# **Содержание**

# Введение

Глава 1. Теоретические основы велосипедного туризма

# 1.1 Понятие и сущность велосипедного туризма

1.2 История развития велосипедного туризма

# 1.3 Особенности велосипедного туризма

1.4 Материально-техническое оснащение для развития велосипедного туризма

Глава 2. Велосипедный туризм в Пермском крае

# 2.1 Рекреационные возможности Пермского края для развития велосипедного туризма

2.2 Особенности организации велотуров в Пермском крае

# 2.3 Значение велосипедного туризма в Пермском крае

2.4 Оценка уровня развития велосипедного туризма в Пермском крае

# Глава 3. Разработка велосипедного маршрута по Пермскому краю

# Заключение

# Список литературы

# **Введение**

В последние годы велосипедный туризм становится все более популярным видом отдыха. Рост его популярности связан с модой на здоровый образ жизни в целом, поскольку велоспорт является одним из самых экологичных и полезных для здоровья видов туризма. Он привлекает не только ощущением скорости, свободы, но и интересными экскурсиями, а также возможностью полноценного отдыха на природе.

Характеризуя степень научной разработанности проблематики велосипедного туризма, следует учесть, что данная тема уже анализировалась у различных авторов в различных изданиях: учебниках, монографиях, периодических изданиях и в интернете. Тем не менее, при изучении литературы и источников отмечается недостаточное количество полных и явных исследований по данной тематики.

Теоретико-методологическую базу исследования составили четыре группы источников. К первой отнесены авторские издания по исследуемой проблематике, ко второй – учебная литература (учебники и учебные пособия, справочная и энциклопедическая литература, комментарии к законодательству), к третьей – научные статьи в периодических журналах по исследуемой проблематике, к четвертой – специализированные веб-сайты организаций.

Научная значимость данной работы состоит в оптимизации и упорядочивании существующей научно-методологической базы по исследуемой проблематике. Практическая значимость темы состоит в анализе проблемы развития велосипедного туризма в Пермском крае.

Эмпирическую базу составил практическая информация касательно развития велосипедного туризма в Пермском крае.

При проведении исследования были использованы следующие методы исследования:

* анализ существующей источниковой базы по рассматриваемой проблематике (метод научного анализа).
* обобщение и синтез точек зрения, представленных в источниковой базе (метод научного синтеза и обобщения).
* моделирование на основе полученных данных авторского видения в раскрытии поставленной проблематики (метод моделирования).

Будущие исследования по рассматриваемой тематике также актуальны в целях постоянного и обоснованного решения проблемы данной работы.

Результаты могут быть использованы для будущих исследований и могут быть применены на практике.

***Объект исследования:*** велосипедный туризм.

***Предмет исследования:*** велосипедный туризм в Пермском крае.

***Цель исследования:*** выявить условия развития велосипедного туризма в Пермском крае.

***Задачи исследования:***

1. Рассмотреть рекреационные возможности Пермского края для развития велосипедного туризма.

2. Выявить значение велосипедного туризма в Пермском крае.

3. Дать оценку уровня развития велосипедного туризма в Пермском крае.

4. Рассмотреть возможные варианты прокладывания всего маршрута.

5. Оценить материальную базу для технического оснащения.

6. Составить веломаршрут.

**Глава 1. Теоретические основы велосипедного туризма**

**1.1 Понятие и сущность велосипедного туризма**

Велосипедный туризм – это популярный вид активного отдыха, имеющий множество разновидностей: от небольших прогулок и экскурсий до сложных велосипедных путешествий [10, c. 87].

Велосипедный туризм – это путешествия на велосипеде, один из видов спортивного туризма - массового и популярного спорта.

Маршруты велосипедного туризма прокладываются в различной местности: по проселочным дорогам, по равнинам и через горные перевалы. Для велосипедного туризма разработаны специальные конструкции

По велосипедному туризму проводятся соревнования различного ранга, присваиваются спортивные разряды и звания. В общем, все так же, как и в других видах спорта. И в тоже время велосипедный туризм во многом необычный вид спорта. Это не только скорость и физические нагрузки, но и общение с друзьями, вечера у костра, захватывающие виды природы и многое, многое другое. Не говоря уж о том, что велосипедный туризм, видимо, был одним из первых экстремальных видов спорта.

Велосипедный туризм обязательно должен соответствовать правилам, в зависимости от категории сложности определяющих протяженность и продолжительность маршрута, набора препятствий, состава группы и т.д. Что в свою очередь заставляет проходить маршрут в быстром темпе, проявлять высокие морально-волевые качества и применять навыки преодоления, препятствий, определяющих категорию сложности маршрута.

На наш взгляд велотуризм лишен недостатков, а вот преимуществ у него масса [6, c. 75].

Во-первых, велосипедный туризм позволяет преодолевать за поход очень большие расстояния. Только в автомототуризме расстояния больше, но в этом случае вы ограничены в выборе дороги возможностями транспортного средства, лишены контакта с природой. Велосипед же позволяет наслаждаться быстрой сменой впечатлений и посмотреть огромный район не мешая при этом ощущать каждый метр дороги, каждое дуновение ветерка.

Во-вторых, как уже было упомянуто выше, высокая скорость велотуризма обеспечивает быструю смену впечатлений. В велосипедном походе вы можете один день пробиваться через снега среди высоких вершин, на следующий загорать у теплого моря, потом идти сквозь густой лес через многочисленные броды, а через два дня ехать по сухой полупустыне, где до далекого горизонта не единого деревца. Пешеходники и горники могут упрекнуть велотуристов, мол вы никогда не увидите те места, где бываем мы. Но это не так, ничто не мешает доехать до интересного, не проходимого на велосипеде, участка, а дальше сделать на один два дня пешеходную прогулку. Таким образом, можно сходить хоть на Эльбрус. И в то же время на велосипеде можно добраться до таких мест, куда на машине проехать невозможно в силу плохой дороги, а пешком дойти нельзя в силу их удаленности. В общем, для велосипедного туризма нет недостижимых мест [10, c. 45].

В-третьих, если другие виды туризма ограничены в выборе района (в горный поход нельзя ходить на равнине, в водный поход нельзя сходить в пустыню), то для велотуризма доступны все районы: Памир и Чукотка, Кавказ и пустыни Средней Азии, кольские тундры и монгольские степи. Кроме того, велотуризм всесезонный вид туризма. В велопоходы можно ходить и зимой и летом, и весной и осенью. Очень интересные зимние маршруты проходят в районе Таймыра и Прибайкалья. Весной интересно сходить в цветущую пустыню, а осенью насладиться отличной погодой на Кавказе.

