршрутов для автотуристов от плановых маршрутов других видов туризма является то, что автотуристская группа передвигается по ним самостоятельно, без сопровождения работника туристского учреждения. В других видах туризма группой на маршруте руководит инструктор-методист или сопровождающий — они несут ответственность за соблюдение графика передвижения по маршруту, рекомендуют места остановок и ночевки, заботятся о безопасности передвижения и т. п. В автотуризме все по-другому: невозможно при современной интенсивности движения автотранспорта по основным автомагистралям двигаться группой в 10—15 автомобилей и не создавать помех для движения другого транспорта. Кроме того, как показала практика самостоятельных туристских путешествий, большая группа автомобилей без надежной связи между экипажами (такая связь между автомобилями туристов — дело будущего) растягивается на многие километры, и присутствие инструктора (руководителя) в головной или замыкающей колонну автомашине все равно не влияло бы на скорость и компактность передвижения группы.

Обязанности доброго помощника на трассе планового автомаршрута выполняет специальная маршрутная схема, выдаваемая каждому экипажу на отрезок пути до следующего пункта ночлега. Такие схемы составляются туристскими учреждениями на основании подробного изучения маршрута, в них вносятся все возникающие в течение сезона изменения.

На схемах нанесены объекты, расположенные на трассе маршрута или в стороне от нее, в радиусе 15—30-минутной доступности на автомобиле: станции технического обслуживания, шинремонтные, аккумуляторные мастерские, автозаправочные станции, придорожные эстакады для осмотра и ремонта автомобилей; предприятия общественного питания с указанием их типа (ресторан, кафе, столовая и т. п.) и разряда; площадки отдыха, места купания (при наличии соответствующего обустройства пляжей); памятники природы, истории и культуры и другие

достопримечательности, музеи; посты Госавтоинспекции; пункты телефонной связи и медицинской помощи; опасные участки дорог с указанием опасностей (ремонт дороги, опасный поворот, сложный перевал, оживленный перекресток и т. п.); населенные пункты и другие географические объекты. Кроме того, на схемах обозначают расстояния в километрах между перечисленными выше объектами.

При составлении таких схем пользуются условными знаками, принятыми в атласах автомобильных дорог и в туристских маршрутных схемах, издаваемых Главным управлением геодезии и картографии при Совете Министров СССР (ГУГК).

На самой схеме или в описании к ней указывают дни недели и время работы рекомендуемых к посещению объектов.

В отдельных случаях туристам выдаются схемы проезда по населенным пунктам, в которых затруднено ориентирование.

Обслуживание на автомаршрутах планируется с ночевки, поэтому туристы должны прибывать в начальный пункт маршрута к 17.00 в день начала действия путевки и выезжать из последнего пункта маршрута не позднее 8.00 на следующий день после окончания срока действия путевки. В дни переездов между пунктами ночевки необходимо освободить жилые помещения туристского учреждения не позднее 8.00 (если не предусмотрен завтрак) или после завтрака и прибыть в следующий кемпинг не ранее 11.00 в тот же день.

При планировании туристскими организациями программ обслуживания автотуристов особое значение имеет правильный расчет времени на переезды между пунктами ночевки. Это время рассчитывается так, чтобы турист успел к установленному сроку в следующий по маршруту кемпинг и при этом ознакомился с рекомендуемыми достопримечательностями, не прибегал к нарушениям правил дорожного движения, соблюдал рекомендуемый режим движения и отдыха на маршруте. При расчетах учитывают: среднюю техническую скорость автомобиля (расстояние между туристскими учреждениями, деленное на время движения) — не более 45 км/ч; время на заправку автомобилей горючесмазочными материалами — 0,5 ч на каждые 300 км пути; время для одноразового принятия пищи — 1 ч; время на осмотр достопримечательностей, расположенных вдоль маршрута, — в зависимости от их

количества и необходимого времени осмотра; время для отдыха — 15 мин после каждого часа движения; время, необходимое для оформления в туристских учреждениях выезда и поселения.

Среди основных услуг, предоставляемых автотуристам в туристских учреждениях, предусмотрена также охраняемая стоянка для автомобилей. Места для автомобилей туристов одной группы выделяются с расчетом компактного их размещения. Стоимость пользования охраняемой автостоянкой включается в стоимость путевки.

На плановых автомаршрутах необходимое техническое обслуживание и ремонт своих автомобилей, а также заправку их горючесмазочными материалами туристы осуществляют самостоятельно и за свой счет. Но туристские учреждения по возможности обеспечивают внеочередное обслуживание на ближайших станциях технического обслуживания и автозаправочных станциях автомобилей туристов по предъявлении ими путевок. Кроме того, туристские учреждения при необходимости оказывают содействие туристам в вызове передвижной мастерской технической помощи, агентов Госстраха, приобретении талонов рыночного фонда на горючесмазочные материалы.

Туристско-экскурсионные организации не несут ответственности за возможные во время путешествия автотуристов аварии, поломки или несчастные случаи, возникающие при передвижении на собственных автомобилях.

Рекомендуется перед поездкой провести профилактическое обслуживание автомобиля на станции технического обслуживания, пройти проверку в ГАИ, застраховать автомобиль, а также свою и спутников жизнь в соответствующем отделении Госстраха.

Туристский плановый маршрут — это подробный план туристского путешествия, в разработке которого принимает участие много специалистов. Он составляется так, чтобы путь туриста был интересен, полезен, безопасен на маршруте. Предусматривается знакомство с историей нашей Родины, революционными, боевыми и трудовыми традициями советского народа, с достопримечательными местами, связанными с деятельностью В. И. Ленина и его соратников, достижениями страны в экономике, науке и культуре.

В программу планового автопутешествия включены также физкультурно-оздоровительные, культурно-массовые и туристские мероприятия. Среди них можно отметить соревнования по видам спорта, входящим в комплекс

ГГО, сдачу норм на значок «Турист СССР» по автотуризму и пешеходному туризму, а следовательно, и соответствующее обучение автотуристов и членов их семей. Для желающих организуются пешие походы. Устраиваются различные конкурсы, учитывающие специфику автотуризма, например на знание Правил дорожного движения или на отыскание простейших неисправностей в автомобиле, на скорость монтажа автопокрышек. Проводят также простейшие автотуристские соревнования: по фигурному вождению, спринту «ле-ман» или разгону-торможению и т. п.

В обязательном порядке для туристов проводят беседы о предстоящем маршруте и об особенностях движения на его отдельных участках, безопасности дорожного движения. На такие беседы приглашаются иногда работники Госавтоинспекции. Большое внимание уделяется объяснению туристам особенностей санитарно-гигиенических и природоохранных требований при занятиях автотуризмом. Хорошей традицией становится организация встреч туристов с известными автотомоспортсменами и автотуристами, экскурсий на предприятия автомобильной промышленности. В некоторых туристских учреждениях организуют за дополнительную плату обучение туристов приемам ухода за автомобилем, нахождению и устранению простейших неисправностей.

Большая работа в туристских учреждениях проводится и с детьми туристов. Многие мероприятия рассчитаны как на детей, так и на совместное участие в них взрослых и детей. Когда в мероприятиях предусматривается участие только взрослых, дети находятся под присмотром воспитателей. Наибольшей популярностью пользуются соревнования «Папа, мама и я — туристская семья» — в них с удовольствием участвуют все туристы.

Необходимо напомнить, что на детей, прибывающих в туристское учреждение, необходимо иметь справку из поликлиники по месту жительства об отсутствии контакта с инфекционными больными.

Каковы же итоги использования плановых маршрутов для автотуристов? Всесоюзная научно-исследовательская лаборатория по туризму и экскурсиям проводила опрос среди туристов; путешествовавших по четырем, первым в нашей стране, маршрутам. Этот опрос позволил проверить правильность разработанных программ обслуживания, определить спрос, учесть пожелания. Первые маршруты большинству автотуристов понравились: оценку

«хорошо» или «очень хорошо» поставили 71 процент опрошенных. И это были не новички, а бывалые люди: 82 процента имели более трех лет водительского стажа, а свыше 62 процентов уже не раз проводили свой отпуск на колесах. Весьма показателен такой факт: 94 процента опрошенных хотят и в будущем путешествовать по путевке. Наверное, не последнюю роль здесь играет и то, что 40 процентов путевок было приобретено туристами на льготных условиях. И только 6 процентов опрошенных решили в дальнейшем отдыхать самостоятельно, не связывая себя программой, обусловленной путевкой.

Кроме того, выяснилось, что 29 процентов автотуристов не устраивает большое число переездов, 35 процентов — не удовлетворяют условия проживания в коттеджах и в палатках, 12 процентов — недовольны отсутствием организованного питания в дни переездов по маршруту. Все это свидетельствует не столько о недостатках в организации маршрутов, сколько о разнообразии интересов и запросов туристов, и это должно быть учтено при разработке и совершенствовании плановых маршрутов. По-видимому, туристским организаторам следует подумать о маршрутах, где туристы смогут жить в туристских гостиницах, а питаться в придорожных ресторанах.

Большая часть автотуристов приобретала путевки в бюро реализации путевок советов по туризму и экскурсиям и в профсоюзных комитетах по месту работы (как правило, задолго до срока заезда на головную базу). При распределении путевок между советами по туризму и экскурсиям для реализации учитывалось расстояние подъезда на автомобиле до головной базы маршрута: большинство путевок было направлено в районы, сравнительно недалеко расположенные от этих баз. Каково же было удивление, когда на маршрутах оказались туристы не только из европейской части страны, но и из Западной Сибири и Средней Азии.

Появилась уже большая группа туристов, ежегодно путешествующих по плановым автомаршрутам.

ОБСЛУЖИВАНИЕ В ТУРИСТСКИХ УЧРЕЖДЕНИЯХ

Итак, плановые автотуристские маршруты пролегают через туристские учреждения, которые предоставляют туристам кров, питание и прочие виды обслуживания.

Данные опроса, проведенного Всесоюзной научно-исследовательской лабораторией туризма и экскурсий, показы-

вают, что большинство автотуристов желают проживать во время путешествия в 1—2-этажных коттеджах со всеми удобствами (61 процент), многие не прочь жить в летних домиках (22 процента), а в многоэтажных корпусах со всеми удобствами изъявили желание остановиться на ночлег 17 процентов туристов. Из тех, кто приобрел путевки, жить в палатках не пожелал никто. Однако пока еще не удается удовлетворить все пожелания плановых автотуристов и, кроме того, не следует забывать о самостоятельных автотуристах, большая часть которых путешествует со своими палатками и им зачастую нужно только благоустроенное место для их установки.

Рассмотрим основные типы туристских учреждений, принимающих и обслуживающих автотуристов.

Автогостиница — учреждение круглогодичной эксплуатации, состоящее из помещений для туристов и крытых стоянок (в подземной или наземной части основного здания) или открытых охраняемых площадок для туристских автомобилей. Здесь обеспечивается обслуживание автотуристов, прибывающих на продолжительный отдых или для ознакомления с местными достопримечательностями. Автотурист, поселившись в гостинице на продолжительный срок (от 3 суток и более) и пользуясь услугами этого учреждения, может интересно провести время отдыха. Так как автогостиницы близки по структуре к обычным гостиницам, они могут размещаться в застройке города, на подъезде к нему или в курортной зоне. Если есть свободная территория, при гостинице устраиваются спортивные площадки.

Мотель — учреждение круглогодичной эксплуатации с поэкипажным расселением автотуристов и при обязательном сохранении «контакта» жилых помещений с местом стоянки автомобиля. В зависимости от строительного разряда в мотелях такие индивидуальные стоянки для машин могут быть закрытые (отапливаемые или без отопления — в зависимости от климатических условий), открытые или с навесом. Удачным типом такого мотеля является мотель в г. Суздале. Там в каждом блоке на первом этаже размещены теплый гараж, санузел и двухсветный холл с лестницей на второй этаж, где размещены двухместный и одноместный номера. В случае надобности в номере может быть установлена раскладушка, а в холле первого этажа — холодильник.

В зависимости от сроков пребывания туристов мотели могут иметь полный или сокращенный объем бытовых,

культурно-зрелищных или физкультурно-оздоровительных услуг. Для путешествующих с познавательными целями или для автотуристов, спешащих к месту своего основного отдыха, на транзитных участках их пути располагают транзитные мотели с упрощенным объемом услуг дополнительного обслуживания, а в местах длительного отдыха (как правило, в живописной местности или на курортах) — мотели с комплексом необходимых видов обслуживания, гарантирующих комфортный отдых. Это так называемые целевые мотели.

Кемпинг («кемп» в переводе с английского — лагерь) — учреждение сезонной эксплуатации, организованное по принципу частичного самообслуживания с поэтапным расселением автотуристов и стоянками машин у мест проживания. Основной вид жилья в кемпингах с длительным временем пребывания автотуристов — легкие неотапливаемые домики. Два—четыре таких домика объединяются одним блоком помещений санитарного узла и умывальником. Наряду с легкими домиками на территории кемпинга в стационарных постройках размещаются администрация, столовая с туристской кухней, магазин по продаже кулинарных изделий, павильон бытового обслуживания, душевой павильон. При кемпинге организуются летняя киноплощадка с танцплощадкой, пункты проката туристского инвентаря и снаряжения, спортплощадки. Такой вид жилья с необходимыми для продолжительного отдыха видами культурно-бытового обслуживания может называться автотурбазой.

На транзитных участках пути для автотуристов с кратким сроком пребывания оборудуются транзитные кемпинги с упрощенным комплексом обслуживания и общими санитарными павильонами, состоящими из санузлов, умывальников и душевых. На территориях кемпингов (иногда и мотелей) предусматриваются также участки, где устанавливаются стационарные палатки, а также палатки, привозимые автотуристами или взятые здесь же напрокат. Предусматриваются также места для установки прицепных дач (караванов, трейлеров).

В соответствии со строительными нормами и правилами в мотелях и кемпингах должны быть предусмотрены помещения, в которых располагаются службы технического обслуживания автомобилей. В мотеле это — посты обслуживания автомобилей (от 4 до 6 в зависимости от вместимости мотеля), мойка для автомобилей, шиномонтажная и аккумуляторная мастерские, открытая пло-

щадка для мойки автомобилей, заправочная колонка. В кемпингах предусматриваются посты обслуживания автомобилей (1—2) и открытые площадки для их мойки, эстакады для самостоятельного осмотра и ремонта.

В зависимости от разряда гостиницы, мотеля или кемпинга могут в довольно широких пределах меняться уровень коммунального благоустройства, развития служб обслуживания (общественное питание, служба быта, торговля, связь), размеры и виды общественных помещений, комфортабельность номеров.

Туристские гостиницы, базы, кемпинги профсоюзов предназначены для приема и обслуживания туристов всесоюзных и местных туристских маршрутов, а при наличии свободных мест — и самостоятельных туристов. Туристам предоставляются места для проживания, питание, туристско-экскурсионное, физкультурное и культурно-массовое обслуживание. Туристов плановых маршрутов размещают в соответствии с условиями, оговоренными в путевках. Самостоятельные туристы принимаются и обслуживаются при оплате ими мест по установленным тарифам. Если есть возможность, им предоставляются места для установки палаток и стоянки автомашин.

Для расчета за проживание с туристами по путевкам введен единый расчетный час, который начинается в 8 часов, для самостоятельных туристов — в 12. Туристам, прибывшим по семейным путевкам, гарантируется предоставление отдельной 2—3-местной комнаты в соответствии с условиями путевки. Члены семьи, не имеющей семейной путевки, размещаются вместе только при наличии свободной комнаты. За проживание детей в возрасте до 12 лет при посемейном расселении и без предоставления ребенку отдельного места в номере плата не взимается. Дети, на обслуживание которых имеется путевка, размещаются в номерах родителей на таких же спальных местах, что и взрослые. По просьбе проживающих в 1—2-местных номерах может предоставляться одно дополнительное место с оплатой его в соответствии с прейскурантом.

Самостоятельные туристы с маршрутными листами или книжками имеют право на преимущественное размещение в туристских гостиницах, базах, кемпингах на местах, оставшихся не занятыми прибывшими по путевкам туристами.

Без дополнительной оплаты туристам оказывается ряд услуг, например вызов скорой помощи, врача и доставка лекарств заболевшему, пользование аптечкой и набором

медикаментов первой необходимости; доставка в номер или вручение личной корреспонденции; хранение ручного багажа не свыше двух мест и т. д. Все проживающие могут бесплатно пользоваться: душем (при отсутствии его в номере); инвентарем бытовых комнат; оборудованным пляжем (при наличии водоема); спортплощадками; правом посещать культурно-спортивные мероприятия, организуемые в туристском учреждении (вечера туристской самостоятельности и вечера танцев и т. д.); услугами туркабинетов и библиотек. За дополнительную плату туристам предоставляется множество различных услуг согласно перечню, утверждаемому для каждого учреждения. Это и прокат спортивного, туристского, культмассового инвентаря и снаряжения, и услуги парикмахерских, бань-саун, пассажирских канатных дорог, буфетов, бильярдных, киноконцертных залов, и дополнительные (кроме указанных в путевке) экскурсии, и многое другое.

Особое внимание сейчас обращается на повышение качества и культуры обслуживания, создание необходимых условий для полноценного и содержательного отдыха туристов, расширение ассортимента предоставляемых им услуг.

ОРГАНИЗАЦИЯ САМОДЕЯТЕЛЬНЫХ ПУТЕШЕСТВИЙ

ПРАВИЛА ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЯ ПУТЕШЕСТВИЙ

Автотуристы обязаны соблюдать *Правила организации и проведения самостоятельных туристских походов и путешествий на территории СССР*, утвержденные постановлением президиума Центрального совета по туризму и экскурсиям от 28 ноября 1972 г. (частичные изменения и дополнения внесены постановлением коллегии Центрального совета по туризму и экскурсиям от 25 января 1983 г.). Правила сконцентрировали в себе опыт нескольких поколений туристов, поэтому их выполнение — основа безаварийного путешествия.

Самостоятельные туристские путешествия подразделяются на *походы выходного дня, многодневные туристские походы и путешествия без категории сложности и походы и путешествия по маршрутам I, II, III, IV, V категорий сложности (к. с.)*. Категории сложности самостоятельных туристских путешествий определяются специальными маршрутно-квалификационными комиссиями (МКК) в соответствии с действующими разрядными требованиями Единой всесоюзной спортивной классификации, утверждаемой Комитетом по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР, и перечнями классифицированных туристских маршрутов, утверждаемыми Центральным советом по туризму и экскурсиям.

В соответствии с Правилами самостоятельные автотуристские походы и путешествия могут быть организованы и проведены советами по туризму и экскурсиям, комитетами по физической культуре и спорту, советами добровольных спортивных обществ, туристскими клубами, спортивными клубами, коллективами физической культуры предприятий, колхозов, совхозов, организаций, учебных заведений, добровольными обществами автотомолюбителей и другими организациями.

Комплектование туристской группы, как правило, производится из членов одного коллектива физической культуры или спортивного общества. В составе группы, принимающей участие в походе выходного дня, некатегорийном походе и путешествии, должно быть не менее четырех человек. Для автопутешествий минимальная численность группы определяется, кроме того, количеством транспорт-

ных средств, участвующих в путешествии: по маршрутам I, II, III к. с. — не менее 2 автомобилей, по маршрутам IV и V к. с. — не менее 3. Обязательно также и наличие в категорийных путешествиях запасного водителя.

В группе, совершающей категорийный поход или путешествие, один из участников должен иметь специальные знания и навыки для оказания доврачебной помощи.

При формировании туристской группы для путешествия по категорийным маршрутам учитывается опыт участников. Так, для путешествия по маршруту I к. с. члены туристской группы должны иметь опыт участия в походах выходного дня или многодневных некатегорийных походах и путешествиях. А для путешествия по маршрутам II, III, IV и V к. с. участникам туристской группы необходим опыт участия в походе или путешествии не более чем на одну к. с. ниже. В походах и путешествиях II к. с. одну треть участников группы могут составлять туристы с опытом участия в походах выходного дня или многодневных некатегорийных походах и путешествиях. В походах и путешествиях по маршрутам III к. с. одну треть участников могут составлять туристы с опытом участия в походах I к. с.

В тех случаях, когда путешествие на автомобиле является составной частью походов с использованием других средств передвижения (пешком, на лыжах, байдарках, плотах, велосипедах), участники такого комбинированного похода должны иметь соответствующий опыт в этих видах туризма.

Если автотуристы длительное время не участвуют в путешествиях, их опыт постепенно теряется. Поэтому в соответствии с правилами турист после двухлетнего и более длительного перерыва допускается к участию в походах не выше той категории, которая была у него раньше.

Правила предусматривают также и определенную предлоходную подготовку автотуристов. Так, участники походов и путешествий I к. с. должны обладать специальными навыками и знаниями в объеме начальной туристской подготовки (НТП), а II и III к. с. — в объеме средней туристской подготовки (СТП), IV и V к. с. — в объеме высшей туристской подготовки (ВТП). Подготовку автотуристов по этим программам осуществляют те организации, которые проводят походы и путешествия, а также туристские клубы.

Предусматривается также возможность участвовать автотуристам в путешествиях смежного вида туризма, и

наоборот. Допускается участие в автомобильных путешествиях не более одной трети туристов с опытом мотоциклетных путешествий не менее чем на одну к. с. ниже.

Как и в других видах туризма, в автотуризме имеются возрастные ограничения для участия в категорийных походах. Так, в походы I к. с. допускаются лица не моложе 14 лет, II к. с. — не моложе 15 лет, III к. с. — не моложе 16 лет, IV к. с. — не моложе 18 лет и V к. с. — не моложе 20 лет. В тех случаях, когда в автопутешествии участвуют семейные экипажи, Правила допускают участие в путешествиях I к. с. детей школьного возраста (6—7 лет). При этом дети должны путешествовать со своими родителями или близкими родственниками и число детей в группе не должно превышать одной трети.

Особые требования Правила предъявляют к руководителю туристской группы, который выбирается туристской группой и утверждается организацией, проводящей поход. На руководителя группы возлагаются ответственность за подготовку группы к походу и соблюдение действующих Правил.

К руководству походами I к. с. допускаются туристы, достигшие 18 лет, II и III к. с. — 20 лет, IV и V к. с. — 22. К руководителю похода предъявляются высокие требования в смысле политической грамотности и физической подготовленности. Он должен обладать необходимыми организаторскими способностями и иметь опыт руководства походами не более чем на одну к. с. ниже (для I к. с. — опыт руководства походами выходного дня, некатегорийными походами) и опыт участия в походе на одну к. с. выше в том же виде туризма (для V к. с. — опыт участия в двух походах V к. с.).

Кроме походов выходного дня, многодневных некатегорийных и категорийных самодельных туристских походов Правила регламентируют организацию и проведение некоторых других видов самодельных походов. Например, при обучении общественных туристских кадров по программе начальной, средней и высшей туристской подготовки обязательно предусматриваются учебно-тренировочные походы различной категории сложности, которые проводятся при непосредственном участии инструкторского состава. Эти походы имеют свою специфику, связанную с необходимостью отработки на практике ряда технических и тактических приемов передвижения и бивачных работ. Различают также экспедиционные походы, основная цель которых — выполнение заданий туристских или

научных организаций. Наиболее часто туристские экспедиции осуществляются для освоения в туристских целях новых районов, подробного изучения в этих районах маршрутов, их описания и определения категории сложности.

Особой разновидностью спортивных походов являются походы в рамках чемпионатов страны по туризму, в том числе и по автотуризму. Аналогичные соревнования (чемпионаты) проводятся также в республиках, краях и областях соответствующими советами по туризму и экскурсиям, а также центральными советами добровольных спортивных обществ. Причем первенства края или области проводятся среди участников походов до IV к. с., первенство города, района или крупного предприятия может быть проведено среди участников походов до III к. с.

Чемпионаты СССР по туризму проводятся ежегодно и ставят своей целью дальнейшее развитие самостоятельного туризма, повышение массовости и мастерства туристов, разработку новых интересных маршрутов, выявление сильнейших туристских команд, коллективов физкультуры и добровольных спортивных обществ, туристских клубов советов по туризму и экскурсиям. От республиканских, Московского городского и Ленинградского областного советов по туризму и экскурсиям и от центральных советов ДСО и ведомств в первенстве могут участвовать по три команды автотуристов, от краевых и областных советов по туризму и экскурсиям — по две команды. Установлен зачетный состав команды — не более 12 человек. Минимальный состав определяется Правилами. Заявки на участие в чемпионате подаются через соответствующие советы по туризму и экскурсиям в Центральный совет не позднее 1 мая текущего года. Итоги соревнований подводятся до 25 марта следующего года.

ТУРИСТСКИЙ КЛУБ — ЦЕНТР РАБОТЫ С АВТОТУРИСТАМИ

Городской или районный туристский клуб — организационный, учебно-методический и консультационный центр массового туризма. Это общественный туристский орган, работающий под руководством республиканского, краевого, областного, городского или районного совета по туризму и экскурсиям, при активном участии профсоюзных, комсомольских, физкультурных и других организаций.

Совет туристского клуба является городским (районным) звеном соответствующей федерации туризма.

Туристский клуб принимает непосредственное участие в выполнении задач по развитию массового туризма, экскурсий, ведет пропаганду самодеятельного туризма как средства коммунистического воспитания трудящихся и членов их семей. Он оказывает помощь профсоюзным организациям и советам добровольных спортивных обществ в работе по развитию самодеятельного туризма. Для проведения организационной, учебно-методической и консультационной работы при туристском клубе создаются общественные комиссии по видам туризма и разделам работы. В большинстве туристских клубов работают комиссии автотуризма.

Городской, районный туристский клуб с помощью общественного туристского актива и комиссии автотуризма проводит работу, направленную на развитие самодеятельного автотуризма в городе или районе. Он оказывает методическую помощь профсоюзным комитетам и советам ДСО, обществам автомотолюбителей в создании новых и улучшении работы имеющихся секций и клубов автотуристов при коллективах физической культуры или спортивных клубах предприятий и других организаций. Клуб разрабатывает для автотуристов учебные маршруты и маршруты походов выходного дня по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа; оказывает практическую помощь различным организациям и проводит сам автопоходы выходного дня, многодневные автопутешествия, слеты автотуристов, соревнования по технике автотуризма и другие автотуристские мероприятия. Клубом проводится большая работа по пропаганде автотуризма с широким использованием прессы, радио и телевидения. Он организует конкурсы на лучший снимок (на автотуристскую тему) или отчет об автопутешествии, а также вечера и устные журналы, лекции на темы, интересующие автотуристов.

Совместно с обществом охраны природы туристский клуб ведет среди автотуристов разъяснительную работу, касающуюся бережного отношения к природе, правильного использования лесных богатств и водоемов; проводит рейды по проверке состояния пригородных зон массового отдыха и лесовосстановительные мероприятия. Большое внимание уделяет клуб совместно с Госавтоинспекцией и обществами автомотолюбителей и другими организациями работе по предупреждению аварийности и травматиз-

ма при проведении походов и путешествий, по разъяснению автотуристам Правил дорожного движения и Правил организации и проведения самостоятельных туристских походов и путешествий на территории СССР.

Одним из основных разделов работы клуба является рассмотрение заявочных документов на совершение автотуристами спортивных походов и выдача заключений организациям, проводящим путешествия. Клуб рассматривает и вносит на утверждение советов по туризму и экскурсиям материалы на присвоение судейских и туристских званий и спортивных разрядов, занимается подготовкой, переподготовкой и повышением квалификации туристских общественных кадров. Он проводит и другие мероприятия для привлечения автолюбителей в ряды организованных автотуристов, обучения их всему, что необходимо в дальних и ближних походах, для пропаганды нормативных документов, регламентирующих безопасность путешествий и охрану природы.

Согласно Типовому положению городской (районный) туристский клуб совета по туризму и экскурсиям создается постановлением совета профсоюзов и работает при активном участии профсоюзных, комсомольских и других организаций. Клубы имеют необходимые для работы своих комиссий помещения, библиотеки туристской литературы, карт и отчетов о пройденных походах, пункты проката инвентаря и снаряжения.

Большую часть необходимых знаний автотуристы получают через систему подготовки общественных кадров. Этим ведает специальная *комиссия по кадрам и аттестации*. В сферу ее деятельности входит: планирование подготовки кадров, подбор преподавателей и слушателей на семинары, аттестация и переаттестация, учет инструкторских кадров, а также разработка методических и учебных пособий, отбор кандидатов для направления на семинары высшей туристской и инструкторской подготовки, проводимые Центральным советом по туризму и экскурсиям.

Подготовка основной массы туристов осуществляется в школах и на семинарах (сборах), организуемых туристскими клубами или секциями коллективов физической культуры. Слушатели школ занимаются без отрыва от работы или учебы (вечерами и в выходные дни). Семинары и сборы проводятся в свободное от работы или учебы время — в период отпусков или каникул. В школах и на семинарах, кроме лекций, предусматривается много прак-

тических занятий, учебно-тренировочных походов, консультаций, самостоятельная работа слушателей, экскурсии. Занятия ведут инструкторы-общественники, прошедшие обучение на семинарах по подготовке инструкторов.

Для тех автотуристов, которые решили впервые отправиться в поход выходного дня предусмотрена начальная туристская подготовка (НТП-А), занимающая вместе с двухдневным походом 40 ч занятий. В программу этой подготовки входит изучение туристских возможностей родного края, правил организации самостоятельных походов и правил охраны природы и памятников истории и культуры, требований при сдаче на значок «Турист СССР», структуры и задач туристских организаций. Изучается также последовательность подготовки к походу с разработкой маршрута и оформлением маршрутных документов, подбором необходимого походного снаряжения. Организация привалов и ночлегов, приготовление пищи в походных условиях, порядок движения группы на маршруте, элементы топографии и ориентирования, а также вопросы общефизической подготовки, гигиены и доврачебной медицинской помощи в походе — все это входит в программу обучения.

Предусмотрена начальная туристская подготовка (НТП-Б) для руководителей автотуристских походов выходного дня и I к. с. Продолжительность этого обучения несколько больше — 60 ч. Кроме того, предусмотрен учебно-тренировочный поход I к. с. В программе больше времени отводится на изучение особенностей организации и проведения автотуристских походов, в том числе техники вождения автомобиля в различных дорожных условиях, методов подготовки автомобилей к путешествию, правил безопасности движения.

Для участников и руководителей походов II и III к. с. предусматривается средняя туристская подготовка (СТП). Продолжительность обучения вместе с участием в учебно-тренировочном походе II, III к. с. здесь составляет 160 ч. Значительное время отводится изучению прав и обязанностей руководителя группы, организации предпоходных тренировок, а также специальной подготовке автотуристов, необходимой для категорийных походов. При этом особое внимание обращается на подготовку к путешествию и оформление маршрутных документов, подготовку автомобилей к походам, особенно к преодолению сложных участков маршрутов, где требуется повышение

проходимости автомобилей, а также на организацию ремонта автомобилей в полевых условиях вдали от станций технической помощи и технику движения в сложных дорожных условиях.

Участники и руководители наиболее сложных походов проходят курс высшей туристской подготовки, рассчитанный на 200 ч обучения с учебно-тренировочным походом IV—V к. с.

Одна из главных забот туристского клуба — обучение и активы. Автотуристы могут в зависимости от полученных ими знаний и опыта работы на семинарах по подготовке общественных кадров получить последовательно звания «Инструктор автотуризма», «Старший инструктор автотуризма» и «Старший инструктор-методист». Не останавливаясь подробно на двух последних званиях, расскажем, за что присваивается звание «Инструктор автотуризма».

Кандидат на это звание должен окончить школу, обучиться на семинаре (сборе) подготовки инструкторов по 160-часовой программе и участвовать в тренировочном походе III к. с. Кроме того, он должен иметь опыт руководства самостоятельным походом не ниже II к. с. и после окончания курса пройти стажировку, которая заключается в подготовке 20 значкистов «Турист СССР» или работе в качестве инструктора на одном из семинаров начальной туристской подготовки (НТП) либо в качестве инструктора на туристской базе, имеющей автомаршруты.

