

吴庆安 汪泽源 李景恕 冯子为 编

汽车驾驶员的 行为和心理

—肇事与避免



汽车驾驶员的行为和心理

——肇事与避免

吴庆安 汪泽源
李景恕 冯子为 编

吉林科学技术出版社

汽车驾驶员的行为和心理——肇事与避免 兴庆安 汪泽源 编
李景恕 冯子为

责任编辑：李 玫

封面设计：杨玉中

出版 吉林科学技术出版社 787×1092毫米32开本 8印张 170,000字
1989年10月第1版 1989年10月第1次印刷

发行 吉林省新华书店 印数：1—5500 册 定价：2.80 元

印刷 吉林省地矿局印刷厂 ISBN 7-5384-0488-0/U·33

405656

内 容 提 要

本书从我国道路交通现状出发，运用认知心理学、肇事心理学、社会心理学和管理心理学的有关理论分析汽车驾驶员的行为规律，介绍了进行驾驶职业训练和行车过程中保持心理平衡的方法和技巧。可供汽车驾驶员和交通管理等部门的人员学习参考，也可作为汽车驾驶职业训练的教材。

前 言

汽车驾驶员有着特定的行为准则和严格的心理素质要求。它们可以通过学习、教育、选拔和训练等方式获得和加强。为了成为一名优秀的汽车驾驶员，了解和掌握一些这方面的成功经验和技巧无疑是会大有益处的。

汽车驾驶行为是人类一个重要的行为群，其行为的规范性、应变性及其与现实交通情况适应程度对保证安全行车有着决定性的作用。随着经济的发展和繁荣，我国汽车的数量急剧增加。由于历史的原因和经济条件的限制，国家每年投放到整修和新建高水平的道路及其交通管理设备上的资金，远远不能满足汽车数量膨胀的需要，大部分道路还是混合交通，交通法规还不健全，提高全民的交通法制观念，真正实现依法治路还需要一个过程。为了尽快扭转公路交通秩序混乱，车祸频繁的局面，应将维护交通安全的重点放在强化道路交通管理上，尤其要把着眼点放在现有几百万汽车驾驶员的继续教育和培训上。在规范汽车驾驶员的行车行为和增强他们的心理适应能力上打开突破口，使汽车驾驶员的职业责任心、技术水平和应变能力适应我国道路交通现状的实际。

我们从这个基本观念出发，认真分析、研究了汽车驾驶员安全行车的经验，吸取近几年国内外有益的研究成果和我国道路交通管理以及驾驶员培训部门的有关经验教训，分析研究了我国道路交通环境的特点，汽车驾驶员对交通刺激反应和行为规律，详尽介绍了在行车过程预防事故、应付险情、克服心理波动和弱点，保证行车安全的理论、策略、方法及

相应的技巧。读者可系统阅读，也可根据需要参考某些章节。

本书在编写过程中，参阅了大量的文献、资料，谨对有关作者表示深切的谢意。吉林省交通厅、吉林市交通局和吉林市交通警察大队的领导同志对本书给予了很大支持和帮助，吉林省图书馆、吉林市图书馆、吉林市委党校资料室也都为我们查找资料提供了很多方便，吉林市委党校副校长卢普生同志对本书部分章节进行了文字订正，在此一并致谢。

由于作者水平所限，谬误之处希望有关专家和读者批评指正。

编 者

1989.5

序

道路运输是我国综合运输体系的重要组成部分，汽车是道路运输业的主要生产工具。解放以来，在党和国家的英明领导下，汽车所有制迅速增加，从1949年的5.1万辆到1988年的464万辆，增长了90倍。已基本形成客货运车辆及特种车辆俱备，大、中、小车辆齐全的汽车运输网络。这些汽车是我国交通战线上一支生气勃勃、举足轻重的运输生力军，它们既成为联合运输中一个不可缺少的重要环节，又以自身所特有的、能进行门到门运输的特点从事长、短途各种形式的运输，为支援工农业生产，满足人民生活需要，促进国民经济的发展作出了巨大的贡献。

