

交通安全 技术与管理

JIAO TONG AN QUAN
JI SHU YU GUAN LI

赵衍湖 苗继承 编

山东省地图出版社

交通安全技术与 管理

赵衍湖 苗继承 编

二 00 四年八月

图书在版编目(CIP)数据

交通安全技术与管理 / 赵衍湖, 苗继承编著. — 济南:
山东省地图出版社, 2004. 9
ISBN 7-80532-753-X

I. 交... II. ①赵... ②苗... III. 汽车 - 驾驶术:
安全技术 IV. U471.15

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2004) 第 090338 号

山东省地图出版社出版 · 发行

(济南市二环东路 6090 号 邮编: 250014)

济南文振印刷厂

850×1168 毫米 32 开本 印张: 6.75 180 千字

2004 年 10 月第 1 版 2004 年 10 月第 1 次印刷

印数: 1-3000 定价: 23.50 元

版权所有 侵权必究

前 言

道路交通安全直接关系到广大人民群众切身利益,关系到社会稳定和经济发展,因此,搞好道路交通安全,是“三个代表”重要思想的具体体现。随着社会的发展和人民生活水平的提高,我国的机动车数量急剧增加,与此同时,交通事故的发生也日趋频繁,其情景惨不忍睹,触目惊心,道路交通安全形势十分严峻。持续多年上升的道路交通事故,已成为社会生活中的第一“杀手”,给人民生命和国家财产造成了巨大损失。分析交通事故发生的原因:车辆管理不善,使用混乱;车辆驾驶人员驾驶技术生疏,麻痹大意,有法不依,违规违章操作现象屡见不鲜。为了有效防范事故发生,必须增强驾驶人员的安全意识和驾驶技能,并有针对性制定预防措施,同时加强交通安全管理,为此,我们从交通安全预防出发,结合实际工作中的体会,在参考大量相关资料的基础上,编写了《交通安全技术与管理》一书,供驾驶员和车辆管理人员学习使用,希望从中能有所启示,对交通安全有所帮助。由于我们的水平有限,在编写过程中难免有不妥之处,敬请广大读者指正。

胡爱松、韩传海、孙淑英、钟玉娥、杨立忠同志参加了本书内容的编写,山东黄河服务中心驾驶员在编写过程中给予了很多帮助支持,在此表示感谢!

编 者

2004 年 8 月

目 录

第一章 驾驶员的交通特性	1
第一节 视觉特征	3
第二节 反应特征	8
第三节 性格特征	11
第四节 驾驶疲劳	13
第五节 饮酒与驾驶	19
第六节 生物节律	21
第二章 驾驶员的职业道德	25
第一节 驾驶员职业道德的基本内容	25
第二节 驾驶员职业道德评价	27
第三章 驾驶员的心理特征	33
第一节 快车心理	33
第二节 侥幸心理	34
第三节 报复心理	35
第四节 自信心理	35
第五节 消极、亢奋心理	35
第六节 白日梦心理	36
第七节 懒惰心理	36
第八节 拜金心理	37
第四章 汽车驾驶技术	38
第一节 一般道路驾驶	38
第二节 特殊和复杂道路驾驶	45
第三节 城市道路驾驶	50

目 录 2

第四节 特殊情况下的驾驶	52
第五章 应急驾驶	61
第一节 转向失控	61
第二节 制动失效	62
第三节 行车火灾	65
第四节 轮胎故障	68
第五节 碰撞	70
第六节 倾翻	72
第七节 紧急安全停车	74
第八节 应急处理原则	75
第九节 高速公路紧急情况处理	77
第十节 货物渗漏	78
第六章 高速公路行车	81
第一节 高速公路基本情况	81
第二节 影响高速公路交通安全的因素	81
第三节 高速公路交通安全注意事项	83
第七章 汽车安全与维护	86
第一节 汽车日常维护	87
第二节 汽车一级和二级维护	91
第三节 汽车的季节性维护	97
第四节 走合维护和维修时的安全	101
第五节 汽车故障应急处理与检查	105
第八章 交通安全的预防工作	116
第一节 交通安全教育和培训	116
第二节 驾驶员思想政治工作	121
附:《中华人民共和国安全生产法》	124
《中华人民共和国道路交通安全法》	143
《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》	169
《中华人民共和国道路交通安全法》宣传提纲	194