Турист, получивший это звание, имеет право работать в качестве руководителя, завуча или инструктора школы, семинара (сбора) начальной туристской подготовки, инструктором в школе или семинаре (сборе) средней туристской подготовки, организовывать и проводить слеты туристов, вести работу в туристских секциях и клубах, работать на туристских базах в качестве инструктора-методиста.

В туристских организациях предусмотрены и специальные знаки для тех, кто ведет большую и многолетнюю работу по организации работы туристских секций и клубов, подготовке общественных туристских кадров, организации массовых туристских мероприятий и походов по родному краю, пропаганду туризма. Туристы, ведущие активно эту работу более пяти лет, могут быть по представлению соответствующего совета по туризму и экскурсиям награждены нагрудным знаком «За активную работу по развитию туризма и экскурсий».

Содержать автомобили в исправном состоянии, особенно тем, кто имеет незначительный опыт вождения, — дело трудное, и тут-то большую помощь автотуристам могут оказать *технические комиссии*. Особенно хорошо эта работа налажена там, где автотуристы установили тесные контакты с добровольным обществом автомотолюбителей. Совместными усилиями легче организовать своевременное проведение ежегодных технических осмотров автомобилей и проверку их состояния перед дальними путешествиями. Удобнее совместно устраивать регулярные технические консультации специалистов по подготовке автомобилей к путешествию, организации ухода за ними и ремонта их как в гараже, так и в пути. Некоторым комиссиям удастся создать учебные технические кабинеты с наглядными пособиями (плакаты, макеты, стенды) и инструментом для демонстрации приемов ремонта.

В ведении технической комиссии и сбор лучших предложений, рекомендаций по подготовке снаряжения, инвентаря и оборудования автомобилей для путешествий, а также проведение популярных конкурсов на лучшие образцы самодельного снаряжения для автотуризма. В некоторых случаях комиссией организуются общественные конструкторские группы по разработке оригинального туристского оборудования для автомобилей. Техническая комиссия заботится о пополнении библиотеки клуба туристов специальной литературой.

Комиссия по безопасности дорожного движения (часто к работе в этой комиссии привлекаются сотрудники Госавтоинспекции, среди которых немало любителей дальних путешествий) заботится в первую очередь о совершенствовании водительского мастерства автотуристов, воспитании высокой ответственности и дисциплинированности при управлении автомобилем. Ею проводится работа по предупреждению нарушений Правил дорожного движения путем организации для автотуристов лекций и докладов, консультаций, оформления специальных стендов. Когда позволяют условия, в клубе организуются специальные кабинеты по безопасности движения. Комиссия устраивает конкурсы и смотры по безопасности дорожного движения и другие массовые мероприятия, способствующие сокращению числа нарушений на дорогах.

В каждом туристском клубе должна быть *комиссия по агитации и пропаганде*. Эта комиссия, работая в тесном контакте с другими комиссиями, устанавливает деловые связи с периодической печатью, радио и телевиде-

нием, секциями журналистов, пишущих о туризме. В задачу этой комиссии входит подготовка материалов для выступления в печати, подбор авторов, рецензирование статей об автотуризме. Она же организует в клубе работу стенной печати, конкурсы на лучшие фотографии, кинофильмы, посвященные автотуризму, вечера и устные журналы. Разработкой эскизов и изготовлением клубных эмблем и значков, выпелов занимается также комиссия по агитации и пропаганде.

В этой комиссии каждый может проявить свои способности при оформлении фотостендов, наглядной агитации, создании картотеки диафильмов и кинофильмов, снятых автотуристами, библиографии литературы по автотуризму, статей и сообщений об интересных походах, делах автотуристов.

При клубе или секции действуют и комиссии по вопросам охраны природы и памятников истории и культуры, по организации походов выходного дня и др. Автотуристы находят здесь дело, интересное для себя и полезное для общества. Активная жизненная позиция и участие в общественно полезной работе всегда были отличительной чертой настоящих туристов.

Маршрутно-квалификационные комиссии (МКК). У этих общественных органов при туристских, физкультурных организациях и коллективах физкультуры предприятий, учреждений и учебных заведений особая роль. Они создаются для проведения консультаций по вопросам подготовки, организации и проведения походов и путешествий; проверки подготовленности туристских групп к походам и путешествиям; профилактической работы по предупреждению несчастных случаев на туристских маршрутах; рассмотрения отчетных документов о проведенных путешествиях и материалов на присвоение туристам спортивных разрядов. К работе в этих комиссиях привлекаются самые опытные автотуристы, имеющие за плечами десятки тысяч километров маршрутов по различным районам нашей страны. Члены МКК совместно с другими комиссиями планируют и проводят автоэкспедиции по разработке новых спортивных маршрутов и маршрутов для походов в выходной день.

В зависимости от опыта участия членов МКК в автотуристских походах ей может быть доверено рассмотрение заявочных материалов на совершение путешествий той или иной категории сложности. В составе комиссии должно быть не менее трех автотуристов, если она рас-

смачивает маршрутные документы на походы I к. с., и не менее пяти — на походы II—V к. с. При этом члены МКК должны иметь опыт руководства автотуристскими походами не менее чем на одну категорию сложности выше рассматриваемого маршрута. МКК туристских секций в коллективах физкультуры предприятий, учебных заведений и других организаций обычно рассматривают заявочные материалы на походы не выше I к. с. Комиссии городских и районных советов по туризму и экскурсиям и их клубов, крупных туристских секций, городских и районных советов ДСО имеют право рассматривать заявочные материалы на походы не выше III к. с. Заявочные материалы на походы более сложные рассматривают МКК областных и республиканских федераций туризма.

Члены маршрутно-квалификационных комиссий оказывают помощь автотуристам в выборе маршрутов не только для первых походов в окрестностях родного города, но и для дальних путешествий, в оформлении необходимой туристской документации (маршрутных листов, маршрутных и заявочных книжек, отчетов о путешествиях, представлений на присвоение разрядов). Они дают советы о порядке подготовки к походу, мерах обеспечения безопасности. В МКК можно узнать о погоде в предполагаемом районе путешествия, записать адреса туристских клубов и других туристских организаций по маршруту следования, получить все необходимые для путешественника сведения. Через МКК можно выяснить, кто из туристов уже побывал на выбранном маршруте, чтобы получить более подробные сведения о дорогах, достопримечательностях и местах остановки. Члены МКК рекомендуют географическую и краеведческую литературу, карты, атласы и другие пособия для изучения и разработки маршрута.

С членами МКК туристы имеют дело и при оформлении маршрутных документов для категорийных походов. При рассмотрении заявочных материалов МКК проверяет, правильно ли разработаны маршрут и график движения по нему группы автотуристов, наличие у группы необходимых картографических и справочных материалов, знание руководителем группы районов, по которым проходит маршрут, условий передвижения и естественных препятствий пути. Проверяется также соответствие туристского опыта руководителя и участников группы автотуристов требованиям Правил организации и проведения самостоятельных туристских походов и путешествий на тер-

ритории СССР (туристы представляют необходимые документы, подтверждающие этот опыт). Обращается внимание на подбор группой снаряжения, продовольствия, медикаментов и запасных частей, правильность намеченных мер на случай непредвиденных отступлений от маршрута и графика движения для обеспечения безопасности путешествия.

В тех случаях, когда путешествие очень сложное и проходит вне автомобильных дорог государственного, республиканского или областного значения, с помощью членов МКК необходимо подобрать контрольные пункты, из которых в определенные сроки по специально утвержденной форме туристы будут направлять сообщения в туристские контрольно-спасательные службы и МКК. Предварительно в эти службы туристы направляют специальные письменные уведомления (форма № 6 тур) с указанием маршрута, состава группы, контрольных сроков и других сведений.

ПРОВЕДЕНИЕ АВТОСЛЕТОВ И СОРЕВНОВАНИЙ

Важное значение для подготовки автотуристов к путешествиям имеет их активное участие в проводимых туристскими клубами слетах и соревнованиях. Для организации этих мероприятий в клубах создаются специальные комиссии и коллегии судей.

Наиболее популярны **соревнования**, в которых туристы выступают на собственных автомобилях — автотуристские ралли, автотуристское многоборье, автотуристская полоса препятствий и «звездные» походы.

Автотуристское ралли проводится в срок от одного до трех дней на дистанции от 150 до 750 км и включает дорожные соревнования, основным показателем которых является соблюдение заданного графика движения, и дополнительные соревнования, где основные показатели — достигнутая в определенных условиях скорость движения, мастерство вождения транспортного средства или выполнение технического испытания в искусственно созданных условиях.

В процессе соревнований нельзя нарушать Правила дорожного движения, поскольку соревнования проходят по дорогам общего пользования, не закрытым для движения. Допущенные нарушения наказываются штрафными очками. В зонах дополнительных соревнований исключается возможность постороннего движения. Дороги для сорев-

нований выбираются такие, чтобы они были проходимы в любую погоду.

Для контроля за соблюдением автотуристами заданного режима движения на трассе оборудуются пункты контроля времени (КВ). В местах, где участники могут сократить трассу, устанавливаются пункты контроля прохождения (КП). Эти пункты указываются в маршрутных документах, выдаваемых на старте. Судейская коллегия может применять на трассе и необъявленные пункты внезапного контроля времени, предназначенные для фиксации недопустимого опережения расписания участниками ралли. Все пункты контроля на трассе обозначаются флагами соответствующей расцветки.

Выдаваемые перед выходом на трассу маршрутные схемы имеют всю необходимую для прохождения маршрута информацию. К ним иногда прилагают подробное описание отдельных участков или всего маршрута, особенно для тех дорог, которые не обозначены в изданных атласах автодорог.

Здесь же записывается и задаваемый режим движения между последовательными пунктами КВ в виде нормы времени с точностью до одной минуты.

Отклонение участников от заданного режима (как опоздания, так и опережения) наказывается штрафными очками. Зачет в ралли ведется по наименьшему количеству штрафных очков, полученных в ходе дорожных и дополнительных соревнований, а также начисленных за нарушение других регламентов, предусмотренных правилами и Положением о соревнованиях (например, опоздание на старт, безостановочный проезд пунктов контроля и т. п.).

Автотуристское многоборье состоит из произвольного сочетания не менее трех видов из следующих соревнований: фигурное вождение, разгон-торможение, слалом, скоростной подъем, спринт. Эти виды соревнований могут проводиться самостоятельно или входить составной частью в качестве дополнительных в ралли или в «звездный» поход. В отличие от ралли, которое проводится на очень протяженных участках дорог, для многоборья достаточно сравнительно небольшие, хорошо обозреваемые площадки, поэтому оно очень зрелищно.

Фигурное вождение автомобиля проводится на трассе длиной не менее 400 м на горизонтальной площадке с твердым гладким покрытием или на площадке с травяным покрытием. Здесь устанавливаются десять фигур с расстоянием между ними не менее 10 м. Фигуры обозна-

чают линиями, ограничителями на легких устойчивых подставках или другим способом. Участник соревнований по команде должен как можно быстрее и с наименьшим числом ошибок пройти дистанцию и остановиться точно на линии финиша.

За каждую ошибку, совершенную при выполнении упражнения (сбитый ограничитель, выезд за пределы фигуры, невыполнение упражнения), водитель получает штрафные очки. Выигрывает тот, кто за кратчайшее время прошел все фигуры с меньшим числом штрафных очков.

В число фигур, предлагаемых автотуристам, включают такие, как «круг» с наружным и внутренним диаметром соответственно 7,25 и 3,8 м; «бюкс» размерами 2,2×5 м для въезда в него задним ходом с ограниченной площадки слева и справа по ходу движения; «змейка» из пяти стоек, устанавливаемых по ходу движения на расстоянии 6,75 м одна от другой — их и нужно последовательно объехать; «змейка», но объезжаемая задним ходом; «эстафета», в которой участник, не выходя из автомобиля, должен снять кольцо с одного кронштейна и надеть его на другой кронштейн; «колея», составленная из невысоких пеньков, среди которых участник должен провести автомобиль, не задев их, правыми колесами; «тоннель» длиной 2,4 и шириной 2 м, ограниченный стойками; «пеньки», над которыми автомобиль нужно провести так, чтобы они оказались между колесами с разных сторон продольной оси автомобиля; «линия финиша».

Остальные виды соревнований многоборья просты в организации, не требуют особого оборудования и вполне могут быть организованы даже небольшой группой туристов на привале.

Разгон-торможение. Само название соревнований говорит о том, что их участник должен по команде как можно быстрее пройти дистанцию в 30—100 м и остановиться точно в зоне остановки. За линией финиша наносятся контрольные полосы — пересечение каждой из них прибавляет по одной секунде штрафного времени.

Спринт. Соревнования могут иметь две разновидности: спринт, при котором участник всю дистанцию находится в автомобиле, и спринт «ле-ман», когда часть дистанции (15—20 м) участник преодолевает бегом. Трасса соревнований — 100—150 м на прямом ровном участке дороги с твердым покрытием (если соревнования проводятся на грунте, то длина трассы сокращается). Условия соревнования простые — показать, кто быстрее.

Скоростной подъем. Соревнования проводятся на любом естественном склоне с твердым, плотным земляным или травяным покрытием, проходимом без применения средств противоскольжения. Длина трассы — 100—150 м, крутизна — не более 20 градусов. Место старта располагается или на подъеме или у самого его начала.

Слалом. На трассе длиной до 500 м устанавливаются ворота или единичные ограничители. Задача соревнующихся — за наименьшее время пройти последовательно все ворота. Она усложняется тем, что ворота расставляют так, чтобы нужно было часто менять направление движения, а за каждое касание ограничителей участник соревнований штрафуются.

Автотуристская полоса препятствий. В отличие от всех описанных ранее это соревнование — командное. Особенно интересно оно проходит, когда соревнуются семейные экипажи.

Цель этого соревнования — не только развить водительские навыки, но и проверить туристскую сноровку членов экипажа. Поэтому хотя длина трассы небольшая (500—1 500 м), но ее прокладывают в такой местности, чтобы встречались препятствия, возможные на автотуристских маршрутах (песок, бездорожье, броды, крутые подъемы, спуски и т. д.). Кроме того, в соревнование включают следующие дополнения или некоторые из них: установка, снятие и укладка палатки, преодоление препятствий пешком по бревну, разжигание костра с кипячением воды, замена переднего колеса, имитация прокола камеры заднего колеса, (накачивание до нормы насосом). Могут быть включены и другие элементы туристской техники — оказание помощи пострадавшему, ориентирование на местности и т. п.

При движении и действиях на трассе каждый участник может помогать товарищу по команде вплоть до буксировки или толкания автомобиля. При неправильном выполнении отдельных элементов туристской техники команде начисляются штрафные очки. Побеждает тот, кто затратил меньше времени на прохождение дистанции и имел меньше штрафных очков.

«Звездные» походы автотуристов. Это соревнование в прохождении разработанного участниками похода маршрута с финишем в месте и в сроки, определяемые положением. Время старта, график движения и продолжительность похода устанавливают сами участники похода.

«Звездный» поход может иметь один или несколько финишей (этапов). На каждом из финишей могут быть проведены соревнования, описанные выше. В зависимости от цели соревнования его основными показателями могут быть: пройденное расстояние; познавательное значение пройденного маршрута; общественно полезная работа, проведенная на маршруте; обеспечение безопасности в пути; соблюдение собственного графика движения; результаты соревнования на финише.

Результаты команды определяются количеством очков, полученных от умножения расстояния, пройденного ее экипажами, на число экипажей. Специальными коэффициентами, на которые умножается полученное число, поощряются экипажи, прошедшие по дорогам с худшим состоянием проезжей части или имеющие автомобили меньшей мощности и т. п.

Такие соревнования наиболее эффективны, когда они имеют финиш в том месте, где начинается слет автотуристов. Тогда они становятся прологом или первым номером программы слета.

Слеты автотуристов — это самые массовые и интересные мероприятия, которые проходят, как правило, один-два дня и в свою программу включают не только различные соревнования, но и целый ряд конкурсов. Задачами каждого слета являются в первую очередь оценка работы автотуристских коллективов за какой-либо период, обмен опытом организации путешествий, а также военно-патриотической, природоохранной и другой работы.

Обычно слеты автотуристов проводятся в начале и в конце летнего сезона, в связи со знаменательными датами в жизни страны. Зачастую они выливаются в красочный праздник. Организаторы разрабатывают Положение о слете и его программу так, чтобы дать возможность всем его участникам (не только водителям) принять участие в конкурсах, соревнованиях семей, массовых манифестациях и мероприятиях по охране природы и т. п.

На слетах чаще всего проводятся конкурсы на лучшее знание Правил дорожного движения и на лучшее оснащение автомобиля для путешествия, на лучшее оборудование бивака, а также различные конкурсы, связанные с сопутствующими автотуризму увлечениями: на лучшую фотографию, фотоальбом о походе, слайдфильм или кинофильм. На крупных слетах областного или межобластного масштаба проводят конкурсы на лучшую агитационно-пропагандистскую работу по автотуризму, работу по охране при-

роды, организацию художественной самодеятельности и др.

Когда на слете автотуристов предусматривается определение победителей среди команд предприятий, городов или областей, в Положении о слете устанавливается перечень соревнований и конкурсов, участие в которых командам обязательно.

Места, занятые в различных конкурсах, идут в зачет общего результата, показанного командой на слете. Для того чтобы команда, затратившая больше усилий на подготовку к важному конкурсу и выигравшая его, не была приравнена к команде, выигравшей другой, менее общественно важный и сравнительно простой в подготовке конкурс, вводят коэффициент трудности, на который при подведении итогов слета умножают числа, определяющие места команды в том или ином конкурсе. Полученные таким путем баллы суммируют и на их основе определяют победителей.

Например, конкурс на лучшее знание Правил дорожного движения очень важен с точки зрения обеспечения безопасности на туристских маршрутах, но он весьма прост с точки зрения подготовки к нему команды. Конкурс же на лучшую работу по охране природы важен и с точки зрения дальнейшего развития туризма и охраны природы и непросто в подготовке, поскольку требует определенной работы до слета. Поэтому первый из конкурсов может иметь коэффициент 2,5, а второй — 3,5.

Непременной частью любого слета являются массовые мероприятия: торжественное открытие слета, на котором выступают его организаторы, ветераны войны и труда, представители партийных, советских и других организаций; торжественное возложение венков к памятникам революционной и боевой славы советского народа; трудовой десант (работа участников слета по очистке или посадке леса, благоустройству зоны отдыха; помощь колхозу, на территории которого проходит слет, в проведении сельскохозяйственных работ); встречи с героями и ветеранами войны и труда; встречи по интересам с известными путешественниками, спортсменами, учеными, работниками искусства, фотографами, инженерами; спортивные игры, викторины.

Организаторы автотуристских мероприятий выбирают места для прокладки трасс соревнований и поляны для лагеря слета с таким расчетом, чтобы к этим местам было легко подъезжать с автодорог, имеющих твердое покрытие. Использование территории для указанных целей

согласовывают с природоохранными органами и владельцами земель (колхоз, лесничество). Требуется также согласие санитарно-эпидемиологической станции, органов охраны лесов от пожаров и Госавтоинспекции.

Организация соревнований и особенно слетов автотуристов требует от туристского клуба решения многих проблем. И тут широко привлекается актив клуба и низовых секций автотуризма, поскольку незначительный штатный состав работников клуба не в состоянии осуществить такой объем работы.

Ведь кроме указанных выше согласований, необходимо подготовить документацию слета (или соревнований): Положение, программу и смету, список оргкомитета и судейской коллегии, а также жюри конкурсов. Следует организовать и размножение приглашений на слет, и сбор заявок от участников, и рекламу мероприятий в городской или районной печати. Нужно подготовить документацию для судейства соревнований и конкурсов, закупить призы, грамоты и дипломы; подготовить сценарии открытия и закрытия слета и награждения победителей, а также вечернего костра и других мероприятий; выбрать и подготовить трассы соревнований и место для лагеря; завезти при необходимости дрова, построить туалеты и места для набора воды и для закапывания мусора. Предусматриваются мероприятия по безопасности соревнований; присутствие машины Госавтоинспекции и санитарной машины, а на крупных слетах — передвижных автозаправочных станций и радиомашин для трансляции информации через громкоговорители; обеспечение средствами связи контрольных пунктов на маршрутах соревнований. Требуется позаботиться об указателях на путях подъезда к месту слета; инвентаре для проведения соревнований, конкурсов, викторин, вечеров и других мероприятий слета, а также для трудового десанта; о доставке к месту слета гостей и членов судейской коллегии и оргкомитета.

При проведении крупных соревнований автотуристов, и особенно таких массовых мероприятий, как районные или городские слеты, желательно осуществлять кооперирование средств и усилий туристских организаций и добровольных обществ автотомолюбителей, общества охраны природы, добровольных спортивных обществ, крупных предприятий и других организаций.

Для подготовки и обслуживания слетов и соревнований при туристских клубах организуются коллегии судей по туризму, которые, кроме общеклубных мероприятий,

по просьбе коллективов физкультуры или других организаций проводят судейство соревнований в первичных организациях автотуристов, рассматривают и утверждают отчеты главных судей об итогах проведенных соревнований, организуют мероприятия по подготовке и повышению квалификации судей, учитывают их работу и рассматривают материалы по присвоению судейских категорий. Учет работы судей осуществляется в их судейских билетах и учетных карточках, хранящихся в коллегии. В зависимости от числа и масштабов соревнований, которые судил тот или иной судья, ему присваивается одна из судейских категорий — III, II, I, республиканская или всесоюзная.

ОФОРМЛЕНИЕ АВТОПУТЕШЕСТВИЙ

Центральным советом по туризму и экскурсиям утверждены единые формы маршрутной документации, которую группы туристов оформляют в процессе подготовки к походу и частично во время похода.

Правильно оформленные маршрутные документы дают возможность преимущественного размещения самостоятельных туристов в туристских учреждениях — кемпингах, турбазах, тургостиницах. На основании этих документов осуществляется учет работы туристских коллективов, кроме того, маршрутные документы являются основанием для получения спортивных разрядов.

Документом, дающим право на проведение похода выходного дня и некатегорийного похода и путешествия, является *маршрутный лист* установленного образца (форма № 3 тур). В маршрутный лист записываются сведения об организации, проводящей поход (путешествие), о районе его проведения, руководителе и членах туристской группы, а также о типе транспортных средств. Приводятся в этом документе и план похода, схема маршрута.

Маршрутный лист (в двух экземплярах) заполняется руководителем группы, подписывается председателем совета коллектива физкультуры или председателем правления туристского клуба (или ответственным лицом организации, проводящей поход, путешествие) и заверяется печатью профкома, организации. Один экземпляр маршрутного листа группа берет с собой в поход (путешествие), а другой оставляет в своем туристском коллективе для контроля.

Для проведения похода и путешествия I—V категорий сложности требуется маршрутная книжка установленного

образца (форма № 5 тур), которая оформляется на основании заявочной книжки (форма № 4 тур).

Заявочная книжка в двух экземплярах оформляется так же, как и маршрутный лист. В ней приводятся подробные сведения о группе, маршруте и подготовке к путешествию. В том числе в этой книжке требуется указать спортивную квалификацию и опыт каждого туриста. Здесь же туристы подписями удостоверяют свое знание правил, которые нужно соблюдать в пути. Заполняется большой раздел о материальном обеспечении группы (имеются в виду снаряжение групповое и индивидуальное, а при необходимости и продукты питания, ремонтный набор и т. п.).

Маршрутная книжка значительно меньше по объему и содержит список участников путешествия с разбивкой по экипажам, подробный план путешествия, перечень специального снаряжения, контрольные пункты и сроки. В маршрутной книжке есть место для отметок, которые могут сделать имеющие право проверять туристские группы на маршруте органы и лица — туристская контрольно-спасательная служба (КСС), работники лесного, рыбного и охотничьего надзора. В маршрутной книжке, так же как и в маршрутном листе, туристы делают отметки, подтверждающие прохождение ими данного маршрута. Такими отметками могут быть печати туристских организаций (турбазы, туристские клубы и т. п.), штампы почтовых отделений и др.

Заявочная книжка (в двух экземплярах) вместе с заполненной маршрутной книжкой представляется на рассмотрение маршрутно-квалификационной комиссии (МКК) соответствующих ДСО, ведомственных физкультурных организаций, туристских клубов, федераций туризма советов по туризму и экскурсиям.

При положительном заключении маршрутно-квалификационной комиссии руководителю группы выдаются пронумерованные, зарегистрированные маршрутная и заявочная книжки, заверенные штампом МКК (один экземпляр заявочной книжки хранится в этой комиссии). В случае необходимости в маршрутную и заявочную книжки вносятся особые указания группе, определяется и записывается место регистрации группы перед выходом на маршрут в соответствующей туристской контрольно-спасательной службе (КСС).

На основании положительного заключения МКК и медицинских справок о состоянии здоровья участников груп-

пы маршрутная книжка подписывается председателем совета коллектива физкультуры или председателем правления туристского клуба (или ответственным лицом организации, проводящей поход, путешествие) и заверяется печатью профсоюзного комитета или организации. Заявочная книжка хранится в организации, проводящей поход, путешествие.

Заявочные документы на совершение похода по маршруту I—III категорий сложности представляются в МКК не позднее чем за месяц до начала похода или путешествия, а по маршрутам IV и V категорий сложности — не позднее чем за полтора месяца.

Специальную форму (№ 7 тур) имеют и так называемые *контрольные записки*, которые туристы оставляют на самых сложных и заметных участках маршрута. На автомобильных маршрутах низких категорий такие пункты встречаются не так уж часто, а на сложных маршрутах это обычно перевалы или развилки дорог в труднодоступной местности. Оставив свою записку в туре на перевале, группа забирает с собой записку ранее прошедшей по этому участку маршрута группы. Корешок записки отправляется в клуб туристов по приведенному в ней адресу, а основная часть записки остается в группе как напоминание о пройденном маршруте и подтверждение прохождения его самой сложной части. Записки выдает МКК вместе с маршрутной книжкой.

Закончив поход выходного дня, руководитель группы сдает маршрутный лист и рассказывает коротко о своем путешествии. Если это интересный и оригинальный поход, то членов группы просят рассказать о нем на одном из собраний секции автотуризма с показом фотографий, диапозитивов, схем. Сведения о дорогах, достопримечательностях, станциях технического обслуживания и АЗС фиксируются на картах, схемах и в специальных каталогах, для того чтобы этими сведениями могли воспользоваться другие автотуристы.

После окончания категорийных походов МКК рассматривает отчетные документы туристских групп для решения вопроса о зачете этих походов. При этом МКК засчитывает путешествие, если во время него туристы не совершили нарушений действующих правил. Проверяется маршрутная книжка с отметками в ней, рассматривается сданный группой в комиссию отчет о путешествии в установленном разрядными требованиями и специальной инструкцией объеме. Если путешествие группе зачтено, ее руко-

водителю и участникам выдаются справки установленного образца (форма № 8 тур), на основании которых могут быть присвоены спортивные разряды по туризму и будет решаться вопрос о допуске автотуристов к участию в походах более высоких категорий.

ОТЧЕТ О ПУТЕШЕСТВИИ

Отчет о самостоятельном туристском путешествии — важнейший вид общественно полезной работы. Устный или письменный отчет о путешествии, где отражаются все технические и эмоциональные его стороны, просчеты и ошибки в планировании и прохождении маршрута, становится достоянием широкого круга туристов. Тем самым после первых групп, прошедших по тому или иному маршруту, их последователям уже не нужно тратить массу времени на изучение тех вопросов, которые отражены в отчете, и туристы больше внимания обращают на углубление знаний о районе, правильную разработку графика движения, выбор места для ночлегов и т. п.

В подавляющем большинстве случаев МКК не требует письменных отчетов о маршрутах I к. с. Письменные отчеты о маршрутах II и III к. с. представляются в сокращенном объеме. Причем объем отчета определяется заранее, еще до похода, и записывается в заявочную книжку при ее рассмотрении.

Письменный отчет печатается на пишущей машинке, иллюстрируется фотографиями, схемами, картами. Он снабжается титульным листом и оглавлением, переплетается.

Фотографии, прилагаемые к отчету, должны характеризовать сложные участки маршрута, показывать действия группы на них, отображать природу и достопримечательности. К отчету прилагается обзорная карта (схема) района путешествия с нанесенными на ней маршрутом; его запасными вариантами, направлением движения, местами ночлегов (с указанием даты остановки на ночлег), станциями технической помощи, АЗС, основными препятствиями и ориентирами, местами съемки основных фотографий. Карта дополняется эскизами (кроками) наиболее сложных участков маршрута с указанием путей их преодоления или объезда и необходимых ориентиров.

Текстовая часть отчета содержит: справочные сведения о путешествии (1—2 страницы), районе путешествия (2—5 страниц), об организации путешествия (2—6 страниц),

график движения и техническое описание маршрута (10—20 страниц), итоги путешествия, выводы и рекомендации (2—5 страниц), приложение (3—5 страниц). После автопутешествий (из-за их, как правило, значительной протяженности) сведения о районе путешествия приводятся только в экспедиционных отчетах.

Отчет носит деловой и документальный характер. В нем приводятся ссылки на источники сведений, а изложение материала увязывается с фотоматериалами и картами. Дневниковые записи и жанровые фотографии не должны занимать много места. В разделе «Организация путешествия» приводятся описание предподходной подготовки и тренировок, особенности разработки маршрута, обоснования выбора маршрута и запасных его вариантов. Раздел должен дать представление о том, как готовилось путешествие, пояснить, почему был выбран именно этот маршрут, и показать, насколько обоснованным оказался первоначальный план путешествия.

В разделе «График движения и техническое описание маршрута» излагают техническую характеристику маршрута, в том числе и в виде приведенной здесь таблицы. Сложные участки маршрута описываются более подробно с указанием действий группы на них. Особое внимание при этом уделяется описанию мер по обеспечению безопасности на маршруте. Необходимо показать, как проходил ся маршрут данной группой.

График движения и техническая характеристика маршрута

Дни пути	Даты	№ участка дневного пробега	Участок пути (от—до)	Протяженность, км	Чистое ходовое время, час.	Характер дороги, естественные препятствия, опасные участки	Метеорологические условия	Примечания
----------	------	----------------------------	----------------------	-------------------	----------------------------	--	---------------------------	------------

В разделе «Итоги путешествия, выводы, рекомендации» — обобщающем разделе — даются обоснованные советы по прохождению маршрута, отдельных препятствий, предлагаются наиболее интересные варианты знакомства с достопримечательностями. Сведения помогут другим пройти маршрут легче и интереснее.

В приложении к отчету даются списки личного и группового снаряжения, содержание аптечки и ремонтного набора. Кроме того, прилагаются; оценка пригодности ин-

вентаря, использованного в путешествии, и рекомендации по снаряжению; список продуктов и сведения о возможности пополнения их запасов на маршруте (для сложных маршрутов); смета расходов на путешествие; расписания движения паромов на переправах, время работы нужных автотуристам учреждений (СТО, АЗС, придорожные столовые и рестораны, музеи и т. п.); список литературы, перечень отчетов и других источников информации, использованных при подготовке путешествия. По желанию группы к этому присоединяется дневник (или выдержки из него), если он отражает стороны путешествия, которые не затронуты в техническом описании маршрута (эмоциональная сторона, встречи с интересными людьми, ознакомление с достопримечательностями, общественно полезная работа на маршруте и т. п.).

Вместе с отчетом в МКК представляется маршрутная книжка с отметками в ней, подтверждающими прохождение маршрута, квитанции об отправке с маршрута телеграмм о прохождении контрольных пунктов (если это было оговорено в маршрутных документах).

В процессе рассмотрения отчета МКК может выявить нарушение туристами действующих правил путешествий и дорожного движения, несоблюдение правил пожарной безопасности в лесах и нарушение законодательства об охране природы и памятников культуры. В этом случае путешествие туристам не засчитывается. Если выявлены серьезные нарушения, которые могли стать или стали причиной несчастного случая или серьезного ущерба природе и памятникам культуры, МКК (в крупных туристских коллективах — специальная дисциплинарная комиссия) может внести предложения в соответствующие организации о частичной или полной дисквалификации нарушителей, о запрещении им участвовать (руководить) в походах и путешествиях.