Итак, подведем итоги. Для велосипедного туризма характерны быстрые динамичные походы с разнообразными препятствиями, частая смена впечатлений и большие покрываемые расстояния. Велосипедные походы могут проходить практически в любом районе и в любое время года. Велосипедный поход позволяет достичь тех мест, которые недостижимы иным образом в силу своей удаленности. Недаром велосипедным туризмом, как правило, занимаются люди с холерическим характером. Велосипедный поход должен быть веселым и активным.

**1.2 История развития велосипедного туризма**

История велотуризма теряется в глубине веков. К первым велотуристам можно причислить путешественников, которые, за неимением лучшего взгромождались на лошадей, ослов, ишаков и верблюдов. Прошли века, прежде чем гуманизм и борьба за права животных, при содействии и развитии науки и техники позволили людям пересесть на нормальное двухколесное устройство с педально-ножным приводом. Пролетело ещё более 100 лет, прежде чем это увлечение стало по настоящему массовым и начало принимать цивилизованные формы [8, c. 34].

Первый туристический клуб в России появился в Санкт-Петербурге в конце 19-го века, его ядром являлись любители езды на велосипедах. Новую историю велотуризма принято исчислять с 1958 года, когда образовался Ленинградский клуб туристов (ЛКТ), который по секциям объединил все существующие тогда виды туризма, в том числе и велосипедный. Пик велотуристской активности пришелся на вторую половину 70-х годов и 80-е годы, когда группы ленинградских велотуристов совершили экспедиции высокой сложности по Кавказу, Памиру, Тянь-Шаню, Алтаю.

Родиной велосипеда является наша страна. В 1800 г. крепостной мастер-самоучка Артамонов впервые построил велосипед, или, как назвал его автор, самокат. В 1801 г. изобретатель на своем самокате-велосипеде совершил удивительное по тому времени путешествие. Он отправился на коронацию Александра I и приехал на своей машине из села Верхотурье (на Урале) в Москву, преодолев 2500 км, а затем тем же способом вернулся назад.

Спустя столетие русский спортсмен Анисим Панкратов совершил еще более удивительное путешествие - кругосветное путешествие на велосипеде. Длилось оно 2 года. За это время Панкратов проехал 48000 км! При этом путь его проходил не только по дорогам и равнинам, но и через снежные перевалы Альп - и ведь это на далеко не совершенной машине!

Есть свидетельства, что уже в 190 году нашей эры в Древнем Риме при императорском дворе сооружали самоходные колесницы, которые через механизм с зубчатой передачей приводили в движение укрытые в них рабы - прародители нынешних велорикш. Такие самоходные повозки делались и позже. Например, в 1649 году в Германии был построен воз, который двигали силачи. Проекты экипажей, приводимых в движение людьми, предлагали английский ученый и философ Р. Бэкон в XIIIвеке и Леонардо да Винчи. Сохранились гравюры самоходных колесниц художника и графика XVI века Альбрехта Дюрера. В XVIII веке самоходные экипажи построили в России Леонтий Шамшуренков и Иван Купибин [5, c. 23].

Что касается двухколесного велосипеда, в современном понимании этого слова, то приоритет отдают нижнетагильскому крепостному мастеру Е. Артамонову. Его сооружение было цельнометаллическим, с большим передним и малым задним колесами, с педалями на оси переднего колеса, на котором он совершил путешествие из Нижнего Тагила в Петербург, а оттуда в Москву. Правда, некоторые дотошные исследователи подвергли сомнению факт такого путешествия и даже существование самого изобретателя, но тем не менее легенда об упрямом и стойком самородке и его путешествии еще живет, утверждая велосипед с самого его рождения как атрибут туризма, и это для нас сейчас, пожалуй, самое главное.

Затем инициатива в изобретательстве велосипедов надолго поселилась в европейских странах, во Франции и Германии появляются двухколесные велосипеды-самокаты сначала без рулевого управления, потом с рулем, на которых можно было ехать, отталкиваясь oт земли ногами, развивая тем не менее вполне велосипедную скорость. Пресса 1817 года сообщает о том, что немецкий барон Карг Драйз проехал 70 км - расстояние от Карлсруэ до Келя - всего за 4 часа. В 50-х годах прошлого века велосипед благодаря стараниям немца Ф.М.Фишера и французов П. и Э. Мишо стал самодвижущимся экипажем с педалями на переднем колесе и тормозом. Но этот велосипед с деревянными колесами и металлическими ободами не имел амортизаторов, поэтому был прозван “костотрясом”. Один из таких “костотрясов”, построенный в 1867 году можно увидеть в музее Петродворца.

С конца шестидесятых годов прошлого века велосипедисты все чаще появлялись на улицах российских столиц и других крупных городов, вызывая бурю разнообразных эмоций наших соотечественников, а в печати даже высказывалась тревога, что лихие “наездники” становятся опасными для людей на улицах [3, c. 98].

В 1869 году в Париже состоялись первые велосипедные гонки на деревянных “костотрясах” на дистанции 120 км, на которых победитель достиг средней скорости почти 11 км в час.

У нас в России на рубеже семидесятых и восьмидесятых среди владельцев велосипедов тоже возникла идея создания своего общества, которое объединило бы всех владельцев неуклюжих экипажей. Число смельчаков, разъезжающих на бициклах, как их тогда еще называли, росло с каждым годом. В 1880-м Петербургская городская управа зарегистрировала около ста велосипедистов (одним из первых петербуржцы отметили г. Блока). В том же году был составлен устав и представлен властям на утверждение.

И вот в 1882 году состоялось первое в России большое путешествие группы велосипедистов: семь членов Петербургского общества отправились к водопаду Иматра в 270 верстах от Петербурга. Вероятно, эту поездку и следует считать исходной вехой организованного велотуризма в нашей стране.

