

Велосипед, мопед, скутер – для многих ребят является предметом мечтания и, прежде чем воплотить мечту в реальность, родителям следует задуматься, где же его ребенок будет управлять своим транспортным средством? Есть ли поблизости стадион, парк, велосипедные дорожки?

Ведь дети, получая свое транспортное средство и имея возможность покинуть свой район, в любой момент могут отправиться в другой район к другу или однокласснику. При этом, оказавшись в потоке транспорта на проезжей части, даже подготовленный человек в первые минуты движения может с трудом ориентироваться, а ребенок – он, зачастую, даже не знает, как ему правильно нужно двигаться по проезжей части, может растеряться, запаниковать и поступить не так, как ожидают от него другие участники дорожного движения, знающие Правила. Именно такие обстоятельства чаще всего способствуют совершению дорожно-транспортного происшествия.

К тому же велосипед, мопед, скутер – это самые незащищенные виды транспортных средств, и даже незначительные столкновения, а иногда и просто падение, могут повлечь за собой серьезные последствия. Приобретая их, необходимо позаботиться о дополнительных средствах защиты – шлемах, налокотниках, наколенниках, перчатках

### **Понятия «Велосипед», «Мопед».**



**"Велосипед"** - транспортное средство, кроме инвалидных колясок, имеющее два колеса или более и приводимое в движение мускульной силой людей, находящихся на нем. Транспортные средства, к которым относятся и велосипеды, не могли пересекать дорогу по пешеходным

переходам и ранее. Однако, судя по всему, далеко не все велосипедисты могли понять эту сложную логическую цепочку (велосипед - транспортное средство - нельзя ездить по пешеходным переходам).

**С 29 ноября 2014 года введен запрет движения велосипедистов по пешеходным переходам прописан в правилах отдельной строкой**

П. 24.8. Велосипедистам и водителям мопедов запрещается:

- управлять велосипедом, мопедом, не держась за руль хотя бы одной рукой;
- перевозить груз, который выступает более чем на 0,5 м по длине или ширине за габариты, или груз, мешающий управлению;
- перевозить пассажиров, если это не предусмотрено конструкцией транспортного средства;
- перевозить детей до 7 лет при отсутствии специально оборудованных для них мест;
- поворачивать налево или разворачиваться на дорогах с трамвайным движением и на дорогах, имеющих более одной полосы для движения в данном направлении;
- двигаться по дороге без застегнутого мотошлема (для водителей мопедов);
- пересекать дорогу по пешеходным переходам.

**"Мопед"** - двух- или трехколесное транспортное средство, приводимое в движение двигателем с рабочим объемом не более 50 куб. см и имеющее максимальную конструктивную скорость не более 50 км/ч. К мопедам приравниваются велосипеды с подвесным двигателем, мокики и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками.

У водителя велосипеда или скутера всегда есть возможность превратиться на время **в пешехода**: к пешеходам приравниваются лица, **ведущие велосипед, мопед.**

**Изменения в Федеральный закон "О безопасности дорожного движения" для скутеристов:**

Лицам, достигшим шестнадцатилетнего возраста, при **наличии прав управления** («водительских прав» (с мая 2014 г.) можно управлять транспортными средствами категории "М" (мопеды и легкие квадрициклы) и подкатегории "А1"(мотоциклы с

рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания, не превышающим 125 кубических сантиметров, и максимальной мощностью, не превышающей 11 киловатт).

### Где разрешено ездить?

#### **Можно:**

- если есть **велосипедная дорожка** – то только по ней (в этом случае по проезжей части нельзя),
- если нет велосипедной дорожки - **по проезжей части** в один ряд возможно правее,
- допускается движение **по обочине**, если это не создает помех пешеходам.

#### **Нельзя:**

- **на автомагистралях,**
- по **разделительным полосам** проезжей части,
- по **тротуарам**. Велосипедисты и скутеристы – водители, а не пешеходы!
- по **пешеходным дорожкам,**
- по **пешеходным переходам.**

Если Вы хотите двигаться по тротуару, пешеходной дорожке, пешеходному переходу, то Вам необходимо слезть с велосипеда или скутера. Человек, ведущий велосипед или скутер является пешеходом.

