



汽車駕駛員 安全行車講話

湖南人民出版社

汽車駕駛員安全行車講話

—— 中华人民共和国公安部
第三局交通管理处 編

群众出版社

1960年4月

群众出版社出版

(北京东黄根14号)

北京市书刊出版业营业许可出字第100号

新华书店北京发行所发行·全国新华书店经售

北京新华印刷厂印刷

号(总)127(社)20 开本787×1092¹/₃₂ 印张1³/₁₆

1960年4月第1版 1960年4月第1次印刷

字数23千字 印数00001—50500册

定价(3)0.11元

編者的話

大跃进以来，随着交通运输事业的发展，出現了很多安全生产的优秀汽車駕駛員，他們在实际工作中創造了丰富的安全行車經驗，有力的保证了运输任务的完成。随着生产的迅速发展，运输任务日益繁重，汽車数量大量增加，汽車駕駛員也随之大量增加。为了帮助汽車駕駛員提高安全駕駛技术水平，丰富行車經驗，我們根据交通規則和許多先进汽車駕駛員安全行車經驗以及在一些交通事故中应吸取的教訓，編写了“汽車駕駛員安全行車講話”，作为汽車駕駛員同志們在学习中的参考。

这本小册子，可以供汽車學校或汽車駕駛員訓練班，在教学上的参考，也可以作为交通民警业务学习上的輔助教材。

这本小册子，着重讲述的只是汽車駕駛員，在行車中經常可能遇到的一些問題，因此，在內容上还不能滿足駕駛員同志們的普遍要求，而且可能有不妥之处，希讀者批評指正。

1960年3月

目 录

一 車輛的檢查和維修	(1)
二 行車速度	(3)
三 超越前車	(8)
四 會車	(12)
五 轉彎	(14)
六 怎樣通過交叉路口	(17)
七 山區公路行車	(23)
八 渡河	(26)
九 拖帶掛車	(29)
十 滑行	(31)
十二 駕駛員與司助、裝卸人員的密切協作	(33)

一 汽車的檢查和維修

認真檢查車輛的各部機件，對車輛經常進行檢查維修，使之時刻保持完好的技術狀態，是每個駕駛員順利地完成運輸任務和保障行車安全的先決條件。特別是在這一日千里的大躍進時代里，運輸任務不斷的猛增，車輛周轉率大大提高的情況下，加強車輛的檢查維修，提高車輛完好率，就更有其特別重要的意義。

幾年來，特別是大躍進以來，我們有很多駕駛員，在實際工作中已經養成了隨時檢查維修車輛的良好習慣，他們愛護車輛如同戰士愛護武器一樣，每天在出庫前和入庫後，都對車輛各部機件進行詳細的檢查和例行保養，而且在行車途中，也不放過短暫的時間對車輛進行檢查維修。對於汽車的控制機件和行路機件，更是特別重視，因而不僅保證了交通安全，延長了車輛的使用壽命，而且出色的完成了任務。目前我國安全行車幾十萬公里，幾年或十幾年的安全行車駕駛員，以及50萬公里無大修的車輛，在各地都有。如江蘇省蘇州專區汽車運輸公司先進汽車駕駛員方長明同志就是無數優秀駕駛員中的一個，他十年如一日細心地檢查車輛，發現毛病，哪怕是微小的毛病也決不放過，非要親自動手或配合技工修好不可，从不使自己的車輛帶病行駛，因此，從1950年到1959年9月共安全行駛了419,046公里。

但是，也有一些駕駛員，對車輛的檢查和維修工作認識

不足，不是缺乏經常性的檢查，就是对檢查出来的毛病沒有及时進行修理，帶病出車以致因機件失靈或輪胎爆破而發生了事故。如1959年5月武漢市某單位的一輛貨運汽車，前有輪胎有嚴重的裂痕，駕駛員明知有危險，但是沒有採取堅決的措施加以更換，只是用膠皮墊了一墊，就湊合出車運貨，當行駛速度很快時，有裂痕的輪胎爆破，使車輛向右傾斜而闖入路旁溝內，造成了翻車事故。