А 24 июля 1883 года в Москве состоялись первые соревнования, которые считаются датой рождения велосипедного спорта в России, пусть участвовали в них всего семь спортсменов. Проходили они на Ходынском поле на скаковом ипподроме. Было две дистанции 1,5 и 7.5 версты, на обеих выиграл москвич Ю. Блок, выходец из Великобритании, проехав их соответственно за 3 мин. 38 сек. и 22 мин. 34 сек. И неудивительно, ведь ехали спортсмены на “пауках” именно английского производства. Кстати, Ю. Блок немало сделал в начале 80-х годов для популяризации велосипеда в России. Сам он пишет в своей книге "Велосипед”, изданной в 1882 году в Москве, что обучил езде около ста москвичей и петербуржцев. Не исключено, что эта книга вообще была первой “ласточкой” из велосипедной.

Но велотуризм в послевоенный период возрождался трудно и долго. Клубы туристов к 60-м годам возобновили свою работу почти 150 городах СССР, но далеко не во всех были велосипедные секции [1, c. 98].

В шестидесятые годы велотуристские секции и клубы заработали в Ростове-на-Дону, Горьком, Караганде, Харькове, в семидесятые -в Житомирской области, Рязани, Казани, Владимире, Донецке, Запорожье, Таллине, Уфе, Белоруссии, Латвии и других местах. Потом эти города и регионы стали основными центрами организованного велотуризма, здесь больше всего проводилось слетов и соревнований, активно работали школы вепотуристской 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 Россииской 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.

**1.3 Особенности велосипедного туризма**

Велосипедный туризм имеет некоторые особенности по сравнению с другими видами туризма. Это, прежде всего, большая интенсивность движения и, как следствие, велотурист успевает увидеть гораздо больше, чем, например, пешеходник или горник. Велотурист для путешествия использует более сложную технику - велосипед, а велосипедная группа и каждый её спортсмен в отдельности, является участником дорожного движения, и обязана подчиняться правилам дорожного движения [11, c. 98].

Рассмотрим основные особенности велосипедного туризма. Первая из них обусловлена сильным влиянием на развитие велосипедного туризма лыжного и горного туризма, а так же спортивными традициями. Эта особенность заключается в спортивном стиле походов, выражающаяся в экономии времени и четкой организации работы на маршруте и в лагере. Во время движения запрещены любые остановки без разрешения командира, палатки и вещи участников собираются, пока готовится завтрак; когда завтрак готов, почти все вещи должны быть собраны. Режим движения такой же, как и в других видах спортивного туризма: 50 ходовых минут и 10 минут привала. После третьего перехода обед. Обед же, как принято и в других видах туризма, никогда не бывает горячим, и представляет собой, как правило, бутерброд с колбасой или сыром, запиваемый чистой родниковой водой. Во время каждого привала раздаются сухофрукты, а после каждых 50 км. и на перевалах положена шоколадка.

Вторая особенность заключается в том, что маршруты должны планироваться так, чтобы они не включали пешеходные участки. Если же пешеходный участок встречается, он должен быть оправдан (например, соединяет два интересных района). Мы считаем, что велосипедный туризм должен проходить на велосипеде. Но, тем не менее, хочется посмотреть места, доехать на велосипеде до которых нельзя. Поэтому особенностью тактики велосипедного туризма являются радиальные пешеходные выходы или радиалки на пустых велосипедах. Это позволяет осмотреть достопримечательности, затратив на это минимум времени.

Третья особенность заключается в том, что велосипедные маршруты должны проходить в максимально высоком темпе. Это позволяет больше посмотреть, и, если все идет по плану, совершить несколько радиальных выходов к интересным объектам на маршруте. К тому же высокий темп делает маршрут интересней в спортивном плане [4, c. 29].

Четвертой особенностью является бережное отношение к природе. В каждом походе учреждается должность экологиста, который приводит перед отъездом стоянку в надлежащий вид. А так же собирает весь мусор, создаваемый группой на маршруте, с тем, чтобы вечером сжечь его на костре.

###### Велосипедный туризм - один из видов **спортивного туризма**, который заключается в прохождении на велосипеде маршрутов, содержащих общетуристические и специфические для велотуризма препятствия.

###### В велосипедном туризме выделяется **шесть категорий сложности** походов. **Первая** категория - самая простая, **шестая** - самая сложная. Категория сложности похода определяется по Методике категорирования велосипедных походов.

###### **Минимальная протяженность** велосипедного похода первой категории сложности составляет 300 км. Среди **видов спортивного туризма**, где для передвижения используется исключительно мускульная сила человека, велосипедный туризм является **лидером по скорости** передвижения и **протяженности маршрутов**.

Но заниматься велосипедным туризмом надо, конечно, разумно. Большое значение здесь должно придаваться тренировкам.

Несмотря на то, что в поход вы отправитесь только в теплое летнее время года, проводить тренировки надо систематически, круглый год. Зимой это может быть ходьба на лыжах, катание на коньках, занятия легкой атлетикой. Даже при небольших перерывах в тренировках нарушается процесс развития выносливости, и каждый раз надо начинать все сначала.

Постепенное нарастание нагрузки, усложнение тренировочных занятий - вот залог правильного развития тренированности.

Большое значение здесь имеет и рациональный распорядок всего дня спортсмена: достаточный отдых ночью, правильный режим питания, отдых и спортивные развлечения на свежем воздухе, систематическое занятие утренней гимнастикой и т. д. Тем, кто успешно прошел тренировочный период, можно смело отправляться и в велосипедный поход [7, c. 45].

Тем, кто еще не участвовал в большом велосипедном пробеге, не следует сразу отправляться в слишком далекое путешествие, надо сначала совершить несколько небольших прогулок.

Для детей 9-10 лет не надо выбирать для прогулки путь более 5 км, 11-12-летние учащиеся могут совершить первую прогулку не более чем на 10 км. Подростки 13-14 лет могут ехать в первый раз на более далекое расстояние - до 25 км, 15-16-летние - до 35 км; 17-18-летние - до 40 км. Эта величина составляет примерно половину пути однодневного похода. В последующие выезды можно постепенно увеличивать дистанцию так, чтобы она составляла сначала 60, 70 затем 80 и 90% от дневного перехода. Рекомендуется ехать со скоростью не более 15 км в час по асфальтовой и не более 10 км в час по проселочной дороге, делая привалы по 10 минут через каждые 5 км пути. И, конечно, каждому велосипедисту надо изучить и твердо знать правила уличного движения и езды на велосипеде.