СДАЧА НОРМ НА ЗНАЧОК «ТУРИСТ СССР» И СПОРТИВНЫЕ РАЗРЯДЫ

Значком «Турист СССР» награждаются туристы, участвовавшие в течение года в одном или нескольких походах суммарной продолжительностью не менее 5 дней и общей протяженностью не менее 75 км пешком или на лыжах, не менее 100 км на лодках, байдарках, плотках, не менее 150 км на велосипедах или лошадях, не менее 500 км на мотоциклах и 1 000 км на автомобилях. При-

чем в автопоходах километраж засчитывается только водителю, а пассажиры должны или сами научиться водить автомобиль или выполнить норматив в другом виде туризма. Летом необходимо провести не менее двух полевых ночлегов (ночлегов вне гостиниц, кемпингов, дач и т. п.). Маршруты походов должны предусматривать посещение мест, связанных с революционной, боевой и трудовой славой советского народа, знакомство с историческими и географическими особенностями края, памятниками истории и культуры.

Для сдачи норм на значок «Турист СССР» предусматриваются изучение туристами основ организации туризма в стране, работы клубов туристов и туристских секций коллективов физкультуры, туристских клубов советов по туризму и экскурсиям, ознакомление с Правилами организации и проведения самостоятельных туристских походов и путешествий на территории СССР, законами об охране природы и об охране и использовании памятников истории и культуры. Кроме того, туристы должны получить начальные сведения о тактике и технике туризма, о его оздоровительном значении; знать, что входит в необходимый набор туристского инвентаря и снаряжения для походов, и многое уметь (укладывать рюкзак, ориентироваться на местности, выбрать место для ночлега, установить палатку, развести костер, приготовить пищу в походе, оказать доврачебную помощь, определить съедобность грибов и ягод).

Зачет на значок «Турист СССР» принимает специальная комиссия на основе маршрутных листов, подтверждающих прохождение туристами маршрутов, и устного ответа на вопросы по основам туризма.

Спортивный разряд по автотуризму присваивается в зависимости от числа совершенных (в соответствии с требованиями Правил) походов и путешествий. При этом учитывается общественная должность туриста в группе — руководитель или участник. Необходимо иметь в виду, что спортивные разряды присваиваются в автотуризме только водителям автомобилей или запасным водителям, которые записаны в маршрутных документах. Пассажиры спортивного разряда не получают.

III разряд по автотуризму присваивается за участие в пяти походах выходного дня и одном походе I категории сложности. II разряд получает тот, кто совершил пять походов выходного дня (из них три в качестве руководителя), один поход I к. с. (руководителем) и два похода

II к. с. (в качестве участника). Для сдачи на I разряд необходимо совершить десять походов выходного дня (половину из них — в качестве руководителя), один поход II к. с. (руководителем), два похода III к. с. (из них один — в качестве руководителя) и один поход IV к. с.

При отнесении того или иного маршрута к определенной категории сложности за основу берутся три показателя: продолжительность в днях, протяженность в километрах и техническая сложность.

Продолжительность похода устанавливается разрядными требованиями и понимается как минимальное время в днях, необходимое для прохождения маршрута подготовленной для этого группой автотуристов. В зависимости от категории сложности маршрута продолжительность похода должна составлять не менее: I к. с. — 6 дней, II к. с. — 8 дней, III к. с. — 10 дней, IV к. с. — 13 дней и V к. с. — 16 дней. Продолжительность похода может быть увеличена по сравнению с указанной при увеличении протяженности маршрута, количества и сложности естественных препятствий, а также за счет запасного времени на случай непогоды (при преодолении грунтовых участков дорог). Количество дневок (дней отдыха, когда не предусматривается передвижение по маршруту) должно укладываться в пределы 20 процентов общей продолжительности похода.

Протяженность маршрута также устанавливается разрядными требованиями и понимается как наименьшая допустимая длина зачетного маршрута данной к. с. Протяженность автомаршрутов в зависимости от категории сложности должна составлять не менее: I к. с. — 1 500 км, II к. с. — 2 000 км, III к. с. — 2 500 км, IV к. с. — 3 000 км и V к. с. — 3 500 км. Протяженность маршрута может быть уменьшена в исключительных случаях при большой технической сложности (не более чем на 25 процентов по сравнению с указанной в разрядных требованиях) и только соответствующей МКК. Протяженность маршрута в сильно пересеченной местности измеряется по картосхеме, увеличенной до масштаба 1:100 000. Полученный результат умножается на коэффициент 1,2.

Техническая сложность похода определяется характером, количеством и разнообразием препятствий. Характер препятствий определяется тем, какой уровень туристской квалификации и водительского мастерства требуется для прохождения препятствий с надлежащей гарантией безопасности. Маршрутам каждой категории

сложности соответствует свой уровень типичных для них препятствий. Маршруты высоких категорий сложности содержат более сложные препятствия, чем маршруты предыдущей категории. При этом технический уровень препятствий, характерный для маршрутов IV—V к. с., требует, как правило, коллективных усилий для их преодоления — организации переправ, обеспечения страховки и т. д. При оценке маршрутов в первую очередь учитываются такие препятствия, которые дают туристам технический опыт, необходимый для обеспечения безопасности в последующих походах.

К маршрутам, которые идут в зачет на спортивные разряды, предъявляются и другие требования.

Во-первых, основная часть маршрута должна быть линейной или кольцевой (одно кольцо), составлять не менее 75 процентов указанной в разрядных требованиях для данной категории сложности и в этой части содержать наиболее сложные препятствия.

Во-вторых, расстояния и препятствия, пройденные в так называемых радиальных поездках от основного маршрута, засчитываются полностью, если туристы в начальную точку возвращаются по другому маршруту, и засчитываются только в одном направлении, когда они в начальную точку возвращаются по тому же пути.

В-третьих, маршруты таких походов должны быть непрерывны. Это условие означает, что пребывание в том или ином населенном пункте не должно превышать двух суток, если это не вызвано серьезной необходимостью (например, заболевание или травма одного из участников, поломка агрегата двигателя автомобиля). Большинство начинающих автотуристов ошибочно планируют свои маршруты таким образом, что время отдыха у моря или осмотра крупного туристского центра оказывается у них в середине. Из-за этого возможны разрыв маршрута и незачет большей его части.

Среди автотуристов немало таких, которые одновременно увлекаются и другими видами туризма. Разрядные требования не исключают возможности сочетания разных видов туризма. Автотуризм в принципе сочетается со всеми остальными видами туризма. Известны случаи, когда автотуристы часть своего маршрута проходили пешком, на лыжах, байдарках, велосипедах. Прекрасно могут сочетаться с автотуризмом спелеотуризм и мототуризм (к наиболее сложным участкам маршрута мотоциклы доставля-

ются на специальном прицепе). Впечатления и отзывы опытных туристов позволяют утверждать, что в этих случаях получают наиболее интересные маршруты.

Оценка таких комбинированных походов производится по их совокупной сложности. Причем если поход сочетает два вида туризма и относящиеся к каждому виду участки маршрута соответствуют по своей сложности не ниже II к. с., общая сложность похода может оцениваться МКК на категорию выше, чем сложность участка с основным способом передвижения. Эти походы принимаются к зачету на присвоение разрядов и званий наравне с чисто автомобильными походами, но получаемые при этом права на участие или руководство в последующих походах определяются только их составными частями.

Таким образом, категория сложности любого автотуристского маршрута может быть определена по описанным выше двум параметрам продолжительности и протяженности. А вот техническую сложность маршрута определить труднее. Практически невозможно учесть в виде каких-то числовых параметров, сколько и каких препятствий (естественных и искусственных) может быть на маршрутах различной категории сложности. Особенно если вспомнить, что туристы имеют дело не с крупномасштабными топографическими картами, а вся эта работа проводится туристским активом на общественных началах в свободное время. Кроме того, самих этих препятствий так много, что вряд ли удастся их все перечислить. А если принять во внимание погодные условия, интенсивность движения по дорогам, то количество параметров увеличится до бесконечности.

Именно по этим причинам принято определять категорию сложности любого маршрута экспертным путем, то есть путем сравнения разработанного туристами маршрута с классифицированными (эталонными) маршрутами, неоднократно пройденными автотуристами. Такую работу осуществляют наиболее опытные автотуристы — члены МКК, которые, исходя из своего многолетнего опыта участия в автопутешествиях и отчетов других автотуристов, определяют, насколько техническая сложность, разнообразие и характер препятствий на разработанном маршруте отличаются от классифицированных маршрутов той же категории сложности.

Каждые четыре года одновременно с утверждением разрядных требований по туризму Единой всесоюзной спортивной классификации (ЕВСК) Центральным советом

по туризму и экскурсиям утверждается *Перечень классифицированных туристских маршрутов* по всем видам туризма, в том числе и по автотуризму.

На основании анализа имеющейся информации о характере и разнообразии естественных препятствий, встречающихся на автомаршрутах в различных географических районах, в каждом из них установлены максимально возможные категории сложности автопоходов, которые по мере накопления опыта таких походов могут пересматриваться. В Прибалтийских республиках, Белоруссии и Молдавии, а также на Украине (за исключением Карпат) возможны походы не выше II к. с., в Центральной России и на европейском Юго-Востоке — не выше III к. с., в остальных районах России (европейский Север, Урал, Западная и Восточная Сибирь, Дальний Восток), в Средней Азии и Казахстане, на Кавказе и в Карпатах возможны путешествия вплоть до самых высоких к. с.

Категории сложности маршрутов определяются с учетом включенных в маршруты *классифицированных участков автотуристских походов* из Перечня или аналогичных им по характеру, количеству препятствий и технической сложности их преодоления. Дополнительная до нормативной протяженность этих маршрутов должна составлять из участков автомобильных дорог без препятствий или участков, сложность которых характеризуется более низкой категорией.

Походы, совершенные по одному и тому же маршруту, а также повторяющиеся участки маршрутов засчитываются на разряды, если они проведены в различных видах туризма или если в первый раз они совершены в качестве участника, а второй — руководителя группы туристов. В автомобильном туризме ранее пройденные участки маршрута засчитываются без учета их сложности и в количестве не более 25 процентов общей протяженности пути, если они неизбежны в новом путешествии. Это условие действует там, где есть такие населенные пункты, из которых на любой интересный маршрут можно попасть только по одной дороге.

Предусматриваются также ограничения по количеству походов, которые можно совершить в календарный год, поскольку предусматривается, что самостоятельные автопутешествия совершаются в отпускное время или в период каникул и праздничных дней. Именно поэтому в календарный год засчитывается не более одного похода IV—V к. с. или не более двух походов I—III к. с. Причем промежуток

между двумя засчитываемыми походами не должен быть меньше месяца.

Кроме того, для получения III спортивного разряда необходимо предварительно получить значок «Турист СССР», а каждый следующий разряд присваивается только при наличии оформленного предшествующего разряда. Эти требования позволяют быстро, в течение года, выполнить норматив III спортивного разряда. Для выполнения норматива I спортивного разряда требуется от 5 до 8 лет.

Для туристов, которые не обладают организаторскими способностями, допускается при решении вопросов о присвоении II и I разрядов заменять руководство походами I, II и III к. с. участием в походах соответственно III, IV, V к. с.

Документами, на основании которых присваиваются спортивные разряды по туризму, являются специальные справки, выданные имеющими соответствующие полномочия МКК. Справки выдаются этими комиссиями на основании письменного или устного отчета о походах I, II, III к. с., письменного отчета о походах IV и V к. с., справок туристских учреждений о прохождении плановых маршрутов. Объем и характер письменных отчетов определяют МКК.

ПОДГОТОВКА К ПУТЕШЕСТВИЮ

КОМПЛЕКТОВАНИЕ ТУРИСТСКОЙ ГРУППЫ И СОСТАВЛЕНИЕ ПЛАНА ПОДГОТОВКИ К ПОХОДУ

Подготовка к путешествию обычно начинается с того, что один из туристов (иногда два-три человека, образующие инициативную группу), заранее наметив цель очередного путешествия и район его проведения, приступает к разработке конкретного маршрута требуемой категории сложности, к сбору предварительных сведений об основных достопримечательностях, примерному расчету сроков путешествия и периода его проведения.

Затем начинается этап *комплектования группы*. Предварительная разработка маршрута позволяет руководителю грамотно, аргументированно и достаточно полно рассказать всем приглашаемым к участию в путешествии туристам о предлагаемом им маршруте. Как правило, руководителем группы становится именно инициатор проведения путешествия по данному маршруту. Если туриста устраивает и маршрут, и руководитель, он может стать участником данного путешествия. Все автопутевники, выступающие в роли руководителей путешествий, завоевывают себе это право своим опытом автопоходов, авторитетом, активностью в решении организационных вопросов, репутацией требовательного, но чуткого и отзывчивого человека и другими положительными качествами.

В процессе формирования группы не следует забывать о требованиях правил путешествий к руководителю и участникам. При их несоблюдении МКК вправе предложить значительно упростить маршрут либо изменить состав группы.

После того как группа в принципе скомплектована, ее руководитель и все члены приступают к подготовке путешествия в соответствии со своими обязанностями. Обязанности эти соотносятся с туристским, профессиональным опытом и чисто хозяйственными навыками каждого.

Зачастую, особенно в небольших группах, работы как в период подготовки, так и во время путешествия выполняются туристами сообща или по очереди, но с некоторой специализацией участников. В автопутешествиях обязанности в группе распределяются обычно следующим образом,

Руководитель группы осуществляет координацию всей работы по подготовке путешествия и руководит группой в походе, проводит тренировочные выезды группы, отвечает за разработку маршрута, графика движения, составление перечня достопримечательностей. Он же осуществляет подготовку маршрутной документации, получение заключения МКК и разрешения спортклуба или профкома. Правилами путешествий определено, что он обязан делать отметки в маршрутных документах о прохождении маршрута, соблюдать утвержденный маршрут, выполнять требования, изложенные в маршрутной книжке, принимать необходимые меры, обеспечивающие безопасность движения, изменять маршрут и прекращать передвижение в связи с возникновением сложностей или опасностей для жизни и здоровья участников, а также в случае необходимости оказания помощи пострадавшему.

З а в х о з в группе отвечает за укомплектование групповым инвентарем и снаряжением, приобретение продуктов и пополнение их запаса в пути.

К а з н а ч е й составляет смету расходов на путешествие, собирает деньги с участников на групповые расходы, оформляет при необходимости аккредитив, хранит деньги, ведет учет расходов и расчеты за общегрупповые затраты.

Механик следит за тем, чтобы все автомобили туристов к началу путешествия были должным образом подготовлены, чтобы у каждого был необходимый минимум запасных частей, технических жидкостей и смазочных материалов. В случае необходимости он создает комплект запасных частей и специального инструмента, ведет учет наличия запасных частей у членов группы.

Фотографу поручают запечатлеть последовательно все этапы путешествия и подготовить с помощью остальных членов группы необходимое количество фотографий для отчета о путешествии и фотостенда на предприятии или в туристском клубе.

Ответственный за медицинское обеспечение (санинструктор) следит за тем, чтобы, кроме обязательных в каждом автомобиле аптечек, было взято дополнительное количество медикаментов, которые могут пригодиться в походе. В случае необходимости он оказывает доврачебную помощь.

В группе могут быть назначены и ответственные за ведение путевого дневника, за ремонт туристского инвентаря и снаряжения и др.

При небольшом составе группы ряд должностей может совмещаться или выполняться по очереди. Последнее особенно относится к бивачным работам, связанным с заготовкой топлива, приготовлением пищи и другими хозяйственными делами.

При комплектовании группы следует учитывать вопросы психологической совместимости участников путешествия.

Чтобы исключить как можно больше непредвиденных обстоятельств, подготовку к многодневному походу в период отпуска лучше всего начать за четыре-пять месяцев до его начала. Именно в январе, когда во всех трудовых коллективах составляются графики отпусков, самое время начать комплектовать группу и разрабатывать маршрут, постепенно подключая к подготовке путешествия весь состав группы.

Очень важно составить предварительный *план подготовки путешествия* с учетом всех важнейших работ, сроков и ответственных исполнителей. Этот план следует обсудить на одном из первых собраний группы.

Ниже приведен примерный план подготовки группы к походу, намечаемому условно в июле. План может быть детализирован, особенно в разделах 8—11, каждый ответственный за осуществление той или иной работы может составить свой небольшой план.

План подготовки автотуристского похода

№ п/п	Наименование работ	Сроки исполнения	Ответственный за выполнение
1	2	3	4
1	Разработать примерный маршрут и график движения, получить предварительную консультацию в МКК	Первая декада января	Руководитель группы
2	Сформировать группу и распределить обязанности среди участников похода, установить точное время начала похода и отпуска	Третья декада января	Руководитель группы
3	Закончить подробное изучение маршрута путешествия по литературным источникам, атласам, отчетам, путем переписки с клубами	Апрель	Руководитель группы
4	Составить график движения, схему маршрута, выявить сложные участки маршрута, составить перечень достопримечательностей и определить объекты осмотра, согласовать их с группой	Май	Руководитель группы и участники

1	2	3	4
5	Оформить заявочную и маршрутную книжки, получить необходимые визы и печати, представить их в МКК	Последняя декада мая	Руководитель группы
6	Пройти проверку в МКК, при необходимости доработать заявочные материалы, получить заключение МКК	Последняя декада июня	Руководитель группы
7	Утвердить маршрутную книжку в организации, проводящей поход	Последняя декада июня	Руководитель группы
8	Составить перечни необходимого группового и индивидуального инвентаря и снаряжения, запасных частей, специального инструмента и материалов, медикаментов, продуктов питания. Выявить недостающие предметы. Составить смету расходов	Февраль	В соответствии с распределением обязанностей
9	Закупить недостающие предметы, составить список снаряжения, которое группа будет брать в пункте проката	Март — апрель	В соответствии с распределением обязанностей
10	Проверить имеющееся снаряжение и составить список распределения группового имущества по экипажам	Май	В соответствии с распределением обязанностей
11	Взять в пункте проката необходимое снаряжение	Последняя декада июня	В соответствии с распределением обязанностей
12	Приобрести скоропортящиеся продукты	Перед отъездом	В соответствии с распределением обязанностей
13	Собрать первый денежный взнос с участников для предварительных групповых расходов	Март	Казначей
14	Выяснить возможности финансирования похода коллективом физкультурно-клубом и т. п.	Март — апрель	Руководитель группы
15	Собрать второй денежный взнос с участников на расходы во время похода, оформить аккредитив на общественные деньги	Вторая декада июня	Казначей
16	Составить план предподходов сборов и тренировок	Апрель	Руководитель группы
17	Провести тренировочные походы в выходные дни и в период майских праздников, участвовать в слетах и соревнованиях автотуристов	Апрель, май, июнь	Все члены группы
18	Провести тренировочный поход группы со всем снаряжением для окончательного распределения имущества по экипажам	Последняя декада июня	Руководитель группы

1	2	3	4
19	Посетить лечащего врача для получения разрешения на участие в длительном автопутешествии	Последняя декада июня	Санинструктор
20	Получить справки об отсутствии контакта с заразными болезнями на детей	Последняя декада июня	Санинструктор
21	Застраховать автомобиль, а также и свою жизнь и жизнь пассажиров в отделении Госстраха	Январь — февраль	Все участники
22	Провести на станции технического обслуживания очередное ТО и необходимый ремонт автомобиля	Март — апрель	Все участники
23	Предъявить автомобиль для технического осмотра в ГАИ	Март — апрель	Все участники
24	Приобрести талоны рыночного фонда на горючесмазочные материалы	Июнь	Все участники
25	Собраться в установленном месте в день отъезда на маршрут	1 июля	Все участники

ВЫБОР МАРШРУТА И РАЗРАБОТКА ГРАФИКА ДВИЖЕНИЯ

Выбрать район путешествия, разработать маршрут и график движения — дело не такое простое, как это кажется на первый взгляд. Начинаящему автотуристу, стремящемуся к морским берегам с попутным посещением больших городов, можно порекомендовать для начала воспользоваться одним из плановых всесоюзных автотуристских маршрутов. Но все-таки для первых поездок лучше поискать маршрут в своей области (крае) или в близлежащих областях. Такие маршруты, интересные с познавательной, оздоровительной и спортивной точек зрения, найдутся непременно. Для примера в последующих разделах приведено несколько маршрутов I и II к. с., которые можно использовать как основу для разработки окончательного маршрута. А прежде чем отправиться к морю, стоит обратить внимание на перенаселенность курортных поселков на побережьях Крыма, Кавказа и Прибалтики, значительные потоки автотранспорта в этих направлениях и стоимость горючего при больших перегонах.

При *выборе района путешествия (маршрута)* следует ознакомиться с туристской и краеведческой литературой, атласами автомобильных дорог, туристскими схемами, выпускаемыми Главным управлением геодезии и картогра-

фии при Совете Министров СССР (ГУГК), книгами из серии «Сто путей — сто дорог», «По родным просторам», выпускаемыми издательствами Профиздат и «Физкультура и спорт», и из серии «Дороги к прекрасному» издательства «Искусство», а также альманахами «Ветер странствий», многотомным географическим изданием «Советский Союз». Немало информации можно почерпнуть из периодических изданий — журналов «Турист», «За рулем». С перечисленной литературой можно ознакомиться в городском (районном) туристском клубе или в публичных библиотеках.

Немалое значение при выборе района путешествия имеют климатические его характеристики. В зависимости от времени отпуска выбор района может значительно меняться. Например, июнь — август для посещения республик Средней Азии и внутренних районов Закавказья вряд ли следует рекомендовать из-за сильной жары. В эти районы лучше ехать весной или осенью. Прибалтику и Север европейской части лучше посетить именно с середины июля до середины августа. Не следует расстраиваться, если отпуск приходится на зимний период: современный автомобиль позволяет с комфортом передвигаться и в зимнее время (кроме того, памятники архитектуры особенно живописны зимой, и в это время можно совершить прекрасное путешествие по излюбленным местам горнолыжников).

После выбора района путешествия и основных пунктов в этом районе приступают к работе с «Атласом автомобильных дорог», выбирая кратчайший путь по наиболее хорошим дорогам. В атласах последних годов издания указываются дороги с твердым покрытием. Однако нелишне предупредить начинающих туристов, что дорога, раскрашенная в атласе красным цветом не обязательно обозначает дорогу с асфальтовым или бетонным покрытием. Это могут быть и дороги щебеночные, а в некоторых случаях, при реконструкции дороги, и просто улучшенные. Поэтому полезно посоветоваться с опытными автопутристами, побывавшими в предыдущем году на этой трассе, или написать запрос в соответствующее областное управление эксплуатации автомобильных дорог. Не стоит планировать для первых путешествий передвижение по грунтовым и горным дорогам.

Когда маршрут выбран, подсчитывают его протяженность, сравнивают ее с разрядными требованиями. Если

протяженность больше, то для первых походов ее лучше уменьшить (для этого исключают из маршрута наименее интересные пункты или подбирают другой вариант маршрута).

Дальше следует этап *разработки графика движения* по маршруту. При этом учитывают несколько выработанных практикой путешествий требований или правил.

Во-первых, необходимо предусмотреть постепенное увеличение протяженности дневных пробегов автомобилей. Проехать в первый день 500—600 км — дело непростое. Без привычки утомление быстро накапливается, так и до беды недалеко. Нельзя забывать, что средство передвижения, которым нужно управлять, имеет повышенную опасность. Да и к чему торопиться, ведь турист в отпуске и едет для того, чтобы отдыхать. Поэтому пусть для начала дневной пробег будет не более 200 км с последующим увеличением его, если это необходимо, до 300—400 км, в крайнем случае, до 600 км. Если приходится преодолевать дороги без твердого покрытия, то лучше запланировать ежедневный пробег в 100—150 км. Чем больше дневной пробег, тем меньше времени остается для осмотра достопримечательностей, отдыха на природе, купаний и других интересных занятий.

Во-вторых, необходимо предусмотреть через каждые 3—4 дня пути дневки, дни отдыха, когда не предусматривается движение по основному маршруту. Если же на маршруте имеются интересные и требующие значительного времени для осмотра объекты, то дневки могут быть и другой периодичности.

В-третьих, не следует забывать, что люди путешествуют не только ради впечатлений, но и ради укрепления своего здоровья, поэтому планируются остановки в местах, удобных для организации активного отдыха, спортивных игр, пешеходных прогулок, рыбной ловли.

В качестве примера приведен график движения по маршруту Москва — Ярославль.

В графе «Примечания» могут указываться другие попутные мероприятия, проведение или организацию которых необходимо заранее согласовать с группой. График движения по маршруту желательно размножить с расчетом на каждый экипаж. Схему маршрута для несложных походов, как правило, не размножают, поскольку атласы автомобильных дорог имеются сейчас у каждого владельца автомобиля,

График движения по маршруту Москва — Ярославль

Дни пути	Даты	Протя- жен- ность, км	Пункты марш- рута	Объекты осмотра (основные)	Примечания
1	2	3	4	5	6
1	1.07	58	Москва — Загорск	Государственный истори- ко-художественный запо- ведник в быв. Троице- Сергневой лавре. Музей игрушки	Выезд из Моск- вы 8.00. Осмотр города Загорс- ка 4—5 ч
		67	Загорск — Переславль- Залесский	Историко-художествен- ный музей. Земляные вал- ы Кремля. Спасо-Пре- ображенский собор (XII в.). Музей-усадьба «Ботик»	Остановка на ночевку на бе- регу оз. Пле- щеево.
2	2.07	66	Переславль- Залесский— Ростов	Ростовский музей-запо- ведник. В оставшееся в этот день время посеще- ние пос. Борисоглебский (20 км от Ростова)	Остановка на ночевку на бе- регу оз. Неро
3	3.07	57	Ростов — Ярославль	Ярославский историко-ар- хитектурный музей-за- поведник. Художествен- ный музей	Ночевка в гос- тиннице «Ту- рист»

ИНДИВИДУАЛЬНОЕ И ГРУППОВОЕ СНАРЯЖЕНИЕ АВТОТУРИСТОВ

Начинающие туристы, надеясь на значительно боль-
шую, чем рюкзак, вместимость автомобиля, стараются
взять в поход максимум снаряжения и даже сверх того.
Они считают, что, мол, лишняя вещь в пути не помешает.
Но это заблуждение: лишние вещи приводят к перегруз-
ке с увеличением расхода бензина, изменением динамиче-
ских характеристик, управляемости и других немаловаж-
ных параметров автомобиля. К тому же возникают до-
полнительные неудобства и потери времени при разборке
и укладывании походного груза.

Количество снаряжения во многом зависит от програм-
мы и цели путешествия, его категории сложности и вре-
мени года, численности и возраста членов экипажей. При
путешествии группой, кроме индивидуального, берут с со-
бой и групповое снаряжение.

Индивидуальное снаряжение. Чтобы ничего не забыть, нужно как можно раньше составить подробный список вещей, которые могут пригодиться в путешествии. Потом из него вычеркивается все, без чего все-таки можно обойтись. Этот список желательно не выбрасывать и во время путешествия для памяти следует вписывать в него недостающие предметы и отмечать бесполезные, явно мешающие.

При составлении списка снаряжения для летнего путешествия надо исходить из того, что в этот период достаточно иметь минимум одежды и обуви и что придется участвовать в пешеходных прогулках, заниматься спортом.

За основу можно принять такой перечень:

Обувь основная, для водителей желательна с твердой подошвой, без высокого каблука (наиболее подходяща обувь со скругленным каблуком).

Кроссовки или кеды, резиновые сапоги (пригодятся утром во время росы или для того, чтобы зайти подальше от берега и набрать чистой воды в ведро).

Костюм спортивного покроя — хлопчатобумажные брюки и рубашки (2—3 шт.).

Шорты или тирольки (короткие брюки с застежкой чуть ниже колена) для прогулок и спорта.

Свитер шерстяной, поскольку никто не застрахован от плохой погоды, кроме того, холодно бывает в горах и вечером, ближе к осени, когда на землю садится густой туман.

Костюм тренировочный (шерстяной, хлопчатобумажный или из синтетических материалов).

Легкая куртка или ветровка (анорак).

Плащ-накидка из синтетической пленки.

Нижнее белье (лучше взять столько комплектов, чтобы не заниматься стиркой) — для чистого и грязного белья не забыть полиэтиленовые пакеты.

Носки — кроме хлопчатобумажных, рекомендуется взять шерстяные носки, которые надевают, когда обуваются в кеды или кроссовки.

Головной убор — лучше всего в виде кепочки из плотной хлопчатобумажной ткани с твердым козырьком.

Шерстяная шапочка — берут, если маршрут проходит через горы, в северных районах или при путешествии ранней весной или осенью.

Принадлежности для купания.

Предметы личной гигиены в отдельной коробке или полиэтиленовом мешочке — стоит напомнить минимум, потому что самые простые предметы чаще всего забывают: мыло туалетное в мыльнице и банное, зубная щетка в футляре, паста зубная, мочалка, зеркало, расческа.

Одежная щетка и предметы ухода за обувью, включая кремы и щетки, упакованные в пакеты.

Тем, кто бреется *электробритвой* рекомендуется обзавестись специальной бритвой на 12 В. Например, бритва «Бердск-авто» работает как на постоянном, так и на переменном токе — потребляемая мощность равна примерно 10 Вт. Она снабжена съемным шнуром с вилкой, которая подходит к розеткам автомобилей «Волга», «Москвич», «Запорожец», а также переходным штекером для розетки «Жигулей». Можно приобрести — лучше один на всю группу — *преобразователь тока «Дорожный»*, преобразующий ток постоянный аккумулятора 10—15 В в переменный 220 В, пригодный для всех отечественных электробритв.

Полотенца в полиэтиленовых пакетах и *носовые платки*.

Кружка, ложка, миска, ножик. Не стоит рассчитывать на нож, что находится в инструментальной сумке.

Сумочка для документов, денег и записной книжки, спортивная сумка.

Очки солнцезащитные в жестком футляре, а для тех, кто носит очки постоянно, — обязательно *запасные очки*.

Спички — брать всем, иначе их может не оказаться в нужный момент.

Некоторые водители берут в дальнюю дорогу легкие перчатки без подкладки — в них лучше держать руль.

К индивидуальному снаряжению относится и *спальный мешок*. Чаще всего автотуристы используют спальные мешки, застегивающиеся по периметру на молнию. Такие мешки при желании можно использовать как одеяла. К спальному мешку нужен *вкладыш* или *две простыни*. Мешок и вкладыши необходимо держать в специальном чехле, желательно из непромокаемых материалов.

Спальные мешки обычно укладываются на *надувные матрацы* или на походные раскладные кровати — *раскладушки*. Надувные матрацы можно использовать и в качестве сидений, сложив их гармошкой, а также для развлечений на воде. Существуют разные модели матрацев, но для путешествий больше всего подходят именно такие, изготовленные из прорезиненной ткани.

Если во время автопутешествия намечено совершать пешеходные вылазки, надо взять *рюкзак, непромокаемую*

упаковку для спичек и т. п. Другое снаряжение подбирается в зависимости от вида туризма. Более подробные сведения содержатся в специальных справочниках.

Перечень *снаряжения для детей* дополняется несколько большим количеством сменного белья, одежды и обуви, шерстяными вещами, а также обязательно резиновыми сапогами.

В дождливый период не помешают и *зонтики* — непозволительная роскошь для туристов-пешеходов.

К индивидуальному, или скорее к экипажному, снаряжению относится *набор для ремонта одежды* — коробка с нитками, иглками, булавками, пуговицами, молниями, наперстком и другой мелочью. А инструмент для ремонта обуви найдется в автомобильной инструментальной сумке.

Фото- и даже *киноаппаратуру* автотуристы могут позволить себе иметь в каждом автомобиле (сейчас и туристы на пешеходных маршрутах, где все учтено до грамма, берут не один фотоаппарат).

Надо обязательно взять в автопутешествие *фонарь с запасными батарейками*. Фонарь желательнее выбирать в металлическом корпусе — он практичнее.

