
Советы автотуристов

Е.Ф. Атачкин

Н.В. Атачкина

Самодельный автотуризм в советское время получил значительное распространение, позволяя семьям, друзьям с минимальными затратами проводить отпуск в поездках по интересным местам в психологически комфортных группах. В публикуемых выдержках из книги «Записки автотуристов» (Юбилейный, 2008) авторы, исколесившие наиболее достопримечательными маршрутами весь огромный СССР, предлагают детальные и совсем не устаревшие рекомендации сугубо прикладного свойства всем, кто предпочитает путешествовать по городам и весям нашей страны на собственном автомобиле.

Каждый, хотя бы один раз участвовавший в самодельном туристском походе или путешествии, представляет трудности и сложности, возникающие при подготовке к ним. При любом виде путешествия его участнику нужно практически решать многие вопросы: что одеть на себя и взять с собой, как и чем питаться в дороге, где ночевать и как, какая ожидается погода и т.п.

Каждый вид путешествия имеет свои прелести, преимущества и свои трудности, недостатки. Автотуризм отличают большая скорость перемещения между остановками и стоянками, высокий уровень комфорта, почти полная независимость от погодных условий. В то же время автотуризм требует более длительной и сложной подготовки к путешествию, может проходить только по дорогам, преодолеваемым данным типом машины; связан с постоянным напряжением водителя во время движения по дорогам с целью обеспечения безопасности участников путешествия и окружающих.

Успех автопутешествия зависит от многих факторов: технического состояния автомобиля, состава, взаимоотношений и здоровья членов экипажа, выбранного маршрута, туристского снаряжения. Рассмотрим основные из этих факторов при подготовке к длительному путешествию на автомобиле.

Транспорт

Для автопутешествий пригодны любые классы и типы автомобилей. Их технические возможности и состояние определяют в целом потенциальные, предельные характеристики путешествия: протяженность маршрута и длительность путешествия, характер местности и выбираемых дорог, количество членов экипажа, масса допустимого груза. Но нельзя выезжать в дорогу на машине, которую еще не освоил или в надежности которой не совсем уверен.

На машине, которая используется для длительного путешествия, до выезда надо обязательно поехать. Для этого, разумеется, надо ее хорошенько изучить, привыкнуть к ней, к ее поведению на различных этапах эксплуатации: при запуске двигателя, трогании с места и разгоне, длительной езде при постоянном и переменном режимах движения по разным дорогам, торможении и остановке. То, что удобно и безопасно в коротких поездках, на малых переходах, может оказаться неприемлемым для длительных путешествий. Это, в частности, относится к составу и размещению членов экипажа и багажа, техническому состоянию отдельных систем, узлов и агрегатов машины, снаряжению, запасам воды и продовольствия, топлива.

Освоение машины должно продолжаться до тех пор, пока не появится полная уверенность в ее надежности, управляемости, «послушности» водителю. Особенно это касается новой машины. Пока на ней не наезжено хотя бы 1–3 тысячи километров, пока не пройдены начальные циклы техобслуживания (ТО), не стоит выезжать в дальнее путешествие. Первую поездку желательно планировать на расстояние не более, чем пробег между предусмотренными циклами первых ТО (примерно от 500 до 3000 км).

Знакомство и изучение новой машины начинается обычно по краткой инструкции, руководству по эксплуатации. Для опытного водителя ее может оказаться вполне достаточно. Однако молодому, начинающему шоферу необходимо воспользоваться дополнительной литературой, освещающей более детально устройство и эксплуатацию данного типа автомобиля, работу его систем и агрегатов, особенности самостоятельного ТО. При этом также не следует пренебрегать и консультациями, советами бывалых опытных водителей.

При освоении машины большую пользу может принести специально оформляемый на нее журнал, куда стоит вносить свои замечания, обнаруженные недостатки, недочеты и результаты их устранения, приобретение и замену запчастей. Этот журнал желательно использовать весь период эксплуатации данной машины. В результате изучения и начального освоения машины для любознательного автотуриста не должно оставаться неясным назначение, устройство, принцип работы и особенности обслуживания ни одной ее системы, узла, агрегата и даже ряда отдельных важных деталей. Тогда появится уверенность в понимании устройства и работы всей машины.

Уверенность в машине, надежности работы ее систем и агрегатов повышается, когда водитель не только увидит глазами, но и пощупает своими руками, проверит их наличие, надежность и правильность крепления и функционирования. Этот этап освоения машины нужен не только для дальнейшего изучения, но и устранения возможных недостатков, допущенных производством, а ино-

гда и возникающих при транспортировке и в начале эксплуатации. К сожалению, не единичны факты, когда в приобретенной машине, несмотря на наличие отметки ОТК завода и о проведении предпродажной подготовки, недостаточно затянуты крепежные детали, часть их отсутствует, подтекает жидкость или масло, имеются мелкие механические повреждения. Такие недостатки могут привести к неприятностям в пути.

Так, на «Москвиче-412 ИЖ» в день же покупки машины отвалился замочек форточки и оторвался трос открытия багажника. На новой машине ВАЗ-21061, только что пригнанной из магазина домой (30 км), обнаружилась течь масла из двигателя: датчик давления масла был ввернут не по резьбе. Или — дважды при покупке нами новых машин работники магазина ухитрились изымать из них дефицитные инструменты и прилагаемые для ремонта банки с нитроэмалями. На машине ВАЗ-21061, кроме описанной выше неприятности, оказалась и другая: напряжение в бортовой сети машины было установлено около 17 Вольт вместо диапазона 12,7–14,5 В. Это привело к тому, что при контрольной поездке перегорели галогенные лампы фар и вышли из строя два элемента аккумуляторной батареи. Любознательные водители, тем более желающие стать автотуристами, не должны дожидаться ТО на СТО и ограничиваться «посторонней» проверкой машины только другими лицами.