為什麼會造成這樣的情況呢？這是因為：

(1)在這些駕駛員的思想上，對於“安全為了生產，生產必須安全”的方針理解片面，錯誤地認為要安全就會影響生產，把保證安全的一些規章制度看成是生產躍進的障礙。在他們看來，當生產任務緊張時，就顧不了安全，但是無數的事實卻證明，安全和生產並不是對立的，而是一個統一的整體，如果沒有安全的條件，要想勝利地完成生產任務是不可想像的。上述事例可以看出，一旦發生了事故，使車輛遭致破壞，甚至使人員遭到傷亡，必然會影響運輸任務的完成。因此，只有安全生產，才能有效地保證運輸的正常進行。

有的駕駛員可能會提出這樣的問題：如有緊急任務要出車，而恰恰車輛機件失靈，為了保證安全就不能出車，這不是安全和生產有矛盾嗎？我們說，這正是證明了平時加強車輛的檢查和維修，為生產做好準備的重要性，並不是什麼安全和生產有矛盾。如果我們從各方面加強經常性的安全措施，對車輛經常進行檢查維修，使車輛經常保持完好的技術狀態，什麼時候有任務，什麼時候都可以安全出車，上述問題就不會出現了。

(2)有的駕駛員存在着嚴重的僥幸心理，錯誤地認為：雖然車輛有毛病，可是再跑一兩趟也不一定就出事，或者認

为：只要汽車能跑就行，机件不灵沒啥关系；还有的认为：脚刹車不灵还有手閘，手閘不頂用时，还可以利用发动机来控制車速，但实际情况却不是这样，如果車輛的机件不灵，在行車中遇到危險情况时，必然惊慌失措，手忙脚乱，也就极容易发生事故。事实証明：凡是違反檢查維修制度，違反操作規程而冒險行駛的，就非常容易造成事故。由此，可以得出結論：要想保障安全行車，出色的完成运输任务，首先必須保持車輛的經常完好。做到这一点的基本經驗就是要切实做好車輛的檢查和維修工作。

二 行車速度

汽車駕駛員切实根据各种道路条件、气候变化、交通流量和交通秩序的具体情况，正确掌握行車速度，是保証安全行車，順利完成运输任务的一个重要方面。

行駛速度与制动距离有着直接的关系。行駛速度愈快，制动距离就愈长；道路的摩擦系数愈小，制动距离也就愈长，这是每个駕駛員必須了解的基本常識。在各种路面上，汽車的制动距离可参照下表。

表中所列数字，还只是“制动行程”，也就是汽車駕駛員从开始刹車，到車輛完全停止这段時間內汽車所行駛的距离。但是，駕駛員从发现危險或障碍的时候起，通过大脑到开始用脚踏下制动踏板，还需要一定的時間，这段時間叫做駕駛員在制动时的“反应時間”。而反应時間，由于各个人的經驗和敏感程度不同，也有长有短，通常是0.3—1秒。因

汽車行駛速度 (公里/小時)	反應及起制 動作用時間 內汽車行駛 速度 (米/秒)	制動距離(米)(不包括反應及起 制動作用時間內汽車行駛距離)			
		干固的瀝青 路和沙石路 (0.6)	濕潤的瀝青 路和沙石路 (0.4)	積雪路 (0.2)	冰地 (0.15)
5	1.39	0.16	0.24	0.49	0.65
10	2.78	0.65	0.97	1.96	2.62
20	5.56	2.6	3.9	7.9	10.5
30	8.33	5.9	8.8	17.7	23.6
40	11.11	10.5	15.7	30.5	41.9
50	13.89	16.4	24.6	49.2	65.5
70	19.44	32.1	48.2	96.3	124.4
100	27.78	65.5	98.3	196.7	255.5