第一章 驾驶员的交通特性

汽车自问世 100 多年来,已使人类生活发生了巨大变化,而汽车工业的发展又极大地解放了社会生产力,正可谓“公路通,百业兴”。随着汽车保有量的增加,交通事故已成为当今世界的一个严重的社会问题。美国著名学者乔治·威伦研究了美国 and 世界上其他一些国家中的交通、消防与犯罪问题,在他的著作《交通法院》中写道:“人们应该承认,交通事故已成为今天国家最大的问题之一。它比消防问题更严重,这是因为交通事故跟整个人类有关,不管是强者还是弱者,富人还是穷人,聪明人或是愚蠢人,每一个男人、女人、孩子或者婴儿,只要他(她)们在街道或公路上,每一分钟都可能死于交通事故。”在许多国家,由交通事故造成的人员伤亡比火灾、水灾、意外爆炸等造成伤亡的总和还要大的多。从经济损失方面来考虑也是如此。自 1886 年世界上第一辆内燃机汽车问世以来,全世界已经有 3200 多万人死于交通事故。现在,全世界每年死于交通事故的人数约为 60 万,这相当于每年有一个中等城市被毁灭。而因车祸受伤的人则更多,平均每年约有 1200 万人。因此,人们称交通事故为“无休止的交通战争”、“文明世界第一大社会公害”等。

我国是一个具有 13 亿人口的大国,2000 年全国共生产机动车 206 万辆,机动车保有量已达到了 6000 万辆。全国公路通车总里程超过了 143.5 万公里,其中高速公路 1.9 万公里。但是,道路的发展远远不能适应车辆迅猛发展的需求,有 90%的道路尚属混合道路。随着机动车辆的剧增和大量非机动车及行人一齐涌向道路,原有的道路超负荷承载,交通事故随之逐年增多。

我国传统的交通管理往往侧重于伤害后果、经济损失和追究责任,致使交通管理被动,交通事故呈逐年上升之势。1999 年我国发生

道路交通事故 41 万余起, 致伤近 29 万人, 死亡 8 万多人, 造成直接经济损失约 21.24 亿元。2003 年全国发生交通事故已达 77 万余起, 造成 56 万人受伤、近 11 万人死亡、直接经济损失高达 33 亿元。

“凡事立则兴, 不立则废”。如何改善道路交通条件, 加强交通管理, 保证交通安全, 预防并减少交通违章、交通事故的发生, 是急待解决的重要课题。研究和掌握道路交通事故的发生、发展、分布规律与特征; 研究交通安全与人、车、路、环境及管理之间相互关系, 弄清交通事故的形成机理并提出行之有效的交通安全对策, 对于减少交通事故、保障交通安全显得极为重要。

随着交通事业的发展, 人们越来越重视交通安全。交通安全涉及到国家和人民生命财产的安全, 事关千家万户。多年来, 我国一直在研究交通安全问题。而研究交通安全就必须研究驾驶员驾驶安全心理, 研究驾驶员如何对待和克服驾驶过程中的不安全因素, 才能保证交通安全。所谓研究驾驶员的驾驶安全心理就是运用心理学原理分析研究驾驶员的安全态度和动机, 分析驾驶员安全行车的良好心理素质及造成交通事故的不良心理状态, 培养驾驶员拥有良好的心理素质, 以保证交通安全。

研究交通安全, 必须研究驾驶员的交通特性, 研究交通管理与控制, 研究交通事故与预防, 研究高速公路及行车安全常识, 同时培养驾驶员提高遵守交通法规的自觉性, 达到保证交通安全的目的。

道路交通系统中的人包括驾驶员、行人、乘客和交通管理人员等, 其中驾驶员是主要部分。驾驶员通过视、听、触觉器官从交通环境中获得信息, 通过大脑进行处理, 做出反映和判断, 再支配手、脚运动器官, 操纵汽车, 使之按驾驶员的意志在道路上行驶。在这一过程中, 驾驶员受到自身一系列生理、心理因素的制约和外部条件的影响, 如果在信息的收集、处理、判断的任何环节上发生差错, 都会危害交通的畅通和安全。所以, 驾驶员的可靠性是非常重要的。

驾驶员的可靠性取决于三种因素: 驾驶员的技术熟练程度、个性与感受交通情报的特征以及在交通环境中的应变能力。

对人的上述交通特性的研究是以交通心理学为理论基础的,所以要研究驾驶员及行人在交通环境中的心理、生理和行为特征。

第一节 视觉特征

在行车过程中,驾驶员需要及时感知各种交通信息。根据系统分析,各种感觉器官给驾驶员提供交通信息数据的比例如下:视觉占 80%,听觉占 14%,触觉占 2%,味觉占 2%,嗅觉 2%。可见,视觉是最主要的。因此,对视觉能力的考核和研究是驾驶员交通特性研究的重要内容。

