

汽车驾驶技术

С. 別夫茲涅尔 著

魏上林 孟繁东 译



人民交通出版社

汽车驾驶技术

C. 别夫兹涅尔 著

魏上林 孟繁东 译

人民交通出版社

本書是從俄文翻譯來的。書中對駕駛汽車的基本知識和操作、在各種道路情況下駕駛汽車的方法等都有詳細的說明，內容通俗、插圖豐富，可供各地汽車駕駛員、培訓學校學員閱讀。由於本書中加入許多先進駕駛員的經驗，因此現職駕駛員閱讀本書，對提高技術水平也會有所幫助。

汽車駕駛技術
С. ПЕВЗНЕР
ТЕХНИКА
ВОЖДЕНИЯ
АВТОМОБИЛЯ

Издание второе,
переработанное и дополненное

ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОСААФ
Москва — 1957

本書根據蘇聯全蘇支援陸海空軍志願協會出版社 1957 年莫斯科俄文版本譯出

魏上林 孟繁東 譯

人民交通出版社出版

(北京安定門外和平里)

北京市書刊出版業營業許可証出字第〇〇六號

新华书店科技发行所发行 全国新华书店經售

人民交通出版社印刷厂印刷

1960年9月北京第一版 1960年9月北京第一次印刷

开本：850×1168 $\frac{1}{32}$ 印張：4張

全書：147,000字 印數：1—42,500冊

統一書號：15044·4334

定價(10)：0.86元

目 录

前 言	4
第一章 总则	7
駕駛員的义务	7
对汽車的技术要求	11
駕駛員的警告信号	13
駕駛員在汽車保养中的作用	13
第二章 汽車駕駛技术	17
汽車的操縱机构及控制仪表	17
駕駛員的駕駛姿勢及使用操縱机件的方法	22
发动机的起动和熄火	29
汽車的起步	34
汽車的換档、变速、駕駛的直綫性、滑行的利用	36
經濟行駛速度	40
汽車的制动、制动距离、側溜及其防止办法	41
汽車的轉弯	46
倒 車	50
汽車的調头	52
上坡和下坡	58
汽車的稳定性	60
第三章 在不同条件下的汽車駕駛	62
在城市中的汽車駕駛	62
在城市中駕駛汽車的特点	62
右側通行	63
行駛速度与交通安全	64
速度的限制	65

对行人在大街上行走情况的研究及防止不幸事件的方法.....	67
与其它車輛的相互配合.....	69
会車.....	72
超车.....	72
車輛行进的位置.....	75
車輛換道.....	76
在交叉路口前的停車.....	78
通过交叉路口.....	79
在交叉路口上的轉弯.....	83
倒車.....	84
优先通行权利.....	84
停車和停留.....	85
在城郊的汽車駕駛.....	87
方位測定.....	89
視野.....	91
在公路上的汽車駕駛.....	93
通过桥梁、浮桥和铁路时的汽車駕駛.....	95
在土路上的汽車駕駛.....	98
在山区的汽車駕駛.....	101
在难行道路上的汽車駕駛.....	103
提高汽車通过性的工具和方法.....	104
在无道路地段上的駕駛.....	110
打滑車輛或陷入泥濘中之車輛的駛出.....	112
汽車在夜間的駕駛.....	121
夜間方向的确定.....	122
夜間的視線.....	125
在黑闇中的观察.....	127
灯光的利用.....	123
会車、超车和繞道.....	123
汽車在能見度不好条件下的駕駛.....	130
汽車在灯火管制时的駕駛.....	131
汽車在各种气象条件下的駕駛.....	131

