

# ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ДЛЯ БАЙКЕРОВ

## (С КОММЕНТАРИЯМИ)

Под редакцией федерации путешественников «ВелоПитер»



Следует сказать, что Россия относится к тому типу стран, где правила и законы являются обсуждаемыми, и по факту не исполняются. Сила на стороне того, кто платит, или имеет связи, ну а права простых обывателей вроде нас сомнительны. То есть, если возникли проблемы у двух "простых людей", то решение по закону весьма вероятно. Если же у вас возникли проблемы с сильными мира сего - правду скорее всего найти не удастся. Применительно к правилам дорожного движения это означает примерно то же, но со своей спецификой. В правилах ясно написано, что велосипедист, равно как и пешеход - равноправные участники дорожного движения, что однако игнорируется многими представителями четырехколесной "фауны". С другой стороны, выполнение правил дорожного движения велосипедистами по факту не контролируется работниками ГАИ, так как в материальном плане (взятие взятки) велосипедист для них интереса не представляет. Это приводит к тому, что многие велосипедисты ведут себя на дороге еще хуже, чем "распальцованные владельцы глубокотюнингованных машин".

**Предупреждаем:** выполнение правил дорожного движения не гарантирует вашу безопасность и защиту со стороны закона в случае дорожных происшествий. Тем не менее, именно знание и соблюдение правил дорожного движения является необходимым для каждого уважающего себя человека.

Ниже приводится анализ ПДД в редакции от **1996** года с изменениями (последнее от **7. 05. 2003** года). Полный текст правил доступен на других ресурсах, а мы лишь обратим ваше внимание на те аспекты, которые касаются велосипедиста и его поведения на дороге. Синим выделен официальный текст, черным - комментарии "ВелоПитера".

### **Понятия и термины:**

"Велосипед" - *транспортное средство, кроме инвалидных колясок, имеющее два колеса или более, и приводимое в движение мускульной силой людей, находящихся на нем.* Таким образом, под понятие "велосипед" попадают и веломобили, и трехколесные велосипеды и tandems и правила для них (если не оговорено иное) одинаковы. Обращу ваше внимание: велосипед не является "механическим транспортным средством" - транспортным средством (кроме мопеда) приводимым в движение двигателем. Это важно понимать, так как в правилах часто даются указания именно для Механических транспортных средств, что к нам отношения не имеет.

"Водитель" - *лицо управляющее каким либо транспортным средством, погонщик ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо.* Замечу: велосипедист который не едет на велосипеде а ведет его рядом не является водителем, а является пешеходом. "Пешеход" - лицо

находящееся вне транспортного средства и не производящее на ней работу. К пешеходам приравниваются лица, ... ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки...

Мы рассмотрели **ОСНОВНЫЕ** (не все) термины относящиеся к велосипедисту на дороге. Если велосипедист является водителем транспортного средства, то согласно статье 2.3 Правил на него налагаются определенные обязанности. Итак, водитель велосипеда обязан: *Проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние в соответствии с требованиями документа "Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения"*. Этот документ по отношению к велосипедистам гласит (пункт 6): *Велосипед должен иметь исправные тормоз, руль и звуковой сигнал, быть оборудован спереди световозвращателем и фонарем или фарой (для движения в темное время суток и в условиях недостаточной видимости) белого цвета, сзади - световозвращателями или фонарем красного цвета, а с каждой боковой стороны световозвращателями оранжевого или красного цвета*. Как говорят в Одессе, есть две большие разницы, между наличием фонаря спереди, и сзади. Фонарь спереди на велосипеде должен быть только при езде в темное время суток или в тумане, а вот задние катафоты или фонари - постоянно.

Ну хорошо, водитель велосипеда обязан обеспечить то, что написано выше. А если это невозможно? Тогда есть два варианта. В случае *"неисправности рабочей тормозной системы, негорящих (отсутствующих) фарах и задних габаритных огнях в темное время суток или в условиях недостаточной видимости.... Движение запрещено"*. Замечу нюанс: правила толкуют отдельно правила для водителей МЕХАНИЧЕСКИХ транспортных средств и просто транспортных средств, коим является велосипед. Но стилистика "задние габаритные огни" сохраняется. Итак, на велосипеде нельзя ехать в двух случаях: Первый - если не работают тормоза, второй - если есть проблемы с катафотами и фонарями, но только если плохая видимость или темное время суток. При наличии других неисправностей противоречащих пункту 6 "Основных положений" движение на велосипеде разрешено, но *только до места стоянки или ремонта, в случае если невозможно неисправности устранить на месте с соблюдением всех мер предосторожности*. То есть, если ночью велосипедисту запрещается ехать без, скажем, заднего фонаря или катафота, то днем это разрешено, например до ближайшего магазина, где катафот можно купить.

Согласитесь, жаль что такие правила не выполняются, ведь они действительно направлены на повышение безопасности езды. ВелоПитеру известен случай, когда причиной смерти велосипедиста была езда в сумерки без задних фонарей и катафотов. Водитель грузовика просто не заметил его. С другой стороны, нельзя не отметить, что за соблюдением данных правил никто не наблюдает.

Хорошо, посмотрим, а что еще вменяется в обязанности велосипедиста, или лучше сказать, водителя транспортного средства-велосипеда?

Пункт 2.3.2 *"Проходить по требованию сотрудников милиции освидетельствование на состояние опьянения. В установленных случаях проходить проверку знаний Правил и навыков вождения, а также медицинское освидетельствование для подтверждения способности к управлению транспортным средством"*.

