

# 在驾校之外

—— 生手是这样“炼”熟的

主 编 费庆龙 樊立柱  
副主编 毕铁英 翟玉生  
王 健 王 莅  
插 图 胡海兰



天津大学出版社

TIANJIN UNIVERSITY PRESS

## 图书在版编目(CIP)数据

在驾校之外：生手是这样“炼”熟的 / 费庆龙，樊立柱主编. —天津：天津大学出版社，2006. 1

ISBN 7-5618-2225-1

I. 在... II. 费... 樊... III. 汽车—驾驶技术—基本知识 IV. U471.1

中国版本图书馆CIP数据核字(2005)第152932号

出版发行 天津大学出版社  
出版人 杨风和  
地 址 天津市卫津路92号天津大学内(邮编:300072)  
网 址 www.tjup.com  
短信网址 发送“天大”至916088  
电 话 发行部:022-27403647 邮购部:022-27402742  
印 刷 昌黎太阳红彩色印刷有限责任公司  
经 销 全国各地新华书店  
开 本 185mm × 170mm  
印 张 11.5  
字 数 259千  
版 次 2006年1月第1版  
印 次 2006年1月第1次  
印 数 1-5 000  
定 价 20.00元

## 写在前面的话

最近的一项统计表明,我国的民用汽车保有量超过2 500万辆,而拥有汽车驾驶执照的准司机却数倍于汽车保有量。司机和准司机在全国人口中的基数如此之大,这些人是否具备熟练的驾驶技术,是否遵纪守法,能否做到文明驾驶、礼让三先,能否成为一名合格的汽车驾驶员,对于整个国家的道路交通安全、人民的生命安全乃至全社会的文明进步,都起着举足轻重的作用。许多人认为自己在驾校学习了,考试也通过了,对于驾驶机动车应该不会有问题的。然而也有数据表明,交通事故的形成有三分之一是由这些新驾驶员造成的,其中由于没有掌握熟练的驾驶技术的原因占一半以上。那么,怎样才能成为一名合格的汽车驾驶员呢?

首先,要有熟练的驾驶技术并对自己驾驶的汽车了如指掌。在驾校学了几十天,拿到了驾照,是远远不够的。在平时的驾车实践中,要多与老司机交流,多向他们学习。学习如何在气候恶劣的情况下和特殊路况下驾驶,如何处理紧急情况。同时,也要多了解自己的爱车,多看几遍汽车说明书,了解每个按钮和开关的功能、作用,了解显示屏每个符号代表什么意思。

其次,要有法制观念,要熟知各项与道路交通安全有关的法律、法规,并且模范地予以执行和遵守。正式实施的《中华人民共和国道路交通安全法》是统率其他各项交通法规的总纲。这部法律有许多新内容,不管老司机还是新司机,都要下工夫学好和精通这部法律。

第三,要养成良好的驾驶习惯,文明驾驶。并线超车,要留有足够的提前量,并要打灯提示别人。不要开“霸王车”,不能强行超车、并线。在一些狭窄路段,先让对面的车过去。在行车中,充分尊重你的驾驶员同行,尊重他人,也

能赢得他人的尊重,与人方便,自己方便。如果人人都能文明驾驶,礼让三先,交通事故一定会大大减少,道路拥堵也会大大缓解,驾车出行会更加方便快捷。

第四,要有平和的驾驶心态。遇到堵车,想一想大家都在堵,又不是你一个人,也就心平气和了。旁边的车并线不打灯,抢道而去,由他去吧!反正遵守交规不吃亏。开车时能否始终保持一种平和的良好心态,也是检验一名驾驶员是否成熟的重要标志。

为此,我们出版这本实用驾驶技术书,目的就是能有效地帮助这些新驾驶员们能在最短的时间内提高自己的驾驶技能,提高驾驶的安全意识。本书是由具有汽车驾驶二十多年经验的老司机执笔,把自己多年的感触结合当今汽车的新技术,采用幽默诙谐的笔调、通俗易懂的语言、图文并茂的形式来介绍新手必备的知识,让新手在轻松的氛围中学习关于驾车、遵章守法、文明驾驶等方面的技巧和实用的小窍门,让开车和爱车成为一种乐趣。除主编、副主编外,参加本书编写的还有葛明、胡文元、樊立成、杨建忠、李前程等。

本书在编写过程中得到了多方面的支持和帮助,尤其是易文公司给予了许多建议,并为此书精心设计了版式,在此表示衷心感谢。本书如有不妥之处,望广大同行提出指正。

编者

# 目 录

## 第一部分 基本驾驶技术

### 第一章 汽车构造基本常识(3)

- 一、发动机的结构形式
- 二、变速箱的基本原理

### 第二章 驾驶前的准备(9)

- 一、开车前必须做到“四认真”
- 二、驾驶汽车必须要有立体概念
- 三、起步前必须正确地调节好后视镜

### 第三章 驾车前的路线选择及并线技术(16)

- 一、路线的选择
- 二、选择路线需要注意的技巧
- 三、行车并线技巧与原则

### 第四章 安全停车的学问(21)

- 一、路边停车
- 二、停车场停车
- 三、居民区停车
- 四、故障车紧急停车
- 五、有关路边停车的一些技巧和建议



- 六、不同停车位的停车技巧
- 七、坡道停车的技巧
- 八、几种应避免的停车行为

### 第五章 关于倒车的技巧(31)

- 一、实际驾驶倒车的基本要求与训练
- 二、多用后视镜
- 三、倒车时一定要注意车周边环境
- 四、谨防倒车事故

### 第六章 安全超车的技巧(36)

- 一、超车的基本要求
- 二、超车时的车速如何确定
- 三、该超则超，当让则让

### 第七章 弯路安全驾驶方法(41)

- 一、弯路或转弯的基本操作
- 二、几种路况下的转弯技巧
- 三、汽车转弯时如何有效地克服离心力

### 第八章 汽车安全调头的技巧(47)

- 一、安全调头的地点选择和基本操作方法
- 二、道路调头的操作技巧

### 第九章 安全会车的技巧(49)

- 一、会车时应遵守的基本原则
- 二、夜间会车应注意的问题和技巧



- 三、几种会车必须注意的事项

## 第十章 安全躲避路中障碍物的技巧(54)

- 一、水、油、泥、沙莫要小看
- 二、路面硬物害人不浅
- 三、行车中如何闪避车前障碍物

## 第十一章 坡道安全驾驶的技巧(58)

- 一、坡道驾驶的基本技术应用
- 二、自动挡车下坡尽量挂低挡位
- 三、下长坡注意制动器过热

## 第十二章 如何成为跟车高手(61)

- 一、跟车的基本原则
- 二、跟车时应注意的事项
- 三、几种特别值得注意的跟车情况
- 四、新手跟车应注意的问题

## 第十三章 变速换挡的技巧(65)

- 一、变速换挡的原则与要诀
- 二、如何判断换挡的时机
- 三、离合器别总踩着不放
- 四、换挡的忌讳

## 第十四章 自动挡车的驾驶技术(69)

- 一、自动挡车为何不能只用D挡
- 二、如何克服自动挡车加速无力



- 三、驾驶自动挡车其他注意事项
- 四、自动挡与手动挡在驾驶中的差异

### 第十五章 汽车牵引的操作技巧(74)

- 一、牵引车辆的基本常识
- 二、牵引中应注意的事项
- 三、关于牵引车辆的规定

### 第十六章 高效安全的刹车技术(77)

- 一、刹车的误区
- 二、刹车技术的种类及相关的技巧应用
- 三、教你学一点儿高级制动法

### 第十七章 ABS 的正确使用方法(84)

- 一、ABS 使用中应注意事项
- 二、在使用 ABS 时常犯的错误

### 第十八章 女性安全驾驶的技术(87)

- 一、驾驶中对女性姿势的要求
- 二、驾车女性的着装要求
- 三、女性驾驶车内的内饰要求
- 四、准妈妈驾车应注意的事项
- 五、女性驾车其他应注意的事项

### 第十九章 老年人驾车安全第一(92)



## 第二十章 驾驶中其他应注意的问题(95)

- 一、在道路的进口和出口应特别小心
- 二、路遇堵车时一定要防止追尾
- 三、开车防困的小窍门
- 四、行驶途中跑掉车轮的应急办法
- 五、遗失了车钥匙怎么办
- 六、开车慢与快需不同对待
- 七、新手驾车应特别注意的问题
- 八、路遇六种车，切记礼让为先
- 九、驾驶技术与车辆省油的关系
- 十、哪些技术和习惯不该向老驾驶员学习
- 十一、驾驶员在提高驾驶技术的同时，也应提高自身素质
- 十二、几种途中遇险自救的方法

## 第二部分 特殊路况驾驶技术

### 第一章 泥泞路驾驶技巧(121)

- 一、城市中的泥泞路
- 二、自驾游的泥泞路

### 第二章 沙石路驾驶技巧(127)

- 一、城市中的沙石路
- 二、自驾游中的沙石路

### 第三章 涉水驾驶技巧(134)

- 一、城市道路中涉水驾驶



## ■ 二、自驾游中涉水驾驶

### 第四章 其他特殊路段驾驶技巧(141)

- 一、石路驾驶
- 二、卵石滩驾驶
- 三、山路驾驶
- 四、沟渠路驾驶
- 五、搓板路驾驶
- 六、陡坡驾驶
- 七、隧道驾驶
- 八、险升坡驾驶
- 九、险降坡驾驶
- 十、弯角上坡驾驶
- 十一、弯角下坡驾驶
- 十二、跨越V形沟
- 十三、循前车路辙驾驶
- 十四、爬越A形坡驾驶

### 第五章 雾天驾驶技巧(149)

- 一、一般道路上雾天驾车的技术与技巧
- 二、高速公路上应对大雾的技术

### 第六章 夏日雨天驾驶技巧(155)

- 一、夏季行驶应特别注意的事项
- 二、雨天驾驶技巧



## 第七章 风沙天驾驶技巧(162)

- 一、风沙天气行车应注意的问题和驾驶技巧的应用
- 二、预防风沙“刮”来的危害

## 第八章 冬季雪天驾驶技巧(170)

- 一、冬季雪天驾驶的准备
- 二、行驶中的驾驶技术与技巧的应用
- 三、冬季雪天野外驾驶的技术

## 第九章 夜间驾驶技巧(183)

- 一、夜间行车的特性
- 二、新手夜间行车应注意的问题
- 三、夜间行车辨别灯光的技巧
- 四、夜间行车在狭窄路口灯光示意的技巧
- 五、夜间汽车前照灯突然不亮的应急措施

## 第三部分 高速公路驾驶技术

### 第一章 上高速公路前的检查(197)

### 第二章 高速公路驾驶与技巧(201)

- 一、《道路交通安全法》对高速公路的行驶有新规定
- 二、高速公路行车的特点与原则
- 三、高速公路驾车应注意的问题及驾驶技巧
- 四、新手高速公路驾车的禁忌
- 五、新手应冷静对待高速公路车辆制动失灵



## 第四部分 法规常识

### 第一章 新《道路交通安全法》与机动车驾驶(223)

- 一、新《道路交通安全法》的几点变化
- 二、《道路交通安全法》实施后几种习以为常的违章行为

### 第二章 高速公路交通管理办法(235)

### 第三章 保险理赔的技巧(240)

- 一、出险两大原因
- 二、理赔注意事项
- 三、容易被忽视的几种保险公司拒绝理赔情况
- 四、新《道路交通安全法》实施后，车险应该怎么投

### 第四章 什么样的交通事故可以快速私了(253)

### 第五章 “无过错责任”该如何承担(262)

# 第一部分

## 基本驾驶技术



# 第一章

## 汽车构造基本常识

许多刚出驾校的朋友在驾驶中遇到的麻烦可能较多是因驾驶技术不熟练引起的,但误操作的根本原因是由于现在的驾校没有对学员进行汽车基础知识的培训,大家只学会了如何操作,但为什么要这样做,并不清楚。实际上,对汽车最重要的两大部分——发动机和变速箱有个基本的了解,才能更好和更准确地掌握驾驶技术,为早日成为一名合格驾驶员打下基础。

### 一、发动机的结构形式

一台车最重要的部分是什么?当然是发动机,它是车子所有动力的源泉,是汽车当之无愧的“心脏”。然而当我们驾驶着自己爱车飞驰时,却往往对身旁这颗正以每分钟数千转在飞快转动着的“心脏”知之甚少。其实,无论对于购车者还是车主们而言,掌握一些关于发动机的常识都是十分必要的,不了解一台车的发动机,便谈不上是真正了解这款车。本章将介绍目前发动机的结构形式。

#### 1. 直列发动机

它的所有汽缸均按同一角度肩并肩排成一个平面,它的优点是缸体和曲轴结构十分简单,而且使用一个汽缸盖,制造成本较低,尺寸紧凑。直列发动机稳定性高,低速扭矩特性好并且燃料消耗也较少,但缺点是功率较低,并且不适合6缸以上的发动机采用。直列发动机在国产车中应用十分广泛,几乎所有中档以下国产车及采用4缸发动机的车型都是直列发

## 4 在驾校之外



动机。

经典车型：宝马公司一直是直列发动机的坚决拥护者，宝马的L6（直列6缸）发动机无论在技术含量、缸数上还是在性能表现上，都可算是直列发动机的极致。宝马的顶级车型新7系轿车仍然有采用L6发动机的版本。

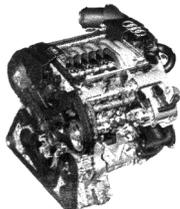


直列发动机

### 2. V型发动机

将所有汽缸分成两组，把相邻汽缸以一定夹角布置一起，使两组汽缸形成有一个夹角的平面，从侧面看汽缸呈V字形，故称V型发动机。

V型发动机的高度和长度尺寸小，在汽车上布置起来较为方便。尤其是现代汽车比较重视空气动力学，要求汽车迎风面越小越好，也就要求发动机盖越低越好。另外，如果将发动机长度缩短，便能为驾乘舱留出更大的空间。由于汽缸之间已相互错开布置，这便于通过扩大汽缸直径来提高排量和功率并且适合于较高的汽缸数。此外，V型发动机汽缸对向布置，还可抵消一部分震动，使发动机运转更平顺。



V型发动机

V型发动机的缺点则是必须使用两个汽缸盖，结构较为复杂，成本较高。另外，其宽度加大后，发动机两侧空间较小，不易再安排其他装置。

目前国产的中高档车型中，不少采用V型6缸发动机，比如君威、帕萨特及奥迪A6等等。

经典车型：欧洲的豪华轿车往往采用8缸以上的V型发动机设计，比如劳斯莱斯、奔驰顶级的S600轿车等都是V12发动机，而目前V型发动机最高可达到16缸，排量在10升以上。

### 3. W型发动机

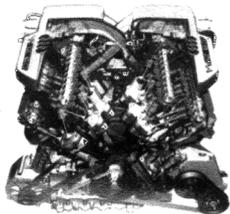
W型发动机是德国大众专属发动机技术。将V型发动机的每侧汽缸再进行小角度的错开（如帕萨特W8的小角度为15度），就成了W型发动机。或者说W型发动机的汽缸排列



## 第一部分 基本驾驶技术 5

形式是由两个小 V 形成一个大 V 形。严格说来 W 型发动机还应属 V 型发动机的变种。

W 型与 V 型发动机相比可将发动机做得更短一些，曲轴也可短些，这样就能节省发动机所占的空间，同时重量也可轻些，但它的宽度更大，使得发动机室更满。



W型发动机

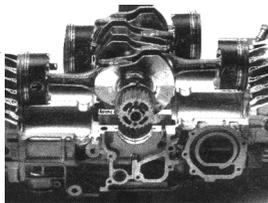
W型发动机最大的问题是发动机由一个整体被分割为两个部分，在运作时必然会引起很大的震动。针对这一问题，大众在 W 型发动机上设计了两个反向转动的平衡轴，让两个部分的震动在内部相互抵消。

经典车型：大众的旗舰车型辉腾以前由于没有 12 缸发动机，而与同级别奔驰 S600 相比底气不足，而大众全新 W12 发动机则彻底改变了这一劣势，大众旗下的另两款豪华车：本特利新车 GT 和奥迪旗舰 A8L6.0 都采用 W12 发动机。

### 4. 水平对置发动机

如果将直列发动机看成夹角为 0 度的 V 型发动机，当两排汽缸的夹角扩大为 180 度，汽缸水平对置排列，就是水平对置发动机了。

水平对置发动机的最大优点是重心低。由于它的汽缸为“平放”，因此降低了汽车的重心，同时又能让车头设计得又扁又低。这些因素都能增强汽车的行驶稳定性。此外，水平对置的汽缸布局是一种对称稳定结构，这使得发动机的运转平顺性比 V 型发动机更好，运行时的功率损耗也是最小。



水平对置发动机

经典车型：水平对置发动机是日本富士汽车的招牌技术之一，采用水平对置发动机的富士 WRX-STi 车型是世界拉力赛场上的传奇车型，也是全球飙车族们梦寐以求的至爱。

### 5. 转子发动机

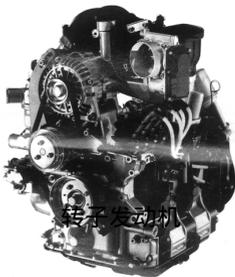
传统发动机都是通过汽缸内活塞的往复运动最终驱动车子前进，发动机及汽缸本身都是相对不动的，而转子发动机则是一种三角活塞旋转式发动机，它采用三角转子旋转运动来控

## 6 在驾校之外



制压缩和排放。转子发动机的优点十分明显，它尺寸较小，重量较轻，功率很大，并且震动和噪声极低。但是由于转子技术的复杂，使其制造成本极其高昂，耐用性也低于传统发动机。

经典车型：至今为止，将转子发动机技术成熟运用于市场产品的仅有马自达一家。目前马自达赫赫有名的RX-8跑车正是转子发动机技术的最新继承者。



### 二、变速箱的基本原理

学驾驶百分之六十以上在学如何操作变速箱，所以我们也从变速箱的原理开始讲起。

变速箱发展至今，已经有手排挡和自动排挡的设计，其中自排变速箱更发展出无级变速系统或手自一体系统，然而，它们都一样有共同的功能：传递引擎的输出动力；能变换齿轮的组合以应付不同需求。

现在来看看手排变速箱的基本构造：变速箱输入轴。通过离合器，变速箱输入轴跟引擎的曲轴连接在一起，它的功能就是输入引擎的动力。变速箱输出轴。变速箱输出轴和汽车的传动装置直接连接在一起，把动力输出使用。排挡机构。这个机构就是整个变速箱最关键的地方，也是各种齿轮集中的地方，由不同的组合，实现变速箱操作的目的。同步器。同步器的目的是帮助变速齿轮能同步咬合，确保变速箱换挡操作时的平顺。其实，变速箱精密度是相当高且复杂的，直到今天，大多数的车厂还不能自己生产变速箱。



也许你不相信，但是，这些车厂都交给专门设计变速箱的公司来生产，无论是手排、自排，还是手自一体一体的变速箱，都有很有名的公司专职供货，如享誉世界的德国ZF，M-Benz全车系皆采用该公司的变速箱。离合器。离合器就是专供动力传递的接合或分离的装置。手排变速箱所使用的是属于“摩擦片离合器”，利用摩擦片的摩擦来产生力矩，来传递动力。一片摩擦片与动力输入端连接，另一片与变速箱输出端连接，当两片紧紧接合时，动力就接



## 第一部分 基本驾驶技术 7

通了，而两片分开时，动力就切断。

变速箱的重要动作就是更换不同的齿轮组合，我们可以拨动手排挡的挡杆来改变齿轮的相对位置，借着不同齿轮间的咬合与连接，以达到变换“齿轮比”（简称齿比）的目的，完成我们换挡的目的。

我们骑山地自行车时所给我们的实际经验就可以体会到，当我们想快速起步时，我们可以把前轮换成小齿轮，后轮换成大齿轮，这时我们就可以轻易且快速地起步。随着脚踏车速度的增加，我们会发现脚再怎么用力踩，速度增加还是有限。这时候，我们可以变换后轮的齿轮由大换成小，再把前轮换成较大的齿轮，这时踏板的感觉变重了，但是不必像之前踩那么多圈，脚踏车的速度便可以更快了……

同样的道理，汽车在设计时，并不是直接把引擎的输出接到传动轴上，而是接到变速箱上面，再由变速箱的输出轴接到传动轴上输出。汽车在起步时，需要先克服静摩擦力，然后再推动车身前进，这时是需要较大的扭力来帮忙的。于是低挡位（1挡）时，是类似脚踏车起步的“前面小齿轮，后面大齿轮”的设定。当车速越来越快时，我们不需要这么大的扭力输出，在高速挡时，变速箱将换成类似骑脚踏车时的“后面小齿轮，前面大齿轮”的设定。

无论是手排还是自排，都有变换齿轮组合以达成更换齿轮比的动作。“齿轮比”可定义为：被动齿轮的大小（半径）/ 驱动齿轮的大小（半径）。我们以一台1.5L排量的汽车为例：这台车约有1 070公斤重，它有85hp/5 500rpm与122.5N·m/4 500rpm的动力性能。原厂提供的齿比资料是：

1挡（1速）是3.500；2挡（2速）是1.952；3挡（3速）是1.323；4挡（4速）是0.972；5挡（5速）是0.769；倒退挡是3.643。就1挡而言，3.500就是被动齿轮的大小（Out或Put）/ 驱动齿轮的大小（Input）是3.500。因此，当引擎在4 500rpm时有122.5N·m的扭力值，此时真正推动车身上的扭力就是： $122.5\text{N} \cdot \text{m} \times 3.5$ 。

---

：hp为马力；rpm为转/分钟；N·m为牛·米。本书用汽车行业习惯用法。如85hp/5 500rpm为每分钟5 500转情况下85马力的动力性能。

## 8 在驾校之外



1挡时的齿轮比高达3.5，原厂的用意就相当明显：起步时会很有力。在市区行驶，走走停停的，这样的设计有助于起步提速。而各挡位的齿轮比或挡位间齿比的差异，都会影响车子的运动性能，高齿比是为了提高扭力值，而高档（4挡或5挡）的低齿比就是为了高速行驶与引擎提速的发挥了。

此外，还要考虑换挡时的动力差异不至于过大。那到底要如何设定齿轮比呢？因为齿比过高，就转得慢；齿比太低又有扭力不足的可能。各挡齿比又不能差异过大。怎么办呢？那就发展更多的挡位，各挡间可以调整成更紧密的齿比变化。而紧密的齿比变化具有动力衔接顺畅、拉转速与换挡快速的优点，因此，高性能车款都是采用多挡位且紧密度良好的变速箱，如5挡位的自排变速箱或6挡位甚至于7挡位的手排变速箱。

## 第二章

# 驾驶前的准备

在驾校里，学员们的大部分时间都在学习初步驾驶汽车，但在发动车子之前，还应有些细节必须注意，否则会为事故埋下隐患。当然，一些老生常谈的基本常识我们在这里就不再赘述，只对你的教练很少或根本没有提及的给你提个醒。

### 一、开车前必须做到“四认真”

近年来，发生的安全事故令人震惊。翻车、撞车、群死群伤后，死者家属撕肝裂肺、悲痛欲绝，而责任者痛心疾首的忏悔场面发人深省。剖析驾车者的原因，如果端正安全行车的心态，不麻痹大意，事故就不会发生；如果认真地执行交通法规，事故就不会发生；如果按照规程行事事故就不会发生。根据我们多年的体会，只要做好以下四点，就能最大限度地避免事故。

#### 1. 认真端正开车的心态

新手上路时心态要么很紧张，要么就很是得意。其心态不能平稳，就为事故埋下祸根。你一定要知道，驾驶汽车是一种高危作业，行驶途中所遇情况千变万化，思想上的一点微小疏忽，操作上的一点微小失误，都会酿成车祸。因此，要时时处处想到安全行车至关重要。首先，驾驶车辆时，马达一响就要在思想上随时提醒自己“车祸猛如虎”。为了他人和自己的生命、家庭的幸福，做好安全行车。许多用鲜血换来的精言警句，要



# 10 在驾校之外



牢记在我们的心中，并用以指导安全行车。其次，平时多学习一些汽车理论方面的知识，了解汽车的构造、引擎、底盘、一般异响的判断、油电路故障的简单排除、各种道路的驾驶要领等，并虚心请教有经验的驾驶员。

## 2. 认真执行交通法规

《中华人民共和国道路交通安全法》是用无数的生命和鲜血换来的，是无数的专家、学者调研总结的结晶。驾车时，只要认真地学习了交通法规，遵章守纪，自觉地按照公路上的警告、警示标志行车，不酒后驾车、超速行驶、超时行车、疲劳驾驶，服从交管人员的指挥检查，就可以杜绝“人祸”的因素，防止事故的发生。新手中闯红灯现象是最常见的。作为一名遵章守纪的驾车者，在十字路口遇到红灯时，一定要停下来等候，哪怕是左右并无车辆阻碍行驶，那怕是有急事，也不抢一秒，这对于磨炼自己遵章守纪必有好处。



## 3. 认真操控好汽车

要想驾驭好自己的汽车，就要对汽车的构造、各部件性能有一定的了解。驾车者的操控动作要尽量地去迎合、适应各种车型的机械性能。熟练地掌握起步、停车、方向、换挡、制动五大基本功。在城市繁华街道上行驶一定要自觉地遵守行车路线，不要左右侵道。在转弯或变更行车路线时，一定要提前观察好离十字路口前50米至100米处的空中标线：几处左转弯线、几处直线、几处右转弯线。根据自己的行驶方向，提前在虚线时打开左转灯或右转灯以告知后车自己的行进方向。与此同时，不时地用眼睛的余光观察室内后视镜、左右后视镜，注意后面车、左右车的情况，避免与车相刮撞。



在高速公路上行车，一定要保证汽车的状况良好。行车前一天一定要彻底检查车辆，引擎、底盘有无异响，方向制动是否可靠，整车螺栓是否紧定，特别是轮胎气压是否符合轮胎上的压力标准，切忌过高或过低，多个轮胎气压相差不应超过0.3公斤/平方厘米，特别是左右两轮气压差应相等为好。不开带病车。行车前一晚要保证足够的睡眠时间。按照高速公



## 第一部分 基本驾驶技术 1

路上的路标、警示牌行驶，控制好车速。驾车者一般行驶2小时后应停车休息和检查车辆，检查引擎有无异响（高速行驶不易听见），四轮轴头、轮胎温度是否正常。

### 4. 认真保养好汽车

汽车在使用过程中零部件受到磨损、老化，技术情况变坏，最终形成故障。它犹如一位有病的小孩子，不会自己讲出病痛的地方。我们驾车者就好比是车的“父母”，要用心去呵护它，随时留意观察引擎、底盘、方向、制动等有无异常现象，一发现有故障的症状，就应该将故障排除在萌芽之中，决不带病工作。在这方面，新手一定要随时向老司机请教。平时做好对汽车的清洁、防腐，润滑、紧固、调整等作业。根据车型和机油的型号，行驶5 000公里~8 000公里定时更换机油，15 000公里进行一次保养，或按照4S店的修保公里数与时间进行保养。还有一点，就是每天给你的爱车检查6分钟。每天初次启动引擎之前，打开引擎盖检查机油、水、电瓶桩头是否松动；观察刹车总泵、离合器、油是否缺漏油，高压线是否松动、脱落，时间大约2分钟。启动引擎预热，观察仪表工作是否正常，室内后视镜、左右后视镜是否处在最佳位置，雨刮器、灯光是否良好，时间大约2分钟。下车来从左向右转一圈，脚踏各轮胎，检查轴头、螺栓松动否，轮胎气压情况，看地下是否有漏油等，时间大约2分钟。一般小车引擎热到温度正常底线时，冬季为6分钟，夏季3分钟就可以低挡起步了。低挡行驶500米左右，就可逐步加挡正常行驶了。寒冷的冬季在低挡行驶时，还可用脚踏几次刹车踏板，避免在遇到紧急情况时急刹车踏板疲软。驾车者每天坚持用6分钟时间检查、预热引擎，持之以恒，有两大好处：一是可以大大延长引擎的使用寿命；二是每天对车辆的技术状况心中有数，驾车时才会踏实。



综上所述，只要驾车者时时处处想到安全，用心去驾驶汽车，自觉地遵守交通法规：不酒后驾车、超速行驶、超时行车、疲劳驾车，控制好车速，精心地呵护和保养好爱车。做到以上“四认真”，你就会感悟到驾车时的轻松、愉快、安全。



### 二、驾驶汽车必须要有立体概念

何为汽车的立体概念，举个例子来说：有时在新闻里，会看到一个开大货车的驾驶员在没有饮酒且头脑清醒的情况下，把车开到了河里。事后调查，汽车也并没有机械故障，原来是驾驶员在上桥过弯的时候，没有掌握好所驾汽车的长度和宽度，过早地打方向，致使右后车轮悬空，汽车在自身重量和货物的单边作用力的挤压下，向右侧翻到河里。这就是驾驶员没有掌握好汽车的立体概念而造成的事故。看到这里，应该有不少读者可以明白，什么是汽车的立体概念了吧。简单地说，就是指驾驶员坐在车内要知道自己所驾汽车的长、宽、高，同时，在开车过程中脑子里随时要有这样的概念。

汽车的立体概念要怎样才能掌握好呢？这要从学开车和日常的驾驶经验中取得。在学习开车的时候，大家都知道有个移库的训练，这就是掌握好汽车立体概念的第一步。比如在比较狭窄的空间，慢慢移动车辆而不至于碰到界定的立杆，在什么时候打方向，什么时候回方向都必须精确到位。刚开始的时候你可能需要左顾右盼，当次数多了，熟悉了，你可能就不再东看西看，就可以分辨出移动车辆的时间和方位，速度还能快起来，这就是首次做到了对所驾汽车有了一定的立体概念。同样，在练习倒车的时候，刚开始也是速度极慢地缓缓后退，你必须从正后方、左右的后视镜得到大概的距离信息感，当有些熟练了之后，倒车时只要确定后方无障碍物，一开始就可以稍微快些，然后快要到位的时候，就必须两边张望着缓慢移动。当发现自己紧张感不多了，时间也用得少了，那就证明在倒车时你已经有一些汽车的立体概念了。还有就是定点停车，熟练的司机可以在比较快的速度下，将车头停到离规定线不到一米的距离，而生手即便慢慢来也难做到准确，这就需要多训练几次，同时对所驾车辆的油门、离合器以及制动踏板的性能要有所了解。现在的驾驶学校还提出了绕障碍物和单边过桥的训练，这是十分必要的。例如汽车绕过驾校放置在地上的轮胎，就好比绕水坑一样，掌握之后就不至于把车开到公路的露天阴井和不知深浅的水坑里；而单边过桥更是对在野外的汽车驾驶相当有益。驾驶学校所教的这一切，都是在培养驾驶员的立体概念。然而这些训练在现在许多驾校都不多见了，一是因为这些内容与考试关系不大，二是这种训练需要



## 第一部分 基本驾驶技术 B

一定的时间,尽管很多驾校的教练都十分明白这些技术很实用,但出于无奈也只有放弃了。不过对于我们的新手自己来说,由于此项技术的学习对以后的驾驶生涯影响深远,所以一定要认真地学习,尽量多练习。

尽管多数驾驶员从驾校出来后已经很熟练了,但仍然不可认为自己开什么车都可以了。不是还经常出现老司机犯低级错误的事例吗?这说明一个问题,虽然个人的某种车型的驾驶技术过关了,但并不代表开什么车都一样。各品牌的车高矮、宽窄都不一样,习惯了某一辆车再去开别的车,绝对需要有一个熟悉的过程。首先是熟悉该车的性能,包括加速度、制动力、各操作部件的力度和间隙等,并且要尽快适应和习惯。此外,绕车走上几圈,仔细观察汽车的高矮、长短,在自己的心里迅速刻下印象,这样才能有该车初步的立体概念。在行车时,特别是转弯或倒车这样的操控下,就能有效避免由于缺乏汽车立体感而发生的低级交通事故。

在平时的驾驶中,容易因缺少汽车立体概念而发生的汽车驾驶事故的场景有: 倒车移库; 躲避车底障碍物(此时还需掌握汽车的底盘最小离地间隙); 狭窄通道驾驶及窄路会车; 转弯上桥和普通弯路会车; 单边车轮行走; 紧急行驶变线; 超车等。

### 三、起步前必须正确地调节好后视镜

许多新手在马路上由于没有系安全带等会经常被交警拦截。但在市区内,没有系安全带行驶还是小事,如果没有调节好后视镜,这就意味着出现交通事故几率会很大。对后视镜的忽视,是新手中的普遍现象。

调节后视镜,首先要调节好你的坐姿。每个人身材不同,坐姿不同,甚至对座椅的高、低,前、后喜好都有所区别,这些都使得每个人的视野不尽相同。调好坐姿之后再调节后视镜的范围,以使你在操纵汽车的过程中能把握后方视野。对外后视镜来说,天空与地面交接的水平线恰好离外后视镜上部三分之





一处,也就是在外后视镜里可以看到三分之二的地面,三分之一的天空,这是上下调节的最好位置。当左右调节时,让车身也出现在外后视镜的视线范围内,但不要太多,只要能掌握车身附近的状况就行。对车内挡风玻璃上方的后视镜来说,最好是当后面有车时,可以让整辆车出现在内后视镜里,当然不能全部顾及时,原则是就下就不上,最重要的是掌握地面状况,通常面向后挡风玻璃的中央区域即可。同时,在后视镜里最好不要看见自己,如果抬头看见了自己的头部,就说明后视镜调节得不合适。如果能将内后视镜换上凸面镜最好,这种凸镜面的视线范围非常开阔,借助于这种凸面镜,可以对车辆后部情况掌握得一清二楚。还要提醒一点的是,不要在车辆后窗附近放置大件物品,以免影响内后视镜的观后效果。



调好后视镜后并非就等于万事大吉。很多情况下,你需要对后视镜进行微调,因为后视镜一般会存在某些盲区,为了观察到潜在的危险,行车中要根据自己的感觉再调整镜子,这个时候电动调节的后视镜就能使你的驾驶更安全和便利。



### 四、一定要检查汽车手刹

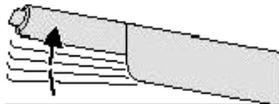
在这里提到这个问题许多人一定认为小题大作,但这绝对是经验之谈。在驾校中,一部车会有多人练习,刹车和手刹都在教练掌控之中,你没有必要顾及它,忽视手刹也是在所难免。但其重要性你一定要记住,手刹是在出现意外情况时保护你与乘车人安全的最后一道屏障。

手刹系统的使用率很高,而且效能会随使用次数的增加而下降,很多时候就是因为驾驶员自以为已经把手刹拉上了,但其实由于手刹失效或拉的位置未到其工作点而发生事故。



## 第一部分 基本驾驶技术 15

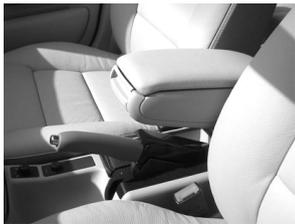
首先，确定手刹手柄的工作位置。与脚刹车的踏板一样，手刹手柄也有一个拉动的行程。通常规定，当手柄提拉到整个行程的四分之三时，手刹系统就应该处于正常的刹车位置了，所以在检查手刹的制动力之前，应该先找出这个工作点，这个工作点可以通过数棘轮的响声来确定。把汽车停在比较安静的地方，慢慢拉起手刹，边拉边数棘轮发出的“喀哒”声，直到手柄拉到尽头为止。然后算出响声总数的四分之三的位置，这个位置就是手刹手柄的有效工作点，可以用粉笔在手柄的滑轨上画上記号。



接下来就是检查手刹机构的效能。把汽车开到坡度较大、路面状况良好（最好是柏油路）的斜坡上，踩住刹车，挂空挡（如果是自动变速则挂在N挡），将手刹手柄拉到刚才确定的工作点位置，然后慢慢松开刹车踏板，如果汽车没有发生滑动，就说明手刹的效能良好。由于制动器内存在间隙，有时在松开踏板后，汽车会轻微滑动，然后才停住，只要这个滑动的距离很小，手刹的效能也属正常。上坡和下坡应该各做一次。需要提醒的是，检查时要做好汽车发生滑动的准备，所以要注意周围的环境。

除了制动效能外，还应该检查手刹的灵敏度，这对斜坡起步特别重要。在没有坡度的路面上慢速行驶，缓缓地提拉手刹手柄，感觉一下手柄的灵敏度和接合点。不过，这种检查方法会使手刹机构磨损，所以检查的次数不宜太多。

在上述检查中，如果发现手刹的制动效能或灵敏度不理想，通常可以通过调节手刹的操作铜缆来解决。在手刹手柄的底部与铜缆的连接处（一般由内饰件覆盖）有一个可调的补偿机构，用扳手松开锁紧螺帽，就可以拉伸刹车铜缆的长度。但是，有些汽车的调节机构设在车底，如果不便调整，应该交由专业的维修人员来处理。



## 第三章

# 驾车前的路线选择及并线技术

在驾校中这些准备和技术一般是学不到的,由于新手刚刚上路,对机动车和非机动车行驶路线的选择差异还模糊不清,多数人认为,平时对道路很熟悉,但有很多的道路是不适合机动车行驶的。机动车在道路中的并线也有很多规则和技巧,与非机动车行驶的区别就更大了。这也是新手出现交通事故的重要原因之一。

### 一、路线的选择

新手出行驾车前一定要选定行驶路线,不仅要选择快捷、通畅的道路,更要注意道路的交通状况(如是否为单行路,是否有经常拥堵的路口等)。选择路线行驶时要遵守下列原则。

- (1) 要尽量选择比较宽敞的大道,避免走楼群或胡同。
- (2) 要避免选择机非混行道。
- (3) 要选择有路标的路段,行驶中可充分利用这些路标。
- (4) 选择路线后要记住地名和交叉口的个数。
- (5) 驾驶中要选择行驶时的车道位置,以便按照设定路线行进,还要注意每段路的通行位置。发现行驶的道路有错误的话,应该把车停在安全的地方,看地图校正,将路线调整到预先设计好的路线。



- (6) 一定要按照自己选定的路线行驶,并遵守法规。
- (7) 如果经过路线出错的话,搞不清楚时,不要突然地并线或停车,这样会影响其他车



辆运行和自身安全。

另外,出发之前弄清楚所经过的路线,必须一边驾驶一边注意道路情况,不能分散注意力。选择到达目的地的经过路线,从出发地到目的地设定几个经过点。

## 二、选择路线需要注意的技巧

俗话说,条条大路通罗马。在通常情况下,到达目的地的路线可能不止一条。如何选择一条合适的路线对新手来讲是非常重要的,下面就介绍几个选择最佳行车路线的技巧。

### 1. 选宽不选窄

在交通道路选择上,尽量在较宽的道路上行驶,既可保留情况变化时的处理余地,又可以降低驾车速度的影响,保持车速较小变化,提高处理情况的安全保证。

### 2. 选平不选偏

汽车在偏坡路上行驶,会改变汽车的重心点,稳定性变差,极易造成车辆颠覆。当在雨天行驶时,偏坡路又极易造成车体侧滑。因此,汽车行驶在坡路上时要选平坡。如果条件不能满足,则要尽量正向通过,变偏坡为正坡,努力保持车体的横向水平位置。

### 3. 选中不选侧

行驶路线要居中,要保持在道路中央行驶。其好处是,当任何一侧出现情况,都有躲避绕行处理的余地。同时,居中行驶保持了与道路边线最佳的位置,可最大限度地削减路边障碍对行车的影响,便于集中精力驾驶。

### 4. 选缓不选急

当汽车进入弯道行驶时,如果道路较宽,对面又无来车时,为保持行驶车速不受太大影响,可以从弯道的内切点附近通过,这样既保持了行驶平稳,又保持了行驶车速。

### 5. 选硬不选软

松软的道路会增加汽车的行驶阻力,造成动力不足,不仅使行驶车速降低,同时可能产生换挡误操作。一般来说,靠道路中心经车轮反复碾压部分比较坚硬,靠道路边缘比较松



软，尤其是雨天行驶时。

### 6. 选水不选泥

汽车在有泥处通过时，车轮会沾满稀泥打滑。而在积水处行驶时，水可防止稀泥粘住车轮，保持与硬地的附着咬合，维持汽车行进。切记汽车在水中不可行驶过快，以防车轮溅起水花造成电器部件短路而熄火。

### 7. 选旧不选新

处于泥泞路行驶状态时，为保证安全通过，路线选择要坚持选旧不选新，即选择原有的车辙路线行进，不要轻易开辟路线。因为原有的车辙部位经车轮反复碾压，虽然车辙较深，但是底部较硬，附着系数较高，通过的可靠性较大。

### 8. 选直不选弯

汽车保持直线行驶是实现平衡运动的条件，直线行驶可以避免离心力的生成，提高行驶速度。在行驶中除了因为道路的变化或其他情况影响之外，不可随意曲线行驶。在路线选择上应尽可能选用较直的行车路线。

### 9. 选颠不选弯（汽车载人时）

当汽车载人行驶时，汽车的曲线行驶会造成人员的晃动，增加不安全因素。另外，为了躲避地面情况而转向，使汽车驶向路的一侧，容易出现事故。因此，当汽车载人行驶时，注意不要随意转动方向盘，宁可颠一下也尽量少打方向盘做绕行。

### 10. 选弯不选颠（汽车载货时）

当汽车载货行驶时，由于重量较重，且与汽车结为一体，如果出现颠跳，货物与车体产生共振，会使汽车底盘承重成倍增加，造成机件的损坏，因此载货不同于载人，要严格控制颠跳，对地面突出障碍尽量采取转向绕行。转向时要做好车速配合，尽量减少离心力的增大，以防形成新的危险因素。

行车路线的选择方法还有很多，如冬季行车中的选土不选雪，集镇行车的选静不选闹等



等。只要抓住了有利于安全行车、有利于平稳通过、有利于各种复杂情况的处理、有利于机件的操作等原则，就可以结合现在条件自然地做出科学、合理的路线选择。

### 三、行车并线技巧与原则

从自己正在行驶的车道驶入另一条车道称为并线，这一举动往往打破了原来的行车秩序。如同借道一般，并线需要不同车辆之间的容忍与配合。很多刮蹭碰撞事件就在并线时发生。作为新手而言，要尽量减少并线次数，但是不可能永远回避并线问题。

#### 1. 并线时可采用减速

一般情况下，很多人认为在超车情况下才并线。其实不但可以加速并线，同样也可为了并线而减速。并线一种情况是为了超车，还有一种情况是为了出高速路或是车辆要拐弯，如果驾驶员不在外车道，遇到这些情况都需要及早预见，及早从里车道减慢车速转到外车道来。

#### 2. 并线前告知其他车辆

不少新手开车时遇到要并线的情况，总是不管不顾地要并就并了，很少顾及到其他车道的车辆。这是新手上路时需要特别克服的一点。凡是并线都要提早打灯告诉后方车辆你需要并线。在夜晚时，可以通过改变远近光的方法来通知别的车辆。在并线后，驾驶员一定要及时回灯，以免误导后方车辆。如果能换个大视角后视镜，可以让后方视野更开阔一些，消除视野盲区带来的不便。

#### 3. 并线时忌走弧线

当可以保证与后车安全距离范围时，驾驶员才可以并线。有不少人认为至少要比后车时速度快10公里才是一个安全的车速。这种说法也过于绝对，并线的安全距离要依据车速而定。但不管怎样，并线时的动作都要求果断利索，一般倾向于走直线，而不要走弧线，以免在两个不同车道间耽搁过长时间。

#### 4. 并线时的忍让原则



在打灯示意并线后，如果后车按喇叭或打双闪，那就意味着后车认为自己车速比你快，不同意你并线，此时驾驶员需要等待后方车辆通过后再并线。另外，从辅路汇入主路的车辆要让原先主路车辆先行通过，进入环岛内的车辆要让岛内车辆先行。新交法明确表示，并线的前提是不影响目的车道内正常的行驶车辆。车辆在弯道行驶时，要宁让三分不抢一秒，尽量减少在弯道并线的次数。雨雪天路面打滑，并线时更要慎重。不必要时不要并线。

### 5. 连续并线属违章行为

如果看到车道上车辆稀少就随便练习自己的并线技能那就大错特错了，新交法已明确规定不得连续并线。不少驾驶员，尤其是新手急于驶出道路出口，没有提早做准备，看到了出口标志，才急着从行车道驶到出口车道，手忙脚乱连续并线，这样容易引发交通混乱，导致事故发生。在车流量大的道路上，尤其需要驾驶员提早从快行线驶入慢行线，为出口做好准备。实在来不及，宁愿错过出口也不要不顾其他车辆行驶情况，匆忙连续并线。

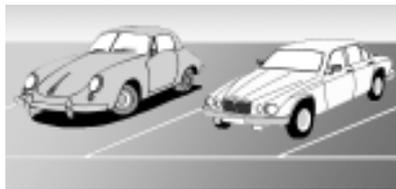
## 第四章

# 安全停车的学问

刚从驾校毕业的人都知道一句常说的话：起步停车。其实这是开车的两个重要组成部分，将车开动只是开车的一个初始部分，停车也是非常重要的环节，而且很多司机出现小事故都是在停车这个环节中发生的。“开车不难停车难”，在拥挤的都市里要想顺利停车并不是很容易的事，尤其在车位狭窄、车辆移动频繁的地方停车，更让不少车主犯愁。这种情况下停车要保证准确入位，不能刮蹭到其他车辆，不能妨碍其他车辆挪动，甚至还要考



虑周边环境对车辆的影响。如果停车不当，往往会带来一些不必要的麻烦。大多数从驾校毕



业的驾驶员都没有经过正确停车的训练，更不用说停车技巧了。我们也多次在居民区内看见一些新手对着停车位一筹莫展的情景。现在都市内车辆增加很快，要想在不多的空间内漂亮地将爱车停好，对新手来说是很不容易的。那么，都市停车需要注意哪些问题呢？在此，我们针对常见

情况进行分析，并教你一些正确的方法。

### 一、路边停车

如果是在城市道路行驶过程中需要在路边停车，那首先要通过转向灯示意后车，通过后

## 22 在驾校之外



视镜观察后车情况以及侧后方车辆行驶情况,并减慢车速向路边缓缓靠拢。如果需要跨越多条车道,则要提高警惕。因为侧后方的车辆有可能遮挡住你的视线,无法看到最外车道的情况,所以不可急于连续并道,而是应提前做好并线停车的准备。



在路边停车一定要注意是否有停车泊位,尤其是在城区更是应该遵守停车规章,在没有停车泊位的地方停车,会因为违章停车而受到交通处罚。



如果路边可以停放车辆,那一定要前后、左右仔细地观察车位情况,看车位前后有无障碍物。此时危险的障碍物不是高大的建筑或树木等,而是低矮的固定物体,例如石墩、立柱等,停车时一定要对此类物体加以小心。如果车辆停在固定物附近,则一定要注意固定物的坚固程度。如是临时物体,则有可能因为意外对车造成损害。经常有车辆被倒塌的危墙砸得面目全非的事情发生,大家,尤其是新手还是提高防患意识为好。

停车时一定要考虑到是否影响其他车辆的通行,不然,在给他人带来不便的同时也为自己的爱车制造了危险。路边的车位通常是前后排列,此时如果车辆较宽大或车位较小,则要练习好倒车入位的本领。新手在倒车的时候一定不要慌乱,缓踩油门,观察车尾和后车的距离以及角度,同时注意车头和前车之间的距离以及角度,方向要根据角度的需要进行或慢或快的调整,千万不要猛打方向或乱打方向。如果车位太狭小,可以采取原地打轮的方法调整位置(尽管这种方法对车辆会产生一定的损坏),在车辆入位的时候千万不要忽视两侧的行人以及其他车辆,否则会给自己和他人带来不必要的麻烦。





## 二、停车场停车

### 1. 露天停车场

因为取用方便,收费比较低廉,人们习惯于将车停放在露天的停车场内。在将车驶入停车场的时候,一定要注意区分入口和出口,将车从出口驶入造成逆行是万万不可的。进入停车场后,尽量选择空间较为宽敞并在直行车道两侧的车位,这样的车位便于停车,且不容易受到其他车辆的刮



蹭。尽量不要将车辆停放在弯道处,因为这里的车辆通过率较高,且对于车体不同的车辆转弯难度也不尽相同,所以比较容易被刮蹭。再有一点,要尽量将自己的车停放在与自己的车品质和品牌差不多或比自己车高档些的车旁,一是你比较了解相同车辆的性能或比自己高档的车辆的车主会比较爱



惜,二是不易产生嫉妒感而故意刮蹭。

### 2. 地下停车场

地下停车场与露天停车场不同,车辆在驶入地下停车场之前一定要看清其限高标识。每一个地下停车场都有自己的限高标识,通常的地下停车场限高在2米~2.4米之间。有些车辆由于在车顶上附加物品超过了限制高度,如果贸然驶入地下停车场是非常危险的。地下停车场的光线以及视野都不及地上停车场,因而在进入地下停车场之后一定要减慢车速,如果特别昏暗则要开启车灯。沿着方向标识前进,对车辆出入的路口进行仔细观察,避免发生碰撞事故。停车时留意车辆停放位置附近有无明显的标志物,在多层地下停车场停车时一定要记住将车停放在地下几层了。有人就曾经忘记将车停在何处了,结果在车场工作人员的帮助下经





过近一个小时的努力才找到，这是一件多么尴尬的事情啊！

### 三、居民区停车

在居民区中停放车辆要注意以下几点。

(1) 停车位置不要影响其他车辆的出入，尽量将车停放在便道旁，既不影响其他车辆的通行，又不影响行人。

(2) 尽量不要将车辆停放在阳台或楼檐下，尤其是有风的时候很容易将阳台上放置的物品刮落，给您的爱车造成伤害。



(3) 尽量将车停放在安全区域。夜间是窃贼偷盗车辆的最佳时间，所以尽量将车辆停放在社区保安经常巡视的地方，切不可为了一时的方便而将车停放在偏僻的区域，为偷车贼制造机会。

### 四、故障车紧急停车

在行驶的途中出现故障，首先就面临停车检查的问题，在路上停车一定要选择视野开阔的路段，让前后行驶的车辆都能够看清你的故障车所处的位置。尽量将车辆移动到路边，打开车辆应急灯，并在车辆后方10米左右的位置放置醒目的标志牌。路边紧急停车要远离立交桥、道路拐弯处、道路的出入口等地点，尽量在直行车道的紧急停车带上停放车辆。



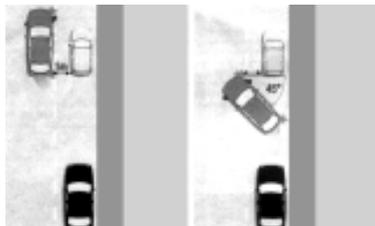
如果不能立即排除故障，人员尽量不要在车辆附近站立或在车内休息，要与车辆保持一定的安全距离，避免因其他驾驶者的疏忽造成追尾或与人员刮蹭等事故。

### 五、有关路边停车的一些技巧和建议

一般新手需要在路边停车时都是边开车边寻找车位，一旦看到车位后，就迫不及待地向



右转,往车位里扎,等车头快到马路牙子了才向左转动转向盘,希望以此方法将车顺入车位。这种方法对于连续两个以上的空车位还适合,将车停入最前一个车位应该不是问题。但现实情况往往是,只有一个车位,前后都有车,那么以此种方法入位的结果将是车头顶在车位的右前角,而车尾还在车位外边。其实,要在这种车位停车,关键在于向右转的时候不能“贪进”。



路边倒车进车位

具体分为以下几步。

(1)在缓慢前行中先将转向盘向右转一圈半左右,待右前轮越过车位外侧线 $1/3 \sim 1/2$ 时,就赶紧向左转。

(2)当车头接近前车车尾时,挂倒挡,向右转动转向盘倒车,当从右后视镜中看不到马路牙子时,迅速向左转动转向盘接近极限位置并继续倒车。

(3)当从左侧后视镜中观察到车尾左侧与后车左前角对齐后,回转转向盘并停车。这时您的车基本在车位偏后的位置,即使不正也相差不远,而且前方还留出一定的距离。

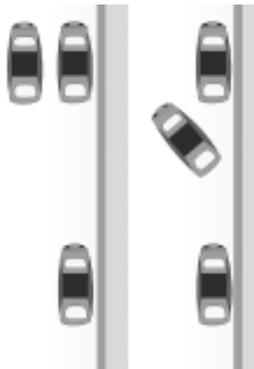
(4)向前缓慢行驶并调整一下转向盘的角度,使车停在车位正中,前后留有一定的距离。

其实,路边停车还有一种相对简单的方式,那就是先将车前行越过车位与前车平齐,然后向后倒的方法。为顺利进入车位,避免陷入进退两难的窘境,这里提供几项有用的步骤及建议。

(1)路边停车时须先滑过欲停车位,并恰与前方车位内的静置车辆平行。

(2)然后根据欲入车位的大小,来决定与前面车位中车辆之间的并行距离。

(3)目测估算完成后,一律先向右旋转转向盘一圈半以上再开始倒车(最好是车子边动边打方向盘)。





- (4) 待车子右前灯贴近前车左尾灯时，便开始回正并向左旋转转向盘。
- (5) 等到车体已头尾完整停进前后格车辆间，注意是否过度突出并适当修正。
- (6) 如果格位长度刚好够容纳你的车，则倒车切入的角度必须较大一些。
- (7) 为了防止前车左后保险杠尾端顶到自车右侧门，并排时的间隙应多预留些距离。

路边停车时要注意 3 点：

第一，在倒车过程中要注意后方的机动车、非机动车以及行人。

第二，不管用哪种方法切入时都要注意，在回轮过程中，掌握好回轮的速度，以免车的右后侧或右前侧与后车的左前侧或前车的左后侧相蹭。

第三，千万不要逆向停车，否则你很有可能会领到一张交通违章处罚单。

刚从驾校出来的患有“停车恐惧症”的驾驶员，倒车时修正方向，普遍存在转向盘打得过大的通病。所以无论怎么来回修正，还是因无法满足停入所需的角度而呈外偏现象。角度打得大，只要车尾倒进后，再提早修正转向盘或视情况反向修正即可。倘若角度太小则修正多次也将宣告无效，还得重新倒一次。所以，倒进车格时最好多打半圈，只要确认不致影响后方来车，宁愿转向角稍微过度，再从后视镜观察是否贴近而逐渐回正，如此才能使泊车的技巧逐渐熟练。

另外，关于后视镜调整的问题，也会使许多新手掌握不到要领。譬如角度高于视觉水平线，便可能忽略轮拱边条下缘部分，进而触及路旁花台或石柱等硬物，造成许多新手喜欢将车内外的后视镜外加或改为广角凸透式的镜片，这样固然使后方视野增大一些，但同时也改变了相对位置的距离判断，故应慎重。

现今车辆的电动化配件日趋增多，譬如电动调整座椅的记忆装置、全收纳式后视镜等，驾驶者应当善加利用，方有利于停车或行驶时的流畅度。

### 六、不同停车位的停车技巧

现在停车场在大都市越来越多，特别是新型居民区、大型购物广场或餐饮和娱乐中心，



但大多数停车场设计得不够人性化对于越来越多的新手来说的确是一个问题。不管是什么原因促使这些停车场设计得难如人意,作为新司机所能做到的就是在现有的条件下如何使自己练就停车的本事。

我们认为,把车开在公路上挺容易,可是要能做到在停车场游刃有余,那便是见了真功夫。就是有着几十年驾驶经验的老司机在停车场也不敢轻举妄动,当然更别说是那些拿了“本”刚上路的新手了。不过,凡事讲究个方式方法,把车既快又稳地停在停车场也是有章可循的。停车场的设计一般有3种类型,每种类型都自有一套停车的规律,只要“对症下药”,就能够“药到病除”。

### 1.“非”字形停车场

最常见的是“非”字形停车位,在停放的时候应该将车头向着通道,以方便驶出车位(也就是倒车进入车位)。在倒车时很容易将注意力放到车后,所以方向盘不要打得太多太早,这样,车的前部就不会撞到旁边的车。正确入位方法是:先顺着你要进的车位开,当车头超过车位时应向你要进的车位的斜前方打轮,使车身和车位尽量在一条直线上,然后驶入空位。



“非”字形停车场进车位

### 2.“人”字形停车场

“人”字形停车位的设置往往是因为场地不大,如果车辆按“非”字形停车将无法驶出。停车时尽量使车头向着通道。如果只能将车尾向外停放,倒车过程中则要注意后面是否有车驶入,向后倒车时只要在后视镜中看到的尾部已过邻近车车尾时,应尽快打死方向。

### 3.“目”字形停车场

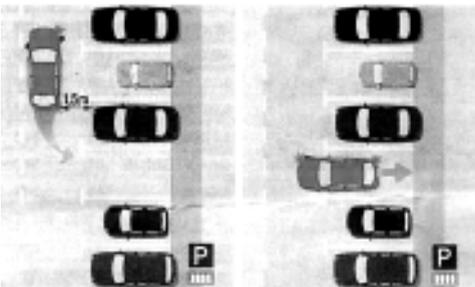
“目”字形停车场的入位方法是先顺着你要进的车位走,当车头超过车位时,将方向盘向你要入车位的方向打,目的是让车尾尽量向着空位。当车位全部倒入空位时,以你的车位去找停车的边限,剩下的就是把车调正了。