貨物運輸	134
裝載界限尺寸	135
汽車列車的採用	135
汽車的拖曳	137
汽車在火車車皮上的裝載	137
供駕駛員參攷的一些修理操作方法	139

前 言

苏联共产党第二十次代表大会的具有历史意义的决议，鼓舞和组织苏联人民创造新的劳动功绩，把他们的创造智慧和能力引到建设共产主义上来。苏联人民胜利地完成了第五个五年计划，在和平建设的战线上不断地取得新而又新的胜利。全国都展开了提前完成第六个五年计划的社会主义竞赛。汽车运输工作人员正致力于最大限度地满足国民经济和居民对客、货运的需要，并在工作中不断取得新的成就。

在第五个五年计划中，公用汽车运输获得了很大的发展：公用汽车的货物周转量增加了9倍；它占全部汽车货物周转量的比例，由1950年的5%增加到1955年的22%。大宗货物的集中运输也大大地扩展了。载重汽车的生产率提高了18%。居民的汽车客运工作改善了。公共汽车运客的数量，1955年较之1950年增加了3.3倍。公共汽车线路长度增加了1倍。

汽车运输在第六个五年计划中所负担的新的任务的确是十分巨大的：根据苏联共产党第二十次代表大会的关于发展苏联国民经济第六个五年计划（1956~1960）的决议，在1960年，汽车运输应把货物周转量较1955年提高1倍左右。必须大大地提高公用汽车运输在整个汽车运输中的比重，使公用汽车运输的货物周转量增加到400亿吨公里，或较之1955年增加3.3倍；保证进一步发展集中运输和大大地改善汽车挂车的利用；增加客车的客运量（出租小客车增加2倍，公共汽车增加2.5倍）；五年内把公用载重汽车的生产率提高30%左右，并把货运成本至少降低20%。

党和政府所采取的合并汽车运输企业、扩大大宗货物的集中运输量、改善国家和人民团体的小客车的利用等措施，旨在促进汽车运输进一步的高涨。用新的技术装备汽车运输有着特别重要的意义。在第六个五年计划中，苏联汽车工业将把载重汽车的生产数量提高约32%（把总载重量提高45%），公共汽车提高88%，小客车提高86%，汽车挂车和拖拉机挂车提高3.3倍，汽车配件提高1.2倍。若干老型号的汽车、公共汽车和发动机，都将换成技术使用指标较高的新的型号，并将组织载重量达40~50吨的自卸卡车的生产；同时，也将增加高通过性汽车、特种载重汽车、完善的不同用途的汽车挂车和半挂车的生产。

苏联汽车运输工作者为苏联汽车工业给予的头等的技术装备感到自豪。
“象爱护武器那样珍惜汽车”的光荣传统，已成为汽车运输业的确定不移的
规定了。苏联驾驶员十分爱护汽车，使汽车保持着极好的使用状况。

争取安全行车，提高汽车大修间隔行驶里程，延长汽车轮胎、蓄电池组
的使用期，减少运输费用，节约燃料，以及降低每一运程的运输成本等运
动，在汽车运输业中正日益发展和扩大。苏联驾驶员，无论在哪里（工业企
业、建筑工地、农业）工作，他们总是完成和超额完成生产任务，尽一切可能
力求多运货物，并使运输费用达到最少。

以下几位优秀汽车驾驶员，可作为青年驾驶员的榜样：驾驶员革新者
M·布金、T·貝依可夫、B·尼奇金、П·奥列宁（莫斯科）、B·依茲馬尔可
夫（波道尔斯克）、Я·伏尔可夫、П·瓦尔瓦諾夫、П·伏依托夫（列宁格
勒）、B·魯卡舒科（里伏夫）、Ю·戈貝雪夫（里加）、B·道敏格所（塔林）
及其他等等。

