

Сумський державний педагогічний університет імені А. С. Макаренка
Навчально-науковий інститут фізичної культури
Кафедра теорії та методики спорту

Пилипчука Олександра Петровича

**УДОСКОНАЛЕННЯ ЗАГАЛЬНОЇ ТА СПЕЦІАЛЬНОЇ ФІЗИЧНОЇ
ПІДГОТОВКИ СПОРТСМЕНІВ У ВЕЛОТУРИЗМІ**

Спеціальність: 017 Фізична культура і спорт

Галузь знань: 01 Освіта/Педагогіка

Кваліфікаційна робота
на здобуття освітнього ступеню магістр

Науковий керівник

_____ А.М. Ратов

кандидат наук з фізичного виховання та
спорту, доцент кафедри теорії і
методики спорту

« ____ » _____ 2021 року

Виконавець

_____ О.П. Пилипчук

« ____ » _____ 2021 року

Суми 2021

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ.....	4
ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1. ОСОБЛИВОСТІ СПОРТИВНОЇ ПІДГОТОВКИ СПОРТСМЕНІВ У ВЕЛОСИПЕДНОМУ ТУРИЗМІ.....	7
1.1. Історія розвитку велосипедного туризму в різні періоди його розвитку.....	7
1.2. Велосипедний туризм та його види, особливості організації змагань з велотуризму.....	10
1.3. Характерні особливості категоріювання велосипедних походів	14
1.3.1. Перспективи розвитку велотуризму.....	16
Висновки до розділу 1.....	18
РОЗДІЛ 2. МЕТОДИ ТА ОРГАНІЗАЦІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ.....	19
2.1. Методи дослідження.....	19
2.1.1. Аналіз та узагальнення науково-методичної літератури, документальних матеріалів.....	19
2.1.2. Педагогічні методи дослідження.....	19
2.1.3. Методи математичної статистики.....	21
2.2. Організація дослідження.....	22
РОЗДІЛ 3. РОЗРОБКА КАТЕГОРІЙНОГО ПОХОДУ ТА ВЕЛОПОХОДУ ВИХІДНОГО ДНЯ	25
3.1. Розробка маршруту.....	25
3.2. Формування групи та технічний опис маршруту походу I категорії складності для удосконалення загальної та спеціальної фізичної підготовки вело туристів.....	35
3.3. Динаміка змін загальної та спеціальної фізичної підготовленості	

велотуристів після проходження розробленого маршруту.....	38
Висновки до розділу 3.....	44
ВИСНОВКИ.....	45
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	46
ДОДАТКИ.....	51
...	

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

год. - година

зх., сх. - захід, схід

ДЕ – ділянка етапу

КЧ – контрольний час

КП – контрольний пункт

КСС – контрольно–рятувальна служба

км. - кілометри

МКК – маршрутно–кваліфікаційна комісія

ОЧ – оптимальний час

пн., пд. - північ, південь

ПВД – похід вихідного дня

р. - річка

смт. - селище міського типу

ур. - урочище

ФСТУ – Федерація спортивного туризму України

хв. - хвилин

ВСТУП

Актуальність теми . Із кожним роком велосипедний туризм набирає популярності серед любителів активного відпочинку. Така велика зацікавленість пов'язана із модою на здоровий спосіб життя, бо велотуризм є тим видом спортивного туризму, який максимально позитивно впливає на здоров'я людей, які займаються спортивною діяльністю в цілому. Він може приваблювати туристів та спортсменів не тільки через відчуття свободи та швидкості, а й через можливість повноцінного відпочинку на свіжому повітрі. За статистикою все більше людей «пересідають» на цей вид транспорту. Протягом останніх десятиліть у Світі спостерігається тенденція до збереження природи - нашого середовища існування. Піклування про своє здоров'я і фізичну форму, випробування своїх можливостей та сил – це основна причина.

На жаль, в Україні велотуризм поки що немає такої великої популярності та на є масовим видом відпочинку, як за кордоном, а підготовка спортсменів в даному виді спорту взагалі повністю не розкрита. Насамперед така статистика зумовлена відсутністю належної інфраструктури та браком коштів на дану сферу. Проте, можливості та потенціал для розвитку є, останнім часом зростає частка волонтерів (туристські гуртки й асоціації), тому нам необхідно зробити аналіз сучасного стану велосипедного туризму, дослідити проблеми розробки маршрутів та запропонувати шляхи їх подолання з метою удосконалення загальної та спеціальної фізичної підготовки спортсменів у велотуризмі

Мета дослідження – розробити, обґрунтувати маршрут під час проходження походу I категорії складності для удосконалення загальної та спеціальної фізичної підготовки вело туристів

Завдання:

- Аналіз спеціальної та наукової літератури з проблеми дослідження

➤ Розробити, обґрунтувати експериментальний маршрут під час проходження походу I категорії складності для вело туристів 20-25 років

➤ Динаміка змін загальної та спеціальної фізичної підготовленості вело туристів після проходження розробленого маршруту

Об'єктом дослідження є тренувальний процес велотуристів 20-25 років.

Предметом дослідження маршрут під час проходження походу I категорії складності

Методи дослідження: аналіз науково-методичної літератури; педагогічні методи дослідження; методи математичної статистики.

Наукова новизна одержаних результатів. У процесі написання роботи були вивчені нові аспекти про велотуризм, зроблені висновки щодо недоліків існуючих маршрутів та методик їх проходження, створено новий експериментальний маршрут для проходження походу I категорії складності для вело туристів 20-25 років

Практичне значення одержаних результатів. Сформульовані в дослідженні теоретичні пропозиції та рекомендації для розробки нового велотуру можуть бути використані керівниками туристсько-спортивних гуртків, тренерами зі спортивного туризму.

Апробація результатів дослідження. Результати кваліфікаційної роботи висвітлені на I студентській Міжнародній науково-практичній конференції «Цифрові технології в процесі підготовки спортсменів в умовах формального і неформального навчання» (Суми, 2021) та на I Всеукраїнській науково-практичній конференції «Актуальні питання підготовки спортсменів в олімпійських і неолімпійських видах спорту» (Суми, 2021).

Структура та обсяг роботи. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків до розділів, загальних висновків, списку використаних джерел (44 найменування), додатків. Загальний обсяг роботи – 57 сторінки, з них основного тексту 45 сторінки. Робота ілюстрована таблицями і рисунками.

РОЗДІЛ 1

ОСОБЛИВОСТІ СПОРТИВНОЇ ПІДГОТОВКИ СПОРТСМЕНІВ У ВЕЛОСИПЕДНОМУ ТУРИЗМІ

1.1. Історія розвитку велосипедного туризму в різні періоди його розвитку

На сьогодні у багатьох європейських країнах велосипед – це дуже популярний засіб пересування. Історію велосипеда можна вважати з вітчизняного винахідника кріпосного механіка Артамонова. Артамонов в 1801 році на винайденому ним двоколісному самокаті зміг проїхати по маршруту з верхотуру в Петербург. Винахід талановитого майстра самоучки викликало первинний інтерес, але скоро виявилося забуто, а за кордоном про нього так і не встигли дізнатися. Тому коли в 1817 році німецький винахідник Карл фон Драйз з незвичайного для тих часів швидкістю (вона була в 2 рази швидше за швидкість поштових карет) зміг проїхати з Карлсруе ви Кель, його незвичайне «пристосування для швидкого бігу» (назване їм «велосипед») було справжньою сенсацією [12].

Велосипед Карла фон Драйза був без педалей. У перший раз педалі (спершу на передніх колесах) були застосовані в середині XIX століття, далі конструкція велосипедів стала все швидше розвиватися і змінюватися: передні, ведучі, колеса іноді досягали розмірів людського зросту (діаметром до 160 см), а задні, що підтримують, робилися в 4 рази менше - дана конструкція отримала назву «павуки», як охрестила публіка цей тип вкрай нестійких і часто перекидаються машин. Проте даний тип велосипедів розвивав швидкість до 25 км / ч [2].

Першого велосипедиста за часів поїздки повинно було відчайдушно трясти: велосипедні колеса зазвичай обтягала шкіра, просочена дьогтем. Тільки винахід пневматичної шини (автором якого став в 1888 р англійський інженер

Денлоп) змогло різко знизити силу тряски і перетворити вело поїздки в більш-менш приємну прогулянку [2]. Інженери намагалися всіляко полегшувати велосипеди і боролися з тертям. Саме для велосипедів були сконструйовані найперші шарикопідшипники, в яких шатунні вали і вісь колеса не ковзають, а котяться всередині втулки, хід колеса ставав легким і різко зросла швидкість [21].

Науковці вказують на те, що тоді коли було необхідно зробити велосипеди безпечнішими: знижували їх висоту і при цьому не втратити швидкісні якості. Завдання вдалося вирішити у 1884 року, після введення в конструкцію ланцюгової передачі. Велосипедний ланцюг стала вести невелику зубчатку на задньому колесі, за час одного обороту педалей заднє колесо стало робити кілька своїх оборотів. Це дало можливість зменшити діаметр велосипедного колеса. Аналіз літературних джерел вказує, що саме в 1950 році знаменитим італійським велогонщиком Тулліо Кампаньоло були винайдені перемикачі швидкостей, які в даному виді застосовуються в наші дні на більшості сучасних моделей велосипеда. Процеси вдосконалення і реконструкції велосипеда продовжилися і далі. Наприклад, 1974 рік став початок випуску велосипедів із сплавів титану, 1975 рік - став стартом випуску велотехніки з вуглеволокон. У 1983 році відбулося відкриття велокомп'ютерів, з початку 90-х ХХ століття років почалося виробництво індексних систем перемикачів швидкостей [3].

Однак, можна сказати, що вдосконалення конструкції велосипеда як засобу пересування в основному було завершено до кінця ХІХ століття. По всьому світу пройшла хвиля першого велосипедного буму (з 1880 по 1890 рр.). У різних країнах виникали суспільства велосипедистів-аматорів. Початком другої хвилі світової велосипедного буму можна вважати 60-ті роки ХХ століття, коли збіглися два важливі чинники для цього: підвищення добробуту зробило велосипеди загальнодоступними і з'явилася розвита мережа шосейних доріг. Велосипедний туризм на Заході отримав велику популярність, а в зарубіжних країнах навіть став основою такого напрямку в туристичному

бізнесі, як пригодницький туризм. Західні туристичні компанії приступили до організації велопоходів в різні екзотичні регіони, такі як тропічні джунгли, гори і пустелі. У Швейцарії, Італії, Франції, Іспанії, Німеччині на велосипедах стали подорожувати сотні тисяч туристів, а кількість велосипедів у населення перевищило число приватних легкових автомобілів. Для зручності і безпеки велосипедистів на вулицях і замських дорогах стали виділятися особливі велодоріжки, в громадських місцях з'явилися велостоянки [11].

У Радянському Союзі в 60-ті роки секції та клуби велотуристів з'явилися в таких містах, як Ростов-на-Дону, Горький, Караганда, Харків, в 70-ті роки - велотуризм поширився в Житомирській області України, в Запорізькій області, в Білорусії, в Латвії, в таких містах, як Рязань, Казань, Володимир, Донецьк і в інших місцях. З часом вказані міста стали основними центрами для розвитку вело туризму, в них проводиться найбільше змагань з цього виду спорту, а головне організуються походи вихідного дня. У вказаних містах вповноваженні маршрутно-кваліфікаційні комісії дозволяють групам з вело туристів проходити маршрути вищої V категорії складності. [9, 12].

У 90-ті роки відбувається інтенсивне злиття велосипедного спорту та велотуризму: чітку межу між велотуристами і велоспортсменів провести важко. Темп руху аж ніяк не можна вважати головним критерієм. Принципова відмінність завжди було в тому, що велотурист на маршруті (на трасі, на дистанції) не прагне їхати якомога швидше з метою виграти у часів щодо інших учасників, а у вело спортсмени - це головна мета [4, с. 79-80].

Велосипедний туризм в Україні має цікаву історію . Перші «Спілки велосипедистів-аматорів» за матеріалами українських часописів засновані у Севастополі , Харкові і Одесі у 1887 році , а у Києві трішки пізніше , через п'ять років - у 1892 р. Починаючи із XIX ст. велосипедний рух в Україні то занепадав то розвивався . Слід зазначити , що велосипедний туризм набув найбільшого поширення у часи Радянського союзу. У 50-х роках на підприємствах , при клубах почали з'являтися перші секції велотуризму.

