

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

СОГЛАСОВАНО:

Председатель ПГОСИП ИГУ



И.В. Чапыгин

\_\_\_\_\_ 2021 г.

УТВЕРЖДАЮ:

Ректор ФГБОУ «ИГУ»

А.Ф. Шмидт



\_\_\_\_\_ 2021 г.

**ИНСТРУКЦИЯ  
по охране труда для водителей  
движение на поворотах  
ИОТ – 041 – 2021**

## Движение на поворотах

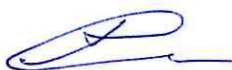
1. Автомобиль на повороте испытывает действие дополнительных внешних сил, в частности центробежной силы, которые отсутствуют при движении на других участках дороги. Центробежная сила стремится сдвинуть автомобиль к внешней стороне от центра поворота дороги. Ее величина зависит от веса автомобиля, радиуса закругления и квадрата скорости. Вот почему при большой скорости опасно делать резкие повороты руля, выполняемые в минимальные промежутки времени: в этом случае радиус резко уменьшается, а центробежная сила увеличивается.
2. Существует справедливое мнение, что на дороге нет двух одинаковых поворотов. Каждый поворот имеет другой радиус, другой уклон, другое покрытие, другую видимость или другую окружающую обстановку. Поэтому водитель должен оценивать каждый поворот и выбирать скоростной режим, обеспечивающий безопасность движения именно на этом конкретном повороте с учетом присущих ему особенностей и неожиданностей.
3. На повороте никогда не следует смотреть на дорогу непосредственно перед автомобилем. Необходимо смотреть на конец поворота или на более дальний видимый участок дороги. Тогда водитель сможет не только правильно определить радиус поворота, но также увидеть, не подъезжает ли кто с противоположной стороны, свободна ли дорога на его стороне.
4. Двигаясь на повороте, нельзя допускать скольжения, которое может привести к потере управления автомобилем. Если на повороте при сухом покрытии водитель услышит скрип шин, то значит он развил чрезмерную скорость. Нельзя срезать повороты, необходимо всегда ехать по правой стороне дороги.
5. На повороте не следует тормозить, переключать передачи, чересчур резко нажимать на педаль газа. Все это может послужить причиной возникновения опасной ситуации.
6. Правильный поворот следует осуществлять следующим образом:
  - перед приближением к его началу необходимо уменьшить скорость до безопасного предела;
  - начало закругления следует проезжать, не увеличивая скорость вращения коленчатого вала двигателя, но и без торможения даже двигателем; одновременно без рывка, постепенно поворачивать рулевое колесо, ускоряя его вращение по мере увеличения кривизны поворота;
  - примерно от половины поворота постепенно увеличивая частоту вращения коленчатого вала двигателя так, чтобы выйти из поворота со скоростью, равной по величине скорости перед началом прохождения поворота. Поворачивать рулевое колесо обратно в основное положение нужно также без рывков и постепенно.
7. Необходимо помнить, что из-за инерции двигателя автомобиля начинать выполнение поворота следует несколько раньше начала закругления дороги, а выходить из поворота надо также раньше. Величина этого опережения определяется на основании длительного опыта. Правильное выполнение поворотов характеризуется отсутствием заноса и плавностью. Рулевое колесо необходимо держать всеми пальцами и ладонями обеих рук достаточно крепко, по возможности не следует перекладывать руки, а вращать колесо, не отнимая от него рук. Нельзя перекладывать руки крест-накрест. Если на повороте с очень большой кривизной, например, на горных серпантинах, водителю нужно перемещать положение одной руки, то необходимо, чтобы другая рука всегда плотно обхватывала обод рулевого колеса. Отнимать от рулевого колеса обе руки одновременно во всех случаях запрещается. Одной из трудных задач для водителя является быстрое и безошибочное определение величины кривизны поворота и отсюда выбор безопасной скорости движения.

Разработал: руководитель СОР



А.В. Шмыкова

Согласовано: заведующий гаража



А.С. Горелов