最好能在停车时为自己的车辆驶出留出方便的空隙。要注意观察，停车场任何一辆几秒钟前还静止不动的车，几秒钟后，它可能就会出现在你的车后。



所以，最好给别车留出通道。当别车从你车边紧蹭之时，最危险的是你，而当你发现车已经被刮伤后，刮



“目”字形停车场进车位

你的车早已不见了。如果倒车时没有别人帮你看着，最好下车

观察。

### 七、坡道停车的技巧

在坡道停车，主要依靠驻车制动器（手刹）的制动力，那么主要考虑的因素便是如果驻车制动失去作用，就应当尽量避免汽车一直沿坡道下滑或者滑到道路中央。有很多例子就是由于没有拉紧驻车制动手柄，或是驻车制动失灵最终造成汽车沿坡道下滑而伤人撞车。那么坡道停车到底应该怎样操作呢？

除了一定要拉紧驻车制动手柄以外，还需根据具体情况采取相应措施。

#### 1. 上坡道路路边停车

停车后将换挡杆拨到1挡（手动挡）。如果路边有路沿，将前轮向左打一定角度，让右前轮后部接近或紧靠路沿，防止汽车沿坡倒滑。如果路边没有路沿，将前轮向右打一个比较大的角度，避免汽车沿坡倒滑后驶入道路中央。





### 2. 下坡道路路边停车

停车后将换挡杆拨到倒挡（手动挡）。如果路边有路沿，将前轮向右打一定角度，让右前轮前部接近或紧靠路沿，防止汽车沿坡顺滑。如果路边没有路沿，将前轮向右打一个比较大的角度，避免汽车沿坡顺滑后驶入道路中央。



### 3. 停车场上坡区域停车

停车后将换挡杆拨到1挡（手动挡）。此时应该将前轮向左或向右打一定角度，避免汽车可能会一直沿坡倒滑。如果坡道比较陡，那么就应该采取一些辅助措施，比如紧靠后轮垫上石块等。

### 4. 停车场下坡区域停车

停车后将换挡杆拨到倒挡（手动挡）。此时也应该将前轮向左或向右打一定角度，避免汽车可能会一直沿坡顺滑。如果坡道比较陡，那么就在前轮下面垫上石块等，以防万一。

## 八、几种应避免的停车行为

每个开车的人都会停车。可是停车有停车的学问，既有文明之举，也有野蛮之举，看看下面几种停车行为，是不是招人厌恶？特别是开车的新手，一定要避免。

### 1. 紧靠邻车，不留余地

许多新手可能由于技术不过关，或懒于再挪动车辆，将车锁好之后就走了。有的车明显压过指定的停车道，两车中间几乎没什么缝隙了。这样一来不仅邻车的车门无法打开，而且也十分容易发生刮蹭，如果遇到对方为火暴脾气的人，还会不可避免发生一场“战争”。



### 2. 车当拦路虎，行人过不去

在某些居民区或一些公共场合，由于地方有限，又无专人管理，很多人为了自己方便而



随意停车。后来的车辆在没有车位的情况下,就将车停在中间通道上。这样一来,不仅里面的车子出不来,就连行人也无法通过。刮蹭也就成了不可避免的事情了。一定要记住,不管遇到什么急事,停车也不能停得让人走不成路。

### 3.不顾周围情况,开门就下车

像这类情况最容易发生在开车的新手身上,在驾校时只顾如何开车,而一些安全事项就没人提醒了。特别是在路边停车时,一定要先看一眼左侧后视镜,或直接转过头来看一下后面是否有行人经过。这样,类似的事故也许就不会发生了。

### 4.抢占自行车道或盲道随便停车

由于现在机动车的数量急剧增加,停车位也就少得可怜。很多驾驶员就将车停在路边的人行道上或盲道上。这样一来,本来就不宽敞的人行道就更加狭窄了。驾驶员的车辆不仅容易被刮蹭,而且许多车也因此收到数目不菲的罚款单。

### 5.人在车里,举止不讲究

有的驾驶员以为在车里就像在家一样,可以随便些,这也许无可厚非。可关键是当你的车子不再是私密空间的时候,比如车窗开启着,你的一举一动都暴露在大众的眼睛里时,你就要注意自己的行为,绝不能太随便。

### 6.晚间停在路边不开灯

有些驾驶员晚间将车临时停在路边上,觉得自己在车上就没有必要打开夜间车灯或警示灯,然而这样一来是最容易发生追尾事故的。在夜间尽量不要把车停在路边,如果有急事一定要停车时,必须打开警示灯,提醒后车注意。而且人最好不要坐在车里。如果打电话,还是下了车再打,这样做比较保险。



## 第五章

# 关于倒车的技巧

“前进容易，倒车难”是很多驾驶员驾驶技术的真实反映。不少驾驶员前进时很顺溜，丝毫没有问题，可遇到停车入库时就发怵，尤其是在车多、车位紧张情况下，不是前保险杠撞了，就是后视镜蹭了。我们经常遇见一些新手在倒车时手忙脚乱、满头大汗，却很难将车倒入位置，甚至有请人代泊者，而由于倒车引起的车辆碰撞、刮蹭事故也很多。每个驾驶员驾车出行时，几乎都会碰到需要倒车的情况。在学车练“侧方移位”时，每个学员都觉得前进容易倒车难，这主要是由于后视盲区、估计不准、反向操纵、姿势变形等原因造成的。在实际驾驶倒车时，没有教练的指挥、环境空间的不熟、障碍物高低、昼夜视觉差别和交通动态环境变化等因素，使倒车的难度增加，容易造成车辆的碰撞、刮蹭。所以从安全和爱护车辆的角度考虑，应该注意倒车的问题。

### 一、实际驾驶倒车的基本要求与训练

在驾校学练倒车时，教练往往会要求学员把头伸出窗外一边向后观察一边倒车。如果驾驶的车辆较大，无法从后窗观察车后的情况，这是唯一的选择；但如果是小车，可以从后窗观察到车后的情况，则可以采用下面介绍的姿势及方法来倒车。

首先是姿势。两脚不动，臀部向左前方移一点，左手握住方向盘（利用单手打方向），右手掌贴在旁边座椅的椅背上，稍微用力抵住（一则可以保持身体的平衡，二则左手打方向时利用右手可以借力），上身稍微向右侧倾斜，同时将上身尽量右转，使你的视线正好通过



两椅子的中间去观察车后的情况。这种姿势可以看到车后很大的部分，使盲区减小，而且可以很直观地看到车尾的行进方向。

下面是正确的倒车方法。

(1) 倒车前首先看清车后的情况，估计好倒车的行进路线，确认在倒车的过程中车头不会碰到障碍物，然后进行倒车。



倒车时尽量不要加油门，控制车速不要太快。

(2) 根据车尾行进方向的需要，用左手转动方向盘。如果车尾需要向右后方行进，则将方向盘向右转动。反之，则将方向盘向左转动。实际上这和汽车向前行驶时的转向操作是一致的，记住这点就不会



打错方向而手忙脚乱了。

(3) 在倒车过程中不要一直看着车后，在确认车后安全的前提下，需要不时地观察左右后视镜，注意障碍物与车身之间的距离，并据此利用方向盘来修正车身后退时的位置。

(4) 如果觉得在倒车过程中，车头有可能会碰到障碍物，则还需要在适当的时候看看车前，以免车头碰到障碍物。特别是在方向盘转动的幅度较大的情况下，由于汽车在转向过程中，转向轮的转弯半径要大于后轮的转弯半径，在倒车时车头部向外甩的幅度也大，所





以一定要注意车头避免碰擦。

该方法在车辆靠右侧停车和需要倒车较长距离时更加合适。另外要注意避免夜间在地形地貌不熟悉、周围空间狭窄、照明不良等环境下倒车。夜间照明不良，视线不清，周围空间尺度掌握不准等，会给倒车增加困难，尤其是贴膜的车辆困难更大，所以应尽量选择照明良好和周围空间宽敞、平坦的地方倒车，而且倒车距离不宜太长，最好是避免或减少在夜间倒车。

### 二、多用后视镜

扭头时驾驶员是不能完全看清楚车体两侧物体的，如车体右后侧的小猫、小狗，而通过后视镜对此就可一览无余。有经验的驾驶员几乎只在长距离直线倒车时才采用透过车窗直接观察的方法，其余绝大多数时间都是利用后视镜倒车的。要做到万无一失，就必须依靠后视镜。另外，边通过后视镜进行观察边倒车时，不需要回过头去，比较容易兼顾车头的动态，不容易发生车头刮擦障碍物的情况。了解诸后视镜各自的特点会让你收到事半功倍的效果。



副驾驶侧后视镜是一面具有微小曲率的凸面镜，反映的范围比较广阔，但没有真实的距离感，镜中的景物看上去要比实际情况远（许多进口车副驾驶侧后视镜印有诸如“OBJECTS IN MIRROR IS CLOSER THAN IT APPEARS”之类的警示语，就是这个意思）。另外，因为镜中景物是变形的，要借助这种镜子判断车身是否与路边停得平行也比较困难。这面镜子在倒车时的主要用处是观察车身右侧有没有障碍物、轮胎离路沿的距离等。为了清楚地了解右侧的路面情况，有时还可在倒车时将这面镜子的角度适当调低（部分比较高级的轿车此侧后视镜是与变速箱联动的，只要一挂入倒挡，就会自动调低10~15度）。驾驶员一侧后视镜是一面平面镜，其反映的范围不如副驾驶侧的广阔，但是具有真实

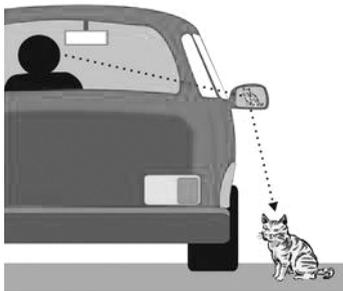
## 34 在驾校之外



的距离感,借助它能比较方便地判断车身与后方障碍物的距离,在某些画有分隔线的车位也能借助它来判断车身是否停“正”了。一个熟练的驾驶员基本不借助车厢内部的后视镜也能完成倒车动作,但有了它能方便司机观察车辆正后方的情况,对于提高倒车的安全性是有好处的。

### 三、倒车时一定要注意车周边环境

倒车时记住一定要保证周围环境的安全。倒车时,不要一心只顾车尾,尤其是在左右都有车辆时,不时要兼顾一下自己车辆的前保险杠是否会撞上两侧车辆。在停车前经过停车位时也要提早留意停车位周边是否有障碍物,地形是否平坦,停车位里是否有小动物等。在停车时如果两边都有障碍物,那么往左倒车时就尽量让车身贴左,往右倒时尽量让车身贴右。这样更有利于提早打方向盘回正位置,缩短倒车距离。在车停稳前



就要回正方向盘,甚至可以反方向打一把方向盘,这样车辆出库时就可以省事不少。

另外,不要养成原地打方向盘的习惯,这样更容易损坏车辆,而且打起来也很费事。

### 四、谨防倒车事故

倒车出现的事故逐渐增多,这多半也是由于新手增加的缘故。开车的前提是安全,倒车也不例外。

#### 1. 不要盲目停车与倒车

后车要与前车保持一定距离,需要紧随前车停车时,最好鸣笛或灯光示意前车。若前车是大型车辆,则最好停放得偏左或偏右一点,以避免前车后视镜的盲区。在无意中驶过你要左转或右转的路口时,千万不要盲目在路中倒车,即使你的车后方暂时没有车辆。因为一旦在你倒车过程中有车辆顺行而来,极易发生交通事故,这时候两车的相对速度是平时的两倍。



### 2. 倒车前必须看清车后和到达位置的情况

通常在倒车前，应该注意观察车后情况，在确认没有障碍时，再行倒车。事实上，许多倒车事故是因为匆忙行车或与人攀谈、告别，忽视了观察车后而造成的。特别要注意的是，刚刚停车就要倒车，此时最容易忽视尾随的车辆（尤其是小型车辆）。如果在车内不便观察车后，一定要下车观察或有人在车下指挥。

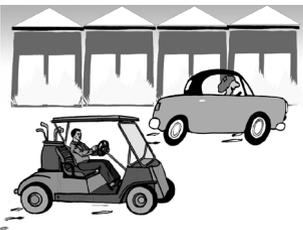
### 3. 倒车起步前，应鸣笛示意，同时兼顾前轮和车身的动向

顾后不顾前，是倒车事故的主要原因之一，特别是车身较长，引擎前伸的车辆。因此，倒车速度不可太猛、太快，注意瞻前顾后，发现异常，立即刹车。

## 第六章

# 安全超车的技巧

学员在初学驾驶时，经常听教练说的一句话就是：“在路上驾车走直线，超车要狠，让车要稳。”这句话里包含了不少安全驾驶的道理。可惜的是大多数人在驾校都没有学习如何进行超车，而超车又是我们在日常驾驶过程中运用比较多的技术，所以，作为新手就必须学习好这种基本技术。



### 一、超车的基本要求

超车一般是在高速行驶的情况下进行的，如果不能很好地处理超车中的安全问题，随时都可能发生事故。超车前，驾驶员应充分了解本车的加速性能，在确保喇叭、转向灯等机件工作正常的情况下，选择平直宽阔、视线良好、左右均无障碍且前方路段200米范围内没有来车的道路，在保证安全的前提下方能进行超越。切忌不顾主客观条件而盲目超越。在经过交叉路口、陡急弯等险要路段，遇雨、雪、雾等恶劣天气，或当前方车辆示意左转弯、调头或正超越车辆时，一定不能超车。所以在超车时应做到以下几点。



(1) 超车前应先开左转向灯并鸣喇叭示意，等前车有让路表示后，方可从前车的左侧超越。

(2) 超越前车后，不能过早地驶入原来的行驶路线，在



同被超车辆保持必要的安全距离后，打开右转向灯驶回原车道。

(3) 超车前，正确判断对方驶来车辆的车速，果断决策能否超越前车，必须在有百分之百把握的情况下超车。

(4) 减挡超车。需要快速超车时，先减一个挡位，使发动机输出更大的牵引力（仅适用于手挡车）。另外，山路超车时，先尽量贴近前车，减少超车距离。



(5) 当前车不让路时，千万不能强行超越，以免发生事故。

(6) 前车正在超车时，后车不准超车。因为前方正在超车时，车速正在加快，超越区域距离和横向间距都不允许再强行超车，如果强行超越正在超车的车辆，就是路面条件允许这种双重超车，也会形成超速行驶，车辆并行也影响对面来车的行驶，极易造成事故。

(7) 在不具备超车的路面上决不能超车。

有一点还必须说明的，那就是夜晚超车，因为夜晚一般不允许鸣喇叭，并且视线也不好，那么超车时怎么操作呢？

(1) 若想超越前车要跟上前车，在前车的左后方，用变换灯光的方法，提醒前车，希望前车能让路。如果前车让路，而且道路前方又没有来车，就可以进行超车。

(2) 开车过程中，若发觉道路的左前方忽明忽暗，就要马上意识到后边有一辆想超自己的车，这时应视前方的情况，决定是否让路，如前方没什么特殊情况，就向右打一点方向，让出路来，让后车顺利超车。

## 二、超车时的车速如何确定

一些驾驶员不按或不知怎样按汽车当时的行驶速度和道路、交通条件选择适当的速度超车，尤其是新手一般对车速都没有一定的准确判断，这在公路上行驶是十分危险的。在公路上，尽管你是个新手，也不能不分条件地用最慢车速行车，因为这样做不但会影响交通的畅通，还会影响他人生产或运输任务的完成。一定要根据具体情况，用适当的行车速度超车。

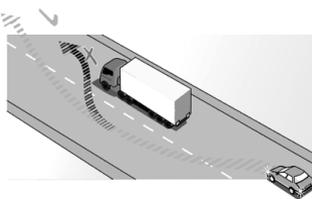


那么,该如何确定超车的车速呢?比如,在超车时,发现迎面150米处来车,若其车速约40公里/小时,即每秒驶过的距离为11.1米,超越车的车速为45公里/小时,即每秒驶过12.5米,6.4秒后两车就会相遇,这一点在超车时要充分估计到。同时,在超车时不要忘记被超车也在行驶。比如,超越车以45公里/小时的速度超车,即12.5米/秒,而被超越车以35公里/小时行驶,即9.7米/秒,这样超越车比被超车每秒钟只多行2.8米。超车时,如果从两车车头平行算起,超越车要经过20米以后才能再驶入右侧的正常线路,这时需要行驶7.2秒以上的时间。如果过早驶入正常线路,就会使被超车的驾驶员十分紧张,迫使其紧急制动或急速转向,容易发生事故。所以,驾驶员应当掌握这样一个原则,即你驾车超车时的速度一定要比被超车即时时速快10公里以上。



### 三、该超则超,当让则让

超车与被超,恐怕是我们所有司机驾车时习以为常的事情。即使没开过车的朋友也能想像得出驾驶一辆豪华漂亮的轿车跟在一辆拖拉机的后面那有多窝火。同样,你的车如果没有别人跑得快,也最好给他人让路,否则落下的可不仅仅是埋怨……



驾车出门,最重要的是安全。行车路上,你来我往,不管你超别人还是别人超你,一定记住一句话:安全第一!如何安全地超车和礼让超车,不妨看一看下面的应注意事项。

#### 1. 该超则超

超车前,驾驶员一定要遵守我们前面所述的超车条件,确定无误后,方可提速超车。切忌不顾主客观条件而盲目超越,尤其是不开斗气车。





## 第一部分 基本驾驶技术 39

超车时，一定要操作正确、及时和果断。应当正确按照我们前面所述的程序操作，尤其是在速度判断上要无误。超车时应尽量提高两车的速度差，以减少超车的距离和时间，保证超车快速完成。

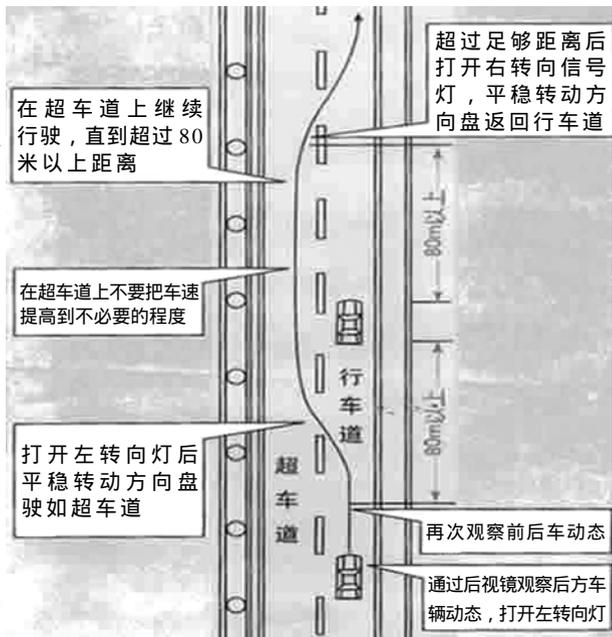
### 2. 几种情况的处理

(1) 超车时，如果由于观察不仔细、判断不准确、操作不及时，在超越过程中发现左侧有障碍、横向间距过小或对面来车距离很近等意外情况时，要沉着冷静、尽快减速、停止超越。切不可紧急制动。以防车辆发生侧滑、跑偏而引起碰撞。也不可存在侥幸心理，强行超越而诱发事故。

(2) 超越停驶车辆时，应抬起油门，及时减挡，充分利用发动机牵引阻力减速。多鸣喇叭，注意观察，加大与停驶车的横向间距，并做好停车等应急准备，防止停驶车突然开启车门或人从车底钻出、从车上跳下或者是行人、非机动车从车前窜出（俗称“鬼探头”）。同时还要防止停驶车突然起步驶入车道而发生碰撞。

(3) 超越车队。车队行驶时，前后车辆距离较长，车速与间距比较均衡，因此超车的距离与时间较长。所以要在超车视线良好的情况下，加速连续超

越。若对面道路来车不能保证安全的横向间距时，应开右转向灯，见机插入车队，待对面车辆过后再进行超越。切忌边加速边靠近车队或急打方向插入车队，更不能采用紧急制动，以



超车全程示意图



防发生事故。

(4)对于不肯让超的车辆,驾驶员要有耐心,应反复鸣喇叭提醒前车,跟车距离可适当缩短一些,一有机会便快速超越。超越后切不可采取报复措施,如向右猛打方向盘或进行紧急制动等,防止被超车辆来不及反应或操作失当而发生碰撞、翻车等意外事故。

### 3.当让则让

行驶中,当发现有尾随车辆发出超车信号后,应根据道路、交通情况来决定是否减速让路。若条件允许,应主动减速靠右行,让后车超越。严禁故意不让路或让路不让速,甚至在被超越时故意加速等不当行为。让超车时,即使前方路面有障碍,也不能再向左急打方向绕行,以免造成超越车辆措手不及而发生事故,此时可采取紧急制动或停车,待后车超越后,进一步观察后面有无连续超越的车辆,确认安全后,方可驶入正常车道。

## 第七章

# 弯路安全驾驶方法

弯路驾驶是驾驶员训练中的一个重要项目,每个在驾校学习过的人都学习过这个科目。然而,在驾校中进行弯路或转弯训练时基本上是在特定训练场内完成的,与实际道路上的应用会有很大的差别。许多驾驶新手在城市道路中遇到弯路或需转弯时就手忙脚乱,甚至在马路中央熄火,造成交通拥堵或交通事故的发生。这是因为供驾驶员训练的场地基本上是封闭的,来往的车辆也是由教练指挥,路况并不复杂,而实际道路上的路况则瞬息万变。成为一名高手还需磨炼。汽车转弯时,应根据路幅宽度、车速、弯道状况以及汽车在道路上的位置,来确定转向的实际而有效的操作方法,平顺且安全地通过。



### 一、弯路或转弯的基本操作

#### 1. 转弯的方向和控制

转弯时,应根据道路特点,选择合适的行驶方法。操纵方向盘,要做到一手拉动,一手推送,缓慢且适当。通常情况下,遇到较缓的弯道应早转慢打,急弯则要快速转动方向盘,必要时用手交替操作。





### 2. 控制转弯速度的方法

一般是根据自己车速的快慢和弯道角度的大小, 预计出提前减速的距离, 先抬起加速踏板, 利用发动机怠速制动作用进行减速。当接近弯路时, 如果车速还偏高, 可稍踩一下制动踏板, 以保证汽车在进入弯路时减至合适的速度, 当完全转过弯, 车身回正后, 及时加挡加速前进。

### 3. 在通过弯路时最常用的方法是慢进快出法

其操作要领是: 应尽早松开油门, 让发动机制动起作用。进入弯路前确定制动目标, 在到达目标时, 要踩刹车充分减速。速度下降后, 操作方向盘沿着弯道的内侧行驶。当转弯到 70% 左右时, 将方向盘还原, 同时加速。

在通过弯道时还要注意以下事项: 行驶中遇到视线不良, 无法看清道路前方情况时, 应做到“减速、鸣号、靠右行”, 左转弯转大弯, 留出对方行车车道, 右转弯转小弯, 留出非机动车道。根据弯道情况确定转向时机和速度, 并做好随时减速或停车的准备。转弯时, 车速要慢, 以免离心力过大造成汽车侧翻或侧滑, 若发生侧滑, 应立即放松加速踏板, 必要时将转向盘向后轮侧滑的一侧转动, 待恢复正常行驶方向后, 再继续行驶。转弯时, 方向盘的转动不能过快、过急, 要做到平稳转向。汽车转弯, 应尽量避免制动, 特别是紧急制动。



## 二、几种路况下的转弯技巧

受地形、交通情况及行驶阻力的影响, 车辆转弯时, 往往要求减速。这时驾驶员必须根据动力和转弯时车速的需要, 综合路况选择适当的挡位安全地通过弯道。

### 1. 城镇街道或出入大门的转弯

驾驶员应特别注意路旁堆积的杂物, 在 50 ~ 100 米内减速、鸣号, 用转向灯表示行进方向。夜间用小灯光, 做到“一慢、二看、三通过”, 密切注意汽车转弯内侧, 谨防靠路边并



## 第一部分 基本驾驶技术 43

行又不明汽车行进方向的行人、自行车、摩托车等争道抢行。同时,还要注意前轮外侧和后轮内侧及汽车尾、货箱与障碍物碰撞、刮擦。

### 2. 狭窄道路上的转弯

驾驶员应视道路情况,在开始转弯前50~100米处鸣喇叭,减速慢行。当汽车行至弯道视线不清时,应把汽车迅速驶向道路右侧,以免妨碍其他车辆的正常行驶。

### 3. 岔路口的转弯

左转弯时,驾驶员要提前发出转向信号,转向时尽可能靠道路中心,为后车和右转弯的车提供方便;右转弯时,同样要先发出转向信号,转弯要缓慢,同时注意转向时内轮差的影响,防止右后轮驶出路外,擦碰行人和障碍物。

### 4. 浓雾、风沙天气状况的转弯

驾驶员在这种天气下驾车转弯,一定要心中有数,及早打开前小灯和防雾灯,勤按喇叭,以引起行人及其他车辆的注意,缓慢前进,并随时做好制动停车的准备。

### 5. 雨雪泥道上的转弯

驾驶员应提前利用发动机牵引阻力作用来降低车速、缓慢前进,并尽量避免猛打方向和急刹车。转上坡弯时,如遇其他车辆因打滑上不去坡而造成弯道堵塞的情况,应将车提前靠右停稳,待前方车通过后再前进;遇转弯下坡路打滑时,要注意防止汽车滑溜而发生碰撞事件。

### 6. 陡坡处转弯

临近弯道时,要减速、鸣号慢行,在陡坡处转弯预先换入低速挡,以求足够的爬坡动力,避免在转弯中换挡,以防意外。转向时机要选择适当,应做到一次性转弯,避免因转向不当造成不能一次转过而需倒一次车后再转弯,这会增加危险性。



## 44 在驾校之外



### 7. 傍山险路上的转弯

由于此种路况和地形复杂，视距较短，行进前方情况不明，应控制车速，勤按喇叭，并随时选择前方路基坚实、路面较宽的地点准备会车。如弯道前方发现对方来车信号而车尚未见面时，应提前选择适当地点主动礼让，使对方来车方便通过。



### 8. 通过上坡弯道

在通过上坡弯道时，进弯前应该松掉油门，让车辆以较快的速度靠着弯道外侧进入弯道，然后将挡位降低一挡或两挡，接着选择路线和修正方向，同时轻点油门；在过了弯道弧顶之后，再切回弯道的外侧，同时加大油门，最后靠着弯道的外侧快速地驶出弯道。在此过程中也应该选择先外侧、后内侧、再外侧的转弯路线。

### 9. 通过下坡弯道

在通过下坡弯道时，进弯前应该松掉油门并踩刹车，让车辆大幅度地减速，同时将挡位降低一挡或两挡，然后以较慢的车速靠着弯道的外侧进入弯道，接着松开刹车后，选择路线和修正方向；在过了弯道弧顶之后，再切回弯道的外侧，同时轻点油门，最后靠着弯道的外侧快速地驶出弯道。在此过程中也应该选择先外侧后内侧再外侧的转弯路线。

### 10. 连续弯与角道弯

通过连续弯时，即使是明弯，没有什么情况，也应走小弯，取直线行驶。若遇到明暗结合弯，暗弯处一定要做到减速、鸣号、靠右行，随时准备停车；明弯处应行小弯，以确保车辆安全。通过角道弯时，因看不到前面的弯道，左转弯要尽量靠右，右转弯应减速鸣号先靠左行，这样可以提前发现对面来车情况，以便及时采取避让措施。

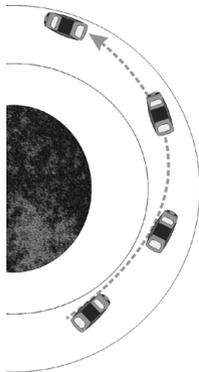
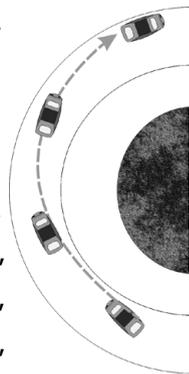
总之，车辆在转弯前，首先必须控制车速，并随时做好停车的准备，尽量避免使用紧急制动与弯路中会车。在转弯时，操纵方向盘要与车速相配合，应适时转、及时回，转向角度



要视实情而定，避免意外的事故发生。

### 三、汽车转弯时如何有效地克服离心力

汽车在行驶中，进入弯道后，因行进方向的改变会产生离心力将汽车往路外圈的方向推。汽车体积越大、重量越重、速度越快，相应产生的离心力就越大。通常汽车的重量是不变的，而就车速与离心力来说，离心力的大小与车速的平方成正比，即当车速增加2倍时，离心力就增加4倍。当汽车在高速公路上以每小时90至100公里的速度高速行驶时，只要方向盘转一点点，就会产生很大的离心力，使汽车摇晃，甚至使车轮横滑。可见，要驾驶汽车转好弯并非是件容易的事。许多司机为此要专门练习汽车转弯，以便很好掌握汽车转弯时的技巧，确保安全行车。以往司机对转弯很注意，为了减少离心力避免冲出路面发生危险，总结出对付离心力的办法，即松油门，踩刹车，降低车速，再行转弯。这在速度不是很快的情况下尚可，可要是在高速公路上行驶仍然采取这种老办法，时常降低车速，就失去了在高速公路上行驶快速、省时、高效的意义。



正确的方法应该是怎样的呢？那就是“抄近道转弯”。因为在行驶中无法改变汽车的重量，而公路上的弯道却有一定的选择余地，特别是坡度比较缓，路面比较宽的弯道，在保障安全的前提下，进弯道时尽量将车靠内侧行驶，出弯道时，尽量将车靠外侧行驶，这样便可以改变汽车行驶的弧度，延缓转弯时的弯度，有效减小离心力，即使车速不大幅度降低，也可以很轻易地转过弯去。而且道路越宽，减缓的程度越大，离心力越小，转弯越容易，对车速的影响也就越小。这种现象我们在场地汽车比赛中见的比较多，成串高速行驶的赛车都是抄近道转弯，没有走远路或采取其他办法的。

## 46 在驾校之外



掌握了在高速公路上抄近道转弯的窍门,不但可以很轻松地高速公路上驾驶汽车,即使在郊区比较宽的弯道上行驶时也同样可以运用此方法,尤其当你驾驶超大、超重的汽车时,为了安全起见,转弯时千万要注意抄近道谨慎驾驶。不过,需要提醒驾驶员注意的是,在一般道路上行驶,碰到转弯不要为了减小离心力而去占用别人的车道,否则容易发生危险。



## 第八章

# 汽车安全调头的技巧

所谓汽车调头,是指汽车方向作180度改变。汽车调头分为一次顺车调头和顺车与倒车相结合的调头两种方法。在驾校中驾驶员也都基本上练习过如何调头,但严格地说,在实际道路的驾驶中能熟练地运用,还需要反复练习。同时,调头与转弯有很大的联系,转弯比较熟练后,调头也就顺理成章了。

### 一、安全调头的地点选择和基本操作方法

#### 1.地点的选择

汽车调头,必须严格遵守道路交通管理法规的规定:“机动车在铁路道口、人行横道、弯路、窄路、桥梁、陡坡、斜道或容易发生危险的路段,不准调头。”因此,必须选择交通量小的交叉路口和平坦、宽阔、路肩坚实的安全地段,根据路面宽度和交通情况调头。如无上述条件也可选择利用路旁的空地进行调头。如果道路有“禁止左转”交通标志,也不能进行调头。



#### 2.调头的基本操作

(1)一次顺车调头。在较宽阔的道路上,应尽量地应用大迂回一次顺车调头。此种方法迅速、方便、经济、安全。如在有交通指挥人员的地方,事先发出调头信号,得到指挥人员的许可并示意后,降低车速用低速挡,鸣喇叭慢车行驶调头。



(2)顺车与倒车相结合的调头。如道路狭窄不能一次顺车调头，可运用前进或后退相结合的调头方法进行。

## 二、道路调头的操作技巧

调头时，首先要选择合适的地段，发出向左转弯的信号，将车缓慢地驶向道路的一侧，方向盘向左转足，当前轮快要接近路边或车辆前沿接近障碍物时踏下离合器，轻踏制动踏板，在车辆还未完全停止时并将方向盘迅速向右转足，将前轮转至后退所需的新方向，立即将车停稳。后退时，应首先观察清楚车后情况，然后慢慢起步，并向右转足方向盘，待车倒退至后轮将接近路边或汽车后沿接近障碍物时，立即踏下离合器踏板，轻踏制动踏板停车，并利用停车前这一时机，迅速向左回转方向盘。使前轮转至前进所需的新方向。此时如仍转不过来时，可再次后退或前进，反复几次至掉转完成即可。在此过程中一定注意尽可能不要在原地打方向盘，以免对车辆造成不必要的损失。



调头时，如遇特殊情况（路面倾斜或狭窄等），在前进、后退、停车时，除使用脚制动，还须使用手制动，待车停稳后，再挂挡前进或后退。在操作时，应一手握稳方向盘，一手握紧手制动杆，一脚缓慢地放松离合器踏板。同时，一脚踏动节气门踏板适当加油，当离合器大部分已结合时，放松手制动杆，使汽车徐徐而平稳地前进或后退。

在调头的过程中，向前要进足，后退要留余地，由于各车轮接近路边的距离各不相等，在判断车位时，应以先接近路边的车轮为准，路旁如有障碍物限制，前进时，应以保险杠为准，后退时，可以后车厢板或后保险杠为准，切勿与障碍物触碰。

在较危险的地段调头时，车尾应朝安全一侧，车头朝险方。宁可多进行几次进、退，切勿过分驶盈路边，以保证安全调头。



## 第九章

# 安全会车的技巧

会车是指与对向而行的车辆在同一车道上交会。在行车过程中，上行车与下行车的相错称为会车。在驾校中许多准驾驶员很少有这样的驾驶体验，在实际道路行驶时，很多新手恐惧会车。特别是在较窄的路面会车时，新手往往会产生紧张情绪，一阵手忙脚乱之后会出现熄火、停车让行，甚至造成两车相互刮擦、相撞，或碰刮路旁非机动车辆、行人以及路侧隔离设施等。为了避免这些情况的发生，我们在这里将一些会车中应注意的问题与技巧罗列出来，供新手借鉴。

### 一、会车时应遵守的基本原则

新手首先要在心理上克服紧张害怕的情绪，轻松面对会车。正确会车要提前做好准备，避免会车时心理上的慌乱和操作上的忙乱。与来车交会前，应看清来车装载情况，有无拖带挂车，前方道路及交通情况，适当降低车速，选择较宽阔、坚实的路段，靠路右侧鸣号缓行交会通过。会车要注意保持足够的侧向安全间距，并做到“礼让三先”，即先让、先慢、先停。尽量避免在桥梁、隧道、涵洞、急弯等处交会车辆，即使在路面较宽的双车道，也应该慢车交会。在视线不良的情况下会车，要降低车速，开小灯，鸣喇叭，并加大两车间的侧向间距，必要时应停车避让。



一般情况下会车，应按下列规定让车：空车让重车；单车让拖挂车；大型车让小



型车；货车让客车；教练车让其他车辆；普通车让执行任务的特种车；在有障碍的路段，有障碍的一方让对方先行；在狭窄的坡路，下坡车让上坡车先行；但下坡车已行至中途而上坡车未上坡时，让下坡车先行；在没有画中心线的道路和窄桥会车有困难时，有让车条件的一方让对方先行；夜间在窄路、窄桥与非机动车会车时，不准持续使用远光灯；让距桥近的、高速的车先过桥，距桥远的、低速的车应主动礼让，不可抢行。会车时，不要互不相让，形成僵持局面。会车前，要看清预计会车地点行人的动态，当行人被来车挡住时，要防止这些行人忽略本车，应正确判断他的位置，并鸣号示意。在复杂情况下会车，应抬起加速踏板，脚放在制动踏板上，做好随时停车的准备。



## 二、夜间会车应注意的问题和技巧

大凡开车的人都会遇到夜间行车，尤其是夜间驾驶汽车在会车时与白天相比有着明显的差异。夜间驾驶是每个驾驶员的必修课，因为许多交通事故是在夜间发生的，夜间会车更是重中之重。准驾驶员在驾校中是根本无法学到夜间驾驶技巧的，夜间会车更是从无体验。为确保行车安全，夜间会车时必须掌握以下常识和操作技巧。

### 1. 正确使用灯光

夜间交会车辆，应在车距 150 米处互闭远光灯，改用近光灯，同时应降低车速（一般用中速挡），选择宽阔平直的地点交会，等两车交会将处于相错时，即可开启远光灯。

在较窄的路面会车时，当两车相距 50 米左右，近光灯仍使人感到炫目，则应关闭近光灯改用小灯，以保证安全。在改用近光灯或关闭近光灯后，如果路面情况不清，需观察远处情况，可断续开启近光或远光灯进行观察，但开的时间不宜过长（方法为：一闪即





## 第一部分 基本驾驶技术 51

可),以免使对面汽车驾驶员炫目。但在窄路、窄桥上与非机动车交会时,不能使用断续灯光,以防骑车人炫目,交会时发生意外。

### 2.有效控制车速

白天行车时,由于视线良好,车速便于控制。然而夜间驾驶时,由于车辆较少、



夜色茫茫、缺少参照物、驾驶员急于赶路等因素,最终导致车速在不知不觉中加速变快。夜间车速过快,甚至高速行驶进行会车是极为危险的。因为汽车灯光照射距离是有限的(远光灯约为150米),超出这个距离就很难看清远处情况了。特别是在会车时,只能用近光灯,而近光灯的照射距离仅有30米左右。根据实验得知:夜间以55公里/小时速度行驶时,发现情况立即踩制动,停车距离一般在30米左右。即当在近光灯照射范围内发现情况到立即停车,车与物体之间已无间隙。

当然这是在车况、路况及驾驶员反应均良好情形下,如果高于这一车速,车况、路况较差和驾驶员疲劳反应时间长等情况下,其结果可想而知了。因此,夜间行车一定要控制车速。在平坦宽阔、视线良好的道路上使用远光灯时,车速可适当加快;而在会车又遇上路面不平或转弯或桥梁或窄路或交叉路口等复杂情况时应减速慢行,车速一般控制在40公里/小时以内。

### 3.保持平静心态

由于夜间行车有视野变窄、视距变短、驾驶员容易疲劳和盲目开快车的特点,这就要求驾驶员除事先必须做好适当休息、出车前检查等准备工作外,还要在行车中做到头脑清醒、保持心态平静等良好习惯。

当汽车行驶在复杂地段或道路状况不明时,不可冒险通过,应停车查看,待弄清情况再定:需要倒车、调头时,必须先下车看清周围地形,上下有无障碍,进退过程中要多留余地,必要时由其他人协助指挥进行操作。



当汽车在行驶中若大灯突然不亮时，要保持沉着冷静，稳住方向，迅速减速停车，同时要打开防雾灯。停车后查明原因，修复大灯再行驶。还要观察仪表、发动机、底盘有无异响及驾驶室内有无异味，必要时应立即停车检查，将故障排除后再走，决不能强行车。

在会车前，如果你关闭了远、近光灯，对方却未关闭远光灯，你一定不能赌气，应保持平静心态，多给对方几次灯光信号，同时要稳住方向，提前减速，安全会车。必要时应及时停车，等车通过后，再开灯看清情况继续行驶。当遇到与车队交会时，最好停车让行。

#### 4.“独眼”会车危险多，切勿害人害己

所谓“独眼”，是指车辆灯具不全，仅有一侧灯光能够正常使用，在夜间会车时，此类车辆极易使对向行驶的司机产生错觉，从而引发交通事故。当发现对行车辆只有一盏车灯亮时，切忌想当然地判断来车就一定是摩托车，如果以摩托车的宽度和行驶空间来避让对方，则有可能发生碰撞或刮蹭事故，因此夜间会车遇到“独眼”时一定要多多留神。



对于驾驶“独眼”车的司机来说，必须切实加强车辆保养，灯具出现故障应及时修理。忽视交通安全，驾驶灯具不合格的车辆上路，其结果只能是害人害己。

### 三、几种会车必须注意的事项

#### 1.超车防车前，会车防车右

这是很多驾驶员行车时的经验之谈。不仅如此，驾驶员还要注意“夜间会车防右侧”。绝大部分驾驶员都有这种感觉：夜间行车在没有参照物（如隔离栏、隔离带）或参照物不明确（如分道线）的道路上行驶，与对方车辆会车时，由于双方灯光的切换，往往使自己的右前方形成一片“朦胧区”，加之驾驶员会车时注意力偏移（一般多注意左侧）和一种本能的自我保护意识——向右打方向避让对方，这样对“朦胧区”内



的车辆和行人就容易顾及不到，最容易发生交通事故。因此，驾驶员夜间行车会车时，要特别注意观察周围的交通环境，注意减速避让，不要随意变更车道，在确保安全的情况下方可通行。

### 2.在有障碍物路段会车

如果在行驶前方的道路右侧有障碍物时，驾驶员要根据己车距障碍的距离、速度以及道路状况，决定是加速越过障碍后会车还是减速慢行甚至停车让对方车先行，以错开时间，避免在障碍物处会车。如果没有把握，则应降低车速，缓行至障碍物近处，不要忙于超过，让对面来车通过障碍后再继续行驶。如果估计两车要在障碍物处会车时，应主动减速、停车、调整车体位置或倒车让路，不要抢行堵往来车行驶路线。如果可能在路面较窄或道路两侧均有障碍的情况下会车时，则应根据对方来车速度和道路条件预选交会路段，正确控制车速，以保证两车在选定的路段交会。



### 3.在狭窄路面上会车

驾驶员要看清前方道路的交通情况，以刹车减速为主；如遇对方车辆车速过快、方向猛转猛回、行驶方向不稳时，应及时停车避让，请对方车辆先走。

### 4.在快慢车道不分道路上会车

要注意交通信号和标志，保持合理的跟车距离和适当的横向距离；特别警惕行人横穿马路和其他车辆抢道争行，做好应付突发情况的准备。另外，当黄灯亮起时，司机千万不要急于行驶，而应该等到绿灯亮起时再起步，避免意外事故发生。



总之，会车时必须注意保持足够的安全侧向间距，做到“礼让三先”，绝对不可抢

## 第十章

# 安全躲避路中障碍物的技巧

躲避障碍物是每一个驾驶员应掌握的驾驶技术,可对于大部分新手来说,几乎都没有这方面的经历,因为练习场地一般来说都十分平整,复杂路况也比较有规律。行车上路,除了异常的场合我们必须提高警惕外,在路面上一旦发现异物时,也必须迅速避让,在避让不开的情况下,必须立即减速或停车,观察清楚这异物是什么后,再从容处理。下面我们就路遇不明障碍物的观察和如何迅速且有效地躲避障碍物的方法进行讲述。

### 一、水、油、泥、沙莫要小看

有时别看一个小小的异物,如果处理不当,它足以让你大祸临头,甚至车毁人亡。那么路面上的哪些东西算是异物呢?应该说除了正常的路面本身之外,任何形式的东西,如沙、石、砖、水、油、泥、坑、木块、铁件等等,都是路面异物。因为路面异物的种类繁多,我们难以一一列出,只能就其大类的水、油、泥、沙介绍其危害所在。

#### 1. 水

在行驶当中,尤其是在高速行驶时,我们最怕的就是路滑,所以在下雨时,我们行驶起来小心翼翼、步步为营。可是在干路、晴天,没有大面积的水浸路面,而由于种种原因形成的小面积潮湿区域,也同样会造成严重的后果。如果你正在紧急制动、在转弯处、在偏坡上碰上小面积的积水,同样会滑得你不知所措,害得你横祸加身。这种





## 第一部分 基本驾驶技术 55

小面积积水让你防不胜防。那么怎样才能发现它呢？晴天行车时，只要见到柏油路面上颜色发黑，十之八九是它。

### 2. 油

路面上哪来的油脂类的东西呢？一是随车货物抛洒而来，二是一些故障车辆在修理时污染了路面，车主事后又不清除，在长途跋涉中，经常可遇到。这路面上的油，特别是车用的机油、润滑油，比起水来就厉害和恐怖得多了，车胎碰上它，犹如滑冰一般。如果在转弯处事先未察觉而一旦碰上，在你还没有反应过来之时，就稀里糊涂地出事了。

### 3. 泥、沙

路面上一旦出现泥沙，也是同样恐怖的事，因为它就像千万颗微型轴承，滑得你不知所措。尤其是在车速较快、转弯和必须刹车时碰到了沙堆和稀泥，其危险性难以想像。泥沙的来源太多了，建筑工地运土；修路残留；积在路上的灰尘遇水……所以行车上路，尤其是长途跋涉，没有哪一分钟可以掉以轻心，应随时随地睁大你的眼睛，盯住这类可怕的隐形杀手。



## 二、路面硬物害人不浅

除了上面讨论的水、油、泥、沙这类隐形的“软刀子”外，路面上还有许多不起眼的“硬刀子”，它们坑害起人来，另有可怕之处。我们在行驶当中，一旦出现爆胎，那么车子将要发生异变。尤其是速度较快时，又发生在前轮，车辆将难以控制，遭遇一场横祸将在所难免。而这类可怕事件的制造者，却是一些不起眼的石块、砖瓦、玻璃、零件、金属碎片之类的路面硬物。不要看我们的车胎平时“气壮如牛”，可一旦碰到了这些东西，其破损之快、抵御能力之差让人难以想像。而在一定车速与一定道路情况下的破胎意味着车辆的倾倒、跑偏和颠覆。

好驾驶员有一个共同的特点是看得远，盯得紧。远看百米之外的大环境中有无异常，近



看即将要走过的路面上有无任何形式的“地雷”。

除了破胎使车身产生大的倾斜而导致事故外，行车中若遭遇意外的颠簸，或者再伴随着一定程度的侧滑，那么弄不好也要出点事，尤其是在速度较快时。骑过摩托车的人都知道，车速快到一定程度后，前轮随便碰到个螺栓什么的，一点点颠簸之下车身就完全失控，从而



引发事端。汽车虽然多了两个轮子，碰上个螺栓的颠簸也许不在话下，但如果同时伴随着一定程度的侧滑，又是在弯道上，那么照样会发生事故。

所以，开车时无论见到什么异物都不要去轧，无论你的车有多么好，你的运气又有多么好。还是那句老话：在道路之上，我们付不起任何代价。

### 三、行车中如何闪避车前障碍物

如今，马路上的新司机越来越多，对他们而言，上路确实会遇到各种各样的考验，其中也包括像上述的情况。不过也不必心慌，只要保持良好的驾驶习惯，日积月累，你就会成为行家里手。

当车辆在行驶时，忽然遇到路上不明障碍物或危险却来不及制动或无法刹住车子时，唯一的办法只有闪避了。不过，闪避也是有技巧的。

具体的方法就是当发现情况时，转动方向盘要由慢到快，逐步进行。路面越滑，就越要平稳地转动方向盘，且方向盘转动幅度不应大于半圈。完成闪避动作后，应迅速将方向盘回正，这样，汽车很快就会从左右摇摆的状态中恢复平稳。驾驶者在整个过程中也不要紧盯着障碍物，而是应将视线对着正确的行驶方向。

汽车的驱动方式和载重情况对闪避操作有很大的影响。后轮驱动的汽车由于后轮有很强的分解倾向，容易造成转向过度；前轮驱动汽车则对方向盘转动的反应较慢；四轮驱动的汽车因驱动力被平均分配到四个轮子上，所以表现得比较平稳；载有重物的汽车左右摇摆会比较强烈。由于突然闪躲，常会有安全方面隐患。因此开车时应与前车保持适当的安全距离，



## 第一部分 基本驾驶技术 57

而且不要把视线过分集中在近处，要注意远处的路面情况。

总之，路遇障碍和迅速躲避障碍时，只要你能保持平稳的心态，严格按照驾驶程序操作，眼光敏锐且灵活，是足以安全和快速通过的。



## 第十一章

# 坡道安全驾驶的技巧

谈到斜坡的安全驾驶问题,每一个新驾驶员都有体会,在驾校训练时就是一个难点,也是新手们十分棘手的技术。然而,在实际道路行驶中熟练地掌握坡道驾驶技术是非常重要的。无论我们驾车郊游,还是在都市中行车,都离不开这项实用技术。现在都市中大型立交桥很多,我们经常会看到一些新手战战兢兢地驾驶着爱车,尤其是在立交桥上坡道停车后起步就更加困难了。所以掌握坡道驾驶技术是每一个新手的必修课。



### 一、坡道驾驶的基本技术应用

具有多年经验的老驾驶员都知道,上坡时一定要选择合适的挡位和控制牵引力,根据地面的溜滑状态和斜坡的坡度、长度选择合适的挡位。

车辆上坡时,做到“高速挡不硬撑,低速挡不硬冲”。既要利用高速冲坡,又要及时变换挡位,保持足够的动力上坡。在弯曲坡道上行驶,应做到“减速、鸣笛、靠右行”。接近坡顶时,视距缩短,更要谨慎、减速,在弯道上坡段不可贸然超车。在坡路陡时,应保持足够的动力防止熄火、后溜,否则,不但自己危险,还会给后车带麻烦和危险。上坡时,车距



应保持在 30 米以上。

对于手动挡车辆,上坡时可根据地面的湿滑状态、斜坡的坡度及长度来选择合适的挡位



## 第一部分 基本驾驶技术 59

和牵引力。若坡道坡度大、道路附着力好的斜坡,车辆可在上坡前提速助跑,利用惯性尽量使车辆冲上一段坡道,再迅速减低一至二个挡位上最后一段坡道。若路面湿滑、坡道较短,仍然可以采用这个办法冲坡,但在上坡过程中要避免中途减挡和过度加油,否则可能由于牵引力超过轮胎的地面附着力而产生侧滑现象。



对于自动挡的车辆,一般建议车主使用D挡,这时车辆能自动选择理想挡位。

另外,汽车上坡时不应将油门踏板踩到底,用低速挡时,油门踏板一般应踏下一半为宜。汽车冲坡时,也不应将油门踏板踏到底。汽车行驶中若油门踏板踏下四分之三而发动机仍不能相应增加转速时,应换入低一级挡位,再踩下油门踏板进行加速。



如果因为动力不足或打滑爬不上坡,是非常危险的。车辆在后退时刹车效力比前进时要小得多。前进时前轮双蹄片均为助势蹄(紧蹄),后退时则变成了非助势蹄(松蹄)。后退时仅后蹄片之一为助势蹄,车辆的制动效能大幅度下降。在这种情况下,后轮被刹死,前轮的刹车效力又不足,车辆很容易横在坡上造成翻车。此时唯一正确的方法是:迅速在车辆将要后退的那一瞬间挂上倒挡,同时踏下离合器,利用发动机的作用减缓后退车速,并且连续点刹,绝对不要把刹车踩死,保持原来的上坡路线退下来。另外在制动失灵的情况下,不要忘了尽量利用路边的石块树木等天然障碍物让车停下来,否则车辆会越滑越快,极易造成更大的交通事故。

### 二、自动挡车下坡尽量挂低挡位

自动挡车辆下坡时,可以预先选择2挡或1挡,以便合理利用发动机制动。同时,用油门踏板控制车辆下坡速度。因为对于自动挡车辆来说,高挡位向下兼容,低挡位不能自动向上换挡。即:若选择4挡,变速器可在1挡与4挡之间根据车辆的速度与使用条件,自动选



择合理挡位，自动升挡或降挡。若选择 2 挡，就只能在 1 挡与 2 挡间自动变换而不能升到 2 挡以上。这时，在车速升高后会使发动机超速运转。因此说自动挡车辆 1 挡、2 挡有发动机制动功能。

### 三、下长坡注意制动器过热

采用鼓式制动的车辆在高温环境下制动蹄片容易烧蚀，造成制动失灵。因此行车中要注意保证制动皮碗、制动软管和制动蹄片的完好，这在下长坡途中更应注意，随时停车降温，以保证制动性能良好。

一旦发现制动鼓发烫，就应立即停车降温。此时车主切忌心急向制动鼓上浇冷水，这样很容易导致制动鼓破裂。行车中如发现制动踏板变软，应及时排气。



另外，制动液在高温环境中也易蒸发，在制动管路中形成气阻。因此夏季遇上诸如下长坡的情况时，更要额外注意及时检查调整制动系统，及时添加或更换制动液，彻底排净液压制动系统中的空气。



## 第十二章

# 如何成为跟车高手

如何跟车是新手在驾校根本学习不到的基本驾驶技术，然而跟车是我们在日常驾驶车辆过程中运用最多的。车辆行驶在道路上由于等候信号灯或者堵车难免会走走停停，这就要求我们跟前车保持一定的距离。但这个距离并不是随意的，如何掌握是一种技术，也是一种技巧。距离太长，容易被别的车插当，把自己搞得手忙脚乱；距离太近，又容易追尾。在道路交通事故中，有大量的原因是因为驾驶员跟车方法不当，或不能保持合适的跟车距离而造成的。因此，掌握正确的跟车方法，保持合适的跟车距离，对减少事故有重要意义。要把车开得又安全又平稳，我们该如何跟车呢？

### 一、跟车的基本原则

车辆的跟驶特性表明，在同向行驶的一列汽车中，后车跟随前车运行，驾驶员总不愿意落后很多，总是紧随前车，这是一种“紧随要求”。从安全角度考虑，跟驶车辆要满足两个条件：一是后车的车速不能长时间大于前车速，只能在前车速左右摆动，否则会发生撞车，这是“车速条件”。二是前后车之间必须保持一个安全距离，即在前车减速或制动时，两车之间有足够的安全距离，从而有足够的时间供后车驾驶员做出反应，采取制动措施，这是“间距条件”。因此，正确的跟车方法和原则，是既要保证行车安全，又不能影响道路的交通容量。为此，就要避免两个极端，即不顾主客观条件，与前车保





持极小的车间距离，误认为前车发现情况能停住，自己的车也一定能停住；二是害怕出事，不管条件多好，都保持过长的跟车距离。以上两种情况，通过行车观察，以跟车距离过小的居多。行车实践证明，为保证行车安全，跟车距离不得小于安全间距。

### 二、跟车时应注意的事项

除保持合适的跟车距离外，驾驶员在跟车过程中，还要注意以下几个方面的问题。

(1) 跟车时精力要高度集中，使自己所驾驶的 vehicle 在前车任何情况下停车时，都能及时停下来。即使前车制动灯不亮、突然横滑或甩尾时，也能从容应付。

(2) 按照车速确定车距。行驶中，车速越快，车辆的间距应越大。一般情况下，车辆间距约等于行车的时速数，如车速为60公里/小时，其纵向间距不得小于60米。高速公路设有车辆纵向距离测量标牌，能够帮助驾驶员经常目测估算与前车的距离。

(3) 在所驾车辆制动效果不佳，或货车载人，或运送大件物品时，应适当加大跟车距离，以留有足够的安全系数。

(4) 在遇转弯或前车超车时，要注意观察，及时判断，以防突发情况来到时措手不及。

(5) 操作技术不熟练，或反应较慢的驾驶员，特别是新手，应逐步摸索出合适的跟车距离，以留出足够的反应时间或制动迟滞距离。

(6) 在遇风、雨、雪、雾等恶劣天气时，要严格按照交通规则的规定时速行驶，增大间距。

总之，寻求适合自身特点的跟车方法，找到合适的跟车距离，必须考虑各种条件和因素，驾驶员必须引起足够的重视。



### 三、几种特别值得注意的跟车情况

(1) 尽量不要跟在公共汽车或出租车后面，因为它们停车的随意性太大，所以要加大与



它们的车距，注意避让和停车。

(2) 跟在大型车辆后面过路口时，不要跟得太近，在条件许可的情况下，向左或者向右探出车身，看清信号灯再走。不要盲目跟从，以免误闯信号灯而吃罚单。

(3) 遇到堵车时有人会插当，如果你加速和刹车配合不老练，那么还是忍一忍，不要和其抢道，不然很容易发生追尾。

(4) 上坡停车时不要怕别的车插当而跟得太近，要防止前车起步下溜而遭不测。

(5) 有的人喜欢抢信号灯，但是到路口却发现来不及了，通常会急刹车。发现前车要抢信号灯，要提前刹车减速，加大与它的车距，防止前车急刹车。

(6) 尽量跟在同档次的车后面，档次低的车速度慢，自己经常要刹车，稍不留神就会跟得太近。高档次的车刹车好，遇到情况可能随时停下来，因此跟在它们后面车距要大些。

(7) 在郊区或农村，跟随无转向指示装置的拖拉机，超越时，一定要提前鸣喇叭或用远近光灯示意，以防其突然转弯。

(8) 在跟进行驶中，若遇行人或非机动车插入，要保持足够的耐心，不要犯急躁情绪。尤其是遇人行横道，更要主动避让行人，表现出良好的职业道德。

(9) 在行驶到高速公路终点后，不能兴犹未尽，盲目开快车，而要及时调整心理状态。

(10) 不要跟随正在执行特殊任务的单车或车队，以免造成事故或不必要的麻烦。

(11) 在坡道行驶时，跟车间距要加大，以防前车因操作失误或动力不足、熄火后溜发生撞车。

当然，跟车距离还跟天气（雨、雪天气等）、路面（湿滑路面、沙石路面等）条件有关。这一点也要引起我们的重视。掌握了以上几个方面，你也会成为跟车高手。

### 四、新手跟车应注意的问题

#### 1. 一定不要跟车太近

有关交通意外统计数字显示，构成交通意外的主要原因之一，就是跟车太近所致。其实



与前车的距离太近的话，驾驶视野就会被前车所遮挡，无法清楚地观察前方的交通情形。一旦发生紧急事故，如前方有障碍物，或者前车突然慢速行驶的话，就无法做出最快、最敏捷的反应，甚至因刹车距离太近，不可避免地撞上前车，引起交通事故。尤其是新手，开车时的反应速度肯定没有老驾驶员快，更容易出现交通事故。