В горной, да и холмистой местности большая нагрузка ложится на тормозную систему, механизмы сцепления и систему охлаждения двигателя. Так, при подготовке к очередному путешествию мы обнаружили, что накладке одной из тормозных колодок заднего колеса машины изнашивается неравномерно и очень быстро: один ее конец почти не участвует в работе тормозов, а другой стерт до металла. Конечно, можно в крайнем случае взять в путь несколько запасных собранных колодок, но это чревато неразумным увлечением запчастями. Всем знакомо, как участки грунтовой дороги становятся непреодолимыми, особенно после дождя. Ясно, что в путешествие, где могут быть такие участки, нельзя выезжать без цепей, одеваемых на ведущие колеса.

Автомобиль — сложная техническая система, в которой выход из строя одной маленькой детали из огромного их множества может привести к отказу всей системы. Опытный водитель знает свою машину, слабые ее места, детали и узлы. Отправляясь в дальнее путешествие, необходимо в первую очередь не забыть взять с собой ряд запчастей.



В дороге

Летом на дорогах часто приходится встречать машины с багажниками, нагруженными канистрами. В них запас бензина чуть ли не на всю дорогу. Из-за них перегружена машина, не взяты многие нужные вещи, в салоне тесно, донимают запахи и опасность. Если маршрут проходит по достаточно оживленным путям, то нет необходимости делать такие запасы бензина. Несколько сложнее с маслами. Так уж устроен автомобиль, что ему почему-то нужно 5–7 разных типов масел и смазок. Обычно к путешествию водитель уже знает свою машину, в том числе и ориентировочный расход ею бензина и масел. Помимо инструментов, придаваемых к машине при ее покупке, в дороге могут понадобиться газовый ключ, молоток, крепкая отвертка, трос для буксировки машины, шплинты и хомуты для крепления шлангов. Для поддержания машины в чистом виде, особенно при въездах в населенные пункты, нужны ведро (лучше резиновое, чтобы не гроыхало в пути и лучше размещалось в багажнике), мягкая щетка и тряпочка.

Контрольные поездки

Машина теоретически изучена и практически проверена на месте. Осталось проверить ее и на дороге, на ходу. При недостаточном шо-

ферском опыте желательно хотя бы на первый выезд пригласить с собой более опытного водителя. Маршрут поездки выбрать таким, чтобы движение по нему было неинтенсивным.

Перед началом и в ходе движения взгляд водителя должен быть обращен только на обзор обстановки перед машиной и наблюдать через зеркала обстановку сбоку и сзади. Отвлечение от этого обзора на несколько секунд или даже ее доли, в зависимости от скорости машины, может привести к столкновениям с другими машинами и препятствиями. Слух необходимо сосредоточить на прослушивании работы двигателя, других агрегатов. При этом в салоне радиоприемник или магнитофон должен быть выключен, а громкие и отвлекающие от этого прослушивания разговоры — прекращены. При появлении посторонних шумов — остановиться и попытаться обнаружить их источник. Часто это бывает трудно, но найти нужно. Вот тут-то особенно полезными могут быть советы сопровождающего опытного водителя. Иногда приходится для обнаружения этих источников проводить целое испытание с многократными остановками. Хорошо, если механический шум вызван плохо закрепленными предметами в салоне или багажнике, а если — отвернувшейся гайкой колеса, да еще переднего, забытыми под капотом инструментами или корягой, попавшей между днищем кузова и карданом? Только после установления причин шума, устранения его источника можно успокоиться и ехать дальше.

Если причина не столь опасна и есть возможность доехать до дома, гаража, то можно воспользоваться этим. При определенной, но не обязательно полной нагрузке машины надо обратить внимание и проверить касание земли задними резиновыми брызговиками. При необходимости их приходится иногда укорачивать. На каждой стоянке машины при отъезде полезно обращать внимание на колеса и подмашинное пространство: нет ли следов масла и жидкости, не спущено ли колесо.

При контрольных поездках нужно обращать внимание и на следующее: показания приборов и индикаторов; легкость управления рулевым колесом, рычагом переключения пере-

дач; послушность машины водителю на поворотах, при обгоне, трогании с места, торможении, остановках; обзор вперед и назад, по бокам при нормальном положении водителя с использованием внутреннего и наружных зеркал; отработку ввода машины на заданные полосы передним и задним ходами; отработку процессов остановки и трогания с места на участках с различными углами наклона (не менее 30—40 град.) с использованием ножного и ручного тормозов. Контрольные поездки желательно проводить на различные расстояния, начав с небольших и увеличивая до нескольких сот километров, т.е. до примерно среднего дневного перехода в длительном путешествии. Полезно иметь с собой дополнительную емкость с бензином.

Только тогда, когда машина изучена, проверены все ее системы, проведена контрольная поездка, появилась уверенность в ее надежности, а также навыки в простейшем ее обслуживании, можно себе робко сказать, что свою машину более или менее освоил и можно отважиться на более длительное путешествие на ней.

Экипаж

Состав экипажа машины на дальнейшее путешествие зависит от состава семьи и ее членов, собирающихся в поездку, если это семейный экипаж, занятости их на работе и учебе, отношений между ними, планов на совместный отдых, вместимости и грузоподъемности машины, числа машин, идущих вместе в путешествие, их нагрузки.

Экипаж может состоять из членов разных семей, товарищей и друзей. Он, как правило, комплектуется задолго до поездки с тем, чтобы можно было заранее согласовать совместные отпуска и каникулы, интересы, планы, обязанности. По ходу подготовки состав экипажа может и измениться. Число членов экипажа надо рассчитывать так, чтобы ни одному из них в пути не было неудобно. В машине легкого класса, как «Жигули», наиболее рационально ездить в дальнейшее путешествие двум взрослым с 1—2 детьми, т.е. целой семьей. Конечно, возможны и другие варианты.

Путешествие вдвоем-втроем имеет то особое преимущество, что позволяет обходиться в пути без гостиниц и мест в кемпинге, а ночевать

непосредственно в машине. Этот момент важен потому, что путешествие проводится, как правило, летом, когда гостиницы и кемпинги переполнены, а устанавливать палатку не всегда и не везде бывает удобно.

