

М. Т. Саблин

Автотуризм



М. Т. Саблин

**Автотуризм. На примере
поездки в Европу**

«Издательские решения»

Саблин М. Т.

Автотуризм. На примере поездки в Европу /
М. Т. Саблин — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-835451-9

Автотуризм в Европе и США давно стал классикой путешествий, ведь машина дает свободу выбора пути и независимость. Осмотр окружающего мира на авто — это захватывающее приключение. Как говорил Ф. Нансен: «В жизни человека необходима романтика. Именно она придает человеку божественные силы для путешествия по ту сторону обыденности». Представленная книга расскажет об автотуризме на примере поездки в Европу практически все.

ISBN 978-5-44-835451-9

© Саблин М. Т.
© Издательские решения

Содержание

Предисловие	6
1. Что такое автотуризм: определение, виды, сравнительная характеристика с другими видами отдыха, преимущества автотуризма	7
2. Европа: история, достопримечательности, климат, рельеф, флора, фауна, водные объекты	13
3. Примеры автомобильных маршрутов по Европе: куда ехать для осмотра достопримечательностей, пляжного отдыха, горных лыж, шоппинга, рыбалки	17
4. От идеи до поездки: составление плана, последовательность действий	21
5. Бюджет поездки: перечень и размер расходов, цены на бензин конкретные примеры	24
6. Требования к машине: количество мест, объем багажника, расход бензина, техническое состояние	32
7. Европейская классификация легковых автомобилей: описание классов A, B, C, D, E, F, S, M, J. Как выбрать подходящий класс для поездки в Европу?	36
8. Что такое караванинг? Описание, плюсы и минусы, нюансы поездки	41
9. Аренда машины или каравана в Европе: перечень основных прокатчиков, критерии выбора фирмы, примеры цен, основные условия аренды, ответственность, страхование, минимальный возраст	45
10. Рекомендации по составлению маршрута: определение цели, за сколько дней можно съездить туда-обратно, маршрутизаторы, средняя скорость и дневной километраж, выбор дорог, иные факторы, требующие учета	52
11. С кем ехать? Совместимость, оптимальное количество человек в одной машине, количество машин, поиск попутчика	59
12. Особенности поездки с ребенком: детское кресло, подготовка к путешествию, проверка переносимости длительных поездок, советы по питанию, браслет с контактами, юридические особенности	62
Конец ознакомительного фрагмента.	63

Автотуризм На примере поездки в Европу М. Т. Саблин

© М. Т. Саблин, 2016

© Мария Бангерт, дизайн обложки, 2016

ISBN 978-5-4483-5451-9

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Предисловие

Был как-то в Дарвиновском музее на улице Вавилова в Москве и увидел там под стеклом дневник Арсеньева Владимира Клавдиевича, известного путешественника, автора книги Дерсу Узала. Представилось, как он более ста лет назад вписывал туда результаты каждодневных переходов, исследований, путевые наблюдения.

Те времена уже ушли. Многие изучили. Но дух путешествий, который всегда был в человеке, никуда не делся. И поездка на машине в Европу позволяет почувствовать себя на время одним из тех первопроходцев, что шли через леса, преодолевали вершины, переплывали моря и океаны, исследуя неизведанные земли. Современный автотуризм дарит огромные возможности, которым могли бы позавидовать путешественники прошлого: проезд значительных расстояний за короткое время, скорость, безопасность, комфорт, масса впечатлений. Так почему бы этими возможностями не воспользоваться?

Количество машин на дорогах России растет, границы с европейскими странами становятся все более открытыми, поэтому поездка в Европу на машине становится все более доступной.

Решаясь (или планируя решиться) на поездку в Европу на собственном автомобиле, будущий автотурист начинает первым делом читать в интернете отчеты и форумы об автопутешествиях. Визы, маршруты, «зеленая карта», требования к автомобилю, выбор между поездкой на своей или арендованной машине – вот лишь минимальный список вопросов.

Найти ответы в Интернете можно, но на это потребуется время. По нашему мнению, информации об автотуризме пока недостаточно и она сильно разрознена, так что приходится собирать ее по кусочкам из разных ресурсов.

Цель этой книги – систематизировать всю необходимую информацию **об автотуризме на примере поездки из России в Европу на машине** и предложить определенную методологию подготовки и осуществления путешествия.

Материалом для книги являются официальные сайты визовых центров, Евросоюза, МИДа РФ, то есть это либо первоисточники, либо авторитетные ресурсы, проверяющие размещаемую информацию (ссылки приведены в книге). Также автором использованы данные, полученные из личного опыта поездок по Европе на автомобиле.

Просьба с пониманием отнестись к тому, что многие аспекты даны исходя из проживания автора в Москве. Например, в качестве примера часто используется маршрут через Белоруссию, а не Украину или Латвию. Очевидно, что для жителей других городов России могут появляться дополнительные нюансы автопутешествия и маршрут может быть иной.

Надеемся, что уважаемый читатель почерпнет в книге что-то полезное, сможет съездить на машине в Европу и получить от поездки удовольствие и незабываемые впечатления!

В самом начале каждой главы даны цитаты из книг разных известных путешественников, таких как Руаль Амундсен и Роберт Пири, чтобы передать дух тех интереснейших путешествий и перенести его в сегодняшний день.

В заключение выражаю благодарность родителям – Саблиной Л. Р. и Саблину Т. В. за помощь в подготовке книги, поиске эпиграфов и согласие испытывать на себе все плюсы стремления автора поехать по Европе.

1. Что такое автотуризм: определение, виды, сравнительная характеристика с другими видами отдыха, преимущества автотуризма

Идея возникла под влиянием минуты, и, поскольку мы не стали подробно перебирать всевозможные опасности, у неё был шанс выжить. Все началось в начале 1977-го, когда мы с Ларри обедали в своей квартирке в Санта-Барбаре.

– Ты замечала, как часто люди говорят: «Я мечтал совершить что-нибудь захватывающее и выдающееся, пока был моложе, но теперь я слишком стар и у меня нет сил к этому вернуться»? – мычал Ларри, жуя картошку.

Я кивнула.

– Так вот, довольно скоро денег у нас будет достаточно для взноса за дом. Но, как только мы его внесём, нас свяжут последующие ежемесячные платежи. Опять же, если вместо этого мы потратим деньги на что-нибудь ещё, вроде путешествия, то по возвращении обнаружим, что у нас ни кола ни двора.

Я снова кивнула, и Ларри продолжил:

– Но, с другой стороны, как раз сейчас мы оба в хорошей физической форме, а кто знает, что случится лет через десять. Один из нас может получить травму, и тогда нам уже не пересечь Америку на велосипедах, как тем ребятам, о которых ты недавно рассказывала. Что касается остального мира, то все меняется, и неизвестно, что от него останется спустя годы.

Повисла глубокомысленная тишина. Исход его размышлений был ясен нам обоим. Это зрело в нас месяцами. Мы устали от своей монотонной, унылой «безопасности, надёжности и уверенности в завтрашнем дне» и были вполне готовы устроить себе перемену.

Барбара Сэвидж. 1977—1978 гг. (По книге «Мили ниоткуда (кругосветное путешествие на велосипеде)»).

Одним из форматов путешествий, наряду с классическим туром на самолете или поезде и специфическим сплавом по реке и пешим походом является автотуризм. Начнем с определений и видов автотуризма.

Автомобиль (от авто... и лат. mobilis) – это транспортное самоходное безрельсовое средство,двигающееся за счет собственного двигателя (внутреннего сгорания, парового или электрического). Для целей автотуризма обычно используются легковые автомобили, предназначенные для перевозки не более 8 пассажиров, включая внедорожники, минивэны и стоящие особняком автодома и караваны, характеристики которых мы подробно опишем в следующих главах.

Автомобильный туризм (фр. tourisme, от tour – прогулка, поездка) или сокращенно **автотуризм** – это выезд (путешествие) на определенный срок на автомобиле в другую страну или местность, отличную от места постоянного жительства.

Многие авторы выделяют в определении туризма еще и цель, к примеру, развлекательную, познавательную, гостевую, оздоровительную, чтобы подчеркнуть неделовой характер туризма, хотя в целом деловой (командировочный) или неделовой характер, или же тот факт, что поездка спонсируется не самим автотуристом, не исключают тех плюсов, которые свя-

заны с поездкой на автомобиле в Европу. Напротив, оплата расходов кем-то другим делает поездку еще более привлекательной и радостной.

Автотуризм бывает внутренним (поездки по России) и внешним (поездки за границу), также можно выделить автотуризм на собственном автомобиле и на арендованном. Особой разновидностью автотуризма является **сафари**, от арабского «путешествие», первоначально определяемое как охотничьи поездки по Африке, а в современное время как поездки на дикую природу.

Нельзя сказать, что автотуризм это нечто новое для России. С началом достаточно массового выпуска легковых автомобилей в СССР поездки куда-нибудь помимо дачи и грибов стали частью отдыха. Достаточно вспомнить фильм «Три плюс два» 1963 года, где герои приехали на машине из Москвы на дикий черноморский пляж. Поездка на южное побережье Союза, по городам Золотого кольца, специализированные научные поездки – вот что составляло большую часть дальних поездок.

Конечно, речь в то время шла лишь о внутреннем туризме и туризме далеко не для всех. Не каждый мог себе позволить машину, качество машин оставляло желать лучшего, как и дороги. Только начиная с 2000-х годов, через десятилетие после распада СССР, внутренний автотуризм внутри России стал более-менее массовым, в основном за счет увеличения числа машин и развития инфраструктуры внутреннего туризма как такового – реставрации достопримечательностей, возрождения и «перепрофилирования» для туризма старинных городов, появления сферы услуг для желающих «посмотреть» Россию.

Внешний автотуризм для наших граждан стартовал с поездок в Европу в начале 90-х годов прошлого века – как только появилась возможность выезжать. Зачастую цель поездки была покупка машины. Многое зависело и зависит до сих пор от места жительства автотуриста – для граничащих с европейскими странами регионов России поездка «туда» более доступна и потому более востребована, чем для жителей восточной части страны.

Но оценить популярность внешнего автотуризма на текущий момент можно только по косвенным признакам и экспертным оценкам. Публичной статистики нет, что является косвенным подтверждением того, что автотуризм пока не является массовым и не столь развит как традиционные виды туризма.

В то же время сказать, что внешний автотуризм в современной России является редким явлением нельзя. Автотуристы есть и их достаточно много. Об этом косвенно свидетельствует популярность таких услуг страховщиков, как выдача «зеленой карты» (полис страхование ответственности автомобилиста за рубежом) и наличие достаточно большого числа сайтов и форумов на тему автотуризма (особо выделим [битая ссылка] <http://avtoturistu.ru/>, [битая ссылка] <http://autotraveler.ru/>, [битая ссылка] <http://forum.awd.ru/>). Например, некоторые статьи на указанных сайтах превысили порог в десять тысяч просмотров, что уже о чем-то говорит. Уже и консульские отделы и посольства спокойно смотрят на автотуристов и размещают на сайтах специально для них список документов.

Тенденция роста числа автотуристов обусловлена и социально-экономическими факторами, такими как относительное улучшение благосостояния граждан, стремительное увеличение количества машин¹. С социологической точки зрения размеры социальной группы автотуристов, имеющих возможность путешествовать по Европе, могут быть очень велики. С одной стороны в эту группу могут при желании войти все, кто выезжает в отпуск за границу и имеют опыт вождения, а также их семьи, с другой – это все владельцы автомоби-

¹ Прирост легковых автомобилей в России составляет около 1 млн штук в год (по данным [битая ссылка] http://www.gazeta.ru/auto/2011/07/06_a_3687505.shtml). На начало 2012 год по данным ИА «Автостат» в России зарегистрировано около 35,5 млн легковых машин. Только в Москве по состоянию на 01.01.2013 года зарегистрировано 3,7 млн легковых автомобилей (прирост за 2012 год составил 5,6% по сравнению с приростом 2011 года) (по данным [битая ссылка] <http://gibddmoscow.ru/privention/dtp.php>).

лей, имеющие накопления, достаточные для поездки. Поэтому перспективы у автотуризма весьма широкие.

Положительными факторами развития автотуризма являются упрощение порядка получения виз, вхождение большинства стран Европы в единую Шенгенскую зону, улучшение ситуации с безопасностью на российских дорогах. Также, благодаря своей доступности начинает входить в моду аренда машин за рубежом. Всегда можно купить билет на самолет до европейского города, взять там в аренду автомобиль и также поехать по Европе, скрывая свою идентичность «стране медведей и водки» под иностранным номером.

Наличие сайтов и форумов показывают потребность уже состоявшихся российских автотуристов в получении достоверной и актуальной информации о путешествиях в Европу, необходимость систематизации и структурирования информации, обязательность создания материальной инфраструктуры для путешествий (аренда машин, книги, справочники, карты, улучшение дорог, создание сети кемпингов на пути в Европу) и востребованность регулирования и упрощения самих поездок (упрощение визового режима, повышение летом максимальной скорости на качественных дорогах России).

Уже сейчас можно сказать о структурировании самих автотуристов в различные неофициальные ([битая ссылка] <http://avtoturistu.ru/>) и официальные ([битая ссылка] <http://www.caravanliga.ru/>, [битая ссылка] <http://caravaners-club.ru/>) сообщества, форумы и объединения, которые с одной стороны позволяют общаться путешественникам между собой, обмениваться опытом и восполнять пробелы в информации, а с другой стороны (если говорить об официальных объединениях) – уже на более высоком уровне выходить на европейские организации и ассоциации, получать дисконтные карты кемпингов, подключаться к различным иностранным сервисам для автотуристов. Поэтому мы считаем, что Россия находится на подступах к некоему буму автотуризма и более четкой формализации и институализации данного явления.

Составим список некоторых преимуществ, которые дает поездка на машине:

Полная свобода определения маршрута и перечня осматриваемых достопримечательностей. При поездке на машине автотурист сам выбирает, в какой город и страну поехать, какую достопримечательность посмотреть, как много времени потратить на те или иные места, причем этот маршрут может быть изменен практически в любой момент. К примеру, можно ехать в Прагу, а сделать по пути крюк до Дрездена.

Независимость от расписания самолетов, поездов, автобусов. Переехать из города в город, посетить экскурсии и достопримечательности автотурист может не дожидаясь, когда придет поезд или самолет и не покупая никаких билетов. Особенно это актуально, когда прямых рейсов нет.

Возможность увидеть гораздо больше достопримечательностей, чем при поездке в обычный тур. Какой бы разносторонний не был традиционный тур, но это практически всегда один основной город и несколько экскурсий. Поездка на машине – это всегда много городов и много достопримечательностей на протяжении всего пути, причем в некоторые места экскурсионных автобусов нет и лишь машина дает возможность их посетить.

Цена автопутешествия гораздо меньше цены обычного тура, если считать критерием число посещенных мест, а не общую цену поездки. Поездка на машине – это несколько обычных путешествий в одном. Если посчитать отдельно классические туры в Милан, Венецию и Вену, то это три рейса туда-обратно, три потраченных отпуска и соответствующая тройная цена. А на машине – это одна поездка за один отпуск по цене чуть более высокой, чем разовый тур на самолете (и то не всегда), при том, что в пути можно посетить еще Минск, Варшаву, Брно и Грац, которые в обычный тур не попадут.

Как один из нестандартных плюсов – дорога, путь, монотонное движение навевают особое философское настроение. После суеты города появляется время спокойно подумать

о чем-то отвлеченном: о мире вокруг, о себе, взглянуть на привычные вещи со стороны. Появляется возможность посмотреть, как живут другие культуры, оценить быт иностранцев, причем погрузиться в их образ жизни гораздо глубже, чем при пляжном отдыхе.

Наверное, для российского человека, гражданина огромной страны с богатой историей внутренних миграций, есть что-то близкое в подобных путешествиях. Поэтому из автопробегов автотуристы возвращаются отдохнувшими, обновленными, успокоенными и с самым позитивным настроем. Возможность почувствовать атмосферу автопутешествия можно посмотрев убыстренное видео поездки, выложенное по адресу: [битая ссылка] <http://www.avtoturistu.ru/blog/3489.html>.

Однако автотуризм – это лишь один из видов путешествий и потому требует сравнения с турами на самолете и поезде. Говорить, что одно лучше, чем другое было бы неверно. Плюсы и минусы есть в каждом варианте, а выбор зависит от цели путешествия, конкретной ситуации, бюджета и предпочтений самого путешественника, наконец, наличия или отсутствия надеждой машины. Поэтому постараемся сравнить три этих способа путешествия.

Критерий	Машина	Самолет	Поезд
Цель путешествия и уровень свободы в поездке	Само по себе автопутешествие является и способом доставки и целью отдыха, с возможностью менять маршрут, осматривать достопримечательности в пути. Может сочетаться с любым другим видом отдыха.	Является лишь способом доставки к цели путешествия. Маршрут неизменен, никакой осмотр достопримечательностей по ходу полета невозможен.	Является лишь способом доставки к цели путешествия. Маршрут неизменен, полноценный осмотр достопримечательностей по ходу движения невозможен.
Время поездки до цели	Наиболее длительный способ поездки.	Самый быстрый способ достижения цели.	Быстрее чем на машине за счет ночного движения, но также достаточно длительно.
Безопасность движения	По статистике есть вероятность попасть в аварию.	Один из самых безопасных способов добраться до места отдыха.	Пожалуй, самый безопасный из трех способ поездки.
Организация путешествия	Суть автотуризма в самостоятельной организации поездки. Организация подобных туров не развита.	Билет может быть куплен самостоятельно либо через турфирму.	Билет может быть куплен самостоятельно либо через турфирму.
Грузоподъемность	В среднем можно взять (купить в поездке) больше вещей, чем на другом транспорте. Вес зависит от размеров машины и багажника.	Как правило, не более норм провоза багажа (20 кг – эконом класс, 30 кг – бизнес-класс, остальное платно).	Как правило, не более норм провоза багажа (36 кг.).
Удобство поездки	Только сидя/полулежа, но в любой момент можно остановиться и прогуляться.	Только сидя/полулежа, но срок поездки исчисляется часами, поэтому наиболее комфортно.	Возможно сидеть, лежать, ходить по вагону.
Существенное условие	Требуется наличия машины (собственной или арендованной), умения водить и водительских прав.	Не требует наличия машины, специальных умений и водительских прав.	Не требует наличия машины, специальных умений и водительских прав.
Расходы на подготовку к пути	Достаточно велика доля расходов на подготовительную часть путешествия (страхование от ущерба и угона, техосмотр, навигатор).	Подготовительные расходы минимальны, практически все расходы идут на оплату основной части отдыха (отель, питание и т.д.).	Подготовительные расходы минимальны, практически все расходы идут на оплату основной части отдыха (отель, питание и т.д.).
Цена путешествия	Наиболее дорогой вид путешествия (бензин, страховка, парковка,	Цена увеличивается пропорционально количеству пассажиров.	Цена увеличивается пропорционально количеству

	сервис), но с увеличением числа автотуристов в одной машине может быть дешевле, чем все остальные виды.	В среднем на втором месте по дороговизне путешествия. Однако если заказывать заранее или по акции, или с пересадками билет может быть дешевым.	пассажиров. В среднем бюджет путешествия из трех видов самый доступный.
--	---	--	---

Перед выбором машины, в качестве способа передвижения по Европе, турист должен отчетливо представлять себе, почему он выбирает машину, понимать сложности поездки, финансовые и юридические аспекты поездки и только в этом случае он сможет действительно извлечь из поездки на машине незабываемые приятные впечатления и не пожалеть, что не полетел на самолете. Минусов у поездки на машине достаточно много. Это и достаточно тяжелые физически ежедневные переезды, и дороговизна, и риск дорожно-транспортных происшествий и поломок.

Однако путешествия выбираются не только по показателю удобства, цены и прочих рациональных критериев. Автотуризм – как раз тот случай, когда путешественник сознательно отказывается от удобств самолета или поезда и берет на себя все риски, выбирая те преимущества, которые дает поездка на машине.

Собственно поэтому «болеют» автотуризмом в большей степени те, кто любит или любил в юности ездить на сплавы, ходить в пешие маршруты, выезжать на природу, ночевать в палатках. Ведь для поездки, как минимум, нужна определенная смелость и готовность к «дикому» отдыху и самым разным обстоятельствам. Здесь мы не говорим о пассажирах – тех «несчастных», которые вынуждены ехать на машине вместе со своими энтузиастами родителями или супругами, даже без любви к походам. Об этом, кстати, мы будем говорить в разделе про формирование экипажа.