驾驶员革新者的特点，是在工作中具有创造性；他们不仅是出色的生产
者；同时也是研究者和合理化者。

研究驾驶员革新者的经验得出，他们所采用的方法保证了最有效地利用
汽车、显著地降低运输成本、大大地改善运输工作的指标。

取得这一成就的因素为：

1. 延长了汽车从接收时起至完全折旧时止的使用期（由于缩短了汽车的
在修时间，增加了大修间隔行驶里程，提高了汽车使用中的技术完好程度）；

2. 合理地利用汽车在使用中的时间（增加平均技术行驶速度，缩短在装
卸站的停车时间）；

3. 改善汽车行驶里程的利用（减少空车行驶里程，使实际负荷达到标
准，采用挂车提高载重量）；

4. 节约材料（燃料、汽车轮胎等）和配件，提高蓄电池使用寿命。

欲使技术使用情况达到高度的水平，要做到以下几点：准确地完成运输
计划；正确地組織汽車队的集体劳动；在路线上检查汽车并给予技术援助；
掌握熟练的驾驶技巧；采用相应的工作方法以减少汽车总成和机构的磨损；
对汽车各部件、总成和零件进行及时和细致的技术保养以提高其耐用性和工
作能力，防止其损坏及不正常的磨损。

合理的驾驶方法，首先是指以下几点：保持发动机的正确的热规范；最
大限度地采用汽车滑行；善于使用排挡和制动器。

如研究结果指出，破坏热规范，对发动机的工作很有害。例如，在冷却

本为 50° 时，发动机的磨损增加 $2\sim 3$ 倍，而燃油消耗量增加 $7\sim 10\%$ 。因此，駕駛員革新者都十分注意发动机的热規准，不使其过冷和过热，以求更好地保护发动机和节约燃料。

欲保持高的热規准（在 $80\sim 90^{\circ}$ 之間），必須考虑气象条件和室外空气温度，及时地采取調整措施（保温布帘等）及采暖办法。在任何情况下，都必须最大限度地缩短冷发动机的起动时间，因为在冷发动机起动时，机件的磨损最大。

駕駛員革新者力求把自己的經驗传授給所有的駕駛員。在他們的倡議之下，湧現出許多同志式的互相幫助的形式。汽車運輸的革新者們，在汽車學校講課，具体地帮助落后的駕駛員，用自己的操作方法来訓練年青的駕駛員，以期用这許多办法促进整个汽車運輸的共同提高。

对于每个苏联駕駛員，要求他們在任何情况下都能够善于保証安全和有利用地使用汽車。每一个苏联駕駛員都應該向汽車運輸先进駕駛員和革新者們学习，切实掌握汽車的駕駛技巧。

但是，駕駛技巧不仅仅是“轉动”轉向盘。駕駛技巧是指駕駛員能够善于做到以下几点：

1. 在任何使用情况下，保証安全地和經濟地駕駛汽車；
2. 完成汽車每日維護和保养的一切工作項目；
3. 不許因技術問題和其它原因在中途拋錨。

当然，駕駛技巧并不是为技巧而技巧。如駕駛員革新者的經驗指出，駕駛技巧是达到高劳动生产率的基础。所有的駕駛員都必须掌握駕駛技巧的道理就在于此。

对工作的实践加以分析，学习駕駛員革新者的經驗，积极参加各种汽車竞赛，虚心向有經驗的駕駛員請教，与科学工作者和工程技術人員保持密切的友好关系，經常研究汽車理論、駕駛技术和交通規則，这就是掌握駕駛技巧、从而取得高的工作指标的道路。

如果所有的駕駛員都掌握了駕駛技巧，那就可以大大地提高汽車的生产率，降低運輸成本，节约大量的汽油、配件和其它物質材料，增加汽車大修間隔行駛里程，提高汽車輪胎的使用寿命。所有这一切，都将促进我国汽車運輸业进一步的发展，使客、貨運輸更好地为我国国民經济和广大居民服务。

紧密团结在共产党周围的汽車運輸从业人員，与全体苏联人民同样正在發揮自己的創造能力，以便进一步加强祖国的力量，順利地完成第六个五年計劃。

第一章 总 则

駕駛員的义务

忠心耿耿地为祖国和人民服务，忠实于共产党和苏联政府，执行国家和社会义务的高度的自觉性，对劳动和社会主义公有财产的共产主义态度，在危险情况下的高度的纪律性，坚忍不拔的精神和沉着冷静态度，克服困难的顽强的干劲，不达到目的誓不罢休的气魄，在劳动中的互相帮助，这是我們苏联駕駛員的特点。