С этим пунктом вопросов нет. А вот следующий вызывает удивление. Очевидно, когда разрабатывались Правила, то раздел "обязанностей водителей транспортных средств" писался в первую очередь для гужевых повозок, которые также как и велосипед являются не механическими но транспортными средствами. Не без улыбки мы прочтем что водитель транспортного средства (соответственно, велосипеда) обязан: *"Предоставлять транспортное*

*средство: сотрудникам милиции для транспортировки поврежденных при авариях транспортных средств, проезда к месту стихийного бедствия, а также сотрудникам милиции, ФСБ, налоговой полиции в иных не терпящих отлагательства случаях предусмотренных действующим законодательством".* Вот те раз! Но закон есть закон, коль велосипед - транспортное средство, то согласно правилам вы должны предоставлять его, скажем, налоговому полицейскому, который следует "по иным неотлагательным делам предусмотренным законодательством". В этом пункте есть и другие аналогичные обязанности, но не будем ерничать, а перейдем к рассмотрению других правил движения, имеющих отношение к велосипедистам.

Итак, водителю велосипеда запрещается (пункт правил 2.7): *управлять транспортным средством (или передавать управление транспортным средством) лицам находящимся в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов ухудшающих внимание и реакцию, в болезненном или утомленном состоянии, ставящим под угрозу безопасность движения.*

Да, пьяным на велосипеде ездить также нельзя, как и на автомобиле. Далее в пункте 2.7: *"Запрещается пересекать организованные колонны (в том числе пешие) и занимать место в них"* Для велосипедиста соответственно актуально то, что нельзя въезжать в пешие колонны и ехать в их разрывах.

*"Пользоваться во время движения телефоном не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без рук"*

Для байкера это тоже актуально: либо телефон с аксессуарами, либо, соответственно надо остановиться и говорить по телефону стоя на месте.

В главе 2 есть еще пункт о действиях при ДТП, но мы его оставим на конец данной статьи.

Как ясно из всего сказанного выше, если велосипедист едет на велосипеде - он водитель транспортного средства. Если велосипедист ведет велосипед рядом, то он - пешеход. "Он сам себе отец и мать в лице своем одном". Посмотрим, что сказано в Правилах по поводу обязанностей пешеходов ведущих велосипед?

*"Пешеходы должны двигаться по тротуарам или пешеходным дорожкам, а при их отсутствии - по обочинам".* Другими словами, слез с байка - изволь покинуть проезжую часть дороги и перейти на тротуар. Если нет ни обочины, ни тротуара, то пешеход может даже идти по велодорожке, что кстати сказать, запрещено ему в "мирное время", когда есть тротуар или возможность идти по обочине. А что делать, когда совсем нет ничего? То есть, в наличии проезжая часть, справа, скажем, пропасть, а слева просто обрыв? Печальная картина: ни деревца, ни велодорожки... В этом случае пешеходу разрешается идти в один ряд по проезжей части. Как? Читаем дальше пункт правил 4.1. *"Вне населенных пунктов при движении по проезжей части пешеходы должны идти навстречу движению транспортных средств".* Так значит что? Сломался велик, слезай, переходи на другую сторону и иди навстречу потоку? Нет, создатели правил подумали о нас, и написали следующее: *"Лица ... ведущие велосипед должны следовать по ходу движения транспортных средств".*

Что еще и кому обязаны велосипедисты-пешеходы? Остальные обязанности аналогичны обычным пешеходным: переходить улицы по переходам или под прямым углом в местах где дорога хорошо просматривается, и на ней нет разделительной полосы или ограждений, выполнять указания светофоров и регулировщиков.

## Какие еще есть правила движения в нашей нелегкой велосипедной жизни?

Наиболее важным кажется пункт правил 24. его можно привести практически полностью:

*24.1 Управлять велосипедом, гужевой повозкой (санями) быть погонщиком вьючных, верховых животных или стада при движении по дорогам разрешается лицам не моложе 14 лет (по решению отдельных субъектов РФ возраст может быть снижен до 12 лет)* Казалось бы, а что делать с детьми, которые массово катаются на великах лет с трех? Есть два нюанса: во-первых запрещено движение только по дороге: а во дворах, подворотнях, пустырях и помойках вполне разрешено. Во-вторых, ребенка (до 7 летнего возраста) можно перевозить на велосипеде, если существует специально оборудованное дополнительное сиденье с прочными подножками. Что делать с 7 до 14 ? В этом возрасте дети хорошо усваивают большие объемы информации, и за эти семь лет вполне можно выучить дополнительно к школьному курсу ряд иностранных языков. Важно помнить - процент ДТП с велосипедистами - детьми крайне высок, едва ли не более половины всех ДТП, и допускать их на проезжую часть действительно крайне опасно. Ребенку свойственно отвлекаться, суетиться, неадекватно реагировать на окружающую обстановку, и даже наличие взрослого человека рядом не делает его поездку по шоссе безопасной. Кстати сказать, у нас в ВелоПитере есть люди заметно старше 14 лет (раза в два), которым я бы по вышеуказанным причинам также бы запретил выезжать на байках на дороги.

*24.2 Колонны велосипедистов ... при движении по проезжей части должны быть разделены на группы по 10 велосипедистов. Для облегчения обгона расстояние между группами должно составлять 80-100 м.* Без комментариев: просто и понятно.