1、视觉

人的眼睛注视目标时,由目标反射出来的光进入眼内,经过眼中间物质的屈折、投射于眼睛黄斑中心窝,结成物象,再由视神经经过视觉传至大脑的枕叶视中枢激起心理反应,形成视觉。也就是说,所谓视觉,就是外界光线通过刺激视觉器官在大脑中所引起的生理反应,视觉在辨别外界物体明暗、颜色、形状等特性以及对物体的空间属性如大小、远近等的区分上起着重要作用。

2、视力

视力是人的眼睛分辨物体形状、大小的能力。视力有静视力、动视力和夜视力之分。

(1) 静视力

静视力是待检人员站在视力图表前面,距视力表 5 米,依次辨认视标测定的视力。视力共分 12 级。0.1 至 1.0 每级差 0.1,共 10 级;另有 1.2 和 1.5 两级。待检人员距视力表 5 米,能分辨视标上宽 1.5 毫米缺口的方向时,其视力为 1.0,这时缺口在眼中构成的视觉为 1。

我国驾驶员的体检视力标准为两眼的视力各为 0.7 以上,或两眼视力不低于 0.4,但矫正视力达到 0.7 以上,无红、绿色盲。

(2) 动视力

汽车行驶时,驾驶员同车体一起按一定的速度前进,也就是说驾驶员与道路环境中的物体是相对运动的。驾驶员观察物体运动的视力称为动视力。动视力与汽车行驶速度有关,随着车速的提高,视力明显下降。汽车以 60 公里的时速行驶时,能看清车前 240 米处的标志,而以 80 公里的时速行驶时,则在接近 160 米处才能看清。为了保证驾驶员在发现前方有障碍物时,能有足够的时间辨别和采取相应的措施,希望车速提高时,视认距离能相应增加,但受生理条件的限制,结果却恰恰相反。动视力随驾驶员年龄的不同而有所差异,年龄越高,动视力下降的幅度越大。

(3) 夜视力

在黑暗环境中的视力称为夜视力。太阳落山以前,公路上的照度较高,日落后的黄昏时刻照度明显降低,在由明转暗的情况下,眼睛看东西主要靠视杆细胞起作用。而视杆细胞的感受性增加缓慢,需要 30-40 分钟的时间,才能稳定在一个水平上。由于天黑的较快,而暗适应还没有形成,加之打开前照灯,恰与周围的光度相等,不能形成对比,因此黄昏时最难驾驶并易出事故。

3、视力适应

人的眼睛对于光亮程度的突然变化,要经过一段时间才能适应。由明亮处进入暗处,眼睛习惯、视力恢复称为暗适应;由暗处到明亮处,眼睛习惯、视力恢复称为明适应。暗适应时间较长,通常要 3-6 分钟才能适应,约 33-40 分钟才能完全适应。而明适应则可在 1 分钟内达到完全适应。

一般,由隧道外进入没有照明条件的隧道内大约发生 10 秒的视觉障碍;在城区和郊区交界处,由于夜晚照明条件的改变都会使驾驶员产生视觉障碍,从而影响行车安全。因此,在隧道入口处和与郊区公路连接的城区道路上应设有缓和照明,以减少视觉障碍,保证安全。

此外,在黄昏时路面的明亮度急速降低(特别是秋天的黄昏),而天空还较明亮,暗适应性较差,而此时也正值驾驶员和行人都感

到疲劳的时候,事故极易发生,应引起重视和警惕。

4、眩目

眩目是由于刺目光源对眼球中角膜及网膜间介质中所产生的散乱现象。这种现象有连续与间歇之分。夜间行驶的汽车产生的多半是间歇性的眩目。当受到对面而来的车灯强烈照射时,需要闭目或是移开视线,这种现象称为生理性的眩目。另一种是由于路灯照明反射所产生的眩目,它只会使驾驶员有不舒服的感觉,这种现象称为心理性眩目。

在暗淡光亮下的眼睛,受到强光刺激后,会产生眩感而使视力下降。

5、视野

人的双眼注视某一目标,注视点两侧可以看到的范围叫视野。用大分度器状的视野表测定视野,将视野表上的弧向各种角度回转,做成视野图,可知与驾驶员最有关系的视野方向主要为水平视野。

