

FANGYUXING JIASHI
QUANGONGLUE

彩色大图版

防御性驾驶 全攻略

裴保纯 主编
赵玉峰 刘红英 副主编



化学工业出版社



FANGYUXING JIASHI
QUANGONGLUE

防御性驾驶 全攻略

裴保纯 主编
赵玉峰 刘红英 副主编



化学工业出版社

· 北 京 ·

本书从防御性驾驶谋略和防御性驾驶技能两个方面系统地介绍了防御性驾驶技术。书中的大量彩色插图，再现了各种各样的道路场景，直观地描述了破解各种交通险情的思路和方法。通过对本书的阅读和应用，可以提高读者对各种路况的应变能力，从而做到不主动造成交通事故，也不被动卷入交通事故。

本书适合不同驾龄的汽车驾驶员阅读，也可供汽车驾驶培训学校教学使用。

图书在版编目(CIP)数据

防御性驾驶全攻略/裴保纯主编. —北京:化学工业出版社, 2019.3

ISBN 978-7-122-33762-7

I. ①防… II. ①裴… III. ①汽车驾驶 IV. ①U471.1

中国版本图书馆CIP数据核字(2019)第011951号

责任编辑:辛田

文字编辑:冯国庆

责任校对:宋玮

装帧设计:尹琳琳

出版发行:化学工业出版社(北京市东城区青年湖南街13号 邮政编码100011)

印装:中煤(北京)印务有限公司

710mm×1000mm 1/16 印张12¹/₄ 字数200千字 2019年3月北京第1版第1次印刷

购书咨询:010-64518888

售后服务:010-64518899

网 址: <http://www.cip.com.cn>

凡购买本书,如有缺损质量问题,本社销售中心负责调换。

定 价:58.00元

版权所有 违者必究

防御性驾驶全攻略



前言

PREFACE



在我国，汽车已经成为许多人日常出行的交通工具。驾驶汽车在道路上奔波，人们的基本诉求就是安全、迅速、连续、经济。安全，就是不发生交通事故；迅速，就是在路途上花费的时间要短；连续，就是在中途不要堵车；经济，就是支付的维修费和燃油费要尽可能少。以上这些诉求，最重要的就是安全。

自从汽车问世以来，与汽车相关的安全问题就一直在困扰着人们。为了实现安全驾驶，人们在努力探索科学的理念和正确的驾驶方法。防御性驾驶就是以实现安全出行为目的的汽车驾驶谋略和技能。谋略，是指开车要用眼观察，用脑判断和决策；技能，是指开车要用手和脚来准确操作。本书分为两篇，第一章和第二章为防御性驾驶谋略篇，第三章至第六章为防御性驾驶技能篇。通过对本书的阅读和应用，可以让读者增强安全防事故的观念，提高对各种道路交通情况的应变能力，系统掌握正确的驾驶方法，从而做到不主动造成交通事故，也不被动卷入交通事故。

本书针对我国的实际道路交通情况，参阅了国内外的相关资料，结合笔者多年的汽车驾驶经验，经过长期积累编写而成。书中大量的彩色插图，再现了各种各样的道路场景，准确直观地描述了破解各种交通险情的思路和方法。本书适合不同驾龄的汽车驾驶员阅读，也可供汽车驾驶培训学校教学使用。

本书由裴保纯任主编，赵玉峰、刘红英任副主编，第一章由裴保纯编写，第二章由王秋红、裴晨思编写，第三、第四章由赵玉峰编写，第五、第六章由刘红英编写。赵玉峰负责本书相关外文资料的收集和整理。在本书的编写过程中参阅了相关的文献资料，在此谨向原著作者表示诚挚的谢意！

由于笔者水平有限，书中不足之处在所难免，希望广大读者批评指正。

编者





第一篇 防御性驾驶谋略篇

第一章 防御性驾驶概述	002
第一节 ● 防御性驾驶的产生及概念	002
一、防御性驾驶的产生及在我国的推广	002
二、防御性驾驶的概念	003
三、防御性驾驶的主要内容	003
第二节 ● 防御性驾驶的基本原则	005
一、放眼远方	005
二、顾全大局	007
三、环回视野	010
四、留有余地	014
五、引人注意	016
第二章 防御性驾驶人素质培养	019
第一节 ● 防御性驾驶谋略	019
一、预估风险	019
二、4秒跟车间距	021

