

УДК 379.853

ИСТОРИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМА

Нарута Яна Сергеевна, Овчинников Вячеслав Сергеевич

Филиал ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса» в г. Находка», Находка, e-mail: naruta@inbox.ru

В данной статье рассматриваются исторические аспекты развития велосипедного туризма в России и в других странах мира, на протяжении долгого времени. Идея данной статьи обосновывается в том, что развитие технических видов туризма, в том числе велосипедного туризма может стать инструментом для развития туристической отрасли в целом, а так же повышения экономической стабильности и преодоления кризисных явлений в экономике ряда регионов страны. В статье описываются исторические этапы развития велосипеда как вида техники и становление его как средство передвижения в туризме, и в спортивных соревнованиях различных видов. В данной работе акцент делается на важности освоения накопленного мирового и российского опыта развития велосипедного туризма.

Ключевые слова: велосипед, туризм, велосипедный туризм, велотуризм, велотурист, активный отдых, велопоход, велопоездка, велоспортсмен, велопоездка.

HISTORICAL ASPECTS OF THE DEVELOPMENT OF CYCLING TOURISM

Naruta Y.S. Ovchinnikov V.S.

FGBOU branch in "the Vladivostok State University of Economics and Service" in Nakhodka, e-mail: naruta@inbox.ru

This article discusses the historical aspects of the development of cycling in Russia and in other countries, for a long time. The idea of this article is proved that the development of technical kinds of tourism, including cycling tourism can be a tool for the development of the tourism industry as a whole, as well as increasing economic stability and overcome the crisis in the economy of a number of regions of the country. The article describes the historical stages of development of the bicycle as a form of art and its formation as a means of transportation in tourism, and sports competitions of various kinds. In this paper, the emphasis is on the importance of the development of the accumulated global and Russian experience of cycling.

Keywords: biking, hiking, bicycle tourism, cycling, cyclists, leisure, cycling trip, velopoezdka, velosportsmen, velopoezdka.

В настоящее время велосипедный туризм пользуется всё большим интересом у любителей активных видов. Для преодоления кризисных явлений в экономике и обеспечения стабильного экономического роста в ряде регионов можно и нужно развивать технические виды туризма, в том числе и велосипедный туризм. Доступность в продаже туристических велосипедов и наличие широкой сети автомобильных дорог может сделать данный вид туризма очень перспективным.

Велотуризм относится к техническим видам туризма (спорта), и по данной причине его развитие тесно связано с историей развития велосипедной техники. Лишь после достижения нужной степени технического совершенства велосипед превратился в массовое средство передвижения.

Историю велосипеда можно считать с отечественного изобретателя крепостного механика Артамонова. Артамонов в 1801 году на изобретенном им двухколесном самокате смог проехать по маршруту из Верхотурья в Петербург. Данное изобретение талантливого мастера самоучки вызвало первоначальный интерес, но скоро оказалось забыто, а за рубежом о нем так и не успели узнать. Поэтому когда в 1817 году германский изобретатель Карл фон Драйз с необычного для тех времен скоростью (она была в 2 раза быстрее скорости почтовых карет) смог проехать из Карлсруэ в Кель, его необычное «приспособление для быстрого бега» (названное им «велосипед») было настоящей сенсацией [5,с.21].

Велосипед Карла фон Драйза был без педалей. В первый раз педали (сперва на передних колесах) были применены в середине XIX века, далее конструкция велосипедов стала все быстрее развиваться и меняться: передние, ведущие, колеса иногда достигали размеров человеческого роста (диаметром до 160 см), а задние, поддерживающие, делались в 4 раза меньше - данная конструкция получила название «пауки», как окрестила публика этот тип крайне неустойчивых и часто опрокидывающихся машин. Тем не менее данный тип велосипедов развивал скорость до 25 км/ч.

Первого велосипедиста во времена поездки должно было отчаянно трясти: велосипедные колеса обычно обтягивала кожа, пропитанная дегтем. Только изобретение пневматической шины (автором которого стал в 1888 г английский инженер Дэнлоп) смогло резко снизить силу тряски и превратить велопоездку в более-менее приятную прогулку.

