



专用于国家职业技能鉴定
国家职业资格培训教程

ZHUANYONGYU GUOJIA ZHIYE JINENG JIANDING • GUOJIA ZHIYE ZIGE PEIXUN JIAOCHENG

汽车驾驶员

QICHE JIASHIYUAN

(初级技能 中级技能)

劳动和社会保障部
中国就业培训技术指导中心 组织编写

中国劳动社会保障出版社

U471
14

专用于国家职业技能鉴定

国家职业资格培训教程

汽车驾驶员

(初级技能 中级技能)

劳动和社会保障部 组织编写
中国就业培训技术指导中心

中国劳动社会保障出版社

图书在版编目(CIP)数据

汽车驾驶员：初级技能 中级技能 / 劳动和社会保障部中国就业培训技术指导中心组织编写. —北京：中国劳动社会保障出版社，2004

国家职业资格培训教程

ISBN 7-5045-3219-3

I. 汽… II. 劳… III. 汽车-驾驶员-技术培训-教材 IV. U471.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2004)第 009425 号

中国劳动社会保障出版社出版发行

(北京市惠新东街1号 邮政编码：100029)

出版人：张梦欣

*

新华书店经销

北京京安印刷厂印刷 北京助学印刷厂装订

787毫米×1092毫米 16开本 8印张 198千字

2004年8月第1版 2004年8月第1次印刷

印数：10100册

定价：15.00元

读者服务部电话：010-64929211

发行部电话：010-64911190

出版社网址：<http://www.class.com.cn>

版权专有 侵权必究

举报电话：010-64911344

前 言

为推动汽车驾驶员职业培训和职业技能鉴定工作的开展，在汽车驾驶从业人员中推行国家职业资格证书制度，劳动和社会保障部中国就业培训技术指导中心在完成《国家职业标准——汽车驾驶员》（以下简称《标准》）制定工作的基础上，组织参加《标准》编写和审定的专家及其他有关专家，编写了《国家职业资格培训教程——汽车驾驶员》（以下简称《教程》）。

《教程》紧贴《标准》，内容上，力求体现“以职业活动为导向，以职业技能为核心”的指导思想，突出职业培训特色；结构上，针对汽车驾驶员职业活动的领域，按照模块化的方式，分初级、中级、高级和技师4个级别进行编写。《教程》的基础知识部分内容涵盖《标准》的“基本要求”；技能部分的章对应于《标准》的“职业功能”，节对应于《标准》的“工作内容”，节中阐述的内容对应于《标准》的“技能要求”和“相关知识”。

《国家职业资格培训教程——汽车驾驶员（初级技能 中级技能）》适用于对初级和中级汽车驾驶员的培训，是职业技能鉴定的指定辅导用书。

本书由张树、顾金亭、李春生、章国勇编写，张树主编；杜洪年审稿。

由于时间仓促，不足之处在所难免，欢迎读者提出宝贵意见和建议。

劳动和社会保障部中国就业培训技术指导中心

国家职业资格培训教程

汽车驾驶员

编审委员会

主任 陈 宇

副主任 陈李翔 张永麟 宋丰景

委员 陈 蕾 葛 玮 王明信 彭向东

赵 欢 李 克

本书编审人员

主 编 张 树

编 者 顾金亭 李春生 章国勇

审 稿 杜洪年

目 录

第一部分 初级汽车驾驶员工作技能

第一章 汽车驾驶	(1)
第一节 安全驾驶知识	(1)
第二节 汽车驾驶理论	(7)
第三节 场地驾驶	(12)
第二章 汽车的基本构造	(18)
第一节 汽车发动机	(18)
第二节 汽车底盘	(44)
第三章 汽车维护常识和日常维护	(47)
第一节 汽车维护常识	(47)
第二节 汽车的日常维护	(47)
第四章 汽车简单故障的判断与排除	(51)
第一节 发动机简单故障的判断	(51)
第二节 点燃式发动机点火系简单故障的判断与排除	(56)
第三节 发动机常见故障与异响的判断	(59)
第四节 汽车底盘常见故障现象	(62)

第二部分 中级汽车驾驶员工作技能

第五章 汽车驾驶	(68)
第一节 山路驾驶	(68)
第二节 夜间驾驶	(71)
第三节 高速公路驾驶	(72)

