

郭师傅车经丛书

新手上路


驾车技巧 百分百

第2版



郭建强 等编著

新手上路不用愁 郭师傅车经解烦忧
驾驶安全有保证 开车技巧易学易通

 机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

郭师傅车经丛书

新手上路

驾车技巧 百分百

第2版



郭建强 等编著

新手上路不用愁 郭师傅车经解烦忧
驾驶安全有保证 开车技巧易学易通



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

作为刚上路的新手，保证出行安全需要有精湛的技术。在驾驶实践中安全效果最为明显、运用最为广泛、驾驶人首先应该掌握的，首推预见性综合判断和防范性超前操作两项技术。本书主要针对这两项技术，详细介绍了上路前必要的技术和安全准备，起步与停车的技巧，在混合路况下行车的基本技巧，通过特殊路段的驾驶技巧，怎样保证城市驾驶安全，超车、会车、让车、跟车的技巧，特殊气候、时段条件下的操作技巧，与特殊车辆处于同一路段的处置技巧，与行人和自行车处于同一路段时的处置技巧，以及高速公路行车的技术要领。本书中还有汽车驾驶节油诀窍，为新手驾车节油提供参考。全书指向明确，立意新颖，语言简要，列举周全，为驾车新手提供了应对各种道路情况的方法和技巧，科学、适用，并配以表情达意的插图，图文并茂。本书是驾车新手上路的必备读物，也可作为驾校教材和一般驾驶人的随身读本。

图书在版编目(CIP)数据

新手上路驾车技巧百分百/郭建强等编著. —2版.

—北京：机械工业出版社，2012.6

(郭师傅车经丛书)

ISBN 978-7-111-38551-6

I. ①新… II. ①郭… III. ①汽车—驾驶术 IV. ①U471.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2012)第 109602 号

机械工业出版社(北京市百万庄大街 22 号 邮政编码 100037)

策划编辑：连景岩 责任编辑：连景岩 何士娟

责任校对：于新华 封面设计：张 静

责任印制：张 楠

北京振兴源印务有限公司印刷

2014年1月第2版第3次印刷

148mm×210mm·7.375印张·194千字

5001—6500册

标准书号：ISBN 978-7-111-38551-6

定价：22.80元

凡购本书，如有缺页、倒页、脱页，由本社发行部调换

电话服务

网络服务

社服务中心：(010)88361066

门户网：<http://www.cmpbook.com>

销售一部：(010)68326294

教材网：<http://www.cmpedu.com>

销售二部：(010)88379649

读者购书热线：(010)88379203

封面无防伪标均为盗版

前 言

当我们领到了驾驶证，拥有了爱车，接下来迫切需要的莫过于驾车出行中的安全了。保证出行安全需要有精湛的技术，而在驾驶技术中，安全、经济效果最为明显、运用最为广泛的，首推预见性综合判断和防范性超前操作两项技能。预见性综合判断是指驾驶人在行车中随时针对道路情况及与交通有关的迹象进行分析判断，从而对面前可能发生的情况作出预先估计和设想；而防范性超前操作就是预先估计和设想可能发生的情况，将处置措施提前实施，从而有效地简化情况处置的过程，将可能面临的短时间内的大幅操控，转化为较长时间的小幅调整，在提高车辆行驶平顺性的同时，防止意外事故发生。可见，这两项技术可谓是“孪生双璧”，前者要求的是“预先想到”，后者强调的是“提前实施”。

然而，当我们再向深处思考时发现，“预先想到”要有经验作指导，“提前实施”则要有方法作保证，而这两点恰恰是“爱车族”新手们所缺乏和迫切需要的。以此为契机，笔者编写了此书。在编写过程中，尽可能全面地将那些常见、频发、潜藏隐患以及带有共性的交通情况一一加以列示，点破隐患所在，指出其成因，并将应对的驾驶方法、技巧一起告诉读者，以此作为新手上路的知识储备和“技术食粮”。一旦路途出现类似情况，便可立即唤起记忆和警觉；将那些可能存在的或有可能引发的险患，尽可能全面地纳入预料与防范之中，并将有备的方法提前加以实



施，化“意外”为“意中”，变“无备”为“有备”，让上路新手们尽快地拥有一套安全驾车的“护身法宝”，从而使驾车出行更加平安稳妥。

本书指向明确，立意新颖，语言简要，列举周全，应对各种交通情况的方法和技巧科学适用，同时配以表情达意的插图，可谓图文并茂。本书是新手驾车上路的必备读物，还可作为驾校培训教材和一般驾驶人的随身读本。

在编写过程中，参阅了大量的书籍资料，在此谨向原作者及给予笔者关心的老师、专家、朋友们表示衷心的感谢！由于作者水平有限，书中难免有不当与错误之处，诚请广大读者批评指正。

郭建强

目 录

前言

一、上路前必要的技术训练及安全准备	1
1 对驾驶技术的理解	1
2 平时要注意拒驾三种车	2
3 要全面熟悉自己的新车	3
14 上路前原地练习项目	5
15 需要去场地进行的八项练习	8
16 上路前必须进行哪些检查	14
17 认真做好上路前的心理准备	15
二、起步与停车技巧概述	18
1 怎样进入驾驶室	18
2 怎样正确理解车辆起步	20
3 怎样正规起步	21
4 车辆起步的四个禁忌	21
5 怎样正确理解停车	22
6 停车操作方法简述	23
7 怎样选择停车位置	23
8 车刚停住时的注意事项	25
9 驻车应采取哪些有效措施	25
10 驻车容易出现的失误有哪些	26
11 几种最易引发事故的停车行为	27
三、在混合交通路况下行车的基本技巧	29
1 怎样正确使用转向盘	29



2	加档的方法与要领	30
3	减档的方法与要领	32
4	怎样正确使用自动挡汽车	33
5	掌握内外兼顾的观察方法	35
6	时刻注意汽车发出的声音和气味	36
7	找到一个适合自己的行驶速度	38
8	找对自车行进的公路位置	39
9	“错车”的基本原则和技巧	40
10	巧用喇叭	41
11	巧用灯光	42
12	油门控速技巧	43
13	养成提前处理情况的好习惯	44
14	操作也要讲“勤快”	45
15	怎样提高驾驶车辆的预见性	46
16	尽快克服突然操作的坏习惯	47
17	哪些情况下不宜滞留与缓行	48
18	选择路面不要妨碍“左邻右舍”	49
19	识别路面的基本技巧	50
20	哪些违章行为容易引发交通事故	51
21	谨防潜藏于“正常”中的交通危机	53
22	遇人、车横穿公路时的行车技巧	54
四、通过特殊路段的驾驶技巧		56
1	交叉路特性及无管制交叉路口的通过方法	56
2	无管制交叉路口有哪些让行规定	57
3	交叉路口直行的注意重点	57
4	交叉路口右转弯的注意重点	59
5	交叉路口左转弯的注意重点	61
6	丁字路口事故多发的原因	62
7	通过左侧路口的注意重点	64
8	通过右侧路口的注意重点	65

9	通过弯道的操作技巧	66
10	通过铁路路口的隐患预知和防范措施	67
11	在铁路路口处熄火的急救办法	69
12	山路驾驶技巧及注意事项	70
13	通过隧道的操作方法	72
14	通过城乡结合部的驾驶方法	73
15	新路穿村而过引起事故多发的原因及预防措施	74
16	通过桥梁的驾驶方法及注意事项	76
17	通过行人密集区应注意什么	77
18	通过窄巷应注意什么	78
19	通过涉水路面的驾驶技巧	78
20	通过积水路面要谨防“飞车”	79
21	涉水后别忘记恢复制动性能	81
22	通过泥泞路面的驾驶技巧	81
23	超越停在路右的车辆应注意的问题	83
24	驶入左侧路口的行驶方法	84
25	驶入右侧路口应注意些什么	85
26	怎样左转上路	86
27	右转上路应注意些什么	87
28	车辆掉头技巧及注意事项	89
五、怎样保证城市驾驶安全		92
1	要严格遵守各行其道的原则	92
2	交叉路口灯光识别及应持的态度	93
3	关爱生命，礼让行人和自行车	94
4	城市驾驶要提前规划行进路线	95
5	变更车道(变线) 拨转转向盘的安全要领	96
6	严格规范停车行为	97
7	人流、车流高峰期的驾车技巧	98
8	通过立交桥的操作要领及注意事项	99
9	在无中心标线的窄路上怎样行驶	102



10	在画有白色双实线的路上怎样行驶	103
11	在画有黄色双实线的路上怎样行驶	103
12	通过环岛时的驾驶技巧	104
13	怎样识别公路标线	105
六、超车、会车、让车、跟车的驾驶技巧		112
1	严格执行交通安全法禁超规定	112
2	超车的基本技巧	112
3	超车过程中有哪些注意重点	114
4	超车时应有哪些防范准备	114
5	哪些行为容易引发超车事故	115
6	哪些情况下坚决不超车	117
7	让超的基本方法及注意事项	117
8	会车的基本方法和原则	118
9	特殊路段会车的让车规定	121
10	该让不让的五种会车危险操作	121
11	该避不避的三种会车危险情况	122
12	各种路况下的跟车技巧及纵向保持间距	123
13	小车跟行大车不宜太近	125
14	小车在雨雪路面为何常常追尾大车	126
15	跟行出租车应注意的问题	126
16	前车紧急制动时的躲避方法	128
17	如何预防被跟行车追尾	128
18	怎样克服跟车视线受阻	129
七、特殊气候、时段条件下的驾驶技巧		131
1	大风天行车技巧	131
2	雨天行车技巧	132
3	雪天行车技巧	134
4	雾天行车技巧	137
5	春季驾车的注意事项	138
6	阴天行车技巧	140

7	严寒气候条件下的驾驶技巧	140
8	炎热气候条件下的驾驶技巧	143
9	黎明行车的注意事项	145
10	黄昏行车的注意事项	146
11	中午行车的注意事项	147
12	夜间安全行车技巧	148
八、	与特殊车辆处于同一路段的驾驶技巧	151
1	与摩托车处于同一路段的驾驶技巧	151
2	与农用车、三轮车处于同一路段的驾驶技巧	152
3	与超宽车、超长车处于同一路段的驾驶技巧	153
4	与行迹反常车处于同一路段的驾驶技巧	154
5	与操作失误车处于同一路段的驾驶技巧	155
6	与横行霸道车处于同一路段的驾驶技巧	156
7	与新手驾驶车辆处于同一路段的驾驶技巧	157
8	与教练车处于同一路段的驾驶技巧	159
9	与执行紧急任务车处于同一路段的驾驶技巧	160
10	与装载存在危险的车辆处于同一路段的驾驶技巧	161
11	路遇事故车应持的态度和应做的事情	162
12	与抛锚车处于同一路段的驾驶技巧及注意事项	163
九、	与行人、自行车处于同一路段的驾驶注意事项	165
1	与老年人处于同一路段的驾驶注意事项	165
2	与小孩处于同一路段的驾驶注意事项	166
3	与女性行人处于同一路段的驾驶注意事项	167
4	与行迹反常的人处于同一路段的驾驶注意事项	168
5	与盲人处于同一路段的驾驶注意事项	169
6	与奔跑横穿公路的人处于同一路段的驾驶注意事项	170
7	与并行的自行车处于同一路段的驾驶注意事项	171
8	与双手脱把的自行车处于同一路段的驾驶注意事项	172
9	与载人的自行车处于同一路段的驾驶注意事项	173
10	与载物的自行车处于同一路段的驾驶注意事项	174



11	与学骑自行车的人处于同一路段的驾驶注意事项	176
12	与相互追逐的自行车处于同一路段的驾驶注意事项	177
十、高速公路驾驶技巧		179
1	高速公路的定义及特点	179
2	高速公路安全服务设施的名称及功用	180
3	高速公路有哪些安全管理规定	182
4	上高速公路远行前应做哪些准备	184
5	进入高速公路前应对车辆做哪些检查	185
6	驶入高速公路的技巧及注意事项	186
7	在高速公路上怎样选择行车道	188
8	高速公路上的超车技巧	190
9	高速公路上的随流而行技巧	191
10	高速公路上的减速技巧	192
11	高速公路上怎样通过弯道	193
12	高速公路上谨防“下坡错觉”	194
13	高速公路上怎样预防“飞车”	195
14	高速公路上驾驶多长时间应安排一次休息	196
15	高速公路上如何掌控转向盘	196
16	高速公路行车谨防爆胎	197
17	高速公路上停车的注意事项	199
18	驶出高速公路的技巧及注意事项	200
十一、汽车驾驶节油 20 诀		202
第 1 诀	出行之前先选线，避免走了冤枉路	202
第 2 诀	预见贯穿路途中，多抬油门少制动	203
第 3 诀	根据路况勤换档，找准档位动力足	204
第 4 诀	经济车速常保持，超速行驶耗油多	205
第 5 诀	多用喇叭早提醒，让开路面不制动	206
第 6 诀	不要跟在车后行，影响预见多制动	207
第 7 诀	机动灵活巧错会，多重交织化单织	208
第 8 诀	近路狭窄人车多，宁可绕远奔大路	209

第 9 诀	路遇情况提前慢，能缓行时不停车	210
第 10 诀	避免制动力用过，珍惜时间和动力	211
第 11 诀	能高档时勿低档，高档位时低转速	212
第 12 诀	平路加档要保守，只达上档低速度	213
第 13 诀	限速路段停车点，提前滑行推空档	214
第 14 诀	下坡惯性巧利用，滑行控速视环境	215
第 15 诀	加档提速要渐进，不宜骤然急冲刺	216
第 16 诀	车轻冲车时应短，车重冲车时应长	217
第 17 诀	不要减档减低了，牵阻减速如制动	218
第 18 诀	坡道超车要牢记，油门不要踏到底	219
第 19 诀	上长坡路选 3 档，保持中速动力强	220
第 20 诀	下山选 3 不选 D，陡坡选 2 不选 3	221

一、上路前必要的技术训练及安全准备



◆◆ 1 对驾驶技术的理解 ◆◆

在西方发达国家，开车已算不上什么技术，但在我国则不同，因公路专用化程度不高，交通管理离科学的系统化、智能化还存在很大差距，加之大众欠缺交通知识，安全意识落后，道路交通事故发生率较高。为此，至少在目前，我们还是把它看成一门技术为好。

掌握任何一门技术，熟练是关键。目前，“爱车族”中的不少成员，不无偏执地认为，所谓熟练，只是驾驶操作的熟练，只要把汽车的操作系统练熟就行了，例如，能够掌握转向盘，知道怎样加减档，懂得怎样起步停车就可以驾车上路了。其实并非如此，只会操纵汽车驾驶室里的控制系统，只是熟悉了驾驶技术当中的一小部分，就好比一个锻工，只是才学会了怎样抡圆铁锤。真正掌握汽车驾驶技术涉及面很广，首先在熟练操纵的基础上，要尽快掌握汽车的机械构造、工作原理，以及所驾车型的“脾性”。而且至少能够判断和排除行驶过程中常见、易发的一般故障，我们总不能汽车一熄火就找不着北。比如风扇传动带(皮带)断了，冷却液温度(俗称水温)升高还在继续赶路，小毛病就会引起大故障。所以说熟悉车辆是掌握驾驶技术的第一步。接下来就要熟悉各种路况。作为一名驾驶人不能只会在高速公路上驾驶，那样一旦驶下高速路就要手忙脚乱。我国目前的交通情况，仍处在以混合交通为主的阶段，在行驶途中，什么样的路况都有可能遇到。为此，必须尽快掌握适应各种路况的驾驶技术。路况是给定的条件，要适应就必须掌握方法，这是一个





较为漫长的过程，需要一定时间的历练。跨越这个过程没有捷径可走，唯一的办法就是多跑路、多见识。以前，衡量一名驾驶人驾驶技术如何，以所行驶的里程作标准，是不无道理的。这是掌握驾驶技术的第二步，也是十分关键的一步。第三步，行驶中的车辆要与所处的环境相协调，要求驾驶人每时每刻都要识时、识地，该慢的时候要慢，该停的时候要停，想到的事情要提前处理，想不到的事情要留有余地。可见，要做到这一点，不仅仅是操作的方法问题，它还与一名驾驶人的性格、知识、经验积累以及品质修养有关。

综合以上内容，掌握驾驶技术的每一步，都要由“熟悉”提高到“熟练”，即熟中生巧。除实践外，“熟悉”还可以从书本中、观察中获得，多学习、多留意是一条捷径。“熟练”则不然，它必须要求驾驶人亲自上路，不断发现自己所存在的技术问题和品质修养问题，并不断地加以调适和修正，才有可能有所体验，增加专业积累，使技术不断得到完善。

◆◆ 2 平时要注意拒驾三种车 ◆◆

驾车意味着自身速度的提高。速度，对人充满诱惑。特别对于“爱车族”来说，刚接触车辆，一天不摸车就有不舒服之感。有人这样说，处于这个阶段的人对车有瘾，此话不无道理。然而即使如此，我们也要自觉克制，千万不要见车就去摸，见车就想开。因为我们还处在初学阶段，本来技术就不熟练，再加上不熟悉车型，就很难避免在驾驶中出现这样或那样的问题。所以，车瘾再大，在驾车时也要有所选择。特别对于以下三种车辆，驾驶新手最好远离，在此特别提醒。

(1) 拒驾自己不熟悉的车型。因为操作系统生疏，手脚动作的配合很难协调到位。在驾驶过程中，容易把注意力的很大部分放在驾驶室内，从而减弱对前方道路的观察。交通事故往往在瞬间发生，动作及时就可避免事故，稍有迟缓就可能酿成大祸。生命攸关，我

们何不另作选择呢。

(2) 拒驾老旧或带故障的车辆。老旧车辆容易发生故障，驾车新手技术本来就欠火候，再加上故障频发，新手们往往顾此失彼，开车成了遭罪，还要冒很大的生命危险。驾驶带故障车辆，一般明知顾犯的情况居多。多数是因为出行匆忙，身边又无好车可供选择，只好急抓一辆勉强将就。车辆故障与其他故障不同，往往会引发“连锁反应”，即由一处故障引发出一连串故障来，这样就很容易在出行中“忙中添乱”。

(3) 拒驾证件不全的车辆。驾驶这种车辆，驾驶人往往会因逃避检查而心理恐慌，从而影响正常的驾驶操作。驾车新手本来就有点紧张，还得另辟出一部分注意力来观察有无路检人员，这样就很容易造成发现问题滞后，处理情况手忙脚乱，从而引发交通事故。证件不齐全的车辆如若是自家车辆，奉劝车主最好先去把证件办齐再上路，车能买得起，就不要吝惜那几个办证钱了，还是安全要紧！

◆◆ 3 要全面熟悉自己的新车 ◆◆

爱车买回家，就要以一名新的家庭成员来对待，要尽快地了解它、熟悉它、掌握它，使它尽快地成为一匹温顺的“坐骑”，为你的出行服务，为你的家庭效力。

面对一辆崭新的轿车，我们该怎样了解熟悉它，同时应该了解熟悉些什么呢？

了解新车的捷径，就是要认真阅读车辆使用说明书，因为它是一本最为简要的使用手册。我们要以说明书的前后顺序逐条逐节地进行阅读，而且最好是坐在车上，这样便于实物对照。一要先找到那些控制运行的开关、按键和旋钮；二要掌握说明书中所介绍的正确的使用方法。所以，只看书不行，还须在现场亲眼看看、亲自动手做做，才能知道它们怎样打开、怎样调节、怎样关闭。采取这种方法，一是可以掌握得更快些，二是不易遗漏知识。

下面我们谈谈如何了解、熟悉新车。



(1) 要了解设置有开关设备的点位以及操作使用的方法。比如车门、点火开关、发动机机盖、行李箱、燃油箱、机油添加口/放出口及冷却液添加口/放出口等，它们的开关设置在哪里，怎样打开与关闭。

(2) 了解、认读仪表指示。首先要知道仪表名称，知道哪个是转速表，哪个是里程表等，同时懂得它们指在哪里是正常状态，指在哪里表示可能有故障存在。当今，许多车辆的仪表板上设置有故障显示符号，一定要学会认读，明白符号所表达的意思。在行驶过程中，某个符号一旦显示，便可判定故障所在，以便及时检修与恢复。

(3) 要知道辅助设备的安装位置，并掌握其使用方法。比如要知道灭火器、千斤顶、备胎以及随车工具安装或放置在什么地方，并知道怎样使用、怎样复位。

(4) 要明确变速档位。目前，装置有六个档位的手动档车辆居多，即五个前进档，一个倒车档，空档居中。档位一般布置为左右分三排，上下分两排，并在变速杆的球头上标有各档位置，使用时对号入座。自动档只能上下移动，分P、R、N、D、1、2、3七个档位，P是空档位，R是倒车档位，其他五档为变速档位，要熟悉各档用途，掌握正确的使用方法。

(5) 要熟悉灯光与信号装置。比如转向灯、报警闪光灯、远近光灯的开关位置设置在哪里，怎样开启与转换；喇叭按键安装在哪里，怎样按压比较方便等。

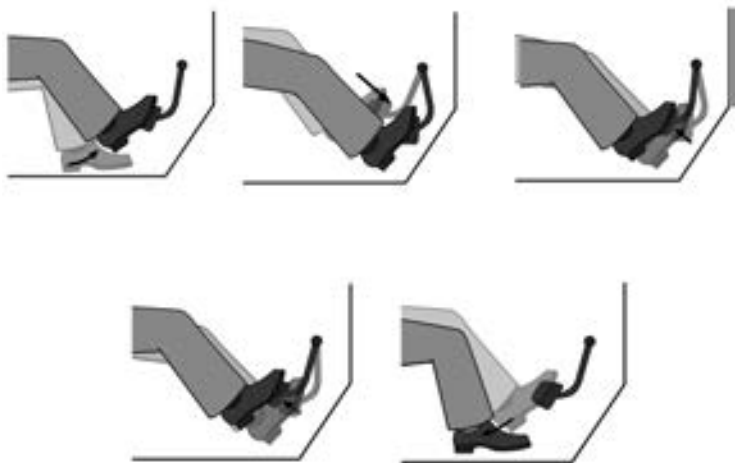
上述事项看似小事，但若不作了解，出行中一旦出现这样或那样的问题，都可能引起很大麻烦。比如车辆需要添加冷却液却连机盖都打不开，怎么能够添加？路上突然爆胎，却连千斤顶都不会使，怎么能够更换？车辆失火，连灭火器都打不开，怎么能够灭火？想想，那该有多么不便、多么可怕呀！

◆◆ 4 上路前原地练习项目 ◆◆

一名驾驶新手，在上路前，为安全起见，应该做一些上路前的必要练习。有些练习项目在原地便可完成，有些则要找一块场地进行实地练习。下面先谈谈原地练习项目。

第一个练习项目是左脚踏踩、离开离合器踏板的距离感练习。具体方法是，先把车辆停正，再把驾驶室座椅调整到后背与座背能够贴牢、坐实，两腿可以伸展到感觉舒适、能够伸缩自如的位置。然后把身体坐正、坐直，两眼前视，右脚踏在加速踏板上不动，左脚找到感觉舒适、便于踏踩离合器踏板的位置，并固定下来，然后开始练习。

动作分五步进行：**①**左脚从放置的位置抬起踏到离合器踏板上。**②**脚放在离合器踏板后，迅速踩下至分离位置。**③**迅速将左脚抬起到离合器半接合的位置，稍做停顿。**④**慢慢抬脚使踏板复位。**⑤**脚掌离开离合器踏板回到原位。开始练习时速度要放慢，五个动作分别进行，待熟练后慢慢加快速度，直至形成连贯动作。这个练习项目的目的是，能够提高左脚的灵活性，便于一下找准离合器踏板位置，以免处理情况时出现脚找不着踏板的现象。





第二个练习项目是右脚踏踩、离开制动踏板的距离感练习。方法是首先保持做第一个练习项目时的坐姿，动作分四步进行：①将右脚从加速踏板抬离到制动踏板上。②将制动踏板迅速踏下(如是不带ABS的车辆，踩踏板时要做上下反复抖动的动作，即点制动)。③抬起制动踏板使其复位。④将右脚收回到加速踏板上。练习时遵循由慢到快的原则，直至动作连贯为止。这样练习的目的，是为了提高右脚左右移动的速度和踏踩制动踏板的准确性，为及时制动打下良好基础。

第三个练习项目是手摸变速杆球头的距离感练习。先做好把握转向盘的正确姿势：左右手拇指与食指并拢，手掌向内，左手置于转向盘左中心横线上方(时针9时~10时位置)，右手置于转向盘右中心横线下方(时针3时~4时位置)，身体坐正，眼看前方。然后做以下分解动作：①将右手迅速放到变速杆球头上。②左手做一个摘档动作。③将摘下的档拨入一个档位。④将右手回到原位。⑤用右手拇指按压一下转向盘盖上的喇叭按键，如此反复练习，越熟练越好。这样练习的好处是，可以增强从转向盘至变速杆的距离感，以提高反应、操作的速度，还可以养成把握转向盘、按压喇叭的正确方法和姿势。

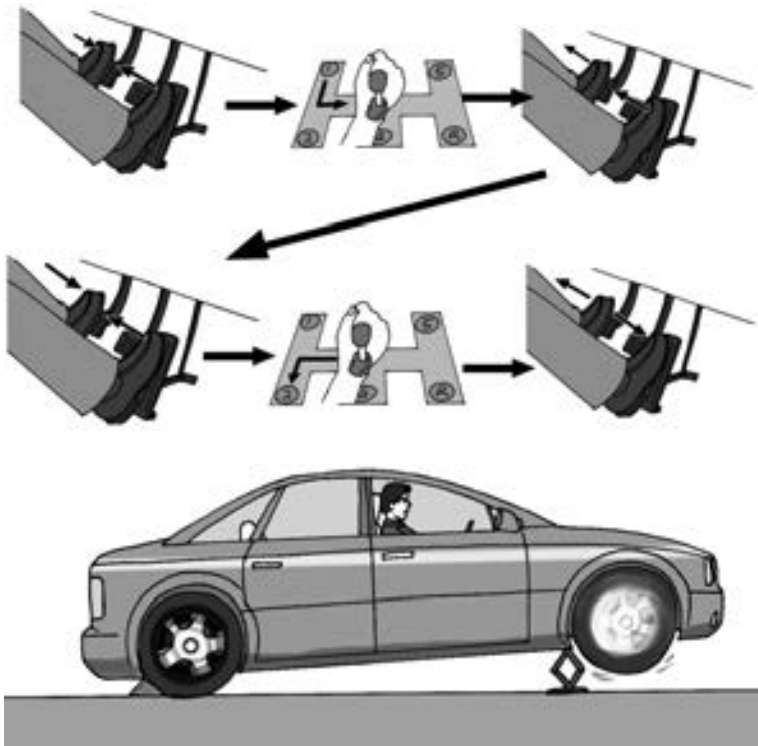


第四个练习项目是左右脚一上一下动作练习。驾驶车辆，左右脚不停地在协作配合当中，两脚是一上一下关系，即左脚抬起时，右脚开始踏下；右脚抬起时，左脚随之踏下或准备踏下（简称“抬踩”）。下面我们以用两脚离合器换档方法做想象练习：①右脚踏下加速踏板（做虚踏动作便可），想象加速到可换高一档的速度时将右脚迅速抬起，左脚随之踏下。②紧随前面动作，右手将档摘下。③右脚抬着不动（如是减档时，对于没有同步器的车辆，右脚还须踏下加速踏板），左脚二次踏下离合器踏板。④右手将空档拨入一个档位。⑤左脚抬起至离合器接合位置稍做停顿，右脚踏下加速踏板，左脚慢慢离开离合器踏板，将左脚放到原来位置。这套动作要先分解进行，动作熟练后便可自然、连贯起来。这套动作是驾车时手脚并用最基本的动作，应在上路前反复练习。



第五个练习项目是将左右驱动轮支起，起动汽车，做原地加减档练习。具体动作与第四个练习项目一致，先练习加档动作，熟练后再练习减档动作。在练习加档时，要由低档向高档逐级加起，练习减档时则可以拨入任何一档。这项练习的目的主要是，让左右脚与右手的配合更加默契，使练习更具有实驾的感受。

需要强调的是，左右脚在踏踩三个踏板时，一定要以两脚跟为支点，用脚掌去踏踩，这样既省力、可靠，还容易把握分寸。



◆◆ 5 需要去场地进行的八项练习 ◆◆

如附近没有专门场地，可找一处较为宽阔平坦、没有过往车辆和行人的地方。练习以下项目时，一般不要单独进行，最好有人相助，遇事好处理。

项目一 了解车的宽度，找到转弯最近点。

方法：

(1) 以两侧倒车镜外缘的宽度，左右再各让出 10cm(厘米)的距离来，以此在地面上插两根竹竿。

(2) 将车开到距竹竿约 10m(米)的地方，并让车头朝向竹竿，观察竹竿之间的宽度，并记下这个宽度。

(3) 在竹竿前方的地面找一个中间点，与右脚尖(坐在驾驶室中的位置)、发动机机盖前端的中心点形成一线，以这条线为中心线，将车徐徐开进。如此反复练习，直到能顺利通过。

(4) 做过竿后的右转弯练习。注意竹竿移至车身的哪个部位时，拨打转向盘才不致于碰倒竹竿，并记下这个部位。



(5) 做过竿后的左转弯练习。方法与右转弯相似，只是左转的转向定位角较小，通过竹竿的部位相对靠后，并记下这个部位。

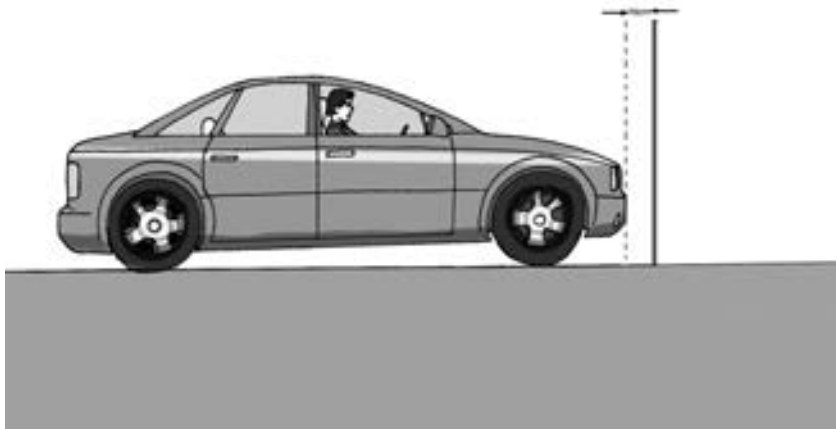
上述(4)、(5)两个项目，练习到可以顺利通过，并能适时转弯还不会碰倒竹竿时为止。

项目二 了解车的前后长度，找到前进或倒车的最短距离停车点。

方法：

(1) 在车前竖一块软板或立一根竹竿作为标志，将车朝向软板或竹竿，然后缓慢前进，并做好立即停车的准备。当车接近标志时，将车迅速停驻，使车与标志之间保持 10cm(厘米)距离。然后从驾驶室观察前方这段距离，并记下这段距离。如此反复进行。

(2) 以同样方法在车后竖起软板或竹竿，将车后倒至距所竖标志约 10cm(厘米)处停车，观察并记下这个距离。反复进行练习，直至既碰不着标志，还可留出 10cm(厘米)的距离为止。



项目三 定点停车练习。

方法：选择一处约百米的行车道，在跑道的终点划三条相距10~15cm(厘米)的停止线。车从始点起步，迅速提速，将速度提高到最高档，然后做好停车准备，随之踏下制动踏板，将车停在终点三条线的中线上。

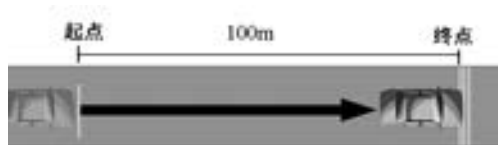
要求：提速加档迅速准确，制动平稳，前保险杠前缘正好对准在中间线上。如此反复练习，直至达到要求为止。这项练习的目的是，可以提高制动的分寸感，将车停在自己想停的点上。

项目四 爬坡停车起步，练习离合器半接合动作。

方法：

(1) 找一条带有坡度的道路且比较安全的地带进行练习。

- (2) 将车开至坡道中段停车，并用驻车制动器将车停稳。
- (3) 进行离合器半接合练习：
 - 1) 将变速杆拨入起步档。
 - 2) 将踏离合器的左脚抬起至车辆出现抖动的位置，稍作停顿。



3) 在右手松开驻车制动器(俗称“手刹”)的同时，右脚随之踩下加速踏板。

4) 驻车制动器复位后，使车仍处于离合器半接合状态，即放松加速踏板车有后溜趋势，踩下加速踏板稍松离合器踏板则车有前进趋势，此刻，是半接合的最佳状态，应牢记住此离合器半接合的位置。

5) 抬高离合器踏板，徐徐踏下加速踏板，车辆便可平稳起步。

要领：

- (1) 离合器踏板抬至半接合位置的动作要快。
- (2) 抬至这个位置稍做停顿时要稳。
- (3) 右脚踏下加速踏板要与左脚松开离合器踏板的动作相协调，应左脚慢抬，右脚给油适量。

按以上方法反复练习，直至平稳起步为止。

项目五 双轮过桥练习。

方法：

- (1) 有专门场地更好，没有就在平地进行。
- (2) 以左右轮胎的中心为点，向前延伸出两条直线，然后再将这两条直线向左右阔出 30cm(厘米)的宽度，这样就为左右两轮各画出一条约宽于轮胎宽度三倍的假设的桥墩来。

(3) 通过桥墩。

- 1) 在两桥墩前方找准一个中心点，作为参照标志。
- 2) 右脚尖通过机盖前端中心点，与标志点形成一线。



3) 对准标志点将车慢慢开进。

4) 通过后，下车观察轮迹，是否正好行进在桥墩的中间位置，如有偏差，下次通过时再做调整。

按以上三个步骤反复练习，直到胎迹压在桥墩中心线为止。



项目六 双轮通过较窄的横陈突坎。

方法：

(1) 在练习场地用土培起一条横陈的突坎，宽度约 40cm(厘米)，高度约 20cm(厘米)，长度约两个车宽。

(2) 驾车通过突坎的要领：

1) 临近突坎要将车速降到最低车速。

2) 离突坎约 1m(米)远时开始向左旋转转向盘，让车的保险杠与横坎形成一个 $15^{\circ} \sim 20^{\circ}$ 的夹角。

3) 在右轮首先接触横坎时，稍微踩加速踏板，让右轮首先通过。

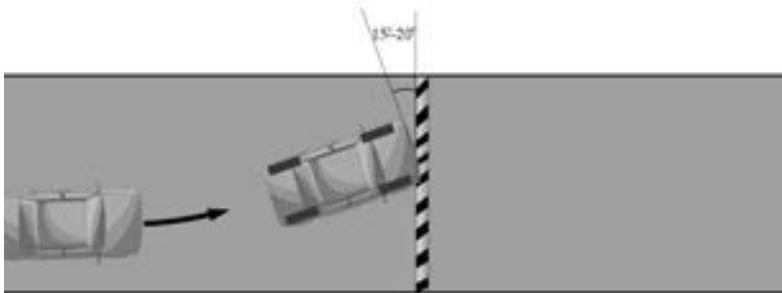
4) 加速踏板保持原状态，再让左轮通过。

5) 两前轮通过后，松开加速踏板，让车辆惯性前进，待右后轮接触横坎时，稍微踩加速踏板，让右后轮首先通过。

6) 加速踏板保持原状态，再让左后轮通过。

7) 待车身全部通过横坎后，回正方向，驶回原车道。

练习这个项目的目的是，化双轮同时过坎为单轮依次过坎，使车辆运行更加平衡，尤其是载运易碎物品时，更要注意这一点。



项目七 双轮通过较窄的横陈洼坑。

方法：

(1) 在练习场地横挖一条洼坑，宽约 40cm(厘米)，深约 20cm(厘米)，长约两个车宽。

(2) 驾车通过洼坑。其方法步骤与项目六通过突坎的方法相似，所不同的是，要等右前轮溜入洼坑后再稍加速，爬出洼坑。右轮一出坑就要松开加速踏板，待左轮进入洼坑，同样稍加速驶出。后轮通过的方法与前轮一样，不再重复。

(3) 通过洼坑后回正方向，将车驶回原车道。

项目八 顺向掉头练习。

方法：

(1) 在练习场地画出两条中间宽度为 10m(米)的线，作为路缘。再在路缘内侧 30cm(厘米)处各画一条线，以作为车轮的停止线。

(2) 先将车开到场地右侧，即车轮停止线的里侧位置，并以此作为车辆掉头的起始位置。

(3) 起步前打开左转向灯，通过后视镜观察后方情况，如情况允许，再鸣笛起步。

(4) 慢速起步后，迅速向左拨打转向盘，并将转向盘打到底，把车开到路左。

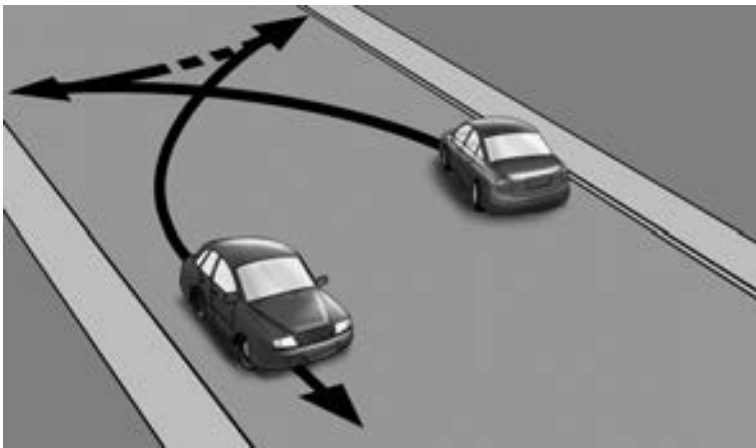
(5) 在距路左停止线约 1m(米)处，迅速反向转动转向盘，两脚做停车前准备，并在停止线内侧将车停住。



(6) 打开左转向灯，将变速杆拨入倒车档，观察车后情况，如情况允许，鸣笛起步，将车倒向公路右侧。

(7) 倒车至距右侧停止线约 1m(米)处，开始拨打反方向，并准备停车，将车停在停止线内侧。

(8) 若掉头还未完成，仍用以上方法继续调整，直至掉头完成为止。



顺向掉头要掌握三个要领：一是速度要慢；二是转动转向盘要快，并将角度用尽；三是前进时可离左侧路缘近些，倒车时要离右侧边缘远些。

◆◆ 6 上路前必须进行哪些检查 ◆◆

当我们已经掌握了驾车的一般技能，接下来就要上路了。为了使出行安全、顺利，在出行前应该做一些必要的检查。

(1) 做好出行前的车辆安全检查。检查的方法要遵循由外到内、由表及里的原则。先绕车一圈，看看外表是否完好，轮胎气压是否正常，胎面、胎侧有无创伤、起包现象。然后再弯下腰来看看发动机下面是否有漏油、漏水现象，如发现问题及时排除。

接着，打开发动机机盖进行检查，先检查各油液的液面高度是否符合标准(包括润滑油、冷却液、制动液、电解液等)，然后检查各传动带张力是否符合要求，发现问题及时加以排除。接下来再坐进驾驶室，打开点火开关检查各仪表的指示情况，并进行起动，听发动机声音是否工作正常，检查灯光设备、刮水器、转向灯、喇叭等装置是否工作正常，如发现问题及时加以排除。

(2) 检查各证件是否随带齐全。上路后难免遇到交通检查，一定要带上驾驶证、行车证、年检合格证、二保合格证、参保证等证件，以备路上检查。

(3) 检查随车附件，包括备用胎、千斤顶、灭火器、随车工具等是否齐备、完好。如出远门，还须把钱粮带足，并带上地图册和通信工具等。冬季出车还须带上防滑链。

以上几项检查完毕后，即完成了出行需要的物质准备，我们是不是就可以放心上路了呢？答案是否定的。因为接下来还应该做做心理方面的检查，从而充分做好精神方面的准备，这也正是我们下面要谈论的话题。

◆◆ 7 认真做好上路前的心理准备 ◆◆

车辆方面的准备工作做好后，我们便可以驾车上路了，爱车即可以从车库、院子开向街道、驶向公路了。也就是说，爱车要走进公共场合、走向社会了，这是一辆车在其生命历程中的一次根本性转折，它将由一辆机械的车，转变为一辆社会的车，就跟一个刚刚上了幼儿园的孩子一样，他要跟周围的老师、伙伴们打交道了。每次送孩子上学，大人总有点不放心，总要对孩子进行一些叮嘱，比如要听老师的话啦，别跟小朋友们打闹啦等，德育课在不知不觉中已经开始了，而且还走在了文化课的前头。汽车非同一个小孩子那样“势单力薄”，如若上路后没有规章制度和道德准绳约束，可以想象我们的道路交通秩序将会是什么样子。因此，每次驾车上路前，我



们都应该对自己做一些道德行为的叮嘱，做好充分的思想心理准备，怀着一颗平常心上路，以便让我们的爱车出行更加顺畅、安全。

(1) 要处处遵章守纪，绝不越规越矩。

我们已经领取了驾驶证，并且驾车上路，应当说对交通规则已经熟知，接下来要解决的问题是怎么做。

有不少驾驶新手错误地认为，交通法规就是用来管束驾驶人的，有时偷偷触犯那么一次无关紧要。实践证明，这种想法是十分错误、十分要不得的。交通法规是公共规则，它不是针对某个人定的，当人人都遵守的时候就会觉得规则已经不存在了。交通法规不仅给众人带来方便与安全，同时每个驾驶人本人也享受着它所带来的便利，对人对己都有利，共建和谐交通，我们何乐而不为呢？

(2) 谦虚为上，甘做学生。

作为一名驾驶新手，上路后一定要处处注意谦虚，处处体现谦虚。谦虚不仅仅表现在认真攻读专业书籍、上门向老师傅请教等方面，更重要的是要体现在行路中。自己刚刚上路，可以说路上行驶的每一辆车的驾驶人都是自己的师傅，应该从内心真正去尊重他们。表现在行动上，就是要礼让在先，绝不与他们争抢，处处表现出一个“好学生”的姿态来。因为我们是新手，技术还不到家，在处理路途中的具体情况时，一定要做到“笨鸟先飞”，提前动作，提前处置，提前避让，提前停车。在技术运用上，一定要留有余地，有十分把握最多用上七分便可以了。

(3) 包容忍让，从善如流。

出门在外，上路远行，难免遇到一些影响自己行进，甚至威胁自己安全的事情。造成这些情况的原因，故意而为的属于少数，很多情况是因失误造成的。这些出现失误的驾驶人，其中有不少跟咱自己的情况一样，也是上路新手，我们应该有“同病相怜”之感，切不可与其计较。正确的态度是，对于他们的失误寄予同情，给予包容，即使耽误自己一点时间也无需在意。当然，这其中也有故意而为的，对于这些缺乏道德的人，我们不要与他们一般见识。“恶”只能用“善”去感化，以“善”去化解由“恶”可能引发的恶果。

从善才能安全，以恶治恶往往会引发险情，吃亏的也会是我们自己，何不包容忍让、从善如流呢？

(4) 洁心正行，不可妄图。

新手上路不仅获得了速度，而且还获得了比自身力量高几倍甚至几十倍的承载力和运送力。人借助车的力量，能力大大提高，由此也往往会产生比从前愿望大得多的奢望，这样就必须做到洁心正行。具体地讲，出行途中会遇到许多有利可图的事情，这些利有些确实存在，有些却是一种假象，在诱惑的背后设有陷阱。出门在外，不遇麻烦便属顺利，还图外利便是妄图了。这些妄图不但有损自己的德行以及职业道德，还往往会使自己落入圈套而无法解除，不仅图利不着，还容易失去血本，搞不好会把自己的生命都搭了进去。提醒新手们，刚刚上路，一定要放平心态，克制欲念，做到见色心不动、见财不起意。

二、起步与停车技巧概述



◆◆ 1 怎样进入驾驶室 ◆◆

乍一看，这是一个多么简单的问题，然而注意观察就会发现，在我们周围的驾驶人当中，十有八九做得不那么到位。那么，怎样进入驾驶室才较为安全、动作优雅呢？进入驾驶室最忌讳的就是从右门进入（左侧无门的大客车除外），这种现象较多发生在开货车的驾驶人身上。原因大多是图方便，为了少走几步路。殊不知这样做既不雅观，还隐患多多。因为从右侧入室，驾驶人不易发现依附在车辆左侧的物品或攀附在车辆左侧的人或动物，匆忙起步时，很容易发生事故。

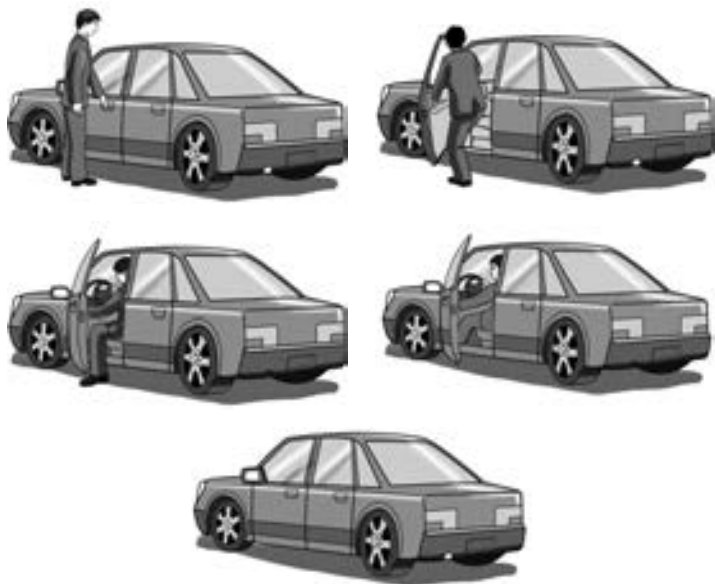
开轿车的驾驶人有一种常见现象，就是在等待乘客时往往自己先坐在车里，等乘客上车后，开车便走。教训告诉我们，这样做也是存在安全隐患的。可行的方法是乘客上车前，自己应该身在车外，等乘客上车后查看一下车门是否关好了，然后再上车。本人就有过一次这样的经历，自己坐在驾驶座上，估计后面的乘客已经上车了，起动发动机就走，结果忽然听见有人尖叫，停车一看，原来是后排边上的那名乘客多半个身体进车了，但左脚还未离开地面，被左后轮给轧住了。我们在路途中也经常看见有些轿车的车门根本没有关严，却仍在赶路，如若在弯路上速度较快，就有可能甩开车门，将人甩出车外。因此，轿车驾驶人在起步时一定要特别注意这一点。

接下来，我们再说说进入驾驶室前应该做些什么。起步前应该绕车一周，意在查看。然而“绕”也有绕的方法，这要根据驾驶人

和车辆之间所处的位置，以及起步后车辆的走向来决定。如果驾驶人处在车的左侧，而且起步后是要前进，驾驶人就应该从车的前面绕到车右、再到车后，最后绕至左门。人、车位置保持不变，如果起步后是要倒车，驾驶人就要从车的后面绕到车右，再到车前，最后绕到左门。如果驾驶人处于车的右侧，起步后是要前进，驾驶人就要从车的前方绕至车的左门。人、车位置不变，如果起步后是要倒车，驾驶人就要从车后绕至左门。

绕行查看的目的有三：一是查看车门是否关严；二是查看车辆周围有无依附物；三是查看车身是否端正，各轮胎气压是否正常。

进入驾驶室的方法：动作一，左手打开车门，身体转向前方；动作二，右手放在胸前、躬身、右腿向右迈进室内；动作三，以右腿带动身体，右手依在转向盘上；动作四，将身体挪正，右脚置于加速踏板，左腿带动左脚随之入室；动作五，右手持住左门把手，把门关上。练习这套动作，要由慢到快分解进行，熟练后方显得优雅自然。





◆◆ 2 怎样正确理解车辆起步 ◆◆

车辆起步便意味着一辆车即将离开一个旧的环境而进入到一个新的环境中去。有道是离开有离开的问题，进入有进入的问题。安全起步要注意的事宜是：一要解除离开时的问题；二要化解进入时的问题。

那么，车辆离开一个旧的环境存在哪些问题呢？车辆无论停靠在哪一个地方，也无论停靠时间长短，它都要占用一定的空间，作为一个物体来存在。这就难免可能有物体靠在旁边，有动物卧在下面，有小孩爬在上面，或有人和动物逗留在周围。车辆起步欲想离开这个环境，就必须在离开前做认真查看，发现以上情况就要一一加以排除，并在排除这些问题后的最短时间内，尽快起步离开。

查看方法：起步前绕车辆旋转一周，查看车辆前后、两侧是否存在障碍物，车上车下是否有动物、小孩攀爬。如有情况，处理后再起步。

车辆一经起步就要立即驶入一个全新的环境，就要占用这个新环境中的一个空间，而且车辆所占用的空间一般都属公路空间，即公共空间。要进入公路空间，就一定要与其他用路者形成一定冲突，成为其他用路者的障碍，即影响到其他用路者。这便是形成排斥的原因。

那么，我们应该怎样驾车驶入新的环境呢？首先要给其他的用路者“打招呼”，其方法是：一要鸣笛，用声音提示；二要打开转向灯，用灯光告知。只打招呼还不行，还要注意观察，利用后视镜观察后方，尽量不影响他人用路；再就是要放慢速度，“试探性”地进入新环境；转向要徐缓，取“斜插”的方法渐进式地进入车流，而后随流行进。如此起步，车辆才能较安全地成为新环境中的一员。

