

第一章 安全通过危险位置

一、导论

交通事业是否发达，是衡量一个国家或地区经济发展水平高低的一个标志。道路交通是交通事业的重要组成部分，因此，道路交通状况决定着整个交通事业的水平和能力。改革开放以来，我国的交通事业迅猛发展，道路交通尤其如此，新的路线接连开通，迅速延伸，汽车及其他机动车辆的数量急剧增加……

道路交通的日益繁荣，有力地提高着经济效益，推动着我国经济飞速发展；有力地扩大着人们的生活空间，提高着人们的生活质量。但是，道路的建设速度，设施的完备程度，远远落后于汽车及其他机动车辆的剧增。再加上人们的思想水平，驾驶员的技术水平，交通法规的立法水平普遍偏低，因此，道路上的交通事故频频发生，恶性事故屡见不鲜，这一切给人们造成了巨大的经济损失和生命危害。

党和政府历来重视道路的安全管理工作，先后制订并颁布了城市、公路、高速公路等的一系列交通法规，出版和翻译出版了许多有关道路交通安全的书籍，组织了各种形式的交通安全学术研讨会，开展了“安全周”、“安全月”、“百日交通安全”等一系列竞赛活动。另外，据不完全统计，我国有交通安全类报刊 600 多种。党的十一届三中全会以来，国家还改革了道路交通安全管理体制，将管理纳入法制轨道……这些，毋庸置疑，大大遏抑了交通事故的上升势头，但

是，也无庸讳言，我国的交通事故率仍居高不下。

据统计，20世纪50年代至60年代，我国道路交通事故年死亡人数由几百人上升到千人；70年代为1~2万人；80年代高达4~5万人；1992年我国的交通事故死亡人数为58729人，竟一跃为世界第一；据1997年5月9日的《中国交通安全报》报道：“1996年全国道路交通事故死亡人数为73655人”。还说，“据悉这一数字并不准确，个别县市的管理部门担心超标受责，隐报现象十分严重，有的隐报率甚至高达83%”。对于1996年全国道路交通事故死亡人数统计是否准确，这里暂且不论，仅73655人这个数字，已叫人触目惊心了！1998年公安部交通管理局统计显示：“1997年全国公安交通管理部门共受理道路交通事故案件30余万起，因道路交通事故造成73861人死亡，190128人受伤，直接经济损失18.5亿元。”1998年受理道路交通事故案件346129起，因道路交通事故造成78067人死亡，222721人受伤，直接经济损失19.3亿元。”3年统计结果显示，死亡人数逐年上升幅度不大。但应当清醒看到1997年、1998年存在于汽车运输业市场情况：一是一些专业运输公司，除客车效益较好外，货车普遍存在货源不足；二是一些企业经营不景气，无资金补充车辆。据调查，某特大型企业，1996年以前拥有各种机动车近万辆，1997年因车况老旧，长期得不到更新，锐减3000多辆。从我国汽车制造厂家大幅度下调汽车价格，实行分期付款等项措施，就足以说明购买力在明显下降。三是运输“成本高”，1999年7月7日《法制日报》报道：“根据对全国31省、自治区、直辖市的有关数据的不完全统计，1997年全国涉及交通和车辆的各种收费经归并后约有530项”。由于运输成本上升，上路货车明显减少。某一小县城稽征站统计，

1996年除完成上级下达征费指标外，超额350万。1997年欠下达指标12万。该县机动车全年平均每月存在停驶车辆700台左右，汽车投保费额与去年同期相比也相应下降。该县1996年以前成立一拥有300辆汽车的联运公司，1998年只行驶了90辆车。很多个体户纷纷改行从事其他营生。因此，对1997年、1998年事故的控制不容乐观。随着党的十五届四中全会的召开，为我国经济的腾飞制定出了跨世纪的宏伟纲领，为各行各业提供了新的机遇，展示了广阔的前景。这些都将使汽车运输市场很快从平稳中活跃起来。

2000年统计显示：“1999年受理道路交通事故案件412860起，因道路交通事故造成83000人死亡，286000人受伤，直接经济损失21亿元。”可见，道路交通安全形势依然十分严峻。所以对安全工作的评价，一定要实际、客观、全面。如2000年上半年加大了对“超限”车辆的检查力度，下半年油价的上涨以及汽车销售量的减少等等原因，都使上路车辆与去年相比有所减少。所以评价安全工作的成效，如不考虑当年的一些具体情况，这种评价得出的结果是会有水分的。因此，广大交通参与者，尤其是从事道路交通安全具体工作的人员，都应严肃认真地对待安全工作。

从感情角度上讲，一提起“交通事故”，便使人立刻想到那鲜血淋漓的惨状，那涕泪满面的悲伤，那沉重的经济赔偿……叫人不觉胆颤心寒，痛惜万分。进入20世纪80年代以来，哪一年因道路交通事故造成的死亡人数，不是一场相当规模的“大战役”，这真是没有硝烟、没有枪炮声的“战争”。多少有识之士被这残酷的现实所震撼，为了避免这不应有的灾难，进行了艰难的探索，都想找到那把打开“安全”之门的金钥匙，他们是可敬可佩的，是可歌可赞的。