Очень важно, чтобы в экипаже были добрые и хорошие отношения, уважительные и внимательные. Каждый член экипажа должен выполнять в пути определенную работу, заранее к ней готовиться, участвовать в подготовке к путешествию. Командиром, старшим обычно становится наиболее авторитетный, старший по возрасту. Но водителя остальные члены экипажа не должны отвлекать от его прямых обязанностей и должны выполнять его советы, особенно при сложном дорожном движении. Разумеется, он тоже должен прислушиваться к голосам других членов экипажа, не в ущерб их и своей безопасности.

У нас, например, когда мы путешествуем вдвоем, обязанности распределяются элементарно: один — водитель и ответственный за подготовку и техническое состояние машины, выполнение вспомогательных работ, а вторая — ответственная за подготовку и использование столово-кухонных и постельных принадлежностей, заготовку, хранение и расходование, пополнение продуктов питания, приготовление пищи, а также за штурманские дела. Учитываем состав и состояние здоровья членов экипажа, аптечка машины дополняется необходимыми медикаментами.

Выбор и прокладка маршрута

Владимир Высоцкий говорил: «Лучший маршрут тот, который еще не пройден». В длительное путешествие нельзя выезжать без тщательной разработки плана поездки, не представляя весь маршрут от начала до конца с учетом возможных его вариантов. Маршрут выбирается и затем может несколько раз уточняться. Эта работа обычно начинается в общих чертах после совершения очередного путешествия, а затем приобретает штурманский характер.

Первоначально определяется общее направление путешествия, например — Нижнее Поволжье или Карпаты, или Кавказ. Этот выбор зави-

сит от нескольких моментов: желания посетить родные или знакомые места, навестить по пути родных и друзей, принять участие в каких-то мероприятиях (фестиваль, юбилей, ярмарка), познакомиться с новыми городами и районами, отдохнуть в определенных местах: на море, в горах...

Затем намечаются основные города, магистрали, пункты, где хотелось бы побывать. Обычно за одно путешествие хочется охватить как можно больше объектов. Учитывая, что сеть автомобильных дорог в стране, особенно в Европейской части страны, довольно разветвленная, приходится составлять, как правило, несколько вариантов маршрута. Так, проехать с Северного Кавказа в Закавказье можно по трем маршрутам: через Сочи, Баку и Крестовый перевал. А из Москвы в Санкт-Петербург можно проехать через Великие Луки и Псков, или через Вологду и Тихвин, или через Тверь и Новгород Великий.

При выборе основного варианта маршрута приходится учитывать обстановку в регионах, через которые он проходит, отношение там к автотуристам, качество дорог, удобства для ночевки и отдыха экипажа, технического обслуживания машины, пополнения запасов продовольствия, воды, бензина и т.п. Разумеется, каждый вариант маршрута надо рассматривать в виде полосы шириной до 100–200 км с каждой стороны основной магистрали, в которой могут оказаться интересующие объекты. Проезд к ним необходимо также включать в маршрут. Например, Пушкинское Большое Болдино отстоит от магистрали Москва—Чебоксары примерно на 130 км южнее, но его обязательно надо включать в маршрут тем, кто уважает Пушкина и еще там не бывал.

Выбранный маршрут накладывает, как правило, дополнительные требования к автомобилю. Они связаны с природно-климатическими условиями и возможностями технического обслуживания машины на маршруте. Если протяженность маршрута составляет 5–10 тыс. км, а ряд регламентных работ предстоит провести раньше, то их необходимо провести до выезда в путешествие.

Итак, в результате выбора и прокладки маршрута, согласования его с членами экипажа

к выезду должны иметься расписание по дням и часам, график движения с местами остановок и ночлегов, пунктами заправок бензином и маслами, проведения ТО при необходимости и т.д. После тщательного осмотра машины необходимо устранить замеченные недостатки: заменить, скажем, ненадежные или вырабатывающие ресурс детали, обращая особое внимание на шины, тормозные колодки, ведомый диск сцепления, ремень вентилятора и др.

Туристское снаряжение

Дальние автопутешествия обычно рассчитываются на отпускной период, на 2–4 недели. Ясно, что без заранее подготовленного туристского снаряжения в таком путешествии будет плохо. Состав этого снаряжения зависит от природно-климатических условий на маршруте, времени года, состава и интересов членов экипажа, продолжительности стоянок и в целом путешествия, возможностей размещения груза на машине.

Это снаряжение настолько многообразно, что запомнить на память все необходимое невозможно. В то же время отсутствие какого-то предмета может доставить в пути много неудобств, даже неприятностей. Поэтому необходимо заранее составить и согласовать с членами экипажа перечень состава туристского снаряжения общего и личного пользования, постараться все намеченное приобрести и не забыть взять в дорогу. Бывает так, что забытое дома уже невозможно восполнить в пути. Перечень примерного туристского снаряжения включает обязательные и специальные группы предметов (см. табл.). При прохождении маршрута по оживленным трассам, хорошо оборудованным сетью турбаз, предприятиями общественного питания, магазинами спорттоваров, ряд предметов можно и не брать.

Палатка необходима, если, во-первых, в экипаже три или более человек; во-вторых, в пути планируется многодневная стоянка, во время которой приятнее отдыхать в палатке, поставленной рядом с машиной. Если путешествие совершается вдвоем, стоянки кратковременны, то бывает, что спать удобно в машине. Тогда можно обойтись и тентом, с помощью которого можно сделать навес над машиной и рядом с ней, где установить

столик, стулья, шезлонги. Комплектация одежды и обуви, их количество и качество, конечно, определяются условиями путешествия и желаними членов экипажа.

Что из продуктов целесообразно заготавливать заранее и брать в дорогу? Это, во-первых, продукты длительного хранения (тушенка, сухари, крупы, вермишель и макароны, соль и перец, стуженное молоко, кофе и чай, кондитерские изделия и т.п.) с учетом аппетита и вкуса каждого члена экипажа. Ясно, что не всегда нужно брать с собой все продукты на все путешествие — нужно ориентироваться и на пополнение их в пути.