При движении группы впереди едет направляющий, который выбирается из числа участников путешествия, а сзади - замыкающий, которым обычно является руководитель группы. Интервал между велосипедистами должен составлять 3-5 м, а на сложных участках - до 10 м и более. Для того чтобы правильно распределить силы и не устать, через каждые 45-50 минут езды полагается делать привал на 10 минут. Во время привала надо сделать разминку (несколько упражнений), осмотреть велосипед, груз; отдыхают лежа или сидя.

Подросткам 13-14 лет, которые занимаются велосипедным туризмом не первый год, можно удлинять маршрут до 30 км в день. При такой протяженности пути режим движения должен быть следующим: через первые 10 км пути - привал на 30 минут, в середине пути - большой привал на 3-4 часа, во время которого велосипедисты отдыхают, обедают, купаются, осматривают достопримечательные места, музеи, готовят машины к следующему переходу и т. д.

Хорошо после утомительного пути освежиться, искупавшись в реке. После купания быстрее проходит усталость, велосипедист чувствует себя более бодрым. Но помните, что сразу после езды, разгоряченным входить в воду нельзя. Посидите немного на берегу, отдохните, остыньте [11, c. 98].

Законом для туриста-велосипедиста должен быть и определенный режим питания. Нельзя плотно обедать непосредственно перед выходом в путь. Между приемом пищи и началом движения должен быть интервал не менее 1,5 часов. После прекращения движения рекомендуется принимать пищу после некоторого отдыха (примерно через час после остановки на привал).

Соблюдение всех этих правил поможет правильной работе организма велосипедиста, а участник туристского похода на велосипеде разовьет силу, выносливость, улучшит общее физическое развитие.

**1.4 Материально-техническое оснащение для развития велосипедного туризма**

Если Вы планируете отправиться в серьезное многодневное путешествие на велосипеде, то необходимо заранее научиться выдерживать заданный темп. В длительный велотур имеет смысл приобрести специализированную экипировку для велоспорта, обеспечивающую комфорт и безопасность на автодорогах. Важные детали гардероба велосипедиста: яркие «дышащие» майки, ветро- и влагонепроницаемая куртка, велошорты или (для прохладных погодных условий) велоштаны, удобная обувь с достаточно жесткой подошвой, перчатки с «обрезанными» пальцами, велосипедный шлем, рюкзак для определенного минимума вещей.

Одежда туриста-велосипедиста должна быть легкой и удобной. Это обычно плотные трикотажные трусы, шорты или брюки гольф, ковбойка, велосипедная шапочка, легкие туфли, обязательно с твердой подошвой. Вещи перевозят на багажнике, который специально оборудуют [2, c. 12].

В путешествии по маршрутам, проходящим по дорогам с усовершенствованным покрытием, можно применить велосипедный двигатель типа Д-4, мощностью 1 л. с. Он компактен, прост в обращении, по этим дорогам может развить скорость 35—40 км/час; дорожная скорость его 15—25 км/час. Бачок для горючего (смесь бензина с автолом) вмещает 2,3 л, чего хватает на 150—160 км пути (при скорости 20 км/час).

Ездить на велосипеде с выключенным мотором труднее, чем на велосипеде без мотора (вес заправленного двигателя—около 10 кг). Поэтому включать в среднюю по силе группу велосипед с двигателем не целесообразно. Это можно сделать в сильной группе, которая может держать постоянную скорость 15—20 км/час. Лучше всего комплектовать специальные веломоторные группы. С учетом тех же климатических и дорожных условий, при прочих равных условиях, такая группа за время своего отпуска может легко пройти 1500—2000 км.

Движение на маршруте требует не только физической готовности, но и наличия удобной одежды. Для длительных велосипедных туров имеет смысл приобрести специализированную одежду для велоспорта: яркие "дышащие" майки и ветро- и влагонепроницаемую куртку, которые не только обеспечивают комфорт, но и повышают безопасность на автодорогах, в том числе благодаря световозвращающим вставкам. Важная деталь одежды, которой участникам велосипедного тура следует уделить особое внимание, подбирая себе гардероб, - это велошорты - или более длинный вариант для прохладной погоды - велоштаны, создающие условия для длительной езды на жестком седле велосипеда. Обувь должна быть удобной, иметь достаточно жесткую подошву, естественно, не соскальзывать с педалей [4, c. 20].

Важным элементом велоэкипировки, обеспечивающим дополнительную защиту для рук и в целом повышающим безопасность, являются перчатки. Для туризма подойдут перчатки с "обрезанными" пальцами, позволяющие коже рук лучше дышать. Выбирая велосипедный шлем, нужно помнить, что он должен обеспечивать как защиту головы, так и широкий обзор.

Второй по важности вещью, после велосипеда, для велосипедного тура, пожалуй, является рюкзак. Большинство велотуров строится в расчете на то, что основной багаж туристам не требуется перевозить самим. Однако не на всех маршрутах автобус или автомобиль сопровождения имеет возможность постоянно следовать за группой, поэтому существует необходимость взять с собой определенный минимум вещей. Для этой цели подойдут как специальные велорюкзаки, которые крепятся к багажнику велосипеда, так и обычные заплечные рюкзаки, конструкция которых предусматривает крепление для проблескового заднего фонаря, отсеки для питьевой системы, а также систему вентиляции спины.

**Глава 2. Велосипедный туризм в Пермском крае**

**2.1 Рекреационные возможности Пермского края для развития велосипедного туризма**

**Пермский край** считается одним из старейших горообразований России, имеющий большие рекреационные возможности для развития велосипедного туризма.

Велосипедные программы проходят в одном из самых благоприятных климатических уголков – на юге края. Они позволяют увидеть все самое интересное в регионе [8, c. 98].

География велотуризма в Пермском крае обширна. Познавательные маршруты есть в любой части Пермского края, именно его природной богатство помогло приобрести популярность велосипедного туризма среди любителей активного отдыха и приключенческого туризма.

Есть маршруты, например, на Юге Пермского края, с довольно сложным рельефом. Здесь, дневные переезды короче – от 20 км.

В велопутешествиях по Пермскому краю Вы сможете увидеть красоты, пейзажи, города, такими, какими их никогда не увидеть из окна автобуса обычному туристу, потому что Вас ничто не ограничивает и не отделяет от окружающего мира. В любой момент Вы можете остановиться для того, чтобы запечатлеть наиболее вдохновившие окрестности на фото, либо просто полюбоваться на них, а потом непринужденно поехать дальше.