У порівнянні з пішохідним туризмом велосипедні походи мають наступні переваги: велика швидкість пересування і низька стомлюваність, ширші можливості при виборі маршруту.

1.2. Велосипедний туризм та його види, особливості організації змагань з велотуризму

Сьогодні нерідко можна побачити групу велосипедистів на міських вулицях і за їх межами. З моменту створення велосипеда, увійшов в життя людини і велосипедний туризм. Любителів цього виду туризму з кожним днем стає все більше і більше [2].

Умовно, велосипедистів можна розділити на дві групи. Молодь, що відноситься до першої категорії, віддає перевагу надзвичайній швидкості і унікально-віртуозного управління велосипедом. До другого рангу належать мандрівники, які свій вільний час віддають поїздкам, які різняться за часом, тривалістю та маршрутом. Видів даного туризму кілька, вони майже однакові, так як їх головна мета - подолання перешкод за допомогою свого двоколісного друга. Однак, існують відмінності і індивідуальні особливості кожного з виду. Давайте познайомимося з ними [3, 6].

Класичний велотуризм – це своєрідний відпочинок від міського шуму. Обов'язкові ночівлі в наметах серед природи, багаття, пісні під гітару і приготування їжі на вугіллі. Такі подорожі об'єднують, дають поживу для роздумів, душевних розмов. Коротко так можна охарактеризувати цей вид - є тільки ти, велосипед і величезний хвилюючий зовнішній світ. Спортивний велотуризм – цікавий туристам, які прагнуть до подолання природних перешкод. Тут також присутні пізнавальні та оздоровчі завдання, але більшість туристів - велосипедистів вважають похід захоплюючим в тому випадку, коли подолати обраний шлях допоможуть концентрація власних сил (як моральних, так і фізичних). Спортивний туризм –це також велосипедні походи, які мають свою категорію складності [9].

Екстремальний тип передбачає відчуття масу гострих відчуттів. Особливістю цього виду велотуризму є, перш за все, тривалість походу, складні умови і балансування власними можливостями. Його основа - поєднання бездоріжжя, прямих і рівних доріг, що зустрічаються пам'яток і ночівля на природі в наметах. Є туристи, яких, в першу чергу, цікавлять дороги, а не навколишні краєвиди. Зупинятися вони вважають за краще в готелях, щоб краще відпочити для марафону на наступний день. Найекстремальнішим є зимовий вид, здатний випробувати вашу силу волі, запас міцності і фізичну підготовку [23].

Бажаючи поєднати велоподорожі по півострову і комфортабельний дозвілля підійде такий вид велотуризму, як цивілізований. Денний маршрут складає до сімдесяти кілометрів, після чого передбачена зупинка в населеному пункті, розселення по номерах готелю і розважальна вечірня програма. Такі походи сьогодні стають більш популярними і затребуваними [10].

Далеко не кожному підійдуть тури у вигляді гонки. Ними захоплюються професіонали, які проходять в день сотні кілометрів. Головним для них є подолання великих відстаней на спеціальних шосейних велосипедах. Відпочивають вони, зі зрозумілих причин, в облаштованих місцях.

За тривалістю подорожі на велосипеді бувають:

- одноденними, без ночівлі, найприйнятніший варіант для початківців велотуристів;
- похід вихідного дня - своєрідний відпочинок після робочого тижня;
- багатоденний тур, до якого варто ретельно підготуватися.

Змагання з велосипедного туризму полягають у проходженні дистанцій, які простягаються вздовж доріг із твердим, штучним покриттям чи пересіченій місцевості.

Програма змагань включає у себе наступні види: командні змагання – велоралі та особисто – командні дистанції - це велокрос, тріал, фігурне водіння велосипеда.

У залежності від того , на скільки складна дистанція виділяють 5 класів , кожен клас має визначену кількість етапів та протяжність (табл.1.1.).

Таблиця 1.1.

Храктеристика програм змагань з велотуризму

Клас дистанцій змагань	Вантаж на учасника, чоловіка (жінку) кг.	Велоралі			Фігурне водіння		Велокрос	Тріал
		Протяжність км.	Загальний набір висоти, м,* не менше	Додаткових етапів, не менше	Кількість фігур, не менше	Відстань між фігурами, м.	Кількість перешкод на одному колі, не менше	Кількість перешкод, не менше
V	16 (12)	50	800	12-14	11	3 - 3,5	7	7
IV	12 (9)	40	600	10-1	9	3 – 4	6	6
III	8 (6)	30	400	8-9	7	3 – 4	5	5
II	6 (5)	20	200	5-7	6	4 – 5	4	4
I	4 (3)	10	100	4-5	5	5 - 6	3	3

У змаганнях можуть брати участь велосипеди: з базою (відстань ,яка між втулками колес) не менш 98 сантиметрів і багажниками, який слугує для перевезення вантажу. На кожному етапі чи дистанції головна суддівська колегія може встановлювати контрольний чи оптимальний час. За мінімальне перевищення заданого часу або не проходження дистанції чи етапу команда (учасник) отримує результат ,який буде записаний нижче тих , хто вклався у КЧ , ОЧ . За перевищення оптимального часу накладаються штрафні бали у відповідності до цих правил:

- Особливості проходження дистанції обумовлюються, при необхідності, умовами проведення змагань та уточнюються при роз'ясненні чи демонстрації проходження дистанції і окремих її етапів. Особливості суддівства наступні :

- Прийнято , що учасник завершив дистанцію , якщо його переднє колесо торкнулося фінішної лінії;

- Якщо під час руку на дистанції учасник торкається землі коліном чи частиною тіла вище них , то велосипедисту нараховується штраф;

- Учасники повинні керуватися правилами дорожнього руху у тому випадку, якщо під час проведення змагань не був перекритий рух автомобілів

Дистанція велоралі полягає у проходженні маршруту по легенді та із фіксованим графіком, у якому написаний час руху та швидкість між контрольними пунктами (КП), та відмітка про виконання чи не виконання умов етапу. Контрольні пункти, які знаходяться на етапі позначаються відповідною табличкою із відповідним номером та назвою. Команда отримує картку свого маршруту з маршрутною схемою за годину до свого старту[14, с. 209].

Картка команди – це основний документ , який підтверджує подолання /проходження дистанції командою. У картку заносяться відомості про штрафні бали команди та швидкість подолання етапів . Вважається , що команда може починати свої дії на етапі ,якщо один із учасників віддав документ у руки судді. Можно починати виконувати технічні діє , лише якщо команда зібралася у повному складі . Якщо учасники вносять будь-яку інформацію самостійно в картку , то команда отримає час останньої і до результату ще додається 10 хвилин штрафного часу

Схема маршруту являє собою упорядкований опис шляху руху по дистанції на якій вказуються КП , відомості про ДЕ , орієнтири ,які допоможуть рухатися у правильному напрямі , інтервали між етапами та інші відомості про маршрут. Маршрутна схема видається у вигляді легенди – короткого пояснювального тексту у вигляді пронумерованої таблиці, знаків (топографічних) та стрілок, які визначають напрямок руху. На дистанції

«Велоралі» вантаж може бути розділений між учасниками команди довільно, зазвичай дівчину, яка долає такий складний маршрут повністю «розвантажують», щоб було легше пересуватися на велосипеді [12].

1.3. Характерні особливості категоріювання велосипедних походів

У багатьох документаціях міститься посилання на різні категорії маршрутів велотуризму. Зокрема це необхідно знати для здачі нормативу, на будь-який розряд або звання.

Варіантів підрахунку складнощів маршруту багато.

Прийнято розраховувати складність та перешкоди маршруту по трьом основним показникам (рис. 1.2.).

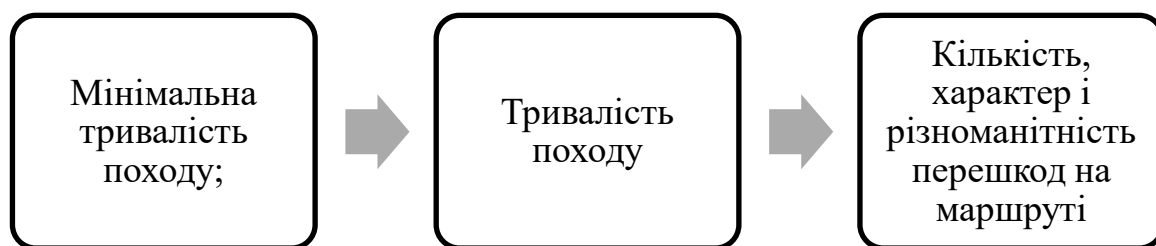


Рис 1.2. Основні показники складності маршруту

На маршруті можуть бути наступні перешкоди: «ділянки ґрунтових доріг і стежок (зарослі травою, перегороджені деревами, що впали, зволожені, заболочені, піщані, кам'яністі), гірські дороги, стежки і переправи, круті підйоми і спуски, броди, криги і інші природні явища, а також покриття доріг, незручні для велосипеда, а крім того, враховується населеність району, розвиток дорожньої мережі, висота місцевості над рівнем моря, труднощі орієнтування і т.д.» [17].

У вісімдесятих роках була прийнята методика об'єктивної оцінки маршрутів залежно від рельєфу місцевості і характеру доріг, що представлена в таблиці 1.2.

Таблиця 1.2.

Маршрут I категорії складності	Маршрут II категорії складності	Маршрут III категорії складності
Наймасовішої, можна прокласти по дорогах з твердим покриттям, великих перепадів висот, при цьому туристи повинні проїхати не менше 400 км. І не менше п'яти разів переночувати в польових умовах	Проходить по слабо пересічній місцевості від 200 до 600 м. Над рівнем моря або має не менше 20% піщано-гравійних доріг.	Проходить по середньо пересічній місцевості і має 2-3 перевалу висотою від 600 до 1000 м. Над рівнем моря, або не менше 40% маршруту повинні бути прокладені по піщано-гравійних і ґрунтових дорогах, в тому числі по лісових стежках.

Маршрут IV категорії складності проходить по гірській місцевості і має не менше десяти перевалів висотою до 1000 м. Над рівнем моря, або 4-6 перевалів висотою від 1000 до 2500 м. Над рівнем моря, або два перевали висотою 2500 - 3500 м., Або один перевал на гірській стежці і 2 - 3 автодорожніх перевалу. Цей маршрут може бути прокладений в тундрі, по пустельній, тайговій малонаселеній місцевості, причому не менше 40% маршруту повинні проходити по природним польовим, лісових дорогах і стежках [18].

Маршрут V категорії складності прокладають у більшості випадків по гірській місцевості. Він повинен включити 5 - 6 перевалів висотою 3000 - 5000 м. Над рівнем моря або не менш одного перевалу по гірській стежці і 2 - 3 автодорожніх перевалу висотою 3000 - 4000 м. Над рівнем моря. Маршрут може бути в тундрі, пустелі, тайзі в малонаселеній місцевості, причому не

менше 60% маршруту повинні пройти по природним ґрунтовим дорогам і стежкам з заболоченими ділянками, бродами, завалами, осипами і іншими природними перешкодами. При плануванні велотурів або походів необхідно обов'язково враховувати кількість днів, які плануються на ночівлю, а саме вони не повинні перевищувати 20% від загальної тривалості походу. Тоді, як протяжність походу або велотуру не повинна зменшуватись відповідно до нормативної (як правило її зменшення не повинно бути більше ніж 25%) при відповідній збільшеній кількості перешкод, які визначають категорію складності походу. В кільцевих походах або велотурах відстань зараховується повністю, а в лінійних тільки в одному напрямку [23].

Так само було прийнято рішення присвоїти максимально допустимі категорії складності походу до певних географічних зонах. Наприклад, в Прибалтиці можна прокласти маршрут II категорії складності максимум, в Центральній Росії, Білорусії, Молдавії, на Україні максимальна складність маршруту III категорії складності (тільки в Карпатах можливий маршрут IV категорії складності). У Західному Сибіру максимально можлива - IV категорія складності.

В таких країнах як : «Кавказ, Середня Азія, і Казахстан, північ і схід європейської частини Росії, Урал, Алтай, Східний Сибір і Далекий Схід» за даними науковців припускається максимальна 5 категорія складності маршрутів. Більшість спеціалістів вказують на необхідність застосування експериментальної системи до категоріальної складності маршрутів, тому запропоновано збільшити до 6 категорії складності.