Еще цитата из пункта 24.2: *Велосипеды ... должны двигаться только в крайне правой полосе в один ряд возможно правее. Допускается движение по обочине, если это не создает помех пешеходам.* Перефразируя Полиграфа Полиграфовича Шарикова, скажу, "и как этих пешеходов на обочину пускают?". Однако обращаю ваше внимание на то, что нам, водителям двухколесных коней, двигаться по тротуару запрещено. Хорошо это или плохо? Это средне: с одной стороны, слезший с байка байкер считается пешеходом и может разгуливать по тротуару сколько ему влезет. С другой, есть на дороге "умники" в лице водителей МЕХАНИЧЕСКИХ транспортных средств, которые истово верят, что дорога - это место для автомобилей, а велосипедисту надо бы ездить по тротуару или обочине, вместе с пешеходами. Ничуть не бывало: дорога это для нас в не меньшей степени, чем для них. Еще нюанс: в одном из старых релизов правил, был пункт о том, что велосипедист должен ехать от правой бровки на ... скажем так, определенном расстоянии (чтобы цифра не путалась у вас в голове мы ее не упомянем). Ныне это не действует: вы можете ехать в пяти метрах от правой бровки, если это удовлетворяет правилу "*в крайне правой полосе возможно правее*".

Есть прекрасный, но к сожалению, короткий, пункт правил 24.3, который определяет, а что же водителям велосипеда запрещается:

*Ездить, не держась за руль хотя бы одной рукой.*

*Перевозить пассажиров, кроме ребенка в возрасте до 7 лет на дополнительном сиденье, оборудованном надежными подножками.*

*Перевозить груз, который выступает более чем на 0,5 метра по длине или ширине за габариты, или груз мешающий управлению.* Обратите внимание: ехать на велосипеде держась одной рукой за руль - можно, а ехать на велосипеде держась одной рукой за руль, а в другой везти авоську с продуктами - нельзя, ибо она авоська есть предмет мешающий управлению велосипедом.

Читаем дальше: *Велосипедистам запрещается двигаться по дорогам...* но не во всех случаях, а только *при наличии рядом велосипедной дорожки*.

*Поворачивать налево или разворачиваться на дорогах с трамвайным движением и на дорогах, имеющих более одной полосы для движения в данном направлении.* Нельзя не отметить, что правила наши высоко моральные: нельзя "ходить налево". А что делать? Для поворота налево можно проехать перекресток прямо, развернуться в правом ряду пересекаемой дороги, и по разрешающему сигналу светофора вновь проехать перекресток прямо. Можно прикинуться шлангом-пешеходом, и перейти перекресток по пешеходному переходу. А что делать, если "сходить налево" надо вне перекрестка? Правила разрешают только один маневр (на дорогах с трамвайными путями и имеющих более одной полосы в каждом направлении): опять по пешеходному! Пешеход может пересекать дорогу вне перехода под прямым углом если в зоне видимости нет пешеходного перехода или перекрестка, а на самой дороге нет разделительных полос и ограждений. Как на мой характер, правила немного не соответствуют возможностям байкеров. Ну с чего бы это нельзя поворачивать налево, если на дороге есть трамвайные пути? Трамвай для велосипедиста опаснее автомобиля? Сомнительно. Впрочем, наше дело правила знать, а правила изменять или переписывать - дело людей других.

Кроме всего прочего, запрещается буксировка велосипедов и велосипедами, кроме буксировки прицепа, предназначенного для эксплуатации с велосипедом.

С чего такие печали? Почему один велосипедист не может буксировать другого, скажем попавшего в беду? Кстати сказать, случаи буксировки бывают в велосипедной практике, как мы теперь знаем, противозаконно. Но, закон есть закон.

Что еще нам запрещено пунктом 24 правил? Больше ничего. Единственное, что нам еще надлежит делать, так это уступать дорогу транспорту в местах пересечения велодорожек с дорогами. Выполнять этот пункт правил в России легче легкого! Кто видел в своей жизни велодорожку на наших просторах? Сам спросил, сам и отвечу: я видел. Примерно метров 500 велодорожки есть в районе развязки КАД и Приморского шоссе. Каверзный вопрос, а как велодорожку отличить от скажем, тротуара? Скажем, вдоль дороги идет полоса асфальта. Это что: тротуар, галлюцинация или велодорожка? Ответ таков: если на велодорожке установлен знак "Велодорожка", то это - велодорожка. В противном случае это не более чем тротуар, двигаться по которому, нам, кстати, запрещено. Как вариант - велодорожка маркируется разметкой: белый байкер с велосипедом, по которым проехал каток, лежащие на асфальте.

В юриспруденции есть расхожая фраза: "Что не запрещено, то разрешено". Применим на практике: все что не запрещено пунктом 24 настоящих правил, разрешено, если не запрещено другими пунктами. О чем я? О пункте 16: *"На автомагистрали запрещается движение велосипедистов и других домашних животных"*.

Итак, если мы, едем по велодорожке и пересекаем дорогу "для больших", то должны им эту дорогу уступить. Несомненно это поправление наших велосипедных прав: если пешеход подходит к пешеходному переходу, то что? То согласно пункту 14.1 *"водитель должен уступить дорогу пешеходам переходящим проезжую часть по нерегулируемому пешеходному перекрестку"*. Если же дорогу "для больших" пересекает велодорожка, то велосипедист должен уступить. Положа руку на сердце, скажу: если бы в России были бы велодорожки, и правило это значило что-то в нашей жизни, то нельзя не отметить, что писано оно умными людьми. Одно дело пешеход походит к переходу, медленно и печально, со скоростью 5 км/ч, и машина, конечно, видит его издали. Другое дело, летит байкер 32 км/ч по велодорожке, вылетает на проезжую часть... пойдешь усмотри его, водитель! Правило же заставляет байкера самого подумать о своей



безопасности: едешь по велодорожке? Подъезжаешь к дороге? Остановись, или замедли ход! Пропусти машины, а потом езжай! Будешь живее всех живых. И мертвых всех мертвей, если поступишь иначе. Впрочем, нет правил без исключений. Если мы говорим не просто о каком то пересечении велосипедной дорожки и большой дороги, скажем, посреди степей Южного Урала, а на перекрестке, то ситуация меняется! Пункт правил 13.1: *"При повороте направо или налево водитель должен уступить дорогу пешеходам, переходящим проезжую часть дороги на которую он поворачивает, а также велосипедистам, пересекающим ее по велосипедной дорожке"*. В чем разница? Разница в том, кто кого пересекает... ну, в хорошем смысле этого слова.