◆◆ 3 怎样正规起步 ◆◆

我们在进入驾驶室前绕车做了检查，并以正确的姿势进入了驾驶室，接下来讲讲正确的起步方法。

动作一：起动发动机。左脚踏下离合器踏板，右手拨变速杆至空档位置；左脚抬起，再二次踏下；右手旋转点火钥匙，将车起动。

动作二：让发动机处于怠速状态，观察各仪表工作情况，待润滑油充分、发动机温度升高后，进入起步阶段。

动作三：车辆起步。根据前进还是倒车的走向意图选择档位，并将变速杆拨入此档位；打开转向灯，并前后观察、鸣笛后起步；左脚抬起离合器踏板至半接合位置稍做停顿，右脚徐徐踏下加速踏板，使供油量与离合器接合情况相匹配，使车辆徐徐起动。

动作四：控速、转向。起步速度宜低，转向幅度宜缓。要慢速、缓缓驶入正常行车道。期间要做好观察，有碍其他车辆行进时，应停车避让。

动作五：进入正常车道后，关闭转向灯，回正转向盘，然后再提速加档。

起步时，不少上路新手存在毛躁现象，一定要注意克服，每次起步不要丢掉任何环节，可能开始有些繁琐、别扭，时间长了就会得心应手，从而养成良好的起步习惯。

◆◆ 4 车辆起步的四个禁忌 ◆◆

(1) 不作观察贸然起步：轧坏依附在车上的物品和生命。

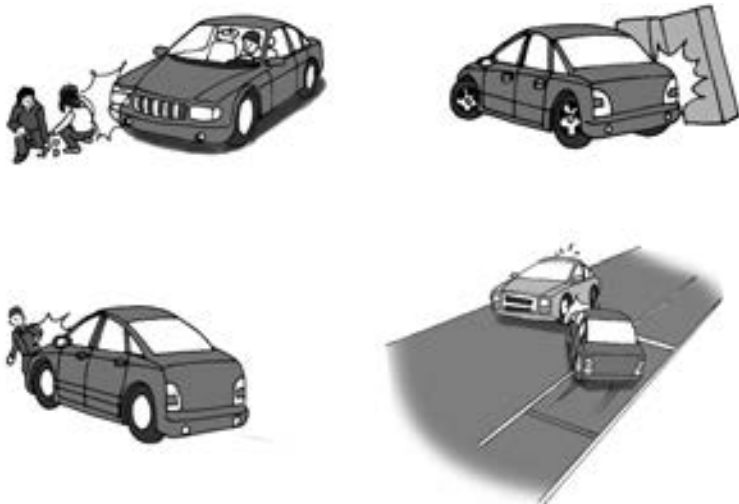
(2) 不作预警默然起步：使车前车后的车辆和行人感觉突然，来不及做出防范。

(3) 起步车速过快：容易撞倒车前行人，使左侧车辆来不及躲避。

(4) 起步后拨打转向盘过急：使左侧超车和前方来车来不及躲



闪而撞到一起。



◆◆ 5 怎样正确理解停车 ◆◆

停车是驾驶人从产生停车想法，然后开始选点，到减速转向，直到将车停驻的全过程。可见，这个过程是一个改变车辆占用空间形式的过程，它要由一个行进中的车辆改变为一个停止状态的车辆，它要由一个流动占用空间的形式改变为一个固定占用空间的形式。在这个改变空间占用形式的每一个环节，它都要影响到其他用路者：降低车速就要影响到车后跟行的车辆；改变行进方向就要影响到车辆两侧的行人和非机动车辆；车辆停驻，车就变成路上的一个障碍，就形成一个其他用路者的盲区。因此，停车这个行为，不管怎么说都是公路这个大动脉交响曲中的不谐之音，而这个不谐之音往往牵一发而动全身。一辆车停驶，车后跟行的所有车辆和行人都要做出反应，从而对正常行进的车流引起一阵不大不小的波动。说白了，在公路上停车就是一个影响其他用路者的行为，停车者要做的就是如何将影响别人的程度控制到最小，在停车前让跟行者能够发现你要停车，减速时能够让跟行者来得及躲避，停车后不至于对交通形

成较大影响。这就要求停车者必须对停车过程的每一个环节进行认真把握，其原则是：既要实现停车目的，又不会对交通造成较大影响，更不能因为自己停车而引发交通事故。

◆◆ 6 停车操作方法简述 ◆◆

前文已经说过，安全停车要掌握的一个基本原则是，尽量减少对其他用路者的影响。那么怎样才能做到安全停车，把对其他用路者的影响降低到最小程度呢？这中间有个如何操作的问题，下面以分解式的方法来加以简述。

(1) 选好停车点后，要在距停车点约 100m(米)处，打开转向灯，并通过后视镜观察车后情况，把要去的方向作为观察重点。如没有紧跟其后的车辆，便可立即松开加速踏板进入减速阶段。

(2) 利用惯性让车辆滑行至距停车点约 50m(米)处，开始实施制动减速。注意制动力度要缓缓增加，不可用力过猛而影响跟行的车辆，并把车速控制在 15km/h(公里/小时)左右。

(3) 利用后视镜观察要去方向的侧后，如有超车要让其先过；如无超车方可拨打转向盘。此刻，离停车点约剩 10m(米)左右的距离。拨打转向盘的方法，要以小角度缓缓旋转为好，并通过转向灯提示，使后方来车明确自己的转向意图。

(4) 驶向停车点，并在临近时适当增加制动力度，在即将停行前再稍稍抬起制动踏板，复而踏下，将车平稳停住。

(5) 采取驻车措施：先将驻车制动器操纵杆拉紧，然后根据地形再拉紧上一个齿位，将车停稳。

(6) 下车观察、确认周围环境对车有无危险，检查停车是否稳妥，车门和行李箱是否锁好，检查完毕确认安全后才可离开车辆。

◆◆ 7 怎样选择停车位置 ◆◆

平时，我们要严格遵守《道路交通安全法》有关禁停的规定。若



是长途出行或是越野旅行，又该怎样来选择停车位置呢？这正是本文要提醒大家的。

选择停车位置至少要考虑以下四方面的因素：

(1) **道路环境因素**。首先不要在窄路停车；二是不要在上下坡道上停车，因为在此停车很容易发生溜车事故；三是不要在视线盲区停车，比如在弯道、交叉路口停车等，这样很容易引发交通事故；四是不宜在车流量较大的路段停车，否则很容易堵塞交通，形成侧刮事故；五是不要在行人、非机动车辆较拥挤的地方停车，因为这样自车很容易形成他车的视线盲区，从而引发他车刮碰行人事故等。

(2) **地理环境因素**。一是不要在悬崖下停车；二是不要在河岸边停车；三是不要在河道中停车（特别在雨季）；四是不要在森林中停车；五是不要在海岸边停车等。

(3) **气候环境因素**。一是不要在夜路上停车，如非停不可，一定要在设置提示性标志；二是不要在雾中停车，如非停不可，应打开前后雾灯、示宽灯和报警闪光灯，车流量较大时，还要不时鸣笛；三是雨天不要将车停在悬崖下，以防石头松动、滚落；四是在雷雨天气不要将车停在大树底下以免引来雷击；五是不要将车长时间停在盛夏烈日下，以免起火等。

(4) **人文环境因素**。一是不要将车停在人多处，如文艺演出地、红白事场合、打架斗殴之处、集会、游行场合等；二是不要将车停在过村公路上，如必须停车，则车旁一定要留人看守，如有情况可迅速驶离；三是不要将车停在繁华街道、旅游景点路口，否则很容易对过往人、车造成不便；四是不要图省事、方便，把车开进寺院或学校，这样很容易引起别人的反感。

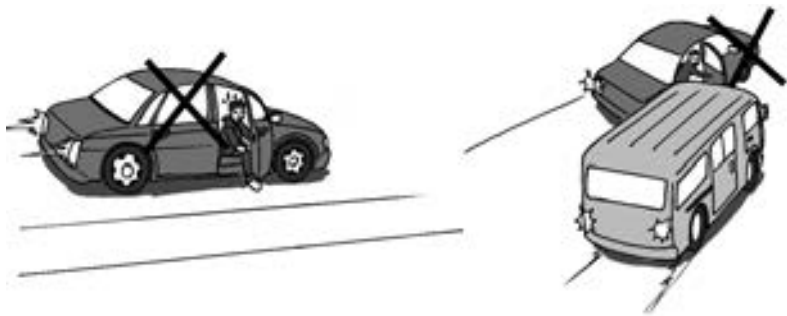
停车选位，看似一个小小的驾驶行为，却与安全息息相关，每次停车，我们都要认真对待。停车选位也有原则：一定要选择平坦、开阔、没有任何环境威胁，且对他人、他车影响很小之处。再就是公路停车，一定要注意两点：一是短时间停车，车旁最好留人看守；二是办事用时较长时，最好将车驶离公路。

◆◆ 8 车刚停住时的注意事项 ◆◆

车刚停住时，有两点必须注意：

(1) 车辆还未停住，就有乘客急着下车。在这个似停非停的时刻，驾驶人一定要留意乘客动向，如有乘客有此动向，就要及时加以劝阻，以免下车时车将其带倒，发生事故。

(2) 车辆完全停住后，驾驶人要告知乘客不要立即打开车门。特别是在人多、车多的场合，车一停驶就要明确告诉车上乘客不要打开车门，以给驾驶人自己留下一点观察车后和车辆两侧的时间。如果有人、车通过，一定要等待其通过后方告知乘客打开车门。这是因为，有许多事故就是在打开车门的时候发生的，一定要引以为戒。



◆◆ 9 驻车应采取哪些有效措施 ◆◆

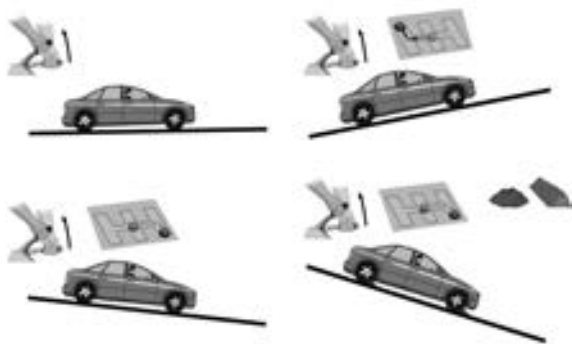
如是在平坦的地点停车，只要把驻车制动器操纵杆拉起，便可获得驻车效果。

在带有上坡道的路段停车，要在拉紧驻车制动器操纵杆的同时，还要再挂一个前进档，以防车辆后溜。

在带有下坡道的路段停车，也同样要拉紧驻车制动器操纵杆，所不同的是，要挂上倒档，以防车辆前溜。



如果坡道的坡度较大，应在采取以上措施的同时，还要在轮胎的前后“打点”。具体方法是，预先找两块垫木或石头，遇上坡道时，将其支在两后轮的后面。遇下坡道时，如是轿车，将其支在两前轮的前面；如是载物的货车，将其支在两后轮的前面。这样做，驻车才较为放心。



◆◆ 10 驻车容易出现的失误有哪些 ◆◆

- (1) 选择的停车点并不平坦，但肉眼并无察觉。
- (2) 认为采取驻车措施了，但因为驻车制动器操纵杆拉起高度不够，没有起到驻车效果。
- (3) 驻车制动器已经失效，没有及时调整其间隙，还以为处在完好状态。
- (4) 因为办事匆忙，下车忘了采取驻车措施。

鉴于以上情况，对于手动档车，最可靠的驻车方法是：在拉紧驻车制动器操纵杆的同时，最好根据情况再挂上一个档位（一档、二档或倒档），这样即使观察不周，或停车点带有坡度，或驻车制动器效力不够，也可由“双保险”将车停稳，而不至于滑溜。每次停车时都坚持这样做，就会形成良好的驻车习惯。

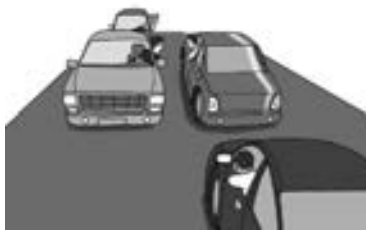
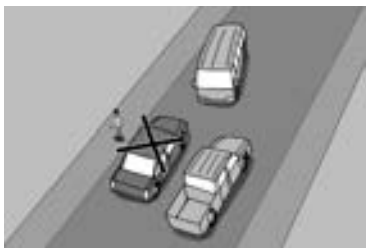
◆◆ 11 几种最易引发事故的停车行为 ◆◆

前面已经讲过，公路是个公共场所，停车时间或长或短，都会给其他用路者造成影响。但不少驾驶人安全交通意识淡薄，总是不以为然，只图自己方便，在公路上随意停车。殊不知，只为一时痛快，已经把自己的安全搭了进去。下面是几种比较危险的不良停车行为：

(1) 逆向停车，违反路右行驶、路右停车的规定，将车逆向开向公路左侧，并占用左侧车道将车停下，直接引起交通秩序混乱。

(2) 将车头或车尾直接对准公路两侧的房屋或店铺，进行人装货、卸货等，车身横在公路上，使路面变窄。

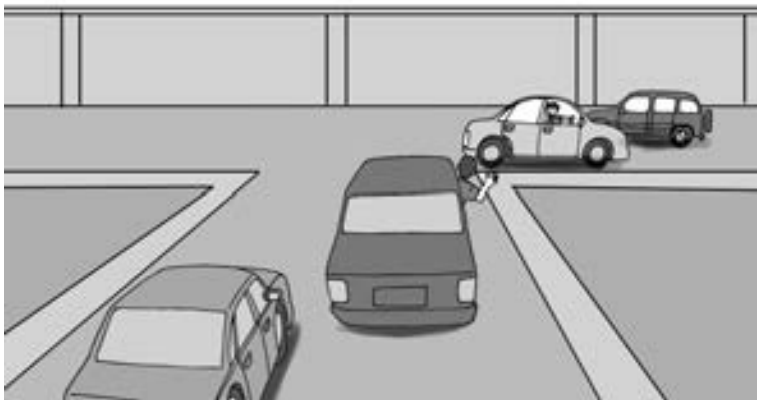
(3) 公路一侧已有停放的车辆，却将自己的车停在公路对侧，一条横线上同时停了两辆车，使路面出现瓶颈，直接影响过往车辆。



(4) 两个驾驶人相识，会车时，同时将车停在路中相互交谈，后面跟行的车辆停了许多，驾驶人若无其事，面无愧色。

(5) 车停在丁字路口两侧附近，形成出入路口车辆的路障和视线盲区，很容易引发直行车和转弯车相撞、相刮事故。

这几种停车行为，每位驾车新手一定要注意克服，因为它不仅影响正常的交通秩序，对别人的通行造成不便，而且还直接威胁到自身的生命安全。



三、在混合交通路况下行车的基本技巧



◆◆ 1 怎样正确使用转向盘 ◆◆

在前文中已经谈过把握转向盘的手势和握法，这里着重谈谈如何使用的问题。

首先谈谈对转向系的养护问题。

平时对转向系的养护主要以润滑和调整为主。润滑的主要对象是转向器和横直拉杆的球头关节。平时每隔一段时间，就要旋开转向器检查孔螺栓，看其齿轮油是否缺失，并实施加注。横直拉杆的球头处，一般都安装有润滑脂嘴(俗称“黄油嘴”)，感觉转向稍有沉重就要进行一次润滑脂(俗称“黄油”)加注，使各部位保持良好的工作状态。调整的主要对象是转向器的自由行程、球头关节以及前束。每隔一段时间，就要将车开至维修厂，进行一次横直拉杆球头检查，看横直拉杆是否有过碰撞、变形；看球头关节是否有松旷现象，并及时加以调整和紧定。转向器的自由行程，大型货车一般为6~6.5mm(毫米)，小轿车应以《使用说明书》上的尺寸进行衡量，如果大于或小于所规定的间隙，就应找出原因，并对转向器进行调整。前束调整不当时，前轮会出现“吃轮胎”现象，即胎面出现偏磨或凹凸不平，高速行驶时手掌有震颤的感觉。一旦发现这些现象，就要及时进行检查，看轮胎定位是否正常，前束是否过大或过小。前束值因车型不同而有所区别，一般根据车型要求进行调整即可。

接下来我们再谈谈拨打转向盘应遵循的一般原则。拨打转向盘除遇急转弯外，一般宜缓不宜急。特别是在平直的路面上行驶更要





“少打少回”，速度越快，需拨打的角度就越小，回旋的角度也越小。在画有快慢车道的城市道路或高速公路上行驶时，无论超车还是改变车道，在拨打转向盘时都要小心谨慎，转向前先开转向灯，再做观察，看准时机后才拨打转向盘。其原则是：汽车行进所留下的轮迹不要出现“硬弯”，以免与左右两侧的车辆发生侧方刮蹭。

在掉头和急转弯时，拨打转向盘的速度要快(当然要在侧方无车的情况下)，手法要正确。其方法是：左转时以左拉为主，右推为辅；右转时，则以右拉为主，左推为辅。两手掌要始终朝下，两手相互交替时，拉的手掌要从胸前、从推的手掌的手背上伸向转向盘的上侧。

转向时，注意两手把位：一是不要两手叠在一起，二是尽可能错成平角(180°)。两手配合要连贯、圆滑，用老师傅的话说，两手好像“揉面”一般。需要强调的是，转弯角度越大，速度就要放得越低，也就是说，在同样的转向角度下，速度快，留在地上的轮迹的转弯角度将变小；速度慢，其结果正好相反。

◆◆ 2 加档的方法与要领 ◆◆

加档要逐级加起，即由低速档逐级加至最高档。加档的方法因路面平坦度不同而有所区别，一般分为平坦路段加档、上坡路段加档和下坡路段加档三种。平坦路段加档在日常运用最多；上下坡路段的加档方法可以看作是在平坦路面加档方法基础上的调整，区别在于冲车的时间长短有别，挂入档位的缓急程度不同。

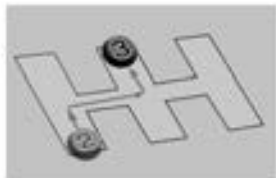
(1) 平坦路段的加档方法。就加档而言，除了明显带有坡度的路段外，对其余路段，我们都可以视之为平坦路段。加档的关键在于冲车时间的长短和冲车力度分寸的把握，也就是冲车要冲多长时间、踩下多少加速踏板、速度多快才能恰到好处？下面分述这三个问题：

1) 冲车时间：一般由车辆性能和承载量来决定。车身(含承

载)较轻、车辆提速性能较好,冲车时间就相对短些,反之则长些。

2) 踏踩加速踏板的方法:此方法与车重、提速性能无关。在任何情况下,都要遵循缓踏、逐渐加力的方法使速度匀速递增,感觉行驶平顺。

3) 冲车的速度:一般冲至上一档的低速程度便可以了。平时,可用观察转速表指示或倾听发动机声音两种方法来把握。转速表指针指在约 2000r/min(转/分钟)时,发动机发出的声音悦耳动听,此刻发动机运转也最为轻松,这个时刻就是加档的最佳时机。因此,冲车一旦冲到这个程度,就可以实施加档了。



加档的操作方法:

① 松开加速踏板的同时,左脚踏下离合器,右手推变速杆至空档位。

② 抬起离合器踏板并再次踏下,将变速杆拨入上一级档位。

③ 再次抬起离合器踏板,随之踏下加速踏板,完成一个加档过程。

④ 以同样的方法逐级加至最高档。

(2) 上坡路段的加档方法。车经上坡路段时,因为增加了车辆的滚动阻力,加档冲车的时间比平坦路面要延长。坡度越大,冲车时间越长,发动机转速也越高。在加档的间隙,必须要松开加速踏板,以解除一段时间的动力供给,因此,坡度越陡,在这个间隙里,速度下降得也越快。这就要求加档的动作必须迅速、麻利,使解除



动力的时间尽量缩短。如果坡度太大，可用“一脚离合器”的方法，以缩短使动力下降的时间。

(3) 下坡路段的加档方法。下坡路段因为有车身重量向下产生的“推力”，因而冲车时间相对要短，有时不冲车也能加档，甚至可以越级加档；但速度一旦提高后，就要立即进行控速，这便是我们下面要讲的问题。

◆◆ 3 减档的方法与要领 ◆◆

行进中的车辆，要随时根据道路情况进行减速。减档的目的，就是让档位随时随地适应减慢了的速度。速度有多快，就要将变速器转换到适应这个速度的档位。因此，减档可以越级进行。

(1) 平坦路面减档。行进中的车辆为了错车以及避让障碍、车辆和行人，要时刻准备降速或减档。平坦路况下的减档，是行进中发生率最高的减档。处理道路情况时，要提前抬起加速踏板，解除发动机动力供给，然后再根据速度需要进行制动减速。如果速度已经降得很低，就要立即将档位换入与此时速度相匹配的档位，否则就会“拖档”，使变速器负荷加大，加速磨损。

减档的方法：首先踏下离合器踏板，将变速杆拨至空档，再抬起离合器踏板；根据情况控制右脚踏下加速踏板的程度，进行适当“轰油”，以提高变速器低档齿轮转速（有同步器的车辆可不作“轰油”）；二次踏下离合器踏板，将变速杆拨入适当档位；抬起离合器踏板，右脚踏下加速踏板，开始供油。

(2) 上坡路段减档。因爬坡阻力增加，速度由快变慢，原来档位的爬坡能力已不能胜任，此刻必须将变速器换入适当档位，发动机才能保持强劲动力。因此，爬坡减档的时机应当提前，即在原档速度还有“余力”时加以实施。掌握的要领：减档动作要快，选档要准确，空档“轰油”要适量，换档后的供油要及时，尽量缩短换档用时，不使车速降得更低。

(3) 下坡路段减档。下坡路减档是下坡控速的主要手段，如若

制动失灵，可用减档控速。减档控速也叫“抢档”，或叫“发动机牵阻”。其方法是：提前做好思想准备，手脚快速并用，在踏下离合器踏板的同时，迅速将变速杆拨入空档，右脚猛踩加速踏板，迅速用力将变速杆挂入低一级档位，随之迅速抬起离合器踏板，获得控速效果。然后，以同样方法减档至最低档，直到将车停住。

◆◆ 4 怎样正确使用自动挡汽车 ◆◆

(1) 正确起步与停车。

1) 正确起步。使用自动挡起步时，尽管我们在停车时已将变速杆置于P位，但在起动发动机前仍要进行确认，确认无疑后才可转动点火开关钥匙；发动机起动后，右脚踏下制动踏板，将变速杆置于所需的工况档位：前进时置于D位，倒车时则置于R位；先放开驻车制动操纵杆，再抬起右脚解除制动，车辆便开始向前或向后蠕动，右脚踩下加速踏板，完成起步的全过程。

2) 正确停车。踏下制动踏板，使车辆完全停驶后，拉紧驻车制动器操纵杆，将变速杆推至P位，完成停车全过程。

(2) 正确的换档方法。在行驶过程中，变速杆可以从D位直接拉至2位或1位。但在换档时，也要将车速降至适合2位或1位的速度时方可进行。否则，车速将出现骤降现象，不但会影响乘坐的舒适性，还会加速各工作器件的磨损。当然，如在下坡路段，因情况紧急，需要“强制降档”而采取此方法时，另当别论。

倒车时，首先应当将车停稳，拉紧驻车制动器操纵杆，并踏下制动踏板，方可将档位从D位换入R位；然后放开制动踏板，右脚将加速踏板缓缓踏下，车便开始倒退。

需要注意的是，车辆无论在起步还是在行进当中需要变换前进档位时，都须先将加速踏板松开，即在发动机动力全部解除后进行，否则会加大变速器的磨损。

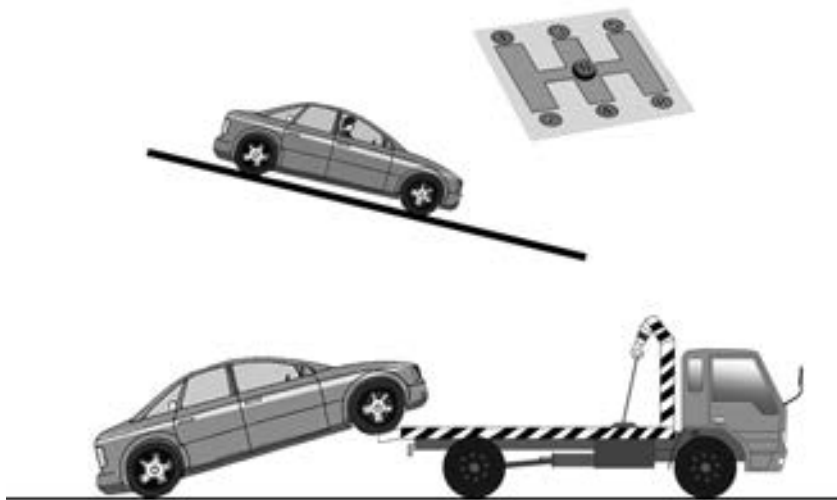
(3) 怎样选择档位。不少自动挡车辆配置有档位功能选择器，欲想节约燃油，则应按下“经济”按钮；欲想获得强劲的动力性，



则应将“动力”按钮按下。车辆在一般的坡道行驶时，将变速杆置于2位，便可得到强劲的爬坡动力。如遇陡坡，则应将变速杆置于1位。如在平坦的路面上行驶，则应将变速杆置于D位，并按下变速杆球头上的“超速”按钮，档位便可从低档位逐级升至超速档位。

(4) 哪两种情况会使变速器油过热。引起变速器油过热的原因有二：一是在坡道起步时，克服车辆后溜主要靠自动档向前蠕动的力量得以实现，此时，变速器油容易发热。克服的方法是：起步前先用驻车制动器将车辆停稳，解除自动档的蠕动负荷，便可将油温恢复正常。二是临时停车时间过长，如遇堵车停驶后，档位仍处于D位时，变速器油也容易发热，避免的方法也很简单，只要采取制动措施，并将变速杆从D位推至N位就可以了。如在夏季，在D位停车时间较长，可踏下加速踏板1~2次，便可起到冷却变速器油的作用。

(5) 哪两种情况会使变速器磨损件润滑不充分。一是在下坡滑行时：因为下坡滑行，先要将变速杆置于N位，使发动机处于怠速工作状态，变速器各磨损件所得到的润滑也只是在怠速工况下的润滑。而此刻，车辆正在下坡滑行，变速器各机件在驱动轮的带动下仍在高速运转着，这就使发动机处在了高运转、低润滑的被动状态，从而容易使变速器机件发热，发生黏滞，遭致损坏。二是车辆抛锚需要牵引时：配置有自动变速器的车辆被牵引时，因发动机处于非工作状态，变速器的润滑也就无从谈起。而被牵引时，驱动轮又不得不随滚动，并带动变速器各机件也随之旋转，使其处于无润滑“干磨”状态，可见这样做对变速器损伤极大。为降低损伤程度，在非采取牵引办法不可时，牵引车一定要低速行驶，车速不要超过30km/h(公里/小时)，且最多行进80km(公里)就要休息一次，待降温后再行。还有一种可行的方法是，可将被牵引车的驱动轮骑在一个平板车上，进行捆绑后牵引。这样，变速器便不会遭到损伤。



(6) 在什么情况下采用两脚并用技巧。自动挡车辆的后轮跌入路基下或陷入凹坑时，既需要强劲动力驶出或倒出，又要防止因突然驶出时速度过快而与其他车辆相撞，这样就须在刚一驶出后立即采取控速措施。此时，正是采用“两脚并用技术”的时候。其方法是：先选好一个工况档位，左脚置于制动踏板，右脚置于加速踏板，并准备实施瞬间加速；左脚随时准备根据车辆驶出情况采取紧急制动，车辆一旦驶出障碍，制动随之跟上。这套动作如若只靠右脚单独来完成，就很难实现预期效果。

◆◆ 5 掌握内外兼顾的观察方法 ◆◆

大家知道，车辆在行驶过程中，驾驶人不仅要对方况进行不断观察，而且还必须对车内的各仪表进行观察。观察前方路况是为了及时发现和处理用路者之间可能发生的交通冲突，以及为选择路面避开障碍而获得信息依据，以求得行驶通畅与安全；而观察车内各仪表，则是为了确认车辆各部件是否处于正常的工作状态，便于随时发现问题，并及时加以处理。可以说，向“外”观察是为了



行驶安全，向“内”观察是为了车辆正常运行。顺利完成行驶任务，二者缺一不可。

那么，我们该怎样进行上述两项观察？观察的重点是什么？该怎样分配注意力才比较科学合理呢？

对“内”观察，其注意的重点是：各仪表是否处于正常工作状态；各仪表指针是否指在车辆技术所要求的位置；各报警指示灯是否有闪亮现象等。向“外”观察的重点有：前方道路情况；各用路者行驶状态；周围环境可能对行车形成的影响等。从所用时间的多少来讲，观察的方法应以向“外”观察为主，向“内”观察为辅。也就是说，向“外”观察几乎占去行驶中的绝大部分时间，而向“内”观察只需每隔一段时间进行一次即可。而且，向“内”观察要在向“外”观察可以留出短暂间隙时进行。向“外”观察，要专注细致，“明察秋毫”；而向“内”观察，则用眼睛余光进行扫视即可。

在这里，我们所强调的是“兼顾”，即不能顾此而失彼；我们所要求的是要分清主次，即向“外”要专注，向“内”要“扫视”，而“扫视”又必须在外部条件允许的前提下进行。

◆◆ 6 时刻注意汽车发出的声音和气味 ◆◆

与汽车打过一段时间交道后便知，“健康”的车辆确实有它“健康”的声音与气味，当我们熟悉了这些声音和气味，就可以用来辨别车辆技术状况完好与否了。

处于良好技术状态下的车辆，无论处在怠速运转下的静止状态，还是在道路行驶当中，其声音高低都比较匀称、悦耳动听；行驶中如遇坎坷颠簸，其发出的声音有一种整体跳跃的感觉，撞击声舒缓发柔。在这种声音状态下，我们认为车辆技术状况处于良好状态。如果车辆发出以下所列举的异常声音，就要引起我们的重视，依据判断赶快实施检查，发现故障立刻加以排除。

发动机处于怠速状态时，如发动机发出清脆的钢铁敲击声，就有可能是活塞销松旷所致；如这种声音发闷、发沉，就有可能是连杆轴瓦烧坏；如发动机运转吃力，并发出有节奏的“咚咚”声，就有可能是支撑轴瓦烧坏；如发动机发出“喳喳”的嘈杂声，就有可能有个别缸活塞环断裂等。

行进中的车辆在急加速或急减速，即在猛踏或猛抬加速踏板时，车辆会发出前后撞击的“嘎啞”声，这有可能是底盘传动系统或主减速器齿轮严重磨损或松旷所致；如在颠簸路段，车辆随颠簸发出“嘭嘭”之声，则有可能是钢板销衬套损坏和减振器失效造成的；如果车辆在高速工作状态，其行驶的声音犹如飞机发出的“嗡嗡”声，则有可能是轮胎轴承磨损严重所致；如果车辆在紧急制动时，底盘发出钢铁相撞的“嘎啦”声，则有可能是悬架出现问题等。行驶中的车辆一旦发现以上所述异响，就要及时进行检查，如检查出的问题影响安全行车时，一定要首先排除故障，千万不可迁就，盲目赶路！

闲暇时坐在驾驶室里，仔细识别一下自己车辆的气味，并记住这种气味，对今后能够及时发现车辆故障十分有利。驾驶室里的正常气味，一般应是内装饰材料残留的那种淡淡的化纤品味道。对于行进中的车辆，驾驶人一旦嗅到有别于此味的别的味道时，就应该立即引起警觉，并做出大致判断，赶快停车进行检查。

如果嗅到橡胶烧焦的气味时，应检查驻车制动器操纵杆是否没有彻底松开；制动器鼓、盘是否回位不良，或出现抱死现象，或因使用制动过多而发热等；如嗅到浓重的汽油或柴油味，就要怀疑供油系统是否出现渗漏现象，并注重在发动机周围寻找问题；如果嗅到塑料烧焦的味道，就要立即靠边停车，并关闭电源开关，然后检查供电线路是否有短路之处；如嗅到一种发甜、发涩的味道，则可能是冷却液有渗漏或蒸发现象，应认真检查散热器开关是否关严，散热器是否渗漏，水管接头是否松动，水管是否破裂等。



学会在行进中倾听发动机声音、辨别汽车散发的气味，可以较早地发现车辆故障，并防患于未然。初上路的新手们，一定要注意培养自己这方面的能力。

◆◆ 7 找到一个适合自己的行驶速度 ◆◆

在城市街道、公路特殊路段，一般都设有限速标志，我们应严格遵照执行。普通公路的速度要求：小车不超过 80km/h(公里/小时)，大型客、货车不超过 60km/h(公里/小时)；高速公路最高限速为 120km/h(公里/小时)，最低限速为 60km/h(公里/小时)。这些速度要求对于刚刚上路的新手来讲，只作为一个知识参考便可以了，就自己目前的驾驶水平，实际还远远达不到这些上限速度。但也有些新手“初生牛犊不怕虎”，一路风驰电掣，停车一摸手，掌心都是凉的，可见路途中做了多大的安全透支，冒了多大的安全风险，这样做是万万不可取的。

新手上路能找到一个适合自己的速度非常重要，其掌握的原则是：有多高的技术开多快的车。技术欠缺就开得慢些，待技术提高了再逐步加快速度。那么，究竟多快的速度才比较适合自己呢？这要从个人的心理承受能力来进行衡量，自己的心理感受是最准确的一杆秤！比较适合自己的速度的心理感受是：观察前方情况比较全面、准确；处理情况时，手脚的动作速度能够赶得及，且不匆忙，不慌乱，能按序进行而不延误时机；心理感受自在，舒适，没有紧张感；处理紧急情况时，没有恍惚感。我们认为这样一种心理状态下的行驶速度，就是比较适合驾驶人当下技术水平的速度。

不可否认，许多刚上路的新手对自己也有这种心理约束意向，但往往一上路就管不住自己。刚才还叮嘱自己，平坦开阔

路面开得快一些，看到情况复杂就赶快减速，但往往面临复杂情况时，自己又一下子反应不过来，许多失误就出在这一点上。因此，新手上路的速度还是保持中低速为好，待锻炼一段时间后逐渐加快速度。

◆◆ 8 找对自行车行进的公路位置 ◆◆

新手上路，该选择怎样的行进位置较为合适呢？有回答说：靠右行驶呗！当然，回答并无差错。但常见现象是，不少新手只“靠右”自顾自，而不管后方来车的用路要求。持谨慎态度的新手，行进速度较为缓慢，路上被超情况较多，如果只管在公路中心线右侧行驶而不避让，就往往成为后方来车的障碍。常常看到，有不少车辆跟行在新手车后不停地鸣笛，可前车就是不让。有些是没有听见；有些是确实听到了，但认为自己走得对，所以不让。这样往往会激怒跟行的车辆进而强行超越，超越后还要别一把方向，踩一脚制动踏板，以泄怒气。如果新手防范不及时，就会发生侧碰侧刮事故。

在划有快慢车道的路上行驶，驾驶新手应持本分态度，在慢车道行驶就可以了。如在混合交通路段行驶，则应紧靠公路右侧行进，但注意不要影响非机动车辆和行人用路，一旦发现车后有欲超车辆，就要立即做出避让，千万不要视而不见或故意不让。否则不但会影响公路车流量，还会招来不少麻烦。

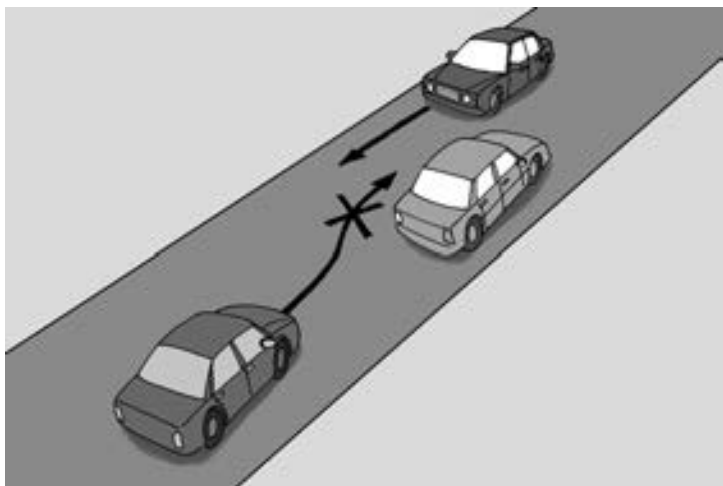
新手上路后的速度把握非常重要，要遵循由慢到快、循序渐进的原则。在必须慢速行进的这个阶段，行进时一定要影响后方来车用路，因而选择比较保守的公路位置行进，也就成了此阶段需要认真对待的重要问题。



◆◆ 9 “错车”的基本原则和技巧 ◆◆

“错车”的基本原则是：不要将同向或相向而来的车辆或其他用路者“错在”公路的同一条横断线上，从而形成多车并排、交织现象，这样很容易引发一车变线、所有车都得随之而动的危险局面。这种情况经常出现在会车双方的右侧还有慢行的车辆、非机动车、行人的场合。如果会车时双方的任何一方不作减速，多车多人涌到一起的现象就会在瞬间发生。因此，“错车”必须讲究方法和技巧。

“错车”技巧：如经观察、判断，前方情况可能出现多车、多人涌到一起的情景时，驾驶人应以安全、稳妥为主导思想，提前做出减速反应，即：抬起加速踏板，将右脚置于制动踏板上，如果速度仍然显得快，就要采取制动减速，将速度降到合适的程度，以让自车平稳地跟行在公路右侧的行人和自行车后面，并以鸣笛来提示，等待左侧的来车通过后，自车才能开启左转向灯，开始超越右侧的人、车。这样就将左右两侧的人、车可能涌到一起的情况，“错”成了“前后列队”依次通过。



◆◆ 10 巧用喇叭 ◆◆

喇叭是配置于车上的重要信号装置，那一路鸣响的悦耳的声音，使车辆有了“说话”的功能，而且我们还能以不同的喇叭按压方法，表达出驾驶人不同的心情。

以下几种场合，是喇叭的“用武之地”：

(1) **超越前方车辆时。**超越前车时要选择好路段，并在距前车50m(米)处打开左转向灯。打开左转向灯不仅是在告知后方车辆：我要左转向；而且也在告知被超车：我准备超你了。然而，光默默告知还不行，还要在距前车约20m(米)处，也即在前车可以听到自车发出的喇叭声的距离范围内，再用鸣笛告知：我可要超了，请行个方便。在等待前车做出让行表示后，方可放心超车。

(2) **超越前方非机动车辆和行人时。**自车跟在他们后面，如悄然无声，他们就有可能骑行随意，甚或闯入你的车道里来。因此，见此情景就要提前轻鸣笛，以提醒对方：我来了，请注意安全。在即将超越他们时，再鸣笛，使他们不但能估计出你的速度来，还能在你通过时，促使他们更加小心。

(3) **通过视觉盲区时。**在通过弯道、窄巷、有障蔽物的交叉路口、路侧停放的大型客货车等这些无法预测盲区交通情况的路段，驾驶人都要提前鸣笛，至少连续按压两声，以此告知盲区的车辆和行人：我即将驶向你们，要注意安全啊。

(4) **通过视线模糊不清的路段时。**如通过起雾的路段、扬尘严重的路段、黄昏黎明时分两种光线交替的路段时，因为光靠视觉，对方不易准确把握自车所处的位置，此时就要用鸣笛来告知对方：我在这儿呢，你们听到了吗？以引起对方警惕，做出避让准备。

(5) **用喇叭表达心情的方式。**在平常情况下，只需缓缓按压两声便可以了，让对方感觉不急不缓，心态平稳；如若自己操作有失妥当，又不宜减速，非得强行通过时，可用连续鸣笛来告知对方：“很危险，对不起，请避让！”让对方产生非让不可的感觉；如拉响



长号，则往往使人觉得有紧急情况发生等。

◆◆ 11 巧用灯光 ◆◆

灯光既是车辆的照明设备，又是车辆的信号设备。前照灯(大灯)以照明为主，示宽灯则主要作为信号来使用。所谓巧用灯光是指如何在特定环境下充分利用灯光性能，让其为安全行车服务。下面是通过实践总结出来的一些用灯经验，供驾车新手们参考：

(1) 在黄昏时分行车，打开前照灯的时间宜迟不宜早。因为无论是提前打开远光灯还是近光灯，都会给对方来车造成目眩，而且还影响自己的视觉。如果在较为颠簸的路段行驶，则宜提前打开前照灯，这样，路面坑洼会看得更清一些。

(2) 在黎明时分，关闭前照灯宜早不宜迟。因为通过一段时间的夜路行车，眼睛已经有了较强的暗适应能力，黎明较早关闭前照灯不但不会影响观察，而且会对路上的物体看得更清。

(3) 夜路超车时，利用远近光灯交替转换的方法警示前车，使前车更容易感知被超车两车之间的实际距离。但转换次数最多不要超过两次，并且要把握好两车之间较为适宜的距离。

(4) 夜路车辆抛锚被迫停车时，除了要在车辆前后约 150m (米) 处置放故障车标志外，还须打开危险报警灯、示宽灯，以提醒过往车辆注意。如若停车时间过长，需要控制用电时，至少要将驾驶室里的顶灯打开。

(5) 如正在超车，前方有车疾速驶来，已无法退让时，应赶快将前照灯转换旋钮向上提拉，远光灯便会发出亮光显示，以提示对方赶快减速。

(6) 夜遇大雨和大雾时，宜将远光及时转换为近光，这样将会将路面看得更清楚一些。与此同时，再将雾灯打开，以提示过往来车。

(7) 夜路会车，如遇对方来车不做近光转换，一直远光照射时，自车应当立即换成近光，切不可两车远光对射。在此情况下，换成

近光反而会看得清楚，互相对射将对人对己都不利，很容易引起双方眩目而撞在一起。

(8) 夜路通过视觉盲区时，一定要用转换远、近光灯的方法，做一两次闪烁，以提醒盲区行进的人、车做好避让准备。

(9) 夜路前方如遇自行车、行人较多时，一要减速慢行，二要增加远近光灯转换的次数，这样会将自行车、行人看得更为清楚。

◆◆ 12 油门控速技巧 ◆◆

加速踏板控速是驾驶技术中的一项关键性技术，它不仅关系着安全，而且还直接影响到节油、降耗，以及车辆的平顺性、乘坐人员的舒适感。因此，每位驾驶新手一上路就要注意学习这项技术，进而掌握这项技术。

运用这项技术的前提是，要对前方道路情况有个相对准确的预知。预知不是简单的事情，驾驶人首先应具备一定的经验积累，而这一点正是驾驶新手所缺少的。但只要明确这一点，也有补救的办法，那就是思想上要相对保守一些，路上有意放慢点速度，一路小心谨慎，防微杜渐，遇到情况提前加以处理。

加速踏板控速的内涵是：降低车速不是用制动的方法来实现，而是用减小或关闭油门，也就是降低或切断发动机动力供给的方法来实现。

油门控速的基本方法是：在行驶中，驾驶人一旦发现有碍通行的道路情况或预知可能有情况出现时，就要根据情况的轻重缓急来控制加速踏板的抬起高度，然后密切关注情况发展。如发展趋势对行驶影响不大，便可继续加速前进；如果发展趋势趋于严峻，就要继续调整车速，直至将加速踏板全部抬起。如果距情况发生点还有一段距离，便将变速杆推至空档位，让车辆惯性滑行，此时发动机处于怠速状态。如果判断准确，车辆滑行至情况发生点时的速度正好是所需要的速度（如还显得快，可踩制动踏板再作控制）。处理好情况后，将变速杆挂入适宜档位，加速继续前进。



油门控速的效果是，在行驶中很少使用制动或几乎不用制动。这样就减少了因制动引起的相关机件间的冲撞与磨损，使车辆运行更加平稳；油门控速的实施，使油门的开启度随时处于半闭或者关闭状态，车辆滑行的概率加大，节油量显著提高。

◆◆ 13 养成提前处理情况的好习惯 ◆◆

中国有句俗话说叫“笨鸟先飞”，这句话对于刚上路的驾驶新手来讲也非常适用。因为新手上路在各方面的技术都还不太成熟，遇到情况往往事到临头了才进行处理，加之手脚动作较慢，很难将情况处理得恰到好处。然而，如果将处理的时间稍作提前，结果就会大不一样。

提前处理情况本身包含着防范意识，就是要将可能发生的情况纳入预防范围，并以相应的方法对车辆提前加以控制，即让思想准备、方法措施先行于情况出现之前。

提前处理情况首先要提前减速，减速则要先松开加速踏板，将发动机动力减缓下来。如果情况仍向危急方面发展，就要采取制动措施，直至将车停住。

提前处理情况要充分利用喇叭和灯光信号设备，如前方有缓慢行驶的小车、三轮车、小四轮拖拉机、摩托车以及自行车、行人时，就要提前（还距150m（米）时）鸣笛，让他们较早接受有车驶来的信息，以便提前做出避让。如要改变行驶方向，就要提前开启转向灯，并降低车速，让前后两方驶来的车辆都知道你有转向的意图，并做出让行准备。

在会车、超车、被超时，要提前选择好理想的会超地点和较安全的行驶路线，并在操作时，努力去实现自己的预想意图，该让则让，不能让时千万不要勉强。

在道路情况较为复杂的路段，一定要按照规定要求以及交通标志的提示，提前将速度控制在所要求的范围，集中注意，谨慎驾驶，规范操作。遇有违章者，以宽容为怀，提前做出礼让。

◆◆ 14 操作也要讲“勤快” ◆◆

勤快的反义词是懒惰。路上行车确实经常见到不少驾驶人的懒惰行为。仔细分析其原因，有的懒惰属真懒惰，有的则属于假懒惰。

属于真懒惰的行为有：明明情况紧急，该减速时不减速，事到临头手忙脚乱；明明知道要变线、转弯了，就是不打转向灯，直到许多车拥到了一起，谁都走不成；明明知道自己的行车位置影响后车行进，就是压线不让，使跟行的车越来越多；明明知道超车时，只打开转向灯还不行，驶近时应按响喇叭，可超车时偏要无声操作等。分析原因，一是其车辆欠佳，操作太费劲了；二是经验欠缺，不知道处理情况滞后的利害关系；三是技术不熟练，手脚动作迟缓，处理情况头脑发热，顾此而失彼；四是安全意识淡薄，心存侥幸心理。

属于假懒惰的行为有：只管自车在平坦的路面行驶，不管占不占别人路面，其他用路者愿意怎么走，就去怎么走，与我无关；在爬坡路段，明明知道自车松一脚油门避让一下，交通就会畅通无阻，可就是一味地加速猛跑，生怕多用了一滴油；在交叉路口，明明看见亮着红灯，但就是不减速、不停车，硬着头皮闯过去；在高速公路超车后，本来早就该回到行车道上来，可就是不变线，硬让跟进的车辆从右侧车道超越；在夜间行路，明明知道自车开着远光灯，并看见来车已经变成近光，可自车就是不做转换等。以上行为，驾驶人并非不知道该去怎么做，他们故意而为只是为图眼下的那点“小便宜”，而弃法规、道德、安全于不顾，殊不知，自己的这些行为已经带了几分蛮横与无理，将被别人一路唾骂！



无论是真懒惰还是假懒惰，他们有个共同点，就是都属违法行为。所不同的是，真懒惰值得同情，有待学习和提高；假懒惰却应遭到鄙视和严厉处罚。作为驾驶新手，一定要处处注意克服“真懒惰”，时时远离“假懒惰”。平时，要努力学习交通法规和操作规程，把它们记在心头，落实到行动上，化进骨子里，这是克服懒惰的一条捷径。否则，它将影响到你今后良好驾驶作风的养成，并给日后安全行车埋下事故隐患！

◆◆ 15 怎样提高驾驶车辆的预见性 ◆◆

在前言中已经说过，预见性综合判断是防范性超前操作的前提和条件。提高预见性综合判断，也正是本书想要着力解决的问题，以让驾驶新手们在经验短缺的情况下，先从书本这个渠道获取有用知识，以弥补眼下不足。

(1) 显而易见，提高预见性综合判断，首先要多实践，并在实践的基础上善于总结分析。多实践就是要多上路，多操作，多体验；总结分析就是，每过一段时间就要回头想想在这段时间里的技术得失，特别是对所发生过的险情和失误要追根溯源，找出潜伏于自身的深层原因，并在今后的实践中注意逐项克服。如能持之以恒就会发现，驾驶操作失误越来越少，险情发生率也越来越低。

(2) 提高预见性综合判断，加强学习，求助于书本，这是一条捷径。驾驶人平时的零碎时间较多，要注意利用。闲暇可进书店走走，买些技术方面的书籍放在车上，在等人或停歇时便可顺手翻翻，将一些新的知识点不断地纳入自己的知识范围，可能刚刚学到的知识在一会儿上路时就能用上，收到立竿见影之效，进而使自己的知识结构经常处于“开放性”状态，不断吸纳、不断更新，不断提高。

(3) 平时要注意多跟驾驶经验丰富的驾驶人学习和交流。有时间就虚心向他们请教，将驾驶中遇到的难点、疑点问题与他们进行交流与探讨，这也是一个释疑解惑的好方法，而且容易记住，便于

运用。

(4) 再就是要善于将别人的教训化为自己的经验。在日常生活中，经常有交通事故发生在身边，自己要抱着一颗同情心加以关心，问问事故发生的过程，也可以停车看看现场，分析驾驶失误的原因，是技术问题还是心理问题，并做做换位思考，这样的情形如遇到自己头上，该怎么做，不该怎么做等。如能长期这样坚持，驾驶经验就会迅速提高起来。