В Пермском крае созданы все условия для велосипедного туризма, не только инфраструктура, но и сама природа приглашает отдохнуть, и насладится красотой лесов и рек, а зимой предлагает заснеженные горы.

Леса края уникальны по красоте, обилию озер, богатству и разнообразию животного мира. Большинство маршрутов проходит вдоль рек, через великолепные сосновые боры, перемежающиеся лиственными лесами, по заливным лугам. Реки изобилуют песчаными косами, удобными стоянками.

В пермском крае любителей велосипедных туров ждут дороги кочевников и золотоискателей. Маршруты, насыщенные экскурсиями к различным памятникам природы, проложены по лесным тропинкам, через горные перевалы и реки.

Особенности рельефа Пермского края делают здесь проведение велосипедных туров и велопрогулок очень привлекательным, с высоких берегов открывается потрясающий вид на реки [11, c. 76].

**2.2 Особенности организации велотуров в Пермском крае**

***Велотуры*** - довольно новый продукт турфирм, предлагающих активный отдых. Несмотря на это уже сформировались некие стандарты и "правила игры", по которым строится велотур.

Путешествие на велосипеде — это не спортивный скоростной пробег, а нормальный туристский поход, имеющий свои особенности. При правильной организации похода и выборе маршрута велосипед служит для туриста удобным и приятным средством передвижения. позволяя двигаться с меньшей затратой сил на значительно большие расстояния и посвящать больше времени отдыху, ознакомлению с интересными объектами, общественно полезной работе, охоте и рыбной ловле [1, c. 98].

Сезон велотуров в Пермском крае начинается в мае и длится до конца сентября. Обычно в стоимость велотура входит аренда хорошего горного велосипеда, но если Вы не в силах расстаться со своим собственным «железным конем», можете ехать на нем. Правда в этом случае придется взять на себя заботы по его транспортировке к месту начала тура.

Велотуры, обычно, длятся от 7 дней,но это не значит, что набор вещей на неделю надо тащить на себе, при этом накручивая педали. Человек едет налегке, а весь багаж перевозится на машине сопровождения, услугами которой при необходимости может воспользоваться любой из участников, если устанет.

Часто велосипедный маршрут входит в состав комбинированных туров, обычно сочетаясь с рафтингом.

По маршруту группа движется под руководством опытных гидов-инструкторов. Все инструктора знакомы с маршрутом, а также могут произвести несложный ремонт велосипеда в пути.

Средняя группа, отправляющаяся в велопутешествие – 7 – 10 человек. Возраст участников от 18 до 40 лет. Скорость передвижения обычно не превышает 18-22 км в час. Оптимальная нагрузка во время велотура – около 40 км в день. Она позволяет и прочувствовать, что отдых вы выбрали именно активный, и успеть поснимать окружающие красоты, и пообщаться с командой [3, c. 43].

Ночевки во время велотура обычно происходят в палатках. Часто в один из дней тура устраивается ночевка в гостевых домах или кемпингах – с баней и прочими радостями цивилизации. Приготовлением пищи, как правило, занимаются инструктора, но и туристам- добровольцам возражать никто не станет.

От выбора маршрута в большой степени зависит, удачно ли будут решены задачи, поставленные перед туристской группой.

Маршрут должен проходить по району, интересному для туристов и пригодному по своим природным условиям для велосипедного путешествия. Утомительные переходы могут свести на нет все хорошие впечатления. Поэтому надо выбирать район, в котором бы почва (большие площади заболоченных и песчаных участков) не создавала излишних трудностей, климат и дороги (наличие шоссейных, грунтовых дорог и проходимых на велосипеде троп) были благоприятны для путешествия, а бездорожные участки и перевалы в горах не превышали 10—15% общей протяженности маршрута.

Однако универсальность велосипеда как средства передвижения дает возможность выбирать маршруты почти с любым рельефом местности и с любыми дорогами. Не страшно, если небольшие отрезки пути придется пройти пешком, ведя велосипед в руках, или преодолеть несколько бродов. В зависимости от рельефа местности, погоды и качества дорог группа средней силы за время своего отпуска может пройти от 400 до 1000 км.

Велосипед легок и удобен, в случае необходимости его можно перевозить на всех видах транспорта. Это дает возможность организовывать путешествия в районы, отдаленные от места жительства туристов, и пользоваться на некоторых участках маршрута железнодорожным, автомобильным, речным или морским транспортом. Такое комбинированное путешествие открывает большие возможности в выборе маршрутов [4, c. 65].

Начинающим туристам следует выбирать маршруты по населенной и слабопересеченной местности с развитой дорожной сетью. Для групп, имеющих опыт, доступны более сложные маршруты, как в лесных, так и горных районах. Маршруты могут прокладываться по всем перевальным дорогам и тропам. Подъемы на перевалы (не требующие альпинистского снаряжения) и спуски с них по тропам придется преодолевать пешком, не исключена возможность на некоторых участках разгрузки велосипедов от багажа и переноски того и другого отдельно.

При оборудовании велосипеда прочным и вместительным багажником на нем можно перевозить 20—25 кг багажа. Это даст возможность обеспечить группу достаточным для удобства походного быта запасом продуктов, необходимого снаряжения и вещей.

### 2.3 Значение велосипедного туризма в Пермском крае

Занятия велосипедным туризмом благоприятно отражаются на общем физическом развитии жителей Пермского края. Согласно статистики, у юношей и девушек, систематически занимающихся велосипедным спортом в Пермском крае, редко встречается отставание в развитии таких важных органов, как сердце, легкие и др. У одной трети подростков-велосипедистов сердце больше по своим размерам, чем оно должно быть для соответствующего роста и веса их тела [9, c. 43].

Велосипедный туризм в Пермском каре позволяет его жителям всегда находиться в хорошей спортивный форме. А еще велосипедные туры - это возможность увидеть новые пейзажи, посетить интересные города. Велотуризм - это “экологически чистый” вид спортивного туризма, благодаря которому человек остается наедине с природой. И в то же время велосипедные туры позволяют быстрее перемещаться в пространстве, чем, например, пешие походы (треккинг). Обычно маршруты для велосипедных туров подготавливаются заранее.

Велосипедные туры, путешествия на велосипеде - одни из самых экологичных и полезных для здоровья видов туризма. Велосипедные туры привлекают не только ощущением скорости, свободы, но и интересными экскурсиями и возможностью полноценного отдыха на природе.

