

## Езда без тормозов



Нелегальные заезды доводят до беды. Как остановить автоэкстремалов

Уличные автогонки в одних странах запрещают, в других пытаются направить в цивилизованное русло. Хватает стритрейсеров и у нас. В погоне за очередной дозой адреналина они подчас рискуют не только своей жизнью, но и ставят под удар случайных участников дорожного движения. Можно ли нелегальных гонщиков тормознуть на

старте?

### Гонки состоятся в полночь

Десять лет назад редкие выходные обходились без запрещенных гонок. Мне не раз доводилось присутствовать на соревнованиях, где молодежь “жгла резину”, “шлифовала асфальт”, “давала угла”. Все было просто. В назначенное время в окрестностях каких-нибудь пристоличных Сухоруких или Колодищей собиралась тусовка. Блестящие тачки, красивые девушки, громкая музыка. Этаким клуб по интересам, где можно было заглянуть под капот “прокачанного зверя”, посмотреть или поучаствовать в заездах. Участок трассы перекрывался дорожными конусами, давалась отмашка на старт. Престарелая, но все еще бодрая “аудюшка” приседала от натуги и ноздря в ноздю с молодежкой “бэшечкой” устремлялась вдаль. Организаторы шутили, что встрече могут помешать два фактора — облава ГАИ и плохая погода. Так было.

Что сегодня? Информации о грядущих нелегальных заездах в интернете практически нет. Самые свежие новости — годичной давности. Тематические группы в соцсетях сплошь закрытые. Как говорится, исключительно для своих. Несколько попыток завязать переписку с неуловимыми лихачами, наконец, приносят плоды. Написал Михаил. Сразу предупредил, что он гонщик с солидным стажем, однако “отошел от дел”: “Сам уже не гоняю года три. Перерос. Или поумнел. Но время от времени по старой памяти посещаю слеты в качестве зрителя. Предаюсь воспоминаниям”.

— А можно мне посмотреть на заезды? Где и когда будут ближайшие? Не могу найти информацию...

— И не найдете, скорее всего. Организаторы осторожничают. Если очень хочется, могу написать ближе к делу. Ориентируйтесь на субботу. Вроде как будут возле Великого Камня собираться.

Суббота принесла новую порцию информации. “23.00. Будут стартовать цивилизованно, со светофора. Подъезжайте к поселку, а там разберетесь — куда будут машины ехать, туда и вы”.

Вечер, сумерки. Прямой участок дороги слабо освещен. На обочинах и небольшой парковке пристроились два десятка машин. Картина настолько знакома, будто перенесся во времена студенчества. Все та же молодежь, пиво и семечки, все те же автомобили. Из распахнутого багажника машины доносится ритмичный, сугубо гоночный “рэпчик”. Сегодня едут “четверть мили” — классика, живо показанная в голливудских фильмах. В обоих направлениях трассы разъезжаются автомобили. Вероятнее всего, это дозорные, призванные предупредить о появлении экипажа ГАИ. Где-то там, впереди, уже перекрыто движение (чтобы одинокий дачник не смел  
Сергей Муравский. Езда без тормозов

помешать заезду), отмечена финишная полоса. Светофор монотонно зажигает огни — красный, желтый, зеленый, красный, желтый... На старте подгазовывают два “клона” — “Субару”. Зеленый... Шлейф дыма, десяток секунд и вдалеке загораются стоп-сигналы. Заезд закончен. Вторая пара подъезжает к стоп-линии и ждет сигнала. Соперники сами находят друг друга. Зрители криками подбадривают своих фаворитов, периодически нарушая все мыслимые правила безопасности и выбегая едва ли не под колеса машин. На старте очередная пара соперников. На этот раз на мотоциклах.

Мероприятие длится чуть более часа. “Расходимся, ребята! До новых встреч!” — это дает команду молодой человек с громкоговорителем в руках. И машины одна за другой трогаются от обочин. “Гаишники, что ли?” — предполагает праздный зритель.