Хотя есть и другая большая категория автотуристов, которая выбирает автотуризм (особенно в виде аренды машины за рубежом) совсем не потому, что ходили в школе в лес, а руководствуясь такими преимуществами автопоездки как комфорт и удобство, отсутствие необходимости таскать на себе объемные и тяжелые сумки, свобода и эксклюзивность. Все же езда на машине – это на порядок более высокая степень комфорта по сравнению с пешими походами, поэтому и сохраняет привлекательность для любых категорий граждан.

«Минусы» автотуризма относительно – для кого-то возможность никуда не пересаживаться и ехать по много часов в день само по себе самый большой плюс и удобство. Да и объективно нельзя сказать, что езда по отличным, ненагруженным пробками, европейским дорогам как-то уж особо обременительна.

В заключение отметим, что можно для начала выбрать смешанный тур. К примеру, турист на самолете долетает до европейского города, там берет на прокат автомобиль и далее становится автотуристом со всеми вытекающими преимуществами. Подробнее об аренде автомобиля за рубежом вы сможете прочесть в отдельной главе.

2. Европа: история, достопримечательности, климат, рельеф, флора, фауна, водные объекты

У царя богатого финикийского города Сидона, Агенора, было три сына и дочь, прекрасная, как бессмертная богиня. Звали эту юную красавицу Европа. Приснился однажды сон дочери Агенора. Она увидела, как Азия и тот материк, что отделен от Азии морем, в виде двух женщин боролись за нее. Каждая женщина хотела обладать Европой. Побеждена была Азия, и ей, воспитавшей и вскормившей Европу, пришлось уступить ее другой. В страхе Европа проснулась, не могла она понять значения этого сна. Недолго пришлось наслаждаться прекрасной Европе беззаботной жизнью. Увидел ее сын Крона, могучий тучегонитель Зевс, и решил ее похитить. Чтобы не испугать своим появлением юной Европы, он принял вид чудесного быка. Смеясь, села Европа на широкую спину быка. Вдруг бык вскочил и быстро помчался к морю. Как ветер, неся златорогий бык. Он бросился в море и быстро, словно дельфин, поплыл по его лазурным водам. Кругом лишь море да синее небо. Скоро показались в морской дали берега Крита. Быстро приплыл к нему со своей драгоценной ношей Зевс-бык и вышел на берег. Европа стала женой Зевса, и жила она с тех пор на Крите.

Николай Кун. «Легенды и мифы Древней Греции» (по поэме Мосха «Идиллии»)

На машине можно поехать не только в Европу, но и в Азию, не говоря уже о внутреннем туризме по России и аренде машин в Африке и Америке. Везде есть что посмотреть. В данной главе попытаемся разобраться, чем интересна поездка именно по Европе.

Согласно мифу, Европой звали дочь Агенора, царя Финикии, на территории которого находится сейчас Ливан. В нее влюбился Зевс, царь греческих богов и похитил ее. Превратившись в быка, он увез Европу на Крит. Так, благодаря грекам, обитатели западной оконечности континента стали «европейцами»².

По официальной версии, Европа, как название части света, впервые зафиксировано в «Описании Земли» Гекатея Милетского (конец VI века до н. э.), первая книга которого посвящена Европе. Европа на данный момент это одна из частей света, наряду с Азией, Африкой, Австралией и т.д., с площадью около 10 млн. кв. км и населением более 700 млн человек.

Географически восточный край Европы проходит примерно по Уральскому хребту, поэтому часть России также является Европой. Однако в культурном и цивилизационном аспектах некоторые исследователи, например, Данилевский Н. Я., отделяют Россию от Европы, вкладывая в слово «Европа» несколько иное значение.

Чтобы не получилось терминологической путаницы с тем, куда же автор предлагает поехать автотуристам – в Москву или в Париж, которые географически равно относятся к Европе, сразу определимся, что речь в книге идет о путешествии в страны Западной, Южной, Северной и части Восточной Европы, не включающей страны СНГ.

То есть речь идет о странах Европы, в основном относящихся к Евросоюзу или являющихся кандидатами в него, которые можно условно объединить схожими историко-куль-

² Рождение Европы. Серия «Становление Европы». Жак ле Гофф. Пер. с фр. А. И. Поповой. – СПб.: Александрия, 2009. – С.22

турными признаками и описывать как некую общность, в которой типовые характеристики, полезные для автотуриста (визы, качество дорог, правила дорожного движения, звездность отелей и пр.), в большей или меньшей степени можно отнести к каждой из стран.

История и достопримечательности. Европа, пожалуй, богаче всех стран в плане числа достопримечательностей на ограниченном пространстве. Достаточно вспомнить древнейшие памятники искусства, оставленные Древней Грецией (III тысячелетия до н. э. – II век до н. э.) и Древним Римом (VIII век до н. э. – V век н. э.), а ведь почти каждое европейское государство имеет в своей сокровищнице не одну сотню достопримечательностей.

Автотуристу в силу необходимости проезжать через множество городов, интересно знать – что было на этом месте раньше, какие памятники культуры следует посетить, чем известен тот или иной город.

Благодаря относительно хорошему климату и многим другим факторам очень многие памятники архитектуры, как ветхой древности, так и более поздних периодов сохранились до наших дней. Поэтому посещение Европы даст возможность увидеть одну из старейших цивилизаций и культур, переживавших рассвет задолго до становления российской государственности.

Отдельно выделим Балканский полуостров (юго-восток Европы), на котором полностью или частично расположены Сербия, Черногория, Хорватия, Босния и Герцеговина, Албания и Македония, Болгария, Румыния, Словения, Греция. Отдых «на Балканах» дешевле, чем в Западной Европе при этом древняя история не менее интересна, чем в других частях Европы.

Для лучшего понимания современных аспектов жизни Евросоюза прочесть официальный сайт Евросоюза [битая ссылка] <http://europa.eu>, на котором представлена информация о европейских странах, о законодательстве, работе, шоппинге и многом другом.

В данной книге мы не будем описывать достопримечательности и исторические факты – это в гораздо лучшей форме сделано до нас, достаточно посмотреть интернет или купить путеводители.

Европа условно делится на:

северную (Дания, Исландия, Латвия, Литва, Норвегия, Финляндия, Эстония, Швеция);

южную (Албания, Андорра, Босния и Герцеговина, Ватикан, Греция, Испания, Италия, Македония, Мальта, Португалия, Сан-Марино, Сербия, Словения, Хорватия, Черногория);

западную (Австрия, Бельгия, Великобритания, Германия, Ирландия, Лихтенштейн, Люксембург, Монако, Нидерланды, Франция, Швейцария);

восточную (Беларусь, Болгария, Венгрия, Молдавия, Польша, Румыния, Украина, Чехия, Словакия, часть России и некоторых других стран).

Указанное деление полезно автотуристу в практических целях, поскольку географическое положение страны предполагает и схожие климатические характеристики того или иного направления. Допустим, в поисках, где еще тепло в сентябре лучше выбрать не Западную и Восточную, а Южную Европу, например, Италию, укрытую горными хребтами от северных ветров и омываемую теплыми морями. Для автомобилиста важно знать особенности природы Европы. К примеру, наличие теплого моря предопределяет выбор любителей пляжного отдыха.

Богатство природных характеристик вообще является одним из самостоятельных, а в некоторых случаях, самодостаточных плюсов для автотуриста, помимо исторических достопримечательностей и памятников культуры.

Приведем основные географические характеристики Европы.

Климат³. В северной части климат субарктический, а ближе к северу арктический. В этих регионах летом прохладно. Зима длится долго, но в среднем не очень холодная. Благодаря влиянию теплого Северо-Атлантического течения климат достаточно мягкий, но ветрено и сыро.

Южная Европа характеризуется средиземноморским климатом, то есть жарким летом и очень мягкой теплой зимой.

В западной части климат океанический, так как круглый год поступает влажный воздух с Атлантического океана, который снижает летнюю жару и делает мягче зимние холода. В связи с этим на крайнем западе годовые амплитуды температуры воздуха могут быть равны всего нескольким градусам. С удалением от Атлантического океана на восток годовые амплитуды температуры растут, четче проявляется разделение на времена года (зима, весна, лето, осень), то есть климат становится более континентальным.

В восточной Европе климат континентальный, со снежной и морозной зимой, хорошо знакомой российским автолюбителям.

Рельеф. Согласитесь, одно дело ехать по однообразной степи, в которой засыпал еще ямщик на лошадях, а другое дело – ландшафт вокруг постоянно меняется, чередуются равнины, горы, подъемы и съезды, леса, кустарники, реки, виды сменяются с темных тоннелей до высотных панорам.

Европа в этом смысле разнообразна: есть и равнины (Восточно-Европейская) и горы. Основными горными комплексами являются Альпы, Карпаты, Пиренеи, Апеннины, Уральские горы, Скандинавские горы, горы Балканского полуострова. Самыми высокими горами Европы считаются Эльбрус (5642 метра) (некоторые эксперты относят к Азии) и Монблан (4810 метра). И любители горных лыж, и альпинисты найдут в Европе много интересного, а для остальных – виды горных вершин никого не оставит равнодушным.

Но следует иметь в виду, что поездки по горному серпантину – это езда по узким дорогам с поворотами на 180 градусов, со страхом посмотреть по сторонам, чтобы не увидеть отвесную пропасть рядом и с надеждой не встретить ни одну встречную машину. Дрожь в коленках и руках после преодоления в первый раз такого маршрута гарантированы. Поэтому в некоторых случаях лучше выбирать дороги с тоннелями.

Флора. На территории Европы наиболее распространены лесные типы растительности, наименее – тундровые и пустынные. Поэтому «голых» скал и волны колышущейся степной ковыли вы практически не увидите, хотя нельзя так говорить так о всей Европе. В высокогорье привлекают взор альпийские луга, а ниже – субальпийские высокотравные луга. Еще ниже начинается лесной пояс с преобладанием хвойных пород (ель, пихта, лиственница, кедровая сосна), а за ними идут уже леса из широколиственных пород, преимущественно дуба и бука.

В Европе есть множество заповедников и национальных парков, в которые зачастую без машины и не доехать, однако посмотреть обязательно стоит.

Фауна. Вряд ли «стандартный» автотурист поедет в Европу как в африканское сафари, чтобы поглядеть на диких животных. Скорее осмотр ограничится зоопарком. Но для некоторых категорий автотуристов может быть интересна рыбалка или охота, которой Европа славилась еще со средних веков (хотя сейчас эта отрасль очень ограничена).

Европа – часть материка Евразия, поэтому множество видов животных схожи с представителями фауны России. Но крупных млекопитающих мало. В охраняемых зонах остались олени и лани, в Альпах обитают дикие кабаны и серны. Из небольших млекопитающих

³ Карту климата и рельефа Европы можно посмотреть на сайте [битая ссылка] <http://aurelienloriau.free.fr/quatri%e8me/geographie/l'europe/lecon3.htm>.

много белок, зайцев, кроликов, в ограниченных количествах сохранились выдра, барсук, лисица, лесная кошка, хорек, ласка.

Гораздо более разнообразна водная фауна, к примеру, в некоторых местах водится форель и хариус, а зимняя рыбалка в Норвегии является мечтой многих рыбаков.

Водные объекты. Целью многих маршрутов является пляжный отдых, поэтому стоит подробнее остановиться на водных объектах Европы.

Европа омывается Атлантическим и Северным Ледовитым океанами, а также многими морями, например, Средиземным, Тирренским, Ионическим, Адриатическим, Эгейским, Черным, Северным, Норвежским, Балтийским.

Крупнейшими озерами являются: Венерн (5,5 тыс. кв. км., Швеция), Чудское с Псковским (3,5 тыс. кв. км., РФ, Эстония), Веттерн (1,9 тыс. кв. км., Швеция), Сайма (1,8 тыс. кв. км., Финляндия), Меларен (1,1 тыс. кв. км., Швеция), Инари (1 тыс. кв. км., Финляндия), Балатон (0,6 тыс. кв. км., Венгрия) Женевское (0,6 тыс. кв. км., Швейцария, Франция), Боденское (0,5 тыс. кв. км., Швейцария, Германия), Шкодер (0,3 тыс. кв. км., Албания, Черногория), Гарда (0,4 тыс. кв. км., Италия), Преспа (0,3 тыс. кв. км., Македония, Албания, Греция).

Основные реки Европы: Дунай, Урал, Эмба, Днепр, Дон, Печора, Кама, Ока, Белая, Днестр, Рейн, Эльба, Висла, Тахо, Луара, Одер, Волга.

В заключение, отметим и такие практические аспекты привлекательности Европы для автотуриста как:

доступность для граждан европейской части России (за один день из Москвы можно добраться до Польши – около 1 тыс. км.);

небольшие расстояния внутри Европы позволяют быстро перемещаться из страны в страну и осматривать много достопримечательностей, совмещать самые разные маршруты и цели путешествия;

практически везде отличные дороги;

сравнительная легкость получения визы в ряд стран (автотурист может выбирать страну, куда брать визу легче всего);

возможность бесплатного самостоятельного бронирования отелей;

развитая инфраструктура туризма (много отелей, кемпингов, ресторанов, кафе, в том числе придорожных);

низкий уровень преступности;

высокий уровень сервиса;

разнообразие целей, ради которых можно поехать в Европу, о чем написано в следующей главе.

3. Примеры автомобильных маршрутов по Европе: куда ехать для осмотра достопримечательностей, пляжного отдыха, горных лыж, шоппинга, рыбалки

Неужели большую часть своей жизни мы проведём в стерильных офисах, занимаясь утомительной и нескончаемой работой? Общество отвечает: конечно, продолжайте трудиться, покупайте дом, обзаводитесь семьёй, берегите силы к отставке, а по дороге, будьте уверены, получите цветной телевизор, микроволновую печь, стерео, новую машину и электроточилку для ножей.

А где приключения и что вокруг?

Мне захотелось проехать на велосипеде сначала Штаты, потом, после перелёта, – Испанию. Ларри был целиком «за» и даже более. Он мечтал о Египте.

– Ладно, но зачем останавливаться? – заявила я. – Мне давно хотелось побывать в Непале и посмотреть Гималаи. Может, после поездки по долине Нила полетим туда?

И тут нас понесло. Мы оба согласились, что уж если доберёмся до Непала, то почему заодно не побывать и в Новой Зеландии. Мы слышали о Новой Зеландии много хорошего и время от времени подумывали туда отправиться. И потом, там ведь рядом Таити – волшебный соблазн островного рая Южного моря. Путешествие вокруг света? А почему, собственно, нет?

Барбара Сэвидж. 1977—1978 гг. (По книге «Мили ниоткуда (кругосветное путешествие на велосипеде)»).

Перед тем, как поехать в Европу, необходимо определить через какие страны проезжать, какую страну считать основным местом пребывания (в нее необходимо будет получить визу) и продумать обратный маршрут, который может отличаться от маршрута «туда».

Вряд ли целью является просто ехать куда-нибудь, куда глаза глядят. Как минимум, есть определенные места, которые автотурист планирует посетить и определенные задачи, которые планирует выполнить, например, посетить музей Кафки или на удивление многим окунуться в фонтан де Треви.

В этой главе мы перечислим то, ради чего стоит поехать в Европу и конкретные страны, в которые «за этим едут». Это поможет автотуристу определиться с маршрутом. Плюс автотуризма и компактности Европы в том, что **можно совмещать разные виды отдыха**: допустим, пляжный и осмотр достопримечательностей. Итак, целью автотуриста может быть:

Осмотр искусственных достопримечательностей.

Осмотр естественных достопримечательностей.

Пляжный отдых.

Катание на горных лыжах.

Шоппинг.

Рыбалка.

Иные цели.

1. Осмотр искусственных достопримечательностей.

Достопримечательность – это место, предмет, здание, заслуживающие особого внимания, знаменитые или замечательные чем-либо, например, являющиеся историческим наследием, художественной ценностью, уникальным природным объектом. Достопримечатель-

ности бывают искусственными, то есть созданными человеком и естественными, то есть созданными природой.

К достопримечательностям относят места исторических событий, памятники, музеи и галереи, здания и сооружения, ботанические сады, зоопарки, национальные парки и заповедники, леса, парки развлечений, карнавалы и ярмарки, культурные события и список этот далеко не полный.

Если автотурист планирует увидеть множество искусственных достопримечательностей в одном месте, то целесообразно ехать в старинные крупные города (есть даже термин – городской туризм), такие как Вена (Шенбрун), Париж (Эйфелева башня, Лувр), Прага (Карлов мост), Венеция (площадь Сан-Марко, каналы), Рим (Собор святого Петра, Пантеон), Лондон (Тауэрский мост).

Однако есть достопримечательности, расположенные в маленьких городах, которые не столь популярны, или же вообще не в городе, типа средневековых замков, например, замок Тратцберг в Австрии.

Их сложнее найти, так как большинство российских путеводителей, по нашему мнению, предназначено для путешественника, прибывающего именно в крупный город, а не маленький, причем прибывающего на самолете/поезде. Вряд ли для таких путешественников очень интересны дальние экскурсии, поэтому о них и не пишут. А ведь логика автотуриста привязана к дороге, а не к крупному городу, да и возможностей у автотуриста больше.

Поэтому при формировании маршрута проверяйте по интернету проезжаемые населенные пункты – каждый из них чем-то интересен, пусть даже не нанесен на карту популярных туристических направлений. В любом случае проезжая по дороге вы сами сможете многое увидеть и посмотреть, чего невозможно найти в путеводителях. Для этого вам могут помочь специальные таблички на дорогах, указывающие на интересные места.

2. Осмотр естественных достопримечательностей.

Созданиям человеческого гения еще далеко до природы по красоте, гармонии и масштабности произведений, поэтому естественные достопримечательности – это прекрасная цель поездки. Тем более, что именно на машине есть возможность их посетить. Ведь вряд ли туристу, прилетевшему в город на самолете, будет удобно искать транспорт (кроме аренды автомобиля) для своей доставки к заповедникам, расположенным далеко от городов.

Перечислим несколько видов естественных достопримечательностей:

заповедники и национальные парки: Силиенто (Италия), Бланский лес и Шумавой (Чехия), Чешско-Саксонская Швейцария (Чехия), Словацкий Рай (Словакия), Меркантур, Вануаз (Франция);

обзорные поездки по горам, открывающие прекрасные виды. В принципе, на любой горной дороге автотурист видит впечатляющие ландшафты, но в Европе, в самых красивых местах, построены еще и специальные дороги для туристических поездок, редко используемые как способ добраться из одного места в другое. Самая известная панорамная горная дорога во всем мире это Grossglockner High Alpine Road в Австрии недалеко от Зальцбурга⁴, длиной 48 километров, с возможностью побывать на машине на высоте 2571 метр. Дорога платная (32 евро), зимой не используется. Кстати вы можете посмотреть в веб камеру на эту трассу в режиме реального времени прямо сейчас и если за окном не зима, то оценить ее виды⁵;

различные «красивые места», типа озер, рек, высоких вершин, ледников, водопадов, вулканов.

⁴ Подробнее на сайтах [битая ссылка] <http://www.grossglockner.at/en/>, [битая ссылка] <http://autotraveler.ru/austria/grossglockner-high-alpine-road.html>.

⁵ Веб камера находится по адресу: [битая ссылка] <http://www.grossglockner.at/en/service/grossglockner-auf-einen-blick/>.

3. пляжный отдых.

Самый известный и любимый всеми вид отдыха – полежать на пляже, искупаться в теплом море или океане. Среди пляжных курортов Европы **Италия** (Лидо ди Езоло, Линьяно, Римини, Риччоне, Тоскана), **Испания** (регионы Коста Брава, Коста Дорадо, Коста Бланка, Коста Дель Соль), **Португалия** (Алгарве, Лиссабонская ривьера), **Греция** (Афины, Салоники, Халкидики), **Франция** (Лазурный берег, Сан Тропе, Ницца, Канны, Монако, Жуан ле Пен, регионы Нормандия, Бретань, Аквитания, Биарриц, гора Сен-Мишель), **Черногория** (Будва, Бечичи, Рафаиловичи, Игало, Сутоморе), **Болгария** (Солнечный Берег, Камчия, Равда, Несебр, Золотые пески), **Хорватия** (Пула, Умаг, Пореч, Цриквеница, Задар, Новиград, Затон, Дубровник, Трогир, Водице),

4. Катание на горных лыжах.