无事故、无损坏、不肇事、經常貫徹汽車运行安全規則和技术使用規則，这是每一个駕駛員的基本守則。

为了保证安全地和经济地駕駛汽車，駕駛員应该做到以下几点：

1. 始終保持汽車的技术完好状态；
2. 在从車庫出車前和在运行途中，仔細檢查汽車的技术状况（以及隨車工具是否齐全和有无损坏）；
3. 在从車庫出車前和在綫路上換班时，在路單上簽注：所接受的汽車的技术状态是否良好；
4. 每次出車前，在路單上填写所要行駛的綫路和发车時間，在到达目的地后，填上到达時間；
5. 善于在中途排除故障；
6. 熟悉新車和大修过的車子的走合規程，并严格遵照执行；
7. 遵守交通規則，有把握地駕駛汽車，节省运行材料；
8. 駕駛时要十分机警，經常有所准备，以防止不幸事件、碰車、撞車、损坏事故等危险发生，善于在必要时紧急制動。
9. 熟悉提高汽車通过性的方法，并善于采取必要的措施和使用必要的工具；
10. 熟悉夜間和在其它气象条件下（大雨、大雪、暴风雪、大雾、雾雨、在冰面上、严寒天气）駕駛汽車的特点；
11. 了解制動距离，熟悉造成汽車空滑轉、滑溜、側溜和翻車的条件以及其防止办法；

12. 了解超过允许车速所造成的严重后果；

13. 保证車輛（汽車、挂車）无事故地运行和乘客的安全，并保持貨物不受損失。

汽車在綫路上行駛时，駕駛員要負責貫徹技术运行規程，并应要求一切与車輛运行和保养有关的人員都来执行这些規程。

駕駛員必須：

1. 在駕駛汽車时隨身攜帶国家汽車監理机关發給的汽車駕駛執照、路单、技术检查合格証；載重汽車駕駛員并应持有白天的通行証（在莫斯科）；

2. 无条件地立即服从交通警察的指揮；

3. 根据交通警察的要求，立即停車，遵守一切停車規則，并提交駕駛執照、技术检查合格証及其它通行文件；

4. 当有組織的队伍和行列的領隊人員打手势、揮旗或用灯光信号时，要立即停車，当过横道的盲人打信号（如用手杖等）时，亦应立即停車；

5. 在下列情況下，駕駛員根据民警人員的工作証，无条件和无偿地听从其調遣：追捕逃犯；运送需要急救的伤病人員去医院；赶赴事故、肇事或其它灾害現場調查。

使用汽車的民警人員，应该在路单上注明此項事情，并写上自己的姓名、职务、工作証號碼和办公地址電話號碼。

駕駛員不准：

1. 喝酒（即使是少量）后駕駛汽車，在整个当班的時間內飲用酒精或其它酒类。

2. 把汽車交給沒有駕駛執照或路单規定以外的人駕駛。

車主可以把汽車交給有相当駕駛執照的人來駕駛。这时，临时駕駛汽車的人，除技术检查合格証外，并应持有車主的委託书（車主本人在駕駛室时例外）。

3. 在行駛时讓人們站在車門踏板上和坐在車身栏板上，以及站在載重汽車車廂里边。

4. 在駕駛室內讓乘客人数超过規定（“莫斯科人”、M-20、格斯-51允許一位乘客，吉尔-150兩位）。

5. 在行駛时两手松开轉向盤。

6. 猛烈地制動（特殊情况例外）。

7. 載运乘客时违反現行的“汽車運輸企业安全技术規程”，尤其是在翻斗車的車廂內、在长体貨物上（圓木、梁、管子等）、在油槽車上和在挂車

內。

8. 把有毛病的或不整潔的汽車駛出車庫。
9. 在行駛中打開車門，或在停車時未經仔細觀察有無危險就打開車門。
10. 在行駛中吃東西。
11. 裝運路單（發貨單）上規定以外的貨物或搭載未經汽車運輸企業行政、調度站、車主或保養人員同意的乘客。