1.3.1. Перспективи розвитку велотуризму

У наш час велосипедний туризм користується все більшим інтересом у любителів активних видів спорту. Для подолання кризових явищ в економіці і забезпечення стабільного економічного зростання в ряді регіонів можна і потрібно розвивати технічні види туризму, в тому числі і велосипедний туризм. Доступність в продажу туристичних велосипедів і наявність широкої мережі

автомобільних доріг може зробити даний вид туризму дуже перспективним [16, 19].

Велотуризм відноситься до технічних видів туризму (спорту), і з цієї причини його розвиток тісно пов'язане з історією розвитку велосипедної техніки. Лише після досягнення потрібного ступеня технічної досконалості велосипед перетворився в масовий засіб пересування. Основною метою концепції розвитку велосипедного руху в місті є створення і розвиток необхідної інфраструктури в місті для більш ефективного використання громадського простору, де люди на першому місці і де якість життя не буде приносити в жертву зростаючому вимогу простору для моторизованого приватного транспорту [1, 3].

Аналіз сучасного стану та міжнародний досвід вказує на те, що здійснити концепцію для розвитку вело туризму планується шляхом розробки і реалізації проектів створення міських велосипедних маршрутів. З метою реалізації концепції планується залучення коштів бюджетів усіх рівнів, коштів інвесторів, міжнародних проектів і програм. Необхідно розробити міські туристичні веломаршрути, що відповідають сучасним вимогам і стандартам, розробити міський план інфраструктури для велоруку, що включає:

- пункти прокату, станції технічного обслуговування і ремонту велосипедів, стоянки, що охороняються, спеціальні пункти харчування і надання медичної допомоги;
- встановити спеціальні дорожні знаки і покажчики на велодорога; забезпечити зручні під'їзди на велосипеді і перевезення до основних місць масового відвідування людей;
- обладнати стоянки в центральній частині міста, у торгових центрів, навчальних закладів, місць масового відпочинку в курортній зоні, забезпечити можливість перевезення велосипедів в громадському транспорті.

Також необхідно забезпечити інформаційну кампанію про створення веломаршрутів (бізнес-реклама, випуск карт і схем веломаршрутів та

велопутеводіїв), провести роботу по включенню туристичних веломаршрутів міста Євпаторії в загальну систему європейських веломаршрутів.

Висновки до розділу 1

1. Аналіз літературних джерел та міжнародного досвіду вказують, що велосипедний туризм в Україні і взагалі в світі має цікаву історію. Змагання з велосипедного туризму полягають у проходженні дистанцій, які простягаються вздовж доріг із твердим , штучним покриттям чи пересіченій місцевості. Визначили, що програма змагань включає у себе наступні види: командні змагання – велоралі та особисто – командні дистанції - це велокрос, тріал, фігурне водіння велосипеда.

2. Аналіз сучасного стану та міжнародний досвід вказує на те,що здійснити концепцію для розвитку вело туризму планується шляхом розробки і реалізації проектів створення міських велосипедних маршрутів. З метою реалізації концепції планується залучення коштів бюджетів усіх рівнів, коштів інвесторів, міжнародних проектів і програм.

3. Велосипедний туризм на заході користується великою популярністю, а в деяких країнах вже розвивається такий напрямок туристичного бізнесу, як пригодницький туризм. А організувати походи у важкодоступні й екзотичні куточки - тропічні ліси, гори і пустелі на сьогодні є актуальним закордоном.

РОЗДІЛ 2

МЕТОДИ ТА ОРГАНІЗАЦІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ

2.1. Методи дослідження

Для досягнення мети і вирішення завдань дослідження було використано комплекс взаємодоповнюючих методів дослідження, серед яких:

2.1.1. Методи теоретичного аналізу й узагальнення даних науково-методичної літератури, документальних матеріалів.

2.1.2. Педагогічні методи дослідження (бесіди, спостереження, тестування рухових якостей, педагогічний експеримент).

2.1.3. Методи математичної статистики.

2.1.1. Аналіз та узагальнення науково-методичної літератури, документальних матеріалів. Згідно до завдань дослідження проаналізували науково-методичну та спеціальну література вітчизняних авторів загальною кількістю 32 джерела. Аналіз літератури проводився з метою детального вивчення теоретичних і методологічних засад організації вело туризму в Україні; було визначено особливості побудови маршрутів під час проходження походу I категорії складності для вело туристів 20-25 років; проаналізовано динаміку змін загальної та спеціальної фізичної підготовленості вело туристів.

2.1.2. Педагогічні методи дослідження: бесіди, анкетування, спостереження, перевірка рухових навичок, педагогічний експеримент.

Були проведені співбесіди з тренерами з метою виявлення та узагальнення фактів, що стосуються розвитку велотуризму та пішохідного туризму на основі словесного спілкування. Метод педагогічного спостереження проводився за організації велотуризму в Сумській області.

Метод педагогічного спостереження був використаний на першому етапі педагогічного дослідження як засіб орієнтації та ознайомлення з

досліджуваними явищами та дав змогу уточнити, на які спеціальні питання слід направити наступний аналіз діяльності.

Узагальнені результати педагогічних спостережень були використані в процесі розробки маршруту під час проходження походу I категорії складності для удосконалення загальної та спеціальної фізичної підготовки вело туристів. Педагогічні спостереження проводилось систематично протягом навчального 2020–2021 року. Даний педагогічний метод використовувався у комплексі з іншими методами дослідження для: «одержання інформації про організацію тренувальних занять з туризму (вело туризму або пішохідного туризму); збору первинної інформації для визначення напряму дослідження; підготовки рекомендацій із методики проходження походу I категорії складності для удосконалення загальної та спеціальної фізичної підготовки вело туристів» [13].

Тестування рухових якостей проводилось протягом усього періоду проведення дослідження для підтвердження гіпотези кваліфікаційної роботи. Педагогічне тестування здійснювалося для визначення загальної та спеціальної фізичної підготовки вело туристів. Комплекс №1 (для визначення загальної фізичної підготовки). Для визначення швидкісних здібностей використовувався біг на 100 м (с). Для використання спритності використовували «човниковий біг 4x9 м» (с), стрибок у довжину з місця (см) – виконувався 2 рази, зараховувався найкращий результат. Тестування проводили за загальноприйнятою методикою. *Комплекс №2*. Він складається з вправ, які визначають рівень спеціальної фізичної підготовки:

Для оцінки статичної рівноваги використовували ускладнену пробу Ромберга. Для визначення *динамічної рівноваги* використовували пробу Яроцького. Для визначення *статичної рівноваги* використовували пробу Є. Я. Бондаревського.

Тест проходження дистанції з орієнтування на місцевості для туристів та для велотуристів 50м – 5 КП, с.

Методика проведення тесту: Тест проходження дистанції з орієнтування на місцевості для туристів та для велотуристів 50м – 5 КП, с виклонується на майданчику або у спортзалі . У кутах квадрата розміром 10х10 розставляється 5 КП, а на відстані 6 метрів від сторони квадрату облаштовується точка старт-фінішу, після чого тренер по черзі викликає спортсменів і після його команди кожен з них отримує схему. При проходженні тесту кожен спортсмен проходить задану дистанцію і торкається обов'язково до кожної з 5 КП, час визначає тренер за допомогою хронометру. Порядок проходження дистанції: «С-31-32-33-34-35-Ф С-31-33-34-32-35-Ф С-35-34-33-32-31-Ф С-31-32-34-33-35-Ф С-35-32-34-33-31-Ф С-35-34-32-33-31-Ф С-35-32-33-34-31-Ф» [23].

Педагогічний експеримент.

У дослідженні застосовувався констатувальний і формувальний педагогічний експеримент. Констатувальний експеримент проводився з метою визначення складових методики занять велотуризмом, основних напрямків та завдань формуючого експерименту. В ході констатувального експерименту було досліджено: особливості організації походу I категорії складності.

Формувальний експеримент проводився з метою виявлення ефективності розробленого маршруту для походу I категорії складності з метою удосконалення спеціальної та загальної підготовки спортсменів. Тривалість експерименту склала 9 місяців, дослідження відбувались протягом 2020/2021 року. При проведенні такого експерименту сформувалася експериментальна група спортсменів. При комплектуванні групи необхідно враховували наступні умови: всі туристи були приблизно одного віку і в однаковою фізичною і технічною підготовкою, об'єднані спільними інтересами або метою, мати почуття колективізму, володіти туристськими навичками.

2.1.3. Методи математичної статистики. При обробці даних педагогічного дослідження нами використовувались наступні методи математичної статистики – «середнє арифметичне» (\bar{X}); «середнє квадратичне відхилення» (σ), а їх оцінка здійснювалась за допомогою «параметричного

критерію Ст'юдента (t) де гранично допустимим рівнем значущості вважали « $p < 0,05$ » та « $p < 0,001$ ».

2.2. Організація дослідження

Дослідження здійснювалося в три етапи.

На **першому етапі** дослідження (вересень 2020 рр.) було проведено аналіз літературних джерел, вивчено науково-методичні аспекти розробки та особливостей проходження походів I-III категорії складності; обґрунтовано актуальність роботи, визначено мету, завдання, об'єкт, предмет дослідження, підібрано доступні та інформативні методи дослідження.

На **другому етапі** дослідження (листопад-вересень 2020 рр.) було визначено організовано і проведено констатуючий експеримент, за результатами якого було зроблені висновки щодо недоліків існуючих маршрутів для проходження походу I категорії складності для вело туристів 20-25 років.

На **третьому етапі** дослідження (листопад 2020 рр.- листопад 2021 рр.) було проведено формувальний експеримент мета якого складалась у розробці, обґрунтуванні експериментального маршруту під час проходження походу I категорії складності для удосконалення загальної та спеціальної фізичної підготовки вело туристів. Для перевірки його ефективності на цьому етапі сформувалася експериментальна група спортсменів.

При комплектуванні групи враховували наступні умови: всі туристи були приблизно одного віку і в однаковою фізичною і технічною підготовкою, об'єднані спільними інтересами або метою, мати почуття колективізму, володіти туристськими навичками. Чисельність групи в багатоденних складних походах - 4-8 чоловік в таблиці 2.1. подано склад ЕГ групи. Правила проведення туристських спортивних походів визначають мінімальний чисельний склад групи походів 4-5 категорій складності - 4 людини, групи меншого складу важко здійснити транспортування вантажу і велосипедів при подоланні перешкод в складних походах, забезпечити допомогу потерпілому.

Навпаки, велика велосипедна група стає мало гнучкою, нею важко керувати, особливо в походах високих категорій складності.

Таблиця 2.1

Склад та чисельність експериментальної групи вело туристів.

№	ПІБ	Дата народж .		Тур. досвід	Обов'язки в групі
1.	Філатов Ігор Миколайович	12.07.1999	Недригайлівський БДЮТ, керівник гуртків	І к. с., К, велосипедний 2013	керівник групи, фотограф
2.	Пилипчук Олександр Петрович	17.07.1999	Сумський районний БДЮ керівник гуртків	І к. с., У, велосипедний 2016	заступник керівника
3.	Дяченко Олена Дмитрівна	03.05.1998	Вчитель Маршалівської ЗОШ	І к. с., У, велосипедний 2013	заступник керівника
4.	Даценко Інна	12.06.1999	Маршалівська ЗОШ, учениця	І к. с., У, велосипедний 2013	секретар
5.	Довгій Анастасія	11.03.2000	Вільшанська ЗОШ, учениця	ступеневий, У, 2014	завгосп
6.	Гладун Ірина Василівна	23.09.1999	Вільшанська ЗОШ, учениця	І к. с., У, велосипедний 2013	фотограф, метеоролог
7.	Науман Євгенія	01.02.2000	Вільшанська ЗОШ, учениця	ступеневий, У, 2014	фотограф, повар
8.	Шкробот Віталіна	12.01.1999	Коровинська ЗОШ, учениця	ступеневий, У, 2013	медик
9.	Каплун Аліна	08.03.1999	Коровинська ЗОШ, учениця	ступеневий, У, 2013	краєзнавець

На цьому етапі дослідження також здійснювалася обробка результатів, отриманих у ході експерименту, методами математичної статистики; обґрунтовувався вплив і ефективність розробленого маршруту та встановлено

динаміку змін загальної та спеціальної фізичної підготовленості вело туристів після проходження розробленого маршруту; проводилося оформлення кваліфікаційної роботи й актів впровадження одержаних результатів у тренувальний процес велотуристів.