Любители горных лыж могут поехать на горнолыжные курорты: **Франция** (Шамони, Куршевель, Лез Арк, Валь д'Изер, Альп д'Юэз, Тинь, Межев, Мерибель, Прапутель, Сибелль), **Германия** (Гармиш-Партенкирхен), **Испания** (Сьерра-Невада), **Финляндия** (Леви, Луосто, Вуокатти, Химос, Тахко, Рука, Мессилья), **Швейцария** (Санкт-Мориц, Церматт, Ароза, Давос, Саас-Фе, Флимс, Лейкербад), **Италия** (Курмайор, Бормио, Аоста, Червиния, Валь ди Фасса, Валь Гардена, Сестриер), **Норвегия** (Гейло, Хемседал, Трюсиль, Норефьель), **Австрия** (Тироль, Зальцбургенланд. Целль ам Зее, Бад Гаштайн, Ишгль, Майрхофен, Китцбюэль, Санкт-Антон, Зельден), **Андорра** (Андорра Ла Велья, Эль Тартер, Сольдеу, Аринсаль, Ла Массана, Канильо, Энкамп, Ордино, Грау Рож), **Швеция** (Оре, Идрефьель, Риксгренсен, Хемаван).

5. Шоппинг в Европе.

Цены на многие вещи (в основном одежда) в Европе дешевле чем в России (сравнительно с аналогами), особенно в сезоны распродаж, а если не дешевле – то больше выбор, поэтому можно наряду с автопутешествием приобрести какие-либо товары, благо тащить на себе их практически не придется.

Традиционно «модные» европейские города – Милан, Париж, Лондон, Барселона, Рим, Мадрид. Скидки есть практически в любое время, но **сезоном настоящих суровых скидок считается январь и июль**.

Кроме того, существуют так называемые **аутлеты** – магазины, в котором производители известных марок продают остатки коллекции предыдущего сезона с существенной скидкой. Причем скидки там круглый год, достигая апогея в январе и июле. Аутлеты расположены подальше от крупных городов и мест скопления туристов и только автотуристам не придется думать, в отличие от обыкновенных путешественников, как до них добраться. Эти стоковые магазины представляют собой огромные комплексы, в которых женская половины команды может потеряться на целый день, с чем изначально придется смириться туристам мужского пола, удел которых в лучшем случае сидеть в кафе и пить кофе.

Из крупных аутлетов отметим в порядке убывания занимаемой площади Freeport designer outlet (Португалия), Fashion district Valmontone (Италия), Designer outlet Serravalle (Италия), Designer outlet Parndorf (Австрия), Cheshire oaks (Англия), Centro san Vicente outlet park (Испания), McArthurghlen troyes (Франция), Franciacorta outlet village (Италия), Designer outlet Scotland (Шотландия).

Не забудьте взять загранпаспорт – в некоторых случаях при наличии таблички Tax Free и покупке не ниже определенной суммы, вы можете заполнить специальный формуляр (как раз нужен паспорт) и на границе частично возратить уплаченный налог (в среднем 10% от цены), правда придется выстоять определенную очередь⁶.

6. Рыбалка.

⁶ Подробнее о возврате налога написано на сайте [битая ссылка] http://punktpropuska.ru/index/oformlenie_tax_free/0-4.

Рыбалка в Европе для россиян возможна практически во всех странах (рыбаки, видимо, сохранились везде), например, в Германии, Польши, Греции, Испании, Италии, Норвегии, Черногории, Финляндии, Франции, Швейцарии, Швеции, причем северные страны известны зимней рыбалкой, а остальные в большей степени летней.

Однако рекомендуется организовывать европейскую рыбалку заранее, еще в России, так как могут потребоваться различные разрешения. Просто съехать с трассы и половить рыбу часто невозможно даже физически ввиду наличия барьеров и сеток, а есть и юридические аспекты вопроса, не зная которых можно быть оштрафованным.

7. Иные цели.

Цель поездки в Европу может быть самая разная, ведь машина по сути – это лишь способ добраться до определенного места, а для чего туда ехать решает водитель. Целью поездки может быть встреча Нового года (Финляндия), аренда шале в Альпах, научные и прочие конференции, исследования и изыскания, получение образования, осмотр и покупка недвижимости, приобретение машины, получение кредита, оздоровление и лечение (курорты Германии, Польши, Румынии, Словакии, Венгрии), знакомства, поиск соотечественников, посещение футбольных матчей, концертов, карнавалов и различных праздников, участие в соревнованиях, завязывание бизнес связей, поиск работы и многое многое другое.

Отметим, что специфические виды маршрутов имеют определенные нюансы. К примеру, для летней поездки на горнолыжный курорт, следует подготовить машину к переходу «в зиму» и определиться с возможностью использования шипованной резины, для рыбалки могут потребоваться разрешения, для работы и обучения в Европе требуется особая виза, для покупки квартиры в кредит в европейском банке – определенный список документов.

Помимо этого, для каждого маршрута есть **сезон**, определенный спецификой отдыха и климатическими особенностями того или иного региона. На пляжный отдых лучше ехать в сезон купания (см. Приложение №2 к книге о среднемесячной температуре европейских городов), на зимнюю рыбалку, наверное, лучше ехать зимой, осмотр горных ландшафтов безопаснее проводить летом, на шоппинг выгоднее ехать в периоды скидок, решаться на автодом лучше летом.

Однако есть виды маршрутов, которые можно осуществлять в любое время года, например, осмотр достопримечательностей, оздоровление и лечение, катание на лыжах. При всем этом зимний автотуризм на своей машине для первого раза, по нашему мнению, целесообразно из соображений безопасности исключить.

4. От идеи до поездки: составление плана, последовательность действий

Как уже было сказано, наши марши к Северному полюсу меньше всего походили на рискованный, бесшабашный «набег» на полюс. И это суццая правда. Возможно, было бы правильным определить его как «натиск» – в том смысле, что после начала санного марша мы временами продвигались вперед с захватывающей дух быстротой. Однако ничто не делалось по внезапному побуждению. Все делалось в соответствии с планом, который был заранее продуман и разработан до мельчайших подробностей. Источником нашего успеха была тщательно спланированная, математически рассчитанная система. Все, что поддавалось контролю, было взято под контроль, а для таких трудно предвидимых факторов, как буря, полыньи, несчастные случаи с людьми, падеж собак и поломка саней, был вычислен процент вероятности и, по возможности, предусмотрены меры их преодоления. Мы знали, что в пути сани будут ломаться, а собаки погибать; однако из двух сломанных саней обычно можно сделать одни, и постепенное уменьшение числа собак я также учел в своих расчетах.

Роберт Пири. 1908—1909 гг. (По книге «Северный полюс»).

Итак, идея поездки в Европу на машине появилась. Пока еще только в голове. Еще неизвестна страна, маршрут и никто из близких и друзей в замысел не посвящен. Разумеется, эта идея является определенным вызовом вашим возможностям и самым разным способностям. Даже в момент, когда вы озвучите идею знакомым, начнутся вопросы, сомнения, скепсис и ваша задача знать практически все ответы и быть готовым стойко отстаивать свою задумку, естественно не из-за упрямства, а для того, чтобы поездка прошла успешно. Просто верить, что все получится само собой недостаточно. И еще не время передумать и купить обычный тур, где все сложности за определенную плату возьмет на себя турфирма.

Если же фанатичное желание поехать в Европу на машине сформировано достаточно сильно и непоколебимо, а впечатляющий опыт сотни автотуристов, которые через это уже прошли, стоит перед глазами и дарит уверенность в своих силах, то **необходимо составить план действий**, ведь автотур это многоаспектный, распределенный в пространстве и во времени процесс, требующий значительной подготовительной работы.

Есть компании, которые организывают автотуры, но, как правило, это задача самого автотуриста. Необходимо быть готовым, что придется достаточно много узнавать, записывать, организовывать, тратить, собирать уже на этапе подготовки. Тем более, что сама поездка на машине очень вариативна и требует постоянного выбора: куда поехать – в Вену или в Рим, что посмотреть по пути – горы или достопримечательности, в какую страну проще взять визу – ту, что проще или желаемую, брать с собой велосипед или нет, в отелях ночевать или в кемпингах. А если есть выбор, то это всегда сравнения, размышления, определение бюджета, какие-то записи и вычисления.

Поэтому, если у вас отсутствует феноменальная память, то необходимо приобрести тетрадку/ежедневник, то есть какой-либо материальный носитель, чтобы не писать на листках бумажек и обрывках газет, которые потом куда-то теряются. Забегая наперед скажем, что и на время путешествия можно будет в эту тетрадку записывать фактические расходы, новые планы и многое другое. Так что тетрадка пригодится и желательно, чтобы она была в достаточно крепкой обложке, чтобы не развалиться в экстремальных условиях пользования.

Как вариант, можно создать в электронном виде документ Word или Excel, где и будет составляться план. Удобство электронного носителя в том, что туда напрямую можно переносить информацию из интернета. По этой причине электронные документы раздуваются до совсем нескромных размеров, что создает трудности при оперативной работе с планом.

Также, огромный плюс электронного носителя, что раз записанную информацию можно изменять, а на бумаге придется зачеркивать и записывать вновь. Но бумажный носитель удобнее читать, носить с собой, открывать для быстрого внесения информации, в отличие от электронного документа, требующего наличия компьютера.

Удобно использовать смешанные способы фиксации данных – основные мероприятия плана пишутся на бумаге, а достопримечательности, цены на бензин, сам маршрут и правила дорожного движения (то, что потом распечатывается и берется с собой), пишутся в электронном виде. Кроме того, читатель может использовать как план эту книгу и дописывать к каждой главе то что, считает целесообразным добавить к написанному для своей поездки. Ведение записей – это вопрос привычки и умений самого пользователя, каждый выбирает наиболее удобный для себя вариант.

В нашем случае в первое путешествие было исписано 11 страниц ежедневника формата А5 на этапе подготовки к поездке, около 10 страниц в самой поездке (в основном перечислением расходов и детальных планов на некоторые дни) и распечатано около ста страниц в формате документа Word (правила дорожного движения, достопримечательности).

Итак, план, согласно толковому словарю русского языка Д. Н. Ушакова, это «замысел, проект, задание, осуществление которых требует выполнения ряда предварительно обдуманных действий, мероприятий, объединенных общей целью». В нашем случае цель автопутешественника осуществить поездку на машине в определенный город/место Европы по определенному маршруту.

Часть действий при подготовке к поездке необходимо **выполнять последовательно**, допустим без загранпаспорта и бронирования отелей нельзя получить визу, а без визы нельзя выехать за границу. Некоторые задачи могут **занимать время**, допустим, получение документов для визы, а также оформление визы требуют не меньше двух недель. Задача плана выявить и скоординировать все эти моменты и **установить срок**, чтобы все успеть подготовить и ничего не забыть.

При этом каждая общая задача в плане определяет комплекс мелких подзадач, предусматривающих поиск списков документов, уточнение цены, выяснение информации, планирование дат обращений в различные организации, различные покупки и многое другое.

Приведем простейший пример такого плана, с указанием в нем некоторых существенных моментов, которые необходимо сделать, чтобы организовать автопутешествие. Подробнее о самих этих аспектах описано в следующих главах, поэтому в плане они приведены сжато.

Что сделать	Как сделать	Дата
Определить бюджет поездки	Определяется сколько денежных средств готов истратить на поездку автотурист.	01.05.
Составить маршрут	Составляется подробный маршрут с датой выезда и приезда, определяется страна, в которую получать визу, отели, в которых останавливаться, перечень расходов на весь маршрут. Определяется возможность получения отпуска на время поездки (для некоторых самый актуальный вопрос).	05.05.
Подать документы на получение загранпаспорта	Перечисляется список документов, необходимых для получения паспорта, выписываются адрес и часы приема паспортного стола, либо рассматривается возможность обращения через портал государственных услуг (http://www.fms.gov.ru/documents/passport).	05.05. (получить до 05.06)
Подать документы на визу (если требуется)	Перечисляется список документов, которые необходимо подготовить, определяется, как получать визу – самостоятельно или через посредника, осуществляется запись в визовый центр. До обращения в визовый центр необходимо забронировать отели по всему маршруту.	10.06 (получить до 20.06)
Подготовить машину	Застраховать от угона и ущерба (указывается цена, сравнение страховых компаний), провести ТО и иные мероприятия.	15.06
Собрать вещи	Перечисляется список, что взять с собой, что из этого необходимо приобрести дополнительно и цена.	25.06
День перед выездом	Проверить документы, вещи, деньги, распечатать маршрут и необходимую информацию, загрузить все в машину, помыть машину.	30.06
Выезд	Проверить документы, обнулить километраж, сфотографироваться.	01.07

В среднем до предполагаемой даты выезда необходимо **не меньше 1,5 месяца**, чтобы подготовиться и получить все необходимые документы.

5. Бюджет поездки: перечень и размер расходов, цены на бензин конкретные примеры

Через несколько дней по возвращении в Калган я отправился в Пекин, чтобы запастись там деньгами и всем необходимым для нового путешествия. Мой товарищ с казаками остался в Калгане и заготовлял исподволь различные мелочные вещи, необходимые в экспедиции, а также покупал новых верблюдов, так как приобретенные в Куку-хото оказались никуда не годными. Целых два месяца, январь и февраль, незаметно прошли в различных хлопотах, сборах, упаковке и отсылке в Кяхту собранных коллекций, наконец в писании отчетов об исследованиях прошедшего года. Как тогда, так и теперь мы были поставлены в крайне затруднительное положение относительно материальных средств, потому что деньги, следуемые на экспедицию 1872 года, не были сполна получены в Пекине... Несмотря на бережливость, доходившую до скряжничества, у нас по приходе в Ала-шань осталось менее 100 рублей денег, так что только продажей товаров и двух ружей мы могли добыть, средства на обратный путь.

Николай Пржевальский. 1870—1873 гг. (По книге «Монголия и страна тангутов. Трехлетнее путешествие в восточной нагорной Азии»).

Автотуристов почти всегда спрашивают: что дешевле, поехать на своей машине или купить стандартный тур в Европу на самолете или поезде. Да, сравнивать эти виды отдыха неблагоприятное занятие – слишком много различий и субъективных переменных, но отвечать все равно как-то приходится, в том числе самому себе.

Если смотреть только на итоговую сумму понесенных на одного-двух человек расходов, то, по нашему мнению, отпуск в Европе на машине окажется в среднем дороже «типового» отпуска в одном из городов Европы.

Впечатлений на машине будет больше, городов и стран автотурист посмотрит больше, но, чтобы безопасно и с удобством получить эти впечатления, и получить в полном объеме, придется потратить, по крайней мере, в первый раз, **примерно на 30% больше**. Причем значительная часть расходов – подготовительная, еще до поездки. Но это лишь субъективное мнение по собственному опыту. Это мнение просто необходимо раскритиковать и показать, что все **далеко не так однозначно**.

Ведь цена зависит от количества человек, потребностей, целей и маршрута автотуриста, его требований к уровню комфорта, безопасности, наличия КАСКО, от выбираемых отелей или кемпингов, от объема посещаемых достопримечательностей и количества покупок, от его эмоциональности и страсти к впечатлениям, от его возможностей, наконец. Кому-то достаточно спать в палатке, а кому-то необходим отель, кто-то берет еду с собой, кто-то ест в закусочных, а экономить автотуристу можно на многом.

Итак, перед поездкой необходимо просчитать, во что она обойдется. От этого, кстати, зависит длина маршрута. Благодаря итоговой сумме маршрут может укоротиться или удлиниться.

Чтобы автотурист смог просчитать свои расходы приведем их подробный перечень. Сразу оговоримся, что не обязательно нести все эти расходы – задача автотуриста выбрать необходимые лично в его ситуации, однако часть расходов, типа сбора за визу, являются обязательными.

Кроме того, не забывайте о возможности изменения курсов валют, которые поменяют цену поездки в рублях. Чтобы не зависеть от курса можно часть средств перевести сразу в евро.

Расходы до поездки	Примерный размер
Страхование автомобиля от утраты и повреждения (КАСКО) с покрытием по России и Европе (кстати, расширение покрытия с России до Европы стоит недорого).	5-8% от цены автомобиля на 1 год (можно найти компанию для страхования на 6 месяцев, а на 1-3 месяца практически никто не страхует) (для расчета возьмем примерную цену на год – 40.000 рублей).
Страхование ответственности («Зеленая карта») (требуется для получения визы).	2700 за месяц (размер зависит от срока страхования). «Зеленая карта» выдается одна на машину, а не на человека и не зависит от стажа водителей.
Медицинская страховка водителя и каждого пассажира (требуется для получения виз).	1000 на одного.
Технический осмотр машины, с заменой масла и проблемных деталей, м/б небольшой ремонт.	Зависит от машины (ТО примерно 3000 рублей, не считая ремонта)
Алкотестер (рекомендуется, а также является обязательным по правилам дорожного движения Франции).	1000 рублей
Светоотражающий жилет (требуется по правилам дорожного движения многих стран).	200 рублей
Загранпаспорт.	3500 рублей (нового образца на 10 лет), для детей до 14 лет 1500 рублей
Услуги визового центра.	1200 рублей на одного заявителя
Шенгенская виза (если в Шенгенскую зону).	35 евро (2450 рублей ¹) (для ребенка до 6 лет бесплатно)
Международные права	1000 рублей + цена получения медицинской справки для них (для Москвы около 1200 рублей)
GPS навигатор (без него ездить не рекомендуется, а телефоны и планшетики не очень удобны)	от 4000 рублей
GPS карта Европы	2500 рублей (либо скачать бесплатно или взять у кого-нибудь).
Бумажная карта Европы	500 рублей
Путеводители	2000-3000 рублей (желательно купить в России (чтобы было на русском) по каждому городу, где будет остановка)
Дополнительные вещи (палатка, стол, трос, аптечка, термос и пр.), список которых приведен в главе 21 книги.	Предельный размер не ограничен
Итого:	Примерно 75 тыс. рублей из расчета на двоих взрослых (оба водят машину).
Расходы в период поездки	Примерный размер
Бензин(95)/дизель (необходимо просчитать исходя из количества километров и величины потребления бензина вашим автомобилем на 100 км, с учетом режима «трасса», а не «город»)	Австрия 1,4/1,37 евро, Чехия 1,37/1,38 евро, Италия 1,76/1,79 евро за литр, более подробные данные ниже этой таблицы.
Отели/кемпинги за ночь (в зависимости от посольства, для получения визы могут потребовать не только бронь отелей, но и их	Отель: 3000-4000 рублей. Кемпинг: 300-3000 рублей. Цена зависит от количества человек, уровня отеля,

¹Здесь и далее курс взят 1 евро = 70 рублей.

оплату до поездки)	наличия/отсутствия палатки (кемпинги).
Питание за день	2000-4000 рублей на человека (именно на питание в кафе и перекусы лучше заложить побольше).
Мобильная связь (роуминг по Европе)	95 рублей в сутки на человека («Ноль без границ», МТС)
Платные дороги/виньетки/туннели	Можно ехать почти не используя такие дороги (кроме виньеток в Чехии, Австрии). Цена платных дорог около 5-10 евро за 100 км. Есть платные туннели (редко), например, Mont Blanc между Италией и Францией – 39 евро.
Парковка	В среднем 60-120 рублей час.
Билеты на осмотр достопримечательностей	500 рублей в день на человека (весьма условно – у каждого свои предпочтения)
Покупка сувениров	3000 рублей на город (условно).
Непредвиденные расходы	5-10% получившейся цены поездки, но не менее размера стоимости обратных билетов на самолет или поезд из любой точки Европы.

Существуют еще и дополнительные расходы, которые возникают из-за специфики выбранного отдыха. Например, на отдыхе в Италии у нас появились такие расходы как 50 евро (катер до Венеции), 70 евро (гондола в Венеции), 200 евро (поезд от Венеции Местре до Рима и обратно на двоих), 72 евро (аквапарк).

Необходимо еще раз отметить, что цена поездки на одного уменьшается пропорционально количеству человек, едущих на одной машине. Во-первых, расходы на бензин в целом остаются одинаковыми, но делятся уже на большее количество людей. Также делятся расходы на платные дороги, парковку, то есть все, что связано с машиной, в том числе подготовительные расходы. Во-вторых, двухместные, трехместные и четырехместные номера (если ночевать вместе) если поделить их цену на соответствующее число путешественников стоят в среднем в расчете на одного дешевле, чем если бы он жил в одноместном номере. Но за еду и достопримечательности платить все равно придется каждому за себя.

Как мы видим из таблицы, присутствует достаточно большой размер **подготовительных расходов**, а самые большие расходы на само путешествие – это **бензин, проживание и еда**.

Приведем данные по цене бензина и дизеля по европейским странам⁷.