正确的方法是选用“两秒守则”。它并非一成不变的定律，当遇上下雨路滑的情形，或者是尾随大型车辆，例如集装箱车等，跟车距离就要拉长至四秒甚至五秒，以免驾驶视野受阻，影响驾车的反应。

### 2. 一定不要眼光短浅

最高明的驾驶技巧，就是行车要畅顺，不要突然加速或突然减速，保持车速平均，以最有效及最直接的方式来开车。

能够畅顺地开车，就要有好的预见性，能及早观察前方的交通情况，预先做好准备，早一点收慢车速，而无需须急刹车。其实，实践行车畅顺的技巧，除了要提高预见性之外，也要习惯以油门来控制车速，少一点依靠脚刹。控制油门的动作要柔顺，加速和减速便能凭油门的深浅度来控制。谨记：脚刹是用来停车之用，并非控制车速的主要系统。

## 第十三章

# 变速换挡的技巧

变速换挡是每一个驾驶员的基本功，也是在驾校中重点要学的内容之一。尽管如此，大部分新手在实际路面行驶时还会犯这样或那样的错误，甚至成为毁车的方式。变速换挡是否平稳是检验一个人驾车水平合格与否的重要指标，通常新手最头疼的也是变速换挡手忙脚乱，不是车辆“突突”猛“蹿”，就是离合器片“咻啦”猛响，更有甚者，就地熄火。这样的“丢人事”其实是新手上路难免的，要想早日把车开顺溜，要勤练，还要多悟。



### 一、变速换挡的原则与要诀

首先，变速换挡要牢记“加挡先加速，减挡先减速”的原则，在加挡前“轰”油门把车速先提起来，在减挡前“收”油门把车速先降下来。

另外，一定严格按照正确方法操作。起步时离合器的正确动作是，离合器踏板的动作要领是一快、二慢、三联动。即在踏板抬起开始时快抬（一定不能完全离开）；当离合器出现半联动时（此时发动机的声音有变化），踏板抬起的速度减慢；由联动到完全结合的过程，将踏板慢慢抬起。在离合器踏板抬起的同时，根据发动机阻力大小逐渐踩下油门踏板，使汽车平稳起步。

换挡时离合器的正确动作是，行车换挡时，操纵离合器踏板





应迅速踩下并抬起，不要出现半联动现象，否则，会加速离合器的磨损。另外，操作时要注意与油门配合。为使换挡平顺，减轻变速器换挡机构和离合器的磨损，提倡使用两脚离合器换挡法。这种方法虽然操作较复杂，却是省车省钱的好方法。

刹车时离合器的正确操作是，除低速制动停车需要踩下离合器踏板外，其他情况下的制动都尽量不要踩下离合器踏板。低速行车中制动停车的操纵方法是先踩下制动踏板，然后再踩下离合器踏板，使汽车平稳地停下来。

## 二、如何判断换挡的时机

换挡技巧还必须包括追求动力性，要诀是把握换挡时机，让车子提速有力。理论上说，一般发动机以接近扭矩峰值时，提速最佳。

那么如何判断车辆的合理换挡转速呢？以一般经济车（1.3~1.6L）为例，40公里时速匀速行车时，发动机转速一般在每分钟1800~2000转，急加速时会升到3000转左右。因此可以认为2000转是一个合理换挡转速，以此可以作为手动挡行车参照。

对比观察，1.8或1.8T手动挡车在发动机2000转时，在各挡位用此转速行车非常轻快，希望省油的车主，可以在2000转附近换挡，而追求动力者可以适当滞后换挡。另外，一定要养成1挡起步的习惯，对发动机、离合器、变速箱都有好处。尤其对于高档类车身较重的车型，要克服惯性，需要较大扭力，故可采用“定油”操作法：踩离合挂挡后，稍预压油门，至发动机1500转左右定住，然后再按照快、停、慢三法缓放离合，则起步平顺，车身无振动，噪音也最低。

开车是艺术，对车速和发动机转速的控制不可能也不必要十分精确，只要保持在一个大概的区间。实际操作中，不可能频频目视转速表来选择换挡时机。最好通过实践，观察车速、测听发动机的声音来判断。





### 三、离合器别总踩着不放

不少朋友开车大多有个习惯，先离后刹（也就是说先踩离合器，后踩刹车）。特别是新手开车，只要减速就先踩离合器，而且即便是挂了空挡或是挂低速挡行驶时，也总不爱松开离合器，为的是换挡方便。这是个很不好的习惯，这样会大大缩短离合器的寿命。

新手司机之所以有这个毛病，大概是因为学车时最害怕的就是熄火。只要熄火，考试就别想通过。所以离合器踩得勤，即便是遇到紧急情况刹车也不会熄火。所谓的“先刹后离”，就是要先踩刹车，等速度减下来，再踩离合器，换入适当的挡位。而新手的这种“先离后刹”，则是还没踩刹车，



先踩离合器。这样刹车、换挡，对于新手来说可能会使车子开得平稳些，但是对离合器却会造成不小的伤害，高速时切断动力，离合器片磨损加快。如果总习惯这样开车，离合器的寿命大概只有正常情况的 1/4 或是 1/5，必须提前更换。

还有的人开车，习惯在停车时挂 1 挡踩离合等候，或是摘了空挡还踩着离合器，这样可起步略快些，也不用脚下换来换去，一会儿松开，一会儿踩下。但是，这种习惯会使左腿始终都处在用劲或紧张状态，无法放松，易使驾驶者疲劳，还会不必要地多磨损离合器片。因此，这也是个不好的习惯。在路口等候时，可使车处于空挡状态，松开踏板，活动活动腿脚不是很好嘛，何必总要踩着离合不放。

### 四、换挡的忌讳

目前新司机上路越来越多，车后面贴着“新手”、“磨合”的随处可见。新司机上路确实会遇到各种各样的考验。我们通过观察，总结出新手常出现的几种不正确的习惯，也是换挡过程中的忌讳。

(1) 忌换挡低头看变速杆。



(2)忌长时间用低速挡行驶。一般地说,高速挡比低速挡省油。因此起步后应及时升挡。

(3)忌换挡时离合器踏不到底,造成齿轮损坏。此外,不使用离合器时脚不宜放在离合器上,造成分离轴承过度磨损。

(4)忌换挡时方向跑偏。

(5)忌当一次换不进挡位时硬推硬拉。

(6)忌变速杆至空挡时来回摇晃,造成机件不必要的磨损并影响换挡时机。

(7)忌越级加挡。加挡时应逐级进行,防止汽车动力不连续,减挡则可以越级,且常减挡。

(8)忌车未停稳挂倒挡,以免造成齿轮损坏。

(9)忌无事踩离合。汽车上的离合器在正常行车时,是处在紧密接合状态,离合器应无滑转。在开车时除汽车起步、换挡和低速刹车需要踩下离合器踏板外,其他时间都不要没事踩离合,或把脚放在离合器踏板上。避免造成离合器打滑、离合器片烧蚀等现象。



## 第十四章

# 自动挡车的驾驶技术

介绍自动挡车的驾驶技术？可能很多读者会纳闷，自动挡不是傻瓜也会开的车吗？在驾校时，我们大部分人还没有像现在这样有自动挡驾驶证班，所以基本上是手动挡，对于自动挡车辆的驾驶也是在实际驾驶车辆中才遇到。自动挡车辆，特别是对于女性驾驶员来说，很方便，也很省事，当然也是小型车发展方向。虽然自动挡驾驶很简单，但如果要把自动挡车用得得心应手，也需要一定的技巧。

### 一、自动挡车为何不能只用 D 挡

我们在本书的开始介绍了变速箱的基本常识，自动变速系统和手动变速系统是两种完全不同的设计，两者除了最终的工作目的相同之外，其动作原理和表现方式都不相同。但无论是手动变速，还是自动变速，若以正确的方式操作，理论上应该会有近似的表现。感觉自动挡的车子不如手动挡的车有力，主要是因为操作不对。

人们已经很熟悉手动挡的使用方法，也清楚地知道最佳的换挡时机，用起来比较得心应手。可自动挡的车子，人们往往不太会用，常常是简单地选用 D 挡，一路到底。这被认为是自动挡汽车最正确的驾驶方法，虽然没有错，但在找到轻松驾驶的感觉之后，又不免觉得它不够味道，似乎在整体性能表现上总是稍逊于手动挡的车。事实并非如此，这里面存在着很多使用问题。





如果使用正确的操控方式，自动挡的汽车也会有凌驾于手动挡的优异表现。

自动变速系统的设计让D挡位可以根据车速自动在3-2（4速或3速自动挡汽车）或4-3-2（5速自动挡汽车）挡间自动变换。这样的设计，在市区走走停停的情况下，自动变速箱就会在3-2或是2-3挡间不断地变换。车辆的加速性取决于发动机的扭矩表现，手动挡的汽车可由车主控制在最大扭矩输出点换挡，而自动挡的车子频频上下换挡的动作当然会让驾驶者感到车子表现“软弱无力”。这样的情形在持续上下坡的路段更为明显。

## 二、如何克服自动挡车加速无力

### 1. 在不考虑耗油的前提下，平时用车也用大油门起步

现在多数的自动挡车的变速程序有学习功能，如果你油门踏板踩得较深，变速程序会自动改变原先换挡点。比如说原来的设定是2500转升挡的，用大油门后会在4000转或者以上才升挡，这样车辆实际输出的扭矩比之前就大得多，车辆的动力也更强。

如果你经常用大油门，自动变速程序就会记住你的驾驶习惯，自动变速器的换挡点就会改变出厂时兼顾动力性和节能性的设定，自动调高升挡点发动机的转速。另外如果你的车有运动模式设定，选择运动模式行车，也会有同样的效果。



### 2. 摒弃D挡到底的习惯，正确地使用自动挡车子的挡位就能完全克服动力不足

如果你对车辆的操控要求较高，自动挡汽车驾驶操作的首要观念是要摒弃D挡到底的习惯。许多自动挡车型除D挡外，还有1、2、3挡。市区车速不快时，可将挡位放在2挡或3挡，山路则放在2挡或1挡，你会发现爱车似乎脱胎换骨，跑起来不但有力，而且更加轻快。

也许有人会怀疑，这样的操作会不会对变速系统有不良影响？会不会比较耗油？答案是不但不会，而且还会更为有利。因为，既然变速系统设计有这些挡位，就表示它们各有所



## 第一部分 基本驾驶技术 7

用,正确的操作绝对不会造成损伤。同时,可避免以较高挡位拖着车辆行驶,油耗必然也会较低,还能减少发动机积炭的现象。这种不拖挡的观念在经常驾驶手动挡的驾驶员的头脑中很强。

### 三、驾驶自动挡车其他注意事项

自动挡车子在市区行驶时,如果车速无法超过 60 公里/小时,就要用低于 D 挡的一个挡位,这样可使加速凌厉,且避免积炭的产生;当车速超过 60 公里/小时以后,使用 D 挡行驶,不但省油,也不会有损加速性。在山路行驶时,则要依据情况使用 2 挡或 1 挡,除了可以维持强劲的扭矩输出外,发动机刹车的效果更可以避免过度使用脚刹,能够确保行车安全。自动挡车的 D 挡不具备发动机刹车的功能,并会随着下坡车速的增加不断向高速挡位变换,使车速越来越快,必须不停地使用脚刹来控制车速,很容易让刹车因使用过度而产生高热失效,这是非常危险的。因此,驾驶自动挡的汽车走长下坡路时,一定不要用 D 挡行驶,以防不测。

即便你买自动挡汽车的目的就是为了免掉换挡的麻烦,也要稍微勤快一点。在低速时,换入 D 挡以下的挡位,高速时再放心、省事地使用 D 挡大胆地往前开。这样会有事半功倍的良好效果。

### 四、自动挡与手动挡在驾驶中的差异

很多人都认为手动挡汽车开起来很烦琐,大部分工作都是由机械装置来负担的,没有自动挡省心。还有人认为开自动挡的汽车是“低智慧、低智能”的活动,放松了应有的戒备,使自动挡车本该有的安全又都丧失了。随着科技的进步,汽车马力越来越大,车速越来越快,要求车主的驾驶技术也越来越高,特别是反应能力要更强。如果是手动挡的汽车,换挡时机、油离配合、空挡滑行等等驾驭之道很多人都不陌生,或许还是实践的高手。但是要说到自动挡汽车的驾驶技巧,恐怕就会感到无话可说,不就是踩油门嘛。那么,自动挡汽车的驾驶到底和手动挡的汽车有什么区别呢?



以一部汽油发动机的汽车而言,其发动机的大致转速在怠速700rpm到最高转速7 000rpm之间,是正常的使用范围。但在从静止、起步到最高车速之间,车辆必须应付多种不同的行驶条件。有驾驶手动挡汽车经验的人都知道,起步松离合,低速、中速、高速不断换挡,都要拿捏好油门和离合器的分寸,适度收放,才能达到有效且舒适的加速过程。因司机驾驶熟练程度、路况判断准确性、遇事反应的灵敏度等差异会造成截然不同的效果。手动挡汽车的性能若要发挥出来,完全依赖驾驶技巧,如果遇上特殊路况,如陡坡上起步或是塞车,新手常常会手忙脚乱,频频熄火。即便是老驾驶员,也会被塞车等频繁的换挡、踩踏操作搞得身心疲惫。

自动挡的汽车就是在此背景下蓬勃发展的,它的诞生使驾驶者可处在更轻松、舒适、安全的操控环境。在超车、变换车道、转弯的同时,能够不必理会什么离合器、挡把,集中精力应付复杂的路况即可。但是,有时往往事与愿违,近年来自动挡汽车的故事率并不比手动挡车低,究其原因,人为疏忽占了绝大部分,步入了“方便导致随便”的恶圈。这里有必要提醒自动挡车驾驶员,自动挡的车更需要有安全驾驶观念。

### 1. 自动挡汽车的优点

自动挡汽车有很诱人的优点。首先是不用操作离合器。手动挡汽车要想开好,最重要的技巧在于油离配合,弄不好,抖动、熄火事小,造成机械损耗,缩短车子寿命,使车子很难驾驭事大。而自动挡的车,只要把排挡杆拨入D挡,从起步到极速,统统交给变速箱来操控,驾驶者只要细心操作油门和刹车即可。无论是大角度的急转弯还是超车急加速等动作,都可以放心让自动变速箱负责。当然,如果有足够的知识和技巧,还可以用手动换挡来达到更快提速的目的。特别是堵车时,只需右脚操作刹车和油门,大大简化了操作强度。

其次是上坡起步不会失误。上坡技术一向是新手的难关,油门、离合、刹车三个踏板同时顾及,或是手刹、离合、油门相互配合,常常让人手忙脚乱。如果学会了半脚离合,就会轻松不少。但新手又很少敢用,特





## 第一部分 基本驾驶技术 73

别是后面有车的时候,心理负担大,就更会慌乱不堪。自动挡车就方便得很了,踩住刹车等待,松开后不用给油,车也会向前蠕动,根本不必担心会溜车。特别陡的坡,松开刹车马上跟油也绝不会有什么危险。

### 2. 自动挡汽车的缺点

自动挡车也有它不可克服的缺点。最明显的是动力传输效率欠佳。因为自动变速箱是运用扭力转换器来传递动能,动力转换媒介是自动变速箱油,因其是液体,且发动机启动后便不停流动,当然要造成动力损失,一般在10%左右。动力传至轮胎,动能已经降低了一成。加上自动变速箱本身较重,不知不觉间驾驶者就易将油门加大,间接地造成油耗的增加。

还有一个缺点是无法产生发动机刹车的效果。车辆除了加速性能受人重视外,停车性能的好坏也是不容忽视的,要比车开得快更重要。除了脚踩刹车之外,发动机本身也有刹车效果。对手动挡车子来说,一旦驾驶者将右脚从油门踏板离开,就可立即产生发动机刹车,自动让车速减缓。此时若把排挡换入低挡,则刹车效果更明显。但是,一部自动挡的车子,即便是在发动机刹车时,实际效果也很有限。

自动挡车还有一点也不好,无法推车启动。车子再好也难保永远不出事,抛锚是在所难免的。人为造成的燃料耗尽、电瓶缺电是较为常见的一些抛锚原因。如果是电瓶没电,手动挡汽车可以用推车的方式启动发动机,而自动挡的车子,除了把车推到路边安全地带等待救援,几乎无法可想。由于自动挡车不像手动挡汽车,车轮转动的动能能够直接传达到变速箱齿轮,所以不管你多用力推车,动能只是被动力转换器吸收。



自动挡的汽车虽然操作简单,但是也容易有误操作,混淆油门、刹车,排错挡位等,同样是很危险的。更为可怕的是,简单的操作让人放松了开车应有的警惕,在千变万化的路况中,反而增加了出错的危险。手动挡有驾驶的乐趣,自动挡有轻松享受,但是都不是尽善尽美的,只有车主自己努力才能使手中的车子物尽其用,发挥良好的性能,又快捷又安全。

## 第十五章

# 汽车牵引的操作技巧

自己的车被牵引或牵引别的车虽不是常事,但也是不可避免的事。对于新手来说,牵引技术还是十分陌生的,不仅在驾校中无法学到,而且在实际驾驶车辆中也很少遇到。这项驾驶技术虽说不算复杂,但有较大的危险性,同时国家法规也规定驾龄不满一年的驾驶员不能牵引车辆。那么,在牵引车辆过程中应注意什么呢?

### 一、牵引车辆的基本常识

对汽车的牵引,可分为用牵引软绳为工具的“软牵引”和用坚固的牵引架为工具的“硬牵引”。不管用何种方式牵引,驾车之前都要制定好牵引中起步、行驶、转向、减速、停车及遇特殊情况的联络方式和信号(可利用喇叭、灯光或由牵引车驾驶员身旁的乘车者用移动电话保持联络)。

(1)在行驶中,牵引和被牵引车的驾驶员均应做到低速起步、平稳换挡、慢速行驶、转向适时、制动有度。

(2)前、后车在行车中应开启两车的示宽灯,行车中车速不可忽快忽慢,做到速度均衡,挡位变换恰当,尤其是被牵引车辆要注意把车速控制为与前车基本一致,并使车辆的行驶位置要稍微偏于牵引车的左侧。

(3)遇弯道时,要事先提示被牵引车的司机,减速并加大转弯的半径。上坡时要提前将变速杆移进牵引力较大的低速挡,以保证有足够和富余的动力,稳速、可靠地牵引通过;下



## 第一部分 基本驾驶技术 75

坡时切不可用空挡滑行,同时应尽量少用制动,最好将变速杆移至低速挡,利用发动机的阻力来控制车速。如被牵引车转向、喇叭、制动能力完好,下坡前也可卸掉牵引工具单独行驶,下完坡后再进行牵引。

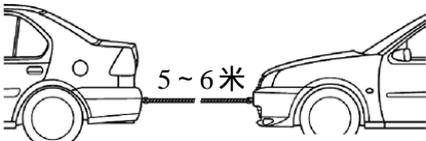
(4) 行车中除遇特别紧急的事件发生外,不可在减速或停车时采用紧急制动。

### 二、牵引中应注意的事项

(1) 如果行进中确需调头行驶,应当将两车分离,卸下牵引工具,待两车分别调好头后实施牵引。

(2) 在雨天、大雾天或夜里以及道路条件、亮度较差的情况下牵引时,更要谨慎驾驶。

(3) 当采用软牵引方式牵引时,牵引软绳的长度5~6米为宜,被牵引车的司机在行车中要注意保持牵引软绳时刻拉直。



(4) 对转向系统失灵的车,要将方向盘做固定处理。

(5) 被牵引车是重载时应先卸载,装危险品的车不准承担牵引任务。

(6) 在夜间牵引或牵引喇叭失效、转向失灵的车时需用硬牵引。

### 三、关于牵引车辆的规定

朋友的车在路上“抛锚”了,需要我们驾车施救,在牵引车辆时,除了规定“牵引故障车辆,驾驶员的驾龄须满一年”外,有哪些规定需要遵守呢?关于牵引故障机动车的规矩归纳起来有9条:

(1) 被牵引的机动车辆内除驾驶人外不得乘载他人;

(2) 被牵引的机动车宽度不得大于牵引机动车的宽度;

(3) 使用软连接牵引时,牵引车与被牵引车之间的距离应当大于4米小于10米。

(4) 夜间牵引时必须在装置上设置反光标识物;

## 76 在驾校之外



- (5) 牵引制动失效的车辆时，要使用硬连接装置牵引；
- (6) 牵引车和被牵引车均应当开启危险报警闪光灯；
- (7) 转向或者照明、信号装置失效，或在高速公路上发生故障或交通事故的机动车，应由救援车或清障车拖曳、牵引；
- (8) 牵引发生故障的机动车时，机动车的最高行驶速度不得超过每小时 30 公里；
- (9) 道路设有两条以上机动车道的，在最右侧车道内行驶；设有主路、辅路的，在辅路上行驶。

## 第十六章

# 高效安全的刹车技术

许多驾驶员,无论老驾驶员还是新手,基本上都能正常使用刹车,但真正判断一名驾驶员是否是驾驶高手,首先是看他的刹车技术。即使在F1赛车中,比的不是赛车手的加速技术,而是刹车技术。所以在实际道路驾驶中,新手首先应从刹车技术学起。

### 一、刹车的误区

驾驶员朋友在驾驶车辆时,经常会遇到紧急刹车的情况,很多事故是由于错误的刹车动作造成的。如果采取正确的刹车动作,很多事故是可以避免的。

首先,急刹车的目的是在最短的时间里、最短的距离内将车速降为零,以阻止车辆碰撞的发生。于是,很多驾驶员就采用大力刹车的方法,将车轮锁死,使车辆发生滑动现象。他们以为这样做,刹车的效果最好,刹车距离最短,孰不知,很多事故就是这样造成的。因为,第一,车辆刹车距离与摩擦力有直接关系。刹车时,车辆的轮胎与地面发生滑动前的临界点是摩擦力的最大值,大力刹车后如果车辆发生滑动,摩擦力减小,刹车距离加长。第二,当车轮锁死后,方向不起作用,车辆是按惯性方向的轨迹运行,车辆处于失控状态,事故随时可能发生。

驾驶车辆遇紧急情况刹车时,正确的方法应为:刹车时要保持最大的摩擦力,使车辆在最短的距离内停下来。这种刹车方法的另外一个优点在于刹车时车轮未抱死,方向可以有效地动作,车辆在可以控制范围内,驾驶车辆可绕开正面的障碍物。



## 二、刹车技术的种类及相关的技巧应用

在实际道路行驶中,应该根据不同情况合理应用不同的刹车技术。最常用的刹车技术种类有轻柔制动、全力制动、弯道前制动和左脚制动。

### 1. 轻柔制动

驾驶的最高境界是柔顺,柔是动作柔和,顺是行驶顺畅。如高速公路尽头的收费站前一定有距离提示牌,经过标有“前方500米收费站”指示牌后,应适当松开油门踏板让车辆利用惯性向前滑动,减少了制动蹄片的磨损,乘客也会坐得舒适些。同样,在国道上应付一些快速的弯角,在视线良好的情况下提前松开油门,当车辆到达弯道处车速也相应慢了下来,直接进弯既流畅又省事。但有一点需要切记,松开油门后千万不能挂空挡,这是不变的法则,切记!



对付市区内的红灯制动一定要温柔,渐进力度踩下踏板相信大部分车主都能做到。但有一点应注意,刹车的作用是用来制动的,不是用于减速的,车辆的速度是用油门来控制的。驾驶车辆时一定要远距离观察路况,及时加减油门。对于新手来说,多练习便能轻易做到。

引擎是可以帮助制动的,这个原理我们前面在自动挡使用方法上已讲过。碰上一些长距离的下坡路段,适当地挂入低挡位可以让车辆的速度有所控制,减轻了制动系统的负担。但在这里需要重申的是,车辆的速度控制主要还是靠制动,引擎只是帮助而已,过分依赖引擎制动是不安全的。

### 2. 全力制动

看见标题一定会令人毛骨悚然,相信绝大部分车主并没有尝试过全力制动的体验,不忍心或舍不得都可以理解,毕竟汽车是生活中最昂贵的奢侈品之一。

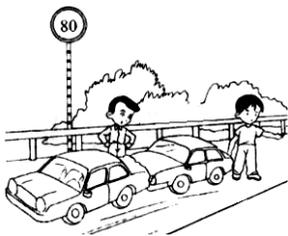
谁都不敢保证自己在路上不会碰上需要全力制动的机会,所以体验几次全力制动时的感觉显得很有必要。当你体验过后,处理突发情况时的大力制动会比较从容。我们的建议是,



## 第一部分 基本驾驶技术 79

不要在人多、车多的路段试验，不要在新车磨合期内试验。当然，不舍得对爱车进行这种激烈的操控大可不必。

建议注意事项是，车速不需太快，约60公里时速便可，在一段较长及偏僻的直道上进行。制动时动作要快，双手稳定方向后用尽气力一脚将制动踏板踩到底，用心感受当全力制动时ABS所带来的“突、突、突”的冲击，不要害怕这种冲击，这是ABS的正常工作状态。另外，你会发现原来全力制动车辆会在如此短的距离内停下，也提高了你对爱车的制动信心。几次的全力制动不会对车辆带来什么伤害，轮胎的磨损也是微乎其微的，不必在意。最后强调的是安全第一，在确保前后没其他车辆的情况下进行。



### 3. 弯道前制动

对付弯道前的制动很有学问，我们可以从前方车辆的尾灯看出前方驾驶员的技术高低。通常情况下，制动是在弯道前完成的，只有将车辆的速度在直路上控制下来，认为速度适合后才拐进弯内。千万不要在转弯的过程中制动，特别是湿滑的雨天，极易造成车辆甩尾或失控。在转弯过程中制动，车辆重心迅速向前移，导致前轴加重负荷，后轴浮升变轻，造成车尾不稳定状态，加上拐弯的横向力，后果是无可救药的。情况的恶劣取决于你的车辆速度和制动力度，为了安全起见，尽可能在直道上完成制动后拐进弯内。另外，有些老驾驶员在车进入弯道时稍踏油门，因为这样会增加轮胎对地面的附着力，减小离心力，从而快速通过弯道。但这个踏油门的力度一定要掌握准确，新手在实际驾驶中可慢慢摸索。

入弯过程中的制动只能用在像F1这样的赛道上，因为赛道的弯外都有足够大的缓冲区，车手在练习时不用担心安全问题。入弯时的制动在赛车比赛中有两大好处，一来增加前轮的负荷从而加大抓着力，使车辆入弯更准确；二来可以延长赛车在直道上全速行驶的时间，延迟制动是取胜的一大关键所在。掌握此技巧没有几年的赛车经验不容易做到，毕竟动作要领必须掌握得非常精准，一点疏忽都会导致车辆失控打转。



## 4. 左脚制动

这是一种高级驾驶技术,我们在后面会给大家讲解其中的技术要领。左脚制动在赛车过程中经常使用,赛车手为了能够长时间控制油门,利用油门来保持发动机处于高转速高输出状态,这时需要左脚来“帮忙”进行制动。免去了右脚经常转换的程序,省去了零点几秒的转换时间,对比赛成绩会有所提高。

以上我们介绍了几种十分有效的刹车方法,但为了保证车辆制动系统的安全有效的使用,还必须经常对制动系统进行维护。制动系统的维护相对其他车内系统要简单,经常检查制动液是必须要做的,制动蹄片大约在3万公里更换比较合适。随车附送的车主手册也有提醒,不妨多留意。不要待制动时发出“吱、吱”声才去更换制动蹄片,因为此时你的制动蹄片已经濒临失效,早更换为妙。

## 三、教你学一点儿高级制动法

高级驾驶不同于特技驾驶,更不是高速驾驶的代名词。事实上,高级驾驶技术给驾驶者带来的是更娴熟的驾驶技术,以便熟练并安全地操控汽车。不仅如此,它还能帮助驾驶者充分地认识驾驶车辆的性能,并且发挥出这些性能。

职业赛车手中,有些人甚至这样认为,赛车比的不是速度,而是看谁刹车更快。作为普通的驾驶者,也许我们一辈子也无法体会到这种感觉的真谛。不过,和其他高级驾驶技巧不同的是,练习高级刹车技术对普通驾驶者来说一样具有深刻的意义,因为毕竟掌握这种技巧可以使我们多一层安全保障。

### 1. 同步制动换挡

这是一种常用的减速方法,但很多人都有一个错误概念,以为踏下制动板同时换挡便是此法之要旨,这就大错特错了。所谓同步,其实也有先后次序之分,正确的做法是先踏下制动踏板,直至制动的末段才转低一档,这两个动作并非一开始就同步进行的。

不过,怎样才算制动的末段是值得商榷的问题,这需要一定经验才可判断。一般来讲,



## 第一部分 基本驾驶技术 81

你可以把它认为是三分之一的末段刹车距离。那为什么偏要待制动的末段才转低一档呢？因为若在高速下刹车，经过头段、中段的强烈制动作用，制动系统累积了极高的温度，末段温度更可以说达到顶点，这时对制动系统的损耗就会达到最大，因此待末段才转挡的原因是利用引擎制动来减轻对制动的负荷，相对增强减速的性能。

制动本来便是从损耗中获取减速效果的，我们要避免的并不是正常的损耗，而是不必要的损耗或对制动造成直接的损害。同时间转挡及制动的最大坏处就是会增加这种损耗，它会令引擎及变速箱的负荷加重，因为在整个高速刹车过程中，头段的制动能力是不足以令汽车减慢至合理的转挡车速的，情况就如在高速行驶中强行转往低挡，这样会使引擎及变速箱受到无谓的损耗。

同步制动转挡法却是一种急促的、在短时间增强刹车能力的方法，这样便有打破车体固有平衡的可能。所以采用同步制动转挡法时，我们需均衡其优劣，譬如路面稀滑或不平坦，就要考虑一下是否适用这种方法。

### 2. 节律式制动

这种制动技术适用于轮胎被锁死，轮胎失去转向能力时使用。车轮锁死常见的原因是路面摩擦系数低，制动令车轮锁死。但在干净的路面，轮胎仍有机会锁死，如制动力过强或轮胎本身的抓地力过低等。

一旦制动时车轮被锁死，轮胎失去作用，驾驶者基本上只能做两件事：一是保持直轮直至把车制停；二是松开制动板、扭轮从而避过前面的障碍。但如果所开的车是重心比较高的车种，如越野车、MPV 之类，使用这方法便有点危险，因为用得上这种危机处理的制动方法，车速一定是过高，如果制动时未能把车速减至慢速，扭轮回避障碍物时的车速就不会降得很低，那么扭轮这个动作便会突然大幅度影响车体的重心，高重心车辆大有翻车的可能。

我们现在要学的是第三种方法，那就是节律式制动，它是唯一能使锁死的车轮继续减速和保持轮胎的转向能力的制动方法。其技术要点是类似于 ABS 制动系统，使制动一踏一放，踏的时候车轮虽仍被锁死，但与此同时产生减速作用；放的时候车轮回复运转，转向轮重新



恢复转向能力。重复地、节律地一踏一放，直至车速慢下来，回复原来的制动和转向能力为止。但使用这种技巧时，一踏一放的速度一定要快，而且是越快越好，快到好似 ABS 系统的动作便是最好。但这是十分困难的，我们只见过专业赛车手做到这种效果。另外，当右脚一踏一放的时候，驾驶者必须保持扭轮，如果你的节律式制动是奏效，车辆便会有转向能力。一般人练习节律式制动时，常出现的问题第一是节律未够快，第二是一踏一放的幅度不大，要成功练成这种技巧，首先要有适合的场地，其次是驾驶者要很狠心地踏放制动器。



节律式制动最常应用于湿滑路面，尤其是在减速闪避路障的情况下。当然，有 ABS 装置的汽车便没必要用此技术。但各位要明白一点，无论 ABS 或节律式制动也好，它们只能改善制动时的转向表现，对制动力本身没有加强作用，更不要认为有 ABS 就可缩短制动距离。

### 3. 左脚制动

右脚踩油门和刹车，左脚控制离合器，似乎是天经地义的事情，但是在 F1 赛车中，车手经常会用左脚来制动。为什么呢？原因是在入弯前由于速度过快，必须适当减速，只是如果收油刹车，必须适当减速，这时如果收油刹车，发动机的转数就会立刻降下来，直接影响到赛车出弯的速度，因此要使用左脚刹车，在刹车的同时踩住油门，保持发动机的转数。这样，赛车达到了与入弯对应的速度，可以顺利过弯，而发动机仍然处于高转状态，出弯时才会有更大的马力和扭矩输出，速度也更快。

什么情况下需要使用左脚刹车呢？首先，赛车在入弯前速度已经很高，马上就要入一个高速弯，比如说 4 挡 5 000 转，如果选择降挡位至 3 挡，发动机的转数就会被拉得很高，同时赛车的速度也会降得太低，影响出弯的速度。如果选择不降挡位，车的速度又太高了。这时就要用到左脚刹车技术。

所谓左脚制动就是利用左脚踏制动，借此减少 reaction time(反应时间)，提高对危机的



## 第一部分 基本驾驶技术 83

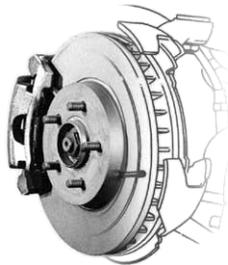
反应。它是赛车手必须掌握的技能，但对于普通驾驶者来说，我们不建议学习，除非在学习阶段你已开始接触此技巧。因为学习左脚制动最困难之处是要改变驾驶者对踏板固有使力的概念。自从学习用右脚踩油和制动以来，我们的脑子里便已植入对踏板应给予的力度，相等于见到哑铃，我们会使劲拿起它，相反，见到一堆棉花则会轻轻拿上手。若两者所使的力度相反，就会出现动作上的不协调。



## 第十七章

# ABS 的正确使用方法

ABS防抱死制动系统是一种能防止车轮抱死导致车身失去控制的安全装置。目前,大多数车辆都装有ABS防抱死制动系统,但是由于一些驾驶者没有掌握正确使用ABS的正确方法,使车辆ABS系统不能正常工作导致延长了制动距离。最常见的问题就是踩制动踏板时力度太轻。当用力踩下踏板时,因制动系统会有阵阵抖动及响声,使有些驾驶者急忙松脚。其实这些状况是ABS间歇收放制动压力的反应。所以,当碰到紧急状况时,使用ABS制动的方法应是急踩制动板,而且是一次直接踩到底,不要放松,同时利用方向盘来控制车辆的方向(利用ABS的辅助此时打方向是有效的),闪避障碍物。



### 一、ABS 使用中应注意事项

ABS(防抱死制动系统)由于其在制动过程中的控制方式及工作过程与以往普通的制动系统有所区别,因此在使用保养方面也与传统的制动系统有所不同,否则会引发ABS系统故障。

驾驶员在使用ABS系统时应注意以下几点。

(1) 要始终将脚踩住制动踏板不放松,这样才能保证足够和连续的制动力,使ABS有效地发挥作用。



(2)要保持足够的制动距离。当在良好路面上上下班行驶时,至少要保证离前面的车辆有3秒的制动时间;在不好的路面上行驶,要留给制动更长的时间。

(3)要事先多练习如何使用ABS,这样才能使自己对ABS工作时的制动踏板震颤有准备和适应能力。

(4)要事先阅读汽车驾驶员手册,这样才能进一步理解各种操作。

### 二、在使用ABS时常犯的错误

(1)不要认为在驾驶装有ABS的汽车时可以比驾驶没有装ABS的汽车更随意。

ABS也不是绝对保险的,在车速过高和转弯过急的情况下,若车辆制动得过急过猛,则汽车仍然会产生侧滑。因此,即使你的汽车装有ABS,你也仍然需要谨慎驾驶。

(2)不要反复踩制动踏板。

未装有ABS的车辆在湿滑路面及车速较高情况下实施制动时,需要采用颤动点刹的办法达到安全停车的目的。在驾驶有ABS的车时,由于ABS能自动调整制动力,因此在实施紧急制动时,反复踩制动踏板会使ABS的工作时断时续,导致制动效能降低和制动距离增加。可一脚将踏板踩到底而不松开,不要担心车轮抱死打滑,否则将大大延长制动距离。实际上,ABS本身会以更高速率自动增减制动力,并提供有效的方向控制能力。



(3)不要忘记控制转向盘。

在制动时,ABS系统为驾驶者提供了可靠的方向控制能力,但它本身并不能自动完成汽车的转向操作。在出现意外状况时,还得需要人来完成转向控制。

(4)不要在制动过程中被ABS的正常液压工作噪声和制动踏板震颤吓住。

这种声音和震颤都是正常的,ABS在起作用时,会听到它发出的噪音,该噪音是由液压控制系统中的电磁阀和液压泵工作时产生的。你不要以为制动系统出了毛病而惊慌失措,更



不可将脚从制动踏板上移开，这时你仍然要将制动踏板踩死而不去管它。

(5)不可忽视 ABS 指示灯的检查。

正常情况下，接通点火开关后，此灯应亮；当发动机正常运转后，该灯应熄灭。这一段，实质上是电子控制装置在按自检程序对车轮传感器、液压调节器的控制阀进行通电检查（自检时间一般为 3~5 秒），若正常则指示灯熄灭。若此灯一直不亮，说明 ABS 有故障。

(6) ABS 指示灯不熄灭时不必惊慌失措。

当行车中 ABS 出现故障时，防抱死制动系统自动将原制动系统的油路接通，汽车上的原制动系统仍然工作，只是没有了 ABS。



## 第十八章

# 女性安全驾驶的技术

当今的驾校里学习驾驶技术的女性越来越多,有的学员班几乎都是女性学员。随着女性社会地位的提高和人们精神与物质生活的丰富,女性驾车也成为一种时尚。但不可否认,由于生理和心理的差异,女性在驾驶技术的掌握和运用、道路状况的判断、紧急事件的处理等方面与男性有一定的差别。当然在驾驶高手中也不乏女性,但她必须付出更多的努力。在这里我们对一些女性驾驶员应注意的问题给大家做一些提醒。

### 一、驾驶中对女性姿势的要求

在驾校中,教练员首先教给学员的就是驾车姿势,我们这里说的是女性驾驶员因其特点必须注意的事项。

(1)不少身材矮小的女性驾驶员因为怕看不到前方景物,而一味将座位往前移,这其实是十分危险的一件事。由于座位前移过多,造成腿部移动空间太小,导致提速过慢或刹车不及时。而当在不同路段行驶时,也应有不同的座椅调整姿势,在丘陵起伏的山路时可以将座椅稍微往前些,便于掌握对向来车动向并查看弯道的角度;而在市区或高速公路行驶时则可维持正常坐姿。



(2)坐进驾驶座后,先将臀部坐满整张座椅,和座椅间不要有空隙,身体背部要和椅背紧密吻合,接着再以这个姿势调整座椅的前后位置。有些长发女性十分不愿意将背部与座椅



靠紧，如果遇到紧急刹车，损失的将不仅仅是头发了。

(3) 右脚应踩紧制动踏板到底，调整座椅至膝盖仍保持弯曲的状态，如此可避免因右腿伸直在撞击时受到直接的伤害，也可保持控制油门及刹车踏板的灵活度。

(4) 保持臀部不要移动，拉起椅背调整拉杆，让椅背自然往前倾，再从直立的位置，一格一格向后调整椅背的倾斜度至适当的位置。

(5) 将身体背部贴紧椅背，双手向前伸直，置于方向盘上缘，此时需注意手腕关节处若刚好扣紧方向盘，即为正确的椅背倾斜角度，否则即要再做修正。

(6) 当车辆遭受急速撞击时，头枕可吸收冲力避免颈椎受伤，因此，绝对不可拆下不用，调整时，其顶部约与耳朵同高，最饱满的部分需贴住耳后的后脑勺。

## 二、驾车女性的着装要求

(1) 开车穿衣尤其要注意车和衣服的颜色相协调。冬天驾车时，羊毛或丝质上衣很好看；夏天，时髦的T恤是不错的选择。驾车出外社交或出入高雅娱乐场所时，不妨考虑穿一件与你所驾车的颜色反差大一点的衣服，或佩戴一两件漂亮的饰物，那会让你从下车的那一刻开始就成为人们关注的亮点。不过，应注意的是驾车时一定要不要穿装饰东西太多的衣服，以免影响驾车操作。

(2) 不要穿太短的短裙驾车，那样会在抬腿踩制动时显得很不好看。

(3) 手提包样式应该越简单、越典雅越好。尺寸不要过大。颜色注意和车、衣服、鞋的色彩搭配，款式也应与车型有所呼应为好。但应注意，不要将手提包直接放在后排座或副驾驶座上。最好放在不明显或车外的人不易观察到的地方，下车时一定要把包随身携带。

(4) 留长发的女性在驾驶时最好把头发扎起来或临时固定住。以免左右方向遇到紧急情况猛回头时头发遮挡视线。也不要吧车窗开得过大，这样车内气流会把头发吹乱遮挡视线。倘若再戴着眼镜就更容易顾此失彼，手忙脚乱。

(5) 多备一双鞋，少出一次险。虽然穿高跟鞋可以雕塑出优美的腿部线条，但穿着高跟



## 第一部分 基本驾驶技术 89

鞋驾驶车辆所隐藏的危机,却是一般鞋类的好几倍。因为以皮革材质为主的高跟鞋,底部设计以磨亮的硬跟为多,不管是不是紧急刹车,滑脚的几率相对会增加,而且就算没出意外,也有可能扭伤脚踝。建议爱美的女性,平常应放置一双平底鞋在车内,以便开车时更换。

### 三、女性驾驶车内的内饰要求

(1)驾驶座化妆镜是一项不可缺的配备,用于下车之前梳理打扮。但化妆镜一定不要随意放在仪表台上,如果遇到急转弯时,它可能就成为伤害你的凶器。

(2)要警惕“芳香危害”。有些女性喜欢在仪表板上摆设芳香剂,芳香剂挥发出来的气体分子会使车内的塑胶饰件加速老化,对车主健康也不利,有些气体还会影响驾驶状态。

(3)要养成驾驶时戴手套的习惯,这不仅使手不会弄脏,更主要是能保护您的纤手的安全。最好准备一副大小很合适的单层翻毛皮制的手套,驾驶时不易打滑,另外隔热性好。当你遇到车有问题需要检查时手难免碰到发动机,戴皮手套不易被烫伤纤手。

(4)车内不要放置一些不必要的饰物,尤其是在后挡风玻璃上更不要挂过多的东西,以免影响对后方情况的观察。

(5)在前排放的东西一定要固定住,尤其是饮料瓶,如果不慎滑落下来,正好落在制动器下,那可就麻烦了。

### 四、准妈妈驾车应注意的事项

今天的世界,女人真的是半边天,但这也需要她们更多的付出,她们不仅要生儿育女,还要和男人一样在职场中打拼,甚至要应付更多的复杂情况。今天的女人很独立,但更辛苦,从许多挺着肚子仍然要上班、要开车的准妈妈身上,这一点体会得更深。

当然,为了讨生活,即使是怀孕了,继续工作也是无可奈何的事,不过准妈妈要注意,当怀孕超过五个月以后,就最好不要再开车了,这是因为此时的准妈妈体重和身形都急剧膨胀,以免隆起的腹部撞上





仪表盘或方向盘，如果此时发生碰撞，哪怕是轻微的，损伤都会比平时倍增。

另外，怀孕的女士通常都想当然地不系安全带，以为系安全带会压迫到胎儿，其实这是不正确的。只要方法得当，系安全带对胎儿是没有影响的，而且这样才能真正保护胎儿。想想看，准妈妈们一不小心碰到了仪表盘和内饰都是危险的，所以准妈妈比平常人更应该系上安全带。因准妈妈的身材特殊，故而系安全带的方法也必须适当，需要注意以下细节。

- (1) 安全带的肩带应置于肩胛骨的地方，而非紧贴脖子。
- (2) 安全带的肩带部分以穿过胸部中央为宜，不要压迫到隆起的肚子。
- (3) 安全带的腰带应置于腹部下方，不要压迫胎儿。
- (1) 身体姿势要尽量坐正，以免安全带滑落压到胎儿。

## 五、女性驾车其他应注意的事项

(1) 一些身材矮小的女性，常把一个坐垫放在驾驶座上，为了垫高臀部便于驾驶，而实际上这是危险的。活动的坐垫会使身体在紧急刹车时从座椅上滑落，无法应付这时发生的紧急情况。如果坐垫不是阻燃材质制成的，还容易导致火灾的发生几率上升。

(2) 不要拿行李厢当仓库。有太多的女性都喜欢在汽车的行李厢内放置各种各样的东西，这会使汽车在重载下降低行驶性能，并且会使油耗大大增加。

(3) 可以穿着讲究的服装开车，但安全带不可不系。怕弄皱衣服不系安全带，是很危险的做法，轻则吃罚单，重则危及生命。

(4) 因紧张而出汗是正常的事情，千万不要过多地吹空调，因为女性的皮肤比男性更容易受到伤害。

(5) 携带儿童驾车外出时，让孩子坐在后排更安全，此时驾车更要专注，不要把注意力放在孩子身上一心二用，孩子无论发生什么情况，都要先按规定停车，然后再处理孩子的事。当然，有儿童安全锁的车一定要把锁锁上，以免行进中出意外。

(6) 上车后锁闭所有的车门，尤其是在独自驾车外出的夜晚。尖叫和束手无策并不能使



## 第一部分 基本驾驶技术 91

你摆脱危险。记住在任何情况下都不要忘了制动和转动方向盘。尽量拒绝陌生人搭乘。

(7)很多案例表明,女性驾车由于不注意照顾左右车辆而发生事故的的比例很高,这多半是因为只顾开车忽略了早变线,而发现时已晚,又忙不迭猛打方向盘所致。所以切不可不顾左右我行我素,因为交通法规中没有“LADY FIRST”(女士优先)的规定。



## 第十九章

# 老年人驾车安全第一

从2004年9月1日开始，学车年龄正式放宽到70周岁，这一福音使更多的老年人圆了“驾车梦”。现在几乎所有的驾校都开设老年班，老年人学习驾驶的热情也日益高涨。但由于老年人在心理、生理上与年轻人有着一定的差异，因此，在行车时应特别注意以下几个方面。

### 1. 高峰出行要避免

每天早7点半至9点，下午5点至7点是车辆行驶高峰时段，特别是在市区的主要道路上，常常出现道路拥挤的现象。老年人驾车相对来说速度比较缓慢，在拥挤的路段上更容易被挤、被催促，从而使心情变得过于紧张，驾车时容易出现动作机械、油离配合不当等慌乱，影响行车安全。所以老年司机如果没有紧急的事情，应尽量避免高峰时段出行。

### 2. 行车路线规划好

每次驾车出行时应合理选择行车路线，特别是在车辆较多的市区里行车，应对所要经过的路线有个大致的了解，尽量绕开车辆相对集中的道路，同时对所要经过的主要路段、立交桥、环岛、交叉路口等要有一定的了解。如果对所行驶的道路不熟悉，最好先打听一下。这样开起车来才能做到心中有数，既可以少走冤枉路，又能把握好行车时间，做到一路畅通。



### 3. 高速行驶应避免

老年人的应变能力迟缓，对车速、车距的判断能力要低于年轻司机。如果高速行驶，一



## 第一部分 基本驾驶技术 93

旦出现险情，难以果断采取应变措施，所以应避免高速行驶，更不能强行超车。在画有三条以上车道的路面上，应尽量在第二、第三条车道上行驶，最好不走第一条快车道。

### 4. 高速公路要小心

高速公路上车速都很快，超车、并线的情况很多。老年司机在高速公路上更应特别小心，尽量走外车道，时速在60~80公里为宜，即使开的是高档车，时速也不宜超过100公里。在超车、变道之前一定特别注意前后的车辆，要留出足够的空间，这样在遇突发情况时，能够采取防范措施。

### 5. 自我防护有必要

老年人视力相对下降，行车时要特别注意对眼睛的保护。晴天时最好戴上太阳镜，刺眼的光线危害极大，让驾车人几乎处于“盲眼”状态，这是很危险的。同时，平时应注意清洗挡风玻璃，不要让灰尘模糊自己的视线。行车超过两个小时后，要停车休息一下，注意手、肩、腰、颈部的活动。

### 6. 夜间行车要减少

夜间能见度很低，视线模糊，特别是在没有路灯的道路上行驶，稍有疏忽，很容易发生事故。所以，老年司机应尽量不在夜间出行，特别是后半夜。如果因特殊情况必须驾车出行时，应有其他人陪伴，以防不测。

### 7. 驾车时间别太久

人的年龄大了，体质相对来说就会变低，老年人如果驾车时间过长，很容易疲劳，而疲劳驾驶又是安全的大敌。所以每次行车时间不宜超过两个小时，要合理安排休息，注意心理和生理上的自我调节，保证驾车时拥有充沛精力。

### 8. 特殊天气少出行

雨、雪、雾等天气，能见度很低，路面较滑，是事故的多发时段，稍有不慎很容易发生事故。对老年司机而言，发生事故的可能性更要大些。所以在出行前要做好准备，听一听天

# 94 在驾校之外



气预报，了解一下天气情况。雨雪天气尽量不要驾车出行。



## 第二十章

# 驾驶中其他应注意的问题

### 一、在道路的进口和出口应特别小心

我们特别提醒司机朋友们，特别是新手，注意路上各处进口和出口，因为那里是极易发生事故的地方。

先说那些封闭道路的进口和出口。尽管规则很清楚，但千万不要认为自己按规矩行车就不会有问题。实际上那里正是事故多发地。有时是因为进出车辆受视野限制，未能及时避让干道行驶的车辆；还有些司机或是新手，或是路不熟，在快车道上走着走着，突然决定从出口出去，就不管不顾地快速打轮，跨越几个车道往出口冲，弄得后车措手不及……



再说那些马路，看着又宽又直，实际上根本不封闭，中间隔离栅栏有很多缺口，常有调头车辆或行人、自行车冒出来，也会常常吓得你一身冷汗……



更有一些小岔路，随时可能有骑着小自行车的孩子，或者滑滑轮的半大小子窜出来。一旦碰倒他们，你很难完全摆脱责任，至少要赔偿一笔不小的费用。一想到这些也会令你心惊胆战……

这种危险是不可避免吗？也不是，老司机就很少犯这类错误，因为他们有经验，知道哪里有潜在的危险因素。对每一个开车人而言，我们倡导首先



要提高自身素养,时时想着给周围的车辆以照顾,而不要去争当肇事车。另外,留心积累经验,开车时学会有大视野,这样才会对路面上存在的危险因素做到心中有数。

## 二、路遇堵车时一定要防止追尾

就在汽车市场日益火暴的同时,城市道路的交通拥堵话题已成为广大市民谈论最多的话题。据有关部门统计,有六成以上的人每天上下班经常遇到堵车状况,他们中有不少人是私家车主。尽管有关部门正在着手解决堵车问题,但作为私家车主每天开着车上下班,路遇堵车应该如何应急呢?这的确是车主们,尤其是新车主们普遍关心的问题。

### 1. 路遇堵车最怕追尾

我们经常在路上发现,有的司机明明知道前方路段有堵车的情况,也不提前减速,取而代之的便是紧急刹车。而紧急刹车的后果,就是不给后边的车辆反应的时间,两车“相吻”的情况很容易出现。为此,我们提醒大家:一旦明确前方已经堵车,就应适时减速。



但有的时候,堵车情况突如其来,令司机措手不及。比如,有时可能在转过一个弯后才发现前方堵车了,如果这个时候再想减速,有时就来不及了。据有关部门统计,很多追尾事故就是这样发生的。

为什么会是这样的结果呢?假如车况不错,刹车没毛病,地面干燥,司机冷静,有能力完成急刹车的动作,也有危险。这是因为,假如车速为60公里/小时,那么从司机狠踩刹车踏板到完全停下来,刹车距离大概在10米左右,司机们对这样的数字应该很敏感吧。这时还不知道司机的应急反应速度如何,会不会急刹车动作。很可能一直到离前方车尾5~6米处才会发现堵车情况。此时,肯定刹不住车了,一场追尾事故几乎难免。

### 2. 避免追尾要“三看二动作”

如果您真的是在转过一个弯后才发现前方堵车了,为了避免上述危险,需要了解一些处



## 第一部分 基本驾驶技术 97

理这一问题的常识。根据我们的经验,此时您一定要保持冷静,瞬间看清路面情况,做出正确反应,并果断行动,简言之,叫做“三看二动作”。

三看:一看前车与自己的车之间是否可控制在安全距离之内,如果有,那么就利用它;二看马路右边路肩上有无位置,如果有,可供避让用;三看路中间的绿化隔离带有没有空间,这样做虽然无法避免自己的车受损,也许自己还会受点伤,但没办法,这样可以减轻对前车的伤害。

二动作:立即并大力踩刹车踏板;如果您的车没有ABS,那么必须在变换车道时做点刹车动作,即短促地松开刹车踏板,否则,车轮被抱死时是无法转动方向盘的。

### 3.避免追尾充分利用刹车灯



看来,为了避免追尾,最好的办法是尽早知道前方有堵车情况,这样您就可以从容地减速了。所以,您应该充分利用刹车灯的功能。但目前刹车灯也有不尽如人意的地方,比如,当您踩下刹车后,刹车灯的灯光可以提醒后车减速,但后车没法知道您的车踩刹车的轻重,如果后车对您的减速程度估计不足,结果不难想像,追尾仍然会发生。统计表明,

追尾事故中有很大部分的原因是前车做了急刹车动作。据悉,目前国内还没有较好的设备来特别提示急刹车状态。

为此,我们告诫大家最好铭记两个要点:首先,如果是前车,您有能力更有责任照顾后车。刹车前尽可能看一眼后视镜,提前点刹车,给后车留一点反应的时间。不到万不得已,不要急刹车,别人安全了,自己才更安全。其次,如果是后车,您除了眼观六路,注意路面情况以外,还要紧盯住前车的刹车灯,一旦那个地方亮起,那么您至少应该马上收油,甚至点刹车。





## 三、开车防困的小窍门

开车千万不要疲劳驾驶,这是我们每一个人都知道的。但由于某些原因,在驾驶中还会有疲劳感觉,例如中午吃得过饱、车外景物过于单一等。下面我们总结了几条防困的小窍门,希望能给大家一些帮助。

### 1. 吃零食, 喝饮料

其实有时候司机并不是真的很困,就是没事干(尤其是又直又平的高速路,开很久都没啥状况),这时候找点事干就行了,嚼嚼口香糖,吃块巧克力、薄荷糖,喝一些饮料等,都会很管用的。

### 2. 涂抹风油精

准备些风油精、清凉油在车上,发困的时候抹脑门和太阳穴,凉飕飕的感觉就会使人精神些了。

### 3. 听听音乐

如果只一个人开车出行,确实很无聊,尤其是长途驾驶,闷的时候或困的时候就打开音响听听音乐吧,最好是能跟着唱,边听边唱很快就赶走困意了。

### 4. 多与同伴说笑

如果有朋友坐在副驾驶,那就太好不过了。开久了就跟朋友多聊天,再不行还可以讲笑话,想困都难了。

### 5. 做一点儿刺激性动作

古代有“头悬梁,锥刺骨”的故事,说的就是如何驱赶困意。我们不妨一试,要是有副驾就让他掐几下,要是一个人也好办,自己掐大腿,一疼就忘了别的了。

### 6. 变换车道

尽量不要一条道直开,可根据道路情况,随时变换一下车道,





## 第一部分 基本驾驶技术 99

加快或减慢速度，总之增添一些行车变化，让注意力集中起来。

### 7. 找地方休息一下

最好能找个地方停会儿车，下来走动走动，一方面可以休息一下腿脚，一方面可以缓解困意。

### 8. 干脆停车睡觉

如果以上都不管用，还有最后一个绝招，把车往路边一放，锁好车门呼呼大睡一觉。也许就睡二三十分钟，睡好了接着开，一路上会很安全。

说来说去，治困最好的办法就是睡觉，大家可千万别为了赶时间拿自己的生命开玩笑呀。

## 四、行驶途中跑掉车轮的应急办法

行驶途中，如果出现跑掉车轮的情况怎么办？虽然这不是经常出现的问题，但作为一名好的驾驶员，也是你不可缺少的知识。



如果跑掉的是前轮，应该在速度允许和方向可控制的情况下谨慎制动，依靠车子的后轮刹车有效地降低车速，也就是降低危险程度，然后尽快靠路边停车。不过前轮掉轮的情况实在是太危险了，能否化险为夷，要看汽车当时的速度、驾驶者临危的心态、根据实际境况的判断和反应速度等等因素。

素。

如果是后轮，情况还稍好些，这时需要驾驶员全力控制汽车的方向，谨慎制动的同时，打开转向灯，尽快地靠向路边。

如果经过检查，发现前后桥及悬挂系统没有明显的损伤，驾驶员可以换上备胎，试着上路，若无备件，又丢失两个或两个以上螺帽时，应从另外三个车轮上每轮取下一个螺帽来暂时固定这个车