當駕駛員在途中被解除駕駛工作時，駕駛員應把汽車交給持有駕駛執照的人駕駛（根據解除駕駛員工作的人的指示），並在路單上加以相應的說明。

在發生事故或不幸事件時，駕駛員必須：

1. 立即停車；
2. 幫助遇難者；
3. 把發生的事故通知附近的城市交通管理處的工作人員、值班民警或民警分局值班人員；如系在途中，可通知附近的公路檢查單位的代表；如系在农村，可通知勞動者代表蘇維埃的代表。
4. 在民警局代表未到達以前或未經其許可，不准破壞現場；如果肇事汽車妨礙交通，駕駛員應在見證人的參加下，把事故的情況準確記錄下來，然後把汽車開到路旁，等候民警局代表檢驗。
5. 如果不能立即在現場急救，則應迅速把受難者送至附近的醫院，並通知院方自己的姓名、車號和交驗路單。

認真地完成自己的任務，是每個蘇聯駕駛員的職責。駕駛員完不成任務或完成得不好，都會破壞汽車運輸的正常工作，給國民經濟帶來損失。

但是，危害最大的是酒醉後駕駛汽車。每個駕駛員都應當了解，酒醉後駕駛汽車，不僅僅是粗暴地玩忽了國家交給我們汽車運輸工作人員的職責，也不僅僅是違反了汽車運輸企業的內部規章、勞動紀律和交通規則。酒醉後駕駛汽車，這也是一種破壞公共道德標準和社會義務（每位蘇聯公民都應盡的義務）的行為。駕駛員酒醉駕駛汽車，對周圍的人們最危險，因為說不定在某一時刻，他就會使汽車肇事，造成傷亡或者損壞物質財富。酒醉駕駛汽車，是一種不道德的行為，是與蘇聯駕駛員這一崇高的光榮稱號不相容的。

駕駛汽車時，要求駕駛員對於經常變化的交通情況有極其迅速的反應，很快地確定方向，並且要求有正確的目測，在複雜的情況下準確地估量動作。喝醉酒的人，不能滿足這些要求。這種人的反應很慢，他的目測以及確定的行駛方向便不準確，動作的估量也不正確。因此，酒醉後駕駛汽車，往

往造成严重后果的事故。

絕大多數蘇聯駕駛員的工作，都沒有事故和損傷。在汽車運輸業中，人們很自豪地稱呼許多優秀駕駛員的名字，這些駕駛員在多年工作中沒有一次事故和損傷，沒有一次肇禍事件，也沒有違反過一次交通規則。

1914年，米哈伊爾·阿列克謝維奇·彼留可夫在駕駛員訓練班畢業後，取得了一級駕駛執照，開始在聖彼得堡駕駛載重汽車。從那時候起，米·阿·彼留可夫一直很出色地從事於汽車駕駛員工作，在40多年的期間里，沒發生過一次事故，一次也沒違反過交通規則。這位老駕駛員目前仍在列寧格勒電機廠工作。

康德拉特·雅可夫列維奇·伊萬諾夫也是在1914年開始做汽車駕駛員的。在過去的許多年中，他駕駛過很多型號的汽車，蘇聯的各種型號汽車，他幾乎都駕駛過。這位老駕駛員安全行駛了150多萬公里，沒有一次事故，而且經常超額完成大修間隔行駛里程，節省燃料和輪胎。康德拉特·雅可夫列維奇和他的兒子（父子倆都是羅斯托夫省汽車運輸公司第24汽車隊的駕駛員）互相展開了競賽：駕駛吉爾-155公共汽車50萬公里無大修。康·雅·伊萬諾夫熱愛自己的職業，並且很願意把自己的經驗和知識傳授給青年駕駛員。

