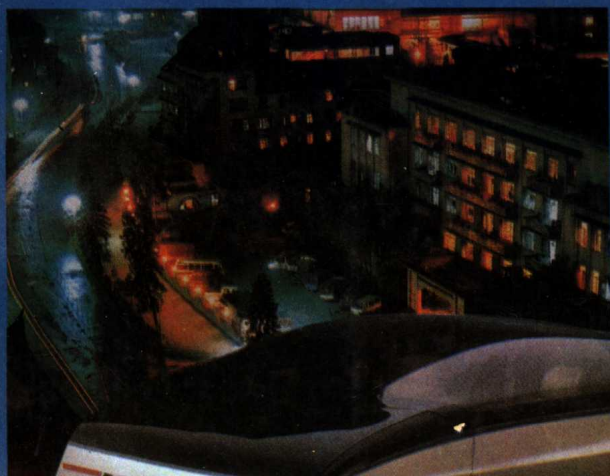


汽车安全行驶要诀



昌茂
编译

人民交通出版社

QICHE ANQUAN XINGSHI YAOJUE
汽车安全行驶要诀

昌 茂 编译

人民交通出版社

(京)新登字 091 号

内 容 提 要

本书主要介绍了城市交通的特点,列举了关于车祸的大量科研数据和统计资料,分析了一些交通险情与交通事故以及导致其发生的典型错误。同时,向汽车驾驶员提出了在不同天气、道路条件下正确驾驶汽车、防止险情和事故的许多有益建议和忠告。此外,书中还载有不少有关市内交通的历史资料、对未来交通的展望和引人入胜的趣闻轶事。是汽车驾驶员不可多得的一本参考读物。

汽车安全行驶要诀

昌 茂 编译

插图设计:高静芳 正文设计:崔凤莲 责任校对:王秋红

·人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

各地新华书店经销

北京顺义振华印刷厂印刷

开本: $787 \times 1092 \frac{1}{32}$ 印张: 5.875 字数: 130 千

1992 年 8 月 第 1 版

1992 年 8 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数: 0001 - 10100 册 定价: 6.10 元

ISBN 7-114-01534-8

U · 01030

编译者的话

在莫斯科的书店中闲逛，偶然看到一本新书：《行车安全》，由于封面印制精美，也由于目录所列内容引起了我的好奇，便买了下来，并于暇时翻阅一过。

作者安纳托里·列昂尼道维奇·雷宾长期在莫斯科市交通管理部门任职，以其丰富的工作经验和渊博的业务知识为依托，向读者介绍了莫斯科市的交通特点，列举了关于车祸的大量科研数据和统计材料，分析了一些交通险情与事故以及导致其发生的典型错误。尤为重要的是，这本书向汽车驾驶员提出了在不同天气、道路等条件下正确驾驶汽车、防止险情和事故的许多有益建议和忠告。此外，书中还载有不少有关市内交通的历史资料、对未来交通的展望和引人入胜的轶闻趣事。

考虑到驾驶汽车的方法和经验、发生事故的原因和避免其发生的措施等大都相同，而不依国别或地理位置为转移，而且我作为根本不会开车的人，在阅读原书时不但丝毫没有感到枯燥无味，相反，却被吸引得爱不释手，兴味盎然地将它一气读完，于是产生了把它介绍给我国读者的强烈愿望。由于各方面的支持和鼓励，结果便出现了您手中拿到的这本书。我深信，它不仅会成为广大新老驾驶员的良师益友，使之从中借鉴宝贵的驾驶经验，而且对为数众多的交通管理工作者和交通指挥人员也会成为他们分析、处理交通事故的一份不可多得的参考资料。此外，由于交通关系到每一个交通参与

者的安全（按原苏联现行交通规则的定义，“交通参与者”系指“直接参加交通过程的行人、驾驶员、交通工具的乘客、赶牲畜的人”），所以实际上我们每一个人，不论是否会开车，都会从这本书中受益。

对原书我采取了编译的方法，对书中不符合我国国情的章节句段，作了必要的删节，这主要是关于莫斯科各主要街道交通特点的介绍，以及在莫斯科已日益严重的某些交通方面的问题，如街道上存放车辆、庭院内停车、付费停车场、外地车辆的安置等等与我国情况有别的问题。

我的驾驶员朋友赵德朋同志认真读了编译稿，对某些专业术语的译法提出了宝贵的修改意见，在此表示诚挚的谢意。

昌茂

目 录

一、莫斯科市交通组织方法的特点.....	1
统计材料.....	1
在单行线上.....	3
圆形交通.....	4
向右.....是为了向左.....	5
换向调节.....	6
路面指示线.....	7
优先车道.....	8
“绿浪”.....	10
“季节性”标志.....	11
路口的指示牌.....	12
“起点”已起步.....	13
二、立体交叉桥.....	15
三、在市内安全行车.....	18
在车流中.....	18
路上的一件事.....	19
没有共用黄灯.....	21
行车道德.....	22
假如旁边有自行车或摩托车.....	23
跟在大型车后时.....	24
在公共交通工具的车流中.....	24
同有轨电车“吵了架”.....	25

