**Правила передвижения на велосипеде**

Обязательным условием езды по улицам и дорогам является чёткое знание велосипедистом Правил дорожного движения и строгое выполнение их требований.

**Коротко**

* Ездить на велосипеде всех типов по улицам и автомобильным дорогам можно лицам не моложе 14 лет (п. 24.1 ПДД).
* Велосипед должен иметь исправный тормоз и звуковой сигнал («Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации…», п. 6.).
* Если велосипед используется в темное время суток или в условиях недостаточной видимости, на велосипеде должен быть установлен спереди фара белого цвета, а сзади — фонарь или световозвращатель красного цвета. С каждой боковой стороны велосипед должен иметь световозвращатели красного или оранжевого цвета («Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации…», п. 6.).
* Велосипедистам запрещается ездить по тротуарам и пешеходным дорожкам, а также ездить, не держась за руль или не держа ноги на педалях (п. 9.9 ПДД).
* На велосипеде нельзя никого перевозить, кроме ребёнка до 7 лет, но только в том случае, если велосипед оборудован специальным сиденьем и надежными подножками для перевозимого ребёнка (п. 24.3 ПДД).
* Если на велосипеде перевозится какой-либо груз, он не должен мешать управлению велосипедом, а также не должен выступать за габариты велосипеда более чем на 0,5 м по ширине и длине (п. 24.3 ПДД).
* Движение велосипедиста по проезжей части должно происходить как можно ближе к правому краю (в старой редакции правил не разрешался выезд дальше, чем на 1 м) и только в один ряд. На дорогах допускается движение по обочине при условии, если это не мешает пешеходам (п. 24.3 ПДД).
* Если рядом с дорогой или улицей есть специальная велосипедная дорожка, велосипедист должен двигаться по ней, а не по проезжей части автомобильной дороги (п. 24.3 ПДД).
* Запрещено двигаться на велосипеде по автомагистралям (п. 16.1 ПДД).
* При движении по проезжей части велосипедист обязан подавать сигналы поворота и торможения. Для обозначения поворота необходимо вытянуть руку в соответствующую сторону. Рука, согнутая в локте, обозначает поворот в противоположную сторону. Торможение обозначается поднятой вверх рукой (любой) (п.п. 8.1−8.2 ПДД).
* На перекрёстках велосипедистам можно поворачивать направо, а также налево, если на дороге нет трамвайных путей и в данном направлении имеется только одна полоса движения. Поворачивать можно лишь тогда, когда нет соответствующих запрещающих знаков (п. 24.3 ПДД).

**Общие положения**

В современных условиях движения на улицах и дорогах с насыщенными транспортными потоками, движущимися с высокими скоростями, важнейшее значение приобретает взаимодействие движущихся транспортных средств. Велосипедисты не в состоянии перемещаться в общем потоке транспорта, так как не обладают для этого достаточной скоростью и ускорением. Все без исключения моторизованные транспортные средства, находящиеся в общем потоке, вынуждены обгонять велосипедиста.

Хотя велосипедист занимает значительно меньшую часть дороги, чем автомобиль, это не обеспечивает достаточной безопасности всем участникам движения. В случае необходимости на велосипеде невозможно остановиться, не покинув его, а при замедлении движения на нём трудно выдерживать прямолинейное направление, так как для удержания равновесия необходимы повороты рулём. Поэтому для проезда велосипеда требуется пространство шириной по крайней мере 0,5 м. Несмотря на небольшую скорость движения, велосипедист способен быстро, в считанные секунды, перемещаться по дороге влево и вправо, что может оказаться совершенно неожиданным для других участников движения. Между тем, каждый водитель должен быть уверен, что никто не помешает его движению в своем ряду внезапным выездом в этот ряд.