### Как правильно ездить?

Движение на велосипеде или скутере осуществляется **в попутном направлении** транспортным средствам. **Навстречу** транспортным средствам двигается только **пешеход!**

В светлое время суток на всех движущихся транспортных средствах с целью их обозначения должны **включаться фары** ближнего света или дневные ходовые огни.

Любой скутер - одноместное транспортное средство. И даже если на нем есть 2 места для сидения, то перевозить на втором месте можно только маленького ребенка.

**Нельзя перевозить груз**, который выступает более чем на 0,5 м по длине или ширине за габариты, или груз, мешающий управлению.

Водитель велосипеда или скутера должен подавать **сигналы поворота** перед началом движения, перестроением, поворотом и остановкой.

Поскольку световыми указателями поворота велосипеда не оборудуются, сигналы необходимо подавать рукой. Соответственно, сигналу левого поворота соответствует вытянутая в сторону левая рука, сигналу правого поворота - вытянутая правая рука. Сигналы поворота необходимо подавать заблаговременно до начала поворота. Вернуть руку на руль можно непосредственно перед началом поворота.

**Нельзя поворачивать налево или разворачиваться**, если на дороге в данном направлении есть 2 или более полос, или на дороге есть трамвайные пути.

Чтобы повернуть налево или развернуться необходимо доехать до пешеходного перехода, слезть с велосипеда или скутера, таким образом стать пешеходом, после перехода дороги по пешеходному переходу вновь сесть на велосипед или скутер и продолжить движение.

**Вне перекрестка** при пересечении велосипедной дорожки с автомобильной дорогой водитель велосипеда или скутера должен **уступить дорогу** транспортным средствам, движущимся по этой дороге, т.е. ждать, пока по дороге не проедут все автомобили.

Велосипед или скутер, также как и любое другое транспортное средство, должен **снизить скорость** или остановиться **перед переходом**, чтобы пропустить пешеходов.

**Запрещается буксировка** велосипедов и мопедов, а также велосипедами и мопедами, кроме буксировки прицепа, предназначенного для эксплуатации с велосипедом или мопедом.

## Наказание за нарушение ПДД.

Вступившие в законную силу **15.11.2014** года изменения в ПДД распространяют на водителей мопедов **всю 12 главу КоАП, по статусу приравнивая их к водителям автомобилей.**

### **Типовые дорожно-транспортные ситуации с участием велосипедистов**

Аварии зачастую происходят из-за невнимательности велосипедистов, которые, «вынырнув» из бокового проезда на дорогу, ударились в боковую часть автомобиля или оказывались на его пути в непосредственной близости.

Первое правило безопасного выезда на дорогу для велосипедиста должно быть таким. Подъезжая к дороге, нужно снизить скорость движения (при необходимости до полной остановки), пропустить пешеходов, идущих по тротуару или обочине, внимательно оценить дорожную ситуацию и только после этого выезжать на проезжую часть. При этом порядок обзора дороги должен быть следующим: посмотреть налево, затем направо - не собирается ли другое транспортное средство поворачивать туда, откуда вы сами выезжаете, и, вновь убедившись, что слева ситуация не изменилась, выезжать на дорогу. При повороте налево порядок обзора должен соответственно поменяться.

Второе правило говорит, что велосипедисты при выезде на дорогу из дворов, с мест стоянки и других прилегающих территорий должны уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по ней. Как правильно поступить в ситуации, если на проезжей части в одном направлении имеется несколько полос и приближающийся автомобиль следует во втором или третьем ряду? Данное требование действительно лишь тогда, когда велосипедист непосредственно выезжает на полосу движения транспортного средства. Поэтому выезжать на дорогу в данном случае можно, но так, чтобы сразу оказаться не далее 1 м от края проезжей части. Следует не забывать, что если на дороге полос движения три и более, то поворот налево на велосипеде Правилами запрещен. Нужно с него сойти и выполнить этот маневр, ведя велосипед рядом как пешеход.

#### **На проезжей части.**

Положение велосипедиста на проезжей части определяют боковой интервал и дистанция. Некоторые считают требование Правил - ехать ближе к правому краю проезжей части, но не далее первой полосы.

