

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования «Иркутский государственный университет»  
(ФГБОУ ВО «ИГУ»)

СОГЛАСОВАНО  
Председатель ГПОС ИП ИГУ  
И.В. Чапыгин  
« 05 » \_\_\_\_\_ 2021 г.



УТВЕРЖДАЮ:  
Ректор ФГБОУ «ИГУ»

А.Ф. Шмидт  
« 05 » \_\_\_\_\_ 2021 г.



**ИНСТРУКЦИЯ**  
**по охране труда для водителей**  
**движение на подъеме**  
**ИОТ – 036 – 2021**

## Инструкция № 36

### Движение на подъеме

1. Двигаясь на подъеме, помимо преодоления силы сопротивления качению и силы сопротивления воздуха, необходимо дополнительно затрачивать силу на преодоление этого подъема, определенную весом автомобиля и уклоном продольного профиля дороги.

2. Чем круче подъем, тем больше сила, затрачиваемая на его преодоление. Именно поэтому режим движения на подъемах выбирается в зависимости от степени их крутизны, протяженности, видимости на участках подъезда и самого подъема, а также интенсивности движения. Пологий подъем небольшой протяженности при хорошей видимости и свободной дороге преодолевается с разгона за счет накопившейся кинетической энергии без переключения передач. Но может случиться, что на включенной передаче двигатель начинает глохнуть. В этом случае без промедления включается пониженная передача. Переключение необходимо сделать до того, как двигатель начнет работать с перегрузкой, автомобиль значительно снизит скорость.

Нельзя доходить до скорости, при которой автомобиль начнет идти рывками. На самом подъеме продолжать разгон нерационально, автомобиль следует вести с установившейся скоростью движения.

3. Крутые и продолжительные подъемы необходимо проходить на той передаче, которая позволяет преодолеть весь подъем без остановок и переключения передач.

Выполнять переключения передач на подъеме намного сложнее, чем на горизонтальном участке. Водителю необходимо усвоить, что чем круче подъем, тяжелее автомобиль, хуже видимость и дорожные условия, тем ниже должна быть передача.

Заканчивая подъем, следует соблюдать осторожность при проезде через вершину, так как за ней возможен крутой спуск, ремонтируемые участки дороги, транспортные средства или какие-либо другие препятствия. Скорость на подъезде к вершине подъема всегда должна соответствовать возможной остановке, в пределах видимости.

4. Останавливать автомобиль на подъемах, особенно крутых, не рекомендуется потому, что последующее трогание с места представляет собой трудную задачу. Однако, если в этом возникает необходимость, следует выключить сцепление, затормозить автомобиль рабочим и стояночным тормозами и принять меры против скатывания его назад.

5. Чтобы начать движение на подъеме, необходимо:

- удерживая автомобиль на месте с помощью стояночного тормоза, выключить сцепление и включить первую передачу;
- нажать на педаль газа и, отпуская педаль сцепления, продолжать придерживать стояночный тормоз, чтобы автомобиль не мог двигаться назад;
- нажимая дальше на педаль газа отпускать сцепление до тех пор, пока двигатель не наберет достаточную мощность.

6. С началом движения освободить полностью рычаг тормоза одновременно с педалью сцепления и двигаться на первой передаче до набора скорости, достаточной для перехода на вторую передачу. Затем, продолжая разгон, переходить на третью и последующие передачи. Если во время трогания автомобиля двигатель заглохнет, надо немедленно нажать на педаль тормоза, натянуть рычаг стояночного тормоза, выключить сцепление и перевести рычаг управления коробкой передач в нейтральное положение. После этого отпустить педаль тормоза, пустить стартером двигатель и повторить трогание с места, обеспечив большую мощность двигателя.

7. Если дорожное покрытие на подъеме влажное или скользкое, следует держать постоянную скорость и не допускать ее резкого изменения, чтобы исключить буксование колеса и занос автомобиля. Если же на подъеме колеса все же начинают пробуксовывать, то необходимо сбросить газ и на тормозах осадить автомобиль назад, а затем произвести повторный маневр с большим

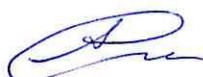
разгоном. Преодоление крутого, скользкого подъема не начинать, пока, впереди идущий автомобиль не достиг вершины подъема или встречный не спустился к его началу.

Разработал: руководитель СОТ



А.В. Шмыкова

Согласовано: заведующий гаража



А.С. Горелов