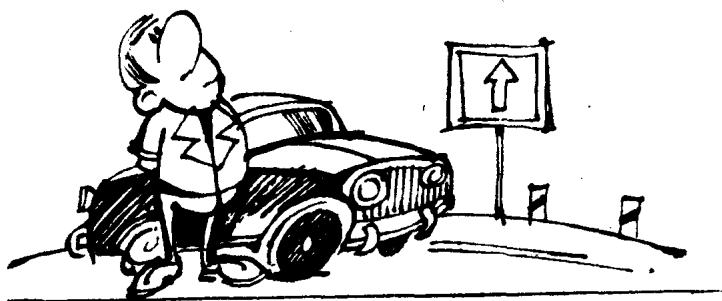
请避让“急救车”	26
交通堵塞时	27
在庭院区内	28
四、路上的操纵动作	30
哪一侧更好	30
不要赶马!	31
就差一米	32
超车和越车	33
节约行驶	35
侧面的间距	36
危险的转弯	37
并线	38
迎面错车	39
掉头	40
制动	41
停车	42
存车	43
倒车	45
要让路，不要造成干扰	46
五、驾驶员和汽车	47
路上是一名新手	47
妇女开车时	48
您的反应怎样?	49
视力与交通安全	51
是香烟还是方向盘?	52
疲劳引起的车祸	53
酒精	54
“危险”驾驶员的画像	56

要求出示“权利”的权利	57
六、关于汽车	61
汽车的“名片”	61
安全带	62
为什么需要头托	65
轮胎	66
法罗斯成了“法拉”（前灯）	68
警告信号	70
防风防寒的透明墙	71
“院工”	73
镜子	74
刹车（制动器）的历史	74
车厢内的小气候	75
什么时候开收音机？	76
汽车的颜色	77
车顶上的行李架	78
如果汽车有毛病的话	79
汽车无人照管时	80
汽车的火灾危险	81
汽车的体积和重量对行车安全的影响	82
七、危险地段	84
为什么是“右方干扰”？	84
路上的危险地段	85
路口	86
“我来得及闯过去”	88
通过有指挥的路口	89
在主路前	90
主路	91

在次路汇合区	92
可靠的物标	93
在公共交通工具停车站区域内	95
通过铁路路口	96
注意——道路施工	97
车隧道内行驶	98
道路变窄处	99
八、道路条件	101
白天开灯	101
下雨时	102
雷雨时	104
一路顺风	105
随着夏时制的改变	105
秋天的意外礼物	106
能见度不佳	107
雾中行车	108
下雪时	109
在光滑的路上	110
路上的动物	112
夜间行车的“诀窍”	113
目眩	114
怎样防止侧滑和摆脱这种局面?	115
春天的“雪莲花”	116
九、行人	118
你往哪里走啊, 行人?	118
要热爱行人	119
是想恶作剧还是已有醉意?	121
老年人——是行人中特殊的一类	122

车行道上的行人·····	122
十、小心儿童! ·····	125
十一、准备旅行时 ·····	128
城市的路线·····	128
上路之前·····	129
里程柱小史·····	130
十二、在险情中 ·····	132
路上的“可怕”战争·····	132
被迫停车时·····	133
路上的障碍物·····	134
撞车·····	135
翻车·····	136
少有,但却有·····	137
在紧急关头·····	138
急救车到来之前·····	140
事故后的事故·····	140
十三、向途中的“邻居们”进言 ·····	142
体积过大的货物·····	142
车上货物的固定·····	143
向清洁车辆驾驶员进言·····	144
向骑自行车的人谈交通·····	144
自行车小史·····	145
向骑摩托车的人进言·····	147
十四、交通民警 ·····	149
交通民警产生的前后·····	149
交通民警让您停车时·····	151
十五、问题与看法 ·····	153
道路——就是生命·····	153

道路是用什么修筑的?	155
交通信号灯的今昔	157
这个熟悉而又陌生的路标	160
交通规则是怎样诞生的?	162
对一般违章的不一般处罚	163
关于交通的假说——虚构与现实	165
为什么要限制速度?	169
生态安全	170
噪声	171
有害物质	173
道路是不宽恕错误的	175