三、不要被“路怒”情绪伤害	027
四、先分隔后化解	029
五、认知车辆视线盲区	032
六、把握车辆通过性	034
七、防范“鬼探头”	043
八、轿车座位安全排行榜	044
第二节 ● 防御性驾驶的日常养成	047
一、正确使用安全带	047
二、全神贯注与轻重缓急	048
三、处事灵活机动	049
四、停车位置不要距停止线过远	052
五、在车道中间行驶	053
六、变更车道要看后视镜	055
七、加油要养成好习惯	057
八、引人注意的转向灯	059
九、让车灯成为夜行的“眼睛”	062

第二篇 防御性驾驶技能篇

第三章 城市道路及高速公路防御性驾驶 070

第一节 ● 城市道路防御性驾驶 070

一、近距离跟车防追尾 070

二、车辆掉头禁忌	071
三、低速进出地下停车场	074
四、超车禁忌	075
五、防御性策略在让超中的运用	079
六、敬畏公交车和校车	082
七、通过有信号灯的交叉路口	085
八、通过无信号灯的交叉路口	088
九、不要犯违停错误	094
第二节 ● 高速公路防御性驾驶	097
一、法定的新手防御性驾驶	097
二、驶入高速公路	098
三、高速公路的跟车距离	099
四、车道与车速	100
五、高速公路的安全车速	102
六、不可随意进入应急车道	103
七、驶离高速公路	104
八、高速公路安全事项	105
第四章 不同季节及不良气候防御性驾驶	108
第一节 ● 不同季节防御性驾驶	108
一、冬季防御性驾驶	108
二、夏季防御性驾驶	113
三、春秋季节防御性驾驶	115
第二节 ● 不良气候防御性驾驶	115
一、雨天防御性驾驶	115

二、汽车涉水防御性驾驶	117
三、雾天防御性驾驶	120
四、狂风及扬尘天气防御性驾驶	122

第五章 特殊情况及特殊地点防御性驾驶 125

第一节 ● 特殊情况防御性驾驶 125

一、幼儿乘车关爱有方	125
二、低速进出居民区	127
三、洞悉行人及非机动车	128
四、依次交替通行	134
五、通过有标线的辅路与主路	135
六、通过无标线的辅路与主路	136
七、靠边停车留有余地	137
八、牵引车与被牵引车	140

第二节 ● 特殊地点防御性驾驶 144

一、左转车特殊通行路线	144
二、通过左弯待转区	146
三、通过右弯待转区	148
四、通过直行待行区	150
五、通过潮汐车道	154
六、通过可变导向车道	157
七、铁路道口提前减速	159
八、隧道中的明暗适应	162
九、山区道路注意让行	164

第六章 紧急情况下的防御性驾驶 169

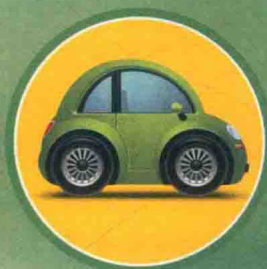
第一节 ● 突发险情的防御性驾驶 169

- 一、避开险情的策略 169
- 二、汽车火灾的扑救 169
- 三、爆胎不可急刹车 171
- 四、汽车落水的逃生 174
- 五、行驶中突发地震 176
- 六、路遇“碰瓷”的周旋 177
- 七、行车途中防盗抢 179
- 八、女士驾车防盗抢 180

第二节 ● 操作失灵的防御性驾驶 181

- 一、制动突然失灵 181
- 二、转向突然失控 182
- 三、车灯突然熄灭 183
- 四、车辆将要侧翻 183
- 五、躲避碰撞讲谋略 184

参考文献 187



Chapter 01

第一篇 防御性驾驶谋略篇



第一章 防御性驾驶概述

第一节 ● 防御性驾驶的产生及概念

一、防御性驾驶的产生及在我国的推广

1. 防御性驾驶的产生

在20世纪40年代美国出现了防御性驾驶理念。1952年美国人哈罗德·史密斯（Harold Smith）根据防御性驾驶理念，创办了全美首个防御性驾驶人培训机构，开设了防御性驾驶培训课程。此后，数以百万计的汽车驾驶人在防御性驾驶培训中受益，交通安全状况明显好转，总的交通事故率下降40%左右，有些经过防御性驾驶培训的公司，交通事故率甚至下降了70%以上。哈罗德·史密斯的防御性汽车驾驶培训获得了成功，因而被许多国家关注，防御性驾驶培训课程被翻译成20多种语言，在全球近60个国家推广应用。