Что еще хорошего бывает на перекрестке? Бывает так, что перекресток нерегулируемый и равнозначный. Вопрос, кто имеет право преимущественного проезда? Тот у кого нет помехи справа. С одной стороны, все четко: если справа от КАМАЗа велосипедист, то КАМАЗ должен подождать, а велосипедист проехать. С другой стороны, ну какая там помеха, тощий велосипедист для груженого кирпичом КАМАЗА? Смешно: переедет и не заметит! Тоже мне, "помеха"! Еще легковушка может иметь проблемы с переездом через велосипедиста, а грузовик - нет. Отсюда следует неписаное правило: "На "Правила" надейся, а сам не плошай". Следование правилу помехи справа не должно быть слепым, это не тот случай, когда велосипедист должен выполнять требования закона безусловно: законов много, жизнь одна. Если надо - пропускайте помехи слева, сверху, снизу, откуда угодно, ибо водители весьма часто игнорируют право велосипедиста на создание им "помех справа".

Что еще интересного написано в книге "Правила" касательно нашего брата, велосипедиста?

Вот что сказано о поведении байкера на дороге в плане маневрирования. Помните, что нет понятия велосипедист, а есть понятие водитель велосипеда? Так вот, согласно пункту 8.1 Правил, водитель велосипеда должен предупреждать жестами остальных участников дорожного движения, если он захочет остановиться (поднятая вверх левая или правая рука), повернуть направо или налево. Помните знаки? Левый поворот - левая рука вытянутая горизонтально влево, или правая рука вытянутая вправо но с поднятым кверху локтевым суставом. Для правого поворота аналогично. Я все-таки не рекомендую использовать согнутые руки - водитель может неправильно вас понять, принять ваш сигнал за "стоп".

Хороший пункт правил 8.3. Есть на нашем сайте статья о статистике ДТП, так вот, одна из самых распространенных аварий запрещена именно этим пунктом. Другими словами, если бы его выполняли, то наездов на велосипедиста при повороте машины вправо было бы меньше. Итак: *"При съезде с дороги водитель должен уступить дорогу пешеходам и велосипедистам, путь движения которых он пересекает"*. Хорошее правило.

Глава 12 Правил расписывает правила остановки и стоянки, и на первый взгляд к велосипедисту отношения не имеет. Однако вот пункт Правил, который должны велосипедисты знать: *"12.7 Запрещается открывать двери транспортного средства, если это создаст помехи другим участникам дорожного движения."* Своих дверей у велосипедистов нет, но зато они частенько встречаются с внезапно открываемыми дверями автомобилей. Кстати, пункт правил не сообщает, что нельзя открывать двери только с левой стороны, со стороны движения. Если вас сбивают правой дверью при объезде транспортного средства справа, то это тоже не по правилам.

## Отдельно о тротуарах и велодорожках

Особого рассмотрения достоин вопрос о тротуарах и велодорожках. Что такое «тротуар». В правилах написано: «*Тротуар – элемент дороги, предназначенный для движения пешеходов и примыкающий к проезжей части или отделенный от нее газоном*»

Вы будете смеяться, но трактовка понятия «*Велосипедная дорожка*»... в правилах отсутствует. Кто не верит – открывайте правила, и читайте раздел первый «Общие положения».

Идем далее. Обратимся к дорожным знакам, касающимся велодорожек. Знак такой есть – номер 4.5 «Велосипедная дорожка». Значит он следующее : «*разрешается движение только на велосипедах и мопедах. По велосипедной дорожке могут двигаться также пешеходы (при отсутствии тротуара или пешеходной дорожки)*»).

Существует и знак 4.6 – «Пешеходная дорожка». Про него написано просто: «*Разрешается движение только пешеходам*».

Что в свете вышесказанного следует нам, велосипедистам, знать?

идущая вдоль дороги полоса асфальта не для нас построена. По умолчанию – это «тротуар», и двигаться по нему надлежит пешеходам. Каких либо исключений не замечено.

Велосипедной дорожкой, соответственно является в принципе какая-то дорога, на которой установлен знак 4.5. Если такого знака нет – значит перед вами не велодорожка, а что-то другое.

Нельзя не отметить экстремизм наших правил. Например, в Европе существуют во многих странах (если не во всех), знак, на котором на синем фоне изображены пешеходы и велосипедисты вместе, или разделанные белой полосой. Вы спросите, что бы это означало? Отвечу: это означает дорожку, по которой разрешено ходить и ездить указанным группам населения. Чем это хорошо? Тем, что такой знак позволяет более гибко организовывать движение пешеходов и велосипедистов, и заботиться о безопасности обеих групп.

Пример: в новостройках вдоль завода или парка идет тротуар, по которому пешеходы почти не ходят. Это бывает довольно часто. В то же время, по нему нельзя ездить и на велосипеде – так как это запрещено правилами. Значит, велосипедист должен ехать рядом с пустынным тротуаром по дороге, которая как раз может быть весьма напряженной и опасной.

**Приведем примеры из Санкт-Петербургской жизни:**

Тротуар вдоль западной стороны Пискаревского проспекта от пересечения с проспектом Мечникова, до перекрестка с проспектом Маршала Блюхера. Тротуар есть, пешеходов на нем крайне мало (по этой стороне нет домов, и пешеходы предпочитают восточную сторону проспекта), но ездить нашему брату, велосипедисту, надлежит по проезжей части.