一、莫斯科市交通组织方法的特点

统计材料

在莫斯科街道上行驶是否安全呢？过去 60 年中，本市的街道网、车辆，乃至交通本身的条件，都有了数量和质量上的变化。出现了复杂的车流和人流的相互关系，对驾驶员来说，在现代街道上通行就是在密集的车流和人流中行驶。今天，在交通流量大的主要街道上，车辆的平均技术速度稳定在每小时 40~50 千米。事故率大大增加。目前，莫斯科街道上共有汽车一百万辆左右，每昼夜还有十多万辆外市的汽车进入首都。报刊上不止一次报道过不同时期首都交通事故的统计材料。仅以 1981 年到 1985 年为例，全市共发生车祸 30685 起，3500 人死亡，30685 人受伤。真是令人痛心的统计数字啊！不过，让我们不要忙于作结论。

1946 年，在莫斯科的交通事故中丧生的是 814 人，受伤 4787 人。市内的汽车数量更与今天无法相比。就是到了 60 年代末，诸如花园环行路、和平大街、列宁格勒大街等主要干

线上的交通紧张程度，也比 20 年后的今天相差一半。然而，今天在车祸中的伤亡人数却减少了近 20%。

莫斯科市车祸的基本趋势是怎样的呢？应该指出，多年来，虽然汽车总数在大大增加，但市内有伤亡的车祸数目却已稳定下来。所以做到了这一点，是有赖于采取城建规划措施，完善车辆和行人交通的管理方法及道路的工程设施，国家汽车检查局等有关单位进行了相宜的工作。与此同时，首都街道上发生的所谓小车祸，即只有物质损失的车祸却不断增加。这首先是车流拥挤、干线上的交通条件复杂所造成的。

在莫斯科，一年中最危险的时期是秋季。每三起事故中就有一起发生在秋季。车祸发生得最多的是十月份，因为这时的道路条件在迅速恶化。车祸经常发生在星期六和星期五。（前苏联实行五日工作周，星期六和星期日休息两天。——译者注）每周这两天的车祸率占全部车祸的 30%。早晨通常是发生小车祸的时间，事故的严重程度和数量在接近中午前开始增大。市内的车祸高峰在 18 点到 21 点之间。晚上，车辆和行人大大为减小，但车祸率仍然很高。疲倦、能见度差、高速行驶的可能，这是晚间发生车祸的常见诱因。

首都街道车祸记录中经常提到的驾驶员违反市内交通规则的情况还有哪些呢？

其中最典型的是：超速——占 25%；不注意保持安全距离——占 15%；通过路口时不遵守次序——占 12%；驾驶员神志不清醒（即酒后开车）——占 10%。

交通事故中，十起有九起都有驾驶员、行人或乘客不遵守交通规则、忽视一般性交通文明的过错，或者就是疏忽大意。

关于车祸，人们经常谈论、写文章，然而一旦遇到车祸，许多人却不认为自己有什么过错，而是在外部因素或别人的

错误中去寻找原因。这种缺乏自我批评的情况有时是非常不幸的。所以，可以公正地指出，交通安全就掌握在交通参与者的手中。

在单行线上

历史学工作者确定，单方向交通作为一种调节方法，早在古罗马就曾使用过。在狭窄的道路上设有专门的检查员，监督畜力车只朝一个方向行驶。直到今日，这种交通管理方法也没有过时。莫斯科有 300 多条街道是单行线。说明这种通行方式的，有“单行线”、“驶入单行线”和“单行线终止”等等路标。

这种交通管理方法具有什么好处呢？实践证明，在这种情况下，交通事故的数量有所减少，同时，道路的通行能力有所提高。在某些单行街道上，还为对面驶来的公共汽车、无轨电车保留着紧靠街边的一条车道，以便利乘客上下车。安全程度的提高、交通管理方法的改善，要靠排除迎面相撞、更合理地利用车行道的宽度、使各类车辆的速度趋于一致、减少交叉路口上事故多发点等等才能达到。

在单行线上行驶也有其特点。冲撞行人的危险性有所增大。没有来得及横穿街道的行人，不是在街道中间，而是在几排车道中的狭窄空间上等待车流的间隙。他们踏上车行道时，由于横穿双行道的习惯，往往是先看左面，而忘记了马上看右面。

在其他情况下，在单行线上行驶与在一般街道上行驶没有什么区别。唯一特殊的是，居民点交通规则允许车辆在道路左侧停靠（对于载重量在 3.5 吨以上的载重汽车来说，仅限于装卸货物）。

圆 形 交 通

开车走过了你要去的方向之后，在哪个路口能迅速纠正你的错误呢？答案只能有一个：在有圆形交通（即转盘）的路口上。

这是在复杂的路口和广场上为管理车流和人流的交通而广泛采用的一种方式。莫斯科有 30 多个交叉点，包括捷尔任斯基广场、喇叭广场和萨维洛夫车站广场等，都采用这种方法。它能简化交通指挥，提高交通的安全程度，增大交通枢纽的通过能力。互相交叉的车流，在有转盘的路口上，平缓地汇合成方向一致的车流，减少了车辆相撞的险情。中心岛的直径通常为 10~80 米。