此，制動行程加上車輛在駕駛員的反應時間內所行駛的距離，才是人們通常所說的“安全停車距離”（如图1）。例如，

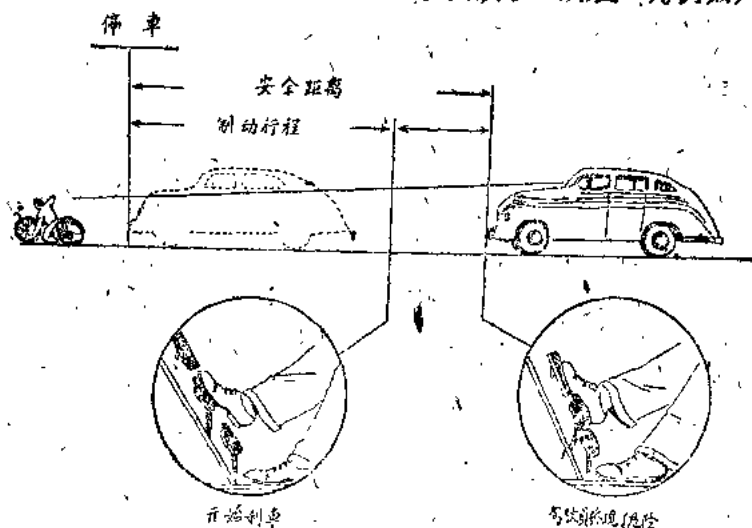


图1 安全距離

当你開車行駛在干固的瀝青路面上，发现一个情况需要紧急停車时，如車速是每小时 20 公里，反应時間比較快，如为 0.5 秒，那么只要 5.38 米远就可將車停住；如車速是每小时 50 公里，那么刹車的距离就需要 23.34 米。假如同样以 50 公里的速度，而是在結冰的道路上行駛，那么刹車的距离就需要 72.44 米。由此可以看出，速度越快，道路的摩擦系数越小，需要的刹車距离也就愈长。因此，当車輛行駛在交通流量大、交通情况复杂的繁华街道和交叉路口，以及比較狭窄的道路上，要适当减低行駛速度，車与車之間要保持适当的距离，并要仔細观察行人及其他車輛的动向（如图 2）。因为在这些地方，車輛行人川流不息，而且行人、非机动車往往和机动車交織进行，互相接触的可能性很大，如果稍有疏忽，就容易发生事故。

在下雨、下雪，或在有雾的天气里行車时，由于視線受到阻碍，或者路滑，車輛的附着力减低，因此，必須將行車速度减低到能以确保安全的程度，时刻提高警惕，注意各方面的情况，随时采取相应的措施，才能保証行車的安全。

城市交通規則上規定的每小时最高行駛速度，是指在每小时内所行駛的最高里程，不能超过这个限度。但是，这不是在所有街道或任何时候都可以行駛的速度，只有在道路寬闊、車輛行人少、視線良好并在确保安全的情况下，才可以按最高的速度行駛。即使在寬闊的街道上，如設有限制速度的标志，最高行駛速度也不能超过标志上的規定。有的駕駛員认为：现代化的交通工具，最大优点就是快，應該是愈快愈好。但是要知道，速度的高低要取决于多方面的条件，例如，交通秩序的好坏，駕駛員的技术高低，道路条件的好坏和广