Проспект Маршала Блюхера от перекрестка с Полюстровским проспектом до Кондратьевского проспекта по южной части. Здесь идет тротуар вдоль глухого забора, за которым прячутся гаражи. Пешеходов на нем практически нет. Но, формально, и на велосипеде по нему ездить запрещено.

В принципе, если говорить о появлении велодорожек в наших городах, то несомненно, начинать надо с тех проектов, которые не являются затратными для бюджетов наших городов. У нас, как говорится, много проблем и без велодорожек, и одна из самых главных – муниципальный транспорт.

В нашем случае, мы можем получить реальные маршруты для езды на велосипеде по новостройкам наших городов, «всего лишь» - заставив городские администрации рассмотреть загруженность существующих тротуаров, и выставить на них знаки, разрешающие движение велосипедистов.

От угла Полюстровского проспекта и проспекта Маршала Блюхера по южной стороне последнего до пересечения с Кондратьевским проспектом. Далее на восточную сторону проспекта Блюхера, и далее по парковой аллее идущей вдоль проспекта Блюхера до Пискаревского проспекта, затем налево вдоль западной части Пискаревского проспекта до проспекта Мечникова, далее по тротуару идущему вдоль «кармана» до ж.д. станции «Пискаревка».

## **ДТП.**

Что и как делать при ДТП? Предположим, на перекрестке байкер врезается в автобус, тот переворачивается на бок, есть пострадавшие. Что делать?

Первое требование: остановиться или не трогать с места свой транспорт, выставить знак аварийной остановки... Ну, будем ближе к жизни: вместо знака аварийной остановки можно положить на дорогу ряд предметов, лучше - ярких. Расстояние согласно пункту 7.2 от знака до ДТП 15 в городе и 30 метров за городом. Далее правила предписывают оказать доврачебную (первую) помощь пострадавшему, вплоть до доставки его в медицинское учреждение, или вызвать помощь по телефону.

Если ДТП мешает движению машин, то следует составить схему ДТП вместе со свидетелями и освободить проезжую часть. Но более хороший вариант: организовать объезд места ДТП.

Затем надо сообщить в милицию о происшедшем, переписать данные свидетелей и ждать прибытия милиции.

**ДТП** - дело неприятное, и в него лучше не попадать, а попав, необходимо сконцентрироваться и действовать по следующей схеме. Она может быть и дальше от правил, но зато ближе к жизни:

1. Немедленно после попадания в ДТП остановиться, и подумать (не смотря на шок) на сколько безопасно ваше положение на дороге. Велосипедист валяющийся на проезжей части на шоссе может быть плохо замечен, и вновь стать объектом аварии.
2. Крайне тщательно осмотреть себя (или попросить товарища) на предмет повреждений. Человек так устроен, что при стрессе может неадекватно воспринимать ситуацию, не чувствовать боли в частности, или ощущать "общий дискомфорт". Человек может не заметить не только ссадины и царапины, но и куда более серьезные повреждения.
3. Обратит внимание и проанализировать ситуацию в целом: с кем произошло столкновение, кто был свидетелем, попробовать восстановить картину произошедшего. При необходимости записать данные свидетелей и переписать номера машины.
4. Проанализировать состояние вашего велосипеда, на предмет полученных повреждений. Часто человек, видя, что отделался легким испугом, не замечает, что, например, рама байка немного погнута! Ломаные колеса сразу бросаются в глаза, а вот рама - нет. Но даже незначительный изгиб рамы делает ее непригодной к эксплуатации, то есть вы не замечаете, что вам нанесли довольно серьезный убыток.



5. Перейти к организационным мероприятиям. Здесь поле деятельности широко: правила гласят, что надо вызывать милицию. Жизнь учит решать проблемы самостоятельно. Если вы в состоянии придти к общему мнению о том, кто виноват в ДТП, допустим, вы, или водитель машины, то я рекомендую договориться о возмещении убытков самостоятельно. Если приходится иметь дело с милицией, то найти правду становится сложнее. Вы рискуете меньше, чем водитель - права на велосипед у вас отнять нельзя. А вот водитель машины, если по его вине произошло ДТП, может иметь неприятности куда больше, чем, скажем, компенсация вам ущерба в размере 200 долларов за погнутые колеса (к примеру). При нас врезавшийся в колонну ВелоПитерцев водитель Ауди разобрался с гаишниками и был признан невиновным. Ситуация: в группу байкеров на шоссе сзади влетает машина. Итак, водитель, если он не прав, будет стремиться либо откупиться от ГАИ, либо от вас. И тут важно не перегнуть палку: назовите реальную, не завышенную стоимость ремонта вашей техники. Во-первых, никогда не надо наживаться на чужой беде, это аморально. Во-вторых, если вы выкатываете претензию в 300 долларов, то ГАИшник может взять меньше, и правду в закоулках власти вы не найдете (случаев в нашей практике не было). Следует отметить, что в России уже десять дней введено обязательное страхование ответственности за причиненный в результате ДТП ущерб. Что изменится в нашей жизни от этого? Может быть, схема будет работать, и тогда надо будет для получения компенсации составлять акт вместе с работниками ГАИ. Но дать какой-то работающий совет мы пока не можем, статистика таких случаев не набрана.

6. После того, как разборки (с милицией ли, без оной), завершены, вновь стоит заняться самооценкой. Подумайте, способны ли вы ехать? Нет ли у вас ран, или других повреждений, и в первую очередь сотрясения мозга, с которыми тряска на колдобинах не рекомендуется? Не нанесете ли вы себе урон, сев в седло? Немаловажный вопрос: способны ли вы адекватно реагировать на дорожную обстановку, в условиях когда шоковое состояние вас отпускает? Если вы ощущаете, что у вас есть проблемы со здоровьем, не усугубляйте их: попросите водителя виновного в ДТП отвезти вас домой, позвоните другу на мобильный телефон. Внимание: на клубной карте ВелоПитера под фотографией есть телефон для экстренной связи с друзьями или родителями пострадавшего. Если ваш друг попавший в ДТП неадекватен, без сознания, возьмите у него карту (в кошельке или кармане) и позвоните по указанному на ней телефону.