⁷ По состоянию на ноябрь 2016 года по данным IRU [битая ссылка] <http://autotraveler.ru/>.

Страна	Бензин 95	Бензин 98	Дизель
Австрия	1.12 EUR	1.27 EUR	1.06 EUR
Азербайджан	0.51 EUR	0.55 EUR	0.32 EUR
Албания	1.17 EUR		1.16 EUR
Андорра	1.07 EUR	1.13 EUR	0.91 EUR
Армения	0.73 EUR	0.77 EUR	0.71 EUR
Беларусь	0.56 EUR	0.61 EUR	0.58 EUR
Бельгия	1.33 EUR	1.40 EUR	1.24 EUR
Болгария	1.05 EUR	1.20 EUR	1.04 EUR
Босния и Герцеговина	1.10 EUR	1.15 EUR	1.07 EUR
Великобритания	1.34 EUR	1.43 EUR	1.36 EUR
Венгрия	1.09 EUR		1.12 EUR
Германия	1.31 EUR	1.40 EUR	1.12 EUR
Греция	1.43 EUR	1.58 EUR	1.12 EUR
Грузия	0.72 EUR	0.77 EUR	0.68 EUR
Дания	1.37 EUR	1.40 EUR	1.18 EUR
Ирландия	1.30 EUR		1.22 EUR
Исландия	1.58 EUR		1.52 EUR
Испания	1.16 EUR	1.28 EUR	1.04 EUR
Италия	1.57 EUR	1.65 EUR	1.47 EUR
Кипр	1.17 EUR	1.23 EUR	1.17 EUR
Латвия	1.08 EUR	1.13 EUR	0.99 EUR
Литва	1.10 EUR	1.17 EUR	1.00 EUR
Люксембург	1.11 EUR	1.17 EUR	0.96 EUR
Македония	0.98 EUR	1.01 EUR	0.76 EUR
Мальта	1.27 EUR		1.14 EUR
Молдавия	0.74 EUR	0.76 EUR	0.64 EUR
Нидерланды	1.59 EUR	1.67 EUR	1.26 EUR
Норвегия	1.66 EUR	1.77 EUR	1.51 EUR
Польша	0.99 EUR	1.05 EUR	0.96 EUR
Португалия	1.47 EUR	1.60 EUR	1.23 EUR
Россия	0.55 EUR	0.63 EUR	0.52 EUR
Румыния	1.05 EUR	1.13 EUR	1.04 EUR
Сербия	1.09 EUR	1.14 EUR	1.14 EUR
Словакия	1.25 EUR	1.45 EUR	1.09 EUR
Словения	1.23 EUR	1.30 EUR	1.13 EUR
Турция	1.34 EUR	1.35 EUR	1.17 EUR
Украина	0.84 EUR	0.88 EUR	0.75 EUR
Финляндия	1.38 EUR	1.45 EUR	1.25 EUR
Франция	1.31 EUR	1.36 EUR	1.14 EUR
Хорватия	1.18 EUR	1.26 EUR	1.09 EUR
Черногория	1.08 EUR	1.12 EUR	0.95 EUR
Чехия	1.08 EUR	1.16 EUR	1.04 EUR
Швейцария	1.22 EUR	1.36 EUR	1.28 EUR
Швеция	1.36 EUR	1.42 EUR	1.35 EUR

Итак, автотурист должен представлять, сколько он потратит. На самом первом этапе, когда идея только созревает, денег еще может быть нет, а до планируемой поездки еще несколько месяцев, необходимо уже определиться с маршрутом и примерным размером расходов. Поскольку автотур организовывается, как правило, самим путешественником, все

организационные и финансовые вопросы придется решать самостоятельно. И желательно не оказаться в Европе без денег.

Вариантов предварительного расчета расходов на путешествие достаточно много – это и детальный расчет (все считается «до копейки»), и примерный (расчет производится «на глазок» весьма примерно), и максимальный (берется сумма, в которую автотурист точно сможет уложиться). Повторимся, речь идет о предварительном расчете – до осуществления каких-либо выплат. Ведь на первом этапе важно определиться с самим маршрутом и может быть что-то поменять исходя из возможностей.

Приведем пример «максимального» расчета ключевых расходов на поездку двоих взрослых по маршруту Москва – Лидо ди Езоло (Италия) – Москва, **16 дней**. Конечный пункт поездки – итальянский курортный город Лидо ди Езоло, где планируется провести неделю пляжного отдыха. Заезжать в другие города, кроме указанных в следующей таблице, не планируется.

Исходные характеристики: на отель откладываем 2500 рублей за ночь (средняя цена рассчитана по отелям конкретных городов, в которых планируется остановка, на сайте бронирования отелей [битая ссылка] www.booking.com, но не стоит забывать, что есть еще сервис аренды квартир [битая ссылка] www.airbnb.com), на еду отводим 1000 рублей в день на двоих в период езды на машины и 2000 рублей во время пляжного отдыха. Завтрак обычно предусмотрен в отеле. Теперь разберемся с бензином. Топливный бак машины будет 60 литров, расход на 100 километров по трассе 10 литров (берем с запасом), значит за один литр можно проехать $100/10=10$ км. Следовательно, на один бак условно можно проехать $60*10=600$ км.

На сколько километров хватит бака важно знать, чтобы понять в какой стране вы будете заправляться. Да, здесь есть допущения, которые мы принимаем, чтобы не просчитывать слишком детально. Например, не будете же вы ждать, пока бензин закончится – заправляются обычно, как только загорается лампочка, когда литров 5—7 бензина (50—70 км) еще есть.

И потом, в пути вы будете заправляться по максимуму в странах с дешевым бензином, а в «дорогих» странах «недозаправляться» в ожидании «дешевых» стран. Допустим, до выезда из Беларусь (0,56 евро литр бензина) в Польшу (0,99 евро литр бензина) обязательно рекомендуется заправить полный бак, даже если бензин израсходован не полностью. Но пусть это будет экономия и приятная неожиданность, чем перерасход.

Также имейте в виду, что расход на сто километров может быть меньше или больше, цена бензина на дорогах может быть чуть выше указанных, а сам маршрут, скорее всего, удлинится за счет осмотра достопримечательностей, поездок внутри городов, различных ответвлений в пути. Но просчитать абсолютно все переменные практически невозможно – ваша цель получить максимальную сумму расходов на бензин, еду и отели.

Кстати довольно интересный вопрос, в какой валюте считать бюджет поездки по Европе? В евро или в рублях? Учитывая, что практически все цены, пока вы рассчитываете маршрут (отели, бензин, виза), будут указаны в евро, целесообразно и считать в евро. Но при ближайшем рассмотрении оказывается, что вопрос не особо актуален – в любом случае вы будете переводить евро в рубли, если только не получаете зарплату в евро. Ведь получая зарплату в рублях, вам необходимо точно знать, сколько рублей отложить, чтобы поменять в евро. И в рублях понятнее цена вопроса.

Итак, Москва-Лидо ди Езоло-Москва:

Город отбытия	Место ночевки (одна ночь)	Км	Цена Литров	баков Кол-во	Где заправка	Цена литра	ин. Расход на	ль Расход на	Расход на еду
Москва	Минск	714 ²	71,4 ³	1,19	Р ⁴	38,5	2748	2500	1000
Минск	Краков	833	83,3	1,39	Б	39,2	3265	2500	1000
Краков	Вена	475	47,5	0,79	П	69,3 ⁵	3292	2500	1000
Вена	Зальцбург	298	29,8	0,5	А	78,4	2336	2500	1000
Зальцбург	Лидо ди Е.	393 ⁶	39,3	0,66	А	78,4	3081	~ ⁷	1000
Лидо ди Езоло, 7 дней на пляже							нет	2500*7	2000*7
Лидо ди Е.	Братислава	657	65,7	1,1	И	109,9	7220	2500	1000
Братислава	Варшава	659	65,9	1,1	С	86,1	5674	2500	1000
Варшава	Минск	563	56,3	0,94	Б	39,2	2207	2500	1000
Минск	Москва	714	71,4	1,19	Б	39,2	2800	2500	1000
Итого:		5306	530,6	8,86			32623	37500	23000

1Оплата за ночь в отеле, как правило, составляет стоимость суток. Подробнее о бронировании отелей в главе 15 книги.

2Расчет расстояний дан по ресурсу: <http://www.ati.su/Trace/> (есть также <https://maps.google.ru/maps>). О теме прокладки маршрутов и расчета расстояний читайте в главе 10 книги.

3Из расчета, что на один километр тратится 0,1 литра (100 км=10 литров, значит 1 км=0,1 литра)

4Указана страна выезда, хотя следует понимать (и из таблицы это видно), что не всегда одного бака для доезда до следующего пункта достаточно и придется заправляться в другой стране. Обозначения сокращений: Р-Россия, Б-Белоруссия, А-Австрия, И-Италия, С-Словакия.

5Из расчета 1 евро=70 рублей.

6Расчет дан до Венеции, которая находится рядом (30 км) с Лидо ди Езоло. Сам город Лидо ди Езоло из ресурсов расчета расстояний конкуренты, видимо, изъяли.

7Расходы на отель включены в следующую строку.

Таким образом, планируется проехать 5306 км, посетить 7 известных своими достопримечательностями европейских городов, 7 стран (Белоруссия, Польша, Австрия, Италия, Словакия + Чехия и Словения не вошли в план, но проезжаются), израсходовать 530,6 литров бензина (8,86 полных баков).

Причем при желании по пути следования маршрута можно заехать на панорамную горную трассу Grossglockner High Alpine Road (+32 евро), в Любляну, Грац, Брно, Ченстохову. За дополнительную плату от Лидо ди Езоло можно съездить на машине в Венецию (30 км), Падую (70 км), Верону (165 км) и на поезде в Рим (580 км).

Но возвращаясь к плану, расчетная величина расходов составит 32.623 рублей на бензин, 37.500 рублей на отели, 23.000 рублей на еду, а в итоге 93.123 рубля. Если к этому добавить сумму подготовительных расходов в 70.000 рублей (расчет выше) за страховку, визы, навигатор и пр., то получится округленно 163.000 рублей.

И это без дополнительных расходов на осмотры достопримечательностей, платные дороги, мобильную связь, непредвиденные нужды, на которые необходимо выделить еще около 10% денежных средств. В итоге максимальная сумма получается около **180.000 рублей за 15 дней пути на двоих человек или 90.000 на одного**. Но отметим, что и маршрут очень плотный, разнообразный и совсем не короткий. Даже можно сказать этот маршрут не является типовым для первой поездки. Но повторимся – речь идет пока о предварительном **максимальном расчете**, только чтобы понимать масштаб расходов.

Перед поездкой маршрут еще утрясется, уточнится, будут забронированы конкретные отели. По большому счету каждый приведенный выше вид расхода может быть критично рассмотрен и снижен или вообще исключен, например, у некоторых загранпаспорт уже есть.

Если расчет самого путешествия автотуриста не устроит, то можно поменять дальность путешествия, найти более доступные отели, рассмотреть вместо отелей кемпинги (вместо 37.500 можно реально уложиться в 15.000 рублей, сэкономив 22.500), снизить расходы на перекусы в кафе, заменив их взятой с собой едой, выбрать отели/апартаменты с кухней и готовить самостоятельно (вместо 23.000 можно уложиться в 10.000 рублей, сэкономив 13.000), уменьшить количество платных достопримечательностей и многое другое.

Да и в подготовительных расходах есть нюанс – страхование КАСКО (мы рассчитывали на целый год 40.000 рублей) и покупка навигатора (4.000 рублей) у некоторых водителей уже есть. А если нет, то эти покупки носят долгосрочный характер и могут быть исключены из расходов на это конкретное путешествие.

В итоге, путем неприкрытых махинаций «исключив» страховку КАСКО и цену навигатора (**44.000 рублей**) и сознательно выбрав спартанский образ жизни и питание ягодами и кореньями (**35.500** экономии на отелях и еде), цену того же маршрута мы снизили до **100.500 рублей за двоих**, то есть до **50.250 на одного**. А это уже гораздо дешевле многих туров в европейские страны на столь долгий срок (16 дней).

Для примера приведем конкретные расходы на четверых человек (включая одного ребенка) в одну сторону по пути: Москва-Лидо ди Езоло (2713 км), с ночевкой в Минске, Кракове, Вене и Зальцбурге:

Бензин 11.217 рублей (Москва 1500, Минск 1500, Брест 917, под Катовицей 2800, под Зальцбургом 3300, перед границей между Австрией и Италией 1200).

Плата за дороги и стоянки 3.400 рублей (платная дорога в Катовицу 180, виньетка в Чехии 800, виньетка в Австрии 320, панорамная дорога Гроссглокнер 1200, стоянка Краков 500, стоянка Зальцбург 400).

Плата за отели 10.220 рублей (Минск – у друзей бесплатно, Краков 2900, Вена 5320, кемпинг под Зальцбургом 2000).

Еда 6.380 рублей (900 обед Минск, 600 Макдоналдс Брест, 600 Макдоналдс Радом, 1000 обед под Катовицей, 320 Зальцбург, 800 ресторан Nordsee Зальцбург, 1200 обед в кафе на вершине панорамной дороги Гроссглокнер, 560 вода по дороге, 400 Италия).

Сувениры 3.940 рублей (500 Краков, 640 Зальцбург, 2400⁸ Гроссглокнер).

⁸ Видимо, подобная трата является результатом воздействия альпийского воздуха и солнца при нахождении на высоте

Итого: 35.157 рублей на четверых или **8.789 рублей на одного**. Единственно, эта была цена при курсе евро в 40 рублей (2013 год). По состоянию на 2017 год можно смело умножить эти цифры на 2.

6. Требования к машине: количество мест, объем багажника, расход бензина, техническое состояние

Счастливым успех путешествия зависел от верной на хорошие корабли надежды, почему необходимость требовала поступить при покупке оных с величайшей осторожностью. Для сего капитан-лейтенант Лисянский, вместе с корабельным мастером Разумовым, молодым, знающим человеком, отправлены были в сентябре месяце в Гамбург, в надежде найти там удобные для сего путешествия корабли, каковых однакож, они, по прибытии в сей город отыскать не могли. Итак, не теряя времени, поспешили в Лондон, как такое место, в котором уже с достоверностью найти их уповали; но и там находили покупку сию не весьма легкой. Наконец получено в С.-Петербурге известие, что куплены ими в Лондоне два корабля, за которые заплачено 17000, да за исправление оных еще 5000 фунтов стерлингов; один в 450 тонн, трехлетний; другой в 370 тонн, пятнадцатимесячный. Первому дано имя «Надежда», второму – «Нева».

Иван Крузенштерн. 1803—1806 гг. (По книге «Первое российское плавание вокруг света»).

Автопробег по Европе это, как правило, не меньше двух тысяч километров в пути. Учитывая, что специфика автотуризма как раз в том, что основным средством передвижения является автомобиль, то и требования к нему повышенные.

К примеру, почему в Италии автопарк автомобилей в основном состоит из малолитражек? Ответ прост – цена 95-го бензина в Италии около **110 рублей за литр**, а значит ездить на внедорожнике, потребляющем много топлива, банально дорого. Очевидно, что мало кто специально будет покупать машину под поездку в Европу, но вот проверить собственную машину на предмет соблюдения определенных требований необходимо. Приведем требования к машине (критерии выбора) более подробно:

Техническое состояние. Хорошее техническое состояние является самым главным требованием к машине. Машина не должна ломаться. Тормозная система, двигатель, «дворники» и остальные системы автомобиля должны быть исправны и подготовлены к дальнейшей поездке. Если риск серьезных неполадок в пути достаточно велик, то целесообразно выбрать другой вид путешествия, поскольку если машина сломается в Европе, то возникнет необходимость ее налаживать, либо буксировать в Россию, что в обоих случаях довольно дорого.

Размер багажника. Поездка требует достаточно много инвентаря, начиная от вещей и купленных сувениров и заканчивая палаткой (при проживании в кемпинге), коляской ребенка и велосипедом (при большом желании). Маленький багажник не позволяет взять все что хочется, напротив, требует порой существенно уменьшить количество вещей, не покупать различные громоздкие сувениры и не ночевать в кемпингах (палатка и спальные мешки не влезают).

Также стоит помнить, что при недостатке места в багажнике вещи обычно «переселяются» в салон и там закрывают обзор заднего окна, мешают комфортно сидеть и еще рискуют быть украденными. Поэтому большой багажник, конечно, гораздо удобнее маленького, хотя вряд ли размер багажника является наиболее важным требованием.

Отметим, что при недостаточности места во «встроенном» багажнике, может быть приобретен багажник (бокс) на крышу автомобиля, грузоподъемностью около 50 кг (есть разные варианты). Единственно, с полным боксом некоторые водители советуют не разго-

няться свыше 120 км/ч, учитывая некоторое ухудшение аэродинамических свойств машины и риск перевернуться.

Расход бензина/дизеля. Расход топлива является одним из трех наиболее существенных статей бюджета автопутешественника наряду с расходами на еду и отели. К примеру, если ваша машина потребляет 10 литров бензина на сто километров, то на проезд от Москвы до Бреста и обратно (около 2.000 километров) потребуется 200 литров бензина – 8.000 рублей, а от Бреста до Рима и обратно (около 4 тысяч километров) понадобится 400 литров бензина, что будет стоить примерно 32.000 рублей⁹, а общая цена бензина на путешествие – Москва-Рим-Москва составит **40.000 рублей**. Соответственно, если у вас внедорожник, потребляющий 20 литров, то расход на бензин удвоится и составит **80.000 рублей**. Как мы видим налицо определенное противоречие с критерием размера багажника, который как раз больше во внедорожниках, однако они потребляют больше бензина.

Дизель, как известно, дешевле бензина, соответственно машина на таком топливе будет экономичнее. Оба вида топлива продаются практически на каждой европейской заправке. При любом топливе необходимо иметь в виду, что поездка по Европе – это поездка по трассе без пробок со средней скоростью около 75 км/ч. При таком режиме средний расход топлива меньше, чем в городском цикле.

Количество мест. Количество мест в автомашине определяет количество пассажиров, которые отправляются в путешествие. Как правило, сколько членов семьи столько должно быть и мест. Но, как известно, есть легковые автомобили на 7 и 8 мест. При таком количестве пассажиров цена поездки на одного даже при условии повышенного расхода бензина, будет наименьшей. Чем больше людей, тем дешевле в целом поездка. Если же количество мест больше чем, количество пассажиров, то это дает больше места для багажа и больший комфорт поездки. В этом смысле интересно рассмотреть минивэны и автодома.

«Удобство сидения». Даже если формально количество мест совпадает с количеством пассажиров, это не значит, что всем им будет удобно. Например, на задних сиденьях во многих легковых машинах трем взрослым людям сидеть неудобно и на коротких расстояниях. Это параметр лучше сразу проверить элементарно сев втроем на заднее сиденье.

Ведь каждый день водитель и его пассажиры не менее трех-пяти часов сидят, почти недвижимо, в машине. Если к тому же еще небольшой багажник, то в салоне находятся и различные сумки, которые мешают сидеть. В итоге сидеть пассажиру может быть неудобно, а удобство – это очень важный параметр в длительных поездках.

Поэтому машина должна быть удобной для каждого пассажира, желательно с возможностью вытянуть ноги, принять комфортное положение. У каждого должно быть определенное личное пространство.

Допустимая масса. До поездки как-то забывается, что машина имеет ограничения по нагрузке. Конечно, как правило, допустимая масса позволяет разместиться всем пассажирам и багажу, но лучше все же проверить максимальную нагрузку по заявленным производителем характеристикам и также учесть, что в дороге может быть что-то куплено.

Допустимая нагрузка вычисляется как разница между полной и снаряженной массой. Снаряженная масса – это совокупная масса автомобиля со стандартным оборудованием и эксплуатационными расходными материалами (например, с залитым моторным маслом), полным баком топлива, но без пассажиров и груза, а полная масса – это с пассажирами и багажом. Допустимая нагрузка, как правило, не меньше 500 кг.

⁹ Из расчета 1 литр = 80 рублей в Европе и 40 рублей в Беларуси и России (подсчет примерный, без учета конкретно пройденного расстояния в каждой из этих стран).

К примеру, для Volkswagen Golf допустимая масса: $1750 - 1142 = 608$ кг. Дальше простая арифметика: вес пассажиров складывается с весом багажа (текущего и будущего) и итоговый результат проверяется на предмет допустимости нагрузки.