Дистанция для велосипедиста играет важную роль, когда приходится следовать за гужевой повозкой, трактором, другим велосипедом, чья скорость ненамного отличается от вашей. Она должна выбираться с учетом скорости движения и состояния дорожного покрытия. Выше скорость - больше дистанция, у водителей автомобилей есть простое правило - берется численное значение скорости (в км/ч), делится пополам - вот и безопасная дистанция в метрах. Если короче - «дистанция - половина скорости». Например, при скорости 30км/ч дистанция должна быть не менее 15м перестроиться во вторую полосу, где движение организовано в прямом направлении. Место установки: на подходах к перекресткам и на них самих.



Рисунок 3. Положение велосипедиста на проезжей части

Скорость движения - одно из самых важных качеств любого транспорта. Но именно ее неправильный выбор оказывается частой причиной дорожных происшествий. С увеличением скорости возрастает тормозной путь велосипеда, быстрее нужно принимать

решения. Можно ли во всех происшествиях винить высокую скорость движения? Конечно, нет. Сама по себе она не опасна. Ведь когда спортсмен на велотреке развивает скорость до 60-80км/ч, никаких аварий не происходит. Причина в другом. Скорость должна соответствовать тем дорожным условиям, которые сопутствуют движению велосипедиста.

Чем больше скорость, тем выше вероятность происшествия и его тяжесть. В транспортном потоке с увеличением разницы в скорости движения между велосипедистом и транспортными средствами растет опасность аварии. Резкие ускорения и замедления во время движения повышают риск наезда на велосипед другими транспортными средствами.

### **Обгон и опережение**



Рисунок 4. Обгон транспортного средства

Обгоняя транспортное средство, нужно постараться держаться на расстоянии не ближе 1-1,5м от него, а возвращаться в свой ряд (третий этап обгона), не «подрезая» ему дорогу.

Прежде чем совершить обгон или опережение в соседнем ряду, выясните, почему транспортное средство начинает тормозить или медленно едет. Не будучи уверенным в своих возможностях, не торопитесь начать маневр. У водителей бытует даже заповедь «Не уверен - не обгоняй!».

Практика показывает, что опасно выполнять обгон сразу нескольких транспортных средств или при плохих погодных условиях (туман, дождь, скользкая проезжая часть).

### **Проезд перекрёстков**



Рисунок 5. Проезд перекрестка

Перекресток - место пересечения в одном уровне двух, трех, а иногда и более дорог. Тут скрещиваются пути многих тысяч машин и пешеходов.

Перекрестки подразделяются на регулируемые и нерегулируемые. Движение на регулируемых перекрестках регламентируется сигналами света светофора или командами регулировщика. Отсутствие знаков приоритета говорит о том, что это пересечение равнозначных дорог, и чтобы разъехаться, нужно пользоваться правилом «помехи справа». И наоборот, наличие знаков, например, 2.4 «Уступите дорогу», 2.5 «Движение без остановки запрещено», или соответствующей разметки указывает, что одна дорога является главной по отношению к другой.

Независимо от вида перекрестка ответственным местом проезда является его центр. Как велосипедисту при повороте налево (там, где такой маневр разрешен) проезжать

центр перекрестка - объезжать его слева или справа? Ведь с другого направления может выполняться точно такой же маневр. Тут может быть две ситуации. Если дорога, на которую вы поворачиваете, имеет несколько полос движения, то поворот налево необходимо осуществлять таким образом, чтобы проехать центр перекрестка слева, стараясь выехать с перекрестка сразу в крайний правый ряд. А если перекресток образован узкими дорогами, то поворот налево, конечно, безопаснее выполнять по самой короткой траектории, оставляя центр перекрестка справа - другим способом разъехаться с транспортным средством, имеющим большой радиус поворота, будет труднее.

Велосипедистам нужно обязательно соблюдать своеобразный кодекс проезда перекрестков, основанный на требованиях Правил:

- при повороте налево или развороте уступите дорогу транспортным средствам, следующим со встречного направления прямо или налево;
- при повороте направо или налево уступите дорогу пешеходам, пересекающим проезжую часть, на которую поворачиваете, а также другим велосипедистам, проезжающим через эту проезжую часть по велосипедной дорожке;
- уступите дорогу трамваю при одновременном с ним праве на движение;
- не выезжайте на перекресток, если за ним образовался затор, который может вынудить остановиться в зоне перекрестка и создаст помеху для движения других транспортных средств.



