

Два колеса – не игрушки

Как правило, у автомобилистов и пешеходов мотоциклист ассоциируется с человеком, которому дорога не только собственная жизнь, но и жизнь окружающих. Достаточно взглянуть на тех же спортсменов из мотокросса, которые на своих механизмах больше летают, чем ездят. А выпусти такого на дорогу, что будет?

– Конечно, и в рядах профессионалов мотоспорта есть люди, пересеживающиеся с гоночных мотоциклов на шоссейные, чтобы двигаться по дорогам общего пользования, – заметил организатор межрегионального кроссового чемпионата Wild Motors Сергей Красотин. – Но большинство из нас для этих целей предпочитают все-таки автомобиль. Большая часть автомобилистов подсознательно не воспринимают мотоциклиста как потенциального водителя, а часто и вообще не замечают его, и риск получается избыточным.

Выходит, что спортсмены в рядах злостных нарушителей числиться не могут по причинам объективным. Кто же тогда? Байкеры?

Это не мотоцикл, детка

Байкерами люди непосвященные называют всех без исключения молодых мотоциклистов. Ярославские байкеры, входящие в сообщество «Черные медведи», с этим абсолютно не согласны. Потому что для настоящего байкера его мотоцикл прежде всего уникальное произведение искусства. А кто же будет рисковать не только своим здоровьем, но и своим шедевром? Нет, тут философия другая...

– Получение удостоверения категории «А» – абсолютно необходимое, но недостаточное условие, чтобы выезжать на мотоцикле на проезжую часть дороги общего пользования, – считает Михаил Шаров, специалист по связям с общественностью мотоклуба «Черные медведи». – Именно поэтому наш клуб каждую весну приблизительно за неделю до открытия сезона проводит мотоконференцию на нашей базе. В ней принимают участие не только активисты и ветераны клуба, но и представители городских властей, ГИБДД, автошкол города, страховых компаний... Работа мотоконференции направле-



Скорость, ветер и ...

29 апреля официально открылся мотосезон в Ярославской области. Именно в этот день ярославский мотоклуб «Черные медведи» провел свою первую акцию.

на на то, чтобы после зимнего перерыва восстановить навыки управления, освежить в памяти ПДД и ознакомиться с их самой свежей редакцией. Особенно это важно для новичков, которые не слишком хорошо знают нюансы управления мотоциклом на холодном весеннем асфальте. А вообще, наставничество – один из главных принципов мотоклуба. Ребята, которые уже прошли испытание скоростью и адреналином, делятся опытом с новичками, объясняя, на что в первую очередь нужно обращать внимание на дорогах общего пользования.

Каждый байкер мира, и ярославский не исключение, стремится к обладанию уникальным мотоциклом. Но услуги специализированных европейских ателье ему чаще всего не по карману, поэтому виртуозное владение углошлифовальной машиной и сварочным аппаратом входит в число наивысших достоинств обладателя и «Харлей-Дэвидсона», и «Урала». Когда байкеру хочется адреналина, он отправляется куда-нибудь поближе к природе, подальше от

цивилизации. Но вот по городу эти ребята ездят не то чтобы медленно – степенно. А иначе как разглядишь всю красоту и хром их тщательно отреставрированных аппаратов? Человека на таком мотоцикле трудно не заметить, что тоже снижает аварийность.

Не все летать – иногда и падать

Таким образом, ни спортсмены, ни мотоциклисты из клуба «Черные медведи» статистику ДТП, как правило, не пополняют. Кто же тогда отвечает за ежегодный всплеск аварийности, случающийся по весне?

По данным ГИБДД, в прошлом году за период с апреля по октябрь на улицах города произошло 22 ДТП с участием мотоциклов, в которых пострадали 24 человека, один из них погиб. Но этот год уже открыл печальную статистику: 24 апреля на улице Клубной водитель, управляя мотоциклом WELS, наехал на дерево и от полученных травм скончался.

Гораздо чаще народ бьется на междугородних трассах – там есть где разогнаться. И там счет тоже, что называется, открыт: 20 апреля на 207-м километре трассы М8 водитель мотоцикла «Кавасаки» столкнулся с автомобилем УАЗ, после чего был госпитализирован.

Пара аналогичных происшествий по области закончились без членовредительства, но примечательно, что и в них фигурировали «Сузуки», «Кавасаки» и прочие скоростные японские мотоциклы. Именно их владельцы любят стартовать со светофоров на заднем колесе к следующему светофору, развивая дикий рев, набирать сто киломе-

явление водительских удостоверений категории «М» слегка снизили остроту проблемы.

Диагноз скажет, что нарушил

Травматологи больницы скорой медицинской помощи им. Соловьева уже готовы к приему первых «ласточек», взлетевших с двухколесного транспортного средства и неудачно приземлившихся на асфальт.

– Статистики по характеру травм мы не ведем, но по опыту лечения этих больных можно разделить на две группы, – пояснил заведующий приемно-диагностическим отделением упомянутой больницы Антон Бараскас. – Первые – те, кто вольно относится к скоростному режиму, попадая из-за этого в



травматологу. Но вот от ДТП они берегут редко – и тут дело вовсе не в шлеме.

Основная часть «дополнительных денег» уходит у таких мотоциклистов на личную экипировку: хороший шлем, «черепаха» – куртка с защитой спины, налокотники, наколенники иногда позволяют обойтись без визита к травматологу. Но вот от ДТП они берегут редко – и тут дело вовсе не в шлеме.

Сотрудники ГИБДД не ведут статистику по маркам мотоциклов, попадающих в ДТП. Но в частных разговорах при названиях «Сузуки» и «Кавасаки» лица инспекторов дорожного движения приобретают специфическое выражение. Кстати, еще недавно «группой риска» были владельцы скутеров и мопедов. Скутеристы шли практически вплотную за владельцами крутых японских мотоциклов в числе постоянных клиентов травматологических отделений. До 2013 года закон не требовал от них даже знания ПДД, но изменения в правилах и по-

ДТП. Здесь чаще всего диагностируются переломы конечностей, ребер и даже позвоночника, разрывы связок, обширные ушибы. Вторая группа мотоциклистов пренебрегает техникой безопасности, игнорируя специальную экипировку. Отсутствие на мотоциклисте шлема часто приводит к черепно-мозговым травмам, специальной одежды – к обширным ссадинам, которые поддаются лечению не лучше, чем ожоги аналогичной площади, и несут такую же угрозу здоровью. Примечательно, что здесь в равной пропорции представлены и владельцы мощных спортивных мотоциклов, и владельцы мопедов, которые по нашим правилам дорожного движения до недавнего времени вообще не считались механическими транспортными средствами. Это косвенно свидетельствует о том, что для получения серьезного ущерба здоровью развивать огромную скорость необязательно – достаточно просто игнорировать правила дорожного движения и пользования мотоциклом. Практически все мототравмы требуют длительного и сложного лечения. Кроме того, иногда не получается добиться полного восстановления трудоспособности и даже встает вопрос об инвалидности.

Анатолий КОНОНЕЦ

Фото из архива редакции