Скорость движения. Возможно, этот критерий звучит уже не актуально, все-таки современные машины способны ехать со скоростью 100 км/ч, но если техническое состояние машины не позволяет ехать хотя бы 80 км/ч, то путешествие может показаться невероятно долгим и доставить определенное дискомфорт. Кроме того, в Германии на некоторых дорогах установлено ограничение не только максимальной, но и минимальной скорости – водитель должен ехать со скоростью не менее 80 м/ч.

Обзорность. В Европе прекрасные виды гор, замков, городов и чем лучше их видно из машины, тем больше впечатлений получает пассажир. Таким образом, больший размер окон машины предпочтительнее маленьких окон.

Помимо этого, сами окна должны быть чистыми, не тонированными, так как это ухудшает обзор и фотографирование, которое чаще всего производится из закрытого окна. К слову сказать, автотуристу придется периодически очищать переднее окно от мух и насекомых, которые в огромном количестве размазываются по стеклу.

Безопасность пассажиров. Каждая машина имеет свой уровень безопасности, выраженный в количестве подушек безопасности, защищенности от боковых и лобовых ударов и т.д., кроме того, проводятся различные краш-тесты, результаты которых можно найти в интернете. По общему правилу, маленькие машины хуже защищают водителя, чем большие, также есть признанные лидеры в области безопасности. Однако безопасность определяется в первую очередь не машиной, а опытом и стилем езды водителя. Дополнительными критериями безопасности являются качество шин, исправность тормозной системы и пр.

Проезжимость. Для большинства маршрутов по Европе данный параметр не играет никакого значения. Напротив, качество трасс таково, что позволяет управлять спортивными моделями с низкой посадкой. На «природу» даже съехать не получится – большинство дорог отделено от нее забором, съездов практически нет, а если есть, то это асфальтовое покрытие. И трасса от Москвы до Бреста тоже отличного качества. Поэтому если машина ездит в России, то в Европе она точно проедет.

Кондиционер. Без кондиционера дальнюю поездку представить сложно. В жаркую погоду кондиционер позволяет охладить воздух в салоне, что позволяет лучше себя чувствовать.

Габариты машины (длина, ширина, высота). Улицы в Европе, по нашему субъективному мнению, в среднем уже, чем в российских городах. В некоторых случаях необходимо быть осторожным, даже при проезде между двумя рядами машин, стоящими на обочине. Однако если уж по ширине проезжают автобусы, то для любой легковой машины ширины будет достаточно.

Расстояния между машинами на парковке (если стоят не в ряд, а друг за другом), как правило, небольшое, а значит, длинной машине будет сложнее найти место. Кроме того, у длинной машины достаточно широкий разворот, что усложнит маневр на узком пространстве.

Для излишне высоких машин могут быть ограничения при заездах на подземные стоянки. В этом смысле маленький автомобиль более приспособлен для сравнительно тесных европейских городов. Хотя сказать, что это критическое требование нельзя – любая легковая машина по европейскому городу, а тем более по трассе, проедет.

Парктроник. Учитывая узость европейских улиц и плотность парковки машин парктроник может быть полезным.

Круиз-контроль («темпомат» в немецких машинах) – система автоматического поддержания постоянной скорости автомобиля. Данная функция позволяет установить опреде-

ленную скорость, с которой машина будет ехать без нажатия водителем педали газа. При торможении или нажатии педали газа данный режим прекращается. Данная функция может быть приятным дополнением к поездке, так как есть достаточно много участков, на которых можно без препятствий ехать с высокой скоростью.

Дополнительным плюсом является возможность установления предельной скорости, допустимой по правилам дорожного движения проезжаемой страны, что позволит не нарушать данные правила.

7. Европейская классификация легковых автомобилей: описание классов А, В, С, D, Е, F, S, М, J. Как выбрать подходящий класс для поездки в Европу?

Под вьюком верблюд может ходить до глубокой старости, то есть лет до 25, а иногда и более; лучшим временем считается период от 5 до 15 лет. Живет верблюд более 30 лет, а при хороших условиях даже до 40. Осенью, перед отправлением в караван, монголы предварительно выдерживают без пищи своих откормившихся летом верблюдов в течение десяти и более дней. Все это время верблюды стоят возле юрты привязанными за бурундуки к длинной веревке, протянутой по земле и прикрепленной к кольям, вбитым в почву. Пищи им не дают вовсе и только через два дня на третий водят на водопой. Подобное постничество перед работой необходимо для верблюда, у которого через это, по словам монголов, опадает брюхо и делается прочнее запасенный летом жир. На летнем корме и на свободе верблюд снова жиреет к осени и обрастает шерстью.

Николай Пржевальский. 1870—1873 гг. (По книге «Монголия и страна тангутов. Трехлетнее путешествие в восточной нагорной Азии»).

Чтобы облегчить задачу автотуриста по выбору машины для поездки (если такая возможность имеется) приведем европейскую систему классификации легковых автомобилей, основанную на делении на 8 классов, обозначаемых латинскими буквами А, В, С и т. д. Существует еще американская, японская, китайская и ряд других классификаций, но в России чаще всего применяется именно европейская. Например, «Е» класс для россиян ассоциируется с бизнес-классом, «А» класс представляется маленькой машиной – это и есть европейская классификация. Но для полного понимания требуется внести ясность.

Отнесение некоторых моделей к определенным классам по европейской классификации часто вызывает споры. Нет нет, да появляется машина, особенно произведенная не в Европе, которую сложно отнести строго к одному классу: то длиннее, то шире, то вместительнее. Даже европейский гранд Мерседес вносит определенную путаницу – модель С этой марки, как ни странно относятся к D классу машин по европейской классификации.

Да и сами классы в процессе применения обрастают дополнениями и подклассами. От источника к источнику, от автосалона к автосалону, можно увидеть новые буквенные обозначения, разные подклассы и «плюсы» (типа В+). Так как правильно? Как автовладельцу определить класс своего автомобиля?

По данным англоязычной Википедии¹⁰ в европейской классификации легковых автомобилей применяется деление на 8 классов: А, В, С, D, Е, F, S, М, J. Соответственно существование формализованных подклассов можно поставить под сомнение. Приведенному источнику можно доверять, поскольку Википедия ссылается на нормативный документ Европейской комиссии¹¹, правда достаточно старый – от 17.03.1999 года. В этом документе, ссылку на который мы привели, указывается, что **объективные критерии для**

¹⁰ Европейская классификация приведена по данным [битая ссылка] http://en.wikipedia.org/wiki/Euro_Car_Segment.

¹¹ Документ на официальном сайте Европейской комиссии [битая ссылка] http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m1406_en.pdf.

определения классов так и не были сформулированы, однако используется деление именно на 8 классов, которые мы и приведем ниже.

Сразу оговоримся, что наше исследование не претендует на подробное описание данной классификации, поэтому считаем допустимым ограничиться указанными источниками и приведенными на них примерами, не вдаваясь в правильность отнесения автомобилей к определенным классам. Допускаем, что эксперты могут отнести те или иные автомобили к другим классам и будут, возможно, правы, так как объективных критериев нет. Также следует обратить внимание читателей, что речь идет о классификации именно легковых автомобилей, а не допустим, грузовых. По этой причине, в эту классификацию не попадают микроавтобусы.

Итак, ключевым критерием подразделения легковых машин на классы по европейской классификации является длина и ширина машины (классы A,B,C,D,E,F), а для спортивных машин, минивэнов и внедорожников введено три дополнительных класса (S,M,J). Логикой выделения отдельных классов для этих машин, по-видимому, является их существенные отличия от других легковых автомобилей и особое функциональное предназначение. Иначе по длине и ширине эти машины могли бы попасть в предыдущие классы. Отметим, что для европейской классификации берутся именно базовые модели.

Классы не свидетельствуют о том хуже машина или нет. Это исключительно формальное деление по размеру машины либо функциональным признакам. И даже размер не всегда является определяющим признаком. Иного машину относят к определенному классу, даже если ее размер не совпадает с этим классом. Например, Volkswagen Passat относится к классу D, хотя по длине и ширине подпадает под бизнес-класс E.

Связь между классом и ценой машины достаточно условна. Часто бывает, что машина из «нижнего» класса стоит гораздо дороже машины из более «высокого» класса. Хотя если смотреть по модельному ряду одной марки, то каждый последующий класс от A класса до F это увеличение цены, а по классам S, M, J цена определяется по другим критериям и потому может быть как ниже, так и выше стоимости машин других классов.

Поэтому класс машины не должен смущать. Так, современные машины даже A класса могут подходить и для дальних поездок, а характеристики машины зависят не только от класса, но и от конкретных марок и моделей.

Класс А. Длина до 3,6 м, ширина до 1,6 м. Mini cars¹² («мини машины»). Типичными представителями являются Daewoo Matiz, Kia Picanto, Chevrolet Spark, Ford Ka, Renault Twingo, Peugeot 107, Opel Adam, Toyota iQ, Suzuki Splash, Hyundai Eon, Chery QQ, Citroen C1, Suzuki Wagon R¹³.

Это самые маленькие автомобили, предназначенные для «тесных» городских условий, поэтому часто называются городскими автомобилями. Хотя успешные случаи поездок в Европу на таких автомобилях известны. Эти машины удобны при парковке и маневрах, экономичны (некоторые потребляют 3,5—5 литров бензина на 100 километров). Кузов чаще всего хетчбек. Вследствие небольшого объема двигателя (часто менее 1 литра) еще называют малолитражками. К минусам можно отнести небольшой багажник, тесноту кабины, маленький топливный бак (в среднем 35 литров).

Что касается безопасности, надежности, ходовых и прочих качеств – нельзя сказать, что А класс хуже, чем машины других классов. Очень многое зависит от конкретного производителя. Однако именно этот класс, как класс не просто маленьких, а самых маленьких машин, предназначенных скорее для города, чем для дальних поездок, по нашему мнению,

¹² Здесь и далее английское описание класса дано по документу Европейской комиссии: [битая ссылка] http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m1406_en.pdf

¹³ Здесь и далее примеры машин приведены по данным [битая ссылка] http://en.wikipedia.org/wiki/Euro_Car_Segment и других открытых источников.

объективно, просто из-за малого размера, не может соединить в себе все указанные выше качества на высоком уровне.

Класс В. Длина 3,6—3,9 м, ширина 1,5—1,7 м. Small cars («малые машины»). Типичными представителями являются Volkswagen Polo, Audi A1, Nissan Micra, Skoda Fabia, Seat Ibiza, Hyundai Accent, Fiat Punto, Opel Corsa, Peugeot 208, Renault Clio, Renault Symbol, Ford Fiesta, Toyota Yaris, Mini, Mazda 2, Citroen C3.

В целом, машины класса В чуть крупнее и мощнее машин класса А, кроме того, могут быть как в виде хэтчбека, так и в виде седана и универсала. По характеристикам схожи с машинами класса А.

Класс С. Длина 3,9—4,3 м, ширина 1,6—1,7 м. Medium cars («средние машины»). Наиболее показательным примером является Volkswagen Golf, из-за чего С класс иногда называют «гольф-классом». Типичными представителями также являются BMW 1, Ford Focus, Audi A3, Renault Megane, Opel Astra, Peugeot 308, Honda Civic, Toyota Corolla, Toyota Auris, Nissan Almera, Kia Ceed, Kia Cerato, Mazda 3, Hyundai Elantra, Mitsubishi Lancer, Volvo V40, Citroen C4, Skoda Octavia, Subaru Impreza, Suzuki SX4.

Более трети машин в Европе относятся к классу С, что уже говорит о многом. Несмотря на внешнюю компактность, вместимость у данных машин приемлемая, есть место для багажа. Машины данного класса достаточно экономичны и при этом могут обладать отличными динамическими показателями. Вполне подходят по своим характеристикам для поездок в Европу.

Как правило, рассчитаны на пять пассажиров, но троим взрослым на заднем сиденье тесно, поэтому путешествие лучше планировать на четверых. Единственным, по сравнению с «большими» машинами, минусом можно назвать меньший простор внутри салона и ограничения в размере багажника, но здесь все зависит от количества пассажиров и объема багажа. Для компании из двух-трех человек с небольшим багажом данный класс машин вполне удобен, не говоря уже о плюсах экономии бюджета.

Класс D. Длина 4,3—4,6 м, ширина 1,69—1,73 м. Large cars («большие машины»). Типичными представителями являются: Chrysler 200, Honda Inspire, SAAB 9—3, Opel Insignia, Peugeot 508, Mazda 6, Ford Mondeo, Toyota Avensis, Toyota Camry (некоторые относят к E), Hyundai Sonata, Renault Latitude, Volkswagen Passat, Kia Optima, Audi A4, BMW 3, Mercedes-Benz C-класса, Lexus IS, Volvo S60, Citroen C5, Citroen DS5, Suzuki Kizashi, Subaru Legacy.

Машины D класса имеют вместительный салон и большой багажник, что наряду с высокими потребительскими качествами и доступной ценой делают этот класс, пожалуй, оптимальным вариантом для семейной поездки в Европу. Однако троим взрослым на заднем сиденье будет комфортно не во всех машинах.

Класс E. Длина 4,6—4,9 м, ширина 1,73—1,82 м. Executive cars («роскошные машины», «бизнес класс»). Типичными представителями являются: Jaguar XF, Saab 9—5, Hyundai Genesis, Volvo S80, Audi A6, BMW 5, Mercedes-Benz E-класса, Toyota Avalon, Citroen C6, Hyundai Grandeur, Kia Cadenza, Lexus ES.

Этот класс по просторности салона и потребительским свойствам позволяет совершить поездку с большим комфортом. Характеризуется значительным набором функций уже в начальной комплектации. Такие машины стоят дороже предыдущих классов и расход бензина, вследствие большей мощности и веса может быть выше.

Класс F. Длина более 4,9 м, ширина более 1,82 м. Luxury cars («представительские машины»). Типичными представителями являются: Bentley Mulsanne, Rolls-Royce Phantom и Ghost, Hyundai Equus, Jaguar XJ, Mercedes-Benz S-класса, BMW 7-й серии, Audi A8, Lexus LS, SsangYong Chairman, Volkswagen Phaeton, Maybach, Kia Quoris.

Эти машины используются чаще всего для выполнения представительских функций. Но теоретически путешествие в Европу на такой машине будут исключительно комфортно для пассажиров благодаря просторным салонам, удобным сиденьям и значительному набору функций.

Класс S. Sport coupes («спортивные купе»). S-класс можно условно¹⁴ разделить на пять подгрупп: **спортивные автомобили** (Audi TT, BMW 3, Mercedes CLK, Nissan 370Z), **автомобили класса GT** (Audi A5, Mercedes CL и BMW 6), **спорткары** (Audi R8, Mercedes SLS AMG, Lamborghini и Ferrari), **кабриолеты** – открытые автомобили с двумя рядами сидений (Audi A4 Cabrio, Mercedes CLK Cabrio и BMW 3 Cabrio) и **родстеры** – двухместные модели с открытым верхом (Audi TT Roadster, BMW Z4, Mercedes SLK, Porsche Boxster).

Основным признаком данного класса являются спортивные качества автомобиля и кузов купе (от французского coupé – «отрезать») с двумя боковыми дверями. Что касается удобства, то даже при наличии двух рядов сидений комфортно сидеть, как правило, удается только водителю и пассажиру, который сидит спереди. На задних сиденьях (если предусмотрены) в лучшем случае можно посадить детей. Багажник у таких машин маленький.

Вместе с тем, отличные европейские дороги гораздо лучше, чем российские подготовлены для поездок на таких машинах. Не в смысле скорости – максимальная скорость, как правило, ограничивается 110—130 км/ч (кроме Германии, где есть трассы без ограничения верхнего порога скорости), а в смысле большого количества полос, ровности покрытия, отсутствия ямок и колеи, малой загруженности.

Но размер багажника и низкая посадка уменьшают возможности автотуриста по багажу и ночевкам в кемпингах соответственно. Зимой же такая поездка еще более усложняется из-за сугробов. Кроме того, необходимо помнить, что российская часть путешествия и дороги некоторых стран Европы не Шенгенской зоны как раз могут быть не готовы к поездке на спортивной машине.

Класс M. Multi purpose cars («многоцелевые машины»). Традиционно к данной категории относят минивэны и универсалы повышенной вместимости. Однако мы в целях большего удобства сравнения разделим данный класс на четыре подкласса¹⁵: **микровэны** (автомобили на шасси моделей B класса) (Opel Meriva, Nissan Note, Renault Modus), **«фургончики» или «каблочки»**, часто используемые в коммерческих целях (Volkswagen Caddy, Peugeot Partner, Renault Kangoo, Skoda Roomster), **компактвэны** (универсалы повышенной вместимости, построенные на шасси моделей C класса) (Volkswagen Touran, Renault Scenic, Opel Zafira, Ford C-max, Citroen C4 Picasso) и **минивэны** (автомобили, которые изначально имеют, как минимум, три ряда сидений) (Peugeot 807, Ford S-max, Renault Espace, Volkswagen Sharan, Volkswagen Multivan).

Данные автомобили предназначены в основном для больших семей, имеют просторные салоны, хорошую обзорность. Вместимость – от 5 до 7 человек, что не требует получения водительских прав категории D, необходимых для машин с 8 и более местами (микроавтобусы)). Третий ряд кресел в некоторых автомобилях данного класса являются съемным, что позволяет увеличить размер багажника. Пожалуй, для поездок семьей в Европу машины данного класса являются одним из самых лучших вариантов по своим потребительским качествам. Также нельзя забывать и об уменьшении цены путешествия в зависимости от количества человек.

Отметим, что есть еще категория «больших» минивэнов, в которых более 8 мест, например, Volkswagen Transporter, Ford Transit, которые являются скорее микроавтобусами,

¹⁴ Европейская классификация подобной сегментации не имеет, однако спортивные машины настолько разные, что целесообразно разделить их на дополнительные группы. Сегментация на подгруппы приведена по ресурсу: [битая ссылка] <http://auto.onliner.by/2010/11/26/klassifikaciya/>.

¹⁵ По данным [битая ссылка] <http://auto.onliner.by/2010/11/26/klassifikaciya/>.

чем легковыми автомобилями в европейской классификации. Однако для поездки в Европу подобные микроавтобусы вполне могут быть рассмотрены, поскольку уровень комфорта и вместимости в таких машинах может быть максимальным, вплоть до возможности ночевки внутри автомобиля. Здесь же отметим существование особого класса автомобилей для поездок в Европу – караваны и автодома, которым посвящена отдельная глава данной книги.

Класс J. Sport utility cars, including off-road vehicles («автомобили для активного отдыха, включая внедорожники»). Сразу поясним, что слово «sport» в описании данного класса не значит, что автомобиль является «спортивным», в смысле скоростным, гоночным – для этого есть класс S. «Sport utility» скорее следует переводить как автомобиль для активного отдыха, включая поездки на природу, поэтому к классу J относятся кроссоверы и внедорожники.

Типичными представителями являются **небольшие внедорожники или кроссоверы** (BMW X3, Audi Q5, Mercedes GLK, Toyota RAV4, Honda CR-V, Volkswagen Tiguan), **средние внедорожники** (BMW X5, Mercedes ML, Volkswagen Touareg, Porsche Cayenne, Jeep Grand Cherokee) и так называемые **тяжелые внедорожники** (Mercedes GL, Audi Q7, Cadillac Escalade, Toyota Land Cruiser 200).

Кроссоверы, или как их еще называют «паркетные джипы», нельзя назвать полноценными внедорожниками – проходимость их достаточно условна, хотя и лучше чем у машин остальных классов. А вот некоторые тяжелые внедорожники по своим характеристикам предназначены для поездок по бездорожью.

Но необходимы ли эти качества при поездке по Европе? Дороги в европейских странах, как правило, не требуют от машин подобных свойств, парковка на тротуарах запрещена, максимум для чего может пригодиться мощь внедорожника – это доехать до кемпинга по проселочной дороге, либо зимой выехать из завалов снега при чрезвычайном снегопаде. Рассматривать поездку в Европу как сафари тоже не имеет большого смысла – не этим она славится, а проезд на машине по дикой природе зачастую запрещен. Да и цель у большинства автотуристов посмотреть достопримечательности, а не совершить маршрут с препятствиями, хотя, конечно, есть автолюбители намеренно выбирающие подобные маршруты.

Поэтому, на наш взгляд, качества внедорожника при поездке на запад материка не особо нужны. Может быть поэтому, тяжелые внедорожники в Европе встречаются гораздо реже, чем в России.

Но самый главный вопрос внедорожника в расходе бензина. В некоторых больших внедорожниках расход зачастую около 20 литров, а в Европе цена литра бензина доходит до 80 рублей, а значит, поездка в такой машине увеличивает стоимость путешествия.