将头部与眼球固定,同时能看到的范围为静视野。若将头部固定,眼球自由转动,同时能看到的范围为动视野。

动视野比静视野大,左右约宽 15° ,上约宽 10° ,下方无变化。正常的单眼视野范围,颞侧为 90° ,鼻侧为 60° ,上方为 55° ,下方为 70° ,两眼的视野可达 160° 。

驾驶员的视野与行车速度有密切关系,随着汽车行驶速度的提高,注视点前移,视野变窄,注意力随之被引向景物的中心而置两侧于不顾,形成所谓隧洞视,与引起瞌睡的限制相类似。因此,在道路设计时,应在平面线形中限制道路直线段的长度,强制地促使驾驶员变换注视点的方向,避免打盹肇事。

此外,在汽车行驶的过程中,靠近路边的景物相对于驾驶员眼睛的回转角速度若大于 72% 时,景物在视网膜上就不能清晰地成像,感到模糊不清,所以,车速越高就越看不清路边近处的景物。因此,交通标志的设置要与驾驶员有一定的距离。根据实验,当车速为

64公里,驾驶员能看清车辆两侧 24 米以外的物体;而时速至 90 公里时,仅能看清 32 米以外的物体。小于这个距离,无法识别物体。年龄大的驾驶员,周边视力会减退,则识物能力下降;戴眼镜的驾驶员,视野会略窄些。

6、视觉敏锐度

视觉敏锐度是指分辨细小的、遥远的物体或物体细部的能力。在一定条件下,眼睛能分辨的物体越小,则视觉的敏锐度就越大。这里所谓大小是用视角来表示的,因为这样才能比较。所以,更恰当的定义是能分辨或能看见视角越小的物体,视觉的敏锐度就越大。视觉敏锐度的基本特征在于辨别两点之间距离的大小,因此,也可以把它看作视觉的空间限。

视觉敏锐度是一个非常重要的指标。良好的视觉可以较早地认知和确认目标,这时发生的任何刺激,能减少总反应时间,视觉敏锐度关系到最清晰的视野,在 $3-5^\circ$ 的锥体内,视觉最敏锐;在 $5-6^\circ$ 的锥体内,视觉十分敏锐; $10-12^\circ$ 的锥体内,视觉清晰;在 20° 的锥体内,有满意的视觉。

在垂直面上,视觉敏锐度的角度仅为水平面上视觉敏锐度角度的 $1/2-1/3$ 。

研究表明,辨认出道路路标上的字母的能力,随着眼的光轴与到字体方向间夹角的增大,而很快地降低。如果该夹角在 $5-8^\circ$ 以下时,有 98% 的驾驶员能准确地分辨字母,该夹角增大到 16° 时,就只有 66% 的驾驶员能准确辨认出字母。

驾驶员的年龄对视觉敏锐度有影响。若取 20 周岁的视觉敏锐度为 100%,那么 40 周岁的视觉敏锐度为 90%,60 周岁的视觉敏锐度为 74%。

7、注视(眼球转动)

行驶中的外界信息,大部分都是由驾驶员的视觉传达到大脑中的,所以,眼的功能非常重要。选择必要的信息大都要通过眼睛,对不重要的信息就则不必凝视,只是在视野的边缘一掠而过。而对很

重要的信息,即使在视野边缘的也要转动眼球,使之落入视网膜的中心。所谓注视时间,就是驾驶员在行驶过程中对视觉信息的注意凝视时间。注视时间的长短,要看信息的重要程度和辨认难易而定。此外,道路两旁与交通无关的刺激性信息(如商业广告、信号灯边缘增加引人注目的霓虹灯等设施)会过多地吸引驾驶员注视,增加对驾驶员的视觉干扰,应尽量避免。

8、立体视觉

立体视觉是人对三维空间各种物体远近、前后、高低、深浅和凸凹的一种感知能力。当观察一个立体对象时,由于人的两眼相距大约 65 毫米,所以两只眼是从不同角度来看这个对象的,左眼看到物体的左边多些,右眼看到物体的右边多些,在两个视网膜上分别感受不同的视像。这就是说,在空间上的立体对象造成了两眼在视觉上的差异,即双眼视觉差。现代视差理论认为,双眼注视景物时产生的这种视差是人对深度感知的基础,当深度信息传至大脑枕区再经加工处理后,便产生了深度立体感知。这种把两眼具有视差的二维物象,分析融合为一个单一完整的具有立体感的三维物象过程,就是双眼视觉,即立体视觉。