Особо следует сказать о медикаментах. Помимо тех, что имеются в стандартной автомобильной *аптечке*, следует взять с собой свои лекарства, индивидуальные, если это нужно. Могут понадобиться и кремы от солнечных ожогов и репелленты — средства от комаров и им подобных насекомых.

Групповое снаряжение. Нужно учесть, что если в автомобильное путешествие едут семьями, то в каждой группе туристов образуются семейные подгруппы, имеющие некоторую автономность, и поскольку автомобиль все же более грузоподъемен, чем плечи туриста-пешехода, набор группового снаряжения в этом случае может быть несколько большим. Например, на группу из шести автотуристов на 3 автомобилях достаточно иметь две трехместные палатки, а если в каждом автомобиле — семья, то, конечно, лучше взять три палатки.

Учитывая сказанное, в приводимом ниже перечне группового снаряжения названо то, что берут только на группу (в каждом автомобиле иметь это снаряжение не целесообразно):

Палатка. Важнейший предмет группового снаряжения. В магазинах наблюдается разнообразие их как по площади пола, так и по высоте, конструкции, количеству дополнительного оборудования. Но большая часть этого снаря-

жения и по количеству, и по конструкции предназначается для туристов-пешеходов, где вес — решающий параметр при выборе модели. В конструкции нет ничего лишнего, высота минимальная и допускает нахождение внутри только в лежащем или в сидячем положении.

Продаются и целые дачи из палаточного материала, состоящие из 2—3 комнат и веранды, с высотой потолка до 210 см. В них свободно размещается семья из 4—5 человек с массой вещей и раскладной мебелью. Однако они весьма объемны и тяжелы и предназначены для перевозки на багажнике, устанавливаемом на крыше автомобиля.

Автотуристам подходит палатка среднего размера высотой примерно 1,5 м с полом из прорезиненной ткани, тентом, полукруглым пространством у задней стенки для размещения крупных вещей. Передняя стенка имеет вход с матерчатым клапаном, застегиваемым на клеваы с петлями, или клапаном из сетчатого материала с застежкой «молнией». Кроме того, внутри есть карманы для мелких вещей (очков, спичек), завязки, способные удержать оба клапана в откинутом состоянии. Тент из водонепроницаемой ткани располагается не менее чем на 10 см выше палатки и выступает за внешние ее контуры по бокам и сзади на 20—30 см и спереди примерно на 50 см. В комплект входит каркас из вертикальных составных стоек (каждая из трех стоек состоит из трех деталей). Горизонтальный составной элемент удерживает на нужном расстоянии вертикальные стойки и поддерживает тент. В комплекте и набор установочных колышков с резиновыми амортизаторами. Такая конструкция устанавливается одним человеком за 10—15 минут.

Популярны палатки, импортируемые из Польши. Выполнены они из тканей ярких расцветок, хорошо подобранных по тону, конструкция их продумана до мелочей, а количество типоразмеров таково, что может удовлетворить запросы самых взыскательных автотуристов.

Палатка с тентом хороша тем, что изготовленный из плотной специальной ткани тент хорошо предохраняет ее от дождя и она не промокает от возможных прикосновений к ткани изнутри. В сильную жару тент создает тень и воздушную хорошо вентилируемую прослойку. Он предохраняет и от сильного бокового ветра. Кроме того, основная палатка, выполненная из легкого хорошо «дышащего» материала, способствует ее проветриванию и препятствует отпотеванию изнутри, особенно при путешествиях осенью,

когда разность температур наружного и внутреннего воздуха значительна. Удобно и то, что при необходимости палатка и тент могут быть установлены отдельно.

Прежде чем купить палатку, полезно побывать на одном из городских (районных, областных) слетов или на соревновании автотуристов. Там можно не только увидеть всевозможные палатки, развернутые в установленном порядке, но и побеседовать с их владельцами, сравнить конструкции.

В данной книге не рассматривается вариант путешествий без палаток, с организацией ночевки в автомобиле на раскладывающихся сиденьях. Этот вариант, на наш взгляд, неприемлем для дальних путешествий и возможен только в ситуациях, когда палатка по каким-либо причинам не может быть установлена.

Для группового похода желательно, но не обязательно иметь отдельный тент для установки его над тем местом, где туристы собираются во время принятия пищи. Тент может иметь и боковые стенки, которые создадут определенный уют в «кают-компании».

Для приготовления и приема пищи следует взять с собой следующее.

Костровые принадлежности. Турист — друг природы, и ему незачем рубить кустарник и молодые деревья для организации очага. Тем более что костровые принадлежности места занимают немного, весят мало. Для подвешивания над костром варочной посуды чаще используют специальный трос диаметром 2—4 мм, закрепляемый между двумя деревьями. На трос навешиваются крючья, имеющие форму, близкую к восьмерке, на которые подвешиваются ведра. Имеются также разборные очаги, собираемые из различной формы стержней и трубок, втыкаемых в грунт. На такой очаг более удобно устанавливается варочная посуда, в этом случае удобнее засыпать продукты, размешивать, возможно организовать бивак вне леса.

Для работы у костра необходимы *топоры* (1—2 в зависимости от численности группы), *пила-ножовка* или небольшая *двуручная пила*. Нельзя забывать, что для костра используется только валежник. Топор и пилы перевозятся в чехлах из плотной материи или из разрезанного вдоль резинового шланга. Рекомендуется иметь также пару *брезентовых рукавиц*, в которых удобнее рубить и пилить, а также ставить и снимать варочную посуду.

Нужна и небольшая *лопата* для окапывания кострища и снятия в случае необходимости слоя дерна, закапыва-

ния мусора. В продаже имеются складные портативные лопаты в комплекте с топориком и ножовкой.

Варочная посуда. Сейчас появились в продаже специальные наборы из трех плоских ведер, вставляемых одно в другое, предназначенных для варки пищи в походных условиях. Они удобны тем, что занимают мало места, имеют последовательно уменьшающиеся объемы, соответствующие объемам приготавливаемых первого, второго и третьего блюд. Однако эти ведра хороши для приготовления пищи на костре, когда тепло от него обдаёт всю поверхность ведер. Комплекты ведер продаются в расчете на группы разной численности. Для группы на 3 автомобилях, по четыре человека в каждой, нужны ведра от 6 до 10 л. Ведра помещают в чехол, сшитый из прочной брезентовой ткани.

При варке пищи необходимы также *ножи, ложки с длинными ручками, разливательные ложки, консервный нож, деревянная дощечка*, другие мелочи. Все это при транспортировке заворачивается в чистую тряпочку или *кухонное полотенце* и укладывается в варочные ведра.

Нужны также и *приспособления для мытья посуды*, которое более трудоемко, чем дома. Надо взять мочалку, специальное мыло, тряпочку и хранить все это в специальном пакете. На группу туристов можно взять также *алюминиевую сковородку* с ручкой, *небольшой тазик*, а для мытья рук легко приспособить резиновую грелку, присоединив к ней шланг с краном.

На группу туристов стоит иметь *канистру* (литров на 10) из пищевого алюминия или другого материала, пригодную для хранения питьевой воды. Дело в том, что в случае непредвиденных обстоятельств может понадобиться остановка на длительное время в стороне от источников воды. В южных районах, особенно на побережьях Азовского и Черного морей, с пресной водой вообще плохо, но даже там, где рек и речушек достаточно, воду для питья и приготовления пищи следует брать осторожно — если есть сомнения в чистоте водоема, лучше не рисковать. Путем кипячения можно уничтожить в воде различные микроорганизмы, но не химические вещества, все еще сбрасываемые во многие реки. Во всяком случае воду лучше брать в проверенном колодеце или источнике.

Принадлежности для приема пищи. В простейшем виде — это полиэтиленовая скатерть или клеенка, на которой раскладываются продукты и индивидуальная посуда. Неплохо иметь 2—3 миски общего пользования для

овощей, салатов и т. п., зачинчивающиеся баночки для специй (соли, перца, горчицы), бумажные салфетки.

Для тех, кто желает расположиться с большим комфортом, промышленность выпускает несколько образцов *раскладной мебели* (стол, стулья, скамейки), различающихся конструкцией. Обычно эта мебель изготавливается из трубок и профиля алюминиевых сплавов, сиденья — из хлопчатобумажных тканей, а покрытие стола из пластиков. Определенный комфорт, создаваемый этой мебелью, требует, однако, дополнительных объемов для ее перевозки, установки багажника на крыше.

В несложных походах и походах выходного дня автотуристы зачастую останавливаются на ночлег в таких местах (зеленые зоны городов, защитные полосы леса вдоль дорог и рек и т. п.), где запрещено разведение костров. Иногда в пожароопасный сезон запрещается разведение костров и в других лесах (и не только в лесах). Да и в других случаях лучше, если группа туристов будет иметь с собой *портативные примусы* или *плиты* (бензиновые или газовые).

Бензиновые примусы лучше всего использовать в путешествиях индивидуальных, одной семьей. Промышленность выпускает их двух типов: «Туристский» и «Шмель».

Примус «Туристский» характерен небольшим бачком объемом 160 куб. см и временем горения после одной заправки — 40—60 мин (вес примуса без топлива — 0,8 кг). Его имеет смысл покупать, если автотурист увлекается и пешеходным или водным туризмом. Примус не нуждается в принудительном (механическом) поддержании давления внутри бачка.

Примус типа «Шмель» имеет круглый корпус, более объемный бачок для бензина и большую прочность решетки для установки варочной посуды, более мощную горелку. В отличие от первого у «Шмеля» имеется специальный ручной насос для создания давления в бачке с топливом и подачи его к распылителю.

Для групповых поездок лучше всего пользоваться портативными бензиновыми или газовыми плитами. Обе они в транспортном положении занимают мало места и покупаются многими автотуристами также для использования на даче.

Бензиновая плита в транспортном положении имеет габариты 440×330×120 мм. Вес без топлива — около 4 кг, объем бачка — 1 л, время горения после одной заправки — 2—3 ч. Время закипания двух литров воды —

10 мин. Имеет две горелки, допускает установку посуды весом до 10 кг.

Портативная газовая плита выпускается в одноконфорочным и двухконфорочном исполнении. Состоит из коробки с горелками, решеткой и ветровой стенки, двух баллонов с газом, шланга с краном и наконечниками. В первом случае габариты в транспортном положении — 345×240×90 мм, вес — до 6 кг, емкость одного баллона — 0,8 л. Двухконфорочная плита имеет габариты 600×300×60 мм, вес — 9 кг, расход газа одной горелки — 0,07 м³/час.

Удобнее в автопутешествиях использовать бензиновые нагревательные приборы, поскольку не требуется перевозка тяжелых газовых баллонов и их перезарядка.

При использовании различных нагревательных приборов лучше запастись варочной посудой с широким дном, такая посуда более устойчива и лучше поглощает тепло горелок. Необходима и специальная небольшая емкость для бензина и вороночка для заправки бачков нагревательных приборов.

Иногда автотуристы используют в качестве нагревателя паяльные лампы, дополненные специальными насадками, отклоняющими пламя лампы из горизонтального в вертикальное: Однако паяльные лампы, создавая очень большой тепловой поток, имеют значительный расход бензина, превышающий его расход в примусах и плитах при нагревании одного и того же объема воды.

Сколько и каких *продуктов* взять в поход — вечный вопрос туриста. Автотуристы в большинстве случаев находятся в лучшем положении, чем другие: могут в дороге приобрести необходимые продукты в магазинах или на рынке. Для несложных походов, конечно, нет смысла иметь с собой продукты на весь маршрут, как это делают туристы-пешеходы. Необходимо взять только концентрированные продукты и те, которые могут не продаваться в районе путешествия (например, мясные или молочные продукты лучше всего взять с собой в консервированном или сублимированном виде).

Для продуктов необходимо иметь специальную коробку или сумку, а также мешочки из ткани или полиэтилена. Продукты группы находятся в одном автомобиле, или же ответственный за организацию питания в группе равномерно распределит их по автомобилям. Лучше не брать с собой скоропортящиеся продукты (их можно использовать только в течение установленного срока хранения).

Количество, наименование продуктов желателно прикинуть даже на тот случай, если они берутся про запас. Если же предполагается готовить пищу самим, то меню составляется на каждый день, намечается, какие продукты взять с собой, что будет куплено в пути. На первые два дня продукты берутся полностью, включая хлеб и овощи.

Как говорится, «не пищей единой жив человек», и это особенно справедливо на отдыхе. Состав *предметов для спортивных развлечений*, если путешествие совершается группой, может быть очень разнообразным в зависимости от увлечений участников, района и времени года. Чаще всего в походы берут волейбольный мяч, комплект для игры в бадминтон, набор рыболовных принадлежностей, шашки и шахматы. Однако группам туристов на 4—5 автомобилях можно взять с собой надувную лодку, разборную байдарку или даже виндсерфер. Предметы для подводного плавания лучше также брать не для каждого туриста, а 2—3 комплекта разных размеров на группу. Для детей следует иметь надувные элементы для плавания.

Неплохо иметь хотя бы один *бинокль*, *гамак*, а также, если нет специального автомобильного, портативный или переносной *радиоприемник*.

Надо иметь в виду, что переносные радиоприемники обладают высокой чувствительностью и в отличие от специальных автомобильных радиоприемников будут работать на ходу значительно хуже. При движении автомобиля многие их качества пропадают, передачу забывают разряды и шумы от работы электрооборудования. Не помогают в этом случае ни фильтры в сети питания приемника от бортовой сети, ни внешняя автомобильная антенна. Для решения проблемы требуется или перестройка входных контуров или доработка входной цепи приемника. Проще пользоваться приемником только во время стоянок.

Продолжая разговор на радиотему, хочется предостеречь от излишнего увлечения портативными магнитофонами и телевизорами. Подавляющее большинство настоящих автотуристов на природе этой техникой не пользуются. Куда лучше слушать музыку живой природы, да и природе будет лучше, если будет меньше шума. Кроме того, радиотехника эта дорогостоящая, имеет немалый вес, требует аккуратного обращения и содержания в салоне автомобиля, где и так места маловато.

Из других полезных предметов, но не всегда целесообразных при индивидуальном путешествии из-за относительно большого веса и габаритов, следует указать на

электрический холодильник, электропылесос, электронасос для мойки автомобиля. Все эти приборы могут работать от бортовой электросети.

Специальные автомобильные холодильники в отличие от бытовых создают холод в холодильной камере за счет термоэлектрических полупроводниковых приборов, поэтому в них отсутствуют какие-либо вращающиеся детали, а в результате они очень надежны. Автохолодильник может работать в любом положении. При весе в 6 кг, объем его холодильной камеры составляет 12 л, а размеры — 390×260×480 мм. Это позволяет его легко переносить и перевозить. Стоимость — 75 руб. Холодильник можно во время стоянки в кемпинге подключить и к осветительной сети переменного тока через выпрямитель для зарядки автомобильных аккумуляторов (например, малогабаритный универсальный преобразователь УПУ-6 «Турист» весом 1,2 кг и габаритами 147×78×86 мм). Как видно из приведенных характеристик, этот холодильник может быть использован группой для хранения мяса или масла, но при этом вряд ли целесообразно использовать его в индивидуальных поездках.

В жаркую погоду, когда в автомобиле открываются все окна, даже при езде по асфальтированной дороге в салоне собирается множество пыли, попадает она в изобилии и в багажник. Конечно, всю ее можно убрать и вручную, но лучше использовать портативные пылесосы типа «Малыш». Потребляемая мощность такого пылесоса — около 80 Вт, вес — 1,5 кг, габариты — 240×180×130 мм, цена — около 30 руб. Использование такого агрегата, по-видимому, может быть целесообразным при больших группах автотуристов.

Компактный, удобный в обращении, неприхотливый насос типа НМА-191 намного облегчит мытье машины. Работает он наплаву (в ведре или прямо в водоеме), с помощью насоса можно принять душ. Шланг, удлиненный электрошнур, разбрызгиватель, щетка и дроссель укладываются внутрь кожуха насоса.

АВТОМОБИЛЬ И ПОДГОТОВКА ЕГО К ПУТЕШЕСТВИЮ

Отечественная промышленность выпускает автомобили как говорится, на все вкусы. Рост производства машин сопровождается повышением их технического уровня, качественных и эксплуатационных показателей,

Несмотря на значительное улучшение параметров автомобилей, выпускаемых в последние годы, на дорогах можно еще встретить и туристов на автомобилях-ветеранах. Это подтверждает мнение, что для автотуризма пригодны любые модели легковых машин.

Социологические исследования среди автотуристов показали: большая часть их (67 процентов) отдает предпочтение автомобилям марки «Жигули», 18 процентов — путешествуют на «Москвичах», 9 процентов — на «Запорожцах» и 4 процента — на «Волгах». Это распределение предпочтений автотуристов во многом соответствует соотношению автомобилей в программах продажи их населению, однако многие из тех, кто путешествует не на «Жигулях», хотели бы в дальнейшем сменить свои машины на другие.

Не останавливаясь на технических характеристиках автомобилей, широко освещаемых в специальных изданиях и периодической печати, отметим, что владельцы «Жигулей» предпочитают для путешествий этот автомобиль из-за высокой надежности, достаточной комфортности, вместимости салона и багажника, а также с учетом развитой сети станций технического обслуживания этих автомобилей, что немаловажно для малоопытных водителей.

Для подавляющей части маршрутов массовых автотуристских путешествий, проходящих по дорогам республик, вовсе не требуются сверхдорогие модели автомобилей с двигателями повышенной мощности. Но имеющийся в распоряжении автотуриста транспорт, возможности автомобиля следует все же согласовать с протяженностью маршрута, состоянием дорог, рельефом местности и погодными условиями.

Так, для автомобилей наиболее распространенных моделей с эмблемами «Запорожец», «Жигули», «Москвич», «Волга» больше всего подойдут дороги с твердым покрытием, в том числе и дороги в горных условиях. Однако из-за незначительного запаса мощности на единицу полной массы «Запорожец», конечно, будет хуже вести себя на крутых и затяжных подъемах, особенно если путешествует вся семья и багажник загружен до предела.

Для сложных спортивных автотуристских путешествий, проходящих по дорогам без твердого покрытия, больше подойдут автомобили, выпускаемые для села. К их числу относятся «Москвич-2140б», ВАЗ-2121 «Нива», УАЗ-469Б, ЛуАЗ-969М. Эти автомобили дороже базовых моделей, но повышение их стоимости оправдано повышением проходимости, У них имеется привод на все колеса

(кроме «Москвича-21406»), шины повышенной проходимости, защитный поддон под картером двигателя, усиленные пружины и рессоры подвески, дорожный просвет — более 200 мм (кроме «Москвича-21406»), понижающие передачи в трансмиссии, блокировка дифференциала (кроме «Москвича-21406» и УАЗ-469Б), малые свесы кузова спереди и сзади (кроме «Москвича-21406»). Автомобили ЛуАЗ и УАЗ имеют упрощенные конструкции кузова с плоскими панелями, несложной арматурой и матерчатым тентом. Все эти автомобили, кроме ВАЗа, могут использовать менее дефицитный в сельской местности бензин А-76 и преодолевать крутые подъемы с полной нагрузкой соответственно: УАЗ — 62 градуса, «Нива» и ЛуАЗ — 58 градусов, «Москвич» — 35 градусов.

Некоторые автотуристы в экспериментальных целях сделали попытки проведения довольно сложных и продолжительных путешествий на автомобилях типа *багги*, специально спроектированных и изготовленных для автомобильных кроссов. Конструкция этих автомобилей достаточно прочна и надежна. Имеются варианты, выполненные в основном из серийных деталей автомобиля «Жигули». Но эти начинания вряд ли найдут последователей из-за отсутствия места для пассажиров и необходимости значительного дооборудования (ветровое стекло и тент, световые приборы, увеличение емкости для горючего и т. п.).

Более перспективными для организации автотуристских путешествий по бездорожью являются так называемые *микровездеходы*, опытные образцы которых уже появились в нашей стране. Микровездеходы — это легкие двух-, трех- или четырехосные машины, рассчитанные на перевозку от 1—2 до 6 человек. Все колеса у них ведущие. Важнейший элемент такого автомобиля — широкопрофильные шины низкого давления либо пневмокатики, которые обеспечивают большую площадь опоры, отличные сцепные качества и высокую проходимость. Конструкция машин несложна, микровездеходы имеют одно- или двухцилиндровый двигатель воздушного охлаждения мотоциклетного типа мощностью 25—30 л. с. с бесступенчатой клиноременной трансмиссией на среднюю ось, с которой крутящий момент передается к передним и задним колесам посредством цепных передач.

У этих машин благодаря шинам низкого давления надобность в подвеске отпадает. Все колеса делают обычно неуправляемыми, а поворот осуществляется как у гусеничных машин, притормаживанием колес одной из сторон.

Кузов у таких машин упрощенной формы, водонепроницаемый и обеспечивает плавучесть. Допускается установка подвешенного мотора, что позволяет повысить скорость на воде с 3—5 до 8—10 км/ч и более. По шоссе вездеход с полной нагрузкой может развивать скорость до 60 км/ч. Машина рассчитана на преодоление подъемов до 45 и на боковой крен до 30 градусов. Полная масса ее — от 300 до 1 000 кг.

Такие вездеходы, учитывая их хорошую проходимость и простоту в управлении, могут использоваться в туристских целях (не только для организации туристских маршрутов, но и в работе туристских конгрольно-спасательных служб, при обслуживании отдаленных приютов, в прорате).

Ограниченная емкость багажника легкового автомобиля всегда находилась в противоречии с желанием автотуриста взять с собой в путешествие как можно больше вещей для повышения комфорта на отдыхе. Порой не выручает даже багажник на крыше. И не случайно популярны стали **прицепы к легковым автомобилям**. Дополненный тягово-сцепным устройством со стандартным 50-миллиметровым шаровым шарниром автомобиль получает возможность буксировать прицеп, эффективно используя большой запас мощности двигателя. На таком автопоезде можно перевозить от 200 до 500 кг груза, в зависимости от класса легкового автомобиля и прицепа.

Наибольшее распространение в нашей стране получили *грузовые прицепы ММЗ-81021* (выпускается с 1972 г.) и *МАЗ-8111 «Зубренок»*.

Первый из них имеет узлы (колеса, ступицы, амортизаторы, подшипники), одинаковые с автомобилем ВАЗ 2101 «Жигули», второй — с автомобилями «Москвич-2140» и «Москвич-412».

Взаимозаменяемость отдельных узлов наиболее массовых автомобилей упрощает их техническое обслуживание. Эти прицепы могут буксироваться любыми из выпускаемых в нашей стране легковых автомобилей. Однако более желательно сочетание прицепов ММЗ с автомобилями ВАЗ, а прицепов МАЗ с автомобилями «Москвич».

Грузовые прицепы довольно просты по конструкции и сравнительно дешевы, в них свободно помещаются жилая палатка и спальные принадлежности, варочные приспособления, продукты питания и все остальное снаряжение, необходимое в дальней поездке. Кроме того, такие прицепы могут быть использованы и для хозяйственных нужд,

особенно теми, кто имеет загородные садовые участки или живет в сельской местности.

Для любителей расположиться на биваке с большими удобствами отечественной промышленностью выпускаются *складные прицепы-палатки*, которые предназначены только для целей туризма. Особенностью конструкции таких жилых прицепов являются их малый вес и габариты в транспортном положении и довольно значительная полезная площадь при полной раскладке основной палатки и веранды в стационарном положении. Сам прицеп при этом становится частью жилого помещения и во многом определяет жесткость конструкции установленного «домика». К достоинствам этого прицепа относится также возможность разместить его в обычном гараже вместе с легковым автомобилем, а транспортировать малолитражной машиной. Конструкция прицепа позволяет перевозить в нем, кроме самой складной палатки, еще и дополнительный груз в 30—40 кг, что позволяет полностью освободить салон автомобиля от походного скарба и пассажирам расположиться более удобно, чем обычно. В прицепе свободно размещается всё громоздкое снаряжение, спальные принадлежности и продукты питания, необходимые для длительного путешествия. Самое же главное, что жилой прицеп обеспечивает довольно комфортный ночлег для семьи из 4—5 человек.

Наиболее распространенным прицепом подобного типа является «С к и ф».

Прицеп состоит из стального несущего кузова с откидывающейся назад крышкой. К передней части кузова крепится дышло с замковым устройством. Основная палатка собирается из складного трубчатого каркаса и тента с водоотталкивающей пропиткой. Окна палатки закрыты мелкой сеткой. Спальные места размещаются на откидной крышке и на диване с мягкой обивкой, установленном в кузове. Под диваном расположен рундук для кухонной утвари и других предметов. На нишах колес устроены легкие сиденья. Пол кузова покрыт мягким ковром. Кузов и крышка устанавливаются на упоры. В комплект прицепа входят запасное колесо, дополнительная палатка-веранда и складной столик со стульями.

Выпускаются и другие складные прицепы-палатки: «Турист-1», «Славянка», «Исеть», которые отличаются друг от друга только в деталях.

В установленном стационарном прицепе «Турист-1» откинутая назад крышка кузова образует пол жилого поме-

шения палатки, а спальные места располагаются в кузове на диванах. В комплект прицепа входят складная мебель, бензиновая плита, надувные матрацы.

У прицепа «Славянка» на откидывающемся переднем борту кузова установлены кухонный блок со столиком, бензиновой двухконфорочной плитой, раковиной и канистрой с водой.

Прицеп «Исеть» наиболее простой и легкий по конструкции, однако допускает перевозку максимального по сравнению с предыдущими прицепами дополнительного груза.

Наиболее интересным, но и самым дорогим из отечественных складных прицепов-палаток является прицеп-амфибия «Дон». Он хорош для тех туристов, которые предпочитают отдых у воды, имеют соответствующие документы, разрешающие управление маломерным судном.

В транспортном положении он достаточно компактен. В стационарном — его легко превратить в жилую палатку с четырьмя спальными местами, составленную из кузова и его крышки, каркаса палатки и тента. Палатка на суше может быть установлена только с помощью кузова. В этом случае крышка прицепа используется как малогабаритная лодка. Наконец, кузов и крышка, соединенные в одну лодку, могут использоваться как плавучая дача или как большая моторная лодка с тентом или без тента. Площадь пола палатки при всех вариантах составляет 7 кв. м. Полезная грузоподъемность плавучей дачи — 400 кг, пассажирместимость — 6 человек, мощность подвесного мотора — 7 л. с., скорость хода на воде с опущенным тентом и полной нагрузкой — 30 км/ч.

Кузов (в варианте лодки — кормовая часть) и крышка (в варианте лодки — носовая часть) изготовлены из дюралья, а ходовая часть состоит из двух самостоятельных, шарнирно соединенных с корпусом устройств, откидывающихся вверх в стационарном или лодочном варианте.

С помощью прицепа-амфибии «Дон» можно совершить увлекательные смешанные авто-, водномоторные путешествия в районах крупных водохранилищ или озер, таких, как Куйбышевское и Волгоградское водохранилища, озера Селигер, Онежское, Ладожское.

Самым комфортабельным типом туристского жилого прицепа является прицеп-дача, или, по зарубежной терминологии, «караван». Вид туристского отдыха с исполь-

зованием таких прицепов получает все более широкое распространение.

В нашей стране в последние годы стали появляться в эксплуатации прицепы-дачи «Бастай», выпускаемые кузовным заводом объединения ИФА в Дрездене (ГДР). По своим параметрам это типичный караван среднего класса. Домик имеет площадь около 7 кв. м и разделен на три отсека.

Основные параметры прицепов к легковым автомобилям

Параметры	«Скиф-М»	«Турист-1»	«Дон»	«Славянка»	«Исеть»	ММЗ-81021	МАЗ-8111	«Бастай»
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Назначение, тип	тс	тс	атс	тс	тс	г	г	т
Масса в снаряженном состоянии, кг	260	350	270	275	190	140	140	580
Грузоподъемность, кг	140	50	130	45	240	280	160	220
Допустимая скорость, км/ч	80	70	80	80	70	80	80	80
Число спальных мест	5	4	4	5	2	—	—	4
Площадь крытого помещения, м ² :								
основной палатки	6	7	7	6,8	2,9	—	—	7
дополнительного навеса	7	6	—	—	—	—	—	7,9
Габаритные размеры, мм:								
длина с дышлом	2 900	3 060	3 520	3 102	2 700	2 470	2 368	4 587
ширина	1 645	1 750	1 950	1 636	—	1 608	1 520	2 000
Высота в транспортном положении без груза	900	1 100	1 650	830	850	1 010	1 000	2 360

Условные обозначения: а — амфибия, г — грузовой, с — складной, т — туристский.

И последнее, что необходимо сообщить тем, кто приобретает прицепы для своих легковых автомобилей. Право на управление легковым автомобилем с прицепом имеют водители транспортных средств категории «В», «С», «Д», если полная масса прицепа не превышает 750 кг. В противном случае надо иметь в водительском удостоверении разрешающую отметку в категории «Е». Кроме того, все прицепы подлежат регистрации в Госавтоинспекции, а по желанию владельца прицеп может быть за-

страхован органами Госстраха вместе с автомобилем. Если прицеп куплен после того, как заключен договор страхования на автомобиль, его владельцу предоставляется право заключить дополнительный договор на срок, оставшийся до конца действия основного договора.

Все большую популярность за рубежом приобретает новый тип автомобиля с жилым кузовом. Это «кемпер», специально предназначенный для проживания в нем во время дальних путешествий.

Подготовка автомобиля к путешествию. Повседневная эксплуатация автомашины приводит к тому, что отдельные ее узлы неравномерно изнашиваются, приходят в негодность. Поэтому, прежде чем отправиться в дальний путь, надо устранить все обнаруженные (даже, казалось бы, незначительные) дефекты. Зачастую мелкая невыполненная работа до выезда приводит к большим неприятностям в дороге.

О том, как лучше подготовить автомобиль к поездке и отрегулировать его основные узлы, можно найти подробный ответ в специальной литературе.

Надо иметь в виду, что среди неисправностей преобладают дефекты тормозной системы, большую опасность представляют и неудовлетворительное состояние шин, неисправность рулевого управления, ходовой части, а также приборов освещения. Доля дорожно-транспортных происшествий из-за технической неисправности автомобилей составляет в разных республиках 2,4—7,9 процента.

Начинающим автолюбителям следует воспользоваться услугами *станций технического обслуживания, специализированных автомобильных центров и мастерских.* Автоцентры и станции технического обслуживания (СТО) оказывают владельцам услуги по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей в гарантийный период, техническому обслуживанию и текущему ремонту в послегарантийный период, консультируют по вопросам технической эксплуатации и ремонту автомобилей, оказывают техническую помощь на дорогах и на дому, осуществляют антикоррозийную обработку днища и закрытых полостей кузова, транспортировку поврежденных автомобилей и многое другое. Виды услуг для СТО устанавливаются вышестоящими организациями.

Лучше, если такое обслуживание автомобиль пройдет накануне отъезда в путешествие. Но порой и путь до СТО неблизок, да и очереди там изрядные, а поэтому многие автолюбители сами занимаются обслуживанием машины.

Больше того, многим это доставляет удовольствие, а попутно экономит и время, и средства.

Если внимательно присмотреться к операциям, перечисленным в сервисной книжке, прилагаемой к автомобилю, и подробно описанным в руководстве по эксплуатации, можно с учетом своих знаний и навыков определить перечень работ, выполняемых самостоятельно, и тех, которые лучше поручить специалистам СТО.

Имеющие большой опыт обслуживания собственных автомобилей Л. С. Любавина и О. В. Яременко делят все *сервисные операции* на три условные категории сложности.

Категория I включает операции, которые при известной аккуратности может выполнить любой человек, впервые взявший в руки гаечный ключ и руководство по эксплуатации. При этом будет вполне достаточно того инструмента, что приложен заводом к машине.

Категория II требует уже некоторой сноровки и слесарных навыков. В первый раз за такие работы без опытного наставника лучше не браться. Но, внимательно посмотрев за его действиями и выполнив их однажды под его руководством, можно усвоить самое главное и в дальнейшем быть независимым.