米哈伊爾·季米特里維奇·彼特洛夫在1915年獲得了一級駕駛員執照。從那時起，米·季·彼特洛夫駕駛過許多種外國汽車和幾乎全部蘇聯型號的汽車。40年來，米·季·彼特洛夫行駛了140多萬公里。在整個這一時間里，他所使用的汽車沒有一次損壞過。米·季·彼特洛夫在“采購運輸協會”里伏夫汽車隊的工作中，不止一次地使汽車大修間隔行駛里程超過定額，經常節省燃料和輪胎，成為农产品（谷物、甜菜、馬鈴薯等）運輸的高生產率的范例。米·季·彼特洛夫也很願意把自己的豐富的經驗和知識傳授給青年駕駛員。

費德爾·謝爾蓋維奇·克魯格洛夫是莫熱伊肉類聯合加工廠汽車庫的一位優秀駕駛員。克魯格洛夫在1912年開始在莫斯科一家汽車場當鉗工學徒。這位年青的工人始終想當個駕駛員。他在實際工作中學習了汽車構造，閱讀了技術書籍。在第一次世界大戰初期，費·謝·克魯格洛夫已經成為一個熟練的駕駛員，從那時候起，他一直當駕駛員。費德爾·謝爾蓋維奇參加過國內戰爭，參加過偉大的衛國戰爭，在前綫蘇聯軍隊中作過戰。這位老駕駛員在這許多年中，沒有一次違反過勞動紀律和交通規則。固定給他使用的汽車，始終保持模範的技術狀態。

米·阿·彼留可夫、康·雅·伊萬諾夫、米·季·彼特洛夫、費·謝·克魯格洛夫以及其它老駕駛員，可以作為我們汽車運輸業所有駕駛員學習的榜樣。

对汽车的技术要求

为了防止不幸事件和事故，以及保持车辆的技术完好状况和随时可以使用，并且保证车辆的高生产率和使用最经济，无论是在大街上和公路上或企业内部场地上，都不准使用其毛病足以影响交通安全的汽车和挂车，这些毛病可归纳成以下20种：

1. 转向盘的活动间隙超过国家标准或制造厂规定 15° 以上，转向盘过紧和转向机构零件未销住（格斯-51、吉尔-150、格斯-69A、M-20、“莫斯科人”等汽车，在向正前方行驶时其转向盘的活动间隙不应超过 $8 \sim 10^\circ$ ）；

2. 转向柱、转向机构外壳和转向盘的紧固不良；

3. 前轴弯曲或前轴定位角不正确；

4. 骑马螺栓未拧紧、主叶片弹簧或中心螺栓破损（不准有一个弹簧处于这种状态）；

5. 轮毂的轴承调整不正确或螺帽未销住，轮毂弯曲或螺帽未拧紧；

6. 制动器（手制动器或脚制动器）失灵或未加调整、液压驱动漏油或气压制动器漏气；

7. 汽车的制动距离超过国家标准或制造厂技术条件规定的制动控制距离数值15%（在平坦的硬路面的干路上，以30公里/小时的车速行驶时，用脚制动器，小客车应在6米以内刹住，而载重汽车则不应超过8米）；