轮，汽车返回后及时补齐所缺螺帽。

刚起步的时候，会觉得汽车不像原来那样轻快了。这是因为轮毂变形，产生研磨阻力的结果，跑一段路会稍微好些。尽快找到最近的修理站维修是上上策。

其实只要注意，完全有可能在车辆掉轮前发现隐患。当车轮上的四个螺母松动时，车子会产生轻微的摇摆，随着螺母的接连脱落，摇摆的幅度随之增大，那感觉有点像车辆的车架开焊。谨慎而敏感的驾驶员，会在方向盘和车身的异样反应中，捕捉到这些不祥的信息，从而及时避免危险的发生。

最稳妥的做法还是防患于未然，只要在上车前看一眼车轮的固定螺母是否松动，就可以杜绝这类现象的发生。如果再勤快点的话，用脚蹬一下轮胎，感觉它是否有松动的迹象，就更加保险了。养成这样的习惯，掉轮的危险就会与您无缘。

## 五、遗失了车钥匙怎么办

有的驾驶员不慎将汽车的车钥匙落在车内，就以敲碎车窗玻璃的方式把钥匙取出。这样的做法是不是最有效的方法呢？

当然，最有效的方式还是寻求专业的开锁公司或本车的4S店。但专业的开锁公司在接这样的业务时会很小心谨慎。一方面为防止被不法分子利用，会要求在公安人员的监督下进行开锁；另一方面因汽车的车锁与普通的门锁等不大相同，并不会轻易接这样的业务。



根据我们的经验，驾驶员如只是将车钥匙遗落在车内，敲碎车窗玻璃取出车钥匙最直接有效。如果将车钥匙完全丢失，为安全考虑，建议车驾驶员更换全套的锁芯。像经济型汽车的车钥匙比较普通，更换全套的锁芯所需的费用并不高，耗时也不长。但像比较高档次的车型的车钥匙是带有芯片的，更换全套锁芯所需的费用要相对高一些。但为安全考虑，还是建议更换全套的锁芯。





## 第一部分 基本驾驶技术 101

另外，在将车钥匙不慎落在车内时不要随便找人来开，因为像奥迪、宝马这样的高档车，在车锁的设计上是十分科学的，不是特别专业的开锁人员容易造成车辆的损坏。如遇到上述情况，不用采用敲碎车窗玻璃的方式，专业的维修人员可以通过专门的技术和设备在不破坏车辆的任何部件的情况下将车门打开，帮车主取出钥匙。每一辆像奥迪这样的高档汽车的车钥匙都有一个独特的钥匙号，如果车主将所有钥匙全部遗失，可以找到专业的维修地点，只要提供钥匙号，维修部门就能通过厂商，帮车主配制出钥匙。

### 六、开车慢与快需不同对待

很多人都说，新手开车越开越快，老手开车越开越慢。按我们的理解，这里的快与慢其实都是相对的，主要是一种心态的反映。新手自知手艺不高，怕开慢了被人骂，再加上对交通事故的危害缺乏深刻的感性认识，于是开车的时候自然就想尽可能快一点。而老手开车的境界已经完全不同，不会在开车的时候一味求快。所以说，新手开车快是“心快”，老手开车慢是“心慢”，两者都不是绝对意义上的快与慢。

开车求快是男人的一种本能，而慢则是一种修养。既然是修养，就需要时间与环境的磨炼。飙车的感觉的确是爽，但飙车的危害也是不言而喻的。车毕竟是一种工具，在安全与爽之间权衡，我们想没有几个人会弃安全而求爽。那么，能不能又安全又爽？实际上很难做到，尤其在城市里，车多人多，路上突发事件多，想达到足够爽的速度，多数情况下只有牺牲安全。

两难之下，合理且自然的选择，是弃爽而求安全，于是老手开车求慢成为一种普遍的现象。在复杂路段，在会车的时候，在人车混杂的地方，尽量地慢一点，给自己多留一点反应的时间，是许多老手自然的选择。当然，世事无绝对，一批绝对的老手在应该求慢





的时候反其道而行之，也是天天可见的现象。这样的老手，多是职业司机，最常见的自然是公交车与出租车司机，因为生计的原因，不择手段地求快。或许也正是这种原因，公交车与出租车在开车人中间口碑甚差。

其实，开车的时候慢一点，给自己多留一点时间，在保证安全的前提之下让自己悠闲一点，开车的同时还可以悠闲地欣赏车内的音乐，也是一件美事。这种时候，慢不仅是一种修养，也是一种享受。

## 七、新手驾车应特别注意的问题

现在马路上的新手越来越多，出现的问题也越来越多，在这里并不仅仅是说新手的技術如何，而是心态与经验。将车开走不是难事，能将车安全开回来才算好驾驶员。每一个好的驾驶员都是从新手开始的，他们的经验甚至教训是每一个新手应借鉴的。

### 1. 要认识汽车

新手驾车，多半是驾驶陌生的车辆。遇上这种情况，首要步骤是要尽快摸熟车辆的性能。方法是先调校适合自己体形的驾驶坐姿，然后调校望后镜。当一切就绪后，选一段交通流量比较小的路面尝试开车，尽快感受清楚车辆离合器的行程大小、刹车踏板的软硬程度以及油门反应的灵敏程度，然后才开车前往目的地。



### 2. 要计划行车路线

不熟路是新手发生意外的主要原因之一，所以出发前往不熟悉的地区，应找熟路的朋友问清楚行车的路线，记下重要的路口转弯位置、车辆流量大小、是否为单行路等。有可能的话，尽量找有经验又熟路的朋友在旁提示，亦可避免意外和违反交通规定的发生。



### 3. 要遵守路标指示

新手对车速的感受一般都很差，也就是人们常说的“认速”和“控



## 第一部分 基本驾驶技术 103

速”能力不强。驾车时往往不自觉地越开越快，加上对弯路的开车经验不足，所以更要留意路旁的交通标记，切记遵守行车的速度限制，看见有警告性的弯路标记，应减慢车速准备入弯，避免因车速太高而出现轮胎打滑的意外。

### 4. 要冷静及忍让

保持敏锐的应变能力，是避免意外的最佳方法。所以开车时应与前车保持足够的距离，谨记“两秒距离的守则”。我们有个诀窍是，当前车驶过某标记时，自己的心中数“一千零一，一千零二”后才驶过同样的标记，就符合“两秒距离”的标准。此外，驾驶时切忌只注视前车，应该冷静将自己的“驾驶视野”放到最前方，这样才能保持良好的预见能力，扩大驾驶视野的范围，能够更早发觉前方的交通状况的变化，及早做出反应。

新手超车与被超其实是十分普通的事情。问题是超越前车必须在安全情况下进行，无论是新手与否，都要遵守我们在前面所讲的守则：超车前应打向右的转向灯，并从后视镜中看清楚没有后上的汽车，确定没有其他车辆驶前时，方可加速切入右面行车线上。谨记超车必须从左面进行，从右面超车是危险而又违犯交通规则的行为。

切线的转方向盘动作切忌突然，应该是顺畅而循序渐进地切入左线，然后继续加速超越前车。在路上开车，除了时刻留意前方交通外，也要留意后方的交通情形。当有比自己更快的车辆接近时，就应该礼让保持车速，让它超前。假如在有第三条行车线的快速公路上行车，更应靠向右线或保持在中线上行车，让有需要的汽车在左线上行驶。

### 5. 杜绝不良驾驶行为

#### (1) 超速行驶。

有些新手经常超速行驶，尤其是在高速公路上，更是有恃无恐。殊不知，有些交通事故正是发生在高速公路超速行驶上。尽量不要超速行驶，切记，把车开得很快不是技术熟练的





标志，更难的是把车开得平顺，“行云流水”才是普通道路驾驶的最高境界。

## (2)雨雾中行车。

新手的问题一是在雨雾中看不清前方，以致慌乱；二是过分专注导致视野狭窄而忽视了周边。这些都容易肇事。新手要有意识地提醒自己放松身体，经常看看后视镜和左右反光镜，对周围车辆的运动有个概念。行车途中，一定要注意车速与可视距离，根据实际情况随时做出正确的判断（具体操作规程见下个单元）。

## (3)疲劳驾驶。

因为平时工作节奏快，满负荷甚至超负荷工作屡见不鲜。下班时，带着一身倦意开车回家，非常容易肇事。新手在感觉疲劳时尽量不要开车。一定要开车时，应适时做些消除疲劳的运动，如洗洗脸可起到提神的作用，给驾驶室通通风，听听音乐，放松一下。如果开车中感到不适，应立即停车小憩一会儿。

## (4)边开车边打手机。

开车打电话是导致车祸的一个危险因素。实验表明，通话时驾驶员的注意力可下降20%~70%，照顾车子及周围环境的精力减少，事故的隐患必然增加。建议新手开车时不要主动打电话给别人。别人打来电话，或者干脆关机，或者设置语音提示，告诉对方，你在开车，不便接听。



## (5)自动挡车司机不扶方向盘。

自动挡车解放了左脚，但不等于也解放了双手。在较高速度行驶时，如果车轮受到坡坑的颠簸而偏离方向，很容易造成事故。如果双手拿着其他物品，不能迅速回到方向盘处，车辆方向不稳，事故发生的概率会更高。

## (6)开车时抽烟、喝饮料。

有人把车比喻成爱人、老婆，甚至是家，认为可以在里面舒服地进行办公室里的活动内



容，比如抽烟、喝咖啡、喝饮料，但这种习惯增加了安全隐患。

### (7)行驶时气囊上面摆放物品。

气囊可以在发生正面碰撞后弹出，提供缓冲和保护，以确保人身安全。气囊在瞬时冲破塑料面板，如果面板上放有物品，物品就会随着向前弹出，速度之快也许可以赶上子弹。气囊还未实行保护，“子弹”却先伤了人，可谓功不抵过。正常行驶后，气囊就时刻处于待命状态，建议不要在气囊位置上放置任何物品。一般方向盘和副驾前面板上，会有SRS的标识，这就是表示该处安置有“气囊”。

### (8)加油灯亮继续行驶。

现在的车型汽油泵直接安装在燃油箱底部，汽油泵依靠汽油进行润滑和降温，如果汽油数量缺失过多，在行驶状态下（汽油泵运转），汽油泵不能得到正确润滑和降温，很容易造成泵体的损害。

### (9)轿车2挡起步。

轿车变速器设计偏重于速度。如果勉强用2挡起步，不仅会增加发动机的负荷，而且会导致离合器早期磨损，所以轿车无论排量多少，都应1挡起步。

### (10)加挡超车。

一些新手认为高挡位速度较快，所以在超车途中升上一挡。事实上车辆的前进一定是靠引擎所发挥的扭力，高挡位扭力较小，油门反应迟钝，加速度反而减慢，所以，正确超车应该减慢一挡。自动挡只需将油门踩到底，变速器便会降低一挡，以提供足够的扭力。

### (11)转弯同时刹车。

转弯时汽车重心移向外侧，此时刹车会加重侧倾，造成单边制动，若速度过快或刹车过猛，则有翻车危险。正确做法应在进入弯道前减低车速换入低挡，入弯后，缓慢加油车身才能保持平稳姿态。



## (12)反手打方向盘。

老款汽车中,方向盘较重,反手打方向盘比较省力,而新款汽车这样操作比较危险。反手打方向时,若车轮轧到障碍物会突然反跳,手腕会受到严重伤害,所以要养成良好的习惯(一般左手放9或10点钟位置,右手对应放3点或2点钟位置,一只手上推、另一只手就下拉的方式接力转动方向盘),不要交叉手,反手打方向盘。

## (13)先踩离合器后刹车。

有的新手认为刹车前应切断动力,刹车会更有效,这是严重的错误。因为踩下离合器,发动机转速迅速降低到怠速,合进气管总的真空度降低,真空助力器的辅助力大大降低,刹车距离反而变长。正确的操作,应先踩下刹车,当车速降低至接近停止时再踩下离合器。

当然新手上路行驶还有许许多多应注意的事项,我们在这里只是重点谈了谈最容易出现交通危险的事项。总之,想成为一名合格的驾驶员更多的还是多实践,多积累经验,多虚心地向老驾驶员请教。只要留心对自己有益的东西,你成为一名好的驾驶员的日子就不远了。

## 八、路遇六种车,切记礼让为先

民间有一段顺口溜:“大老爷”摇摇晃晃,“二老爷”横冲直撞,“三老爷”见缝就上,“四老爷”寸步不让,“五老爷”时常惊慌,“六老爷”常走中央。“六个老爷”指的分别是拖拉机、摩托车、自行车、人力车、畜力车、机动三轮车。

这段顺口溜形象地描述了六种车的行驶特点,而它们恰恰是汽车驾驶员难以应付的重点对象。那么汽车驾驶员应当如何处理与“六个老爷”的关系呢?

### 1.“大老爷”拖拉机——速度慢,噪音大

拖拉机身架宽,摆动大,拖挂的车厢左右摆动厉害,且速度慢,占路面积宽,其噪音使拖拉机手往往听不到其他车辆的鸣笛声。遇到这位“大老爷”时,汽车驾驶员应沉着冷静地保持安全距离尾随其后,待道路和交通条件许可时,再让出足够横向距离超过它。





### 2.“二老爷”摩托车——蛇形路，速度快

摩托车行驶轨迹常是蛇形。因此，汽车驾驶员应随时预防其出现钻空子、绕障碍、急转弯、猛刹车等现象。它在前面时，要保持适当的安全距离，减速慢行；它在后面要超车时，应立即减速让路，不要急刹车，不要逼它靠路边行驶，防止发生意外。



### 3.“三老爷”自行车——见空钻，稳性差

骑车者见空钻、见慢超、见坑绕、见堵停、一碰倒的现象时有发生。这就要求汽车驾驶员减速慢行，让出路面，并随时做好停车准备。



### 4.“四老爷”人力车——难起动，难控制

人力车载重后很吃力，故不愿经常停车，易出现与汽车争道的现象，在载重下坡或转弯时，难以控制。所以汽车驾驶员要尽可能地给它创造便利条件，不要用喇叭紧催，以免产生对立情绪。必要时，还应停下来帮助推一推。在繁华路段窄路面或它下坡时，汽车驾驶员应提前避让，让它通过。



### 5.“五老爷”畜力车——易惊车，易乱跑

牲口走不快，听到喇叭易受惊，赶车人难以控制。可见，汽车遇见“五老爷”，应适时鸣号，减速慢行，并随时做好停车准备。

### 6.“六老爷”机动三轮车——争车道，猛拐弯

开“六老爷”者大都没有经过培训，技术差、素质低，常与汽车争道或在岔路口突然转弯。所以，汽车行至村镇岔路口时，要减速鸣号，防止机动三轮车突然转弯或钻出，并随时做好停车的准备。超越时要给它留出足够的路面。



## 九、驾驶技术与车辆省油的关系

眼看着汽油价格越爬越高，最着急的莫过于辛辛苦苦挣钱养车的私家车主们了。当然，



汽车的油耗与许多因素有关,例如车的排量、车的状况及保养等。还有重要的一点就是驾驶员的驾驶技术,同一辆车由两个不同的驾驶员驾驶,油耗肯定有差异。

要想省油首先要知道自己耗多少油。因此,驾驶员必须认真进行加油记录,最简单的办法就是在每次加油的发票上记录当时日期和里程数,综合加油的升数与里程差,定期计算油耗,这样既能计算两次加油之间的阶段性油耗,又能计算总的平均油耗。



所有的事物都是一分为二的,盲目省油也会带来一些负面效果。因此,我们提倡的是科学的、合理的省油,必须是以正确发挥汽车的各项功能为前提,那些过度使用或者根本不使用某些功能的极端方法好比因噎废食,都是我们反对的。

当然,能非常明显地、大幅度省油的方法几乎是不存在的,必须多管齐下,才可能有一定的收效。因此,必须重视每种方法产生的一点一滴的效果,积累起来就能省钱了。

## 1. 轻加油,轻刹车,早刹车

总是大脚踩油门,耗油量自然要增加。在保证汽车正常行驶的前提下,适当减小油门幅度,不仅能节省汽油,还能降低车厢内的噪声。在保证安全的条件下,提前轻踩刹车同样能省油,因为在相同的行驶路段内,刹车距离的增加就意味着踩油门距离的缩短。

## 2. 可以滑行,但不要放空挡

首先要澄清一个概念:空挡滑行是否省油?目前市场上销售的车型绝大多数都是电喷车,电喷车在空挡滑行时发动机系统按照怠速条件喷油。挂挡滑行时分为两种情况:当转速高于怠速时,发动机系统停止喷油;当转速回落到怠速范围后,才按照怠速条件进行喷油。因此,电喷车空挡滑行时并不是最省油的状态。所以,在条件允许的情况下,多进行一些挂挡滑行。





### 3. 合适的挡位与车速

换挡时机尽量选择每分钟 2 500 ~ 3 000 转之间，这样能在保证动力供应的前提下得到比较好的经济性。不要太早或太晚换挡。太早了动力不足，太晚油耗增加。车速可以控制在每小时 70 ~ 90 公里，这同样是在油耗和速度之间找一个比较好的平衡点，太快了油耗增加，太慢了影响效率。

### 4. 合理使用空调

合理使用空调也能降低油耗。在春天或秋天温度适宜的时候，时速小于 60 公里时可以开窗通风，而不必开空调，或者只用空调的通风功能，而不用它的制冷功能，这样空调压缩机就不会启动，从而省油。但在时速高于 90 公里就不建议开窗通风，因为此时的空气阻力很大，开空调反而更省油。

### 5. 路线规划有学问

俗话说“条条大路通罗马”，我们到达目的地的途径往往不止一条。因此，上路之前规划线路是非常必要的，正确的路线往往能事半功倍，油耗自然也会降低。我们在选择路线时应该遵循以下原则：多环路（高架）、少城路；多右转、少左转；多大路、少小路。在时间和路线上尽量避开堵车的路段，因为堵车时的油耗是相当高的。

### 6. 冬季预热，但时间别太长

冬季早上起来着车时，最好先进行一下预热，这样对于延长和保护发动机的寿命都有好处，但时间不宜过长，只要看到水温表从最低上升到刻度范围内，就可以起步了。否则就会无谓地增加油耗。

### 7. 重视新车磨合期

磨合期的驾驶方法正确与否，对于日后发动机燃油经济性的影响也是很大的。因此一定要牢记时速不超过 80 公里、转速不超过 4 000 转等雷打不动的新车磨合期驾驶原则，千万不要破戒。



## 8. 平时精心保养

必须按时到服务站去做保养的，此外，还要给自己的爱车加一些“小灶”。例如使用品质更好的、更符合爱车要求的润滑油，或者考虑使用一些口碑比较好的燃油添加剂，这虽然在一定程度上会增加费用的支出，但能在油耗和发动机寿命上给车主以回报。

## 9. 正常的胎压

测试表明，轮胎气压低于正常值时，油耗会明显增加，而高于正常值时，油耗会略有降低。但由于胎压过高会增加爆胎的危险，因此要尽量保持在正常胎压值范围内。另外，由于不同地方的胎压表会有差别，因此车主自己最好准备一块胎压表，以便随时检查。

## 10. 正常的载荷

车上不要经常装一些平时用不着的东西，例如很多人车上都有运动鞋、网球拍、足球等体育用品，但可能几个月或者半年都用不上一次。类似的物品会增加车的负载，日久天长也会增加无谓的油耗。如果你平时驾车只在市区内行驶，这里有两点建议，不妨一试。一是可将后备箱内的备胎取出，放在家中，特别是新车，一般在三年内不会有立即更换的机会。这样一来可减轻车的负载，也可达到省油的目的。二是每次加油时只加半箱或三分之一的油，因为汽油也是有重量的，更何况市区内的加油站很多，不怕需要时加不到油。

以上几个方面是我们粗略的总结，也是最有效的几个方面。只要每一个驾驶员严格按照规程操作，再加上一些技巧，省油是可轻而易举达到的。

## 十、哪些技术和习惯不该向老驾驶员学习

很多新手上路后都存在这样的困惑：为什么驾校教练的要求会和老司机的开车习惯不一样呢？比如说，在驾校学车和考试时有严格规定，除了换挡和停车都不允许空挡滑行，但老司机使用空挡滑行却屡见不鲜；再比如，教练要求掌握方向盘要



选择“四、九点”式——左手握住方向盘的9点钟位置，右手握住4点钟位置，但很多老司



## 第一部分 基本驾驶技术 111

机常常左手搭在方向盘的顶端,右臂靠在中间的扶手箱上或是挡杆上……都说开车是个熟练活儿,所以当老司机的某些驾驶习惯向“权威”(驾校和考试要求)发起“挑战”时,新手们顿感无所适从。

对此,我们认为,其实开车老手也有一些不好的习惯,有些与正规要求相悖的驾驶习惯并不足取。对于新手来说,老司机的经验、对行驶状况的判断和预见、在紧急情况下的应急反应是一种宝贵财富,但是因为技术革新,或者是因为技术误区,老司机的某些驾驶习惯并不科学,也不安全,不值得效仿。究竟老司机会出现什么样的不良习惯呢?

### 1. 空挡滑行

“空挡滑行”可能是最大的不良习惯。很多老司机都认为,空挡滑行发动机将处于怠速状态,因此肯定省油。

首先,对于化油器车来说,空挡是省油的,空挡滑行相当于发动机处在怠速状态,怠速转速是发动机的最低转速,这个状态时间越长肯定越省油。但眼下新手开的大多是电喷车,电喷车靠电脑根据进气量、温度等参数计算喷油量,滑行时电脑根据节气门开度和转速判断车处于拖动工况后,开始减小输出,之后停止喷油,但火花塞继续工作,此时相当于半灭车状态。而空挡滑行时,发动机处于怠速工况,为保持发动机转速电脑还是要继续喷油,自然要比带挡费油了。另外,由于空挡滑行动力全部来自于惯性,当车的滑行动力速度降低到一定程度时,还需要抵挡启动,这就更为费油了。

另外,空挡滑车最大的问题是安全隐患。空挡滑行状态车完全靠惯性前进,发动机不提供动力,使车损失了一部分对行进的控制能力,过弯中和遇到突发、紧急情况下容易失控。而且许多紧急情况下并不是单纯靠刹车来解决问题,有时候还需要紧急提速,这时如果空挡则有可能会因为挂挡而损失宝贵的时间。所以不管是电喷车还是化油器车,为了安全都不建议空挡滑车。

### 2. 半躺着开车

有一些老司机喜欢将座椅靠背后倾斜,采用半躺的姿势开车,驾驶座椅与踏板、方向盘



的距离比较远，认为这样空间比较大可以更舒服一些。其实这是一种非常不安全的做法。

半躺着开车时，全身处于放松的状态，手也只能握住方向盘的下端。当路面上突然出现障碍物时，双手无法完成推拉方向盘的动作，更别提大角度的规避动作了。此外，由于距离刹车和离合器踏板比较远，常常是膝关节要伸直才能踩到底，结果丧失了稳定的蹬踏力，在遇到紧急情况时，常常会力不从心。

当然，新手也不能反其道而行之。由于新手车感差，为了看到车头，就尽量将座位调整靠前一些，几乎是抱着方向盘开车，结果胸部与方向盘的距离很近，致使方向盘移动、变形的空间变小了。此外，发生碰撞后胸部受到方向盘撞击的几率也提高了。

正确的做法是，先将座椅靠背的后倾角调整到110度左右。有科学实验表明，这个角度最符合人体工程学，身体不易疲劳。再将身体紧靠座椅的靠背，将座椅坐满、坐实。然后，将腕关节搭在方向盘的顶端，将刹车和离合器踏板完全踩到底，调整座椅前后距离，使肘关节和膝关节仍能保持弯曲。

### 3. 单手执方向盘

很多老司机开车时会选择左手搭在方向盘的顶端，右臂靠在中间的扶手箱上，或者是用手握着方向盘的下端，认为这样会比较省力，其实这是不安全的开车姿势，往往也并不省力。

首先，单手执方向盘并不省力。这会使左臂肌肉始终保持紧张状态，长此以往可能造成左右肩、臂发育不均衡。此外，单手执方向盘势必造成坐姿产生一定的倾斜，不符合驾驶椅的设计，久坐必然疲劳。从实际驾驶情况看，在保持汽车行驶方向稳定性方面，双手驾车只要“抵”住方向盘即可，手指不需要过多用力。而单手操控则要五指紧握，手臂不仅不省力还会更辛苦。

正确的做法还是采取“四、九点”式，这样既可以保持很好的稳定性，同时在发生碰撞时，平行的手臂更有利于支撑身体，在做大角度推拉方向盘规避动作时也更有力量。

总之，新手对老司机的习惯与驾驶技术应该做到“扬弃”相结合，对他们驾车的经验、技巧与应急措施要虚心学习，对于那些不利于安全的习惯要杜绝。



### 十一、驾驶员在提高驾驶技术的同时，也应提高自身素质

现在新驾驶员的增多，不仅意味着交通事故的几率增加，同时也出现许多非技术事故。许多人反映，除了任意变道、不让道、猛刹车等恶习之外，还有许多驾驶恶习诸如强行插队、雨后行车不减速、抢行等，也给其他车辆和行人造成很多不便。的确，下棋讲究棋德，开车也要讲车德，驾驶习惯从很大程度上体现了司机的综合素养。

为了使道路更畅通，也为了提升驾驶员的整体形象，诚请广大驾驶员朋友上路时讲究文明。让我们相互提醒，力戒这些不良驾驶行为。

#### 1. 拐弯、并线、起步、停车不打转向灯

有的车本来就属于强行并线了，还不打转向灯，往往令后车措手不及，如果后车也是个新手，那么离出现交通事故就不远了。

#### 2. 强行插队

看到前面堵车，遂驶入非机动车道，等快到路口时再强行并线，先妨碍自行车和行人再妨碍其他车辆。本来大家都在规规矩矩地停车排队等候，某些人却非要从旁边的转弯车道跑到最前面，然后硬往直行线里挤。再有，路上经常遇到施工地段，自己遵循着礼让，待能先过去的车先走，就在自己觉得该走时，突然后面快速插进来一辆“加塞儿”车，和你一起把路堵死了。

#### 3. 远光灯、雾灯长亮

夜晚驾车在照明良好的市区道路上，却开着远光灯或又开远光灯又开雾灯，甚至不开大灯只开雾灯，令人莫名其妙，严重影响对面车辆和前车驾驶员的判断能力。还有人夜间行车遇对面来车，不关闭远光灯和防雾灯。后雾灯灯光穿透力极强，本应在雨、雾等天气情况下开启，然而有些人在正常天气的夜晚也开着后雾灯，对后车驾驶员的眼睛刺激很大。





## 4. 随意乱停车

此举个别出租车司机表现尤甚。他们沿马路找活儿，看见有人招手，不管后面情况如何，就猛踩刹车，类似的情况还包括一些小公共汽车停在行车道里上下乘客。前面行驶的出租车为了接客不但速度慢，而且时不时地停下等待，使得后面车辆想超又超不过去。要么停车时不考虑别人，阻挡其他车辆正常进出车位，妨碍行人和非机动车正常通行。

## 5. 抢行

左、右转弯的车辆非要抢在直行的车辆前通过，支线上的车辆不让干线上的车。本来遭遇堵车时，大家都按着顺序排队，有的人偏偏喜欢逆行或从非机动车道里抢行，结果到前面把路塞得死死的，谁也过不去。其他还有，在高架的上下匝道，辅路的车辆不礼让主路的车辆。

## 6. 在快车道里慢行

在快车道里慢慢地开，其中虽然新手居多，但也不乏老手（比如正在打手机），严重影响道路通行能力。有人在高速公路上长时间占用超车道却开得奇慢，还有许多新司机为了省事，爱挤在最内侧车道，以很慢的速度前进，虽然不违章，但是十分不负责，严重阻塞交通，使得后车走不动。

## 7. 雨后行车不减速

雨后行至积水路面不减速，更有甚者竟然加速通过，致使水花四溅，溅得过往行人一身。

## 8. 向车外抛掷杂物、吐痰

把自己的车里收拾得干干净净，却随意向车外抛弃废弃物。尤其是向车外吐痰，最令人气愤。车里明明有烟灰缸，却偏要将烟头扔到车外。

## 9. 仗车欺人

在马路上“欺软怕硬”。比如，开帕萨特的轻易不会和开奔驰的较劲，但也轻易不会对开“夏利”、“普桑”的礼让。个别高档车的驾驶员似乎觉得自己“高人一等”，仗着车好欺



负普通车，开“霸王”车。

### 10. 乱鸣喇叭

因为某些原因，新手在行驶过程中车子突然熄火或启动较慢，后面的司机（尤其是出租车）就大按喇叭。本来都是正常行驶，有些人却在后面拼命按喇叭，好像所有的人都挡了他的路。还有在居民小区或人车混行的窄道上猛按喇叭，不但不礼让行人，反而“吓唬”行人。

以上的不道德行为我们每一个人都应对照一下，摒弃陋习，做一个文明驾驶员。

## 十二、几种途中遇险自救的方法

驾车行驶在路上，难免会遇到一些险情，如果驾驶员掌握了正确的处理措施，就能最大限度地避免事故的发生，就算事故不可避免，也可以大大减少事故带来的危害。所以，在这里我们就向大家介绍几种常见险情的自救处理方法。

### 1. 汽车熄火在铁路轨道上

当汽车驶至铁路轨道上，因驾驶员失误或车辆故障等原因突然熄火，一时间动不起来而又无外援时，驾驶员首要的任务不是去排除故障，而是设法使汽车迅速离开轨道，以免汽车与火车相撞。具体措施是：迅速挂入低速挡，用起动机作为动力，驱动汽车驶离轨道。也可采用人推、汽车顶的方法。万一汽车难以脱离险区，应设法以最明显的标志或电信手段告示火车，以便火车提前制动停车。



### 2. 汽车倾骑在路肩上

当汽车两轮或一轮驶出路缘，使车身倾斜在路肩上时，驾驶员应从靠路面一侧的驾驶室门或其他安全门出来。必要时，将车厢内物品尽量从路缘外侧的一面移向靠路面的一侧，以增大路面上的轮胎压力，防止汽车因失去平衡而倾覆。在车身未平衡时，不可冒险开动车辆，以防发生翻车事故。



## 3. 车轮驶出路肩悬空

行驶中,如果一旦有车轮驶出路肩悬空,应立即停车,并根据当时情况选择既安全又不使车辆失去平衡的一侧车门脱离驾驶室。如果车辆有倾覆落崖的危险,应用牵引力强的绳子系住车身并拴在路边树木或木桩上。如果路肩处坡度较缓,可挖掘路肩,使悬空车轮着地。如果悬空车轮下方很陡,可用一木杠或跳板,以路缘为支点,一头伸在悬轮下,一头用力下压,使悬空车辆驶出。操作中应时刻注意车辆的细微晃动,以防万一。

## 4. 侧翻

车辆半侧翻时,可利用木杠,同时在另一侧用绳索牵拉,使车身端正。如果车身十分沉重,也可用千斤顶在侧翻的一侧顶抬,当千斤顶顶住车身升起一点后,用砖、石、木等物塞垫,然后再用千斤顶顶住车身,再用物体塞垫,如此反复,直到可用其他方法放正车身为止。



## 5. 制动失效

如果是下坡制动失效而且又不能利用汽车本身的机构控制车速时,驾驶员应果断地利用天然障碍物,给车辆造成阻力,以消耗汽车的动能,必要时可把汽车靠向路旁的岩石或大树,利用天然障碍物达到停车脱险的目的。如果没有合适的障碍物,紧急情况时可使车厢的一侧向山边靠拢撞擦,强制车辆减速直到停车。如果是平路脚制动失效,应迅速使用手制动,并迅速换入低速挡,把住方向盘靠路边停车。夜间要打开尾灯和示宽灯,以引起后车注意。这里要注意的是,若不是紧急情况,手制动不可一次拉紧不放,也不可拉得太慢。因为一下拉紧容易使手制动抱死,很可能损坏传动机件,拉得太慢,制动又不迅速,又易使制动蹄片过热而烧蚀。

## 6. 轮胎爆裂

在汽车行驶中,轮胎发生爆裂之前,一般不容易发现,只是在行驶中发生爆裂声,随之



出现偏行现象时才发现。前轮爆裂往往导致急剧偏行,容易造成撞车、掉沟以至于翻车事故。

轮胎爆裂的原因是多种多样的,如气压不足易使轮胎侧壁弯曲折断而发生爆裂;气压过高或者汽车超载时,就可使轮胎的缺陷处(如以前损伤的部位)发生爆裂,在天气炎热的夏天或长时间行驶时,这种情况就比较多见。其他一些情况的爆裂是因为锐利的石头和其他物品刺破轮胎而引起的。

行驶途中如轮胎突然爆裂,不要惊慌,只要双手紧握方向盘,仍然可以控制车辆。如果是后面的车轮的轮胎爆裂,汽车的尾部就会摇摆不定,颠簸不已。只要驾驶人员保持镇定,用双手紧握方向盘,通常都可以使汽车保持直线行驶。此外,最好反复一下一下地踩制动踏板,这样可以把汽车的重心前移,使完好的前轮胎受力,减轻爆裂的后轮胎所承受的负荷。同时要注意不要过分地踩制动踏板。

如果爆裂的是前面的轮胎,情形就严重得多,因为这样会大大地影响驾驶人员对方向盘的控制。遇到这种情况应该尽可能地轻踩制动踏板,以免车头部分承受太大的应力,因为爆裂的前轮会不平稳地滚转,甚至可能脱离轮圈。双手紧握方向盘,如果汽车大幅度偏左或偏右时,也可以立即矫正。

### 7. 行车中前风挡玻璃破裂

当车辆在高速行驶时,前面车辆的后轮扬起飞石,或者从前面载运砂石货车掉落的碎石,可能把尾随车辆的挡风玻璃击破,这时会造成视线变得模糊不清,前方的视野几乎完全受阻。在刚刚翻修的公路上,这样的情况更容易发生,所以,在这样的路面上行车时要尽量低速,并且拉开与前车的距离。

如果在行车过程中遇到挡风玻璃突然破碎这种紧急情况,必须降低车速,并尽快驶离车道;同时保持镇定,不要突然转动方向盘,或过分地用力制动。如果一直在全神贯注开车,可根据破碎前的路面情况和交通情况适当地减速后,把破裂的玻璃用硬物击穿,然后制动。如果情况十分紧急但在车内又找不到可以击穿碎玻璃的硬物,可以把玻璃用拳击穿,挥拳时前臂要伸直,不要弯曲手腕,这样快速地重重一击,手部将不至于被割伤。把车停至路旁



后,要将破碎的挡风玻璃完全敲下来再继续行驶,以保证驾驶员四周有良好的视野。

在没有前挡风的情况下继续行驶时,要把所有的车窗都关紧才可开车,当车内的空气开始“颤动”,即表示车内外的气压相等,这时驾驶员不必担忧,可以放心开车。但注意不要加快速度,否则,车内气压太高,可能把后窗玻璃压飞脱。

## 8. 汽车侧滑

汽车在行驶中产生侧滑的原因很多,主要有以下一些情况:汽车在附着力很小的冰面、泥泞路面行驶;采取紧急制动,突然加速、减速或者猛打方向时;在弯道、坡道、不平整路面或者超过路拱速度太快时;汽车前后轮制动不均匀,轮胎气压不符合规定,轮胎花纹磨平时;在湿滑路面行车,前后轮制动间隙不一致,前边制动轻,后边制动重时等。处理汽车侧滑现象首先要分析由什么原因造成,如果是制动造成的侧滑,应立即停止制动,减小油门,同时把方向盘转向侧滑的一侧,打方向时不能过急或持续时间过长,否则车辆可能向相反的方向滑动。因为停止了制动,使车轮解除了抱死状态,这样就使横向附着力情况得到改善。朝着侧滑方向转动方向盘使汽车的转弯半径增大,减小了离心力。汽车回正以后要平稳地把方向盘转到原来的位置。

在侧滑时尽量不要使用制动,并且要使离合器保持接合状态,用发动机制动减速。为了防止侧滑,车速必须放慢,根据路面的条件不能超过规定的行车速度。在溜滑路面行驶时每个起动、停车、转弯都必须缓慢,这样可以减少侧滑。使用制动时要采用点刹车,避免一脚将车刹死。

# 第二部分

## 特殊路况驾驶技术



# 第一章

## 泥泞路驾驶技巧

在市区内驾车，晴朗的天气当然比较多，道路的状况也就会相当不错，除非人为因素外，平坦且宽敞的行车道，还是让人心情舒畅的。如遇雨雪天气，在城市大部分道路，路况也不至于糟糕得无法驾驶。但也有不少道路变得泥泞不堪，尤其是一些土路，很容易形成一个个陷阱，车辆走上去后，就很难出得来。这种情况一般在未改造的老城区或郊外比较常见。所以每一位驾驶员，特别是新手都应掌握一些如何顺利通过泥泞路的驾驶技巧，以免在遇到这种情况时束手无策。

在泥泞路上行驶，车轮阻力在增大，而附着力减小，容易发生空转和侧滑。遇到较深的坑坑洼洼时，车辆不仅容易底盘被托，而且有时还会使车轮陷入泥泞中而不能出来，因此，在行驶中尽量选择路面平坦、坚硬、泥泞浅的地方行驶。实在无法避过，那就须掌握几手驾驶高招。

### 一、城市中的泥泞路

(1) 泥泞路面行驶尽量不换挡。当车陷入泥泞路面后，大多数驾驶员是想通过猛踩油门来提高车速通过，其实这样更不容易通过泥泞路面。这是因为发动机的扭矩变化是一条曲线，随着转速的提高扭矩呈上升趋势，但当到了一定转速后，扭矩随着车速的提高而降低。因此，泥泞路面反而要中低速行驶，这样发动机可以输出更大的扭矩。另外，在泥泞路中行驶，忌讳换挡。当踩下离合踏板时，由于阻力太大，车辆很可能会停下，而一旦在泥泞路中



停下，车辆再启动就比较难了。

(2)如有必要，可适当降低轮胎气压通过泥泞路面。当两侧车轮都打滑，整个车辆陷在泥泞路面后可以用自带的千斤顶把车辆撬起，在车轮下垫上木板石块之类的物品，再试着启动车辆。在没有千斤顶的情况下，最好的自救办法就是给打滑车胎放气。这样，胎压减小的车胎变得更为扁平，车辆与地面的摩擦力加大，再慢慢踩油门，这时原本打滑的车轮就可能不会再空转。车辆慢慢起动后，要一气呵成地冲出泥泞路段。

(3)当发现有一侧轮胎在泥泞路中打滑时，轻拉手制动并加大油门。因为拉了手制动，一边打滑的轮胎就会停止空转，而另一边的车轮因油门加大的缘故增加了驱动力，这就有可能驶出泥泞路了。

(4)在城市泥泞路行驶中，如果没有陷入泥泞坑的危险时，也不要加速通过，一是因为在行驶中如果出现紧急情况，急刹车时，车辆由于轮胎摩擦力减小，会急剧侧滑或甩尾；二是城市内道路行人和非机动车辆很多，较快的车辆会使泥浆溅起，同时行人或其他车辆为躲避溅起的泥浆，很容易发生交通事故。

## 二、自驾游的泥泞路

自驾游成了许多人的热门话题，越来越多人喜欢在休假的时候驾着爱车驰骋在路上，享受一路的无限风光。可是上路前还应该考虑到的是，沿路也许会遇上各种特殊的路况，那时候该如何应付是一个很重要的问题。例如我们这部分提到的泥泞路，这在出门旅游中是经常遇到的，你做好准备了吗？

在野外的泥泞路要比城市中的泥泞路复杂得多。首先，城市中的泥泞路一般不会陷入其中而有很大危险；其次，由于城市中有很多车辆，万一通过努力失败，会有其他车辆给予帮助。而在野外则不同。在野外路遇泥泞路，驾驶员不仅要考虑如何应用驾驶技术，还要仔细观察路面的通过性和周围的情况，盲目行驶是造成更大危险的重要原因。

要通过一段泥泞路面一般有三种基本的方法：让车沉降到泥泞中至车轮抓住泥泞底部



## 第二部分 特殊路况驾驶技术 123

的硬地；降低胎压，尽可能地使车浮在泥泞表面；用绞盘将车拖过去。问题在于，泥泞可能是异常黏稠的，又湿又滑，深不及底，或者只是硬地面上薄薄的一层。不同的泥泞路段需要用完全不同的技术。在制定旅行计划时不可能针对所有的可能性来准备。

### 1. 在遇到泥泞路段时应该先停住车，然后下车走近观察

首先要用木棍探查泥泞有多深。如果你在泥泞下7~8寸仍未探到硬地，那么就应该考虑给车胎放气浮在表面通过。但在这么做之前，你必须需要解决的问题是：泥浆是否足够黏稠可以承载车的重量？你的车胎是否足够宽可以让车浮在泥浆的表面？你的车是否装了过多的东西难以浮在表面？如果是正常尺寸的轮胎，装载很多物品的车辆或泥浆又稀又深不可测，那么就立即掉头选择其他道路，千万不要去冒险尝试通过。除非是森林中的泥沼，否则你将不可能找到合适的绞盘牵引固定点；如果你的车陷入深及车门把手的泥泞，要用绞盘将车拖出来也是不可能的。

再则，你可以通过在泥泞中短距离行走并观察足迹的变化来获知泥泞是否足够黏稠能承受车重。你留下的脚印如果保持不变，说明泥浆足够黏稠可支撑人的重量；如果脚印周围的泥不断涌入并将脚印填平，则说明这是能将车吸至没顶的稀泥。

如果泥浆黏稠度足以能够承受车的重量，你还需要考虑你的车胎是否合适。黏稠的泥会塞满胎纹，使轮胎失去抓地能力。

### 2. 要让车能通过黏稠的泥泞，你还需要一副有开槽胎面的轮胎

泥地胎或雪地胎胎面上的突脊叫胎纹，泥地胎的胎纹间要有更大的间隔，这样在轮胎转动时可以将泥甩出去，使胎面不被泥浆糊住以维持抓地能力。假如使用普通的全地形轮胎或雪地胎，你的车就可能难以应付黏稠的泥浆。如果泥浆很稠可以承载你的车，而你的车轮又能对付这种路面，而且在车上载重不大的情况下，你就可以给轮胎放气降低胎压后通过。

在泥浆下几英寸为硬地的情况下，你最好使用窄胎以正常的胎压或甚至比正常胎压大的胎压通过，让轮胎能沉入泥泞中接触到硬地，这样轮胎会很好地抓地。同时，你还需要在胎



纹间有空间，以使轮胎转动时能将泥甩掉。

如果你没有专门的泥地胎，就利用防滑链来通过泥泞路段，当然前提是泥泞下应该有较硬的地面。可以买带有更宽、更重链扣的专用泥地防滑链，如果没有，雪地防滑链也同样好用。将防滑链装在四个轮胎上。要确保防滑链拉紧，一定要注意，不要在降低了胎压的轮胎上使用。驾驶中应该避免让车轮空转，这在使用防滑链时尤其要避免。上了防滑链的车轮空转比不上防滑链的车轮对地面的破坏更大。此外，空转车轮上的防滑链也可能会使你的车辆受损，但如果小心使用，防滑链在泥泞、有车辙的路上会非常有帮助。

“不要让车轮空转”的法则也有一个例外。在雪地或泥泞路面，胎纹间的空隙会被填满，使轮胎的胎面像赛车的光面胎一样，从而失去抓地能力。有意识地使车轮空转是必要的，可以甩掉胎面上的泥，使轮胎重新获得附着力。操作的技巧是要限制过度空转而使车轮刨入软地中。

### 3. 可以用绞盘将车拖过泥泞的狭窄地段

假如泥不是太深而且你能在泥泞的另一端找到固定点的话，就可以使用这种方法。如果有另一辆更轻的车并且轮胎更适合在泥泞中行驶，就可以先开过泥泞到对面的硬地上，你就能将绞盘钩在那辆车上。一定要将作为固定点的车的车轮塞住，你可能还需要将那辆车固定在树或巨石上以使车稳固不动。如果两车均有绞盘，就两个绞盘都用。用绞盘将车拖过泥泞对绞盘的损耗是最大的，所以你需要用你能运用的所有帮助。

### 4. 起步时要有足够的动力

一切准备好后车辆起步时，要根据泥泞路的情况，正确地选用挡位和运用油门，只要能够使汽车起步即可。切不可油门过大，以防驱动轮打滑。如果驱动轮打滑不能起步，应挂上倒挡后退少许，再重新起步或直接采取防滑措施（驱动轮下垫上碎石、树枝等物），将汽车开出。



### 5. 有车辙的地方走车辙

在泥泞路上，应认真选择路面的中央或泥泞浅、滑度小、路面较干燥、平坦、坚硬的地方。还有一个简单易行的方法，就是有车辙的地方应该走车辙，不要怕脏、怕陷，车辙过深时，可以垫一下。行驶时车速不要太快，换挡位应提前进行，换挡动作要平稳快捷。

### 6. 出现侧滑时应及时修正

当在泥泞中行驶的车辆发生侧滑时，尽量不使用制动。如果使用了制动，应立即放开并稍微加一点油，同时把方向盘向侧滑方向打，使侧滑消除后，再驶入正常路线。如果修正不了侧滑，应迅速制动停车。必须使用制动时，应采取“点刹”的方式制动。决不能使用急刹车和急打方向的方法来摆脱侧滑的险情。

### 7. 在泥泞路中转弯应十分小心

在泥泞路上转弯时，车速一定要慢，方向盘的回转动作要均匀和缓，不能急打方向，否则会加剧侧滑的危险。需要靠边时应提前减速，慢打方向从中间驶向路边。在转弯时，应尽可能避免使用紧急制动，以防出现侧滑事故。

### 8. 通过泥泞路后应注意的问题

通过黏稠的泥泞路段回到正常行驶状态时，应该意识到泥浆会变干，并且会不均匀地粘在传动轴与轮圈上，这样会使运动着的部件严重地失去平衡。假如你不停车解决该问题，就可能损坏轮圈、轮胎或传动轴。这种情况更可能发生在你不能趁泥浆还湿的时候开得足够快，以甩掉运动部件上的泥的情况下，比如在穿过湿地不久就停下来宿营过夜。

从泥泞中出来后，应行驶几公里后停车检查传动轴与轮圈，确保在这些部位没有潜在危险的干泥块。如果有泥块，趁泥块仍然是湿的时候刮下来，不然等泥变干了就只能用锤子或撬棍才能敲下来。

在海滩或泥泞中开了一天的车之后要彻底清洗车辆。潮湿的泥和沙遍布车身，会吸收湿气，使其贴在车底及轮框的金属板上腐蚀金属。要用水冲洗车下表面及引擎室。海滩上的沙



还含盐，更具腐蚀性，要尽快将其洗掉。

要保护昂贵的引擎及传动机构仅仅用水冲洗是不够的，在车接触咸水或沙时更是如此。要最大限度地保护你的车，你就应该卸下轮胎清理刹车，否则沙和泥会划坏刹车盘或鼓；还要更换机油及分动箱、变速箱与差速器的润滑油，更换空滤。如果轮毂总成密封不好而进水，你还必须将其拆开重装。

## 9. 从泥泞中脱困境的方法

假如你的车陷在泥泞中，你可以尝试前后挪动使车开出来。迅速切换前进挡与倒挡，在有节奏的前进、后退中逐渐积累车的动能，自动变速箱的车在前后挪动时容易些，倒挡带同步器的手动挡车也会容易些。

如果前后挪动不管用，泥浆的吸力会噤住车轮，这时需要挖开轮胎两侧的淤泥消除泥浆的吸力。如果泥浆下面没有硬地，就要降低胎压，如果有必要，需要使轮胎稍微空转片刻以甩掉胎面的泥。如果降低胎压还开不出来，你就只有放出绞盘线了。如果你在驶入泥浆之前就预料到会使用绞盘，要先用一块防水布或帆布罩住绞盘，别让泥浆糊到绞盘上，这样即使前保险杠浸在泥泞中也很容易找到绞盘线和控制器。

如果天气很冷，不要忘了冰冻的湿地在早上可以支撑车辆，而到温暖的下午，当你在回程的路上经过同一块湿地时，你的车可能会陷到门把手处。要预先有准备，冰冻的、结壳的雪也一样：在清晨坚硬，在下午变软。

总之，路遇泥泞路一定需要小心、耐心和信心。现在很多朋友特别喜欢越野出游，这对于提高驾驶技术是十分有好处的，但在进行越野驾驶之前，一定要有足够的准备，更不能强行通过任何有危险的路段，没有把握或危险程度太大时，学会果断放弃，另行他路。如果需要救援的话，应该给出明确的信号，而且应该让每个人都知道你正在做什么。



## 第二章

# 沙石路驾驶技巧

关于特殊路段和特殊天气的驾驶技术,对于新手来说更是一道十分难过的技术关。然而作为一名合格的驾驶员,就必须成为一个全天候的驾驶者。所以我们将这方面的驾驶技术与技巧作为独立的一个方面进行讲解。

城市道路虽然拥堵,但宽敞又平坦,开惯了这样道路的驾驶员,驾驶技巧难免单一。当驾着爱车远离喧嚣的城市,追寻无限美好的自然风光时,我们这些跑惯了平坦柏油路的朋友们,难免会在看到坑坑洼洼或泥泞不堪的非常路面时茫然失措。那么,非常路面如何行车?相信我们的非常路面的非常经验与技巧,可带你从容应对各种路况。



### 一、城市中的沙石路

由颗粒细碎的沙石组成的松软沙石路,驾车的朋友们还是有可能碰到的。由于沙子结构松散,其附着系数很小,汽车在上面行驶相对困难。因此,通过沙地时,应认真准备、谨慎通过。

在城市,真正的沙石路并不多,除非是到遥远的沙漠地带。但要仔细地观察,还是不少,城市里飞驰而过的黄沙车,经常会不小心在马路上掉下一大堆散沙,遇到这样的路面,



驾驶员需格外警惕，不要让车辆打滑而出意外。

那么在城市中遇到这样的情况该如何驾驶呢？

城市中人为形成的“沙石路”通常驾驶员是很难预料到的，但如遇到，还需要冷静，除了不能急刹车，还须握稳方向盘，使车辆平稳地驶过。如果车辆在松软的沙地上停车时，起步时尽可能避免车轮空转。出现空转现象时，可用高一挡位进行起步（如2挡起步），起步后要逐渐加速。在通过沙地时，要把稳方向盘，决不能急转弯。如果需要转弯，转弯的半径一定要大一些，慢打方向盘，避免前轮受阻，突然增大滚动阻力，而使驱动轮空转造成陷车。同时保持直线、均速、中速行驶，不要换挡。必须换挡时，动作要快，保证车轮要足够慢。如果沙地距离较短，应以较高的车速一气通过。



由于在城市中即使出现“沙石路”，路段也不会很长，驾驶员只要不大意，认真按照我们上面所说的操作方法去做，会很快通过。

## 二、自驾游中的沙石路

自驾游中遇到沙石路的可能性很大，沙漠、沙滩等特殊地段既是风光无限，又是驾驶环境恶劣。所以每一个驾驶员应很好掌握沙石路驾驶技巧，这样不仅增加旅游乐趣，也可增加越野驾驶乐趣。

在沙地或厚厚的沙土中行使时，在所能触及的范围内不可能会有硬地面。在这种情况下最好使用宽胎、降低胎压并减轻车重。常规的全地形胎只要放掉些气就会非常有用，但如果你打算经常在海滩上行驶，就应该考虑购买一套超宽胎。

（1）沙滩。当沙滩是湿的时候情况会反过来。通常在涨潮线以下的湿沙会更硬实，因为被潮水冲击压紧的缘故，可以比松软的沙更好地支持车的重量。但有时在被拍紧的表面下的沙层会含有大量的水，车一旦陷下去便会像压在流沙上一样。沙滩表面不能支撑千





## 第二部分 特殊路况驾驶技术 129

斤顶,而且也没有什么好的固定点可用绞盘,别的车又不能开过来拖你,所以如果你陷在这样的沙中真的会非常糟糕,如果这时还在涨潮,你也许就只能跟你的爱车说再见了。

(2)湖床。在干枯的湖床上行驶也可能会遇到类似的情况。车可能压破看上去很硬的表层硬壳而掉到深不可测的淤泥中。如果是稀泥浆就会非常危险,泥浆会迅速将车吞噬;较稠的泥浆可能还能支撑车到救援的到来,但又有谁可以帮你呢?你的车陷在湖床中央,绞盘是够不到的,也没有任何车愿意冒险开进来救你。如果泥浆很稠,可以尝试用千斤顶与防滑板进行解救。将车退回到更坚固的硬表处。如果这一努力失败,你只能向有重型装备的专业打捞公司寻求救援了,这种救援的费用非常昂贵。最好是与别的车一起旅行,并且在你要探寻新的地域时千万不要跑出同行车绞盘所及的范围。



### 1. 保持在较硬的表面上行驶

在较深的泥泞或沙地中行驶的关键是要降低胎压,在车进入泥或沙地之前从轮胎中放掉



些气。这样做有几个目的,轮胎底面会变平,使胎表压强增加2~3倍,使轮胎不会沉到沙或泥中,轮胎就会有较好的抓地性使车前进。降低胎压还可以使轮圈与轮胎的直径变得小些,发动机能更轻易地通过传动系使车前进,因为较小的车轮就像小的驱动齿轮一样,比大的更有机作用力上的优势。这就好像当你蹬着21速的

自行车上山时,将前齿轮调到最小的链轮齿上会更省力,使你的腿作用在链条上的杠杆加长。对车而言,车轮变小会增加轮胎作用在地面上的“总前进力”。

### 2. 多放些气

应该给轮胎放多少气呢?这需要取决于你所开的是什么车,用的是什么轮胎等。如何才能知道你的车胎压多少最好呢?你需要在去沙滩或湿地之间做点试验,测量一下要放出多少



气才能使你的车轮高度降低 25%，只有原来高度的 75%。测量轮圈下沿到地面间的距离，将测量数字记在表格中或作图纸上；然后放气，再测量高度，将高度与压力记录下来；重复同样的步骤再放气、测量、记录，然后再重复……记住，你需要测到该高度的 75% 为止。你会发现一个奇怪的事，只有当胎压到了曲线的较低点时，轮胎的高度才会迅速降低。



在多数情况下，将胎压降到 75% 左右就足够了，增加的附着力足以让你应付松软的地面。

将胎压降得如此低是需要胆量的，但回报也是丰厚的，因为这样你陷入松软地面中的机会就非常小。要有最好的通过性，四个轮胎必须有相同的胎压。

### 3. 减轻车重

胎压降得很低时，假定你的车没有满载，车将能很好地在松软地面的表面行驶。如果你的目的是在海边沙滩上兜风，最好开 Jeep 或微型 SUV。它们比普通家庭轿车或大型 SUV 更容易在沙滩上行驶。但在崎岖不平的乡村时，要通过泥泞、沙地或松软的淤泥路段时，你最好驾驶大型 SUV 车。驾驶满载的大型 SUV 通过较短的泥泞或沙地路段时，最好从车上卸下部分货物，自己往返几趟把东西搬过去，使车尽可能地轻。

### 4. 注意保护你的轮圈

降低胎压的轮胎比气压充足的轮胎更容易爬上障碍物，可以更好地紧贴障碍物获得较好的抓地性。你可以降低胎压去爬岩石，但必须留神两件事。一是超软的轮胎不能保护轮圈，当车在岩石上倾斜、颠簸时会有轮圈扭曲的危险；二是降低胎压后轮胎的侧壁也更容易损坏。同样的道理，胎压降低的轮胎在顶到埋于沙地或泥泞中的岩石或树干时也会使轮圈受损。

降低胎压的主要危险是损坏轮圈；另一危险在于轮胎会从轮圈上扭曲脱落。充气不足的



## 第二部分 特殊路况驾驶技术 131

轮胎容易从轮圈上脱离下来,即使有轮圈锁环也会如此。所以要遵循的原则是缓行、避免突然转向或侧滑。轮胎越大,降低胎压后就更容易从轮圈上脱落,15英寸的胎就比16英寸的胎要更安全。

### 5. 充气恢复正常胎压

从松软的沙石路面开出来后应立即充气恢复到正常胎压。气压不足的轮胎会产生大量的热量,在公路上行驶轮胎支持不了多长时间。这里提醒你的是,在你给轮胎放气之前,你应该想好给轮胎重新充气的办法。在你去越野时要携带一台好的空气压缩机。如果你开的是悍马,车上会有车载空气压缩机及一个装在仪表板上的开关,在座位上就可以用开关控制放气及充气。

理想的胎压在公路上行驶时可以使轮胎的磨损均匀。如果胎压过高,胎面的中央部分就会鼓出来接触路面,会比胎面的两边磨损更快;胎压不足时则情况相反——胎面的内、外侧磨损更快。用粉笔在轮胎胎面的一侧到另一侧间画条线就可以看到轮胎磨损的情况,将车开一段路,然后检查粉笔线,如果线的中央部分被磨掉,就说明胎压过高;如果胎面两侧的线被磨掉,就说明胎压不足。只有胎压合适时,粉笔线才会均匀地消失。

### 6. 保持均匀车速,不要急刹车,转向要逐渐进行

在沙石路中驾车的其他原则是保持车速,避免制动与停车。一旦车冲起来,就要保持速度、平顺而稳定地前进。需要停车时,让车自己慢慢地停止。在松软的地面上行驶时,车辆减速会非常快,这一点一定多加注意。