2. 防御性驾驶在我国的推广

在我国，防御性驾驶的理论研究和实际运用已经有多年的历史。1997年我国的有关专业期刊出现了防御性驾驶的文章，2010年出现了有关防御性驾驶的专业书籍。

2011年9月5日交通部发布了《中华人民共和国道路客货运输驾驶员继续教育培训大纲》，明确规定了要在道路客货运输驾驶员中进行“防御性驾驶方法及不安全驾驶习惯纠正”的培训教育，并且把防御性驾驶的通用规则及防御性驾驶方法列入教学内容。这标志着我国首次将防御性驾驶技术列入职业驾驶员再教育的必修项目。

2012年5月9日福建省交警总队按照《中华人民共和国道路交通安全法》的相关要求，决定在汽车驾驶证的科目一考试（道路交通安全法及驾驶安全理论知识考试）、科目三考试（道路驾驶技能考试）中增加防御性驾驶技术考试内容，该规定于2012年9月1日起正式实施。具体的考试内容，科目一新增了40道单选题、20道判断题；科目三增加了10项防御性驾驶技术考试评判标准。这标志着防御性驾驶理论和技能首次纳入我国部分地区的汽车驾驶证考试之中。

2014年7月4日交通运输部办公厅、教育部办公厅、公安部办公厅、人力资源社会保障部办公厅联合发布了《关于开展大客车驾驶人职业教育试点工作的通知》，要求将大客车驾驶人培养纳入国家职业教育体系，决定在江苏、安徽、云南三省各选取1~2所具备资质的职业技术学院、高级技工学校，开展大客车驾驶人职业教育试点工作。培养学习期间，试点院校应安排防御性驾驶体系教学和考核。

在江苏、安徽、云南三省开展的大客车驾驶人职业教育试点工作取得成功的基础上，2017年1月3日交通运输部办公厅、公安部办公厅发布了《关于开展大型客货车驾驶人职业教育的通知》，决定在全国范围内将大型客货车驾驶人培养纳入职业教育体系，学制不少于3年，在第1年进行专业基础课教学时，就应该注重防御性驾驶知识的教学和素质培养。

近年来，公安部道路交通安全研究中心开展了防御性驾驶理论与实践方面的研究，针对防御性驾驶，从人体生理和心理层面，探讨了防御性驾驶的危险感知方法，以及与防御性驾驶相关的决策反应技巧，以便为提高我国机动车驾驶人的安全驾驶素质提供理论依据和技术指导。

目前，我国的防御性驾驶学习训练，不仅是职业驾驶人的必修课，而且也越来越多地引起了私家车驾驶人的重视。尤其是泉州高速交警拍摄的“防御性驾驶技术”视频教学片在网络的广泛传播，防御性驾驶技术已经被许多人所知晓。人们需要通过学习来了解和掌握防御性驾驶技术，补上防御性驾驶这一课。这样一来，我们的驾驶技术便会迈上一个台阶，行车安全便会更有保障。

二、防御性驾驶的概念

防御性驾驶是指车辆驾驶人要具有对干扰自身行车安全的各种外界因素的预测能力，并根据预测及时采取措施化解行车风险的驾驶技术。

干扰自身行车安全的各种外界因素，包括道路上过往的其他车辆和行人、道路状况、气象条件等情况。防御性驾驶强调预测准确和措施得当两个环节。

三、防御性驾驶的主要内容

防御性驾驶的主要内容包括一个目的、两个目标和五项原则。

1. 一个目的

掌握防御性驾驶技术的根本目的，就是时时、处处预防交通事故，确保不发生交通事故。





驾驶车辆在道路上行驶，最担心的就是发生交通事故。汽车的重量大、运行速度快，道路上的交通流量大，有些路段还缺少交通隔离设施，存在着机动车、非机动车、行人混合通行的状况，稍有疏忽，随时都有发生交通事故的可能。

驾驶汽车，如果发生车与车相撞的交通事故，少则损失上百元，多则可达数万元；如果发生车与行人相撞的交通事故，即使行人受轻伤也少不了数百元的赔偿，如果行人伤势严重或致残，经济损失更是难以估量。尤其是车毁人亡的交通事故，后果更是不堪设想。