Продукты продуктами, но их нужно тоже готовить для непосредственного употребления. Горячая пища обязательна для человека, тем более для туриста. Удобным является таганок с одной или двумя конфорками и съёмными ножками. Конечно, понадобятся тарелки, чашки, кружки, ложки, вилки и ножи, салфетки. Вот только к взятым в путь источникам тепла надо относиться осторожно: следить, чтобы они не подтекали, — в них все же не водица, а бензин, и хранить в плотных пленочных мешочках, подальше от продуктов, лучше всего на верхнем багажнике, если он есть. В пути не обойтись и без питьевой воды, захочется попить и квасок, молоко, пиво, разные соки. Для них в машине должны быть соответствующие емкости и место для размещения.

Размещение багажа и подготовка к выезду

Обычно в личной машине у каждого есть любимое место. Для отдыха, например, удобнее место сзади. При спокойной езде там можно даже прилечь и подремать. Поэтому с одной стороны дивана мы кладем и постельные при-

наджности. Кстати, тогда есть возможность не брать с собой и верхний багажник. А это выгодно: лучше аэродинамика машины, экономия бензина, приятнее и внешний вид машины. Есть также возможность разместить на правом переднем сиденье и под ним значительную часть тяжелого инструмента (топор, домкрат, молоток...), чемодан, сумки, одежду. Левое заднее место может пригодиться для размещения части туристского имущества.

В багажнике удобнее размещать кухонную посуду и принадлежности, часть туристского имущества, запчасти для машины. Все вещи обычно размещают в картонных коробках. Если же экипаж состоит из 4–5 человек, то объем и масса багажа должны резко уменьшиться, если нет прицепа. Когда приходится устанавливать верхний багажник, то он прежде всего должен служить хранилищем не тяжелых, но крупногабаритных вещей (стол, запасное колесо, палатка, стулья, приспособления для устройства навеса на стоянках). Эти вещи, кроме длинномерных, желательнее разместить в едином на весь багажник легком невысоком и обтекаемом ящике, закрываемом водонепроницаемым материалом. Ничто не должно на нем развеваться, хлопать по машине или по багажнику.

В особых случаях (большой экипаж и много груза) в путешествие приходится ехать с прицепом, который может быть грузовым и комбинированным, с местом для отдыха на стоянках. В этом случае верхний багажник может быть лишним. Но использование прицепа требует особого подхода и внимания на дорогах, особенно горных, где приходится резко снижать с ним

Таблица 1

Группы предметов туристского снаряжения

Обязательные	Специальные
Одежда (дорожная, спортивная, выходная)	Спорткультурпредметы (мячи, бадминтон, карты игральные, шахматы, шашки)
Обувь	Рыболовные снасти
Столово-кухонные принадлежности	Водокупальные принадлежности
Спально-постельные принадлежности	Принадлежности для сбора и заготовки ягод, грибов
Палатка	Аудио- видеоприборы (малогабаритный телевизор, магнитофон...)
Хозяйственные предметы	
Кинофотоаппаратура	
Туристские приборы (компас, бинокль, карты и атлас) автодорог,..)	

скорость, преодолевая осторожно каждый поворот. Короче, члены экипажа и багаж размещаются так, чтобы обеспечить равномерную нагрузку на передние и задние колеса, подвески и прицеп, если он есть.

Ко дню выезда основная часть багажа должна быть собрана и, возможно, даже уложена частично на свои места и закреплена, машина — заправлена всем необходимым и проверена на готовность к путешествию.

Прохождение маршрута

Как говорят, практика — критерий истины, так и конкретное прохождение маршрута проверяет качество подготовки к путешествию. Здесь то и проявляются недостатки прокладки маршрута, подготовки машины, комплектации запчастей, маслосмазочных материалов, продуктов питания, посуды, одежды, обуви, денег и т.д. Автомобиль способен пройти только по той дороге, которая соответствует ее классу. Не всякие препятствия ей под силу. Мы с этим попадали вприсак даже в Подмоскowie.

Вечерело. Мы спешили домой, находясь примерно в 150 км от него. Можно было возвращаться по двум дорогам, но одна была короче километров на 40. Поехали по ней. На пути встретилась небольшая речушка с крутыми берегами и мостиком. Подъехав, убеждаемся в недостаточной надежности мостика. Укрепляем его найденными на месте материалами. Осторожно переезжаем, а сзади слышится падение наших надстроек в речку. Слава Богу, проехали. «Больше он нам не понадобится», — промолвили мы на радостях. Теперь до дома стало намного ближе.

Проехав несколько сот метров от разрушившегося мостика, видим: впереди на сотни метров эта грунтовая узкая лесная дорога покрыта глубокой непролазной грязью. Пришлось вернуться назад к тому же мосту, снова его ремонтировать долго-долго и снова со страхом преодолевать. Как только мы его переехали, он вновь с грохотом разломался и рухнул в речушку. А мы, радостные даже от уже давно наступившей ночи, поехали домой по круговой дальней дороге. Хорошо, что не сорвалась наша машина в речушку вместе с мостом.

Когда выезжать? На деле все зависит от прокладки маршрута и намеченного графика движения: куда доехать до первого ночлега, что успеть посмотреть за первый день. Наш обычный выезд — это раннее утро, до 5–6 часов утра: утренняя летняя прохлада, солнце уже над горизонтом, на дорогах еще мало машин, свежие силы — то, что нужно для хорошего начала большого мероприятия. К этому времени всем надо хорошо отдохнуть, особенно водителю. Машина уже загружена, проверена, остается только с некоторыми дополнительными вещами занять свои места в салоне, еще раз проверить наличие необходимых в пути документов на членов экипажа и на машину, проверить давление воздуха в шинах, колесные гайки на надежность закрепления, удобство размещения всех и можно выезжать.

При выезде желательно на некоторое время не включать радио, прекратить громкие разговоры и прислушаться к работе двигателя, ходовой части и других систем машины. При появлении посторонних звуков — выяснить их причину. Проехав некоторое расстояние, все же полезно сделать остановку и проверить состояние машины, багажа, нагрев дисков колес. Все в порядке — вперед! Счастливой дороги!