7. Последнее: в ДТП есть две стороны. Как правило, в моральном плане, обе стороны - потерпевшие. Часто водитель жестоко переживает то, что он явился (обычно не желая этого) причиной ваших проблем. Часто его состояние тоже шоковое. Постарайтесь уладить дела по-человечески. С одной стороны по клубной статистике от 20% водителей скрываются с места происшествия в случае ДТП с велосипедистами, с другой, есть случаи, когда они подвозят пострадавшего велосипедиста домой и не берут с него компенсацию в том случае когда виноват сам байкер. Это приятно, когда люди остаются людьми, даже в экстренных ситуациях. Не будем думать изначально, что в сбившей нас машине сижит злоумышленник. Иногда - нет, такой же человек как вы сами.

#### **Каверзные вопросы и ответы.**

При движении по велодорожке следует также придерживаться правой стороны.

При движении по дворам, пустырям и помойкам также действует правило помехи справа.

При пересечении с пешеходным переходом велосипедист должен уступить дорогу людям, какими бы неприятными на вид они не были. Строгое звучание правила: "если на переходе находятся люди то продолжать движение дальше можно лишь в том случае, если это не создает им помех или опасности".

Запрещается ездить под "кирпич", то есть навстречу потоку машин. Интересно, что этот пункт правил не вполне "международен": в ряде стран велосипедистам и пешеходам предлагается идти навстречу потоку, дабы смотреть смерти в лицо!

Запрещается ездить там, где установлен знак 3.9 "Движение на велосипедах запрещено", и под знак 4.4 "Движение легковых автомобилей", 5.3 "Дорога для автомобилей"

Кроме того, спасение велосипедиста на дороге - дело самого велосипедиста: носите шлемы, одевайтесь ярко... впрочем - прочтите лучше нашу статью о безопасности, там все написано.

Если у вас есть вопросы касательно трактовки правил, то пишите нам, поможем. Кроме того, нам оказывает содействие центральное отделение ГАИ С-Петербурга. Чего не знаем, то спросим у профессионалов.

## **ЕЗДА В КОЛЛЕКТИВЕ**

Жизнь так устроена, что многие дела хорошо делать в коллективе. Строишь дом, красишь забор, чинишь велосипед - всегда приятно, когда друзья рядом. С другой стороны, когда грабишь квартиру, то наличие коллектива сообщников может заметно увеличить срок наказания. Ничего не попишешь, так устроена жизнь: одно и тоже явление может быть одновременно и плохим и хорошим. То же самое относится и к езде на велосипеде в группе коллег: с одной стороны, здорово и приятно, с другой - надо уметь себя вести. Итак, если ты попал на покатушку, на которую приехали еще человек двадцать, то придется ехать в толпе. Чтобы такая поездка обошлась без эксцессов, надо соблюдать некоторые правила хорошего тона.

### **Правило 1. Не мельтеши.**

Опытного байкера в толпе всегда можно отличить от "лоха". Байкер со стажем двигается равномерно и прямолинейно без резких движений. Крутить рулем туда сюда - это дурной тон. Понятно, что наличие открытых люков и колдобин заставляет маневрировать, но об этом несколько позже. Поставьте себя на место людей, которые едут за вами. Они могут не успеть среагировать на ваш очередной зигзаг, и въедут вам в спину. Как правило, при наезде заднего байкера на переднего, падает либо задний, либо оба. В толпе падение одного может привести к так называемому "завалу" - когда группа байкеров "спотыкается" о внезапно упавшего товарища. Самое интересное, что виновник происшедшего - тот байкер, который мельтешил перед лицом своих товарищей, получает меньше всего травм, более того, он имеет хорошие шансы не упасть совсем! Впрочем, не упасть со всеми, еще не значит, легко отделаться. Еще будет необходимо объяснить своим лежащим коллегам причины вашего маневра. Это тоже бывает довольно больно.

### **Правило 2. Резко не тормози.**

Еще один хороший способ узнать, что о тебе думают друзья, это применить резкое торможение. Этот способ еще более эффективен, чем вилание. Человек, который едет сзади, практически обречен на то, чтобы врезаться в того, кто резко затормозил. Он просто не успевает среагировать. Если перед вами внезапно появляется яма, открытый люк или пешеход - подумайте, что будет менее плохо: вильнуть, перепрыгнуть, или резко тормозить? Намерею - пешеход, как правило, мягкий, а велосипед друга - жесткий. Еще намек - друзей у вас за колесом может быть несколько, и все они станут участниками завала, вместе со своими жесткими байками. Иными словами: если есть возможность не тормозить, то ей надо воспользоваться. Уж лучше вильните, или попробуйте пешехода на прочность, но только не тормозите резко. И это вовсе не из нелюбви к пешеходам - просто последствия столкновения с пешеходом могут оказаться значительно легче, чем последствия экстренного торможения впереди группы.

### **Правило 3. Не быкуй-1 (найди место по себе).**

В конце XX века язык Пушкина и Достоевского был обогащен словосочетанием "не быкуй". Говоря более старинным языком, "не выпендривайся", "не навязывай народу свои идеи", "не наезжай", "не путай покатушку с соревнованиями". Выполнение этого правила, может стать гарантом крепкого здоровья всех участников коллективной покатушки и сохранения между ними дружеских отношений. О чем собственно речь? Речь о том, что если ты не уверен в классе своей езды, если ты большой любитель мельтешения или резкого торможения, то езжай спокойно в конце группы. Если едешь последним: мельтеши, резко тормози, делай что хочешь. Только кричи громче, когда на тебя машина наедет, (автомобилисты тоже имеют проблемы с "мельтешителями") иначе едущие впереди не услышат и не остановятся.