### Лихачи под контролем

История стритрейсинга старше, чем кажется. Наверняка древнеримская молодежь азартно лупила лошадей в стремлении ускорить бег колесницы и обогнать товарища. Первые американские автовладельцы соревновались, чья “самоходная тележка” шустрее докатит до конца улицы. Советский счастливчик — обладатель сверхсовременных “Жигулей” первой модели — старался “утопить” в столбе пыли морально устаревающий “Москвич”. Однако современность внесла свои коррективы в это увлечение. Машины стали доступнее и быстрее, а участников дорожного движения больше. Отсюда неизбежные нарушения правил дорожного движения и большая вероятность ДТП, причем зачастую “под замес” попадают совершенно случайные люди — водители и пешеходы, вся вина которых лишь в том, что оказались в неподходящий момент в неправильном месте.

Оглушительный ночной рев мотоциклов, безобразное, вызывающее поведение водителей, совершаемые ими опасные маневры переполнили чашу терпения потерявших покой и сон местных жителей, пешеходов, законопослушных граждан. В Госавтоинспекцию как из рога изобилия сыплются жалобы.

Октябрь 2012 года. В Гродно участник гонок возвращался с мероприятия. “Подогретый” адреналином молодчик не думал сбрасывать скорость, летел по ночным улицам быстрее 100 км/ч. Сбил женщину на освещенном пешеходном переходе. Тормозить стал лишь после наезда. Пешеход была отброшена на 30 метров и скончалась на месте.

Июнь 2013-го. Организаторы подпольных заездов собрали несколько десятков участников на трассе М-2 возле Кургана Славы. Один из автомобилистов в разгар мероприятия решил развернуться через сплошную линию разметки. И “поймал” спешащий из аэропорта “Бентли”, который после удара врезался в несколько машин, а потом полностью выгорел прямо посреди трассы. Благо никто не погиб. После этого организаторы неофициальных заездов притихли.

Однако свято место пусто не бывает. Вскоре объявились новые “орги”, и гонки продолжились. Лето 2015 года. На встречу автолюбителей пришли участники одной из минских групп по организации нелегальных гонок. Они раздавали листовки с информацией и координатами предстоящих заездов. Так одной августовской ночью 21-летний мотоциклист оказался на строящемся участке второй кольцевой дороги. Молодой человек решил поучаствовать в заезде, но врезался в бетонный блок посреди трассы. Погиб на месте. “Скорую” никто не вызвал.

Громкие случаи заставили по-новому взглянуть на ситуацию сотрудников Генпрокуратуры.

— В соответствии с международной Конвенцией о дорожном движении, которую ратифицировала и наша страна, пользователи дорог должны вести себя таким образом, чтобы не создавать опасности для движения, не подвергать угрозе жизни

Сергей Муравский. Езда без тормозов

людей и не причинять ущерба, — говорит старший прокурор отдела по надзору за соблюдением прав и свобод граждан Владимир Круковский. — Иными словами, водители должны стараться, чтобы их транспортные средства не причиняли неудобства другим участникам движения, а также местным жителям. Проблемы безопасности дорожного движения на протяжении последних лет постоянно находились в поле зрения Генеральной прокуратуры.

Именно это ведомство в свое время вынесло ряд предложений по борьбе с лихачами на дорогах, рассказывает Владимир Круковский:

— По нашей инициативе еще в 2014 году состоялось межведомственное совещание. Работала группа, включающая сотрудников прокуратуры, милиции, Таможенного и Следственного комитетов, Минтранса, ДОСААФ и других. Итог — был подготовлен перечень предложений, большинство из которых реализовано в жизнь. Это и изменение порядка получения права управления категории “А”, и введение запрета на участие в дорожном движении мотоциклов, уровень шума которых превышает предельно допустимые нормы и значения, и ряд дополнительных запретов в отношении мотоциклистов (запрет на движение на одном колесе, отпустив руль, не держа ноги на подножках, стоя).