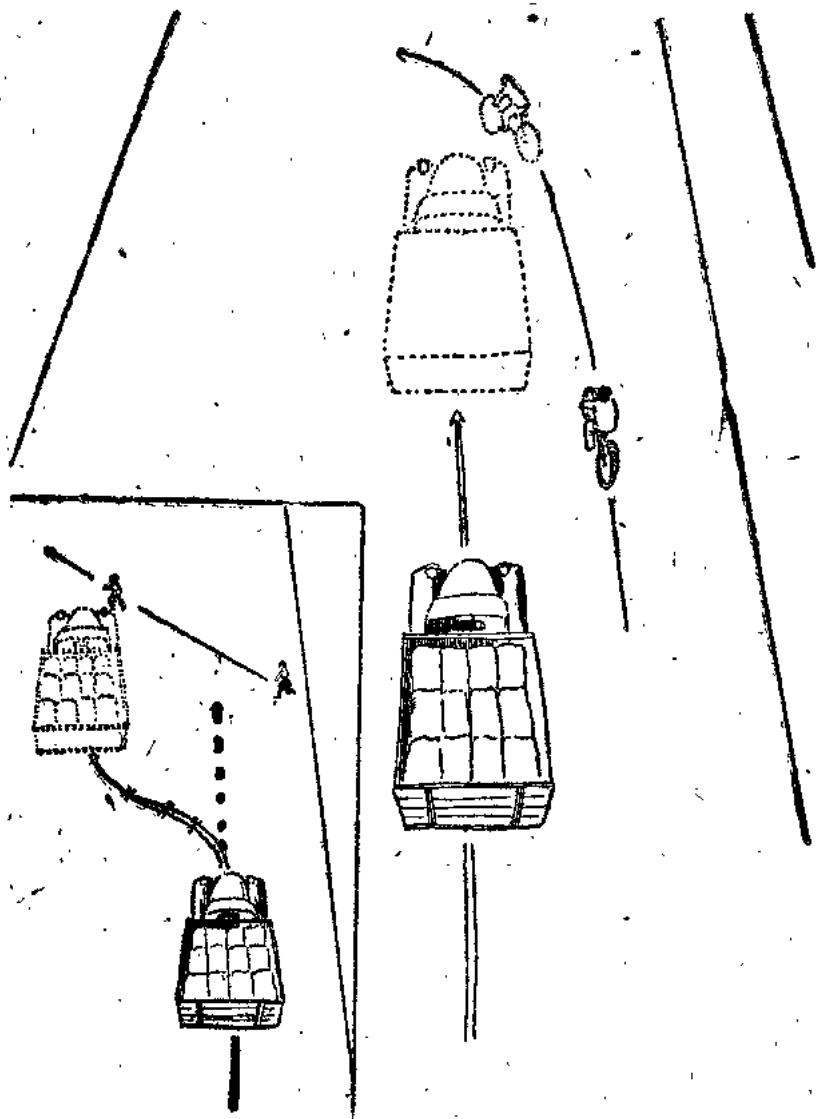


图 2 行駛在交通情况复杂地区，必須注意安全

大群众遵守交通规则的程度等，都是必须经常考虑的条件。如果不看各方面的具体情况，不适当的或者盲目的开快车，都是造成交通事故的主要原因。

有些驾驶员在郊区行车时，思想上便认为行人少、没有速度限制，又没有民警，这下“可解放了”，因而放松了警惕，将车开的飞快，当突然遇到紧急情况时，往往措手不及而发生事故。例如，1959年5月，天津市锅炉制造厂驾驶员，驾驶一辆装载2吨钢材的三轮小汽车，行驶在津塘公路上，因是郊区公路，又无民警，他就违犯交通规则，以60公里的速度行驶，当发现前面有横过公路的自行车时，仍未减低速度，企图从自行车左侧超过去，结果将迎面来的兽力大车碰下公路，三轮汽车也翻在沟内。郊区发生的交通事故，多是因为速度过快、驾驶员思想麻痹所造成的。当然，在交通流量较小、道路宽阔的郊区道路上，在不违犯交通规则的情况下，可以适当地把车速加快一些，但是，要随时提高警惕，注意安全，该减速的时候一定要减速，盲目开快车是最大的事故苗子，应该绝对防止。

有些驾驶员在行车中，发现前面行人或非机动车时，该减速不减速，该刹车不刹车，只是鸣喇叭企图让前面的行人或非机动车让路，往往由于行人或非机动车躲之不及，或因驾驶员手忙脚乱刹车不及，造成事故。有的采取“躲”的办法也是十分危险的，因为行人和非机动车的行动，驾驶员无法控制，往往会形成车躲人，人躲车，三躲两躲碰在一起，造成事故。为了避免事故，我们有许多安全驾驶员在实际工作中总结了“三躲不如一停，宁停一分，不抢一秒”的宝贵经验。南昌市公共汽车公司先进汽车驾驶员邓金林同志，九年来没有

发生过任何事故，其主要經驗之一，就是在行車当中思想高度集中，遇見馬路上有行人他決不搶行超越，总是脚帶剎車緩行通过，必要时就把手停下来，让行人通过后再行駛，严格认真地贯彻了“宁停一分，不搶一秒”的安全行車方法。因此，只要认真运用这条經驗，就可以避免事故。这不单纯是一个駕駛操作技術問題，更主要的是体现了駕駛員的优良駕駛作風和爱护国家人民生命财产的高度的責任心。

三 超越前車

由于各种車輛所担负的运输任务和行駛的速度不同，在行駛中超越前車，是很自然的事。超车涉及到被超的車輛，和对面来車相互之間的安全問題，因此，在超车时必须注意前后左右的情况，发扬互相协作的精神，不然就会妨碍車輛之間的正常行駛，甚至可能发生事故。

超越前車时，必須正确估計道路和車輛的实际情况，同时还要正确掌握超车的技術，切实遵守交通規則的規定。超车时，要选择道路比較寬闊而沒有障碍的地方。迎面至少在150米以內沒有来車，然后在距离前車20—30米的地方鳴喇叭，等到前車让路后，当距离前車20—25米时再行超越（超越汽車在左側，超越電車在右側），超过以后，至少在距离后車20米以外的地方才可駛进原来的行列（如图3）。这样作，既可以确保自身的安全，也不致妨碍对面来車和被超車輛的行駛和安全。如果超过前車以后，立即向右打舵輪，很可能会发生以下两种危險情况：一种是前車的尾部挂了后車的前左部；