以上四点，也属经验之谈，新手们不妨试试。

◆◆ 16 尽快克服突然操作的坏习惯 ◆◆

在行进的车流中，忽然来一个突然性操作，往往会给周围的其他用路者造成猝不及防的感觉，幸运时勉强避开，稍有迟疑事故便会在瞬间发生。因此，突然操作是安全行车的大忌。

突然操作的动作有：突然停车，突然起步，突然变线，突然转弯，突然掉头，突然减速等。这些突然性动作，都会给安全行车带来严重后果。

(1) 突然停车。不采取任何停车预示，突然紧急制动将车停在路中，这对紧跟其后的车辆威胁最大。如果跟行距离较近，制动效率欠佳，驾驶人反应稍慢，就会引发严重的追尾事故。

(2) 突然起步。起步时不开转向灯，不鸣笛，且起步车速较快，车辆周围的人、车没有思想准备，往往躲避不及时而碰刮到一起。

(3) 突然变更车道。在城市街道、高速公路及车流量较大的路段，不做变更车道的预示，不向后观察，突然将车开进旁侧车道，使这些车道内行进的车辆来不及躲避，而发生侧碰、侧刮事故。

(4) 突然转弯。多发生在交叉和丁字路口。转弯前不打转向灯，不做提前减速，前后驶来的车辆无从知晓自车的转弯意图，说转就转，且转弯角度较大，引发公路一片慌乱。如有车辆反应迟缓，就会引起群发交通事故。



(5) 突然掉头。行进中的车辆突然在车流量较大的路段掉头，并且车速较快，使前方来车和后方跟进的车辆来不及躲避，而撞在掉头车的两侧。

(6) 突然减速。在跟行的车流中，个别车辆突然减速，跟行车驾驶人还没来得及反应，就已撞在减速车的车尾上。



以上事例给我们一个启示：驾驶操作宜缓不宜急，宜微不宜过，因此在每次调整方向、线路、速度时，都要有意克服突然操作的坏毛病，要先想到别的用路者是否能够适应和承受。千万不可随心所欲，想怎么操作就怎么操作，否则后果不堪设想。

◆◆ 17 哪些情况下不宜滞留与缓行 ◆◆

不宜车辆滞留的地方和路段有：设有禁停、限宽、限高、限速、限重、单行标志的地点和路段；人流、车流稠密的街道和路段；坡道、坡峰两侧；视线盲区，如山区弯道、交叉路口处；事故多发地段等。

上述不宜车辆滞留的地方和路段却往往适宜缓行，而不宜车辆缓行的情形又有哪些呢？

(1) 超车、会车时不宜缓行。因为大多数道路交通事故都是在车辆与车辆、车辆与行人或非机动车辆相互交织的情况下发生的，如果交织的时间延长，发生事故的概率就会加大。因此，在超车会车时，先要选好地点、把握好时机，到具体实施时则要干净利落，迅速完成。

(2) 在因气候或自然环境对车辆形成威胁的地段不宜缓行。如雨季通过两山相夹的川谷；雷雨天气通过悬崖峭壁之处；汛期通过有洪水喧嚣的河堤、泥石流频发路段、路侧有陡峭的松土山壁的路段等。

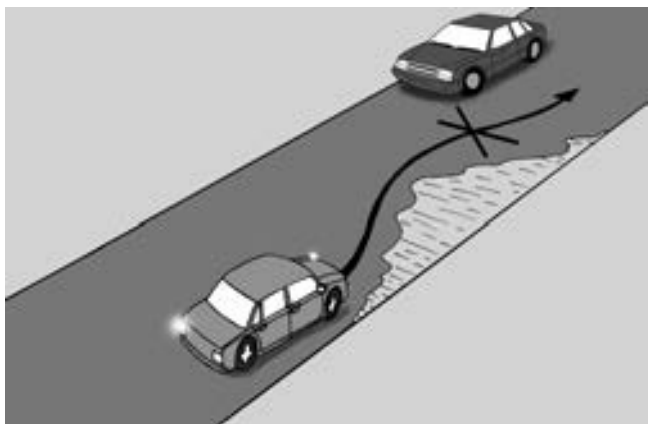
(3) 通过一些特殊路段时不宜缓行。如通过桥梁、涵洞、隧道、铁路道口等时，应先做好观察，在可以顺利通过的前提下，最好一鼓作气迅速通过。

(4) 通过车匪路霸经常出没的地点或路段时不宜缓行。

◆◆ 18 选择路面不要妨碍“左邻右舍” ◆◆

行驶途中，我们经常会遇到未经铺筑的泥土沙石路面，使用年限较长、平展度欠佳的柏油路面，毁坏严重的水泥路面等。通过这些路段时，驾驶人为减缓颠簸，选择好路面是很自然的事情。然而这里要强调的是，选择路面也要有个限度：一是不要把“遵右行驶”的规则打破了；二是选择路面时不要妨碍“左邻右舍”。

“遵右行驶”便意味着，我们不能因为选择路面而随意将车开向公路左侧，而把对方来车反挤到公路右侧去。也不可以为了选择路面就在公路上随意“蛇行”，让后后来车都无所适从。



比较可行的方法是：选择路面应先观察道路前方与车后，如前



方没有来车，后方又无跟行的车辆时，便可以放宽选择路面的幅度，甚至可以“借道行驶”。但是，一旦发现前方有车驶来，就要立即减速，调整行驶方向，将车开回到自己的车道上来。发现后方有车超越时也是这样，也要以同样的方法，迅速将车开回到自己的车道，并靠右行驶，做出让超示意。

需要强调的是，如果公路右侧出现路障，如水洼、深坑、堆积物等，千万不要去与对方来车争抢左侧车道，否则便侵犯了对方来车的优先通行权，如若发生事故，责任将全部由自己承担。遇此情况，应该主动做出避让，甚至停车，等待对方来车通过后，自己再过。

总之，选择路面的目的是为了减缓颠簸，不使车速降得更低。当选择路面与安全行车产生矛盾时，就要立即放弃这个处于次要位置的目的，把安全始终放在首位。至于减缓颠簸，我们还有法子可以处理，那便是迅速放慢车速，缓行，慢慢通过便是。

◆◆ 19 识别路面的基本技巧 ◆◆

(1) 干燥路面的识别技巧：干燥平坦的柏油路面颜色呈土灰色的单一色调；如果路面出现褐色斑块，说明有低洼不平之处，如褐斑较多且零散，说明路面严重不平。如果路面出现褐色横线，说明有横陈的洼沟；如果褐色较暗，说明坑洼较深，如果横线发白，则可能有突坎横陈路面。

(2) 雨湿路面的识别技巧：平坦的雨湿路面，呈褐灰色单一色调，较低洼的地方呈白灰色；较深、较大的洼坑则有积水，水面发出镜片一样的反光；突起较高的路面，呈土灰色，有发亮感觉。

(3) 大雪覆盖后的路面识别技巧：路面被雪覆盖后，要以路边的树木为参照，找到路面的大体位置。如有压下的轮迹则要顺轮迹行进，没有轮迹可依，则要在道路中间行驶。

(4) **夜间用灯光识别路面的技巧**：夜路行车，远光灯的光照点应在车前 150~200m(米)处，近光灯的光照点则应在 20~30m(米)处。夜间，用灯光识别路面较为容易，如有不平处就会出现暗影，坑洼较小，暗影也较小；坑洼较大，暗影也较大。夜间行车，要着重学会用灯光识别前方道路变化情况：光照点变远，说明车辆驶入下坡道；光照点变近，车辆则驶入上坡道；前方路面逐渐向左消失，说明有左转弯道；逐渐向右消失，则说明有右转弯道；如果路面突然消失，说明前方有突转弯道；如果灯光突然射向天空，说明车辆已临近坡峰。



◆◆ 20 哪些违章行为容易引发交通事故 ◆◆

最易引发交通事故的违章行为大致有以下六种：

(1) **严重超速**。即行驶速度超过公路最高限速 20% 以上，使超车次数显著增加，观察视野变窄，制动距离延长，反应时间变短，如有紧急情况出现，车辆很难得到控制。

(2) **严重超载、超员**。车辆的承载量远远超过车辆本身的设计能力，使钢材的承受力受到严重挑战；各部件工作超负荷运转，极易造成断裂与损坏。如果故障发生在制动、转向部位，后果可想而知。

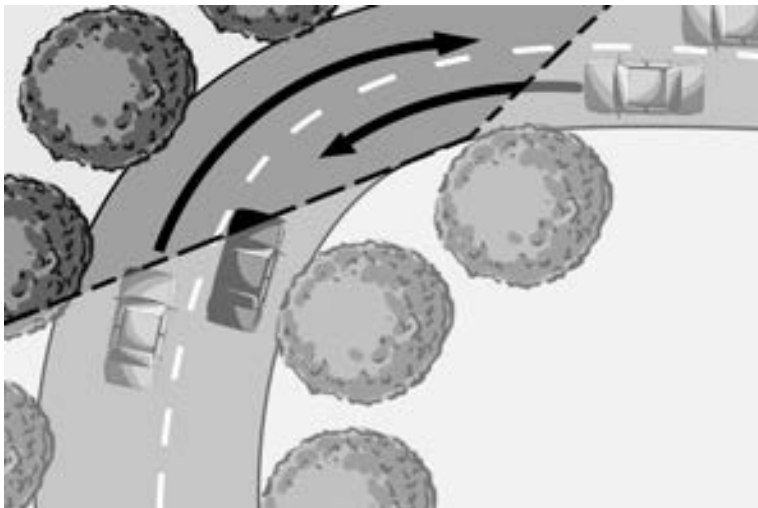
(3) **在有盲区的弯道超车**。车辆行至弯道处，应当提前减速慢行才是，如若反其道而行之，就需要加速超车，而弯道盲区情况无



从知晓，所以如果盲区也有正在超车的情况出现，则极有可能发生四辆车同时撞在一起的情况。

(4) 与对面来车有会车可能，又对其速度估计不清时超车。这种超车带有很大的冒险性，很容易三辆车撞到一起。遇到这种情况时，超车应持保守态度，在超与不超的犹豫时刻，果断做出不超决定，等对面来车通过后再超。

(5) 疲劳驾驶。在一般公路上，应每行驶4h(小时)安排一次休息，高速公路则要3h(小时)休息一次，每天驾驶时间一般不要超过8h(小时)，市内出租车驾驶人的驾驶时间不超过10h(小时)。如若连续驾驶时间过长，驾驶人就会疲劳，出现神志不清、反应迟钝、处理情况的失误率升高等情况，很容易引发交通事故。



(6) 酒后驾车。驾驶人饮酒后，往往情绪亢奋，自控力减弱，交通违法行为增多。饮酒过量时，则会使神智处于迷顿状态，对道路情况视而不见，手脚动作不由自主，往往引发重特大交通事故。

以上六条是安全行车最大的隐形杀手，新手上路一定要时刻警戒啊！

◆◆ 21 谨防潜藏于“正常”中的交通危机 ◆◆

这里主要是想告诉读者，在看似正常的情况下，行进中的车辆仍然潜藏着交通危机，驾驶人每时每刻都不能放松警惕，“安全”这根筋无论何时何地都要抽得紧紧的。每遇情况都要全方位思考，不放过任何蛛丝马迹，以实现安全之目的。

(1) 高速公路也有较大的洼坑。不少驾驶人一上高速公路便解除了对于路况的担心，置高速公路限速于不顾，恨不能将脚伸进油箱，一路风驰电掣。常在高速公路行车的人会发现，高速路面经常有较大的洼坑出现。如若车速太快，通过这样的路段时，就很难控制得住方向。

(2) 宽阔的路面常常设置有洼槽或硬坎。这种情况常常出现在路侧有厂矿、学校、商业服务区的路段，设置这些障碍的目的就是为了限制过往车辆的速度，但如是初来乍到、不熟悉路况、车速较快时，就很容易引起车辆大幅颠簸，进而控制不住方向。

(3) 看似直行的车辆突然急转弯。这种情况常常在有岔路的地段出现。因此，在比较宽敞的路上行驶时，也要注意观察前方有无道口，特别是在前方车辆临近道口时，一定要有戒备之心，以防此类情况发生。

(4) 看似向左(或右)转弯却又忽然向右(或左)转回。此情况多发生在主干线路左右都有岔路的路段，主要原因是驾驶人没有判断清楚方向造成的。因此，在左右都有岔路的地方，最好离前车远点，超越时更要十分小心。

(5) 看似正常匀速行驶的车辆却突然制动停车。要想避免在此情况下发生追尾事故，平时就要养成跟行纵距适当放长的好习惯，在任何看似正常、安全的情况下，都不要跟行前车距离太近，以免稍不留意吃大亏。

(6) 看似停放的车辆突然驶向路中。显然，这是因为驾驶人起步操作欠妥造成的。如果自车速度过快，且路面较窄，就会与其刮



蹭到一起。为此，在行驶途中，对每一辆停放在路侧的车辆都不要掉以轻心，通过时都要放慢速度。

◆◆ 22 遇人、车横穿公路时的行车技巧 ◆◆

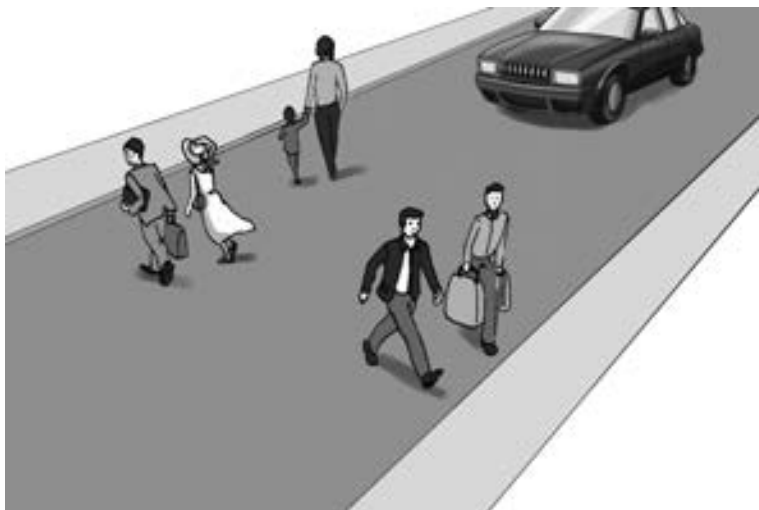
在交通中，人、车横穿公路的现象时有发生，我们应采取怎样的避让方法才较为合理呢？大家知道，但凡横穿公路的人、车一般都行色匆匆，如果处理欠妥，很容易形成“抢道”态势，稍有不慎，就会发生碰撞事故。

(1) 从公路左侧向公路右侧横穿。这种情况下，因横穿公路的人、车距自己车道相对较远，一旦发现有横穿动向，应首先鸣笛，并将右脚预先置于制动踏板上，做好制动准备。如鸣笛声令横穿公路的人、车停住，便可照常行驶；如果“横穿”仍在继续，就要立即减速慢行，做出避让，并有意从他们的后侧通过。

(2) 从公路右侧向公路左侧横穿。因横穿公路的人、车距自己车较近，一旦发现有此动向，应该鸣笛与制动并用，做出警示。如能制止“横穿”便可松开制动，继续加速前进；如果“横穿”仍在继续，就要随之加大制动力度，直到将车停住，等待“横穿”的人、车进入公路左侧后，自己才能从路右通过。

(3) 从公路左右两侧相向横穿。这种现象在闹市区较为常见，遇此情况最好将车速降至与步行速度接近，缓缓蠕行。并不时低鸣一两声喇叭，做出预示，等“横穿”的人、车通过后，自车方可加速行驶。

需要记住的一点是，无论从左侧还是右侧“横穿”，我们所选择的路线（即取线方向）都应从人、车的后侧直行或绕行通过，切不可与他们抢道，强行从他们前方通过。



四、通过特殊路段的驾驶技巧

◆◆ 1 交叉路特性及无管制交叉路口的通过方法 ◆◆

每一个十字交叉路口的四个方向的每一辆来车，都有三种取向可能：要么直行，要么右转或左转。要同时满足四个方向来车的所有取向要求，就必然要在十字交叉路口形成 16 个交织点和 16 个冲突点。如是“大”字形交叉路口，交织点为 30 个，冲突点为 49 个；如是“米”字形交叉路口，交织点为 48 个，冲突点为 124 个。交叉线路越多，所形成的交织点和冲突点也越多。为使交通畅通，避免或减少交通事故，我国城市一般都对交叉路口实行交通管制。目前，以中间隔离、渠化分流和红绿灯交替放行作为主要管理手段。具体地讲，先将公路以中心线为界进行隔离，分为上下行线；再将各自路面渠化为直行车道(居中)、右转弯车道(靠右)和左转弯车道(靠左)，以便各取其向，各归其道，并用绿红黄三灯交替的方式来指示停车或放行，最终实现交织车辆分流、冲突车辆相让的交通管理目的。

目前，我国不少城镇的交叉路口，还没有实现规范的交通管制，那么，我们该怎样通过这些路口呢？让我们记住“一慢二看三通过”的口诀吧，它是安全通过无管制交叉路口最灵验的秘诀。

“一慢”就是在距交叉路口前 150m (米)处就要开始减速，将车速控制在 20km/h (公里/小时) 以内，并根据去向，在减速的同时打开转向灯，以告知周围的人、车。

“二看”就是要注意观察前后左右的来车动向，发现他们的动态意图，并做出预见性综合判断，做好避让准备。

“三通过”就是经判断、处置各种情况后，确认可以通行时，才谨慎小心地慢速通过。

◆◆ 2 无管制交叉路口有哪些让行规定 ◆◆

为了使无管制交叉路口的交通井然有序，规定让行原则如下：

(1) 非机动车与机动车相遇时，机动车享有先行权，非机动车要让机动车。

(2) 同方向的右转弯机动车和直行的非机动车相遇时，直行的非机动车享有先行权，右转弯机动车应让直行的非机动车。

(3) 在支干线不分的道路上，转弯机动车和直行机动车相遇时，直行车享有先行权，转弯机动车应让直行机动车。

(4) 双方都是直行或左转弯的机动车，则右面先来的车辆享有先行权，左面来的车辆应让右面来的车辆。

(5) 左转弯机动车和右转弯机动车相遇时，右转弯机动车享有先行权，左转弯机动车应让右转弯机动车。

(6) 先进入交叉路口的车辆比尚未进入交叉路口的车辆享有先行权，后进入交叉路口的车辆应让先进入交叉路口的车辆。

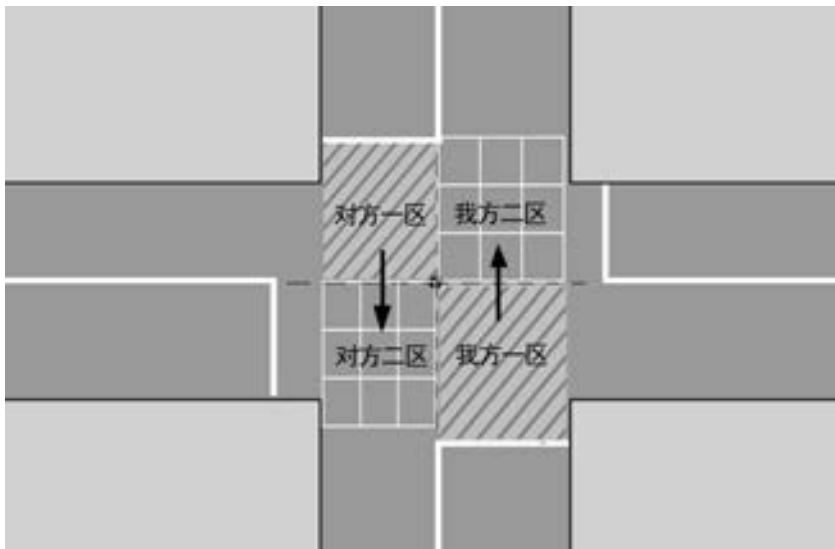
◆◆ 3 交叉路口直行的注意重点 ◆◆

下面以绿、红、黄三种灯控制的十字交叉路口为例来加以说明。

为了叙述方便，先将交叉路口进行区域划分：先画出纵向路和横向路的两条中心线，并将交叉点作为十字路口的中心点，即岗台位置；再以纵向路中心线为界，将中心线右侧命名为我方区，中心左侧命名为对方区；接下来再将我方区和对方区以横向路中心线为界一分为二，分为我方一区（靠近停止线一方）、我方二区（靠近横



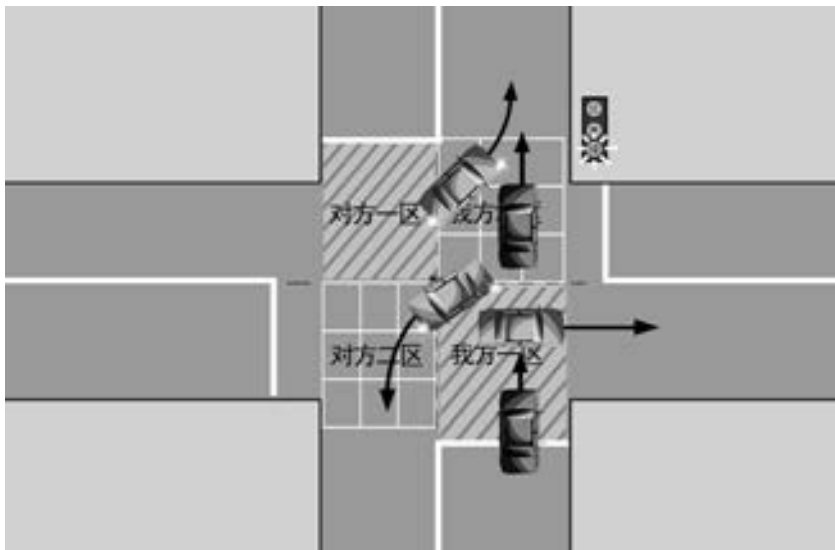
向路中心线一方)、对方一区(靠近对方停止线一方)以及对方二区(靠近对方横向路中心线一方)。这样就将交叉路口等分成了四个不同的区域。



假设我方车目前停在停止线以外等待绿灯放行,并准备直行;假设红灯已经转换成了绿灯,我方车已经驶入了我方一区,那么,最易出现的情况有哪些呢?一是最易与左方驶来的还未驶出交叉路口的直行车相遇,并形成冲突点;二是最易与右方驶来的还未驶出交叉路口的左转弯车相遇,形成第二个冲突点。其形成原因是,在横向路黄灯闪烁期间,因已进入路口的车辆行速较慢,加之交叉路口面积较大,在还未驶离时,纵向路的绿灯已经开启。

那么,我方车驶入我方二区时又会出现什么样的情形呢?此时最易出现的情况是与左方驶来的左转弯车合流、并线的问题,这样就又出现了一个交织点。

将以上情况归纳起来便知,我方车要直行通过交通灯控制的交叉路口,可能会遇到至少两个冲突点和一个交织点。这“三点”便成了我方车通过此路口的三个注意重点。



规避的方法：看到我方绿灯开启后，不要马上起步，应有意向左右和前方看看，是否有从左右方向驶来的车辆还未完全驶出路口，如有，等待其驶离后再起步，否则极有可能还得二次起步。

如交叉路口是红绿灯箭头指示，并将直行与左转弯分道控制，则冲突点和交织点可以相对减少，但因绿灯开启的前后顺序不同(如是左转弯车先行还是直行车先行)，所出现的情况也不同。

◆◆ 4 交叉路口右转弯的注意重点 ◆◆

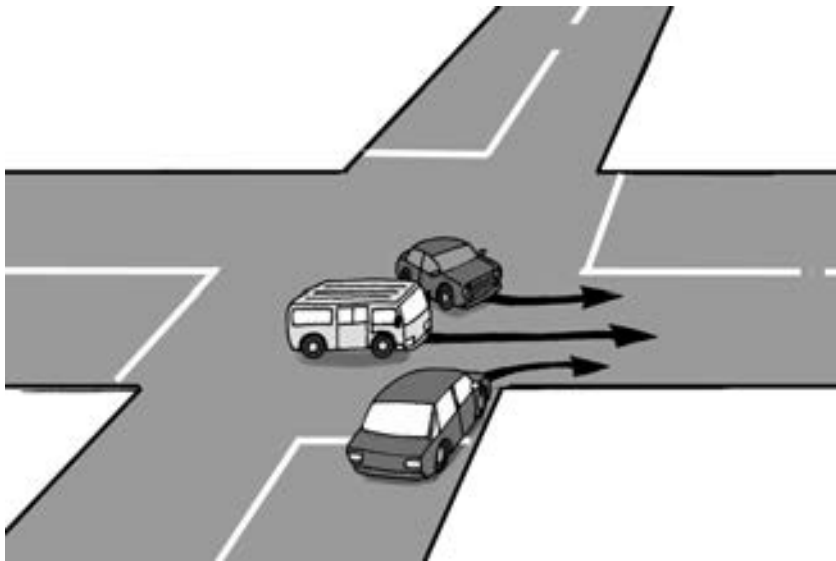
下面仍以绿、红、黄三灯控制的十字路口为例进行说明。

右转弯车辆一般不受红灯控制(特殊情况例外)，可以靠右行驶，做小转弯通过。然而尽管如此，右转弯车辆仍然存在两个注意重点：

(1) 存在与左方驶来的直行车或对方驶来的左转弯车的合流并



线问题，如若有从这两个方向驶来的车辆时，右转弯车辆应当主动避让，让他们先并入车道后，自己再相继跟进。



(2) 在右转弯时，很容易挤占右侧行人、非机动车辆的行驶空间。

这就要求右转弯车辆在实施转弯时，首先要关注右侧的行人和非机动车辆。尽量不要挤占他们的行走线路，需要借用时，要等待他们做出避让后进行。要注意的是，千万不要与他们抢占车道，更不可专门排挤他们，否则，如果发生事故，责任应全由自己承担。

在关注右侧的同时，还要兼顾左侧。如果发现驶来的车辆与自车存在用路矛盾时，则应立即减速，并收缩转弯角度，与来车形成并行态势，等其通过后再慢慢插入正常车道。切不可见左侧有车驶来，为抢占车道故意加大转弯角度，形成阻挡来车的态势。如果来车防范不及时，就有可能造成两车甚至多车相撞事故。

◆◆ 5 交叉路口左转弯的注意重点 ◆◆

下面仍以红、绿、黄三种灯光控制的十字交叉路口为例进行说明。

左转弯车辆看到绿灯开启后，起步后先从我方一区进入对方二区。在这段距离内，可能首先与左方驶来的还未驶出交叉路口的直行车形成第一个冲突；同样在这个区域，还有可能与右方驶来的还未驶出交叉路口的左转弯车形成第二个冲突；当我车即将驶入对方一区时，还可能与对方驶来的直行车相遇，并形成第三个冲突；当我车快要驶出对方一区时，还可能出现与对方右转弯车合流并线的问题。总结以上情况，左转弯车辆在完成左转的过程中，至少要遇到三个冲突点和一个交织点。



规避方法：左转弯车辆看到绿灯开启后，应先进行观察，如有左方驶来的直行车或右方驶来的左转弯车时，要等待它们驶出路口后再起步；起步后的车速为怠速蠕行即可。与此同时，还要注意观察有无对方驶来的直行车，如有，则应减速或停车让行，等待其通过后自车再行左转。快要驶出对方一区时，重点就要注意观察对方驶来的右转弯车辆的行驶状态，如果有可



能发生用路矛盾，自车就要首先做出避让，等待其通过后再跟随驶入正常车道。

由此可见，注意重点随着车辆进入区域的不同也在不停地转移，从而使注意重点始终放在最易出现意外的点上。

◆◆ 6 丁字路口事故多发的原因 ◆◆

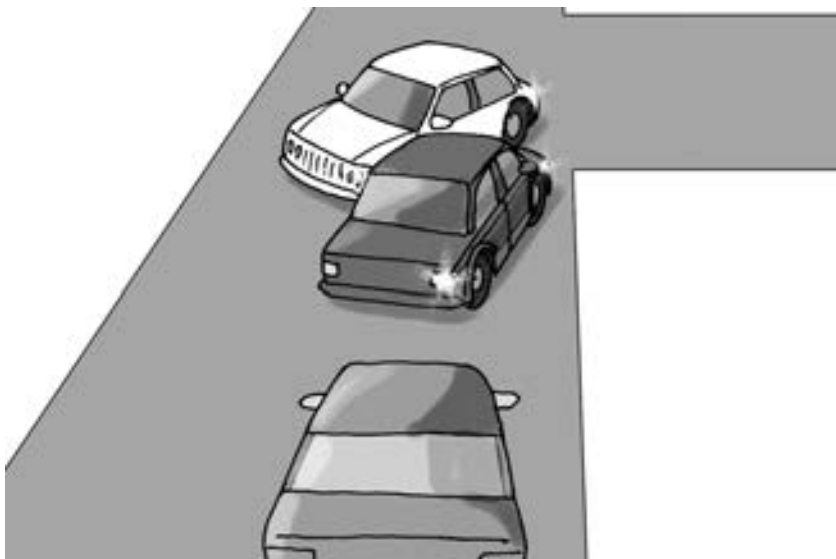
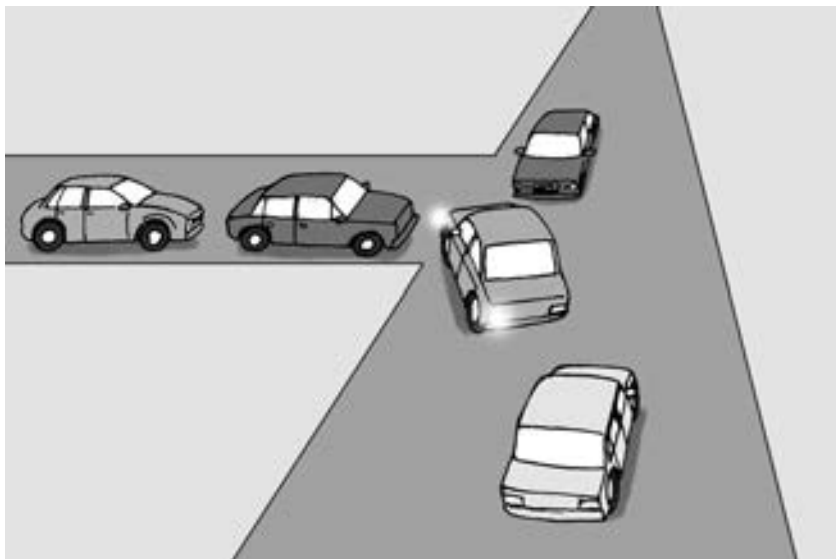
常见的丁字路口的特性是，一般由支线并入干线居多，干线路过往的车辆速度较高，车流量较大，许多路口不设控制，自由出入。如果支线的车流量也大时，干线进入支线的车辆也多，这样就很容易出现许多车辆交叉拥挤到一起的现象。

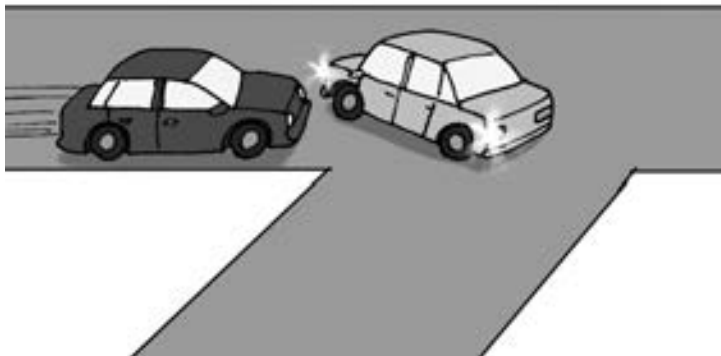
事故多发原因之一：干线直行车要左转进入支线时，必然要减速，对车后跟行的车辆造成速度影响，实施转弯时又对后车形成阻挡；进入左侧车道后，又对对面来车形成阻挡。如遇支线驶向干线的右转弯车辆时，必然又形成新的冲突。

事故多发原因之二：干线直行车要右转进入支线时，虽对后方跟行的车辆影响不大，但是，如果遇到支线驶向干线的左转弯车时，便会形成冲突。

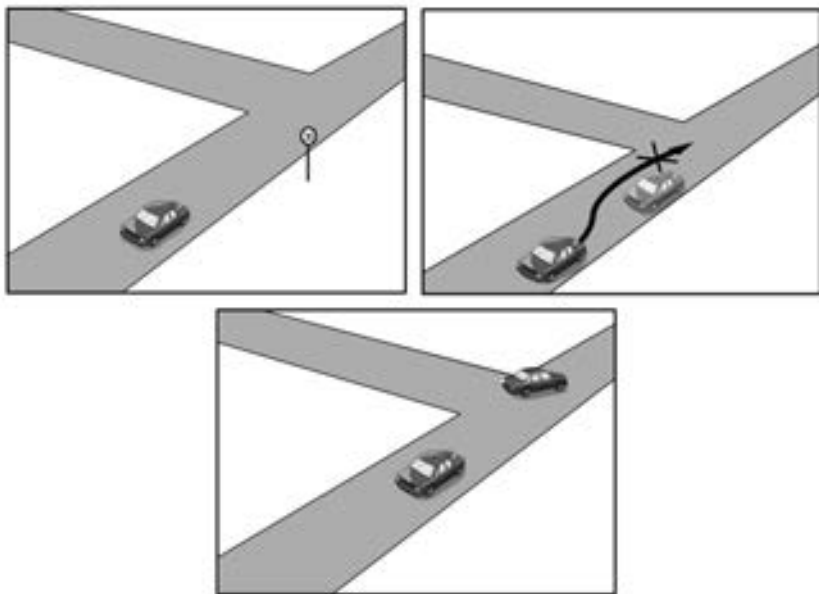
事故多发原因之三：有车辆从支线向干线左转弯时，因为该车要横穿公路才能驶向干线路的正常车道，必然对干线路的两方直行车同时造成阻挡，如果干线路上的直行车速度较快，减速不当时，就会引发事故。

可以说丁字路口是交通事故的多发点，通过时一定要倍加小心！





◆◆ 7 通过左侧路口的注意重点 ◆◆



(1) 注意前方向向行驶的车辆有无左转弯意图，重点注意前车减速的幅度大小，开没开左转向灯，方向是否有向左转向的动态等。

(2) 注意从路口驶出的车辆是否要左转弯驶向自车车道。如果确定该车左转，就要立即减速，做好避让的准备，待其进入正常车道后再做跟行还是超越的决定。

(3) 注意做好三点警戒：

1) 通过左侧路口绝不超车。

2) 通过左侧路口绝不超速行驶。

3) 如有从路口左转的车辆驶向自车车道时，绝不与其抢道或从该车前方通过。不管该车速度快慢，都应从其车尾通过。

◆◆ 8 通过右侧路口的注意重点 ◆◆

(1) 从右侧路口驶出的车辆右转时，便于自车形成顺向行进态势，注意重点应放在自己的后方和左侧。因为该车刚上路，车速较慢，需要超越。超车时，在向左调整方向前，必须用后视镜观察车后和车左的道路情况。如有车辆跟行时，减速制动的幅度和力度要放慢放缓；如有车辆正在超越自车时，应主动避让，待其超越自己后，再超越左侧刚上路的车辆。

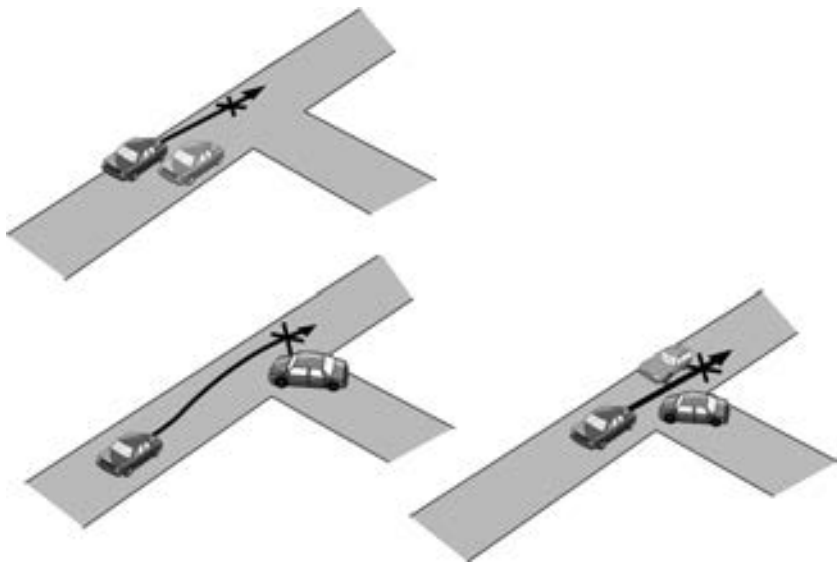
(2) 从右侧路口驶出的车辆左转时，因为该车要横跨公路，首先对自己形成阻挡，驶入对方车道后还有可能对对方来车形成阻挡，遇此情况，注意重点一定要放在左转弯车的行驶状态上，看其速度快慢以及转弯角度大小，并以此估计对自己的影响程度。该车驶入对方车道后，注意重点应放在对方来车对该车的避让动态上，注意会不会对自己形成影响。如有影响，应立即减速，给避让车留出较大空间。

(3) 通过右侧路口的三点警戒：

1) 绝不在右侧路口附近超车。

2) 绝不从右侧路口驶出的左转弯车前绕超。

3) 绝不与对方来车在避让路口驶出的车辆时抢道。



◆◆ 9 通过弯道的操作技巧 ◆◆

驾车通过弯道会有三种不利因素影响操作：一是弯道视觉盲区。无论是平川弯道还是山区弯道，一般都有房屋、树木、山体等形成遮蔽，不能看见或看清弯道背面的情况。二是存在离心力作用。车速或快或慢，离心力的作用都无法避免。离心力容易使车辆向弯道外侧横甩，加大车辆的横向摩擦，路面光滑时极易引起侧滑。三是车辆转弯时存在内轮差。后轮的轮迹不是沿着前轮的轮迹前进，而是偏向弯道里侧，如果转弯角度掌握不当，后轮就会掉下路缘。因这三种因素的影响，通过弯道时就要格外小心谨慎。

有着丰富驾驶经验的老师傅们已经总结出了一套通过弯道的方法，现介绍如下：

(1) 弯前勤。驾驶人一旦发现前方有弯道，就要勤快地对车辆做出控制。首先松开加速踏板，让车辆自然减速，速度仍快时再用制动减速，并将变速杆挂入相应档位。其原则是：一定要在进入弯

道前将车速控制在适当的范围。

(2) **弯中松**。车辆驶入弯道后，只需注意观察，保持匀速行进即可，一不要加速，二不要制动，使车和人都处于松闲状态。

(3) **弯后紧**。通过弯道方向回正后，就要迅速将速度跟上，踏下加速踏板加速冲车，将档位逐级加起，恢复车辆的正常行驶状态。

(4) **通过硬弯时，要提前鸣笛(夜间用灯光闪烁)告知弯道背面的来车**。拨打转向盘的时间应适当延后，并注意观察后内轮的行迹，未能通过时，用倒车的方法调整角度，直到顺利通过。

(5) **通过弯道要做到“三个坚决”**：一是坚决不高速通过弯道；二是坚决不在弯道上超车；三是坚决不占用对方车道行驶。

(6) **通过弯道要做到“两个防范”**：一要防范对方来车正在盲区内超车，遇此情况，要立即采取制动，并紧贴路边停让；二要防范对方来车大面积占用我方车道，遇此情况，千万不要钻空，朝对方车道躲避，应坚守“右行”原则，并立即减速、制动，直到将车停在路边避让。

◆◆ 10 通过铁路路口的隐患预知和防范措施 ◆◆

(1) 铁路路口是火车与机动车相撞事故的多发地点。可以预见的险情有：

1) 驾驶人判断失误，认为没有火车过来，却在通过时火车突然临近。

2) 驾驶人心存侥幸，已经看到火车驶来，想争先通过，却正好在交叉点相撞。

3) 驾车通过时前方发生拥堵，正好自车停在道口。

4) 因驾驶操作不当使车辆熄火，停在道口。

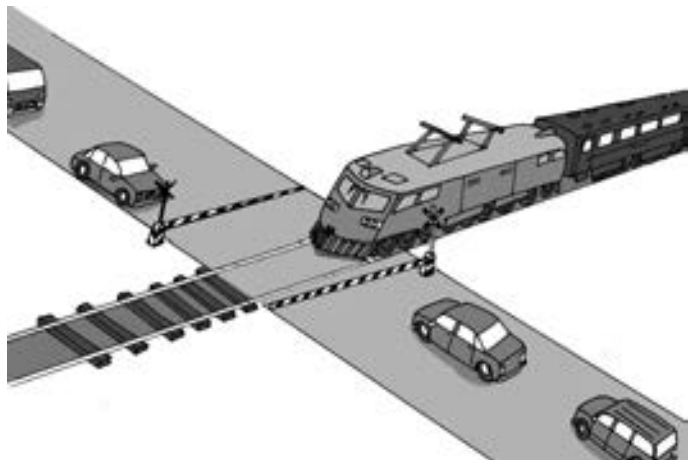
5) 不听从指挥人员指挥，两方人、车争相抢道，使车辆堵在道口。

6) 因装载物资不牢，通过铁路路口时物资散落、车辆倾覆等。

(2) 应采取的防范性措施



1) 在有信号指示灯、铃声、栏杆控制的路口，看到红灯开启，或响起铃声、或栏杆降落后，机动车辆应该依次停在停止线以外，单行排队，纵向车距拉开至少一个车长的距离。



2) 在有专人看管的道口，通过时要严格听从相关人员指挥，不可蛮横抢行。

3) 在无人看守、又无设施控制的道口，通过时一定要眼耳并用，确认无火车驶来时才可通行。千万不要已看到火车驶来，还要加速抢道。

4) 装载物资的车辆，在通过道口前，一定要先做停车检查，看物资装载是否牢靠，确无问题时再驾车通过。

5) 在人、车混杂的道口，通过时不要心急，要礼让在先，等待道口内的人、车通过后，自车再起步。

6) 如果通过道口的车辆较多，经过速度较慢，驾驶人一定要耐心等待，千万不要在道口处超车。

7) 在车辆前后跟行通过铁路道口时，一定要等待前车通过后，并驶离铁道能容下自车的距离时才可通行。

8) 驾车通过铁道时，要提前选好低速档，稳住加速踏板匀速通过，切记途中不要变换档位，以防熄灭抛锚。

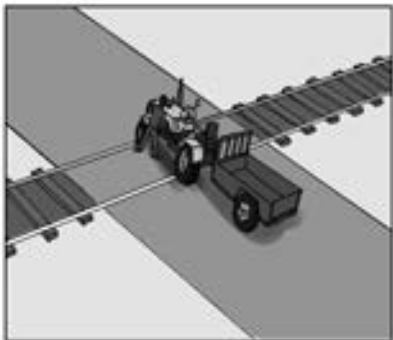
◆◆ 11 在铁道路口处熄火的急救办法 ◆◆

机动车辆在铁道路口熄火，多数是因为车况较差、驾驶人心理慌张、操作失误造成的。对于防范的方法，我们在前文中已经说过，这里不再赘述，本文主要讲急救的办法。

(1) 自救

1) 熄火后应迅速再次起动，但起动次数不宜过多，以免误时。

2) 如是可用摇手柄的车辆，如农用车、三轮车、四轮车等，应将变速杆挂入低档，将车摇出路口。



3) 如是小型轿车，可将变速杆挂入低档，旋转起动开关，用起动机将车挪出。



(2) 求助

1) 可迅速召唤车上乘客、其他车辆的驾驶人或过路人协助，将车推出道口。

2) 如果车身太重难以推动，就要赶快找一条钢丝绳，求助附近车辆将车尽快拖走。

3) 如以上两种方法都无法实现，就要赶快寻找可利用的通信工具，将险情报告给铁路部门，以期将损失降到最低。

◆◆ 12 山路驾驶技巧及注意事项 ◆◆

山区公路依山而建，回旋往复，翻岭越沟，临崖傍涧，多有险峻崎岖之处。通过时，无论对车辆技术性能还是驾驶人技术水平都是一次挑战。为此，在通过前必须做好充分的准备。

准备一：根据季节和气候情况，带全带齐备用物品。检查随车工具是否完整配套，并补充所缺工具，尤其是不能遗忘千斤顶。冬季要带上防滑链、钢丝绳、喷灯及取火工具；夏季要带足冷却液、饮用水、防暑用品及灭火器等防火用具。

准备二：对车辆进行认真检查，看各种油液是否充足，有无渗漏现象；看各轮胎气压是否符合技术要求；看各种信号装置，如喇叭、转向灯、制动灯是否完好无损、工作正常；检查制动系统工作是否正常，制动距离是否符合要求；检查转向系统各部位是否工作正常，稳妥可靠；载重车辆要仔细检查传动系统、悬架是否状态正常，紧定牢靠，有无磨损过甚情况。发现问题一定要认真排除，消除隐患，以便放心上路。

(1) 上山技巧：初进山区，缓坡、长坡较多，宜选中速档行进较为合适，自动挡车辆宜选二档，手动档车辆宜选三档或四档，以匀速行进为宜，中途一般不要换档。

临近山峰，弯道开始变多，通过缓弯时要适量减速，密切注意弯道处是否有车驶出。避让要提前，尽量给临崖的一方留出充裕空间。

越近山峰坡道越陡，爬坡前要提前减速冲车，争取一鼓作气冲向坡峰，如若动力不足，发动机声音就会变得沉闷。需要减档时，时机应当提前，而且动作要迅速准确，让动力立即跟上。

冲至坡峰，则要迅速抬起加速踏板，以免对方有驶来的车辆；到达山顶后，最好找一处开阔地点，停车稍作休息，检查车辆确无问题且装载牢靠时，再下山。

(2) 下山技巧：下山时宜将档位提高1~2档起步，起步后要根据山峰坡度将变速杆推入适宜档位，坡道越陡，选择档位越低，发动机牵阻力就越大。控制车速以发动机牵阻作用为主，脚制动为辅，以防止制动鼓盘发热，造成制动失效。下山通过急弯时，要格外小心，首先要将车速降到最低，应紧靠自己车道右侧行驶；临近弯道要及时鸣笛，晚上用灯光示意，以告知对方来车，相互做好避让准备。如所驾车辆车身过长，应主动停车，让对方驶过后，自己再行通过。进入长坡路段，速度可适当加快，但仍要以发动机控速为主，需要再减速时，才用脚制动稍作辅助，下山速度要始终保持控制状态，万万不可过快。

(3) 通过山路容易出现的问题及处理方法

1) 上山时因一路大功率做功，发动机很容易发生高温气阻现象。遇此情况应该赶快找一处宽敞开阔处将车迎风停驻，停驻后不





要立即熄火，应怠速运转，并将机盖打开，进行自然降温。待温度降低后，再将冷却液添加盖口打开，补充冷却液。打开盖时，应在手中垫一块毛巾，并错开脸面，一边旋盖，一边用手感估量储液罐内的压力，如压力过大，可再将盖旋上，直到压力消除后才可最终打开。

2) 通过缓坡时，切记不可占用对方车道冒险超车，如若对方来车速度较快，很容易出现险情。

3) 无论上山、下山，跟车纵距都不宜太近，上山时以防前车停车后溜；下山时以防自车控速不力造成追尾。

4) 气压制动的车辆，下山时要随时关注气压储备情况，因下山时车辆轻松做功，加之制动较多，消耗气量较大，如气泵工作欠佳，往往出现气压亏竭现象。一旦发现亏竭，就要立即停车，等待气压充起后再行驶。

5) 下山时不要为了节约燃油，采取踏下离合器踏板或关闭点火开关的方法进行滑溜。如遇紧急情况，控速的方法比较单一，很容易引发恶性事故。

◆◆ 13 通过隧道的操作方法 ◆◆

常见隧道可分为三种：单行隧道、双行隧道以及有超车道的单向线隧道。

单行隧道又分为无管制单行隧道和有管制单行隧道两种。

(1) 通过无管制单行隧道的方法：通过无管制单行隧道前，要将车速控制在20km/h(公里/小时)以内。接近隧道口时，要向隧道内和隧道的另一端入口作仔细观察。如隧道内已有车辆驶入，就要主动停车避让；如另一端入口也有车辆即将进入，应用远光灯相互示意。来车一旦驶入隧道，自车就应立即停行，如果对方车做出避让，自车就要抓紧时间率先通过。要注意的问题是双方车辆万万不可抢行，否则会在隧道内相遇，双方都无法通过。

(2) 通过有管制单行隧道的方法：通过有管制的单行隧道，如

有指挥人员时，应严格听从其指挥；如是灯光控制的隧道，红灯亮时要立即停车，绿灯亮时才可通过。

通过单行隧道时，要打开前照灯，一为照明，二为提示对方，以便做出避让。

(3) 通过双行隧道的方法：通过双行隧道前，要将速度控制在适当范围，要开启示宽灯和近光灯。会车时要放慢速度，尽量靠右行驶。

在双行隧道内行驶时，不要鸣笛，不要超车。即使可以超车，也最好别超。

(4) 通过有超车道的单向线隧道的方法：有超车道的单向线隧道多数出现在高速公路和一级公路上，一般在入口处设有限速标志，进入前一定要注意观察，严格按照所要求的速度行驶。