### Пошли в разгон

Но насколько же оказались действенными все меры с учетом того, что подпольных гонок хотя и поубавилось, но они все равно проводятся? Что может сделать ГАИ? Заместитель начальника Госавтоинспекции УВД Миноблисполкома Виктор Ротченков говорит, что любой стритрейсер — участник дорожного движения и против него применяются стандартные нормы законов:

— Это может быть нарушение правил остановки и стоянки, маневрирования (пересечение сплошной разметки, несанкционированные развороты, езда по встречной полосе), превышение скорости. Да и к техническому состоянию авто у нас могут быть вопросы. Однако мы не имеем права руководствоваться предположениями, а действуем строго по фактам. Бывает, что прибываем на место сбора преждевременно. Да, стоят машины, расставлены фишки, все готово для старта. Да, стоит толпа зрителей. Но по факту они пока что ничего не нарушили. Именно поэтому зачастую рейды по местам таких встреч заканчиваются лишь предупреждениями и предложениями мирно разъехаться, пока не случилась беда.

В нашей стране ответственность за нарушение ПДД ощутимо ниже, чем в странах Западной Европы и некоторых бывших советских республиках. Для примера: статьей 237 Уголовного кодекса Швейцарии предусмотрена уголовная ответственность за сам факт нарушения правил дорожного движения независимо от последствий. И наказание — вплоть до лишения свободы на срок до десяти лет. Есть подобные нормы и в УК Испании. Так, ст. 381 предусмотрено: “Тот, кто будет вести автомобиль или мотоцикл с явным безрассудством и поставит в опасность жизнь или здоровье людей, наказывается тюремным заключением на срок от шести месяцев до двух лет и лишением права водить автомобиль и мотоцикл на срок до шести лет”.

В отдельных странах разделяются понятия “нарушитель ПДД” и “стритрейсер, нарушивший ПДД”. Для последних наказания жестче. Чтобы другим было не повадно. Прецедентов хватает. Полтора года назад мир облетела новость: земельный суд Берлина приговорил двоих спровоцировавших смертельное ДТП экстремалов к пожизненному тюремному сроку. В Австралии миссия по пресечению нелегальных гонок возложена на специальную группу, в которую входят детективы, работники дорожных служб и даже агенты под прикрытием. Участников заездов штрафуют, лишают прав, а их дорогостоящие автомобили на глазах у зрителей отправляют под пресс. Пример из России тоже показательный. Скандально известную стритрейсершу Сергей Муравский. Езда без тормозов

Мару Багдасарян удалось остановить весьма эффективным способом. Решением суда она лишена водительских прав пожизненно.

Сурово? Возможно. Но таким мерам есть оправдание. Кто-то может возразить, дескать, сперва предложили бы альтернативу. А она, вообще-то, есть.

## Выезд из тени

По словам Виктора Ротченкова, активность непубличных любителей быстрой езды постепенно падает. Если 10 лет назад массовые заезды проводились едва ли не через день и собирали десятки машин и сотни зрителей (иногда у сотрудников ГАИ не хватало машин, чтобы “охватить” все мероприятия), то сегодня “слеты” в лучшем случае проходят раз в неделю тихой ночью. Причем не всегда призывы погонять вообще кого-то привлекают. Последний пример. На днях в ГАИ Минской области поступила оперативная информация о том, что в субботу возле пресловутого Великого Камня будут проводиться заезды. Туда направлялся экипаж. Но желающих погонять там не оказалось. Замначальника областной ГАИ это связывает с тем, что организаторов уличных гонок не так много. Пообщавшись с милицией раз, другой, они начинают задумываться — а кому это нужно?

У работников прокуратуры есть “проекты решения” вопроса ночных заездов как в стиле кнута, так и пряника. Владимир Круковский анонсировал возможные изменения в ПДД — запрет участия в групповом передвижении, создающем угрозу безопасности движения и нарушающем общественный порядок и покой граждан (несанкционированные гонки по улицам города, передвижение колонной в темное время суток по городским улицам и так далее). Здесь же — более широкое применение камер видеонаблюдения на наиболее оживленных магистралях. Генпрокуратура предлагает усилить ответственность организаторов и участников уличных лихачеств.