第四节 场地驾驶·····	(73)
第六章 汽车的工作过程 ·····	(76)
第一节 汽车发动机的工作过程·····	(76)
第二节 汽车底盘的工作过程·····	(78)
第七章 汽车维护常识和汽车的一级维护 ·····	(101)
第一节 汽车维护常识·····	(101)
第二节 汽车一级维护作业规范·····	(101)
第八章 汽车一般故障的排除 ·····	(103)
第一节 发动机一般故障的排除·····	(103)
第二节 汽车底盘常见故障现象及其产生的原因·····	(111)

第一部分 初级汽车驾驶员工作技能

第一章 汽车驾驶

第一节 安全驾驶知识

一、安全行车的基本要求

现代化交通系统由人、车、路、环境和管理等因素组成。道路交通事故是由于人-车系统不协调、不平衡引起的，而人-车系统的协调受两个方面的制约。一方面受道路交通环境的制约，而道路交通环境则受社会经济状况、文化状况、交通参与者的价值观念、交通法规意识、交通管理设施和管理水平的制约；另一方面又受驾驶员和车辆技术性能的制约。

道路交通系统涉及三个方面关系：一是汽车、道路和交通设施管理的关系；二是驾驶员的心理、生理功能与汽车的结构、造型、颜色、操纵装置及安全防护设备的关系；三是驾驶员与交通参与者（骑车人、行人等）、交通管理者（交通民警、安全管理人员等）的关系。

道路交通系统中，各种因素随车辆运行时间、运行状态的变化而改变，驾驶员在行车中，随着驾驶时间的延长，其生理、心理发生着变化；车辆在运行中道路、环境等也随时在变化。“行车一条线，情况千万变”，充分说明道路交通系统是一个动态系统。

驾驶员是动态交通系统的信息处理者、决策者、调节者和控制者。

驾驶员是汽车与道路之间所组成的人-车系统的一个重要组成部分，由驾驶员的操作活动而使汽车在道路上行驶。据统计资料，一个公共汽车驾驶员一个工作班次，要完成进站、换挡、起步、制动等5 000个以上动作。

在驾驶车辆行驶过程中，驾驶员要连续不断地从道路环境中获取交通信息，必须具有较强的信息接受能力和处理能力，才能适应复杂的道路交通情况，控制车辆的行驶方向和速度，处理紧急突发情况，避免行车事故的发生，确保行车安全。

道路交通系统是一个综合系统。道路与环境为车辆的安全行驶提供了基础；汽车则是完成各项运输任务的工具。但是，不论是道路环境的功能，还是汽车的功能，都必须通过驾驶员的操作，才能真正实现。所有的道路交通信息、环境信息，都要靠驾驶员的感觉、知觉去了解，并靠驾驶员的手脚配合使汽车加速、减速、转向、制动，也就是说汽车行驶的安全，要依靠驾驶员的思想意识、操作技术、生理及心理机能和职业素质。由此可见，驾驶员在人-车系统正常运转中充当调节者与控制者，起主导作用。

行车安全的首要条件是驾驶员要具有良好的职业素质。驾驶员的职业素质主要包括身体素质、思想素质和技术素质。驾驶员要保证安全行车，必须提高自身素质，克服不利于安全行驶的弱点，增强身体素质，注意品德修养，努力提高驾驶技术，增强应变能力。

遵规守纪是对驾驶员最基本的要求，遵守《中华人民共和国道路交通管理条例》的规定是行车安全的重要保证。要保证安全行车，驾驶员要认真做到：

1. 保持车距

汽车行驶时，必须与道路上车辆、行人和障碍物保持合适的间隔距离。

汽车行驶时，与前方车辆的距离最重要。这个距离随车速的加大而增加，一般与前方车辆的距离的米数应大于或等于车速的千米数。如车速为 60 km/h，两车最小距离应为 60 m。但跟随前车间距也不宜过大，如间距过大，其他车辆容易插入。

汽车的侧向间距与车速紧密相关。当车速为 60 km/h 时，超车或被超车的安全侧向间距最小为 1 m；会车的安全侧向间距要大于 1.2 m；与人行道的安全间距应大于 0.5 m。