Протяженность территории, большое количество районов с низкой плотностью населения, многообразие ландшафтов и климатических зон, обилие природных и историко-культурных достопримечательностей создали предпосылки для развития в Пермском крае велосипедного туризма.

Путешествия на велосипедах по равнинной и пересеченной местности, горным тропам на дорожных, спортивных и горных велосипедах - привлекает жителей Пермского края не только ощущением скорости, свободы, но и познавательными экскурсиями и возможностью полноценного отдыха на природе. У велотуризма в Пермском крае огромное будущее, чему в последнее время в немалой степени способствует популярность велосипеда как экономичного, довольно быстрого средства передвижения, возможность его практически повсеместного использования, востребованность этого дружественного природе транспорта при проведении модных в настоящее время экологических туров [6, c. 45].

Отдых в движении имеет ряд несомненных преимуществ, в числе которых - путешествие небольшой компанией на значительные расстояния, отсутствие изматывающей физической нагрузки и необходимости нести на себе тяжелый багаж.

Велосипедный туризм в Пермском крае может стать одним из главных видов туристической деятельности, в ряде регионов создать основу для устойчивого развития экономики. Отдых на природе в сочетании с получением знаний в области истории и географии дает возможность людям, уставшим от воздействия техногенной среды, не только восстановить защитные функции организма, но и в целом - гармонию в своем мироощущении; является перспективным направлением в рациональном природопользовании, сохранении культуры, образовании, воспитании и формировании мировоззрения.

Подавляющая часть владельцев велосипедов в Пермском крае - это жители маленьких городков и сельской местности, которые используют велосипеды (почти исключительно наши дорожные односкоростные) для деловых поездок на работу, ферму, в магазин, на почту и т.д., то есть для них велосипед - личный бесплатный транспорт. К вело-1 туризму эти люди, за малым исключением, не имеют никакого отношения. Большую долю среди веловладельцев этой категории занимают дети [10, c. 43].

Следующая большая группа велосипедистов - это в основном горожане Пермского края, среди которых значительный процент составляют подростки, использующие велосипед в основном для велопрогулок в окрестностях своего дома или дачи, для поездок в лес, на реку. Значительная часть подростков готова заняться велотуризмом, если их кто-то в него вовлечет. С годами эта готовность уменьшается. При налаженном оповещении через средства массовой информации о походах, так сказать, “вольнокатающиеся” в хорошую погоду и при других благоприятных обстоятельствах могут соблазниться объявлением и отправиться в однодневную поездку. Далее из “соблазнившихся” одни так и остаются эпизодическими участниками велопоходов выходного дня, другие увлекаются ими и становятся регулярными участниками этих походов, а иные переходят в следующую стадию вовлеченности - отправляются в многодневные велопутешествия.

Следующую ступень занимают уже вовлеченные в велотуризм люди, которые интересно и полезно проведенный отпуск ассоциируют с велосипедом и в выходные дни не прочь накрутить сколько-то десятков километров, но оформление своих вояжей, заполнение маршрутных листов и книжек считают ненужной бюрократией [2, c. 34].

Наконец, самая малочисленная категория владельцев велосипедов в Пермском крае - организованные велотуристы, регистрирующие свои многодневные походы в маршрутно-квалификационных комиссиях, участвующие в чемпионатах и соревнованиях по велотуризму, получающие спортивные разряды. Своего пика организованный велотуризм в Пермском крае достиг, пожалуй, в конце 80-х, в частности, в 1989 году отправляющихся в путешествия с маршрутной книжкой в течение года набралось 1,5 тысячи человек. В 90-е годы количество организованных велотуристов упало обвально, сейчас путешествующих в соответствии с походными правилами, по самой оптимистической оценке, - 1-3 тысячи человек, включая школьников. Но среди отправляющихся в организованные многодневные велопутешествия большинство составляют участники наиболее простых походов I-III категорий сложности, а участники походов.-V категорий сложности обычно составляют не более 10%, то есть, использующие велосипед в основном для велопрогулок в окрестностях своего дома или дачи, для поездок в лес, на реку. Значительная часть подростков готова заняться велотуризмом, если их кто-то в него вовлечет. С годами эта готовность в пермском крае уменьшается. При налаженном оповещении через средства массовой информации о походах, так сказать, “вольнокатающиеся” в хорошую погоду и при других благоприятных обстоятельствах могут соблазниться объявлением и отправиться в однодневную поездку. Таких в Пермском крае от 1 до 3 тысячи человек.

Массовые велотуристские мероприятия в Пермском крае (слеты, соревнования, ралли и т.д.) так и не стали массовыми по количеству участников, наоборот, соревнования по технике туризма, которые носили прикладной характер, все больше становятся самодовлеющим спортивным занятием избранных, в котором участвуют хорошо тренированные добрые молодцы (например, на последнем чемпионате по туристскому многоборью в Пермском крае непосредственно соревновалось 10 команд по 4 человека в каждой). Все большая спортивность соревнований форсируется лучшим их финансированием подразделениями Государственного комитета по физической культуре и туризму (спорт всегда в Пермском крае лучше финансировался, чем туризм, поскольку он дает результаты в виде конкретных показателей “здесь и сейчас”, а не отодвинутые в будущее и опосредованные абстрактными, размытыми для финансирующих органов явлениями вроде, таких как бодрость, общий тонус, работоспособность, кругозор и т.д.) Но и здесь бывают сбои, например, из-за недостатка средств не состоялся намечавшийся на конец июня 2008 года в окрестностях Перми чемпионат по велотуристскому многоборью [6, c. 76].

Очень мало проводится в Пермском крае массовых походных мероприятий, особенно в общенациональном масштабе, с уклоном не в сторону тренированных велосипедистов, а для всех желающих (наподобие семейных велоралли на большой дистанции). Плохо обстоит дело с массовыми заездами и велодемонстрациями. Нет ни одной протяженной маркированной велотрассы, проложенной по самым интересным местам Пермского края и по наиболее благоприятным для велоезды дорогам. В чем дело? Не хватает изобретательности, фантазии, чувства юмора? Или мешает разобщенность между разными группами велотуристов, велоклубами и отдельными энтузиастами, сказывается индивидуализация нашего общества, разреженная атмосфера взаимодействия и взаимопомощи; напротив, дух соперничества в людях подавляет дух сотрудничества? Или просто хочется получать удовольствие в поездках самим и нет желания что-то организовывать для других?.. Что же делать? Прежде всего велотуристы должны объединяться в союзы, ассоциации, общества, использовать уже существующие организации и настойчивее заявлять о своих правах на дорожно- уличное пространство.