Рисунок 6. Схематическое представление типов перекрестков

Правильный ответ на первый вопрос дает возможность успешно решить и второй - кто должен уступить дорогу? Находясь на второстепенной дороге, нужно уступить тому, кто следует по главной, а на пересечении равнозначных дорог уступит имеющий помеху справа.

Среди наиболее частых ошибок у велосипедистов при проезде нерегулируемых перекрестков нужно назвать неправильное распределение своего внимания. Особенно это наблюдается у начинающих - подъезжая к пересечению, они начинают усердно крутить головой в разные стороны.

А правило здесь простое: необходимо в первую очередь обращать внимание на ту дорогу, с которой водитель транспортного средства имеет преимущество в движении. Если при подъезде к перекрестку нельзя точно определить по признаку покрытия, какая это дорога (например, в темное время суток или из-за снега и грязи), а знаков приоритета нет, то Правила требуют, чтобы вы считали свою дорогу второстепенной.

Перекресток, где очередность движения определяется сигналами **светофора** или **регулирующего**, считается **РЕГУЛИРУЕМЫМ**.

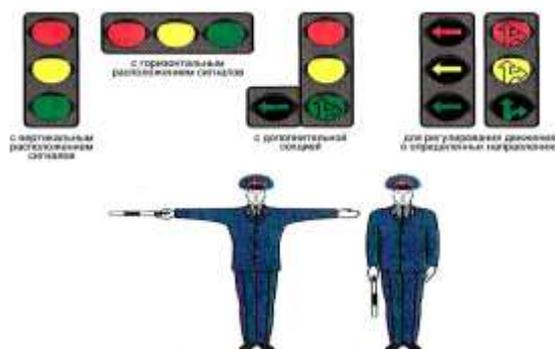


Рисунок 7. Признаки регулируемого перекрестка

Светофор вносит строгий порядок при пересечении перекрестка. Он здесь хозяин и отменяет такие понятия, как «главная» и «второстепенная» дороги. При красном сигнале светофора вы должны остановиться у поперечной линии разметки или таблички «Стоп», а если их нет - за несколько метров до светофора, чтобы не мешать переходящим пешеходам и транспорту, следующему в поперечном направлении. Но, еще подъезжая к регулируемому перекрестку, важно установить, нет ли у светофора правосторонней стрелки. Ведь это значит, что поворачивать направо можно только при ее включении. Иногда в конце разрешающей фазы зеленый сигнал начинает мигать - осталось не более 3 с. Взвесьте свои возможности с учетом протяженности перекрестка - успеете ли вы преодолеть его зону? Последующий короткий желтый сигнал дается, чтобы те, кто оказался на самом перекрестке, смогли его освободить.



Рисунок 8. Проезд светофора

У основного светофора, который всегда расположен справа или над проезжей частью, может перегореть лампочка, поэтому обычно слева от дороги устанавливается дублирующий светофор. Вот почему, проезжая перекресток и увидев красный сигнал, нужно продолжать дальнейшее движение, не останавливаясь. Есть, правда, одно исключение: на сложных перекрестках, например с широкой разделительной полосой, светофоры могут быть установлены дополнительно справа, чтобы часть транспорта могла остановиться в имеющемся разрыве проезжей части. Несмотря на то, что для вас уже зажегся зеленый, не торопитесь начать движение. Нужно дать возможность закончить поворот или разворот водителям транспортных средств, начавшим его на разрешающий сигнал светофора. Если поворот направо (поворот налево для велосипедистов при левоповоротной стрелке не сходя с велосипеда запрещен) осуществляется с помощью стрелки, включенной одновременно с желтым или красным сигналом светофора, то необходимо не забыть в этой ситуации уступить дорогу транспортным средствам, движущимся с других направлений, а также пешеходам, пересекающим дорогу на зеленый сигнал светофора.

Как быть в том случае, если на перекрестке светофор отключен (т.е. включен желтый мигающий сигнал) или вышел из строя?

**При желтом мигающем сигнале, неработающих светофорах или отсутствии регулировщика перекресток считается НЕРЕГУЛИРУЕМЫМ, и водители ОБЯЗАНЫ руководствоваться правилами проездов нерегулируемых перекрестков и установленными на перекрестке ЗНАКАМИ ПРИОРИТЕТА.**

#### **На улице с односторонним движением**

Какие особенности диктует одностороннее движение велосипедистам?