Примерно 1/3 всего времени путешествия занимает езда по дорогам, еще 1/3 уходит на туристское любопытство и житейские заботы во время стоянок и остановок, а остальное — на сон и сновидения, без чего человек не способен долго существовать, тем более путешествовать.

Простая арифметика показывает, что при путешествии, например, в течение трех недель, автотуристы находятся в машине примерно 150–170 часов и проезжают при этом 5–7 тысяч километров. Такое путешествие имеет и не очень приятные стороны: утомительное малоподвижное сидение в машине; возможность попадания в аварийные ситуации. Правда, с обеими этими неприятностями можно бороться: с первой — периодически, через определенное время делать остановки, со второй — водителю не нарушать Правила дорожного движения, быть внимательным и ответственным, чувствовать, что с тобой рядом и сзади сидят доверившиеся тебе люди.

Водитель не имеет права ни на минуту, даже ни на секунду, а иногда и ее долю, отвлекаться от обзора и оценки обстановки на дороге, рисковать, идя на маневры. Если он чувствует себя нездоровым, уставшим, должен об этом сказать, попросить заменить за рулем. Другие члены экипажа не должны его отвлекать от прямых обязанностей. В салоне должна быть дружеская, спокойная атмосфера, даже веселая обстановка. Этому часто способствуют коллективная песня, душевный разговор. Разумеется, при езде заметную роль могут играть радиоприемник или магнитофон, позволяющие заполнить досуг приятной музыкой, песнями, новостями и другой полезной информацией. Обеспечение безопасности в пути остается все же одной из главных забот водителя и всех членов экипажа. А ведь добиться этого не так просто, о чем свидетельствуют огромные человеческие жертвы на дорогах страны: обычными стали ежегодные потери нескольких десятков тысяч человек и нескольких сотен тысяч раненых.

Аварии и катастрофы на дорогах возникают по разным причинам: по вине водителей, из-за отказа техники, своей и чужой, из-за плохого состояния дорог, внезапно появляющихся причин (горные обвалы, ураганы и смерчи...). Многих несчастных последствий этих аварий и катастроф можно избежать при высокой внимательности и ответственности водителя и уверенности его в надежности своей машины. Подъезжая, например, к перекрестку дорог, надо обращать внимание на транспорт, идущий по поперечной дороге, пусть даже второстепенной, и на намерение его водителя. Только убедившись, что он не окажется на твоём пути, продолжать движение. Даже бывает не лишним встретиться взглядами с водителем этой машины, чтобы предотвратить неприятность. Иногда лучше дать ему дорогу, даже вопреки требованиям ПДД, но избежать столкновения. Пожалуй, ни одному водителю не хочется оказаться на месте англичанина, на могиле которого стоит памятник с надписью: «Погиб в автомобильной катастрофе, но он был прав».

Любой признак ненормальной работы машины в движении требует остановки, выясне-

ния причин и степени опасности. На дорогах нередки случаи, когда у стоящей на обочине машины водитель просит помощи. Нельзя проехать мимо него, даже не узнав, какая ему нужна помощь. Надо помнить, что в аналогичное положение можешь попасть сам.

Безопасность движения на дороге требует соблюдения помимо предусмотренных ПДД ряда жизненных шоферских правил: в пути можешь ты — помогут и тебе; не уверен — не обгоняй; тише едешь — дальше будешь (правда, иногда юмористы добавляют: от того места, куда едешь); поспешишь — людей насмешишь; не ввязывайся в пути в соревнование по скорости; не препятствуй в движении другим; не зная броду — не суйся в воду.

Примерно 2/3 времени путешествия автотуристы проводят на стоянках. Их продолжительность зависит от ряда факторов: знакомство с городами, уход за машиной, обед, ночлег и т.п. Она может составлять от нескольких часов до нескольких суток. Место для стоянки может быть выбрано везде, где она не запрещена: на уютных площадках и лесных полянах, находящихся за участками лесозащитной полосы, на берегах водоемов, на улицах и площадях населенных пунктов, в кемпингах и мотелях.

Хорошо, что есть города — средоточие материальных и культурных ценностей, административно-промышленные и торговые центры страны и регионов. Они, как правило, соединены между собой хорошими автодорогами. Сеть этих дорог наиболее развита в Европейской части страны. Пока изолированным от общеевропейских дорог остается небольшое число городов северной части страны, расположенных в основном в пределах 45–180 меридианов восточной долготы.

Общее, заочное знакомство с городами, находящимися в районах предполагаемого путешествия, происходит при выборе и прокладке маршрута. При этом может оказаться, что некоторые города на пути хорошо знакомы кому-то из экипажа, а другие — вовсе никому не знакомы. Очное, непосредственное знакомство с последними начинается с подъезда к ним.

Перед проездом по незнакомому городу желательно изучить его план по туристской схеме и наметить маршрут осмотра. В него обычно включают проезд по главным проспектам, площадям и улицам, посещение музеев, достопримечательных мест, центральных рынков и магазинов (это особенно нравится женскому составу экипажа), зон отдыха. Обычно, чем больше членов экипажа, тем больше и интересов. По возможности их надо удовлетворить.

Любой город, будь он большим или просто провинциальным, имеет свое лицо: историю, архитектуру, промышленность, учебные заведения и другие объекты культуры. В этом прелесть и смысл путешествий. Если город слишком велик или очень богат интересными объектами, как, например, Волгоград, протянувшийся вдоль Волги на добрые сто километров, другие города с миллионным населением, то и знакомство с ним надо проводить по частям последовательно и не один день.

Первоначальный план осмотра нужно уточнять в конце каждого дня. При этом стоит помнить, что это посещение данного города возможно первое и последнее. Поэтому нужно запастись литературой о городе, кино- и фотoinформацией, сувенирами и подарками для себя, детей и внуков, а зачастую и нужными для дома товарами (обувью, одеждой, книгами...).

Интересны бывают посещения мест отдыха горожан — садов, парков, ярмарок. Турист становится как бы местным жителем, видящим и чувствующим город «изнутри», а не глазами и душой всегда спешащего туриста. Там можно в спокойной обстановке, в тени деревьев, лакомясь местным мороженым, соками, фруктами, побеседовать с жителями, узнать из первых уст городские новости и истории, заботы и волнения горожан, их отношение ко всему происходящему в городе, крае, области, республике и даже в мире.