В связи с этим даже опытный и тренированный велосипедист на городской улице не чувствует себя в безопасности, находясь рядом с движущимися автомобилями, автобусами и троллейбусами. Не более безопасно он чувствует себя и на загородном шоссе, где средняя скорость движения автомобилей превышает городскую. Велосипедист не в состоянии ежесекундно оглядываться назад для контроля дорожной ситуации. Зеркало заднего вида позволяет следить за дорожной обстановкой сзади, но требует постоянного и пристального внимания. Положение усугубляется ещё и тем, что велосипедист не уверен в личной безопасности, так как ничем не защищён от удара при падении или столкновении. Сам же велосипедист при этом представляет опасность для пешеходов.

По статистическим данным, вероятность попадания велосипедиста в дорожно-транспортное происшествие на дороге в пять раз превышает вероятность попадания в ДТП водителя автомобиля.

Анализ несчастных случаев с участием велосипедистов показывает, что большинство из них происходит в результате явного пренебрежения велосипедистами правилами маневрирования на дорогах, своевременной подачей предупреждающих сигналов и правом преимущественного проезда других транспортных средств.

Поэтому обязательным условием езды по улицам и дорогам является чёткое знание велосипедистом Правил дорожного движения и строгое выполнение их требований.

Эти правила являются единым нормативным документом, устанавливающим порядок дорожного движения на территории Российской Федерации и предназначаются для всех участников дорожного движения, включая велосипедистов и пешеходов, которые обязаны выполнять распоряжения работников милиции, касающиеся порядка движения, а также требования сигналов светофоров, дорожных знаков и дорожной разметки.

При изучении Правил дорожного движения некоторые разделы и отдельные пункты, относящиеся исключительно к механическим транспортным средствам (то есть оборудованных двигателями), можно опустить. Но это не значит, что можно ограничиться изучением лишь дополнительных требований к движению велосипедов, которые в действительности только дополняют общие разделы. Что же касается дорожных знаков и дорожной разметки, нужно знать, что большинство из них для велосипедиста столь же обязательны, как и для водителей других транспортных средств.

**Основные правила**

Согласно Правилам дорожного движения ездить на велосипеде всех типов по улицам и автомобильным дорогам можно лицам не моложе 14 лет. В некоторых местностях нашей страны этот возраст может быть снижен, но не более чем на 2 года. В некоторых республиках или областях от велосипедиста может потребоваться специальный документ, подтверждающий знание Правил дорожного движения, и наличие на велосипеде номерного знака установленного образца.

Во всех случаях велосипед должен иметь исправный тормоз и звуковой сигнал. Если велосипед используется в темное время суток или в условиях недостаточной видимости, на велосипеде должен быть установлен спереди фара белого цвета, а сзади — фонарь или световозвращатель красного цвета. С каждой боковой стороны велосипед должен иметь световозвращатели красного или оранжевого цвета. Обязательное наличие фары и световозвращателей вызвано необходимостью сделать велосипед заметным в темноте для других участников дорожного движения.

**Передвижение**

Велосипедистам запрещается ездить по тротуарам и пешеходным дорожкам, а также ездить, не держась за руль или не держа ноги на педалях. На велосипеде нельзя никого перевозить, кроме ребёнка до 7 лет, но только в том случае, если велосипед оборудован специальным сиденьем и надежными подножками для перевозимого ребёнка. Желательно, чтобы, кроме подножек, велосипед был оборудован щитками, предотвращающими случайное попадание ноги ребёнка в спицы вращающегося колеса. В этом случае полученные травмы трудно поддаются лечению.

Если на велосипеде перевозится какой-либо груз, он не должен мешать управлению велосипедом, а также не должен выступать за габариты велосипеда более чем на 0,5 м по ширине и длине.

Правила не запрещают буксировать специальные велосипедные прицепы промышленного изготовления.

Раньше по улицам и дорогам движение велосипедов разрешалось только на расстоянии не более 1 м от правого края проезжей части и только в один ряд. Из-за того, что правая полоса проезжей части как правило занята припаркованными автомобилями, в новой редакции правил движение велосипедиста должно происходить как можно ближе к правому краю. На дорогах допускается движение по обочине при условии, если это не мешает пешеходам. Такой порядок введен в целях безопасности велосипедиста. Практика показывает, что велосипедист чувствует себя значительно увереннее тогда, когда справа от него нет движущегося транспорта.