РОЗДІЛ 3

РОЗРОБКА КАТЕГОРІЙНОГО ПОХОДУ ТА ВЕЛОПОХОДУ ВИХІДНОГО ДНЯ

3.1. Розробка маршруту

Маршрут велопоходу розробляється виходячи з категорії складності. Велопоходи 1 категорії важкості зазвичай прокладаються по рівнинною частини України, при цьому намагаються обійти жваво траси і відвідати малі міста з цікавими природними та культурними пам'ятками. При необхідності група під'їжджає на поїзді до початкового пункту маршруту і планує завершення маршруту на крупній вузловій станції. Основним документом групи, що здійснює спортивний велопохід, є «Маршрутна книжка» (Додаток А), яка містить необхідні складові (рис. 3.1.).

Протяжність велопоходу 1 категорії важкості зазвичай становить 260-400 км. Денний пробіг становить 45-60 км. Якщо в велопоході 3-5 категорії важкості зустрічається рівнинна ділянка маршруту, то денний пробіг становить 80-120 км. Після того як спортсмени пройшли поданий їм маршрут вони повинні підготувати звіт, що міститимуть наступну інформацію: «довідкові відомості про маршрут, учасників, технічний опис маршруту (відстані, орієнтири, зручні місця ночівель, джерела води, магазини та інша корисна для велотуристів інформація» [13]. Після того як спортсмени підготували звіт, вони його подають на затвердження МКК після чого всім учасникам МКК видає Сертифікати/Довідки (Додаток Б). З кожним разом спортсмен переходить на більш складний етап, якщо спортсмен отримає сертифікат про проходження дистанції I ктегоріїх, після цього він має право на *проходження дистанції більш складної категорії*. Після участі у вело походах спортсмен має право отримати залікову книжку (Додаток В) і присвоїти 3-й розряд зі спортивного туризму.

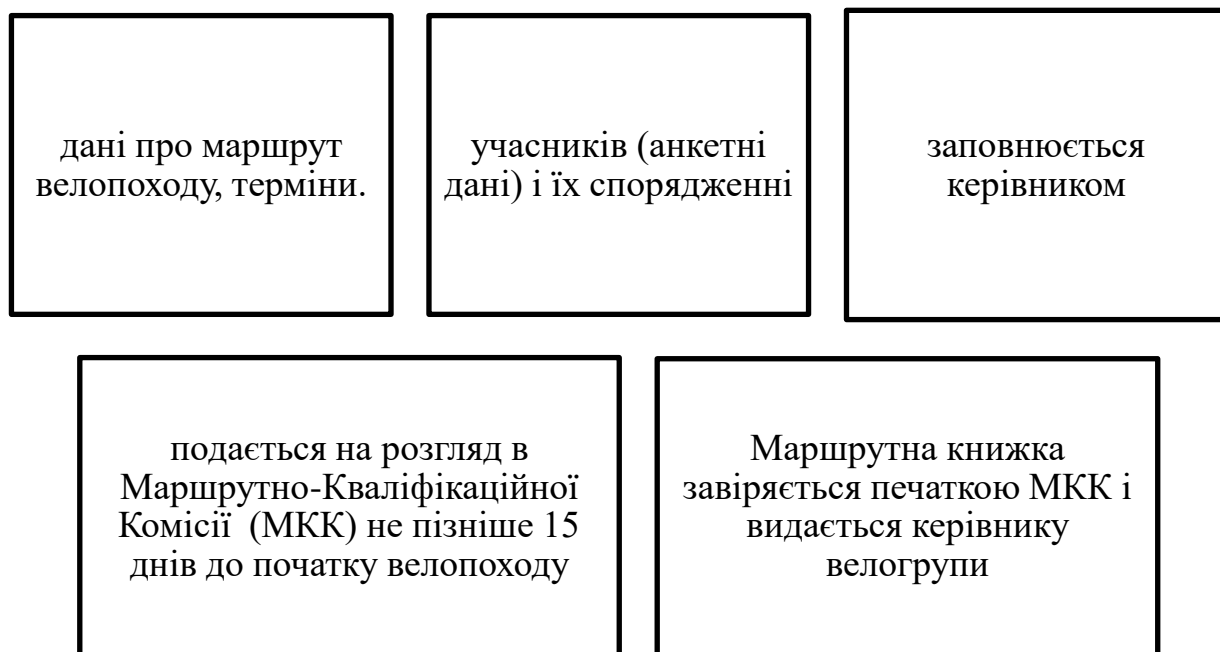
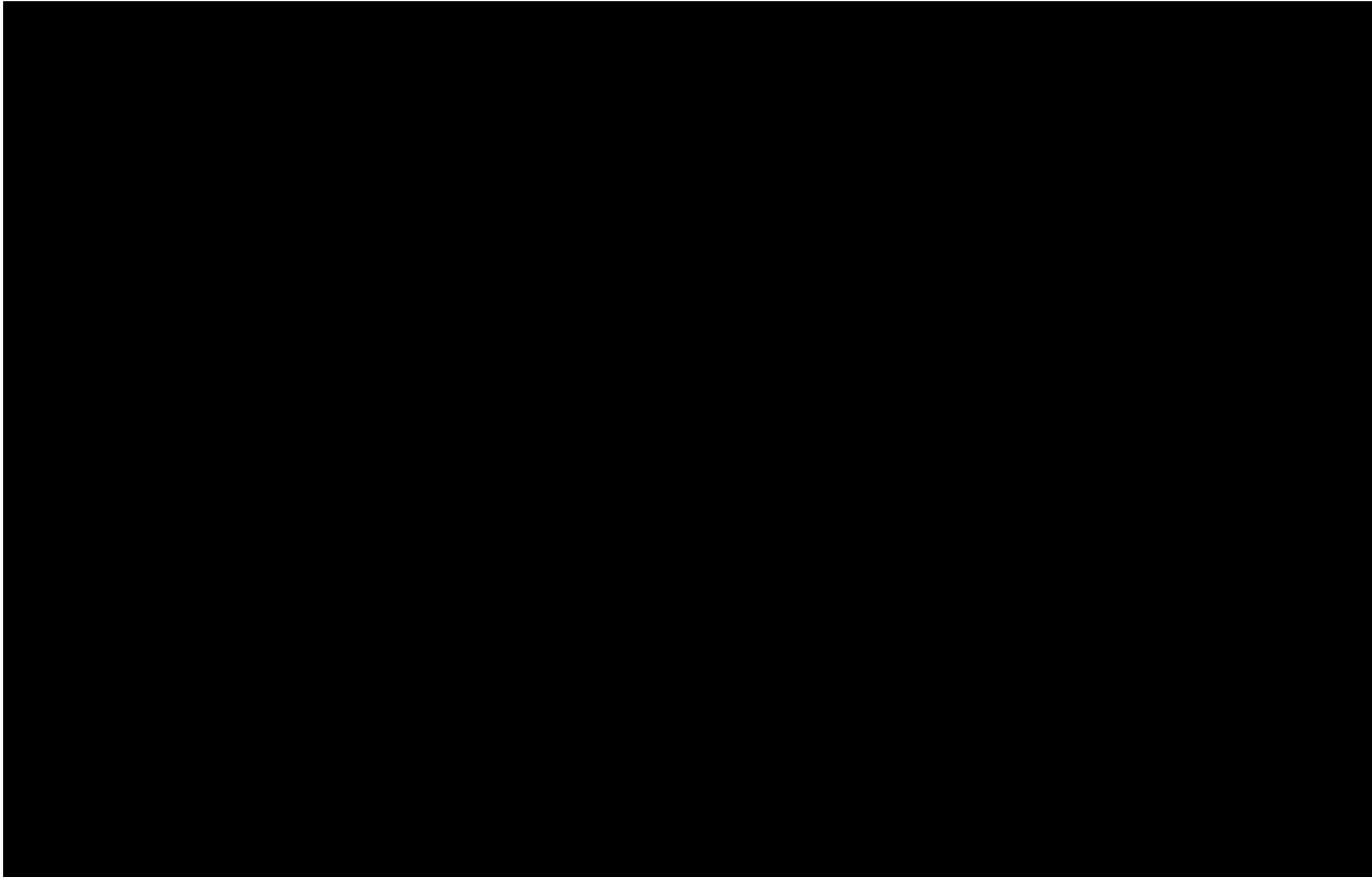


Рис. 3.1. Складові «Маршрутної книжки» при вело поході різної категорії складності.

Успіх походу залежить від того, як група взаємодіє між собою. Слід зауважити, що при складанні маршруту необхідно звернути увагу на тренуваність та підготовку спортсменів груп. Так як від цього залежить складність походу. Іноді в походах та вело походах не маршрут підбирають під групу а керівник розробляє маршрут, а потім під цей маршрут підбирає групу. На вибір маршруту впливають:

- тренуваність учасників;
- інтереси туристів;
- кількість вільних днів;
- сезон, передбачувана погода й інші фактори. Для психологічного клімату похідної групи дуже важливо, щоб вибір маршруту враховував мету участі людей в поході (табл.. 3.2.).

Графік руху на маршруті під час проходження походу I категорії складності для вело туристів ЕГ



Похід було проведено в межах Недригайлівського району Сумської області. Маршрут починався першого травня 2020 року о 10 годині від пам'ятника Тарасу Шевченку . Трасою Р-01 рухаємось на зх. 2.5 км близько (15 хв.), повертаємо до с. Березняки . Далі асфальтованою дорогою, проїхавши 1.5 км (близько 10 хв.), в'їжджаємо до с. Березняки.

Звернувши на зх., проїжджаємо 1 км (5хв.) й в'їжджаємо до с. Курмани. Їдемо селом 2.5 км (15 хв.) до зх. околиці . З окраїни села рухаємося (500 м) лугом до залізного містка через р. Сула . Переїхавши його, рухаємося по лузі . Далі лісовою дорогою їдемо 1 км. на зх. . Виїхавши на асфальтовану дорогу, повертаємо на пн. зх., проїжджаємо 2 км (10 хв.), на перехресті повертаємо на зх., через 700 м (3 хв.) по автомобільному мосту переїжджаємо р. Бишкінь . За мостом починається затяжний підйом 1 км, який долаємо за 15 хв . Стаємо на обідній привал. Відпочивши група їдемо на зх. 1 км (5 хв.) дорогою, що не позначена на карті . Оглядаємо залишки різних споруд . Закінчивши екскурсію, рухаємося лісовою дорогою 1.5 км (10 хв.) до асфальтованої дороги. Виїхавши на дорогу, рухаємося на пн. , через 1 км (5 хв.) дорога повертає на зх., подолавши ще 1.5 км (7 хв.), в'їхали до с. Косенки . Проїхавши селом 2 км (10 хв.), виїжджаємо з нього та рухаємося 2 км (10 хв.) асфальтом до с. Томашівка. , їдемо вулицею Молодіжна до центру населеного пункту 1.5 км (7 хв.). Зупиняємося біля школи та робимо закупівлю необхідних продуктів. Далі селом рухаємося на пн. сх. 1 км (8 хв.) й за околицею розбиваємо табір .

День другий - 2 травня 2020 року с. Томашівка – смт. Терни . Ходовий час: 3 год. 50 хв, пройдено 32 км . Погодні умови: сонячно, t зранку +20°C, вдень +23°C. З місця ночівлі виїжджаємо о 9.00 и рухаємося до асфальтованої дороги Трасою Сміле – Беседівка їдемо близько 2 км 10 хв. до повороту до с. Гринівка Повернувши, проїжджаємо 600 м (3 хв.), фотографуємося на фоні вказівника . Долаємо 400 м спуску й ми вже в с. Гринівка. Далі розпочинається підйом 500 м, який долаємо за 8 хв.

Перепочивши, продовжуємо рух селом 2 км (10 хв.) на пн. сх. околицю. За селом відразу розпочинається зтяжний підйом, подолавши його їдемо асфальтованою дорогою 4.5 км (25 хв.) до с. Маршали. Відпочивши, продовжуємо рух селом на сх., проїхавши 2 км (10 хв.), виїжджаємо на польову дорогу, яка веде до с. Біж. Проїхавши 4 км (20 хв.), в'їжджаємо в село, та рухаємося ґрунтовою дорогою в пн. сх. напрямку 1 км (5 хв.). Далі польовою дорогою близько 2 км (12 хв.) до траси Конотоп – Суми. Виїжджаємо на автотрасу й рухаємося в пд. сх. напрямку. Проїхавши 5 км (25 хв.), зупиняємося біля вказівника смт. Терни (фото 40). Переїжджаємо міст через р. Терен, за мостом облаштований блокпост військових, за ним повертаємо на пд. Рухаємося вулицями селища на пд. 4 км (хв. 25). Виїхавши з населеного пункту, стаємо на ночівлю біля лісу. Місце стоянки затишне, зручне, дрова – поруч у лісосмузі

День третій – днювання 3 травня 2020 року, смт. Терни. Погодні умови: сонячно, т уранці +20°C, вдень +25°C. Днювання використали для ремонту велосипедів та проведення краєзнавчої роботи - з'їздили на екскурсію до стародавнього городища поблизу с. Бабакове.