Разница с дорогой, имеющей двустороннее движение, невелика. Также нужно ехать по правой полосе, не далее 1м от тротуара или обочины, а на перекрестках при числе полос две и более запрещен поворот налево.

Но самое главное, на дороге с односторонним движением велосипедисту, ни в коем случае нельзя ехать даже по кромке проезжей части навстречу общему направлению транспортного потока.

#### **Подъемы и спуски**

Для велосипедиста эти неизбежные спутники дороги - существенная трудность.

Если ехать на подъем трудно, не тратьте сил на его преодоление. Лучше сойти с велосипеда и подняться до вершины, ведя его по обочине.

На крутых спусках не пользуйтесь накатом, если есть вероятность, что в конце участка дороги придется тормозить.

На уклонах, имеющих суженную проезжую часть, недостаточную для разъезда двух транспортных средств, дорогу должен уступить водитель транспорта, движущийся вниз.

#### **На узкой дороге**

Сужение дороги может возникнуть либо из-за узкого моста, тоннеля, либо ремонтных работ в зоне проезжей части, наконец, из-за остановившегося автобуса или грузовика, занявшего половину дороги.

Если на дороге установлены знаки «Преимущество встречного движения», то все ясно. Ну, а если их нет? Конечно, проблемы разъезда на узком участке не возникает, когда нужно разминуться двум велосипедистам, но как быть, если велосипедист встречается с крупногабаритным автомобилем и разъехаться двоим нет места? Ответ - в Правилах: «если встречный разъезд затруднен, то водитель, на стороне которого имеется препятствие, должен уступить дорогу. На уклонах дорогу должен уступить водитель транспортного средства, движущегося на спуск».

#### **На велодорожке**

Велодорожка - полноправная дорога для велосипедистов. При ее наличии по соседней дороге движение на велосипедах запрещено. По велодорожке разрешено идти пешеходам, но когда нет тротуаров или пешеходной дорожки и при условии, что они не будут мешать движению велосипедистов.



Рисунок 9. Обозначение велодорожки

При езде по велодорожке нужно соблюдать основные требования Правил, возложенные на водителей транспортных средств на дорогах: придерживаться правой стороны, а ехать в несколько рядов можно лишь не мешая встречным велосипедистам. При пересечении с другими велодорожками (когда знаков приоритета нет) дорогу уступает имеющий «помеху справа». На обозначенных пешеходных переходах нужно при необходимости снизить скорость и пропустить пешеходов, пересекающих дорожку.

Вне перекрестков Правила требуют, чтобы на нерегулируемых пересечениях велосипедной дорожки с дорогой (т.е. при отсутствии знаков приоритета) велосипедисты уступали дорогу транспортным средствам; движущимся по этой дороге.

### **На железнодорожном переезде**

Железнодорожные переезды считаются наиболее опасными местами на дороге. Здесь действуют свои особые правила движения, которые необходимо строго выполнять. Дело в том, что машинисту поезда нужно намного больше времени, чем водителю других транспортных средств, чтобы остановить состав, тормозной путь которого исчисляется сотнями метров.

Можно дать велосипедистам ряд советов:

- приближаясь к переезду, обращайтесь внимание на положение шлагбаума, сигналы светофора, звуковой сигнал;
- подъехав к переезду, убедитесь (независимо от сигналов), что не приближается поезд;
- при проезде железнодорожных путей не нужно задерживаться или останавливаться. Если вы въехали в зону переезда, когда начала работать сигнализация и опустился шлагбаум, продолжайте движение и освободите переезд.

При пересечении железнодорожного переезда надо стараться пересекать каждый рельс под прямым углом, однако этот совет не всегда бывает безопасно выполнять, если рядом следует другое транспортное средство и любое отклонение от прямолинейного направления может привести к другой опасности - столкновению с ним.

Кроме этих советов, нужно не забыть и об основных требованиях правил, которые, в частности, говорят:

- «При движении через железнодорожный переезд водитель должен
- уступить дорогу приближающемуся поезду (локомотиву, дрезине).

Запрещается выезжать на переезд при закрытом либо начинающем закрываться шлагбауме, а также при запрещающем сигнале светофора (независимо от положения шлагбаума и при его отсутствии). Если светофор выключен, а шлагбаум открыт или его нет, водителю разрешается начинать движение через переезд только после того, как он убедится в отсутствии приближающегося поезда.