通过有超车道的单向线隧道，如无限制超车的标志时，可以超车。超车时一定要倍加小心，一是车速不能超限，二是一定要在前车让超后才可超越。

◆◆ 14 通过城乡结合部的驾驶方法 ◆◆

在城市周围，与乡村临近，交通情况比较复杂的一些路段或路口，称为城乡结合部。城乡结合部是道路交通事故的多发地段，究其原因主要有：

(1) 所处道路大多是进入城市的主要干线，过往车辆速度较快，流量较大。

(2) 所处地点便于人流物流集散，因搬运、装卸货物，人员大多注意力分散。

(3) 行人组成多数是进城购物、办事的乡村农民，道路交通知识、安全意识相对欠缺。

(4) 车辆组成复杂，汽车、农用车、三轮车、摩托车交杂在一起。出租车忙于招揽生意，转圈、掉头频繁，行驶随意性大。

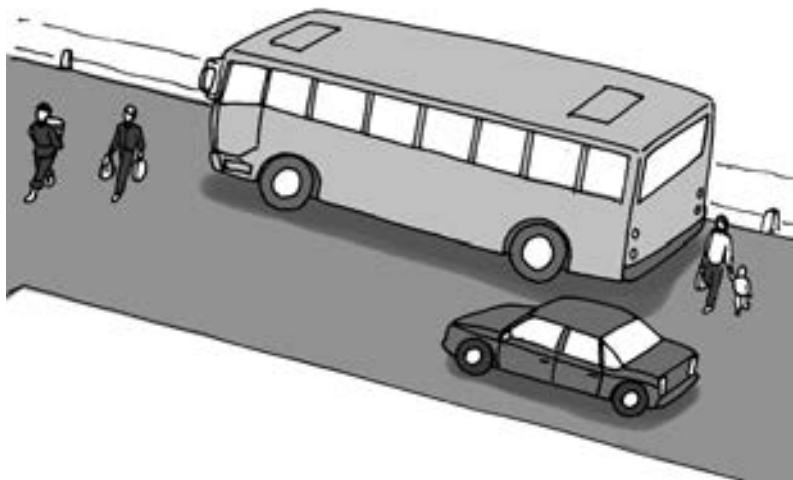


(5) 上车、下车人员较多，提包背袋行色匆匆，横穿公路时有发生。

(6) 交通管理松弛，“黑货运”、“黑客运”、“黑出租”较多，且违法违规现象严重。

根据以上特点，驾车通过城乡结合部时，要特别注意以下几点：

(1) 在进入城市前，一旦发现前方道路的行人、车辆突然变得稠密，交通秩序变得混乱，就要引起警觉，迅速减缓车速。



(2) 密切注意车辆和行人动态，防范突然情况出现，随时准备制动和停车。

(3) 在驾驶操作时，动作避免“过急”，即不过急采取制动，不过急拨打转向盘，不随意掉头或转弯。

(4) 坚决不在城乡结合部超车。

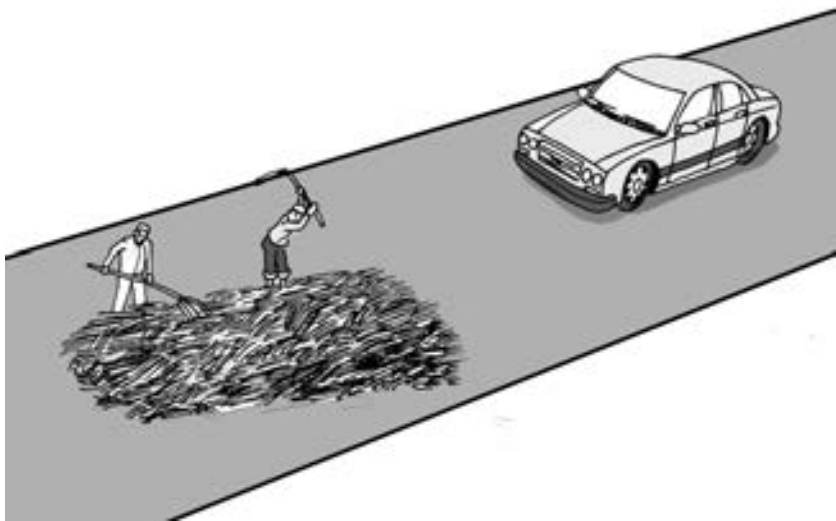
(5) 坚决不与违法违规车辆争抢生意，更不与他们打架斗殴，要时时处处把安全放在首位。

◆◆ 15 新路穿村而过引起事故多发的原因及预防措施 ◆◆

(1) 新路穿村而过引起事故多发的原因

1) 当地村民道路交通安全知识欠缺,安全意识淡薄,不适应突然改变的道路环境,认为过往车辆都是从自家门口通过,车辆是客,我是主,只有车辆让我,没有我让车辆的道理。

2) 当地村民往往把道路作为家院使用。随时随地停放车辆,且停放时间较长。每逢夏秋收割季节,把路面当做打谷场、晾晒场,把过往车辆当做碾压机,给道路交通造成极大不便。



3) 村中临路巷子较多,自行车、摩托车出入频繁,加之驶入公路的速度较快,行驶没有可循规律。

4) 因公路两侧的村民日常往来频繁,横穿公路现象较为普遍,加之步行的老人多,带领儿童的妇女多,老人行动迟缓,小孩不听召唤,都会对过往车辆形成威胁。

5) 因是新通公路,车流量较小,但车速较快,给交通安全埋下了隐患。

(2) 预防事故措施

1) 村口有限速标志的按标志要求行驶,没有标志要求的应以20km/h(公里/小时)的规定速度通过。



2) 如果公路两侧有停放的车辆，一定要预防小孩突然从车前或车后跑出，自行车、摩托车从停放的两车中间驶出等。遇此情况要多用喇叭做出警示。

3) 通过巷口时，一定要放慢速度，提前鸣笛，做好制动准备。

4) 发现有村民横穿公路时，要提前减速，鸣笛，不要与行人抢道从其前方通过，要有意从行人后方绕行。

5) 遇有晾晒的谷物，要选择较薄的一侧通过，且要放慢车速，防止晾晒谷物人员突然做出有碍通行的举动，或有小猫小狗隐藏在谷草之中。

◆◆ 16 通过桥梁的驾驶方法及注意事项 ◆◆

由于桥梁路面比一般公路高、窄，会或多或少对驾驶人的心理和操作造成一定影响，车身重量超过桥面承受能力时，还会压坏桥面。如是在比较狭窄的桥面会车，因气候影响或操作不当经常会出现侧碰、侧刮事故，轻则碰坏栏杆，重则车辆掉下桥去，因此，每遇桥梁一定先要认真观察，判定桥梁类别，然后采取相应的方法通过。

(1) 通过较窄的水泥桥梁时，首先应减速行驶，观察桥头是否有限速、限重标志，如果车重超出限制量过大，就应减少车重或绕道行驶。如果可以通过时，按照一般公路的驾驶方法驾驶即可。但要注意的是，一定要稳住加速踏板匀速行驶，尽量避免减档、加速、停车或在桥上超车。

(2) 通过较窄的桥梁时，应仔细观察桥上和对面桥头的车辆情况。如果会车困难时，要先让桥上的车辆通过；如遇雨雪天气通过时，更要倍加小心，不可突然加速或减速，更不可采取紧急制动，以防汽车摆尾，撞坏栏杆，使车掉到桥下。

(3) 通过拱形桥梁时，应提前减速，选择低档，确认可以通过时要提前冲坡，一鼓作气将车开至桥峰。估计车辆可以冲上桥峰时，就要提前抬起加速踏板，利用冲坡余速，使车辆惯性到达桥顶；下

桥时，要根据拱桥的坡度，选择一个低档，利用发动机的牵阻作用将车开下拱桥。如遇雨雪天气，驾驶人应该下车认真查看，为防滑溜，最好提前清理积雪和泥泞，撒上沙子、干土后再行通过。

(4) 载重车辆通过木质桥梁时，一定要在桥头将车停稳，下车对桥梁作实地考察。如果木材有腐朽现象、桥基不牢时，千万不要贸然通过，如果无路可以绕行，需要加固木桥后才可通过。

◆◆ 17 通过行人密集区应注意什么 ◆◆

汽车通过城市广场、繁华街道、商业集中区、农村集市贸易区、红白喜事场合、文艺演出场地等行人稠密的地点或路段时，因行人中男女老幼混杂，噪声较大，行人注意力分散，加之前呼后应、你追我赶无规律可循，驾驶人须倍加小心。

常见情况有：行人对过往车辆熟视无睹，你鸣你的笛，我走我的路，汽车顶住身体了还没发觉；有时行人也知道汽车临近，但由于空间确实太小，无地方可以躲避，只能由汽车做出选择；还有的行人为躲避汽车，见空就跑就钻，在公路中间来回穿梭；还有不少妇女、老人，对行走去向犹犹豫豫，行至路中突然停步或折返等，这些情况都会给驾驶判断造成一定难度。

注意重点：

- (1) 提防小孩、年轻人突然横穿公路。
- (2) 提防妇女、老人在路中突然停步，滞留道路中间。
- (3) 提防妇女、老人行至路中突然折返。

通过方法：

- (1) 要提前减速，将速度降至步行速度。
- (2) 提高鸣笛次数，必要时可将车窗玻璃落下，便于吆喝、与外界沟通。
- (3) 随时准备制动停车。
- (4) 驾车要有耐心，无法通过时，要停车等候。



◆◆ 18 通过窄巷应注意什么 ◆◆

在城市居民区道路和过村公路两侧，窄巷较多，而且有些窄巷比较隐蔽，驾驶人不易察觉，驾车通过时，经常有小孩突然从巷口跑向公路，或有自行车、摩托车突然驶出，驾驶人往往在猝不及防时酿成事故。

驾车通过窄巷时，应注意做好以下几点：

(1) 主动降速，严格按照限速标志标明的速度行进，没有限速标志的，将车速控制在 20km/h(公里/小时)以内。

(2) 集中精力，注意观察，要特别注意靠近自己一侧的巷口。

(3) 做预见性鸣笛，即在情况还未出现前就鸣笛，以提示巷口内即将驶出的车辆，使之提前减缓驶出的速度。

(4) 将右脚提前置于制动踏板，随时准备制动停车。

(5) 如有人员或车辆突然从巷内出来，驾驶人必须做到先避先让，切不可抢先从他们的前方通过，试想，如若对方也想抢先通过时，事故就很难避免。

◆◆ 19 通过涉水路面的驾驶技巧 ◆◆

雨季在山区行车，经常会遇到雨水或洪水漫过路面而形成的“公路窄河”，遇此情况千万不要唐突通过，应迅速将车停在安全地带，进行认真细致的观察了解，确认自己所驾车辆可以安全通过时再做涉水准备。如遇洪水，肉眼难以看清水底的路面情况，或者水流较宽难以看清远处路面时，驾驶人应该找一条木棒作为探路工具，进行徒步探察。一般水流湍急之处水位较深，也是路面容易毁坏之处，同时也是探察的重点路段。对淤泥较深、坎坷较大的地段，应竖立重点注意标志。探察宽度以车身宽度作为参照，并将探察过的线路插上引导标志，以防通过时出现偏离。

确定通过线路后，要对车辆进行防水防护，水面高出保险杠时，

应提高蓄电池高度，如果发动机舱盖下没有可提高的空间，可将蓄电池拆下放入驾驶室内，通过加长通电线路来解决；把风扇传动带（皮带）拆下，停止风扇工作，以防扬起水花，影响发动机正常工作；用塑料薄膜将分电器、点火线圈、加机油口、机油量尺插孔、后桥齿轮油注入孔等部位进行防水包扎；用塑料软管插入排气孔，将出口引到高处，并加以固定；怀疑水面过高会影响发动机正常工作时，可找一块宽板，用绳索或铁丝将其捆绑在前保险杠上，通过时可将前方水流推开，使发动机周围形成一块低水域区，以便顺利通过；如是小型轿车通过较深水域，怕浮力太大影响车轮附着力时，可设法加重车身重量。

车辆在水中抛锚，要涉水检查抛锚原因，如是因操作不当熄火，可以重新起动（若发动机被水淹没，则不可再起发动机关）；如果轮下有硬坎、滚石卡住，可进行清除后再次通过；如是陷入泥坑又无法倒回时，就要求助别的车辆，用绳索从前后两方设法拖出。陷入泥坑时，不要前冲后倒反复挣扎，否则会越陷越深。

通过涉水路面后，要将车停在宽阔地带，不要熄火，以使用发动机温度烘干机体；将涉水前所做的防护一一拆除，恢复原状；认真检查是否有石头卡入两轮中间，是否有异物缠在传动轴上，是否有杂物淤积在散热器前面等。

上路后，要缓慢行驶，将轮鼓中的余水甩出，并利用轻踏制动踏板的方法使轮鼓升温，以消除制动蹄片、盘鼓上的湿水，待制动系统全面恢复正常后才可加速行驶。

◆◆ 20 通过积水路面要谨防“飞车” ◆◆

所谓“飞车”，通俗讲就是汽车在水面上打了“水漂”，方向瞬间失去控制，脱离正常的行驶轨迹。“飞车”是十分危险的。

水湿路面，地表与轮胎胎面之间会有一层薄薄的水膜介入，水膜形成的厚薄度与积水的深度、车辆行驶速度、车身重量以及轮胎气压有直接的关系。积水越深，车速越快，车身越轻，胎压越低，



形成的水膜就越厚，发生“飞车”的可能性也就越大。

常跑车的师傅们知道，下雨天很难避免路面积水，就是高速公路也难免有低洼不平之处。在无法改变气候环境时，避免“飞车”就要主动从我做起，调整驾驶方法，以消除外因对行车带来的威胁。

预防“飞车”的措施：

(1) 要清楚路面可能有积水形成或存在的时段：一是下雨天气可以形成积水；二是下雨过后，路面仍有积水存在。那么我们在下雨天和雨后行车就要预先想到这个因素，做到有备无患。

(2) 要清楚车种不同，“水膜”所带来的影响也不同。“水膜”对大型车辆影响较小；对小型车辆，如轿车则影响较大。

(3) 要掌握预防措施和应急手段。避免“飞车”以防为主，尽量避免应急，因为应急只是预防不及的补救措施。

预防“飞车”以控制车速为主，调整方向为辅，特别是小型轿车，每遇有积水路面，一定要放慢速度，注意观察前方道路情况，一旦发现积水就要提前制动减速，路况允许时要绕行，如路窄车多不便绕行时，就要直行慢慢通过。通过时，最好两轮不要同时下水。

(4) 发生“飞车”应急处理时，不可慌张，要沉着应对。如果已经驶至积水附近难以控速时，千万不要紧急制动，不要急转转向盘，但须把稳、把正转向盘，让汽车惯性通过即可。

如果感觉车身“飘飞”起来，要依靠车身的偏倾度辨别方向的偏离度，在轮胎着地的瞬间对转向盘进行适量微调，以纠正方向偏差。

需要特别提醒的是，无论是在“飘飞”前还是在“飘飞”后，都不要左右乱拨转向盘。此操作技术的关键是方向微调要适度，方向回正要缓慢，宁可发生一些侧碰、侧刮，也不要让车驶离公路。

◆◆ 21 涉水后别忘记恢复制动性能 ◆◆

汽车涉水，会使制动蹄摩擦片和盘(鼓)表面湿滑，涉水后使用制动，往往出现“刹不住”现象而引发交通事故。为避免这种制动短期失灵现象，每次涉水后，驾驶人都要采取以下措施进行增温消湿，以迅速恢复汽车的制动性能。

涉水后的处理方法如下：

(1) 驾车慢速行驶，选择一处视线开阔、路面平坦、前后没有来往车辆的路段，轻轻踏下制动踏板，让汽车边走边磨，直到快要停车时，再加速前进。一次踏下踏板的时间以8~10s(秒)为宜，如此反复两三次。

(2) 提高车速至30~40km/h(公里/小时)，仍以上述方法踏下、抬起制动踏板两三次。

(3) 再次提高车速至50~60km/h(公里/小时)，按正常操作方法操作，检验制动性能是否恢复正常，如若制动距离仍然显得长，就要保持这个速度再行驶一段路程，然后再次复查，直到制动性能全面恢复才可加速前进。

◆◆ 22 通过泥泞路面的驾驶技巧 ◆◆

车遇泥泞路面是雨季出行常见之事，驾驶人无须烦躁，应冷静面对。

(1) 遇此情况，驾驶人先不要着急通过，应先停下车来作实地勘探，看看路面的坚实程度和平坦程度，看看是否还有更可靠、更平坦的道路可选。如果非从此路通过时，要先有一个认为可行的通过计划，并按计划路线提前对路面进行修整、铺垫或加固，争取一次性通过。选择路线的原则是：选高不选低，选干不选泥，选平不选斜，选直不选弯。如高处不能双轮骑行，可选择一轮走高，一轮走辙；如果平处不能双轮通过，可以一轮走高，一轮走低，低处的



一侧有人稍作推拥便可通过。如果车辙齐整，积水较浅，则可沿车辙通过。

(2) 通过泥泞路，无论是平路、上坡路还是下坡路，都宜挂低档通过为好。如是用双桥驱动的车辆用双桥驱动；装有差速器锁止机构的车辆，可将柄钮置于锁止位置，以提高车辆通过性；通过平坦路面时，要稳控加速踏板匀速行驶，中途不要换档、制动和停车。非停不可时，制动要缓缓加力，发现侧滑应迅速松开加速踏板，侧滑消除后再缓缓踏下；上坡路通过泥泞时，要提前冲车，沿预先计划的路线一气冲上，中途最好不要停车，因停车后会更难起步；下坡路通过泥泞时，加速踏板控制要适度，速度控制以发动机牵阻作用为主，制动作用为辅，速度显得快要抬起加速踏板，速度显得慢要加大供油，始终将速度控制在理想的范围。

(3) 通过泥泞路，转向盘掌控非常关键，既不要把握过紧过死，也不要猛打猛回；既要顺从路面的晃动，又不至于让方向有大的偏离；要利用手感柔顺掌控，前轮侧滑要小角度调控，随调随回，保持车辆直行；后轮侧滑，要视侧滑的程度，对转向盘作反方向调整，如果经调整没有消除侧滑，就要赶快松开加速踏板，用较小力量制动，将车停驻。侧滑大多是由发生侧滑的一方路面较低造成的，消除的方法有二：一是适当垫高路基，或将另一侧路基降低；二是求人相助，车辆起步时，只需将侧滑一侧的车尾向路内推拥，侧滑便可消除。



(4) 车陷泥泞后，可以挂上倒档，将车倒出，然后调整方向另

选路线通过；如若进退不能，不要使蛮力前冲后倒，以免陷得更深，应尽快停车，进行路面处理。最简便的方法有：用铁锹将轮下稀泥挖出，再将可利用的硬物垫入，用锹把捣实，再将胎面撒上干土或沙子即可驶出。如若车轮陷得太深，路基已经担住车体，就要设法先将车体抬高。其方法是在车上找一处能够承受撬力的地方，用砖石作为支点，使用棍棒将车撬起，将轮下路基处理坚实后再将车体落下，然后驶出。

◆◆ 23 超越停在路右的车辆应注意的问题 ◆◆

超越停在路右车辆事故发生率较高，在此特意提醒新手中，以引起注意！

车辆一旦停在路右便成为了公路障碍，如是大型客货车辆，便又形成一处不小的盲区。停在路右的车辆还不仅仅是个“停”的问题，有不少车辆是在装卸货物、实施维修或等待乘客上下车时，无形中又加大了公路的使用范围，停车点变成了他们的活动点、生意点，过往车辆稍不在意就会发生突然的事故。尤其是同向行进的车辆，由于行驶线路与路右的停车较近，如果驾驶人预见性较差，就很容易与停车周围逗留的人员形成冲突。

可以预见的突然情况有：

- (1) 停放车辆的车门突然打开，有人下车。
- (2) 停放车辆的前方有人向路中突然跑出。
- (3) 从停放车辆的车下突然有人向外爬出。
- (4) 在停放车辆的车厢上，有人突然跳到路上。
- (5) 停放车辆突然起步疾速驶向路中。

提前防范的措施有：

- (1) 提前减速，将右脚置于制动踏板上，做好应急制动准备。
- (2) 提前鸣笛，提醒盲区人员或车辆减缓驶出的速度。
- (3) 如有人、车走向或驶向公路，应主动避让，切不可与他们抢道。



(4) 避让横穿公路的车辆和人员时，要从他们的身后通过或绕行。

◆◆ 24 驶入左侧路口的行驶方法 ◆◆

驶入左侧路口的行驶方法不当，很容易对过往车流造成不便，轻则引起交通堵塞，重则发生侧碰、侧刮事故。遇此情况，应依下列步骤操作。

(1) 先作以下观察和预见性判断

1) 利用左侧后视镜观察车后有无跟行的车辆，并判断这些车辆有无超越自己的动向。

2) 观察前方道路有无驶来的车辆，判断这些车辆在自己欲驶入的路口附近有无被超的可能。

3) 判断前方来车与自车有无在路口会车的可能。

以上三种情况有其中之一可能发生时，驾驶人都要放慢驶入速度，延迟驶入的时间。

(2) 防范性操作

1) 在距路口 200m(米)处开始减速，并开启左转向指示灯。

2) 一边观察前方，一边用后视镜观察车后情况。

3) 不存在上述三种情况时，向左缓转转向盘，取斜线驶向路口。

4) 如有从路口驶出的车辆，应适当调整行驶方向和行进速度，机敏避让。

(3) 驶入左侧路口的忌讳

1) 不观察向左贸然转向。

2) 临近路口才突然制动减速。

3) 取直角转弯驶向路口。

◆◆ 25 驶入右侧路口应注意些什么 ◆◆

驶入右侧路口要比驶入左侧路口容易得多，但有些方面仍须引起注意。

(1) 注意重点应放在道路的右侧

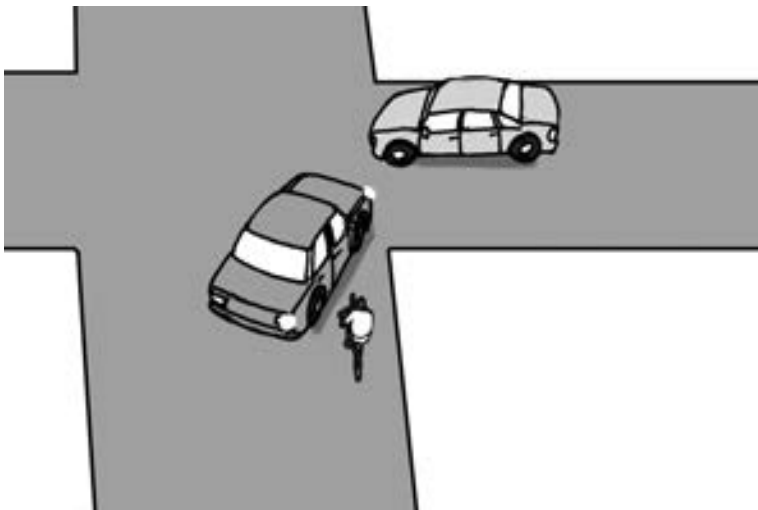
1) 在距路口 150m(米)处开始减速，并打开右转向灯。

2) 注意公路右侧的用路情况，如有行人、非机动车辆或速度较慢的机动车辆行进，应在距路口尚远时进行超越，如已临近路口，要让他们通过路口后，自车再进入路口。

3) 驶入路口前，必须先用右侧后视镜观察车辆右后方情况，如有速度较快的自行车、摩托车或其他小型车辆跟在车后，并有可能从右侧超越自己时，应主动减速直至停车，让他们驶过路口后再转弯驶入路口。

(2) 做出预见性判断并加以防范

1) 路口内可能有车辆向左驶出，与自己的行进方向形成冲突。



2) 做好制动停车准备，所预见的情况一旦出现，就要立即停车



加以防范。

◆◆ 26 怎样左转上路 ◆◆

车辆从小路左转驶向大路或从支线路左转驶向干线路，会与其他车辆形成许多冲突点和交织点，这是驾车出行较易发生事故的环节，加之道路转弯处往往有树木或固定建筑物阻挡视线，就给安全驾驶又增加了一分难度，遇此情况宜按以下方法处理。

(1) 对自车的行驶路线即左转的意图做出提示

1) 在距路口 150m(米)处开始减速，同时开启左转向灯。

2) 用左侧后视镜观察左后侧情况。

3) 在不影响后方来车行进的前提下，向左缓缓拨打转向盘，将车靠向路左。

(2) 对要驶入的大路或干线路交通做以下预见性判断

1) 在路左盲区有直行车正通过路口。

2) 路左盲区通过路口的直行车正被其他车辆超越。

3) 路左盲区有车欲驶入路口。

4) 在路右盲区有直行车正驶向路口。

5) 路右盲区通过路口的直行车正被其他车辆超越。

6) 路右盲区有车辆左转驶入路口。

7) 路左、路右盲区都有车辆驶来，并有可能在路口会车。

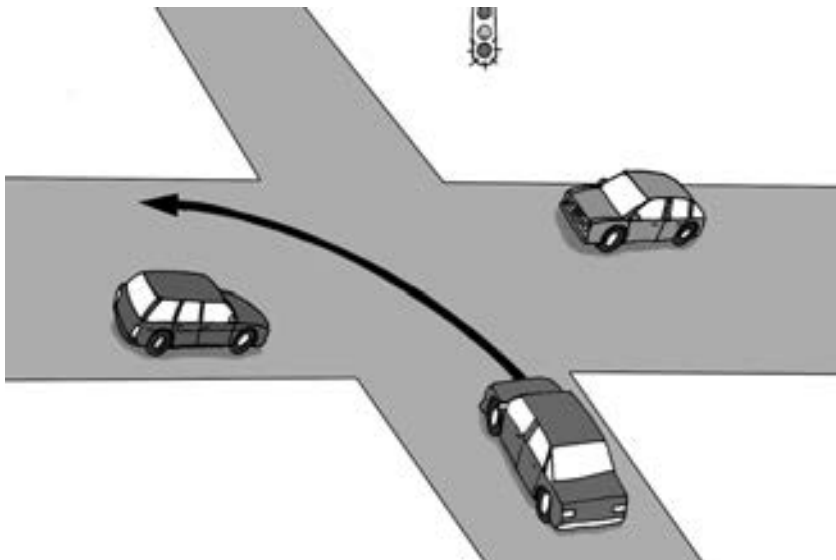
(3) 左转上路技巧

1) 缓缓将车头探入大路或干线路进行左右观察，确认以上七种预见性判断是否发生。

2) 有其中一项发生就要立即停车，等待临近路口的车辆通过后，自车再左转。

3) 左转时的速度不宜过快，以避免因观察不周而引发事故。

4) 左转时，宜一上路就开始向左缓转方向，取斜线将车开向干线右侧。



5) 驶入正常线路后回正方向，关闭右转向灯。

(4) 左转上路的三个禁忌

1) 不作观察或观察不细，贸然驾车驶向大路或干线路，迫使过往车辆紧急制动或停车。

2) 从小路或支线路直直地驶向大路或干线路的右侧，使过往车辆回旋空间缩小，躲闪时更加仓促。

3) 左转上路的速度过快，与过往车辆形成抢道之势。

以上禁忌是引发左转上路交通事故的直接原因，上路新手一定要加以克服！

◆◆ 27 右转上路应注意些什么 ◆◆

紧接前文，如若车辆右转驶向大路或干线路时，又应该注意些什么？怎样驾驶才较为安全呢？

(1) 首先做好右转前的准备及预见性判断。驶向路口前的准备



工作与左转相似，区别在于只是在临近路口时，应缓慢将车开向小路或支线路的右侧，并做好以下预见性判断：

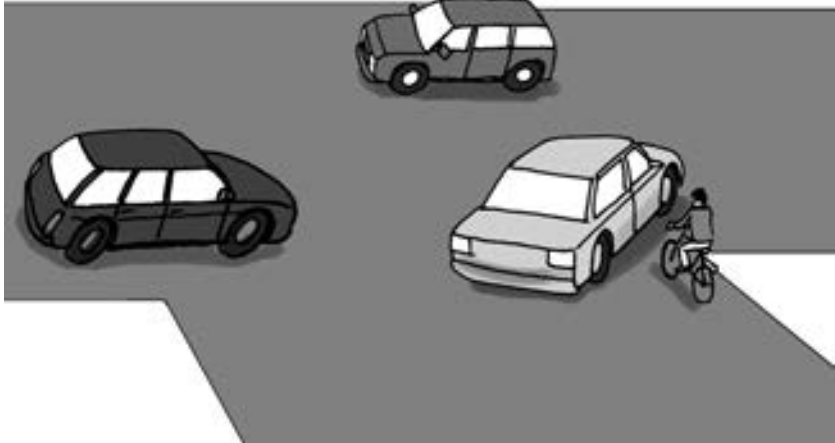
- 1) 路左有直行车驶来，自己上路后存在被超的可能。
- 2) 路左有直行车被超，使上路后的自方路面变得狭窄起来。
- 3) 路左、路右都有直行车驶来，可能在路口会车，使路面变得紧张起来。
- 4) 路右有车驶入自车路口，与自车的上路路径形成冲突。

(2) 认真地观察

- 1) 以缓慢速度将车头探入大路或干线路，向左右两侧认真观察，确认以上四种预见性判断是否发生。
- 2) 如有其中一项发生，就要立即减速或停车，让过往车辆通过后，自己才能右转上路。

(3) 右转上路技巧

- 1) 上路右转时，要用右侧后视镜注意观察车辆右后方情况，谨防有摩托车、轿车从右侧超越自己。如有，应主动避让，不可挤压对方。
- 2) 上路前的车速应缓慢，上路后即应回正方向，在关闭右转向灯的同时，迅速提速，将车开向正常车道。
- 3) 在进入正常车道前，要用左侧后视镜观察左后方情况，如有车从后方超越，应主动让超，等其超越后，自车再驶入正常车道。



(4) 右转上路禁忌

1) 右转弯时不作右后方观察，在避让左侧车辆时，易与右侧驶来的摩托车、自行车刮蹭在一起。

2) 驶入正常车道时，不要对左后方欲超越自车的车辆形成阻拦，以防发生道路交通事故。

◆◆ 28 车辆掉头技巧及注意事项 ◆◆

掉头意味着车辆要做 180° 的转弯，然后折回到原路的相反方向。掉头的原则是尽量不影响其他用路者正常通行。本着这个原则，掉头就应选择宽敞、便利、省时、安全的地点进行。

(1) 不宜掉头的路段或地点

- 1) 道路车流量较大的路段。
- 2) 繁华街道，行人较密集的路段。
- 3) 窄路、坡道、存在盲区的路段。
- 4) 设有禁止掉头标志的地点。
- 5) 涵洞、隧道、桥梁、铁路道口、人行横道附近等。

(2) 选择宽敞的广场或设有掉头标志的地点，争取顺向一次性掉头。在设有掉头标志的地点掉头，其方法是：

1) 开启左转向灯，并观察左后方情况，将车辆变线到左侧车道。

2) 行至掉头标志点路口时，注意观察道路左侧情况，在没有对面来车的前提下，将车左转到公路左侧。

3) 继续左转，完成 180° 转弯。

(3) 选择过往车辆较少的宽阔路段进行顺向多次掉头。其方法已在“一、上路前必要的技术训练和安全准备”中的练习项目中做过介绍，从略。

(4) 选择车流量较少的交叉路口完成一次性顺向掉头。具体方法是：

1) 进入此路口前，打开左转向灯，放慢速度，边行边观察前后



左右道路情况。

2) 情况允许时, 在交叉路口中央向左转向 180° , 一次性完成掉头。

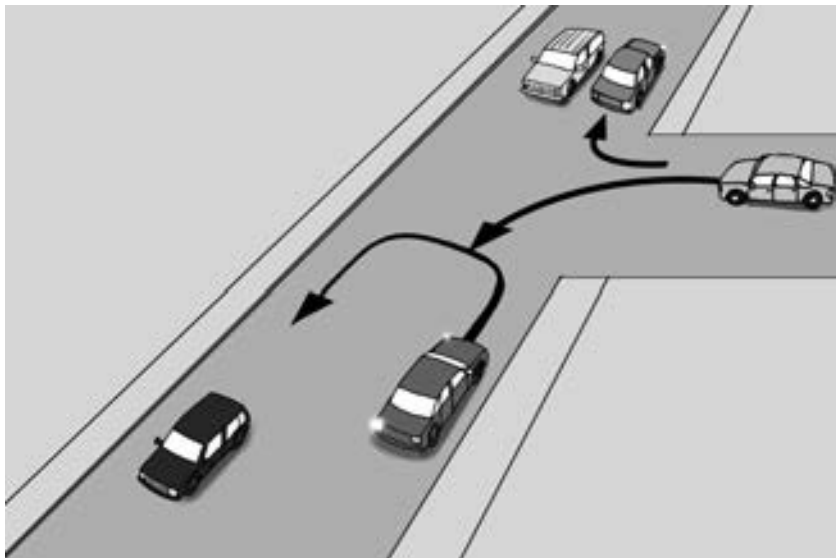
(5) 选择右侧有支线的路口掉头。

1) 驾车驶过支线路口, 并靠路右停车。

2) 将变速杆挂入倒档, 开启右转向灯, 一边观察一边将车倒入支线路。

3) 回正方向, 将车停住, 并开启左转向灯, 观察左侧道路情况。

4) 在不影响正常交通时, 将车开向干线路, 完成掉头。



(6) 选择左侧有支线的路口掉头。其方法是:

1) 开启左转向灯, 在不影响前后两侧的车辆通行时, 将车开进支路口, 然后停车。

2) 开启右转向灯, 将变速杆拨入倒档, 起步后一边倒车, 一边观察。

3) 将车倒向干线路右侧后停车, 完成掉头。

(7) 选择有平面或立体环岛处掉头。其方法是：

- 1) 临近环岛时，开启左转向灯，驾车逆时针方向沿岛旋转。
- 2) 待车头折回时，开启右转向灯(立体环岛无需开灯)，完成掉头。

(8) 掉头注意事项：

- 1) 掉头选择地段或地点时，一定要有耐心，在禁止掉头或不利于掉头的路段和地点，坚决不掉头。
- 2) 掉头时，一定要按行进方向开启转向灯，以提示周围来车。
- 3) 在拨转方向时，一定要先观察，后转向，避免与其他用路者发生冲突。
- 4) 掉头时，无论前行还是后倒，都应缓行、匀速，遇有情况便于立即停车。
- 5) 在路基较高或临崖傍涧地点掉头，车头应朝向危险的一方，车尾朝向安全的一方，以避免因观察失误发生意外。
- 6) 在带坡度的路段掉头，每次停车都要拉紧驻车制动器操纵杆，以防溜车。
- 7) 掉头时，不与来车抢道、抢速，应礼让在先，谨防发生事故。

五、怎样保证城市驾驶安全



◆◆ 1 要严格遵守各行其道的原则 ◆◆

城市较宽阔的街道一般都用中间线或隔离栏将路面分为左右两幅，供过往车辆按“遵右行驶”的原则通行，从而将“混行”改变为“分行”。为了使交通更加井然有序，又将“分行”的半幅路面再做细分，根据车种、速度、用路者特性将路面进行渠化，自中向两侧划分为机动车道、非机动车道和人行道。路幅较宽时，又将机动车道划分为小型快车道和大型载重慢车道。通过交叉路口时，又按车辆的不同去向，将路面渠化为直行车道、左转弯车道和右转弯车道，并在各个路口的停止线内侧划出专供行人和非机动车辆通行的“斑马线”人行横道。

城市道路渠化的目的，是为了使参与交通的行人和车辆用路更加便利有序，快捷安全。这就要求每一个参与城市交通的用路者，首先要明确自己在众多交通用路者中的角色，然后根据各自的角色进入为自己划定的路区，这便是各行其道的原则。

城市交通还规定，自车的车道不能满足用路时，在交通允许的路段可以借道行驶。但借道时间不能过长，且在借道时，借道者应主动避让所借车道内的车辆和行人，因所借车道内的车辆和行人拥有优先通行权。

各行其道和优先通行权的规定，最终要落脚在交通事故责任的规定上，如若借道行驶的车辆在借道时引发交通事故，其责任将由借道者承担。

需要强调的是，机动车辆通过人行横道时，无论是在有管制还是无管制的路口，都要等待进入斑马线以内的行人通过后，机动车才可通行。机动车辆不得与进入人行横道内的行人、非机动车抢道，否则发生事故，责任由机动车一方承担。

◆◆ 2 交叉路口灯光识别及应持的态度 ◆◆

城市交叉路口和丁字路口普遍用交通信号灯设施对来自各个方向的人流、车流进行疏导和禁行，从而避免了用路者之间的相互干扰，提高了道路流量，降低了事故发生率，使城市交通更加井然有序。

通过用灯光信号控制的交叉路口时，驾驶人要精力集中，时刻注意灯光转换，严格按照信号指示来驾驶车辆。

(1) 灯光识别

1) 绿灯亮时，准许车辆和行人通过，但转弯的车辆不准妨碍直行的车辆通行。放行车辆应对还未驶出路口的车辆和正在通过人行道的行人做出避让，让他们优先通过。

2) 黄灯亮时，位于停止线以外的车辆禁止通行，但已驶入停止线以内的车辆可以继续行驶；右转弯车辆和丁字路口右侧无横道的直行车，在不妨碍已放行车辆和行人通行的前提下，允许通行。

3) 红灯亮时，不准车辆和行人通行，禁行车辆须依次停在停止线以外，等待灯光转换。等待时，驾驶人不得离开车辆。

4) 黄灯连续闪烁，一般为交叉路口夜间指示信号，用以警示车辆和行人，注意安全，谨慎通过。

5) 交叉路口的箭头指示灯一般与绿红黄三种灯配合使用，在城市车流、人流通过量较大的路口使用较多，使分流、指向更加可视明了。

绿色箭头灯亮时，准许该车道的车辆按箭头指示方向通行。

红色箭头灯亮时，该车道内的车辆禁止通行。



(2) 面对灯光信号应持的态度。

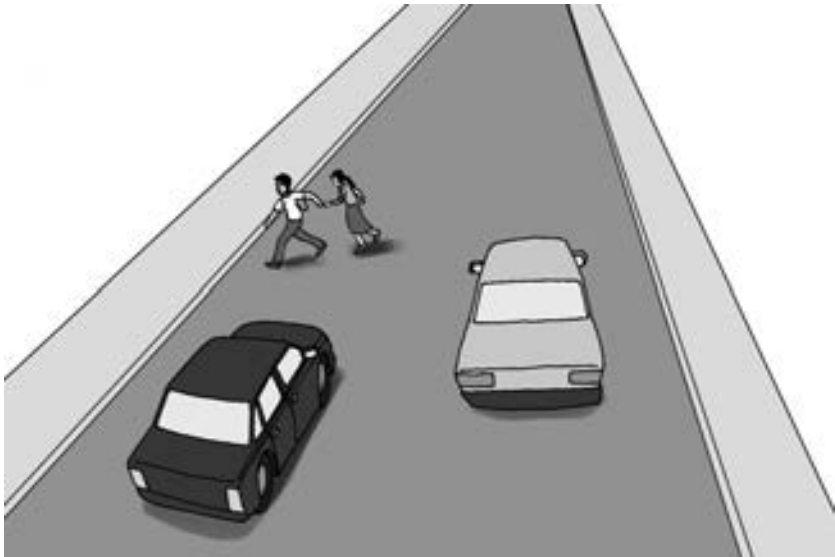
驾驶人有时为了争得一点时间，往往在交叉路口附近“避红抢绿”，结果是到达停止线时绿灯刚好变成了红灯，而“避红”时又往往会因放慢速度而影响车流行进。可持的态度是保持平常心态，不被红绿灯转换而影响情绪、影响驾驶操作和行进速度，做到该行则行，该止即止。

◆◆ 3 关爱生命，礼让行人和自行车 ◆◆

城市道路驾驶，机动车辆经常会与行人和自行车发生交通冲突，遇此情况我们应该以怎样的姿态来面对，采取怎样的方法加以处理呢？

(1) 城市行人横穿公路常见的形式

- 1) 不顾红灯横穿斑马线。明明红灯开启，却“视车无睹”埋头横穿。
- 2) 跨越隔离栏杆，观察顾此失彼，跨过栏杆后小跑横穿。



- 3) 搭伴前引后跟，前者已过马路，后者紧追横穿。
- 4) 两人或多人携手横穿。

(2) 城市道路自行车抢道常见形式

- 1) 还未出斑马线的自行车与已放行的机动车辆抢道。
- 2) 准备直行的自行车与右转弯的机动车辆抢道。
- 3) 从胡同小街、丁字路口驶出的自行车照直横穿公路。
- 4) 推着自行车准备横穿马路，或进、或退犹豫不决。

(3) 根据行人和自行车的行走特点，应采取的防范性措施

- 1) 提高交通以人为本的意识，关爱生命，唤起善心，崇尚包容与礼让。
- 2) 每遇交叉路口或胡同路口，要放宽视线，注意观察，多做预见性判断。
- 3) 做出预见性判断的同时，随即放慢车速，并做好制动准备。
- 4) 经过胡同口附近，发现行人和自行车可能与自己的车辆交织时，应提前鸣笛以提醒对方注意。
- 5) 发现行人或自行车没有停步、减速的意思时，机动车辆要主动停车，让他们从车前通过后，再重新起步。

(4) 注意事项

- 1) 驾驶人要彻底消除违章行人和自行车“理应让我”的想法。
- 2) 无论在任何情况下，机动车辆都不要与行人和自行车竞速抢道。
- 3) 不要对违章的行人和自行车憎恨，更不要以敌视和斥责相对。

◆◆ 4 城市驾驶要提前规划行进路线 ◆◆

城市地大面广，大路小路纵横交错，胡同小道转弯抹角，如是初次驾车进城，道路比较生疏时，要提前向熟悉的人员请教，最好找一张本市的道路交通图，预先规划好到达目的地的捷径路线。线路的注意重点应放在几个必经的交叉路口，而且对路口的去向、地



名做出标注，以免在大的方向上出现问题。临近目的地时，注意将重点放在小街路口或胡同口上，以便找准位置。

提前规划行进路线有以下几点好处：

(1) 驾驶人不需要将注意力分散在对路线的识别上，有利于集中精力，安全驾驶。

(2) 可以避免走冤枉路，不仅节约了时间，而且节约了燃油。

(3) 不需要再下车问路，减少了停车次数，缩短了行驶时间。

(4) 克服了因四处问路造成的心理慌张，减少了由此而引发的违章操作。

(5) 可使驾车出行更加轻松、平顺、安全。

◆◆ 5 变更车道(变线)拨转转向盘的安全要领 ◆◆

城市驾车每遇超车或转弯，都存在变更车道和改变行驶方向的问题，加之各车道车流穿梭，行驶速度较快，每一次拨转转向盘，无论转幅大小，都会对左右行驶的车辆造成影响。如果拨转转向盘的方法欠妥，极易引发侧碰、侧刮事故。

现将变更车道拨转转向盘的方法介绍如下：

(1) **提前指示，迟拨转向：**驾驶人产生转向意图后，应提前开启转向灯，但开启后不要接着就去转动转向盘，而是行驶一段路程后才准备转向，其意图是让本车道内跟行的车辆和要进入的车道内行驶的车辆有个思想准备。

(2) **先做观察，后拨转向：**拨打转向盘前，应先用后视镜观察要进入的车道后侧的车辆动向，在不影响该车道内车辆行驶的前提下，才缓缓拨打转向盘。这样做一是可以避免对该车道内紧跟的车辆形成阻拦，二是可以给跟进的车辆留出躲避的空间。

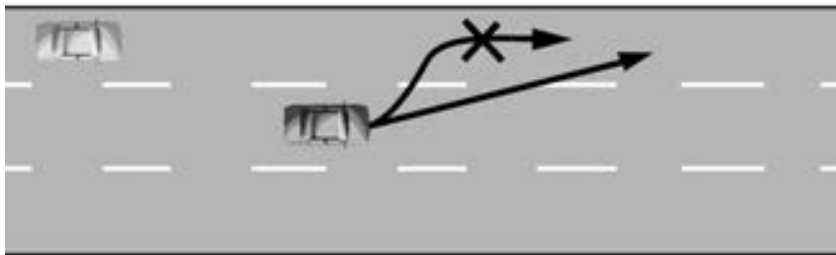
(3) **转向减速，抬起右脚：**在缓拨转向盘的同时，要适当减速，以减缓进入另一车道的速度，右脚要做好随时移向制动踏板的准备。

(4) **观察失误，转向停止：**观察难免失误，如遇另一车道的跟行车辆速度较快，不做减速反加速挤行时，变道转向就要立即停止，

等待该车通过后，再缓拨转向盘。

(5) **右脚移向制动踏板**：如若与要进入车道内的车辆发生竞速且横向间距过窄时，已经在加速踏板上抬起的右脚就应立即移到制动踏板上，并适当减速，待险情消除后，再将右脚放回加速踏板。

(6) **不打硬弯，延长斜线**：变更车道时的行进轨迹，应形成一条直直的斜线，在进入另一车道处不可出现“硬折”，并且要有意延长驶入的斜线，呈渐进渐入态势。



◆◆ 6 严格规范停车行为 ◆◆

有不少驾驶人平时没有养成良好的停车习惯，将车随意停放在某处，门一锁，扬长离去。

(1) 常见的随意停车的行为有

- 1) 将车停在商场附近路侧，下车购物。
- 2) 将车停在办事点附近路边或门口两侧，下车办事。
- 3) 将车停在人行道，长期停留。
- 4) 将车停在自己店铺门口的硬化台阶上，人行道变为自家停车场。

(2) 随意停车容易引起的后果

1) 因为城市街道车流量较大，路边停放不当，就有可能在很短时间内引起交通堵塞。

2) 被交通警察发现，会在风窗玻璃上贴上罚单，限期去指定地点接受处罚。

3) 堵塞严重时，车会被清障车拖走，等你办事回来，车已不知



去向。

4) 停在硬化台阶上的车辆会招来环卫人员的处罚。

(3) 怎样停车才规范呢?