Многолюдна и суетлива жизнь на рынках. У каждого города свои традиционные товары, цены, продавцы и покупатели: в южных городах столы ломаются от мандаринов и гранат, абрикосов и зелени; в средней полосе страны — от яблок и груш, картофеля и капусты; а на се-

вере — от рыбы разных видов, морошки и грибов, клюквы и брусники. В любом городе интересны местные газеты и журналы, отражающие жизнь региона. Ими обязательно должен запастись турист, ибо ко всему прочему — это документальное доказательство пребывания его в данное время в данном городе и историческая информация о жизни в нем. Получив довольно полное представление о городе, его жизни и людях, можно двигаться по своему маршруту к следующему городу, местности.

Конечно, по сравнению с отдыхом в кемпинге или мотеле отдых на природе менее комфортабелен и удобен, но зато более свободен, приятен и дешев. Место для отдыха в этом случае выбирают обычно вблизи водоема или в лесу, на полянке. В зависимости от продолжительности и целей стоянки и погоды может быть развернута палатка или натянута тент, установлены стол и стулья, шезлонги и надувные матрацы. Такая стоянка обычно устраивается на завтрак и обед, на ужин, если экипаж будет располагаться здесь на ночлег. Как и во время всего путешествия, каждый член экипажа выполняет определенную работу: кто-то добывает рыбу в водоеме, кто-то заготавливает дрова, разжигает и поддерживает костер, кто-то готовит пищу и моет посуду. В хорошую теплую или жаркую погоду всем, конечно, хочется искупаться, поплавать. Здесь можно поиграть в волейбол, бадминтон, футбол, шахматы, шашки, даже вздремнуть после еды. На каждой стоянке желательно проверять состояние машины, особенно если в пути были к ней замечания.

Нелишне позаботиться и о своей безопасности: выбирать место там, где есть люди и машины, развернуть палатки; нельзя оставлять машину без присмотра. Например, бывают случаи, когда в поисках ягод или грибов в лесу люди надолго покидают свои машины, а потом, заблудившись, частенько выходят на дорогу в нескольких километрах от машины и начинают ее разыскивать со страхом в глазах и на сердце. В путешествии всегда надо помнить, что твой автомобиль — это твой дом на колесах. При знакомстве с городом тоже нельзя оставлять машину без присмотра, особенно если она не оборудована противоугонны-

ми устройствами и сигнализацией. Ее желательно оставлять на охраняемых автостоянках, либо кто-то из членов экипажа должен оставаться в ней.

Покидая место стоянки, важно полностью убрать за собой мусор, сжечь то, что хорошо горит, закопать остатки или отнести в отведенное для мусора место.

Конечно, автотурист затрачивает значительно меньше энергии, чем, скажем, пеший турист, велосипедист или лыжник. Поэтому ему можно бы и настолько же пропорционально давать кушать меньше. Но автотурист имеет возможность возить с собой столько продуктов, сколько захочет. Результат путешествия, как правило, один: пеший возвращается домой похудевшим, стройным, а автотурист — пополневшим или, в крайнем случае, сохранившим свою комплекцию.

Так что проблема питания в путешествии занимает очень важное место и она должна обсуждаться всем экипажем еще в ходе подготовки. При заготовке продуктов приходится учитывать вкус каждого, а также возможность приобретения соответствующих продуктов на маршруте. Разумеется, учитывается возможность пользоваться в пути услугами предприятий общественного питания. Конечно, большинство автотуристов не имеет возможности ориентироваться только на эти услуги, хотя иногда приходится к ним прибегать. При этом очень важно обращать внимание на качество продуктов и приготовленной пищи. Отравиться в дороге — это же ЧП, которое может даже сорвать путешествие или изменить планы и график движения по маршруту. Поэтому лучше самим готовить пищу в дороге.

Трехразовый режим питания предусматривается во всех лечебных и иных учреждениях, в системе общепита и семьях. Не стоит отступать от этой рекомендации медицины и во время автопутешествия, тем более длительного. Конечно, иногда приходится принимать еду всухомятку. Во всяком случае, промежуток между приемами пищи не должен превышать 7 часов (так, например, предусмотрено в воинских уставах для армии и в туристских рекомендациях).

В летнее время в 3–4 часа утра на улице уже светло (это не для заполярных мест), чувствует-

ся утренняя прохлада, на дорогах тишина. Это время, когда обычно просыпаются автотуристы, которым предстоит дальняя дорога — бросок до очередного города или стоянки на природе. Если выехать в 4–5 часов, то до наступления жары или интенсивного движения на дорогах можно отмахать километров 200–300 и более. Завтрак в этом случае лучше разделить на два раза: легкий в начале движения и более плотный в конце, с остановкой в укромном, прохладном месте, где можно спокойно приготовить и принять пищу и отдохнуть. Возможно, такая остановка на завтрак окажется на окраине очередного города. Тогда после завтрака и отдыха вполне сподручно начать знакомство с его достопримечательностями.

Обед в этом случае может быть организован в городской столовой (кафе, ресторане) или в зоне отдыха на окраине города, на природе. Если же предстоит продолжение знакомства с городом, то желательно расположиться в кругу автотуристов и автолюбителей, в кемпинге, мотеле или в «диком» лагере. Если же нет такой надобности, то можно после обеда и небольшого отдыха ехать дальше с таким расчетом, чтобы часа за два до наступления темноты обязательно найти место и расположиться на ночлег.

Для приготовления пищи в пути удобен бензиновый примус типа «Шмель». Горючее для него всегда с собой — лучше всего использовать таблетки сухого спирта, предварительно размельчив, вместо большого количества дымящего и коптящего бензина. Использование такого примуса избавляет от поиска дров, разжигания костра и затем утомительной чистки посуды от копоти. Костер можно разжигать иногда по вечерам там, где нет проблем с дровами и не запрещено. Посидеть вечерком у костра, попеть песни, поговорить о том, о сем — это же здорово!