立体视觉的生理基础是双眼视觉功能正常。但双眼视力均为 1.5 的人,立体视觉也不一定健康。立体视觉缺乏者称为立体盲。据国外资料介绍,立体盲的发病率为 2.6%,立体视觉异常者则高达 30%。我国北京对 349 名发生过责任交通事故的驾驶员(其中男性 342 人,女性 7 人;年龄最小的 19 岁,最大的 59 岁)进行测定,结果是立体视觉异常者有 70 名,占 20.06%。其中有的是一项异常者,有的则是多项异常。

对驾驶员来说,立体盲是一种比色盲、夜盲更为有害的眼病。驾驶员在交通环境中,必须准确地判断车辆与车辆之间,车辆与交通设施之间的远近距离和确切方位,判断车辆的速度,正确认识交通环境中的一切事物。如果缺乏立体视觉或视觉异常,则容易发生交通事故。

通过对 2104 名驾驶员视觉功能与肇事关系的调查,也证明立体视觉异常者肇事率明显高于其他正常人。

由此可见,立体盲是道路交通安全的重要隐患之一。立体视觉检查也列入我国驾驶员的考核项目,在职业驾驶员选择、考核时,对立体盲者应坚决予以淘汰,以积极预防交通事故。

第二节 反应特征

驾驶员的反应特征也是其重要的交通特性之一,通常用反应时间表示。

人的机体接受刺激,认知到这种刺激,并尽快作出反应动作,这个从接受刺激到作出反应动作所需的时间,称为反应时间(又称反应潜伏期)。它的含义并不是指执行反应所占的时间,而是指刺激和反应之间的时间间隔。反应时间包括三个时相:第一相,刺激使感受器产生兴奋,其冲动传递到感觉神经的时间;第二相,神经冲动经感觉神经传至大脑皮层的感觉中枢和运动中枢,从那里经运动神经,效应器官的时间;第三相,效应器官接受冲动后引起效应的的时间。以上三个时间的总和,就是反应时间。

在试验室里将此反应时间分为单纯反应时间与复杂反应时间。前者是以预先知道可能要出现的信号为条件(例如红灯一亮就按电钮),视觉刺激为 0.25—0.3 秒,听觉刺激为 0.2 秒,均比较短;后者是从几种刺激当中选出的一个刺激反应(例如在红、黄、绿三色灯中,当红灯亮时按电钮,其他灯亮时不按),条件越复杂,反应时间越长;刺激数目越多,其反应时间越长。

对于驾驶员来说,特别重要的是制动反应时间,以紧急制动为例。驾驶员从发现紧急情况到把右脚移到制动踏板上去所需要的时间,称为制动反应时间,从开始踏制动踏板到出现最大制动力的时间(包括制动系统传递的延滞和制动力增长时间),成为制动器作用时间。从出现最大制动力到使车辆完全停住的时间,成为持续制

动时间。这三个时间内汽车运行的距离,称为汽车制动非安全区。因为缩短制动器作用时间和持续制动时间涉及到设计和制造技术问题,所以,这里最主要的是如何缩短和控制制动反应时间。

反应时间的长短取决于驾驶员自身的个性、年龄以及对反应的准备程度、信息的强弱、刺激时间的长短、刺激次数的多少等。主要的影响因素有以下几点:

1、刺激信息

驾驶员的信息来自道路和交通环境,它包括道路线型、宽度、路面质量、横断面组成、坡度、交叉口及车辆类型、交通量、行车速度、机动车与非机动车的行驶情况及相互干扰情况、行人情况、交通信号、标志等。在驾驶车辆过程中,交通环境不断变换,驾驶员随时都在接受外界信息,并作相应的反应。

驾驶员遇到的外界信息大致分为 5 种情况:

(1) 早显信息:信息出现有一定的时间提前量,如各种交通标志预告的交通信息。

(2) 突显信息:指突然到来的信息。例如,在行车中,行人或自行车突然倒于车前;儿童的“跳出”事故中的信息。

(3) 潜伏信息:指驾驶员不能观察到的信息。这种信息的特点就是它的“隐蔽性”。如被驾驶的车辆带病行驶,与宽阔的公路连接的“羊肠小道”,以及弯路超高不够或反超高等。

(4) 微弱信息:指外界信息刺激量过小,难以为驾驶员所接受的信息。这种信息被驾驶员的感觉器官反映到大脑以后,往往辨别不清,容易产生犹豫、疏忽,甚至错觉。如黄昏时,一驾驶员误将蹲在路中间系鞋带的小孩当成垃圾筐而轧死。