— Анализ зарубежного опыта показывает, что проблема хулиганства на дорогах, быстрой езды по городу решается не только с помощью запретов и ограничений, — приводит факты старший прокурор. — Но и путем легализации основных направлений уличных гонок (дрифт, дрэгрейсинг, стритрейсинг), вовлечением водителей в официальные спортивные клубы, где они могли бы развивать свои таланты. Иными словами, возможно, признать эти элементы субкультуры официальными видами автоспорта.

При этом условия для этого есть. Мой собеседник — эск-стритрейсер Михаил — повторяет, что давно не гоняется с соперниками. Но в то же время “бывших” не бывает, время от времени так и тянет утопить педаль газа, почувствовать скорость, испытать свои навыки вождения и способности машины. Куда деваться?

— Когда становится уже не вмоготу, выбираю выходные и еду в Липки. Там и стартую. Въезд недорогой. Трассы шикарные. А главное, все легально и под контролем.

Липки — это филиал Института машиностроения Национальной академии наук — НТЦ “Республиканский полигон для испытаний мобильных машин”. Основное назначение ультрасовременной сертифицированной площадки — обкатка техники отечественного автопрома от новой модели городского автобуса до экспериментального электромобиля. В свободное же от основной “работы” время полигон сдается в аренду. Здесь и проводятся самые масштабные официальные автомероприятия. Кроме того, каждые выходные трассы открыты и для любителей скорости. Достаточно оплатить стартовый взнос и вперед — на покорение новых рубежей. Заместитель директора по экспертизе научно-технического центра Дмитрий Сидоренко подтверждает, что в теплое время года для крупных соревнований площадки арендуют едва ли не каждую неделю. Правда, предпочитает Институт



машиностроения сотрудничать с юридическими лицами. А уж те в дальнейшем определяют стоимость “проездного билета”.

Легендарный белорусский гонщик, руководитель Центра контраварийной подготовки и инициатор возрождения отечественного авторалли Сергей Овчинников говорит, что времена, когда альтернатив нелегальным гонкам у нас в стране не было, прошли. Сегодня эта дисциплина официально признана Министерством спорта и туризма, Белорусской федерацией автомобильного спорта. Официальные соревнования в тех же Липках проводятся по несколько раз в месяц. Обустроены полигоны и в других регионах страны. Приходите, и те самые гаишники, которые еще вчера за вами гонялись, будут на вашей стороне.

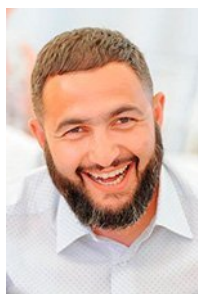
— Давайте будем откровенны: путь в спорт для среднестатистического водителя тернист и, что самое главное, дорог. Он лучше потратит деньги на очередной заезд, — возражаю я.

— Провести переговоры с организаторами легальных заездов, подтянуть общественные организации, найти спонсоров, упростить процедуру, снизить стоимость услуг, — перечисляет собеседник. — Создать какую-нибудь низшую лигу, в которой могут побороться за лидерство любители, и люди приедут!

— Но ведь должна быть и заинтересованность организаторов...

— Я доподлинно знаю, что некоторые наши талантливые, результативные автоспортсмены начинали с нелегальных заездов. Просто в свое время им повезло. Они смогли сориентироваться, выехать из подворотни и проявить себя. Кто знает, возможно, среди собирающейся на темной улице молодежи есть и будущая звезда мирового спорта? Запретить соревнования — самый простой метод. Но лучше бунтарей брать под крыло. Таким образом, получим хорошего спортсмена или автомеханика и предотвратим очередную беду на дороге.