Однако вышеуказанное нисколько не является препятствием для поездки на машине класса J. Следует вспомнить о просторности данных машин, комфорте для пассажиров, больших багажниках. Количество мест в некоторых внедорожниках семь, что также является плюсом. При этом Европа-Европе рознь. Если ехать в Италию на внедорожнике еще кажется странным, то для Финляндии выбор такой машины вполне обоснован.

8. Что такое караванинг? Описание, плюсы и минусы, нюансы поездки

Дом, который мы везли с собой, строился на моем участке в Бюндефьорде, так что я мог следить за работой на всех стадиях. Строили его братья Ханс и Ерген Стюбберюд, и они по праву могут гордиться великолепным результатом. Стройматериалы были превосходного качества. Дом был 8 метров в длину и 4 – в ширину. Высота от пола до конька – около трех с половиной метров. Обыкновенный дом, с двускатной крышей и двумя комнатами. Одна, длиной в 6 метров, должна была служить спальней, столовой и гостиной. Другая комната, длиной в 2 метра, предназначалась для кухни, это были владения Линдстрёма. Из кухни через люк можно было попасть на чердак, где предполагалось хранить часть провианта и снаряжения. Стены были из трехдюймовых досок с воздушной изоляцией. Воздушная прослойка отделяла от досок наружную и внутреннюю обивку. Для изоляции использовали картон. Пол и потолок двойные, крыша одинарная. Толстые, крепкие двери стесаны по краю наискось, чтобы плотнее закрывались. Два окна: одно, в торцевой стене, с тройной рамой, другое, на кухне, с двойной. На кровлю мы взяли толь, для полов – линолеум. В комнате было две вентиляционные шахты: одна вытяжная, другая для поступления свежего воздуха. Вдоль стен шли в два этажа койки для десяти человек: у одной стены шесть, у второй – четыре. Осталось только назвать стол, табуретки для каждого и керосиновую лампу. Половину кухни занимала плита, вторую половину – буфет и полки. Дом основательно просмолили, все части тщательно поместили, чтобы легче было его собрать. Для крепления дома к грунту, чтобы его не снесли антарктические бури, я попросил ввинтить по крепкому рыму в обоих концах коньковой балки и в каждый из четырех угловых столбов. Мы взяли с собой шесть метровых рым-болтов, намереваясь вбить их в лед барьера. Эти болты и рымы на доме мы думали соединить стальными тросами, которые натягивались винтовыми талрепами. Кроме того, имелись запасные цепи, их можно было перекинуть через крышу с обеих сторон, если буря станет очень свирепствовать. Обе вентиляционные шахты и колпак над дымоходом прочно крепились снаружи оттяжками.

Руаль Амундсен. 1910—1912 гг. (По книге «Южный полюс»).

Для автотуристов, которые хотят взять с собой в путешествие уменьшенное подобие своей квартиры, существует караванинг (от англ. caravan – фургон, вагончик), то есть автотуризм с проживанием в домах на колесах.

Автодом или караван – это компактный домик на колесах, в котором предусмотрена кровать (одна и больше), стол, стулья, кухня (газовая плита, раковина), холодильник, биотуалет, душ, горячая и холодная вода, шкафы для одежды, различные полки. Иногда дом на колесах оборудован отдельным душем, телевизором, кондиционером, увеличенными баками для воды, маркизой – растягивающимся навесом, большим гаражным помещением для легкого мотоцикла или велосипедов. При этом, внутреннее пространство автодома может трансформироваться – кровати убираться, сиденья водителя поворачиваться назад и т. д.

Отличие автодома от каравана лишь в том, что в автодоме автомобиль неразделим с жилым модулем (точнее жилой модуль поставлен на шасси микроавтобуса или иного авто-

мобиля), а **караван** – это жилой прицеп, для буксирования которого требуется транспортное средство. Существуют как небольшие 2—4-х местные одноосные караваны, которые можно транспортировать небольшим автомобилем, так и довольно длинные, двухосные – до 9 метров в длину с 6—7-ю спальными местами, для перевозки которых необходим мощный автомобиль, например, внедорожник. Далее мы будем называть и караван и автодом единым названием автодом.

Караванинг – это путешествие на автодоме или с караваном. Если в России караванинг почти не развит, то в Европе это целая индустрия, включающая в себя производителей автодомов, прокатные организации, кемпинги. Согласно статистике Европейской ассоциации караванов (ECF), общее количество зарегистрированных автодомов в Европе достигает 1,35 млн, а караванов 4 млн единиц.

По данным Европейской Федерации Ассоциаций Кемпингов и Караван-стоянок на сектор кемпингов и караванинга каждый год приходится в среднем 23% всех отдыхающих в Европе (для примера Германию за 2009 год посетило 5,5 млн автотуристов). Та же статистика показывает, что европейский автотурист в течение года совершает 3—4 поездки, половина из которых подразумевает поездки на расстояние свыше 1.000 км¹⁶.

Сектор караванинга в Европе предоставляет 10,8 млн мест для ночлега туристов, к примеру, только в Германии существует более 3,5 тысяч кемпингов различной категории. Для сравнения традиционный гостиничный бизнес предусматривает 8,7 млн мест¹⁷.

В популярности караванинга может легко убедиться любой путешествующий по Европе автотурист – автодома и караваны встречаются на дорогах очень часто и под завязку заполняют популярные кемпинги. Довольно часто можно увидеть кемпинг, заполненный 10—20 такими домами, с тентами, раскладными стульями и столами, причем некоторые останавливаются так отдыхать на весь сезон.

Фактически караванинг – это максимальная степень автотуризма, предусматривающая наибольшие возможности и уровень свободы. И потому караванинг многие считают не просто автотуризмом, а образом жизни. Мобильность, автономность и комфорт – вот три составляющих философии караванинга.

Любители данного вида отдыха объединяются в различные ассоциации, к примеру, в России существует Лига Караванеров ([битая ссылка] <http://www.caravanliga.ru/>), Российский клуб караванеров ([битая ссылка] <http://caravaners-club.ru/>). Есть также Международная Федерация Кемпинга и Караванинга (FICC). Более того, проводятся специальные выставки домов на колесах, собирающих десятки тысяч посетителей, например Caravan Salon в Дюссельдорфе (Германия).

Плюсы караванинга:

Обеспечивается гораздо более высокий уровень комфорта поездки. Это и понятно – практически все удобства квартиры находятся в доме на колесах, в котором путешествует турист. Единственно в прицепах нельзя находиться во время передвижения.

Существенно снижаются расходы на проживание. Автотурист на ночь останавливается в кемпингах, а ночует в своем доме. Ночь в отеле стоит дороже, чем ночь в кемпинге.

При желании существенно снижаются расходы на питание. Благодаря наличию кухни в автодоме автотурист готовит самостоятельно.

Инфраструктура европейских кемпингов на текущий момент такова, что в транспортной доступности с каждой достопримечательностью можно найти кемпинг, а значит на автодоме можно посетить все основные достопримечательности.

¹⁶ Статистика дана по состоянию на 2009 год по источнику: [битая ссылка] http://russiaturforum.com/upload/2012v2/smolensk/caravaning_doclad.pdf

¹⁷ Данные с сайта [битая ссылка] http://www.laura-hymer.ru/analytics/press_analytics_002.php по состоянию на 2003 год.

Сами кемпинги – это не просто места в лесу, а зачастую развитые туристические центры, включающие в себя охрану, рестораны, интернет, бассейны, душ, туалет и многое другое, благодаря чему отдых в кемпинге порой лучше, чем в гостинице.

Ночевка в кемпинге более благоприятна для здоровья автотуриста, чем ночевка в отеле. При этом некоторые кемпинги располагаются в живописных местах, недалеко от природных достопримечательностей: озер, горных массивов, где отелей и гостиниц нет.

При отсутствии кемпинга вполне можно заночевать на заправках и кемпстоянках рядом с дорогой.

Для поездки на автодомах массой менее 3,5 тонн и менее 8 мест, как правило, достаточно обычных водительских прав категории «В».

Возможность взять/купить больше вещей. К примеру, можно взять велосипед – очень нужную вещь при поездке на автодоме.

Для получения визы могут быть забронированы кемпинги.

Минусы караванинга:

Достаточно медленная скорость поездки, по сравнению с легковым транспортом, хотя со скоростью 100 км/ч могут ехать практически все автодома.

Из-за невысокой скорости – небольшие расстояния, преодолеваемые за день. Предел поездки на автодоме в день около 500 км (если один водитель), но примечательно, что при сдаче в аренду автодома арендодатель устанавливает ограничение дневного пробега в 150 км.

При покупке дома на колесах сомнительны перспективы его использования в России: на работу на нем не поедешь, заменить полноценную квартиру автодомом не способен, особенно в зимнее время, а время отпуска ограничено. Однако существует возможность взять автодом в аренду, хотя в этом случае плюсы караванинга, связанные с экономией практически полностью нивелируются ценой аренды (если брать напрокат в России цена аренды составит 7—10 тыс. рублей в сутки).

Скорее особенностью, чем минусом дома на колесах можно назвать необходимость определенных технических требований к месту ночевки, а именно возможность подключения к электричеству (чтобы не разряжать аккумулятор автодома) и наличие специальных сооружений для слива отходов. Большинство европейских кемпингов таким требованиям соответствуют.

Особенностью автодома являются его значительные габариты, которые требуют от водителя определенных умений. Из-за «плохих» аэродинамических свойств автодомом немного покачивается на ветру, а при поворотах на высокой скорости может перевернуться. Еще более сложен в управлении караван (прицеп). Наверное, все водители, когда-либо управляющие прицепом, знают, как сложно сдавать назад, чтобы прицеп ехал прямо, а не норовил куда-нибудь свернуть. Также в поворотах прицеп может опасно занести. Но стоит отметить, что есть автодома и караваны компактные по размерам и простые в управлении, например, в виде переоборудованных минивэнов (микроавтобусов) или двухместных прицепов.

Покупать или брать автокемпер в аренду решать самому автотуристу. В любом случае, для первого раза рекомендуется попробовать взять напрокат и сделать пробную поездку по России, единственно заказ необходимо сделать заранее, так как желающих может быть много. В России прокатом автодомов, в том числе с правом выезда в Европу, занимается несколько компаний, в основном находящихся в Москве и Санкт-Петербурге (подробнее об аренде в Европе в следующей главе).

Также в России есть компании продающие автодома и караваны, к примеру, [битая ссылка] <http://www.autolord.ru/>, [битая ссылка] <http://www.kemper.ru/>, [битая ссылка] <http://www.kemping.ru/>

autoyahta.ru/, [битая ссылка] <http://autocamper.ru/>. На этих же сайтах можно посмотреть модели домов на колесах.

Цены новых автодомов в среднем около 1,5—2,5 млн рублей (верхний предел может быть сравним с ценой настоящей квартиры), а подержанных 1—2 млн. Новые прицепы стоят в среднем дешевле, начиная от 600—700 тыс. рублей. Отметим, что низовой предел стоимости автодомов и караванов может быть достаточно демократичным – начиная от 200—300 тыс. рублей.

9. Аренда машины или каравана в Европе: перечень основных прокатчиков, критерии выбора фирмы, примеры цен, основные условия аренды, ответственность, страхование, минимальный возраст

25 сентября мы прибыли в Томск и остановились в гостинице; нужно было подготовиться к проезду на колесах 1500 с лишним верст до Иркутска и снарядиться соответственным образом. Прежде всего нужно было купить тарантас; не имея его, пришлось бы ехать «на перекладных», т.е. на каждой станции почтового тракта менять не только лошадей и ямщика, но и экипаж и перекладывать весь свой багаж днем и ночью из одной повозки в другую. Имея свой тарантас, проезжий менял только лошадей и ямщика. Новый тарантас на длинных дорогах, до известной степени заменяющих рессоры, с опускающимся верхом и большими фартуками для пассажиров и для ямщика на козлах, стоил недорого, 150 или 200 рублей, насколько помню. К нему нужно было приспособить и багаж, заменяющий сидение. Мы привезли большую часть багажа в корзине, совершенно неудобной в качестве сидения. Пришлось купить большой плоский чемодан и матрац, из которых и составилось сидение, или вернее лежанка, так как удобнее ехать в почти лежащем положении. Владимир Обручев. 1888—1914 гг. (По книге «Мои путешествия по Сибири»).

Альтернативой поездке на своей машине является аренда машины уже на месте. Алгоритм примерно таков: на самолете или поезде вы добираетесь до какого-либо города Европы, заранее забронировав автомобиль и просчитав будущий маршрут. В этом городе вы арендуете автомобиль, затем путешествуете по Европе и сдаете автомобиль либо в том же, либо в другом городе. Это отличный вариант поездки по Европе на автомобиле для жителей восточной части России, для тех, кто едет в первый раз и хочет лишь попробовать, да и для всех остальных. А для поездки на автодоме аренда в Европе, пожалуй, гораздо удобнее покупки автодома/аренды в России. А теперь обо всем по порядку¹⁸.

Плюсы аренды автомобиля в Европе:

В целом дешевле, чем поездка на собственной машине.

Не тратится несколько дней на поездку до Европы и обратно, поскольку путешественник долетает до места назначения на самолете (неприменимо для поездки на поезде).

Собственная машина не изнашивается и не попадает под риск быть разбитой или поцарапанной.

Риски повреждения арендованной машины полностью застрахованы теми, кто сдает в аренду. В случае повреждения или ДТП платить за ущерб машине и третьим лицам не придется (но есть свои нюансы, о которых позже).

Отсутствуют расходы на страхование своего автомобиля, покупку навигатора, европейских карт.

¹⁸ Выражаем благодарность Аминову А. П. за помощь в подготовке материала.

Сдать машину можно в другом городе, а не том, где была получена.
Все основные плюсы поездки на автомобиле сохраняются.

Минусы, а скорее особенности, аренды автомобиля в Европе:

Появляются расходы в виде стоимости аренды автомобиля.

Появляются расходы на билеты до Европы, которые не распределяются на всех, как при поездке на своей автомашине, а суммируются пропорционально количеству пассажиров.

Есть определенные ограничения по выбору автомобиля (финансовые, наличие/отсутствие, марки и модель машины).

Меньшие возможности по провозу багажа (одно дело вещи помещаются в свою машину, другое – транспортируются на самолете).

Существуют различные риски аренды: предъявление неожиданных финансовых претензий, повышение цены аренды.

Сохраняется обязанность платить за бензин, платные дороги/виньетки и штрафы.

Перечислим основные нюансы аренды автомобилей в Европе:

Выбор прокатчика. Начинается аренда автомобиля еще в России. Автотурист выбирает по интернету компанию, наиболее удовлетворяющую его потребностям и возможностям. В Европе существует обширная сеть компаний, предлагающих услуги проката автомобилей, например, их можно найти по сайту [битая ссылка] <http://www.rentalcars.com/>.

Но мы остановимся только на самых крупных международных компаниях, за которыми стоит определенная репутация, длительная история и опыт работы, помимо того, что эти компании имеют представительства во многих городах:

Hertz: [битая ссылка] <http://www.hertz.com/>;

Avis: [битая ссылка] <http://www.avis.com/>;

Europcar: [битая ссылка] <http://www.europcar.com/>;

Sixt: [битая ссылка] <http://www.sixt.com/>.

Почитайте англоязычную версию сайта, чтобы хотя бы привыкнуть к основным терминам аренды автомобилей и понимать тех, кто с вами будет говорить устно, ведь одно дело вы смотрите по сайту, где все интуитивно понятно, а другое – слушаете представителя компании на слух.

Запомните следующие выражения: rent a car (взять машину на прокат), pick up (забирать), return (возвращать), location (местоположение), vehicle (машина), manual transmission (ручная коробка передач), automatic transmission (автоматическая коробка передач), make a reservation (зарезервировать), air conditioning (кондиционер), refueling (заправка).

Выбор должен определяться прозрачностью условий договоров, ценой и многими другими параметрами, которые мы перечислим далее. Иногда бывает, что возвратившись в Россию турист обнаруживает, что с его кредитной карты списаны значительные суммы за «ремонт», о котором он и не знал или же, сразу после получения автомобиля со счета списывается сумма оплаты, а блокировка той же суммы при выдаче машины не снимается (на этот счет надо сохранить чеки об оплате и выслать их в банк, иначе по правилам платежных систем блокировка может висеть 30 дней). Спорить потом с компаниями, находящимися в других странах, накладно и почти нереально, поскольку выдают машины одни, а беседы ведут специалисты колл центров. Приведем основные критерии выбора подробнее.

Цена аренды. Цена зависит от трех основных параметров – **класса машины, срока аренды и дополнительно-обязательных услуг**. Чем больше срок аренды, тем цена за день меньше. Чем меньше класс автомобиля, тем дешевле. Приведем данные с сайта компании Hertz для срока аренды в **1 неделю** в июне и получении и сдаче машины в Вене:

Аренда автомобиля Smart (двухместный) при оплате на месте будет стоить 23,7 тыс. рублей¹⁹, при онлайн – 16,9 тыс. рублей.

Ford Ka – на месте 25,6 тыс./онлайн 18,3 тыс.

Ford Fiesta – на месте 27,2 тыс./онлайн 19,7 тыс.

VW Golf – на месте 29,6 тыс./онлайн 21,7 тыс.

Ford C-Max – на месте 25,1 тыс./онлайн 33,6 тыс.

В указанную выше сумму **включены** (в компании Hertz):
безлимитный пробег (нет ограничений по километражу);
виньетка для проезда по Австрии (ведь в рассматриваемом примере мы берем и возвращаем автомобиль в Вене);

налоги и другие доплаты;

страхование на случай угона;

страхование перед третьими лицами;

ограниченная (не полная!) ответственность за повреждения (Collision Damage Waiver), которая означает, что если повреждение не превысило суммы франшизы (500—900 евро), то стоимость ремонта в пределах этой суммы возмещает автотурист из своих средств, причем сумма франшизы **сразу замораживается** на карте (надо быть к этому готовым) и возвращается уже после сдачи автомобиля, за вычетом повреждений (турист на этот момент уже может находиться в России);

зимние шины (в период с 1 ноября по 15 апреля), однако аренда цепей стоит дополнительных денег);

станционный сбор (применяется при аренде в аэропортах, железнодорожных станциях);

регистрационный сбор и дорожный налог.

В цену не включены:

заправка бензином на дороге (автомобиль предоставляется с полным баком и сдается с полным баком, либо оплачивается определенный штраф и стоимость бака). Есть также компании, которые предлагают оплачивать бак у них. Имейте в виду, что часто компания берет залог за полный топливный бак и блокирует эту сумму на вашей кредитной карте;

оплата платных дорог и виньеток, кроме виньетки страны получения автомобиля;

супер страховое покрытие (Super Cover), при котором страховая компания возмещает полностью ущерб от повреждения автомобиля (можно приобрести только во время получения автомобиля на месте, будет стоить около 1000—2000 рублей в день). В этом случае абсолютно все расходы при повреждении или угоне возмещает страховая компания. Но в это покрытие не включаются поломанные ключи и навигатор (у других прокатчиков: разбитые стекла и продырявленные шины). Рекомендуем выбирать компании с наличием полной страховки и приобретать данный вид страхования. Однако, как и в любом договоре страхования и здесь предусмотрены исключения, например, при совершении ДТП в состоянии алкогольного опьянения или при угоне по невнимательности водителя (в машине оставлены ключи зажигания) в выплате откажут;

персональное страхование от несчастных случаев (имейте в виду, что для получения визы вы сдаете в визовый центр «страховку» от несчастных случаев, а значит уже застрахованы);

доплата за «молодость» водителя (Young Driver Surcharge): около 4000 рублей в неделю при возрасте с 19/21 до 25 лет, а некоторые дорогие классы автомобилей нельзя взять в прокат до достижения 25 лет;

¹⁹ Курс 1 евро=68 рублей.

детское кресло 3000 рублей (для Австрии крепления для детей необходимо приобретать до достижения ребенком возраста 14 лет);

навигатор 6000 рублей (можно взять с собой из России);

дополнительные водители (если вы собираетесь водить вдвоем, то необходимо это указать).

Отметим важный нюанс – цена машины в момент заказа и оплаты на месте может отличаться. Также, если вы выбираете сдачу автомобиля в другой стране (не в той, которой получали), то цена аренды может быть существенно выше.

В любом случае цены в данной книге могут отличаться от тех, которые будут в момент заказа и при заказе в разных компаниях, поэтому тщательно проверяйте цену и что в нее входит/не входит.