В дальних автопутешествиях проезжаешь много городов, бываешь в разных природно-климатических условиях и встречаешь много такого, чего в своем городе нет, бывает редко или намного дороже стоит. Мимо такого товара, конечно, трудно пройти. Например, будучи в Ереване, в магазине видишь армянский коньяк «Арагат» ереванского разлива (а не друго-

го), женскую обувь широко известного в мире армянского производства, или, будучи в известном далеко за пределами страны Абрау-Дюрсо, видишь в магазине при местном заводе шампанских вин знаменитое «Советское шампанское», а проезжая маленький рыночек в деревне между Комратом и Измаилом в Молдавии, что ведро изумительной черешни продается менее чем за 2 рубля (1980 г.), как и ведро абрикосов на рынке в Запорожье или ведро черной смородины на рынке в г. Каневе за 9 руб. (1979 г.). Разве можно пройти или проехать равнодушно мимо?

При заготовке на месте компотов из скоропортящихся ягод (клубники, черешни, вишни) мы делали концентраты, чтобы возить в них как можно меньше воды, накладывая банки поверху ягодами. Черную смородину там же на месте протирали с сахарным песком и везли домой готовую смесь. Чтобы нормально довести до дома рыбу, мы ее тоже обрабатывали и солили на месте и помещали в эмалированную посуду под гнет. При хранении на месте посуду помещали в глубокую яму. Часть рыбы вялили тоже на месте. В пути удобно заготавливать бруснику и клюкву, распространенные, например, в Тверской, Новгородской областях и севернее. Часто в пути приходилось нам заготавливать для дома и грибы, а не только ими там питаться. Их хорошо сушить, солить, мариновать. Самыми ценными из них являются белые (боровики), как сушеные, так и свежеприготовленные. Хорошо заготавливать и другие грибы: подосиновики, маслята, подберезовики, опята и др. Очень вкусны маринованные опята, которые можно приготовить минут за 10. Лучшими солеными грибами считаются грузди и чернушки (черные грузди), рыжики и волнушки, валуи и рядовки, особенно фиолетовые. Попутные заготовки долго будут напоминать о проведенном путешествии.

Пункты, где желательно организовать ночлег, предварительно выбираются при прокладке маршрута с использованием туристских схем. На этих схемах имеется информация о размещении moteley, кемпингов и гостиниц. До 1990-х годов moteley обычно предназначались только для иностранных туристов. Там имелись гостиницы

с номерами, рестораны, кафе и бары, сауны, места для размещения автомобилей. Территория moteley огораживалась высоким забором и охранялась милицией. Даже при наличии свободных мест граждан СССР туда не пускали.

После раздела Советского Союза на суверенные государства и перехода России на рыночную экономику moteley быстро были приватизированы, появились и новые частные, но практически перестала существовать общегосударственная туристская система, распалась единая сеть туристских баз СССР. Многие турбазы закрылись, поток туристов, составлявший до этого 1/5 всех туристов мира, сократился в десятки и более раз. В moteley стали с удовольствием принимать любого туриста нашей страны, лишь бы у него были деньги, причем во много раз большие, чем ранее. Мотель теперь — это комфортное, но очень дорогое для рядового туриста удовольствие.

Гораздо проще условия в кемпингах — специализированных туристских хозяйствах, предназначенных в первую очередь для приема и обслуживания массового туриста. Но в них для хозяев удобнее (меньше забот) принимать и размещать группы туристов, выезжающих на экскурсии на автобусах, а также просто отдыхающих, как в домах отдыха, от шума городского. Сеть кемпингов, распространенных в основном в западной части бывшего Союза, также сильно поделена. Причем по составу предлагаемых услуг они сильно разнятся: один приближается к moteley, как, например, одесский «Дельфин» на берегу Черного моря, а другие — к простым автостоянкам, где основная и единственная услуга — деревянный многоместный туалет (как, например, в свое время кемпинги на Тонком мысу г. Геленджика — 1976 г., Чабан — Кале и «Солнышко» на южном берегу Крыма — 1980 г., у озера Севан в Армении — 1984 г.). Соответственно различия в них и стоимость пребывания.

Ночевать в кемпингах приходится тоже в различных условиях: если в них имеются скромные домики и удалось туда попасть — хорошо; если таких домиков нет, то — в своей или кемпинговой палатке, или в своей машине. Наиболее вольготные условия для ночлега и бесплат-

но — в автолагерях. Эти места обычно давно облюбованы автолюбителями и постоянно ими используются, если наступление вечера или ночи застает их в пути недалеко от этих мест.

Заезд сюда начинается обычно за 2–3 часа до наступления темноты. Место для стоянки в таком лагере каждый выбирает сам, где ему понравится. До наступления полной темноты нужно успеть поставить палатку, если это необходимо, приготовить ужин и чай на завтрак, подготовить постели. Вблизи лагеря на сотни метров обычно уже не найти ни одной палочки — все давно собрано и сожжено в кострах. Спасает предусмотрительно взятый в путь бензиновый примус.

В таких лагерях-стоянках господствует завидная туристская и шоферская солидарность, даже, можно сказать, дружба, где каждый приходит на помощь другому, если надо, без всякой даже просьбы, а просто увидев и заметив такую необходимость. Здесь обмениваются новостями, полезными советами, адресами, договариваются о совместном отдыхе, знакомятся. С наступлением полной темноты на несколько часов наступает тишина; лишь кое-где кое у кого в палатке или в машине светятся лампочки от аккумуляторных батарей.

Но чуть забрезжит рассвет, верх диска солнца коснется горизонта, как сперва поодиночке, потихоньку, а затем почти разом начинают просыпаться и собираться в дорогу жители временного поселения. Через небольшое время на площадке лагеря остаются лишь следы от многолюдной беспокойной братии.

Если к наступлению вечера не удалось найти такой лагерь, то придется продолжать движение до встречи автостоянки на обочине дороги, где уже остановилась на ночлег хотя бы одна машина. Но ни в коем случае не стоит ночевать в одиночку в пустынном месте, в лесу, на обочине дороги.