车辆行驶时，应尽可能保持在行驶车道的中央，两边保持适当的安全距离；尽可能避免与其他车辆并排行驶，更要避免多车并排行驶或三点一线或多点一线并排行驶。

2. 安全通过人行横道

车辆通过没有交通信号灯的人行横道时，要减速慢行，确定无人通过时，再迅速通过。有行人通过时，必须避让行人，待行人通过后再行通过，切不可与路人抢行，以免发生事故。通过有交通信号灯的人行横道，红灯亮时，必须停车等候，此时即使无人通过，也严禁通过，以免因人行道绿灯放行，行人突然急速通过而发生交通事故；绿灯放行机动车时，也要观察路人，随时做好制动准备，防止因行人违章通过而造成交通事故。

3. 做好故障车的处理

机动车行驶中发生故障不能行驶时，须立即报告附近的交通警察并迅速将车移出主路，以免影响其他车辆正常通行；与此同时，打开危险指示灯。在双向双车道或没有隔离带的公路上出现故障，要在最短的时间内将警示牌（三角牌）放置在车前、车后各 3 m 处，最好在故障车的车道或路肩上车前、后 30 m 处各放置一块警示牌；若车后是坡道、弯道或有其他妨碍视线的物体，应将警示牌放在车后 150 m 内的明显路面上，提示其他车辆（注意：放置三角警示牌时，要将反光面朝向来车方向，不要放反）；无警示牌时，需设置明显的其他标志。

4. 上下渡船应低速慢行

车辆通过渡口，必须服从渡口管理人员指挥，按指定地点依次待渡。机动车上下渡船在跳板上行驶时，须低速慢行，稳定匀速通过。

5. 不准人工直接供油

人工供油也称“直流油”，即化油器式汽油机在油泵故障时人为提高汽油箱位置，利用燃油的势能使汽油不经油泵直接进入化油器。这非常危险，一旦出现火灾，后果不堪设想。

6. 通过铁路道口时注意安全

铁道路口是铁路与公路平面交汇处，这里各种车辆、行人较多，是交通事故多发处。驾驶员驾驶机动车通过铁路道口必须遵守以下规定：

(1) 当道口栏杆放下（栏门关闭）；警报器报警、红灯亮时或看管人员示意停车时，须依次停在停车线外；无停车线的，停在距最外侧钢轨 5 m 以外。

(2) 通过无人看守的道口时,要做到“一慢、二看、三通过”,须停车瞭望,确认安全方可通过。

(3) 遇道口两红灯交替闪烁时不准通行;红灯和白灯(绿灯)同时熄灭时,按通过无人看守道口方式通行。

(4) 机动车通过铁道路口时,严禁熄火或空挡滑行。

如果机动车在铁道路口发生故障,应立即组织人员将车辆移出铁路道口(距最外侧钢轨不少于2 m);确无法将车辆移出铁道路口,必须迅速采取措施,设法通知两端车站,并在此道口两端800 m处的铁路上用红色信号示警(白天用红旗,夜间用红色灯光),拦停列车,防止列车与汽车相撞。

7. 安全倒车

倒车时由于不便于观察到车后的情况,所以倒车较向前行驶的危险性大,应尽可能避免倒车。当必须倒车时要按以下程序进行。

(1) 观察路况

在开始倒车前要观察路况,查看道路宽度、车顶上方高度、有无障碍物、车后的距离等。

(2) 匀速缓慢行驶

倒车时尽可能缓慢匀速行驶,慢速便于修正方向和停车。

(3) 尽可能向驾驶员一侧倒车或转向

向驾驶员一侧倒车、转向,驾驶员可通过侧窗看清汽车后方情况;向另一侧倒车、转向,由于不便观察汽车后方情况,有较大的危险。

(4) 最好请一个助手

倒车时,特别是驾驶技术不够熟练的驾驶员,可以请一个表达能力强的助手。

切记:在铁路道口、交叉路口、单行线路、弯路、桥梁、陡坡、隧道和交通繁华拥挤路段不准倒车。

8. 按规定掉头

掉头时要观察来往车辆,避免引发交通事故。

切记:铁道路口、人行横道、弯路、陡坡、隧道或容易发生危险的路段不准掉头。

9. 按规定进出非机动车道

机动车驶入非机动车道,须注意避让非机动车,不准截头驶入,不准用喇叭驱赶非机动车。非机动车因受阻不能在非机动车道行驶,准许在受阻路段内驶入机动车道,后面的机动车须减速让行。

二、安全驾驶基础知识

影响行车安全的因素是多方面的,归纳起来主要有驾驶员的因素、车辆的因素、道路环境因素以及这三种因素的综合因素。在这些因素中,人的因素起重要的作用。这就要求每个驾驶员要有高度的责任感,认真遵守交通法规;刻苦钻研技术,保持车辆良好的技术状况,掌握、总结安全行车的规律,适应不断发展的交通环境;文明驾驶,礼貌行车,保证安全。