预防交通事故，不仅要在思想上高度重视，而且还要掌握预防交通事故的策略，要根据不同道路以及不同气候的交通特点来处理道路交通情况，要提高处置特殊情况和突发险情的应变能力。总之，预防交通事故也是有技巧的，同样的紧急情况，处置得当就能化险为夷；处置不当，就难免发生交通事故。防御性驾驶实质上就是预防交通事故的一项驾驶技术。

2. 两个目标

人类进入汽车时代之后，车祸、噪声、环境污染伴随而来，尤其是车辆给道路使用者带来的伤亡，被人们称为“交通战争”。既然是战争，就存在进攻和防御的问题。

防御性驾驶要实现的第一个目标是不主动造成交通事故，这是从自身防御的角度来讲的。我们在驾驶车辆时，通过对道路交通情况的观察和预判，适时控制车速，选择合适的行车路线，确保不主动与道路上的车辆、行人以及各种障碍物发生接触，从而避免因我方原因造成的交通事故。

主动造成的交通事故，往往与我方对交通情况的观察不到位、判断失误、采取措施不当有直接关系，交通事故的发生与我方的主观过错或过失是分不开的。驾驶车辆在道路上行驶，我们无法左右别人，我们要管好自己。因此，不主动发生交通事故，是防御性驾驶人要努力追求的首要目标。

防御性驾驶要实现的第二个目标是不被动卷入交通事故，这是从他方的攻击性来讲的。他方的攻击性可以分为三种情况：第一种情况是道路上的车辆驾驶人或行人因疏忽大意或观察判断失误，向我方车辆逼近，因而发生与我方车辆的冲撞；第二种情况是不幸遇到了那些超速行驶、强行超车、疲劳驾驶、变道转弯不开转向灯或猛打方向改变行驶路线、紧急刹车的危险驾驶人，这些不按照常规行驶的车辆，突然向我方车辆逼近，因而发生与我方车辆的冲撞；第三种情况是不幸遇到酒驾、毒驾、“路怒”驾驶人，或者是不幸

遇到专门“碰瓷”的车辆或行人，这些车辆驾驶人或行人心怀歹意，突然向我方车辆逼近，因而发生与我方车辆的冲撞。在“我不撞别人，别人撞我”的状态下，让我方被动卷入了交通事故。

被动卷入的交通事故，往往有一定的偶然性，往往是对方的无礼或违规行为导致的，对方是施害者，我方属于受害者，对方应该承担交通事故的责任。尽管如此，我们也是不希望成为交通事故当事人的。因为，一旦卷入交通事故，总是要给人带来无奈、忧愁和烦恼的。所以，不被动卷入交通事故，是防御性驾驶人要努力追求的第二个目标。

3. 五项原则

防御性驾驶人要达到避免交通事故的目的，要实现不主动造成交通事故、不被动卷入交通事故的两个目标，就必须遵循放眼远方、顾全大局、环回视野、留有余地、引人注意这五项基本原则。

第二节 ● 防御性驾驶的基本原则

一、放眼远方

防御性驾驶对驾驶人观察前方路面视距有明确的要求，要把目光投向15秒之后汽车将要到达的地点之外，就是说视距要大于车辆行驶15秒的距离。

只有放眼远方，才能大范围地观察道路交通情况，为研判信息、制定预案、采取避险措施预留时间。

把目光投向15秒之后汽车将要到达的地点之外，简称放眼远方的15秒法则。为什么视距要大于车辆行驶15秒的距离呢？

车辆行驶中，驾驶人将车前的各种交通信息尽收眼底，这些信息被传输到大脑，经过大脑的筛选和整理分析，随即制定安全对策，这个“感知—分析—决策”的过程，需要6~8秒的时间。

大脑向肢体发出指令，手、脚协调配合，准确执行大脑下达的指令，再通过车辆的相关系统或装置，如转向系统、制动系统、燃油供给装置等，完成驾驶人的操作指令，这个过程需要5~7秒的时间。