Наркомания среди подростков уже превращается в национальное бедствие. Между тем любой руководитель школьного велотуристского кружка или клуба засвидетельствует, что велотуризм создает надежный иммунитет против не только наркомании, но и алкоголя и курения. Упредить пристрастие подростков к наркотикам гораздо дешевле, чем вытащить из этого болота уже втянувшихся. Организации, фирмы и коммерческие структуры Пермского края, не на словах, а на деле готовые спасать подрастающее поколение от этой напасти, должны начать финансировать хоть в какой-то мере детские велотуристские и им подобные кружки и клубы [9, c. 32].

Для организации процесса втягивания людей в сообщество цивилизованных велотуристов нужен специальный фонд, прежде всего на проведение семинаров велотуристской подготовки с учебно-тренировочными походами, массовых походных мероприятий, причем это дело не осилить одному лишь государственному бюджету, тем более в нынешнее время. Тут нужно объединение средств разных источников.

Но все проблемы велотуризма не решить без главного - без преодоления разобщенности между лидерами и руководителями различных велосипедных ведомств, организаций, обществ, клубов в пределах Пермского края и между регионами России, без понимания того, что большое дело в одиночку не сдвинешь, что возможностей для личного самоутверждения в кооперации с другими организаторами отнюдь не меньше, чем в индивидуальных устремлениях.

**2.4 Оценка уровня развития велосипедного туризма в Пермском крае**

Любителей езды на велосипеде в Пермском крае немало и многие занимаются велосипедным туризмом. Туристу-велосипедисту приходится иногда проезжать не только по гладкому асфальтированному шоссе, но и в условиях бездорожья, по гористой или сильно пересеченной местности.

В последней четверти XX века много пишут и говорят о велосипеде. Словно подражая веку минувшему, нынешний век в те же годы удивил мир велосипедным бумом - по крайней мере на страницах газет и журналов это словосочетание в последние десятилетия можно было увидеть часто. И, тем не менее, доля организованных велотуристов в Пермском крае слишком мала, если сравнивать с десятками миллионов обладателей двухколесных машин [7, c. 29].

Причин тут много, но главная, по нашему мнению, - не осознали еще жители Пермского края мощного оздоровительного потенциала заложенного в велосипеде, не знают многие, сколько радости и впечатлений может принести обычный недельный велопоход. А потому подавляющее большинство владельцев двухколесных экипажей не связывает с ними свой отдых, потому у нас так мало выпускается снаряжения для велотуризма, почти нет в Пермском крае велодорожек и никак не утвердится велотуризм по путевкам. Потому книги о велотуризме - большая редкость**.**

В последние несколько лет развитие велосипедного туризма в Пермском крае силами туристических фирм приобретает все более заметный характер. Работа инструкторов, постоянно отслеживающих ситуацию на маршрутах и обеспечивающих во время проведения туров безопасность, в том числе и благодаря взаимодействию и обмену информацией с подразделениями МЧС, наличие у турфирм специального снаряжения, оборудования и средств связи, позволяют приобщиться к активному туризму людям, не обладающим специальными знаниями и достаточным опытом для организации самостоятельных путешествий. Для коммерческих походов постоянное нахождение гидов на маршруте является обязательным. Они в большинстве случаев не только показывают путь, выдают снаряжение, но и готовят на костре пищу и обустраивают лагерь [10, c. 65].

Развитие велотуризма в Пермском крае перестал тормозить дефицит велосипедов с несколькими передачами, появилось много владельцев новых, неведомых нам ранее велосипедов с 21-24 передачами. Ограничены по разным причинам возможности для путешествий на велосипедах по обширному пространству, которое до недавнего времени именовалось Советским Союзом, но - открылись границы внешние. Приказала долго жить единая централизованная система планового и самодеятельного велотуризма, субсидируемая профсоюзами, но - появилась возможность организовывать под эгидой разных ведомств велосипедные объединения какого угодно направления. в том числе коммерческие.

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 Пермском крае. 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 Пермском крае, такой стиль пока не нашел широкого распространения, но поездки выходного дня - это ведь тоже велотуризм [3, c. 87].

Во многих городах Пермского края таких, как Александровск, Губаха, Березники, Красновишерск и др. организованы школы велосипедного туризма. В них новички могут получить базовые сведения по велотуризму и ознакомится с традициями и правилами велотуров. Неотъемлемой частью подготовки велотуриста являются скатки – походы выходного дня с целью отработки движения в группе и повышения физической подготовки участников.

**Глава 3. Разработка велосипедного маршрута по Пермскому краю**

Нами разработан следующий велосипедный маршрут по пермскому краю.

**Цель велотура:** познавательный маршрут

**Продолжительность:** 6 дней

**Район:** Пермский край

**План маршрута:** Кунгур - Березовка - Сосновка - Кумыш - Усть-Койва - Чудесница - Дыроватый камень - Усть-Койва - Кусье-Александровский - Усть-Тырым - Черный Тырым - Старый Бисер - Теплая Гора – Колпаки.

**Протяженность маршрута:** 307 км

**Дорога:** грунтовки, лесные дороги, асфальт, набор высоты около 15 тыс. м

**Разработка туристического продукта:**

**1-й день**

Прибытие в Кунгур. Пещера. Старт.

**Нитка маршрута:** Кунгур – деревня Березовка – река Шаква

Протяженность: 41 км, асфальт

Время в пути – 3 часа, подъем – 690 м

Познавательная часть: осмотр Кунгурской пещеры, Свято-Никольской церкви города Кунгура.

#### 2-й день

**Нитка маршрута:** р.Шаква – Сосновка – Сая – Красоты (нежилая) - Матвеево – Кормовище – урочище Вынырок - Кумыш

Протяженность: 89 км, грунтовка (бывшая бетонка), в редких деревнях асфальт (18 км), прохождение брода в районе деревни Красоты.

Время в пути – 12 часов, подъем – 990 м.