Кстати, на участках самообслуживания, которые имеются сейчас на некоторых СТО, мастера дают консультации, а при необходимости снабжают специальным инструментом. В зонах мелкосрочного ремонта, который выполняется в присутствии владельца машины, можно понаблюдать за работой специалистов и оказать им посильную помощь. Это пойдет только на пользу.

Для операций этой категории сложности, как правило, достаточно штатного автомобильного инструмента, но наличие специальных приспособлений и ключей существенно облегчает работу. Характерный пример — монтаж и демонтаж шин.

Категория III — это уже чистый профессионализм. И применяются различные съемники, динамометрический ключ, контрольные приспособления, специальные инструменты.

Разумеется, трудовые навыки должны быть здесь на высоком уровне, нужны и специальные знания. Однако как ни сложны эти работы, они все же многими любителями выполняются самостоятельно, а особо дорогие инструменты и приспособления приобретаются иногда кооперативно.

подавляющей части автотуристов доступны работы первой и второй категорий сложности. Эти работы сведены в таблицу, которую можно уточнить на основании сервисной книжки автомобиля. Здесь же в отдельной колонке желательно проставить цену отдельных операций по действующим прейскурантам и расходы на масла и другие материалы.

Данные рекомендации не относятся к гарантийному периоду автомобиля, когда все работы во избежание недоразумений с заводом-изготовителем должны выполняться только на СТО.

Для подготовки автомобиля к дальней дороге в гараже может быть много дополнительного инструмента, материалов, приспособлений. Их качество зависит от финансовых возможностей, умения, желания повозиться с машиной и здравого смысла. Большинство автолюбителей имеют в гараже зарядные устройства для аккумуляторов, индикаторное устройство для регулировки клапанов, некоторые недорогие съемники, тестеры и тому подобное.

Собираясь в дорогу, следует иметь в виду, что лишний (как правило, металлический) инструмент заполняет и без того небольшой внутренний объем багажника, увеличивает общий вес перевозимого груза, а стало быть — и расход бензина.

И все же без *дополнительного* (помимо прилагаемого к автомобилю) инструмента обойтись вряд ли удастся при ремонте в пути. Это набор торцевых ключей, молоток, крупная отвертка с лезвием шириной 7—9 мм, отвертка с крестообразным лезвием и диаметром стержня 8 мм, зубилце, ножницы, струбцина, бородок, нож, брусок, шкурка наждачная, штангенциркуль, ареометр (плотномер). Некоторые берут с собой автоаптечку для ремонта камер и даже вулканизатор, но ведь если имеется запасное колесо, можно отремонттировать проколотое в специальных мастерских, открытых во многих населенных пунктах.

Из *запасных частей* надо взять на всякий случай ремень привода вентилятора, комплект свечей зажигания, комплект ламп, предохранители, набор болтов, гаек, винтов, шайб, пружинных шайб и шплинтов разных размеров (от 4 до 12 мм).

Пригодятся также универсальный клей в тюбике, пластилин, куски картона (или его заменителя) для прокладок, 1,5—2 м монтажного провода, моток изоляционной ленты, медная проволока, латунная фольга и плотная листовая резина, капроновые нитки и др. *материаль*.

Операция 1	Дополнительные инструменты и приспособления 2	Категория сложности 3	Стоимость работы, материалов и приспособлений 4
Смена масла в двигателе, смена масляного и воздушного фильтров	Таз или широкая банка емкостью более 6 л для слива масла, лейка или воронка для заливки	I	
Доливание и смена масла в коробке передач «Москвича»	Воронка	I	
То же в заднем мосту всех автомобилей и коробке передач «Жигулей» и «Запорожца»	Приспособление для заливки масла (например, самодельное из мягкой пластмассовой бутылки из-под моющего средства) или специальные шприцы для заправки коробок передач и задних мостов		
Натяжение ремня привода вентилятора, водяного насоса и генератора; натяжение цепи привода распределительного вала	Не требуется	I	
Регулировка клапанов «Москвича» и «Запорожца»	Слесарный щуп (желательно), регулировочное приспособление «ключ в ключе»	II	
Регулировка клапанов «Жигулей»	Специальный широкий щуп или индикаторное приспособление, ключи с удлиненными рукоятками (желательно)	II	
Очистка, промывка, регулировка карбюратора и его привода	Штангенциркуль или слесарная линейка (для карбюраторов без смотрового окна)	II	
Зачистка и регулировка зазора в прерывателе	Специальный ключ со щупом (входит в комплект штатного инструмента)	I	

1	2	3	4
Регулировка зазора в свечах зажигания	Желательны удлиненный свечной ключ и специальный круглый щуп	I	
Установка зажигания	Контрольная лампа	II	
Регулировка свободного хода педали сцепления	Линейка	I	
Смазка шлицев кардана у «Жигулей»	Прес-масленка, шприц с «Фиолом-1»	I	
Проверка состояния рулевого привода, регулировка рулевого механизма	Ключ для контргайки	I	
Прокачка тормозов	Для «Жигулей» желателен накидной ключ (см. «За рулем», 1978, № 11)	I	
Регулировка барабанных тормозов задних колес (у «Жигулей») и стояночного тормоза	Не требуется	II	
Замена тормозных колодок дисковых тормозов	Не требуется	I	
Замена колодок барабанных тормозов	Небольшой напильник без ручки или заостренный стержень (шило)	II	
Регулировка подшипников, ступицы переднего колеса	Не требуется	II	
Проверка состояния аккумуляторной батареи (уровень электролита, степень заряженности)	Стеклопипная трубка, плотномер, зарядное устройство	II	
Проверка и регулировка углов установки передних колес ¹	Раздвижная линейка, отвес, линейка	II	

¹ Эти операции лучше проводить на специальных стендах СТО.

Масла моторного потребуется не более литра. Можно захватить по четверти литра тормозной жидкости, дистиллированной воды и тубик «Литола-2».

Приведенная номенклатура запасных частей, инструмента и материалов может быть расширена (особенно если планируется путешествие в сложных дорожных условиях) за счет того, что дополнительные предметы будут распределены равномерно между всеми экипажами группы.

Приспособления для автомобиля. Имеются в виду дополнительные устройства, облегчающие автопутешествие.

Опыт эксплуатации автомобиля «Жигули» показал, что при езде по плохим дорогам, в лесу или в поле случаются повреждения поддона картера и расположенного под ним заборника масляного насоса. Такая неприятность может произойти и на шоссе, если не удастся объехать случайное препятствие. Для защиты картера раньше применяли две специальные пластины, однако были случаи, когда торчавший снизу какой-либо предмет (трубка, например) проходил между ними. Поэтому была предложена более надежная защита картера щитом, в котором сделаны отверстия для доступа охлаждающего воздуха (стоимость около 3 руб.). Щиты изготавливаются из листовой стали толщиной 3 мм и для большей жесткости снабжены штампованными ребрами. Такие щиты не мешают и в походах выходного дня, в тех случаях, когда приходится съезжать с основной магистрали.

Значительно повысить проходимость автомобиля, предназначенного для передвижения по дорогам с твердым покрытием, помогут противобуксовочные устройства (рис. 1). Они эффективны для движения по более или менее мягкому снегу, песку, грязи, там, где колеса проскальзывают. Эти устройства временно надевают на ведущие колеса и тем самым предотвращают их пробуксовку. Применяются три типа таких приспособлений — цепные, напоминающие по форме веревочную лестницу, скобы и браслеты. Каждое из них имеет свои достоинства и недостатки, что следует учитывать, выбирая наиболее подходящие.

Эффективность действия, то есть способность автомобиля трогаться с места, разгоняться, двигаться, тормозить и преодолевать подъемы на размытых грунтовых дорогах и на дорогах с твердым покрытием, выше при использовании цепных приспособлений. Но быстрее и легче монтируются на колеса скобы и браслеты. По прочности и долговечности первенствует приспособление типа «лестни-

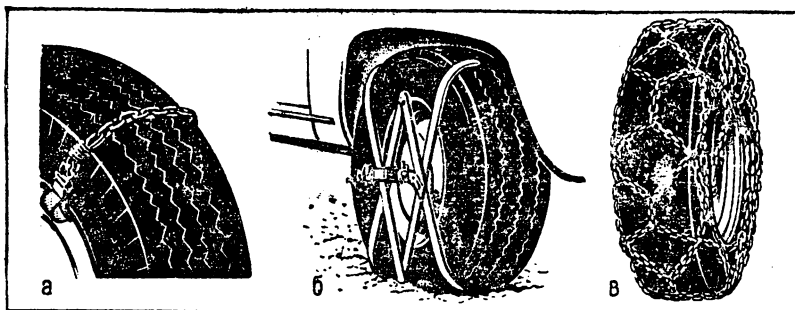


Рис. 1. Противобуксовочные устройства: а — браслет; б — скоба; в — цепное

ца», оно же лучше и по плавности передвижения по твердому грунту. Скобы и браслеты при выходе машины на твердый грунт должны быть тут же сняты, так как сильно ощущаются удары этих приспособлений о дорогу.

Нашей промышленностью выпускаются приспособления типа «скоба» моделей А-843, АСГ-71 и Ж7-ПБ. Они надеваются на колеса автомобиля без предварительного поддомкрачивания. Первое из них предназначено для колес 13 и 15 дюймов (кроме «Запорожца»), необходимо только снять декоративный колпак и обеспечить нормальное давление в шинах. Комплект весит 7 кг и стоит 20 руб. Комплект АСГ стоит 23 руб. Только для 13-дюймовых колес предназначен Ж7-ПБ, это приспособление весит 4 кг и стоит 6 руб.

Приспособления цепного типа выпускаются в двух вариантах: конструкция НАМИ-61 и «лестница». Вес каждой из них не превышает соответственно 8 и 7,5 кг, а цена — 22 и 20 руб. Надеваются они на поднятые колеса. Специальные замки и регулирующие устройства позволяют компенсировать износ протектора и вытягивание звеньев цепи. Первая конструкция снабжена для этого четырьмя замками, вторая — одним замком и регулирующим устройством с шагом 24 мм.

Браслеты промышленностью не выпускаются, но их легко изготовить самостоятельно. В элементарном исполнении — это отрезок цепи, продетой в отверстие диска колеса и охватывающей шину. На колесо монтируют четыре-пять браслетов.

В аналогичных и более сложных ситуациях, когда требуется усилие для продвижения автомобиля на неболь-

шое расстояние, применяют лебедки (рис. 2). Их тоже выпускают в настоящее время несколько моделей: рычажно-блочная лебедка ПРБ-1 (создает усилие на крюке в 1 000 кг, имеет вес 7,2 кг, длину троса — 12 м, стоимость — 22 руб.); закрытая универсальная лебедка ЛР-500 (вес — 4,8 кг, длина троса — 8 м, цена — 27 руб.); лебедка Заволжского моторного завода им. 50-летия СССР (грузоподъемность — 500 кг, вес — 3,2 кг, длина троса — 5,1 м, цена — 20 руб.); лебедка «Спутник» (тяговое усилие — 500 кг, вес — 10 кг, длина троса — 10 м, цена — 34 руб.). Три первые лебедки закрепляются с помощью троса, которым охватывают придорожный столб, дерево; лебедка «Спутник» имеет винтовую бур, позволяющую укрепить ее в грунте.

Чтобы не лишать себя шанса вернуться в гараж или добраться до ближайшей СТО даже в случае серьезных поломок, надо взять (на группу) буксир. Для буксировки используют нейлоновый и стальной тросы, но последний более груб в работе и передает обеим находящимся в связке машинам все жесткие рывки, возникающие при движении. Буксир не должен быть короче четырех метров и длиннее шести, и через равные промежутки на нем должны быть закреплены красные флажки.

При подготовке к путешествию надо проверить комплектацию автомобиля некоторыми обязательными устройствами и средствами.

Правила дорожного движения требуют наличия в автомобилях огнетушителей, знака аварийной остановки или мигающего красного фонаря, медицинской аптечки и ремней безопасности.

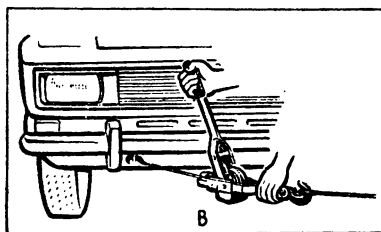
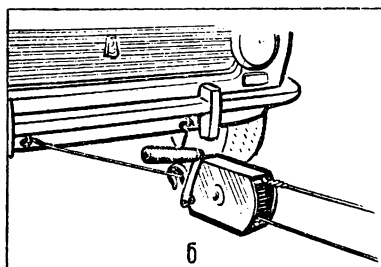
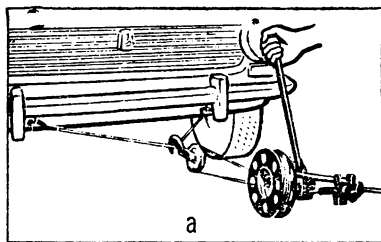


Рис. 2. Лебедки: а — рычажно-блочная; б, в — универсальные

Чаще всего автотуристы используют порошковые огнетушители нескольких разновидностей.

Очень распространенным огнетушителем является «Момент» с килограммовым зарядом порошка ПСБ-3. Давление в корпусе огнетушителя, выбрасывающее струю гасящего порошка, создается за счет специального баллончика с сильно сжатым углекислым газом, который выходит при приведении огнетушителя в рабочее состояние. Однако этот огнетушитель имеет непрерывное и кратковременное действие (7—8 с), в течение которого не всегда удается рационально использовать весь заряд.

Огнетушитель «Момент-2» выбрасывает гасящую струю только при нажатии на рычажок или кнопку, что значительно повышает эффективность его работы, и поэтому он более предпочтителен для использования в дальнем путешествии. Такие огнетушители выпускаются как в пластмассовом, так и металлическом корпусах.

Еще одна модель огнетушителя — типа ОП-2 имеет массу порошка в два килограмма и более высокую эффективность работы, чем у других моделей.

К сожалению, в подавляющем большинстве автомобилей не предусмотрено место для крепления огнетушителя, поэтому пристроить его так, чтобы удобно и быстро можно было воспользоваться, непросто. Большинство водителей кладут огнетушитель под свое сиденье или специальными скобами прикрепляют около левой ноги.

Целесообразно использование *ремня-антистатика*, отводящего статистическое электричество. Если этот ремень отсутствует, надо быть осторожным с пластмассовыми воронками для заправки бензобаков бензином. Лучше использовать воронки металлические — это исключит возможность возникновения пожара по причине появления искры при заливке бензина.

Существующие приборы для обозначения аварийной остановки автомобиля не универсальны: мигающие фонари хорошо видны ночью, но плохо днем, а красные треугольники — наоборот. Рекомендуется иметь в машине и то и другое.

Медицинская автоаптечка содержит все необходимое для оказания первой доврачебной помощи в несложных автопутешествиях. Перед походом надо лишь проверить, все ли в ней на месте (иногда, используя, к примеру, бинт, забывают его затем купить) и не вышел ли срок годности медикаментов. Нелишне проверить, имеется ли в аптечке памятка о том, как ею пользоваться.

Очень хорошо, если в аптечке будет находиться пособие по оказанию доврачебной помощи (такие пособия часто появляются на прилавках магазинов). Надо надеяться на лучшее, но нельзя исключить возможность быть свидетелем несчастия с другими участниками дорожного движения. Не врач, а водитель первым бывает на месте происшествия, и плохо, если он, имея под рукой все необходимое, не сможет оказать помощь пострадавшему.

Целесообразность использования ремней безопасности сейчас уже не вызывает ни у кого сомнения. И не только потому, что они теперь устанавливаются заводом — изготовителем автомобилей и Госавтоинспекция строго следит за тем, чтобы ими пользовались. Они являются эффективным и довольно простым средством предупреждения травмирования пассажиров и водителя при авариях. Однако ремни со временем стареют, делаются ненадежными, поэтому новый ГОСТ определяет требования безопасности к техническому состоянию автомобилей и перечень дефектов, при которых ремни безопасности подлежат замене. Среди них, например, надрывы на ляжке, потертости, увеличивающие ее толщину, неисправности замка, когда он не фиксирует язык ляжки или не выбрасывает его после нажатия на кнопку замыкающего устройства.

Поскольку здесь затронут новый ГОСТ, стоит отметить недопустимость довольно распространенного у автолюбителей увлечения дополнительным оборудованием, изменяющим параметры обзорности, ухудшающим прозрачность стекол, а также установкой или подвешиванием различных предметов на стеклах и перед ними (к этим предметам относятся вымпелы и амулеты, раскачивающиеся перед глазами водителей, всякого рода цветные или зеркальные пленки на стеклах и наклейки рекламного или иного характера).

Недопустимы также всякие детали, выступающие за габариты машины («усы» на бамперах, дополнительные воздухозаборники у «Запорожцев»). Они могут нанести серьезные травмы пешеходам. Ни к чему хорошему не могут привести надеваемые на фары различные непрозрачные пластмассовые экраны, предохраняющие их от камней и грязи. Делать это надо иначе — при помощи сетчатых, прозрачных экранов. Ведь светом фар приходится пользоваться не только ночью, но и в грозу, ливень, туман, в тоннеле, при необходимости подать предупредительный сигнал.

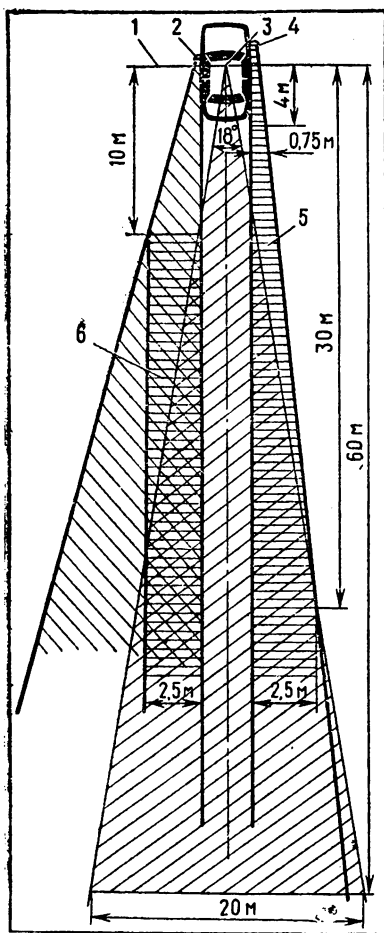


Рис. 3. Зоны видимости из автомобиля через зеркала заднего вида: 1 — линия глаз водителя; 2 — наружное зеркало; 3 — внутреннее зеркало; 4 — правое наружное зеркало; 5 — зона видимой поверхности дороги в правом зеркале; 6 — зона видимой поверхности дороги в левом зеркале

Имеются теперь ограничения и на использование различных оплеток на рулевом колесе, которыми увлекаются многие водители. Запрещено применять оплетку рулевого колеса, если в результате этого общая толщина его превышает 40 мм или способ крепления не исключает проскальзывания ее на ободу.

Теперь о том, что не входит в обязательный комплект, но не запрещено требованиями к техническому состоянию автомобиля и может быть полезно как при поездках на работу, так и в дальних путешествиях.

Прежде всего это дополнительные выносные зеркала заднего вида. Отечественная промышленность выпускает несколько типов наружных зеркал заднего вида, различающихся по форме, способам крепления и размерам отражающей поверхности, но любое из них, установленное на автомобиле, лучше слепой зоны при маневре. Чтобы снимать зеркала с машины, оставляя ее на стоянке, и при этом не пользоваться каждый раз отверткой, применяют специальные быстросъемные крепления наружных зеркал. Они продаются в магазине или их можно легко сделать самостоятельно.

Наилучший вариант для безопасной езды — наличие трех зеркал: внутреннего и двух наружных (со

стороны водителя и пассажира). Ведь при полной загрузке 5-местного автомобиля с подголовниками на передних сиденьях двух зеркал недостаточно, так как обзорность через внутреннее зеркало резко ухудшается. Одно внутреннее зеркало — вариант вообще недопустимый.

Необходимо отметить, что наружное зеркало устанавливают так, чтобы оно просматривалось через очищаемую стеклоочистителем зону лобового стекла или через стекла передних дверей.

В дополнение к основным внешним осветительным приборам допускается установка на автомобиле двух *противотуманных фар* для освещения дороги при неблагоприятных метеорологических условиях. Их необходимо располагать не ниже 250 мм от поверхности дороги и не дальше 400 мм от крайних по ширине точек кузова. Противотуманные фары включаются одновременно с габаритными огнями и фонарем освещения номерного знака. Свет этих фар может быть желтым или белым, а узнать их можно по сильному рифлению стекол (лампа через стекло не видна). Такой рассеиватель обеспечивает широкий пучок света, облегчает маневрирование в темное время. Однако противотуманные фары больше нужны поздней осенью и ранней весной и в ночное время. Автолюбители в этот период редко путешествуют, поэтому, покупая такие фары, надо еще раз взвесить, насколько они нужны.

Для улучшения гигиенических условий при длительных поездках необходимы *чехлы на сиденьях*. Промышленность выпускает множество различных моделей чехлов из всевозможных дорогих и дешевых тканей, но лучше всего использовать хлопчатобумажные, льняные или шерстяные. Они обеспечивают нормальную воздухо- и паропроницаемость, что важно как в жаркую, так и в холодную погоду. Многие изготавливают чехлы собственными силами по чертежам, публикуемым в различных периодических изданиях. Важно отметить, что чехлы на переднее сиденье желательно шить с карманами для различных мелочей на стороне, обращенной к задним сиденьям. Не рекомендуется использовать чехлы из пожароопасного длинноворсового материала.

Если в путешествии возможны случаи, когда автомобиль надолго может быть оставлен без присмотра, лучше запастись каким-либо *противоугонным средством*. Торговая сеть предлагает большое количество различных электронных и механических «сторожей». Их выби-

рают на свой вкус и сообразуясь с финансовыми возможностями. Не следует пользоваться самодельными или купленными с рук устройствами: из-за несовершенства конструкции и изготовления они, как показывает опыт, могут стать причиной самых неожиданных неприятностей (от заклинивания управления до короткого замыкания в системе электрооборудования). Надо учесть, что электронный «сторож» не может работать после отсоединения аккумулятора разъединителем массы или другим способом, а механический «сторож» всегда готов к действию даже при отсутствии аккумулятора.

Автолюбители часто пользуются различными «секретами» для предотвращения возможности похищения колес, открытия поворотной форточки и багажника. Неплохо оборудовать автомобиль запором на крышке (люке) заправочной горловины бензобака. Но нельзя забывать, что все дополнительные запоры, если они изготовлены серийным способом (особенно «секреты» к колесам), для злоумышленника уже не запоры, а вот если случайно будет потерян какой-нибудь хитрый эксцентриковый ключ от «секретного» болта, можно оказаться в весьма затруднительном положении. В дальних путешествиях лучше не обременять себя массой различных ключей и запоров, а по очереди назначить дежурного, который во время убытия на экскурсию основной части группы присмотрит за автомобилями.

Каждый водитель знает, как неприятно ослепление лучами солнца или фарами идущей сзади машины через заднее стекло и зеркало заднего вида, расположенное в салоне. Чтобы избежать этого, можно установить на заднем стекле компактные жалюзи (они допускаются Правилами дорожного движения при наличии внешних зеркал заднего вида с обеих сторон автомобиля).

В автомобиле всегда найдется место, куда можно положить отдельные вещи багажа или инструмент и запасные части. В некоторых моделях автомобилей часть вещей может разместиться во внутрикузовном потолочном багажнике, изготовленном из сетки, под передними и задними сиденьями. Мелкие вещи, которые должны быть под рукой, хранят в перчаточном ящике, карманах на дверях и чехлах сидений, а также в коробке, устанавливаемой на днище кузова над коробкой передач.

Часто туристы множество вещей, особенно мелких, располагают на полке между спинкой заднего сиденья и задним стеклом автомобиля (книги, карты, кепки, фото-

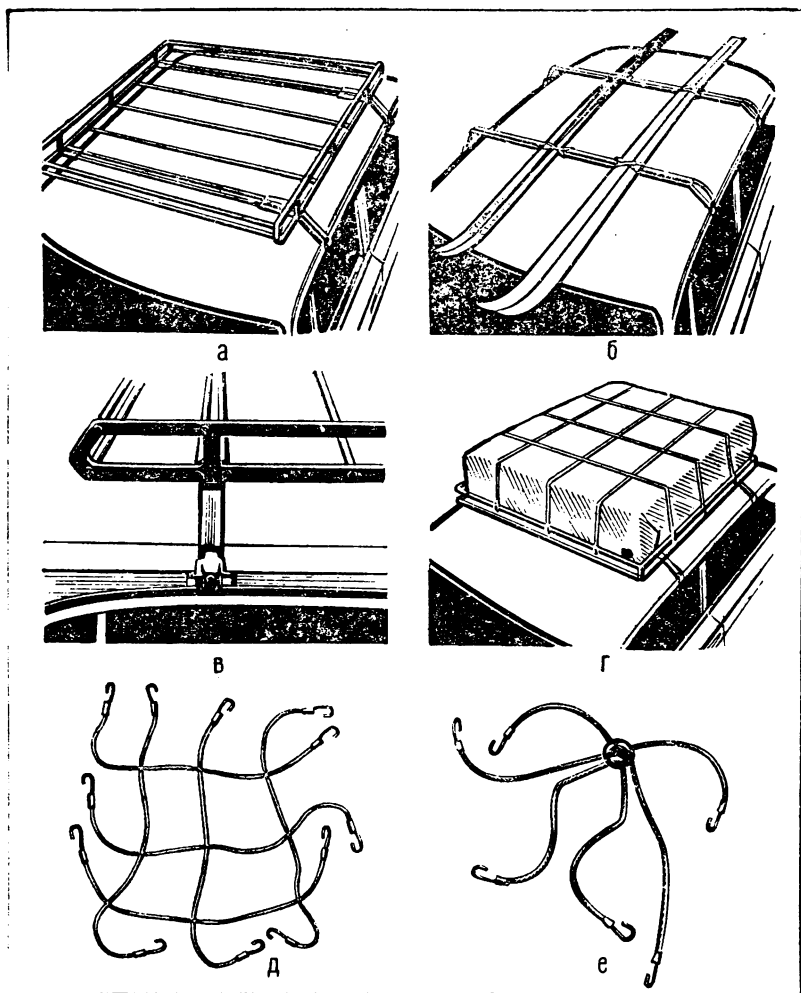


Рис. 4. Разборный багажник: а — полностью собранный багажник; б — дуги (для нетяжелого груза); в — узел крепления разборного багажника (видны гайки кронштейна и крепления лонжеронов к поперечине); г — чехол для защиты груза на багажнике (груз крепится «пауком»); д, е — «пауки» разных типов

аппараты, яблоки и т. п.). Лучше оставить здесь только легкие предметы, не загромождающие заднего окна: в случае резкого торможения все это с большой скоростью может полететь на головы сидящих в автомобиле.

Для хранения постельных принадлежностей в пути можно использовать место, занятое спинкой заднего сиденья. Из фанеры толщиной 6—8 мм изготавливают основание по очертанию спинки и устанавливают его вместо спинки. К фанерному основанию крепят ляжки и чехол, изготовленный в виде плоского мочка размером повторяющего спинку. В такую *спинку-чехол* удобно и быстро укладывать постельные принадлежности, стягивают их ляжками и застегивают.

Можно установить на крыше автомобиля *багажник* (рис. 4). Но не надо увлекаться — на багажник кладут только объемные и легкие вещи (палатку, раскладную мебель, надувные матрацы).

Промышленностью выпускаются неразборные и разборные багажники. Лучшей моделью следует считать разборный багажник. Этот багажник разбирается и укладывается в небольшой чехол. Он достаточно универсален. Можно использовать только дуги для перевозки лыж; если нужно перевезти длинномерный груз, передние и задние ограничители передвижения груза устанавливаются вровень с грузовой решеткой. Багаж нужно укладывать аккуратно, чтобы он не очень возвышался над грузовой площадкой. Затем его накрывают полиэтиленовой пленкой или брезентом, надежно закрепляют веревкой или специальным приспособлением из резиновых жгутов — «пауком».

ДВИЖЕНИЕ ПО МАРШРУТУ

ПОРЯДОК И РЕЖИМ ДВИЖЕНИЯ

Порядок движения в дальнем походе такой же, как в походе выходного дня: руководитель следует первым, механик группы последним, а наименее опытный водитель или тот, кто едет на самой маломощной машине, — непосредственно за руководителем. Вся группа должна двигаться колонной, так, чтобы ее участники видели друг друга. Для слаженности движения колонны между ее участниками должна существовать зрительная связь. Обычно впереди идущие сигнализируют рукой, а те, кто движется позади, — включением фары дальнего света, который просматривается в зеркале заднего вида.

Движение группы туристов отличается от движения одиночного автомобиля тем, что в первом случае туристы, подчиняясь действиям водителя передней машины, на долю которого приходится основная часть обработки дорожной информации, могут позволить себе меньше напрягать свое внимание. При хорошей видимости водитель передней машины жестами руки может сообщать следующим за ним товарищам о необходимости соблюдать осторожность, об увеличении или уменьшении дистанции и т. п. Сигналы подаются и с помощью внешних световых приборов.

Рекомендуется избрать такой *режим движения* по маршруту, когда группа снимается с места стоянки не позднее семи часов. Это значит, что подъем должен быть в шесть часов, а дежурные, в обязанности которых входит приготовление пищи, должны встать еще раньше. В тренировочных походах выходного дня сбор группы для выхода на маршрут нужно отработать очень тщательно, ведь всегда жалко бесцельно потраченного времени, в том числе и на отдыхе. Ежедневные продолжительные сборы, конечно же, недопустимы. В группе все должны четко знать свои обязанности в это время, не разбрасывать инвентарь и снаряжение (его обычно очень долго ищут в траве и рядом расположенных кустах), не тянуться с укладкой вещей, мытьем посуды, заправкой термосов. Ежедневную проверку автомобиля следует проводить после остановки группы для ночевки, так как в случае необходимости каких-либо мелких ремонтных работ можно ис-

пользовать для них продолжительное вечернее время и не задерживать всех с отъездом утром. В районах с жарким климатом опытные туристы начинают движение еще раньше, пока солнце не раскалило воздух и не расплавало асфальт.

Время дневного перехода разбивается на две части перерывом на обед, который лучше всего планировать в самое жаркое время дня. Выбор места для остановки на обед — большое искусство, приходящее с годами путешественников. В идеальном случае такое место должно располагаться вблизи водоема, где можно искупаться, рядом с лесным массивом, в тени которого следует укрыть машины. Желательно, чтобы неподалеку располагалась АЗС, где можно заправить машину топливом, пока готовится еда.

Вторая часть дневного пробега, после обеда, особенно если остановка была короткой, иногда бывает для водителей более утомительной. Это усугубляется длительной, без перерывов ездой.

Не стоит проводить за рулем свыше 8—10 ч, если длительные пробеги не вызваны крайней необходимостью. Как показывает практика, после 10 ч езды вероятность происшествий, аварий резко возрастает. В пути рекомендуется делать остановки на 5—10 минут после каждого часа, проведенного за рулем. Во время остановки надо хорошенько размяться, поиграть в бадминтон, волейбол.

Если автотурист по какой-либо причине оказался на дороге один, то вместо подвижных игр при остановке он может заняться физическими упражнениями. Разработаны специальные комплексы упражнений для повышения работоспособности водителей (см. книгу Н. И. Косилиной, А. П. Колтановского «Производственная гимнастика водителей»).

Полезно переезды сочетать с пешеходными экскурсиями, прогулками в лес и горы. И совсем обидно будет проезжать в жаркий полдень мимо озера или реки. Не надо бояться потерять двадцать или тридцать минут времени для купания, если оно даже не было запланировано. Такой отдых только на пользу и водителям — не будет снижаться скорость реакции, и пассажирам — дополнительное развлечение.

Обычно автотуристы много времени теряют на проезд через крупные города из-за ограничения в них скорости, большого количества светофоров, пешеходов, перекрест-

ков, отсутствия в ряде случаев достоверной информации о нужных направлениях движения. В последние годы сделано много для увеличения количества указателей направлений, схем проезда или объезда, и все же, если не запланирован в городе осмотр какого-либо памятника или музея, лучше воспользоваться объездной дорогой. Проигрыш в протяженности окупится выигрышем во времени.