1) 去商场购物时, 将车停进商场专门设置的地下或露天停车场。

2) 去单位、部门办事, 可与门卫协商将车开进院落。

3) 去车站接送人员, 可将车停进站点设置的停车场或停车处。

4) 如若所去地点附近没有停车点可选, 可将车停入较远一点的停车场, 步行一段路程。

5) 在停车场停车时, 要服从管理人员指挥, 自觉交费, 并将车头朝向驶出的方向。

◆◆ 7 人流、车流高峰期的驾车技巧 ◆◆

城市行政机关及企事业单位, 一般都按统一时间作息, 上下班时间形成了一天中的三个人流、车流高峰期: 第一峰期为早晨 7: 30 ~ 9: 00; 第二峰期为中午 12: 00 ~ 14: 00; 第三峰期为下午 18: 00 ~ 20: 00。这三个峰期也是城市道路交通事故多发的时段, 驾车出行应遵循以下原则:

(1) **可避峰时则避峰。**如若自己不是必须按时上下班的人员, 最好将出行的时间提前或者延后, 以便错开峰期。

(2) **别人着急我不急。**上下班人员为了赶着上班或回家, 一般都行色匆匆、争分夺秒地赶路。见此情景, 自己反而要放平心态, 行驶不急不躁, 牢记安全比什么都重要。

(3) **别人抢道我避让。**有不少上班族, 路途稍有拥堵就急着与人抢道, 穿插、强超时有发生。如遇此类车辆时, 不要与他们针锋相对, 为安全起见, 应持以高姿态, 主动做出避让。

(4) **别人高速我中速。**为赶上班时间, 不乏高速赶路人, 这无形加大了车流的紧张气氛。来时一阵风, 刹车如龙吟, 看似八面威风, 实则险象环生。如遇此类车辆, 不要跟他们争猛斗强, 应保持中速行驶。

(5) **抓紧两头放中间**。可以把上班前和下班后的时间安排得紧凑一些，将路途驾车时间给得宽松一点，来保证上下班行车平安。

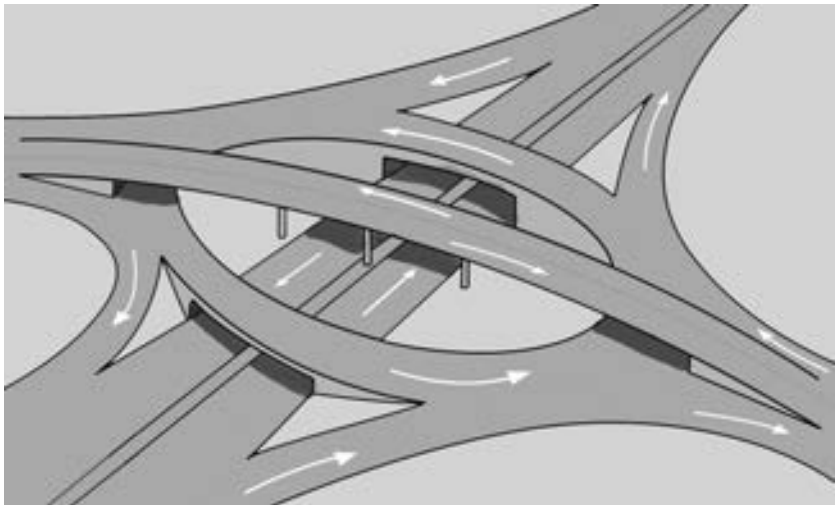
◆◆ 8 通过立交桥的操作要领及注意事项 ◆◆

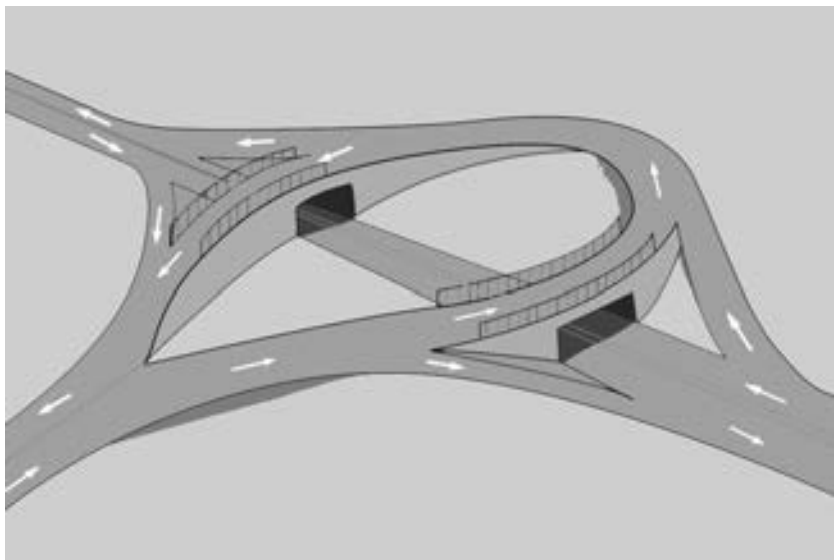
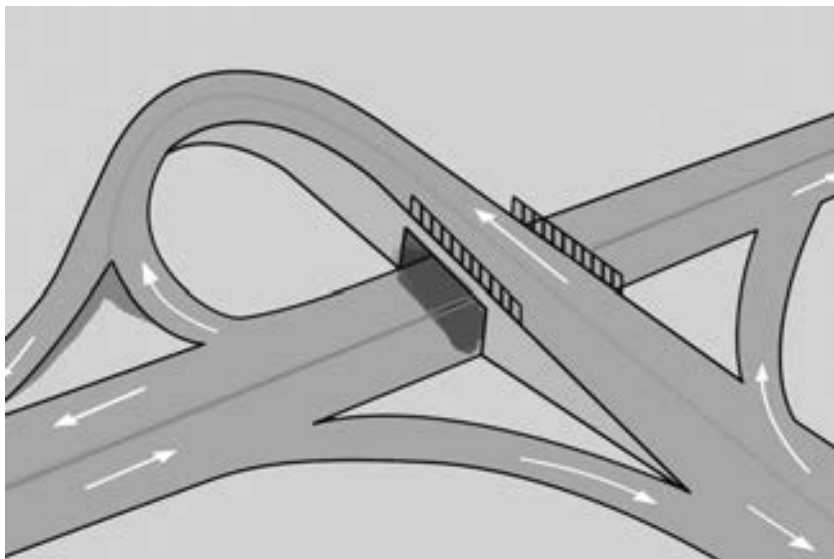
立交桥就是将平面道路交叉利用桥体设施改变为立体交叉，通过上跨或下穿、匝道分流、环形连通，将行至路口的车辆按照各自去向进行疏导，避免和减少平面交叉时的交织与冲突，从而提高通行速度，加大交通流量，是当今城市缓解交通压力普遍采用的一种手段。

(1) 通过立交桥的操作要领

1) 熟悉和掌握立交桥的形式及行驶路线。根据交叉路之间有无匝道连接、匝道连接的方式、疏导车流的形式等进行分类，常见的也是比较适用的立交桥有：完全互通式立交桥、部分互通式立交桥和环形立交桥等。

完全互通式立交桥是指不同高程的交叉路之间用匝道互通的方式来满足车流去向，并完全避免相互之间的交织和冲突，是目前较为理想的立交形式。根据其桥体的结构特征，互通式立交桥可分为苜蓿叶式、叶式和喇叭式几种类型，它们的行驶路线见图所示。





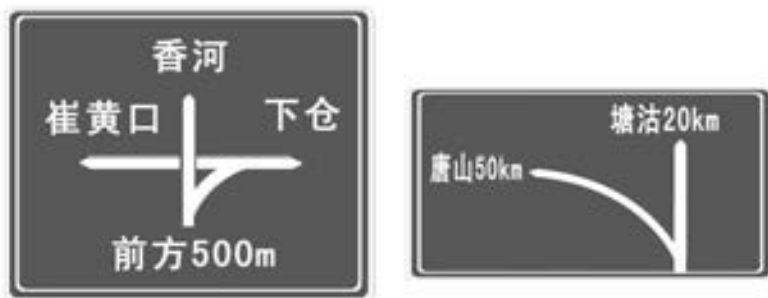
部分互通式立交桥也是一种利用匝道将不同高程的交叉路相互连通的桥体，它与完全互通式立交桥最大的不同在于，它只能保证主干道上的直行车与部分其他方向的车辆立体交叉，而个别方向的

车流仍是平面交叉。这样就很难避免次干道上的直行车、左转弯车以及主干道上的左转弯车仍然存在相互之间的干扰。部分互通式立交桥的形式以菱形为主，它们的行驶路线见图所示。

环形立交桥也是一种互通式立交桥，其特点是将一条或两条互交叉的主干线上跨下穿的方式直接通过路口，不与其他任何路线平面交叉，而将存在交织和冲突的其他流向的车辆用环道连通，进入环道的车辆全部以逆时针方向行驶，在进入所去的路口时，右转驶出环道。环形立交桥以层数分类，有三层和四层环形立交桥；以形式分类，有圆形立交桥和椭圆形立交桥。它们的行驶路线见图所示。

2) 注意观察和识别立交桥交通标志。其标志有两种，即指路标志和指示标志。

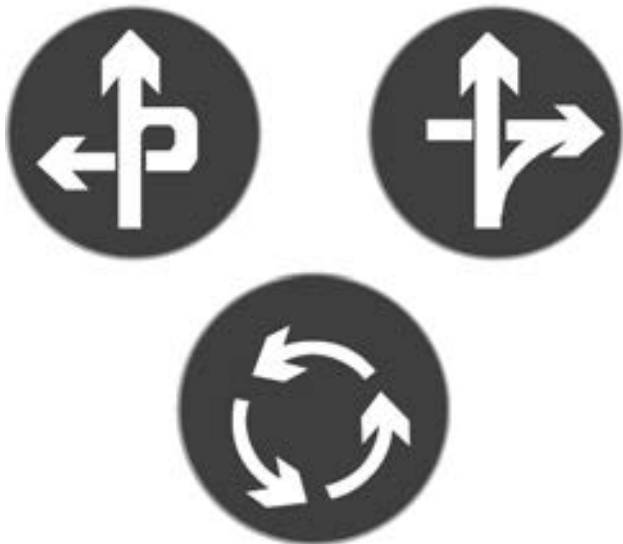
指路标志是一种信息较全的指示标志：用图式标明通过方式，用箭头指示所去方向，用文字标明去向地名。



指示标志是用图形标明行驶方式，用箭头指示所去方向的标志。常见种类有：直行及右转弯标志，直行及左转弯标志，环岛行驶标志等。

(2) 通过立交桥的注意事项

1) 行至立交桥路口时，在距路口 200m(米)处就要减缓车速，注意观察路标指示，并确认自己要驶入的车道。



2) 进入匝道应按所要求的速度行驶, 没有限速要求时, 应以40km/h(公里/小时)的速度行驶。

3) 立交桥上禁止倒车和停车。如若路线选择有误, 应将错就错, 将车驶出立交桥后再重新选择道路返回; 如在桥上抛锚, 要设法将车移走, 无法使用时, 可报告交通管理部门, 用清障车将车拖走。

◆◆ 9 在无中心标线的窄路上怎样行驶 ◆◆

城市无中心标线的道路, 路幅一般都小于14m(米)。按照规定, 道路两侧距路边1.5m(米)内的路幅为非机动车道, 其余中间路面为机动车道。机动车通过时, 应居中行驶。

在无中心标线的窄路上行驶的注意事项如下:

(1) 窄路路段一般都设有限速标志, 通过这种路段时要注意观察, 严格按照标志要求将车速控制在所限范围。

(2) 如设有禁超标志, 通过时应跟随车流行驶; 如未设有禁超

标志，则超车时一定要选择好路段，在条件允许、不影响对面来车和非机动车辆及行人通行时，才可谨慎超越。

(3) 窄路路段一般不允许停车，特殊情况下非停不可时，只能作短暂停留，驾驶人不准离开车辆，发生堵车时，应立即驶离。

◆◆ 10 在画有白色双实线的路上怎样行驶 ◆◆

中间线用白色双实线隔离的道路，路幅一般较宽，从双实线两侧依次向外划分为机动车道、非机动车道和人行道。白色双实线将道路分为两半，供过往车辆分向行驶，双实线不准过往车辆碾压和骑行，不准越过双实线超车，机动车道与非机动车道之间用白色虚线分离，非机动车道与人行道之间用白色单实线隔离，一般不允许机动车和非机动车跨越。

在画有白色双实线路上行驶的注意事项

(1) 严格按照标线要求行驶，按照所驾车辆类型各行其道。

(2) 机动车辆超车时，应严格执行超车规定，要在前车做出让超表示后才可超越。

(3) 机动车辆不准抢占非机动车道，需要借用时，不准影响非机动车道内的车辆行驶。

(4) 机动车辆和非机动车辆不准驶入白实线隔离的人行道，需要借道时，应在保证行人安全的情况下进行。

◆◆ 11 在画有黄色双实线的路上怎样行驶 ◆◆

路中画有黄色双实线的道路比画有白色双实线的道路路幅更宽，车道划分更细。因车流速度较快，要求也更加严格。黄色双实线将上下行车流分离，并将靠近中间线的车道划为小型快速车道，依次向外划出：大型载重慢车道、非机动车道、人行道。机动车道与非机动车道间用白色单实线分离，非机动车道与人行道用白色双实线分隔。

(1) 标线要求



1) 机动车、非机动车只准在规定的车道内行驶，不准压线或跨线骑行。

2) 中间黄色双实线，严禁过往车辆越线变道或越线超车。

3) 一般情况下，不准机动车辆占用非机动车道。

4) 严禁机动车辆驶入人行道。

(2) 行驶注意事项

1) 严格按照标线要求，各行其道。

2) 小型车慢速行驶时，可以变道进入慢车道。

3) 大型车超车时，要在不影响快速车道内的车辆通行时进行，超车后迅速驶回原车道。

4) 机动车辆需要停车时，应驶向路右边缘，但不准久留，影响非机动车和行人通行时，应迅速驶离。

◆◆ 12 通过环岛时的驾驶技巧 ◆◆

环岛是交叉路口疏通交通的形式之一，通过时应注意以下几点：

(1) 进入环岛前无需开启转向灯，但要在进入环岛前把速度控制在适当范围内。

(2) 因为是从右侧进入环岛，进入时就应注意点放在车辆左侧，注意已在环岛内环行的车辆，如与这些车辆存在交织时，应主动减速避让，让他们顺利通过后自车再驶入环岛。

(3) 驶入环岛后，应将注意点转移到车辆右侧，在通过环岛的各个路口，都要密切关注是否有直行的车辆进入车道，如有车辆进入，并有可能与自己发生冲突时，应主动避让，不得与其抢道。

(4) 环行时最好随流而行，不要慢行或超车，有车从两侧超越时，要做出避让。

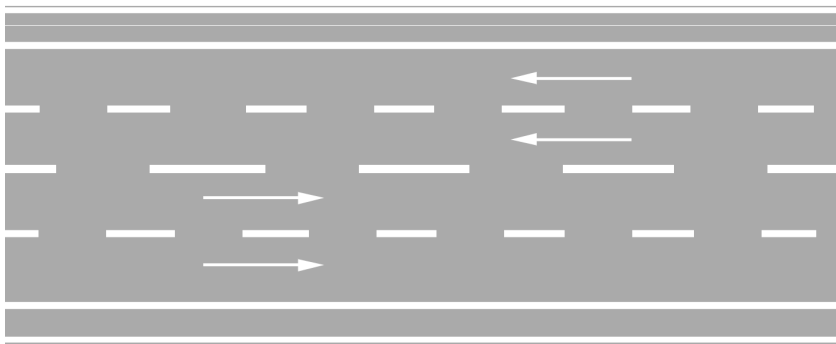
(5) 在面积较大的双车道环岛行驶时，进入环岛后应驶入里侧车道，在到达要去的路口时，要提前打开右转向灯，缓缓转向盘，变道驶入外侧车道，然后再驶入要去的路口。

◆◆ 13 怎样识别公路标线 ◆◆

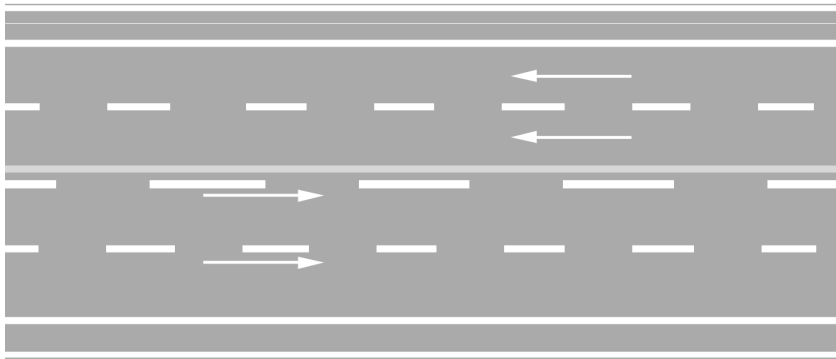
公路标线是公路标志的主要类型之一，与公路其他标志配合使用，以起到指示、疏导、警告、禁止车辆行驶等作用。为了便于记忆，按道路区段划分为以下四类：

(1) 直行、转弯路段的标线

1) 中心连续白色虚线：表示对向车双方可以越线左转弯或越线超车。



2) 车道分界白色虚线：表示车辆可以跨越车道或变更车道。



3) 中心白色或黄色虚实线：表示虚线一方可以越线左转弯或者超车；实线一方则不准越线。

4) 中心白色或黄色双实线：表示对向车双方都不准越线左转弯

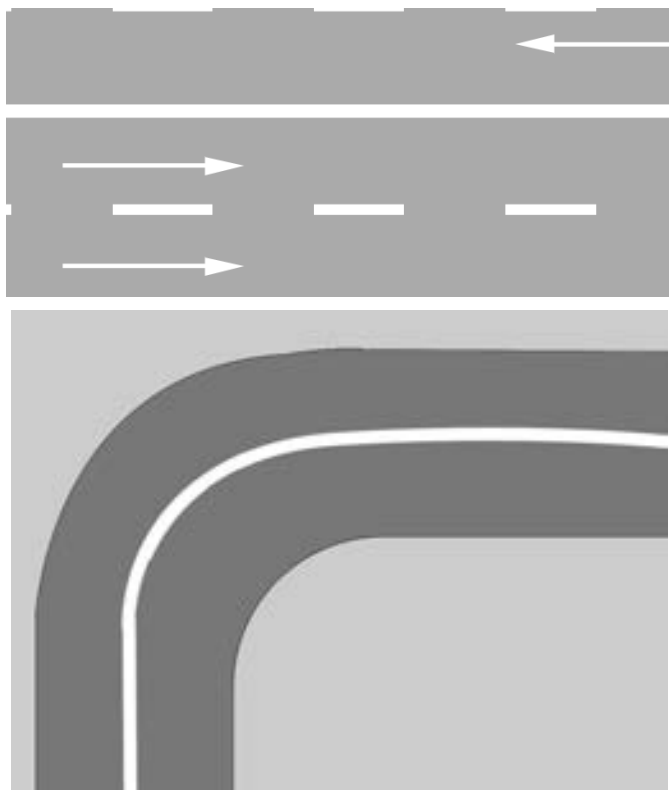


或者超车。

5) 弯道处白色或黄色实线：表示对向车双方都不许占用对方车道。

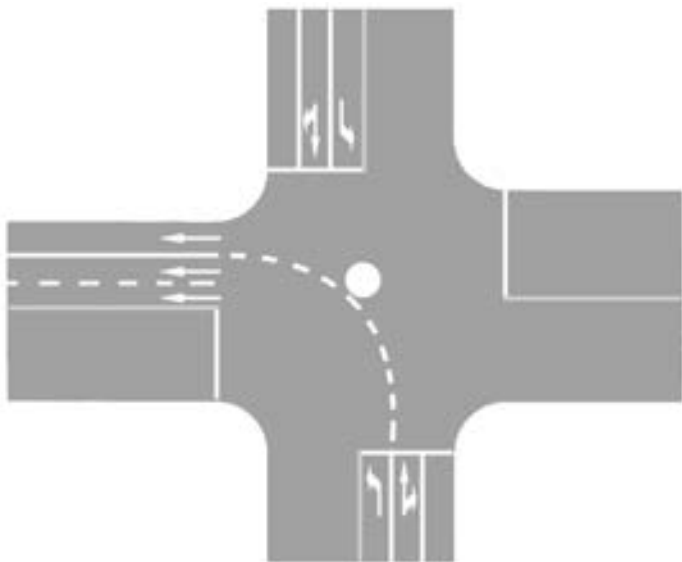
(2) 交叉路口及周边的标线。

1) 路口停止、让行、减速标线：它们均设在交叉路口处。停止线和让行线均为白色实线，与立于路侧的停驶、让行标志配合使用；减速标线为白色双虚线，也有标志加以提示，表示路口车辆应让干线车辆先行。



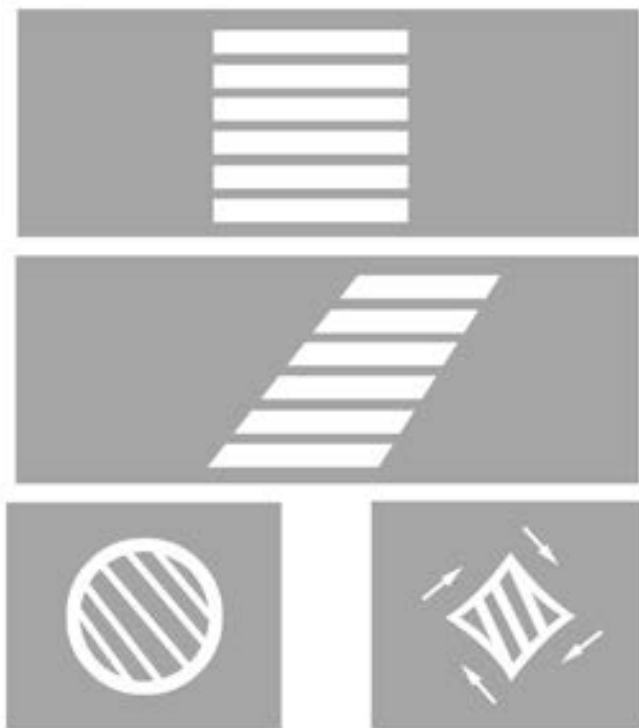


2) 交叉路口导向车道线：设在各个交叉路口前方，用白色单实线分隔直行和转弯车道，并与导向箭头配合使用，表示入道车辆不准变更车道。

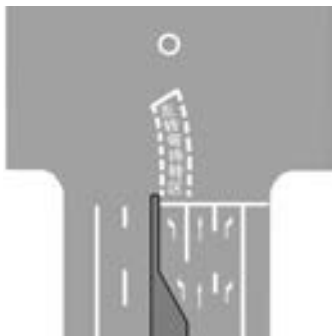


3) 交叉路口人行横道线(也称斑马线)：设在停止线内侧，供行人通行。

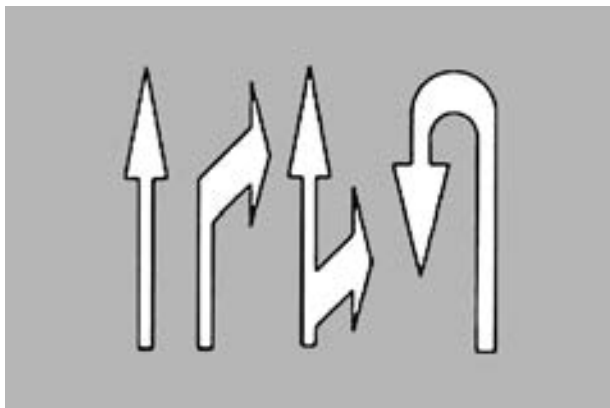
4) 交叉路口中心圆：分圆形和菱形两种，图形中间画有白色实线，表示不准压线或越线行驶。



5) 左转弯导向线：用白色虚线画在左转弯车道的前方，以引导车流轨迹。



6) 导向箭头：多与交叉路口的导向车道线配合使用，指示车行方向。



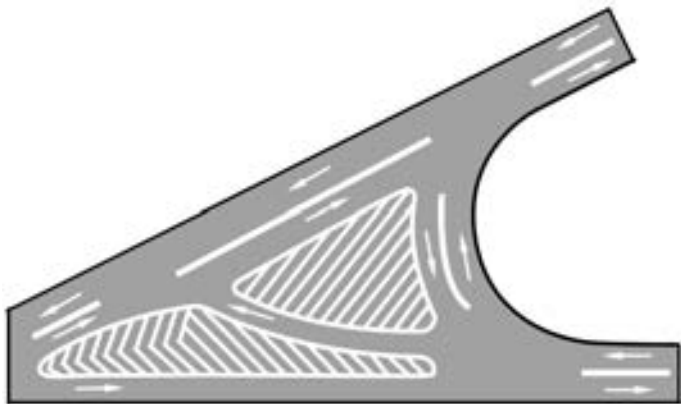
(3) 丁字路口、Y形路口及不规则岔道口附近的标线。

这些岔道口的标线多用导流线和导向箭头配合使用，导流线是根据地形用白色实线画在路面的区域，表示不准压线、不准进入，只准车辆沿导向箭头指示的路径行驶。

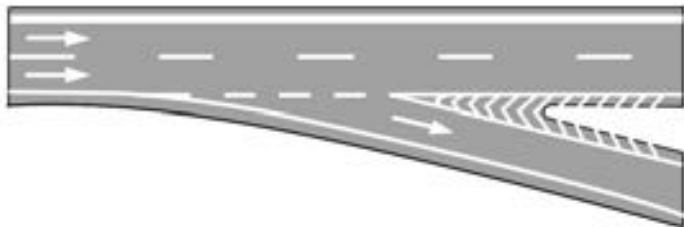
1) 丁字路口标线：导流线和导向箭头较为对称、工整，便于识别。



2) Y形路口标线：导流线和导流箭头也有规律可循，但比丁字路口复杂，通过时要注意观察。

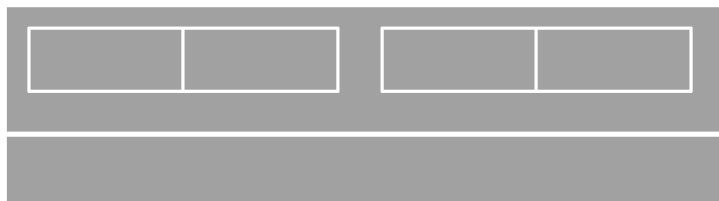


3) 不规则岔道口标线：导流线和导流箭头依地形和具体需要而画，无规律可循，通过时要放慢车速，注意辨别。

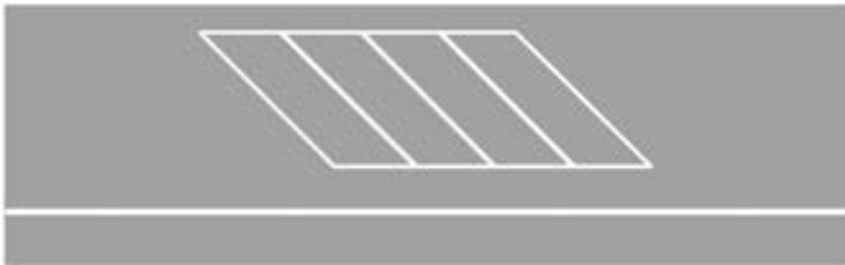


(4) 停车位标线。线为白色实线，表示车辆的停放位置。

1) 平行线车位：一般设在广场周边或公路边缘处。



2) 倾斜式车位：在较窄的停车场使用较多。



3) 垂直式车位：在火车站、汽车站专设的大型停车场较为多见。



六、超车、会车、让车、跟车的驾驶技巧



◆◆ 1 严格执行交通安全法禁超规定 ◆◆

《中华人民共和国道路交通安全法》第四十三条规定，有以下情形之一的，不得超车：

(1) 前车正在左转弯、掉头、超车的。

(2) 与对面来车有会车可能的。

(3) 前车为执行紧急任务的警车、消防车、救护车、工程救险车的。

(4) 行经铁路道口、交叉路口、窄桥、弯道、陡坡、隧道、人行横道、市区交通流量大的路段等没有超车条件的。

第四十五条还规定：

机动车遇有前方车辆停车排队等候或者行驶缓慢时，不得借道超车或者占用对面车道，不得穿插等候的车辆。

对于以上法规，希望上路新手们严格遵守。

◆◆ 2 超车的基本技巧 ◆◆

超车是驾驶当中的一项关键性技能，它要求驾驶人在极短的时间内完成观察、判断并做出反应，而且要求迅速准确，不能有所失误。超车可以反映出一个人的综合技术能力，新手上路应从掌握基本的技巧做起。

(1) 注意观察

1) 观察自己所处的路段和路点，如果是在禁超的规定范围，应暂缓超车。

2) 观察被超车动向，如有左转弯、掉头或超车的意图，应跟行其后，待机超车。

3) 观察前车车种和行走轨迹，如是正在执行任务的禁超车种，应跟行其后；如果其行进轨迹异常，超越时就要特别加以防范。

4) 观察对面有无来车，当其速度和距离不能满足超车要求时，应待来车通过后，再进行超越。

5) 通过后视镜观察车后交通情况，如果跟行车辆距自己较近且正在超越自己时，应等其超越自车后再超车。

(2) 发出超车信号

1) 通过观察确认可以超车时，应在距前车 50m(米)远的距离开启左转向灯。

2) 随之向左缓缓转向，以渐入左侧车道的方式，让前车和后车知道自己的超车意图。

3) 在距前车可以听到喇叭声音的距离进行鸣笛，提示前车正在被超越。

4) 注意前车是否发出让超信号，并等待其发出让超信号。

(3) 超车

1) 超越时要让自车保持直行状态。

2) 在不超过限速的范围内，尽量提高超车的速度，以减短超车的时间。

3) 根据自车和被超车的速度，保持好两车间的安全间距。

(4) 超越后的注意事项

1) 超越后继续保持直行，驶离被超车约 30m(米)(可以看见被超车全车车身)时，打开右转向灯。

2) 缓缓向右转动转向盘，进入正常车道后回正方向，关闭右转向灯，完成超车全过程。



◆◆ 3 超车过程中有哪些注意重点 ◆◆

超车过程分几个阶段，每个阶段都有注意侧重点：

(1) 产生超车意向，在还未实施超车前，注意重点应主要放在车后：一是注意有无跟行的车辆；二是注意跟行车辆有无超车的动向。

(2) 发出超车信号，即开启左转向灯，变更车道进入道路左侧。此时，注意重点应放在被超车的前方右侧路面，注意有无同向行驶的其他机动车辆、非机动车辆以及行人。

(3) 准备加速超越被超车时，应注意对面有无驶来的车辆，并根据路况、地形及来车的车型，对其速度做出估量。

(4) 接近被超车，安全距离即将用尽时，要密切注意被超车的行驶轨迹，以防其突然左转或掉头。

(5) 在与被超车齐头并进时，要密切注意被超车为躲避路右障碍(如石块、洼坑、凸坎)而向左调整方向。

(6) 车头越过被超车后，要从右侧后视镜注意被超车的车头有无偏向自车车尾的迹象。

(7) 超越被超车后，用右侧后视镜注意与被超车之间拉开的纵向距离，在不影响被超车安全行驶时，才将转向盘右转驶回正常车道。

注意重点应随超车过程的推进不断进行转移，一环紧扣一环，任何一环都不允许懈怠，一旦发现不利于安全的迹象出现，驾驶人就应立即作出反应，直至中止超车。

◆◆ 4 超车时应有哪些防范准备 ◆◆

在超车过程中，对观察到的情况应立即做出判断，并实施相应措施加以防范。也就是要在观察的同时就做好防范准备，防范意识

是超前性的，防范措施是准备好了的，只有在这种状态下，才能保证超车万无一失。

超车应预先做好以下防范准备：

(1) **减速准备。**踏踩加速踏板的右脚在加速超车的同时，随时准备立即抬起，并做好转移到制动踏板上的准备。

(2) **调整方向的准备。**在尽量保持超车直行的前提下，根据道路情况随时对行进方向作出调整，以保证与被超车之间的安全侧向距离。

(3) **停止超车的准备。**超车时经常出现因观察不细、估计失准，使超车无法继续的情景。例如，因观察不细没有发现被超车前方的路障，正在超越时，被超车为躲避路障，方向突然向左大幅度转来；因对面来车的速度太快，正在超车时，有可能发生三车相会的险情；与被超车齐头并进时，被超车让车不让速，两车形成竞速的态势等。当这些情况一旦出现，就应当机立断，中止超车，立即踏下制动踏板做大幅度减速，将车退回到被超车的后方跟行。

(4) **立即停车的准备。**当因情况危急，超车无法进行，想退回到被超车车后的意愿也已无法实现时，就应立即停车，以减缓险情压力。

◆◆ 5 哪些行为容易引发超车事故 ◆◆

超车过程中出现意外在所难免，关键是超车时要有所警觉，一旦察觉有碍超车安全的蛛丝马迹，就应立即加以防范。怕就怕险情出现后，驾驶人不以为然，逞强好胜，抱着侥幸心理，将尚存的一线回旋余地用尽，自己将自己逼进死胡同。

容易引发超车事故的行为有：

(1) 已经发现有车超越，自己不但不避让，反而还要超越前车。

(2) 前车还未作避让，就从左侧强超，逼迫前车靠右，甚至停车。

(3) 已经看到前车开启左转向灯，发出左转或掉头信号，不但不作避让，反而加速，欲抢在此车前通过。

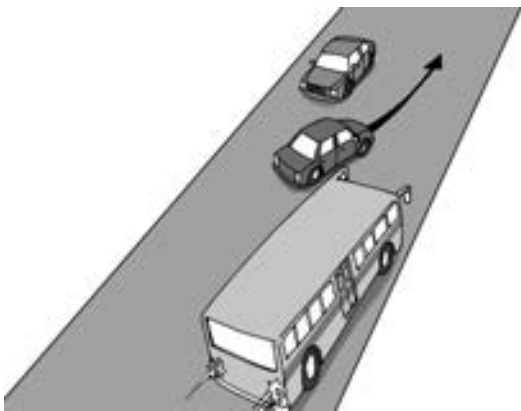
(4) 与被超车齐头并进时，已发现被超车车头向左急速压来，



不但不减速，反而加速抢道。

(5) 已经看到与对面来车可能在超车点会车，但仍不作减速或退回，照样加速超越，逼迫对面来车靠边或停驶。

(6) 还未驶离被超车，为躲避前方来车或障碍，向右急转转向盘迫使被超车停驶或下路。



(7) 专门恶作剧。车头刚刚超出被超车车头，就向右急转方向，别向对方；更有甚者，刚刚驶离被超车就向右急转方向抢占被超车道，并采取紧急制动，欲置被超车于“死地”。



以上行为极易引发重特大交通事故，驾车新手们一定要引以为戒！

◆◆ 6 哪些情况下坚决不超车 ◆◆

除了道路交通安全法禁超条款所列情景坚决不超车外，遇有以下情况时，驾驶人也要做到坚决不超车：

- (1) 前方路况复杂，自己发出超车信号后，前车没有做出让超表示时。
- (2) 对前车前方路况不明，对前车去向无法判断时。
- (3) 遇有恶劣气候，如大风扬尘、降雨、落雪、大雾天气，视线严重受阻时。
- (4) 看到或知道(熟悉)前方道路有通往乡村的岔路、小道，但又无法判断从这些岔路小道有无正在驶出路口的车辆时。
- (5) 看到前方路左或路右有停放的车辆，但无法判断停放车辆是否会起步驶向路中，且又无法知晓停放车辆的背后有无人、车会突然驶出时。
- (6) 临近坡峰或拱桥顶端时。
- (7) 下长坡或下陡坡两车速度接近，超车用时过长时。

◆◆ 7 让超的基本方法及注意事项 ◆◆

行进中的车辆听到车后鸣笛，就要警觉有超车驶来，第一反应是先从后视镜观察车辆左侧后方情况，如果有车跟行，并且跟行车辆的左转向灯闪烁，就应认定跟行车有超车意图。为使超车顺利通过，应作以下让超操作：

(1) 决定是否让超。首先对前方道路情况及路上用路者情况进行观察，如果路面宽阔平坦，没有障碍，且没有其他慢行的机动车、非机动车、行人占用右侧路面时，则应打开右转向灯将车靠向路右，并附以手势示意让超。如若路前或路右存在其他用路者时，则应安全超过这些用路者后，再做让超示意。

(2) 做出让超示意后，应立即放慢车速，以便让超车快速通过，



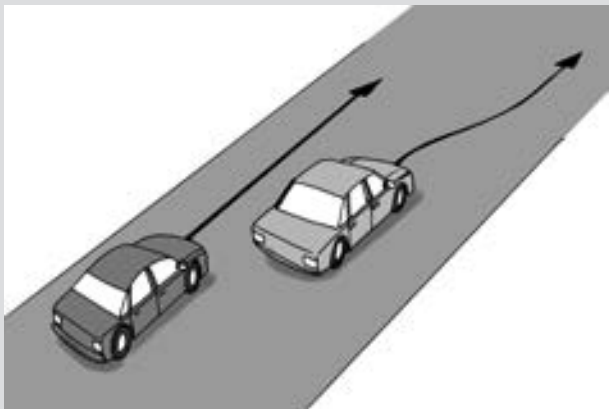
并将车靠向路右边缘，有意拉大与超车之间的横向间距。

(3) 让车超越后不要立即向左转向，应用左侧后视镜继续观察有无跟超的车辆，如有，应仍然保持直行状态，待跟超车全部超越后，再将车开回到正常路线。

(4) 驶回正常路线时，应将右转向灯关闭，开启左转向灯，在向左缓转方向的同时开始加速，将车辆恢复到原车道、原速度。

让超注意事项：

- 1) 道路情况允许超车时，应做出让超表示，不得故意压道不让。
- 2) 道路情况复杂，让超存在危险时，被超车应在避过险情后再让。
- 3) 让道的同时一定要让速，否则并行或竞速的危险性很大。



- 4) 遇有强超的车辆，向右避让存在危险时，应紧急减速，甚至停车。不得因躲避右侧车辆或障碍向左急转方向。

◆◆ 8 会车的基本方法和原则 ◆◆

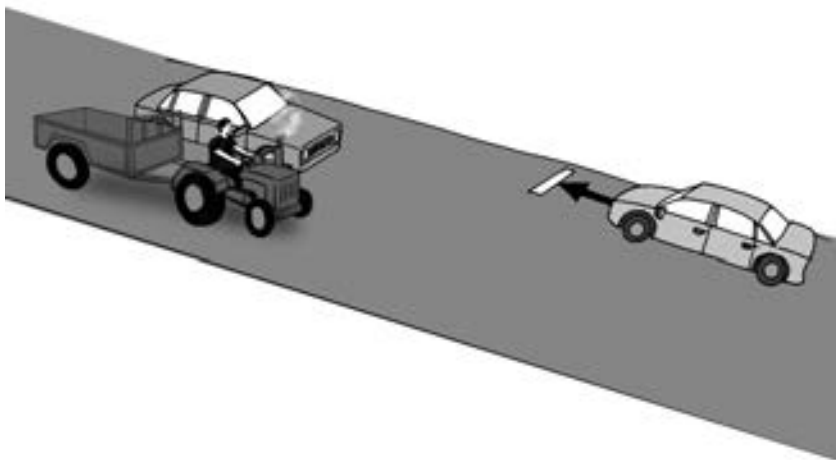
会车也叫交织，是驾驶中发生最为频繁的事情，同时也是最易发生侧碰、侧刮事故的驾驶环节。会车的基本原则是：提前利用加速踏

板调整车速，将可能形成的多重交织，通过错车技巧尽可能地变为单车与单车之间的交织，使会车时的路面变得相对宽松。遇到窄路、涵洞、窄桥、隧道或者只能单行通过的路段时，会车双方应主动做到礼让。三先，即先慢、先让、先停，在确保安全时才去交会。

(1) 会车操作程序

1) 看到对面来车时，首先调整车速，争取在宽松平坦的路面上交会。如果前方路右有慢速行驶的机动车辆、非机动车辆和行人，且距来车尚远时，可以加速超越前方用路者后再作减速；如若离来车较近，则应迅速减速，并靠右跟行其他用路者。

2) 自己前方没有其他用路者，但来车前方有其他用路者时，要视来车的动态意图加以处理。来车在超越其他用路者时，自己应放慢车速，有意拉大与来车的距离，待来车超越其他用路者后，再与其交会。



当看到来车没有超越其他用路者的意图，则自车无需减速，保证有安全的侧向距离则可通过。

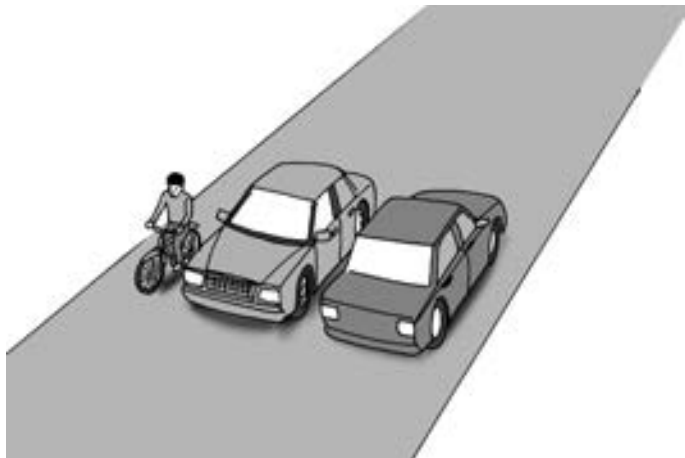
3) 自车前方路线出现障碍，左绕才能通过时，要在不影响对面来车通行的前提下绕行；当来车也要通过时，应主动停车避让。



4) 来车前方出现障碍，且来车提前到达时，应让来车优先通过，然后自车再通过。

(2) 会车注意事项

- 1) 避免在来车超车时会车。
- 2) 避免会车双方在超越路右慢行的机动车、非机动车和行人时会车。



- 3) 避免在障碍物一侧会车。
- 4) 避免在只能单行的路段，两车互不相让，发生交通堵塞。



5) 冰雪路面会车，应有意加大两车间的横向距离，保持匀速行驶，不突然减速或加速，慎用紧急制动，以防侧滑。

6) 会车后，注意来车后方突然驶出其他车辆，特别是大型客货车后往往有轿车驶出。

◆◆ 9 特殊路段会车的让车规定 ◆◆

特殊路段会车，应按以下规定让车：

(1) 在狭窄的坡道上会车，下坡车应让上坡车，但下坡车已行至中途，而上坡车还未上坡时，上坡车应让下坡车先行。

(2) 在傍山险路会车时，靠山体一侧的车辆应让临沟谷一侧的车辆先行。

(3) 路遇障碍物只能单车通行时，应让右方无障碍的一方先行。

◆◆ 10 该让不让的五种会车危险操作 ◆◆

“该让不让必有后患”。许多会车事故都是在该让不让时造成的。经总结，该让不让的危险操作，一般都伴有不健康的心态，大致可分为以下五类：

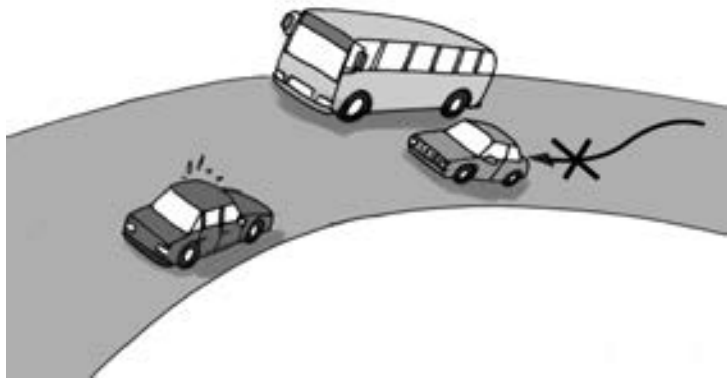
(1) 受麻痹思想支配，已经看到来车超宽，却让车滞后，等到两车接近时才匆忙避让，当避让不及、操作失误时造成事故。

(2) 窄路会车，争先占道，谁都怕吃小亏，结果相撞一起，都吃了大亏。

(3) 为了自己一时方便，争时间、抢速度，在弯道处强占对方车道，迫使来车无所适从，相撞在一起。

(4) 受侥幸心理影响，雨雪路面勉强会车，横向间距太小，在慌张心理下，急松加速踏板或猛踩制动踏板，使车辆摆尾，发生侧碰事故。

(5) 嫌操作麻烦，夜间会车不闭远光灯，使对方目眩后方向失准，朝自己的车辆撞过来。



上述五种操作都十分危险，一定要从日常做起，加以克服！

◆◆ 11 该避不避的三种会车危险情况 ◆◆

会车时，有些情况是必须停车避让的，否则后果不堪设想。有三种情况应引以为戒：

(1) 来车抢先绕行前方障碍，所剩路面不能满足通过时，强硬通过。

(2) 来车强行超车，并已经占用了大幅路面，自己气愤执理不让，不减速，不避让，专门与来车在超车点相挤。

(3) 来车横行霸道，一直在路中央行驶，自己见状以牙还牙，眼睁睁看着两车相撞一起。

如前所述，都是来车率先违章或操作失误的事例，许多驾驶人认为既然是对方失误，那发生事故的责任也应由对方承担，那咱也来个“横”的，你不仁我不义，这样一来往往两败俱伤。回头反思，遇到这类情况还是以宽容、谅解为好，失误和错误谁都难免，你现在能原谅别人，当你出现失误或一时糊涂犯错

时，别人才有可能原谅你。处理这类险情最稳妥的办法是：你违规我原谅，你抢道我避让，你抢速我停驶。

◆◆ 12 各种路况下的跟车技巧及纵向保持间距 ◆◆

跟行的利害关系不能一概而论，要根据路况加以区分，扬利避害，会使驾驶变得更加安全、轻松，下面我们以不同路况分述跟行的操作技巧。

(1) 在车流量较大的高速公路上跟行，不失为一种较为轻松的好办法，这种跟行可形象地喻为“随流而行”，它的好处在于减少了许多超车和被超的可能，行进中相互交织的次数大幅下降，安全的保证率便也随之提高。

(2) 雾中跟行，要掌握好与前车间的纵向距离。雾中跟行会使观察范围缩小，注意点更加明确。因有前车引领，提供参照，不用担心会驶下路缘。

(3) 夜间跟行，会使灯照区域扩大，在前车的引领下，对路况看得更加明确，更易发现道路两侧的行人动态。因前车遮挡，可以减弱目眩，会车时的横向间距也较容易把握。但夜间跟行不宜开启远光灯，否则前车会因后视镜反光影响驾驶。

(4) 雨雪天跟行，应加大纵向间距，否则前车甩起的污泥浊水会扑在前风窗玻璃上。因路面湿滑，制动距离延长，如果跟行纵距太近，容易发生追尾事故。

(5) 沙石、搓板路面跟行，因制动距离延长、沙尘阻挡视线，则必须加大与前车之间的纵向距离。其距离应根据扬尘情况而定，跟行车应避在扬尘区以外。

(6) 上坡路跟行。因上坡路车速较慢，可适当缩短跟行距离，如前车或快或慢时，自车可选一个较低档位，匀速跟进。但在前车停车时，则应拉大与前车的距离，以防前车起步时后溜。

(7) 下坡路跟行，应适当延长两车前后间的距离。因下坡时车



身重量会形成一种向下的推力，加快行驶速度，使制动距离延长。如果跟行纵距太近，前车紧急制动时，很容易造成追尾事故。



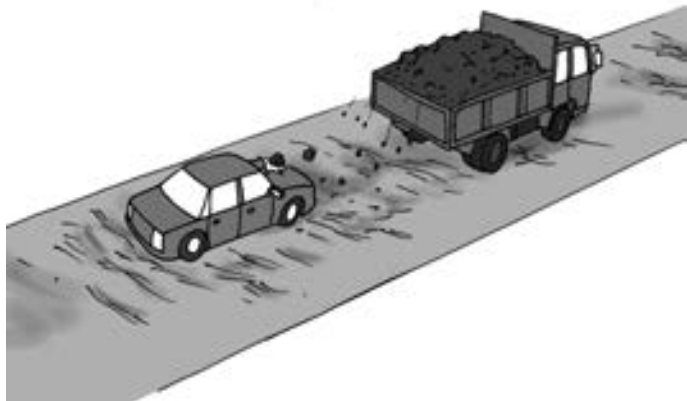
跟行的纵向保持间距，约是行驶速度值的公里(千米)数。冰雪路面跟行，应延长至2倍；雨天和下坡路跟行，约延长1.5倍为宜。



◆◆ 13 小车跟行大车不宜太近 ◆◆

小车跟行大车不宜太近的原因，主要有以下三点：

(1) 由于修路人完工后道路现场的石块等垃圾未做清理，运石料的车辆装载不牢，在遇颠簸后石块滑落路上，小车跟行大车且车速较快时，大车可以骑行通过路障，小车因底盘较低，骑行不过又躲闪不及时，很容易引发交通事故。



(2) 小车跟行大车，小车视线被大车完全遮挡，前方路况无从知晓，如在行进路线上出现较宽、较深的洼坑，大车可以骑行通过，小车因轮距较窄，骑行不过又躲闪不及时，很容易对安全形成威胁。

(3) 因以上两种情况或别的原因，小车跟行大车时，小车方向的调整要比大车频繁得多，如若小车向左闪避时，正好对面有车驶来，则必然对来车形成突然窜出的感觉，如双方躲避不力，很容易发生左前角相撞事故。

因以上原因，小车跟行大车时要格外小心：一是跟行速度不要太快；二是跟行纵距不要太近。



◆◆ 14 小车在雨雪路面为何常常追尾大车 ◆◆

小车在雨雪路面追尾大车的原因大致有下列四点：

(1) **水膜现象**。雨天路湿，胎面与路面之间会形成一层薄薄的水膜。这层水膜对重型车辆的制动距离影响不大，但对小车则影响严重。也就是，在同样的车速下，大车可以较轻松地将车停住，而小车则很难做到，当无处躲避时，只能照直撞向前车尾部。

(2) **附着系数小**。雨雪路面的附着系数比干燥路面小得多，在较小的附着系数下，大车一般由双轮驱动，而小车却是由单轮驱动，与地面接触的轮胎数，大车远多于小车。因此，在雨雪路面上制动时，大车比小车的制动距离要短，也相对平稳得多。如若小车跟行大车依然保持正常气候下的距离，大车一旦制动，跟行的小车就很难控制车距。

(3) **因小车驾驶人缺乏以上知识，跟行的纵向距离拉得太近**。雨雪天仍然按照正常气候下的距离跟行，看似没有缩短跟行距离，其实，跟行距离不作延长便可认为是跟得太近了。

(4) **跟行车处理情况比前车滞后**。跟行车一般都是在发现前车减速、转向或停车时，自己才跟着作出反映。如若跟行车驾驶人精力分散，处理情况的时间会更加滞后，可能形成的险情也就更加严重。

总结以上情况，在雨雪路面，小车跟行大车最安全、最有效的方法就是拉大跟行距离，并密切注意前车动向，随时作出应急反应。

◆◆ 15 跟行出租车应注意的问题 ◆◆

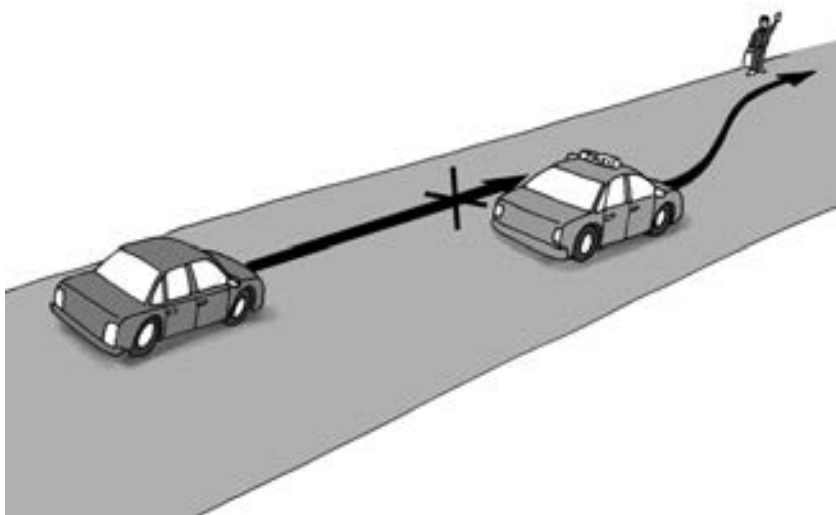
城市出租车为招揽生意，注意面较宽，其行驶轨迹无法确定。尽管如此，也有规律可循，现总结如下：