1. 人的因素对安全行车的影响

影响行车安全最主要的因素是人。事故统计资料表明,80%~85%的交通事故是因人的过失造成的。其中包括驾驶员驾驶失误、麻痹大意、身体不适和违章行驶等;也包括行人、

骑自行车人不遵守交通法规等。其中，最重要的因素是驾驶员。驾驶员的因素主要指驾驶员的素质，包括驾驶员的身体素质和技术素质等。

(1) 驾驶员身体素质与行车安全

要确保安全行车，驾驶员要有良好的身体素质。主要指的是良好的视力、体力和耐力。驾驶工作是体力和智力相结合的一种特殊劳动，劳动强度较大。驾驶员良好的身体素质是安全行车的基础。

(2) 驾驶员性格特点与行车安全

不同性格的驾驶员在驾驶操作中有不同的特点，驾驶员性格与行车安全密切相关。不同的人由于受不同的生活环境、文化素养的影响具有千差万别的性格特征。这些性格特征反映到驾驶中，就形成了不同的驾驶特点和风格。一般情况下，驾驶员有什么样的性格特征，就有什么样的驾驶风格。作为机动车驾驶员应针对自身性格特点，有意识地进行性格培养和锻炼，发扬积极的一面，抑制不利的一面，做到心气平和，不急不躁，保证安全。

(3) 驾驶员思想情绪与行车安全

驾驶员的责任心、觉悟和修养在平时的思想情绪中起着关键作用。正常情况下，只要驾驶员有责任感，驾驶作风正派，一般不会发生交通事故；而绝大多数责任事故的肇事者，在思想上或驾驶作风上都存在着这样那样的问题。事实上，每个驾驶员都有安全行车的愿望，也知道应该怎样去做，然而一些驾驶员在特定的环境和场合，不能控制情绪，违章驾驶，酿成事故。所以说，防止和克服异常思想情绪，杜绝违章驾驶，是安全行车的保证。异常情绪主要有思想麻痹、骄傲自满、赌气、超速行驶、强行超车、情绪波动等。驾驶员要保持高度的责任感，提高自身修养，保持平和的情绪，就能保证安全。

(4) 驾驶员技术水平与行车安全

驾驶员技术水平高低是衡量驾驶员素质的重要条件。一名优秀的驾驶员除了必须具有强烈的责任感、良好的心理、生理素质和思想修养外，还要有高超的技术水平。

驾驶员要有扎实的操作基本功，这是安全驾驶车辆、避免事故的保障。熟能生巧，只有基本功扎实，熟练、准确地起步、制动、换挡、转向，才能在遇到情况时做到眼到手到，遇事不慌。

驾驶员要有良好的车感。车感是驾驶员对所驾车辆的长度、宽度、高度、离地高度的感知，是一种空间的概念。好的驾驶员能达到人车合一的境界。车辆是驾驶员肢体的延伸，在车辆运行中驾驶员凭这种车感就能准确判断本车所占空间，在处理交通情况时做到合理会车、让车、起车，得心应手，游刃有余。

驾驶员要有准确的判断力。在千变万化、错综复杂的道路上行车，保证行车安全主要依靠驾驶员的判断能力。判断能力体现在：在驾车高速运动的同时准确判断路面各种物体的距离，这是采取正确驾驶动作的前提。对车辆的速度、行人、骑车人的运行速度，迅速、准确地判断，控制车速，可以预测可能出现的情况；准确判断行人动态，把握各类行人的运动规律，可以在复杂的交通环境及人车混行的状况下，保证安全；准确的道路判断，当车辆驶入某一路段时，迅速判断出路面对车辆的制动、操作稳定性、路面的附着能力等，可以提前采取措施，控制好车辆。

驾驶员要具备良好的应变能力。驾驶员要随时处于警觉状态，做好处理突发事件的准备，在受到干扰时迅速处理，保证行车安全。

(5) 驾驶员的视觉机能与行车安全

人对事物的感知依赖于感觉器官。各感官在感知外部事物时所占的比重不同，见表 1—1。

从表中可看出，人主要靠视觉和听觉得到信息，其中视觉收集的信息占总信息量的 80%。驾驶员在行车中，由视觉收集的信息高达 90% 以上，所以驾驶员要保持良好的视觉。