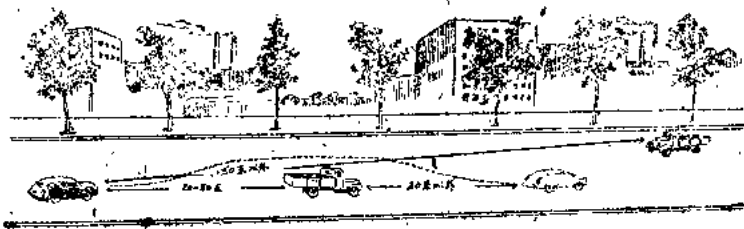


图3 超越前車的规定

一种是后車見有碰撞前車的危險时，猛向右打舵輪，或緊急剎車，就可能闖入路旁，造成撞人、撞物、翻車，或机件损坏的事故。

被超車輛的駕駛員，在听到后面車輛的超车信号时，应发扬共产主义的协作精神，主动向右避让或用手示意，这时，

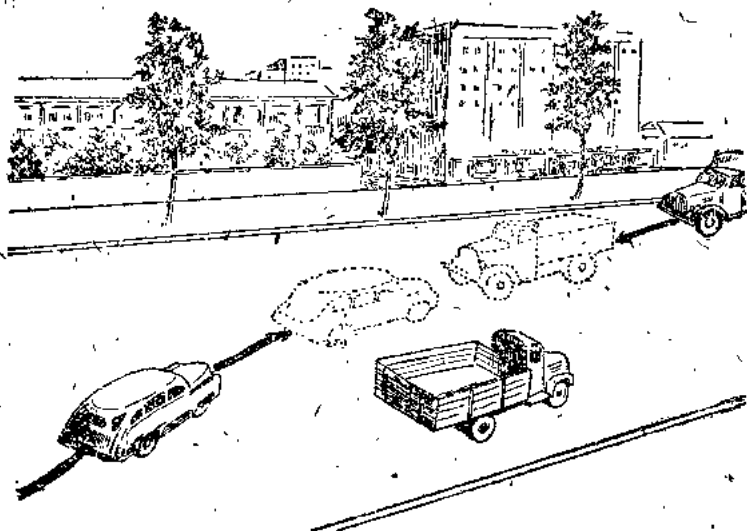


图4 距离迎面來車太近不准超车

不要增加行駛速度，更不應作其他妨礙超車的动作。在道路較窄、交通情況比較複雜的地區，被超越的車輛在躲讓後車的時候，應減低行駛速度保持直線行車，待後車超過以後再適當加快速度，以免兩車並行時間過長，發生互掛的危險，或者妨礙對面來車的行駛（如圖4）。同時，在向右側躲讓時，要注意前面的非機動車和行人，並注意不要緊靠公路邊緣行駛，以免因公路路邊土松下陷，造成翻車（如圖5）。

當遇上下陡坡、彎道、交叉路口並在沒有限制速度標志和注意行人標志的地方，以及其他應該減速的地方和視線受到影響的時候，是絕對不能超車的。在這些複雜的危險地段，必須減低車速，如在此種情況下加速超車，就很容易發生事故。強行超車和強不讓超也很容易引起事故。有的駕駛員，由於缺乏謙讓協作的精神，故意開“鬥氣車”、“鬧別扭”，認為我的車速已經不慢了，你想超車，我就不讓你超過去，甚至有意擋住，這是與駕駛員的道德品質不相容的，這種行為很容易造成事故。究竟應該如何對待這類問題呢？正確的態度是，如果前車的速度比較快，後車就不應該強行超車；如果後車確有必要超車，前車就應該主動避讓。這樣，互相協作，彼此謙讓，就可以避免事故的發生。即使有的超車不當，違犯了交通規則，也可以記下該車的牌號，報告交通管理部門處理，而不應當義氣用事。