(1) 如果踩刹车,特别在沙石地中时会在轮胎前推出一堆沙,这样重新起步时就必须从轮胎前沙堆上爬过去。

(2) 在沙地或其他松软路面上爬坡时,千万不要停车,否则要重新起步会非常困难。在要停车前可以试着转向使车头向下坡方向,这样要重新起步就会容易得多。





(3)一旦车开动起来就要尽可能保持直线行驶。前轮转向会增加车的阻力,可能会导致失去附着力而陷车。

(4)在沙地中行驶时不要沿前车留下轨迹行进。头车已将沙表面的硬壳压破,如果你跟随车轮会陷入更深的沙中。

(5)要对所要行驶的地面有良好的感觉,用足够的动力使车前进,但动力也不能太大,否则车轮会空转。无论在泥泞还是沙地中,空转的车轮很快会刨得很深。如果车是手动变速,应



该将变速箱挡位挂在2挡或3挡,避免扭矩过大,也就是避免车轮空转。使用高速可以使车起步后能有冲力,这种冲力是让车保持在表面行驶的关键。

(6)如果车是自动变速箱,那么你在起步时只能用最低挡,但也有少数的车型可以将低挡位锁住不用。注意,低挡位会产生过大的驱动力,使车轮空转。

(7)假如无论你怎么小心地踩油门车轮都空转,那么同时用左脚轻踩刹车有时会有所帮助,刹车能阻滞空转的车轮,而把扭矩传送到有附着力的车轮上以帮你脱困;也可以用一点驻车制动,这也会有用,特别是在使用限滑差速器的时候。

(8)如果你对汽车机械构造有一定了解,你可以爬到车底断开有附着力的车轮的驻车制动线,然后轻踩油门、用驻车制动刹住空转的车轮,将更大的扭矩传送到仍有附着力的车轮。

### 7. 从沙中脱困

(1)当车轮挠进沙中而陷在沙地时,不要再让车轮空转,先停下来,搞清楚应该原路退回还是往前开到硬地上。让车上的人都下来以尽可能减轻车的重量。从车上下来的人还要一起推车,但你先不必跟他们说明这点。

有人建议可以前后挪动将车开出来,但在沙地这招并不管用,除非表面不深处有硬地。

(2)假如车辆陷在干燥的沙中,如果附近有水可以将沙浇湿。湿沙会比干而松的沙紧密,有更好的附着力。将四个车轮周围及将要行驶的路线上的沙浇湿。一旦车走起来就要让车保持行进。



## 第二部分 特殊路况驾驶技术 133

(3) 如果附近没有水,就需要拿出千斤顶来。千斤顶直接放在沙上会沉下去,因此要将千斤顶地座放在一块专门用于此目的的板上。将车轮顶起后,在轮下放入摩擦力好的东西,如木板或铝制防沙板就很好,用一条厚地毯也行。无论你选用什么类型的摩擦板,都要将轮胎放下压在板上,然后进行另一个车轮的处理。如果陷得很深,就需要在所有四个车轮下放摩擦板。

(4) 现在是该让乘车人推车的时候了,在你将车开出沙坑的时候,让他们使劲推。推车人不要位于摩擦板的后方,以防车轮空转将摩擦板向后挠出来伤人。如果车再次陷住,你只能重复上述过程多次直至车开到硬地上。一旦车前进了,不要停车,先将车开出松软地带再回来撤出摩擦板。在车开出沙坑之前,要先放件夹克或T恤在摩擦板旁边的地上,标记出摩擦板的位置以便回来找,因为车的重量会将它们埋入沙中。

在沙石地中驾车乐趣无穷,也具有挑战性,但如果你对保养不是非常注意的话,你的车就开不了多久。迅速洗掉腐蚀性的盐和沙,保持机油与润滑油的清洁是关键。

总之,虽然沙石路段比正常城市路段不容易行驶,但并不是说有很高的驾驶技术要求,只要认真思考,牢固掌握驾驶基本功,还是比较容易掌握的。一定要记住,不能开得太快,因为沙石会降低轮胎摩擦系数,造成抓地力不足,导致失控打滑。所以,放慢车速最有保障,同时应尽量避免急加速、急减速、急回转与大转弯。此外,如果成队出行,请注意和前车保持安全距离,以免被前车轮胎卷起的风沙模糊了视线,甚至被砂石击中。



## 第三章

# 涉水驾驶技巧

水是车辆的大敌，这是每一个驾驶员都应知道的基本知识，所以这也决定了作为一名合格的驾驶员在驾驶车辆时，必须掌握如何避免水进入车辆的技术和技巧。尤其是驾驶新手，驾校中根本不可能学到这类知识，有的驾校在雨天或因某种原因教练场积水时，就停止练习。这也就造成大雨过后，积水路段中车辆熄火现象越来越多的原因。不过，涉水驾车的技术并不复杂，多加留心基本要领，细心揣摩，是不难掌握的。



### 一、城市道路中涉水驾驶

在城市中驾驶车辆遇到的特殊情况最多的可能就是涉水行车了。在车辆进入水中之前，一定要注意观察水的深度和覆盖面的大小，其他车辆行驶情况等。特别是要掌握下列要点。

#### 1. 车辆的状况

车辆涉水应在发动机运转正常、转向和制动机构灵活可靠的情况下进行。尤其是发动机的低转数时的动力一定要有保证，应将车辆开到水边，打开引擎盖进行仔细检查。所有的电器连线要保证密封，不要使水对其侵湿。若轮胎和制动鼓温度较高时，应稍休息一会，待其适当冷却后再下水。



### 2. 弄清周围情况

检查水的深度是十分关键的,千万不可盲目涉水。看一看水中是否正在有车辆通过,如果前面的车辆很顺利地通过积水路段,说明水的深度是允许车辆通过的;如果有车辆停在水中,一定要小心,要弄清是由于水太深造成车辆的抛锚,还是由于驾驶员驾驶技术的原因。另外,水的深度要是超过车辆排气管的高度,最好不要涉水;如果水的深度与排气管的高度齐平或低于排气管的高度,还是可以涉水的。



### 3. 涉水中的驾驶

涉水时,应挂低速挡,使车辆从水边平稳地驶入水中,以免水花溅起。在行驶中要保持发动机有足够的动力,避免中途停车、换挡和急打方向。眼睛要看准固定目标,不可注视流水,以免扰乱视觉,使方向失误。

### 4. 注意涉水距离

多车涉水时,不要离前车很近下水,待前车驶出一段安全距离后,后车才能下水,防止前车因故停车,迫使后车也停在水中。这样不仅你的车辆有进水的危险,也会造成水中堵车的困难局面。

### 5. 车辆涉水后应注意的问题



车辆涉水后,应驶离水边,选择空旷地点停车,擦干电器的受潮部分,注意清除散热器及车身上的漂流物、轮胎间的嵌石以及底盘上的水草杂物等。启动发动机,让发动机升到正常温度,烘干发动机的潮气和水珠。检查后,确认汽车技术状况完好,再低速行驶一段路程,并轻踏几次制动踏板,让制动蹄片与制动鼓发生摩擦,使附着的水分受热蒸发,待制动效能恢



复后，再转入正常行驶。

## 二、自驾游中涉水驾驶

在自驾游野外驾驶中遇到溪流、水坑、池塘等需要涉水的情况也会经常出现，这时候你就应具备一些涉水技术。否则，不但给你的旅游活动增加烦恼，而且会给车辆造成巨大损失。由于城市的路况与野外有着很大的不同，当遇到需要涉水时，除了应具备上述城市中涉水基本技术外，还应注意以下事项。

### 1. 一定要探查水的深度

城市中遇到积水路段由于有其他车辆或行人作参照，你可从远处断定积水的深度，但在野外则很难做到这一点。如果你要跨过溪流、池塘或洪水区域，假如你不知道水有多深，就应该先徒步涉水。如果你没带防水裤，只有咬着牙跋涉过去，除非你能说服车上的其他人替你做事。但在检测深度时将身上弄湿也比从在溪流中熄火、进水的车中爬出来要强。水流过急难以安全跋涉的溪流要驾车通过也是不可能的。湍急的水流可能会将沉重的车冲向下游的深水中，车会在水中熄火或倾覆。

要确信溪流的底部是足够硬实可以承受车的重量，在要通过的水底没有任何陡坎或大坑。搜寻水底以确保没有会使车颠簸进水而熄火的大石头。水流较急的河床会比较坚硬，因为湍急的水流带走了泥浆。流速较慢的溪流会让黏软的东西沉积在河床上，特别是当湍急且较浅的溪流到了更宽、更深的河床时更是如此。如果你能从水流湍急的地方过河，溪流就会比较浅，河床也会更坚硬。



在驾车通过水深超过车门下沿的溪流或河流时，不要忘记你会失去附着力，因为车体会在水中浮起，使车压在河床上产生附着力的有效重量会变小。假如你必须将车开上对面湿滑的堤岸，那就会有麻烦。如果你预料到在将车开到对岸时会有麻烦，那么你应该先将绞盘



准备好。

### 2.对自己驾驶的车辆有足够的了解

首先,你必须清楚自己驾驶的车辆的**最大涉水深度**。必须知道这些问题的答案:进气口及**差速器、分动箱和变速箱的通风口**离地面有多高?分电器与其他点火组件的位置有多高?如果车在前座下面还有**电脑**的话,当水深超过车门下沿时**电脑**会怎样?火花塞、电线与其他点火系统部件的密封如何?



一般来说,发动机进气口应该离水面至少70~90厘米,如果在外出时,安装了**涉水器**那就太好了,或者你也可以自己用PVC管自己做一个

有个性的也可以。将进气口转向车尾方向以减少**进水**的可能性。将差速器、分动箱和变速箱的通风管加长;将**电脑**重新安装在尽可能高的位置(最好让有经验的修理工来安装)。

再则,一定要保护好车辆的点火系统。你可以喷一层**硅树脂层**在点火线和火花塞线上使其不受潮。如果在驾车涉过溪流时供电系统被打湿,应该用**除湿的喷剂**将其弄干,这种除湿喷剂可在汽车配件商店买到。

### 3.使车保持前进状态,但不可太快

一旦车开入水中就应该让车保持前进,要用恒定的速度行驶,但不要开得太快。在车头推起小浪会如船前进时在船首周围形成的波浪一样,可以使水不会进到引擎室。但是,如果车开得太快,水波浪就会将散热器向后推向风扇,并可能会同时损坏这两个部件。太高的车速还会使水进到风扇处,风扇就会将水溅入整个引擎室。假如你料到水深及保险杠或更深,在入水前最好拆下**风扇皮带**,避免把水溅到引擎室内。





你还可以在车开下水之前,在车前用防水布或帆布做一个帘,把水挡在引擎室外。打开发动机舱盖,将防水布的边沿塞进前风挡下的机舱盖的缝中,关上机舱盖压住防水布边沿。或者也可以将防水布的两个角绑在两边的后视镜上,然后将防水布罩在机舱盖、进气格栅及绞盘上,并延伸到车底15~20厘米处,将布的两个角较松地绑在车底的某个部位,这样就不会被前轮挂住。当你驾车在水中匀速前进时,防水布可以将水挡在引擎室外。

#### 4. 以一定的角度驶过水流

如果可能的话,要预先确定好在水中的行驶路线,与水流保持一定的角度通过。这意味着车与水流冲击力的接触面越小,车被冲到下游的可能性就越小。如果水流不是非常急,可以让车头稍朝上游方向通过,这样会在车头形成推水浪,以部分抵消水流将车冲向下游脱离行车路线的趋势。如果水流非常急,你就需要将车头稍向下游方,减小水流冲进发动机舱的机会。

#### 5. 用绞盘使车通过湍急的水流

湍急的水流通常会形成极不稳定的河床。当你徒步跋涉在湍急的水流中时,要观察河床的情况。如果河床似乎在随水流移动,你的车也会被带向下游,这种情况下就千万不要冒险尝试,应该用绞盘把车拖过去。

方法是,将绞盘拖钩拉到对岸找一固定点钩好。如果绞盘线不够长,可以用D型吊耳接上二三根拖车带使绞盘线延长。用粗绳或钢缆将车尾系在车辆所在一侧的岸边会更安全,可以避免车被冲向下游被顶在河床的岩石上或掉进深坑。保持对车尾的控制可以使车停留在你选择的路线中。留在车后的人在绞盘拖车的同时逐渐放出缆绳。

一定要记住,如果车陷在溪流中,而绞盘又在水面下,绞盘可能就不能运转,也就不可能将车拖出来。水深过保险杠时,千万别指望绞盘。当车在深及保险杠的溪流中时要尽可能快地使绞盘电机运转,绞盘产生的热量可以不让湿气进入电机。

如果你打算涉过高山上奔流而下的溪流,应该考虑将你的计划推迟到第二天的清晨,因



## 第二部分 特殊路况驾驶技术 139

为夜晚的低温会阻止高海拔线上的雪的融化，使奔腾的溪流变成涓涓细流。

如果车被泡在水流湍急的河流或溪流中间，那么对你及车内的乘客而言从车的上游方爬出来会更危险，湍急的水流可能会将你冲倒、卷入车底，如果车底没有足够的净空让你被冲出来或者你被车底的部件挂住，就会被困在车底。所以应该从下游一侧下车。

### 6. 小心不要人为地损坏发动机

如果发动机在水中熄火，千万不要急着重新启动发动机。如果水进入汽缸，发动机会被水顶住（也叫“顶缸”）。如果你强行让曲轴转动就会损坏发动机，活塞与连杆强力压向汽缸中不能被压缩的水，活塞、连杆及其他难以承受如此压力的部件就会弯曲、折断。这样损坏发动机的事故，我们经常遇见。

如果车在河流、池塘或溪流中熄火，你应该可以用车上的绞盘仅靠电瓶的电将车拖出来，否则你就只能让别的车用绞盘或用车把你拽出来。车到了干地面时，在重新启动发动机之前要将火花塞卸下（如果是柴油发动机就卸喷油嘴），并检查汽缸中是否有水。如果汽缸已进水，用启动马达带动曲轴转动可将水顶出，但这么做时要当心，顶出来的水压力会很大，在你接通启动马达开关之前要让所有人远离发动机，以免压出来的水伤到眼睛或皮肤。

### 7. 深水驾驶的两个技巧

（1）倒车涉水。使发动机舱处于移动的车辆的尾部，可以让发动机舱不进水。将油门踩到底使车尽可能快地倒行，所产生的尾气足以不让水进到排气管中，千万别停车或减速，否则水就会涌入发动机舱，那样你的涉水行动就会以失败告终。还有，要保证你的车有足够大的离去角和接近角，这样才能顺利地开上对岸，否则在车顺利通过水流后却因爬上对岸而使发动机进水将会十分遗憾。这个方法需要驾驶员有很大的勇气和信心，驾驶新手也可试一试。

（2）紧随在大卡车的尾迹中前进。郊外或乡村的大卡车常在不同的村庄间穿行运货，这些卡车都很高，其涉水深度要比一般车辆大得多。你可以跟随着一辆路过的卡车，紧随在卡车之后2~





3米处,你的发动机舱就会处于大卡车尾迹中被分开的水面上。有一点应当注意,要利用这点就意味着与卡车保持很近的距离,并确信卡车不会在驶到对岸之前停车。还要强调的是,你的车要有足够的通过性,即足够大的接近角与离去角,使你的车能爬上对岸。

此外,在把车开上乡野的桥之前要仔细检查桥梁。腐朽的梁或锈蚀的桥墩可能存在不可预料的危险。假如当地人都不驾车上桥,而是从河中涉水而过,那么你再试图从桥上开过去将是非常愚蠢的。

## 8. 车辆过水后应注意的事项

车辆从水中驶出后应尽快检查差速器、分动箱及变速箱油。如果油呈乳状就说明已进了水,需要换油以免严重损坏传动机构。如果你没有密封轮毂,那么轮毂的润滑脂也要更换。这就像牙医告诉我们如果想保住牙齿就要刷牙一样,如果你不想买新的差速器、分动箱或变速箱油,你只要换掉传动系中进水的油就行。

如果你只是偶尔通过浅水,你可能会在下一次换油保养时才会检查。除非你自己知道怎么检查,否则就需要到4S店那里让有经验的机械师替你检查。还有个办法就是到附近有换油设备的地方将传动系的润滑油都抽出来并换新油。

再强调一次,在海滩的浪花中行驶后,应尽快将车彻底清洗干净。否则咸水将迅速腐蚀车身金属与发动机零件。用水管冲洗整个车的底部及发动机舱,要完全洗掉残留的咸水。别忘了也要将沙冲洗掉,因为带有咸水的湿沙也会很快使车腐蚀。

虽说涉水行驶是我们每一个驾驶员和爱车的人都不愿遇到的事,但这项驾驶技术是每一个驾驶员都必须掌握的,就像我们每天的天气不一直都是晴朗一样,总会有阴、晴、风、雪、雨。



## 第四章

# 其他特殊路段驾驶技巧

现在新手驾驶员驾车行驶在道路上,往往很紧张,这主要是在驾校中许多路况是不可能遇到的,教练员也很少言传身教。同时,现在大部分考试内容也比较落后于时代的发展。所有这些都给新驾驶员增加适应实际驾驶的困难。尤其是那些喜欢自驾游的朋友们,他们总希望可以自由地驾着爱车远离喧嚣的城市,享受一路无限美好的自然风光。不过他们这些大部分时间在城里开车的人,大多跑惯了平坦的柏油路,乍到郊外或农村,眼睁睁看着前方坑坑洼洼,或泥泞不堪,或尘土飞扬的“原始”公路,不禁有些茫然失措。下面我们总结了一些前面没有提到的特殊路段行驶技术和应该注意的事项,在这里给大家做一些讲解。

### 一、石路驾驶

一种是砾石路,即石子较多的土路或柏油路面。因为沙石会降低轮胎摩擦系数,造成抓地力不足,导致失控打滑。所以,放慢车速最保险,同时应尽量避免急加速、急减速、急回转与大转弯。此外,请注意和前车保持安全距离,以免被前车轮胎卷起的风沙模糊了视线,甚至被沙石击中。关于这方面的详细内容,参见“沙石路驾驶技巧”一章。

另一种是硬石路,就是由许多大石头压入泥后冒出的坚硬石尖形成。汽车在这样的路面行驶弹动异常厉害,绝对是对汽车悬挂系统最苛刻的考验,另外许多石头都有尖锐的锋面,车轮过时极易被它们刺穿或划破。驶入这种路段一定要严格控制





车速，最快不过 20 公里 / 小时，除了照顾车上人员的感受，更重要的要保护轮胎。

## 二、卵石滩驾驶

大家都喜欢将车开下河道，停在水边，感受自然。很多时候，河滩上面都是大小不一的卵石，在这种道路上行驶与泥泞道路有些相似：行驶在很厚的鹅卵石河滩上，如果驱动力配合不当，也会使车轮深陷在原地空转。所以，在这些道路上行驶时，也应像通过泥泞道路一样，根据路面情况，选择 1 挡或 2 挡，确定方向尽量直线匀速行驶，中途不要换挡和停车。

## 三、山路驾驶

行驶在山区路段必须时刻警醒自己要集中注意力，因为你将面临连续弯路的考验。车辆在转弯时会产生离心作用，上坡时车速较慢，离心作用较弱，同时车身重心后移，令转向不足的程度减小，车头方向会比较好控制；下坡时，情况正好相反，由于车速快，离心作用强，车身重心前移，转向不足的程度增加。在这种情况下，汽车如果不能在入弯前有效减速，甩出车道的可能性便较大。

过弯时的路线选择很重要。一般选择外—内—外的过弯路线。过上坡弯路时，一般采用稍松油门，或将变速箱挂入低挡，以保证加速时的牵引力。过下坡弯路时，要做到充分减速，一是频繁踩制动踏板，二是将挡位置于 2 挡或 3 挡，最好是两种方式同时采用，充分利用发动机制动降低车速。下坡转弯时，前轮与



路面间的附着力大小非常关键。因此，除了忌猛踩刹车外，还应避免突然打转向盘这类危险动作。

在山路上行车，若遇到前车较慢，不要轻易超车。你后方可能有速度更快的车打算超过你，还有一点不可忽视，前方还可能有对向来车。这时候为安全起见，最好是不要超车，乖乖地跟在后面。若要超车，一定要在视野好的情况下，先观察前后车辆情况，打转向灯并鸣笛示意，超车后及时回到正常行驶路线。上坡、弯道切忌超车。



## 第二部分 特殊路况驾驶技术 143

### 四、沟渠路驾驶

驾车沿着村庄原始的土路上山，难免会遇到很多小沟壑，安全通过也有些小技巧。通常，车辆跨越浅沟应低速慢行，并斜向交叉进入，当一个车轮跨离沟渠时，同轴的另一个车轮再入沟。而跨越较深的沟渠，应用1挡通过，车辆如有全轮驱动装置应将其启动，进入沟底后应加大油门使车轮快速爬上沟顶。也就是说“慢入快出”。当然，入沟之前也要大概判断能否通过，切勿鲁莽行事。



### 五、搓板路驾驶

“搓板路”——象形词，也是比较毁车的一种路况。在这种路段行驶很无奈，车辆呈规律性的高频率小幅震动，车上的人如同坐按摩椅，100米下来身体呈酥软状态。通过后，要对车辆各个系统进行检查，包括车身和灯光的紧固螺丝等。对人来说，开快似乎舒服很多，因为飞起来了。对车辆来说，除了慢行，没有别的方法。

### 六、陡坡驾驶

遇到陡坡应及时正确判断坡道情况，根据车辆爬坡能力提前换中速挡或低速挡。要保持车辆有足够动力，切不可等车辆惯性消失后再换挡，以防停车或后溜。如被迫停车，应在停稳后再起步，以免损坏机件甚至造成事故。万一换挡未果造成车辆熄火后溜，不要慌张，应立即使用脚刹和手刹将车停住（注意，千万不要踩离合器）。如果仍然停不住车，应将方向盘转向靠山一侧，用车尾抵在山体上，利用天然障碍使车停下。下坡时可利用发动机的牵阻作用和脚制动控制车速，禁止空挡滑行和尽量避免使用紧急制动。

### 七、隧道驾驶

不管隧道中的照明有多亮，隧道内的光线总比隧道外要暗，车辆驶进隧道内，驾驶员第一个反应通常是眼睛不适应。容易使驾驶员视野变差，不像在隧道外视野较远。其次，由于



隧道相对狭窄，遇到车祸后不容易迅速疏散，所以，较容易引发连锁车祸。

驾驶要领驶为，驶入隧道前为保险起见，首先应开启车灯，这不只是让您看清路面，同时也让后方车辆能准确地辨别您的位置。



除了光线相对较弱，有的隧道还有一定的弯曲度，如果路线并不是您所熟悉的，那么，切记放慢速度，一般车速要比平常道路慢上 20 公里 / 小时左右。同时，应仔细看清地上的标线和反光标志，跟着前车的尾灯走，以免走到对方车道，发生危险。

## 八、险升坡驾驶

行走在林丛中道路是难免回遇到上坡路面，较平缓的上坡路面，一般驾驶员应该都可以轻松应付才是。若是遇到比较陡斜的上坡时，有些驾驶员就回担心车辆爬不上去，担心过后开始心虚，心虚后油门就踩得比较轻，挡位选择也乱了，以这种状态，能爬得上去才奇怪。



当决定要开始爬陡坡时，请选择正确的挡位。一般来说，手排车和自排车不尽相同，在面临爬陡坡时，请选择动力最大的挡位，但不致使轮胎空转打滑为限定。通常这个限定手排车变速箱应选择 2、3 挡；而自排车的挡位设定为自动挡应在变速箱在 1、2 挡。

其实在爬陡坡时，挡位的选择是非常重要的。选了太高的挡位，则动力输出太弱，无法有带着你爬上陡坡的感觉；若选了太低的挡位，则动力输出太大，会频频发生空转的现象。除了挡位选择要正确外，爬陡坡要有一鼓作气的决心。因为假如爬到一半而停了下来，要再启动继续向上爬的机会就不太大了，除非你的车拥有超强的扭力。

万一在爬坡时因故停留，又无法继续上行，那就只好倒车退下来。但在陡坡上倒车不是



## 第二部分 特殊路况驾驶技术 145

一件简单的事。首先要以最慢或最低的速度开始倒车，当然此时只能够用刹车来控制车速。

### 九、险降坡驾驶

遇到此状况，通常只要克服心里的障碍，其实不过是个较陡的下坡而已。但是有许多驾驶员还是栽在这个不算困难的地形上，说起来只不过是较大意了些罢了。当然，手排车与自排在驾驶上还是有区别的，但是相同的是需以最慢的速度下坡，不然起初若是以较快的速度下行，到后来可能导致无法控制速度的局面。只要能控制以最慢的速度进入陡坡，手排车排入1挡，略带些刹车，保持轮胎不致锁死打滑的速度，缓缓地通过险陡的下坡。另外，自排车就比较需要多费些心思去控制速度了，因为自排车的挡位拖力过小，无法牵制陡坡下行的速度，所以，刹车的控制是相当重要的。自排车在下陡坡时，一样是排入1挡，不过刹车就不能只是轻轻含着而已，而要控制到最慢的速度下陡坡，利用刹车来控制轮胎，以最慢的速度下行，并且不致使轮胎锁死偏滑，产生无法控制的情况发生。



### 十、弯角上坡驾驶

其实弯角和陡坡，是并不困难的，只要挡位选择正确，别人能上的坡相信你也上得去。按正常的方式来说，在要进入弯角上坡时，千万不能有所停顿，因为多半的车辆，在停顿后根本无法再启动向前。除非你的车辆是5.0L以上的大排量车，拥有绝佳的扭力，配合防滑差速器，那么你大可试试你爱车的极限。不然，一般的车根本没有机会，在陡坡弯角上原地起步向前。

手排车的挡位选择须视路面是干硬或湿软，来选择适合的挡位，不过也多半选在1或2挡。选在2挡，是怕1挡动力输出过大，导致轮胎打滑，丧失向上爬的抓地力。而选在1挡的时机，仍是在2挡的动力不足以带着车往上爬的时候，只好退至1挡，以





求能上得了弯角的陡坡。另外自排车也如同手排车一样,可先用2挡试试看,若可以上就最好,若不能上,当然就必须退至1挡了。

除了挡位的选择要正确外,车辆的速度、引擎转速的保持,都关系到车辆是否能上去的关键。车速可以快,但必须是在自己能掌控的范围内,如果是慢速地过陡坡弯道,相信只有一些大扭力的车能办到。另外,引擎转速最好能保持在最大扭矩的引擎转速范围内让身处困境的爱车,能从容地过弯道和陡坡。

## 十一、弯角下坡驾驶

通常这是最能引起驾驶员恐惧心理的地形,若抛开危险的险下坡不谈,仅是一陡长的下坡就够使人恐惧的了,若再加上转弯的动作,我们相信不是有十足把握的人,通常皆会停留考虑许久,才决定继续前行或是放弃。



当然如果是车队行进时,不太可能为了一位驾驶员的裹足不前而更改路线来配合此位朋友,这关系到整个车队所有驾驶员的权益问题,所以会有两种方式来解决:一是换个经验丰富的驾驶员代为驾驶;另一是鼓起勇气,听从车友的指挥,仔细地驶过此险恶的地形。

当硬着头皮,需自行驾车通过弯角下坡时,最好先下车勘察地形。若地形许可的话,行经弯角下坡的地形,可采取最平缓的路线。若地形不允许,也不必过分担心,车辆在转弯时本来就会有一向外的侧倾力量,只要是速度许可,产生向外的侧倾力应该可以抵消可能的向内转翻的力量(视车行速度与弯角倾度的不同而有所变动),所以侧向翻车的感觉虽然很重,但是还不至于翻车。

所以,行驶弯角下坡,只要倾度不超过车辆的极限(随改装加高后而有所增减),驾驶员大可放开心胸,谨慎地度过弯角下坡的路况,事后再看其他车友过此弯角下坡,事实上不是那么困难的。



### 十二、跨越V形沟

既然是越野旅行，难免会遇到较大的路面起伏，而V字形的沟渠是常常会遇到的路况，也常常会见到有的驾驶员在下到V形地最底端时，无法转下为上，自然就动弹不得了。

在此处车辆动弹不得有几个原因：一是在下坡时，因为速度太快，使车辆笔直的插进土里，而没有转为上行的力量与时间，这一点可以用技巧来克服。二是车辆的前悬太过突出，是前轮还没到V形底端的转角，就因车头抵到地面，而无法继续前行。三是因为车辆的后悬过于突出，在车辆转过弯角的同时，后悬抵到地面，而无法再继续前进了。最后这两点，是因为车体结构的关系，除了不能以技巧弥补之外，只能从改装车体去着手了。在下V字形下坡时，要保持比较和缓的速度，在前轮即将抵到上坡时，适当加大油门（视车型而定，最大扭矩的引擎转数即可），使前悬吊弹簧在转上坡时因受到挤压后伸展的同时，将引擎动力传到轮胎，顺弹簧弹起之势，轻松越过难关。



### 十三、循前车路辙驾驶

在行经丛林道路时，最常见的就是跟随前车的辙而行。丛林道路在经常年累月地被车轮碾过后，必定会留下两道深深的路辙。假如行经在泥地或是雪地里，建议你最好是跟着路辙走，因为这样比较踏实，不致像走在路辙旁的软路埂上，随时有陷入的可能。而且走在路辙上，就算是底盘碰到软路埂，也不会有太大的伤害。

如果驾车行驶在一般硬土与石头的路面上，较松的土石就会被车辆的轮胎压实，形成凹凸不平的路辙，这样就比较麻烦了。循着前车的辙行驶时，经常会听到底盘与两路辙中土埂的敲击声，心中难免痛痛的，不过这是最保险不会滑出路面的方式。另外，走在土埂路时，尽量靠内侧的土埂，当然土埂的起伏状况也要多注意。



## 十四、爬越 A 形坡驾驶

通常会遇到 A 字形土坡的机会并不多，而 A 字形的土坡也多半是人为造成的。除了 A 形坡外，类似田埂般的小土坡也应包括在内。一般人在遇到这样小土坡时，通常会掉以轻心，而出现动弹不得的窘况。这种动弹不得的状况通常发生于驾驶员在即将越顶时，松了油门情况，在前轮已过 A 字顶而后轮尚未及时跟进时，底盘便被 A 字顶给顶住了，这好比一只乌龟攀上石头，四脚在外空划的样子。车子被卡在 A 字顶上，前后轮都丧失与地面接触的抓地力，就算是死命地踩油门，车子还是毫无动静，这时该怎么办呢？这时不妨挂入倒挡，试试看可否利用倒车脱困。若无法脱困，只好请车友帮忙将车拖出困境。若用倒车脱困，可多试几次。越过 A 字顶时，需注意过后的地形，再决定用多少的油门来越过这 A 形土坡。



假如 A 字顶是一平面如“厂”字形的地形，油门只需踩足够上爬的力量即可，在确定前轮已跨过顶后，就可以稍收油门，以免整车飞起并重重落地，造成车辆的损伤。

假如地形真有如 A 字，爬上后随即下坡，那就要小心些了。在爬坡的同时，踩油门的力量除了要足够外，当前轮过了 A 字顶时，仍要保持以最小的动力攀爬过去，因为 A 字的顶角角度比厂字的角度还小许多。若在通过顶角时，未保持足够的动力，就有相当大的可能会卡在 A 角的顶端。而保持最小的动力，是为了在跨越过 A 形土坡的同时，使另一边在落地之时的冲击力减至最小。

其实不管是在何种地形路面上，只要车主细心驾驶，在各条件均符合的情况下，不难看到驾驶员在自得其乐地飞驰在各个具有挑战性的困难地形上，也只有各位驾驶员在经验丰富以后，才能放胆地去驾驭各种不同的路面状况。

常见到经验老道、技术高超的驾驶员，在各种险要地形间穿梭自如，而跟在后面的新手，也在他人指导之下，盲目跟随而发生危险。事实上，这些危险都是可以避免的，只要老驾驶员能多关照新手，在其前、后适时提供些建议，相信新手也能比较放心地越过障碍。

## 第五章

# 雾天驾驶技巧

“雾天行车小心为上”，这是老驾驶员都十分牢记在心的宗旨。许多有15年以上驾龄的老驾驶员在初学习驾驶时，老师傅基本上会教给学员雾天驾驶的技术，然而现在的驾校教练基本上不教了，在某些方面也增加了驾驶车辆的危险性。对于新驾驶员来说，雾天驾驶技术是不可或缺的重要课程。所以我们提醒广大新驾驶员应及时掌握这方面的技术，这样才能对不期而遇的天气有足够的准备。



秋冬季节，也是华北平原的多雾季节，对于开车的驾驶员来说，雾天往往是交通事故多发的时期，必须格外地小心。雾天行车，视距缩短，能见度低，视线模糊，难以看清道路上的各种情况，容易产生错觉。对于“手潮”司机和新手来说更是件很挠头的事。由于路面湿滑，车辆好像不受控制一样，易发生侧滑或造成车辆倾翻，踩刹车也不敢踩实，坐在座椅上简直是如坐针毡。那么该如何应对这种特殊情况呢？

### 一、一般道路上雾天驾车的技术与技巧

雾天在市区内上行驶应注意的事项比较多，只要多加小心不会出太大的意外，其宗旨主要是过一些小路口和居民区的时候一定要慢，因为视线不好，容易判断距离有误差，造成意外，所以要强调一个“慢”字。在郊区，尤其是空旷的路面上，大雾天气尤其是夜里基本是



10米以外根本看不见，只能模糊的看到前车的尾灯，判断前后距离，跟着前车掌握车速，也不能过快。要是前面没车的话，太慢肯定是不可以的，所以需要自己揣摩，但还是以慢为主，每个人开车都有自己常用的速度，但这时候即使看到前后无情况，也要比平时慢，因此掌握在雾天行驶的技巧很重要。

## 1. 保持平稳心态，克服麻痹大意

在雾天开车，随时都要保持警惕，绝对不能有麻痹思想。要始终保持平稳的心理状态和高度的注意力，正确判断各种车辆的动态，做到礼让三先，宁停三分，不抢一秒。注意力要集中，也许平时没雾的时候你可以和随车人员聊天、打闹，但这时候最好安静下来。因为你不知道前面有什么在等着你，也许是个砖头，或者是小坑，还有可能是辆坏车，甚至有可能是个趟着的人，一点不夸张，当你看到的时候时间肯定不多了，所以是慢加注意再注意。再有，最好的办法是把车开到路边安全地带或停车场，等大雾散去或能见度改善时再继续前进。



## 2. 了解行车路线，保持车况良好

雾天行车只有充分了解了行车路线，掌握雾天的变化规律，做到心中有数，才能临雾不乱。因此，出车前必须严格检查车辆，如刮水器、防雾灯、大灯、制动灯、喇叭等必须完好无损。其次，风挡玻璃要用清水剂洗干净，并检查喷洗风窗玻璃装置是否良好有效，冷暖空调对着风挡玻璃是否合理适当，绝对不能马虎或存有半点侥幸心理。一旦风挡玻璃上出现水蒸气，若不能及时清除，就会严重影响驾驶员的视线，埋下事故的祸根。在雾天行车保持前后挡风玻璃和灯罩玻璃的清晰相当重要。遇到大雾时，被水汽凝结的挡风曲面会使驾驶者仅有的视线更加受损。对面来车射出的灯光也会如礼花般灿烂。也可以考虑使用雨刷，刷去凝结在前挡风玻璃上的水汽，以改善视线，若刮不干净，应立即停车用干毛巾擦净。





### 3. 正确使用灯光

因为雾天能见度低，驾驶员视线受到限制。灯光可增大运行距离。汽车在雾天行驶，严格遵守开灯示意，开启防雾灯及示宽灯。否则前车在雾大时并线前很难发现后面有车，容易造成后车追尾。白天应开亮防雾灯和示宽灯，夜间应开亮近光灯或示宽灯，根据能见度控制车速。充分利用灯光提高能见度，看清车辆及行人动态。浓雾视线减至5米以内时，应当开亮雾灯、近光灯、示宽灯和尾灯，如果雾继续增大，应开前雾灯。前雾灯有两种，一种为黄色照射型，主要利用黄光的强穿透性看清前方。另一种为下方投射型，主要照亮车前近处的地面。特别是黄色防雾灯的光穿透力强，它可提高驾驶员与周围交通参与者的能见度，使来车和行人在较远处发现对方。需要特别注意的是，雾天行车不要使用远光灯，这是因为远光光轴偏上，射出的光线被雾气漫反射，会在车前形成白茫茫一片，开车的人反而什么都看不见了。



### 4. 控制车速

控制合理车速，保持适当距离。一般雾天行车时必须控制车速，保持适当的驾驶距离，千万不能违章行驶。特别是雾天，能见度低，盲区大，加上车辆行驶时引起的视线误差，不安全因素大大增加。雾天视野不佳，这是发生交通事故的主要原因，因此雾天驾驶最重要的注意事项就是控制车速，尽量不要以超过100公里的时速行车。专家建议当能见度小于500米大于200米时，时速不得超过80公里；能见度小于200米大于100米时，时速不得超过60公里；能见度小于100米大于50米时，时速不得超过40公里；能见度在30米以内时，时速应控制在20公里以下；一般视距10米左右时，时速控制在5公里以下。





### 5. 停车靠边

如果雾太大，可以将车靠边停放，同时打开雾灯、近光灯和双闪灯。停车后，从右侧下车，离开公路尽量远一些，千万不要坐在车上，以免被莽撞的车撞到。等雾散去或者视线稍好再上路。另外，在车内一定要随时携带三角警示牌，遇到突发故障停车检修时，可在车后50米处摆放警示牌，提醒其他的车辆注意。

### 6. 勤用喇叭

在雾天视线不好的情况下，勤按喇叭可以起到警告行人和其他车辆的作用。当听到其他车的喇叭声时，应当立刻鸣笛回应，提示出自己的行车位置。两车交会时应按喇叭提醒对面车辆注意，同时关闭防雾灯，以免给对方造成炫目感。如果对方车速较快，可以主动减速让行，必要时靠边停车。



### 7. 保持车距

在雾中行车应该尽量低速行驶，尤其是要与前车保持足够的安全车距，不要跟得太紧，更不要随便超车。同时，要尽量靠路中间行驶，不要沿着路边行驶，以防不小心落入路侧的排水沟，或者与路边临时停车等待雾散的人相撞。如果发现前方车辆停靠在右边，不可盲目绕行，要考虑到此车是否在等让对面来车。超越路边停放的车辆时，要在确认其没有起步的意图而对面又无来车后，适时鸣喇叭，从左侧低速绕过。另外，也请注意小心盯住路中的分道线，不能轧线行驶，否则会有与对向的车相撞的危险。

### 8. 雾天会车尽量选择宽阔的路段和地点

会车时，应关闭防雾灯，以免给对方造成炫目。按喇叭提醒对面车辆注意，发现可疑情况，立即停车让行。发现对面来车车速较快，没有让道意图，应主动减速让行，必要时靠边停车。前方路侧有障碍物时会车，要留出提前量和安全间距。要记住会车后再打开防雾灯。雾天最好不要超越正在行驶的前方车辆。



## 第二部分 特殊路况驾驶技术 153

### 9. 雾天不得随意停车

抛锚车必须设立警示标志。在雾天行驶，由于能见度差，特别是市区外弯道多、路窄，绝对不得随意停车。如抛锚确实需要停车时，应立即打开危险信号灯，并在100米外，设立警示标志，提醒过往驾驶员注意。

### 10. 避免紧急制动

由于没有及时发觉到结霜路面而又遇到时，最好的方法是尽可能在结霜路段之前将车速降下来，如果来不及降车速，千万不能在结霜路面上紧急降速或是猛拐方向，一般来讲秋季结霜的路面不会很长，稍降速后就能够通过。

## 二、高速公路上应对大雾的技术

大雾对于高速公路来说是大敌，因为这样的天气是极易出现恶性交通事故的。尤其对于新手，遇到这样的情况最好是先停在高速公路的服务区，等待大雾散去之后再行车。如果遇到突如其来的大雾，一定要冷静，既不要轻视，也不要害怕，更不能停在高速公路上。下面是一些如何应对高速公路雾天的驾驶技术要点。

(1) 北方是出现大雾几率最多的地区，像北方的京石高速上的连续几十公里的连续弥漫



的大雾，能见度小于100米甚至更低时，必须开启前后雾灯，且关闭大灯，控制车速，保持相当的安全距离，一般要保持在100米以上。另外，要防止后车跟车太近，如有车辆跟车太近，最好让其先行。实际上这种连续弥漫的大雾，由于大家一开始就有心理准备，往往并不至于引发连续恶性交通事故，即使是新手、莽撞者也不至于惹是生非。

(2) 对于轻重间断的大雾则不同，当你在能见度400米的雾中行驶时并不觉得可怕，这种情况也不需要开启雾灯。但是有经验的驾驶员仍然是保持高度的警惕，密切注意最远视线处车流发生的变化，一旦车流速度有减缓趋势，要及早做出准备。即使这样的能见度，最好



也要保持50米以上的行驶间距。然而,事情往往就在变化,当车辆突然进入能见度50米以下的大雾时,有些驾驶员就会采取紧急制动的措施,甚至前方已经有停驶的车辆时,由于后车驾驶员处理不当,极容易发生4车以上的追尾事故。

(3)更严重也是更容易出现问题的是经常出现突雾,这种雾就像云彩一样突然扑面而来,令驾驶员瞬间失去视野。经常是某些冒失驾驶员或缺乏经验的新手,只注意前方一二百米的路况,甚至视线更短,等到进入大雾时又被迫突然减速。这时由于后面车流速度往往高于100公里/小时,甚至更高。这么高速的车辆,如果没有保持适当的安全距离,后果可想而知,往往发生10车以上的连环追尾的重大交通事故。这种事故的发生首车往往是经验贫乏,且高速行驶,遇紧急情况处理不当的驾驶员。另外一个可怕的情况就是,在雾中有慢车或坏车造成的连续追尾,就像机关炮一样的几十发炮弹,轰炸在一起,后果十分严重,现场惨不忍睹。



所以,在高速路上行驶,一定要关注视线最远处的车流变化情况,及时发现问题,采取措施。实际上,雾并不可怕,可怕的是你没有经验又视线太短了,可怕的是车速太快又没有保持安全距离,可怕的是后面有无数的冒失驾驶员在互相追逐,更可怕的是后面有高速行驶的巨型车辆。

总之,对于市区道路上的迷雾,因为车速本身都很慢且始终在雾中行驶,除非发生一些小事故以外,一般很少有恶性事故的发生。要记住:市区行驶,几乎没有需要打开后雾灯的机会,这一点很多驾驶员忽视了,有的驾驶员甚至经常开着后雾灯,这会影响后车的视线,这是非常

难以理解的行为,一定要改正。最后,祝大家一路平安!



## 第六章

# 夏日雨天驾驶技巧

夏季开车是许多驾驶员比较舒适的事，一是可以开着空调，在车内独享那份清凉；二是不用风吹雨打，可以到任何自己想去的地方。许多驾驶员认为，只要注意车辆的夏季保养就没有什么可顾及的了。然而，越是这样的時候，驾驶车辆越应小心。据不完全统计，夏季出现交通事故的比率是比较突出的，这是因为夏季的两个主要特征决定的——高温和多雨。高温容易使人疲劳，多雨容易使路面湿滑和积水，也是考验驾驶员驾驶技术的关键环节。特别是新手，由于刚从驾校毕业，还没有经历过这些实际的考验，应对突变的能力不强，更容易出现意外。因此，我们有必要将这方面的技术和应对技巧呈现给广大驾驶员。



在这一章中，我们只谈及市区内夏季驾驶车辆应注意和了解的内容，没有详细讲解自驾游和越野驾驶方面的有关内容，这是因为夏季出行所遇到的特殊路况一般有两点，一是涉水驾驶，二是泥泞路驾驶，这两点我们在本书有单独章节讲述。如果读者想要详细了解，请参阅这两章的内容。

### 一、夏季行驶应特别注意的事项

夏季天气炎热，又是雨季，常有高温天气和雨天出现，这样的季节，驾驶员开车应该注意什么呢？我们在这里给驾驶员提供了应对雨天和高温天气的行车窍门。



## 1. 高温天气切勿疲劳驾驶

连续高温时，特别是闷热的“桑拿天”，会对行车产生不利因素。我们提示驾驶员：高温闷热天气很容易使人心情烦躁，特别是早晚流量高峰时，本来就着急，再遇到拥堵路段，心情的烦躁会加剧，坏情绪很容易爆发，容易开“斗气车”。此时更要注意说服自己，保持平和心态，注意遵守交通规则，遇到堵车路段，也要按顺序通行，不要因抢行、强行并线“加塞儿”而与其他驾驶员发生冲突，同时也避免发生其他事故。高温天气驾车行驶过程中，也要注意经常开窗，换换车内的空气，污浊的空气会使人的疲劳感加剧。



另外，驾驶员应注意休息，保证充足的睡眠，第二天一早如要驾车出行，前一天晚上就不要宵夜到很晚，更不要过多饮酒。

## 2. 雨天开车慎过积水区

雨量较大时，一些市区立交桥区和低洼路段容易出现积水，有的地方甚至积水很深，影响车辆通行。如果驾驶员“不知深浅”地驾车误入积水区，就可能被困在其中。我们提醒驾驶员：雨天行车，要尽量跟着前车走，以免落入深坑。如果发现积水较深，最好绕道行驶。在必须涉水通过时，要等到旁边没有车辆行驶时才能慢慢进入积水区，避免旁边车辆通过时形成的波浪淹没发动机导致熄火。驾车涉水时，要用低挡、大油门快速地通过，中间不可换挡或收油，以免排气管进水导致熄火。如在积水区行驶时，积水深度超过车辆机舱盖，就不要再行驶，应立即熄火，将车推至路旁。保持足够的安全距离，防止发生交通事故。



## 3. 雨天行车注意车牌脱落

车辆冲过较深的积水区时，由于阻力较大，车辆的前后车牌极易从车上脱落。因此，驶过积水区后，驾驶员应在安全地方停车，检查车牌是否还在。如果车牌脱落，可待积水退去



后，到积水区寻找，或者向当地交管部门查询。

### 二、雨天驾驶技巧

当倾盆大雨哗哗而下的时候，再没有比汽车更方便的交通工具了，但汽车也是十分容易受坏天气影响的交通工具。在雨天驾驶，车外环境的改变、路面打滑及视野不良是所有驾驶者都必须小心对待的问题。以下这些问题是驾驶员，尤其是新手应特别注意的。



#### 1. 雨中要提前制动

其实每个人都知道在雨天制动要提前，但到底要提前多少呢？大体上，在雨天制动要将制动距离至少延长3倍。那么为什么要延长3倍呢？

从制动动作的流程来看，从驾驶者意识到需制动到车辆完全停住会经过4个阶段。

- (1) 发现前方有障碍，到判断需停车约需0.3秒。
- (2) 右脚从油门移到制动踏板约需0.3秒。
- (3) 当您踩下制动到油压开始作用约需0.3秒。
- (4) 制动发生作用到停车。

其中第一到第三阶段，还在驾驶者的反应动作期，制动未发生作用。在这段时间内车辆仍然继续前进，这中间行驶的距离叫空走距离。第四阶段中，制动器开始动作到车完全停下来之间的行车距离叫制动距离。一般所说的制动距离就是指两者之和。



空走距离是随驾驶者的反应而变化，和天气无太大关系。可是在下雨时，因轮胎和地面的摩擦力减半，制动距离也会随之增加到2倍。

再者下雨路滑，紧急制动易造成轮胎抱死，制动的信心显然会较晴天低得多，这也就是制动距离变长的主要原因。



## 2. 降低胎压，制动更不好

有的驾驶员每逢雨季，就将胎压降低一些，认为这样会使轮胎和地面间的摩擦面积增大，进而增大附着力。这个看似有效的方法不仅不正确，甚至适得其反！仔细想想，每个轮胎所承受的是车重一定的，接地面积的增加，会降低每单位面积轮胎对地面的压力。如此一来，排除轮胎与地面形成水膜的力量会减弱，而这层有润滑作用的水膜，会使轮胎更容易打滑。因此，降低胎压增加接地面积是绝不可行的。反之，增加胎压，制动反而会好一点，故在雨天保持较高的胎压比较安全。

## 3. 地面未湿透时更容易打滑

近年来轮胎技术的发展神速，若从胎纹的设计着手，可有效排除水膜。可是地上如果布满粒状的细石，那可比下雨很久的湿地更容易打滑。

在刚下雨时，路面的灰尘及沙土还没有被雨水冲走，这些尘沙吸收了雨水后，变成黏土状的膜，使轮胎更容易打滑。所以在刚下雨、路面未湿透时也要当心，以免轮胎打滑而产生事故。



## 4. 视线就是安全

若你常在大雨中开车，那视线不清必定是最大的隐患，尤其是左右侧及后方的视野更为重要。视线的好坏在于车窗玻璃，当然除雨刷的刮水动作外，也可以亮起前灯让来车看清你的位置。当在暴雨行驶中，即使雨刷高速摆动，还是无法擦净玻璃上的所有雨水。这时的玻璃上所形成的水膜折射，会使你无法看清前方，没有雨刷的后窗玻璃，情况则更差。若雨大到雨刷也无法擦清视线的时候，你最好赶紧靠路边停车等待（不过记住开双闪灯）。





## 第二部分 特殊路况驾驶技术 159

### 5. 下小雨时雨刷不要持续打开

在不断精益求精的汽车科技中,雨刷的功能始终不变,但其结构却不断改进。从手动到自动,雨刷始终是消除玻璃上水滴的最佳方法。



近年来,汽车车速越来越快,当车辆在高速行驶时,雨刷便会因风压而飘起来,以致无法有效地将玻璃上的水珠刮干净。为防止这点,加压板出现了,可是加压板也不能做到十全十美。当汽车在小雨中低速行驶时,车前玻璃上只有一些小雨点,若雨刷压力太强,胶皮与玻璃的摩擦系数会太大而使其无法顺利摆动,而有颤动的情形发生。另外,当有小沙石附着在玻璃上时,雨刷带动沙石摩擦玻璃,那即使很硬的玻璃也会被刮出许多小痕迹。据悉,有人在高速公路上高速行驶时,发生风挡玻璃突然破裂的情形,很可能就是因日积月累的小伤痕所导致的后果。

总之,在小雨中低速行驶时须要慎重地使用雨刷,特别在雨刷颤动时就赶快停止。另外,若充分利用喷水器也可以保持玻璃和雨刷之间的润滑,对保持良好视线有很大的帮助。

### 6. 遭遇大雷雨



在夏季驾车遇到大雷雨时应该怎么办?首先你可能遇到的问题就是车窗起雾。除雾的一种方法就是打开暖气或空调来防止车窗玻璃产生雾层。开暖气时可将风口吹向玻璃,使玻璃变热来蒸发车窗上的水滴,以达到除雾的效果。开空调时也可将出风口吹向玻璃,使车内空气温度及时与外界空气的温度持平,雾气也就消失了。至于后窗,目前大部分的车辆已经在后车窗加上镍铬合金的除雾线,当你打开开关时,玻璃会慢慢加热,使水珠蒸发。

不过有些车的后窗是一般玻璃的,那就可将空气导入口或后车窗打开一点,使冷风吹进来。这虽不如镍铬除雾线的效果好,但总可稍微增强视野。



如遭遇打雷时,千万不要下车避雨。倘若闪电击中汽车,电流会经车身表面传到地面,在车内反而安全多了,不过车窗一定要全部关紧。另外,收音机的天线有避雷针的作用,会吸收闪电,所以一定要收起来。

## 7. 路经积水路段时如何判断能否通过

大部分驾驶员很容易低估自己车辆的涉水能力,其实以现在市面上的车来说,足够应付一般雨后的路面积水了。只要积水不超过保险杠,汽车行驶起来都没问题。当积水超过车轮一半时,驾驶室就会开始进水,但就性能来说,还可以继续行驶。即使水再深一点,开始进入排气管,这时虽情况紧急但仍不需紧张。只要挂上低挡,加大油门,用排气将水喷出即可。否则若因熄火而使排气管进水,甚至汽缸进水,那可就麻烦了。



## 8. 慎防制动系统被雨水侵湿

制动系统被雨水侵湿是关系到行车安全的一个大问题,可千万不要忽略了。汽车在积水路面或暴雨中行驶后,驾驶员要小心因制动摩擦片湿透而导致制动失效的情形发生。制动鼓进水后,其水膜会使摩擦片和鼓之间的摩擦力明显降低而无法发挥制动效果。这与慢慢磨耗摩擦片的情形不同,本来很有效的制动系统会因雨水的进入而突然失灵。如果你忽略了,而在涉水后大踩油门,那后果真是不可想像。在涉深水后而制动失灵时,先不用紧张。

你可慢慢行驶,并用脚轻踩油门及制动,如此反复几次之后,由于摩擦片和制动鼓的摩擦生热可将水膜蒸发。

以上情形,在采用鼓式制动车辆中会很明显,但如果车辆是盘式制动,因制动盘通常暴露在外,摩擦面上沾上了水也不会有太大影响。





## 第二部分 特殊路况驾驶技术 161

### 9. 路经泥泞地时要小心

大雨过后，平常黄沙滚滚的泥土地面变得泥泞不堪，行进艰难。想要避免窘境，可预先判断这段泥泞地或沙石堆是否能通过，然后再采取行动。方法十分简单，就是地上有车辙的路线可能就是安全路线。一方面是前车之鉴，另一方面，其土质也比较硬实。当做出判断后以低速通过，进入泥泞地后绝不可以换挡。因为阻力大，当分开离合器时车辆就会停止，想再启动就难啦。



### 10. 陷入泥沙后如何处理

当你万一陷入泥沙时，千万不要贸然踩油门，否则驱动车轮只会使车

两越陷越深。在这时若无千斤顶或其他垫车轮的东西时，可将打滑轮胎的气尽量放掉，放到轮胎快要扁了为止。胎压减少后，轮胎的接地面积自然增加，相对来说摩擦力也较大。放掉胎压后慢慢加油，大都能顺利通过。通过泥地后，立即到最近的修理站或加油站补充轮胎气压或更换轮胎便可上路行驶。



若仅有一侧轮胎打滑，则有更好的方式：轻拉手刹同时加大油门。因手刹的作用，空转的车轮会停止转动，而另一边的车轮增加驱动力，这就有可能轻松地驶出泥泞地了。

总之，在雨季中想要安全驾驶，并不需要驾驶技术上做太多的调整，但在克服车外环境上就必须下点工夫了。



## 第七章

# 风沙天驾驶技巧

风沙天气是驾驶员经常遇到的驾驶状况,也是一名新驾驶员走出驾校后不可避免的应用驾驶技术。在学习驾驶技术时,尽管教练场上也会有这类天气的发生,但由于教练场为封闭的环境,路况并不复杂,值得学员应注意的事项也比较少,更何况旁边有教练的陪伴。然而在实际行车中应注意的事项可不少,以下几点还是值得新手们牢记的。

近年来,大风天气越来越多,尤其是北方的春天,风沙比较大,空气干燥,刮风天开车时时刻刻要小心谨慎。刮风天虽然不像雨天、雾天或雪天那样对机动车的影响严重,但还是要小心谨慎地开车。安全行车的首要因素就是视线清晰,而风沙天气显然威胁到驾驶安全,尤其对于野外或长途行驶更为不利。驾驶员要做到心中有数,防患于未然,一旦出现这种天气,就不会在风中迷失了方向。



### 一、风沙天气行车应注意的问题和驾驶技巧的应用

#### 1.密切注意行人的动向

风沙天开车时,驾驶员的注意力一定要高度集中,严密注意行人的动向。在刮大风时,有些行人用纱巾蒙上脸,或戴上墨镜,视野受到一定的限制;还有的人加快脚步狂奔乱跑,这些行人往往只顾行路而不顾机动车辆。驾驶员开车时必须严密注意,否则极易引发交通事故。



### 2. 注意自行车的动向

刮大风时，有些骑自行车的人低着头只顾拼命往前骑。尤其是在过往交叉路口或在混合交通道路上行车时，驾驶员应注意这些低头骑自行车者，特别容易被大风吹得东倒西歪，而这恰恰是驾车时存在的一大安全隐患。开车时最好以中低速度行驶，随时准备制动停车，以此防备自行车偶闯入机动车道。



### 3. 喇叭的作用减弱

受大风的影响，有些行人或其他车辆的驾驶员根本无法听到汽车喇叭的声音。所以，在遇到不稳定的目标或有危险情况时，不要试图狂按喇叭，那样做无济于事。最有效的方法是在间断鸣喇叭时，闪动远光灯，提醒行人或其他机动车驾驶员注意。

### 4. 快速闪避障碍物

在风沙天开车时，如果突然出现危险，却来不及制动或无法刹住车辆时，必须学会及时躲闪，以求得最大的安全系数。转动方向盘要由慢到快，逐步进行，且方向盘转动幅度不应大于半圈。完成闪避动作后，应迅速将方向盘回正，这样汽车很快就会从左右摇摆的状态中恢复平稳。驾驶员在整个过程中也不要紧盯着障碍物，而是应将视线对着正确的行驶方向。