如图1-1所示，以上两个过程均取上限，8秒+7秒=15秒，于是就构成了15秒法则。

在15秒法则中，是用时间来表示距离的，这个距离的长短由车辆当时的速度决定，见表1-1。



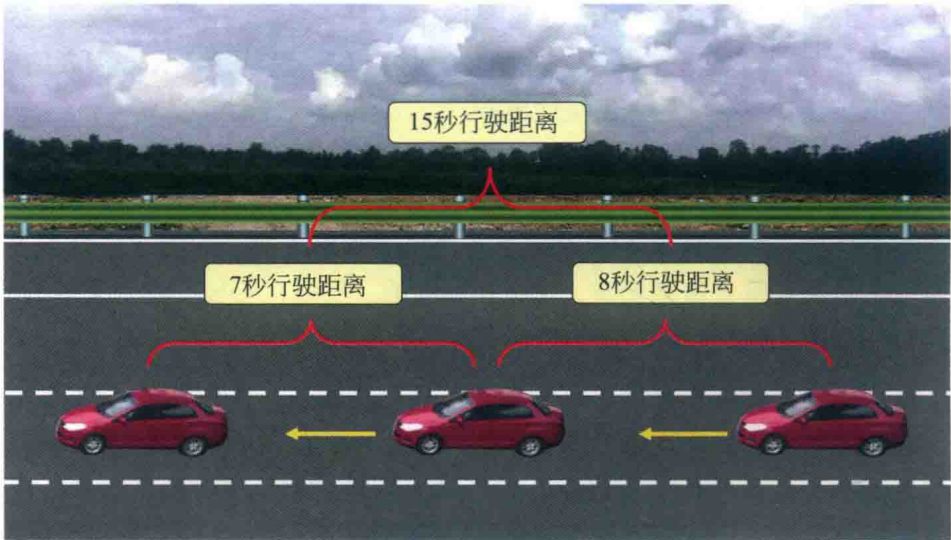


图1-1 目光投向远方

表 1-1 车辆 15 秒的行驶距离

时速/千米	秒速/米	15 秒行驶距离/米	距离与时速之比
5	1.39	20.8	4.17
10	2.78	41.7	4.17
20	5.56	83.3	4.17
30	8.33	124.9	4.17
40	11.11	166.7	4.17
50	13.89	208.3	4.17
60	16.67	249.9	4.17
70	19.44	291.7	4.17
80	22.22	333.3	4.17
90	25.0	375.0	4.17
100	27.78	416.7	4.17
110	30.56	458.3	4.17
120	33.33	499.9	4.17

显然，车速不同，15 秒的时间车辆行驶的距离就不同，这就造成 15 秒法则不便操作。然而，进一步观察，我们发现，在各种不同的车速下，15 秒的

行驶距离与当时的时速之比是个常数（4.17），即

$$\frac{15\text{秒的行驶距离}}{\text{时速}} = 4.17 \approx 4$$

15秒的行驶距离 $\approx$ 4倍时速

有了这种数量关系，15秒法则就便于操作了。例如，当车速为每小时30千米时，驾驶人的目光应该投向 $4 \times 30 = 120$ （米）之外；当车速为每小时60千米时，驾驶人的目光应该投向 $4 \times 60 = 240$ （米）之外，见表1-2。

表1-2 放眼远方的视距

时速/千米	视距/米	时速/千米	视距/米
5	20	60	240
10	40	70	280
20	80	80	320
30	120	90	360
40	160	100	400
50	200	110	440

放眼远方是防御性驾驶的一项基本原则，也是安全预防事故的基本要求。但是，对于新手来讲，并非人人都能够做到。长期的步行铸就了人的生理视距，步行的速度大约为每小时5千米，与此相对应的视距为20米，人们在行走时总是习惯性地把视距限制在20米左右的范围，这种习惯对于驾驶高速行驶的汽车是极为不利的。因此，由行人转变为汽车驾驶人的过程中，需要经过一定的训练和习惯养成，才能让他们的视距随着车速的提高而延长。

二、顾全大局

放眼远方只是讨论了车辆行驶中，驾驶人要注意观察道路前方的情况，仅仅做到这一点，是远远不够的，还要注意对车辆后方、车辆左方、车辆右方、车辆上方、车辆下方的观察，这就是顾全大局要讨论的问题。

道路交通由人、车、路、交通环境等诸多因素构成。道路交通的实质是人和车辆在道路上进行空间位置的移动过程。在这个移动过程中，各种因素之间并非是孤立的。

如图1-2所示，母子俩急着赶路，召唤马路对面的出租车，并且不顾一切地横穿马路。一辆电动车为了躲避母子俩向左猛拐，阻挡了红色轿车的去路。