汽车已成为文明社会的重要特征，与人民密切相关，它的问世虽然比轮船、火车要晚，但是后来居上，其发展速度已远远超过了这两种运输工具。我国虽然还是发展中国家，汽车数量还不很多，但是，在社会活动中已到处可以看到它的踪影，无论是广阔的平原，还是苍茫的山区，只要修有公路，便可看到汽车在奔驰，运送着人员和物资。可以说，社会的前进在很大程度上要依赖于汽车的发展，而汽车的发展又推动了社会的前进。以我国幅员之辽阔、人口之众多、经济之发展，可以预见在不久的将来，必会以汽车数量之大、品种之多、性能之好、外观之美、运量之巨称雄于世界运输之林。

但是，事物总是一分为二的，唯利而无弊的情况很难出现，所应考虑的是利多还是弊多，而我们要进行的工作则是权衡利弊后，努力兴其利、除其弊。或把问题减少到最低限

度。汽车这种现代工业的产物在其诞生之后，既造福于世界，同时也出现了危害于社会的现象。随着汽车的增多，所反映出的问题日益突出。在一些国家甚至已形成一定的公害，所造成的行车事故、发出的噪音、排出的废气，危及人民生命及财产的安全，污染着自然环境，尤其是不断发生的交通事故，现场令人惨不忍睹，那一辆辆汽车残骸，那一具具遇难的尸体，那一个个虽未丧生但由于碰撞等原因而受伤的人员，那一堆堆化为灰烬或已不能使用的物资，实在是触目惊心，作为从事交通运输工作的管理人员，每次看到交通事故的现场，或每次听到肇事的消息，都很难过。我们既悼念死者、安慰伤者，也为尽快减少每年死亡之数万人、受伤数十万人的交通事故而感到关注、焦急和责任重大。

汽车肇事往往是多种因素综合作用的结果，其中，驾驶员是矛盾的主要方面。作为一车之长，有着一定的要求和条件。政治、技术素质一旦形成后相对稳定，而身体状况、心理状态经常变化，但是，有一定的规律可以遵循。多年来，无论是交通运输部门还是交通安全管理部门都在致力于抓好交通安全，对驾驶员的教育和培训也做了大量工作，然而在交通安全研究方面还是很薄弱，还有许多课题需要探讨，而汽车驾驶员的行为和心理研究尤其是一个必须注重讨论的内容。现在，我们高兴地看到，在这一方面有了新的进展。吉林省吉林市交通局副局长汪泽源同志和从事心理学教育工作的吴庆安、李景恕、冯子为三同志认真研究分析了许多汽车驾驶员安全行车的经验，参考近几年国内外有益的安全行车研究成果，吸取我国道路交通管理的有关经验教训，在充分认识我国道路交通环境特点、汽车驾驶员在行驶中行为规

律的基础上，对行车过程中预防事故、应付险情、克服心理波动、保证安全行车的理论、策略、方法和相应的技巧都作了比较详尽的介绍。洋洋数万言，内容比较广泛。这本书的出版，使汽车驾驶员和交通安全管理人员为搞好工作有了新的参阅资料，我相信读者一定可以从中得到教益。

交通安全涉及到千家万户，关系到人民生命财产，人命关天，岂可漠然置之？人人有责，不可袖手旁观！当然，责任有主次，职责有分工。愿汽车运输、交通安全部门的同志们都来关心驾驶员的培育以至整个的道路运输安全工作，通过我们的共同努力，把道路运输安全工作提高到一个新的水平。

邵正海

一九八九年十月十二日

于北京

(序作者：交通部运管司副司长)