表 1—1 各种感觉器官接受信息比例表

器官	比例 (%)
视觉	80
听觉	14
嗅觉	2
触觉	2
味觉	2

1) 视力。视力指驾驶员眼睛能够分辨物体的能力。人通过眼睛辨认外界物体敏锐度，医学上称之为视敏度。视敏度分为静视力和动视力。静视力指静止时的视力。驾驶员的静视力均须在 0.7 以上。动视力指驾驶员驾车行驶时的视力。动视力随车辆行驶速度改变，车速提高时动视力下降。动视力随年龄增加而变差。

2) 视野。视野指驾驶员在驾驶车辆时头部和眼球不转动时，两眼能看到的范围。车辆静止时，视野可达 200°，其中可辨别颜色的视野约 70°。视野随车速增加而减小，因此高速行驶时要注意突发事件。

3) 夜视力。视觉与亮度有关，亮度大可以增加视力，反之视力则降低。夜视力与年龄相关，年龄增大，夜视力下降；夜视力也与车速有关，车速增加，夜视力下降。驾驶员要特别关注黄昏和黎明时段，这两个时间段光线较暗而车灯亮度与周围亮度相差不大，物体与周围环境反差较小，易产生错误判断，造成危害。

4) 暗适应与亮适应。由亮处到暗处和由暗处到亮处，视力需要一个适应过程。由亮处到暗处的适应过程叫暗适应；由暗处到亮处的适应过程叫亮适应。暗适应比亮适应所需时间要长，亮适应的时间只需几秒。车辆行驶中，驾驶员由明亮到昏暗，如进入长隧道，由于视力不能立即适应，容易发生视觉误差，这时一般采取减速使视觉减少由亮到暗的差别来增强暗适应能力。

5) 炫光。炫光即耀眼的强光，它是由于视野中极强的亮度或视野中心与背景间强烈的亮度对比引起的。行驶中，对面车辆突然打开车灯，瞬间光亮极强，什么也看不见，这就是炫光的作用，也可叫做耀眼光或强光盲现象。遇到这种险情，驾驶员头脑必须冷静，立即采取措施，防止发生事故。

(6) 饮酒与行车安全

人的血液中酒精含量小于 0.5 mg/mL 时，单凭人的嗅觉查不出酒气，外观无异常；血液中酒精含量达到 0.5 mg/mL 以上时，驾驶员的机能会受到影响，辨色能力降低，选择反应时间延长，增加反应错误几率。

驾驶员饮酒后在行车过程中会产生一系列的生理和心理功能障碍，包括：感觉迟钝，注意力易受干扰，记忆力下降，判断能力低下；人的情感失控，性格发生暂时性变化，从而导致驾驶行为恶化。此时会出现驾车失控“画龙”行驶，撞向静止物体、安全装置、电线杆、护栏、车辆、行人，引发恶性交通事故。为此，驾驶员驾车期间，为保证行车安全，绝对禁止饮酒。

(7) 驾驶员疲劳与行车安全

驾驶员在复杂的交通环境中工作，在高噪声、高气温、单调重复操作中，长时间用脑处理信息，感觉器官、神经系统、体力等由于高度紧张便会产生疲劳。

当驾驶员在行车中处于疲劳状态时，反应能力下降，感觉迟钝，再继续工作，中枢神经出于保护性反应，会本能地发生阻断感觉刺激的机能。这时驾驶员的注意力因疲劳而下降，注意范围缩小；体力下降，操作失控，极易出现视而不见、判断错误和操作动作失控等现象，甚至行车中打瞌睡，发生事故的危險性大幅度增加。疲劳与行车安全的关系如图 1—1 所示。

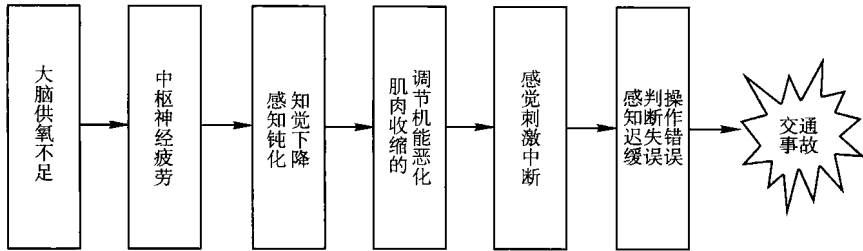


图 1—1 疲劳与行车安全关系图

要保证行车安全，驾驶员必须有充足的睡眠，保持充足的、旺盛的精力。驾驶员要增强职业责任感，摆正安全与效益的关系，自我调节，自我控制，合理安排作息时间，避免长时间驾驶和疲劳驾驶。