День четвертий - 4 травня 2020 року, смт. Терни – с. Комишанка – с. Мерки. Ходовий час : 3 год. 35 хв. пройдено: 30 км., погодні умови: сонячно, т уранці +20°C, вдень +22°C. З місця ночівлі виїжджаємо о 9.00. Їдемо лісовою дорогою в пд.-сх. напрямку 2 км (12 хв.). В'їжджаємо в с. Бабакове (фото 50), ним рухаємося 0.5 км (3 хв.) на сх. околицю. Виїхавши з села, їдемо (фото 51) 0.8 км (4 хв.) до х. Холодне. Далі рухаємося на сх. 1 км (6 хв.) до с. Городище. Потім рухаємось на пн. сх. Спочатку, по ґрунтовій дорозі, долаємо підйом 0.5 км (8 хв.), а далі вздовж посадки їдемо 3 км (17 хв.) в напрямку с. Руда. На перехресті повертаємо на пд., їдемо польовою дорогою в напрямку с. Зеленківка, через 8.5 км (42 хв.) долаємо підйом 0.5 км (7 хв.) (фото 57). Потім спускаємося до Зеленківського ставка.

Від ставка спускаємося 1 км (3 хв.) . Переїжджаємо міст та робимо привал на обід . Відпочиваємо та робимо закупку необхідних продуктів в сільському магазині. Відпочивши, рухаємося по с. Зеленківка на сх. (фото 63), проїхавши 2 км (10 хв.) повертаємо на пд. до луку. По ньому проїхавши 0.5 км (3 хв.), під'їжджаємо до містка через р. Сула. Переїжджаємо річку та рухаємося до центру с. Комишанка.. Далі селом ідемо на пд. до траси Р-01 Суми – Київ 1 км (8 хв.), повертаємо на зх. та ідемо до вказівника Комишанка .

Від вказівника повертаємо на пд. та ґрунтовою ідемо 3.7 км (17 хв.) до асфальтованої дороги (фото 68), яка веде до с. Мерки. Виїжджаємо на трасу та нею ідемо 2 км (10 хв.) до с. Мерки . Біля вказівника фотографуємося та повертаємо на пд. й ґрунтовою дорогою ідемо 1 км (5хв.) до Саванового ставка, де й стаємо на ночівлю. Місце для ночівлі досить зручне, хоча питної води немає. Нею треба заpastися в с. Мерки або їхати до х. Черці в 500 м від табору. Ставок не орендований, всі охочі можуть ловити рибу вудками.

День п'ятий - 5 травня 2019 року с. Мерки – с. Овече . Ходовий час: 4 год. 00 хв. , пройдено: 30 км . Погодні умови: хмарно, t уранці +19°C, вдень +23°C. З місця ночівлі виїжджаємо о 9.00 й рухаємося ґрунтовою дорогою на пд.-зх. 1 км (5 хв.) до траси Тимченки – Саєво. Спустившись до траси, повертаємо на пн.-зх. і ідемо 0.5 км (2 хв.). Фотографуємося біля зупинки . Далі ідемо через с. Тимченки в напрямку с. Козельне 1 км (5 хв.). В'їжджаємо в село та ідемо до центру. У центрі села робимо привал та невелику екскурсію селом – відвідуємо Меморіал Слави.

Відпочивши, продовжуємо рух селом на пн. , загалом протяжність села близько 3 км, які ми подолали за 15 хв. Виїхавши з с. Козельне, ідемо асфальтованою дорогою на пн.-зх. 5 км (27 хв.) до розвилки поблизу с. Білорське. На розвилці повертаємо на зх., проїхавши асфальтованою дорогою близько 1.5 км (10 хв.), звертаємо на пд. зх. до с. Мелешківка. Проїжджаємо 0.5 км (3 хв.) та фотографуємося біля вказівника с. Мелешківка (фото 83). Далі селом 1.5 км (8 хв.). Виїхавши з с. Мелешківка, ідемо асфальтованою дорогою

до с. Червона Слобода 2 км (12 хв.) й рухаємося до центру села. Біля школи робимо привал на обід. Пообідавши та перепочивши, продовжуємо свій маршрут. Селом ідемо в пд.-зх. напрямку. Проїхавши 0.5 км (2 хв.), виїжджаємо з нього та рухаємося асфальтованою дорогою, проїхавши 1.5 км (8 хв.), звертаємо на ґрунтовку .

Долаємо підйом та, проїхавши 2.5 км (22 хв.) ґрунтовкою , виїжджаємо до с. Перетічки (на карті ще стара назва Кірове). Проїхавши ще 1.5 км (9 хв.), виїжджаємо до траси Недригайлів – Л. Долина та фотографуємося біля вказівника . Переїжджаємо трасу Т-1917 та асфальтованою дорогою ідемо на зх. 1.5 км (7 хв.) до с. Лахнівщина. Спустившись до села, розпочинаємо підйом однією з сільських вулиць 0.8 км (хв. 13). З зх. околиці села ідемо польовою дорогою на пн. зх. Через 1 км (5 хв.), дорога повертає на зх. Нею проїжджаємо ще 3 км (15 хв.) і біля ставка поблизу с. Овече стаємо на ночівлю .

День шостий - 6 травня 2020 року , с. Овече – с. Коровинці – смт. Недригайлів. Ходовий час: 2 год. 35 хв , пройдено: 20 км . Погодні умови: хмарно, дощ t уранці 15°C, вдень 18°

З місця ночівлі виїжджаємо о 10.00 год. й рухаємося по ґрунтовій дорозі 0.4 км (10 хв.) до асфальтованої дороги . Дорогою, яка спочатку проходить через с. Овече рухаємося на пн., проїхавши 2 км (10 хв.) на розвилці повертаємо на зх. Рухаємося асфальтованою дорогою, проїжджаємо поблизу с. Юхти . Проїхавши 2 км (10 хв.), на розвилці повертаємо на пн.-зх. Далі проїжджаємо 3 км (15 хв.) і починається спуск 1.5 км (5 хв.) до траси Суми – Київ. Виїхавши на трасу, бачимо вказівник с. Коровинці .

Проїхали селом 3 км (15 хв.). У центрі села фотографуємося біля пам'ятника героям соціалістичної праці . Від центру села до виїзду з нього залишається 2 км, які ми долаємо за 10 хв. Рухаємося далі, через 1 км (5 хв.) проїжджаємо поворот на с. Курмани, далі ідемо 1.6 км (7 хв.) до с. Голубці . Продовжуємо рух трасою і підїжджаємо до смт. Недригайлів . Далі через селище – до районного будинку дитячої та юнацької творчості. Наш маршрут

закінчено. Маршрут був пройдений повністю всією групою, без відхилень від запланованого графіку та маршруту походу. Завдання, поставлені перед учасниками подорожі, виконано.

Використане спеціальне спорядження, що рекомендується для велосипедних походів: велосипедні рюкзаки зі світловідбивальними смужками, велокаски, велоперчатки. Для походу були використані спортивні велосипеди типу «FORT» та «АЗИМУТ». Тому, обравши таке спорядження всю дистанцію походу було пройдено без ускладнень, також при комплектації рюкзаків до походу спортсменам було запропоновано мати «ремнабір»:

- кілька запасних камер;
- набір для ремонту велокамер;
- велосипедний цеп;
- змазка для цепу;
- набір велосипедних ключів (шестигранників і ріжкових);
- насос.

Місця ночівель у цьому поході можуть бути рекомендовані для ступеневих походів та походів I категорії складності з різних видів туризму. Використаний для походу картографічний матеріал достовірний, відповідає реальній обстановці на місцевості. Усі учасники походу перед виходом на маршрут здали залік на знання «Правил дорожнього руху України». Інструктор має право вносити зміни в маршрут, якщо на то змушують погодні умови або інші надзвичайні чинники. Досвідчені велотуристи знають: чим ретельніше, детальніше продумані маршрут, його графік, підібрана група, розподілені обов'язки, обрані спорядження, продукти і т.д., тим успішніше похід відбувається.

Як показала практика в перший день велопоходу темп руху має бути повільним, а протяжність (не більше 60 км). У наступні день-два триває період похідної акліматизації, темп і кілометраж нарастають поступово. У перші два-три дні зазвичай їдуть по хорошій дорозі з порівняно спокійним рельєфом, а

найскладніші ділянки шляху намагаються приурочити ближче до середини маршруту. До цього часу в групі вже створюється певний стереотип руху і похідного буття. Наростання кілометражу по днях має бути поступовим, досягнувши максимуму десь на 4 - 5-й день.

У велопоходах дистанцію яку проходять за день залежить від підготовки всієї групи, стану доріг, погоди, сезону та інших факторів може коливатися в дуже широких межах, приблизно за день можна пройти 6-8 годин поспіль. Попутний вітер може ці норми збільшити на 15-20 відсотків, зустрічний вітер і дощ зменшить на стільки ж і більше. В середньому на стільки ж зменшуються денні норми на селищі, лісових стежках і доріжках (якщо погода суха і не дуже спекотна), після сильного дощу швидкість на ґрунтових дорогах падає в кілька разів, тому в негоду на путівці потрібно планувати не більше 35-40 км . в день. Така ж приблизно норма відноситься і до сухих гірських ґрунтових дорогах. Практика показує, що при складанні похідного графіка треба на кожен день залишати приблизно по годині ходового часу в резерві.

Інтервал руху по рівній дорозі - 2-3 м, але не більше 5-6 м, на ґрунтових дорогах, звивистих стежках, спусках інтервал збільшується до 10-15 м, на спусках на мокрій і слизькій дорозі - до 20-30 м. На рівній дорозі треба намагатися їздити компактною групою. Розрив найчастіше говорить про те, що взятий темп не всім під силу. Деякі групи практикують такий режим руху: сильні велотуристи їдуть вперед і чекають інших в кінці підйому дороги, перед населеним пунктом або біля перехрестя, а після того, як під'їхали інші, знову спрямовуються вперед. При уявній перевагу такої тактики - кожен їде своєю швидкістю - вона має істотні недоліки.

Групи як би не існує, між першим і останнім велотуристів - кілометри. І якщо відбувається ПП, з'являється необхідність змінити раніше намічене напрямок руху або різко міняється похідна обстановка, керівник не в змозі прийняти рішення і його реалізувати. Тактика в їзді (кожен сам по собі) швидко переноситься і на поведінку людей в інший час, така група набагато більше

схильна до розколу. Слабким членам групи і так важко тримати загальний темп, а тут ще на них звалюється психологічна ноша відчуття, що вони тримають інших, яка їх вимотує ще більше, а в підсумку група тільки програє. Тому оптимальним визнано варіант, при якому найслабших веде «на колесі» направляючий.

Похід потрібно планувати таким чином, щоб найбільш відповідальні і складні ділянки маршруту (грунтові дороги, підйом на перевал і т.д.) припадали на першу половину дня. В післяобідній час (особливо в горах) можливе погіршення погоди. У походах завжди повинна бути установка на те, щоб маршрут проходити з невеликим випередженням графіка. Запас в часі потрібен не тільки для непередбачених обставин, він благотворно позначається і на настрої групи [12].

Основні причини зриву графіка: дорожні несподіванки, погіршення метеоумов, невідповідність графіка фізичної підготовленості групи, незадовільний технічний стан велосипедів (часті поломки), відсутність потрібних запчастин, погане знання велосипеда, відсутність достатніх навичок по ремонту, недоліки в спорядженні, розлад в групі (недооцінка ролі психологічної сумісності або невміння керівника згуртувати колектив).

Отже, головні причини виходу з графіка - погана підготовка до подорожі, невміння або небажання врахувати різні похідні фактори, відсутність чіткості в проведенні походу, зокрема у виконанні режиму дня. У всіх випадках в першу чергу винен керівник, але і учасники походу не повинні забувати в дисципліні на маршруті, безумовному виконанні рішень керівника. Для того щоб нагнати графік, можна збільшити темп руху (але незначно), скоротити зупинки, виїжджати раніше вранці і пізніше зупинятися на нічліг.