8. 轮胎的气压过高或过低，轮胎的尺寸跟轮毂尺寸或载重量不相适应，以及胎面完全磨损和胎体受到机械损伤；

9. 离合机构打滑或不能完全分离；

10. 排挡（即或是一个排挡）自动脱离或难于吃上排挡；

11. 漏油（燃油或机油）；

12. 发动机在低速怠转时不工作；

13. 栏板或车门的锁有毛病；

14. 无迎面玻璃，或有玻璃但影响视野；

15. 驾驶室门上没有玻璃（冬季）或锁上其它影响视野的东西；

16. 信号有毛病；

17. 照明设备有毛病和照明度不够（在夜晚行驶时）；

18. 没有刮水器（在下雨或下雪时）或迎面玻璃的加热装置（冬季气温低时）；

19. 速度表有毛病；

20. 汽車沒清洗，很脏，油漆不均，翼板压瘪，外露零件沒鍍絡，沒有消音器，消音器失靈或排出浓烟，車輪盤上沒有罩蓋，罩蓋外表面压爛或生銹，

制動器和轉向機構失靈的危險最大，因為這時汽車的操縱性和穩定性變壞，制動距離和滑溜增加了；滑溜的結果造成側溜。因此，在出車前要特別注意檢查制動器和轉向機構的各連接處是否有毛病，作用是否可靠。

在中途發生毛病時，駕駛員應採取一切辦法排除，如果當時無法排除，則應用安全車速（不准超過15公里/小時）駛回車庫或附近的修理站。

如果停車信號或轉彎信號在途中損壞了，駕駛員可繼續在綫路上行駛，這時要用手或駕駛室門來表示停車和轉彎的信號。

如果刮水器或迎面玻璃加熱裝置在中途發生故障，駕駛員可繼續行駛，但車速不得超過15公里/小時。

每輛汽車上都應該裝有後視鏡，這在交通頻繁的情況下或駕駛汽車列車時尤屬必要。

有毛病的掛車也不准使用。拖帶掛車的汽車和掛車本身，都必須具有可靠的連接裝置，並要有可靠的鎖門和安全鏈（鋼索）。兩軸掛車裝有制動器。

每輛汽車都有兩個前燈、一個尾燈和一個停車信號燈。單軸掛車（汽車列車中最後一節掛車）要有一個尾燈，而雙軸掛車，除一個尾燈外，還有一個停車信號燈。

前燈應有白熾的光度，開近光燈時要照亮汽車前30米以上的路段長度，開遠光燈時要不少於100米。不准使用燈光方向不正的汽車，因為這使夜間行車時的能見度不良，容易使迎面來的車眩目。

尾燈為紅光，它的光度應該在20米距離內看清汽車牌號的字母和數字。停車信號燈在30米距離內看清。凡是技術狀況完好的汽車（掛車），都由國家汽車監理機關發給牌照，在汽車上前後各置一個（在莫斯科，小客車只放在後面）。在自卸卡車或經常拖帶一節無欄板單軸掛車的汽車以及牽引車上，牌照應放在駕駛室後面左上角的燈下面（與停車信號燈一起）。牌照應該牢靠地緊固在架子上。

在裝牌照時，不准：螺栓在數字和字母的輪廓內（螺栓頭塗上牌照的顏色）；弄彎牌照或用其它方法使牌照尺寸和形狀改變；把牌照鑲邊或加其它符號，塗抹賽璐珞或其它的透明材料。