Велосипедист должен быть всегда готовым остановиться при внезапном торможении впереди идущего транспорта. При этом нужно учитывать, что эффективность торможения в сырую погоду снижается, велосипед при торможении может занести и при резком торможении на большой скорости тормоз может отказать. Поэтому опасную ситуацию нужно предвидеть заранее и стараться её избежать. Если впереди движется автобус, троллейбус или автомобиль, нужно быть особенно осторожным, заранее снижать скорость и не подъезжать на близкое расстояние.

Движение велосипедиста далеко от правого края проезжей части допускается лишь для объезда и в разрешенных Правилами дорожного движения случаях для поворота налево и разворота.

Если велосипедисты едут в колонне, они также должны двигаться по правой стороне проезжей части в один ряд, не мешая другим участникам движения. Колонна должна быть разделена на группы по 10 велосипедистов, а расстояние между группами должно составлять 80−100 м.

Если рядом с дорогой или улицей есть специальная велосипедная дорожка, велосипедист должен двигаться по ней, а не по проезжей части автомобильной дороги.

**Сигналы**

Велосипедист должен вести себя так, чтобы его намерения были понятны остальным участникам движения. При объезде стоящего транспортного средства с выездом в другой ряд, намерении повернуть налево или направо велосипедист обязан подавать сигналы поворота соответствующего направления. Сигналу левого поворота соответствует вытянутая в сторону левая рука или правая, вытянутая в сторону и согнутая в локте под прямым углом вверх. Сигналу правого поворота соответствует вытянутая в сторону правая рука или левая, вытянутая в сторону и согнутая в локте под прямым углом вверх.

Сигнал торможения подается поднятой вверх левой или правой рукой. Для подачи сигналов нужно отрывать руку от руля, что не всегда удобно, особенно в условиях манёвра или торможения. Лучше, если велосипед будет оборудован имеющимися в продаже электрическими указателями поворота.

Подача сигналов указателями поворота или рукой должна производиться заблаговременно до начала выполнения манёвра и прекращаться немедленно после его завершения. Подача сигнала рукой может быть закончена непосредственно перед выполнением маневра. Сигнал не должен подаваться, если он может ввести в заблуждение других участников маневра. Сигналы поворотов рекомендуется подавать не позже чем за 5 сек. до начала манёвра. Подача сигнала не даёт преимущества и не освобождает велосипедиста от принятия необходимых мер предосторожности.

**Другие участники движения**

При объезде остановившегося около остановки автобуса или троллейбуса нужно быть уверенным, что он не тронется с места в тот момент, когда велосипедист окажется рядом с ним. В этом случае велосипедист может попасть в крайне трудное и опасное положение, оказавшись между двумя движущимися транспортными средствами, при этом будет затруднительно выйти из плотного транспортного потока, не помешав другим. Безопасно объехать на остановке автобус или троллейбус можно только тогда, когда велосипедист видит, что посадка в него ещё не закончена. В противном случае лучше снизить скорость и дать возможность автобусу или троллейбусу отъехать от остановки.

При объезде остановившихся автомобилей нужно быть осторожным, чтобы не наехать на внезапно открывшуюся дверь. Такую ситуацию нужно всегда предвидеть заранее. Иногда намерения водителя и пассажиров можно предугадать, наблюдая за ними через заднее стекло автомобиля.

Большая опасность существует и при проезде мимо автомобиля, остановившегося слева от движущегося велосипеда. Пассажиры автомобилей не помнят о велосипедистах и не ожидают их появления сзади.

**Повороты**

На перекрёстках велосипедистам можно поворачивать направо, а также налево, если на дороге нет трамвайных путей и в данном направлении имеется только одна полоса движения. Поворачивать можно лишь тогда, когда нет соответствующих запрещающих знаков.