### 5. 摇紧车窗玻璃

风沙天开车时，应把车窗玻璃摇紧，防止沙尘飞进驾驶室，影响驾驶员的视力。

### 6. 货车物品捆扎牢固

如果驾驶的是货运车辆，对车上装载的物品要捆扎牢固，防止被大风吹走或散落，更要防止车上物品掉下砸伤行人。如果有此类交通事故的发生，货车是要负全责的。



### 7. 停车时远离阳台和窗户

在大风天，为避免出现高空坠物砸毁车辆的现象，停车时不要溜



边儿，最好远离楼房、枯树。实在没有地方停车，也要尽量远离楼房的阳台和窗户。

## 8. 清洁粉尘滤清器

有些车型没有配备空调滤清器，车主应尽快安装，否则沙尘进入空调系统，有可能对空调蒸发箱和暖风水箱造成污染。如东风本田 CR-V 出厂时原车没有空调滤清器，仅备有空调滤清器安装预留口。配有空调滤清器的车型在这样的风沙天里应经常对空调滤清器进行清洗，如果灰尘覆盖过多，则应更换。在大风天，大量的尘土都被阻挡在了粉尘滤清器处。当大风天过后，驾驶员应想办法去除粉尘滤清器的尘土，这样可以提高进风量，也使车内空气更加清新。同时还要注意清理空滤上面的尘土，哪怕只是把空滤拿出在地上磕几下，对于减少油耗都有很大帮助。同时，在汽车行驶过程中，遇到扬尘天气，车主应该将空调进气系统设置成内循环状态。



## 9. 别用旧掸子擦玻璃

每次风沙天气过后，驾驶员都会习惯性地用旧掸子擦擦前风挡玻璃、车漆表面的灰尘等，这其实是自欺欺人的做法。旧掸子里夹带了大量的沙尘，驾驶员每天用同一把旧掸子擦车，就如同用锉刀在车漆上蹭，亲手在车漆上制造细微的划痕。车门玻璃和风挡玻璃也要用清洁剂擦洗，擦洗风挡玻璃时，为了更好地去除刷片内的小沙粒，应该将刷片向前翻开，用湿毛巾将刷片内清洗干净。

## 10. 用清洁剂擦车厢

在风沙大的季节，车厢内也常会沉积一层灰尘，车内配件大多是塑料或皮质材料，在清洁时一定要用专用清洁剂和干净的软布，不能内外混用。擦拭时应用清水擦，否则极易使皮面干裂，塑料配件老化。



## 第二部分 特殊路况驾驶技术 165

### 11. 漆面封釉保护车漆

吹起的风沙会对汽车漆面造成非常细小的划痕,因此,新车封釉对风沙严重地区的车辆是非常重要的。我们建议驾驶员经历风沙天气后用水将漆面的沙尘冲掉后,再对车身进行擦拭。同时,勤冲洗毛巾或掸子,避免沙尘在毛巾或掸子上聚积。驾驶员最好自备一块质量比较好的麂皮,用于车身的清洗。同时,迎风行驶时应尽量降低车速,减小车辆与风速的相对速度,减少风沙对车辆的冲击力,以降低漆面磨损。

### 12. 少用雨刷器

大风沙尘的天气里雨刷器上聚集大量的细小沙粒,玻璃上也会附着一些沙粒,因此当使用雨刷时,沙粒会对风挡玻璃产生细小的划痕。夜间会车时,前挡风玻璃出现不聚光,容易造成事故,同时加剧雨刷片的磨损。因此,风沙天里更应该注意经常清理雨刷片上的沙尘。

### 13. 市区外驾驶更加小心

遇到风沙天气时,驾驶员切记要遵守交通法规,尽量照顾弱势群体。风沙天气,在郊区和山区行驶必须特别小心,注意降低车速。现在市区的交通设施比较完善,城市道路上通常都有绿化隔离护栏和建筑物的遮挡,而在山区行驶,特别是遇到风口时,就非常危险。一般风口的风力要比其他地方大2~3级,风力过大很难控制方向盘,一旦不注意降低车速很可能发生交通事故。还有就是在郊区行驶时,应该注意路上有没有积沙,因为这种情况下很容易造成刹车打滑。尤其是盘式刹车的车辆驾驶员需特别留意,因为沙子吹进刹车盘,不但会加大磨损,还容易造成刹车失灵。更重要的一点就是如果遇到突发的大风沙,必要时应当停车等候。



驾驶员在特殊天气情况下更需要加强安全意识。狂风大作,黄沙漫天,这种恶劣天气在北方并不罕见,驾车人视线受到影响,周围环境、行人、非机动车随时都有可能出现意想不到的情况……提高警惕、观察行车环境、打开车灯、减缓车速、必要时鸣笛提示,都是切实可行的办法,有助于保证风沙天气下的行车安全。



## 二、预防风沙“刮”来的危害

春天到了，风很大，迎风走在马路上，爱美的女士不得不紧紧裹着围巾，生怕柔嫩的皮肤被风吹伤了。其实除了人以外，车也同样“娇嫩”，如果任凭爱车在风中“起舞”，就得品尝车辆“生病”的“苦果”，所以，爱车人在大风天一定要好好呵护自己的车辆。

### 1. 风刮车漆出划痕

大风天气，最容易给汽车漆面造成伤害。尤其是在高速行驶中，风沙对汽车漆面的抽打尤为严重，一些漆面较软的汽车，经过一次长途行驶，车身上就会出现许多细细的划痕。这是因为，大风会裹着一些沙粒或其他的漂浮物，这些东西吹打在车身上，能不划伤车漆吗？大风天难道把车子停在车库里不出行了？这当然是消极的办法。有的人买了新车以后生怕有个“闪失”，于是雨雪天、大风天一律在家“趴窝”。这总不是上策。怎么说，车也是要为人服务的。那么，怎样才能让车的皮肤在大风天里一样痛快地呼吸呢？

近来在一些居民小区里看到，有的车主为了保护漆面，特意给车罩上一件车衣。风沙等尘埃落到了车衣上，是否如同人围上了围巾一样有用呢？我们对这种做法是反对的。因为大风天里，车穿上了车衣，风虽然吹打在车衣的外面，但车衣的内层就会反复摩擦、抽打车身。这种摩擦会给车漆带来更严重的伤害。特别是固定车衣的绳索部位，漆面受伤尤为严重。这些状况造成的划痕仅靠清洗或打蜡都无法去除掉。

难道只能眼睁睁地看着风吹风打毫无办法了吗？当然不是。首先，在漆面未受伤害之前，可用上镜面釉的方法增强车漆硬度，抵御划伤。上釉时，先清洗车身，然后用抛光机将镜面釉通过振动挤压进车漆内部，形成如同网状的牢固的保护膜。这样可以增强漆面的硬度，同时产生出类似镜面的光亮效果。它抗风沙、抗腐蚀、耐高温的特性可以很好地保护车漆，而且保持时间长久。如果定时洗车打蜡的话，镜面釉效果可保持一年之久，上过釉的车漆色泽鲜亮，即使经过较长时间的风沙吹打，只要做简单的清洗上蜡就能恢复原样。

当然，这种办法适用于风沙天以前，如果现在的车已经被风沙吹出了划痕，这该怎么办呢？对于已经有浅划痕的车辆，用抛光轮配合抛光增艳剂，抛去漆面附着的氧化层及细微划



## 第二部分 特殊路况驾驶技术 167

痕，同时药剂渗入车漆，发生还原变化，划痕会全部去除，这时车漆会光艳如新。

当然，如果车身上的划痕已经露出了底漆，就要尽快到划痕快修店去修，以免划痕部位生锈，腐蚀周围漆面。专业的划痕快修店选用的都是专用的修补漆，不用大面积喷涂，而是划哪儿补哪儿，车身上一道划痕，只要三四十分钟就能修好，色彩与原车漆面完全衔接融合，毫无色差。

### 2. 风夹柳絮盖水箱

大风天里，只要把车辆的“皮肤”保护好，是不是就万事大吉了呢？当然不是。由于北方的杨树、柳树比较多，春天刮风时，车辆的水箱极易被杨絮、柳絮堵住了，从而造成损坏。这里有这样一件事：一辆汽车在高速行驶时温度上升很快，一会儿就超过上限，警告灯发亮。空调制冷效率低，主要原因是蒸发器散热不良，加之发动机温度过高，很可能是通风不良，检查过电子扇及温度开关，问题不在此，而是通风不畅，所以进一步检查发动机水箱。打开以后，让人大吃一惊。原来，水箱散热片之间已被污物填满，再打开水箱与空调散热蒸发器上的固定盖板，发现蒸发器前段已完全被杨絮、柳絮厚厚地覆盖。当把水箱取下，彻底清除这些杨絮、柳絮后，重新试车，这回在高速公路上跑了一个小时，汽车水温依然正常。当然，这些杨絮、柳絮还可能通过汽车水箱风道进入冷凝器，影响冷凝效果。



听了这个小故事，您会有什么启发呢？大风天里，尤其是春暖花开时，会到处飘散着杨絮和柳絮，这时，驾驶员一定要经常注意观察一下发动机水箱，看看是不是被这些飞絮覆盖了。一旦发现，立刻要清洗水箱。可千万别等到车子出现“病症”了再想起去修理，既多花钱，又损坏了车子，实在是得不偿失。

我们建议车主，大风天里，如果有杨絮、柳絮到处飘散，最好10天左右用压力气吹一下散热器前方。



### 3. 风大吹翻机器盖

曾经有一位朋友在大风天里，打开了车前面的机器盖子，那天正赶上6级大风，刚刚打开，还没来得及想什么，机器盖子就被风吹得翻过去了，打坏了玻璃。无独有偶，还有一位驾驶员说，他在大风天里开车门时，可能是手没扶住，一阵大风过后，车门快速撞向开度最大的方向，等风平浪静之后，发现门轴毁坏了。看来，大风天里，除了重要的保护方法以外，还要注意细节，往往就是一举手一投足，就可能在大风的合力下损害您的爱车。所以，一些有经验的老驾驶员告诫新手们，在大风天里，一不要打开车前面的机器盖子，如果需要打开，也要等风刮过之后，或者干脆到车库里再打开；二不要在开车门时松手，让门任凭风无限度地撞过去，手一定要扶住车门。

### 4. 风大、空气干燥有静电

驾车的朋友经常会遇到汽车静电，轻则不适，重则出意外，特别是在大风天里，空气十分干燥，这时，汽车内的静电更大。特别是春天快要来时，大风天也会不断来临，此时，最好事先做一些准备，以防静电频频光顾您的爱车。

一般来讲，汽车静电来源于纤维织物的摩擦，特别是化纤产品，更易摩擦产生静电，因此在选择座套、坐垫及脚垫等用品时，最好使用真皮、毛料或纯棉制品。大家都知道，车蜡具有防静电作用，当然不同种类的车蜡防静电能力不同，现在市场上有一种防静电专用车蜡，预防效果不错，驾驶员们可以试试。此外，还可以使用静电放电器，静电放电器包括两种类型，一种是空气静电放电器，另一种是搭链式放电器，最好让这两种放电器组合使用。



### 5. 风沙堵塞滤清器

如果您对粉尘过敏，最好在车内的空调系统内安装粉尘过滤器。风沙天里，大量的尘土都被阻挡在了粉尘滤清器处。如果有了这样的粉尘过滤器，就相当于为您戴上一个安全卫生



## 第二部分 特殊路况驾驶技术 169

的“口罩”，粉尘完全可以被拒之车外。当然，一般车辆在空气入口处就装有粉尘滤清器净化空气，那样您就不用特地安装了。不过，当风沙天过后，您可别以为没事了，应想办法去除粉尘滤清器的尘土，因为大量的尘土堵在那儿，会降低进风量。所以，风沙天气过后，应立即清理空滤上面的尘土，哪怕只是把空滤拿出在地上磕几下，对于减少油耗都有很大帮助。

### 6. 风尘易存化油器

现在路上跑的车有一些还是化油器的，大风天需要特别注意。如果您发现行车比正常时候费油、车提速没劲儿，说明化油器油气混合比过浓，积炭堵塞油路了，这时应该清洗一下，最好将车送到专业服务站，先将化油器解体，把化油器的三角油针和怠速油针泡在酒精里，主要是为了清除积炭。然后再用化油器专用清洗剂清洗各个组件，擦拭干净。组装好后，用高压气泵吹一吹，目的是为了检测化油器的通畅程度，最后装好化油器，点火调整。这样清洗下来，只需要两个小时，费用在几百元左右。



## 第八章

# 冬季雪天驾驶技巧

冬季冰雪路面行车是驾驶员应当必备的驾驶技术,特别是新手,应当在走出驾校后及时补上的一课,因为如果驾驶不当,极易出现危险。在冬季行车主要是雪天的路面驾驶,路面覆盖了厚厚的积雪,轮胎与地面的摩擦力很小,常规的驾驶技术已经不可能应付这种路况。无论从心理上还是从驾车技术应用上都应有足够的准备。

雪天路滑,如果路面结起一层薄冰,就形成了人们常说的“地穿甲”现象,使汽车轮胎与路面的摩擦系数减小,附着力大大降低,给汽车行驶带来许多麻烦。近几年内,北方冬天经常出现大雪天气,对广大驾驶员来说是一次次重大考验,暴露了一些司机,特别是部分新手应对冬季雨雪天气的弱点和经验不足。



那么,冬季雨雪天气交通事故有哪些特点呢?一是众所周知,雪天路滑,如果路面结起一层薄冰,使汽车轮胎与路面的摩擦系数减小,附着力大大降低,给汽车行驶带来许多麻烦。二是车辆在冰雪路面上行驶时,因汽车轮胎与路面的摩擦系数减小,附着力大大降低,汽车的驱动轮很容易打滑或空转,尤其是上坡、起步、停车时还会出现后溜车的现象。车辆在行驶中如果突然加速或减速,很容易造成侧滑及方向跑偏现象。遇情况紧急制动时,会使制动距离大大延长,高于一般干燥路面的4倍以上。



## 第二部分 特殊路况驾驶技术 171

因此，车辆在行驶中，面对不同的路面、不同的气候，都要保持不同的安全行车距离。尤其是在冰雪路面上行车，无论是新司机还是老司机，最关键的是要做到：降低车速、提前收油；轻点刹车、引擎制动；放宽距离、宽打窄用。具体地说，还要特别注意以下几个方面的问题。

### 一、冬季雪天驾驶的准备

#### 1. 要保持良好心理状态

对于那些有经验的老司机来说，冰雪路面虽然不可怕，但也要谨慎慢行，分别不同情况具体处理就行了。而冰雪路面对新司机而言确实是一个考验。常言道“以柔克刚”，驾驶车辆的各种操作动作都要温柔。尤其是在坡度较大的立交桥上行驶，上下坡难度大、易熄火，新司机可改走辅路，避免多次上下桥区行驶的危险。一定切记遇上突发紧急情况千万不要惊慌失措，更不要做过激的动作，应该做到头脑沉着冷静，按照自己的分析判断，果断处理。

#### 2. 出车前要仔细检查，慎防车况不良

出车前，应加强对汽车的检查，保证车况良好，特别是转向系、制动系应有效、可靠。刹车时不得有跑偏和偏刹现象。轮胎气压应取规定值的下限，且左右轮胎气压相同。轮胎花纹被磨损了的轮胎应及时更换。为防止甩尾，还要将车前、后轮制动器调整为同步制动。结冰路面很光滑，车行时应装防滑链，防滑链松紧要一致，且左右对称。若有货物装载应匀称，且两侧车胎载荷相等。此外，在冰雪路面上行车，还应携带必要的防滑、取暖用品。如果是越野车或 SUV 车，应把四驱打开。

### 二、行驶中的驾驶技术与技巧的应用

以上的准备工作就绪后，应将车启动，不要急于上路行驶，先要使车辆预热，使车辆各部件得到相应的准备和润滑，这对行车是有相当大好处的。



## 1. 起步时不要过猛

起步时若发现轮胎已被冻结于地面，应先用十字镐挖开轮胎周围的冰雪、泥土，以防损坏轮胎和传动机件。起步时轻踏油门，使发动机在不致熄火的情况下输出较小动力，以适应冰雪路面，避免驱动轮滑转。若驱动轮打滑，应铲除车轮下的冰雪，并在驱动轮下撒些干沙、煤渣、柴草等物，或用铁镐将路面刨成“X”形或“Y”形槽，以提高车辆的附着性和轮胎的抓地性。

## 2. 轻抬离合，缓加油

如果在起步时出现车轮打滑的现象，可挂入比平时高一级的挡位，如小轿车可用2挡起步，货车空车时用3挡、重载车辆用2挡起步。离合器松开的比往常要慢，要轻，调整传动力的大小最好用半离合的幅度来解决。油门比平时起步时要小，要缓，只要发动机不熄火就可以。一旦车轮已经转动起来，立即换入低一级挡位，就可以正常加油走了。这些都要求驾驶员换挡动作要快，油门、离合器、挡位配合要准确。

## 3. 仔细观察，做到心中有数

大地被积雪覆盖后白茫茫一片，刚开始行车时驾驶员往往搞不清道路、沟坎及路面状况。这时应根据行车道旁的树木、路标等仔细观察，判明行车路线，沿着道路中心或积雪较浅处通过。若路面倾斜或呈拱形，应选择平坦、安全一侧或道路中间通过；若有车辙，应循车辙行驶，当车辙已结冰且较浅时，应跨着车辙行驶；若积雪过厚应予铲除后再通过；若需通过弯道、坡道、河谷、山路等危险或可疑之处，应立即停车，判明情况后再通过，千万不可冒险。

## 4. 控制车速，缓慢制动

由于制动距离会随着车速的提高而加大，所以控制车速和与前车保持较大的安全距离是冰雪路面行车的关键，特别是转弯或下坡时必须将车速控制在能随时停车为最佳。行进中平稳加速，中低速行驶。车速要平稳，操作要均匀，





## 第二部分 特殊路况驾驶技术 173

要防止车速过快,避免猛加速。需要加速或减速时,油门应缓缓踏下或松开,以防驱动轮因突然加速或减速而打滑。在制动时尽量采用预见性制动和利用发动机的牵制作用减速,多用手制动、排气制动,少用脚制动。非用脚制动时,应以点刹方式,即轻踩轻抬,不要一脚踩死。没有ABS的车辆尤其要注意防止侧滑。若情况紧急,可强行减挡,迅速将挡位降到2挡,甚至1挡,以低车速阻碍汽车前进,同时间歇使用手、脚制动。

另外,有无ABS刹车踩法是不一样的。没ABS设备的车辆:冰雪路面减速停车时,应先快速逐个减挡利用发动机的“牵阻力”减速,再反复快点踏制动踏板平稳停车。有ABS设备的车:也可换到低速挡,先期利用发动机的“牵阻力”减速,但是刹车必须一次踩到底,同时控制好方向盘,千万别用“点刹”的方法,否则ABS不发挥作用,反而易发生危险。

另外,有无ABS的车辆在雪地上都不要空挡行驶,刹车时靠雪的阻力和发动机阻力减速,在冰上,靠减挡、拖挡制动。即使打滑,由于驱动轮有动力,同时受力,远比空挡打滑好得多,而且轮胎不易抱死。

### 5.不要跟车过近,防止追尾事故

同前车一定要保持适当的车距,雪天地面的阻力很小,只有干燥沥青路面的1/4,因而制动的非安全区大大增加。若跟车过近,当前车刹车时,后车很难在短距离内刹住车而造成追尾事故。因此,驾驶员应根据地形、车速等情况,与前车拉开距离。一般来说,多高的行驶速度,就要保持多长的安全行车距离,如每小时30公里的速度,就要保持30米长的距离。因为驾驶员从发现情况到踏下制动踏板的时间最快也要0.03秒,而机械反应时间也需要8.33米的距离。所以,如果车辆行驶速度过快,两车之间的安全距离越小,一旦遇紧急情况,后果不堪设想。

### 6.尽可能不超车和会车

在冰雪道路上尽可能避免超车,若非超不可,一定要选择宽敞、平坦、冰雪较少的路段。会车时,应选择平坦宽阔的路段,并保持两车旁边有足够的侧向安全距离。若路面狭窄,有条件的一方应主动停车或后退礼让。若积雪较深,对路边无把握时,应下车试探积雪



下面的路况后，再进行会车。

## 7. 保持横向的安全距离

冰雪路面行车进出主路、通过十字路口、左右转弯、双方会车，以及遇有行人和自行车时，要充分顾及他人，礼貌让行，始终保持较大的横向安全距离，一般不要闪灯鸣笛催促，否则会给他人精神上造成恐慌。有时，自行车和行人可能会在混合路段的非机动车道内或胡乱的两侧，因路滑不慎摔倒，驾驶员宁可停车让行，也不要抢道行驶，随时避免可能发生的人身伤亡事故。

## 8. 转向一定要慢，尽量加大转弯半径

在雪天行车时要慢打方向，需转向时，一定要提前最大限度地降低车速，把稳方向盘，慢转慢回。在不影响对面来车的情况下，尽量加大转弯半径，以减小转弯时的离心力，切不可快速急转猛回，以防侧滑、横甩，甚至翻车事故的发生。驾驶员要双手握住方向盘，操作要匀顺缓和，否则就会发生侧滑。这是因为转向过猛、转向轮横向偏移，造成车辆前轮阻力突然加大，在惯性的作用下车尾向外甩出的现象。特别是在郊外的山区公路上，有时冰雪路面是间断的，打方向时，最好提前采取措施在间断处完成。如果在冰雪路面打急方向，很可能因侧滑横在路上或冲出路基发生重大交通事故。

## 9. 注意停车地点

需要在冰雪路面上停车时，应选择朝阳、避风、平坦干燥处停放，不得紧靠建筑物、电线杆或其他车辆，以防侧滑时碰撞。若停车时间过长，还应适时启动发动机预热。在潮湿、冰雪路面上停车，为防轮胎冻结于地面，可以在车轮下铺垫沙石、柴草、木板等物。若必须在坡道上停车，应挂挡、拉紧手刹，并在车轮下填塞三角木、石块等，以防汽车溜坡。

## 10. 慎防炫目和雪盲

行车中雪花纷飞时，应降低车速，使用雨刷器改善视线。雪后行车过久，由于雪对阳光的反射，易使驾驶员双目畏光、流泪，视力下降（即雪盲症），因此，行车中应配戴有色防



护眼镜，并注意休息。

### 三、冬季雪天野外驾驶的技术

冬季雪天野外驾驶也是驾驶员可能会遇到的，这里当然包括你有意识地进行越野旅行和偶遇大雪天气。野外雪天驾驶对驾驶员的技术要求较高，不仅应具备前面所讲的一般常识，更应具备应变能力。

在野外雪地中如何驾驶要取决于雪有多厚、是否紧密及雪下的路面情况。如果在一尺深的疏松雪层的表面下是坚硬的路面或紧密的雪，你就能较轻松地驾车通过，因为疏松的雪层下坚实的表面可以使你获得附着力。雪表面有一层硬壳时，硬壳必须足够厚和结实可以支撑车辆的重量，但一定要小心，一旦硬壳被压碎而压在几尺深的粉状绒雪层上就会使你陷入难以自拔的境地。

另外，要记住在清晨能承受车辆的一层硬雪壳可能会在白天融化，当你回来的路上经过同一地点就难以再承受车的重量，如果没有别的路可走，你就应该更加小心为妙。

在雪非常深但很紧密时，相对较轻的车辆在给轮胎放气后可以浮在表面通过，与在稠泥浆中驾驶比较相似（参见“泥泞路驾驶”一章）。不过要注意的是，在轮胎放掉些气后千万不要使用防滑链，轮胎气压不足时是难以承受的。

在压紧的雪地上不要降低胎压，如果那样做实际上是降低了轮胎在路面上的附着性，因为降低胎压会阻断称之为差异压紧的过程，其结果是使被压得很紧的雪块与不太紧的雪块之间的更好地粘在一起，路面上被压紧的雪就会变得更紧密。被挤进雪地胎纹间的雪是不太紧密的，轮胎在被压紧的雪覆盖的路面上的黏附性来自胎纹间较松的雪与路面上更紧密的雪之间的黏附性。如果你给轮胎放气，胎面中央部分就会脱离路面，从而削弱了胎面上的雪与路面的黏附。也改变了胎面凹槽的角度，同样也削弱了雪与雪的黏附。

在白雪覆盖的乡村越野时，与别的车辆同行是特别重要的，如果你的车陷在雪地里你可以让同行的车辆帮助你。在寒冷下雪的季节被困在前不着村后不着店的地方可不是获取野外



生存经验的好办法。同时别忘了冬季去野外探险时带上车载电台、保暖性好的衣服、单人使用的寒冷型睡袋，油箱中要加满油，还要有生火的装备。

除了上述的一般应注意的事项外，还应了解一些野外雪地与冰面驾驶技巧。

## 1. 驾车要缓慢平稳

加速时，如车轮空转则应该轻收油门，然后再缓缓地加油使车前进。刹车要平稳小心，在雪地与冰面保证安全的主要途径是保持低速。在雪地胎、雪钉、吸槽、防滑链或四驱车上花多少钱都不可能让你在湿滑路面上开得太快。

## 2. 慎重使用宽胎

有些人喜欢用在湿滑路面上使用宽高比特别大的轮胎，但宽胎不能提供窄胎所能提供的方向稳定性。宽胎在诸如沙地或淤泥这样的软地面上行驶时有优势，因为宽胎可以让车浮在松软物的上面，特别在放气加大胎痕时更是如此。

但在坚硬的湿滑路面时，如压紧的雪、覆盖着一层淤泥的山路或潮湿的岩石，宽胎的胎痕会更圆。窄胎的胎痕在某种程度上像雪橇，使车按雪橇状胎痕所指的轨迹前进。而宽胎的胎痕更近碟状，就像一个你或你的孩子坐其上滑下雪山的金属盘。当侧向斜坡使车辆向一侧时，宽胎会让车辆滑下路面，窄胎则可抵抗侧向的力量。除非你要在很深的淤泥或沙漠中旅行，否则在购买宽胎前请再三斟酌。

## 3. 刹车的技巧

在野外雪地湿滑路面上正确使用刹车是需要技巧的。应该在车保持直线行驶时刹车，在弯道内刹车会使车侧滑。在转向避让障碍物时，应先在直线行驶时踩刹车，然后松开刹车再转向绕过障碍，不要一直踩着刹车。没有 ABS 系统的车在紧急制动时需要连续踩刹车，先踩下刹车，至刹车即将锁住时立即松开，然后再用力迅速踩下刹车。迅速地交替进行。

有 ABS 系统的车则不要连续踩、放刹车，因为系统的电脑会自动进行这一过程。要使系统的电脑开始工作，只需用力稳踩踏板即可。所以熟悉你所驾驶的车、了解车是否有 ABS



## 第二部分 特殊路况驾驶技术 177

系统是非常重要的。用错误的方法踩刹车会付出生命的代价。再次强调，没有ABS的车在紧急制动时要连续踩、放刹车；而有ABS的车则要用力踩住刹车——不要连续踩、放。并且还要记住，要使ABS处于最佳工作状态，应该使四条轮胎的胎面花纹与胎压均相同。前后轮胎不一样会使ABS电脑产生混乱。

行车时不要在制动、转向同时进行，当车轮接近锁止点时，会失去转向能力。一定要在直线行驶时刹车，然后松开刹车后再转向。有ABS系统的车在刹车时有一定的转向能力，但最好是不要依赖这种能力。

### 4. 控制方向盘的技巧

你在雪地驾驶中应该如何握方向盘？我们提倡两手以三点、九点的位置握方向盘，转向时手在十二点与六点的位置间滑动，千万不要让任何一只手越过中间。在车辆转向方向一侧的手向下拉，而另一只手则往上推方向盘。

为使该技术更形象化，假如你正握着方向盘，右手放在三点的位置，左手放在九点的位置。请进行这样的移动：右转时，左手握方向盘从九点到十二点的位置向上推；右手在方向盘上从三点滑到十二点摸到左手；然后右手握住方向盘从十二点的位置向下拉到六点。与此同时，左手在方向盘的另一边从十二点滑到六点碰到右手，然后用左手握住方向盘从六点向上推到十二点，同时右手从六点滑动到十二点碰到左手。转向完毕要回正方向盘时，只要按方向重复前面的操作就行。

用这种方法车的转向比用双手交叉打方向的方法快，而且这种方法可以让你有更好的路感，让你能分辨车对路面的反应。

### 5. 运用重力的移动

野外雪地驾驶要充分利用车辆的重力移动，加速或减速会改变轮胎在地面的抓地性。在加速时，车两向前急冲，车的重力会被向后甩到后轮上，后胎的胎痕就会变大，后轮会有更大驱动力。当把脚从油门上抬起或踩刹车时，车的重力会继续向前被加在前轮上，前轮的胎痕变大，就会使前轮有更好的驱动力及更好的转向能力。尤其在弯道中，离心力将车的重力



向外侧甩,车的重力就会加在外侧车轮上,外侧车轮的胎痕也会变大。可以说这是一项比较高级的驾驶技术,掌握这种技术的关键是驾驶员必须有人车合一的感觉。控制好重力移动,不但可以利用离心力而获得较大的抓地能力,而且还可使车辆十分灵活地躲避障碍物。但如果运用不好,极易产生甩尾,甚至翻车。

## 6. 如何应对转向不足与转向过度

野外雪地驾驶的最大难点就是弯道行驶,因为如果控制不好的话,极易出现转向不足或转向过度。车辆进入弯道时,惯性的作用会使车保持直线行驶的趋势,刚进弯时车对转向的反应不很灵敏,这种情况称为转向不足,因为车的实际转向量要小于方向盘转动所应有的量。

在快出弯道时,即使在方向盘上只用了很小的力,车仍倾向于继续转弯,这种情况叫转向过度,因为车转弯的量要大于你操纵的转向量。有几种因素可导致转向过度。转向的几何特性会使车有转向过度的倾向,但大多数车辆在设计时就让车有一点转向不足,这会使车有更好的转向稳定性,有助于转向前后轮的回正。

后轮驱动的车有转向过度的倾向,而前轮驱动的车则有转向不足的倾向(注:我们大部分私家车都是前轮驱动)。这是由于在弯道中驱动桥更倾向于使车直行而不是转弯。如果是后轮在驱动车辆,加速会将车辆后部向弯道外侧推,轴向的转动使车转向过度(实际转向比驾驶员所希望的要多);前轮驱动的车加速时会将车的前部往弯道外侧推,使车辆难以像驾驶员所希望的那样转向,就形成转向不足的情况。全时四驱的车辆在弯道时比前轮驱动或后轮驱动的两驱车平衡性更好,后轮驱动所产生的转向过度倾向可平衡前轮驱动所产生的转向不足倾向。

重力向弯道外侧移也会造成转向过度。离心力使车的重量移向外侧,重力会加在车的外侧车轮上,使外侧车轮的胎痕加大,使外侧车轮获得更大驱动力,将车推向弯道内。

转向不足与转向过度的倾向在不同的车上是不同的。一些转向不足倾向强的车辆要用更多的力量转动方向盘使车转向;还有些车辆在弯道内行驶时转向会越来越来大——倾向转向过



## 第二部分 特殊路况驾驶技术 179

度,你需要回正方向盘使车辆停止转向。了解你驾驶的车辆,并实际操作以清楚车辆是倾向于转向不足,还是转向过度。

在弯道中间,车处于转弯前半程的转向不足与转弯后半程的转向过度之间的过渡点,这一过渡点称为车辆行为点。了解你的车的车辆行为点的所在将有助于你在转弯最大限度地发挥车辆转弯性能。在干燥路面上,这种变化是很细微的,你可以在湿滑的弯道上很容易地测试出来。

转向不足或转向过度的倾向还受车辆的前后重量分配影响,比如在车辆进入下坡的弯道时,车的重量被甩向坡下的前轮上,除了由重力所致的重量转移外,刹车时会使更多的重量移到前轮。在前轮负荷增加的情形下转动方向盘就会使车转向过度,车的转向会比你实际操纵的量要大,因为转动的前轮比负荷小的后轮抓地更牢。

当车上坡时,车的重量向后移到后轮上,如果你在此时还在加速,那么更多的重量就会加到后轮上。在这种情况下驶入弯道,转动的前轮负荷要比后轮小,会发生转向不足——车辆趋向于直行,因为被卸去重荷的前轮不能使车很好地转向,需要用更大的力转动方向盘使车转弯。

你可以通过在干燥的公路上驾驶及在上下坡转弯过程中体会转向的动态过程来注意这些原则,了解车辆的特性。那么在你驾车行驶在湿滑路面上时,掌握这些原则会使旅行安全顺利,避免发生不幸。

要意识到在松软或湿滑地面以四驱行驶时,随道路条件的变化与车轮间附着力的变化,车会在转向过度与转向不足两种倾向间交替变化。一定要保持警觉,注意感觉车辆与道路的情况,让你的车及车轮成为你感官的延伸。

### 7. 如何应对车辆的侧滑

野外雪地驾驶发生侧滑有两种类型——转向不足与转向过度。要记住,转向不足发生在前轮失去抓地力时,车不对转弯做出反应;转向过度发生在后轮失去抓地力时,因为后轮的空转,车会转向过多。如果你在湿滑的弯道上错误地加速,前轮驱动的车辆倾向于发生转向



不足的侧滑,后轮驱动的车则会因后轮空转而形成转向过度的侧滑。应该应用重量的转移来控制侧滑,学会什么时候该稍踏油门、什么时候该略点刹车。

当进入转向不足的侧滑时,前轮会打滑而不转向,车就会保持直行,前轮失去抓地性,不能使车转向。入弯时过度加速就会发生这种情况,过度加速会使车的重量向后移向后轮。此时应该立即回正方向并松开油门或轻点刹车,然后逐渐再转动方向盘使车回到正常轨迹。要重新获得对车辆行驶方向的控制就必须先回正前轮,虽然要做到这点是需要胆量的,但也是必不可少的。

在前轮转向不足的侧滑中常见错误是继续使前轮转向弯道,狂暴地试图使车转弯,但这是不管用的,这会使前轮继续侧滑而不会使车转弯,减速的同时使前轮回正,然后再逐渐转向才会起作用。

在发生转向过度的侧滑时,后轮滑向弯道外侧,车会侧滑进入360度的旋转。在你感觉到后轮失去抓地力的瞬间,应该迅速地向后轮侧滑的方向稍打方向,并应稍稍加油以使后轮上的重量增加,这样就会使后轮的负荷增加而获得更大抓地力。

在后轮因转向过度而发生侧滑时,往往会有三种常见的错误。驾驶员可能会将方向盘更多地转向弯道,强行使车转弯,这会使车进入360度的旋转,其结果使车横着滑入逆行车道、翻入路沟或滚下路旁的陡峭山坡。所以如果车开始后轮侧滑,千万不要向弯道内侧更多地转动方向盘。

第二种常见错误是踩刹车。这会使后轮的负荷向前移而使附着力更小,会让侧滑更加严重和剧烈,在发生后轮侧滑的时候千万不要碰刹车。

第三种错误是向后轮侧滑方向转向过多,那会使使车头猛甩向弯道外侧,同时后轮又向弯道内侧侧滑,发生反向侧滑。在你向反方向转向过多时,车又会甩回来,这样反复几次,最终在失去控制时会使车旋转。在一感觉到车发生侧滑时就应迅速纠正方向,但纠正方向的幅度必须要小。



### 8. 前轮驱动或四轮驱动模式下侧滑的消除

驾驶前轮驱动或四轮驱动的车辆时，遇到转向过度的侧滑就可以在加速解除时更大胆些。只有后轮驱动时，要让驱动的后轮将车推出侧滑状态则很困难，一旦后轮开始侧滑，你必须非常迅速地做出反应。如果你向侧滑方向转向及加速前后轮已向弯道外侧滑几度，那么一切就都晚了，你就失去对车辆的控制。

前轮驱动的车辆，有动力驱动的前轮会将车拉出侧滑的状态，你可以在朝侧滑方向转向的同时，大胆地踩油门加速，即使后轮已侧滑摆动 90 度也同样可以使车回正。

四轮驱动同样有助于使车从转向过度的侧滑中解除。可以加速用有动力驱动的前轮将车拉出侧滑状态，但不如仅有前轮时那么有效。

### 9. 在降挡时要小心操作

在雪地或湿滑地面向山下行驶时，手动挡的车将排挡放入低挡或自动挡的车放入低挡范围会非常有用。这样发动机的牵制力会使车减速，不必频繁使用刹车，但应注意的是，减挡应逐渐进行。突然减挡会像猛踩刹车那样使车侧滑，车轮转动的突然减慢会使其抱住而失去附着力。这种情况特别容易发生在两轮驱动的情况下，降挡使后轮转动受阻而发生剧烈的转向过度侧滑。无论是四驱还是两驱都应该在降挡之前轻点刹车减速。



即使车辆在爬坡时，降挡也会有不可思议的事发生。曾经有一个朋友带着全家人开着全时四驱的厢式车出行，在高速公路上用自动巡航行驶。在车行驶到一段有相当坡度的上坡道时，就在车的自动变速箱降挡以保持巡航速度时正好压上了一块冰面，车轮上突然增加的驱动力破坏了附着力，车四轮侧滑而打转，整旋转了两圈。所幸的是车依然在高速路上，而且附近没有别的车辆，所以他们这段吓人的经历结局还不错。当然应该吸取的教训是，即使车辆在上坡时降挡也应该小心谨慎，只有在车少而且无异物的干燥公路上才使用自动巡航驾驶。



### 10. 车辆进入弯道前要减速

在野外雪地中即使你驾驶四轮驱动或前轮驱动的车,也要避免过分自信。在接近弯道时应该有充分的时间减速,在接近弯道时应尽量使车与弯道外侧保持足够的安全距离,这样可以使车转弯不致太急。在弯道的前半段转弯向应大些,这样在过弯时就可以逐渐回正方向出弯。这样可以让你避免在弯道中间纠正方向过度,在弯道中方向盘打得太急会使车侧滑。

在车辆驶向湿滑的下坡弯道时,车会有进入后轮转向过度侧滑的趋势,因为后轮的负荷相对变小了。

### 11. 注意路面内倾与外倾的弯道

在入弯前必须清楚弯道路面的倾斜度。弯道内路面外侧高于内侧的路叫内倾弯道,在这种弯道上转弯车辆会相当稳定。车的重量会将车拉向弯道内侧以抵消将车向弯道外侧拉的离心力。

在水平弯道上车辆就不会如此稳定,因为重力不能抵消离心力。而在弯道内侧比外侧还高的外倾弯道上则会更糟,这种弯道是种危险的弯道,车行驶在这样的弯道上会非常不稳定,因为重力和离心力都会将车往弯道外侧拉。行驶在外倾弯道上要非常当心,如果看到这样的弯道,那么在进弯前就要将速度降下来。如果进弯太快并同时用刹车减速,后轮的负荷就会减小,重力与离心力会轻易地使车形成强烈的转向过度侧滑而甩出弯道。

总之,冬季雪天驾驶是需要格外小心的,除非这样的天气你下决心不出门。一旦跨进驾驶室,危险将会随时伴随着你。掌握过硬的驾驶技术,是安全的保证。



## 第九章

# 夜间驾驶技巧

“夜不打虎”这句话是多年来许许多多机动车驾驶员用鲜血换来的经验。“打虎”是方言，马马虎虎之意。“夜不打虎”，是指驾驶员夜间行车而与对面来车会车时，互闭大灯后，在看不清前方路况时，应当减速或者停车，决不能马马虎虎地往前开。否则，犹如“盲人骑瞎马，夜半临深”。因为“打虎”之举是最容易肇事的。多年来，不知有多少驾驶员由此而闯下了大祸。20世纪70年代初期，在驾驶员中就曾流传着这样的顺口溜：“夜间行车看不清，马上就得开大灯。会车之前闭大灯，提前减速必要停。对方不闭别斗气，让过对方你再行。”这些安全行车的经验总结，对我们来说，至今还是深有教益的。随着新驾驶员的增加，许多这些经验慢慢也离我们远去了。现在的驾校中几乎没有夜间驾驶技术课了，这也意味着夜间驾驶车辆的危险性增加，大部分驾驶员的夜间驾驶经验都是自己摸索得来的，也就是说许多教训也在不停地重复着。为此，我们编写本章夜间驾驶技术的应用呈献给广大读者，特别是新驾驶员，少走弯路。



夜间驾驶汽车与白天行车最大的不同点是，夜间驾驶汽车在夜幕中观察和遥望前方时，由于视野窄、视觉差，会车时炫目、视力下降，对行车安全极为不利，尤其是在照明不良的道路上，一些地形、地物隐蔽在黑暗之中，难以辨认，需要借助车灯照明观察道路交通情



况。因此要求驾驶员必须对夜间驾驶技术与交通安全关系有所了解,正确掌握相关技术和技巧,才能保障行车安全。

据我国和其他一些国家的资料统计表明,夜间行车最容易发生交通事故,其交通事故率要比白天高1~1.5倍。为确保夜间行车安全,驾驶员朋友应该牢记以下注意事项。

## 一、夜间行车的特性

夜间行车由于车辆行人较少,会车、超车、避让人畜及自行车的机会不多,所以从某种意义上说,夜间行车应该比白天行车较为安全。但是由于夜间光线暗淡和照明不良等因素,对驾驶员的视觉机能影响较大,导致夜间行车很容易发生交通事故。作为驾驶员应该了解人的视觉机能特性对夜间行车的影响。

### 1. 视觉特性对夜间行车的影响

对于驾驶员来说,在一天中最危险的时刻是黄昏,因为在黄昏时,光线较暗,不开灯看不清,而当打开前照灯时,其亮度与周围环境亮度相差不大,因而不易看清周围的车辆和行人,往往会因观察失误而发生交通事故。实践证明,在车灯照明条件下,对中等大小的物体,能发现物体颜色的距离以及能看清物体的距离是随物体颜色而变化的。这样,驾驶员在夜间行车时由于视觉感知较白天差,很容易造成判断失误,导致交通事故的发生。其次,夜间视力与物体的对比度也有关系,亮度、对比度大的物体对比度小的物体容易辨认。



人从光亮的地方进入黑暗的地方时,开始视觉感受性很低,然后又逐渐提高,这个过程叫“暗适应”;相反,从暗处进入亮处时,视觉感受性降低的过程叫“光适应”。例如当驾驶员在白昼行车时,由一般道路驶入黑暗的隧道便产生暗适应。而当车辆驶出隧道时,驾驶员则产生光适应。道路上的光线强度与隧道内的光线强度差异越大,适应过程中的视觉障碍越严重。暗适应过程比光适应所需的时间要长,一般需5~15分钟,完全适应需要30分钟,而



## 第二部分 特殊路况驾驶技术 185

光适应则较短,不过数秒至1分钟。因此,要求驾驶员掌握眼睛暗适应特性就显得十分重要。在夜间行车时,常常遇到照明不均匀的情况。如从市内开到市郊,由有照明的路段到无照明的路段中间,汽车开灯行驶,因会车时需要关灯,在关灯的时刻,都有一个暗适应过程。在这个过程中,驾驶员不易发现交通标志或其他物体,所以很容易发生事故。当汽车运行在明暗急剧变化的道路上时,由于视觉感受性不能立即适应,容易发生视觉障碍,危及行车安全。为了减轻视觉障碍,必须减少由亮到暗而引起的落差,通常需慢慢减低照度,这也称为“缓和照明”。



光线对驾驶员的另一个影响是视觉的眩光作用。眩光也称耀眼光,是一种由于视场内亮度过高而引起视觉不舒适,感觉功能下降,或同时产生该两种效应的现象。眩光可分为直接眩光和间接眩光。如按视觉效应分类,眩光可分为失能眩光和不舒适眩光。能造成视觉功能性损失的称为失能眩光或生理眩光。而把造成舒适程度方面损失的称为不舒适眩光或心理眩光,这两者的作用是不同的,但也没有严格的界限。一般随着视场亮度的增加,开始有不舒适的感觉,但不影响视觉功能,当亮度再增加时,可使视觉作业根本无法进行,直到暂时失明——强光盲。这时就根本谈不上舒适与否,完全是失能眩光了。夜间当两车相会时,对方车前照灯造成的眩光影响着驾驶员对路面上目标物的视认距离,当两车快靠近时,对视认距离影响最大。

夜间行车时,当驾驶员遇到强光宣射时,常将头转向一边,避开强光,这是利用了扩大视线与强光的角度来减低眩光作用的原理。眩光的光源与视线的夹角越大,视功能降低的程度就越小。一般情况下,在道路中心线上的行人比在路侧上的行人更容易被驾驶员发现,但是在夜间会车时,由于对向车前照灯光引起的眩光作用,使驾驶员反而不容易看清中心线附近的人和物。因而夜间处于道路中心线上的人是很危险的。

经验得知,驾驶员在夜间行车时已经暗适应了的眼睛,一旦遇到明亮光线就会感到晃眼,导致视力下降,此时,要恢复原来视力需要一定的时间。一般条件下,要恢复到遇明亮



光线之前的视力要2~3分钟,恢复到安全视力(指夜间正常视力的1/4)需要10秒。如果行车速度为40公里/小时,那么10秒内汽车行驶距离111米,在此段距离内,汽车行驶非常危险。

## 2. 夜间行车减少视觉特性影响的措施

驾驶员夜间行车时,为了减少或避免人体视觉机能特性对夜间行车的影响,确保夜间行车安全,通常可采取如下措施。

(1) 严格控制车速。严格控制车速,是保证夜间行车安全的根本性措施。夜间行车由于视觉机能特性发生变化,增加了驾驶员行车的难度和危险,尤其是驶经弯道、坡路、桥梁、窄路和不易看清的路段,以及在繁华街道、霓虹灯和其他灯光对驾驶员视线有影响的路段时,另外,在夜间行车遇到雨、雪和雾等恶劣天气时也必须降低车速。



(2) 灵活使用灯光。夜间灯光具有照明和信号两方面作用,须根据具体情况灵活使用。

在有路灯的街道和市郊公路上,行驶速度在30公里/小时以下时,可使用近光灯或小灯;

在无路灯的街道和公路上,行车速度在30公里/小时以上时可

使用近光灯。在通过有指挥的交叉路口时,应在进入交叉路

口30~50米距离以外关闭大灯,改用小灯,并按需要使用转向

指示灯示意。在雨、雾中,使用防雾灯或近光灯,不宜用远

光灯,以免出现炫眼的光幕,妨碍对方驾驶员的视线。在夜

间交会车辆时,当距对面来车150米以外时,将大灯由远光灯改

为近光灯,并降低车速,选择交会地点,并使车辆靠道路右侧

保持直线行进。距来车100米~150米时,关闭大灯改用小灯。如来车未能及时变换灯光,

应在减速的同时,用喇叭或反复明灭灯光示意,切不可强烈灯光对射,以防发生撞车或翻

车事故。在夜间停车时,应在车辆停稳停妥后再关闭灯光,如果临时停车,应选择一个比





## 第二部分 特殊路况驾驶技术 187

较宽敞的地段，并打开小灯和尾灯，以便过往车辆能够及时发现，防止撞车。

(3)防止夜间疲劳驾驶。夜间行车，由于驾驶的时间过长而容易疲劳，尤其是到午夜以后最易瞌睡。如果感觉到疲劳和瞌睡时，切勿勉强行驶，就地停车休息，待体力和精神得到适当恢复后，方可继续行驶。

(4)正确防眩光。有些驾驶员职业道德差，趁夜间交通民警少，会车时开远光灯高速行驶，不顾别人行车困难，只图自己方便，迎面而来的灯光直射你的双眼，使你产生炫目，给行车安全带来很大威胁。当遇到此种情况时，首先不能心慌意乱，也不要闭目或眯眼。而应将头稍转向右侧，用眼睛侧视前方，这样既可以看清前方道路情况，又可以避免眩光感，待会车过后再正视前方。从而保证夜间的行车安全。

总之，夜间行车时遇到的情况大都比较复杂，作为驾驶员必须要了解夜间行车的各种知识，要高度集中注意力，中速谨慎驾驶，要善于观察和分析，从而确保夜间行车安全。

### 二、新手夜间行车应注意的问题

新手上路最怕的是夜间开车，特别是在没有路灯或灯光很暗的路段行驶。那么夜晚行车新手要注意哪些事项呢？

#### 1.灯光不全不许上路



灯光是夜间行车安全生命保障，决不能有半点马虎。尤其是前照灯、后尾灯、转向灯和制动灯出故障时，上路行车是非常危险的。因此夜间上路行驶之前务必要对灯光进行全面检查，确认良好方可上路。首先检测灯光亮度，更换进入衰退期的灯泡，消除事故隐患；检测远近灯变光，如发现此功能有问题，应及时修理。之后检测各种灯泡是否完好，包括大灯、小灯、雾灯、转向灯、刹车灯、示宽灯、倒车灯、高位刹车灯、牌照灯、危险报警灯、车内照明灯等。另外，汽车在夜间行驶前，要先擦净挡风玻璃。清晰的挡风玻璃会在暗夜里



增强驾驶者的信心；夏季夜间行车，要关好车窗玻璃，防止昆虫窜入驾驶室致伤眼睛和影响视线。

## 2. 细心观察注意路标提示

在有道路标线的道路上行驶时较容易判断道路的路形，但如果是夜间行驶在无标线的道路上，就要仔细观察指示牌和路边的路牌了。遇有疑问时一定要减速甚至停车探明情况后再上路。

## 3. 会车时注意右侧

夜间行车中如遇对向车，不要一会儿踩制动踏板，一会儿向右打轮，要切实注意右侧行人和自行车。一般来说，自己的汽车在距离开远光灯的对面来车大约100~200米时，尚能看清楚前方的行人、自行车或其他障碍物，但当距离拉近到30~50米时，就很难看清前方的行人、自行车或其他障碍物了。与对向车相距150米时，应将远光灯变为近光灯，这既是行车礼貌也是行车安全的保证。当遇对方不改用近光灯，应立即减速并用连续变换远、近光灯的办法来示意对方。如果对方仍不改变，感觉灯光刺眼无法辨别路面时，应靠边停车，千万不要赌气以强光灯对射，以免损害双方视觉而酿成车祸。

## 4. 注意左侧的行人

夜间行车要注意从左侧横过马路的行人。在城市道路的交通繁忙地段，有时对向车道上排满了等红灯的车，在这种情况下，常常有行人从车队的间隙中跑出来从左向右横过马路。在夜间，驾驶员不容易发现，特别是处于道路上的路灯几乎都在道路两侧，道路中心线附近光线很暗的情况下更是如此。

## 5. 控制车辆速度

这是保证夜间行车安全的根本性措施。夜间道路上的交通流量小，行人和自行车也相对较少，驾驶员一般比较容易高速行驶，加上驾驶员的心理状态（如急于快赶等），因而很可能发生交通事故。驾驶员应该充分认识到在夜间高速行驶的危险性。夜间行车由亮处到暗处



## 第二部分 特殊路况驾驶技术 189

时,眼睛有一个适应过程,因此必须降低车速。在驶经弯道、坡路、桥梁、窄路和不易看清的地方更应降低车速并随时做好制动或停车的准备。驶经繁华街道时,由于霓虹灯以及其他灯光的照射对驾驶员的视线有影响,这时也须低速行驶。如遇下雨、下雪和起雾等恶劣的天气,须低速小心行驶。另外,因为能见度差,周围速度参照物不易辨认,所以夜间行车从视觉感受上对车速的判断相对偏低,许多人会下意识提高车速。因此要随时注意察看仪表板上的时速表和发动机转速表,把车速控制在安全速度以下。



### 6. 增加跟车距离

驾驶员在夜间行车时,一是视野不如白天开阔,二是常遇危险、紧急情况。因此,驾驶员必须准备随时停车。为避免危险,要注意适当增加跟车距离,以防发生追尾事故。

### 7. 尽量避免超车

超车前观察被超车辆右侧是否有障碍物,以免超车时被超车辆向左侧避让障碍物而发生碰撞。必须超车时,应事先连续变换远、近灯光告知前车,在确实判定可以超越后,再进行超车。特别是在窄路、窄桥以及视线不良、车流量大的路段,更应该注意不要超车。

### 8. 无精打采不许驾车

夜间开车最常遇到的问题就是一个“困”字,疲劳驾驶是驾车的一项大忌,技术再好的驾驶员也会因一时困怠而铸成大错。因此决不许强打精神,勉强上路。夜间行车特别是午夜以后行车最容易疲劳瞌睡,另外夜间行车由于不能见到道路两旁的景观,最易产生驾驶疲劳感。你可以用经常改变远近灯光的办法,一方面提高其他车辆的注意,另一方面也有助于减轻视觉疲劳。太疲劳时应停车休息,不要勉强赶夜路。夏季夜间行车时,尤其要提高警惕,夏季





天气炎热,在街道或公路两旁常有人乘凉或露宿,特别是在居民小区的附近,驾驶员必须谨慎驾驶。

## 9. 准确判断路况

在无月光的夜晚,路上漆黑一团,在郊外要完全依赖车灯照射来观察路面动态,使视野受到很大的限制。在满天星斗或明月皎洁时,借助月光对地面的反射,走灰不走白,遇黑就停车。月夜时,路面为灰白色。在湖、河边沿行驶时应特别注意,勿将水当路。行车途中,若发现前面突然变黑,就可能有障碍或急转弯地方,应减速或停车察明情况后通过。当灯光投射距离由远变近时,表明汽车驶近或驶入上坡道、驶近急弯或将要到达起伏坡的低谷地段;当灯光投射距离由近变远时,表明汽车由陡坡进入缓坡或由弯道驶入直线;当灯光离开路面时,应当注意前方可能出现急弯或面临大坑或正驶上坡顶;当灯光由路中移向路侧时,表明前方出现一般弯道。夜间行车常遇到交叉路口,可根据侧向路来车灯光的照射,预测对方车行驶情况。如路口内有对方车远光灯照射的散射光,可判断车距交叉路口尚远;如大灯光有光束或在路口拐角处树梢上有明亮的光线或电线杆、影壁(多见于T字形路口),做好让行的措施。

## 10. 高速公路倍加小心

夜间的视线不好(即便是再晴朗的天气也比不了阴沉得最厉害的白天),所以车速要适当放慢一些。在高速公路上,一般的情况是没有路灯的,所以全靠车灯照明。这时要谨记夜间使用灯光的要领,要开启夜间灯、示宽灯,如遇雨雪雾还要开启雾灯(但若天气晴好一定不要开雾灯,尤其后雾灯十分晃眼,会令后车驾驶员感到极为难受)。如果前方无车,则可适当开启远光灯(即一般只需用远光观察一下前方较远处的路面及周边情况即可),而后转而开启近光灯。如果前方有车或者对面有来车,千万要记得将远光变为近光灯,否则晃了前面或对面司机的眼睛,更重要的是对自己的安全也是个极大的隐患。如果对高速路的路况熟悉,则可以适





## 第二部分 特殊路况驾驶技术 191

当加快速度，以求最佳行车时间。但如果对所行驶的高速路路况不熟悉，则一定要控制车速，谨慎驾驶。我们的经验是可寻一辆大车尾随而行，跟车距离要适中（当然你要确定这辆车是熟悉路况而且速度不是太慢的，并且你有把握跟住它），这样可省去紧张观察之苦，还可挡住对面车的强光。因为在高速路上夜间长距离行驶，强光对眼睛的刺激是非常有害的，这会大大减小驾驶员的视界和视距，严重降低反应速度，容易引发各种事故。如果遇山路要特别注意转弯，一定要减速通过，切不可只图切弯的快感而忽视了安全，夜间由于视线很差，因此一定要严格按照路上的标志标线行驶，不可有丝毫马虎和大意。

### 11. 在县级、乡级公路行驶最好用近光灯

在这种道路情况下，几乎可以不使用远光灯，而只需用近光就可以了。因为近光灯设计的目的就是照明大约为50米以内，用近光可以将此范围内的景物看得相对比较清晰，而远光灯相比近光灯则照得高许多，只能看到较大距离范围物体的模糊轮廓，而近处的物体相对倒不如近光灯清楚了，这点也许很多驾驶员有个误区，以为远光灯会把物体照得更清楚，其实不然。我们多次实践过，这个方法屡试不爽。试想在这样的道路上，车速一般是不会太快的，时速最多也就不超过80~90公里，这样的速度使用近光灯绝对足够用的，但是一旦车速超过100公里，那就另当别论了，因为超过100公里后，驾驶员的视界和视距都会变小，近光的照明就会不够了。



### 12. 带全必备用品，注意停车安全

上路之前除了带全一些维修用品，如备胎、千斤顶、轮胎扳子等，还必须带上一些应急物品，如故障紧急停车警告标牌、应急灯等，有可能的话还应该带上水和清洁用品。因为在夜间行车除扎胎或其他机械故障外，也还会因昆虫趋光而导致前大灯照明度下降或散热器效果下降。另外，夜间停车一定要注意安全，除开启故障紧急停车双闪灯外，还应将警告标牌放置在车后足够远的地方，以尽早给后面来车一个提示。