在載重汽車車身的後欄板和側欄板上（廂式車身和油槽車的後壁上），

要写上牌照的字母和数字。字母和数字要用醒目的油漆写在栏板中间，高度在300毫米以上，宽不低于120毫米，笔划粗细要在30毫米以上。

汽车如果是从制造厂直接开往交货地点，应当用写有“过路”字样的特殊牌照。

駕駛員的警告信号

为了避免撞着行人和防止車輛碰撞，以及在超车和繞道或在能見度不良的地区行駛时，駕駛員应当按喇叭。不允許大声按喇叭或在其它情況下（如招呼乘客）使用喇叭。

前行的車輛在轉弯、減速或停車前，必須使用左右轉弯信号和停車信号，通知后面的車輛，如果沒有这些信号或作用失灵，要打手势或把車門打开一些代替信号。

轉弯信号要在轉弯前100~120米前发出。

給了警告信号后，駕駛員仍須小心謹慎，不可貿然行駛。

按过喇叭以后，駕駛員要了解是否已被对方听到。駕駛員本身在听到信号后，应当立即遵从。

在交通量很大的大城市里，都为消除声响而努力。在莫斯科、列宁格勒和其它大城市，为了使劳动人民有更好的劳动和休息条件，禁止各种交通工具（包括汽車在內）鳴笛。駕駛汽車不鳴笛，使汽車駕駛水平提高到新的更高的程度。在这种条件下，要求駕駛員的注意力要更加集中，更加小心，尤其是在黄昏的时候、以及在复杂的气象条件下和在能見度不良的地区（在从拐角駛出时、轉弯时、从公共汽車和无軌电車站上候車乘客旁边通过时）。

許多优秀駕駛員在駕駛汽車时早已不使用喇叭，他們的經驗証明，駕駛时不鳴笛是完全可能的。

駕駛員在汽車保养中的作用

汽車在使用中是要磨損的。磨損主要是配合零件相互位移时产生的摩擦造成的。摩擦阻碍零件运动，减少有效功率，因为有一部分能量消耗在克服摩擦上，并散发成热量。潤滑可减少摩擦，从而可减少磨損。汽車在正常的工作下（保养得当，有足够的和保証質量的潤滑等），零件是逐渐磨損的。这种磨損是正常或自然的磨損。在汽車使用不当和保养不良时，便可能

造成早期或过高的磨损。

早期磨损的原因有以下几种：

1. 润滑不足、摩擦表面不清洁；
2. 发动机工作时的热状况低（这时发动机磨损的增加特别剧烈）；
3. 机件工作时润滑剂凝固（凝固的润滑剂不能立即输送到摩擦表面上）；
4. 频繁地改变发动机的工作规范（即频繁地开闭汽化器节气门和改变曲轴转速）；
5. 经常用发动机制动汽车；
6. 发动机长时间用浓混合气工作（过多的液体燃料把气缸工作表面上的润滑油洗掉，因此气缸、活塞和活塞环的磨损增高）；
7. 零件的腐蚀；
8. 调整状况破坏等。

驾驶员革新者的经验表明，汽车的技术状况首先取决于驾驶员，取决于驾驶员对待劳动的态度及其是否明了保养汽车（为苏维埃国家和人民服务的社会主义公共财产）的重要意义。驾驶员革新者以真正的主人翁的态度对待劳动，他们明了，驾驶技术状况不良的汽车是“走不远”的，很难达到高的指标，并且增加运行的危险。使用这种汽车，必然要多消耗材料和修理费用，从而增加运输成本。

驾驶员革新者知道，很好地爱护汽车，进行及时的保证质量的技术保养，并善于驾驶汽车，不仅可以预防磨损增高，而且可以延长汽车零件的自然磨损期限，亦即增加其大修间隔行驶里程。

莫斯科第1公共汽车场驾驶1211号吉尔-155型公共汽车的驾驶员革新者M·布金和T·贝依可夫，十分关心自己的汽车，并且善于使汽车发挥一切潜力，他们成了这方面的出色的榜样，是高度文明劳动的典范。在苏联共产党第二十次代表大会会议期间，M·布金和T·贝依可夫做出了卓越的成绩。他们是苏联首先完成公共汽车75万公里无大修驾驶员。为了庆祝党的第二十次代表大会，布金和贝依可夫同志又订了新的社会主义公约：行驶百万公里无大修。

M·布金和T·贝依可夫的熟练的驾驶使公共汽车的耐磨性和工作能力大大地提高了。M·布金和T·贝依可夫驾驶的公共汽车的发动机，是第一个行驶了30.3万公里后才换新的。M·布金和T·贝依可夫，在四年半的合作期间内，没有发生一次行车事故，而每一公里所消耗的修理费比定额少三分之二，只用12戈比（定额为35.7戈比）。在这期间内，M·布金和T·贝依可夫