Когда въезд в город необходим, надо договориться о том, как действовать в нем. Ведь в городе значительно легче потерять друг друга из виду в толчее автомобилей, суете у регулируемых перекрестков. При движении группой лучше притормозить у перекрестка, когда еще горит зеленый сигнал, с тем чтобы последний автомобиль группы не застрял один перед красным сигналом. На всякий случай надо определить заранее место сбора всех автомобилей при выезде из города.

АВТОТУРИСТСКИЙ БИВАК

И вот заканчивается очередной день путешествия, пора позаботиться о ночлеге. Для кратковременной остановки место выбирают вблизи дороги, для длительной — подальше. Ночью шум машин на автомагистрали хорошо слышен и за километр.

Не следует забывать и о том, что, съезжая с асфальтированной дороги для подъезда к месту ночлега, рискуешь в случае дождя потратить много времени и сил для того, чтобы выбраться на асфальт. Опять же, если автотурист не один, а с друзьями, дождь не помеха, однако лучше заранее прикинуть возможные пути отступления или иметь в виду специальные противобуксовочные устройства.

Требования к месту ночлега в основном такие же, как и для места обеденного привала.

Кроме того, желательно, чтобы *место установки палаток* освещалось ранним солнцем. Тогда на биваке раньше подсохнет роса на траве и палатках. Там, где имеются комары и мошки, для остановки нужно выбирать участки, на которые ветер дует с водоема.

Следует подумать об источнике питьевой воды и сушилке для костра. Лучше воздержаться от разжигания костра и воспользоваться привезенными бензиновыми или газовыми плитами. В этом случае и место выбрать проще, и природа пострадает меньше, и ужин будет приго-

товлен скорее. При отсутствии плит разбивку бивака начинают с выбора места для костра. Лучше, если это будет старое *кострище* или участок с песчаной почвой около воды. В других местах сначала снимают дерн и складывают его аккуратно в стороне, чтобы прикрыть им перед отъездом кострище. Очищенную от дерна площадку окапывают до минерального слоя почвы.

Нельзя разводить костры близко от деревьев, корней, над костром не должны висеть сучья и ветки. Случайная искра от костра может вызвать пожар и в зарослях сухого камыша или тростника, сухой травы или мха. В засушливый период очень опасно разведение костров в хвойном молодняке и на вырубках. В таких местах случайное возгорание способно распространиться с очень большой скоростью. Не менее опасны костры на торфяниках. Для топлива используются только *валежник* и *сухое криволесье*, непригодные для хозяйственных нужд.

Очень опасно разжигание костра бензином. Если уж трудно разжечь костер с помощью других испытанных туристами средств, смоченную в бензине тряпку или пучок соломы надо положить снизу топлива, в том месте, где отсутствует какое-либо тление. Поливание топливом тлеющего костра чрезвычайно опасно. Может вспыхнуть струя бензина, а затем и емкость в руках.

Костер всегда должен быть под присмотром дежурных. Уезжая, его следует тщательно залить водой, засыпать землей и заложить дерном. Нельзя покидать бивака, не убедившись, что костер не разгорится.

Автомобили и палатки располагают с подветренной стороны от костра, чтобы искры и пепел не попадали на них. С этой же стороны ближе к костру расстилают полиэтиленовую скатерть или расставляют походную мебель, выкладывают продукты, необходимые для приготовления ужина. Если бивачные работы оттренированы группой в походах выходного дня, то они проходят весело, без суеты и быстро. Пока один устанавливает костровые принадлежности, другой подносит воду, третий — топливо, четвертый раскладывает мебель и готовит продукты.

Очень неуютно выглядит бивак, когда заготовленное топливо валяется по всей его территории. Сучья лучше порубить и уложить аккуратно вблизи костра. Хорошо, когда топливо заготавливается с расчетом и на приготовление завтрака. В этом случае дежурный, встав раньше всех, не будет мешать остальным спать, разрубая сучья для костра.

Пока не погас огонь, надо подогреть воду для мытья посуды — утром для этого занятия времени не будет.

Весь *мусор*, который не может сгореть в костре, необходимо собрать в специально выделенный для этого полиэтиленовый пакет. Содержимое пакета следует выбросить по дороге в один из мусорных ящиков, установленных на площадках отдыха. Признак хорошего тона у туристов — оставить после себя место стоянки таким же чистым, как и до своего появления.

Настоящий турист *не губит* деревья и кустарники, *не ломает* их ветвей, *не режет* кору, а уж тем более *не врывает* топор в древесный ствол. Незачем рвать цветы и ломать цветущие кустарники: сорванные, они недолго будут радовать глаз, быстро завянут.

На стоянке лучше не включать приемник или магнитофон, если же это необходимо, то надо сделать так, чтобы звук от него был приглушен. Излишний шум мешает не только расположившимся рядом туристам, но и животным. Транзистор углубившейся в лес машины, особенно в первую половину лета, когда птицы выводят своих птенцов, вреден для них. Вредит он и насекомым-опылителям, звук приемника мешает им подниматься в воздух.

Охрана природы, находящейся сейчас под сильным натиском моторизованных и пеших туристов, не просто мода, а необходимость.

Уже говорилось о том, что после путешествия, каким бы большим или малым оно ни было, совершенным группой или только в кругу семьи, наступит момент, когда нужно будет поделиться своими впечатлениями о походе. Для многих путешествий требуется даже письменный отчет. Чтобы не было затруднений в подготовке отчетов, устных или письменных, рекомендуется вести *дневник путешествия*.

При путешествии группой дневник можно вести по очереди или разделить обязанности таким образом: один ведет записи, связанные с дорожной обстановкой, ориентированием на дороге, наличием служб сервиса, мест отдыха и т. п.; второй записывает все, что относится к режиму движения (подъем, отъезд, остановки), а также погодным условиям; третий отмечает информацию технического характера — сведения о затратах, регулировках, неисправностях. Такие записи нужно делать регулярно, не откладывая их на другой день, записи же, связанные с дорожной обстановкой, нужно вести на ходу автомобиля. Естественно, такие записи получаются очень краткими, и

поэтому вечером их следует расшифровать и аккуратно переписать.

Все записи надо соотносить с километровыми указателями вдоль дорог и показателями спидометра. Краткость записей непременно заставит применить условные знаки и упрощенные рисунки. В результате получится что-то вроде схем, которые выдают плановым автотуристам.

В эти же записи можно вносить отметки и о сделанных на маршруте фотоснимках с указанием номеров пленки и кадра. Этим гарантируется полное соответствие отпечатанной фотографии и будущей подписи под ней.

Выпускаемые в настоящее время различные обзорные и маршрутные картосхемы не всегда устраивают туристов. Их используют только как средство первоначальной информации, которую необходимо затем всеми возможными средствами расширять. Одно из таких средств — обмен туристской информацией через туристские клубы, но для этого нужно потрудиться и самому.

В путевом дневнике полезно особенно тщательно записывать состояние дорог, важнейшие ориентиры (населенные пункты, развилки с указанием направлений, железнодорожные переезды, мосты, реки, примечательные сооружения), подъезды к достопримечательностям и местам отдыха на горных дорогах, особенно важно указать крутизну подъема и на какой передаче он проходится.

Сведения о службах сервиса желательно снабжать информацией о времени их работы и ассортименте услуг или товаров. Качество сервиса или места отдыха (стоянки) можно оценивать по пятибалльной системе.

ПУТЕШЕСТВИЕ БЕЗ ОПАСНОСТИ

Специалисты утверждают, что, несмотря на *ограничение скорости* на автомобильных дорогах, введенное Правилами дорожного движения с 1976 г., примерно 20 процентов водителей постоянно нарушают эти ограничения. Чаще всего нарушения происходят при обгонах (26,5 процента), когда куда-то опаздывают (7,7 процента) или когда установленные ограничения, по мнению водителей, занижены и дорожные условия позволяют ехать с более высокими скоростями (54,4 процента). К сожалению, нарушаются правила вопреки здравому смыслу, при ухудшении динамических возможностей машины из-за чрезмерной ее загрузки, наличия багажника на крыше и т. п. И это происходит в то время, когда статистика свидетельствует,

что каждое третье дорожно-транспортное происшествие по вине водителя начинается с превышения скорости.

Любителям быстрой езды можно порекомендовать проложить маршрут по дорогам, технические параметры которых позволяют поднять предел скорости до 100 км/ч. Уже сегодня такой режим движения с помощью соответствующих знаков установлен на дорогах Москва — Загорск, Москва — Серпухов, Вильнюс — Каунас, Рига — Юрмала и некоторых других. Но даже на этих многополосных дорогах при превышении скорости водители подвергают себя большой опасности. Здесь значительно меняется ощущение скорости из-за удаления машины от кромки проезжей части, поскольку скорость перемещения отдаленных предметов относительно автомобиля в этом случае значительно меньше, чем при езде по узкому шоссе, близко от обочины которого посажены деревья.

Опасность заключается в том, что высокая скорость, 100—120 км/ч, воспринимается водителями на таких дорогах, как 60—70 км/ч в обычных условиях, и с этих позиций оцениваются дорожные ситуации. Между тем тормозной путь и боковая подвижность автомобиля (даже от бокового ветра) увеличиваются более чем вдвое.

В добавление к сказанному приведем показатели состояния водителя в зависимости от скорости движения по одному и тому же участку дороги, опубликованные В. Иноземцевым в журнале «За рулем» № 3 за 1981 г.

Скорость движения, км/ч	Частота пульса водителя, уд./мин	Количество фиксации взгляда в секунду
50	73	1,6
70	79	1,9
80	85	2,6
100	97	3,2

Как видно, увеличение скорости движения значительно повышает психофизиологические нагрузки на человека. Если же учесть, что с увеличением скорости уменьшается зона концентрации внимания водителя, ухудшаются тормозные возможности автомобиля, то станет ясно, почему количество происшествий и погибших в них значительно возрастают при скоростях, превышающих 60 км/ч.

В путешествии автотуристы едут в колонне машин своей группы. Если эта группа небольшая или по каким-

то причинам приходится путешествовать в одиночку, со своей семьей, то все равно при нынешней интенсивности движения на дорогах часто оказываешься в стихийно созданных колоннах автомобилей.

При движении в колонне дистанция между автомобилями в метрах численно должна равняться половине величины скорости движения, выраженной в километрах в час. Некоторые предлагают выбирать дистанцию таким образом, чтобы один автомобиль шел за другим в среднем через две секунды. Достаточно отметить про себя, когда идущая впереди машина проехала какой-либо неподвижный предмет, и с этого момента мысленно просчитать: «Тысяча один, тысяча два». Если передняя часть машины к окончанию отсчета не минует ориентир — дистанция нормальная. Однако подобные рекомендации не могут предусмотреть всех конкретных обстоятельств, которые необходимо при этом учитывать (тормозные качества автомобиля, состояние дорожного покрытия, профиль дороги и многое другое).

Во всяком случае на мокрой дороге надо дистанцию увеличить вдвое, а при гололеде — втрое. В то же время слишком большая дистанция сразу же вызывает у едущих позади желание занять «свободное место», и путь перестает быть безопасным. Само по себе соблюдение дистанции — еще не гарантия от возможных столкновений с впереди идущим автомобилем, нужно быть постоянно собранным и внимательным, вовремя снижать скорость, наблюдать за обстановкой как можно дальше впереди.

Еще больше сложностей возникает, когда двигаются *группой*. В этих условиях необходимо наблюдать не только за головной машиной группы, но и за той, что по уговору между водителями или по указанию руководителя идет следом. Чтобы не отвлекать свое внимание, можно поручить пассажирам следить за теми, кто сзади. Иначе группа может растянуться на очень большое расстояние и в случае необходимости не все ее члены будут знать, что кому-то из своих потребовалась помощь.

Если участник путешествия начинает отставать, то впереди идущий, увидев это в зеркало заднего вида, должен сбавить скорость. Двигаясь группой, нельзя оставлять за пределами видимости последнего участника, каким бы сильным водителем он ни был, иначе не будет возможности оказать вовремя помощь товарищу. Да и догнать группу, даже идущую на скорости около 60 км/ч, после кратковременной остановки очень трудно, особенно

на дорогах с интенсивным движением транспорта. Например, двадцатиминутная остановка заставляет догонять группу в течение одного часа на скорости свыше 80 км/ч.

В автомобильных путешествиях спешить, как правило, некуда, поэтому не рекомендуется передвигаться в *темное время суток*. Двигаясь, при крайней необходимости, в вечернее и ночное время, надо учитывать, что большинство аварий на дорогах происходит из-за неправильного пользования дальним и ближним светом. При сближении с встречным автомобилем не надо «мигать», переключая свет с ближнего на дальний и обратно, а тем более в 150-метровой зоне. Если водитель думает таким образом лучше осмотреть дорогу впереди себя, то он ошибается: после каждого очередного, пусть даже несильного ослепления глаза не успевают адаптироваться к темноте, и в лучшем случае можно рассмотреть лишь близко расположенные предметы. Перейдя на ближний свет, следует тут же снизить скорость движения до 35—40 км/ч.

Известно, что полный период темновой адаптации длится иногда десятки минут. Это время во многом зависит от степени ослепления и индивидуальных психофизиологических особенностей водителя. При сильном внезапном ослеплении следует остановиться на несколько минут на обочине, пока зрение полностью не восстановится. Люди, страдающие пониженной остротой зрения в условиях низкой освещенности или медленно адаптирующиеся к темноте, в таких условиях видят еще хуже.

Кроме того, в темное время суток поле зрения и дальность видимости значительно уменьшаются, снижается контрастность объектов, все это значительно ухудшает восприятие дорожной обстановки. В этих условиях водитель должен быть предельно внимательным. При разъездах со встречными автомобилями нужно смотреть не на фары машин, а чуть вбок, на правую сторону. Ни в коем случае нельзя водить машину вечером или ночью, будучи утомленным. Это чревато опасностью заснуть за рулем и стать виновником аварии.

Некоторые сторонники ночной езды, когда им хочется как можно быстрее попасть к цели путешествия, утверждают, что ночью меньше машин и не так часто приходится обгонять и что в это время более равномерное движение, а потому меньше расход бензина, прохладнее и средняя скорость передвижения выше. Но лучше взвесить все «за» и «против» и категорически отказаться от ночной езды во время отпуска.

Если в автомобиле или в группе имеются *дети*, нужно смириться с тем, что придется останавливаться тем чаще, чем они меньше. Это надо учитывать при составлении графика движения группы автотуристов.

Нашей промышленностью выпускаются специальные детские кресла для перевозки малышей в салоне любого автомобиля, однако они рассчитаны только на детей примерно до шестилетнего возраста. Кресло навешивается на сиденье, малыш усаживается на стульчик, надевает наплечные ремни, входящие в комплект, взрослые подгоняют ремни по росту, устанавливают подлокотники (правилами разрешается перевозить детей на переднем сиденье только в специальных детских сиденьях, закрепляемых в соответствии с инструкцией по их применению).

После шести лет, когда ребенок вырастет из своего креслица, его можно перевозить только на заднем сиденье.

Во время дальних путешествий приходится сталкиваться с необходимостью езды *в сложных дорожных и метеорологических условиях*. К этому в первую очередь относится езда в тумане. Весной и осенью на дорогах часты густые туманы, укрывающие низинные участки дорог на многие километры. Летом после захода солнца и в предзакатные сумерки в сырых низинах и возле рек дороги иногда перекрывают узкие полосы тумана в несколько десятков метров. Повторяясь, такие полосы тумана притупляют внимание водителя, он не снижает скорость движения, что очень опасно.

При езде в тумане следует придерживаться правила: остановочный путь машины должен укладываться в пределы видимости. Статистика говорит о том, что 2/3 дорожных происшествий в туманах — это наезды на автомобили, движущиеся в попутном направлении. Порой такие аварии носят характер цепной реакции с участием нескольких машин — в основном из-за недостаточной эффективности в туманах, особенно дневных, стандартной световой сигнализации.

Плохо в тумане видны пешеходы и автомобили, имеющие светлые тона окраски. Светлые объекты в тумане видны на 20—30 процентов хуже, чем темные. Лучше всего, приближаясь к полосе тумана, снизить скорость до величины 30—40 км/ч, включить фары дальнего или ближнего света, не менять в тумане полосу движения и воздержаться от обгонов. В тумане свет габаритных фонарей виден с очень небольшого расстояния, поэтому они беспо-

лезны. Дальний свет из-за сильного рассеивающего действия тумана не оказывает слепящего воздействия на встречных водителей и поэтому вполне может быть применен. В среднем тумане при видимости темного автомобиля до 100 м свет фар дальнего света виден на расстоянии около 200 м.

Если нет противотуманных фар, а видимость снизилась до 10 м, то следует убрать автомобиль с дороги и подождать, когда туман рассеется.

Не надо забывать и еще об одной особенности движения в тумане. При снижении видимости до 15—20 м резко меняется восприятие профиля дороги. Он скорее ощущается по звуку от больше или меньше нагруженного двигателя. Особенно опасно, когда водитель не замечает начавшийся спуск. И последнее, в тумане из-за повышенной влажности увеличивается тормозной путь автомобиля. Эти факторы также нельзя не учитывать.

Еще чаще в путешествиях приходится ездить в дождь. Как и в тумане, в сильный дождь резко ухудшается видимость, сужается поле зрения водителя, значительно снижается сцепление колес с дорожным покрытием и, как следствие, увеличивается тормозной путь. Особенно опасно торможение в начале дождя, когда коэффициент сцепления с дорогой уменьшается вдвое. Не смытая дождем дорожная пыль превращается в отличную смазку, по ней и скользит машина.

Во время дождя ухудшается видимость дороги также из-за поднимаемой колесами грязи, которая интенсивно осаждается на лобовом стекле, а ночью, кроме того, важно учитывать, что этой грязью залепляются стекла фар и задние габаритные фонари впереди идущего транспорта (иногда до полной их непрозрачности), и автомобили становятся практически невидимыми.

В дождь особенно неуютно чувствуют себя на дороге пешеходы, они укрываются плащами, зонтами, склонны к резким движениям при переходе через дорогу. Поэтому они, с одной стороны, хуже заметны на дороге, а с другой — проявляют неосторожность.

Нужно иметь в виду, что во время дождя легко угнать в ямы и канавы, залитые водой, попасть на участок дороги, куда с поля колесами тракторов нанесен слой глины (здесь можно потерять управление автомобилем при большой скорости). И наконец, в сильный дождь может возникнуть так называемое явление аквапланирования. Колеса, набегая на водный слой, покрывающий проезжую

часть, на скорости 80—90 км/ч теряют контакт с дорожным покрытием и скользят по водяной пленке. На поворотах это явление может произойти и при скорости 50—60 км/ч. Естественно, что в таких условиях автомобиль становится неуправляемым. Эти явления часты на дорогах с очень гладким асфальтом.

Так что во всех случаях на мокрой дороге должна соблюдаться максимальная осторожность при выборе скорости и маневрировании.

Раз речь зашла о дожде, то несколько слов о сопровождающих его летом грозах. Опасаться, что в автомобиль ударит молния, не следует, вероятность такого случая ничтожна, притом металлический кузов надежно защищает внутренний объем от электрического разряда. Единственное, что необходимо предпринять, — это убрать антенну радиоприемника. Большую опасность представляют сильные боковые порывы ветра, влияющие на управление автомобилем. Его влияние особенно заметно на границах открытых участков и леса, на вершинах холмов и на мостах, на тех автомагистралях, где скорости движения повышены.

В горы стремятся все автотуристы, и рано или поздно с их трудными дорожными условиями встретиться придется каждому. Лучше, если эта встреча произойдет не во время первого путешествия, так как на горных дорогах зачастую требуется высокое водительское мастерство.

Горные дороги петляют в ущельях, взбираются на перевалы, проходят близ крутых склонов каменистых обрывов, скрываются в тоннелях. Здесь часты затяжные подъемы и спуски, крутизна которых достигает 10—12 процентов, тогда как на обычных дорогах она не превышает 3—5 процентов. Повороты дороги многочисленны и часты, их иногда набирается более десятка на одном километре пути, то есть через каждые 50—100 м — поворот. Если учесть, что у многих закругленный радиус составляет всего 40—70 м, а порой и того меньше, то нетрудно понять, какие высокие требования предъявляются здесь к водителям в части правильного выбора скорости. Это подтверждает и статистика происшествий: типичные аварии на таких участках — занос машины, опрокидывание или съезд с дороги, главным образом в результате ошибок в выборе скорости движения. Здесь спешить нельзя. Чтобы вписаться в поворот, порой надо снизить скорость автомобиля в два-три раза, а нередко скорость 20 км/ч оказывается выше допустимой. Кто забывает об этом —

рискует жизнью. Ведь дороги в горах очень часто проходят по самому краю обрыва.

Но и это не все. Многочисленные повороты, спуски и подъемы резко ограничивают видимость, поэтому приходится отказываться от обгонов и держаться своей стороны на проезжей части. Непременно будут и участки, где обгон возможен, но при этом необходимы большая осторожность, предусмотрительность и учет того, что здесь не удастся набрать так быстро скорость, как на равнине. С высотой уменьшается плотность воздуха, а значит, ухудшается наполняемость цилиндров и падает мощность двигателя. На высоте в 2 000 м тяговые качества автомобиля снижаются настолько, что путь разгона возрастает почти вдвое, что значительно осложняет обгон. В среднем, можно считать, подъем на каждую тысячу метров обходится двигателю в 10 процентов мощности.

В горах нередко туманы, встречаются влажные от потоков воды участки дороги, в районе перевалов даже летом бывают снегопады и гололед, часты появления на проезжей части пешеходов и животных, камней. Нередко дорогу внезапно перегораживает упавший со склона камень, сползшая лавина или сель. Все это еще больше осложняет движение.

В этих сложных условиях необходимо помнить и соблюдать некоторые *правила*, в общем-то, известные и простые.

Во-первых, ни в коем случае не отключать на спусках двигатель от трансмиссии, поскольку торможение двигателем существенно уменьшает нагрузку на тормоза, повышает безопасность движения.

Во-вторых, двигаться только по своей, правой стороне дороги. Возможны, однако, такие ситуации, особенно на дорогах сельских, в стороне от основной магистрали, что машина не вписывается в поворот. Это бывает, либо когда скорость автомобиля выше расчетной для данного закругления, либо когда радиус поворота меньше того, который определен техническими возможностями автомобиля. Первый вариант не рассматривается (это недопустимое нарушение правил, аварийная ситуация). Второй — наблюдается при правых поворотах на закруглениях серпантина, когда дорога изменяет направление на 180 градусов. Радиус слишком мал и, несмотря на небольшую скорость и вывернутый до упора руль, все-таки возможен выезд на левую сторону. В таком случае столкновение со встречной машиной — объективная реальность,

поэтому необходимо принять все меры предосторожности.

Здесь прежде всего следует заранее оценить его сложность, и если кажется, что поворот очень крут, еще до его начала, убедившись в отсутствии встречных машин, выезжают на левую сторону дороги, а заканчивают поворот уже на своей, правой стороне. При этом нужно постоянно следить за движением автомобилей немного впереди и выше по дороге, тогда наверняка будет известна ситуация на данном серпантине. В крайнем случае подается сигнал. Автомобиль, движущийся вниз и делающий левый (более простой) поворот, обязательно должен пропустить встречную машину. Но и здесь нужно убедиться, что встречный водитель все понял.

В-третьих, при движении в гору подъемы следует преодолевать с ходу, используя инерцию автомобиля. Нужную передачу включают заранее, а не на самом подъеме. Если же передачу требуется переключить, делать это надо своевременно и очень быстро, постоянно прислушиваться к звуку двигателя, который чутко реагирует на увеличение нагрузки.

В-четвертых, на спусках следует включать ту передачу, на которой можно было бы подняться на этот скат. И надо только периодически притормаживать, поскольку длительное непрерывное торможение не дает охладиться барабанам и колодкам, тормоза могут перегреться и выйти из строя. Кстати, нелишне в горных условиях иметь под рукой клинья или колодки, которые можно подставить под колеса при остановке автомобиля.

И последнее. Ночью езда в горах по незнакомой дороге намного осложняет и без того сложное вождение.

Автотуристам приходится ездить не только по хорошим дорогам. Подъезд к интересным памятникам архитектуры или к водоемам для организации ночевки в большинстве случаев, даже в областях с густой сетью асфальтированных дорог, также связан с преодолением *грунтовых* или покрытых *гравием* дорог. Езда по ним имеет свои особенности.

Интересную классификацию таких дорог приводит в своей статье в журнале «За рулем» (№ 4 за 1981 г.) автолюбитель Д. Теркель. Эта классификация носит шуточный характер, но верно отражает суть естественных и искусственных препятствий на дорогах. Каждый из трех типов дорог этой классификации требует от водителя различных приемов управления и мер безопасности.

Под «лихими» подразумеваются сравнительно ровная и укатанная дорога, покрытая гравием или щебнем, а также укатанные степные или полевые дороги. По таким дорогам можно передвигаться довольно лихо в хорошую погоду на сравнительно высокой скорости, однако опасности подстерегают здесь на каждой сотне метров. Рывки и камни, упавшие и прикрытые иногда соломой или сеном острые предметы — все это заставляет быть очень осторожным. Кроме того, нужно учитывать уменьшение коэффициента сцепления колес с дорожным покрытием такого типа при резком торможении перед препятствием.

В сухую жаркую погоду особую неприятность на «лихих» дорогах представляет пыль, а большую опасность — обгон впереди идущего автомобиля. Пыльный шлейф часто не дает возможности с уверенностью судить о том, свободен путь или нет, и стало быть, требует снижения скорости или отказа от обгона. Пересекая такой шлейф от идущего даже навстречу автомобиля, нелишне снизить скорость, а в некоторых случаях даже включить внешние световые приборы. При обгоне пылящего автомобиля следует дожидаться, когда ветер отнесет пыль в сторону. А если ветра нет, надо ждать закругления дороги, когда можно будет увидеть дорожную обстановку впереди обгоняемого автомобиля.

Кстати, когда приходится двигаться по очень пыльной дороге, надо возможно плотнее закрыть все окна и форточки, затем открыть люк забора наружного воздуха и включить на большую скорость вентилятор отопителя. При этом в салоне создается хоть и очень небольшое, но избыточное давление, и пыль не будет засасываться внутрь.

«Лихой» тракт преподносит и еще массу различных неприятностей. Здесь и равномерно расположенные поперек дороги складки грунта или, как называют их водители, «стиральная доска», по которой плохо ехать и медленно, и быстро — кажется, что машина развалится. Встречаются и неплавные (и это сказано очень мягко) сочетания дороги с мостами, участки с песчаным или только что разровненным (грейдером) земляным грунтом. И все же по таким дорогам возможно двигаться со скоростью до 60 км/ч.

К «активным» дорогам отнесены такие, где требуются от водителя активные действия рулем, рычагом переключения передач и всеми тремя педалями. По такой дороге, не рискуя повредить машину, нельзя ехать со скоростью более 40 км/ч. Особенно важно следить за тем из группы, кто движется впереди. От его водительского ма-

стерства зависит успешное прохождение всей группы, которая повторяет действия ведущего. На дорогах такого типа масса больших и малых ям, сухих и наполненных водой, участки с песком и глиной, большие камни, крутые подъемы и спуски, глубокая колея или сплошь неровные камни в горных районах. Удачно проехать по такой дороге можно только после длительных тренировок или имея водительский опыт. Здесь нужно хорошее чувство габаритов машины (колеи и дорожного просвета) и всех органов ее управления.

«В ы х о д н о й» тракт — самый сложный. Здесь на некоторых участках приходится выходить из машины (отсюда и название), чтобы осмотреть и выбрать дорогу, а иногда и помочь автомобилю. На таких дорогах в большинстве случаев требуются усилия группы автотуристов. Здесь водителей ожидают броды, грязные разбитые грунтовые дороги, приходится применять цепи противоскольжения или лебедки.

Тут нередко автотуристов подстерегает неприятность и такого порядка. Кажется, чего проще — разминуться на перекрестке полевых дорог. Без покрытия они равнозначны, и движение на них небольшое. Уступи приближающемуся справа — и спокойно ездай дальше. Однако именно на перекрестках местных дорог нередко случаются аварии, и в большинстве случаев по вине местных жителей, которые привыкли какую-то из них считать более главной. Равнозначные по правилам движения, дороги эти весьма разнолики. Здесь и накатанный большак от села к селу и проселок к ферме или водоему. Если же дорогу выровняли грейдером, так о ней говорят как о главной в округе.

Непростая задача — *преодоление реки вброд*, даже самой, казалось бы, мелкой. Глубина брода ограничивается следующим: вода не должна попасть во впускной трубопровод, в заливную масляную горловину, замочить свечи, генератор, аккумулятор. Иногда можно преодолеть и довольно глубокую речку, если, скажем, снять ремень вентилятора, загерметизировать все отверстия двигателя и тщательно изолировать электропроводку. Но это заботы автотуристов, путешествующих по сложным маршрутам. А новички должны использовать броды глубиной, как говорится, «по шиколотку», когда не требуется каких-то специальных мер для проезда.

Такие неглубокие броды все равно предварительно требуется осмотреть — нет ли ям, камней, коряг на пути движения машины. Ехать желательно наискось, по течению,

чтобы водяной вал перед машиной не заливал двигатель. Обороты следует поддерживать повышенные, помня, что глушитель в воде и потому выход отработанных газов затруднен. Если двигатель заглох, нельзя запускать его — вода может попасть в цилиндры. Выручит только буксир, или, на неглубоких бродах с плотным грунтом, движение на первой передаче или задним ходом с помощью пусковой рукоятки.

После прохождения брода необходимо просушить тормозные барабаны, которые, намочнув, теряют тормозные способности (это не относится к дисковым тормозам). Двигаясь на небольшой скорости, следует нажимать на тормозную педаль, пока автомобиль не начнет реагировать на тормоза.

На «выходных» дорогах нередко приходится тратить много сил и времени, чтобы проехать иногда сотню, а то и десятки метров по скользкому подъему или косогору, размытой или глубокой колее.

При движении по мягкому грунту или песку, когда колеса в него глубоко погружаются, но не буксуют, продвижению вперед мешает масса перед колесами. В этом случае достаточно отехать плавно назад и, разогнавшись, попытаться на первой передаче проскочить образовавшийся валик из грунта. Иногда, чтобы преодолеть сложный участок, этот прием приходится повторять несколько раз, притом передние колеса обязательно должны быть в прямом положении. Чем больше инерция автомобиля, выше обороты двигателя, ниже передача и легче сам автомобиль, тем большее сопротивление может быть им преодолено. Иногда приходится разгрузить автомобиль, чтобы преодолеть препятствие.

Если эти меры не помогают и машина зарывается колесами глубже, следует подложить под колеса хворост и другой подручный материал, а затем уже просить помощи у товарищей, которые могут подтолкнуть автомобиль, взять его на буксир или прибегнуть к помощи домкрата.

На рис. 5 показано, как с помощью лопатки можно создать точку опоры для домкрата или лебедки.

Чаще всего в приведенной ситуации начинают, кроме того, пробуксовывать колеса. В этом случае лучше всего использовать противобуксовочные средства (цепи, скобы, браслеты). Если же их нет по каким-то причинам, то придется подкладывать под колеса сухие ветки, солому, еловые лапы, песок, щебень и т. п. — все, что способно улучшить сцепление колес с дорогой.