Форма оплаты. Выгоднее всего оплачивать через интернет. Наличная оплата, как правило, **не принимается**. Оплатить можно на месте (то есть в офисе прокатчика), либо онлайн из России, но в любом случае по кредитной карте (дебетовые карты, то есть по которым отсутствует лимит кредитования, очень часто не принимаются), причем только по карте определенных типов и эмитентов (допустим, Visa Electron может не подойти) – проверяйте на сайтах прокатчиков. По дорогим маркам могут потребовать наличия не менее двух кредитных карт.

При заказе на сайте кредитная карта должна принадлежать лицу, которое осуществляет бронирование. Также на карте должно быть достаточно средств, чтобы покрыть все расходы – будьте готовы, что сумма оплаты аренды, франшиза по страхованию и за полный бак бензина будет заблокирована, то есть в рамках данной суммы установлен запрет на расходные операции.

Выбор автомобиля. Выбор автомобиля предопределяется количеством человек и возможностями. Но необходимо иметь в виду, что на сайтах указывается лишь класс автомобиля. Фактический арендуемый автомобиль будет зависеть от марки/модели класса автомобиля, доступной в момент заказа – вместо черного Seat Ibiza могут дать голубенький Hyundai i20. При этом, если прокатчик не сможет обеспечить нужный класс автомобиля, то предоставляет автомобиль из следующего доступного класса без дополнительной платы. Поэтому не спешите из самолета бежать к стойке аренды машины – возможно, вам достанется более престижная машина.

Основные условия и нюансы аренды. Следует выбирать компании, которые подробно описывают условия аренды на своих сайтах. В любом случае, получая автомобиль, вы заключаете договор с прокатчиком, в котором прописаны условия аренды, что включено в стоимость и многое другое, но договор будет не на русском языке. Из основных условий и нюансов аренды автомобиля в Европе выделим:

Количество километров, которое можно проехать за один день, как правило, не ограничено, но есть компании, которые устанавливают дневной километраж и доплату за каждый последующий километр. В последнем случае – проверяйте при сдаче автомобиле, чтобы в акте был указан реальный пробег без ошибок. Советуем выбирать компании с неограниченным пробегом.

При получении автомобиля следует тщательно осмотреть сколы и царапины и сравнить с теми, что указаны в документах, иначе при сдаче автомобиле с вас могут спросить заплатить за них. Компании, сдающие автомобили в аренду, обычно тщательно осматривают сдаваемые автомобили, кроме случаев наличия полной страховки (Super cover).

При сдаче автомобиля проверьте, чтобы в акте было указано об отсутствии сколов, царапин и иных повреждений. Если же компания предлагает просто оставить автомобиль и у вас нет полного страхования, то лучше все-таки настоять на акте, чтобы избежать каких-либо претензий потом.

Проследите, чтобы в актах о получении и о сдаче автомобиля было написано точное время.

Уточните, что понимается под сутками. В некоторых компаниях сутки исчисляются не с момента получения автомобиля, а, допустим, с 12 до 12, как в отеле.

Тщательно прочтите условие договора о том, какие услуги включены в стоимость цены. Вообще – прочитайте договор до оплаты, если же вам его не дают – лучше поищите другую компанию.

Если вы не прибываете к месту получения автомобиля в течение определенного времени (в Hertz час, кроме задержки авиа рейсов), то бронирование аннулируется.

Возможность бесплатной отмены бронирования, как правило, имеется не позднее чем за 2 часа до назначенного времени.

Если вы не укладываетесь в срок сдачи автомобиля, может быть предусмотрен льготный период, например в Hertz задержка на 29 минут не оплачивается. При получении автомобиля уточните, во сколько вам необходимо сдать автомобиль и сколько будет стоить задержка.

До отъезда обязательно уточните куда звонить и что делать во внештатных ситуациях, предусмотрена ли компанией техническая помощь на дорогах.

Желательно проверить есть ли в багажнике запасное колесо.

Бронировать или брать на месте? Если не забронировать машину заранее, то есть риск, что в сезон вы не получите автомобиля.

При бронировании имейте в виду, что даты получения и сдачи машины иногда указываются в формате месяц/день/год, а не день/месяц/год. Кроме того, начало недели при графическом изображении календаря часто является воскресеньем, а не понедельником.

Место получения и сдачи автомобиля. Очень удобно, когда машину можно взять на прокат сразу в аэропорту или на вокзале. Поэтому именно в этих местах сосредоточено большинство точек для сдачи машин в аренду. Сдавать машину также удобно в том месте, откуда вы выезжаете – аэропорт/вокзал.

Для тех, кто планирует путешествовать по многим странам Европы, с разными начальными и конечными точками, важно, чтобы компания имела представительство в разных городах, чтобы сдавать машину в другой стране.

Какие документы требуются для аренды автомобиля. Для того, чтобы вам предоставили машину необходимо предъявить следующие документы:

Международные водительские права (российские права не являются международными, хотя практически все компании принимают российские права). Также могут потребовать оригинальные российские права. Причем стаж вождения (считается по дате выдачи первых водительских прав) должен быть не менее года (в некоторых случаях 6 месяцев или 2 года).

Документ, удостоверяющий личность (загранпаспорт).

Ограничения движения по другим странам. При выборе компании, сдающей в аренду автомобиль, следует внимательно прочесть в какие страны автотурист может выехать. Имеется в виду, можно ли ездить по странам Европы, кроме той, где взят автомобиль. Ведь от этого зависит маршрут поездки.

К примеру, на сайте компании Hertz указано о запрете выезжать в Албанию, Армению, Азербайджан, Белоруссию, Боснию и Герцеговину, Болгарию, Эстонию, Грузию, Казахстан, Кыргызстан, Латвию, Литву, Македонию, Молдавию, Черногорию, Румынию, Россию, Сербию, Таджикистан, Турцию, Туркменистан, Украину и Узбекистан.

Там же указано, что для поездки в Хорватию, Чехию, Венгрию, Польшу, Словакию и Словению требуется дополнительная оплата 50%, а в Италию на Мерседесах Е и S класса въезд запрещен.

Программы лояльности и акции. Даже после первой аренды ряд компании предоставят вам различные бонусы (скидки, дополнительные услуги) на следующий заказ, а если вы станете постоянным клиентом, то объем привилегий вырастет.

Также, довольно часто прокатчики устраивают различные акции, позволяющие дешевле, чем обычно снять в аренду автомобиль. О таких акциях необходимо следить на сайтах прокатчиков.

Аренда автодомов и караванов.

Как мы уже говорили в разделе про караванинг – можно снять автодом и в России, но это будет достаточно дорого – 7—10 тыс. рублей в сутки. А какова цена в Европе?

Аренда автодомов и караванов отличается от аренды легковых автомобилей. Hertz и Avis не сдают в аренду дома на колесах (максимум минивэны и микроавтобусы). Приведем сайты некоторых компаний, которые предоставляют возможность арендовать автодом или караван на территории нескольких европейских государств: [битая ссылка] <http://www.ukandeuropetravel.com/motorhomes.shtml>, [битая ссылка] <http://www.blurent.com>, [битая ссылка] <http://www.mcrent.eu/>, [битая ссылка] <http://www.eubookingsdata.com/>, [битая ссылка] <http://www.motorhome-hire-france.com/>.

Двухнедельная аренда автодома в Германии при поиске по сайту [битая ссылка] <http://www.eubookingsdata.com/> стоит дешевле, чем в России, а именно:

на 2-х человек от **1.450 до 1.950 евро**;

на 4-х человек от **1.800 до 2.100 евро**.

При том, что жить автотурист будет в самом автодоме, останавливаться в доступных по цене кемпингах и готовить самостоятельно, такая цена может быть привлекательной.

На сайте [битая ссылка] <http://www.motorhome-hire-france.com/> аренда **на 1 месяц 4-хместного автодома** во Франции стоит от **3.500 до 5.000 евро**.

В эту цену не входит GPS навигатор (10 евро в день), кухня – столовые приборы, стаканы, тарелки и пр. (60 евро за весь период), финальная уборка автодома, если вы не планируете (110 евро), столик и 4 стула (50 евро), тент (10 евро в сутки), постельное белье (35 евро для одного человека), детское сиденье (30 евро), велосипед (10 евро в сутки), отопление и газ для подготовки пищи (25 евро).

Приведем для примера условия аренды, на которые ссылается данный сайт²⁰:

необходимо оплатить задаток не менее чем 400 евро не позднее, чем за 52 дня до начала аренды;

задаток при отмене бронирования не возвращается, но можно купить защиту от отмены бронирования за 1,9% от цены аренды;

оплата аренды во всех случаях производится до получения дома на колесах;

в стоимость аренды включается страхование ответственности перед третьими лицами, страхование от кражи и повреждения;

на период аренды помимо платы за аренду вносится залог в размере 1,5 тыс. евро;

в день можно проезжать только определенное количество километров (не более 150 км в день, а далее 0,25 евро за км), либо покупать возможность проезжать неограниченное расстояние;

водитель должен быть не младше 21 года и не старше 70 лет;

ездить можно только по асфальтированным дорогам, нельзя использовать в гоночных целях и превышать скоростной режим, нарушать правила дорожного движения – в случае нарушения любого из правил влечет конфискацию транспортного средства и потерю суммы залога;

²⁰ Правила приведены на ресурсе [битая ссылка] http://www.eubookingsdata.com/terms_condition.php?qot_id=4946530.

за 15 дней до аренды необходимо направить копии паспортов всего экипажа, включая детей, копию международных водительских прав (и копии российских прав) всех, кто будет управлять транспортным средством, номера телефонов и номер и дату рейса прилета (если требуется трансфер от аэропорта);

транспортное средство должно быть возвращено в тех же условиях, в которых было получено, то есть с полным баком бензина, полным уровнем масла и в хороших гигиенических условиях, в частности туалет и серые баки для воды должны быть очищены (выпускные клапаны открыты).

Из других особенностей аренды автодомов, выделим:

минимальный срок аренды, как правило, 7—14 дней (в высокий сезон 14 дней);

в выходные дни и в местные праздники услуги не оказываются, то есть нельзя снять автодом приехав в воскресенье;

иногда нельзя сдать автодом в другом месте;

перед получением автодома вы получаете курс правил пользования.

Для того, чтобы быть точно уверенным, что автодом будет вас ждать целесообразно позвонить по контактным телефонам, указанным на сайте, либо направить письменный запрос с формы, доступной на сайтах или по email.

Также отметим, что многие прокатчики автодомов имеют связи с другими прокатчиками и потому могут, при необходимости, найти для вас подходящий дом на колесах.

10. Рекомендации по составлению маршрута: определение цели, за сколько дней можно съездить туда-обратно, маршрутизаторы, средняя скорость и дневной километраж, выбор дорог, иные факторы, требующие учета

Я не так уж плохо рассчитал график, об этом говорит заключительная фраза моего плана: «Таким образом, последние участники перехода к полюсу вернутся 25 января». Именно 25 января 1912 года мы возвратились к Фрамхейму после успешного похода к полюсу. Это не единственный случай, когда расчеты оправдались. Капитан Нильсен проявил себя тут настоящим кудесником. Если я довольствовался тем, что угадывал числа, то он оперировал часами. Он рассчитал, что мы подойдем к барьеру 15 января 1911 года. От Норвегии до барьера 16000 миль, или около 30000 километров, а мы пришли к нему 14 января – за день до предполагаемого срока. Вот это точность!

Руаль Амундсен. 1910—1912 гг. (По книге «Южный полюс»).

Варианты выбора маршрута у автотуриста самые разные – в этом одно из достоинств автотуризма. Например, можно съездить по «короткому» маршруту Москва-Варшава-Москва (2.508 км) или объехать чуть ли не всю Европу: Москва-Варшава-Вена-Венеция-Рим-Канны-Барселона-Порту-Париж-Берлин-Прага-Москва (10.550 км). Было бы желание.

Для составления маршрута вам понадобятся, как минимум:

маршрутизатор²¹ (расстояния между основными городами приведены в Приложении №1 к книге);

калькулятор (рассчитывать расстояния, расходы, ежедневный пробег и многое другое);

календарь (отмечать возможные дни выезда, ночевки и приезда);

таблица температур воздуха (данные по некоторым городам приведены в Приложении №2 к книге);

бумажная карта Европы;

носитель для записей (электронный или бумажный).

В этой главе мы перечислим основные нюансы, которые следует учесть при составлении маршрута поездки на собственном автомобиле по Европе.

Цель (пункт назначения и промежуточные пункты). Для формирования маршрута необходимо определить цель автотуриста: осмотр достопримечательностей, пляжный отдых или что-то другое. Как правило, цель – это конкретное место «до которого» автотурист планирует доехать и в нем провести больше времени, чем в других пунктах.

Поэтому первое – автотурист должен сформулировать свою цель. Допустим, посмотреть Париж, отдохнуть на море в Римини, посетить футбольный матч, покататься на лыжах. Когда будет известна конечная цель, уже продумывается путь туда и обратно, продумывается

²¹ Термин «маршрутизатор» обычно используется в значении определенной аппаратуры для компьютеров, но, по нашему мнению, является довольно удачным названием для ресурсов, прокладывающих маршрут на карте. Поэтому здесь и далее под термином маршрутизатор мы будем понимать навигатор и сайты, имеющие функцию прокладки маршрутов, к примеру, сайты расчета расстояний.

в какие города заезжать и что там смотреть и все это соединяется в один маршрут. Оставляйте на конечную цель не меньше трех-четырех дней, чтобы отдохнуть и подготовиться к обратной поездке.

Отметим, что пляжный отдых далеко не всегда является единственным конечным пунктом для автотуриста, поэтому рекомендуем даже морские/океанские курорты выбирать с наличием рядом интересных достопримечательностей, что позволит сочетать купание-загорание с поездками в интересные места.

Если же идей пока нет – почитайте в интернете отзывы о разных автомобильных поездках – в Италию, Чехию, Германию, Францию, Финляндию. Через день «погружения в тему» вы будете достаточно ясно представлять, куда люди ездят, что там интересного, где лучше, а где хуже, какие есть нюансы поездки. Прочтите главу 3 книги о том, какие есть направления отдыха в Европе. Возможно, вы десять раз поменяете маршрут, прежде чем остановитесь на чем-либо конкретном.

Промежуточные цели, а именно города в которых автотурист ночует или планирует посмотреть, рекомендуем выбирать достаточно тщательно, чтобы было интересно. Смело меняйте маршрут, прочерченный маршрутизатором, чтобы посетить более привлекательные места.

В качестве возможной логики приведем пример: вместо маленьких городков выбирать города большие и с богатой историей, а по пути заезжать в интересные места. Так, планируя маршрут через Польшу, Чехию и Австрию в Италию, мы вместо остановок в Ченстохове, Брно и Клагенфурте (первый маршрут) решили изменить путь и остановиться в Кракове, Вене и Зальцбурге – городах с множеством достопримечательностей. Из Зальцбурга по задумке планировалось проехать на панорамную дорогу Grossglockner High Alpine Road, а затем уже в пункт назначения – «пляжный» курорт Лидо ди Езоло рядом с Венецией. Все так и получилось.

Обратим внимание, что не обязательно ездить в самой поездке только на машине. Можно выбрать пункт назначения с наличием вокзала и посещать соседние города и страны уже на поезде. Это позволит отдохнуть от машины и в спокойном режиме осмотреть какие-либо новые места. Цены на поезда можно посмотреть на сайте [битая ссылка] <http://www.raileurope-world.com/>.

Как пример: уже из Лидо ди Езоло, после нескольких дней отдыха, мы на машине добрались до Венеция-Местре («материковая Венеция»), там пересели на поезд, оставив машину на привокзальной охраняемой парковке, и поехали в Рим.

Автотуризм, как правило, является самоорганизуемым способом отдыха, поэтому желательно заранее составить каждодневный план не только поездок, но и осмотра достопримечательностей, заказа экскурсий и посещения определенных мест. К примеру, 08 августа – Карлов мост в Праге, 09 августа кафе Sacher и Музей естествознания в Вене, ... 15 августа – Колизей, Пантеон, Собор Святого Петра в Риме. Иначе есть риск, что какие-то места автотурист посетит просто забудет.

Срок поездки. Для поездки рекомендуется выделить **не менее 14 дней** – на меньшее время лучше отправляться в стандартный тур, либо брать машину в аренду. Главная причина такого срока – необходимость тратить около 6—10 дней на дорогу (туда-обратно) и не торопиться. Определяются конкретные даты выезда и возврата. Планировать поездку лучше начинать **месяца за два**, чтобы успеть подготовить машину, забронировать отели, получить визы, так как список подготовительных действий довольно значителен.

Количество километров в день и средняя скорость. При подготовке маршрута всегда встает вопрос – сколько в день проезжать километров? На эту тему есть два подхода. Первый, это использование автомобиля только как транспортного средства для доставки в конечный пункт. В этом случае можно ехать, сменяясь и днем и ночью и за сутки покрыть 2 тысячи

километров, например, до Праги. Если же водитель один, то можно теоретически проезжать до 1,5 тысячи километров в день, но это очень тяжело и небезопасно.

Второй подход – это спокойная ненапряженная езда, недопущение сильной усталости, осмотр достопримечательностей по ходу движения. Мы рассмотрим именно этот вариант.

Для расчета оптимального расстояния за день необходимо знать среднюю скорость перемещения по трассе. Максимальная скорость в России: по трассе 90 км/ч, в городах 60 км/ч, в странах Шенгенской зоны: по трассе 110—130 км/ч, в городах 50 км/ч. В Европе можно передвигаться быстрее, чем в России, но скорость сильно зависит от страны и трассы. Например, в Польше сразу после Бреста очень много городков и приходится ехать медленно. А на автобанах той же Польши можно легко установить среднюю скорость в 110 км/ч. При этом бывают и пробки, и ремонтные работы, и дождь, которые снижают скорость.

Однако как бы ни была красива формула 1 час = 100 км, ехать с такой скоростью по практике не получается. Средняя скорость летом по трассе составляет **около 75 км/ч**, ее и будем считать ориентиром. Можно сосчитать и поточнее, для чего разбить трассу по отрезкам: страны, автомагистрали, обычные дороги, скидка на количество проезжаемых населенных пунктов, но это, по нашему мнению, достаточно неблагоприятное занятие – слишком много условностей, а наиточнейший результат, в общем-то, не особо нужен. Но каждый может определить среднюю скорость по-своему.

Когда мы проехали 5 тыс. км счетчик на машине вообще показал среднюю скорость **66 км/ч**, хотя на автомагистралях скорость колебалась между 110 и 130 км/ч. Причина невысокой средней скорости в осмотре городских достопримечательностей на машине, в поездке по горному серпантину, в ремонте дорог в Польше, в различных пробках и многих других параметрах. Но все же мы сделали поправку на отклонения от основной трассы и предположили, что средняя скорость на главном маршруте из начального в конечный пункт составляла около 75 км/ч.

Если следовать с этой средней скоростью, то за 8 часов пути можно проехать 600 км, за 10 часов 750 км, а за 13,5 часов преодолевать 1000 км. К этому следует прибавить не менее 1—2 часов на остановки.

На первую часть пути можно поставить побольше километров – организм еще не накопил усталость. Если говорить о выезде из Москвы, то некоторые советуют в первый день доезжать от Москвы до Бреста (около 1000 км или 13,5 часов в дороге (15,5 часов с остановками)) и ночевать там, либо проходить границу с Польшей и ночевать в придорожном отеле. Дорога из Москвы до Бреста достаточно высокого качества и не сильно загружена.

Но по нашему мнению, 1000 км за день для туристического путешествия это много. Ведь цель – не доехать быстрее, а отдыхать, любоваться окружающими красотами и безопасно добраться до осмотра всех запланированных достопримечательностей. 1000 км (15,5 часов), переход через границу (2—3 часа) и устройство в отеле (30 мин) – это очень утомительно и небезопасно. Для тех, кто впервые отправляется в путешествие нужно обратить внимание, что постоянно ехать на машине не только немного надоедает, но это еще и тяжело физически. Километры тянутся медленно, время идет быстро.

Избавьте себя от преодоления последних 50 километров на «морально-волевых», в борьбе со сном и усталостью. Лучше остановиться в первом попавшемся отеле и там и заночевать. Для первого путешествия, наверное, не стоит ставить рекорды расстояний и длительные переезды.

Принцип «...там видно будет», в соответствии с которым автотурист едет до упора, ориентируясь на собственное самочувствие, мы бы не рекомендовали использовать, так как иногда объективно определить собственное состояние трудно и можно пропустить момент, когда вдруг организм сдал.