#### **Не быкуй-2 (не раскачивай лодку).**

Езда в коллективе накладывает определенные ограничения и на скорость передвижения. Предположим, на покатушке группа едет со скоростью 20 км/ч, а ты можешь ехать 24 км/ч! Порадуйся за себя - и реши: либо ты едешь как все в коллективе 20 км/ч, либо езжай куда хочешь самостоятельно, но не раскачивай колонну. Многие "умники" любят показать себя - разгонятся, обойдут всю колонну, потом ждут... Другие смотрят на это дело и тоже начинают ускоряться... В результате группа ускоряется, разваливается, и более слабые байкеры попадают "под удар". Им тяжело ехать быстро, но твое поведение заставляет. Будут соревнования - скорость надо показывать там. В езде в колонне надо демонстрировать другие качества.

#### **Правило 4. Предупреждай о своих действиях и дорожных "неожиданностях"**

Когда едешь за своим коллегой байкером, то, как правило, сквозь его спину дорога видна плохо. А это значит, что яму или битую пивную бутылку ты увидишь буквально в нескольких метрах от себя, если не прямо под колесами. Поэтому, правила хорошего тона предписывают байкерам сообщать о дорожных неожиданностях и о своих действиях жестами, или криком. Основные жесты хорошо известны из правил дорожного движения. При торможении (лучше - перед торможением) поднимаешь руку вверх, при повороте (опять же - перед началом поворота), указываешь рукой направление поворота. Вот жеста "большая яма", (он же "битое стекло") в ПДД нет. Если вы объезжаете яму - просто покажите на нее рукой. В случае стекол, принято не только показывать на них рукой, но и кричать во все горло: "стёкла"! Если едешь в центре группы и увидел сигнал переднего - наметь тому, кто сзади.

#### **Правило 5. Держи дистанцию.**

Когда едешь в коллективе новичков, или просто людей, которые тебе не известны, то держи дистанцию. Я бы даже сказал сильнее: держи и приумножай! Мало ли кто из тех, кто едет перед тобой не читал этих правил? Начнет вилять, резко тормозить, "быковать-1" и "быковать-2", и не будет при этом тебя предупреждать? А ведь известно - задний байкер страдает при аварии больше, чем тот в кого он врежется! То есть в данном случае ты - в менее выигрышном положении, чем когда сам не выполняешь эти правила. Дистанция бывает, кстати, не только от заднего байкера к переднему. Есть еще и поперечная дистанция - от тебя до соседа сбоку. Этой дистанцией тоже не надо пренебрегать, ведь если тому, кто справа придется объезжать яму, то ему понадобится место для маневра.

#### **Правило 6. Оставайся человеком (если был им до этого).**

Известное дело, что если все вокруг начинают вести себя "странным образом", то это частенько передается всей группе. Это явление называется "Стадное чувство". Если все вокруг начинают ехать стадообразно, пренебрегая правилами дорожного движения, выезжая в левый ряд, или хуже того, на встречную полосу, по 5 человек в ряд, то стоит подумать, имеет ли смысл становиться частью стада, или, может быть, лучше остаться нормальным человеком, который ездит соблюдая правила? Оставайся человеком - езжай соблюдая правила дорожного движения. Ехать стадом - удел людей не способных мыслить самостоятельно. Любое ДТП при езде в стаде практически автоматически делает члена стада виновным в ДТП.

И наконец, бери с собой медицинскую аптечку. Тебе не понадобится - наверняка какой-нибудь лох навернется, а аптечку не возьмет... С лохами так всегда бывает!

# ЕЗДА НА КОЛЕСЕ

Велотуризм, да и само перемещение в пространстве на велосипеде - занятие крайне неприятное. Поэтому, многие поколения велотуристов придумывали различные способы, как сократить время, за которое велосипедист проезжает то или иное расстояние. Одно из таких ухищрений называется "ездой на колесе". Суть идеи проста: снизить ветровое сопротивление, прячась за широкой спиной товарища. Это позволит ехать быстрее, и как следствие, быстрее с велосипеда слезть. Рассмотрим езду на колесе с разных сторон.

## Езда на колесе, взгляд извне.

Если посмотреть на группу товарищей едущих на колесе, то перед глазами встает следующая картина. Велосипедисты выстраиваются в ряд и держат расстояние друг от друга от 5-10 до 50 см, если считать от заднего колеса того, кто спереди, до переднего колеса того, кто сзади. Чем меньше расстояние между байкерами, тем меньше сопротивление воздуха, тем легче держать высокую скорость. С другой стороны, чем меньше расстояние, тем слаженней должна быть работа всего коллектива! Что успеет сделать задний байкер, имея запас в 10 см от переднего, в случае экстренного торможения или поворота? Ответ единственный: врезаться в того, кто спереди, параллельно создавая завал из тех, кто сзади!

Езда на колесе бывает "центристской", "левой" и "правой". "Центристская", это когда колесо заднего идет на одной линии с колесом переднего. Применяется при лобовом ветре или безветрии. Если ветер дует не строго спереди, а имеет боковую составляющую, то задний байкер смещается относительно переднего. Поперечное смещение также небольшое - 5 - 10 - 20 см.

## Стратегия езды на колесе.

Возглавляет группу, как правило, человек, который способен на подвиг быстрой езды, и имеет опыт езды в качестве лидера. Что для этого надо уметь?