(1) 出租车行驶规律

1) 突然向右变更车道。出租车驾驶人发现前方路右有人招手租车时, 还未打开变更车道的右转向灯, 就将车开向公路右侧。

2) 经常采取紧急制动。出租车即将驶过路右行人时, 才发现行人招手, 便采取紧急制动, 边减速边转方向, 将车大角度转向路右。

3) 突然驶向路左。发现前方路左有人招手, 突然跨越左侧车道、公路中心线, 疾速驶向路左。



4) 突然掉头。估计前方没有生意, 在公路中间突然掉头折回。

5) 频繁横穿公路。路左或路右行驶的出租车, 发现公路另一侧有人招手, 突然横穿公路驶向招手人。

(2) 跟行出租车应采取的防范措施

1) 有意拉大与出租车的跟行距离, 并密切注意其行驶动态。

2) 不从出租车右侧超车, 以防突然右转向。

3) 可以超越时, 从左侧超越, 超越时要给足信号, 等待其做出让超表示后再超。

4) 超越出租车或与出租车会车时, 应有意拉大两车间的横向间



距，并做好制动停车准备。

◆◆ 16 前车紧急制动时的躲避方法 ◆◆

前车突然紧急制动，使跟行车措手不及的情况经常发生，遇此情况可用以下方法进行躲避：

(1) 估计前方仅有的距离能否将车停住，如果能够停住，应充分利用这段距离，立即采取紧急制动。

(2) 观察路右有无可以穿插的空间，如有路肩或硬化的人行道可以利用时，可驾车驶上路肩进行躲避。

(3) 观察路左有无可以利用的路面，必要时宁可违规跨越中心实线，或者将车撞进隔离带、隔离栏，也要保全自己和乘员的生命。

(4) 向左或向右进行闪避时，没有 ABS 的车辆不可将制动踏死，否则会转不动转向盘。遇此情况应采用点制动（俗称点刹）的方法，一边制动一边转向，双管齐下将车插向两侧。

(5) 向两侧穿插时，尽量避免对后方两侧的车辆形成威胁，否则会引起连环追尾。

◆◆ 17 如何预防被跟行车追尾 ◆◆

尽管跟行车追尾对自己造成的伤害不大，但对跟行车来讲却是人命关天的大事。追尾事故很容易造成跟行车前排人员伤亡。因自我失误伤害了他人，将给自己的心灵留下终身抹不去的阴影。

预防被跟行车追尾，经总结有以下三种方法：

(1) 准确判断与跟行车的纵向距离。与跟行车纵向距离的把握，会直接影响制动力度、变更车道的时机、转向角度的大小等关键性操作。前后两车间的距离拉得较长，制动时的力度就可以大些，变更车道的时机可以适当提前，转向角度也可以相对放大；如果两车间的前后距离较近，操作则与其相反。

准确判断要通过后视镜来完成，而后视镜大多是凸面镜体，尽

管它的视野开阔，但从镜中看到的情况与实际情况相差很远。驾驶人要想通过后视镜准确把握与跟行车的实际距离，需要在平时进行专门练习，其方法是：利用不同车型的车辆作模拟，分别停在练习场地，然后将自己的车开到模拟车前，在不同的距离段停车，从后视镜观察模拟车在镜面中的位置和大小，并将它们默记在心中，以此作为判断实际距离时的参照，再通过一段时间的实践摸索，镜面上的影像距离就会与实际距离相差无几。

(2) 预告跟行车纵向间距太近。从后视镜得知跟行车跟得过近时，应采取轻点制动踏板的方法进行预告。轻点制动踏板时，制动灯会连续闪烁，行驶速度也不至于降低。跟行车发现前车制动灯闪亮，就会随之减速，从而拉大跟行距离。

(3) 紧急制动预告。自己的车需要紧急制动时，应随之想到不会对跟行车造成威胁，踩下制动踏板的右脚，在还未吃力时，迅速抬高一下，随之再用力踏下，如此操作会使制动灯二次闪亮后，车速才开始骤减。看似一个小小的动作，却给跟行车提供了一个提前反应的机会。

◆◆ 18 怎样克服跟行视线受阻 ◆◆

同类的大型客货车跟行、大型客货车之间跟行、小车跟行大车等跟行情况，都会使跟行车的视线受到阻隔。跟行车的操作是跟着前车动作而动的，假如前车行进速度保持不变，并且长时间保持直行状态，跟行车驾驶人很容易因视觉单一而产生迷钝感觉，这对行进中的车辆来说，是十分可怕的。由此可见，克服视线受阻便可以消除视觉单一，二者有互补作用。

克服视线受阻的方法：

(1) 有意拉大与跟行车的距离。跟行一段路程，感觉视觉单一产生迷钝感觉时，应有意拉大与前车的距离。与前车拉开的距离越长，视野就放得越宽，有助于恢复视觉，提醒神经。

(2) 利用路幅，错位行驶。跟行时，不要照直跟在前车尾后，



前车随从车队时，如果路幅允许，可向左闪出部分车身，驾驶人便可在关照前车的同时，看到前方更远的地方。如果向左的空间紧张，可以向右闪出车身。通过这样左右错位行驶，便可使视野变得开阔，视觉得到调节。

七、特殊气候、时段条件下的驾驶技巧



◆◆ 1 大风天行车技巧 ◆◆

春季，我国北方地区风天较多，遇大风时，驾驶人应根据风向、装载、道路等情况，认真做好以下几点：

(1) **检查装载情况。**路遇大风，应将车停在避风的地方，认真检查装载物品是否牢靠，运载原煤、焦炭或其他容易吹落的物资时，应加盖篷布，系牢篷绳，以防散落物伤及来往的车辆和行人；运输体积较大、重量较轻的物品时，要重新捆绑、紧定；装载较高时，应避开风头后再行，以免遇横风将车吹翻。

(2) **遇顺风时要减速行驶。**受风力作用，顺风车跑起来比平时更加轻松，制动距离也会因此而延长，特别是在跟行的情况下，要注意拉大与前车的距离。

(3) **逆行时要深踩加速踏板。**因风力增加的阻力，在加速踏板同样位置下，车有动力不足的感觉。特别在上坡路段，感觉更加明显，为抵消风力作用，加速踏板就要适量加深。

(4) **遇横风时要控稳转向盘，慢速行进。**在横风中行驶，车身被阵风推搡，在不停地左右晃动，转向盘也向风头偏转着一个角度，两个前轮被阵风吹得不停地摇摆，行驶方向每时每刻都在不停调整之中。对转向盘的掌控，既不能抱得太死，也不能任其摆动，应当“刚中有柔，柔中带刚”。行驶速度以中速为宜，车速越快，对方向的掌控越加吃力。

(5) **遇转弯时要及时调整驾驶。**风天，汽车不可能朝一个方向





行驶，遇到转弯改变行进方向时，车身迎风的方向也在改变，在风力的不同影响下，操作方法也应随之调整。

(6) **注意后方来车。**风天驾驶，驾驶人一般都关闭了车窗，加上风声影响，对车后超车的鸣笛声很难听见，这就需要每隔一段时间用后视镜观察一番车后，如有来车，及时避让。

(7) **遇自行车或行人要早减速、多鸣笛。**自行车在大风天行走，左右摇摆的幅度很大，遇强风时，经常有骑车人控制不住自行车的行驶方向。因此，发现前方自行车行走不稳时，要早减速、多鸣笛，做好预防意外的准备。



风天会严重影响行人的视线和听力，路上经常有人为避风抱头奔跑，有的人被风沙侵入眼中站在路中揉眼，路遇这些情况时，一定要提前减速，多用喇叭提醒，谨慎避让才是。

◆◆ 2 雨天行车技巧 ◆◆

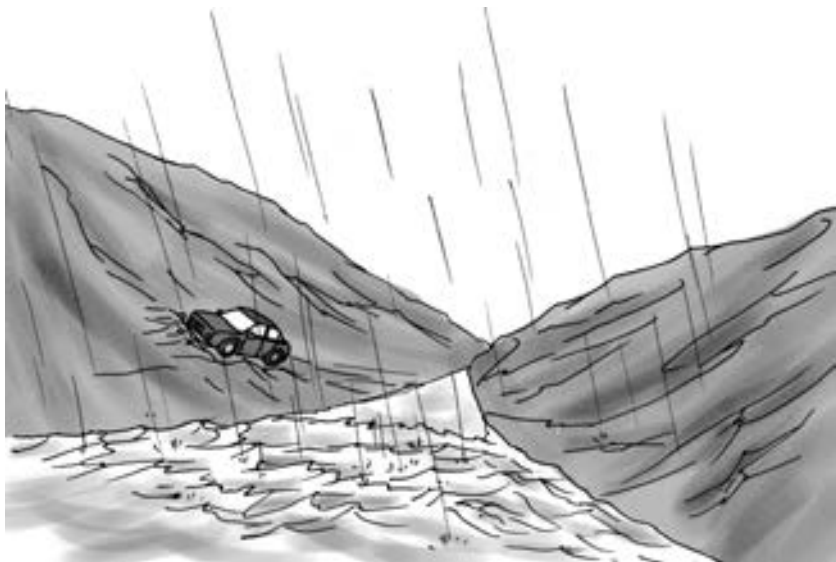
雨天行车会给驾驶带来诸多不便，雨帘会遮挡视线，雨声会影响听力，路面上的雨水、泥泞会使附着力下降，制动距离延长，转弯时车速稍快或制动稍急，就会出现侧滑，路基疏松时还会出现路面塌陷等。对于这些情况，驾驶人应做到以下几点：

(1) **慢速行驶**。中雨时，车速应控制在40km/h(公里/小时)为宜；小雨时，可适当提高车速；如遇大雨，以20km/h(公里/小时)的速度行驶便可以了。遇到暴雨，落到车窗玻璃的雨水来不及刮去会严重影响视线，驾驶人应立即选择宽阔路面停驶，并开启示宽灯、报警灯，以提示后后来车注意。

(2) **转弯时预防侧滑**。每遇转弯要提前抬起加速踏板，利用车辆惯性缓慢通过，争取做到中途不加速、不制动。遇有急弯时，要提前鸣笛，沿着自己的行驶路线行驶。

(3) **雨天尽量不超车**。雨天超车的条件比平时要求较高，只能在视线清晰、路面宽阔、平坦无积水的条件下进行；否则，以跟行为宜。

(4) **会车时拉大横向间距**。雨天会车，来车往往因躲避积水而突然改变行驶路线，将车驶向路中，甚至于占用我方车道。鉴于这种情况，每遇会车，就要提前用加速踏板控速的方法，将车位调整到较为宽阔的路段进行交会。交会时的横向距离应尽量拉大，防止溅起的水花泼向对方，或因制动侧滑发生侧刮事故。





(5) 遇有积水横陈路面时的驾驶技巧。应沿着前车压下的轮迹通过，无轮迹可依时，应停车观察，选择积水较浅处通过。通过后要及时检查制动效果，如果制动距离延长，证明轮鼓里进水，应采用制动的方法让轮鼓升温，使制动力恢复正常。

(6) 遇洪水时的驾驶技巧。在山区的谷地行车，遇洪水沿路面冲下时，应迅速将车开上附近的小丘、山梁进行躲避，待洪水过后再行。

(7) 在沿河堤的路上行驶，应尽量靠近公路里侧行驶。超车、会车要更加小心，不要太靠近边缘，以防因河堤土方疏松而发生塌陷。

(8) 路遇行人或自行车，应提前放慢速度，并鸣笛提示，尽量给他们留出便于行走的路面。遇到横穿公路的情况时，切不要与他们抢道。交会时，应防止甩出的浊水溅到他们身上。

(9) 雨路行驶要慎用制动。因水膜现象容易使制动时打滑，需要减速时应以加速踏板控速为主；情况紧急非用制动不可时，要缓缓加力，感觉车尾侧滑就要立即抬起制动踏板，待侧滑消除后再缓缓踏下。

(10) 雨天行车注意休息。因雨中驾驶耗费精力，驾驶人容易疲劳，途中要适时安排休息，以恢复体力，保证路途安全。

◆◆ 3 雪天行车技巧 ◆◆

冬季驾车远行，要预先关注气象预报，如在行驶区域或出行时间内存在降雪可能，就要在出发前首先做好两项准备。一是要修整、恢复车辆，主要事项有：实施防冻保温措施，给发动机盖加装保温罩，加足冷却液，检查节温器工作状况，检查蓄电池电解液浓度，并进行调整，检查暖气设备、去霜设备工作是否正常；对制动系统的关键部位进行检查调整，如是“前盘后鼓”式车辆，检查前盘制动摩擦片的磨损情况，如磨损严重，应更换摩擦片；检查后鼓制动蹄片的间隙是否过大，调整后应上路试车，排除制动跑偏现象，使

左右两侧的制动力保持一致，然后调整驻车制动器，保证良好的工作状态；对转向系统进行检查调整，检查转向盘游动间隙是否过大或过小，检查横直拉杆各球头关节是否有间隙过大现象，进行调整后，加注润滑脂进行润滑。二是要备齐防雪用具，首先要带上防滑链，路途中一旦降雪，就可及时安装；带上喷灯、千斤顶、垫木、拖绳、铁锹、凿子、铁锤等必备用具，以备应急所用。

(1) 雪路容易发生的预见性隐患

1) 因摩擦系数大幅下降，制动距离显著延长，车速稍快就会出现“刹不住”的现象。

2) 制动跑偏。遇有情况采取制动时，制动力稍大，就会出现车辆甩尾、横滑、原地转圈的现象。

3) 起步困难。特别是在上坡道上起步，如方法欠妥，驱动轮很容易在原地空转，车辆不能起步。

4) 弯道方向失控。因过往车辆的横向摩擦，弯道路面往往比冰路还滑，如车速稍快，驾驶稍有失误，方向就会失控。

5) 车辆掉下路基。因大雪将路面覆盖，路面没有车辙可依，路侧又无路缘、树木作为参照，观察稍有不慎，车辆就会在不知不觉中掉下路基。

6) 视觉容易疲劳。因雪地反光眩目，驾驶时间稍长，驾驶人就会流泪，在视力下降的同时引起视觉疲劳。

(2) 雪路行车的防范性措施

1) 为提高雪路与胎面的摩擦系数，可给轮胎安装防滑链。防滑链的松紧度，宜紧不宜松，太松时不仅起不到防滑效果，还会给行驶带来不便。

2) 为防眩目，驾驶人应佩戴适合自己的有色墨镜。

3) 严格控制车速。用师傅们的话说，在雪中行车，再好的技术也不如一个“慢”字。在二级公路行驶，最高车速不宜超过40km/h(公里/小时)；在一级专用公路或高速公路行驶，最高车速不超过60km/h(公里/小时)；遇有超车或会车时，速度还要酌情减慢；在一些特殊路段，如窄路、弯道、桥梁、隧道行驶时，车速不



宜超过 20km/h(公里/小时)；在繁华街道、窄巷行车，保持怠速蠕行即可，所要坚守的原则是：遇有情况，可以将车立即停住。

4) 尽量保持匀速行驶。雪地驾驶不宜频繁加减档，应选择一个较低的档位，稳踏加速踏板，匀速行进。在调整车速时，加速踏板应“缓踏缓放”，如若“踏放”过急，就会出现甩尾现象。

5) 转弯处提前降速。因为转弯处特别滑，遇情况制动时，会加剧险情。为避免使用制动或少用制动，就要在转弯前及早采取措施，用缓行的方法通过弯道；在弯道处要时刻警惕对向来车失控，发现情况危急时，应在避让的同时迅速降低一个档位，用发动机牵阻作用来降低车速，若速度还快时，宜用驻车制动器缓拉缓放的方法将车停住，待避过险情后再行。

6) 起步减小驱动力。雪路起步，宜将变速杆置于比平时起步高一级的档位，并用离合器半联动的方法，在离合器似接合非接合时，作较长停留；供油要徐缓，等车辆向前蠕行时，再将离合器全部抬起，起步后要迅速减少供油，以防车辆突然前穿。

7) 行驶中尽量不超车。雪路行车要尽可能地避免车与车之间的冲突与交织，会车交织难以避免，超车交织却全可由驾驶人来掌控。雪路超车的条件要求比平时更加苛刻，稍有不慎，极易引发交通事故。

8) 拉大跟行距离。雪路跟行，在同样车速下，应比平时加大两倍以上距离，如遇结冰的路段，则应加大 4~5 倍。跟行时，应密切注意前车行驶状态，一旦前车制动灯闪亮，自己就应立刻做出减速反应，谨防追尾。下长坡时不宜跟行，最好等前车驶远后，自车再下坡。

9) 慎用制动。雪路行车尽量避免使用脚制动器，平路行驶应以加速踏板控速为主，若车速尚快时，可用间歇拉动驻车制动器操纵杆的方法减慢车速。非用脚制动不可时，要缓慢下踏制动踏板，起到制动效果时就应停止加力；在加力时，要密切注意车辆有无甩尾现象，一旦发现就应立即抬起踏板，待车身回正后，再缓缓踏下制动踏板，如此反复，将车速减慢。

10) 下山制动以发动机牵阻为主。下山时应按路况选择低档位行进，下陡坡宜用一档或二档，下长坡宜用三档和四档，一旦发现车速尚快，就要用抢档的方法再降低一个档位，抢档前要预先想好要换入的档位，动作要快、要准，尽量缩短停留在空档位上的时间，使速度变换更加连贯圆润。

◆◆ 4 雾天行车技巧 ◆◆

雾天给行车带来的最大不便是，因雾障遮挡视线，使驾驶人的观察范围变得非常狭窄，加之雾气降落会打湿路面，延长了制动距离，因此许多事故都是因发现情况滞后、制动时不能立即停车造成的。

(1) 雾天行车容易发生的预见性隐患

1) 雾天驾车没有采取相应措施，或者采取措施不力，对面来车和跟行车辆不能及时发现自己的车，自己也不能及时发现这些车辆已经临近，突然发现时，处理情况的时机已经欠晚。

2) 因观察不周，贸然超车，在超车时正好与对面来车相遇，在匆忙躲闪时刮蹭到一起。

3) 因选择路段不力，会车时的路段狭窄，相会时的横向间距太小，制动时有一方出现甩尾现象，两车侧碰、侧刮到一起。

4) 停车措施不力，停车点位置选择失当，被跟行车追尾。

(2) 雾天行车防范性措施

1) 发现对方来车亮着前照灯(俗称大灯)驶来，就应做出前方可能有雾的思想准备。

2) 驶入起雾路段，应立即开启前后雾灯、示宽灯和报警闪光灯，并将左侧门窗玻璃落下2/3，减速慢行。行进中注意观察前后两方的来车，并多用喇叭提示对方。

3) 雾中行驶，在没有十分把握时，不要超车，非超不可时，一定要在前车让超、前方可视距离足以满足超车时，再迅速超越。

4) 遇有会车时，应开启前照灯，用远近光灯互换的方法提示对



方。能见度太低时，可以鸣笛互相提示，用声音信息弥补视觉信息的不足。

5) 需要停车时，应向后方的跟行车发出信号。其方法是，在抬起加速踏板车辆自动减速的同时，用右脚连续不断地踏踩制动踏板，使制动灯连续闪亮来提醒跟行车辆，停车过程要放慢，制动的距离要拉长，停车后不要立即熄火，应继续开启灯光设备，以防跟行车追尾。

6) 需要停车排除故障时，最好将车驶离公路。可选择路侧的饭店、旅馆和加油站停车。如在高速公路行车时，可将车开入紧急避车道、生活服务区等场所进行停泊。雾中谨防长时间在公路上停车，不论采取什么手段，都存在很大隐患。非停不可时，车上人员应下车远离。

7) 雾天跟行较为省力，但跟行车距要保持适中，跟行纵距太远便失去了跟行的意义；跟行距离太近，当前车减速、制动发现较晚时，容易发生追尾。跟行时应关闭前照灯，以防前车眩目，前车有与自己换位的意图时，自己应主动引领，感觉疲劳时再作换位，能这样互相引领，效果最佳。

8) 在有画线的路段，应以路中或路缘白线作为参照，但不要跨线行驶。行驶速度应按能见度大小酌情而定，能见度越低，车速越要放慢，当能见度低于10m(米)以下时，应赶快找一个可以驶离公路的地点停车，待雾气减轻后，再驾车上路。

◆◆ 5 春季驾车的注意事项 ◆◆

春季万物复苏，土质路基解冻后，容易出现“翻浆”现象；人体则新陈代谢加快，驾驶时间稍长就会出现困倦，容易迷糊、打瞌睡。

针对以上情况，春季驾车远行应注意做好以下几点：

(1) 保证充足的睡眠。次日驾车远行，当日晚上应排除干扰，安安静静地睡上一个好觉，给次日远行储备充分的体力和精力。

(2) 控制车速。因春季土质路面多有“翻浆”之处，而且路基的色泽变化不大，往往驶到跟前时才能辨别出来，如是载重车辆，仓促处理时，很容易陷入泥坑，路面选择不当时，还容易发生侧翻事故。

(3) 注意发现“翻浆”路段。春季驾车应将视野稍稍放远，注意观察前方较远距离的车辆行驶动向。一般情况下，“翻浆”路段附近会有减速缓行或绕道通过的车辆，一旦发现，就应提前减速做好防范准备。



(4) 路途中出现倦意时，应将右侧车窗玻璃打开，换换室内空气；还可以打开收录机，听听节奏奔放、旋律欢快的乐曲，以振作精神。

(5) 择地休息。春季驾车时间应适当缩短，在混合交通路况下，应每行驶3小时休息一次，高速公路可以每隔1小时休息一次，休息时最好将车驶离公路。在高速公路休息时，最好选择生活服务区。休息时做做深呼吸，放眼做做远眺，吃些水果糖或口香糖，喝点饮料或白水，进行糖分和水分补充。

(6) 注意调节日常饮食。春季，人体新陈代谢加快，驾驶人应注意多吃含蛋白质、维生素、矿物质及含糖量较高的食品，如蛋类、



牛奶、水果和豆制品等，以弥补身体消耗，恢复和增强体能。

(7) 春季行车路遇大风天气时，应按风天的驾驶要求进行操作（前文中已经提及，不再赘述）。

◆◆ 6 阴天行车技巧 ◆◆

阴天事故多发的原因主要有三点：一是因阴雨影响，天空比较昏暗，驾驶人的视野没有晴天时那样开阔；二是较昏暗的空间环境容易影响驾驶人的情绪，开车的心情比较沉闷和压抑；三是阴云密布时，驾驶人往往担心下雨，行驶速度较快，想在良好的环境条件下多赶些路程。

鉴于上述原因，阴天所发生的交通事故，多数是因为驾驶人所获得的信息量不足，加之心情烦躁，在速度较快时强行超车、勉强会车、处理情况滞后等情景下发生的。

阴天驾车时，驾驶人应做好以下几点：

(1) 因视野受限，应有针对性地放慢行驶速度，以弥补因信息量不足对安全行车形成的影响。

(2) 集中精力，加强观察，给判断提供尽可能多的有用信息。

(3) 调节情绪。可以和乘员说说话，聊一些有趣的话题，还可以打开收音机或 CD 机，听听轻松欢快的音乐，并伴音乐低声吟唱，从而使心情得到调节。

(4) 严格遵守交通规则，特别是在超车、会车时，一定要按照操作要领规范自己的驾驶行为，不开“英雄车”、“赌气车”，如对方出现失误，要多忍让，处处把安全放在首位。

◆◆ 7 严寒气候条件下的驾驶技巧 ◆◆

我国北方地区，入冬后便逐渐进入严寒季节。因气温下降，会直接影响到汽车各部件的配合间隙、材质的柔韧性，影响油路、电路机件的做功能力以及发动机的升温与润滑。因此，严寒气候下的

安全驾驶，应以“护车”为主要手段，在首先保证车辆技术状况良好的前提下，才能显示出驾驶方法和技巧的有效性。

(1) 严寒气候条件下可以预见的安全隐患

- 1) 野外停车时间较长，发动机不易起动。
- 2) 起动预热不充分，起动时损坏缸体机件。
- 3) 柴油标号偏低，输油管凝结、堵塞。
- 4) 蓄电池电解液浓度偏低，起动机所需电力不足。
- 5) 停车点选择欠妥，轮胎与地面冻结。
- 6) 回车后冷却水没有放出，缸体冻裂。
- 7) 除霜设备工作不良或除霜方法不到位，使观察范围受限，影响安全驾驶。
- 8) 气压制动的车辆，储气筒存在积水，结冰后堵塞气管，使制动突然失效。

(2) 针对以上情况，应实施以下防范性措施

1) 入冬后应及时进行换季保养。换季保养的主要项目有：更换发动机机油；检查节温器工作情况，并润滑各放水开关和百叶窗的各机械关节，保养除霜、预热、取暖设备，将冷却液更换为防冻冷却液；气压制动的车辆要保养充气泵，清理储气筒，排除输气管内的积垢与积水；保养各轮毂轴承并充分润滑，清理制动鼓内的油污，润滑鼓内制动机械件的各连接关节，检查制动轮缸工作情况；适当调大白金间隙和火花塞间隙；给发动机盖安装保温罩；清理蓄电池极柱，调浓电解液浓度等。

2) 起动时要充分预热。配置有预热装置的车辆，应根据气候情况，至少进行3~5次预热方可起动发动机，没有预热装置的车辆，可用开水、蒸汽进行预热，其方法是，将散热器注水开关和发动机体上的放水开关同时打开，将开水或蒸汽从注水口注入，再通过发动机体上的放水开关将液体或气体从发动机排出，如此反复进行，直至可以轻松地起动发动机。在没有开水和蒸汽的条件下，可以用喷灯烘烤，但如底盘油污过厚时，一定要注意小心引发火灾！

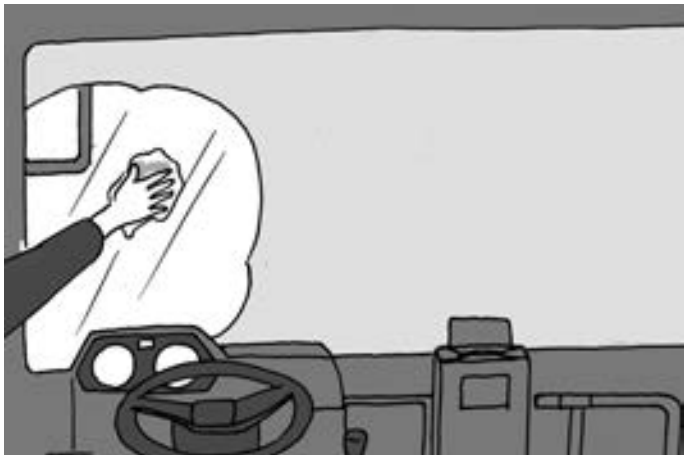
3) 起动后要充分升温。发动机起动后不宜立即起步，还应在怠



速状态下使发动机自动升温，一般要求升高到 40 ~ 50℃ 时起步才较为妥当。

4) 车辆起步后要低速行驶一段路程，待各部件润滑充分后再加速行进。

5) 客车起步后要注意除霜。因车内人员较多，呼出的热气很容易附着在前风窗玻璃上。消除的方法是，将车辆两侧靠前的玻璃窗打开一些，使空气形成对流。有除霜设备的车辆，可起动除霜设备，如霜气仍难去除时，可在前风窗玻璃朝里的一面涂抹酒精或防冻液，霜气便可消除。



6) 野外停车时间较长时，应间歇性起动发动机，间隔时间的长短应以气温情况而定：气温越低，间隔时间就越短；气温在 -20℃ 以下时，应每隔 1h(小时)起动一次发动机。

7) 在有冰雪或水湿的路面上停车，且停车时间较长时，应在轮胎下面垫一些沙土、茅草、麻袋片等，以防胎面与地面冻在一起。

8) 使用标号较高的汽油和燃点较低的柴油。汽油车辆进入冬季后，宜用 93 号、97 号汽油；柴油车辆，气温降至 -14 ~ -5℃ 时，宜用 -20 号柴油；气温下降至 -29 ~ -14℃ 时，可用 -35 号柴油。

9) 放慢行驶速度。冬季行车，车辆的不确定性因素较多，对途

中的速度掌握应持保守态度，万一车辆出现机械故障，也能够有较大的回旋余地。

10) 密切注意仪表板上的故障显示信号。行驶中，一旦发现仪表板上有故障显示信号出现，就要赶快择地停车，待排除故障后才可轻松上路。

◆◆ 8 炎热气候条件下的驾驶技巧 ◆◆

炎热夏季，车辆会因气温影响出现一连串的高温故障，如防范不力，不仅会损坏机件，直接影响出行效果，情况严重时还会由此而引发交通事故，对个人的生命财产造成威胁。因此，必须引起重视，谨慎应对，严加防范。

(1) 炎热气候条件下可以预见的安全隐患

1) 冷却液升高，引起冷却液沸腾(俗称开锅)，车辆行驶无力，直至熄火。

2) 因胎温、胎压过高，引发爆胎事故。

3) 因气温及发动机温度过高，发生气阻现象，使车辆熄火抛锚。

4) 对蓄电池保养不力，引起供电故障，发动机不能起动。

5) 对夏季行人的行走特性缺乏了解，防范措施不力，引发碰撞事故。

(2) 为消除以上预见性隐患，应实施的防范性措施

1) 临近炎热夏季时，对车辆进行防高温保养，保养的主要项目有：紧定风扇传动带，使传动带的松紧度符合技术要求；检查百叶窗开合情况，并保证其可以完全打开；在发动机与输油管中间加隔热层，以防气阻；检查蓄电池电解液面高度，短缺时加注蒸馏水，并疏通蓄电池盖上通气道；检查轮胎气压，可比平时的气压适当放低一些。

2) 为防途中冷却液升高，在将百叶窗全部打开的同时，关键是应保持车辆中速行驶。特别是在上坡路段，应严格避免“高转速、



低速度”行驶，更应避免“拖档”行驶。可行的方法是，提前将变速杆置于较低一级的档位，然后稳踏加速踏板保持中速行驶，感觉动力不足时，提前换入下一级档位。如此操作，冷却液温度一般不会升高。

3) 避免长时间高速行驶。因为长时间高速行驶很容易使胎温、胎压增高，引发爆胎事故，特别是中午 13:00~15:00，正是地面温度较高时段，行车时一定要放慢速度，多做途中休息和检查。

4) 炎热夏季出车，应用塑料壶装满水，放在车上，还应带上毛巾、饮用水、遮阳镜、清凉油、风油精和防暑药品等，以备用。

5) 在通过村镇街道时，应放慢车速，注意观察道路两侧的行人动向，如遇横穿公路找荫凉的行人时，一定做好制动和停车准备，切不可与其抢道；黄昏或晚上通过村镇有树木的路段时，一定注意树下有无坐着或躺着纳凉的人，发现时，应迅速减速，并观察车辆前后交通情况，缓慢绕行通过。

(3) 发生高温故障的处理方法及注意事项

1) 车辆在途中发生冷却液沸腾(开锅)，应选择一处迎风的地点立即停车。停车后仍然保持怠速运行，并打开发动机盖，让温度自然冷却。需要加注冷却液时，要有防护意识，不可贸然将加液盖一下打开，应用毛巾护住手臂，将面部错开一个角度，边拧边压，感觉气压过大时，赶快反手拧上，等气压降低后再试着打开。

2) 发生气阻现象，使发动机熄火后，应利用惯性作用，将车停到一个较为安全的便利地点，打开发动机盖进行自然冷却，如有备用水，可将毛巾打湿，附在汽油泵上进行冷却，如是油管离机体太近引起的气阻，可在二者中间加隔离层以进行隔离。

3) 检查发现胎温、胎压过高时，应赶快找荫凉处进行休息，自然冷却后，胎压便会恢复正常，切不可用浇注凉水的方法来降温、降压，否则，会使轮胎、轮辋变形，甚至老化。

4) 途中爆胎时，不要慌张，应冷静面对，后轮爆胎危险性不大，前轮爆胎一定要掌握正确的操作方法：一是不要采取紧急制动，宜用逐级减档的方法，利用发动机牵阻来降低车速，直至将车停住；

二是避免反向推动转向盘用力过大，推动的力量只要能消除因爆胎引起的偏离度即可。这两点一定要切记，否则极易引发严重后果。



◆◆ 9 黎明行车的注意事项 ◆◆

据测试，在一天24h(小时)内，凌晨1~6时是驾驶人觉醒度最低的时段，6时觉醒度最低。我国北方地区的大部分季节，凌晨6时多处于黎明时分。据事故统计资料显示，黎明时分也是道路交通事故的多发时段。

黎明时分所发生的道路交通事故多属恶性事故。事故类型有：车与车迎头相撞；车辆侧翻路下；车辆轧压、碰撞行人等。

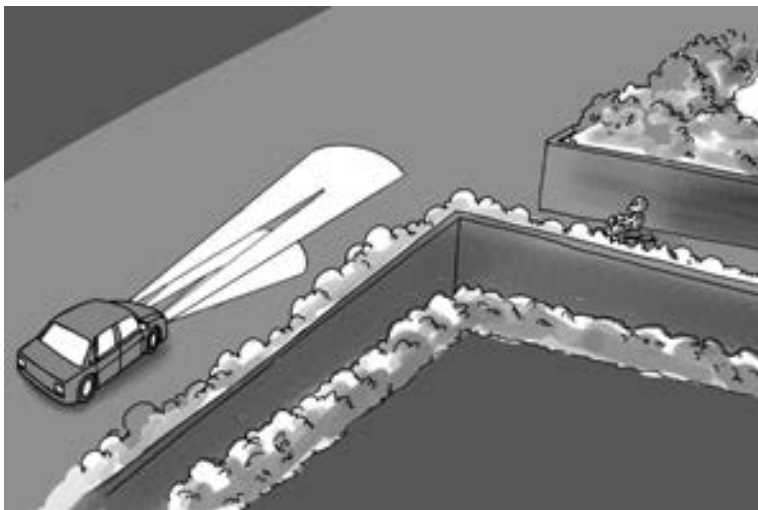
预防黎明事故，应采取以下措施：

(1) 最佳的方法是，午夜后，任务再急也要安排休息，不开熬夜车，不开疲劳车。

(2) 早起赶路时，每遇前后来车，都要小心谨慎，注意观察来车的行驶状态，如有占道行驶，或“蛇行”情况，即可怀疑来车驾驶人在半睡半醒状态下驾车，应尽早将车停在路边让行，并用前照灯闪烁、长鸣笛的方法，惊醒对方注意。



(3) 通过村镇街道时，要注意多转换远、近光灯，通过小巷时可鸣笛提前预示，防止自行车和摩托车从小巷突然驶出。



(4) 路遇自行车或行人时，要密切注意他们的行走动向，宜采取灯光、喇叭并用的方法提醒对方注意。因为早行人一般都刚刚起床，有些人还处在迷钝状态，在公路上会随意行走，而且经常横穿马路，因此在通过他们时，一定要给足他们信号，待他们的行走稳定时，再行通过。

(5) 黎明时分两种光线交接，会对驾驶人的视觉造成很大影响，因此，行车速度不宜太快，保持中速行驶就可以了。

◆◆ 10 黄昏行车的注意事项 ◆◆

黄昏行路难，是多数驾驶人的同感，其原因主要有两个：一个是明暗两种光线交接，即远方、低空明亮，车前道路发暗。不开前照灯感觉模糊，虽打开前照灯但也收不到明显效果。二是夜幕降临，许多赶路人思归心切，行色匆匆而不顾其他。因此，黄昏时的道路交通事故，多数属于高性能机动车与低性能机动车及非机动车、行

人之间发生的碰撞事故。

防范黄昏行车事故，应着重做好以下几点：

(1) 错开时段行车。如是长途车辆，可选择在黄昏时分进行休息。找一处路侧的饭店、茶馆，吃吃饭，喝喝水，等待夜幕完全降临后再驾车赶路。

(2) 早开小灯，迟开前照灯(俗称大灯)。进入黄昏时段，可将开示宽灯的时间适当提前，以增强过往车辆对自车的注意；而打开前照灯的时间却宜适当推后，因为过早打开前照灯不仅起不到帮助观察的作用，还会使对面来车驾驶人感觉刺眼而影响视力。发现前方有低性能车辆，如农用车、三轮车、小四轮拖拉机、摩托车或自行车出没时，应用前照灯闪烁的方法进行提示，会收到比鸣笛更明显的效果。

(3) 遇路侧有通往乡间的小路时，要谨慎通过。黄昏时分，驶入小路的车辆和行人较多，而且大多数行进的速度较快，通过时，要提前放慢速度，并用前照灯闪烁、鸣笛、声光并使的方法加以提示。如提示没有明显效果，就要立即做好制动停车准备，等抢速、抢道的其他车辆率先通过后，自己再行通过。

◆◆ 11 中午行车的注意事项 ◆◆

中午是驾驶人白昼知觉处于低潮的时段，特别是对于那些有午休习惯的驾驶人来讲，中午 12:00 ~ 15:00 驾车时，往往精神不振，容易出现迷钝状态，对安全行车十分不利。尤其在夏日中午赶路，因高温影响，还会引发一连串的车辆故障。

中午行车应注意做好以下几点：

(1) 如任务不急、时间宽松时，应寻找一处比较安全的地点，作短暂休息，驾驶人可下车对车辆做做检查，喝点水做做补充，特别困倦时，可俯身在转向盘上，闭起眼睛稍行休息。

(2) 驾车出现倦意，可将两侧前门玻璃打开，换换室内空气；如车上有人相伴，可说些笑话，讲讲故事，活跃室内气氛。还可以



停车，将额头上涂些清凉油、风油精等进行提神。

(3) 如是处于夏日中午，行车速度不宜太快，行车时间不宜过长，以防胎温、胎压增高，发生爆胎事故。

(4) 中午行车，车内人员不宜后仰睡觉，这样不仅会使驾驶人产生更浓的睡意，如遇紧急制动时，睡梦中的人员往往因失去防范意识而发生车内撞伤事故。这一点，尤其是在前排乘坐的人员，更应引起足够重视。

◆◆ 12 夜间安全行车技巧 ◆◆

夜间驾驶是驾驶技术当中的一项综合性技能，它不仅要求驾驶人有着充沛的精力，车辆具备良好的灯光设备，而且驾驶人还必须懂得夜间驾驶的相关知识，具备处理各种交通情况的能力。要熟练掌握这项技术，驾驶人必须经过较长时间的磨炼，不断学习，不断总结，不断提高，才有可能在夜间这个特殊的环境条件下驾车，做到游刃有余。

夜间驾驶，灯光就是驾驶人的眼睛，而且也是驾驶人发出信号的主要工具，能否保证夜间驾驶安全，正确使用灯光至关重要。下面我们先谈谈对灯光使用的具体要求。

(1) 夜间驾驶的灯光使用规定

1) 夜间起步，先开启示宽灯，从路侧驶入路中时还须开启左转向灯。一旦起步，随即开启前照灯。

2) 车速在 30km/h(公里/小时)以下时，使用近光照明；超出这个速度时，用远光照明。

3) 在有路灯的街道行驶或遇有交通信号灯管制的交叉路口时，须将远光变为近光。

4) 与对面来车相会，须在相距 150m(米)时互闭远光灯，用近光灯照明通过。

5) 超车时，须距被超车 30~50m(米)时，用远、近光灯互换的方法示意被超车，待被超车让超后才可超越。

6) 夜间道路停车，须开示宽灯和后尾灯；车辆抛锚或检修时，

还须在距车后 50m(米)处放置危险标志牌。

7) 路遇对面走来的自行车和行人时,应将前照灯远光换为近光。

8) 经过无管制的交叉路口和存在盲区的路段时,应用远、近光灯互换的方法提示周围来车注意。

(2) 夜间驾驶事故多发的几个原因

1) 据测试,夜间驾驶人的观察范围只是白天的 1/8。灯柱以外的妨碍交通安全的情况,驾驶人很难察觉。

2) 明暗适应交替频繁,特别是在会车时,对方变换灯光不及时,很容易引起眩目。眩目后 5~10s(秒)内,驾驶人很难看得清道路前方情况。

3) 夜间驾驶视觉单一,除了来车的灯光,四周漆黑一团,驾驶判断缺乏参照,容易出现驾驶失误。

4) 因夜间驾驶,驾驶人始终处于精力高度集中、神经高度紧张的状态,路途上的情况一旦减少,发动机的声音便会成为唯一的“奏鸣”时,睡意便立即袭来,使驾驶人处于半睡眠状态。

5) 夜间道路情况减少后,不少驾驶人往往高速赶路,附近路侧有突然情况出现时,因发现情况欠晚、仓促处理时,往往因方法欠妥而引发恶性事故。

6) 凌晨 1:00~6:00 时段,是驾驶人一天当中的觉醒度低潮期,加之一夜赶路,驾驶人的体力和精力都大打折扣,稍有迷糊,便会引发交通事故。

(3) 针对以上事故多发原因,夜间驾驶应采取以下防范性措施:

1) 欲赶夜路,驾驶人必须有充分睡眠,以保证夜间驾驶精力充沛。

2) 夜行车辆,必须对灯光设备预先进行严格检查与保养,保持其性能良好。出发前,还须带上备用灯泡、应急灯、故障警告标志牌以及其他必备和常用工具,以供抛锚时应急使用。

3) 夜间行车,因驾驶人掌握的信息量有限,加之反应的速度比



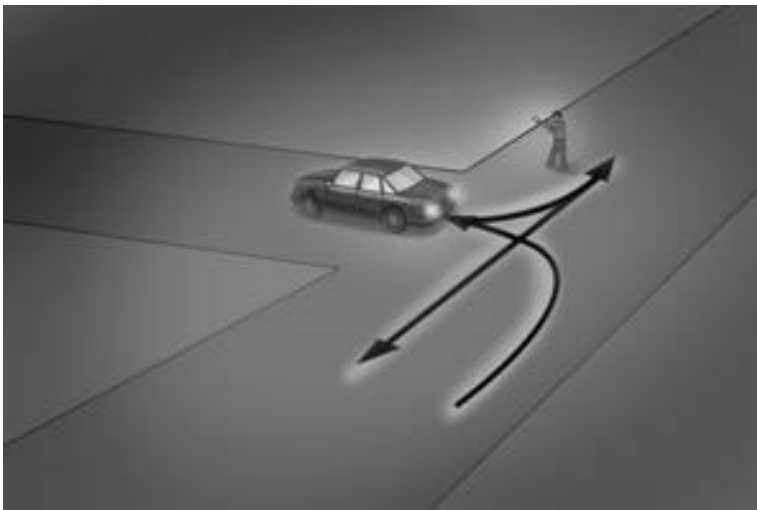
白天较慢，所以行驶速度不宜太快，保持中速行驶即可。

4) 夜间会车应保证“两个提前”，即提前减速，提前变换近光灯。如来车仍坚持远光照射，应主动靠右避让，一不与来车抢道，二不与来车用远光灯对射。待来车平稳通过后，再加速赶路。

5) 夜间驾驶最好不超车，非超不可时，一定选择道路平坦、视线开阔的路段实施超越。超越时，一定要在确认前方没有来车、被超车前方确无障碍的条件下方可进行。

6) 夜间较长时间停车，最好将车驶离公路；短时间停车时，应开启示宽灯和后尾灯；排除故障时，应在距车后 50m(米)处设立故障警告标志牌；抛锚车辆等待救援时，人员应离开车辆。

7) 夜间公路掉头，最好选择十字路口、环形路口或丁字路口，取顺向的方法进行。为安全起见，最好有人在车下指挥。前行时可多占路面，倒车时要留有余地。遇有来车，应先让其通过。



8) 夜间遇有情况时，尽量不进行倒车。非倒不可时，一定要下车实地考察，确无危险时，应按提前选好的线路慢慢进行倒车。

9) 途中感觉困倦时，不可勉强坚持，应选择一处安全可靠的路段或地点稍作休息，待倦意缓解或消除后再驾车上路。

八、与特殊车辆处于同一路段的驾驶技巧



◆◆ 1 与摩托车处于同一路段的驾驶技巧 ◆◆

(1) 摩托车的交通特征

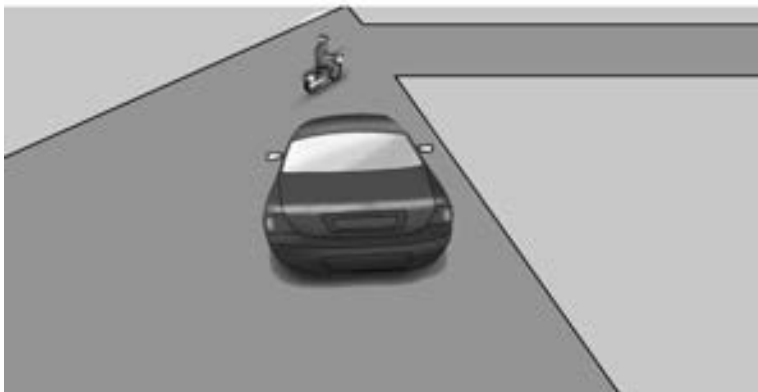
- 1) 从车辆性能分析，摩托车的机动性较强，但稳定性较差。
- 2) 从摩托车的分布情况分析，城市周边的乡村拥有量较多。
- 3) 从驾驶人的整体素质分析，许多摩托车驾驶人没有受过专门训练，普遍缺乏交通知识，其安全意识较低。
- 4) 从驾驶人的年龄结构分析，年轻人占了多数，行驶速度快，冒失行为多。常见的冒失行为有：从公路一侧突然驶向公路的另一侧；突然从小路或小巷驶向路中；从路侧停放的大型车辆前方或后尾突然驶出；行驶中突然转弯或突然掉头等。

(2) 针对摩托车的驾驶技巧及防范性措施

- 1) 一旦发现同向或相向行驶的摩托车，就应引起高度重视，首先应迅速抬起加速踏板，在让车辆自动减速的同时，将右脚置于制动踏板，做好制动应急准备，并鸣笛提示，以引起摩托车注意。
- 2) 超越摩托车或与其相会时，要有意拉大与摩托车之间的横向间距，在会车的瞬间，要有防范意识和应急准备，应密切注意摩托车的行驶状态，发现其偏向和摇摆时，应立即减速避让。
- 3) 通过通往乡村的路口或街道小巷时，无论有无摩托车出现，都要提前鸣笛，以提防有摩托车突然从盲区驶出。
- 4) 路遇摩托车争速、抢道时，应主动避让，以防其突然摔倒，发生交通事故。



- 5) 载人载物的摩托车，其稳定性较差，通过时要格外小心。
- 6) 避让摩托车时，一定要坚持“遵右行驶”的原则，要从摩托车的车后绕行。



◆◆ 2 与农用车、三轮车处于同一路段的驾驶技巧 ◆◆

(1) 农用车、三轮车的交通特征

1) 这两类车辆的驾驶人，很多都没有经过正规训练，驾驶随意性大，经常突然起步、突然停车、突然转向。

2) 这两类车辆中，安全设施不全、没有喇叭、没有转向灯、没有后视镜的车辆随处可见。

3) 超载严重，有时会因爆胎、断轴、断梁侧翻路下或路中，从而殃及过往车辆。

4) 这两类车辆，在城乡结合部、公路通向乡村的路口出没频繁，且行驶速度快，横穿公路现象较多。

(2) 针对农用车、三轮车的驾驶技巧及防范性措施

1) 发现前方道路有农用车、三轮车行驶时，要提前放慢车速，跟行一段路程，注意观察其行驶状态，确认其行驶状态稳定时，再选择比较宽阔的路段进行超越。超越时要给足信号，并有意拉大两车之间的横向间距。

2) 跟行农用车和三轮车时,纵向间距不宜过近,以防其突然制动停车时而躲避不及。

3) 与农用车和三轮车会车时,如这些车辆挤占了自车车道,自车应主动减速,靠右行驶;情况紧迫时,应主动停车,等待其通过后,再起步行车。

◆◆ 3 与超宽车、超长车处于同一路段的驾驶技巧 ◆◆

(1) 超宽车、超长车的交通特征

1) 超宽车行驶速度较慢,但占用路面较宽,在许多路段需要借道行驶。

2) 超长车通过弯道时,必须借占对方车车道。路越窄,占用对方车道就越多。

(2) 针对超宽车、超长车的驾驶技巧与防范性措施

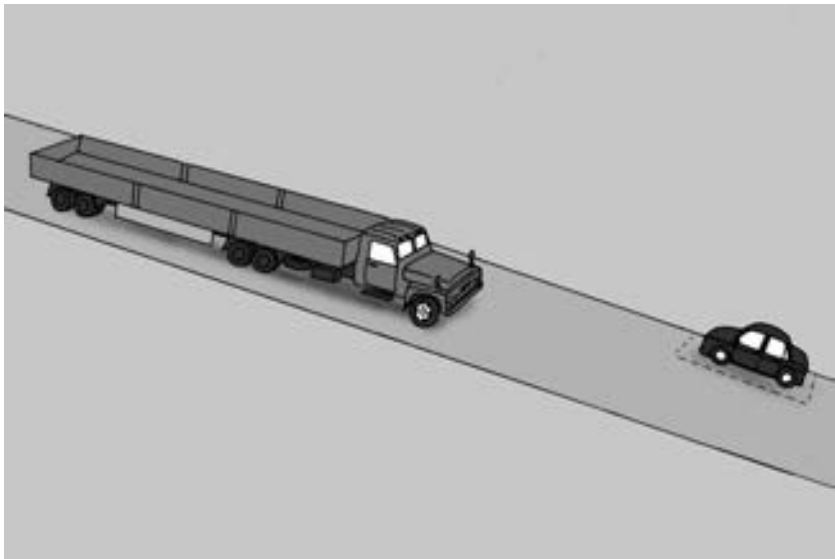
1) 与超宽车相会时,必须根据超宽车的占道情况来确定自车的行进方向。如超宽车占道严重,自车应主动将车停靠路右,让超宽车先行通过。