В цьому випадку потрібно ще більше уваги приділяти перекусу, вони повинні бути більш ґрунтовними. Місце для ночівлі краще починати доглядати за 20-30 хв. до передбачуваного закінчення руху. Похідна тактика змінюється в залежності від географічного району. У спекотній Середньої Азії, наприклад, не

слід, розраховувати на велику швидкість, а денна спека ще більше розсовує ходові періоди дня на ранній ранок і вечір.

У горах або в районах слід розраховувати на гарячий обід і післяобідній відпочинок - краще раніше розбити бівак, натягнути тент, подбає про багатті. Тому буде в корені невірною, якщо велотуристи почнуть готуватися до походу за шаблоном: без урахування всіх умов і особливостей географічної зони, по якій проходить маршрут.

3.2. Формування групи та технічний опис маршруту походу I категорії складності для удосконалення загальної та спеціальної фізичної підготовки велотуристів

Успішне проведення складного туристичного походу багато в чому залежить від складу групи і ступеня підготовленості її членів. Тому

Особливість туристської групи - вона формується в тимчасовий колектив добровільно, отже, учасники свідомо довіряють своєму керівнику. У руках керівника - зміцнити довіру членів групи в поході ще більше або, навпаки, зруйнувати. І основне завдання керівника в тому й полягає, щоб похідний колектив був згуртованим, максимально дієздатним. Тому хоч як мене комплектувалася група, керівником повинен бути авторитетний, що володіє необхідним рівнем організаторських здібностей людина, туристський досвід якого, як правило, вище більшості учасників походу.

Так що, перше завдання керівника - запитати вимогливо самого себе, чи володіє він туристським і життєвим досвідом, активністю, працьовитістю, психологічними якостями, необхідними для успішного проведення того походу, який він задумав. Дуже багато невдалих походів трапляється через переоцінку керівником своїх можливостей, недостатню підготовленість до планованого походу і його самого і групи.

Наступне завдання - швидше психологічна, ніж тактична: згуртувати учасників походу навколо ідеї і цілі планованого подорожі, захопити ним

людей, тоді і підготовка до походу буде здійснюватися з неабиякою часткою ентузіазму, особистої зацікавленості [24].

Першим обов'язком керівника будь-якого походу, а складного - особливо, є турбота про безпеку всіх учасників групи, попередження випадків аварійних ситуацій і травматизму при різних метео умовах і в різних обставинах. Керівнику слід бути послідовним у своїх думках і рішеннях, він не повинен трохи, що міняти маршрут походу або графік (в цьому випадку керівник сам стає дезорганізаторів). Але й не слід впадати в іншу крайність: зайву прямолінійність у виконанні плануванні плану походу, перетворення графіка в самоціль, ігнорування змінилася обстановки. Важлива умова єдності групи - свідоме, творче ставлення людей до подій. Всі повинні постійно тримати на контролі, де вони знаходяться і куди їдуть, які перед групою стоять найближчі завдання, шляхи їх вирішення, які складнощі і т.д. Попередні знання про важку місцевість або переправи підвищує готовність людей до подолання перешкод, робить їх дії більш складеними, відповідальними, доцільними.

Після походу корисно влаштувати розбір: нехай люди поділяться думками про те, хороший чи маршрут був обраний, чи всі в організації походу було на бажаному рівні, хто як впорався зі своїми обов'язками. У висловлюваннях членів групи в першу чергу повинні бути ясність, відвертість і доброзичливість. Тоді обговорення походу принесе користь [25]. Запорукою успішного, безпечного проходження маршруту в першу чергу є ретельна і всебічна підготовка до походу або подорожі. Йдеться і про підготовку самих людей, і про спорядження, велосипедах, і зборі відомостей про особливості району подорожі, про облік конкретних умов руху, які зустрінуться саме в цій місцевості.

Перед складанням маршруту треба якомога більше зібрати відомостей про район, а перед складанням графіка руху по маршруту з'ясувати про важко прохідних для велосипеда ділянках і про шляхи підходу до цих ділянок. Дуже важливо спланувати маршрут таким чином, щоб було відведено достатньо часу

на підходи до складних ділянок маршруту (до перевалів, наприклад), на подолання найбільш важких місць пішки. Тому, що поспіх на складних ділянках, прагнення вкластися в графік будь-що-будь особливо часто призводять до нещасних випадків.

Добре, якщо після важкої ділянки передбачати час для відпочинку, ремонту та, як резервний час. Обов'язково потрібно передбачити запасні варіанти на непередбачені обставини в разі різкого погіршення погоди, дорожніх умов, руйнування паводком водної переправи і т.д.

Рух на маршруті вимагає не тільки фізичної готовності, але і наявності зручного одягу. Для тривалих велосипедних турів має сенс придбати спеціалізовану одяг для велоспорту: яскраві «дихаючі» майки і вітро-стійку куртку, які не тільки забезпечують комфорт, але і підвищують безпеку на автошляхах, в тому числі завдяки світло відбиваючим вставкам. Важлива деталь одягу, якої учасникам велосипедного туру слід приділити особливу увагу, підбираючи собі гардероб, - це велошорти - або довший варіант для прохолодної погоди - велоштани, що створюють умови для тривалої їзди на жорсткому сидлі велосипеда. Взуття має бути зручним, мати достатньо жорстку підошву, природно, не зісковзувати з педалей [29].

Важливим елементом велоекіпіровки, що забезпечує додатковий захист для рук і в цілому підвищує безпеку, є рукавички. Для туризму підійдуть рукавички з "обрізними" пальцями, що дозволяють шкірі рук краще дихати. Вибираючи велосипедний шолом, потрібно пам'ятати, що він повинен забезпечувати як захист голови, так і широкий огляд.

Другий за важливістю річчю, після велосипеда, для велосипедного туру, мабуть, є рюкзак. Більшість велотурів будується в розрахунку на те, що основний багаж туристам не потрібно перевозити самим. Однак не на всіх маршрутах автобус або автомобіль супроводу має можливість постійно слідувати за групою, тому існує необхідність взяти з собою певний мінімум речей.

Для цієї мети підійдуть як спеціальні велорюкзаки, які кріпляться до багажника велосипеда, так і звичайні заплічні рюкзаки, конструкція яких передбачає кріплення для пробліскового заднього ліхтаря, відсіки для питної системи, а також систему вентиляції спини. Дотримання всіх цих правил допоможе правильній роботі організму велосипедиста, а учасник туристського походу на велосипеді розвине силу, витривалість, поліпшить загальний фізичний розвиток [30].

3.3. Динаміка змін загальної та спеціальної фізичної підготовленості велотуристів після проходження розробленого маршруту

З метою визначення рівня спеціальної фізичної підготовленості було використано загальноприйнятий у практиці спортивного орієнтування тест проходження дистанції з орієнтування 50м – 5 КП, с. Так, як в системі підготовки спортсменів з велотуризму залежно від ступеня оволодіння навчальним матеріалом розрізняють чотири рівні його засвоєння та вміння оперувати ним: «низький (1-3 бали), середній (4-6 балів), достатній (7-9 балів) та високий (10-12 балів)» [21]. Критерії надали змогу здійснювати оцінювання досягнень у спеціальній підготовці у 12-бальній системі оцінювання (табл.. 3.3).

Нами розроблено систему педагогічного контролю досягнень вело туристів ЕГ шляхом інтегрального оцінювання спеціальної теоретичної, фізичної, технічної і тактичної підготовленості за критеріями сформованості окремих знань і умінь.

Так, наприклад спортсмени ЕГ показують наступні результати:

- контрольний теоретичний тест 6 правильних відповідей, дорівнює 6 балів (середній рівень);
- біг по пересіченій місцевості з відміткою на контрольному пункті (КП) без врахування часу – 1500 метрів, дорівнює 10 балів (високий рівень);

- визначення магнітного азимуту та відстані до об'єкта – 6 правильних відповідей, дорівнює 7 балів (достатній рівень);
- проходження дистанції з орієнтування 50м – 5 КП за 27,2 секунди, дорівнює 9 балів (достатній рівень) (табл.3.3.).

Таблиця 3.3.

Оцінка рівня спеціальної тактичної підготовленості вело туристів

	Навчальні нормативи	Рівень компетентності											
		Низький			Середній			Достатній			Високий		
		БАЛИ											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
до	Проходження дистанції з орієнтування 50м – 5 КП, с.*	>29,5	29,5	29,0	28,5	28,2	27,9	27,5	27,3	27,2	27,0	26,5	26,0
після	Проходження дистанції з орієнтування 50м – 5 КП, с.*	>27,0	27,0	26,5	26,0	25,8	25,7	25,5	25,0	24,5	24,0	23,7	23,5

Для обчислення інтегральної оцінки технічної підготовленості складаємо отримані спортсменами бали та ділимо, щоб отримати середнє арифметичне: $(6+10+7+9):4=8$ балів.

Таким чином, за проходження маршруту для спеціальної фізичної підготовки до початку педагогічного експерименту спортсмени ЕГ отримали 8 балів за 12-тибальною системою, що відповідає достатньому рівню

компетенції та якісній оцінці «добре», тоді як після проходження походу за розробленим маршрутом їх спеціальна грамотність та фізична підготовка досягла рівня високого та якісну оцінку всі спортсмени мали «12 балів». (табл.3.3..).

Для оцінювання впливу маршруту та методики його проходження на фізичну підготовленість спортсменів проаналізовано зміни показників, які характеризують швидкість, спритність, витривалість, силу, швидкісно-силові якості, а також координацію рухів. Отримані у результаті дослідження показники свідчать про покращення результатів в експериментальній групі спортсменів. Результати досліджень наприкінці педагогічного експерименту показали в спортсменів ЕГ позитивну динаміку в тестах «Нахил тулубу вперед, см», «Згинання розгинання рук, к-сть разів», «Човниковий біг 4x9 м». Спостерігалось статистично значуще покращення у спортсменів ($p < 0,05$) результаті в тестів «Біг на 100 м», «Біг 1000 м» після запропонованого маршруту та методики його проходження (табл. 3.4.).

Таблиця 3.4.

Ступінь вірогідності різниці показників рівню розвитку фізичних здібностей досліджуваних ЕГ до та після педагогічного експерименту

Показники рівню розвитку фізичних здібностей	До експерименту	Після експерименту	Ступінь вірогідності (t)	Приріст %
Нахил тулуба вперед, см	7,4 ± 0,77	9,8 ± 0,69	tr= 2,3 > tr	32,4
Згинання розгинання рук у висі на перекладині, рази	17,4 ± 0,85	23,9 ± 0,77	tr= 2,2 > tr	37,3
Біг 100 м, с.	11,0 ± 0,13	9,8 ± 0,13	tr= 2,3 > tr	11,9
Човниковий біг 4×9 м, с.	10,3 ± 0,12	9,0 ± 0,2	tr= 2,2 > tr	12,6
Біг 1000 м, хв	4,1 ± 0,21	3,7 ± 0,21	tr= 2,3 > tr	9,1

Впровадження в процес підготовки вело туристів запропонованого маршруту здійснило очікуваний позитивний вплив на показники рівню розвитку сили у досліджуваних спортсменів. Так, середні арифметичні показники тесту на силу (згинання розгинання рук у висі на перекладині) значно зросли: на початку експерименту 17,4 разів, а в кінці – 23,9 разів ($p < 0,05$). (табл. 3.4.).

Характер проходження маршруту та його тривалість сприяли значному приросту спритності у досліджуваних, так середній показник спритності (біг на 100 м.) в ЕГ покращився на 1,2 с. У ході експерименту статистично вірогідно було зростання середніх арифметичних показників спритності (човниковий біг 4x9м.) покращення на 1,3 с. Тому можна зробити висновок, що використання методичних рекомендацій, які надавали спортсменам під час проходження походу I категорії складності сприяє значному приросту спритності спортсменів даної вікової категорії При дослідженні витривалості у спортсменів вело туристів при виконанні тесту (біг на 1000м), середні арифметичні цього показнику на початку експерименту склали 4,1 хв, а наприкінці експерименту цей показник дорівнював – 3,7 хв.