### 13. 养成良好的驾车道德

有些驾驶员乘夜间交警较少，长时间打开远光灯高速行驶，会车时也不及时改用近光灯，还不时地抢道行驶，只图自己方便，不顾别人安全，极易出现交通事故。

### 三、夜间行车辨别灯光的技巧

夜间行车虽然有车灯的照明，但还是不会像白天那样自如，所以读懂车灯的语言就变得异常重要。

(1) 当车灯光投射距离由远变近时，表示汽车驶近或驶入上坡道。

(2) 当车灯光投射距离由近变远时，表示汽车已在下坡道或由陡进入缓坡。

(3) 当车灯光离开路面时，表示前面出现急弯或车辆已驶至坡顶。

(4) 当车灯光由路中移向路侧时，表示前方出现一般性弯道。

(5) 当车灯光从道路的一侧移到另一侧时，表示前方为连续转弯道。

(6) 当对向车射出光线较短时，表明来车将接近坡道；当对向车射出的光线与路基脱离时，表示来车已接近坡顶。

(7) 当前车尾灯灯光或亮或暗时，表明前车在远处；当前车尾灯灯光较为明亮时，表明前车在近处。

(8) 当前车尾灯左右间距较大时，表明前车为大型车；当前车尾灯左右间距较小时，表明前车为小型车。

### 四、夜间行车在狭窄路口灯光示意的技巧

对于驾驶员来说，夜晚驾车时正确地使用灯光非常重要，合理地利用其他车辆的灯光能对安全行车起到帮助。

#### 1. 出入胡同先闪大灯

市区道路除宽敞的马路，还有狭窄的胡同和交叉的路口。常有车辆或行人突然从胡同内出来，如果驾驶员不能及时发现并采取措施，极易发生危险。若能注意观察路口内驶出车辆



## 第二部分 特殊路况驾驶技术 193

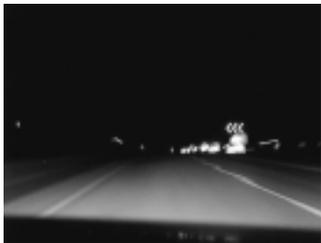
的灯光,就可以避免事故的发生。如果发现胡同中有灯光直射出来,说明有车辆要从口内驶出,根据灯光的亮度和灯光的高度可以判断出车辆的大小:灯光亮、高度低的为小轿车,灯光暗、位置高的为大型车。这时驾驶员应减速、鸣笛、交替使用远、近灯光提醒对方。

### 2.影子闪烁须防行人

如果灯光中有影子闪烁,说明其汽车前还有行人或骑车人,且距离路口已很近了。为防止行人的突然出现,一定要提前减速,不要心存侥幸以免造成事故。

### 3.没有护栏减速让行

很多混合车道没有中心护栏,遇对向车辆排队等候而本方车道畅通时,可以发现对向车辆灯光是均匀和有规律的。此时,有行人抢行横穿马路,司机往往因对向车辆的灯光而产生盲点。司机要注意减速通过,当车前灯光发生变化时说明车前有人移动通过。



### 4.进出主路先看车灯

为了提高道路的通行能力,城市中建设了很多设有主辅路的道路。在夜间行驶到主辅路进、出口时,注意观察进出口处有无灯光照射。若有则表明有车辆要从主路驶出或从辅路驶入。因为交通部门设计的进、出口方向与主、辅路方向是有一定角度的,正常行驶的车辆灯光不可能直射出,只有进、出主、辅路的车辆灯光才可以直射以便被其他车辆发现。

### 5.灯光波动表明路面不平

此外,可以通过对向驶来车辆灯光的上下波动判断前方路面的平整度,也可以利用前车尾部反射的灯光观察发现本车前照灯是否有缺损。

在晚间驾驶车辆时有效地利用其他车辆的灯光,可以提高驾驶员的判断能力,避免交通事故的发生。



## 五、夜间汽车前照灯突然不亮的应急措施

在夜间行驶时，突然前照灯不亮了，只能把汽车停在路边。如果还继续强行驾车行驶，很容易造成交通事故，十分危险。这时，如果左右两侧的前照灯全都不亮，很可能是熔断器烧断了。为此，检查一下相关的熔断器。如果确实是熔断器烧断了，只要换上一个相同容量的熔断器，问题就能立刻解决，十分简单。

如果是一个前照灯不亮，很可能是前照灯电源线插座接触不好。这时可以走向汽车前方，用手敲一下不亮的前照灯灯罩，如果前照灯能瞬间地亮灯，可以肯定是插座接触不好。这时，只要把前照灯的电源线插座拔下来，再重新插回去，问题就能获得解决。

如果是灯泡的使用寿命到了，例如近光灯的灯泡坏了，这时不得强行驾车行驶。虽然可以用远光灯驾车行驶，但是将给对面的车辆造成许多麻烦。为了解决这个问题，可以在前照灯的灯罩上部粘贴胶带纸，用胶带纸把灯罩上部遮盖  $1/3$  左右。当然，由于行李厢中的货物重量不同，到底应该把灯罩上部遮盖多少才好，应该具体情况具体对待。



# 第三部分

## 高速公路驾驶技术



# 第一章

## 上高速公路前的检查

高速公路安全行车是每一个驾驶员必须应掌握的基本技术。特别是刚从驾校完成驾驶学习的新手更应该给予足够的重视。现在时间对人们来说变得越发重要，而速度恰恰是时间的保证，所以高速公路也越来越成为人们驾车出行的首选道路。但是高速行车本身就存在着很多危险因素，如果驾驶者不能很好地掌握高速公路行车特点及正确驾驶操作方法，就孕育着重大事故的可能性。而现在的驾校的学习中基本上没有这项学习内容，这也就意味着一旦新手驾车驶进高速公路，出现危险的几率会大大增加。所以每一个新驾驶员在上高速公路之前，都十分有必要认真学习有关规定，也务必仔细阅读高速公路安全行车注意事项，做到“有备无患”。



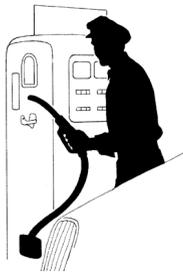
俗话说“在家千日好，出门一日难”，开车上路，特别是上高速路，一定要提前检查车辆和“装备”，以备不时之需。

由于高速路上机动车行驶速度快，容易造成机动车爆胎等故障、事故，特别是车辆发生故障或者事故停车后，引发二次事故的可能性更大。因此，机动车上高速公路行驶前，应当对车辆进行仔细检查。按照《高速公路实施办法》的要求，最基本的检查有七项，其中包括：轮胎、燃料、润滑油、制动器、灯光、灭火器具、反光的故障车警告标志等，并要保证齐全有效。



## 1. 要检查燃油量

汽车高速行驶，燃料的消耗要比预想的多。以百公里油耗 10 升的车为例，时速为 50 公里 / 小时时行驶 100 公里耗油 10 升，而在高速公路以 100 公里 / 小时行驶 100 公里将耗油 16 升左右。高速行驶油耗明显增加，因此，高速行驶时，燃料要准备充分。如果是路途较远，应该提前给油箱加满油，尽管高速路上每个服务区都有加油站，但每个服务区相距很远，不像在市区内那样，可随时加油。一般每个服务区的距离都在 50 公里以上，有的甚至达到二三百公里，如果车的油箱内的油开不到下一个服务区的加油站，那种“前不着村，后不着店”的感觉会给你增添极大的烦恼。



## 2. 要检查轮胎的气压

这里指的轮胎不仅是正在使用的四个轮胎，还包括机动车行驶过程中所必须具备的备用胎。主要应检查轮胎充气程度是否合适，以及轮胎的完好程度。汽车在行驶中，轮胎将产生压缩及膨胀，即所谓的轮胎变形，特别在轮胎气压较低、车速较高时，这种现象更加明显，此时轮胎内部异常高温，将产生橡胶层与覆盖层分离，或外胎面橡胶破碎飞散等现象而引起爆胎，发生车辆事故。因此高速行驶前，轮胎的气压要比平时高一些。据交管部门统计，高速公路的交通事故中有近一半是由爆胎引起的，这也说明在上高速公路之前检查车辆轮胎的重要性。



## 3. 要检查制动效果

汽车制动一般是以摩擦等方式来消耗高速运动汽车的动能，是制止机动车继续行驶的手段，其作用是根据车辆在行驶中的需要，使汽车迅速减速，或在尽可能短的距离内完全停车。汽车的制动效果对行车安全有着举足轻重的地位。在高速公路上行驶，更要注意制动效果。出发前，应先低速行驶检查制动效果，如发现异常时，





一定要进行彻底维修，否则，极有可能引起重大事故。

### 4. 检查润滑油

润滑油也就是我们俗称的机油，在我们日常驾车的过程中，很少有驾驶员在驾车之前检查发动机内润滑油的习惯，特别是新手。在市内驾车时，万一出现润滑油短缺或漏油情况，也比较好处理，但走高速公路一般都是远道，服务区的距离又很长，同时发动机运转又相当快，机油一旦缺少或漏油，就很快损毁了发动机，那你也只能望车兴叹了。



### 5. 灭火器

灭火器常常是我们最容易忽略的车载设备，但是上高速路一定要配备有效的灭火器。尤其在是夏天，由于高速公路行车的速度快，各部件摩擦生热，温度会急剧升高，机动车内部一旦出现故障就极易发生自燃，灭火器具是非常必要的自救用具。

### 6. 灯光

灯光是用于照明道路或向其他车辆、行人等道路交通参与者发出光信号的装置，是机动车必备的安全设备。尤其是在夜间高速公路行驶时，由于高速公路上是没有像市区内道路上的路灯，主要依靠车辆本身的灯光及高速公路的反光设备，如果车辆的灯光效果不好或出现故障，几乎寸步难行，更容易出现重大交通事故。车辆的灯光设备主要包括：远光灯、近光灯、转向灯、制动灯、牌照灯、前位灯、后位灯、危险报警闪光灯、雾灯、倒车灯、示廓灯、侧标志灯等。另外，在遇雾、雨、雪等低能见度情况，或在发生车辆故障或交通事故等特殊情形时，应知晓如何正确使用灯光。



### 7. 检查反光的故障车警告标志

反光的故障车警告标志适用于机动车发生故障或者交通事故不能移动时，机动车驾驶人



应当放置于机动车后方的提示标志，以防止后方来车与之发生碰撞事故，之所以要求必须“反光”，是为保证在夜间使用时，经灯光照射反光，有效提示后方来车。

另外，对冷却液、风扇皮带、传动系统等一些部位的检查也不容忽视。总之，一定要保证车辆的工况良好，这也是保证你本身安全的基本保障。



做完以上的检查工作后，我们就可以安心上高速公路了。这时，我们还要注意行车过程中车辆出现的一些异常情况，要及时处理。



## 第二章

# 高速公路驾驶与技巧

上高速公路驾驶前,除了对车辆进行必要的检查外,作为一名新手,需要了解和掌握的知识与技术还有很多,下面我们就一一详细讲解。

### 一、《道路交通安全法》对高速公路的行驶有新规定

《道路交通安全法》实施细则已经开始实施,这一细则对高速公路驾驶规定有了新的调整。

#### 1. 关于车速

虽然新《道路交通安全法》规定小型客车最高车速不得高于每小时120公里,但在一些高速公路段实行限速,仍以每小时110公里为准,并在重要路段还有监测设备,对于不经常出门的驾驶员朋友特别应注意。在隧道、施工路段、弯道等特殊路段按照限速标志通行。新《道路交通安全法》中对最低车速的规定从原来的每小时50公里提高到每小时60公里。



#### 2. 关于实习驾驶员上高速公路的规定

新《道路交通安全法》允许实习驾驶人上高速公路驾车,但是在实习期内不得驾驶公共汽车、营运客车或者执行任务的警车、消防车、救护车、工程救险车以及载有爆炸物品、易燃易爆化学物品、剧毒或者放射性等危险物品的机动车。



### 3. 关于跟车距离

以前规定时速为 100 公里时，跟车距离为 100 米，时速为 70 公里时，跟车距离为 70 米。

新《道路交通安全法》规定时速为 100 公里时，跟车距离为 100 米以上，时速低于 100 公里时，跟车距离不得低于 50 米。

### 4. 关于在能见度差的气象条件下通行

新《道路交通安全法》规定，能见度小于 200 米时，开启雾灯、近光灯、示廓灯和前后位灯，车速不得超过每小时 60 公里，与同车道前车保持 100 米以上的距离。能见度小于 100 米时，开启雾灯、近光灯、示廓灯、前后位灯和危险报警闪光灯，车速不得超过每小时 40 公里，与同车道前车保持 50 米以上的距离。能见度小于 50 米时，开启雾灯、近光灯、示廓灯、前后位灯和危险报警闪光灯，车速不得超过每小时 20 公里，并从最近的出口尽快驶离高速公路。



### 5. 关于警示标志设置

车辆发生故障时，《道路交通安全法》规定必须在车后方放置故障车警告标志，以前规定放置在车后 100 米处，现在规定放在 150 米处。

## 二、高速公路行车的特点与原则

今天的公路建设早已不是“一条道走到黑”，而是“条条大路通罗马”，特别是高速公路网的发展，使得许多驾车者都有了“宁走大道三千，不走小路八百”的选择。高速公路跑起来痛快潇洒，就连平时驾车谨慎仔细的女士以及车龄并不太长的新手们都可尝试在高速公路上将车速“悠”到 100 公里 / 小时以上的快感。然而一些“逢劫受磨”、“饱经沧桑”的老驾车族们却常尝有另一种选择：宁穿菜市场，不走“屠宰场”（高速公路）。因为在他们看来，小街小巷里车速慢，即便出事故也都无非是一些小的刮蹭，不会造成太大的人员伤害，而一



## 第三部分 高速公路驾驶技术 203

一旦上了高速公路就如同进了“屠宰场”，杀机四伏，稍不留神就可能车毁人亡。虽然将高速公路说成是“屠宰场”颇有些过分，但细琢磨起来，这种说法却有一定的道理。

其实，“知己知彼，百战不殆”的训导由来已久，只要认真了解高速公路行车的特点，然后根据自己的实际能力来行车，便可以安全快捷地通过高速公路抵达目的地。

### 1. 速度特点

高速公路一般较城市繁华区车辆密度要小得多，同时路口也少，弯道多数较缓，因此车速限制较高。许多驾车者在高速公路上会不自觉地将车速提到自己控车能力的上限，而此时出现任何意外情况都会造成险情或事故。所以在高速公路行车最重要的是控制好自己情绪，保持安全车速，决不可超过限速标志牌所限制的车速。当然也不可超过自己的控车能力去追求限速牌上的限制车速。最好让车速低于自己控车能力的80%。



### 2. 操控特点

高速公路车速高，看起来个个都显得迅猛刚烈，但千万要牢记，高速公路上行车的原则应为：温柔、温柔、再温柔。高速行车最忌讳的就是动作生硬，转向时方向盘打得过快过大都可能使后轮失去抓地力而导致车辆失控。特别是当前方出现意外时，更不能手忙脚乱地猛打方向，而应该在减速的同时尽量舒畅地转动方向，让车平顺地躲避险情。

### 3. 信号示意特点

“早‘请示’，晚‘汇报’”也是高速公路行车安全的法则之一。不管是要超车，还是要减速，不管是要换道并线，还是要驶出主路，每个意图都应及早地对前后左右的车辆发出信号，而付诸行动却要晚一些。发出信号立即行动的后果往往不是造成事故就是干扰了其他车辆的正常行驶。



## 4. 跟车特点

开车上路讲究“随和”，高速公路上更应强调。高速公路上所有合法驶入车辆都会将车辆保持在一定速度下行驶，因此，“力争先进，勇当典型”的做法是对安全十分不利的。与前后车保持距离均速前进，“随大流”行驶是很好的办法，整个车流“同步”行驶对通畅交通、安全快捷非常有益。行车忽快忽慢，无规律无章法是出事故的前兆。

## 5. 制动特点

制动减速是驾车者学车前就知道的常识。但在高速公路上的制动却大有学问。首先在高速公路上制动应该先轻踏制动踏板告知后车，然后再减速；另外，减速时不要一脚踏到底，而要采用间断式的“点刹”，以防车轮抱死打滑（有ABS系统的车例外）。

## 6. 预知性特点

高速公路虽然多为封闭式或半封闭式道路，但也不可避免地要设置入出路口，因此注意交通标志和指示牌，直接关系到行车安全。上路前想好入口和出口，早做准备早发信号，特别是不熟悉的道路更要注意察看交通标志及指示牌，到路口才猛减速，急并线，甚至驶过路口后又倒车、逆行，这些做法都十分危险，决不可有侥幸的冒险心理。

## 7. 车况特点

熟悉车况和注意车况也是不容忽视的。开惯手动排挡车的驾车者，如果是第一次驾驶自排挡车，最好不要急于上高速公路。应先熟悉了车况，掌握了自排挡车的驾驶特性再上高速公路行驶。因为开惯手排挡车的人初开自排挡车，往往在制动时左脚会习惯性做蹬踏离合器踏板动作，其结果很容易使右脚踏在制动踏板上造成紧急制动，给自己和后车带来险情和意想不到的麻烦。此外，随时关注车况也是确保平安的一个因素。轮胎气压是否正常、燃油是否加满、水温是否保持在正常值内、制动效果有没有变化、发动机工作有无异常等，都要随时留意，千万不要只顾行车痛快，最终导致悔恨。





### 8. 车距特点

在高速公路上行车，还有一个应该遵守的准则，即各行其道，保持车距。行车过程中，借道超车无可厚非，但不能长距离长时间地占用其他车道。更不能为超车催促前车让道而“紧顶”前车。要想到“前方很可能有情况”、“前车随时会爆胎”，总之尽量不干扰别人的行车路线和防患于未然才是最好的驾驶习惯。

### 9. 警惕性特点

谁都清楚高速公路上是不允许有行人及非机动车穿行的，但这个想当然的事情常常成为事故的潜在诱因。封闭式高速公路和半封闭式高速公路都是相对而言的，世界上没有绝对的事。所以不要以为高速公路上不会有行人就放松警惕，退一步讲，就算每个人都严格遵守交通法则，也免不了有不懂法的动物。老司机们对他们一生平安驾驶总结出的经验就是：小心无大错。

## 三、高速公路驾车应注意的问题及驾驶技巧

尽管高速公路有很多与城市道路不同的特点，但总体来说，高速公路路况比城市路况要简单得多，车辆也比较容易驾驶，只是因为速度比较快，稍有偏差往往会酿成车毁人亡的惨祸，不像城市道路多为小磕小碰。以前，一年以内的新手是不允许上高速的，现在可以了，猜想大概是因为北方或内地很多高速公路非常空旷，没了限制的必要。但我们还是觉得，新手技术尚未纯熟，确实不宜上高速，特别是单独一个人在高速公路上行驶。最好在上高速公路之前应该了解一下高速公路安全行车的注意事项和驾驶技术与技巧，这不仅是对驾驶员本人，也是对他人的—种负责的态度。



### 1. 不猛打方向、急踩刹车

以时速 100 公里计算，汽车每秒的速度大约为 28 米，单边两车道加辅道的高速公路最



多也就宽十多米，猛打方向会是什么后果不言而喻——必撞隔离栏无疑！而撞上隔离栏以后车子就根本不是你能操控的了。高速公路行车只能采用固定式转向方法，即双手固定在方向盘上作小幅转向，或只在方向盘的你要移动的一侧轻微压一下即可；而不能采用输入式（城市道路转向的常用方法），比较大地打方向盘。刹车也是一样，100公里的车速刹停需要几十米的距离，想在十几米内刹停从物理学上说是是不可能的，刹车必须有一个从减速到刹停的过程，想一蹴而就，后果是汽车失控，比刹不住更严重。这一条纪律必须时刻遵守。在高速公路上为了避让而违反了这条原则的例子比比皆是，其后果往往是避让还不如不避让。

## 2. 注意其他车辆尤其是大车的动向

由于车速较高，这一点在高速公路上比在城市道路上显得更为重要，必须预见其他车辆的动向，尤其是大车的动向。由于大车与小车的速差较大，很多车祸都缘起于小车与大车的相撞。当你在超车道上接近行车道上的大车时，一定要提防它突然拐出。如果只有一辆大车在行车道上，拐出的机会不大，但仍得提防大车司机会不会因为疲劳等原因而犯错误。如果有几辆大车相继行驶在行车道上，则拐出的机会大大增加，由于你所处的位置较远，是判断不出哪辆大车更快一些的，因此也很难判断究竟哪辆会有拐出车队的愿望。而如果是一辆小车跟着大车，则十有八九会拐出。另外当你准备超越前面大车时，一定要早示意，确保大车能及时看到你准备超车，如果离大车较近再示意，由于大车比较高，往往很难发现你的意图。在这种情况下，出现事故的几率会很大。



## 3. 注意静止的物体

静止的物体由于速度为零，比起同向行驶的车来会更快地接近你的车，因此也更加危险。静止的物体包括修路时的各种指示牌、临时路障等。这些还比较显眼，更要命的是从其他车辆上遗落的砖块或石块等，因此行车必须时刻注意路面，如果万一非常接近了才发现，谨记情愿减速压过去也不要违反上面所说的原则。既然那么不容易发现应该也不会很大，后



## 第三部分 高速公路驾驶技术 207

果不至于非常严重。还有就是停在路边的车,有的大车由于宽大又不很靠边,差不多是半骑在行车道上,再加上不设警告标志、不打警告灯,远远看去就像仍在行驶,却没过几秒钟就到了你的面前,虽说他违章,可命却是你自己的,因此必须注意。

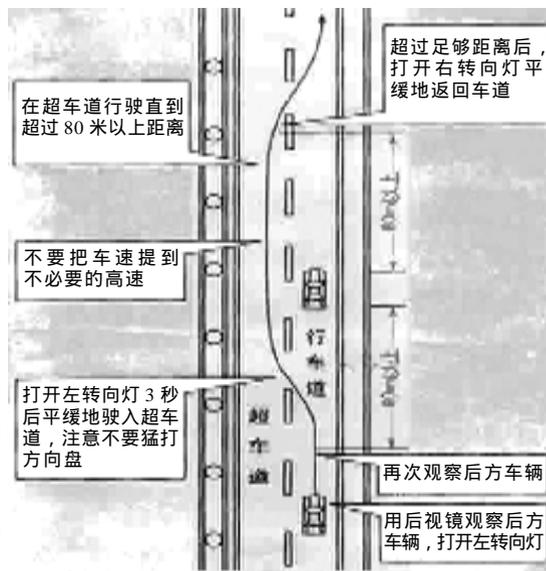
### 4. 夜间高速行车保持高度警惕

夜间由于视线较差,任何道路上的物体都比白天更不容易发现,事故出现的几率比白天大得多,因此必须根据自己的视力控制车速。在此特别提醒:大车的尾灯一般都很昏暗(豪华大客除外),有的甚至被泥给糊上了,或者干脆就坏了,黑乎乎的车尾直到你的大灯照上它了才发现原来前面还有辆车。根据经验,最有效的方法是在你行驶时每间隔半分钟用远光灯频闪一次,如果对向车道无车辆行驶,就干脆一直使用远光灯,这样一来就能及时发现路前方的情况。

### 5. 超车时应特别注意

高速公路上超车应提前做好准备,看后视镜、打方向灯,及时并入超车道。提前做出超车示意的好处是:拐弯的角度小,容易掌控,也可以提前掌握超车道前方的情况。如果发现超车道后方不远处有车,应让过它,不至于非得深踩刹车降速来跟住想超的车。接近被超车辆时应提防它拐出,按交规,白天应鸣笛,夜间应变换远近光。

与被超车辆并排后应在可能的前提下提高车速,加大速度差快速通过,因为并排时间越长危险几率增加。在这里特别提醒新手注意,眼光应远远地落于超车道前方,不要下意识地去查看被超车辆或是隔离栏,否则由于车





速很快,你会神经十分紧张,以至把不稳方向盘而使车辆抖动,这是十分危险的。超车以后打右转向灯,留有较大余量地并入行车道。

## 6. 右侧超车的纪律

新手往往非常羡慕高手在高速公路上的S形超车,所谓S形超车就是一个左侧超车加一个右侧超车。所谓右侧超车就是从行车道超越超车道上的车。一般来说,超车道上的车速度大于行车道上的车速,左侧超车时如果超车道前方有车,此车与被超车辆间的距离(下称超车间隙)呈放大趋势,你毫不困难就能并入行车道完成超车动作。但是右侧超车恰恰相反,如果行车道前方有车,超车间隙呈缩小趋势,你要超车当然必须比被超车辆速度快,但前方行车道上的车则更慢,当你加速准备超



车的时候如果发现超车间隙不够,你就进入了两难的境地:强行超,必定相撞无疑;不超,由于速差大得撞上前车,结局也一样!右侧超车危险程度高就在于此,不知有多少惨祸缘于右侧超车。

但是,在比较繁忙的高速公路上,超车道往往也有大车占据,不做右侧超车是不现实的,可“不成功便成仁”的想法和做法当然不行。

正确的做法是:控制好车速,这一速度必须在发现超车间隙不够时仍能减速稳稳地跟住前车,这样,你就永远拥有两种选择:你可以大大方方的往前靠,超车间隙够则超,不够或较紧则放弃,这就是右侧超车纪律。换言之,就是右侧超车的车速不是取决于被超车辆,而恰恰是取决于行车道上的前车。

## 7. 单向两车道以上更应小心

现在有的高速公路是单向四车道,从右到左按行驶权分别为:大、小型车,大、小型车,大、小客车,小型客车。在这样的路面上小车可以行驶在四道,大客车三道,大货车两道,每一道都有可能被当作超车道使用,且大车也未必就会一定按规定行驶,路况会比两车



## 第三部分 高速公路驾驶技术 209

道复杂得多,并道时一定要注意看反光镜,了解是不是有车会从另一个方向并入你想并入的车道。

### 8.雨、雪天气应注意事项

雨、雪天气对安全的威胁来自两方面,其一是模糊了视线,雨、雪较大就应该打开车灯,目的不是照亮什么,而是让别人能够很容易地发现你;更大的威胁在于其二,那就是轮胎打滑。打滑是因为轮胎压过积水造成转速差异引起的,在低速状况下,这种差异不被察觉,但在高速状态下,就会出现方向偏转。高速公路之所以要求排水良好就因此,但往往高速公路的中间是很平坦不易积水的,但路边就难说了。超车时车会比较靠边,正是在这关键的时候,容易遇到积水而方向偏转。遇到积水时应把住方向(注意,不是打方向),但首先必须控制车速,因为车速越高偏转越强,因此雨越大,速度必须越慢。建议有小雨时车速就不宜过120公里了,如果是带ESP的车,不宜过150公里。注意,千万不要在这种不好的天气里逞强飙车。



雪天会比雨天更加容易出现危险情况,因为: 驾驶员视线受飞舞雪花的影响,可视距离缩短;雪后天晴时,阳光在积雪的强反射下,使驾驶员的视力下降。制动距离加长,车辆容易滑溜。其他车辆发生侧滑对本车形成碰撞威胁。在冰雪路面上,轮胎与路面的附着摩擦系数很小,冰路为0.1,雪路为0.2。例如,汽车以70公里时速行驶,在干沥青路上的制动距离为58米,在雪路上的制动距离为117米,在冰路上的制动距离为216米。

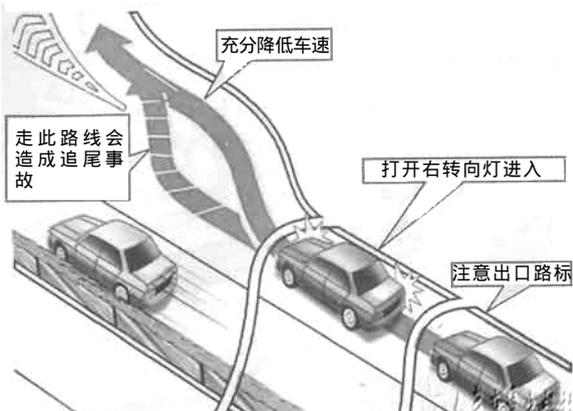
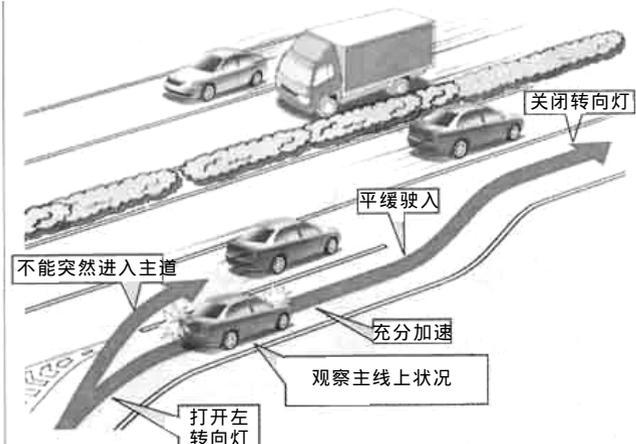
雪天和在冰、雪路面行车时要注意采取相应的安全措施。一是雪天和路面结冰时不应上高速公路行驶。二是减速行驶,严格按信息板指示的车速行驶。三是加大行车间距,至少应为干燥路面时的2至3倍以上。四是在弯道和坡路行驶时,应提前减速,避免中途变速、停车或熄火。五是沿着前车的车辙行驶。一般情况下,不要超车、急减速、急转弯和紧急制动,需要停车时,要提前采取措施,必要时可以利用发动机的转速来控制车速,多换挡,少制



动。六是为车辆加装防滑设施。七是当前轮滑溜，应及时松开刹车修正方向；当后轮侧滑时，应向侧滑一方修正方向盘；当遇动力侧滑时应及时抬起加速踏板；当遇横向侧滑时汽车进入旋转状态时，不要慌乱采取措施，等汽车停稳后重新起步。

### 9. 进、出高速注意的事项

进高速：一般来说，绝大多数行驶时候速度越慢越安全，但在高速进口时恰恰相反。你必须在可能的前提下尽快把速度提上来，减小与已在高速上行驶的车辆的速度差，向外并道必须一道一道来，用反光镜密切注意后车，由于速度差必须留有更多余量。同样道理，在高速上行进时如遇进口，可提前并入超车道，并密切注意进入车辆。



出高速：下高速后你会发现平时满街乱窜的出租车怎么变得那么老实了？其实，它们还是平时那样，是因为你自己长时间高速行驶，速度感发生了变化，这时你应当注意用理智减慢车速，因为城市道路路况远为复杂。

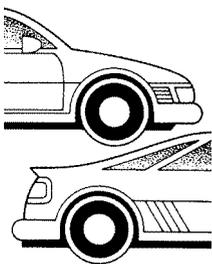
### 10. 跟车要留有余地

前面所有内容都是技术性的，唯有这条是有关高速行车理念的。常常看到有的



## 第三部分 高速公路驾驶技术 211

车在繁忙的高速公路上开得飞快，见缝就钻，与前后车辆的距离留得非常小，驾驶员当然过瘾，但这是玩命的驾驶方法。新手纯熟以后往往这么开，以为自己无所不能，这就是所谓的“二把刀”。但是，随着速度加快、车距余量缩小，车祸的几率直线上升！高速公路由于车速快，不盲目、不冒险，留有余地，显得尤其重要。希望每个新手都可以避免非经过“二把刀”这一阶段，直接进入既灵活又稳健的高境界。

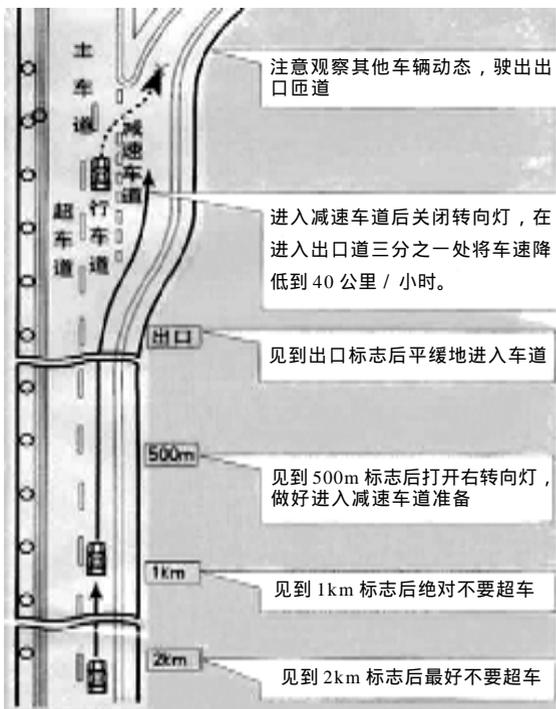


### 11. 高速公路转弯有技巧

在赛车场上，弯道往往是最危险的地段，不少事故都是发生在这里。汽车在行驶进入弯道后，会因行进方向的改变而产生离心力将汽车往外圈的方向推。通常在汽车重量不变的情况下，离心力的大小与速度的平方成正比，即当车速增加两倍时，离心力要增加四倍。怎样才是正确的方法呢？下面我们就根据不同的道路来给您支几招。

(1) 在高速公路或坡度比较缓、路面宽阔的道路，要抄近道转弯。即进弯时尽量要将车辆靠内侧行驶，出弯道时尽量将车靠外侧行驶。这样就可以改变汽车行驶的弧度，延缓转弯时的弯度，有效减小离心力，在不大幅减速的情况下轻易转弯。这种方法我们在场地汽车比赛中见的比较多，成串高速行驶的赛车都是抄近道转弯。

(2) 对于上坡弯道，进入弯道前应该松开油门，让车辆以较快的速度靠着弯道外侧





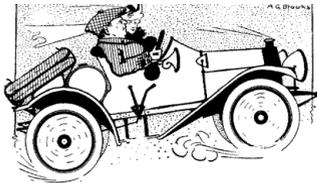
进入弯道,然后将挡位降低一挡或二挡,接着选择路线和修正方向,同时轻点油门;在过了弯道弧顶之后,再切回弯道的外侧,同时加大油门,最后靠着弯道的外侧快速驶出弯道。

(3)在通过下坡弯道时,进入弯道前应该松掉油门踩刹车,让车辆大幅度地减速,并且将挡位降低一挡或二挡,然后以较慢的车速靠着弯道的外侧进入弯道,接着松掉刹车后选择路线和修正方向;在过了弯道弧顶之后,再切回弯道的外侧,同时轻点油门,最后靠着弯道的外侧快速驶出弯道。在此过程中也应该选择先外侧后内侧再外侧的转弯路线。

最后在转弯时,我们还是提醒您要“一看、二慢、三通过”,别在自己转弯的同时危害到别人的安全。针对在转弯时出现的问题,汽车厂商也都在自己的车上下了很多工夫。一般来说,四驱车在转弯性能上都会有不错的表现。

### 12. 超速行车是事故隐患

在高速公路上开车,保持正常车速是安全驾驶的保证。超速行驶会使汽车的操纵性和稳定性变差。车速加快,汽车转向时的离心力增大,而且离心力是与车速的平方成正比的,车速过快,就使汽车所受的横向力急剧增大,如超过高速公路设计时速行驶,就已潜伏下祸患,事故一触即发。在高速公路上超速行驶的危害是显而易见的,它会使得行驶条件变差。驾驶员的视野与行车速度是密切相关的,车速越高视野越窄,且观察每一情况的时间相对缩短,使得司机不能正确感知周围环境及前方物体的方位及运动速度容易做出错误的判断而导致事故。



不仅如此,超速行驶还容易造成爆胎。汽车长距离高速行驶会使轮胎过热,胎内气压增高,轮胎的抗爆强度降低,达到一定程度,轮胎就会突然爆破,车轮直径变小,车辆就失去平衡,做圆弧运动,而偏离行驶方向。如急刹车还会加大汽车偏离的程度,极易造成交通事故。因此,在高速公路上除非一定要加速超车时,都应遵守规定,特别是新手。

### 13. 正确运用制动

在高速公路上行驶,制动操作特别是紧急制动不仅对车辆的稳定性有较大影响,而且对



## 第三部分 高速公路驾驶技术 213

后面来车的影响更大。

(1) 首先应明确高速公路上采用紧急制动是非常危险的,应尽量避免。为此,可先挂上低挡用发动机制动减低车速,再踩几脚“制动”进行制动。

(2) 有紧急情况(如前方道路情况或车辆故障)需要在路肩停车时,应开启右转向灯,换入低一级挡位,将车辆驶入硬路肩,然后分几次制动停车。

(3) 前方有障碍或前车因故采取制动措施时,后车可先踩几下脚制动,以便使制动尾灯闪烁,提醒并警告后车驾驶员,然后再根据行车道上的前方障碍情况或前车减速情况确定继续减速或超车。

### 14. 防止高速催眠

高速公路由于交通情况单一,线形变化少,沿线自然景观单调,驾驶员的操作量又小,使驾驶员的大脑接受的刺激少,容易导致反应迟钝、知觉减弱、意识水平下降,从而出现昏昏欲睡的“高速催眠”现象。通常在时速达到80公里以上时,最容易发生这种现象。为防止“高速催眠”现象的发生,应注意以下几点。



(1) 在驾驶过程中,要适当控制连续驾驶时间,一般每隔两小时驶入高速公路的服务区休息一次为宜,一次连续驾驶时间不要超过4个小时。

(2) 有意识地给自己增加一些刺激,如嚼嚼口香糖、听听音乐、看看后视镜、打开侧窗通通新鲜空气等。

(3) 行驶中注意视线变更,不要固定盯住前方景物不变,调剂大脑行动。

(4) 在可能的情况下,适当使行车速度在允许的范围内有所波动,降低催眠效果。

### 15. 高速公路行车不要“超马力”

每一辆汽车的马力都有一个明确的数量。说明书上的最大马力,理论上就是该车全速行驶时所能发挥的最大马力。但是我们在驾驶中一味地加速前进,忽略了汽车的最大马力限制,就可能导致引擎过热,损伤汽车,最终不得不把车开进修理厂。



汽车在一般道路上行驶时,速度慢,做功有限,仅仅使用了汽车最大马力的五分之一,其他的马力可以保证我们轻松地爬坡和加速,做到要走就走,要快就快,不会发生引擎过热的问题。可是,一旦将汽车开上高速公路,情况就大不一样了。首先,车速比平常快许多,并且持续时间长,即使不是以最高的速度行驶,也必须消耗很多的马力去克服空气的巨大阻力。这样,常常使汽车的驱动力接近汽车的最高马力的驱动力了,尤其对轻型和微型汽车更是如此。

### 16. 集中精神看清临时标识

在一般情况下,公路管理部门会对高速公路进行定期的养护、维修,驾驶员在通过这些施工作业路段时,应当减速避让行驶。为了保证施工路段的交通安全,施工作业单位会在距离作业地点的来车方1 000米、500米、300米、100米处分别设置明显的警告标志牌,用信息板、临时限速标志和施工标志及锥形路标等为驾驶员提供信息,夜间还会设置红色示警灯。但进行日常养护、维修作业时,有时因某种原因未设置明显标志,因此驾驶员的注意力要高度集中,以防不测。

### 17. 高速公路雾天情况的驾驶

雾天会使能见度下降,直接影响驾驶员的观察和判断,是极易引发交通事故的恶劣天气之一。尤其在高速公路上,由于交通量大、车速快,因雾天引发的交通事故经常是多车追尾、相撞的特大交通事故,人员伤亡和车物损失都比较严重。北方地区的雾天多发生在一年中的11月份和第二年的三四月份之间,遇到雾天,最好不要上高速公路行驶,应沿着与高速公路辅路或同方向的普通公路低速行驶,待浓雾散去以后,再上高速公路行驶。如已上高速公路行驶,须注意以下事项。

(1) 能见度小于500米大于200米时,必须开启防眩目近光灯、示廓灯和前后位灯;时速不得超过80公里;与同一车道行驶的前车必须保持150米以上的行车间距。

(2) 能见度小于200米大于100米时,必须开启雾灯和防眩目近光灯、示廓灯、前后位灯;时速不得超过60公里;与同一车道行驶的前车必须保持100米以上的行车间距。



## 第三部分 高速公路驾驶技术 215

(3) 能见度小于 100 米大于 50 米时, 必须开启雾灯和防炫目近光灯、示廓灯、前后位灯; 时速不得超过 40 公里; 与同一车道行驶的前车必须保持 50 米以上的行车间距。

(4) 能见度小于 50 米时, 公安机关依照规定将采取局部或全路封闭高速公路的交通管制措施。实施高速公路交通管制后, 除执行任务的警车和高速公路救援专用车辆外, 其他机动车禁止驶入高速公路。此时已进入高速公路的机动车辆, 驾驶员必须按规定开启雾灯和防炫目近光灯、示廓灯、前后位灯, 在保证安全的原则下, 驶离雾区路段, 但最高时速不得超过 20 公里。

### 18. 高速公路车遇强风情况的驾驶

高速行驶的汽车受到横风作用时, 往往诱发车祸。横风对面包车、大型客车、帆布篷货车等箱形车的影响较大, 因为这类车辆的整体重心较高, 侧向面积较大; 重量轻的小汽车, 也容易受到横风的影响。此外, 横风的作用是随车速的提高而加剧的。汽车从隧道驶出的瞬间, 或驶向风力贯穿的桥梁、高路堤等路段时, 往往会突然遭到强横风的袭击。在山区高速公路行车, 容易遇到突如其来的山风, 时间短而风力强, 吹动车辆偏离行车路线。由于风速和风向的非连续变化, 驾驶员会感到汽车发飘。

遇横风时驾驶员应当降低车速, 握紧方向盘。发现车辆偏移时, 应微量转动方向盘, 矫正行驶方向。此外, 注意气象预报, 掌握风力、风向信息, 也是预防强风侵袭的好方法。

## 四、新手高速公路驾车的禁忌

新手毕竟缺乏在高速公路驾车经验, 高速公路行驶不同于普通道路, 一招不慎, 易引起大事故、重伤亡。面对跃跃欲试的新手们, 我们结合多位老驾驶员的经验, 归纳出高速公路驾车几个禁忌和应对技巧, 让新手们对照借鉴, 确保一路平安。

### 1. 时速快慢不均

高速公路就该高速行驶(在规定限速内), 但速度快了, 新手会紧张, 方向也会跑偏, 易引发事故。但是慢了, 尤其是正常路况下低于 80 公里/小时, 容易给快速上来的后车造



成视觉错误而发生追尾。

应对技巧：在上高速前，就给自己规定一个时速，这也为今后高速公路行驶制定一个“个性速度”。建议新手初次上高速，正常路况下保持90~100公里/小时，如果只能低于80公里/小时的，建议还是走普通公路。另外，尽量在行车道内行驶，不要长时间占用超车道。

## 2. 不声不响超车

高速公路超车是必然的，但很多新手缺乏经验，超车时忘记打转向灯，或一打开灯还未仔细观察，就开始超车了。这有两大危险：一是前车也许正要超车，也靠了出来；二是后车距离太近或正想超车，互相抢道，发生碰撞。

应对技巧：超车前一定要前后看清楚再动手。尤其是超越大货车时，一定要确认前车已经知道了你的意图。先打转向灯，连续鸣喇叭（高速公路上货车噪声大，司机不太听得见），必要时打远光灯示意。开始超车了就要果断，返回行车道时要看一下后视镜，确保后车安全距离。还有，被超车时不要紧张，管好自己的方向，走好自己的车道。尤其是大型客车超上来，偶尔会在两车之间形成旋转气流，此时要紧握方向盘，紧盯前方车道，让它快过去。

## 3. 雨刮器喷淋没水

春夏时节天气变化无常，时晴时雨，雨止路还湿，前车溅起的细密的泥水会覆盖挡风玻璃，此时用雨刮器是刮不干净的，要喷水刮。但很多新手出发前没有检查喷水装置，没水喷，视线一片模糊，干刮，则更加模糊。

应对技巧：出发前一定要确认喷淋有水。挡风玻璃溅模糊了，喷水刮拭前，先看清前方道路，车流不复杂，因为一喷水刮拭，会有短暂的成片模糊，此时要适当降低车速，连续喷水，雨刮器开到中挡速度。

## 4. 开车接听手机

高速行驶接听手机，一是注意力分散，方向跑偏，二是车速突然减慢，易引起后车追尾。即使是用耳机，也有同样问题。



## 第三部分 高速公路驾驶技术 217

应对技巧：上高速前把手机开到静音状态。因为听着铃声响不去接，心情会很急躁，注意力不集中影响开车。开到静音状态，到休息站时，再拿出手机给来电一一回复。高速公路是全封闭的，即使家中遇到急事，也不可能立刻掉头，还是要到下一个出口再返回的。所以不必急于在路上接电话。再一个方法是指定一位乘员专给你接电话。

### 5. 开车拧饮料瓶盖

开车时口渴了，要喝饮料，一手扶方向盘，一手拿起饮料瓶，单手去拧瓶盖子。拧不开，又低头看，这一来，前方有情况就来不及处理了。

应对技巧：事先准备好盖子可以用手推开的饮料瓶，或者带吸管的饮料瓶。如果有乘员，这件小事一定不能自己做，就指定由他供水。

### 6. 错过出口倒车

一不小心错过了出口，又倒车回来，或者在经过路牌时，突然刹车减速，甚至停下来看路牌、打电话问。这都是高速公路行车的大忌。

应对技巧：高速公路上因道路不熟，低速行驶或突然停车造成的追尾事故很多，而且大都发生在出口附近。出发前最好先问清楚要下高速公路的出口名称，或者在高速公路入口处向路政人员打听清楚。然后一路上要留意标志牌，一般出口前2公里开始就有提醒标志。万一开过头，千万不能倒车，哪怕只超过一米也不行。应该在下一个出口下去，到收费站问清楚后，再重新上路。

### 7. 司机与乘客高谈阔论

自驾游一般车上都是趣味相投的好朋友，大家一路说笑，驾驶员有时也会“忘我地”加入进去。驾驶员有时为防止疲劳瞌睡，需要有人在一边说说话，但聊得太投入了，就会严重分散注意力，引发不良后果。

应对技巧：乘客可以适当和司机说说话，但不要说那些需要动脑筋或要引起争论的话题。驾驶员要把注意力集中在开车上，偶尔听几句，不要多参与。



## 8. 路上停车大家围观

在高速公路上遇故障停车，车子突然靠边，停车后不设警示标志，乘客又都围着车子看，这是非常危险的。

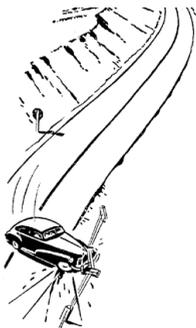
应对技巧：遇到故障，如果车还能开动，要确认后车有足够的安全距离，再打转向灯靠边，停在硬路肩上，打开双跳灯，在车后 100 米以外设警示标志（三角反光牌，每辆车上都有）。乘客全部离车，站到右侧护栏的外面，千万不要站在车边围观，更不能坐在车里。很多追尾事故发生在停车道上。

## 五、新手应冷静对待高速公路车辆制动失灵

制动失灵在近年来高速公路驾车事故出现几率越来越多。造成的原因与现在新驾驶员越来越多有关，因为新手驾车在上高速公路之前很少仔细检查车辆状况。一般老驾驶员很少碰到制动失灵的，他们多年养成的良好习惯使他们避免了很多不测。因此我们特别将如何应对高速公路制动失灵的方法作为一项重要内容。

由于高速公路的车辆速度很快，一旦发生制动失灵，其危害性是非常大的。万一不幸在驾车时发现制动失灵，驾驶员首先要保持冷静，不要惊慌失措；其次根据现场的情况，采取积极有效的措施，使车辆安全地停下，以免造成更大的损失。

在高速公路上，一般和前车的距离较大，如果一脚刹车没有反应，可以多踩几脚试试，如果还是没有反应，说明制动已失灵，这时应马上向紧急停车道变道，车辆进入紧急停车道后可以将变速器挂入 4 挡（以 5 挡手排挡变速器为例）行驶一小会儿，同样再挂入 3 挡、2 挡、1 挡行驶，这样利用发动机的制动作用可以较快地将车速降下来，在车速低于 30 公里/小时后就用手制动将汽车停住。如果是自排挡的车，在车辆进入紧急停车道后打开双跳灯，稳住方向盘，让汽车慢慢地自行降速，最后用手制动将汽车停住。





## 第三部分 高速公路驾驶技术 219

在1挡时如果发觉汽车降速还是不够,则可以用连续不断地拉、放手制动来进一步降低车速,这时如果您驾驶的是电喷车,甚至可以用熄火来加快汽车的减速,最后用手制动将汽车停住。如果是自排挡的车,首先应考虑变道绕过前方障碍物,若不行,可以将排挡杆拉入最低挡(这样做对自动变速器的损害很大),然后连续不断地拉、放手制动降低车速,不可以拉得太紧,以防手制动拉线被拉断,当车速低于30公里/小时后,将排挡杆推入空挡,再拉紧手制动将汽车停住。

在进入弯道或转弯之前制动失灵时,先控制住方向并快速地抢入低挡,可以视情况决定是否利用手制动,一定要使车速在进弯之前降下来,在进弯时先松开手制动,然后才可以转动方向盘。在过弯或转弯的过程中不可以再紧拉手制动,否则会造成车辆甩尾,从而导致更大的车祸。

在上坡时制动失灵,也应快速地抢入低挡,路况可以的话,慢慢地驶上坡顶,再利用手制动将车停住;如需半坡停车,应保持前进低挡位,踩下离合器,拉紧手制动将车停住,如果车辆有后溜的趋势,可以松一点离合器踏板,利用离合器的半联动将车辆控制在坡道上。

在下坡时制动失灵,千万不要心慌意乱猛拉手制动,可以用在普通道路上的应急方法来降低车速并停车,如果实在无法将车停住,而情况又非常危急,那只有选择路旁的围栏或障碍物,把车开上无人的一边,利用撞蹭减低车速,只有先保人后保车。需要指出的是,那种不减速就直接向周围物体上靠的措施是极其危险的,高速剧烈的乱撞会直接损坏车辆并容易被物体反弹造成碰撞和翻车,况且很多路段周围没有障碍物,学会利用发动机的牵引阻力来控制车速才是明智和正确的。

此外,值得一提的是,车辆在下坡时不论有无情况都应该踩一下制动,它的好处在于:一是检查一下制动性能,二是一旦发现制动失常可以赢得控制事故的时间,减少惊慌情绪,做到冷静控制车辆,这也称为预见性制动。千万别小看这一脚预见性制动,车辆在行驶中各种故障都有可能发生,制动失灵也不例外,预见性制动可使我们在突发故障时赢得时间,化险为夷,转危为安。

# 第四部分

法规常识



# 第一章

## 新《道路交通安全法》 与机动车驾驶

《中华人民共和国道路交通安全法》(以下简称《道路交通安全法》)已经开始实施。同旧的《机动车管理办法》相比,新《道路交通安全法》更加以保障道路交通安全为根本出发点,着眼于解决道路交通中的突出问题,从现实需要和交通管理的实际出发,确立了依法管理、方便群众的基本原则,突出了以人为本的思想,确立了管住重点、方便一般、简化手续、提高效率的总体思路,并将这些精神贯穿于本法的始终。那么,新《道路交通安全法》有什么特点呢?它对我们广大驾驶员有何影响?我们在日常行车时应改变哪些不良习惯?