Инженеры старались всячески облегчать велосипеды и боролись с трением. Именно для велосипедов были сконструированы самые первые шарикоподшипники, в которых шатунные валы и ось колеса не скользят, а катятся внутри втулки. Ход колеса становился легким. Резко возросла скорость.

Было необходимо сделать велосипеды более безопасными: снижать их высоту и при этом не потерять скоростные качества. Задачу удалось решить к 1884 году, после ввода в конструкцию цепной передачи. Велосипедная цепь стала вести небольшую зубчатку на заднем колесе, за время одного оборота педалей заднее колесо стало делать несколько своих оборотов. Это дало возможности уменьшения диаметра велосипедного колеса.

Позднее, в 1950 году знаменитым итальянским велогонщиком Туллио Кампаньоло были изобретены переключатели скоростей, которые в данном виде применяются в наши дни на большинстве современных моделей велосипеда [6,с.24].

Процессы совершенствования и реконструкции велосипеда продолжились и далее. Например, 1974 год стал началом выпуска велосипедов из сплавов титана, 1975 год – стал стартом выпуска велотехники из углеволокон. В 1983 году произошло изобретение велокомпьютеров, с начала 90-х XX века годов началось производство индексных систем переключения скоростей.

Однако, можно сказать, что совершенствование конструкции велосипеда как средства передвижения в основном было завершено к концу XIX века. По всему миру прошла волна первого велосипедного бума (с 1880 по 1890 гг.). В разных странах возникали общества велосипедистов-любителей.

В 1869 году в столице Франции городе Париже были проведены первые велосипедные соревнования на еще деревянных велосипедах, дистанция составила 120 км, победитель соревнования смог достигнуть среднюю скорость около 11 км в час. Приняла участие в этом движении и Россия.

Так, 31 марта 1884 года, был подписан устав Московского общества велосипедистов-любителей. В декабре 1884 года был утвержден устав Санкт-Петербургского общества велосипедистов-любителей. В 1882 году был проведен первый в России большой велопоход по маршруту Петербург - водопад Иматра (в 270 верстах от Санкт-Петербурга). 24 июля 1883 года в городе Москве были проведены первые в России соревнования по велосипедному спорту [7,с.24].

Началом второй волны всемирного велосипедного бума можно считать 60-ые годы XX века, когда совпали два важных фактора для этого: повышение благосостояния сделало велосипеды общедоступными и появилась развитая сеть шоссейных дорог.

Велосипедный туризм на Западе получил большую популярность, а в ряде зарубежных стран даже стал основой такого направления в туристическом бизнесе, как приключенческий туризм. Западные туристические компании приступили к организации велопоходов в различные экзотические регионы, такие как тропические джунгли, горы и пустыни. В Швейцарии, Италии, Франции, Испании, Германии на велосипедах стали путешествовать сотни тысяч туристов, а количество велосипедов у населения превысило число частных легковых автомобилей. Для удобства и безопасности велосипедистов на улицах и загородных дорогах стали выделяться особые велодорожки, в общественных местах появились велостоянки.

В Советском Союзе в 60-ые годы секции и клубы велотуристов появились в таких городах, как Ростов-на-Дону, Горький, Караганда, Харьков, в 70-ые годы - велотуризм распространился в такие Житомирской области Украины, в Запорожской области, в Белоруссии, в Латвии, в таких городах, как Рязань, Казань, Владимир, Донецк и в других местах. Потом эти города и регионы стали основными центрами организованного велотуризма, здесь больше всего проводилось слетов и соревнований, активно работали школы велотуристской подготовки, а самое главное - проводились походы и выходного дня, и многодневные. В этих городах полномочия маршрутно-квалификационных комиссий достигли своего потолка, выпуская группы на маршруты высшей V категории сложности. Велотуристы в первую очередь из этих городов и республик совершили прорывы в новые для велотуристов районы, здесь придумывали новые формы походных мероприятий.