(8) 驾驶员反应特性与行车安全

驾驶员从感觉接受外来信息到做出反映的时间称为反应时间。从发现紧急情况到开始采取处理措施最少需要 0.7 s，通常为 1 s。由于反应时间受驾驶员反应能力、情绪状态、车型、车速、车辆制动系统的技术状况、道路条件、气候条件等因素的影响，即使是同一位驾驶员，每次的反应时间也不相同。

驾驶员在驾驶车辆时，要处理好反应时间与行车安全的关系，车速与反应的正确性、准确性和灵活性的关系，提高操控车辆的能力，确保行车安全。

驾驶员是保证行车安全诸多因素中最活跃、最主动的因素，也是决定性的因素。驾驶员的职业责任感是行车安全最可靠的保证。

2. 车辆对安全行车的影响

除了人的因素以外，车辆的安全技术性能好坏也是能否安全行车的重要因素之一。为保证车辆完好，驾驶员应不开故障车出行，随时注意检查车辆状况。

一般车辆检查分以下三种情况。

(1) 出车前检查

每次出车前应按常规进行例行检查，以查明可导致撞车或中途停车的隐患。

(2) 行车途中检查

1) 要注意观察仪表，及时发现故障信号。

2) 用感觉进行检查（眼看，耳听，鼻闻，触摸等）。

3) 停车时，检查下列关键部位：轮毂、轮胎、轮辋；制动系统；车灯和反光镜；挂车的连接；货物的固定。

(3) 收车后检查

每次收车之后或一天营运结束，对所驾驶的车辆要进行全面检查，并把检查的情况填入“车况报告单”。

美国对营运司机的要求及检查方法采用“七步检查法”。

第一步：查检车报告。

对上次收车后的检查故障，进行维修。

第二步：检查发动机，包括油面高度、散热器液面、蓄电池、电线线束及接头等。

第三步：启动发动机，检查驾驶室内部。主要检查驻车制动器，查看仪表、灯光、方向盘、离合器、加速踏板、制动器、变速器、风挡后视镜以及安全装备是否齐全等。

第四步：关闭发动机，检查灯光。

第五步：检查车四周。一般从车头开始顺时针（或逆时针）沿车绕行一周，检查轮胎、悬架、减震器油箱、备胎等。

第六步：检查信号灯。

第七步：启动发动机，检查制动系统。

3. 道路对行车安全的影响

道路的等级、质量、线形标准等对交通安全有着重要的影响。

针对不同的路面情况，如一般路面、泥水路面、冰雪路面、特殊路面等对驾驶员的驾驶技术均提出了不同的要求，本书将在后面进行详细介绍。

第二节 汽车驾驶理论

一、道路情况分析 & 处理

在路上驾驶汽车所遇到的交通情况千变万化、错综复杂。掌握车辆各种动态的运动规律，及时、准确做出有效处理，是职业驾驶员应特别注意的问题。

1. 特殊行人动态分析及处理

(1) 老年人、残疾人

特点：行动迟缓，耳目不灵。

处理方法：提前减速慢行，留有一定安全距离。

(2) 儿童

特点：活泼、幼稚，缺乏交通知识。遇有情况，或四处乱跑或不知所措。

处理方法：提前减速，必要时停车避让。切不能用鸣笛进行驱赶。

(3) 聋哑人、盲人

特点：因听觉或视觉功能障碍，听不见汽车的声音或看不见汽车。

处理方法：不可用喇叭催促，应降低车速，耐心等待，安全避让。

(4) 精神失常的人

特点：道路上行走毫无规律，甚至手舞足蹈，横卧马路。

处理方法：本着人道主义精神，设法低速缓绕而行。不可恫吓或驱赶。

(5) 负重物的人

特点：遇到车辆驶来，有时只顾避让身体而不顾重物。

处理方法：应缓行通过并注意重物的位置。

(6) 雨天行人

特点：由于行人撑伞或穿雨衣，听觉、视觉和行动都会受到影响。

处理方法：注意其动向，随时做好停车准备。

2. 车辆动态分析及处理

(1) 机动车

行车时应随时注意各种机动车的动向，尤其注意转向灯、制动灯的变化，随时调整行车路线和行驶速度。

驶近停放在路边的车辆时，应预防其突然起步；保持一定的横向距离，防止车门突然打开，造成碰撞。

发现机动车违章装载或有车身倾斜、扭曲等现象，应格外注意。

(2) 摩托车

这种车辆体积小、加速性能好、速度快、机动性强，但稳定性差，具有自行车和机动车行驶时的双重特点。所以，行车时遇到摩托车要保持足够间距，不宜长时间尾随，以防摩托车突然制动或摔倒。