2) 与超长车在弯道相会,自己车道又被全部或部分占用时,应立即制动停车。如果停车后,超长车仍然难以通过弯道时,自车应主动倒车,让其转弯后再行。

3) 超越超宽车、超长车时,一定要有耐心,可以缓行或跟驶一段路程,选择比较开阔的路段,且距对面来车保持足够的安全距离时,再行超越。

4) 超越时,要给足被超车信号,待其做出让超表示后,才可迅速加速超越。

5) 夜间行车如发现有示宽灯闪亮,应立即减速慢行,发现占用自车路面时,应迅速停车,并关闭远光灯,开启示宽灯,必要时,下车指挥通过。



◆◆ 4 与行迹反常车处于同一路段的驾驶技巧 ◆◆

(1) 行迹反常车的交通特征

1) 对面来车在公路上“蛇行”，或占用我方车道迎面驶来。

2) 前方同向行驶的车辆在路上“蛇行”，有车超越时，不理睬超车发出的信号，能让超时，不作让超表示。

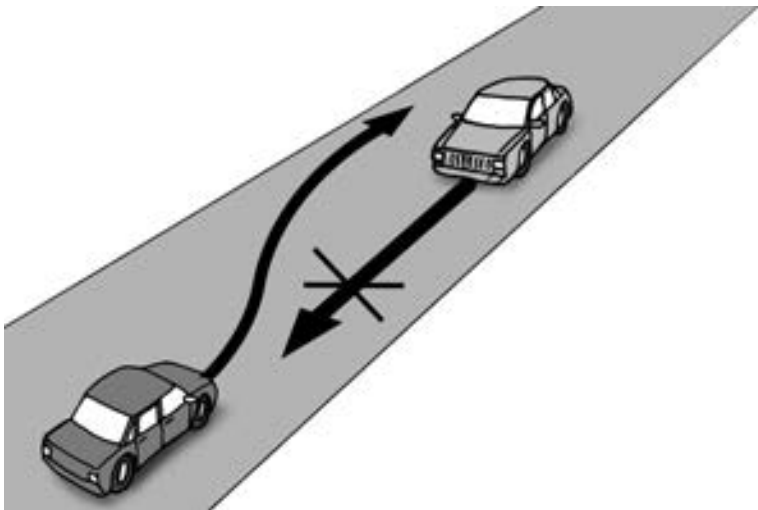
行迹反常的原因大致有两种可能：要么酒后驾车，要么疲劳驾车。总之，该车驾驶人神智处于失控状态。

(2) 针对行迹反常车的驾驶技巧及防范性措施

1) 遇对面来车行迹反常，应迅速减慢车速，随即开启危险报警灯，还可用远光灯连闪的方法加强提示。距离临近时，可用连续急促的喇叭声惊醒对方。如采取这些措施后，对方的行驶状态仍未恢复正常，会车时仍然存在危险，就应立即停车避让。

2) 对面来车挤占自车车道逆向驶来时，应立即用前照灯闪烁或连续鸣笛的方法加以警示，如来车没有让路表示，且道路左侧有空

间可以利用时，可以灵活地利用左侧空间通过。



3) 遇有超越行迹反常的车辆，稳妥的方法是，应先跟行一段距离，从其反常状态中发现规律，将变速杆置于低一级档位，以储备充足动力，看准时机后，迅速快速通过。在快速超越的瞬间，要有闪避和防范准备，以防不测。

4) 如是前方同向行驶的车辆行迹反常，其行驶速度与自己的车速相差无几时，最好不要超越，应有意拉大与此车的纵向间距，保持跟行即可。

◆◆ 5 与操作失误车处于同一路段的驾驶技巧 ◆◆

(1) 操作失误车的交通特征

1) 窄路相遇时，感觉双方可以顺利通过，但在交会时因面前路况出现不安全因素而仓促躲避时，占用对方车道，给对方造成威胁。

2) 躲避路右障碍时，估计绕行通过后对方车辆才能驶来，但因低估了对方来车的速度，正在绕行时，对方车已经驶到跟前。

3) 超车时，低估了对面来车的速度，正在超越被超车时，对面



来车已经驶来，形成三车交会的局面。

(2) 对操作失误车应持的态度及防范性措施

1) 路遇操作失误车辆，应多换位思考。操作失误谁都难免，失误后的最大期望是，对方车能够宽宏大量，不要得理不饶人，从而加剧所面临的险情。

2) 应将失误车辆所造成的险情，看成也是自己所面临的险情，可取的态度应该是，充分利用可以利用的空间，互相配合，互相协作，弥补过失，消除险情，争取使双方都安然无恙。

3) 发现对方来车占用自车车道躲避障碍时，自己应提前减速，利用惯性慢慢缓行，等来车顺利通过障碍后，自车再加速通过。试想，如若自车不做避让，两车就很容易在交会处相互顶在一起。

4) 发现对方来车勉强超车时，如自己仍按原来速度行驶，对方车就很难实现其超车意愿，然而，对方车能够及时退回便罢，如果被超车车身较长，难以退回，三辆车就会交织在一起。对于这种对方出现的明显失误，其实自车稍减速，或主动靠边放宽路面，险情便可消除。“让一步海阔天空”，我们何不去做高姿态的忍让呢？

5) 窄路相遇，对方避让存在危险(如对方来车处于悬崖边一侧时)，自己应主动将车倒在相对宽阔的路段，避免让存在危险的一方做出避让。

◆◆ 6 与横行霸道车处于同一路段的驾驶技巧 ◆◆

(1) 横行霸道车的交通特征

- 1) 不看路宽路窄，一路高速行驶。
- 2) 许多这样的车上装有冒牌报警器，或声音怪异的喇叭。
- 3) 会车时在路中直冲，不作避让，只许对方车让他。
- 4) 超车时，不管被超车让不让道，经常迫使被超车停驶，自己却扬长而去。
- 5) 被超车让超稍有迟缓，超车后急转方向，威胁被超车。
- 6) 因其速度较快，在弯道处经常挤占来车车道，迫使对方车停

驶避让。

7) 在道路中间随处停车, 并进行装卸; 不管路况如何, 对车辆实施检查与维修; 两车驾驶人将车停路中交谈等。

(2) 路遇横行霸道车的驾驶技巧及防范性措施

1) 横行霸道车多数属于“英雄车”和“靠山车”, 这些车看似洋洋得意, 不可一世, 但大多数整体素质低下。路遇这些车辆应采取的态度是: “避恶如虫, 敬而远之”。

2) 横行霸道车也属于行迹反常车之中的一类。其区别是, 我们所说的行迹反常车, 其反常大多是无意而为, 而横行霸道车的反常, 却是故意为之。因此, 规避他们的方法也应有所区别: 应对行迹反常车的方法主要是提醒; 而应对横行霸道车的方法则主要是避让。

3) 看到来车或超车气势汹汹, 自己应赶快减速择地进行避让, 如没有安全地点可供选择, 应立即靠边停驶, 待其通过后自车再前进。

4) 时刻牢记忍让为怀、宽容为上的先人训诫, 绝不与横行霸道车争强斗胜, 更不与其赌气, 我们只求一路平顺和安全。

◆◆ 7 与新手驾驶车辆处于同一路段的驾驶技巧 ◆◆

(1) 新手所驾车辆的交通特征

1) 因驾驶缺乏预见性, 处理情况很少有提前量, 因此不会用加速踏板控制速度, 车辆的平稳性差; 使用制动频繁, 但制动力不是过大, 就是过小; 处理情况的时机把握欠妥, 经常出现该超时不超、该让时不让、该快时快不起来、该慢时又慢不下去的情况。

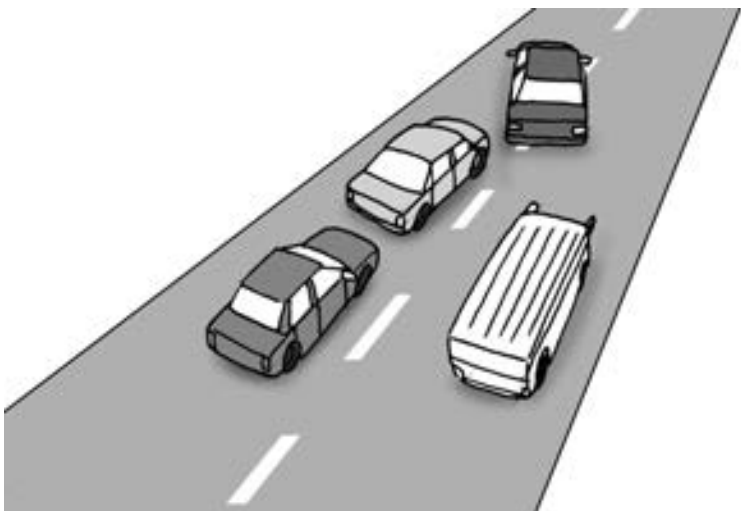
2) 经常采取跟行来回避交通矛盾, 要么跟在一辆缓行的载重车后, 要么跟在一辆慢行的低性能车后, 反应迟缓, 行走呆板。

3) 停车随意, 选择停车点不当, 经常将车停在不该停的地方, 有时车停险地都毫无察觉。比如停车位置太靠路中; 将车停在交叉路口或弯道的盲区; 停车地点不平, 有较大的坡度; 停车地点行人、车辆出没频繁; 车停在比较狭窄的路段, 造成交通堵塞等。



4) 车辆行驶路线选择不当，不是太靠路中，就是太靠路边。在靠路中时，经常让超不及时，车后跟了一串车，喇叭响成一片，仍然没有让超表示；太靠路边时，又常常挤占非机动车和行人路面，使他们慌张不安。

5) 左转弯方法欠佳，左转弯时不作提前预示，比如不提前开启左转向灯；不提前将车变更进左侧车道；不会用变速的方法找准左转的公路空隙等。往往说转就转，将同向和相向驶来的车辆拦腰切断，形成交通堵塞。



(2) 路遇新手所驾车辆的驾驶技巧及防范性措施

1) 发现新手所驾车辆，首先应给予体谅与关照，特别是在对自车行驶造成不便时，千万不要以强凌弱，应放宽心情，冷静面对，多作避让，迅速驶离。

2) 不要跟行新手所驾车辆，更不要紧跟其后猛鸣笛，提防新手在慌张时制动过急，发生追尾事故。

3) 超越新手驾驶的车辆时，要选择宽阔路面，认准时机，有意拉大两车之间的横向间距，提高速度，迅速超越。

4) 新手所驾车辆随意停车时，要及时作出避让，无需与其

计较。

5) 如果新手所驾车辆左转时对自己造成拦截,应迅速制动停车,耐心等待,万万不可再绕行到新手车前,作“拦截式”通过。

◆◆ 8 与教练车处于同一路段的驾驶技巧 ◆◆

(1) 教练车的交通特征表现

1) 教练车上路,一般由教练员带队,列队而行,其行驶速度较为缓慢。

2) 上路的教练车,一般都由学员驾驶,行驶路线多靠向路中。

3) 教练车路途停车较多,停车时占用路面较宽,停车后学员交换位置时,车辆周围人员出没频繁。

4) 车队速度稍快时,经常有掉队的教练车,掉队教练车赶路时,车速较快,其稳定性和安全性都比较差。

(2) 路遇教练车的驾驶技巧及防范性措施

1) 超越教练车车队时,应选择直行距离较长、路面较宽的路段,超越时的车速不宜太快,应做好分段、分批超越的思想准备。超越车队发现对面来车时,应迅速放慢车速,并打开右转向灯,做好临时插入车队的准备。插入车队时,向右转动转向盘不要过于急促,应取“渐入”的方式,尽量保持车辆的直行状态,避免对跟驶的教练车形成威胁。待来车通过后,再打开左转向灯,驶出车队队列,继续超越。

2) 教练车停驶后,要注意车与车之间有学员跑向路中,或跑向公路另一侧去寻找厕所。通过停驶的教练车队时,要特别小心,应放慢车速,多鸣笛。学员有冒失行为时,应迅速停车,做出避让。

3) 超越单行的教练车要多操一份心,超越时多鸣笛提醒,要等待其减速、靠边,做出避让和让超表示后才可超越。超越时,应拉大两车间的横向间距。超越后,驶离被超车有足够的安全距离时,再缓缓驶回到正常车道。



◆◆ 9 与执行紧急任务车处于同一路段的驾驶技巧 ◆◆

(1) 执行紧急任务车的交通特征

1) 执行紧急任务的车辆包括：警车、消防车、救护车以及工程救险车等。

2) 按照规定，这些车辆喷涂有标志图案，安装着报警器和标志灯具。

3) 执行任务时，才允许这些车辆拉响报警器，开启标志灯具。

4) 按照规定，这些车辆在执行紧急任务时，在确保安全的前提下，不受路线、行驶方向、行驶速度和信号灯的限制。

(2) 路遇执行紧急任务车辆的驾驶技巧及注意事项

1) 《道路交通安全法》第四十三条明确规定，前车为执行紧急任务的警车、消防车、救护车、工程救险车的，同车道行驶的机动车，不得超车。

2) 《道路交通安全法》第五十三条还规定，警车、消防车、救护车、工程救险车执行紧急任务时，其他车辆或行人应当让行。

3) 路遇执行紧急任务的车辆，如与自车交会，应提前缓行于公路右侧；如是要超越自己，则应迅速减速，靠右行驶，并做出让超表示。无论是会车还是被超，都要积极主动地为执行紧急任务的车辆提供交通方便。

4) 在交叉路口，绿灯开启，自车可以通行，当遇横向驶来的执行紧急任务的车辆时，自己仍要立即停驶，等待他们通过后，才可重新起步。

5) 发现车后警笛鸣响、标志灯闪亮时，应立即打消驶向路左道口的意图，并靠路右停车避让，等待执行紧急任务的车辆通过后，再起步左转。

◆◆ 10 与装载存在危险的车辆
处于同一路段的驾驶技巧 ◆◆

(1) 装载存在危险的车辆的交通特征

1) 加高车厢挡板，装载物高出挡板许多。

2) 袋装或箱装物资，码得较高，捆绑不牢，经颠簸出现较大倾斜。

3) 装载物资配重失衡，较沉重一侧的轮胎压扁，钢板压直，整个车身偏向较沉重一侧。

4) 严重超载车辆经常在上坡道上抛锚，在路基松软、存在较大坎坷的路段，发生侧翻事故。

5) 运输石料的农用车、三轮车装载过高，且不作捆绑，遇到颠簸时发生坍塌。

6) 运输焦煤、矿石的车辆，装载过满，车厢不用帆布遮挡，车速稍快，煤块与矿石块抛撒一路。





7) 装载存在危险的车辆，一般都寻找道路中央以及比较平坦的路面行驶，会车、被超时，不愿改变行驶路线，很少做出避让等。

(2) 路遇装载存在危险的车辆的驾驶技巧及防范性措施

1) 与装载危险的车辆会车时，别指望它能让出多宽的路面，因为此类车越是靠近路边，车身的偏倾度也就越大，其危险性也就越大。因此，会车时拉大横向间距，只能靠自车来完成。

2) 不要冒险超越装载存在危险的车辆，特别是在窄路、路面倾斜的弯道处、沙石路面以及存在较大坎坷的路段时，应尽量避免超车。

3) 装载存在危险的车辆在前方停驶后，自车应迅速放慢车速，加强观察，视道路交通情况分析判断，确认没有危险时再行通过。

4) 在道路平坦、宽阔的路段超越这类车辆时，超越时的横向间距应尽量拉大，超越的时间应尽量缩短。

5) 路遇风天，超车、会车处于这类车辆的下风头时，其时机的把握十分重要，为避免遭受伤害，应尽量在风速较小时超车。会车时，如路面条件允许，可以快速通过。

◆◆ 11 路遇事故车应持的态度和应做的事情 ◆◆

不少机动车驾驶人路遇事故车辆，采取“避瘟神”态度，唯恐招惹是非而一走了之，这种态度是极其不负责任和无人道的。

路遇事故车辆，应视不同情况区别对待。

如遇事故已经发生，现场已做了保护，但道路未被禁行时，应从隔离区域以外可以通行的路面谨慎通过；如果道路已被禁行，且交警正在勘察事故现场时，应主动将车停在禁行区以外的路段，排队等待通过。

如遇受伤人员搭车，请求送往附近医院时，应发扬人道主义精神，伸出援助之手，迅速前往。

如交通事故就在面前发生，作为事故的第一目击者，则应赶快制动停车，展开营救性措施，具体步骤如下：

(1) 如有手机，应赶快向当地的 122、120 报警台报警，说明肇事位置及大致情况。



(2) 对受伤人员实施营救，并迅速送往附近医院。

(3) 保护事故现场，将肇事区域用土、石块或绳索圈起，必要时可将自己的车辆作为路障，封堵过往车辆。

(4) 协助交警勘察现场。

(5) 如实向交警反映事故发生过程，并做出书面证明。

◆◆ 12 与抛锚车处于同一路段的驾驶技巧及注意事项 ◆◆

车辆在混合交通路况下抛锚，无论车辆坏在道路中间还是勉强移至道路右侧，只要实施维修就需要一定的时间，而交警与交通部门又不能将其及时移走，这样就会因一车抛锚造成长时间交通堵塞，驾驶人遇此情况务必正确驾驶，并注意做好以下几点：

(1) 抛锚车辆如是坏在道路中间，车辆从其两侧可以勉强通过时，应提前减速，选择较为便利的一侧通过。如果通过的路面有较

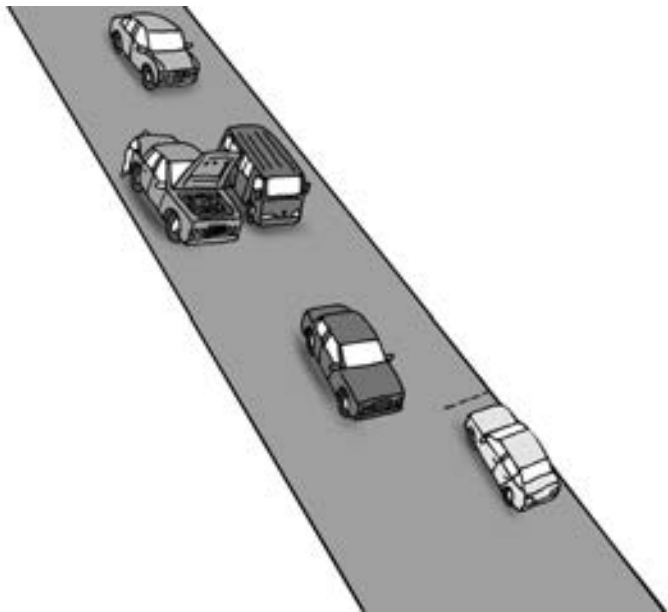


大的坑洼，应做铺垫后再行通过，以防车辆偏倾发生碰刮。

(2) 抛锚车辆如果已经移至道路右侧，占据了自车的行驶路面，在通过时又遇对面来车时，应迅速停车，等待对面来车先行通过后，自车再行通过；如果对面来车的队列较长，应依次排队耐心等待，后来的车辆不得抢占对方车道，或强行插入队列。

(3) 抛锚车辆实施维修时，无疑又加大了抛锚车的占路面积。通过时应顾及维修人员的动态，应持蠕行的方法，尽量拉大横向间距，并鸣笛做间歇性提示，以防人员从车前或车后突然冲出。

(4) 如果抛锚车辆停放在对方车道，且对方来车正在列队绕行时，自车应在距抛锚车 50m(米)左右的距离(使对面来车顺利绕行的距离)主动停车，等待对面排队的车辆全部通过后，自车再行通过。切不可与来车抢占通道，否则会造成交通堵塞，双方都不得通过。



九、与行人、自行车处于同一路段的驾驶注意事项



◆◆ 1 与老年人处于同一路段的驾驶注意事项 ◆◆

我们一般把 60 岁以上的人称为老年人。

(1) 老年人的行走特征

- 1) 眼睛昏花，听力下降，直接影响声光信息的接受。
- 2) 行走速度缓慢，步幅较小，不轻易改变行走方向。
- 3) 反应迟钝，发现危险时，往往停步站在那里不动等。

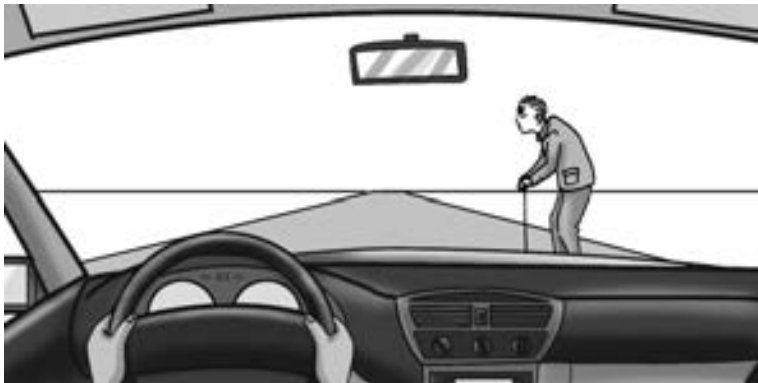
(2) 驾驶注意事项

1) 白天路遇老年人在路右行走时，应减速慢行，提前鸣笛，并增加鸣笛的次数，以防老年人突然走向公路左侧。

2) 夜间、黄昏、黎明路遇老年人在路上行走时，应提前用远、近光灯交替变换的方法来引起他们的注意，以防其突然走向路中。

3) 如遇老年人从路左横穿公路时，一般不要惊动他们。如他从路左刚刚走入路中，离自己的车道还有一段路程时，应加速从自行车车道通过；如他已经跨过道路中心线进入自行车车道时，则应立即减速，等待老人穿过公路后，再从其后侧通过。

4) 如果在路右行走的老年人不顾车辆发出的信号，突然向路中或路左横穿时，应迅速制动减速，等待老年人走出自行车车道后，再加速前进。



◆◆ 2 与小孩处于同一路段的驾驶注意事项 ◆◆

我们一般把需要有监护人监护才可以进入道路交通环境的学龄前儿童称为小孩。但从我国目前的交通情况看，无论是城镇还是乡村，在这个年龄段的小孩，在无人监护下进入道路环境的情况也很普遍，相比较，在通过乡村的公路上更为常见。

(1) 小孩的行走特征

1) 步幅小，但步频快，行走方向易变，或走，或跑，或停，不易捉摸。

2) 对声光反应敏感，发现汽车临近，往往加速奔跑。

3) 交通环境比较复杂时，往往惊慌失措，不知该跑向何处。

4) 几个小孩在路上追逐，常常忘记有驶来的车辆。

5) 前面小孩横穿公路后，后面小孩紧跟着横穿等。

(2) 驾驶注意事项

1) 提前减速，以避让为主要的应对手段。

2) 如遇几个小孩在一起玩耍时，应大幅减速，并做好停车准备。

3) 如有球类或环类的玩具滚进路中，要提防小孩追进路中捡拾。

- 4) 如有小孩率先横穿公路，要提防其他小孩跟着横穿。



- 5) 路遇在路上玩耍的小孩，不宜用闪避的方法通过，无论从小孩的前面还是从后面闪避，都存在很大危险。

◆◆ 3 与女性行人处于同一路段的驾驶注意事项 ◆◆

- (1) 女性行人的行走特征

- 1) 行走速度缓慢，往往走走停停。
- 2) 横穿公路喜欢拉手结伴，她们之间意愿相违时，往往你拽我拉，犹豫不决。



- 3) 常常只顾一方来车而忘记另一方来车，容易出现观察方面的



失误。

4) 在横穿公路时,经常突然止步,甚至退步或扭头折回等。

(2) 驾驶注意事项

1) 因为女性的行走方向存在很大的不确定性,通过时的驾驶方法,应以“不动来治动”,即以制动、减速、停车的保守性措施来应对女性行走方向易变的特征,以防她们突然改变行走方向时,措手不及。

2) 遇女性拉手结伴横穿公路时,应迅速将车速减至最低,并有意放宽与她们之间的横向距离,使她们前行或后退都有较大的余地。

3) 单一女性横穿公路,出现惘然失措的形态时,从其身后通过的车辆应立即制动减速,并拉大与其之间的横向间距,以防她突然扭头折回。

4) 如果发现女性行人观察失误,根本没有发现自车已经驶来,应立即制动,鸣笛提醒,切不可与其默默抢道,否则双方都会躲闪不及。

◆◆ 4 与行迹反常的人处于同一路段的驾驶注意事项 ◆◆

行迹反常的人大致分为三类:一是精神失常的人;二是醉酒的人;三是拦车要钱的乞讨人。

(1) 行迹反常人的行走特征

1) 没有交通意识,在路上随意走动。

2) 经常阻挡、拦截车辆。

3) 有时手持砖块、石块、棍棒等,侵犯过往车辆。

4) 在行走反常人出现的路段,往往人流、车流拥在一起,行驶速度缓慢,有时还会造成堵车现象等。

(2) 驾驶注意事项

1) 跟随车流行进,并照前车的处理方法进行处理。

2) 行走反常人如被自己率先发现,切记不要贸然驶近,应与其拉开较大的距离,一边缓行,一边观察其行走状态,待他走到路边

时，再迅速加速通过。

3) 如果发现行走反常人手中拿着投掷物或棍棒等有伤害性的器具时，宁可停车，也不要驶近。如行迹反常人朝自车走来时，应将车门反锁，将窗玻璃关严，并做好起步和驶离的准备。在驶离时，一定要保证他们的安全。

4) 如遇拦车要钱的乞讨人，应予以同情。不要因为破费而冲撞了他们，应根据当时的情况，确定是给钱、不予理会还是报警。

5) 如遇在路上耍酒疯的人，最好的方法是不要理睬。如若醉酒人有过激行为，应以忍为上，如损失不大则不宜计较，否则会激化矛盾，更难脱身。



◆◆ 5 与盲人处于同一路段的驾驶注意事项 ◆◆

(1) 盲人的行走特征

- 1) 路边有村落的路段，盲人走动较多。
- 2) 盲人行走一般用拐杖探路，行走速度较慢。
- 3) 盲人在公路上直行时，经常偏离方向，行走轨迹曲折，或呈斜线走进路中。
- 4) 横穿公路时神情紧张，常常抬起头，将耳朵侧向来车的一方，边走边倾听等。

(2) 驾驶注意事项

- 1) 路遇盲人时，不宜鸣笛，应以避让为主要通过手段。



2) 如与盲人同向直行,且盲人占用路面较宽,其右侧路面足以通过时,应放慢速度通过。如盲人右侧路面较窄不易通过,应选择从其左侧通过。从其左侧通过时,应把握好时机,尽量避免在从盲人身边通过时会车。如有超车,应让超行的车超越后,再超越盲人。

3) 盲人横穿公路时,应寄予同情心,最好不要鸣笛,应任其横穿,但千万不可加速从盲人的前面绕行通过。可取的方法是减速缓行,等待盲人走离自车车道后,再从其身后慢慢经过。



◆◆ 6 与奔跑横穿公路的人处于同一路段的驾驶注意事项 ◆◆

奔跑横穿公路是行人横穿公路现象中的特例。行人奔跑速度较快,与汽车相遇时,常有二者争抢路面的情况发生。而且,奔跑横穿公路的人一般目的性较强,一般情况下很难让其止步回头。

(1) 下列几种情况容易引起行人奔跑横穿公路

1) 公路一侧有强烈的吸引行人的事情发生,受好奇心驱使前往。

2) 有东西跌落在路中或公路的另一侧,想尽快捡回。

3) 突然有风暴或雷雨袭来,想去公路另一侧的房中躲避。

4) 烈日炎炎,想跑到公路另一侧的树下乘凉。



5) 雨后路面积水，怕来车溅起水花，跑向公路另一侧。

6) 沙石路面，行人处于来车的下风头，为避扬尘，想跑向来车的上风头等。

(2) 驾驶注意事项

1) 距奔跑横穿公路的行人距离较远时，应鸣笛，催促其尽快通过；如距离较近，则应迅速减速避让，待其横穿后再行通过。

2) 距奔跑横穿公路的人距离较近时，最忌不采取制动减速，却猛压喇叭。其结果往往是行人跑得更快，不仅没起到恐吓作用，反而适得其反。

3) 遇行人奔跑横穿公路，驾驶人最不可取的方法是，加速从行人的前方抢道通过。而奔跑起来的行人发现驶来的车辆欲从自己的前方穿过，一般都不甘示弱，往往也想赶在车辆前面。这样一来，人与车辆竞速抢道的场面就会发生，惨剧也便随之上演。

◆◆ 7 与并行的自行车处于同一路段的驾驶注意事项 ◆◆

自行车并行是道路交通中经常遇到的情况，特别是在靠近政府机关、企事业单位、学校的路段，上下班时间更为常见。

(1) 自行车并行的交通特征

1) 两辆、三辆或更多的自行车横向、并排骑行。



- 2) 常常占用机动车道，且占用路面较宽。
- 3) 许多骑行者无视机动车辆，明知机动车紧跟其后，就是不作避让。



- 4) 对同向行驶的机动车辆影响较大等。

(2) 驾驶注意事项

1) 发现前方有自行车并行，应在距其较远时就鸣笛，如自行车没有做出避让反应，也就不要再指望其避让，应立即减速慢行，待机从其左侧超越。

2) 超越前，应用后视镜对车后交通情况进行观察，后方没有跟行欲超的车辆时，应打开左转向灯，做好超越并行自行车的准备。超越时，尽量拉大与最靠路中的自行车的横向间距，并再次鸣笛加以提醒。

3) 超越并行的自行车时，最忌讳在超越的过程中会车，这样会使机动车和自行车形成多车横陈于同一路面的局势。遇此情况，机动车应立即减速，停止超越，主动退回到并行自行车的后面，等待对方来车通过后再超。

◆◆ 8 与双手脱把的自行车处于

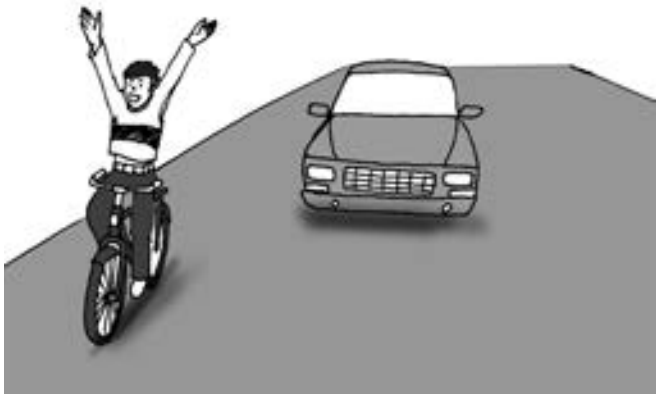
同一路段的驾驶注意事项 ◆◆

双手脱把的自行车，多出现在通往小学、初中学校的路段，并在上学、放学时较为常见。

(1) 双手脱把自行车的交通特征

- 1) 双手离开自行车把手，用身体感觉来保持自行车平衡。

- 2) 骑行速度较快，因为速度慢容易摔跤。
- 3) 稳定性极差，遇到硬坎很容易摔倒，并甩出去很远。



- 4) 双手脱把骑车多发生在男生身上等。

(2) 驾驶注意事项

1) 路遇双手脱把的自行车时，应提前鸣笛，减速跟行，并注意观察自行车前方的道路情况，做好自行车突然摔倒的防范准备。

2) 超越双手脱把的自行车时，应选择较宽阔的路面，超越时，尽可能拉大与其之间的横向间距。

3) 在超越的过程中，不要再鸣笛，以防骑车人恐慌突然倾斜或摔倒。

◆◆ 9 与载人的自行车处于同一路段的驾驶注意事项 ◆◆

自行车载人多出现在城市周边以及乡村通往城市的路段。

(1) 载人自行车的交通特征

1) 幼童常坐在自行车的三角架横梁上，大人则乘坐在自行车的后支架上。

2) 上坡时行速较慢，下坡时速度较快，且易发生失控现象。

3) 坐在后架上的乘员，上下自行车频繁，容易出现歪扭甚至摔



倒现象。

4) 行驶的稳定性和很差,与机动车辆交织时,常因乘车人突然下车而引发交通事故等。



(2) 驾驶注意事项

1) 发现道路前方有载人的自行车时,应提前鸣笛示意,同时放慢车速,注意观察自行车的行驶状态,确认状态稳定时,从其左侧慢速通过。

2) 通过观察发现自行车前方道路有障碍时,要小心自行车突然拐向路中,或拐入路中后,乘坐人突然跳车。

3) 超越载人的自行车时,应避免会车,以便在超越时获得路左较大空间,好与自行车拉大彼此间的横向间距。

4) 临近载人的自行车时,不要鸣笛,以防乘坐人恐慌时跳车,造成自行车方向倾斜,甚至摔倒在自己的车轮下。

5) 在冰雪路面或下坡路段与载人的自行车相遇时,要特别小心谨慎,如若自行车摔倒,人、车将滑出去很远,如躲闪不及,很容易造成恶性事故。应采取的方法是:缓缓行驶,耐心跟随;选择宽阔路面,尽可能拉大与自行车的横向间距,并随时做好制动停车的应急准备。

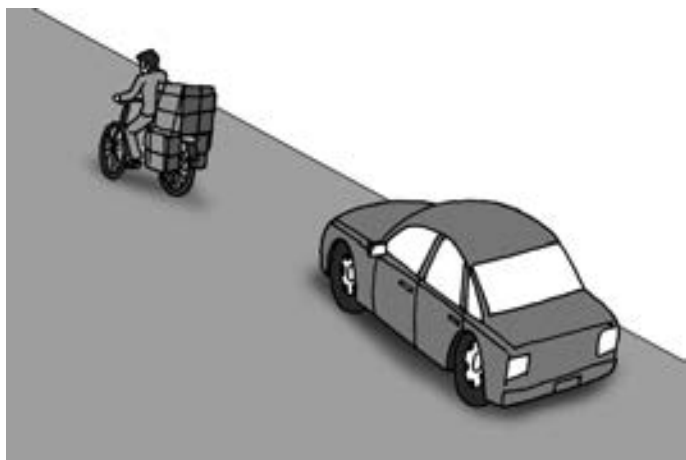
◆◆ 10 与载物的自行车处于同一路段的驾驶注意事项 ◆◆

载物自行车在乡村公路或干线路两侧有乡村的路段较为多见,

尤其在农忙、夏收、秋收季节，农户下地时载着化肥、农药、种子等，返回时则载着各种农产品。农村赶集、赶会时，自行车载物也较常见，载物者多数为小商小贩，在后支架上捆绑着筐篓箱袋赶往市场，或散场返回。

(1) 载物自行车的交通特征

- 1) 行速缓慢，占路面比单车较宽。
- 2) 常常骑、推并举，骑行时稳定性极差。
- 3) 上车、下车极具危险性，常常“车不由己”。



4) 在通往村落的道口，推行自行车横穿公路较多等。

(2) 驾驶注意事项

- 1) 通过载物自行车较多的路段，保持中速行驶为宜。
- 2) 发现载物自行车时，应提前鸣笛，以引起对方注意。
- 3) 超越载物自行车时，应拉大与其之间的横向间距，并做好制动停车准备。在超越的过程中应避免会车，以防自行车摔倒，发生事故。

4) 载物自行车横穿公路，往往难以全面顾及，骑车人经常顾了这一方面顾不上另一方，从而影响机动车辆正常通行。遇此情况，机动车辆应当多宽容，多体谅，主动停车避让，让载物自行车优先通过。如若与自行车抢道，情况危急时，自行车很难立即停驶。

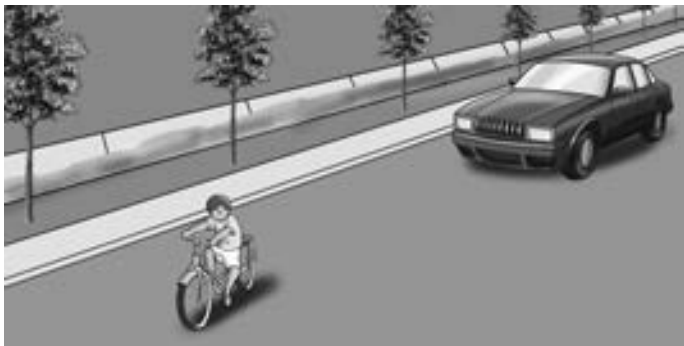


◆◆ 11 与学骑自行车的人处于同一路段的驾驶注意事项 ◆◆

穿村而过的公路路面，容易成为学骑自行车的场地。学骑者以小学生居多，因此这种现象在暑假、寒假期间比较多见。

(1) 学骑自行车的交通特征

- 1) 学骑者大多年幼，没有交通知识和安全意识，又是在自家门口，随意性较大。
- 2) 骑行技术较差，常常行驶失控，当路摔倒。
- 3) 行驶轨迹多变，往往专注学车而顾及其他。
- 4) 学骑者年幼腿短，上下自行车时，常会因车架拌腿而摔倒。



5) 发现有车辆驶来，容易产生慌张感，而在慌张时又无所适从，慌不择路等。

(2) 驾驶注意事项

- 1) 路经乡村街道，机动车辆应按路标限速行驶，没有速度限制时，车速应控制在 30km/h(公里/小时)以内。
- 2) 发现前方道路有学骑的自行车时，应距其较远时鸣笛，以警示其暂停学骑。
- 3) 如遇不顾来车的学骑者时，机动车辆应该率先做出避让，即在减速的同时，试探性地接近，待其空出足以宽松超越的路面时，再行超越。

4) 发现自行车速度较快且学骑者向后观望时，骑车人极有可能是想下车、转向或掉头。遇此情况，机动车辆应做好制动停车准备，以防其摔倒时发生意外。

5) 学骑自行车横穿公路的现象较为普遍。遇其横穿时，不要从其前方抢道通过，可行的方法是，应稍作缓行，待其驶离自车的车道时，再从其后方通过。

◆◆ 12 与相互追逐的自行车处于同一路段的驾驶注意事项 ◆◆

自行车互相追逐的场面，在城市街道或较宽阔的乡村公路上经常出现。追逐者以中学生、年轻人居多，大多是毛头男孩。



(1) 相互追逐的自行车交通特征

- 1) 骑车技术较好，行驶速度较快。
- 2) 追逐时顾及安全，但常与机动车辆争速抢道。
- 3) 经常穿插、急驶、急停。
- 4) 互相追逐时常有拉扯行为，极易摔倒而引发恶性交通事故等。

(2) 驾驶注意事项

- 1) 发现有自行车在前方道路互相追逐时，应及时鸣笛、制动减速。



2) 如遇自行车与机动车辆争速抢道时，机动车辆应甘拜下风，不要与其交锋、赌气。

3) 自行车在机动车前方突然斜插、横穿时，机动车应率先制动避让。

4) 互相追逐的自行车拉扯在一起，是非常危险的信号，机动车应提前做好防范性准备，即将右脚置于制动踏板，随时准备踏下，同时急鸣笛，警告其停止拉扯。

十、高速公路驾驶技巧



◆◆ 1 高速公路的定义及特点 ◆◆

(1) 高速公路：是指经国家公路主管部门验收认定，符合高速公路工程技术标准，并有设置完善的交通安全设施、管理设施和服务设施，专供机动车辆高速行驶的公路。

(2) 高速公路的特点

1) 全封闭：路区沿线用防护网与外界隔离，堵断横向进入路区的人、畜。

2) 全立交：使通过交叉路口的车辆，直行车顺畅，转弯车互通，消除了相互之间的干扰。

3) 将上下行车道从中央隔离：用中央分隔带将上行和下行的机动车辆左右分隔，不得互通。

4) 按车速分道行驶：主车道行驶的车辆按照行驶速度在各自对应的车道内行驶。

5) 高速、安全、通过能力大：将普通公路规定的最高车速80km/h(公里/小时)提高到120km/h(公里/小时)，并使安全性和道路通过能力大大提升。

6) 照明、通信设备先进：沿途标线、标志、护栏等，全部喷涂先进的反光材料，并用信息板及时发布交通信息，每隔500m(米)或1000m(米)设置一部紧急电话，以供报告或传递交通事故及救援信息。

7) 每隔一定距离设有一处生活服务区，为车辆提供检修、加



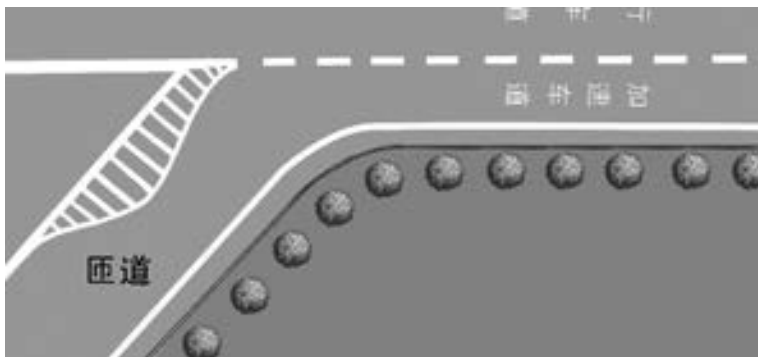
油，为人员提供饮食、居住、购物等服务。

◆◆ 2 高速公路安全服务设施的名称及功用 ◆◆

在驾车驶入高速公路前，应对高速公路安全服务设施进行全面了解，知晓它们的名称及功用，以便驾车进入时正确使用。

(1) 高速公路收费站：建在高速公路进出口前方道路，内侧路面与高速公路的匝道连接，根据车流量，站点设有数个道口，左侧为驶出道口，右侧为驶入道口，开放道口的上方用绿灯指示，进入时从值班窗口领取电子磁卡或通行票证，驶出时交回卡、证，并支付通行费用。

(2) 匝道：匝道是一般公路与高速公路或高速公路之间相连的通道，供机动车辆进入相交的道路使用。匝道入口与一般道路连接，在入口处左右分岔，左侧匝道供左转驶向高速公路的车辆通行，右侧车道供右转驶向高速公路的车辆通行，入口匝道的终点与加速车道连通；匝道出口的始端与减速车道相连，匝道出口的终端为上下行车辆驶出匝道的汇流处。



(3) 变速车道：变速车道是主车道进入匝道或匝道进入主车道特意加宽的过渡路面，专供进入高速公路的车辆加速、驶出高速公路的车辆减速之用，入口处的变速车道为加速车道，出口处的加速车道为减速车道。

(4) 中央分隔带：中央分隔带是在高速公路中央用防护栏围起的长条形土质路面，其主要功能是将上下行车辆左右分隔，中间栽种的花草树木可以调节驾驶人视觉。

(5) 主车道：主车道是中央分隔带两侧供上下行机动车辆行驶的车道。每侧主车道又根据路面宽窄，用标线划分为单向两车道或更多车道，内侧车道供较高车速的车辆通行，外侧车道供车速较低的车辆通行。

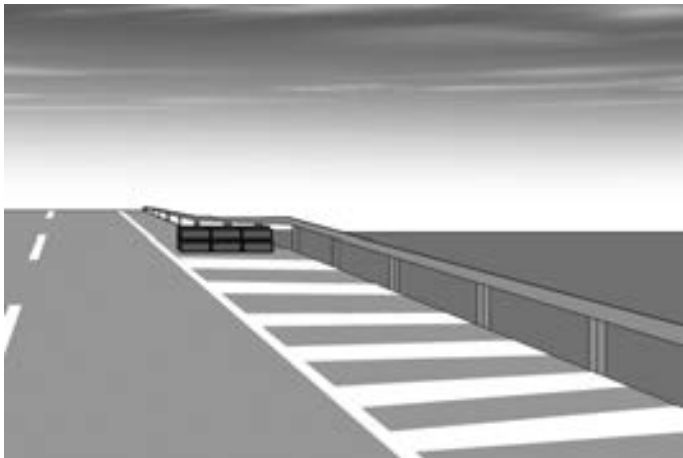


(6) 路肩：路肩是位于最右侧车道与路缘之间的那部分路面，专供救护车、消防车和处理事故的警车应急时使用，其他任何机动车除在遇紧急情况可作临时停车外，不得占用。

(7) 紧急停车带：高速公路每隔一定距离专门将路面加宽一段地带，专供行驶中的车辆应急避险时停车使用。

(8) 防护栏：防护栏是竖在高速公路两侧路边和中央分隔带两侧，用钢板、钢桩材料制作的护栏。路边护栏主要用以预防机动车失误时驶出高速公路；分隔带护栏则主要预防失控车辆驶入对方车道，以减轻损失和人员伤亡。

(9) 紧急电话：高速公路每隔一定距离设立一部紧急电话，遇有紧急情况时，可就近拨打或按下报警按键。



(10) 生活服务区：高速公路每隔 40 ~ 50km(公里)设立一处生活服务区，服务区内有停车场、加油站、修理部、小卖部、休息室、食堂和厕所等，为驾驶人及乘客提供生活及安全便利。



◆◆ 3 高速公路有哪些安全管理规定 ◆◆

(1) 准入规定

1) 行人、非机动车、拖拉机、农用运输车、蓄电池车、轮式专

用机械车、铰接式客车、全挂牵引车，以及设计最高车速低于70km/h(公里/小时)的机动车辆，不得进入高速公路。

2) 持有实习驾照的驾驶人不准在快速车道驾车行驶。

3) “三超”(超长、超宽、超高)车辆必须经公安机关交通管理部门批准后，按指定路线、时间、车道、速度行驶，并悬挂明显标志。

(2) 对驾驶人及乘坐人员的规定

1) 安装安全带的机动车辆，其驾驶人和前排乘员必须系安全带。

2) 机动车行驶中，乘车人不准站立，不准向车外抛洒物品。

3) 货运机动车除驾驶室和车厢经核准设置的固定座位外，其他任何部位不准载人。

4) 二轮摩托车在高速公路上行驶不准载人。

(3) 行驶速度规定

1) 进入高速公路的机动车辆，最低车速不低于60km/h(公里/小时)；最高时速，小型客车不得高于120km/h(公里/小时)，大型客车、货运汽车或其他机动车辆时速不得高于100km/h(公里/小时)，摩托车车速不得高于80km/h(公里/小时)。

2) 交通标志和路面标记与以上规定不一致时，遵守标志和标记的规定。

(4) 行驶规定

1) 正常行驶的机动车，不准倒车、逆行，不准穿越中央分隔带掉头或转弯。

2) 高速公路上不准试车或学习驾驶机动车。

3) 不准在匝道和变速车道上超车或停车。

4) 不准骑、压车道分界线行驶或在规定速度高于自车行驶速度的车道内行驶。

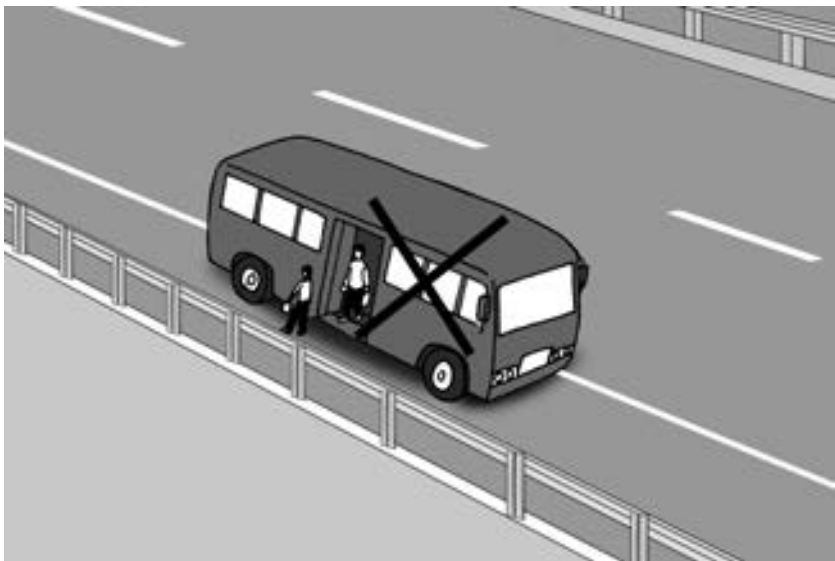
5) 不准从右侧超车。

6) 除救援车、清障车外，禁止其他车辆牵引故障车和肇事车在高速公路上行驶。

(5) 停车规定



1) 除遇障碍、发生故障等必须停车的情况外，在高速公路上不准随意停车、停车上下人员或装卸货物。



2) 因故障需要停车检修时，必须提前开启右转向灯驶离 停车道，停在紧急停车带内或者右侧路肩上，在行车道内不准修车。

3) 因故障、事故等原因不能驶离行车道，驾驶人必须开启危险报警灯，并在行驶方向的后方 150m(米)处设置故障车警告标志。夜间还须开启示宽灯和尾灯，驾驶人和乘员必须迅速离开车辆，转移到右侧路肩或紧急停车带，并向交通警察或急救中心报警。

◆◆ 4 上高速公路远行前应做哪些准备 ◆◆

明天要上高速公路驾车远行，今天该做些什么？

路途那么遥远，交叉路口也一定很多，还是先找一张交通图仔细看看吧，看看那些交叉路究竟在何地，具体叫什么名字，以便观察路标时不会失误。

明天的路途遥远，时间比较紧迫，还是先对时间做做安排吧：

明早几点起床，几点吃饭，几点出发。行至哪个服务站中途休息，再到哪个服务站安排吃饭，预计几点可顺利到达目的地。

对了，今晚还要注意看看沿途路经区域的天气预报，如果有气候影响，就要做好有针对性的准备，以免到时抓瞎。但是，看电视可别太晚了，要早点儿洗个澡，睡个好觉，为明天储备充沛的精力和体力。

还有，身边的零碎事情全部往后放放，一切等返程后再行处理。

哦，随车证件，必须现在就去整理，看是不是全部齐备，否则，被检查时缺少一样都会引起麻烦。

下午还有点时间，去关爱关爱车辆吧，车上有几个地方还不大放心，去修理厂让老师傅诊断诊断，将故障彻底排除，再顺便整理一下随车的必需品和必备品，短缺时做做补充，这可是“磨刀不误砍柴工”啊。