На стоянке есть возможность более тщательно, нежели на небольших остановках в пути, осмотреть и проверить машину, устранить замеченные мелкие недостатки и даже провести некоторые предусмотренные сервисной книжкой регламентные работы. При этом особое внима-

ние следует обратить на следующие характеристики: расход и уровень электролита в аккумуляторной батарее; расход и уровень бензина и масла в двигателе; расход и уровень жидкостей в системе охлаждения двигателя, тормозной системе и приводе механизма сцепления; подтекание жидкостей, масел и бензина; надежность крепления гаек колес и состояние шин -; при ненормальном их износе следует срочно обратиться на СТО для регулировки углов развала и схождения колес; величину люфта (свободного хода) рулевого колеса (при увеличенном люфте проверить положение стопорной гайки и регулировочной втулки на картере рулевого механизма и при необходимости отрегулировать зазор червяка). Разумеется, в пути постоянно приходится следить за внешним видом машины, ее чистотой, особенно перед въездом в города.

Подводим итоги

Наступает день, когда после долгого отсутствия автотуристы возвращаются домой. Возвращаются они утомленные физически, но радостные и гордые успешным завершением сложного и трудного путешествия по маршруту, протянувшемуся на многие тысячи километров. Они переполнены впечатлениями от знакомства с новыми регионами, городами и населяющими их людьми, природой тех мест.

После нескольких дней отдыха пора приниматься за работу: обработать всю информацию о проведенном путешествии по материалам, привезенным в дневниках и кино-, фото-, пленках, и свежим воспоминаниям его участников. В результате может сохраниться познавательный материал в виде книги или брошюры, альбома, кинофильма или комплекта слайдов, иллюстрирующих подготовку и ход путешествия. Этот материал может оказаться весьма полезным для других туристов, особенно молодых и еще недостаточно опытных.

В итоговом отчете надо обязательно отразить имевшиеся в путешествии недостатки по прокладке маршрута, составу и использованию туристского снаряжения, по продуктам и кухонным принадлежностям, составу запчастей, размещению и составу экипажа, покупкам

и заготовкам и т.д. В нем также надо отразить поведение автомобиля в путешествии, выделяя мероприятия по сохранению ее работоспособности и повышению надежности. Несомненный интерес будут представлять статистические данные: о средней скорости движения по участкам и по маршруту в целом, расходе и приобретении топлива, о суточных пробегах по времени и расстоянию, местах остановок и стоянок, расходе денег, продуктов, воды. Конечно, надо отметить характер пройденных мест, отношение населения, возможности отдыха, купания, приобретения сувениров и т.п. Все эти сведения для

разных регионов и маршрутов могут заметно отличаться: нельзя же во всем сравнивать, скажем, путешествие из Москвы в Мурманск с путешествиями в Закавказье или в Карпаты, путешествия по горным дорогам и равнинным, густонаселенным и малонаселенным районам.

Главный итог путешествия — когда все члены экипажа живы, здоровы, невредимы, довольны увиденным и пережитым в пути и грезят о новых поездках, а автомобиль вполне оправдал надежды экипажа и на нем можно смело отправляться в очередное, не менее интересное дальнейшее путешествие.

Туристская политика РФ: региональный аспект

Путрик Ю. С.

Статья посвящена проблемам и перспективам развития туризма в регионах РФ. Особое внимание автор уделяет расширяющейся географии российского туризма, обозначая новые туристские зоны, появившиеся на территории России.

Ключевые слова: экономика РФ, туристская политика, региональный туристский продукт, география туризма, зоны развития туризма.

The author focuses on challenges and prospects of developing tourism in Russian regions. Particularly the author dwells on the increasing geography of Russian tourism and points out new tourism zones that have emerged in Russia.

Key words: RF economy, tourism policy, regional tourist product, tourism geography, tourism development zones.

Туристская отрасль экономики России на современном этапе развития характеризуется стремлением частного сектора к увеличению производства конкурентоспособных туристских услуг. В условиях формирования новой стратегии социально-экономического развития Российской Федерации до 2020 года туризм способен оказать ощутимое воздействие на развитие целого ряда секторов экономики страны. Вместе с тем, в условиях обострения конкурентной борьбы на туристских рынках Российская Федерация пока не имеет серьезных положительных результатов. Чтобы убедиться в этом, достаточно обратиться к данным Росстата, согласно которым въезд иностранных граждан по статье «туризм» в последние годы постоянно снижается и сократился с 3,2 млн поездок в 2003 г. до 2,2 млн поездок в 2007 г. [13].

В этой связи, подчеркивая необходимость укрепления межотраслевого туристского комплекса, важно выработать комплексный подход к решению проблем отрасли, шире использо-

вать возможности министерств, ведомств, коммерческих и общественных структур в сфере туризма. Однако пока государственная система продвижения национального туристского продукта находится в зачаточном состоянии. Сравнительный анализ зарубежного опыта говорит об отсутствии в России концепции конкурентоспособности отечественного туризма. Примеры многих государств мира свидетельствуют о том, что на продвижение туристского продукта национальным туристским администрациям выделяются солидные средства (Израиль — св. \$200 млн, Испания — около \$150 млн, США и Китай — по \$70 млн, Франция — \$60 млн).

Слабо используются возможности рекламы — по исследованиям UNWTO, каждый вложенный в рекламу туризма доллар приносит рекламодателю более \$500 прибыли [15]. Реклама российских возможностей в сфере туризма и ее финансирование оставляют желать лучшего. Вне серьезных научных исследований остаются актуальнейшие вопросы повышения конкурентоспособности. В этой связи объектом глубоко продуманной системной государственной политики должна стать научно-образовательная сфера в туризме в целом, как и сам турбизнес, нацеленный в конечном счете на создание конкурентоспособного национального туристского продукта.

Мировой опыт показывает, что успешное продвижение страны на мировом рынке достигается успешным продвижением ее конкретных дестинаций. Франко Демаринис, проработавший три года директором Национального управления Италии по туризму (ENIT), делаясь впечатлениями и опытом о своем пребывании в России, однозначно рекомендует активизировать работу по продвижению конкретных регионов России на международный туристский рынок,