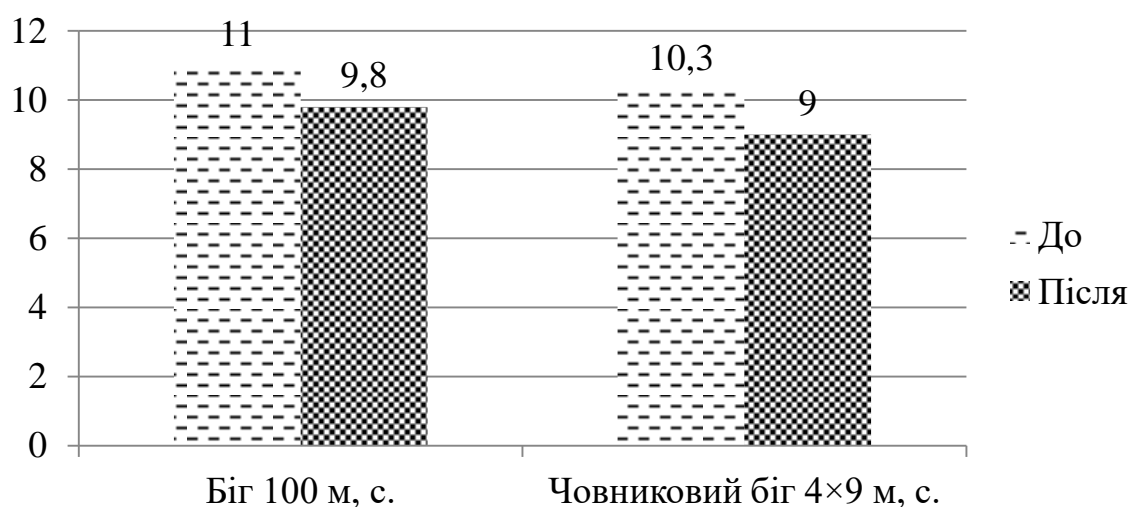


Рис. 3.1. Показники швидкісних та координаційних здібностей вело туристів на початку та в кінці педагогічного експерименту

Розроблений маршрут для спортсменів ЕГ під час проходження дистанції походу, що відноситься до I категорії складності мав наступні відмінності та рекомендації в перший день велопоходу темп руху був повільним, а протяжність (не більше 60 км). У наступні день-два триває період похідної акліматизації, темп і кілометраж наростали поступово. У перші два-три дні спортсменам радили йти по хорошій дорозі з порівняно спокійним рельєфом, а найскладніші ділянки шляху рекомендовано ближче до середини маршруту. До цього часу в групі вже створюється певний стереотип руху і похідного буття. Наростання кілометражу по днях має був поступовим, досягнувши максимуму десь на 4 - 5-й день.

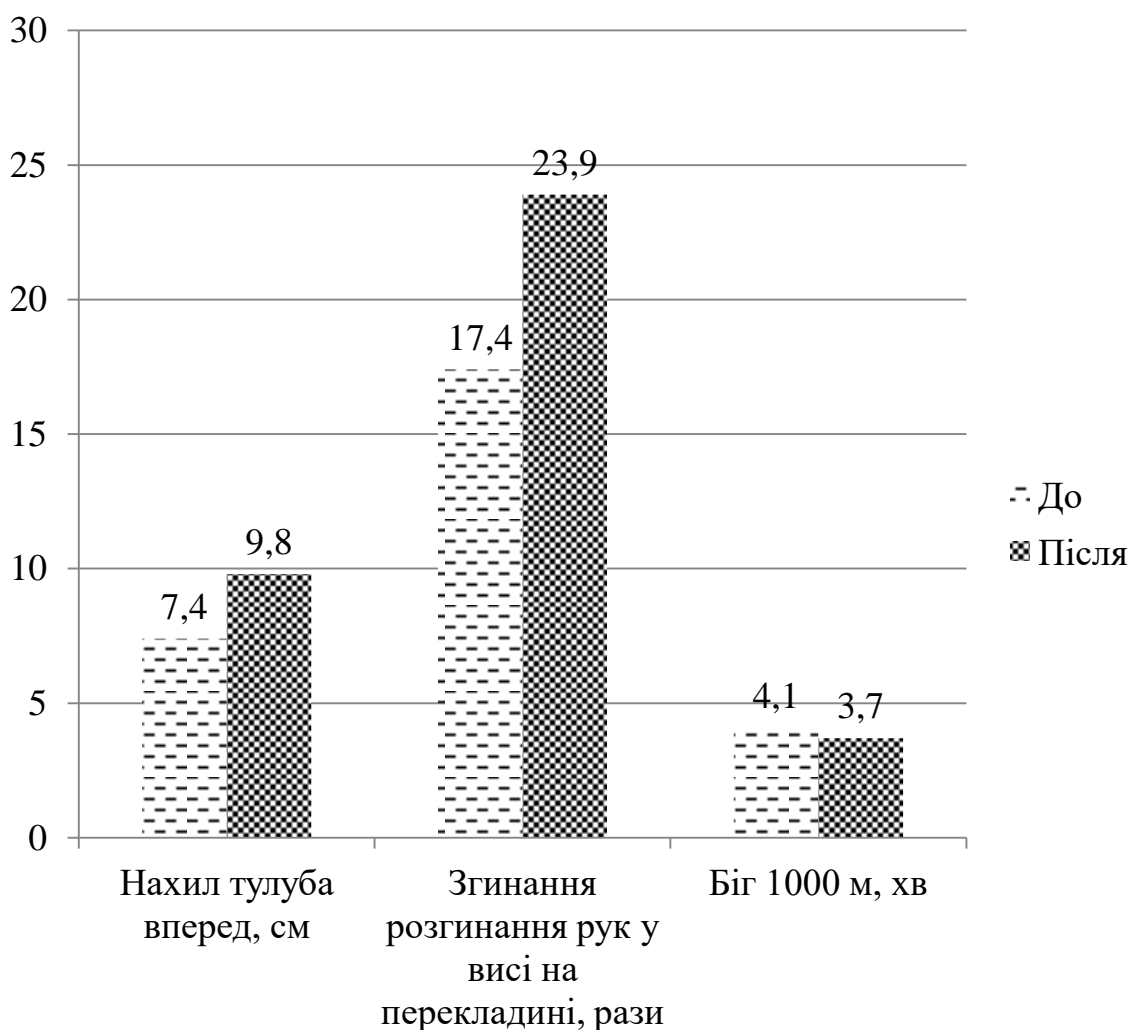


Рис. 3.2. Показники фізичної підготовленості вело туристів на початку та в кінці педагогічного експерименту

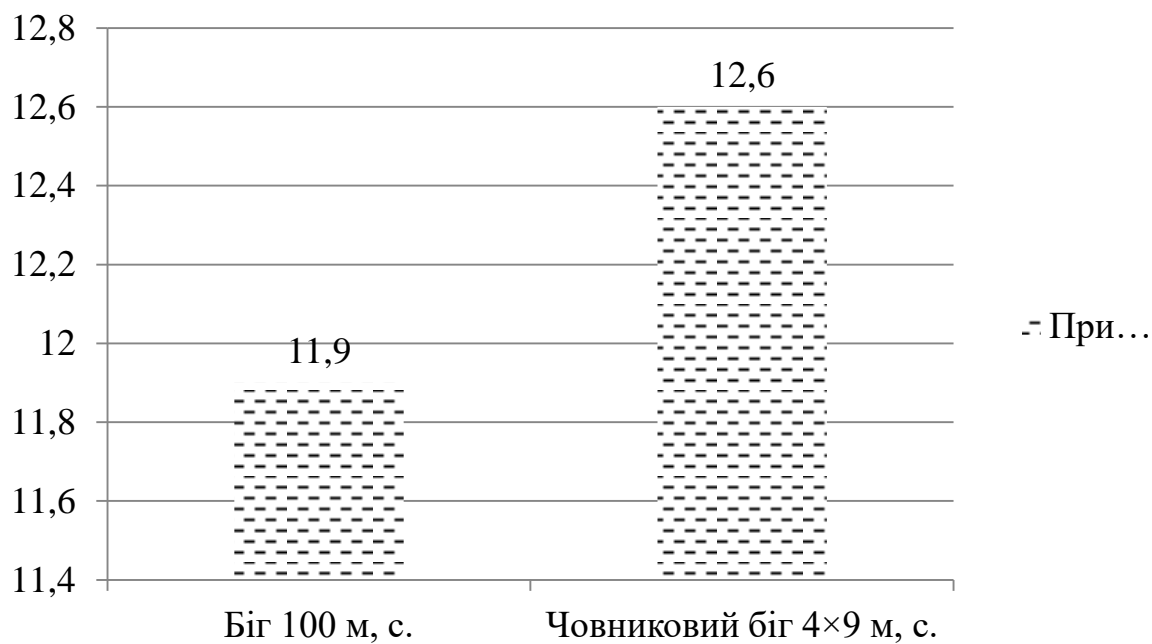


Рис. 3.3. Приріст показників швидкісних та координаційних здібностей вело туристів після педагогічного експерименту

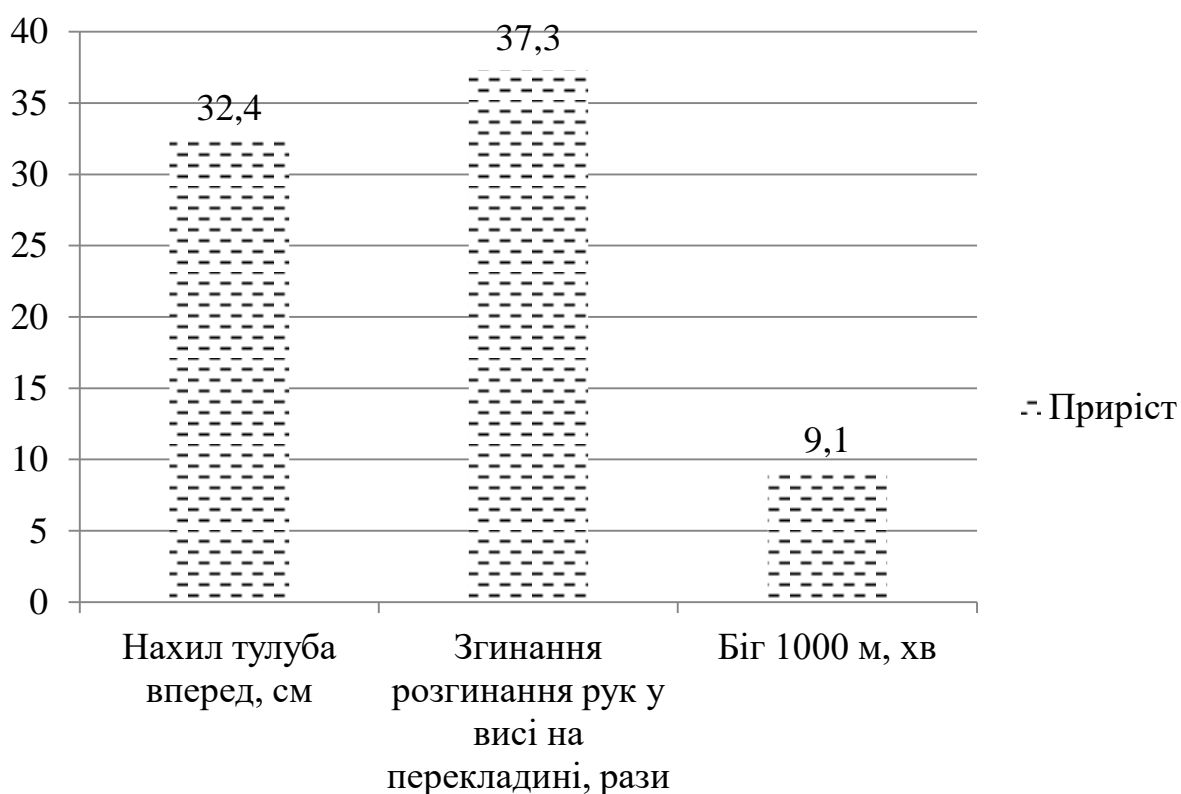


Рис. 3.4. Приріст показників фізичної підготовленості вело туристів після педагогічного експерименту

Висновки до розділу 3.

Аналіз літературних джерел та закордонних наукових публікацій з велосипедного туризму встановили, що:

1. Встановили, що в більшості країн країнах «Євросоюзу» кількість велосипедів в деяких їх містах перевищує кількість автомобілів, а для зручності вело туристів та якісного планування графіку їх маршруту на дорогах виділені спеціальні доріжки та стоянки для велосипедів.

2. Визначили та підтвердили, що при складанні маршруту необхідно розрахувати його тривалість і час привалів, враховуючи фізичні можливості учасників походу. Особливу увагу слід приділити екіпіровці, яка буде захищати голову, руки і ноги. Одяг повинен бути яскравою, щоб водії транспортних засобів на дорозі могли помітити спортсменів.