不论转盘上有哪种优先行驶的标志，不论信号灯如何，甚至不论是否有信号灯，通过转盘时都要遵守下面几个总的规则。驶近路口并看到画有“圆形交通”标志（我国是右侧通行，这种标志只能是逆时针方向）时，请做好并线的准备，但这并不是说一定要并线。

这种程序与在单行线上行驶相类似。驶上路口之前，必须提前发出右转弯信号；而在沿着转盘行驶时，只在变线时才给左转弯或右转弯信号；在驶出路口时则需发出右转弯信号。

如果路口上有几条车道汇合，而您又不需要从转盘上立即拐入最近的一条街道，那么，就没有必要在进入路口前事先并入右线，可以在驶上路口之后再并。

如果转盘上有好几条车道，驶入与转盘相接的街道时，必须从最右一条车道驶离转盘。只在具有相应的标志和路标时，才能从别的车道驶离转盘。

在有几条街道与转盘相接的地方,情况可能有些不同,也就是存在着谁应给谁让路的问题。在这方面,有三种基本方式。第一种是由交通信号灯明确规定谁、在什么时候可以继续向前行驶,谁应该稍候。第二种方式:经常设置在驶入处的优先标志,如“请让路”或“禁止不停车通过”,以及设在路口的“主路”标志,规定车辆会让的顺序,规定了谁应给谁让路。还有一种方式——在交叉点前只有“圆形交通”标志。在这种情况下,驶上转盘路时,正沿转盘行驶的车辆应该让路。

向右……是为了向左

自 70 年代中开始,莫斯科有若干宽阔的干线交叉点上,成功地实行了所谓远移左转弯的方法。在这种情况下,交通信号灯上无须附加左转弯箭头。画有典型“弯钩”的标志就表示在交叉区应如此转弯。遗憾的是,实行“远移”左转弯的方法也没能完全避免发生交通事故。不少驾驶员根本不知道应该发什么警告信号,或者是不知道应该遵守什么转弯规则。交通规则中也未对这种指挥方式提出明确要求。因此只能根据一般规则和当时的情况加以掌握。

在这样的路口上如何行车,取决于几个条件:选择什么方向,什么时候发转弯信号,发什么信号。这里有四种情况:只有左转弯、有直行和左转弯、有左转弯和右转弯、有直行和左右转弯。发信号是必要的,因为车辆在驶到路口之前随着下一步去向的不同而要积极地变线。如果没有直行,答案就只有一个——发左转弯信号并开始向左并线。在有直行的情况下,事先发出左转弯信号只能使别的驾驶员莫名其妙,并容易导致车辆发生刮蹭事故。所以,到了路口区再发出变线

信号才是更为正确的。如果“远移”左转弯有好几条车道，则应尽量保持车道不变。否则会引起车辆的冲撞事故。

交通规则中虽然没有规定在这种情况下左转弯时禁止掉头，但掉头是危险的，因为信号灯上一般没有掉头信号，您如冒险掉头，就会处在迎面来的被放行的车流中间。

换 向 调 节

道路上车流运动的规律之一是它的周期性。在市内和市郊的主要干线上可以观察到这种周期性。而且，如果说在州的要道上，这种“涨潮”和“退潮”主要发生在假日，那么在首都的街道上，这种现象在每个工作日的早晚交通高峰时间都可见到，这时，车行道的宽度得不到合理利用。怎样摆脱这种局面呢？办法已经找到了。干线中间留出一条甚至几条车道，上面画有专门标志，这种车道上的交通由信号灯或相应的路标指挥。在某些钟点里，亮起绿灯，允许向一个方向行驶；在另一些钟点里允许向相反的方向行驶。这种调节方式被称为换向调节。

从1965年起，莫斯科高尔基大街上有了到目前为止还是唯一的一条换向调节车道。它设在大街的中间，通常从上午8点至10点允许向十月革命五十周年广场通行，下午5点至7点允许向相反方向通行。在此种情况下，交通是由设置在每个路口后面车道上方的信号灯加以指挥的。如果一个方向上亮着绿色箭头是允许通行；这时另一个方向则亮着红色“十”字：禁止驶上这条车道。其他时间，信号灯上没有任何信号，或者两个方向都亮着红灯，这条车道就起着隔离带的作用，不能越过它掉头、左转弯，就连驶上它也不允许。

在换向调节的街道上行驶还有什么特点呢？首先是在换