(3) 人力车

人力车结构简单、速度慢、灵活性差、起步困难、控制能力差。遇到人力车时应提前示警，保持合适间距，不要与其争道，要安全避让。

(4) 自行车

不同骑车人有各自特点：青年人骑车速度快，好争道抢行，急转猛拐；妇女骑车往往摆动幅度大，遇情况不知躲避，往往突然停车或摔倒；老年人骑车较稳妥，但反应慢，遇事处理不及时；青少年骑车，交通法规意识不强，随意乱拐，危险性较大。

骑车人常见违章行为有：两车或多车并行，边说话边骑车，更有甚者搭肩并行互相打闹；不顾前后左右，争道抢行，在机动车间挤钻，遇障碍急转猛拐，借道骑行；如果前方机动车速度稍慢，骑车人攀附随行；雨天撑伞骑车；在视线不良的交叉路口转弯时不伸手示意；到处乱停乱放自行车。

由于自行车轮胎与路面接触面小，稳定性差，骑车人稍有不慎，重心便偏离支撑面而摔倒，特别在冰雪、泥泞等附着系数低的道路由于急转猛拐横向滑倒时，滑出距离较大。

汽车驾驶员应针对自行车的特点以及骑车人的行为习惯正确处理与自行车的关系。其中重要的是时刻保持高度的警惕性，准备随时采取措施，必须保持足够的安全距离。

(5) 畜力车

畜力车一般灵活性差，行走缓慢。牲畜易受惊吓而引起“惊车”。行车时如遇畜力车，尤其遇有成队而行的畜力车时，应好好观察路面宽度，留有足够的间距，切不可抢行或强行通过，更不可突然鸣笛，要缓行、慢行，以保证行车安全。

(6) 拖拉机

拖拉机行驶的特点是：

1) 拖挂行驶。挂车与拖拉机的连接松旷，行驶中挂车左右摆动幅度较大。

2) 噪声较大。拖拉机行驶时由于拖拉机发动机消音器消音效果差,其发出的噪声超过其他车辆,使驾驶员难以分辨周围各种声音。

3) 违章较多。

4) 车况较差。有的挂车无刹车和安全护网。

为保证行车安全,汽车与拖拉机交会、超车时,应适当加大横向间距,以免发生刮蹭。应提高警惕,预防各种突发事件。不要与拖拉机长时间并行,在条件和法规允许的情况下,注意观察来往车辆,要果断超车。不要近距离尾随拖拉机,保持安全距离。

二、一般道路驾驶

一般道路是指道路状况良好、路幅较宽,路面条件好(如主干公路等)的道路。但这种道路往往车辆流量大,交通情况相对复杂,要求驾驶员具有娴熟技术。

在一般道路上行驶,总体要求是认真观察道路上各种情况,根据实际需要,合理地控制车辆的位置及车速,正确进行会车、超车、让车、转弯、尾随、掉头等操作。

在一般道路上行驶,合理选择行车路线,可以减少对车辆的磨损和燃料的消耗,提高车速,减轻驾驶疲劳。靠道路右侧行驶,有分道线时应按规定各行其道。行驶中应尽量避免道路上的凹坑及各种障碍物,对活动障碍物的变化或可能出现情况要有充分估计,做好采取相应措施的准备。当需要改变行驶路线时,首先要根据道路情况,选择一条预定路线并尽量保持直线行驶,避免频繁改变车道。