- Для пропуска приближающегося поезда и в случаях, когда движение через переезд запрещено, водитель должен остановиться у стоп-линий, знака 2.5, светофора, если их нет - не ближе 5м от шлагбаума, а при отсутствии последнего - не ближе 10м до ближайшего рельса. Перед началом движения после остановки перед переездом водитель должен обязательно убедиться в отсутствии приближающегося поезда.

Запрещается выезжать на переезд, если за ним образовался затор, который вынудит водителя остановиться на переезде».

### **«Зебра»**

Воздержитесь от обгона или опережения в зоне перехода, так как ограниченный обзор может скрыть движущихся пешеходов.

Увидев, что с тротуара или обочины на проезжую часть собираются сойти пешеходы, по возможности нужно снизить скорость и предупредить их об опасности звонком.

Если на пешеходном переходе находятся пешеходы, движение можно продолжать, лишь пропустив их и не создавая им помех.

### **В зоне трамвайных путей**

Пересекая трамвайные пути или следуя вдоль них, велосипедист должен выполнять все те требования Правил, что и водители других транспортных средств. Самые ответственные моменты здесь - пересечение путей и проезд в зоне остановки трамвая. На пересечении равнозначных дорог трамваю сделано исключение - при разъезде с ним не действует правило помехи справа и ему нужно уступать дорогу. Даже на светофоре при одновременном праве на движение он имеет преимущество проезда первым. Эти

исключения сделаны не случайно. Во-первых, трамвай следует по обособленному пути - рельсам, поэтому он не может маневрировать. Во-вторых, у трамвая плохие динамические качества: движущемуся со скоростью 40км/ч трамваю с пассажирами нужно пройти расстояние в 45м, чтобы остановиться.

### **Пешеходы**

Все пешеходы лучше видят крупногабаритные транспортные средства и больше их опасаются. Дождавшись разрыва в транспортном потоке, они могут рискованно начать переход, не обращая внимания на велосипедиста.

Другой эффект связан с шумом - чем выше он у приближающегося транспорта, тем больше к нему «уважения». Бесшумный велосипед воспринимается как менее опасный. Пожилые пешеходы требуют к себе еще более внимательного отношения. Они в силу своего физиологического состояния, как правило, имеют слабое зрение и слух, хуже ориентируются в дорожной обстановке, физически не могут быстро перейти дорогу и избежать опасности.

Следуя по городским улицам с оживленным движением пешеходов на тротуарах, необходимо иметь в виду, что чем уже тротуары, тем больше вероятность, что кто-то сойдет на проезжую часть, особенно опасны торопящиеся пешеходы, от них можно ждать самых необдуманных действий.

Таят в себе опасность и так называемые «тихие улицы», где мало машин.

Пешеходы здесь забывают об осторожности и идут прямо по проезжей части или могут выбежать на нее, не посмотрев по сторонам.



### **Движение ночью.**

Видеть и быть видимым - два самых важных принципа для того, кто едет по дороге в темное время суток. В этот период времени у водителей и велосипедистов риск погибнуть в дорожных авариях увеличивается в 10 раз по сравнению со светлым временем. Ночная дорога опасна и полна неожиданностей. Редкость автомобилей и пешеходов расхолаживает и располагает к быстрой езде. Главная же опасность ночной дороги -

ограниченная видимость.

Для велосипедиста ночь - самая неблагоприятная пора. Малые габариты велосипеда, его неяркая окраска, часто отсутствие фонарей и отражателей делают велосипедиста малозаметным на дороге. Если езда по городским освещенным улицам еще как-то терпима, то за городом, где нет стационарного освещения, ехать становится просто опасно. Не случайно, поэтому Правила обязывают водителей механических транспортных средств при движении в темное время суток на неосвещаемых участках дорог обязательно двигаться с включенным дальним или ближним светом фар, а на освещаемых - с ближним светом или включив габаритные огни. Это требование также относится и к велосипедисту, который на любой улице или дороге должен включить приборы освещения. Свет поможет увидеть неровности на дороге и другие препятствия, а также обозначит самого велосипедиста.