*А) Ехать равномерно, без рывков, педалировать равномерно. В частности, лидер должен продолжать крутить педали и на спусках!*

*Б) Ехать, умно выбирая траекторию. Хорошо, когда дорога прямая и без выбоин. Тогда траектория будет прямой линией. А если вы движетесь по обычному шоссе? Лидер должен заранее видеть ямы и плавно их обходить, уводя за собой народ.*

*В) Уметь принимать на дороге решения, с учетом их возможных последствий. Скажем, ведет лидер группу со скоростью 26 км/ч, а тут ему под колеса бросается собака. Что делать? Тормозить? Вся группа завалится. Вильнуть? Опять завал! Переехать собаку? Завал, так как она погасит скорость байка, и задние все равно врежутся в спину лидера. Одним словом, чтобы не делал передний байкер, все кончится завалом. Так вот, лидер должен уметь найти выход и избежать завала, даже если перед ним на дорогу выскочит не собака, а бетонная стена!*

*Г) Вести себя на дороге предсказуемо для остальных. Это важно психологически, когда лидер одинаково проходит препятствия. Группа привыкает и ей легче ехать.*

Кроме этого, лидер должен предупреждать позади идущих о своих маневрах и о выбоинах/стеклах на дороге. Еще хорошо, когда передний байкер широкоплеч и высок, тогда за его спиной ехать куда как комфортнее!

Человек, который едет за лидером, тоже должен быть не лыком шит, особенно, если он не последний в группе. Какие у него есть проблемы? Держаться за колесом на минимально возможном расстоянии, двигаться без рывков и виляний, а также реагировать на маневры лидера, передавая информацию о них тем, кто сзади. Ехать на колесе, конечно, значительно легче физически, но надо постоянно следить за лидером и его сигналами! Сзади-то не видно ни яму, ни поворот...

Самое неприятное, что бывает в колонне - это врезаться в колесо того, кто спереди, или, что бывает значительно чаще, коснуться его колеса как бы сбоку. Часто это приводит к падению врезавшегося байкера, и, соответственно, к завалу. Совет здесь один: если касание произошло, постарайтесь отклониться в противоположную сторону! То есть, предположим, вы касаетесь правой стороной своего переднего колеса, заднего колеса лидера. Постарайтесь отклониться влево! Если мер не предпринимать, то падение будет в правую сторону (в сторону касания).

Казалось бы, равномерно ехать за лидером просто, если лидер едет равномерно. Ан, нет! Если вы постоянно изменяете расстояние до лидера, даже в пределах 5-10 см, то это хорошо чувствуется следующими в группе! Они начинают подстраиваться под вас, и в результате возникает резонанс: вы отстали на 5 см, тот, кто за вами - на 10 и так далее. Вы набрали 5 см, все по цепочке принялись отыгрывать сантиметры. Это не трагедия, но и "не есть хорошо".

Езда на колесе может быть рекомендована только слаженной группе, в которой люди уверены в себе и товарищах. Ведь по сути, когда вы за кем-то едете, то вы целиком находитесь в его власти! Если человек сделает глупость - вы даже не заметите, как окажетесь в завале! Но игра стоит свеч. Если вы впервые в группе - займите положение в хвосте. Там, если вы что-то сделаете не так, то количество пострадавших будет минимально. Начните сначала с дистанции в 40-50 см и постепенно снижайте ее до 5-10.

Когда становитесь кому-то на колесо, всегда предупреждайте об этом того, кто спереди! Обычно это делается криком "на колесе!". Иначе, человек может вас не заметить и продолжать ехать без учета вашего присутствия. Начало своей карьеры "халявца наколесника" надо начинать с езды со смещением. Идите не строго в колесо, а чуть правее или левее. Тогда легче сделать маневр и уйти от столкновения.

Время от времени лидера можно (и нужно) менять. Понятно, что он, рассекая воздух, тратит больше энергии, чем те, кто сзади, и со временем, его скорость начинает падать. Тогда применяется прием перестроения. Лидер освобождает место новому претенденту: предупреждает о маневре и уходит вправо, затем становится в... Теория гласит, что становится он в положение последнего в группе. На практике, последними в группе едут новички и слабые байкеры. Маневр получается сложнее: лидер уходит спереди и становится последним в группе тех, кто время от времени лидирует! Когда едешь за лидером, то передачу надо ставить на одну - две звезды тяжелее, чем у него. Так будет удобнее!

Определенную сложность для движения группой представляют крутые подъемы и спуски. Мой совет таков: не надо ездить в колесо ни круто вверх, ни круто вниз. Как правило, нет в этом необходимости. На крутых спусках скорость и так хорошо растет, а на подъемах, когда скорость падает километров до 10, выигрыш в сопротивлении ветра не перекрывает неудобства от невозможности ехать в своем темпе.

Так, может, и вообще не стоит обращать внимание на это опасное занятие?

Навык езды на колесе очень важен. И не только для того, чтобы быстрее ездить. У меня был случай, когда я получил травму руки во время покатушки. Мне сделали небольшую операцию в больнице города Волосово. Встав с операционного стола, я увидел, что до последней электрички из Гатчины остается 1 час 50 минут и 40 км. А перед этим мы уже проехали километров 80 и еще десяток прошли по бурелому. Я хотел малодушно остаться в Волосово, но мои друзья убедили меня ехать. Они встали передо мной в каре - один человек спереди и два чуть сбоку, я встал в эту "коробочку" на колесо и мы долетели до Гатчины! Я после операции никогда не смог бы поддерживать скорость в 27 км/час! А ехать в таком же темпе на колесе было мне по силам. На электричку мы успели.

**В заключении повторюсь: не умеешь ездить на колесе - занимай место в хвосте группы!**

By MakStalker. [www.multiclub.nsk.ru](http://www.multiclub.nsk.ru)