Поэтому для первого раза мы рекомендуем ориентироваться из Москвы максимум до Минска (714 км) и близлежащих населенных пунктов. После въезда в Шенгенскую зону мы рекомендуем за день проезжать **не более 300—400 км (4—5,5 часов не считая остановок и 6—7,7 часов с остановками)**, а остальное время тратить на осмотр достопримечательностей. Это комфортное расстояние, позволяющая сохранить тонус и восприимчивость к новым впечатлениям. Помните и **о пассажирах** – насколько им удобно столько времени проводить в неудобном положении.

По обратному пути рекомендуем наоборот – завершающий отрезок пути установить максимальным – к этому времени вы настолько натренируетесь ездить, что сможете одолеть это расстояние.

Посоветовать какое-либо общее количество километров для поездки в первый раз довольно сложно, ведь на предельное расстояние влияет много факторов, например, срок путешествия и точка выезда. За месяц можно в спокойном режиме осилить и 10 тыс. км, а вот на 14 дней это будет многовато. Но где взять месячный отпуск? Как правило, стараются уложиться в 2—3 недели. И как быть тем автотуристам, которым только до Москвы по российским дорогам нужно ехать 1,5 тыс. км, а до Бреста – 2,5 тыс. км? Да и выносливость каждого водителя вопрос индивидуальный.

Если говорить о выезде из Москвы, то 2,5 тыс. км в одну сторону по субъективному ощущению это максимальная величина на первый раз за 14 дней. Дистанции свыше этого километража требуют достаточно больших усилий, многодневных переездов и могут вместо отдыха сильно утомить. Следует помнить, что еще нужно будет ехать обратно столько же километров.

Если же вы планируете дистанцию больше 2,5 тыс. км в одну сторону, то ежедневные переезды целесообразно увеличить до 600—800 км и снизить количество осматриваемых достопримечательностей, чтобы не устать, либо взять автомобиль в аренду на месте.

При подобном расчете мы исходим из того, что цель автопутешествия – не преодоление максимальных расстояний, а комфортный отдых. Вполне возможно автотурист поставит для себя другие задачи и, изменив подход к поездке, решит их по-другому.

В любом случае нормативы поездок познаются на личном опыте и актуальны в основном для тех, кто едет в первый раз. Когда вы съездите самостоятельно, то сформулируете для себя наиболее комфортный режим и сможете лучше рассчитывать предельные расстояния.

Для наглядности приведем конкретные маршруты по схеме 700 км в первый день и по 400 км в последующие дни из расчета, что выезд из Москвы:

за 1 день вы проедете 700 км (Минск 714 км²², Киев 892 км);

за 2 дня – 1100 км (Рига 941 км, Вильнюс 907 км);

за 3 дня – 1500 км (Кишинев 1369 км, Варшава 1277 км);

за 4 дня – 1900 км (Прага 1890 км, Вена 1989 км, Бухарест 1871 км, Берлин 1875 км);

за 5 дней – 2300 км (София 2257 км, Любляна 2327 км, Белград 2200 км, Скопье 2470 км).

Удлинять ежедневные переезды целесообразно при поездке до Венеции (2579 км), Амстердама (2600 км), Парижа (3000 км), Рима (3100 км), Канн (3407 км), Барселоны (3600 км) или Мадрида (4085 км). В приложении №1 к книге приведены расстояния между основными европейскими городами (могут незначительно отличаться от приведенных выше, поскольку рассчитаны разными ресурсами).

Используемые дороги. На этапе планирования выбор конкретных дорог происходит довольно просто – на сайте расчета маршрута или на навигаторе указываются начальная

²² В данном списке расстояния даны от Москвы. Расстояния рассчитаны ресурсом [битая ссылка] <http://www.ati.su/Trace/>.

и конечная точки и маршрутизатор выдает конкретные дороги, по которым может ехать авто-турист. Далее можно исключить платные дороги, ввести дополнительные точки, сверить с сайтами о платных дорогах.

Подробнее о выборе между платными и бесплатными дорогами написано во второй части книги. По практике конкретные дороги выбираются уже в пути, так как интересы навигатора и автотуриста, как правило, совпадают.

Однако маршрут не есть нечто застывшее – в него можно вносить коррективы, включать дополнительные места, выбирать разные дороги – как раз в этом одно из достоинств автотуризма. Непредвиденные коррективы вносит ремонт, который периодически ведется на различных трассах, пробки и прочие неизбежные факторы, связанные с дорогой.

Прокладка маршрута и расчет расстояний. Для автотуриста необходимо точно знать расстояние, которое планируется проехать. Простейший способ рассчитать расстояние – это вбить начальную и конечную точку пути на сайте расчетов расстояний между городами, который выведет итоговое расстояние и наглядно покажет маршрут на карте, включая промежуточные точки. Далее, в зависимости от пожеланий, можно вводить дополнительные точки, в которые планируется заехать. В итоге у вас будет маршрут, который целесообразно распечатать, взять с собой в поездку и руководствоваться им. А на полях что-то записывать, например, произведенные расходы, объем истраченного бензина, места перекусов.

На каком сайте лучше прокладывать маршрут? Рекомендуем выбирать сайты с возможностью установления промежуточных пунктов, показом расстояний между промежуточными пунктами, выбором платных/не платных дорог, указанием пограничных переходов, возможностью просчитать расход бензина, возможностью распечатать маршрут. Кстати, маршрут в Интернете может отличаться от маршрута, который проложит GPS навигатор.

Выделим следующие маршрутизаторы: [битая ссылка] <http://maps.google.ru/maps>, [битая ссылка] <http://www.viamichelin.com/> и [битая ссылка] <http://www.ati.su/Trace/>²³. Из перечисленных мы бы рекомендовали [битая ссылка] <http://www.viamichelin.com/>. Хотя сайт не русскоязычный, но информативный и с множеством полезных функций, включая погоду в конечном пункте на текущий момент и предупреждения о необходимости немного отдохнуть после каждых 2 часов пути. Мишлен, помимо шин, известен еще и детальными бумажными картами Европы, что, несомненно, сыграло роль в полезности этого маршрутизатора. Однако и другие сайты имеют свои преимущества – они русскоязычны, удобны и наглядны.

Виза. При составлении маршрута необходимо учитывать, что при поездке по странам Шенгенской зоны автотурист проезжает несколько стран, но визу необходимо брать в страну, где он проведет большее количество времени (правило основной страны), а если в каждой стране равное время – то в страну въезда (правило первой страны).

При необходимости вас могут попросить представить чеки и документы, доказывающие, что вы находились в этой стране действительно больше всего времени. Эта информация важна для тех, кто полагает, что можно ездить по всем странам Шенгенской зоны без ограничений во времени.

Если автотурист планирует поездку в другие визовые страны (не Шенген), то необходимо выяснить порядок получения виз, перечень документов, сроки, порядок транзита через другие страны, чтобы к моменту выезда иметь все необходимые разрешения.

Где пересекать границу. При подготовке маршрута обязательно продумайте, через какую страну и в каком месте вы будете пересекать границу. Если вы проезжаете несколько

²³ Следует иметь в виду при использовании сайтов, посвященных грузоперевозкам, что маршрутизатор может показывать дороги и пограничные переходы, предназначенные именно для грузовых, а не легковых автомобилей.

визовых стран – то, через какие пункты будете проходить границы и, соответственно, какие визы нужны для транзитного проезда по ним.

Пограничный пункт зависит от направления, куда вы едете. Из Москвы в Западную Европу обычно ездят через Белоруссию, а границу с Шенгенской зоной переходят на переходах рядом с населенными пунктами Брест или Домачево. Из Санкт-Петербурга в Финляндию ездят через пункты Торфяновка/Ваалимаа (в Хельсинки), Брусничное/Нуйямаа (в Лакти, Миккеле). Пропускные пункты есть в Эстонии и Латвии. Для жителей Калининграда можно сразу попасть в Польшу и Литву. В юго-восточную Европу дорога лежит через Украину.

При принятии решения учитывайте, где меньше очередей, где выше пропускная способность, режим работы (круглосуточный или иной), какие правила необходимо соблюдать, есть ли онлайн данные об очередях в интернете. Например, по границе с Финляндией есть сайт [битая ссылка] <http://nagranitse.ru/home>, по границе Белоруссия/Польша есть сайт [битая ссылка] <http://gtk.gov.by/ru/webcam/domachevo> (дана ссылка на пункт Домачево), показывающие в режиме реального времени информацию об очередях, а иногда и картинку.

Ключевым моментом выбора является время прохождения границы. Допустим, многие советуют ехать не через Брест, а через Домачево, которое находится в 46 км от Бреста. С другой стороны, в Бресте достаточно много пропускных пунктов и потому по практике укладываются в среднем в **два-четыре часа**, а на поездку до Домачево придется потратить дополнительное время. Поэтому перед выбором почитайте отзывы о ситуации на пограничном пункте в конкретные месяцы.

Осмотр достопримечательностей в пути. Как бы вы не хотели осмотреть достопримечательности всех проезжающих городов это невозможно. В течение одного дня ехать, останавливаться и что-то осматривать, потом опять ехать, останавливаться и что-то осматривать, потом опять ехать достаточно утомительно. Вы сами это поймете, когда поедете.

Поэтому для осмотра, как правило, выбирается чем-то примечательное место, где автотурист планирует остановиться на ночь. По собственному опыту можем сказать, что с утра лучше ехать на машине, а осматривать достопримечательности днем и вечером, после приезда. Или же брать на осмотр два-три дня, чтобы отдохнуть от поездки и посмотреть город более внимательно. Да, можно утром что-то успеть осмотреть и потом ехать, но это тяжелее физически и придется приезжать в следующее место в темноте. А вообще в плане режима можно поэкспериментировать и выработать для себя наиболее комфортный формат езды/осмотра достопримечательностей – каких-то строгих правил нет.

Перед поездкой продумайте, какие конкретно достопримечательности посетить и, по возможности, уточните цену посещения, для планирования расходов. По каждому городу, где вы планируете что-то осматривать, распечатайте из интернета или отметьте в путеводителе нужные вам достопримечательности, их адреса, цены, режим работы и фото (полезно при поиске в незнакомом месте).

Ситуация в стране. Предварительно желательно уточнить – нет ли по маршруту стран, в которых происходят природные катаклизмы (наводнения, землетрясения), либо забастовки, вооруженные конфликты. Для этого можно воспользоваться сайтом МИД РФ [битая ссылка] http://www.mid.ru/ru/useful_information/information, на котором указываются чрезвычайные ситуации за рубежом, страны в которые МИД выезжать не рекомендует, а также много иной полезной информации для граждан, выезжающих за рубеж. **К примеру, можно и нужно скачать на телефон специальное приложение «Зарубежный помощник»**, через который можно сделать экстренный вызов, закачать маршрут, получать информацию о чрезвычайных ситуациях на маршруте.

Климат, температура воздуха. Целесообразно уточнить температуру воздуха днем и ночью по маршруту поездки, нормы осадков, наличие снега (для поездок на горнолыжные курорты) – от этого зависит, что брать с собой и насколько комфортна температура

для отдыха. Особенно это важно, если планируется ночевать в палатках. Допустим в сентябре в Вене ночью +14° С и для ночевки в палатке потребуется теплый спальный мешок. Если же планируется переезд из лета в зиму (на горнолыжный курорт), то потребуются помимо одежды еще и цепи и исправная система отопления. Среднемесячные температуры по городам Европы приведены в Приложении №2 к книге.

Изменение часовых поясов. По пути на запад не забывайте, что меняются часовые пояса. Режим работы достопримечательностей, время заезда и выезда из гостиницы, время завтрака в гостинице – все это ориентировано на местное время.

При этом следует помнить, что в России и Белоруссии на момент написания книги установлено «летнее время», без перехода на зимнее, а в большинстве стран Европы существует и летнее, и зимнее время. Следует уточнить – когда конкретная европейская страна переходит с одного времени, на другое.

Обычно переход на летнее время осуществляется в конце марта переводом часов на 1 час вперед, а на зимнее время в конце октября на 1 час назад. Узнать сколько сейчас времени в каждой стране можно на сайте [битая ссылка] <http://time.yandex.ru/>.

Остальные параметры маршрута. Среди других параметров, которые следует учитывать, выделим бюджет поездки, количество водителей, которые будут вести машину, ежедневное время в пути.

И помните, что иногда маршрут переигрывается по ходу движения. Например, увидев озеро, средневековый замок, вы сворачиваете с основной дороги и некоторое время тратите на осмотр. Или же решаете заскочить в другой город. В этом нет ничего критического, важно лишь рассчитывать свои силы, решить вопрос с отелями и соблюдать правило основной страны, в которой вы обязаны провести большее количество времени, если вы путешествуете по Шенгенской зоне.

11. С кем ехать? Совместимость, оптимальное количество человек в одной машине, количество машин, поиск попутчика

Когда настал май 1977-го и мы решили выехать четырнадцатого числа, оставалось лишь одно посещавшее нас обоих сомнение. Можно двадцать тысяч миль крутить педали, терпеть грязь и любопытство посторонних, возможно даже погибнуть или подхватить какую-нибудь экзотическую болезнь, но хотелось бы знать, как повлияет постоянное присутствие друг друга на наш брак (который последние три года время от времени лихорадило, поскольку мы оба с Ларри крайне независимы). Ко всему прочему, совместное, день за днём, пребывание наедине со своим супругом, часто в тяжёлых, как физически, так и психологически, ситуациях, можно, безусловно, рассматривать как мотив к убийству или разводу. Стоит сказать: за два года путешествия бывали моменты, когда нам хотелось надеть друг другу на шею велосипедные рамы. На асфальте, грунтовках и мощенных булыжником дорогах яростно оглашались для разнообразия сопровождаемые угрозами дезертирства и неизбежным чертыханьем самые кошмарные заявления друг о друге, которые мы когда-либо делали или, возможно, сделаем. Но где-то посреди нашей авантюры, сидя в испанской канаве после одной из таких стычек, нередко возникавших, когда физическое и эмоциональное истощение или тоска по дому брали верх, мы обнаружили, что постоянное товарищество изменило наши чувства друг к другу так, как мы не могли и предположить.

Барбара Сэвидж. 1977—1978 гг. (По книге «Мили ниоткуда (кругосветное путешествие на велосипеде)»).

Поездка в Европу предполагает решение вопросов – кого взять с собой, сколько человек умещается в одну машину, на скольких машинах ехать, можно ли взять ребенка. Начнем с формальной стороны вопроса, а закончим, как ни странно, вопросами совместимости.

Количество человек. Чем больше человек едет в машине, тем дешевле поездка, поэтому самый удобный в экономическом плане вариант – это пять человек в одной машине, включая водителя. Но тут же возникает вопрос – насколько удобно сидеть втроем на заднем сиденье тысячи километров?

Если ваша машина по заводским характеристикам позволяет сидеть пятерым, то перед планированием поездки попробуйте сесть впятером и проехать хотя бы несколько километров. Если есть какие-то неудобства и недостаточно личного пространства, то подумайте насколько удобно ехать в таком режиме долгое время, будет ли отдых отдыхом? Имейте в виду, что в салоне часто лежат и какие-то вещи, которые еще уменьшают пространство. По практике впятером ехать тесновато, но многое зависит от машины. Мы уже писали о караванах и микроавтобусах, которые могут вместить до 8 человек.

Но как быть, если «пятый» не влезает в машину, но очень хочет поехать? Или же кому-то не хочется ехать на машине, не подходит по здоровью, либо есть маленький ребенок? Есть простое решение – отправить данных лиц на поезде или на самолете, а воссоединиться уже в месте отдыха. Другой вариант искать вторую машину и набирать вторую компанию.

Количество машин. Многие автотуристы советуют ездить на двух машинах, чтобы в случае аварий или каких-то непредвиденных обстоятельств, вторая машина могла под-

страховать и помочь. Также, при наличии нескольких машин можно распределить палатки и веса по машинам, хотя в каждой машине желательно иметь все необходимое для одиночной поездки. Можно скооперироваться при осмотре достопримечательностей в группу для заказа экскурсовода, меняться при подготовке еды и уходе за детьми, да и просто общаться и обмениваться мнениями. Нельзя не согласиться, что ехать с компанией веселей. Так иногда собирается 5—7 машин и получается целый караван.

Но в этом случае становится важным вопрос организации поездки и совместимости о котором чуть ниже. В целом можно поехать и на одной машине – бояться нечего: вероятность преступных действий (кражи, нападения на дорогах) низкая, от аварий вторая машина не спасет, а техническую поддержку и эвакуатор можно предусмотреть еще в России, например, при заключении договора страхования КАСКО.

Возраст участников команды. Уровень комфорта при поездке на машине все же ниже, чем на самолете или поезде. Не из-за неудобства сидений, а из-за необходимости сидеть в узком пространстве длительное время. Поэтому для пожилых людей и людей со слабым здоровьем такая поездка может оказаться тяжелой.

Требования к водителю. На водителе при поездке в Европу лежит ответственность за жизни всех членов команды, поэтому необходимо реально оценивать свои силы, если вы водитель. Как минимум, у вас должен быть опыт реального вождения не меньше года и желательно опыт длительных переездов. А если вы пассажир, то подумайте, насколько водитель справится с поставленной задачей. Как бы не уговаривали вас «лихачи» или «чайники» поехать с ними, какие ценные дары бы не предлагали, чего бы не обещали – не соглашайтесь.

Совместимость команды. Обычно едут с семьей или с друзьями, с которыми есть понимание, либо с людьми, объединенными общностью идей (на рыбалку – с рыбаками, на горные лыжи – с любителями покататься). Следует понимать – чем больше людей, тем больше мнений, пожеланий и интересов. И чтобы не превращать отдых в споры, необходимо наличие у каждого участника команды не только общих интересов, но и определенной терпимости, терпеливости и готовности ехать в ту сторону, куда решат все.

Ведь в большой команде вы будете не в одиночку, а совместно выбирать остановки, заправки, места ночевки, отели, скорость движения каравана, распределение расходов и если кто-нибудь категорически не согласен, то придется учитывать это мнение. Чем больше человек, тем сложнее договориться. Для организации таких вопросов нужен авторитетный лидер или главный.

Поэтому подбирайте попутчиков, с которыми будет комфортно путешествовать, проверенных в длительных совместных мероприятиях. «На берегу», то есть заранее, обговаривайте с ними все вопросы маршрута. Если вы не можете договориться еще никуда не выехав, то как вы будете договариваться в пути?

Альтернативой большим группам являются малые, когда вся команда составляет два-три человека, например, одна семья, которые едут в одной машине, мобильны, маневренны и легко принимают решения, которыми все остаются довольны.

Если не с кем ехать. Для тех, кто мечтает поехать, но не с кем можно предложить различные организованные автотуры, которые предлагают желающим объединиться и ехать сообща. Такие туры можно найти на сайтах объединений караванеров, автотуристов, клубов автопутешественников.

Взаимодействие в пути. Если вы едете на нескольких машинах, вместо использования мобильных телефонов приобретите рации, чтобы общаться между собой бесплатно в дороге. Но некоторые частоты в Европе могут быть запрещены (например, используемые полицией), а некоторые рации требуют специального разрешения.

При покупке в России уточните на сайте производителя и у официального дилера об ограничениях использовании рации при поездке по Европе. Можно проверить на интер-

нет-сайтах европейских стран, какие там продаются рации, чтобы удостовериться, что они разрешены.

12. Особенности поездки с ребенком: детское кресло, подготовка к путешествию, проверка переносимости длительных поездок, советы по питанию, браслет с контактами, юридические особенности

Для семимесячного ребенка нужно было найти теплую одежду, так как было уже холодно. Жена сшила из заячьего меха мешок, в который вкладывался второй из клеенки, а в последний опускался младенец в пеленках, и мешок завязывался у его шеи; на голову надевался теплый пуховый чепчик. В мешке ребенку было тепло, а ногами и руками он мог действовать довольно свободно, лежа между нами в тарантасе. На каждой станции во время перемены лошадей, что продолжалось не менее получаса, его вынимали из мешка.

Владимир Обручев. 1888—1914 гг. (По книге «Мои путешествия по Сибири»).

Поездку с детьми мы решили выделить в отдельный раздел, так как выявляется много нюансов. В данной главе мы говорим о детях до 6 лет (малолетних), то есть еще не способных защитить себя и полностью зависящих от родителей. При этом минимальный возраст, который мы готовы защищать для поездки в Европу на машине составляет 3 года. Это не означает, что брать детей помладше нельзя, просто решать должен каждый родитель индивидуально.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.