在一般道路上行驶时,行驶速度应根据车型、车况、道路、气候、环境及视线等客观条件以及交通流量和驾驶技术等因素确定,要严格遵守有关“限速”的规定。正常行车,应以经济车速行驶。车速过高会造成视野变窄,操作难度加大,并使车辆的经济性下降,还易发生交通事故。车速过低会降低行车效率,增大成本。需要减速时,可适当松抬或完全抬起加速踏板,利用发动机的牵阻逐渐降低车速;如不能满足减速要求,可辅以行车制动器来达到减速目的。加速时,必须根据当时车速情况,或直接加速,或降一级挡位加速,以保证发动机有足够动力。小范围内调整车速,只需适当踏下或抬起加速踏板即可。总之,车速应控制在能从容地观察和处理道路上各种交通情况,正常发挥操作水平的范围内,严禁盲目加速或减速。

1. 转弯

汽车转弯时,应注意道路的宽窄、弯度大小、地形条件和交通情况。根据需要合理确定转弯路线、行车速度和转向时机,做到“减速、鸣笛(允许鸣笛时)、靠右行”。减速是为了便于观察弯道或道路两侧情况,避免造成转向过急而引起汽车横滑或翻车。鸣笛是示意行人注意。尤其在视线死角,观察不到弯道另一端的情况时,更要鸣笛示意。在禁鸣路段,则应缓行,不得鸣笛。靠右行是为了避免侵占对方来车的行驶路面而发生意外。

(1) 右转弯

车辆右转弯时要降低速度,给自己和其他人留出更多时间,以免发生事故。在开始右转弯前要打开右转向灯,尽早告知他人(车辆)你的行车意图。

如果所驾驶的车辆(大客车、铰接车、拖挂车等)不拐入别的车道就不能顺利转弯时,可按图1—2所示进行大转弯,以便安全顺利通过。

如果右转弯必须通过反向车道才能实现时,要观察对面车道车辆,为对方留下足够的通

过间距，需要时要停车待对方车辆通过后再转弯。

(2) 左转弯

左转弯时的车位应当在十字路口的中央。若转弯过急，车辆左侧可能与别的车发生碰撞。在转进多车道路口时，要进入安全可行的车道。

驾驶大型车辆在有两个转弯车道的路口应尽量使用右侧转弯车道，如图 1—3 所示。因左转弯时有可能先向右摆，而车辆右侧的情况不如驾驶员一侧观察得清楚。

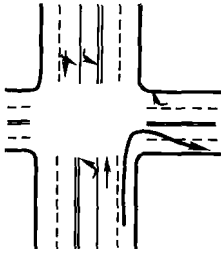


图 1—2 右转弯

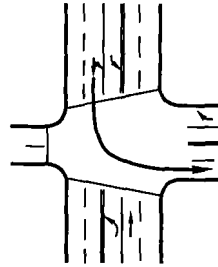


图 1—3 左转弯

(3) 连续转弯

遇到连续转弯时，要按照左、右转弯的要领操作，控制好车速、转弯时机和行车路线，沿中线右侧行驶。转弯时，特别是连续转弯时要控制车速，尽可能避免紧急制动，因为转向过程中制动，更容易引起车辆侧滑和甩尾。

2. 会车

车辆交会时，应根据双方车辆的速度、车型、车况、装载情况（或乘人情况）、天气、视线、交通情况和驾驶技术等，及时调整车辆的速度及行驶方向，选择有利的会车地点，适当降低车速，握稳方向盘；同时顾及道路两侧情况，保持两车之间有足够的横向安全间距。

(1) 在视线良好而又无限速标志的宽阔道路上会车时，可适当加大两车的横向间距，不降速交会。会车后，注意从后视镜观察确认无车辆超越时，再缓缓地驶向道路中心。

(2) 会车时，如果前方遇有障碍物，应判明来车的速度和前方道路情况，根据条件采取合理的交会方法。

来车速度较慢或离障碍物较远时，应果断加速越过障碍物后，驶入右侧；也可根据需要适当降低车速，在超越障碍前与来车交会。

在两车之间出现障碍物或狭窄路段时，应让距离较近、车速较快、前方无障碍的一方先通过，不得抢行。

若障碍物在来车前方，应注意观察对方的动向。当对方车辆强行超越（或打开左转向灯示意）时，应立即减速或停车让行，切不可抢行造成“三点并排”交会。

会车时切忌：不提前减速或在道路中心高速行驶，待对方来车临近时，突然向右转动方向盘后，又立即向左转动方向盘，驶向路中。

(3) 行车中，在没有划中心线的道路上遇到对面车在较近距离内超车时，应靠右减速慢行，做好停车准备。若突遇对方车辆强行超车，占据自己车道时，较好的处理办法是尽可能让出车道，千万不要斗气而照直行驶。