(5) 先兆信息:指信息到来之前具有某种征兆的信息。如在行车时已发现有事故的苗头:违章驾驶、超速行车、酒后驾驶等。

对于早显信息和先兆信息,都是在驾驶员有思想准备的情况下发生的,在考试时驾驶员比较容易作出正确的判断和决策。微弱信息和潜伏信息都需要驾驶员集中注意力来捕捉和发现信息,如果疏

忽大意,就会产生犹豫和错觉,造成动作迟缓,甚至作出错误判断。最困难的是突显信息,要求驾驶员在极短的时间内采取措施,如果驾驶员反应迟钝或注意力不集中,必然会措手不及,造成事故。

2、分析判断

分析和判断是大脑思维活动过程,对于驾驶员来说一般分为三种情况:一种是驾驶员接受外界信息后,能够迅速地分辨真伪,得出正确的结论,一般有经验的驾驶员由于大脑中储存了很多信息,在遇到外界情况变化时,反应迅速,判断正确;第二种是对外界信息分辨不出真伪,思维混乱,以致造成判断错误;第三种是对外界信息归纳迟缓或考虑欠周,造成分析失时或犹豫不决。后两种情况,都是造成交通事故的重要因素,应力求避免。

3、年龄与性别

同一个人,随着年龄的增长,反应时间逐渐增大。从40岁开始,反应时间均匀增加,一直到50岁,比平均反应时间增加25%,50岁以后,反应时间开始明显增加。

性别对反应时间的影响是男性驾驶员比女性驾驶员反应快。日本的交通心理学家宇留野让年龄及驾驶经历相同的男女两组驾驶员在干燥的沥青路上,驾驶相同的小汽车作紧急制动试验,结果男性驾驶员比女性驾驶员的制动距离平均短4米。

4、交通环境

随着客观情况复杂程度的增加,反应时间也增长。在有信号控制的交叉路口的入口街道上,自由行驶的车辆对红灯制动反应时间平均为0.5秒。在车流量很大行人很多的街道上,由于驾驶员要进行观察,故对相同信号的制动反应时间增加到1.2—1.5秒。

此外,驾驶员饮酒、疲劳等因素会影响其反应时间。

当车时速为50公里时,汽车每秒行驶14米;车时速为60公里时,汽车每秒行驶17米。若反应时间增加0.2秒,在紧急制动时,汽车多冲出2.8—3.4米。据一些交通事故分析得出,在大多数情况下,只要有零点几米安全距离,就可以避免事故的发生。所以,每个

驾驶员都应当知道自己的反应时间,而且应以零点几秒计算,以便行车过程中遇到情况能适时采取措施。

应当指出,反应时间不单指快,而且驾驶员要动作正确。驾驶员没有权力为了避免撞车,不考虑采取的措施如何,而一味地快,这样会招致更为严重的后果。

在混合交通条件下,从众多的危险之中选择最安全的情况,正确、冷静、迅速地作出反应是驾驶员必备的素质,特别是当有中等密度的行人时,更是如此。

第三节 性格特征

性格是人的个性心理,是一个人最鲜明,最重要的区别于他人的个性心理特征。是人对现时的态度以及与之相适应的行为方式的标志。根据心理学的分类原则,可以将驾驶员分为性格外向型和性格内向型两大类。

1、两种性格的特点

(1) 外向型:外向型总的特点是其心理活动过程经常指向外在事物,思维速度与行为动作趋于一致,性格开朗,感情奔放,行为举止敏捷等。因此,外向型驾驶员普遍具有以下特点:自信心强,感知觉灵敏,临危反应及应变能力强,驾驶员动作敏捷协调,但内在体验薄弱,易受情绪左右,好冲动,自我控制能力较差,喜欢刺激和冒风险,胆大而心不细,其驾驶行为特征以快车型为代表。

(2) 内向型:内向型总的特点基本与外向型相反,其心理活动过程经常指向内心世界。思维速度与动作速度反差较大,性格沉静,感情含蓄,行为谨慎,顺应困难。因此,内向型驾驶员普遍具有以下特征:勤思考,内在体验深刻而不易外露,善于自控情绪,自信心不强,办事条理性及计划性强,力求稳妥,反应缓慢,应变能力差,尤其是临危缺乏自信和果断,紧急避险失误率高,其驾驶行为特征以慢车型为代表。