目 录

编 序

一、值得思考的问题.....	(1)
二、不容忽视的制约.....	(7)
三、我们的动机.....	(9)
第一章 驾驶心理的生理基础.....	(12)
第一节 汽车驾驶工作的特点.....	(12)
第二节 汽车驾驶员应具备的条件.....	(14)
第三节 汽车驾驶员的生理保健.....	(30)
第二章 行车中的认知心理.....	(35)
第一节 人类认知系统的结构和特点.....	(35)
第二节 行车中的认知过程.....	(43)
第三节 影响汽车驾驶员认知活动的心理特征.....	(58)
第三章 肇事心理分析.....	(65)
第一节 肇事过程.....	(66)
第二节 肇事原因 (I)	(72)
第三节 肇事原因 (II)	(79)
第四节 肇事控制.....	(86)
第四章 汽车驾驶员角色的实现.....	(93)
第一节 驾驶员身分和驾驶员角色.....	(93)

第二节	汽车驾驶员角色实现的条件	(100)
第三节	驾驶员角色实现的社会化过程	(103)
第五章	驾驶技能的学习和运用	(110)
第一节	驾驶技能的种类和要求	(110)
第二节	驾驶技能的掌握	(116)
第三节	驾驶技能的运用	(125)
第六章	汽车驾驶员观察能力的培训	(136)
第一节	汽车驾驶员的观察与观察能力	(136)
第二节	驾驶员感知能力的训练	(138)
第三节	行车中注意的重点	(146)
第四节	混合交通情况下的观察	(155)
第七章	汽车驾驶员遵章守纪观念的形成和增强	(162)
第一节	行车规章及其作用	(162)
第二节	汽车驾驶员的遵章守纪观念	(165)
第三节	增强驾驶员遵章守纪观念的基本途径	(170)
第八章	汽车驾驶员的情绪控制	(177)
第一节	驾驶员的情绪波动及其对行车中认知的影响	(177)
第二节	驾驶员不良心境的控制	(182)
第三节	驾驶员激情状态的控制	(188)
第四节	驾驶员应激状态的控制	(194)
第九章	汽车驾驶员的意志锻炼	(199)
第一节	驾驶员的意志在行车中的作用	(199)
第二节	行车中施加意志力的重点	(204)
第三节	意志锻炼的目标和实现途径	(212)

第十章 车队集体心理及其管理	(219)
第一节 车队集体及其对驾驶员行为的影响.....	(219)
第二节 驾驶员行为管理的基本内容.....	(226)
第三节 驾驶员行为管理的实现途径.....	(231)

绪 论

一、值得思考的问题

科学技术的进步推动着人类社会的发展，使其逐渐由低级阶段向高级阶段迈进。汽车的出现和发展浓缩了时间和空间，提高行走速度已不再是人类的奢望和幻想。然而，用以代步和运载的汽车，也给人们带来一定的困扰。广阔的大地纵横交错的道路上行驶着数以千万计的各种类别和型号的汽车，运送着建设和生活需要的乘客和物资。为了促进公路运输事业的发展，保障公路交通的安全，人类社会建立了许多机构，动用了众多的人力和物力。这些努力，都是卓有成效的。尽管如此，由汽车引起的交通肇事还是屡屡发生，给人们的生命财产造成威胁和损失。请看：

一辆大轿车在某国北部某地坠入一条河里，42名乘客死亡，12人受伤。

×××刚从交通大队驾驶员学习班结业，第一天驾驶载重汽车运粮，途中滑入路而左侧百米深沟，造成1人死亡。

×××驶驾黄河牌汽车在公路上行驶，于某处超越行人时将其撞倒而汽车驾驶员不知，后受害者死亡。

以上列举的只是几个实例。交通肇事的次数在一个地区往往是每年以千计算，在一个中等国家往往是年以万计。其

造成的财产损失和人员伤亡的数字是可想而知了。

据统计, 1988年2月份我国城乡道路共发生交通事故 18 050起, 死亡3 677人, 受伤11 467人, 直接经济损失 1 871万元。表1为部分国家交通事故死亡人数的统计资料。