在嚴寒的冬天，行車中駕駛員一般都緊閉車窗，有時不易聽到後邊超車的喇叭聲，遇到這種情況時，後車不要誤認為是前車故意不讓，應耐心等待，不要急於超車，以免發生危險。

汽車列隊行駛，如前面的車輛超車時，後面的車輛不要

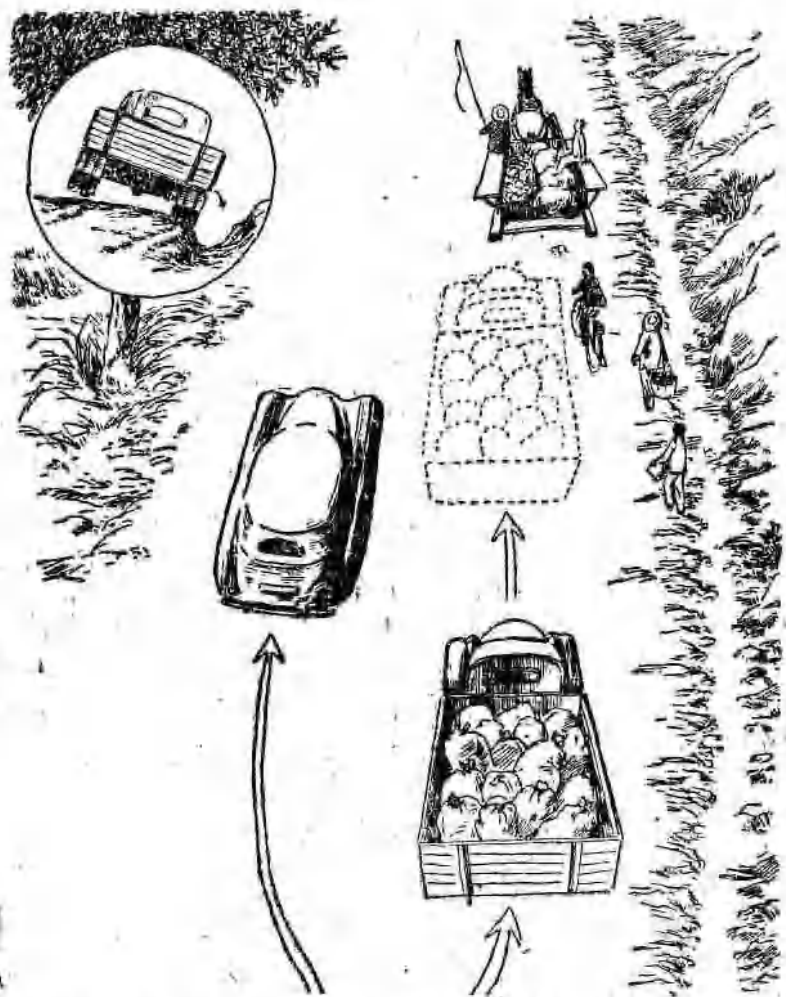


图5 被超越车辆要注意前右方的非机动车和行人，并且不要靠路边太近

盲目地跟随前車超越。因为在前車超车时具备的超车条件，在前車超过之后，就可能发生变化；如果不看情况的变化，也跟着前車超越就可能发生危险。因此，尾随的車輛都必须有超车条件时才能超车，否则就不能保证安全。

四、会車

汽車在快慢車道不分，而交通流量又大的道路上会車时，情况是比较复杂的，要求每个駕駛員在会車时，必須思想集中，小心謹慎，切实遵守交通規則，以保证行車安全。

在窄路上会車时，必須將行車速度減低到足以保证安全的程度，以便在遇有危险时能立即停車。这是因为：（1）往往有的行人只看到一方的来車，沒有注意另一方的来車，当看到临近一方的車輛通过后，就以为沒有車了，于是便突然橫穿馬路，这时如果不适当減低速度，作好停車准备，一旦会車后发现了行人，就会因措手不及而发生撞上行人的事故。

（2）在道路狭窄，又有非机动車通行的情况下，能否安全的会車，駕駛員往往是估量得不一定准确的，有时可能和对面来車互挂或者撞上道路右侧的非机动車和行人，假若速度很快，一旦遇到这种情况停也停不住，躲也躲不开，就会发生重大事故。如果速度慢些，就可以主动的根据当时情况，能过就过，不能过就停。当然，在比較寬的道路上，两車沒有互挂的可能，而且旁边又沒有非机动車和行人通行时，会車就不需要減低速度了。

会車时，要很好注意右侧的非机动車和行人，特别是要