#### 3-й день

**Нитка маршрута:** Кумыш - Усть-Койва

Протяженность: 35 км, грунтовка (бывшая бетонка), песчано-каменистая дорога

Время в пути – 6 часов

Познавательная часть: осмотр начала реки Кумыш, памятного креста у деревни Усть-Койва, Дыроватого Камня на реке Кумыш.

#### 4-й день

**Нитка маршрута:** Усть-Койва – р. Чусовая – пещера Чудесница - Дыроватый камень - Усть-Койва

Протяженность: 26 км, песчано-каменистая дорога

Время в пути – 5 часов

Познавательная часть: осмотр пещеры Чудесница.

#### 5-й день

**Нитка маршрута:** Усть-Койва – Кусье-Александровский – Усть-Тырым – р. Черный Тырым

Протяженность: 51 км, каменистая лесовозка, в т.ч. 7 км глины

Время в пути – 10 часов

Познавательная часть: осмотр скал на реке Чусовая (рис. 8), искусственного водопада на притоке реки Черный Тырым.

#### 6-й день

**Нитка маршрута:** р. Черный Тырым – Старый Бисер – Теплая гора – Промысла – г. Колпаки

Протяженность: 65 км, каменистая лесовозка, щебенка, в т.ч. 8 км асфальт

Время в пути – 12 часов

Познавательная часть: осмотр водослива плотины (рис. 10), поселка Теплая Гора.

**Особенности туристического продукта**

На маршруте есть безлесные участки и участки с плотными лесными массивами. Возможности пополнения запасов пищи и воды не ограничены. Плотность потока машин – высокая, на вспомогательных – средняя. Заболоченные участки отсутствуют.

Живописные природные картины с тихими лесными речушками и широкими просторами полей, сосновыми борами и светлыми березовыми рощами, самобытная архитектура придают особую прелесть этому шестидневному путешествию.

**Особенности организации велотура**

Состав группы следует подбирать однородный по силам и владению техникой езды на велосипеде. Самое подходящее число участников путешествия — 4—8 человек. До начала путешествия рекомендуется провести несколько тренировочных поездок, чтобы туристы втянулись в походный режим и лучше познакомились друг с другом.

# **Заключение**

# В результате проделанной работы нами: рассмотрены рекреационные возможности Пермского края для развития велосипедного туризма; выявлено значение велосипедного туризма в Пермском крае; дана оценка уровня развития велосипедного туризма в Пермском крае; рассмотрены возможные варианты прокладывания всего маршрута; оценена материальная база для технического оснащения; составлен веломаршрут.

Приведем основные теоретические результаты исследования:

1. Велосипедный туризм – это популярный вид активного отдыха, имеющий множество разновидностей: от небольших прогулок и экскурсий до сложных велосипедных путешествий.

2. Велосипедный туризм обязательно должен соответствовать правилам, в зависимости от категории сложности определяющих протяженность и продолжительность маршрута, набора препятствий, состава группы и т.д. Что в свою очередь заставляет проходить маршрут в быстром темпе, проявлять высокие морально-волевые качества и применять навыки преодоления, препятствий, определяющих категорию сложности маршрута.

3. Первый туристический клуб в России появился в Санкт-Петербурге в конце 19-го века, его ядром являлись любители езды на велосипедах. Новую историю велотуризма принято исчислять с 1958 года, когда образовался Ленинградский клуб туристов (ЛКТ), который по секциям объединил все существующие тогда виды туризма, в том числе и велосипедный. Пик велотуристской активности пришелся на вторую половину 70-х годов и 80-е годы, когда группы ленинградских велотуристов совершили экспедиции высокой сложности по Кавказу, Памиру, Тянь-Шаню, Алтаю.

4. Велосипедный туризм имеет некоторые особенности по сравнению с другими видами туризма. Это, прежде всего, большая интенсивность движения и, как следствие, велотурист успевает увидеть гораздо больше, чем, например, пешеходник или горник. Велотурист для путешествия использует более сложную технику - велосипед, а велосипедная группа и каждый её спортсмен в отдельности, является участником дорожного движения, и обязана подчиняться правилам дорожного движения.

5. Пермский крайсчитается одним из старейших горообразований России, имеющий большие рекреационные возможности для развития велосипедного туризма. География велотуризма в Пермском крае обширна. Познавательные маршруты есть в любой части Пермского края, именно его природной богатство помогло приобрести популярность велосипедного туризма среди любителей активного отдыха и приключенческого туризма.

6. Протяженность территории, большое количество районов с низкой плотностью населения, многообразие ландшафтов и климатических зон, обилие природных и историко-культурных достопримечательностей создали предпосылки для развития в Пермском крае велосипедного туризма.

7. Велосипедный туризм в Пермском крае может стать одним из главных видов туристической деятельности, в ряде регионов создать основу для устойчивого развития экономики. Отдых на природе в сочетании с получением знаний в области истории и географии дает возможность людям, уставшим от воздействия техногенной среды, не только восстановить защитные функции организма, но и в целом - гармонию в своем мироощущении; является перспективным направлением в рациональном природопользовании, сохранении культуры, образовании, воспитании и формировании мировоззрения.

Таким образом, цель исследования, заключающаяся в выявлении условия развития велосипедного туризма в Пермском крае достигнута, задачи выполнены.

# **Список литературы**

1. Антипов В.В. Психологическая адаптация к экстремальным ситуациям. М.: ВЛАДОС-ПРЕСС, 2002.
2. Велосипедный туризм / Сост. А.А. Булгаков. – М.: Ключ, 2008. – 624 с.
3. Гуляев В.Г. Организация туристической деятельности. М.: Нолидж, 2008.
4. Короленко Ц.П. Психофизиология человека в экстремальных условиях. – Л.: Красное Знамя, 1978.
5. Лебедев В.И. Личность в экстремальных ситуациях. М.: Наука, 2008.
6. Лебедев В.И. Экстремальная психология. М.: Наука, 2008.
7. Пельцман Л.А. Спорт, Стресс, Экстрим. М.: БЕК, 2001.
8. Пергаменщик Л.А. Список Робинзона. С-Пб.: Аврора, 2002.
9. Сенин В.С. Введение в туризм. МБИ. М.: Просвещение, 2005.
10. Тарас А.Е., Сельченок К.В. Психология экстремальных ситуаций. Серия: библиотека практической психологии. М.: ХАРВЕСТ, 2003.
11. Тим Постон, Иэн Стюарт. Секреты выживания в экстремальных ситуациях. М.: Мир, 2000.