部分国家交通事故死亡人数 (1971年) 表 1

区 国 分 别	交通事故	死亡人数	行人死亡人数
	死亡总数 A (人)	行人死亡人数 B (人)	占总数比率 $\frac{B}{A} \times 100(\%)$
西 德	16 636	5 342	32.1
法 国	13 585	3 120	23.0
意 大 利	9 809	2 514	25.6
荷 兰	2 907	589	20.3
英 国	6 810	2 762	40.6
奥 地 利	2 157	645	29.9
挪 威	479	155	32.4
比 利 时	1 395	345	24.7
美 国	55 500	9 950	17.9
日 本	18 308	5 194	28.4

汽车肇事是客观存在的现实, 由此而造成的人员伤亡和经济损失是不容忽视的。但是, 我们不能因噎废食。正确的态度应该是, 汽车要发展, 交通运输事业要发展, 交通肇事也要避免。

引起汽车肇事的原因是繁杂多样的，每起事故都有它特有的错综复杂的因由。各地交通管理部门每年，甚至每日都在分析研究交通事故的原因，以寻找出减少交通肇事的途径和办法。下表为我国某地区交通事故的统计分析分类：

造成交通事故原因的百分数

表 2

肇 事 原 因	事 故 起 数	百 分 数
麻痹	1 047	41.35
开快车	264	10.13
抢行	111	4.38
逆行	265	10.47
违章超车	306	12.07
侵占慢车道	42	1.66
过道口车速快	17	0.67
跟前车甚近	132	5.21
酒后开车	11	0.43
开车打盹	11	0.43
技术不良	26	1.03
非驾驶员驾驶	140	5.53
制动不良	145	5.73
装载问题	15	0.59
总 计	2 532	100

造成交通事故数及百分数

表 3

内 在 因 素	事 故 起 数	百 分 率
察觉的晚	656	59.6
判断错误	384	34.8
驾驶错误	53	4.8
其 它	9	0.8
合 计	1 102	100

以上两个统计表分别是两个城市从管理的角度对一年内汽车造成的交通事故进行的分析。从统计表中可以看出，交通管理部门大体上是从四个方面进行分析的：一是汽车司机；二是道路状况；三是车辆状况；四是车辆在运行过程中的环境条件。因此，目前，避免交通肇事的对策也就出现了三条主要渠道：一是提高汽车驾驶员的素质；二是保证车辆状况良好；三是努力实现人车行路分离。无疑，从这三个方面入手是对的。优良的、设备齐全的公路，重要交通路口实现道路立体化，以达到人、车行路分离，生产更加现代化的性能可靠的汽车等，对于避免交通事故必将起重要作用。但是，达到这样的要求需要雄厚的资金作保证，只能量力逐步地去实现。鉴于这种情况，有的城市在进行道路建设和车辆更新的同时大力加强对人的管理教育，收到了很好的效果。如某城市近年这样做了，其交通事故逐年递减20~25%。

应该说，上面谈到的交通事故的四个方面原因是汽车

在运行过程中影响安全的主要因素，它们是紧密相联、互相作用和影响的整体系统要素。在这个运行系统中，汽车驾驶员是起主导作用的。因为汽车的运行是靠驾驶员操纵，他要了解车况，还要及时发现和排除出现的不良情况。汽车运行的环境是复杂的，是瞬息万变的，驾驶员只有熟练地操纵车辆，适应运行环境，才能保证安全行驶。由此可见，保证行车安全的诸因素中，汽车驾驶员是首要因素。人们交往环境中的各种矛盾又常常影响驾驶员的心理活动。驾驶员将带着各种复杂的心理状态开车，这也必将影响驾驶状况。所以，在研究交通事故的原因和探索避免肇事的途径时，不能不把汽车驾驶员放在特定的情况中加以认真的研究。印度1978年关于车辆事故与驾驶员的关系的统计就说明了这一点。

车辆事故与驾驶员行为的关系（印度1976年） 表 4

事 故 原 因	占各种原因的百分比
纯系人的因素	58%
纯系车的因素	2%
纯系环境因素	3%
人与环境综合因素	26%
人与车综合因素	6%
车与环境综合因素	1%
人、车、环境综合因素	3%

可见，发展着自己的物质生产和物质交往的人们，在改变自己的这个现实的同时也改变着自己的思维的产物。人在运