При повороте направо, несмотря на кажущуюся простоту манёвра, нужно быть очень осторожным, поскольку водитель также поворачивающего направо автомобиля может не заметить велосипедиста и прижать его к углу тротуара. Предвидя такое положение, велосипедист может заблаговременно пропустить вперёд поворачивающий автомобиль. Если таких автомобилей несколько, то наиболее безопасно отказаться от поворота на проезжей части, сойти с велосипеда и, поставив его на тротуар, руками довести его до проезжей части нужной дороги.

При левом повороте, даже в условиях относительно спокойного движения, большая разница в скоростях велосипеда и автомобилей сильно затрудняет перестроение в левую сторону полосы движения. В этом случае поворот налево возможен двумя способами: перед перекрёстком отстать от движущейся группы автомобилей (перед светофором поток обычно не бывает бесконечным, а делится на более или менее плотные группы) и затем безопасно принять влево; на правах пешехода, ведя руками велосипед, соблюдая указания сигналов светофора, переместить велосипед рядом с пешеходным переходом на ту дорогу, которая ведёт в нужном направлении.

Велосипедисту запрещено поворачивать налево или разворачиваться, если дорога имеет больше одной полосы в данном направлении. Запрещено выполнять эти маневры и в случае, если на улице имеется трамвайное движение. Сделано это для безопасности велосипедиста. Если транспортные средства движутся по дороге в два и более рядов, тихоходному велосипеду практически невозможно перестроиться в левый ряд, не мешая другим участникам движения. В этом случае единственная возможность повернуть налево или поехать в обратном направлении — перемещение велосипеда вручную.

**Пешеход с велосипедом**

Велосипедист, ведущий велосипед руками, согласно Правилам дорожного движения, считается пешеходом и должен подчиняться сигналам светофора или регулировщика.

Возможность стать на время пешеходом в опредёленных условиях является для велосипедиста преимуществом перед водителями других транспортных средств. Так, ведя велосипед руками, легко преодолеть транспортный затор; используя пешеходные переходы, вплоть до подземных, узкие проходы и т. п., можно значительно сокращать путь. Наконец, действуя таким образом, можно избежать наиболее опасные участки дороги. Во всех этих случаях нужно заботиться о том, чтобы не мешать пешеходному движению.

Велосипеды должны передвигаться по улице в правом ряду, поэтому безопаснее садиться на велосипед с правой стороны и сходить с него направо.

**Проезд перекрёстка**

При проезде нерегулируемого перекрестка, если пересекаемая дорога является главной, следует уступить дорогу тому транспортному средству, которое движется в поперечном направлении. Если перекрёсток является пересечением равнозначных дорог, следует уступить дорогу тому транспортному средству, которое приближается справа.

Проезд регулируемого перекрестка осуществляется на зелёный сигнал светофора.

На кольцевых пересечениях, где дорожная обстановка бывает сложной, велосипедисту необходимо быть особенно внимательным.

**Дорожные знаки**

Непосредственно к велосипедистам относятся только два дорожных знака:

* предписывающий 4.4 «Велосипедная дорожка». Только этот знак указывает на велосипедную дорожку; идущая вдоль дороги полоса асфальта, не отмеченная данным знаком, должна считаться либо обочиной, движение по которой велосипедистам разрешено, либо тротуаром, движение по которому велосипедистам запрещено;
* запрещающий 3.9 «Движение на велосипедах запрещено».

Тем не менее, водитель велосипеда обязан соблюдать и прочие транспортные знаки, касающиеся транспортных средств вообще. В частности, он должен обратить внимание на информационно-указательные знаки 5.1 «Автомагистраль», и 5.3 «Дорога для автомобилей», которые запрещают движение велосипедов.

**Основы безопасности**

Находясь в условиях интенсивного дорожного движения, не следует пользоваться [туклипсами](http://velorama.ru/glossary/toe_clips.phtml), которые могут помешать при возникновении критической ситуации. Находясь в плотном транспортном потоке, не следует пользоваться низкой спортивной посадкой из-за значительно ухудшенной обзорности.

