

Тема: «Безопасность дорожного движения»

Задание:

1. Прочитать полностью урок
2. Выполнить конспект.
2. Скрин конспекта выслать мне !!!на эл.почту: [vg.shadrin@mail.ru](mailto:vg.shadrin@mail.ru)

Тема урока: «Некоторые особенности безопасности дорожного движения»

Цели урока: Познакомить учащихся с основами безопасности дорожного движения.

## ХОД УРОКА

### 1. Некоторые особенности применения внешних световых приборов.



При въезде в туман важно вовремя включить ближний свет фар. Это необходимо не только для того, чтобы самому видеть дорогу, но и для того, чтобы ваш автомобиль лучше видели другие участники движения. Еще лучше, чем ближний свет фар, в тумане «работают» противотуманные фары. Плоский и широкий луч света, исходящий из «противотуманок», направлен под пелену тумана и хорошо освещает дорогу в непосредственной близости от автомобиля.



С места водителя это будет выглядеть примерно так.

Дальний свет фар в тумане не просто бесполезен, а даже опасен, т.к. направленные вперед (а не вперед-вниз) световые лучи, отражаясь капельками влаги, образуют яркую светящуюся пелену, скрывающую дорогу и расположенные на ней объекты.



С места водителя это выглядит примерно вот так. Водитель не видит дороги, а видит только туман (или падающий снег).

**При движении ночью в густом тумане или плотном снегопаде наилучшую видимость обеспечивают противотуманные фары совместно с ближним светом фар. Скорость движения должна быть такой, чтобы остановочный путь, как в случае экстренного, так и обычного торможения, заканчивался в видимой, освещенной фарами зоне.**

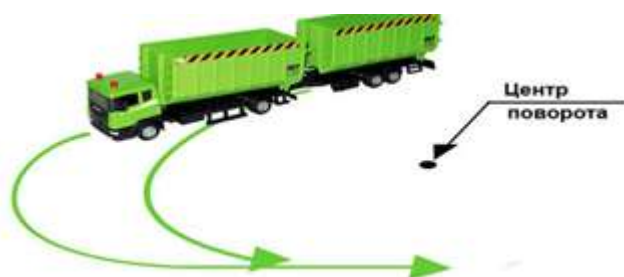
**И ещё один момент, о котором надо всегда помнить водителям! В тёмное время суток, приближаясь к вершине подъёма, всегда необходимо переключаться на ближний**



**свет фар!**

Если этого не сделать, то уже за 100 метров до вершины подъёма дорогу водитель не увидит – луч светит в небо, не касаясь полотна дороги. Это, во-первых. А, во-вторых, встретившись на вершине подъёма, водители одновременно ослепят друг друга (если заблаговременно не переключатся на ближний свет).

## **2. Маневрирования в ограниченном пространстве.**



Водителям необходимо помнить, что при маневрировании (при поворотах, разворотах, перестроениях) прицеп не повторяет в точности траекторию движения тягача. Отклонение будет тем сильнее, чем дальше колёса прицепа находятся от колёс тягача.

**И отклонение всегда будет в сторону к центру поворота!**

### 3. Крутые повороты.

Опасность поворота оценивается в первую очередь его крутизной.



При прохождении автомобилем поворота возникает центробежная сила, которая стремится накреничить автомобиль или, как крайний случай, опрокинуть его. Центробежная сила в повороте возрастает с ростом скорости автомобиля и уменьшением радиуса его поворота (она пропорциональна **квадрату скорости** и обратно пропорциональна **радиусу поворота**).

Если скорость увеличить в **два** раза, то центробежная сила увеличится в **четыре** раза. И наоборот, если скорость уменьшить в **три** раза – центробежная сила станет меньше в **девять** раз.

При превышении центробежной силы сил сцепления шин с дорогой происходит потеря устойчивости и управляемости автомобиля, его занос, снос, вынос на полосу встречного движения или на обочину. Самым простым и надежным способом пройти поворот является снижение скорости автомобиля при входе в поворот, до величины, обеспечивающей безопасное прохождение поворота.

Однако для большинства водителей более существенной является не характеристика поворота, а безопасная траектория, которая является весьма важным условием безопасности движения на повороте.



Кривую траекторию правого поворота можно слегка выпрямить (приблизить к прямой), если перед входом в поворот занять крайнее левое положение на своей полосе.

Траектория движения получается более полой, т.к. радиус поворота увеличивается до максимально возможного. Поэтому перед началом поворота направо сместите автомобиль ближе к середине дороги и проходите поворот, приближаясь к внутреннему ее закруглению, чтобы под действием центробежной силы не оказаться на полосе встречного движения.



Перед началом поворота налево держитесь правее, чтобы пройти поворот ближе к середине дороги (но ни в коем случае не по полосе встречного движения), т.к. под действием центробежной силы можно оказаться в кювете. На левом рисунке водитель выполняет левый поворот по траектории, обеспечивающей наибольшую безопасность движения.

**Устойчивость** – свойство автомобиля противостоять заносу, скольжению и опрокидыванию. Устойчивость движущегося автомобиля зависит от многих факторов: от высоты его центра тяжести, от размеров базы, колеи, конструкции, от состояния и размера шин; от радиуса кривизны дороги и состояния ее поверхности; от скорости движения. Так, например, на скользкой дороге занос автомобиля более вероятен, чем опрокидывание, а на дороге с хорошими сцепными качествами более вероятно опрокидывание.

**Центробежная сила** приложена в **центре тяжести** автомобиля. Чем ниже центр тяжести от дороги, тем автомобиль устойчивее.

Центр тяжести порожнего легкового автомобиля расположен немного выше его днища. При наличии пассажиров он несколько повышается, а с грузом на верхнем багажнике становится еще выше. Последний вариант – самый опасный. При такой загрузке центробежной силе легче всего «справиться» с машиной.

Основная задача водителя перед поворотом - правильный выбор скорости и безопасная траектория движения. Гасите скорость и переходите на пониженную передачу до входа в поворот, в тот момент, когда автомобиль еще движется прямо. Заранее выбирайте оптимальные траекторию и скорость. А вот на закруглении дороги ведите автомобиль «внатяг», плавно нажимая педаль газа.