Одно из самых опасных явлений ночной дороги - ослепление от фар встречных транспортных средств. Водители обязаны при встрече не только с автомобилями и мотоциклами, но и с велосипедистами переключать дальний свет на ближний не менее чем за 150м. Ослепление может произойти даже от ближнего света фар. Что такое ослепление? Это кратковременная - от нескольких секунд до 3 - 4 мин - «слепота», когда человек перестает различать дорогу. Временная слепота опасна тем, что велосипедист во время движения не видит дорогу и может не только наехать на препятствие или съехать с проезжей части, но, потеряв ориентацию, выехать на полосу встречного движения.

Как избежать возможного ослепления на дороге? У автомобилистов есть такой прием:

снизить скорость и отвести взгляд вправо или даже зажмурить глаза на несколько секунд. Этим приемом вполне могут пользоваться и велосипедисты. Но как быть в ситуации, когда ослепление всё же произошло? Нужно постараться, не меняя направления движения, быстро снизить скорость и, приняв немного вправо к тротуару или выехав на обочину, остановиться. И лишь после того, как последствия ослепления пройдут, вновь возобновить движение.

Все остальные правила движения по ночной дороге сформулируем так:

- велосипед должен быть оборудован спереди фарой белого цвета, а сзади фонарем или световозвращателем красного цвета. С каждой боковой стороны необходимо иметь световозвращатели оранжевого или красного цвета;
- приборы освещения должны быть в исправном состоянии, и их поверхность не загрязнена;
- скорость движения должна быть такой, чтобы затормозить велосипед мог в пределах видимости;
- если это не будет мешать транспорту, держаться от края проезжей
- части нужно немного дальше, чем днем;
- любая остановка или стоянка на неосвещенном участке дороги должна быть только за пределами проезжей части;
- велосипедисты должны одевать по возможности одежду светлых тонов и прикреплять к ней световозвращающие элементы.

### **В тумане**

Видимость на дороге играет важную роль в безопасности движения, так как более 90% информации, необходимой для управления велосипедом, человек получает через зрение. Туман - серьезное препятствие для обеспечения видимости. В европейской части российской Федерации в течение года насчитывается около 40 туманных дней. Из-за плохой видимости при тумане случается 1 - 1,5% всех дорожных происшествий. Самый частый вид аварий в этих условиях - попутные столкновения транспортных средств. Причина в том, что туман, кроме ухудшения общей видимости на дороге, существенно снижает истинные расстояния и скорость движения транспорта. Так, дистанция до встречного автомобиля в тумане кажется больше, а скорость его меньше чем на самом деле. При длительной поездке в тумане устают глаза, снижается острота зрения. Его коварство проявляется и в том, что он способен изменять цвета. Так, желтый сигнал светофора кажется красным, а зеленый желтым.

О чем нужно помнить велосипедисту при езде в тумане? Перечислим основные правила:

- будьте готовы остановить велосипед в пределах видимости. Из практики известно, что если видимость на дороге не более 10м, то скорость движения не должна быть больше 5км/ч;
- включите свет фары. Это поможет не только несколько увеличить дальность видимости, но самое главное обозначить для других водителей и пешеходов ваш велосипед на дороге;
- не выезжайте на середину дороги, держитесь как можно ближе к краю проезжей части. Избегайте перестроений, опережений и обгонов. Такие действия опасны и при хорошей видимости, а в тумане опасны вдвойне;
- если туман спустился настолько, что видимость стала менее 10м, то поездку нужно прервать и сделать остановку.

### **В дождь и грозу**

В средней полосе дождь идет каждый второй - третий день в году. Выезжаешь - светит солнце, но проходит совсем немного времени, и небо может затянуть свинцовыми тучами. При дожде резко ухудшается видимость, увеличивается тормозной путь, проявляются другие негативные факторы. В этой ситуации хорошо, если едешь в городе или населенном пункте, где можно сойти с велосипеда и переждать ненастье. Но порой

случается, что ехать волей-неволей надо. Каковы же правила безопасного движения во время дождя?

Наиболее опасным бывает самый начальный период дождя. Первые его капли, смешиваясь с пылью, грязью, масляными каплями, образуют на поверхности дороги тонкий слой пленки - грязевой смеси, из-за чего сцепление колеса с дорогой резко уменьшается. Плохую услугу может оказать и некоторая наша инерция в привычках. Каких-нибудь 5 - 10 мин. до дождя велосипедисту удавалось пройти крутой поворот на высокой скорости, быстро затормозить перед препятствием, а сейчас такая манера езды становится просто опасной. Вот почему в начале дождя необходимо быть более осторожным и снизить скорость.