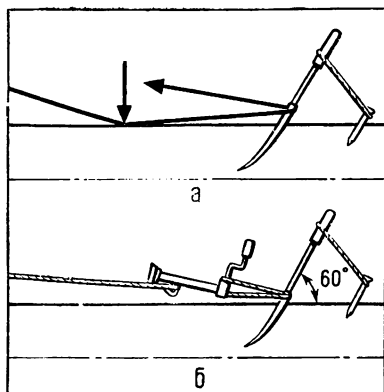


Рис. 5. Вытаскивание автомобиля усилием человека (а) и домкрата (б). Вертикальной стрелкой показана сила веса человека, наклонной — свободный конец троса, который подтягивают после его ослабления

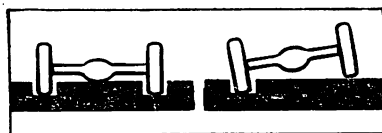


Рис. 6. Способ преодоления глубокой колеи

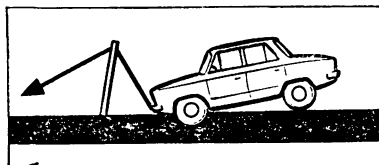


Рис. 7. Вытаскивание автомобиля, попавшего в канаву

На подобных дорогах избегают движения по глубокой колее. Севший на днище автомобиль намного сложнее сдвинуть с места, чем просто буксующий. Лучше проверить предварительно глубину колеи, нежели тратить многие часы на то, чтобы вызволить из нее свой автомобиль. Иногда помогает такой прием: колеса одной стороны следуют по обочине, а другие — по колее (рис. 6). Если же автомобиль забуксовал и все же сел на грунт или попал передними колесами в глубокую колею или кювет, в этом случае приходится начинать земляные работы с помощью имеющихся лопаток, домкратом вывешивать машину и под колеса бросать грунт или ветки. Для поднятия передней части машины используют способ, показанный на рис. 7.

Этот частый в дороге случай не единственный, когда может понадобиться буксировка. Особенно если автомобиль недостаточно хорошо подготовлен к дальней поездке. Но бывает, ломаются и автомобили, идеально проверенные и подготовленные, и отчаиваться не надо: друзья из автотуристской группы помогут (в од-

ной из машин специально на этот случай заготовлен буксир). Прицепив буксир, надо договориться о сигналах во время буксировки. Обычно водитель передней машины всегда предупреждает о маневре сигналами поворота, которые дублируются. Несколько раз зажженные на мгнове-

ние стоп-сигналы перед началом торможения предупредят буксируемого о том, что нужно быть внимательным и держать трос в натянутом состоянии. О необходимости остановиться водителю переднего автомобиля можно сообщить или звуковым сигналом или миганием света фар.

Самое главное правило буксировки — равномерное движение с максимально плавными разгоном и торможением. Это зависит в основном от искусства водителя «тягача». Трогаться нужно очень медленно, с полувывяжатым сцеплением и на малых оборотах двигателя. Сначала натягивают трос, а как только почувствуется, что мотор начал сбавлять обороты под нагрузкой, прибавляют газу и плавно отпускают педаль сцепления. Поскольку буксировка на гибкой сцепке допускается со скоростью не более 50 км/ч, то частого переключения передач не потребуется. Надо не забыть включить ближний свет на передней машине и габаритные огни — на второй.

При торможении очень важно, чтобы буксирный трос не провис и тем более не попал под буксируемый автомобиль, иначе колесо может намотать его на стойку передней подвески, он порвет тормозной шланг и наделает других бед. Поэтому второй водитель должен внимательно следить за лидером и притормаживать аккуратно без резких нажимов на педаль.

Решаться на маневры и тем более обгоны в таком положении можно только при самой благоприятной дорожной обстановке, особенно сложно объезжать препятствие перед поворотом: буксируемому может не остаться ни места, ни времени для завершения маневра, ведь радиус поворота у двух сцепленных автомобилей значительно больше.

При движении под уклон лидер не должен тормозить первым. Водитель буксируемого автомобиля должен притормаживать (не тормозить!), давая возможность ведущему поддерживать равномерное движение с натягом троса.

Лучше всего эти технические приемы буксировки отретировать до отъезда в путешествие.

Свои особенности имеет *вождение автомобиля с прицепом*. Они объясняются тем, что автопоезд значительно длиннее самого автомобиля, а иногда и шире, выше (в случае с прицепами-дачами). Это следует учитывать при обгонах, при объезде автомобилей и других объектов на дороге, при въезде под арки и езде по лесу. Особое внимание требуется при обгоне велосипедистов.

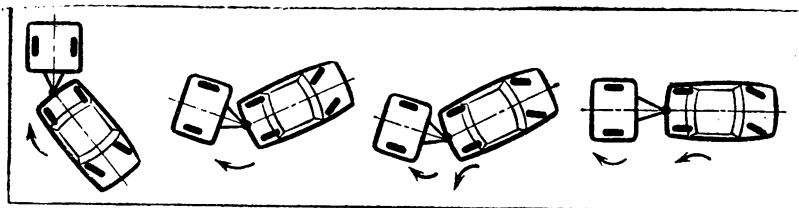


Рис. 8. Схема движения автомобиля с прицепом задним ходом

Больше обычной нужна дистанция при остановке около впереди остановившейся машины, чтобы при объезде не задеть ее правым боком прицепа. Автопоезду сложнее производить и правый поворот, поскольку внутреннее колесо прицепа движется по меньшему радиусу, чем заднее колесо автомобиля. Поэтому необходимо перед поворотом заблаговременно принять влево. Или надо не поворачивать автомобиль круто вправо, а проехать угол поворота и только потом повернуть. Однако эти способы не всегда применимы при интенсивном движении.

Наличие тяжелого прицепа на сцепке влияет на движение автомобиля под уклон и в гору. На спусках ни в коем случае не выключать сцепления, а перед подъемом следует заранее включить низкую передачу и двигаться на небольшой скорости, но без переключения передачи на склоне.

Требует предварительной тренировки езда задним ходом. Действия рулем в этом случае отличаются от обычных, так как прицеп соединен с автомобилем шарнирно. В этом нетрудно убедиться, взглянув на рис. 8.

Особое внимание следует обращать на равномерную загрузку прицепа, от которой во многом зависит управляемость автопоезда, поскольку при неправильной загрузке может значительно перераспределиться масса автомобиля-«тягача». Центр тяжести груза должен быть расположен под серединой колесной оси и не должен иметь возможности свободного передвижения в прицепе, иначе управляемость автомобиля будет бессистемно изменяться.

На рис. 9 показано, как влияет загрузка прицепа на распределение массы автомобиля-«тягача», приходящейся на передние и задние колеса. При нейтральной загрузке (а) влияние практически не оказывается. При смещении груза в прицепе вперед (б), перегружаются задние колеса «тягача» и разгружаются передние, что ухудшает их сцепление с грунтом, а значит, и управляемость автомобиля.

Если груз в прицепе смещён назад (в), то перегружаются передние колеса «тягача» и разгружаются ведущие задние колеса, что способствует их пробуксовке на скользкой дороге (в дождь, грязь) и заносу машины.

При перегрузке передней части прицепа возникают неприятные явления и на поворотах, особенно в дождь. Это хорошо видно из рис. 10, где показано, как появляется дополнительное усиление на сцепном устройстве, способствующее развороту автомобиля.

Груженный прицеп значительно изменяет тормозной путь автомобиля (рис. 11), а при резком торможении на поворотах может вызвать его разворот. Поэтому трогаться с места, разогнаться, двигаться, тормозить и останавливаться следует очень мягко, спокойно, без резких рывков при включении сцепления и нажатии педали газа. Чем резче будут эти действия, тем неожиданнее груженный прицеп будет вносить свои поправки в процесс управления. Необходимо забыть о любых скоростных маневрах.

Прежде чем отправляться в дальнюю дорогу, надо опробовать прицеп рано утром на пустынной дороге, затем побывать несколько раз за городом в походах выходного дня.

Безопасности путешествия способствуют знания и соблюдение Правил дорожного движения, водительское мастерство и благоразумие участников движения. И надо на-

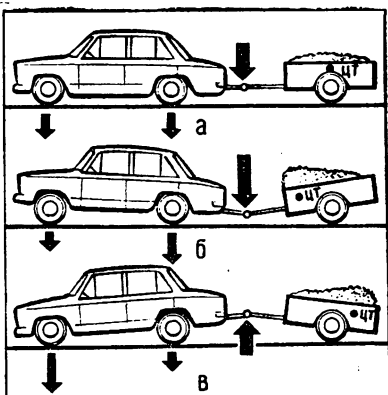


Рис. 9. Влияние загрузки прицепа на распределение массы автомобиля-тягача

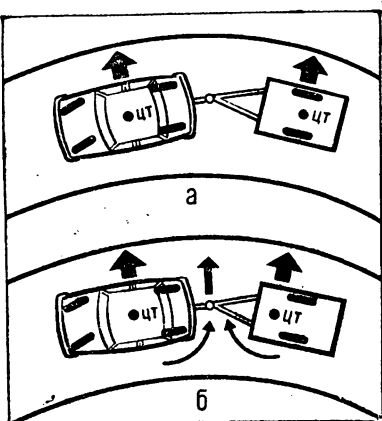


Рис. 10. Влияние загрузки прицепа на поведение автопоезда на повороте: а — центр тяжести прицепа над осью колес; б — центр тяжести прицепа смещен вперед

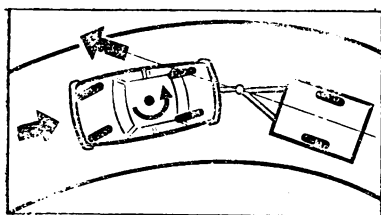


Рис. 11. Влияние прицепа на автомобиль при резком торможении на повороте

помнить еще ряд важных требований.

О вреде алкоголя вообще и недопустимости управления любым транспортным средством в состоянии опьянения написано немало. Треть дорожных происшествий официальная статистика относит на счет водителей «под хмельком». При чем в подавляющем боль-

шинстве случаев водители были «всего лишь» в состоянии легкого опьянения. Увы, в таком состоянии человек как раз и обманывается в оценке своих возможностей, не замечает того, что организм его уже не в состоянии выполнить все команды так, как это нужно.

У нас в стране пьянству, алкоголизму объявлен бой. В борьбе с этими негативными явлениями должны принять активное участие и автотуристы.

Теперь о другой ненужной и опасной привычке — о курении. О том, что курение вредно, известно всем, но вот, что оно особенно вредно в ограниченном объеме салона автомобиля, об этом задумывается не каждый. Исследования ученых показали, что табачный дым более токсичен, чем отработанные газы из выхлопной трубы легкового автомобиля (на единицу объема). Если предельно допустимая концентрация (ПДК) отравляющих веществ в воздухе выше единицы, то такой воздух уже считается вредным для здоровья.

Когда же пассажиры выкурят лишь по одной сигарете в течение часа, на организм некурящего водителя будет оказана вредная химическая нагрузка, равная 74,7 ПДК, что в 156 раз превышает гигиеническую норму. При обычном вдыхании дыма курящим человеком от одной сигареты химическая нагрузка составляет 695 ПДК, а при закрытых окнах автомобиля — на 20—30 процентов выше. Естественно, такие нагрузки вызывают слабость, повышенную утомляемость, состояние эйфории.

Нужно иметь также в виду возможность попадания пепла от сигареты при встречном потоке воздуха в глаза. А чтобы зажечь сигарету, приходится отвлекаться от управления машиной, что также опасно. Курение может быть и причиной пожара в автомобиле.

Кстати, несколько советов в случае возникновения (по

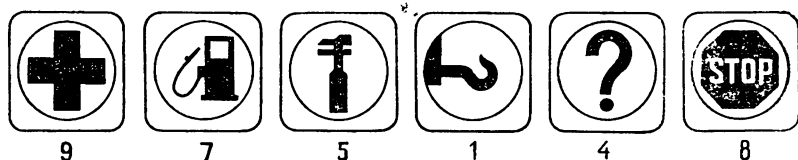
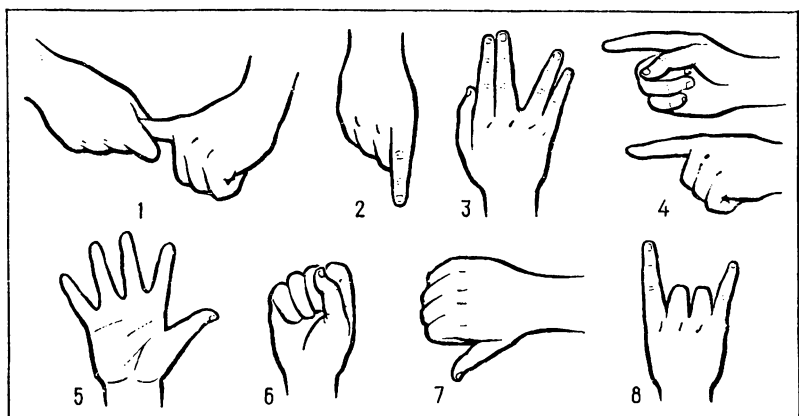


Рис. 12, 13. Дорожное эсперанто: 1. «Возьмите на буксир!». 2. «У вашей машины спущена шина». 3. «У вашей машины открыта дверь или багажник». 4. «Укажите дорогу». 5. «Помогите консультацией. Не пойму, что с машиной». 6. «Вы нарушаете правила движения». 7. «Дайте немного бензина». 8. «Остановитесь, ваша машина неисправна!». 9. «Требуется медицинская помощь»

любой причине) *пожара* в машине. Надо быстро остановиться, отключить зажигание и, если пожар возник в моторном отсеке, с помощью своего огнетушителя и огнетушителей из других автомобилей группы с разных сторон приступить к тушению. Пожар в салоне или багажнике потушить можно огнетушителем и подручными средствами, в том числе водой и песком, укрыв плотной тканью. Горящие предметы (например, чехлы и сиденья) можно попытаться вытащить из машины. Если же пожар возник в районе бензобака, то лучше спастись, потому что возможен взрыв.

У водителей автомобилей стали появляться *радионаушники*, что, конечно, ограничивает почти полностью поступление информации об обстановке на дороге через органы слуха. Кроме того, *музыка* — особенно громкая, с актив-

ным ритмическим строем — оказывает не всегда положительное влияние на психологическое состояние человека. При неблагоприятном стечении обстоятельств, в сложной дорожной обстановке такая музыка может способствовать принятию неверного решения, а в результате — авария. В то же время негромкая музыка с хорошо подобранным репертуаром создает музыкальный фон, повышающий работоспособность человека за рулем. Четких рекомендаций, связанных с подбором музыки для водителей, наукой пока не разработано, однако автотуристы должны иметь в виду ее отрицательные стороны.

Может в пути случиться, что по какой-либо причине автотурист отстал от группы, а помощь необходима. В такой ситуации полезно знать понятные многим *жесты*, с помощью которых можно не только что-то попросить, но и предотвратить в ряде случаев дорожные происшествия (см. рис. 12, 13).

Аналогичные функции могут выполнять и специальные *таблички* размером 230×230 мм, на которых изображаются известные водителям символы. Табличку «Stop», например, можно использовать, когда замечены неисправности в чем-либо автомобиле и т. д.

ТУРИСТУ ДЛЯ СПРАВОК

ПЛАНОВЫЕ ТУРИСТСКИЕ АВТОМАРШРУТЫ

Плановые всесоюзные туристские маршруты разрабатываются Центральным советом по туризму и экскурсиям. Путевки на эти маршруты распределяют Центральное бюро реализации туристско-экскурсионных путевок и все республиканские, краевые и областные советы по туризму и экскурсиям, которые часть путевок выделяют профсоюзным организациям предприятий и учреждений, имеющим возможность продать их туристам на льготных условиях. Остальные путевки реализуются в индивидуальном порядке за наличный расчет.

Всесоюзные туристские маршруты для автотуристов организованы для путешествующих на собственном автомобиле. Путевки на эти маршруты рассчитаны для отдыха семей из 2 или 3 человек. Семейная путевка на 3 человек может быть продана супругам с одним ребенком, одному из родителей с двумя детьми или взрослому члену семьи с двумя детьми. Дети моложе 12 лет на маршрут не принимаются. Предъявление паспорта туристами от 16 лет и старше обязательно.

Туристская путевка дает право на проживание в туристском учреждении по всему маршруту, туристско-экскурсионное обслуживание, бесплатную стоянку в туристском учреждении, трехразовое питание. В дни переездов между пунктами на маршруте туристы питаются самостоятельно за свой счет.

Ниже дается описание плановых автомаршрутов. Приведена краткая характеристика каждого маршрута: название, номер в соответствии с принятой нумерацией всесоюзных туристских маршрутов, продолжительность путешествия (включая дни проживания в кемпингах или на турбазах и переезды между ними), общая протяженность, численность туристов, принимаемых по одной путевке, и стоимость одной путевки.

«По Военно-Грузинской дороге к Черному морю» (№ 2). *Продолжительность 24 дня, протяженность 1650 км, для совместного отдыха семьи из трех человек, цена путевки 318 руб. (схема маршрута на с. 110).*

Военно-Грузинская дорога — одна из самых известных в нашей стране. Историки нашли сообщения об этой дороге, уходящие во II век до нашей эры. Особое значение она приобрела после заключения в 1780 г. Георгиевского трактата, открывшего новую страницу в истории русско-грузинских отношений, заложившего основу тесного сотрудничества и породившего русского и грузинского народов. Собственно Военно-Грузинская дорога начинается в Орджоникидзе и заканчивается в Тбилиси. На всем ее 196-километровом протяжении дорожники постарались (к 200-летию юбилею Георгиевского трактата) сделать ее удобной для автотуристов. Вдоль дороги все время меняются пейзажи — предгорных степей и плодородных долин, высокогорных ледников и фирновых снегов. Много здесь древних и современных памятников: крепости и башни древних храмов и скульптурные композиции, памятники русским и грузинским деятелям культуры.

Начало маршрута — в Ростове-на-Дону, городе, богатом революционными, боевыми и трудовыми традициями. Здесь предусматривают-



Маршрут № 2. По Военно-Грузинской дороге к Черному морю: Ростов-на-Дону — Пятигорск — Тегенекли — Орджоникидзе — Гори — Кутаиси — Гагра

ся две ночевки. На второй день пребывания туристы совершают автобусную экскурсию по городу.

Третий день — переезд (458 км) в город *Пятигорск*, старейший курорт Кавказских Минеральных Вод. Здесь на турбазе «Ромашка» предусмотрены три ночевки. Отсюда туристы совершают автобусную экскурсию в Кисловодск, посещают краеведческий музей. На шестой день — переезд (230 км) в *Приэльбрусье*, известный туристский район. В кемпинге в пос. Тегенекли туристы проведут два дня (три ночевки). Воспользовавшись канатными дорогами, можно подняться на горы Чегет и Эльбрус, откуда открывается панорама Главного Кавказского хребта.

Девятый день — переезд в *Орджоникидзе* (265 км), столицу Северной Осетии. Много интересного узнают здесь туристы, совершив обзорную экскурсию по городу и познакомившись с краеведческим музеем. На одиннадцатый день путешествия автолюбители преодолевают Крестовый перевал и через 235 км останавливаются в кемпинге города *Гори*. Здесь предусматриваются три ночевки и экскурсии: в Тбилиси — на автобусе, в пещерный город Уплисцихе — на собственных автомобилях.

Следующий пункт, где туристы ночуют два дня, — город *Кутаиси*, откуда они совершают экскурсии по курорту Цхалтубо и архитектурному заповеднику в с. Гелати.

Заканчивается путешествие через 270 км в городе-курорте *Гагра*, где предусматривается девять ночевок. Здесь можно отдохнуть у моря, ознакомиться с городом и курортным парком, совершить пешеходную прогулку в живописное ущелье Жоэква и автобусную экскурсию в Пицунду.

«По Украине к Черному морю» (№ 3). Продолжительность 22 дня, протяженность 2 200 км, для совместного отдыха семьи из трех человек, цена путевки 321 руб.

Маршрут пересекает Украинскую ССР с севера на юг и знакомит с памятниками истории и культуры, городами республики, а также Смоленском и Кишиневом. Он проходит через лесные массивы на севере и западе, по лесостепным и степным районам Молдавии и юг Украины.

Начало — в *Смоленске*, одном из древнейших русских городов. Туристы имеют здесь две ночевки, совершают автобусную экскурсию по городу, знакомятся с кремлем. На третий день переезжают (600 км) в *Чернигов* — также древнейший город, богатый памятниками архитектуры. Здесь предусматриваются две ночевки и обзорная экскурсия по городу.

На пятый день туристы переезжают (140 км) в столицу Украины город-герой *Киев*. Здесь четыре ночевки. Экскурсионная программа разнообразна: автобусная экскурсия «Киев — столица Украинской ССР» знакомит с основными достопримечательностями города, с его историко-революционным прошлым; на собственных автомобилях туристы совершают экскурсию, посвященную архитектурным памятникам древней столицы Киевской Руси. Девятый день — переезд (537 км) в город *Львов*, один из крупнейших промышленных и культурных центров Украины. Во Львове четыре ночевки, обзорная экскурсия по городу, посещение картинной галереи.

На тринадцатый день, через 315 км пути, туристы прибывают в город *Черновцы*. Он удачно сочетает старинную архитектуру с современными ансамблями, многочисленными парками и скверами. Тут две ночевки и обзорная экскурсия.

В кемпинг (400 км) пос. *Вадул-луй-Водэ*, который находится на берегу Днестра, в 30 км от столицы Молдавии, туристы попадают



Маршрут № 3. По Украине к Черному морю: Смоленск — Чернигов — Киев — Львов — Черновцы — Вадул-луй-Водэ — Одесса (Каролино-Бугаз)

на 15-й день — предусмотрены две ночевки и автобусная экскурсия в Кишинев. Еще 200 км — и конечная точка маршрута в кемпинге «Каролино» на берегу Днестровского лимана в 32 км от Одессы. Здесь туристы пробудут пять дней, отдохнут на прекрасных пляжах, посетят на автобусе город-герой Одессу, знаменитые катакомбы.

«В Крым» (№ 4). Продолжительность 20 дней, протяженность 1500 км, для совместного отдыха семьи из двух человек, цена путевки 132 руб.

Маршрут связывает столицу нашей страны *Москву* и всесоюзную здравницу *Южный Берег Крыма*, пролегает по Симферопольскому шоссе — самой популярной автотуристской трассе. Проходит он через ряд крупных городов, известных культурными и историческими памятниками, и в большей своей части пересекает лесостепные и степные районы России и Украины.

Начинается путешествие в городе-герое *Москве*. В течение трех дней туристы будут жить в кемпинге «Бутово», совершат автобусную экскурсию «Столица СССР и Олимпиады-80», посетят Кремль и Выставку достижений народного хозяйства СССР.

На пятый день через 340 км — туристская база «Зеленая дубрава» в *Орле*, где предусмотрены две ночевки, автобусная экскурсия по городу и на собственных автомобилях — в музей И. С. Тургенева. На седьмой день туристы едут в *Харьков* (490 км), где



Маршрут № 4. В Крым: Москва — Орел — Харьков — Запорожье — Алушта

запланированы две ночевки и автобусная экскурсия по городу, а на собственных автомобилях — в Художественный музей.

Следующий пункт маршрута — *Запорожье* (210 км). Здесь путешественникам предложат автобусную экскурсию по городу и на Днепротгэс имени В. И. Ленина. Заканчивается маршрут в городе-курорте *Алуште*. Кроме отдыха у моря, туристам предложат автобусную экскурсию в *Гурзуф* и посещение Литературно-мемориального музея С. Н. Сергеева-Ценского.

«К Балтийскому морю» (№ 6). Продолжительность 18 дней, протяженность 1000 км, для совместного отдыха семьи из трех человек, цена путевки 243 руб.



Маршрут № 6. К Балтийскому морю: Новгород — Репино — Псков — Пярну

Маршрут знакомит с интереснейшими городами Северо-Запада России и городами Эстонской ССР. Множество памятников истории и культуры, осмотренных во время плановых экскурсий и самостоятельно, прекрасная мягкая природа, морские купания оставят добрую память об этой поездке.

Отправной пункт — *Новгород*, один из древнейших городов страны. Здесь предусматриваются три ночевки, автобусная экскурсия по городу, а также на собственных автомобилях в Новгородский кремль, Софийский собор и Грановитую палату. Далее туристы переезжают (250 км) в расположенный на берегу Финского залива курортный поселок *Репино*, где пробудут шесть дней. Культурная программа — автобусная экскурсия по памятным местам Ленинграда, а на собственных автомобилях — в Петропавловскую крепость и один из художественных музеев.

Следующий пункт маршрута (350 км) — древний *Псков*. В городе много выдающихся памятников архитектуры XII—XVII веков. За два дня туристы совершат экскурсии на собственных машинах по достопримечательным местам (Псковский кремль, Историко-художественный музей).

Заканчивается путешествие в городе-курорте *Пярну* в Эстонии, на берегу Пярнуского залива. Сюда туристы едут 300 км. В кемпинге «Валгеранд» они проведут пять дней, отдохнут на берегу моря, совершат автобусную экскурсию по курорту и на собственных автомобилях в *Таллин*.

«К Каспийскому морю» (№ 7). Продолжительность 20 дней, протяженность 1500 км, для совместного отдыха семьи из трех человек, цена путевки 318 руб. (схема маршрута на с. 114).

Маршрут знакомит с природой и достопримечательностями Северного Кавказа. Большая его часть пролегает по степным районам и предгорьям Кавказа.



Маршрут № 7. К Каспийскому морю: Ростов-на-Дону — Ставрополь — Теберда — Нальчик — Махачкала — Дербент

Маршрут начинается в *Ростове-на-Дону*, где предусмотрены две ночевки. На второй день пребывания туристы совершают автобусную экскурсию по городу. Затем переезд (426 км) в *Ставрополь*. Здесь тоже две ночевки в кемпинге, экскурсии по городу и в краеведческий музей.

На пятый день (еще 265 км пути) туристы прибывают на турбазу «Азгек» в *Теберде* — всесоюзном климатическом курорте. За три дня они побывают в музее Государственного Тебердинского заповедника, совершат пешеходную прогулку к ближним водопадам, автобусную экскурсию в известный туристский центр Домбай, поднимутся по пассажирской канатной дороге на гору Мусса-Ачитара.

На девятый день, после 285-километрового пробега, туристов встречает столица Кабардино-Балкарской АССР — город-курорт *Нальчик*. Тут их ожидают четыре ночевки на турбазе «Лесная поляна»

и три интереснейшие экскурсии на собственных автомобилях: в Приэльбрусье, где они поднимутся по канатной дороге на одну из вершин этого района; к Голубым озерам, о которых сложено множество легенд; к знаменитым Чегемским водопадам. В Нальчике туристам предложат совершить пешеходную экскурсию по городу с посещением краеведческого музея, а также подняться в фуникулере на смотровую площадку.

Тринадцатый день займет переезд в столицу Дагестанской АССР город *Махачкалу* (395 км). Здесь запланированы две ночевки в кемпинге и обзорная экскурсия по городу. Вероятно, никто не упустит возможности искупаться в Каспийском море, пляжи которого совсем недалеко от кемпинга.

Заканчивается путешествие через 125 км в *Дербенте* — древнейшем городе Северного Кавказа, где вблизи прекрасных песчаных пляжей туристы проведут шесть дней. Кроме купаний в море, разумеется, знакомство с памятниками архитектуры и истории города, экскурсии в крепость Нарин-Кала и краеведческий музей.

ПЕРЕЧЕНЬ КЛАССИФИЦИРОВАННЫХ УЧАСТКОВ АВТОТУРИСТСКИХ ПОХОДОВ НА 1985—1988 гг.

В перечне опущены маршруты высших категорий сложности, но для удобства пользования им сохранена нумерация маршрутов, как в оригинале. Звездочкой обозначены пункты, в которых обязательны промежуточная отметка в маршрутных документах или фотографирование группы автотуристов с автомобилями и характерными объектами ландшафта. В скобках — протяженность, км.

Прибалтика, Белоруссия

II категория сложности

1. Тарту — Отепя — Сангасте — Рюге — Апе — Алуksне — Лиепна — Виляка — Карсава — Лудза — Пилда — Эзерниеки — Краслава — Даугавпилс — Турмантас — Дукштас — Игналина — Кальтиснай — Швенченнс — Адутшкис — Комай — Нарочь — Мядель — Молодечно — Хатынь — Минск (820).

2. Пярну — Тыстамаа — Виртсу — Куйвасту — Ориссааре — Лейзи — Кихелконна — Сяэре — Кингисепп — Каали — Валяла — Ориссааре — Конгува — Ныммкюла — Лихула — Кулламаа — Вигала — Пярну — Якуби — Вилувере — Вяндра — Сууре-Яани — Кугля — Тырвааугу — Выхма — Вильянди — Каркси — Кярстна — Тыва — Отепя (698).

Украина (Карпаты, Крым)

I категория сложности

3. Керчь — Феодосия — Судак — Алушта — Ялта — Севастополь — Египатория — Красноперекопск — Каховка (650).

4. Львов — Самбор — Турка — пер. Ужокский — Ужгород — Мукачево — Хуст — Рахов — Яремча — Коломыя — Черновцы (660).

II категория сложности

5. Бахчисарай — Ай-Петри — Ялта — Охотничье заповедное хозяйство * — Алушта — Судак — Феодосия — Каменка * — Арабатская стрелка — Генчешек * (450).

III категория сложности

6. Заболотов — Косов — Верховина — Ворохта — Ясиня — Рахов — Кобылецкая Поляна — Дубовое — Усть-Чорна — Колочава — Синеви́рская Поляна — Межгорье — Липча — Долгое — Свалява — Мукачево (876).

7. Свалява — Долгое — Липча — Межгорье — пер. Синеви́рский — Колочава — Угля * — Дубовое * — пер. Водницкий — Водича * — пер. Тювшак — Кобылецкая Поляна * — пер. Камень Клевка — Рахов — пер. Яблоницкий — Кременцы — Верховина — Косов — Заболотов (415).

8. Киев — Бородеянка — Макаров — Бышев — Фастов — Корнин — Попельня — Ружин — Казатин — Комсомольское — Уланов — Хмельник — Лука-Барская — Бар — Ялтушков — Новая Ушица — Дунаевцы — Смотрич — Скала-Подольская — Чортков — Бучач — Монастыриска — Тысменица — Коломыя — Яблонов — Косов — Верховина — Ворохта — Кременцы — Яремча (796).

Север европейской части СССР

I категория сложности

12. Ленинград — Выборг — Климово — Мельниково — Приозерск — Всеволожск — Петрокрепость — Нов. Ладога — Петрозаводск (1020).

13. Петрозаводск — Медвежьегорск — Сегежа — Кемь — Кандакша — Мурманск (1108).

II категория сложности

14. Казань — Малмыж — Уржум — Колинск — Киров — Сыктывкар (872).

15. Калязин — Углич — Рыбинск — Пошехонье — Володарск — Череповец — Устюжна — Пестово — Боровичи — Валдай — Торжок — Осташков (979).

16. Сланцы — Ляды — Луга — Оредеж — Кириши — Будогощь — Тихвин — Лодейное Поле — Пряжа — Колатсельга — Сортавала — Приозерск (1285).

17. Приозерск — Сортавала — Салми — Олонец — Лодейное Поле — Ошта — Вознесенье — Педасельга — Петрозаводск — Кондопога — Кяппесельга — Медвежьегорск (858).

III категория сложности

18. Медвежьегорск — Кондопога — Шуя — Спасская губа — Вохтозеро * — Суоярви * — Лоймола — Питкяранта — Колатсельга — Пряжа — Петрозаводск — Шелтозеро — Вознесенье — Вытегра — Белозерск — Вологда (1161).

Кавказ

I категория сложности

24. Баку — Шемаха — Евлах — Кировабад — Казах — Тбилиси (553).

25. Баку — Кировабад — Казах — Дилижан — Севан — Ереван (634).

26. Новороссийск — Сочи — Сухуми — Зугдиди — Самтредна — Кутаиси — Тбилиси — Орджоникидзе (1129).

II категория сложности

27. Орджоникидзе — Тбилиси — Цалка — Ахалкалаки — Баку-риани — Хашури — Сачхере — Зестафони — Кутаиси — Зугдиди — Джвари — Местиа (815).

III категория сложности

28. Ленинанкан — Богдановка — Цалка — Тбилиси — Орджоникидзе — Кисловодск — Учкеек — Верхн. Мара — Карачаск — Преградная — Псебай — Мостовской — Ярославская — Майкоп — пер. Гойтхский — Туапсе (1257).