## Мнения



Айк Симонян, вице-председатель Белорусской автомобильной ассоциации (БАФ):

— Об организации нелегальных гонок я знаю не понаслышке. До того как прийти в официальный спорт, сам с единомышленниками начинал с того же. Мы точно так же собирали участников где-нибудь в промзоне столичных Шабанов, за Курганом Славы, на других более или менее свободных участках дорог. Перекрывали трассу, отмечали 400 метров, давали команды на старт. Но нас хотя бы отчасти оправдывало то, что все это движение происходило в начале двухтысячных, когда трафик был не настолько плотным. И не было официальных чемпионатов. У нас попросту не было других возможностей. И перспектив тоже не было. Своеобразный жест отчаяния и безнадежности. А буквально пару лет спустя стало понятно, что продолжать подобную деятельность ни в коем случае нельзя. Во-первых, это незаконно. Во-вторых, небезопасно. С осознанием этого факта пришло и четкое понимание, в каком направлении двигаться. В итоге уже в 2005 году мы провели первые официальные соревнования на хорошо оборудованной площадке при поддержке властей. А еще через год состоялся первый республиканский чемпионат по драгрейсингу. Теперь подобные мероприятия на арендованных аэродромах, полигонах — хорошая традиция, а рейсинг — отдельная спортивная дисциплина. К чему эта исповедь? К тому, что сегодня созданы все условия для занятий экстремальными гонками легально. Есть полигоны, где раз в неделю проводятся официальные свободные заезды. Приезжай, плати стартовый взнос и гоняй! Уже все сделано, не нужно ни за что бороться. И тот,

кто при этом остается на ночной улице, — просто недальновидный и очень эгоистичный человек.

Как повлиять на нелегальных гонщиков, заставить их свернуть опасную деятельность? Прямыми запретами, разгонами, наказаниями ситуация не улучшится. Растут новые, непуганные поколения, появляются такие же организаторы. Помню, в эпоху “нелегальщины” и с нами пытались бороться. Устав разгонять экстремалов, сотрудники ГАИ установили на площадке в Шабанах “лежачего полицейского”. Мы тут же перебазировались в район Кургана Славы. Там установили барьер — гонщики переехали куда-то еще, мест-то хватает! Нужно не запрещать, а предлагать альтернативы. Создавать условия, чтобы молодежь добровольно отказывалась от безрассудных заездов и желала легализоваться, спокойно заниматься уже не хулиганством, а спортом.



Андрей Рыбак, председатель Постоянной комиссии по промышленности, топливно-энергетическому комплексу, транспорту и связи Палаты представителей Национального собрания:

— Во многих странах действительно для нелегальных гонщиков предусмотрены более жесткие наказания по сравнению с обычными нарушителями. Но я с такой методикой не согласен. Закон есть закон, и все перед ним должны быть равны. Нарушаешь правила — отвечай. С другой стороны, должен соблюдаться принцип справедливости. К сожалению, по нашим дорогам ездят водители, которые своим поведением могут дать фору любому стритрейсеру.

Думаю, дифференцировать наказания было бы эффективнее не по признаку гонщик — не гонщик, а по степени злостности нарушителя. Если водитель в течение года 80 раз нарушал правила дорожного движения, что с ним делать? Только наказывать, ведь уговоры не помогают. Особо злостных лишать возможности передвигаться по дорогам общего пользования. Пускать под пресс машину или не пускать — другой вопрос. Но вот меру конфискации применять было бы вполне разумно. Точно так же, как и лишать водительских прав на длительные сроки и ограничивать свободу.

Каким бы суровым ни был закон, отдельные категории участников дорожного движения не должны надеяться на поблажки. Недавно в очередной раз встречался с представителями мотодвижения. Они опять жаловались, что законодательными нововведениями их все больше зажимают. А кто в этом виноват? Их же товарищи, которые безобразничают на дорогах. У меня спрашивают: “Я купил спортивный мотоцикл. Где на нем ездить?” Все просто. Отвечаю: там, где это предусмотрено правилами дорожного движения и не создает помех и неудобств другим водителям и пешеходам.