◆◆ 5 进入高速公路前应对车辆做哪些检查 ◆◆

机动车辆驶入高速公路后，立即进入高运转状态，要保证各部件技术状况良好，必须要在驶入高速公路前对车辆进行认真细致的检查。检查项目如下：

(1) 对转向装置进行检查：检查转向盘自由行程是否符合标准要求；检查转向助力油油面高度；检查横直拉杆球头关节是否有松旷现象，润滑情况如何；检查前轮定位及前束情况等。如发现问题，及时加以排除。

(2) 对制动装置进行检查：检查制动液液面高度、制动踏板自由行程、前后制动蹄片磨损情况(鼓式制动,检查摩擦蹄片与轮鼓之间间隙)；检查制动距离是否符合要求，有无跑偏现象等。如发现问题，及时加以排除。

(3) 对灯光设施进行检查：检查全车灯光设备是否有个别灯不亮，其亮度如何；检查制动灯时，要由一个人踏踩制动踏板，另一个人去车后进行观察，确保完好无误；检查调整前照灯照射距离，

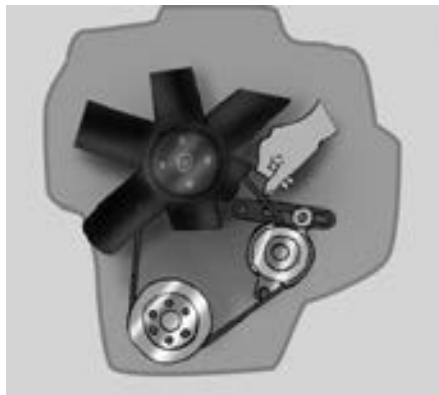


远光光点应照在车前 200m(米)处,近光光点应照在车前 30m(米)处;如个别车灯不亮或亮度不够时,及时加以更换或调整。

(4) 对各个轮胎进行严格检查:检查各胎压是否正常,胎面磨损怎样;轮胎左右两侧是否有起泡和破损情况;检查各轮胎的固定螺母是否紧定等。如发现问题,及时排除。

(5) 检查各油(液)面高度:检查蓄电池电解液液面高度;检查冷却液液面高度;检查润滑油油面高度;检查刮水器清洗液储液罐液面高度;检查燃油箱存油量等。如发现短缺进行补充,如有渗漏现象及时加以消除。

(6) 检查各传动带松紧度:用拇指将各传动带用力向下按压,下曲度保持 1~1.5cm(厘米)时为正常范围。发现过松时,应注意检查传动带是否老化,如传动带里侧出现横向裂纹时,应进行更换。



(7) 检查喇叭工作是否正常:如失声或声音发暗时,应做更换或调整。

(8) 检查附属装置工作是否正常:检查刮水器工作是否良好;各后视镜角度调整是否合适;安全带能否锁住或有效;备胎气压是否充足;灭火器工作是否良好等。如发现问题,及时加以排除。

(9) 检查各随车工具是否齐全:特别是千斤顶,故障车警告标志,不可遗忘。

◆◆ 6 驶入高速公路的技巧及注意事项 ◆◆

(1) 驶入技巧

1) 在距高速路收费站 50m(米)处,减速慢行,选择亮绿灯的车道进入站台,如前方有先到的车辆,应排队等候。

2) 将左侧门玻璃落下, 对准服务窗口, 领取证卡。

3) 入站后仍需缓行, 注意观察匝道入口岔道处的路标指示, 选准要去的方向以及驶入的匝道。



4) 在匝道, 车速不超过 40km/h(公里/小时)。

5) 驶出匝道, 进入加速车道后, 应迅速将车速提至 60km/h(公里/小时), 在距加速车道的末端 50m(米)处开启左转向灯, 驶入最右侧的行车道。

(2) 注意事项

1) 进入站口的车辆应依序排队, 后来的车辆不准超车和插队。

2) 进入站口后不宜加速行驶, 否则难以看清匝道入口处的指路标志。

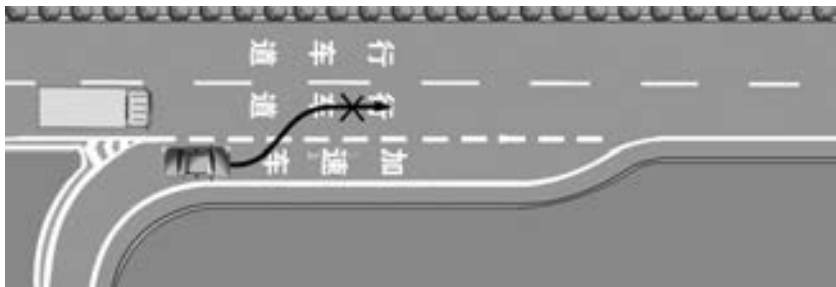
3) 驶入匝道的机动车, 不许超车和停车。

4) 加速车道如有停驻或缓行的车辆, 自车应稍作等候, 待其驶离后再加速驶入行车道。

5) 进入行车道前, 要对后方来车作认真观察, 如距自车距离尚远时, 可以在其驶来前进入行车道; 如距来车距离较近, 可待其驶过后自车再行进入。

6) 如遇列队行驶的车流时, 不得中间插入, 应等待其全部驶过后, 自车再行。

7) 不得从匝道未经加速直接驶入行车道。



8) 进入行车道后, 应将车速逐级提高, 依次将车变更进左侧快速车道, 不得从最右侧慢车道直接驶入最左侧快车道。

◆◆ 7 在高速公路上怎样选择行车道 ◆◆

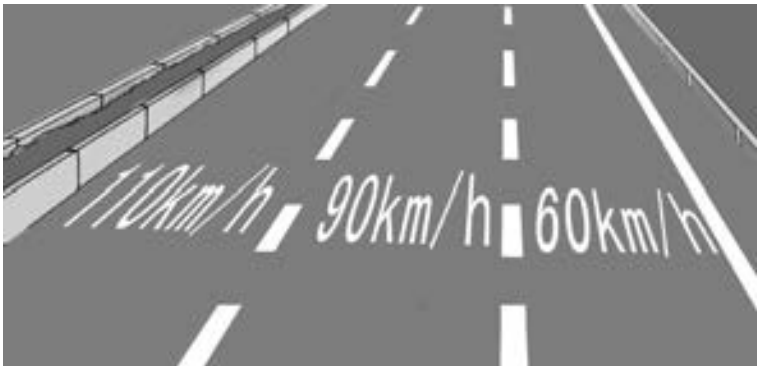
当我们驾车驶入高速公路时, 应该选择哪条主车道来行驶呢? 按照分道行驶、各行其道的原则, 应参考主车道的道数和自车的行驶速度两个方面加以确定。目前, 我国高速公路的主车道设计有: 双向四车道、双向六车道和双向八车道。根据道数的不同, 对各车道的速度要求也有所区别。

(1) 单行两车道: 车速低于 100km/h(公里/小时)的机动车辆, 在右侧车道行驶, 但最低车速不得低于 60km/h(公里/小时); 车速

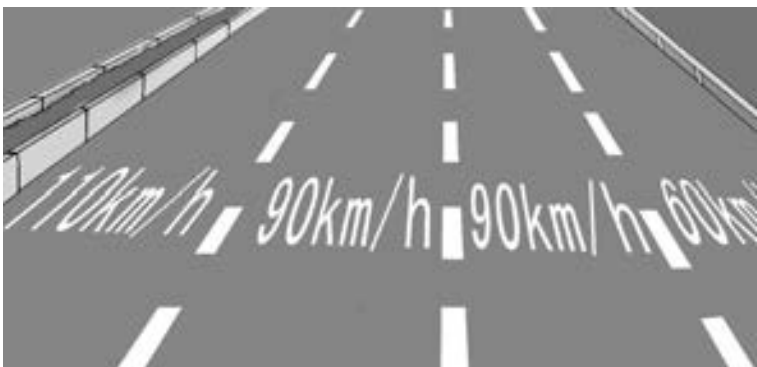


高于 100km/h(公里/小时)的机动车辆,在左侧车道行驶,但最高车速不得高于 120km/h(公里/小时)。

(2) 单向三车道:最低车速为 110km/h(公里/小时)的机动车辆,在左侧车道行驶;最低车速为 90km/h(公里/小时)的车辆,在中间车道行驶;最低车速为 60km/h(公里/小时)的车辆,在右侧车道行驶。



(3) 单向四车道:最低车速为 110km/h(公里/小时)的机动车辆,在左侧车道行驶;最低车速为 90km/h(公里/小时)的车辆,在中间两车道行驶;最低车速为 60km/h(公里/小时)的车辆,在右侧车道行驶。



遵照以上规定,驶入高速公路主车道的机动车辆,应在最高车速 120km/h(公里/小时)和最低车速 60km/h(公里/小时)的速度范围

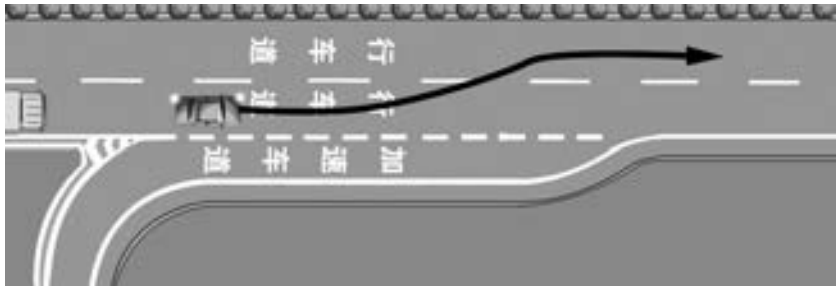


内，按照自车的行驶速度适时变更车道。当车速递减时，应从最左侧行车道依次变更车道至最右侧的行车道；当速度递增时，则宜从右侧行车道依次变更车道至最左侧行车道。这样，就使高速公路的车流速度和通过能力同时得到提高。

◆◆ 8 高速公路上的超车技巧 ◆◆

在高速公路上超车时，只允许使用相邻的左侧车道。超车时，应做好以下几点。

(1) **先作观察，把握时机。**在同一行车道内，如距前车距离越来越近，表明前车速度低于自车速度，此时便可确定前车即将成为自车的超越对象。在驶近前车还距 200m(米)远时，开始做超越的准备。超越准备，首先是对车后情况进行观察，观察车后有无跟行的车辆和正在超越自车的车辆。如有跟行的车辆，应观察此车有无超越自车的动态。如果发现车后有车从超车道驶来，自车应延缓超车，让超越自车的车辆超越后，自己再作超越。其次是对前方的交通情况进行观察，主要目标是看前车前方是否还有同车道行驶的车辆，如有，必须密切注意前车有无变更车道超车的可能，如若前车在自车变道前率先变道，则自车应采取跟随前车变道的方法，驶入超车道。通过以上前后观察，确认无危险存在，则应把握时机，在距前车约 70m(米)处开启左转向灯，进入超车阶段。



(2) **进入超车道的方法。**开启左转向灯后，应采取缓拨转向盘、渐渐向左斜插的取线方法驶入超车道，行车轨迹应避免出现“硬弯”。

(3) 驶入前车听觉范围，应及时鸣笛。从超车道靠近前车约20m(米)远时，应鸣笛(夜间变换远近光灯)提醒前车，以引起前车注意，作出避让。

(4) 超越时，谨防被超车突然驶入超车道。这种情况多发生在被超车前方仍有车辆行进时。引发这种险情的原因有二：一是自己没有给足超车信号；二是被超车在变更车道前没有观察车后情况或观察失误。为防范意外，超车时一旦驶入距被超车的危险距离，就要特别警觉被超车动态，只要发现被超车头稍有左倾，就应立即制动减速。

(5) 超车后，安全驶回原车道。超车后应继续保持一段距离的直行，然后用右侧后视镜观察与被超车之间的距离，拉开至少有50m(米)远的距离时，开启右转向灯，仍用缓拨转向盘、渐渐向左斜插的取线方法，驶回原车道。

◆◆ 9 高速公路上的随流而行技巧 ◆◆

在车流量较大的高速公路上行驶，随流而行可以减少超车和被超的次数，使车与车之间的相互交织明显下降，对保证行车安全十分有利。

随流而行技巧的关键是与前车距离的把握。而距离的长短，则应根据行驶速度的快慢、能见度的高低来灵活掌握。速度慢，能见度高，随行距离可以近些；速度快，能见度低，则应相对拉远。

在正常气候条件下，跟行距离大约是行驶车速值的米数。即，行驶车速为100km/h(公里/小时)时，跟行距离为100m(米)；行驶车速为80km/h(公里/小时)时，跟行距离为80m(米)。

遇有雨、雾、雪、沙尘等低能见度气象条件时，应按能见度的高低来确定行驶速度，而跟行距离则应是正常气候条件下跟行距离的两倍：能见度小于200m(米)时，车速不超过60km/h(公里/小时)，跟行距离为120m(米)；能见度小于100m(米)时，车速不超过40km/h(公里/小时)，跟行距离不小于80m(米)；能见度低于



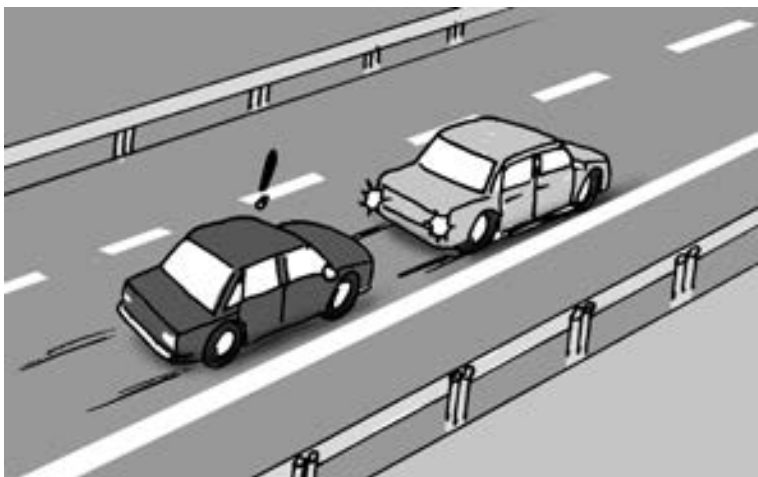
50m(米)时,车速不超过 20km/h(公里/小时), 跟行距离不小于 40m(米)。

随流而行时, 不要将注意力死死盯在前车的尾部, 否则会因视觉单一出现迷钝。可行的方法是, 在注意与前车保持安全距离的同时, 还须用目光不时地观察前车前方第二辆、第三辆车的行驶动态。这样不仅可以调整视觉, 还可以掌握提前控制车速的主动性。

与前车跟行距离的保持, 应以加速踏板控速为主, 必要时才用轻踩制动踏板加以辅助。跟行距离较近时, 可将加速踏板抬起少许; 跟行距离拉得过大时, 则应将加速踏板踏下少许, 从而使跟行距离始终保持在安全的范围。

◆◆ 10 高速公路上的减速技巧 ◆◆

(1) **高速公路减速禁用紧急制动。**在高速公路上行车引发紧急制动的根本原因是行驶速度过快。速度越快, 驾驶人的注视点越向前移, 对道路两侧附近的情况看得就越模糊, 如若路中出现只有驶



近才能看清的障碍，或者从道路附近两侧突然有人、畜穿入路中，驾驶人往往在措手不及中采取紧急制动，此时如车后有跟行车辆极易造成追尾；如若制动跑偏，则会引发方向失控，使车辆骤然冲向公路一侧，后果可想而知。

(2) 高速公路减速的最佳方法是用发动机牵阻作用来降低车速。行驶中，分析前方交通情况需要减速时，应及时将加速踏板抬起，切断燃油供给。如速度仍然显快，应将变速杆迅速拨入低一级档位，将离合器踏板迅速抬起；如若此刻车速仍未进入理想范围，可以降低一级档位，甚至采取越级减档的方法将车速控制住。

(3) 高速公路减速慎用制动。在高速公路上，使用制动应作为发动机牵阻控速的辅助性措施。使用制动时，应采取“蜻蜓点水”、连续轻踏轻放制动踏板的方式，这样做，制动灯会连续闪亮，但车速却不会骤然降低，不仅可以对跟行车辆起到提示作用，而且还避免了因制动过急使车辆甩尾。

◆◆ 11 高速公路上怎样通过弯道 ◆◆

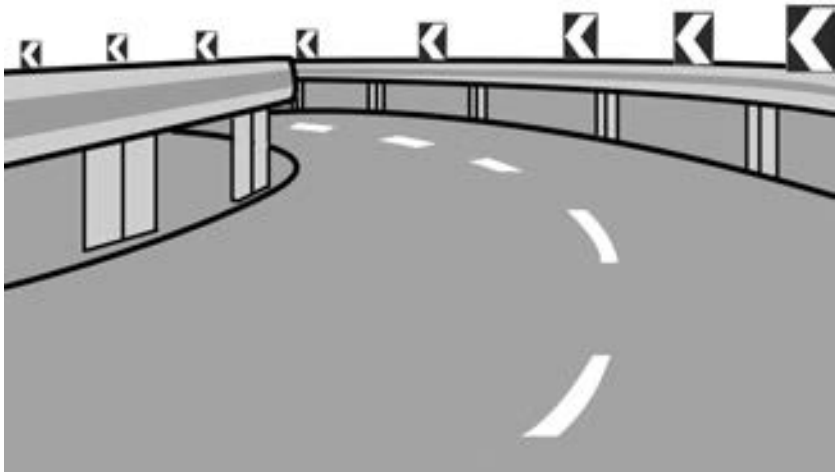
(1) 因车辆通过弯道有离心力作用，车身有倾向公路外侧的趋势，通过弯道前时必须提前减速！

(2) 注意观察路标。高速公路有弯道时，一般在进入弯道的前方路侧设立有连续性提示标志，行驶中一旦发现弯道标志，则应立即采取控速措施。

(3) 控速的措施。立即抬起加速踏板切断供油，将变速杆拨入低一级档位。

(4) 将视点从远方收回，并将视点放在与路右护栏的距离保持上。

(5) 用目光扫视仪表速度指示。通过弯道时，车速应控制在60~80km/h(公里/小时)。这个速度不可用经验或感觉来确定，因为经验或感觉的速度往往比实际速度高出许多。因速度过快驶出弯道的交通事故，大多是在这种想当然的思想支配下发生的。



(6) 用手感判断车速是否适宜。弯道行驶车速适宜时，把握转向盘的双手会依然感觉轻松自如；如若车速显快，车身向外横甩的力量就会首先作用到手上，车速越快，车辆驶向路边的趋势越大，双手掌控转向盘的反向作用力也就越大。感觉双手吃力时，证明车速已经超出适宜范围，应当再作减速。

(7) 弯道处严禁超车。在高速公路弯道处超车，很难将车速控制在适宜范围。超车时难免要加速，一旦加速，离心力就会加大，车辆极易驶向右侧车道，对被超车造成威胁。

◆◆ 12 高速公路上谨防“下坡错觉” ◆◆

高速公路上较长的缓坡路段一般不设路标，是否进入缓坡全靠驾驶人的感知进行判断，问题是对上坡感知迟钝尚无大碍，如若下坡感知出现问题则会直接影响到安全，因此必须引起足够的重视。

(1) “下坡错觉”的表现：加速踏板踏下的高度未改变，而车速却越来越快，驾驶人在不知不觉中，车速已远远超出自己所预想的范围，在处理情况时，往往就会因措施不力、分寸失准而引发事故。

(2) 下缓坡时的车辆反应：行驶中的车辆一旦进入下缓坡的路段，发动机的声音会突然变低，行驶感觉变得轻松，加速踏板未曾踏下，车速却明显加快。如果发现车辆出现这些反应，应立即做出判断：车辆已驶入下缓坡的路段。

(3) 求助速度仪表判明行驶速度：当已经察觉车辆驶入下坡路段，应用眼睛余光扫视速度仪表，确认此刻速度究竟有多快，以消除下坡时的速度错觉。如果仪表指示速度超出高速公路所规定的最高时速，应将加速踏板缓缓抬起减少供油，或者用减档的方法将车速控制在允许的范围。

◆◆ 13 高速公路上怎样预防“飞车” ◆◆

在本书第四章中已对“飞车”现象及其形成原因进行过解释，本文只就在高速公路上怎样防范作为主要内容。

因“飞车”现象主要发生在雨天和雨后，为此，在这两个时段中的高速路上行车，就必须高度警惕，其防范措施如下：

(1) 克服麻痹侥幸心理。在雨中或雨后行车要明白一个道理：等级再高、养护再好的路面也难免有低洼之处。千万不可掉以轻心，一上了高速公路就认为万事大吉，放纵欢跑。相反，要时刻提醒自己，前方可能有积水横陈，以随时打消可能滋生的麻痹思想和侥幸心理。

(2) 雨天行车应大幅减速。因雨帘和雨雾遮蔽，能见度显著下降，加之有“飞车”现象的潜在威胁，雨天行车应首先放慢车速。雨越大，能见度越低，行驶速度也应越慢。雨中观察积水的难度大，几乎难以发现，唯一的方法只能是沿行车道低速缓行。

(3) 雨后行车应加强观察。雨后，因路面得到晾晒，平坦路面与积水路面的颜色出现较明显的差别，尽管识别较为容易，但通过时仍要持保守的态度，应放慢车速，以便为观察提供充裕的时间。发现道路前方有积水存在，如两侧相邻车道没有驶来的车辆时，可以变更车道通过；如有驶来的车辆，则应保持直行，减慢速度，压



积水通过。

(4) 通过积水时应掌稳转向盘。通过积水时，转向盘可能出现左右滑动现象。遇此情况不要慌张，也不要为消除滑动而调整方向。可取的方法是，操稳转向盘，以不动来治动，涉过积水后，滑动现象自然会消除。切不可采取紧急制动，否则出现侧滑时，方向更难控制。

◆◆ 14 高速公路上驾驶多长时间应安排一次休息 ◆◆

高速公路连续驾车时间不宜过长，途中应多安排休息的次数，其原因大致有以下三方面：

(1) 驾驶人容易疲劳。高速公路行车速度较快，驾驶人注意力集中，神经始终处于高度紧张状态，极易引起疲劳。

(2) 视觉单一时，驾驶人容易打瞌睡。高速公路上下行车道中间隔离后，单向车道内行驶的车辆消除了会车时的担心，进入视野的情况减少，视觉变得单一起来。尤其在保持一定的纵向间距跟车时，视觉景观更加单调，对大脑刺激的信息减少后，思睡感随之袭来。

(3) 速度判断容易出现误差。据测试证明，驾驶时间越长，车速越快，驾驶人对速度判断的准确性就越低，即误差就越大，致使车速越来越快。

鉴于以上原因，在高速公路上连续驾驶的时间不宜超过3h(小时)，最好每1.5h(小时)安排一次休息，以保证驾驶人精力充沛，头脑清醒，速度判断准确，一路平平安安。

◆◆ 15 高速公路上如何掌控转向盘 ◆◆

车速越快，转向盘的随动性就越好，转向所需要的力矩也就越小。如果道路前方出现路障需要调整方向时，其调整的时机也应随

之大大提前，即距路障还有较远距离时，就应调整转向角度。

车速越快，转向盘的调整量应该越小，而调整方向的时间却应稍加提前。



高速公路掌控转向盘的原则是：宜微不过，宁早不晚。“宜微”即转动转向盘时，适宜稍转稍回，作微量调整；“不过”即转动转向盘不要过头；“宁早”即发现情况后，宁可及早对方向作出调整；“勿晚”即不要事到临头才突然转向。

据教科书介绍，当车速超过100km/h(公里/小时)时，转向盘的转角量，只需要较低车速时的1/3便足够了，如若转向过量，方向很容易失控，发生急剧转向，使车辆脱离正常行驶轨迹，急速逆拐，冲向路边。

◆◆ 16 高速公路行车谨防爆胎 ◆◆

高速行驶中的车辆如若前轮爆胎，是非常危险的事情，必须严加防范。

(1) 引起爆胎的原因

1) 轮胎气压过低或过高。



- 2) 轮胎磨损过甚，且胎侧有创伤或起泡处。
- 3) 高温气候下，高速行驶的时间过长。
- 4) 胎压较低时，通过弯道的车速过快。
- 5) 高速运行下，突然采取紧急制动等。

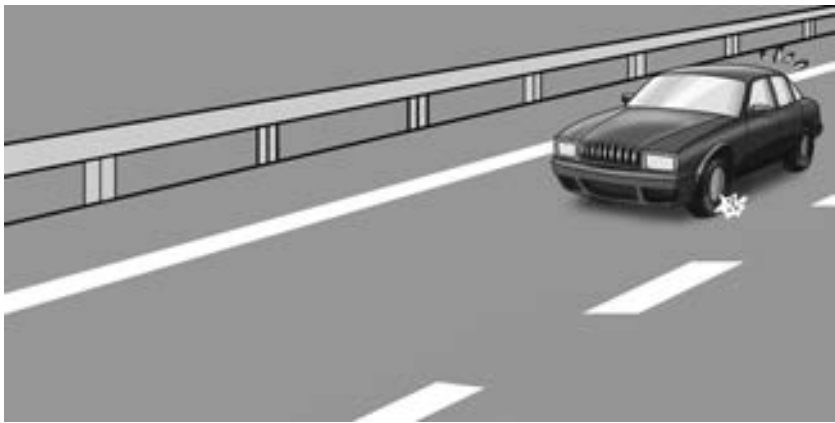
(2) 预防爆胎的措施

1) 每次出车前，必须对各个轮胎进行认真细致的检查，将较新较好的轮胎换到前面作为转向轮，并按车辆技术要求保持正常胎压。要特别注意检查轮胎的内侧，看有无刮烂和起泡处，如果发现，应立即更换。

2) 夏日正午行车，胎温、胎压极易升高，连续行车时间不宜超过 1h(小时)。休息时，应将车辆开到荫凉的地方，采取自然降温的办法，等待胎温、胎压降低后再行。

3) 夏日通过弯道时尤其要小心，如若胎压偏低、车速过快，轮胎极易脱出轮辋，发生“横切”现象。

4) 高速公路行车禁忌紧急制动。紧急制动时，车身和惯性力量会在瞬间集中于前胎，如若轮胎技术性能差强人意，爆胎便会随之发生。



(3) 爆胎后的应急措施：行驶中一旦发现方向突然倾向一边，应立即作出爆胎判断。其应急措施如下：

- 1) 稳定情绪，沉着应对。

- 2) 双手控住方向，消除转向盘偏倾，保持车辆直行状态。
- 3) 迅速越级减档，将变速杆拨入三档档位，并将离合器迅速抬起，利用发动机牵阻作用制动以降低车速。
- 4) 待车速降低后，再小角度转动转向盘，使车辆驶向应急车道或路肩。
- 5) 爆胎后，不可在匆忙间采取紧急制动，否则会加剧险情，使行驶方向更难控制。
- 6) 消除方向偏倾的力度不可过大，能够消除偏倾即可，否则车辆的前冲力很容易作用在已经损坏的轮胎上，使车身“翻了跟头”。

◆◆ 17 高速公路上停车的注意事项 ◆◆

(1) 严禁将车停在规定的禁停路段和区域，否则，轻者会影响交通秩序，重者则会引发道路交通事故。

(2) 车况、路况良好条件下需要休息时，应驶入附近高速公路服务站停车。

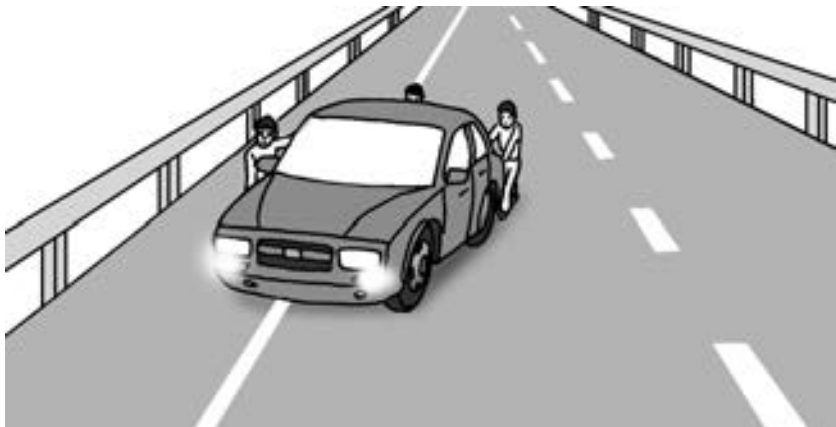
(3) 遇到路障被迫停车时，应按照停靠时的前后顺序依次排队，不准强超或拦腰挤插。

(4) 车辆发生“渐发性”故障需要检修时，应提前减速，开启右转向灯，注意观察车后交通情况，在不影响跟行车辆行驶的前提下，从左到右依序变更车道，将车停在紧急停车带或路肩上。

车辆修复后驶回行车道时，应开启左转向灯，在紧急停车带或路肩上加速至60km/h(公里/小时)时，才可驶入相邻的左侧行车道，驶入后关闭左转向灯。

(5) 车辆发生严重故障，无法驶离行车道时，如是小型车辆，乘坐人员应下车协助驾驶人将车推入右侧路肩才可实施检修。

如是大型车辆无法推动，应立即开启危险报警灯，驾驶人与乘坐人员必须赶快下车，并在车后来车方向150m(米)处设立故障车警告标志(晚上还须开启示宽灯和尾灯)，然后撤离至紧急停车带或路肩上，用报警电话向高速公路急救中心发出求助信号，等待救援。



◆◆ 18 驶出高速公路的技巧及注意事项 ◆◆

(1) 驶出高速公路的技巧

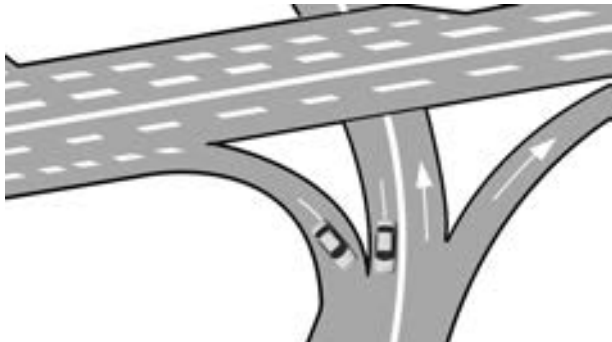
1) 距驶出口 2km(公里)、1km(公里)、500m(米)处分别设立有路标提示。在看到 2km(公里)处的路标提示时,就应从左侧行车道逐渐将车变更到最右侧的车道来;行至距出口 500m(米)远的路标处时,则应抬起加速踏板,开启右转向灯,做好驶入减速车道的准备。

2) 当车辆驶至行车道与减速车道连接之处时,开始缓转转向盘,采取渐渐斜入的方法,进入减速车道。

3) 进入减速车道后,应继续利用发动机牵阻制动作用降低车速,如果车速显快,再以点制动加以辅助,在距匝道出口处 50m(米)远时,将变速杆拨入低一级档位,且注意观察匝道入口处设立的限速标志,匝道限速一般为 40km/h(公里/小时)。当通过目测,里程表指示的车速高于限速时,应继续采取减速措施,使车速符合限速要求。

4) 驶至匝道终端的岔道处时,要与反方向驶出高速公路的车辆汇流,此时要注意另一匝道有无驶来的车辆。如若有车辆驶来,且

与自车有可能同时驶至岔道处时，应主动减速避让，让其先行。



5) 进入收费站前，应注意观察信息板和标志提示，选择上方亮绿灯的通道依序排队。驶至服务窗口时，尽量将车身靠近窗口，以便递交卡、证和通行费，然后缓速驶出收费站。

(2) 驶出高速公路的注意事项

1) 进入匝道前，必须充分减速，并观察里程表，确认车速读数，将车速确实降至匝道所规定限速的范围。

2) 进入匝道的车辆，严禁超车和停车。

3) 驶至匝道终端岔道汇流处时，要特别留意和小心，严禁与另一匝道驶出的车辆抢道。

4) 进入收费站时，不可与其他车辆争抢通道，应文明驾车，依序排队。

5) 驶出收费站时，必须迅速驶离道口，以免堵塞交通。

6) 如若在高速公路上驶过要驶出的道口时，不可在慌忙中紧急制动，更不可停车、倒车、掉头和逆行返回，应继续行驶至下一出口，驶出高速公路。

十一、汽车驾驶节油 20 诀



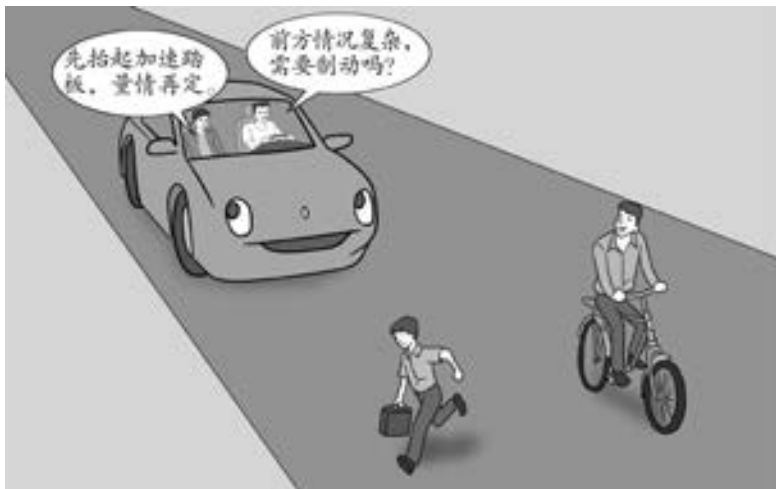
◆◆ 第 1 诀 出行之前先选线，避免走了冤枉路 ◆◆



要诀简解：

每次驾车出行，驾驶人都应按照所要到达的目的地，设计和选择一条最为安全、便捷的行驶路线，尤其长途远行，应预备一张便于查看的新版地图，将所选路线的必经地和岔路口，提前明确地加注标记，以便临近时有所准备。否则，一旦走错就得返程或绕行，势必影响行程安排，增加油耗，浪费时间。

◆◆ 第 2 诀 预见贯穿路途中，多抬油门少制动 ◆◆



要诀简解：

驾驶途中，要精力集中、注意观察，应根据所见情况，提前采取预见性措施。每遇情况，首先应抬起加速踏板（俗称“油门”或“油门踏板”），利用发动机牵阻实施减速，争取不采用制动便使情况得到顺利处置。因为在处理情况的过程中，没有或很少实施制动，可使动力得到充分保持，待情况处理完后，只需稍踩加速踏板，车辆便可恢复到原车速。



◆◆ 第3诀 根据路况勤换档，找准档位动力足 ◆◆



要诀简解：

驾驶途中，无论自动挡车还是手动档车，都应根据道路情况，勤快地变换档位。该换不换，或不该换却换，都会增加油耗。尤其是手动档车减速后选档，一定要根据当时车速，选准适合的档位，选高了会拖档，选低了又浪费动力。只有选准了，车辆才会动力充足，不使燃油浪费。

◆◆ 第 4 诀 经济车速常保持，超速行驶耗油多 ◆◆



要诀简解：

即使在良好的道路环境下，也应保持在经济车速下运行。所谓“经济车速”，就是汽车处于最高档位时的中等速度，高出经济车速耗油增加，超速行驶则耗油猛升，只有在中等速度耗油量最小。经济车速因车型不同各有差异，低档轿车的经济车速为 50 ~ 60km/h (公里/小时)，中高档轿车为 70 ~ 90km/h (公里/小时)。经济车速排放有害气体最少，所以也叫绿色车速。



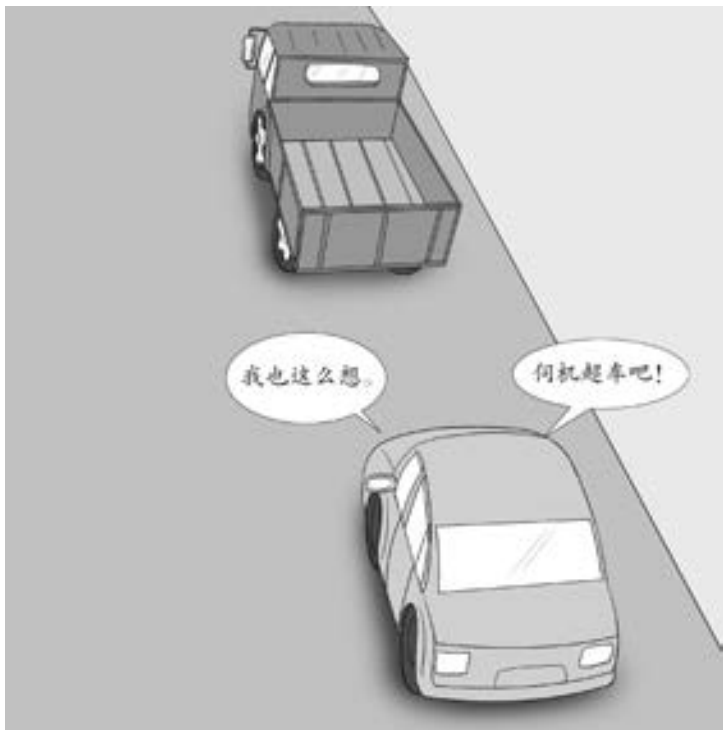
◆◆ 第5诀 多用喇叭早提醒，让开路面不制动 ◆◆



要诀简解：

道路前方出现盲区，或有行人、非机动车以及机动车缓慢行驶，驾车人应提前鸣笛，予以提醒，以使他们预先有所准备，提前做出行动调整。当自车驶近他们时，他们便已让开了路面，这就大大减少了减速和制动的可能，也使速度得到充分保持，这样油耗自然会较低。

◆◆ 第 6 诀 不要跟在车后行，影响预见多制动 ◆◆

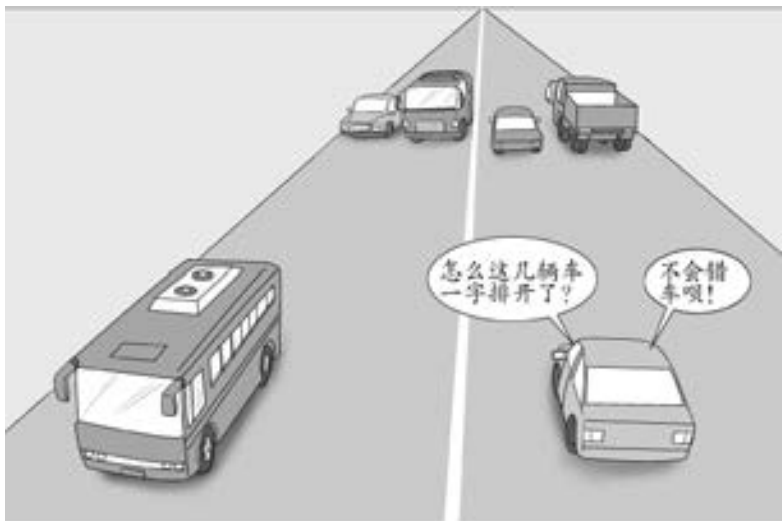


要诀简解：

非万不得已，一般不要跟在大型车后行驶，这样不仅会影响驾驶视线，不能做出准确的预见性判断，而且速度受制于前车，为了与其保持一定的安全纵距，势必要被动地频频减速、降档、冲车加档。这样不仅使驾驶操作变得忙碌，而且还加大了机件磨损，影响了乘坐舒适性，显然油耗也会因此而大幅增加。



◆◆ 第7诀 机动灵活巧错会，多重交织化单织 ◆◆



要诀简解：

机动灵活地运用错车、会车技巧，是路途中节油的关键。错车、会车技巧所应把握的原则是，根据道路车流和人流情况，提前用加速踏板控速，即提前加速或提前减速，将可能在同一时段、同一路面出现的多重交织，尽可能地化为单一交织，从而使交织时的路面变得相对宽松。如此操作，可使运行中的制动次数大为减少，路途中的平均车速显著提高，在省时、节油的同时，行驶安全性也会得到加强。

◆◆ 第 8 诀 近路狭窄人车多，宁可绕远奔大路 ◆◆



要诀简解：

近路虽近，但路窄、车多、人多，且不说通过时需要放慢速度，还容易出现堵车现象。如果附近有大路可以绕行，尽管可能会使路程远了一些，但却可以节约时间，还可避免因车辆缓行或走走停停而消耗更多的燃油。量情绕行，一举双赢，何乐而不为呢！



◆◆ 第9诀 路遇情况提前慢，能缓行时不停车 ◆◆



要诀简解：

看到前方车辆会车紧张，并且前方车辆已经减速，甚至已经停车避让，应赶快抬起加速踏板，采取制动措施，将车速控制在缓行状态，以求在缓行时间里使僵局得到缓解，力求在自车临近时，来车已经顺利通过，这样因为自车没有停驶，便节约了停驶后还得再次起步和加档冲车的燃油。

◆◆ 第 10 诀 避免制动用力过，珍惜时间和动力 ◆◆



要诀简解：

路遇情况，首先应抬起加速踏板，如利用发动机牵阻减速仍然显快，就必须使用制动器，但踩踏制动的力度一定要适当，应将速度控制在有充裕的时间可以安全稳妥地处理完所面临的情况便可以了。新手们常犯的错误是，在采取制动时，往往制动力过头，在造成动力浪费的同时，加大了制动系统和轮胎的磨损，同时会使车速骤减，而紧接着的重新冲车，也浪费了燃油，延误了时间。



◆◆ 第 11 诀 能高档时勿低档，高档位时低转速 ◆◆



要诀简解:

对于手动档车，如道路环境允许，应迅速将档位逐级加起，如果迟迟停留在低档位上，就会使发动机转速较高，却不能获得较高的速度，显然耗时费油。若在同样情况下，能迅速地将档位逐级加起，情况则正好相反，即发动机转速较低，却可获得较高的车速。想想看，这样操作怎能不节约燃油!

◆◆ 第 12 诀 平路加档要保守，只达上档低速度 ◆◆



要诀简解：

平路手动加档，不需要冲车速度过高，只需达到上一个档位的低速度便可以了。如果冲车速度偏高，不仅提速的强度在持续加剧，处于高转速状态的时间也会相应延长，而这些都需要加大供油量来支撑，用电量显然会增加许多。



◆◆ 第 13 诀 限速路段停车点，提前滑行推空档 ◆◆



要诀简解：

遇有限速标志的路段，或遇必须停车的地点，可在距这些路段、地点 200m(米)左右处，抬起加速踏板停止供油，并将变速杆推至空档，充分利用汽车惯性滑行通过这段距离。当滑行进入限速路段时，速度已降至所允许的范围，此时保持所限速度通过便可。当滑行临近停车点时，车速已降至“强弩之末”，此时只需稍作制动便可停驶。滑行期间，发动机维持在怠速运行状态，而怠速时的发动机转速最低，自然省油。当然，电喷发动机轿车无需空档滑行，只要抬起加速踏板就可获得节油效果。谨记：在下坡路段，无论如何都不允许空档滑行！

◆◆ 第 14 诀 下坡惯性巧利用，滑行控速视环境 ◆◆



要诀简解：

这里所说的下坡滑行是指带档滑行，下坡空档滑行是绝对不允许的！首先要提醒的是，自动档车不可长时间下坡滑行，否则变速器机件会因润滑不良而受到损伤。手动档车（电喷发动机轿车除外）下坡滑行，要视环境而定，切不可为了节油而忽视安全。如在条件允许可以滑行时，要时刻关注车速，一定将速度控制在可控的速度范围。对于气压制动车辆，还需密切关注气压储存情况，气压一旦降至车辆规定的最低限度，就应立即停止滑行。必须强调的是：滑行时不可关闭点火开关，应保持发动机运转；下坡滑行可以节油，但必须首先保证安全！



◆◆ 第 15 诀 加档提速要渐进，不宜骤然急冲刺 ◆◆



要诀简解：

无论自动挡车还是手动档车，在提速时都须徐徐渐进，不可骤然急速冲刺。否则，不仅会加大发动机磨损，破坏乘坐舒适性，还会因车辆初速度较低，需要耗费更大的动力才能达到所要的速度。急速冲刺，会使发动机在极短时间内骤然达到高转速工况，经测试，其耗油量要比采用徐徐渐进的提速方法高出 3 ~ 5 倍。

◆◆ 第 16 诀 车轻冲车时应短，车重冲车时应长 ◆◆



要诀简解：

这是说，在同样的平坦路面上，车辆整体重量较轻，加档冲车的时间就要相对短些，反之就要长些。关键问题是，我们不要把这个口诀用颠倒了，如果车轻时冲车时间很长，肯定耗去不少燃油，却没驶出多少路程。反过来讲，如果车重却又稍作冲车就加档，肯定即便加得上去，但仍感觉跑不起来，还得被迫重新减回原档，接着进行二次冲车。试想，如此反复，怎能不多耗燃油？



◆◆ 第 17 诀 不要减档减低了，牵阻减速如制动 ◆◆



要诀简解：

根据速度情况，路途减档是少不了的事。减档的基本原则是：档位要适应现时速度。新手们常犯的错误是：因对各档位的速度感较差，往往减档时选档偏低，在换档后抬起离合器的刹那，车辆便骤然“后拖”，这就是典型的高速度、低档位工况下的发动机牵阻作用。发动机牵阻是一种强制性减速，显然会加大机件磨损，浪费大量动力，而且紧接着还得重新冲车加档，可见一里一外要多消耗不少的燃油。

◆◆ 第 18 诀 坡道超车要牢记，油门不要踏到底 ◆◆



要诀简解：

坡道超车比较吃力，不少驾驶人为了缩短超车时间，便把加速踏板踩到底，进行猛冲、猛超，但如遇到被超车让车不让速时，处于这个工况的时间就要延续很长。加速踏板踩到底时的发动机转速，是处于这个档位的极限转速，自动档车可以自行减档调适，手动档车却只能就此维持。大家知道，发动机极限转速时的耗油量最大，这样做显然多耗了燃油。



◆◆ 第 19 诀 上长坡路选 3 档，保持中速动力强 ◆◆



要诀简解：

上长坡路段，无论手动档车还是自动档车，都应选择 3 档较为适宜。一般情况下，换入这个档位后，就不要再作转换了，与此同时还应把速度控制在此档位的中等速度。上长坡时，如能保持这个档位与这个速度，不仅可以省油，还可有效地避免发动机高温，使汽车在上坡途中始终拥有强劲动力，并且驾驶也会变得较为简单和轻松。

◆◆ 第 20 诀 下山选 3 不选 D，陡坡选 2 不选 3 ◆◆



要诀简解：

自动挡车下山选择档位应选 3 档，不选 D 档(因此档无牵阻功能)。如是手动档车，则应选择 4 档，不选 5 档。其目的都是为了能够充分发挥发动机的牵阻作用，以收到强制减速的效果，从而减少制动次数，避免因此而引起的制动系统过热，甚至制动失效。

上较陡的坡段时，手动档车和自动挡车都应选择 2 档，不选 3 档(因自动挡车 2、3 档可以转换)。用 2 档爬坡动力强劲，速度容易保持稳定，如再能用中速行驶，不仅发动机不易发热，还可减少频繁减档的麻烦，当然也比较省油。

参 考 文 献

- [1] 王亚军, 等. 现代城市道路交通管理与安全行车问答[M]. 北京: 中国石化出版社, 机械工业出版社, 2000.
- [2] 王光德. 文明开车、安全行驶[M]. 北京: 警官教育出版社, 1998.
- [3] 中国公路学会《交通工程手册》编委会. 交通工程手册[M]. 北京: 人民交通出版社, 1998.
- [4] 交通部公路司, 科技教育司. 营运汽车驾驶人职业培训教材[M]. 北京: 人民交通出版社, 2000.
- [5] 宋良玉, 邵红梅, 等. 汽车驾驶人660问[M]. 北京: 北京理工大学出版社, 2004.
- [6] 李东江, 於海明. 汽车驾驶技巧与禁忌[M]. 北京: 机械工业出版社, 2004.
- [7] 王爱平. 驾驶初期[M]. 北京: 群众出版社, 2005.
- [8] 于晓辉, 魏国辉, 姜山. 汽车驾驶速成[M]. 北京: 机械工业出版社, 2006.
- [9] 范立, 李西鲁, 孙冰. 怎样安全驾驶汽车: 规范与技巧[M]. 北京: 机械工业出版社, 2006.
- [10] 邵恩坡, 吴文民. 做一个轻松车主[M]. 北京: 机械工业出版社, 2006.

郭师傅车经丛书

养车用车名师高招百分百 第2版
安全驾车高手经验百分百 第2版
新手上路驾车技巧百分百 第2版

作为刚上路的新手，保证出行安全需要有精湛的技术。在驾驶实践中安全效果最明显、运用最为广泛、驾驶人首先应该掌握的，首推预见性综合判断和防范性超前操作两项技术。本书主要针对这两项技术，详细介绍了上路前必要的技术和安全准备，起步与停车的技巧，在混合路况下行车的基本技巧，通过特殊路段的驾驶技巧，怎样保证城市驾驶安全，超车、会车、让车、跟车技巧，特殊气候、时段条件下的操作技巧，与特殊车辆处于同一路段的处置技巧，与行人和自行车处于同一路段时的处置技巧，以及高速路行车技术要领。本书中还有汽车驾驶节油诀窍，为新手提供驾驶节油参考。



地址：北京市百万庄大街22号

邮政编码：100037

电话服务

社服务中心：010-88361066

销售一部：010-88328294

销售二部：010-88379649

读者购书热线：010-88379203

网络服务

教材网：<http://www.cmpedu.com>

机工官网：<http://www.cmpbook.com>

机工官博：<http://weibo.com/cmp1952>

封面无防伪标均为盗版

ISBN 978-7-111-38551-6

策划编辑◎连景岩 / 封面设计◎张静

ISBN 978-7-111-38551-6



9 787111 385516 >

定价：22.80元