3. Підтвердили позитивні зміни у загальній та спеціальній фізичній підготовці вело туристів ЕГ після проходження розробленого маршруту, так при дослідженні витривалості у спортсменів вело туристів при виконанні тесту (біг на 1000м), середні арифметичні цього показнику на початку експерименту складала 4,1 хв, а наприкінці експерименту цей показник дорівнював – 3,7 хв. Характер проходження маршруту та його тривалість сприяли значному приросту спритності у досліджуваних, так середній показник спритності (біг на 100 м.) в ЕГ покращився на 1,2 с. У ході експерименту статистично вірогідно було зростання середніх арифметичних показників спритності (човниковий біг 4х9м.) покращення на 1,3 с

ВИСНОВКИ

1. Аналіз літературних джерел та власний досвід дав змогу визначити та підтвердити те, що в деяких країнах напрямок туристичного бізнесу розвивається дуже швидко та є актуальним на сьогодні. Тому, велотуризм на заході користується значною популярністю і організувати походи у важкодоступні й екзотичні куточки - тропічні ліси, гори і пустелі на сьогодні є актуальним закордоном.

2. Розроблений маршрут під час проходження походу I категорії складності для удосконалення загальної та спеціальної фізичної підготовки вело туристів мав наступні відмінності та рекомендації в перший день велопоходу темп руху був повільним, а протяжність (не більше 60 км). У наступні день-два триває період похідної акліматизації, темп і кілометраж наростали поступово. У перші два-три дні спортсменам радили йти по хорошій дорозі з порівняно спокійним рельєфом, а найскладніші ділянки шляху рекеомендовано ближче до середини маршруту. До цього часу в групі вже створюється певний стереотип руху і похідного буття. Наростання кілометражу по днях має був поступовим, досягнувши максимуму десь на 4 - 5-й день.

3. Характер проходження маршруту та його тривалість сприяли покращенню результатів наприкінці педагогічного експерименту у спортсменів ЕГ, як в тестах загальної фізичної підготовленості: «Нахил тулубу вперед, см», «Згинання розгинання рук, к-сть разів», «Човниковий біг 4x9 м». Спостерігалось статистично значуще покращення у спортсменів ($p < 0,05$) результаті в тестів «Біг на 100 м», «Біг 1000 м», так і спеціальної тактичної підготовленості. До початку педагогічного експерименту спортсмени ЕГ отримали 8 балів за 12-тибальною системою, що відповідає достатньому рівню компетенції та якісній оцінці «добре», тоді як після проходження походу за розробленим маршрутом їх спеціальна грамотність та фізична підготовка досягла рівня високого та якісну оцінку всі спортсмени мали «12 балів».

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абрамов В. В. Спортивний туризм : підручник. Х. : ХНАМГ, 2011. 367 с.
2. Архипов Е.М., Седов А.В. Велосипедний спорт. М. : Ф і С, 1990.с 256
3. Архипов Е.М. За здоров'ям на велосипеді. - М. : "Радянський Спорт", 1989 с.654
4. Бачинська Н. В. Фізичне виховання та сучасні тенденції розвитку олімпійського та професійного спорту в Україні : монографія. Д. : Нова Ідеологія, 2011. 192 с
5. Гриньова Т. Динаміка показників фізичних якостей дівчат 10–13 років під впливом занять різними видами туризму. Спортивний вісник Придніпров'я. 2013. № 2. С. 79-83.
6. Булашев А. Я. Спортивный туризм: учебник. Харьков. ХГАФК, 2009. 332 с.
7. Булгаков А.А. Велосипедний туризм для всіх. М. Профиздат, 1984. с.324
8. Бутиліна Ю.П., Бобильов Ю.І. Якщо поруч немає лікаря. К. : Здоров'я, 1986 с.435 Велосипедний туризм / Упоряд. А.А.Булгаков. М. : Ключ, 1998. с.342
9. Гриньова Т. Динаміка показників фізичних якостей дівчат 10–13 років під впливом занять різними видами туризму. Спортивний вісник Придніпров'я. 2013. № 2. С. 79-83.
10. Гуревич І., Вишневський А., Рассукований А. Велосипед і путешествия.-СПб. : Компьютербург, 2004 с.467
11. Дудорова Л.Ю. Теоретичні та методичні основи формування готовності майбутніх учителів до організації шкільного туризму :

автореф. дис. на здобуття наук. ступінь д-ра пед. наук : 13.00.04 "Теорія і методика професійної освіти" / Л.В. Ю. Дудорова; Чернігів. нац. пед. ун-т ім. Т.Г. Шевченка. – Чернігів, 2014. – 40 с.

12. Ердаков С.В. та ін. Тренування велосипедистів-шосейники. - М.: Фі С, 1990. с. 367

13. Закопайло С. Потужній О, Потужня О. Фізична підготовка туриста. Туризм і краєзнавство : зб. наук. праць. Переяслав-Хмельницький, 2012. С. 64-67.

14. Ільїн В.С., Сапожников Ю.П. Методичні рекомендації. Основи спеціальної та фізичної підготовки велотуристів до подорожі. Уфа, УАИ, 1980 с.543
Крадин Є.Б. Велосипед: Пристрій, експлуатація, ремонт. М.: Машинобудування, 1991 с. 327

15. Коструб О.О. Медичний довідник туриста. М.: Профиздат, 1986 с.321.

16. Коротка інструкція по догляду і експлуатації легкодорожного велосипеда моделі В39. - Харків.: "Прапор", 1969 с.341

17. Конох А.П. Професійна підготовка майбутніх фахівців із спортивно-оздоровчого туризму у вищому навчальному закладі: Монографія. – Запоріжжя: ЗДУ, 2006.-494 с

18. Круцевич Т. Ю. Теорія й методика фізичного виховання. К., 2011. 223 с.

19. Купер К. Аеробіка для гарного самопочуття: Пер з англ. М.: Фі С, 1989 с.435

20. Курилова В.І., Сермеев Б.В. Довідник для початківця туриста. - Одеса.: Маяк, 1990. с.418

21. Колумбет А.Н. Велосипедні секрети. Київ: Здоров'я, 1991 с.198

22. Любовіцькій В.А. Велосипед для здоров'я. М.: Фі С, 1983 с.284

23. Любовіцькій В.П. Гоночні велосипеди. Л.: Машинобудування, 1989 с.369

24. Медовий В.В. Методичні рекомендації щодо організації планових велосипедних маршрутів. ЦСТЕ, ЦРІБ "Турист", М, 1986 с.389

25. Мулик К. В. Гриньова Т. І. Вплив занять спортивним туризмом на фізичний розвиток і функціональну систему дітей, що займаються туризмом перший рік на етапі початкової підготовки Слобожанський науково-спортивний вісник. 2010. № 4. С. 57–60

26. Мулик К.В. Спортивний туризм, як засіб рекреації / К.В. Мулик, В.В. Мулик // Вісник Чернігівського національного педагогічного університету імені Т.Г. Шевченка [Текст]. Вип. 112. Т. 4 / Чернігівський національний педагогічний університет імені Т.Г. Шевченка; гол. ред. Носко М.О. – Чернігів: ЧНПУ, 2013. – С. 237-240

27. Організація та підготовка спортивного туристського походу. Метод. рекомендації. В.І.Ганопольській. ЦСТЕ, ЦРІБ "Турист" М, 1987 с.412

28. Пангелов Б. Структура та зміст підготовки майбутніх педагогів до туристично-краєзнавчої роботи в загальноосвітній школі. Спортивний вісник Придніпров'я: Науково-практичний журнал, Дніпропетровськ, 2005. № 2. С. 43-47

29. Попчіковській В.Ю. Організація і проведення туристських походів. М : Профиздат, 1987 с.349

30. Поліщук Д.А. На прогулянку - з велосипедом. Київ: Здоров'я, 1988 с.347

31. Правила змагань зі спортивного туризму , режим доступу до ресурсу [<https://www.mountain.net.ua/pravila-zmagan-zi-sportivnogo-turizmu-rozdil-1-zagalni-polozhennya-shchodo-provedennya-zmagan-zi-sportivnogo-turizmu/>]

32. Пилипчук, О., Скрипка , І. Методика проведення фізкультурно-оздоровчих занять з елементами дзюдо для дітей з особливими освітніми потребами. *Науковий часопис Національного педагогічного університету імені М. П. Драгоманова. Серія 15. Науково-педагогічні проблеми фізичної культури*

(*фізична культура і спорт*), 2021. (1(129), 83-87. [https://doi.org/10.31392/NPU-nc.series15.2021.1\(129\)](https://doi.org/10.31392/NPU-nc.series15.2021.1(129))).

33. Пилипчук О.П., Ратов А.М. Особливості підготовки спортсменів велотуристів до проходження маршруту. *Актуальні питання підготовки спортсменів в олімпійських і неолімпійських видах спорту : матеріали I Всеукраїнської наук.-практ. конф. молодих учених* : відповід. ред. Д.В. Бермудес. Суми : СумДПУ імені А.С.Макаренка, 2021. С.

34. Пилипчук О.П., Ратов А.М. Особливості розвитку велосипедного туризму. *Цифрові технології в процесі підготовки спортсменів в умовах формального і неформального навчання : матеріали I міжнародної науково-практичної конференції* : відповід. ред. Д.В. Бермудес. Суми : СумДПУ імені А.С.Макаренка, 2021. С. 112-113.

35. Певцов Д.В. Тактика проведення велосипедних спортивно-туристських походів. Збірник матеріалів конференції "Роль і завдання спортивно-масового туризму у фізичному вихованні та оздоровленні населення" - Москва. 1990. с.345

36. Романенко В. А. Михайлова Т. И. Методологические проблемы оценки физического развития юных спортсменов. Педагогіка, психологія та медико-біологічні проблеми фізичного виховання і спорту : зб. наук. пр./ за ред. С. С. Єрмакова. Х., 2001. № 23. С.48-53.

37. Роль і завдання спортивно-масового туризму у фізичному вихованні та оздоровленні населення. Ред.кол. Ю.А.Штюрмер (предс.) Та ін. ЦСТЕ ВНДІ Лаб.поТ і Е, - Москва, 1990 с.565

38. Сергієнко Л. П. Тестування рухових здібностей школярів. Київ: Олімпійська література, 2001. 440 с.

39. Соколов В.А. Ситников А.Д. Методичні вказівки керівнику і учаснику походів на значок "Турист СРСР" і категорійних подорожей з велосипедного туризму. - К .: КІБІ, 1984 с.289

40. Соколов В.А. Ільїн В.С. Велосипедний туризм. РИБ "Турист", 1992
с.53
41. Соловйов О.В. Вам, велотуристи Ленінграда. Л .: Лениздат, 1990.
с.543
42. Троценко Т. Ю. Формування моральних якостей учнів 3-4 класів у процесі туристсько-краєзнавчої діяльності : автореф. дис. на здобуття наук. ступінь к. пед. наук : 13.00.07 «Теорія і методика виховання». Київ, 2009.
20 с.
43. Туристичні спортивні маршрути. Перелік класифікованих туристських спортивних маршрутів на 1989-1992 роки. М .: Профиздат, 1989
с.347
44. Харчування в туристичній подорожі. М .: Профиздат, 1986. (Світ туристських інтересів) с.478

ДОДАТКИ

Довідка про залік туристсько-спортивного походу

Дана туристу _____
(прізвище, ім'я та по-батькові)

№ Маршрутної книжки	Район походу рік, місяць	Засіб пересування	Протяжність, км	Тривалість, днів	Категорія складн. (прописом)	Керівництво або Участь

Докладна нитка маршруту з зазначенням початкового та кінцевого пунктів, препон, що визначають категорію складності.

Особливі відмітки МКК _____

Відмітка про здачу та знаходження звіту
МКК

Голова

про похід, інв. № в бібліотеці _____

_____ Штамп МКК _____ 200_р

Коротка туристська характеристика учасника:

Керівник групи _____
(Підпис) (Прізвище, І. Б.)

Дата _____ 200__ р.



Прізвище _____

Ім'я, по батькові _____

1. Рік і дата народження _____

2. Місце роботи (навчання) _____

3. Спортивна організація _____

4. Місто _____

5. Вид спорту _____

6. Спортивний розряд і звання _____

7. Особистий підпис _____

Дата заповнення _____

Зареєстровано в колективі фізкультури _____

№ ____ «__» _____ 200_ р.

Підпис відповідальної особи

М.П.