Около трети всех дорожно-транспортных происшествий с участием велосипедистов происходит из-за того, что велосипедист не всегда обращает внимание на дорожную обстановку впереди и неожиданно для себя оказывается перед препятствием. Особенно часто это случается на оживленных перекрёстках, где имеются светофоры и дорожные знаки. В этих случаях не следует придерживаться той скорости, с которой движутся другие транспортные средства, даже если она невелика, а осторожно передвигаться по правой части полосы движения, внимательно наблюдая за дорожной обстановкой.

При езде очень важно правильно установить стопу ноги на педали. Основание большого пальца ноги должно устанавливаться над осью педали. Можно немного сдвинуть стопу назад, чтобы ось педали была несколько ближе к носку обуви. В этом случае на педаль будет давить наиболее сильная часть стопы.

В темное время суток на велосипедах должны применяться фары только промышленного производства, специально предназначенные для велосипедов. Устанавливают фару таким образом, чтобы луч света был направлен строго вперёд по ходу велосипеда, а центральное световое пятно луча света находилось на расстоянии примерно 10 м.

**Исправность велосипеда**

Любая, даже небольшая неисправность велосипеда может послужить причиной дорожно-транспортного происшествия, так как велосипед неустойчив, и внезапное возникновение отказа какого-либо узла в наиболее благоприятном случае вызовет отклонение велосипеда от намеченной траектории движения, а в худшем случае аварию. Поэтому для обеспечения травмо-безопасности велосипедиста и безопасности дорожного движения все узлы велосипеда должны быть в исправном состоянии.

Рекомендуется периодически, а также перед длительными поездками контролировать техническое состояние основных узлов велосипеда. При этом необходимо помнить следующее:

* Обратный ход педали [ножного тормоза](http://velorama.ru/glossary/coaster_brake.phtml) не должен быть слишком большим. Тормозной рычаг задней [втулки](http://velorama.ru/glossary/hub.phtml) при торможении не должен перемещаться относительно рамы. У ручных тормозов [зазор](http://velorama.ru/glossary/clearance.phtml) между колодками и ободом колеса не должен быть слишком большим, зазоры справа и слева должны быть примерно одинаковыми. [Трос](http://velorama.ru/glossary/cable.phtml) привода тормоза должен свободно перемещаться в [оболочке](http://velorama.ru/glossary/housing.phtml). При полном затягивании тормоза его рукоятка не должна упираться в трубу [руля](http://velorama.ru/glossary/handlebar.phtml).
* [Обода](http://velorama.ru/glossary/rim.phtml) колёс не должны иметь трещин; [спицы](http://velorama.ru/glossary/spoke.phtml) не должны быть ослаблены. При вращении колесо не должно задевать боковиной [шины](http://velorama.ru/glossary/tire.phtml) за [вилку](http://velorama.ru/glossary/fork.phtml). Колёса должны свободно вращаться; [подшипники](http://velorama.ru/glossary/bearing.phtml) не должны иметь слишком больших зазоров. Покрышки не должны быть изношены, в них должно сохраняться заданное давление.
* Подшипники [рулевой колонки](http://velorama.ru/glossary/headset.phtml) не должны быть слишком сильно затянуты и не должны иметь больших зазоров. [Стержень руля](http://velorama.ru/glossary/stem.phtml) должен быть надежно закреплён в вилке.
* [Педали](http://velorama.ru/glossary/pedal.phtml) должны свободно вращаться; педальные оси должны быть плотно закреплены в [шатунах](http://velorama.ru/glossary/crank.phtml). [Ведущая шестерёнка](http://velorama.ru/glossary/chainring.phtml) должна быть хорошо закреплена на шатуне. Звенья [цепи](http://velorama.ru/glossary/chain.phtml) должны плавно, без ударов находить на зубья [звёзд](http://velorama.ru/glossary/sprocket.phtml); цепь должна быть нормально натянута.
* [Седло](http://velorama.ru/glossary/saddle.phtml) должно быть правильно установлено по высоте и хорошо закреплено.
* В тёмное время суток фара должна освещать дорогу и быть хорошо закреплена на кронштейне во избежание перемещений от толчков при передвижении.