Проходит не одна минута, прежде чем дождь смывает пыль и грязь с поверхности дороги и коэффициент сцепления покрытия несколько повысится. Но и тогда велосипедиста подстерегает много опасностей. Одна из них: вода, попадая на тормозную накладку ручного тормоза, значительно снижает его эффективность. Поэтому после проезда луж нужно подсушить накладку, слегка притормаживая ручным тормозом на прямолинейном участке дороги.

Лужи - еще одна опасность. Они чаще всего образуются у края проезжей части в пониженных местах, скрывая выбоины, промоины, другие дефекты дороги как раз на пути следования велосипедиста. Конечно, самое лучшее - объехать их по проезжей части или обочине, если этим не помешаешь транспорту и пешеходам. Но если выбора нет, то нужно ехать со скоростью, которая была бы минимальной, но давала возможность преодолеть сопротивление воды и не обрызгать пешеходов.

Самая опасная спутница дождя - гроза. Можно ли ехать на велосипеде в грозу? Практика показывает, что вероятность попадания молнии в велосипедиста очень мала - опасность такая же, как и для пешехода на открытой местности. Но все же лучше не рисковать и переждать грозу в каком-нибудь укрытии, ведь продолжительность грозы всегда меньше дождя.

### **Зимой на велосипеде**

Казалось бы, событие невероятное, но среди велосипедистов встречаются энтузиасты, которые не оставляют своего двухколесного друга и в это время года. Езда на велосипеде зимой возможна лишь на тех улицах и дорогах, которые убираются от снега. Ведь слой в 5 - 7 см становится непреодолимым препятствием для велосипедиста.

Какие опасности вас подстерегают зимой? Их много. Но самые серьезные - это сужение дороги из-за неубранного обычно снега у края проезжей части, в результате чего приходится ехать в потоке транспорта, и значительное снижение сцепных качеств колеса с дорогой. Вероятность оказаться в аварии зимой в 3 - 4 раза выше, чем летом. Снежный накат или гололед на дороге во много раз уменьшает устойчивость велосипеда, повышает вероятность «юза» и самое главное - непредсказуемо увеличивает тормозной путь. Вот почему основными правилами движения на велосипеде по зимней дороге должны быть умеренная скорость, осторожность в выполнении маневров, соблюдение безопасных боковых интервалов с другими транспортными средствами, отказ от резких торможений.

### **На скользкой дороге**

Когда дорога становится скользкой, это сразу делает поездку опасной, значительно возрастает тормозной путь, любые резкие повороты руля и торможение могут привести к заносу и падению с велосипеда. Вероятность оказаться в дорожном происшествии в полтора раза выше, чем на сухой дороге.

Скользкой считается дорога с низким коэффициентом сцепления колеса с покрытием. Величина эта зависит от многих факторов, например состояния дорожного покрытия, степени изношенности рисунка протектора шин и т. п. Так, для мокрого покрытия она в 2 раза меньше, чем для сухого, в то же время длина тормозного пути изменяется пропорционально величине данного коэффициента.

Из-за чего дорога может быть скользкой? Наиболее частая причина - мокрая проезжая

часть от прошедшего дождя или таяния снега. Водяная пленка резко уменьшает контакт колеса с поверхностью дороги. Спутник мокрой проезжей части - грязь. Она обычно разносится колесами автомобилей в местах их выездов на дорогу со строек, с полей и проселков. Еще одна причина - свежеложенный асфальт. Выступивший на поверхность битум оказывается той смазкой, которая ведет себя так же, как пленка воды или слой грязи. Иногда проходит несколько недель, пока этот вязущий материал стирается колесами.

А какие правила безопасной езды велосипедисту необходимо соблюдать на скользкой дороге? Их несколько:

- скорость движения должна быть выбрана с учетом возможности вовремя остановиться в случае неожиданно возникшей опасности;
- нужно избегать резких торможений и поворотов руля;
- ваши действия должны быть плавными, а сама езда равномерной;
- при заносе, возникшем во время движения на высокой скорости, необходимо руль велосипеда повернуть на некоторый угол в сторону заноса и, как только занос прекратится, вновь вернуться к прямолинейному движению.