К сожалению, развитие организованного велотуризма в Российской Федерации идет очень неровно и в «пространстве» (по областям), и во времени. Причем это отнюдь не связано с дорожными и туристскими возможностями областей и краев. Причины часто более субъективные, социального порядка, многое зависит от того, нашелся ли энтузиаст-организатор, насколько обюрокрачены руководители областных центров, в том числе туристских организаций, заинтересованы ли в развитии самодеятельного туризма.

В 1995 году российские велотуристы впервые участвовали в международном супервеломарафоне Париж - Брест – Париж [8,с.46].

В 90-е годы происходит интенсивное слияние велосипедного спорта и велотуризма: четкую границу между велотуристами и велоспортсменами провести трудно. Темп движения отнюдь нельзя считать главным критерием. Принципиальное отличие всегда было в том, что велотурист на маршруте (на трассе, на дистанции) не стремится ехать как можно быстрее с целью выиграть во времен относительно других участников, а у велоспортсмена это главная цель.

Раньше шоссейно-гоночный, сугубо спортивный, стиль велопутешествий был уделом спортсменов (действующих и оставивших спортивную арену) и лишь небольшого количества велотуристов. Теперь он, не без влияния со стороны Запада, все больше утверждается и в нашей стране. Это прослеживается даже в терминологии: велотуристские законы и правила теперь пестрят такими словами как «спортивный поход», «соревнования», «чемпионат» и другими. Становится очень модным новый стиль велоезды, зародившийся в США, – бездорожный быстрый, или, как его еще называют, агрессивный – на так называемых горных велосипедах с широкими шинами («маунтинбайках»), пришедший из велокроссов по пересеченной местности, из

соревнований типа «триал», из спортивных велоралли. На этих велосипедах ездят, что называется, не разбирая дороги, первоначально – по горным тропам. В многодневном туризме, по крайней мере в нашей стране, такой стиль пока не нашел широкого распространения, но поездки выходного дня – это ведь тоже велотуризм.

Ежегодно стали проводиться Чемпионаты России по велосипедному туризму. Как правило эти соревнования проводятся каждый год в разных регионах.

Таким образом, из всех существующих видов путешествий туризм на велосипедах - наиболее экономичный и доступный. В отличие от автомобильного транспорта велосипед не требует топлива, он сможет проехать там, где иные виды транспорта не пройдут, на трудно доступной местности велосипед можно переносить на руках, а в экстренном случае его можно взять с собой в автобус или в поезд. Путешествие на велосипеде значительно более приятно, чем на общественном транспорте, при этом скорость в пути намного выше, чем у пешеходов.

Список литературы

1. Об основах туристической деятельности в Российской Федерации на 2016г. №132-ФЗ (в редакции от 05.04.2016) [Электронный ресурс] / СПС «Консультант плюс»
2. О специализированных службах по обеспечению безопасности туристов: [постановление Правительства Российской Федерации от 24 января 2008 г. № 83] // Международный туризм: правовые акты / сост. Н. И. Волошин. – М.: Финансы и статистика, 2015. – 400 с.
3. ГОСТ Р50645–94. Туристско-экскурсионное обслуживание. Классификация гостиниц. – Введ. 199–407–01 // Введение в гостиничный и туристический бизнес : учеб. пособие / Ю. В. Волков. – Ростов н/Д: Феникс , 2013. – 352 с.
4. Агеева, О. А. Туристические фирмы и гостиницы. – М.: Современ. экономика и право, 2007. – 184 с.
5. Александрова, А. Ю. Международный туризм : учеб. пособие. – М.: Аспект Пресс, 2011. – 464 с.
6. Александрова, А. Ю. География мировой индустрии туризма : учеб. пособие. – М.: Изд-во Моск. ун-та, 2015. – 89 с.
7. Балабанов, И. Т. Маркетинг туризма: учеб. пособие / И. Т. Балабанов, А. И. Балабанов. – М.: Финансы и статистика, 2015. – 176 с.
8. Биржаков, М.Б. Введение в туризм. – СПб.: Издат. Торговый Дом «Герда», 2007.–192с.
9. Гуляев, В. Г. Новые информационные технологии в туризме : учеб. пособие. – М.: ПРИОР, 2014. – 144 с.
10. Дементьев, С. Особенности круизных продаж // Турбизнес. – 2007. – № 6. – С.48-51.