Поволжье, Урал, Западный Казахстан

I категория сложности

33. Казань — Бунск — Ульяновск — Сурское — Саранск (442).

34. Куйбышев — Бузулук — Сорочинск — Оренбург (438).

35. Астрахань — Элиста — Волгоград (581).

II категория сложности

36. Куйбышев — Чапаевск — Балаково — Энгельс — Уральск (1124).

37. Свердловск — Тюбук — Касли — Кыштым — Карабаш — Миасс — Учалы — Белорецк — Магнитогорск — Сибай — Зиланр — Кугарчи — Саракташ — Оренбург (932).

III категория сложности

38. Гурьев — Астрахань — Элиста — Ремонтное — Зимовники — Ростов-на-Дону (1090).

39. Элиста — Астрахань — Гурьев — Актюбинск (1248).

40. Киров — Колинск — Уржум — Малмыж — Игра — Очер — Краснокамск — Пермь — Кунгур — Чусовой — Березники (1177).

41. Оренбург — Кумертау — Мраково — Баймак — Сибай — Магнитогорск — Белорецк — Кага — Макарово — Стерлитамак — Уфа (971).

Казахстан, Средняя Азия

I категория сложности

44. Красноводск — Небит-Даг — Казанджик — Кызыл-Арват — Бахарден — Ашхабад — Мары — Чарджоу (1191).

45. Алма-Ата — Чу — Хантау — Сарышаган — Балхаш — Караганда — Целиноград (1267).

II категория сложности

46. Хива — Ургенч — Бухара — Карши — Самарканд (1124).

47. Ош — Джалал-Абад — Таш-Кумыр — Токтогул — Фрунзе (637).

III категория сложности

48. Актюбинск — Богетсай — Карабугак — Иргиз — Аральск — Казалинск — Джусалы — Туркестан — Чимкент — Ташкент (1697).

49. Алма-Ата — Чилик — Кегень — Кенсу — Пржевальск — Рыбачье — Нарын — Чаек — пер. Алабель — Токтогул — Таш-Кумыр — Ош (1776).

50. Есиль — Аркалык — Джекказган — Караганда — Каркаралинск — Кайнар — Караул — Аягуз (1743).

Сибирь, Казахстан, Алтай

I категория сложности

62. Омск — Новосибирск — Барнаул (899).

II категория сложности

63. Усть-Каменогорск — Самарское — Курчум — Буран — Зайсан — Бугаз — Кокпеты — Георгиевка — Усть-Каменогорск (846).

64. Барнаул — Бийск — Карабинка — Турочак — Артыбаш — Чоя — Горно-Алтайск (519).

65. Бийск — Мартыново — Ельцовка — Кузедеево — Новокузнецк — Кемерово — Юрга — Томск — Болотное — Камень-на-Оби — Барнаул — Алейск — Бийск (1542).

66. Барнаул — Алейск — Бийск — Майна — Черга — Туэкта — Иня — Чибит — Кош-Агач — Тошанта (943).

III категория сложности

67. Барнаул — Камень-на-Оби — Карасук — Березовка — Павлодар — Семипалатинск — Шемонаиха — Змеиногорск — Кольвань — Курья — Алейск — Барнаул (1302).

68. Барнаул — Рубцовск — Семипалатинск — Георгиевка — Усть-Каменогорск — Шемонаиха — Змеиногорск — Краснощеково — Петропавловское — Смоленское — Бийск — Барнаул (1400).

69. Кемерово — Красный Яр — Маринск — Ачинск — Ужур — Шира — Б. Ерба — Троицкое — Абакан — Туран — Кызыл (1235).

Восточная Сибирь

I категория сложности

79. Красноярск — Канск — Тайшет — Нижнеудинск — Черемхово — Иркутск (1052).

80. Кемерово — Маринск — Красноярск (524).

81. Красноярск — Дивногорск — Балахта — Абакан — Минусинск — Кызыл (846).

II категория сложности

82. Тулун — Илир — Братск — Видим — Усть-Кут (584).

83. Красноярск — Камарчага — Нарва — Выезжий Лог — Сисим — Артемовск — Минусинск — Абакан — Черногорск — Новоселово — Балахта — Дивногорск — Красноярск (909).

84. Абакан — Минусинск — Шушенское — Ермаковское — Туран — Кызыл — Ак-Довурак — Абаза — Абакан (1170).

III категория сложности

85. Красноярск — Уяр — Партизанское — Выезжий Лог — Артемовск — Минусинск — Абакан — Ужур — Ачинск — Красноярск (980).

86. Могойто — Гремячинск — Улан-Удэ — Хоринск — Сосново-Озерное — Романовка — Чита — Дарасун — Нерчинск (1229).

Дальний Восток

I категория сложности

87. Хабаровск — Бикин — Дальнеречинск — Спасск-Дальний — Усурийск — Владивосток (756).

II категория сложности

88. Невер — Тындинский — Чульман — Алдан — Улу — Якутск (1177).

III категория сложности

89. Холмск — Красногорск — Лесогорск — Ботняково — Смирных — Горонайск — Макарово — Долинск — Южно-Сахалинск — Холмск (849).

90. Благовещенск — Архара — Касаткино — Пашково — Облучье — Хабаровск (676).

**ТУРИСТСКИЕ УЧРЕЖДЕНИЯ
ЦЕНТРАЛЬНОГО СОВЕТА ПО ТУРИЗМУ И ЭКСКУРСИЯМ,
ПРИНИМАЮЩИЕ АВТОТУРИСТОВ**

РСФСР

Алтайский край. Турбаза «Алтай» (659329, Бийск, Смоленский тракт). Турбаза «Золотое озеро» (659554, Горно-Алтайская АО, Турочакский р-н, с. Артыбаш).

Амурская область. Турбаза «Мухинская» (675092, Благовещенск).

Архангельская область. Тургостиница «Беломорская» (163061, Архангельск, ул. Тимме, 3). Турбаза «Северная Двина» (164402, Архангельск, Приморский р-н, д. Малые Карелы).

Белгородская область. Турбаза «Белгород» (308010, Белгород, ул. Горького, 54). Тургостиница «Салют» (308010, Белгород, ул. Богдана Хмельницкого, 139).

Бурятская АССР. Турбаза «Байкальский прибор» (671204, Бурятская АССР, Кабанский р-н, п/о Посольск). Тургостиница «Баргузин» (670000, Улан-Удэ, ул. Советская, 28). Турбаза «Котокель» (671269, Бурятская АССР, Прибайкальский р-н, п/о Турка, с. Исток). Турбаза «Максимиha» (671624, Бурятская АССР, Баргузинский р-н, с. Максимиha). Турбаза «Улан-Удэ» (670027, Улан-Удэ, Верхняя Березовка).

Владимирская область. Тургостиница «Клязьма» (601287, Владимир, Судогодское шоссе, 15). Турбаза «Мстера» (601408, Владимирская обл., Вязниковский р-н, пос. Мстера).

Волгоградская область. Турбаза «Волжская» (404130, Волжский, ул. Набережная).

Вологодская область. Турбаза «Сиверская» (161100, Кириллов).

Воронежская область. Туркомплекс «Спутник» (394085, Воронеж, Московский просп., 145).

Дагестанская АССР. Турбаза «Дербент» (368600, Дербент). Кемпинг «Махачкала» (368000, Махачкала, Каспийское шос.). Турбаза «Терменлик» (368200, Дагестанская АССР, Буйнакский р-н, с. Манас Аул).

Ивановская область. Турбаза «Чайка» (155050, Ивановская обл., пос. Лежнво).

Иркутская область. Турбаза «Прибайкальская» (666016, Иркутская обл., Иркутский р-н, п/о Листвянка, пос. Никола).

Кабардино-Балкарская АССР. Тургостиница «Азау» (361607, Кабардино-Балкарская АССР, пос. Терскол). Кемпинг в с. Байдаево (361603, Кабардино-Балкарская АССР, пос. Эльбрус, с. Байдаево). Турбаза «Голубые озера» (361810, Кабардино-Балкарская АССР, Советский р-н, с. Бабугент). Турбаза «Долинск» (360002, Нальчик, Долинск). Тургостиница «Игкол» (361603, Кабардино-Балкарская АССР, пос. Терскол). Тургостиница «Нарт» (360000, Нальчик, ул. Лермонтова, 2). Турбаза «Ташлы-Тала» (361318, Кабардино-Балкарская АССР, Урванский р-н, с. Ташлы-Тала). Кемпинг «Урвань» (361308, Кабардино-Балкарская АССР, Урванский р-н, с. Урвань). Тургостиница «Чегет» (361608, Кабардино-Балкарская АССР, пос. Терскол).

Калининградская область. Тургостиница «Турнет» (236043, Калининград, ул. А. Невского, 53). Турбаза «Якорь» (238560, Калининградская обл., пос. Приморье, Балтийский перешеек).

Калининская область. Турбаза «Селнгер» (172752, Калининская обл., Осташковский р-н, п/о Новые Ельцы). Турбаза «Спутник»

(171333, Калининская обл., Калининский р-н, п/о Эммаусс). Тургостинница «Турист» (170002, Калинин, ул. Коминтерна, 47/102).

Калужская область. Тургостинница «Зуль» (248600, Калуга, ул. Гоголя, 2).

Карельская АССР. Туркомплекс «Карелия» (185005, Петрозаводск, наб. Гюллинга, 2). Турбаза «Косалма» (186105, Карельская АССР, Прионежский р-н). Турбаза «Лососинка» (185014, Петрозаводск, ул. Парковая, 44).

Кировская область. Турбаза «Вишкиль» (612134, Кировская обл., Котельничский р-н, п/о Вишкиль).

Коми АССР. Турбаза «Лемью» (167000, Сыктывкар).

Костромская область. Турбаза «Берендеевы поляны» (157860, Костромская обл., Суздальский р-н). Турбаза «Ветлуга» (157610, Шарья). Тургостинница «Волга» (156000, Кострома, ул. Юношеская, 1). Турбаза «Волжский прибор» (157942, Костромская обл., Красносельский р-н, п/о Боровиково). Турбаза «Луново» (157939, Костромская обл., п/о Торфаное). Турбаза «Сосновый бор» (157936, Костромская обл., Костромской р-н, п/о Трифоныч).

Краснодарский край. Кемпинг «Агой» (353830, Краснодарский край, Туапсинский р-н, пос. Агой); кемпинг имеет филиал — лагерь для автотуристов «Небуг». Туркомплекс «Армавирский» (352900, Армавир, городская роща). Тургостинница «Бургас» (354380, Сочи, Адлер, ул. Ленина, 233). Турбаза «Волна» (352830, Краснодарский край, Туапсинский р-н, пос. Агой, турбаза «Волна»); турбаза имеет также лагерь для автотуристов. Турбаза «Восход» (352564, Краснодарский край, Мостовский р-н, пос. Псебай, ул. Главная, 27). Турбаза «Горизонт» (353470, Геленджик, ул. Туристская, 4). Автотурбаза «Заря» (352844, Краснодарский край, Туапсинский р-н, пос. Джубга); автотурбаза имеет филиал — лагерь для автотуристов в пос. Лермонтово. Автотурбаза «Кубань» (353470, Геленджик, ул. Луначарского, 98). Турбаза «Лотос» (353890, Приморско-Ахтарск). Кемпинг «Межгорье» (353272, Горячий Ключ). Турбаза «Прибой» (353660, Ейск); турбаза имеет два лагеря для автотуристов вблизи базы и на косе Долгой. Турбаза «Приморская» (352841, Краснодарский край, Туапсинский р-н, пос. Новомихайловский). Автотурбаза «Рассвет» (354235, Сочи, пос. Дагомыс, ул. Армавирская, 56); турбаза имеет филиал — лагерь для автотуристов. Кемпинг «Турист» (353335, Крымск, хут. Красный, ул. Адагумская, 191). Автотурбаза «Чайка» (354100, Сочи, пос. Лазаревское, ул. Победы, 2). Турбаза «Юность» (352100, Тихорецк, роща им. Кочубея).

Адыгейская автономная область. Туркомплекс «Майкоп» (352703, Майкоп, ул. Апшеронская, 110). Кемпинг «Турист» (352703, Майкоп, пос. Краснооктябрьский, ул. Кубанская, 1). Кемпинг «Шапсуг» (350790, Краснодарский край, Адыгейская АО, Теучежский р-н, пос. Яблоновский).

Красноярский край. Турбаза «Саяны» (662800, Минусинск, ул. Динамо, 1а).

Куйбышевская область. Турбаза «Дубки» (443029, Куйбышев, ул. Демократическая). Турбаза «Жигули» (445003, Тольятти, порт-поселок).

Курганская область. Тургостинница «Курган» (640023, Курган, просп. Конституции СССР, 52).

Курская область. Турбаза «Сосновый бор» (305007, Курск, ул. Энгельса, 150).

Ленинградская область. Турбаза «Лосевская» (188742, Ленинградская обл., Приозерский р-н, пос. Лосево), Тургостинница «Репинская»

(188648, Ленинградская обл., пос. Репино, Приморское шос., 428), Кемпинг «Репино» (188648, Ленинградская обл., пос. Репино, Приморское шос., 419). Турбаза «Поддубская» (188120, Ленинградская обл., Лужский р-н, п/о Оредеж).

Марийская АССР. Турбаза «Сура» (425314, Марийская АССР, Горномарийский р-н, Новая Слобода).

Мордовская АССР. Турбаза «Зеленая роща» (430000, Саранск, Нижегородская дача, квартал 136).

Московская область. Кемпинг «Бутово» (142760, Московская обл., Ленинский р-н, пос. Бутово). Турпансионат «Клязьминское водохранилище» (141015, Московская обл.).

Мурманская область. Турбаза «Тулома» (184374, Мурманская обл., Кольский р-н, пос. Верхнетуломский). Тургостиница «Хибинки» (184230, Кировск, ул. Ленинградская, 7). Тургостиница «69-я параллель» (183042, Мурманск, Лыжный пр., 14).

Новгородская область. Тургостиница «Мста» (174400, Боровичи, ул. Желябова, 5). Новгородский кемпинг (173006, Новгород, Савино).

Омская область. Тургостиница «Турист» (644108, Омск, ул. Профессиональная, 2).

Оренбургская область. Турбаза «Бузулукский бор» (461010, Оренбургская обл., Бузулукский р-н, пос. Партизанский). Турбаза «Нежинка» (461320, Оренбургская обл., Оренбургский р-н, с. Нежинка). Турбаза «Рассвет» (461350, Оренбургская обл., Илекский р-н, с. Илек).

Орловская область. Автотурбаза «Зеленая дубрава» (303120, Орел, пос. Цон).

Пензенская область. Тургостиница «Ласточка» (440049, Пенза, ул. Мира, 35); имеет филиал «Чистые пруды» в 2 км от с. Рамзай Мокшинского р-на. Турбаза «Солнышко» (442343, Пензенская обл., Пензенский р-н, с. Куриловка).

Пермская область. Туркомплекс «Волна» (617740, Чайковский, Приморский бульв., 26).

Приморский край. Турбаза «Лазурный берег» (690038, Владивосток, пос. Лазурный берег).

Псковская область. Турбаза «Алольская» (182300, Псковская обл., Пустошкинский р-н, п/о Алоль). Турбаза «Великолукская» (182100, Великие Луки, ул. Фурманова, 65). Кемпинг «Корытово» (180097, Псков, пос. Корытово, ул. Я. Райниса, 58). Пушкино-Горский кемпинг (181370, Пушкинские Горы).

Ростовская область. Ростовский кемпинг (344009, Ростов-на-Дону, Новочеркасское шос.). Тургостиница «Турист» (344038, Ростов-на-Дону, просп. Октября, 19).

Саратовская область. Турбаза «Волга» (413005, Саратовская обл., с. Пристанное).

Северо-Осетинская АССР. Турбаза «Дзيناга» (363518, Северо-Осетинская АССР, Ирафский р-н, сел. Дзيناга). Турбаза «Кахтисар» (363128, Северо-Осетинская АССР, Пригородный р-н, с. Даргава). Турбаза «Урсдон» (363400, Северо-Осетинская АССР, Дигорский р-н). Туркомплекс «Цей» (363200, Северо-Осетинская АССР, Алагирский р-н, сел. Цей).

Смоленская область. Тургостиница «Росния» (214000, Смоленск, ул. Дзержинского, 23/2). Автотурбаза «Хвойная» (214028, Смоленск-28).

Ставропольский край. Ставропольский кемпинг (355005, Ставрополь, ул. Герцена, 102). Тургостиница «Турист» (355003, Ставрополь

ул. Ленина, 273). Туркомплес «Озерный» (357537, Пятигорск). Турбаза «Ромашка» (357527, Пятигорск, ст. Лермонтовская).

Карачаево-Черкесская автономная область. Турбаза «Азгек» (357192, Теберда, ул. Орджоникидзе, 20). Турбаза «Архыз» (357152, Карачаево-Черкесская АО, Зеленчукский р-н, пос. Архыз). Тургостиница «Теберда» (357192, Теберда).

Тувинская АССР. Тургостиница «Монгулек» (776000, Кызыл, ул. Кочетова, 1).

Тульская область. Турбаза «Алексин бор» (301340, Тульская обл., Алексинский р-н).

Тюменская область. Турбаза «Верхний бор» (625041, Тюмень). Тургостиница «Турист» (625035, Тюмень, ул. Республики, 162).

Хабаровский край. Тургостиница «Турист» (680059, Хабаровск, ул. Карла Маркса, 67).

Челябинская область. Турбаза «Ильменская» (456308, Мнасс). Тургостиница «Турист» (454127, Челябинск, ул. Лесопарковая, 6).

Чувашская АССР. Тургостиница «Волжанка» (429527, Чувашская АССР, Чебоксарский р-н, пос. Сюктерка).

Российская Федерация. Тургостиница «Ростов» (152100, Ростов Великий, ул. Свердлова, 64а).

УКРАИНСКАЯ ССР

Винницкая область. Турбаза «Ластивка» (287101, Винницкая обл., Винницкий р-н, с. Коло-Михайловка).

Волынская область. Тургостиница «Лесная песня» (264410, Ковель, ул. Калинина, 12).

Ворошиловградская область. Кемпинг «Боково-Платово» (349240, Антрацит, пос. Боково-Платово).

Донецкая область. Славяногорская турбаза (343233, Славяногорск, ул. 60-летия Октября, 1). Тургостиница «Турист» (340065, Донецк, бульв. Шевченко, 20).

Закарпатская область. Турбаза «Карпаты» (285310, Закарпатская обл., пос. Межгорье, ул. Советской Армии, 61). Тургостиница «Латорица» (295400, Мукачево, ул. Духновича, 93). Филиал турбазы «Свиатанок» — «Невицкое» (294000, Закарпатская обл., Ужгородский р-н, пос. Камяница). Турбаза «Трембита» (295800, Закарпатская обл., Раховский р-н, с. Кобылецкая Поляна). Турбаза «Форель» (295300, Закарпатская обл., Воловецкий р-н, с. Жденнево).

Запорожская область. Запорожский кемпинг (332014, Запорожская обл., с. Михайлово-Левшино). Тургостиница «Парус» (332440, Бердянск, ул. Мичурина, 93).

Киевская область. Киевский кемпинг (252038, Киев, Старо-Броварское шос., 31).

Кировоградская область. Турбаза «Лисова песня» (316000, Кировоградская обл., М., Высоковский р-н, с. Аникеево). Турбаза «Славутич» (317000, Светловодск, ул. Юбилейная, 1).

Крымская область. Тургостиница «Горизонт» (334882, Крымская обл., Судак, Таарничское шос., 8). Турбаза «Золотой пляж» (334810, Феодосия, Керченское шос.). Автотурбаза «Коралл» (334265, Крымская обл., пос. Гурзуф). Турбаза «Приморье» (334875, Крымская обл., Судакский р-н, пос. Планерское).

Львовская область. Львовский кемпинг (230000, Львов, Киевское шос., с. Дубляны).

Николаевская область. Турбаза «Очаков» (329240, Очаков).

Одесская область. Кемпинг «Каролино» (272066, Одесская обл., Белгород-Днестровский р-н, коса Каролино-Бугаз). Туркомплекс «Одесса» (270015, Одесса, Гагаринское шос., 5).

Полтавская область. Кемпинг «Зеленая дубрава» (314000, Полтавская обл., пос. Копылы). Тургостиница «Украина» (315600, Миргород, ул. Гоголя, 148).

Ровенская область. Турбаза «Стырь» (265122, Ровенская обл., Млыновский р-н, с. Хренники).

Харьковская область. Харьковский кемпинг (312150, Харьков, пос. Высокий).

Черниговская область. Тургостиница «Брянск» (250027, Чернигов, ул. Шевченко, 103).

Черновицкая область. Турбаза «Буковина» (275430, Черновицкая обл., с. Валя Кузьмина). Кемпинг «Черновцы» (274000, Черновцы, ул. Московской Олимпиады, 3).

БЕЛОРУССКАЯ ССР

Брестская область. Тургостиница «Беларусь» (224021, Брест, бульв. Шевченко, 150). Кемпинг «Брестский» (224009, Брест, крепость).

Минская область. Автотурбаза «Нарочанка» (222322, Минская обл., Мядельский р-н, п/о Нарочь).

УЗБЕКСКАЯ ССР

Джизакская область. Кемпинг «Санзар» (708017, Джизакская обл., саввинсовхоз «Джизак»).

Самаркандская область. Кемпинг «Гулибог» (703020, Самаркандская обл., Самаркандский р-н). Турбаза «Ешлик» (703000, Самаркандская обл., пос. Агалык).

Ташкентская область. Туркомплекс «Саехат» (700176, Ташкент, Луначарское шос., 115). Тургостиница «Чимган» (702192, Ташкентская обл., Верхне-Чирчикский р-н, пос. Чимган).

КАЗАХСКАЯ ССР

Алма-Атинская область. Тургостиница «Ала-Тау» (480051, Алма-Ата, просп. Ленина, 105). Тургостиница «Медео» (480101, Алма-Ата, Медео).

Восточно-Казахстанская область. Тургостиница «Турист» (482018, Усть-Каменогорск, ул. Новошкольная, 9).

Қарагандинская область. Турбаза «Каркаралинская» (472610, Карагандинская обл., Каркаралинский р-н).

Кустанайская область. Турбаза «Лесная» (458051, Кустанайская область, пос. Щербаковка). Тургостиница «Турист» (458051, Кустанай, ул. Советская, 72).

Павлодарская область. Турбаза «Баянаул» (638730, Павлодарская обл., пос. Баянаул).

Чимкентская область. Тургостиница «Турист» (486019, Чимкент, просп. Ленина, 43).

ГРУЗИНСКАЯ ССР

Тургостиница «Амирани» (383210, Сигнахи). Тургостиница «Арагви» (383073, Грузинская ССР, Душетский р-н, пос. Пасанаури). База-

летская турбаза (383063, Грузинская ССР, Душетский р-н, с. Базалети). Боржомская турбаза (383720, Грузинская ССР, курорт Боржом — парк, плато). Тургостиница «Вардзиа» (383770, Грузинская ССР, Асплиндзский р-н, с. Вардзиа). Кемпинг в г. Гори (383500, Гори, ул. Данелидзе, 127). Турбаза «Дигеми» (380074, Тбилиси, Военно-Грузинская дорога). Туркомплекс им. Комсомола Грузии (383080, Казбеги). Кемпинг в Кутанси (384000, Кутанси, Самтредское шос., сел. Квтири). Турбаза «Кавкасион» (383230, Лагодежи, ул. Свободы, 81). Михетская турбаза (383400, Михета, ул. Церетели, 15). Пагнийская турбаза (384690, Малтаква). Турбаза «Риони» (384000, Кутанси, Молодежный просп., 5-й пер., 15). Турбаза «Тба» (383720, Боржомский р-н, с. Тба). Тургостиница «Тбилиское море» (380115, Тбилиси, Тбилиское море). Турбаза «Телави» (383330, Телави, ул. Бахтриони, 40). Турбаза «Ушба» (384750, Местиа, ул. Ингурская, 22). Тургостиница «Хвамли» (384000, Кутанси, ул. Леселидзе, 71а). Шовская турбаза (384155, Грузинская ССР, Онский р-н, Шови).

Абхазская АССР. Турбаза «Золотой берег» (384854, Гудаута). Кемпинг в г. Гагра (384870, Новая Гагра, ул. Лакоба, 50). Тамышская турбаза (384840, Абхазская ССР, Очамчирский р-н, с. Тамыш).

Юго-Осетинская автономная область. Турбаза «Осетия» (383570, Цхинвали, ул. Московская, 20).

ЛИТОВСКАЯ ССР

Бирштонская турбаза (234490, Бирштонас, ул. Туристу, 1). Вильнюсская турбаза (232000, Вильнюс, ул. Вяркю, 70). Зарасайский кемпинг (234780, Зарасай, ул. Ленина, 32/1). Игналинская турбаза (234752, Литовская ССР, Игналинский р-н, пос. Палуше). Тракайская турбаза (234052, Тракай, пос. Ужтракис).

МОЛДАВСКАЯ ССР

Тургостиница «Аист» (278000, Тирасполь, пер. Набережный, 3). Кемпинг «Вадул-луй-Водэ» (278352, Молдавская ССР, Кишинев, пос. Вадул-луй-Водэ).

ЛАТВИЙСКАЯ ССР

Тургостиница «Турист» (226048, Рига, ул. Слокас, 1).

КИРГИЗСКАЯ ССР

Тургостиница «Саякат» (720000, Фрунзе, ул. Душанбинская, 8а). Турпансионат «Иссык-Куль» (722316, Иссык-Кульская обл., с. Бос-Тери). Турбаза «Ош» (714000, Ош, Юго-Восточный р-н). Турбаза «Сары-Челек» (715705, Ошская обл., Джанги-Джольский р-н, пос. Аркит).

ТАДЖИКСКАЯ ССР

Турбаза «Таджикское море» (735750, Кайраккум).

АРМЯНСКАЯ ССР

Дилижанская турбаза (377250, Дилижан). Тургостиница «Наири» (375060, Ереван, Норк, ул. Амаранцани, 250). Тургостиница «Эребуни» (375011, Ереван, ул. Налбандяна, 28/1).

ЭСТОНСКАЯ ССР

Кемпинг «Валгеранд» (203600, Пярну, ул. Сээдри, 4). Турбаза «Каукси» (202033, Эстонская ССР, Кохтла-Ярвеский р-н). Тургостиница «Кунгла» (200010, Таллин, ул. Крейцвальди, 23). Кемпинг «Сааре» (203300, Эстонская ССР, Кингисеппский р-н, сельсовет Мяндыла).

ЛИТЕРАТУРА

- Автомобилист: Сборник / Сост. М. Г. Тилевич. — М.: Изд-во ДОСААФ, 1983.
- Акимова Н. И., Гинцбург М. Г. В путешествие на автомобиле. — М.: Знание, 1969.
- Александров Ю. Н., Шабуров Ю. Н. По Подмосковию: Путеводитель для автогуристов. — М.: Профиздат, 1984.
- Бохан В. Ф. Юридический справочник водителя автотранспорта. — 2-е изд., перераб. и доп. — Минск: Беларусь, 1983.
- В гараже и в пути. — Алма-Ата: Кайнар, 1969.
- В помощь организаторам автотопутешествий: Методические рекомендации. — М.: ЦРИБ «Турист», 1974.
- Гартенберг Б. Я. Автомобильный туризм. — В кн.: Турист. — М.: Физкультура и спорт, 1974, с. 301—319.
- Грацильщикова Ю. В. Семейный туризм. — М.: Профиздат, 1983.
- Краткий справочник туриста / Автор-сост. Ю. А. Шгюрмер. — 3-е изд., с изм. и доп. — М.: Профиздат, 1985.
- Косилина Н. И., Колтановский А. П. Производственная гимнастика водителей. — М.: Физкультура и спорт, 1983.
- Мелик-Саркисянц А. С., Винокуров Ю. М. Прицепы для легковых автомобилей. — М.: Транспорт, 1979.
- Методические рекомендации по организации и проведению слета автототуристов. — М.: ЦРИБ «Турист», 1977.
- Методические рекомендации по организации работы секции (клуба) автототуристов. — М.: ЦРИБ «Турист», 1977.
- Обеспечение безопасности в автототуризме: Методические рекомендации. — М.: ЦРИБ «Турист», 1980.
- Питание в туристском путешествии: Методические рекомендации. — М.: ЦРИБ «Турист», 1975.
- Правила соревнований автототуристов. — М.: ЦРИБ «Турист», 1976.
- Сабинин А. А. Автомобиль и дорога. — М.: Изд-во ДОСААФ, 1983.
- Справочник автотуриста. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Транспорт, 1974.
- Туристские маршруты / Сост.: В. С. Волков, К. Ф. Шапкина. — М.: Профиздат, 1985.
- Туристские учреждения профсоюзов: Базы, гостиницы, кемпинги / Спр-к подгот. В. И. Баулиным, В. М. Ефремовым, Г. Г. Котовым и др. Рук. авт. кол. В. И. Смирнов. — 4-е изд., перераб. и доп. — М.: Профиздат, 1983.
- Юрковский И. М. Вожделение автомобиля в сложных дорожных условиях. — М.: Изд-во ДОСААФ, 1970.

СОДЕРЖАНИЕ

Автопутешествие с путевкой	5
По плановым автомобильным маршрутам	5
Обслуживание в туристских учреждениях	11
Организация самостоятельных путешествий	16
Правила организации и проведения путешествий	16
Туристский клуб — центр работы с автотуристами	19
Проведение автослетов и соревнований	27
Оформление автопутешествий	34
Отчет о путешествии	37
Сдача норм на значок «Турист СССР» и спортивные разряды	39
Подготовка к путешествию	46
Комплектование туристской группы и составление плана подготовки к походу	46
Выбор маршрута и разработка графика движения	50
Индивидуальное и групповое снаряжение автотуристов	53
Автомобиль и подготовка его к путешествию	63
Движение по маршруту	85
Порядок и режим движения	85
Автотуристский бивак	87
Путешествие без опасности	90
Туристу для справок	109
Плановые туристские автомаршруты	109
Перечень классифицированных участков автотуристских походов на 1985—1988 гг.	115
Туристские учреждения Центрального совета по туризму и экскурсиям, принимающие автотуристов	119
Литература	126

Котов Г. Г.
К73 АВТОМОБИЛЬНЫЙ туризм.— М.: Профиздат,
1986. — 128 с.

55 к.

В книге рассказывается об особенностях организации и проведения автомобильных путешествий. Обращается внимание на важность продуманной подготовки к автопутешествию, соблюдения определенных правил при движении в различных дорожных условиях, на обеспечение безопасности в автотуризме. В справочном разделе дано краткое описание плановых маршрутов, перечислены классифицированные участки автотурпоходов. Книга предназначена для любителей автопутешествий, всех, кто интересуется одним из популярнейших видов туризма.

Г 4202010000—175
081(02)—89 70—86

ББК 75.81
7А6.1

Геннадий Григорьевич Котов

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТУРИЗМ

Зав. редакцией *А. С. Попов*. Редактор *С. Г. Матвеев*.
Мл. редактор *Е. Л. Тарасова*. Художник *Е. В. Шворак*.
Художественный редактор *Е. А. Сумнительный*.
Технический редактор *Л. П. Лялина*. Корректор
В. Н. Лаврухин.

ИБ № 1857

Сдано в набор 06.09.85. Подп. в печать 20.12.85.
А 01771. Формат 84×108¹/₂. Бумага кн.-журн. Гарнитура
литературная. Печать высокая. Усл. печ. л. 6,72,
Усл. кр.-отт. 7,35. Уч.-изд. л. 7,67. Тираж 100 000 экз.
Заказ 1238. Цена 55 коп.

Ордена Трудового Красного Знамени издательство
ВЦСПС Профиздат, 101000, Москва, ул. Кирова, 13.
1-я типография Профиздата, 109044, Москва, Крутиц-
кий вал, 18,

Г.Г.Котов

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТУРИЗМ



ПРОФИЗДАТ