### 一、新《道路交通安全法》的几点变化

#### 1. 机动车达到报废标准后应注销登记

所谓强制报废制度是指对于已达到国家报废标准的机动车,由国家强制回收拆解,防止被拼装、组装重新上道路行驶的制度。机动车报废标准主要依据机动车的安全技术状况和不同用途来确定。《道路交通安全法》第十四条规定:“国家实行机动车强制报废制度……应当报废的机动车必须及时办理注销登记。”达到报废





标准的机动车不得上道路行驶。同时请注意机动车达到报废标准后应当申请注销登记,这是对机动车所有人的一种义务性的规定。这不仅有利于车辆管理部门对报废车的掌握和管理,也防止了报废车辆进入市场,扰乱正常的经济秩序。

## 2. 规定行人通行为先

《道路交通安全法》第四十七条规定:“机动车行经人行横道时,应当减速行驶;遇行人正在通过人行横道,应当停车让行。机动车行经没有交通信号的道路时,遇有行人横过道路,应当避让。”这是以人为本思想的重要立法体现。对行人在人行横道以及没有交通信号的情况下赋予优先通行权,主要是考虑行人是道路交通的重要参与者,在我国人口众多,城市人口高度密集,目前大多城市还是以混合交通为主的交通现状下,行人作为弱势群体相对于机动车来讲,没有相应的保护设备和防护措施,一旦



发生事故,行人的生命和健康安全将受到巨大威胁。从立法本意的角度来讲,相对于机动车的通行权,人的生命权、健康权则是更为重要的。

## 3. 法律赋予自行“私了”权利

所谓自行协商解决交通事故的机制包括两种情况:一是道路上发生事故,未造成人身伤亡,但造成轻微财产损失的,这种情况中自行撤离现场是当事人的一种法定义务;二是未造成人身伤亡、轻微财产损失的,这种情况自行撤离现场是当事人的一种权利。建立当事人自行协商解决交通事故的机制目的就在于尽可能减少交通事故对道路交通的影响,减少因交通事故造成的路面拥堵。这个机制一方面可大大降低事故对道路通行的影响,另一方面是法律赋予事故当事人对没有人身伤亡事故进行“私了”的权利,这是道路交通事故处理体制上的重大变革。这一改革为交通事故当事人自主解决自己的事情提供了法律上的支持和制度上的空间。具体哪些情况可以“私了”,详见“可以快速私了的33种情况”一章。



### 4. 否认“撞死人白撞”

《道路交通安全法》第七十六条规定：“……(二)机动车与非机动车驾驶人、行人之间发生交通事故的，由机动车一方承担责任；但是，有证据证明非机动车驾驶人、行人违反道路交通安全法律、法规，且机动车驾驶人已经采取必要处置措施的，减轻机动车一方的责任。交通事故的损失是由非机动车驾驶人、行人故意造成的，机动车一方不承担责任。”这条规定是从根本上对以往“撞死人白撞”说法的一种否定。我们知道发生交通事故所应承担的法律责任



包括民事责任、刑事责任和行政责任。本条从民事责任的角度对现行的交通事故损害赔偿原则作了重大突破。这里重点要强调机动车与行人、非机动车之间的责任承担问题。根据民法通则第133条规定：“机动车作为高速运输工具，应当承担严格责任，即对于民事侵权行为



所造成的损害，加害人无论主观上是否有过错，都要对损害结果承担民事责任，但有证据证明受害人有过错的，可以减轻或免除加害人的责任。”本条对于机动车与行人、非机动车发生交通事故的责任承担就体现了这一原则。机动车属于高速运输工具，其在得到方便、快捷、高速的益处的同时也应当承担相应的社会责任，也只有这样才有助于

保障行人和非机动车的利益。当然本条也规定了机动车驾驶人减轻或免除责任的条件，所以机动车驾驶人在发生交通事故后，也应当注意获取减轻或免除自己责任的证据，在严格责任的举证原则下，只有驾驶人有证据证明受害人是存在过错的，才能减轻或免除其自身的民事责任。

### 5. 非现场执法同样记录在案

随着我国经济的发展，道路交通管理的现代化水平不断提高，科技手段在道路交通管理中的应用日趋广泛，利用电子监控设施形成的影像记录，对一些类型的违法行为予以认定，可以克服道路交





通安全违法行为证据转瞬即逝、不易收集的问题,可以将违法事实长久保存。因此《道路交通安全法》第一百一十四条规定:“公安机关交通管理部门根据交通技术监控记录资料,可以对违法的机动车所有人或者管理人依法予以处罚。对能够确定驾驶人的,可以依照本法的规定依法予以处罚。这里的交通技术监控记录资料,主要是指交通监控摄像装置及安装在营运车辆上记录仪器所记录的音像材料。”

### 6. 酒后驾车问题可拘留和吊销驾驶证

《道路交通安全法》还规定:“饮酒后不得驾驶机动车。”酒后驾车经常造成交通事故,危害公共安全。因此《道路交通安全法》第九十一条对此做出了严厉的处罚措施:“饮酒后驾驶机动车的,处暂扣一个月以上三个月以下机动车驾驶证,并处二百元以上五百元以下罚款;醉酒后驾驶机动车的,由公安机关交通管理部门约束至酒醒,处十五日以下拘留和暂扣三个月以上六个月以下机动车驾驶证,并处五百元以上二千元以下罚款。饮酒后驾驶营运机动车的,处暂扣三个月机动车驾驶证,并处五百元罚款;醉酒后驾驶营运机动车的,由公安机关交通管理部门约束至酒醒,处十五日以下拘留和暂扣六个月机动车驾驶证,并处二千元罚款。一年内有前两款规定醉酒后驾驶机动车的行为,被处罚两次以上的,吊销机动车驾驶证,五年内不得驾驶营运机动车。”这相对于《道路交通安全法》颁布以前“对机动车驾驶人处五十元以下罚款或警告,饮酒后驾驶机动车的暂扣三个月以下,醉酒后驾驶机动车的,暂扣十二个月以下驾驶证”的处罚力度来讲,处罚更为严厉,且增加了拘留和吊销驾驶证的处罚,希望通过这种严厉的惩罚遏制酒后驾车交通违法行为。



### 7. 行人违法要挨罚

尽管机动车今后要让行人走,但违反交通规则还是要受到惩罚,交



## 第四部分 法规常识 227

通法规定,对行人、乘车人、非机动车驾驶人违反道路交通安全法律、法规关于道路通行规定的,可以处5元以上50元以下罚款;非机动车驾驶人拒绝接受罚款处罚的,可以扣留其非机动车。

### 8. 拖车不收车主的费

公安机关交通管理部门拖车不得向当事人收取费用,并应当及时告知当事人停放的地点。因采取不正确的方法拖车造成机动车损坏的,应当依法承担补偿责任。



### 9. 肇事逃逸别再想开车

造成交通事故后逃逸的,由公安机关交通管理部门吊销机动车驾驶证,且终生不得重新取得机动车驾驶证。对六个月内发生二次以上特大交通事故负有主要责任或者全部责任的专业运输单位,由公安机关交通管理部门责令消除安全隐患,未消除安全隐患的机动车,禁止上道路行驶。



### 10. 发生车祸先救伤者

《道路交通安全法》中对于救助交通事故的伤者也有了人性化的规定,它规定事故车辆驾驶人应当立即抢救伤者,乘车人、过往车辆驾驶人、过往行人也应当予以协助;交通警察赶赴事故现场处理,应当先组织抢救受伤人员;医院应当及时抢救伤者,不得因抢救费用问题而拖延救治。



### 11. 第三者险绝对要保

《道路交通安全法》中对机动车实行了第三者责任强制保险制度,并设立道路交通事故社会救助基金,用于支付交通事故受伤人员的抢救费用。





## 12.“特权车”不能闯红灯

《道路交通安全法》规定了只有警车、消防车、救护车、工程救险车四种车辆，才属于“拥有道路优先通行权”的“特权车”，军车被排除在外。同时，这些“特权车”非执行紧急任务时，不得使用警报器、标志灯具，不享有相应的道路优先通行权。



## 13.电动车属非机动车

《道路交通安全法》中明确将电动自行车纳入了非机动车的范畴，但对于能否上路行驶未作明确规定。



## 14.遮挡车牌可重罚

《道路交通安全法》中规定，机动车号牌应当按照规定悬挂并保持清晰、完整，不得故意遮挡、污损。故意遮挡、污损或者不按规定安装机动车号牌的，将处警告或者二十元以上二百元以下罚款。

## 二、《道路交通安全法》实施后几种习以为常的违章行为

您知道什么时候能打开双闪灯吗？您知道丁字路口的红灯是何意义吗？开车行驶在路上时，很多在人们心目中已是司空见惯、习以为常的驾驶行为其实已经违反了《道路交通安全法》。俗话说“不知者不怪”，可是许多司机还并不了解，他们的这些自以为正当的驾驶行为不但影响了道路交通的正常秩序，如果被交警碰到或刚好处于摄像头的监视范围之内，便会难逃扣分及罚款的命运。现在选取几种最为常见的不为人察觉的违章行为向大家说明，希望能引起广大驾驶员的注意。

### 1.“双闪灯”不是特权灯

危险报警闪光灯，即人们通常讲的“双闪灯”，它作为一种信号，用于提醒其他车辆与行人注意本车发生了故障、事故等特殊状况。可我们常常看到道路上个别车辆开着“双闪灯”，在车流中快速地不断变更车道，似乎开着双闪灯就拥





有了不按常规开车的特权。他们忽左忽右在车流中穿插,影响了正常车流的行进,常常导致其他车辆接连刹车,容易造成交通事故。《道路交通安全法》中规定:“机动车在行驶中不得使用危险报警闪光灯,但道路交通安全法律、法规规定的牵引与被牵引的机动车、道路作业车辆、警车护卫的车队以及低能见度气象条件下行驶的机动车除外。”所以说,随意开启危险报警闪光灯也是一种道路交通违法行为,依法应受到处罚。根据《道路交通安全违法行为处罚及记分标准》规定,违反危险报警闪光灯使用规定的,罚款100元,记1分。

### 2. 丁字路口遇红灯别直行

一天,出租车司机李某在行驶到一个丁字路口时遇红灯,他按照习惯直行,结果被在路口执勤的交警拦下,并给予了处罚。李某说,以前他开车走到丁字路口时,遇上红灯都直行,没有被处罚过,对此他表示不解。

以前在丁字路口遇红灯时,直行车辆在不妨碍被放行车辆通行的情况下可以通行,但是新的《道路交通安全法》中第四十三条规定:“机动车通过有交通信号灯控制的交叉路口,遇放行信号时,应当让先于本放行信号放行的车辆先行。”因为,通过路口的机动车会受到非机动车、行人抢行或者占用机动车道的影 响,先被放行的机动车还没有通过路口,后被放行的机动车就已进入路口,极有可能发生冲突,不仅会降低通行能力,还会造成路口堵塞,而且未被信号灯放行的直线车也易与正在放行的左转弯车辆发生刮蹭或追尾事故。因此根据新的《道路交通安全法》规定,丁字路口遇红灯直行也属于违法行为。目前交管部门已加大对该项违法行为的整顿力度。根据《道路交通安全违法行为处罚及记分标准》规定,该项违法行为将被处罚200元,记3分。



### 3. 堵车时别轧“黄网”

在路口已经发生拥堵时,少数司机没有耐心,越过双黄线逆行超车或是从右侧慢行道超车。在他们的带动下,许多车纷纷效仿抢行,四面八方的车在路口里挤成一团,结果谁也过不去;还有的司机明知前面堵车,却非要停在黄色网状线上(俗称“黄网”)。孰不知这两种行为都是





交通违法行为。《道路交通安全法》中第五十三条规定：“机动车遇有前方交叉路口交通阻塞时，应当依次停在路口以外等候，不得进入路口；机动车在遇有前方机动车停车排队等候或者缓慢行驶时，不得在人行横道、网状线区域内停车等候。”根据《道路交通安全违法行为处罚及记分标准》规定，遇前方道路受阻或者前方车辆排队等候、缓慢行驶时，违反规定进入路口的，罚款 200 元，记 2 分；遇前方道路受阻或者前方车辆排队等候、缓慢行驶时，违反规定在人行横道或者网状线区域内停车等候的，罚款 200 元，不记分。

## 4. 应急车道不是行车道

我们常常能看到，当环路车辆发生拥堵时，个别车辆为了图方便，从最右侧的应急车道一路往前开，结果应急车道没有发挥它特有的作用。从严格意义上讲，应急车道包括两层含义：一是预留车道，专为救险所用；二是应对一些突发情况，主要用于发生事故或者故障时临时停车。根据《道路交通安全法》中第五十



三条规定：“警车、消防车、救护车、工程救险车在执行紧急任务时，可以在应急车道内行驶，其他机动车不得在应急车道内行驶；机动车发生交通事故或者故障确需在应急车道内临时停车时，应当按照规定使用灯光、设置故障车警告标志；车身超出应急车道占用车行道的，应当将故障车警告标志设在被占用的车行道内。”本条规定

不仅适用于高速公路，也适用于设有应急车道的环路和封闭的机动车专用道。目前，我国几座大城市的道路承载能力已经达到了极限，交通变得十分脆弱，一点小的干扰就可能引起大面积的拥堵。在这种情况下，留下应急车道尤为必要。因此，对非法占用

应急车道的行为必须加大执法力度。根据《道路交通安全违法行为处罚及记分标准》规定，违反规定在应急车道内行驶或者停车的，罚款 200 元，不记分。

## 5. 停车不按规定被罚

我们曾见过这样一则报道。王某开着出租车拉着李某去办事，行至交叉口时，李某要求





## 第四部分 法规常识 231

停车以方便其到邮政局办事,王某将车停靠在路口让李某下车,交警发现这一情况后遂上前纠正,并通知王某迅速驶离,但王某以等人为由拒绝立即驶离,交警按照《道路交通安全法》规定给其开200元的处罚通知书。被处罚后王某又开车到电信局办事,这次他总结“经验”不将车停在路上而是把车停在人行道上再去办事。30分钟后,王某回到停车处却发现车窗上贴了一张《道路交通安全法》违法停车行为处理通知书。一条路上两次停车被罚,王某大为恼火,就到交警大队进行复议。当民警将交通法规详细讲解后,王某再也气不起来了,只后悔平时交通法规学得太少了,才招致两次被罚。



《道路交通安全法》第五十六条规定:机动车应当在规定的地点停放,禁止在人行道上停放机动车;但是,符合本法规定的停车泊位除外。机动车在道路上临时停车,应当遵守《道路交通安全法》的规定:(1)在设有禁停标志、标线的路段,在机动车道与非机动车道,人行道之间设有隔离设施的路段以及人行横道、施工地段,不得停车;(2)交叉路口、铁路道口、急弯路、宽度不足4米的窄路、桥梁、陡坡、隧道以及距离上述地点50米以内的路段,不得停车;(3)公共汽车站、急救站、加油站、消火栓或者消防队(站)门前以及距离上述地点30米以内的路段,除使用上述设施的车以外,不得停车;(4)车辆停稳前不得开车门和上下人员,开关车门不得妨碍其他车辆和行人通行;(5)路边停车应当紧靠道路右侧,机动车驾驶人不得离车,上下人员或者装卸物品后,立即驶离;(6)城市公共汽车不得在站点以外的路段停车上下乘客。

在道路交通中,“车辆停放”与“临时停车”是有区别的。“车辆停放”,是指停车后不妨碍交通通行,驾驶员可以离开车辆,并且不受停车时间的限制,但是必须在准许停放车辆的地点依次停放,不准在车行道、人行道和其他妨碍交通的地点任意停放。“临时停车”是指行驶途中机动车辆在非禁止停车的路段,驾驶人员在不开离机动车的情况下,靠道路右边按顺行方向做短暂停留。现在对临时停车的时间,法律法规





没有相关的规定，但是驾驶人员不得离开机动车辆，否则警察会进行处罚。

《道路交通安全法》第九十三条规定：对违反道路交通安全法律、法规关于机动车停放、临时停车规定的，交警可以指出其违法行为，并予以口头警告，令其立即驶离。机动车驾驶人不在现场或者虽在现场但拒绝立即驶离，妨碍其他车辆、行人通行的，处二十元以上二百元以下罚款，并可以将该机动车拖移至不妨碍交通的地点，或者公安机关交通管理部门指定的地点停放。公安机关交通管理部门拖车不得向当事人收取费用，并应当及时告知当事人停放地点。因采取不正确的方法拖车造成机动车损坏的，应当依法承担补偿责任。

### 6. 未带驾驶证就是无证驾驶

驾驶机动车是一种特殊的社会行为，又是一种比较复杂的操作技能，必须经过专门的培训，即必须到具有驾驶培训资格的单位进行培训，并经过公安交通管理部门的考试，合格后领取机动车驾驶证，才具备驾驶机动车的资格。《道路交通安全法》第十九条明确规定：“驾驶机动车，应当依法取得机动车驾驶证；驾驶人应当按照驾驶证载明的准驾车型驾驶机动车；驾驶机动车时，应当随身携带机动车驾驶证。”由此可见，未取得机动车驾驶证而驾驶机动车的行为，必然是无证驾驶行为，但是，持有机动车驾驶证而驾驶机动车的行为不能一律认定为有证驾驶行为，道路交通安全法中所规定的“无证驾驶”的法律含义是指“无资格驾驶的状态”。

根据《道路交通安全法》及公安部交通管理局以前发布的现仍有效的法律文件规定；“无资格驾驶的状态”包括以下七种状态：一是未取得机动车驾驶证，二是机动车驾驶证被吊销，三是机动车驾驶证被暂扣期间，四是通过非法程序取得驾驶证的，五是使用失效的驾驶证驾驶机动车的，六是在某段时间内丧失驾驶营运机动车资格的驾驶人驾驶营运机动车的，七是驾驶机动车时未随身携带机动车驾驶证的。上述七种状态即为《道路交通安全法》中所规定的“无资格驾驶的状态”，也就是新的《道路交通安全法》中规定的“无证驾驶”含义，这与新的《道路交通安全法》实施前





的“无证驾驶”含义是有区别的。

按照新的《道路交通安全法》以及公安部《机动车驾驶证管理办法》进行归纳，无证驾驶和被视为无证驾驶的可能有以下 10 种情形：

- (1) 没有驾驶证的；
- (2) 未经考试，非法取得驾驶证的；
- (3) 驾驶证被注销、吊销的；
- (4) 不符合驾驶条件(年龄和健康状况)，非法取得驾驶证的；
- (5) 驾驶证已超过有效期的；
- (6) 驾驶证被暂扣的；
- (7) 持军队、武装警察部队驾驶证驾驶民用机动车的；
- (8) 持境外机动车驾驶证在中国驾驶的；
- (9) 驾驶车辆超过最高准驾车型的；
- (10) 未随身携带驾驶证的。

对(1)(3)(5)(6)(9)情形，交警处理起来不会有什么困难。(2)(4)情形，交警通常不能现场做出判断，大多数情况下，驾驶人都会蒙混过关。在进入司法程序时，这两种情形可能被查实，驾驶人将承担无证驾驶的刑事和民事责任。对(7)(8)种情形，如是一般违法，交警大多会睁一只眼闭一只眼，但无论是一般违法还是严重违法，其实都应当依法按无证驾驶处理。

《道路交通安全法》第十九条第四款规定：“驾驶机动车时，应当随身携带机动车驾驶证。”所以，第(10)种情形——未随身携带驾驶证是一种违法行为，尽管它与其他无证驾驶有所不同，但对该行为应当给予处罚。

根据《道路交通安全法》第九十五条、第九十条的规定，对未随身携带驾驶证的处理如下：

无论驾驶人行驶中违法与否，均不允许驾驶人再驾驶车辆，公安机关交通管理部门应当



扣留机动车,通知驾驶人提供驾驶证。然后,根据驾驶人提供驾驶证的情况分别进行处理:

(1)驾驶人提供了驾驶证,如行驶时无其他违法,给予警告或者二十元以上二百元以下罚款,及时退还机动车;(2)驾驶人提供了驾驶证,如行驶时有违法,根据其违法的情况和未随身携带驾驶证一并予以处罚,及时退还机动车;(3)驾驶人未能提供驾驶证,按无证驾驶处罚。

## 7.安全带,不可忽视的“生命线”

安全带,汽车里一个不可或缺的部位,大家对它的重要性众所周知,但许多人却很少主动去系它。这根看似普通的带子却是发生交通事故时司机和乘客的一根生命带。

有资料表明,如果正确使用安全带,可以减少交通事故45%的人员死亡,其中翻车时可高达80%。如果开车时不系安全带,可能造成对头部、脊椎、腹部器官的严重甚至致命伤害。同时,开车时系上安全带与不系上安全带相比,前者比后者保全性命的概率高两倍。



根据新的《道路交通安全法》的规定,如果驾乘人员驾驶机动车不系安全带,则属于违法行为。《道路交通安全法》第五十一条规定,机动车行驶时,驾驶人、乘坐人员应当按规定使用安全带,摩托车驾驶人及乘坐人员应当按规定戴安全头盔。第八十九条规定,行人、乘车人、非机动车驾驶人违反道路交通安全法律、法规关于道路通行规定的,处警告或者五元以上五十元以下罚款;非机动车驾驶人拒绝接受罚款规定的,可扣留其非机动车。第九十条规定,机动车驾驶人违反道路交通安全法律、法规关于道路通行规定的,处警告或者二十元以上二百元以下罚款。



## 第二章

# 高速公路交通管理办法

1994年12月22日公安部令第20号

第一条 为了保障高速公路的交通安全和畅通，根据《中华人民共和国道路交通管理条例》（以下简称《条例》）第九十条的规定，制定本办法。

第二条 本办法所称的高速公路，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，专供机动车高速行驶的公路。

第三条 凡进入高速公路的机动车驾驶人、乘车人以及进行养护等作业人员，必须遵守本办法。本办法未规定的，应当遵守《条例》的有关规定。

第四条 行人、非机动车、拖拉机、农用运输车、电瓶车、轮式专用机械车、全挂牵引车，以及设计最高时速低于70公里的机动车辆，不得进入高速公路。

高速公路养护等作业人员和专用的机动车不适用前款规定。

实习驾驶员不准驾驶车辆进入高速公路。

第五条 进入高速公路的车辆应当配备故障车警告标志牌。

第六条 规定安装安全带的车辆，其驾驶员和前排乘车人必须系安全带。

第七条 机动车行驶中，乘车人不准站立，不准向车外抛洒物品。

第八条 货运机动车除驾驶室和车厢经核准设有的固定座位外，其他任何部位不准载



人。

二轮摩托车在高速公路上行驶时不准载人。

**第九条** 机动车载运危险物品或者载物长度和宽度超出车厢，高度超过《条例》规定的，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，并须悬挂明显标志。

**第十条** 高速公路以沿机动车行驶方向左侧算起，第一条车道为超车道，第二、第三条和其他车道为行车道。

**第十一条** 机动车在高速公路上正常行驶时，最低时速不得低于 50 公里。最高时速，小型客车不得高于 110 公里；大型客车、货运汽车和摩托车不得高于 90 公里。但遇有限速交通标志或者限速路面标记所示时速与上述规定不一致时，应当遵守标志或者标记的规定。

**第十二条** 机动车进入高速公路起点后，应当尽快将车速提高到 50 公里以上。

从匝道入口进入高速公路的车辆，必须在加速车道上提高车速，并开启左转向灯。驶入行车道时，不准妨碍其他车辆的正常行驶。

**第十三条** 机动车驶离高速公路时，应当按出口预告标志进入与出口相接的车道，减速行驶；从匝道驶离高速公路时，必须提前开启右转向灯，驶入减速车道，然后经匝道驶离。

**第十四条** 机动车在高速公路上通行时，应当在行车道上行驶。

设计时速高于 130 公里的小型客车在第二条车道上行驶；大型客车、货运汽车和设计时速低于 130 公里的小型客车在第三条车道上行驶。

有四条以上车道的，设计时速高于 130 公里的小型客车在第二、第三条车道上行驶；大型客车、货运汽车和设计时速低于 130 公里的小型客车在第三、第四条车道上或者向右顺延的车道上行驶。摩托车在最右侧车道上行驶。

**第十五条** 机动车在高速公路上正常行驶时，同一车道的后车与前车必须保持足够的行车间距。正常情况，当行驶时速 100 公里时，行车间距为 100 米以上；时速 70 公里时，行车间距为 70 米以上。遇大风、雨、雪、雾天或者路面结冰时，应当减速行驶。



第十六条 机动车行驶中需要超越前车或者变更车道时，必须提前开启转向灯，夜间还须变换使用远、近光灯，确认与要进入的车道前方车辆以及后方来车均有足够的行车间距后，再驶入需要进入的车道。超车时只允许使用相邻的车道。驶入超车道的机动车在超车后，应当立即驶回行车道。

第十七条 机动车在高速公路上正常行驶时，必须遵守下列规定：

- (一) 不准倒车、逆行，不准穿越中央分隔带掉头或者转弯；
- (二) 不准进行试车和学习驾驶机动车；
- (三) 不准在匝道、加速车道或者减速车道上超车、停车；
- (四) 不准骑、压车道分界线行驶和在超车道上连续行驶；
- (五) 不准右侧超车；
- (六) 除遇障碍、发生故障等必须停车的情况外，不准随意停车、停车上下人员或者装卸货物；
- (七) 除因停车驶入或者驶出紧急停车带和路肩外，不准在紧急停车带和路肩上行车。

第十八条 机动车行驶中，因故障需要临时停车检修时，必须提前开启右转向灯驶离行车道，停在紧急停车带内或者右侧路肩上。禁止在行车道上修车。

机动车修复后需返回行车道时，应当先在紧急停车带或者路肩上提高车速，并开启左转向灯。进入行车道时，不准妨碍其他车辆的正常行驶。

第十九条 机动车因故障、事故等原因不能离开行车道或者在路肩上停车时，驾驶员必须立即开启危险报警闪光灯，并在行驶方向的后方100米处设置故障车警告标志，夜间还须同时开启示宽灯和尾灯。驾驶员和乘车人必须迅速转移到右侧路肩上或者紧急停车带内，并立即报告交通警察。

第二十条 除执行紧急勤务的人民警察外，禁止在高速公路上拦截检查车辆。

第二十一条 除救援、清障车外，禁止其他车辆拖曳故障车、肇事车在高速公路上行驶。救援、清障车必须安装标志灯具并喷涂明显的标志。执行救援、清障任务时，须开启标



志灯具和危险报警闪光灯。

**第二十二条** 在高速公路上进行养护、维修等作业时，应当按照交通部有关高速公路养护工程作业交通控制的规定，实行作业交通安全控制。夜间还须设置红色示警灯（筒）。作业人员应着安全标志服，戴安全标志帽。作业车辆、机械应当喷涂统一的标志颜色，行驶和作业时均应开启示警灯。机动车通过施工作业路段时，应当避让并减速行驶。

**第二十三条** 禁止在高速公路上设置广告、宣传标牌。

**第二十四条** 受严重自然灾害、恶劣天气和施工影响以及发生交通事故致使交通受阻时，公安机关交通管理部门可以采取限制车速、调换车道、暂时中断通行等交通管制措施。采取交通管制措施时，必须以交通标志显示或者公告发布。确需关闭高速公路时，应当由公安机关交通管理部门和高速公路管理机构共同发布公告实施。

**第二十五条** 机动车驾驶员违反本办法，有下列行为之一的，处 200 元罚款，可以并处吊扣 12 个月驾驶证：

- （一）驾驶禁止驶入高速公路的机动车驶入高速公路的；
- （二）不按规定超车或者变更车道的；
- （三）在高速公路上倒车、逆行或者穿越中央分隔带掉头、转弯的；
- （四）不按规定停车的。

**第二十六条** 机动车驾驶员违反本办法，有下列行为之一的，处 100 元罚款，可以并处吊扣 9 个月驾驶证：

- （一）驾驶转向器、制动器、灯光装置等机件不合安全要求的机动车的；
- （二）车辆发生故障、事故停车后，不按规定使用灯光和设置警告标志的。

**第二十七条** 机动车驾驶员违反本办法，有下列行为之一的，处 50 元罚款，可以并处吊扣 5 个月驾驶证：

- （一）载人不符合规定的；
- （二）载物超过核定载重量 30% 以上的；



(三) 载运危险物品或者载物长度、宽度、高度超过规定，未经审批或者未按规定行驶的；

(四) 驾车超过规定最高时速 20 公里以上行驶的；

(五) 正常情况下驾车低于规定最低时速行驶的；

(六) 不按规定保持行车间距的；

(七) 未按规定系安全带的。

第二十八条 除第二十五条、第二十六条、第二十七条所列行为和处罚外，对机动车驾驶员的其他违反交通管理行为，依照《条例》处罚规定的上限进行处罚。

第二十九条 行人、乘车人、非机动车驾驶人以及其他人员违反本办法的，处 20 元罚款或者警告，并责令行人、非机动车驾驶人离开高速公路。

第三十条 对违反交通管理行为的处罚程序，适用公安部有关交通管理处罚程序的规定。

第三十一条 违反本办法第四条规定的，造成自身伤亡和财产损失的交通事故，正常行驶的机动车一方不负交通事故责任 and 法律责任。

第三十二条 本办法自 1995 年 3 月 1 日起施行。1990 年 3 月 26 日公安部发布的《高速公路交通管理暂行规则》同时废止。

## 第三章

# 保险理赔的技巧

车险理赔是我们每一个驾驶员都不愿意遇到的事,但天有不测风云,作为驾驶员理赔事宜是必须要了解的,特别是新手,驾驶爱车确实给你的生活增添了不少乐趣,同时也带来了无数的烦恼,要勇于面对,及时和正确处理一切意外,同时掌握一些技巧,许多问题都会迎刃而解的。

路况不熟和天气恶劣是导致近来理赔案件增多的主要原因。我们提醒大家,一旦发生交通意外事故,应该选择正确的方法来维护自己的保险利益。

## 一、出险两大原因

### 1. 路况不熟

驾车的新手这种情况发生最多。由于刚刚上路驾驶,很多本来十分熟悉的道路变得陌生起来,尤其是平时根本不在意的小障碍物,也许就会成为车辆的杀手。这主要是因为驾驶机动车与非机动车的不同,新手在观念上还没有转变过来,出现意外也是正常现象。现在许多保险公司对新手驾驶的车辆提高保费也正是这个原因。另一种则是驾车出游,这里不仅仅指新手,有许多老驾驶员在前往自己不熟悉的地方时也会发生这类意外。例如有一位马先生是有着10年驾龄的老驾驶员,自备一辆别克家用轿车。在春节过后的第二天正月初二,一家人前往浙江千岛湖游玩。由于路况不熟,习惯了在城市里驾





## 第四部分 法规常识 241

驶的马先生,在一拐弯处与路边的小石墩相撞,幸好当时车速并不是很快,车上人员没有受到伤害,只是别克车头遭到了严重的损失。

### 2. 恶劣天气

天气的变化有许多是无法预料的,经常跑长途的老驾驶员可能会有出门之前听天气预报的习惯,而新驾驶员可就顾不上那么多了。一次,北方出现大暴雨后,有许多车辆在积水多的路段熄火而进行保险理赔,这其中有一多半是新手。再有,出门在外如果遇到意想不到的恶劣天气而出现意外事故,那就更麻烦了,就是老驾驶员也避免不了的。例如,一位姓郭先生在年末自驾车回自己的老家湖北随州过年,由于突变的天气原因,地面因积雪而变得湿滑。郭先生为避让迎面行驶的车辆,刹车打滑而撞倒路边土堆,冲进一旁的桃树林中,导致所驾驶的韩国进口的现代车的车头、左前门、车尾及底盘均遭到不同程度的损坏。其本人的腿部和头部也不同程度地受了伤。还有一位李先生新年上班后的第一天,由于没有听天气预报,出门后不久天降大雪,使地面十分湿滑,驾驶的车辆在交叉路口右拐时撞到路边停放的其他车辆,车身受到严重的损伤。



## 二、理赔注意事项

车辆出险尽管是我们不愿意遇到的,但一旦出现,就必须及时地理赔,这是你作为投保人的权利。因此在向保险公司理赔时,投保人应该注意以下细节问题,避免自己的保险权益受到损害。

### 1. 第一时间报案

车辆无论是在本地还是在外地行驶时,若不幸发生道路交通事故,应第一时间通知保险公司。你可以拨打投保公司的报案电话,将自己的车牌号、投保人姓名告诉保险公司。由对方派理赔人员或委托当地的公司进行勘察,并出具勘察报告。如果是在外地,该保险公司在当地的分支机构会





前来调查,并实施援助。保险公司一般规定,如果车辆出险是一些小的擦伤、碰撞等问题,损伤也不是很严重,车辆本身是通过在4S店或者修理厂上的车险,可以电话通知保险公司,在得到保险公司的同意后,可以把车开回4S店再进行理赔。

事故处理完毕后,投保人可以携带相关资料去保险公司申请理赔。一般情况下,保险公司会在10个工作日之内,也就是两周内对案件是否理赔给予客户答复。

## 2. 切忌私下解决

随着目前车险费率人性化,新的道路交通安全法实施后,一些驾驶员在出现小的交通事故时往往私下解决。这样的私下解决的方式是有一定条件的,首先是没有发生人身伤亡事故,其次是损失很小。这个损失的大小你自己心中一定有数,也就是说,对方赔偿损失的数额应与保险公司理赔的相差不大,否则得不偿失。

例如,张先生春节期间在市区内行车时,由于后面一车辆为避让路边的行人,而撞到了张先生的车辆尾部。事故发生后,张先生看到车子损坏并不严重,双方协议后,由对方赔付给张先生350元而解决。后来张先生到维修点维修时,被告知维修费用至少在千元左右,此时,张先生想找保险公司申请理赔已经不可能,因为他没有交警出具的交通事故认定书,无法提供理赔资料。因此,一旦发生小的交通事故,千万不要凭着自己的感觉而私下处理,避免自己的利益受到损害,尤其是新手,千万不要嫌麻烦而使自己蒙受损失。



道路交通事故现场快速处理方便了事故双方,也有效地缓解了因交通事故造成的交通堵塞。但是,部分驾驶员对“事故快速处理”程序及规定不了解,以为只要由责任方掏钱私了就完了,连交警都不通知到现场,结果在理赔时跑了很多冤枉路。

需向保险公司理赔的,切记按照下列程序处理。

(1)“自报案”处理程序以及相关手续:在道路上发生交通事故,未造成人身伤亡,当事人双方对事实及成因无争议的,按照以下步骤处理: 撤出事故现场,迅速恢复交通;



## 第四部分 法规常识 243

由责任方通知保险公司进行定损；双方写明事故经过；事故双方带上驾驶证、行驶证、保险公司定损单及其复印件，共同前往交警分局事故大队处理；交警部门对事故进行核实后，由事故责任方赔偿损失。



(2)交警快速处理交通事故的程序以及相关手续：在道路上发生交通事故，当事人对交通事故事实及成因有争议的，按照以下

步骤处理：迅速报警，交警进行现场勘查后，当场做出事故认定，撤出事故现场，恢复交通；由责任方通知保险公司做出车辆损失鉴定；双方共同前往交警分局事故大队，并提供驾驶证、行驶证、定损单的原件及其复印件，写出事故经过；由责任方赔偿损失，无责方将事故维修费用发票交给责任方；无责方离去，交警部门依据《道路交通安全法》对责任方造成事故的违法事实做出处罚；交警部门对责任方出具有效凭证，责任方依据该凭证找保险公司理赔。



还有一个十分重要的提醒，有些驾驶员肇事后声称离开现场协商，结果一离开就翻脸不认。所以这里提醒大家，发生碰撞后，如果不会造成交通堵塞，最好保护现场并报警，有照相机的最好拍下现场后再离开。

### 3. 车险除外责任应注意

据某保险公司财产理赔部门的统计，大量的交通意外事故中有一成左右属于除外责任，不在保险公司的理赔范围之内。而这些除外责任大多是车主人为造成的。

例如，一些驾驶员酒后驾车导致交通意外事故的发生。而一般来说，各个保险公司都把酒后驾车所发生的意外事故作为除外责任。除此以外，诸如一些“驾驶的机动车和驾驶证载明的准驾车型不符”或者“非营运车营运驾驶”等等因素，都会导致车辆无法享受到相应的保险权益。

根据以上的理赔事例及理赔注意事项，我们特别提醒驾驶员在行车时，一定要提前了解



本地或目的地的路况,在各种路况下,首先要保证行驶的安全性。其次要能根据不同路况特征,掌握好驾驶技巧。对于一般城市道路,应选择好路线,控制好车速;在拥堵路面上,应保证与前车和后车的安全距离,同时要防止那些“抢道”行驶的车辆与自己的车辆发生磕碰。如果出门在外,建议你适当多走高速公路或国道。现在的国道已经建设得很不错了,而且走国道会遇到一些比较有特色的乡镇,那里的风土人情是久居大都市的人无法感受到的,路边还有各种特色商品。特别是在天气恶劣的情况下,如果前往路况不熟悉的外省市,最好能采用其他交通方式。在高速路上不宜过慢,不能长期占用超车道,远离大型车辆。此外,切忌急刹车,务必谨慎驾驶,必要时可用“点刹”控制车速。



### 三、容易被忽视的几种保险公司拒绝理赔情况

很多驾驶员朋友认为,自己已经在保险公司上了保险就可随心所欲地驾驶,特别是在保险公司买了全险的车主。我们提醒您,保险不是万能的。在这里我们把几种典型拒赔案例与其中原委分析一下,希望能对大家有所启示。“买的永远没有卖的精”,如何做一个精明的消费者?那当然是“知己知彼,百战不殆”。

(1)已保险的车辆在修理厂修理期间遭受的损坏,保险公司不赔偿。

案例回放:李先生的新车该保养了。周日,正好有时间,他开着爱车来到某修理厂。修理厂的小张师傅非常热情,帮助李先生办好相关的进厂修理手续。李先生说:“那我将车开进去。”小张忙说:“不用了,我帮您开进厂去,您到客户休息室喝杯水,看会儿电视,一会儿车保养好后,我再给您开回来。”李先生听了,非常满意,就将车钥匙交给小张,塌塌实实在地到休息室休息去了。



没过多会儿,小张推门进了休息室,满脸不自在。李先生还以为车辆保养完了,心里还



## 第四部分 法规常识 245

纳闷，这么快？真不错。谁知小张怯生生地对李先生说：“实在对不起，我倒车时一不小心将您的车撞在铁柱子上。真对不起。”李先生一听，喻的一下，好心疼啊。自从买了车以后，一直当成心肝宝贝，从来没有刮过、蹭过，今天……

李先生夺门而出，看着凹瘪的后杠，心里那滋味就别提了。有心向小张发怒，但是看到他稚气、委屈、怯生生的表情，李先生心软了。还好，刚上了保险，赶紧报保险，向保险公司索赔。保险公司接到报案以后，立即派理赔人员赶到修理厂。

一切查勘工作完成了，保险公司的理赔人员将李先生叫到一边，说：“李先生您先别着急，我们刚刚听了您讲述的事故经过，并对受损车辆进行了鉴定。根据保险条款的规定，非常抱歉地告诉您，您的车遭受的这种损失，保险公司将没办法赔偿。”李先生一听就急了，“为什么？我上了保险了，我的车撞坏了，应该属于你们条款中的什么‘碰撞’责任呀！你们为什么不赔？！”

案例分析：保险公司为什么不赔？确实李先生驾驶的车辆的这种损失是由于碰撞造成的，应该属于保险条款中“碰撞”这一保险责任。但是，不是属于保险责任，保险公司就可以赔付了，还要看一下保险条款中规定的责任免除条款中是否规定了不予赔付的情形。

在机动车辆保险条款责任免除条款中，有这样一条规定：“在营业性维修场所修理、养护期间造成的保险车辆的损失，保险公司不负责赔偿。”李先生的车是在修理厂保养期间，由修理厂的员工驾驶过程中发生的碰撞事故，因此根据这一责任免除条款的规定，保险公司将无法赔付李先生的损失。

那李先生就只好自认倒霉了吗？不是的，根据《中华人民共和国合同法》第十五章第二百五十一条对“承揽合同”的定义，修理合同应该属于“承揽合同”的一种，根据第二百六十五条规定：“承揽人应当妥善保管定作人提供的材料以及完成的工作成果，因保管不善造成毁损、灭失的，应当承担损害赔偿责任。”因此，李先生可以根据这一法律规定，向修理厂进行索赔。





(2)车辆在居民区车身被淘气的孩子划伤，而且造成的损失较大，保险公司不会全额赔偿。

案例回放：记得著名相声艺术家姜昆老师有这么一段相声，大概意思是：一位先生新买了一辆四轮驱动的切诺基越野车，高高兴兴开回了家。谁知第二天早晨一下楼，发现爱车尾门的“4 × 4”标牌后面被淘气的小孩用刀片刻上了“= 16”。这位先生又好气又好笑，心疼劲儿就别说了，马上开到修理厂进行修理。

谁知刚修好的车放在楼下，又被淘气的小孩写上了答案，还别说算术学得还不错，这次修理厂的师傅给这位先生出了一个主意，“我干脆帮您在‘4 × 4’后面喷上‘= 16’，省着小孩再写了。”这位先生一听是个好办法。车修好了，开回家，这下心里踏实了，心里话：看你还写！

谁知第二天早晨下楼一看，鼻子都气歪了。只见“4 × 4 = 16”后面，划上了一个大大的“ ”。

这是个笑话，虽然有些夸张，但是在实际生活中，类似的现象是较为常见的。对于这种损失，保险公司一般会拒赔，或者即使赔偿也是很有限的。

案例分析：根据“机动车辆保险条款责任免除”中的一条规定，“无明显碰撞痕迹的车身划痕”保险公司不负责赔偿。也就是说，你的爱车的车身被他人划上道、写上字、描上画等，不是碰撞造成的损失或没有明显碰撞痕迹的车身划痕损失，根据这一条责任免除条款规定，保险公司都不会为车主埋单。



那么，保险公司对这种损失有没有相应的险种可以承担呢？当然有。有的保险公司在车辆损失险基础上开发一个叫做“车身划痕损失险”的附加险，它就可以承担这种车身划痕的损失。但是投保这个附加险是有条件的，只有使用性质是家庭自用或非营业性质的9座以下3年以内的车辆才可以投保。而且保险金额最高额度为5 000元，每发生一次赔偿，要累计计算赔偿金额，如果累计赔偿金额超过5 000元的保险金额时，这个附加险的保险责任就终



止了。

(3)在驾车行驶过程中，车辆拖了底，然后继续行驶造成了发动机的损坏，保险公司不给予赔偿的。

案例回放：周小姐刚刚拿下驾照，抑制不住心中的兴奋，打电话召集了自己的几个“死党”，到租赁公司租了一辆捷达轿车，高高兴兴去郊游了。谁知由于路况不熟，加之驾驶技术太“潮”，走着走着，只听“咣”的一声，停车一看，车底盘拖到了一块大石头，周小姐看了看，没在意，只当虚惊一场。谁知，走了几公里以后，车开不动了。周小姐和她的朋友们



不知发生了什么事，赶紧给租赁公司打了电话，租赁公司立即派来拖车，将车辆拖到了修理厂。

经过修理厂的检查，发现油底壳被撞了一个洞，发动机严重损坏。怎么会这样呢？不就是拖了一下底吗？周小姐满脸无辜和无奈。修理厂的老师傅告诉周小姐：“你开车拖到石头以后，车的油底壳撞了一个洞，这时候，如果你下车认真检查一下，发现漏油了，就不能再行驶了，这种情况下，顶多换一个油底壳就可以了。但是由于你缺乏经验，没有仔细检查，继续行驶，机油漏光了，进一步造成车辆发动机的严重损坏。”“拖了一下底，没想到会造成这么大的损失。如果有经验，就不会造成这么大的损失了。”周小姐不无后悔地说。

突然，周小姐想起这种损失应该向保险公司索赔。但是，周小姐获得的答复是：油底壳的损失保险公司可以赔付，但是发动机的损坏保险公司无法赔付。为什么？……周小姐更糊涂了。

案例分析：根据机动车辆保险条款责任免除条款的规定：“遭受保险责任范围内的损失后，未经必要修理继续使用，致使损失扩大的部分，保险公司不负责赔偿。”周小姐的车辆遭受的损失，其中油底壳的损失是事故造成的直接损失，保险公司应该按照“碰撞”责任给予赔偿，但是，由于周小姐未对受损车辆进行及时修复，造成机油漏光，导致车辆发动机的进一步损坏，这种损失就属于“未经必要修理继续使用，致使损失扩大的部分。”因此对于



发动机的损失保险公司无法赔付。

这个案例提醒每一位司机朋友，尤其是新手朋友们，一旦车辆发生损坏，一定要在进行认真检查，确保能够进一步行驶的情况下，才可以继续使用。尤其是车辆底盘部件发生损坏或碰撞，一定要请专业人员进行检查，不要因为一个疏忽，导致更大的损失。

#### (4)车辆驾驶中造成轮胎损坏，保险公司可拒赔。

王先生开车向来小心、在意，从来没有发生过不愉快的事情。谁知，一天晚上下班回家，走在平整的马路上，突然前方出现了一个大坑，王先生赶紧打轮、踩刹车，但是还是来不及了，车辆“咣”的一下“飞”过了大坑，只听“刺……”的一声。“完了”，王先生立刻意识到轮胎破了。靠边停车，下车一看，果然车胎慢慢瘪了下来，王先生认真地检查了一下爱车，还好只是一条胎“泄了气”。赶紧拿来换胎工具，将轮胎换好。

第二天，王先生拉着撞坏的轮胎来到保险公司进行索赔。保险公司理赔人员在认真了解事故经过和仔细检查车辆和受损轮胎后，发现只是轮胎损坏了，其他部件没有损坏的痕迹。理赔人员对王先生说：“您爱车遭受的这种损失，根据保险条款的规定，保险公司没法赔付给您。”王先生懵了……



案例分析：根据机动车辆保险条款责任免除条款的规定：“轮胎单独损坏”，保险公司不负责赔偿。王先生的爱车只是胎损坏了，其他部件没有损坏的痕迹，因此，根据条款的规定，保险公司是无法赔付的。

如果王先生爱车不仅仅是轮胎损坏了，轮毂等部件也因此次事故一并受到损坏，这时的损失就不属于“轮胎单独损坏”，保险公司对于轮胎、轮毂的损失都应该给予赔付。这里要提醒大家注意的，有些公司条款中规定“轮胎、轮毂的单独损坏”保险公司不赔，如果是这样的规定，那么对于事故仅造成轮胎、轮毂的损失，保险公司都无法赔付。在准备购买保险时，您要仔细阅读一下您所

投保的保险条款，以备不测。





### 四、新《道路交通安全法》实施后，车险应该怎么投

对于有车一族，每年一次的车辆保险都需要细细盘算。本来，所有保险公司在2003年以前，实行的是统一条款和费率，但2003年1月以后情况有所变化，保险公司开始制定不同特色的条款和费率，加上新的《道路交通安全法》实施，车辆保险怎么投，才能保得全、节省费用，成了有车一族的头等大事。而如何配置车辆保险的险种，是车险保费高低的关键。

一般来说，车险保费的高低由几大要素来决定，例如是否指定驾驶，驾驶人员的性别、年龄、驾龄，行驶区域是否在500公里以内，车龄的长短和车型是否普及，投保车辆是否有固定车位、ABS、安全气囊、防盗装置等。如果这些要素不确定，那么同一辆车在同一家公司出来的保费就会相差上千元。同时，各保险公司对不同车型开出的保险费系数也是不一样的。



通过比较不难看出，规模大的保险公司保单价格相对较贵，同一辆车的保费比小公司平均要高出一千元左右。但规模大的保险公司的优点是公司定损网点多，可以借助修理厂实行远程网上定损，理赔速度比较快。如今已有30%~40%的私家车投保人采用了这种委托理赔的方法。

下面我们根据现今各保险公司实行的费率及新的《道路交通安全法》的内容，组合了五种车险供你挑选。

#### 1. 最低保障方案

险种组合：第三者责任险。

保障范围：只对被保险人驾车发生事故造成的第三者人身伤亡和财产损失负赔偿责任。

特点：只有最低保障，费用低。现实中只选一种保险的车主极少。

优点：可以用来应付车辆年检。

缺点：一旦撞车或撞人，对方的损失能得到保险公司的一些赔偿，但自己车的损失只有自己负担。



举例：以价值 12 万元的家用自用 5 座的新车为例，投保 10 万元第三者责任险，查第一年第三者责任险费率表，当年需交 1 110 元保险费。

## 2. 基本保障方案

险种组合：车辆损失险 + 第三者责任险。

保障范围：只包括基本险的保障范围，如自然灾害和意外事故造成的车辆损失，以及驾驶保险车辆对第三者造成的损失。

适用对象：有一定经济压力的车主。

缺点：不是最佳组合，最好加入不计免赔特约险，以便得到 100% 赔偿。

举例：以价值 12 万元家用自用 5 座的新车为例，车损险基本保费为 1 265 元，查 10 万 ~ 15 万元保额第一年费率为 0.989%，则第一年所交保费为： $[1\ 265 + (120\ 000 - 100\ 000) \times 0.989\%] + 1\ 110 = 2\ 572.8$  元。

特别提示：全款购的新车，第一年必须投保两个基本险和两个第一附加险；贷款买车者按规定必须八项全保。因此，全款买车的第二年后如确实有经济压力，才可以考虑以上两种方案。

## 3. 经济保障方案

险种组合 1：车辆损失险 + 第三者责任险 + 不计免赔特约险 + 全车盗抢险。

险种组合 2：新车共保四项保险，即车辆损失险 + 第三者责任险 + 全车盗抢险 + 车上责任险。

特点：投保 4 个最必要、最有价值的险种。

适用对象：精打细算的个人。

优点：保险性价比最高，第 1 种组合里，人们最关心的丢失和 100% 赔付等大风险都有保障，保费不高但包含了比较实用的不计免赔特约险；第 2 种组合里，不能得到全额赔付，但车上人员或货物的人身伤亡或损失能得到补偿。当然，这仍不是最完善的保险方案。

举例：以价值 12 万元的家用自用 5 座的新车为例，不计免赔特约险按车辆损失险和第



三者责任险保险费之和的20%计算；全车盗抢险的费率为0.778%；车上责任险按核定座位数每个10万元保额，投保50万元，费率为0.440%，则第一年需交纳保险费为：

组合1： $2\,572.8 \times (1 + 20\%) + 120\,000 \times 0.778\% = 4\,020.96$ 元；

组合2： $2\,572.8 + 120\,000 \times 0.778\% + 500\,000 \times 0.440\% = 5\,706.4$ 元。

#### 4. 最佳保障方案

险种组合：车辆损失险 + 第三者责任险 + 不计免赔特约险 + 车上责任险 + 全车盗抢险。

特点：在经济投保方案的基础上，加入了车上责任险或不计免赔特约险，保障更全面。

适用对象：公司或个人。

优点：投保价值大的险种，仍然是物有所值。

举例：以价值12万元的家庭自用5座的新车为例，不计免赔特约险按车辆损失险和第三者责任险保险费之和的20%计算；车上责任险按核定5个座位足额投保，每个座位保10万元，费率为0.440%，则第一年需交纳保险费为： $2\,572.8 \times (1 + 20\%) + 500\,000 \times 0.440\% + 120\,000 \times 0.778\% = 6\,220.96$ 元。

#### 5. 完全保障方案

险种组合：车辆损失险 + 第三者责任险 + 不计免赔特约险 + 车上责任险 + 全车盗抢险 + 新增加设备损失险 + 无过失责任险 + 车辆停驶损失险。

特点：能保的险种全部投保，驾驶、存放、修理车辆过程中可能遇到的风险基本都能得到保障。

适用对象：经济充裕的车主。

优点：几乎与汽车有关的全部事故损失都能得到赔偿，投保的人不必因少保某一个险种而得不到某些赔偿。

缺点：保全险保费高，某些险种出险的几率非常小。

举例：以价值12万元的家庭自用5座的汽车为例，新增加设备1万元，新增加设备损失险费率为1.2%；无过失责任保险费为 $(50 + 50\,000 \times 0.5\%)$ ；车辆停驶损失保险费为（最



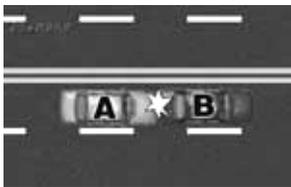
长天数  $60 \text{天} \times \text{每天最高赔付限额 } 300 \text{元} \times 10\%$ ), 则当年需交纳保险费为:  $2\,572.8 \times (1 + 20\%) + 500\,000 \times 0.440\% + 120\,000 \times 0.778\% + 10\,000 \times 1.2\% + (50 + 50\,000 \times 0.5\%) + (60 \text{天} \times 300 \times 10\%) = 8\,440.96 \text{元}$ 。

## 第四章

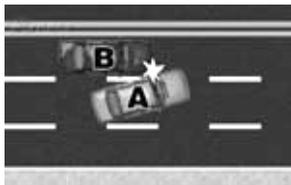
# 什么样的交通事故可以快速私了

根据我国新颁布的《交通法》，全国各省市都先后公布了新的交通管理规则。我们通过对北京、天津等城市的《关于快速处理交通事故的通告》的总结，列举了下列 33 种应快速处理的情形，供大家参考。（其中以下图例均为 A 车全责。）

(1) 追撞前车尾部的。



(2) 变更车道时，未让正在该车道内行驶的车先行的。

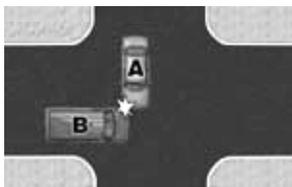




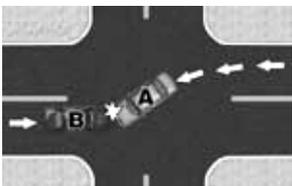
(3)通过没有交通信号灯控制或者交通警察指挥的交叉路口时,未让交通标志、交通标线规定优先通行的一方先行的。



(4)通过没有交通信号灯控制或者交通警察指挥的交叉路口时,在交通标志、标线未规定优先通行的路口,未让右方道路的来车先行的。

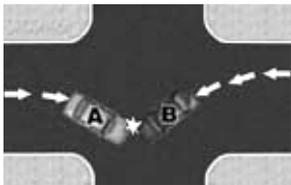


(5)通过没有交通信号灯控制或者交通警察指挥的交叉路口,遇相对方向来车,左转弯车未让直行车先行的。

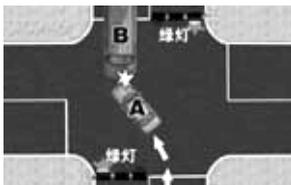




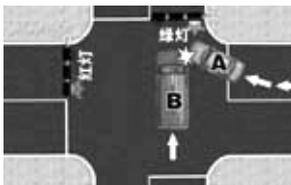
(6) 通过没有交通信号灯控制或者交通警察指挥的交叉路口时, 相对方向行驶的右转弯车未让左转弯车的。



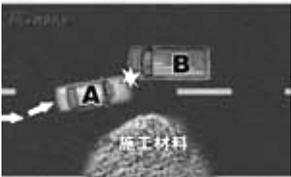
(7) 绿灯亮时, 转弯车未让被放行的直行车先行的。



(8) 红灯亮时, 右转弯车未让被放行的车先行的。



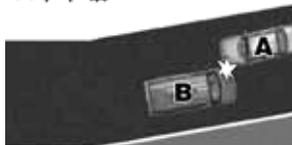
(9) 在没有中心隔离设施或者没有中心线的道路上会车时, 有障碍的一方未让无障碍的一方先行的; 但有障碍的一方已驶入障碍路段, 无障碍一方未驶入时, 无障碍一方未让有障碍的一方先行的。





(10) 在没有中心隔离设施或者没有中心线的道路上会车时,下坡车未让上坡车先行的;但下坡车已行至中途而上坡车未上坡时,上坡车未让下坡车先行的。

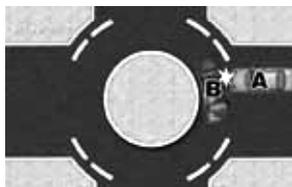
A车下坡



(11) 在没有中心隔离设施或者没有中心线的狭窄山路上会车时,靠山体的一方未让不靠山体的一方先行的。



(12) 进入环形路口的车未让已在路口内的车先行。

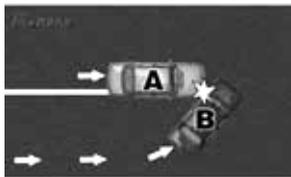


(13) 逆向行驶的。

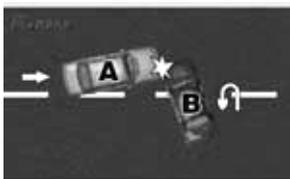




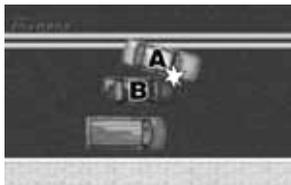
(14) 超越前方正在左转弯车的。



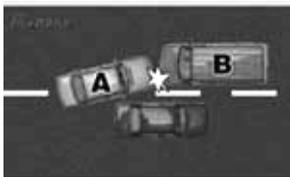
(15) 超越前方正在掉头车的。



(16) 超越前方正在超车的车的。

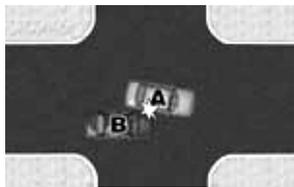


(17) 与对面来车有会车可能时超车的。

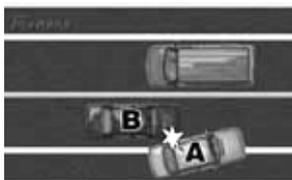




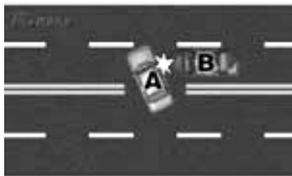
(18) 行经交叉路口、窄桥、弯道、陡坡、隧道时超车的。



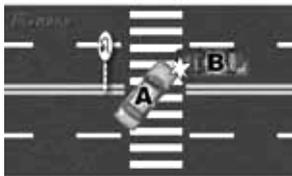
(19) 在没有中心线或者同一方向只有一条机动车道的道路上，从前车右侧超越的。



(20) 在没有禁止掉头标志、标线的地方掉头时，未让正常行驶车先行的。



(21) 在有禁止掉头标志、标线的地方以及在人行横道、桥梁、陡坡、隧道掉头的。

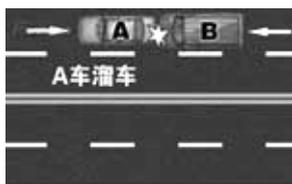




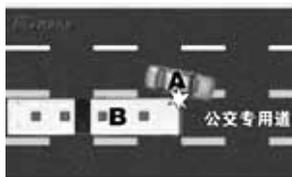
(22) 倒车的。



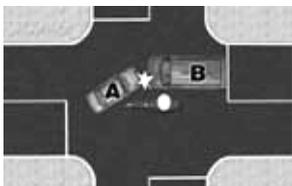
(23) 溜车的。



(24) 违反规定在专用车道内行驶的。

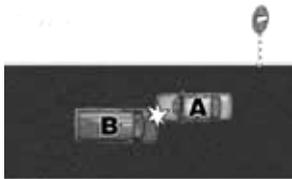


(25) 未按照交通警察指挥通行的。

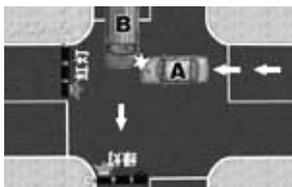




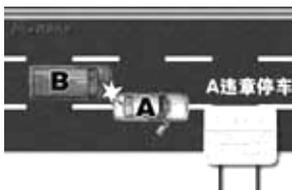
(26) 驶入禁行线的。



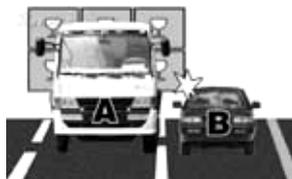
(27) 红灯亮时，继续通行的。



(28) 在机动车道上违法停车的。



(29) 违反装载规定，致使货物超长、超宽、超高部分造成交通事故的。

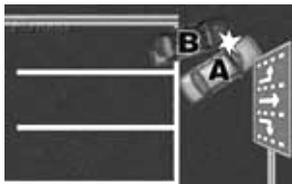




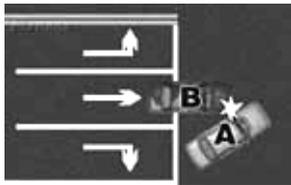
(30) 装载的货物在遗洒、飘散过程中导致交通事故的。



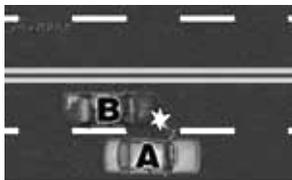
(31) 违反导向标志指示行驶的。



(32) 未按导向车道指示方向行驶的。



(33) 开关车门造成交通事故的。



## 第五章

# “无过错责任”该如何承担

现在许多驾驶员虽然驾驶技术还算不错，但再好的驾驶员也不会永远不出现交通意外。一旦出现意外事故该如何正确处理，这里可大有学问。特别是“新交法”颁布后，许多的法律条款进行了修改，尽管对新的法律的内容许多驾驶员有抱怨之声，但法律终归是法律，每个人都必须遵守。其中“无过错责任”就是一项。比如说，如果你没有做错事却要因为别人的错误而让你赔钱，且数额巨大，你会不会觉得冤枉？当然，有一个前提，你必须是驾车的人，而对方是行人或非机动车驾驶者。例如，你正行驶在回家的路上，一个骑车人忽然闯红灯并逆行进入快行道来到你车前，你迅速刹车但还是将他撞伤了。虽然他违背了“各行其道”的道路通行基本原则——这也是“新交法”重点内容之一，但你也必须面对各种置疑。

也许权威部门经过仔细检查，发现你的刹车不够合格，虽然验车时、平常使用都没问题；也许交警说你处置得还是不够果断及时。但如果怎么查对方都是“全责”，也不意味着你就没事了，虽然可以“减轻责任”，你还是要赔偿。因为这属于“无过错责任”，你是“强者”，对方是弱者，保护弱势群体是“以人为本”的新法律宗旨。

但更可怕的是，万一是在高速路上，你正严格按照限速行驶着，突然有人翻越护栏纵身而下，正落在你车前不远处，你一个急刹车却还是将他撞飞了出去，一个大活人被你亲手撞死了！血淋淋的场面使你感到今生最大的错误就是学会了驾驶汽车并买了一部车。

事后你惊恐地一再回想当时的细节，你怎么也想不明白，自己那么遵守法规的一个人为



什么会撞死人。一看见他你就立刻刹车但就是刹不住，因为高速路上不许低于时速60公里行驶，刹车再灵也必须需要一定的制动距离。

按照刚开始实施的《中华人民共和国道路交通安全法》，死去的人是一个真正的重大交通违法者！但他的责任只是应被罚款50元，而他已经死去了，你的责任却真正地开始了。按照新法律规定，你将面临一系列赔偿，仅死亡赔偿金一项就相当于20倍的当地人均年收入，虽然你没有错误可以“减轻责任”，但你依然要承担20万左右的赔偿。另外，你尽管已经按照法律的要求投了第三者责任险，但一般的保险公司只有“5万元和10万元”两种最高保额可选，如果你是选择了10万元的那种最高保额，还是要自己承担10万元。

然而，尽管如此，事实也许更令你失望，保险公司今年将“无过失责任赔偿”删除了，因为你没有过失，保险公司不负责赔偿。保险公司里都是专业人士，早已预料到新法带来的巨大经营风险，做好了充分的准备。

新的《道路交通安全法》的第七十六条规定，一旦机动车与行人或非机动车驾驶人之间发生交通事故，由机动车一方承担责任，即使事故是由行人或非机动车违章引发，机动车一方也只是“减轻责任”。

那么什么是“无过错责任”呢？

“无过错责任”是由美国学者巴兰庭于1916年在《哈佛法学评论》上提出的概念。西方国家在交通事故的处理中引入“无过错责任”原则，原因在于高速交通工具本身带有高危性质，而一旦发生交通事故，受害者多为行人或非机动车一方，规定机动车一方承担无过错责任，能够起到救助受害者的作用。但是，这里有两个重要前提，一是为无过错责任规定“上限”，道理很简单，既然机动车一方没有过错，就不应该受到严厉的责罚，否则就会损害社会公平，甚至危害法律自身的权威性；二是只在保险业足够发育的情况下才能适用无过错责任，这样能将责任分散为“微粒”，由所有参与保险的人们承担。

我国的新交法颁布和实施的时间不长，尽管有这样或那样不被人理解的地方，但法律终究是法律，作为一名驾驶员必须严格遵守，从自己做起，作一个守法的公民，这才是最重要的。