我们虽非“有识之士”，但凭着一个普通驾驶员和车管人员的职业道德和良心，也为之付出了 20 多年的心血。终于在 2001 年我们撰写的《安全行车新概念——明确道路行车整体关系》一书与广大读者见面了。

在此书中我们“反弹琵琶”，弹出了与“流行音乐”（传统安全说法）不同韵调的一支小曲，我们相信大家听了会感到耳目一新的。

道路交通事故可以说是浩如海洋，而又千差万别，各具形态。对事故的分析也是公理、婆理，各持其理。在分析事故的过程中，有一种现象曾使我们困惑不解，有的驾驶员德高望重，口碑极好，一旦发生事故，便似乎一无是处。平时事事谨慎也可以说是“麻痹大意”，本来技术过硬也说成“技术不精”，法制观念本来很强的也可以说成“法制观念淡薄”，本来很重视安全的也可以判为“不注意安全”，本来一贯坚持“中速行车”的也可以加上“盲目高速”的罪名等等。还有一些不痛不痒、放在什么事故上都可以的说法，什么“判断失误”啦，“措施不当”啦，“条例学习不够”啦等等。而且，一般所有的事故都是按照这些说法下定论，似乎这些已成为了标签，可以到处轻易粘贴。我们想，这一极不正常的现象，必定有其不易觉察的原因，这诸多流行的说法必定是还没击中要害，却掩盖着许多的事实真相，堵死了深入分析的道路，这种流行的分析是最容易模式化的做法，其结论也是最容易被淡忘的东西。结果，事情过后，很快又恢复了原态，茫然仍是茫然。

于是，我们另辟蹊径，让思维步入另一条新路。

我们打破了以上那种模式化的框架，不再就事故说事故，仅为赔偿作文章；而是把事故现场当作一面镜子，通过这面

镜子，把我们的目光反射到事故没有发生之前，倾心于前方来寻找事故的原因；希望发现其中的规律，总结出有效的避险措施，成功地保证安全行车，一改通常对“提前处理情况”、缺乏量化、具体说法的那种似大实空、含混不清、随意笼统的局面。采用了“抱西瓜带抓芝麻”的方法，抓主要矛盾，力图在解决主要矛盾的前提下，使其他矛盾迎刃而解。我们对纷繁百态的事故进行分类归纳，梳理编排，从中发现，在所有造成事故的危险结构中“最危险位置”与两处“特殊危险位置”构成的复杂危险结构是重中之重，主中之主。在分析研究这“最危险位置”与两处“特殊危险位置”的基础上总结出了克服危险，保证安全的“四个步骤”，并以此为“原理”去解决其他危险——“最危险”尚能解决，其他危险当然不在话下。在阐述如何运用“四个步骤”时，对感觉危险与认识危险作了透彻的分析，对传统的所谓“慢”与“快”的辩证、“危险障碍”等问题也作了全新的解释，对发生事故的主要原因——“两种错误行为”作了独特的诠释等等。

现在介绍书中诸多被称为“标新立异”的提法与读者共同商讨：

(1)“最危险位置”是指“三点超会”。超会时，纵横向安全空间最小，借道一方与对向车相对速度为双方速度迭加成的高速，在这种情况下，驾驶员心里极度紧张，应变能力急剧降低，此处危险性最大，故称“最危险位置”。它是个瞬时危险位置，它随着超会的产生而产生，结束而结束，这就使它具有了偶然性，增大了危险性。随着交通的发展，车辆的增多，运输的繁忙，超会的频率也随之增高，危险的几率也随之而增大；行车是一个频频的超会过程，在行车中遇到

的所有危险中，这种危险出现的次数最多，可以说是行车的家常便饭，这就更增大了避开困难的难度。所以，它应是首要解决的问题。行车就有超车，超车就有危险。为什么有的就能化险为夷，而有的却遇险成事故？问题的关键，要弄清“最危险位置”是相对固定的，还是不固定的，明确安全的“三点超车”与危险的“三点超车”之间的区别以及盲目高速形成“三点超车”的危害，否则你就不清楚它的复杂性与两重性。

(2) “特殊危险的位置”，是指乡间小道、便道等与公路形成的交叉或者 T 形路口。它有两处，第一处是指所驾驶汽车前方同方向公路右边出现行进的自行车以及小型机动车时，其前方左边的路口；第二处相反。两处“特殊危险位置”虽然存在于驾驶员的视线中，但是，由于汽车转向这一位置的概率极低，因此驾驶员往往忽视骑自行车者及小型机动车转向这一位置的可能性，于是造成了这一位置的危险具有潜在性。所以，两处“特殊危险位置”的事故率在公路上所有固有危险位置中是最高的。尤其是近几年，随着公路的加宽，不仅“特殊危险位置”显得比较隐蔽，而且原来明显的交叉路口，从远处看也变得渺小了。这些地点，临近时常常是仅在驾驶员的视线中一闪而过。当“特殊危险位置”及支线公路与干线公路形成的交叉路口情况有变，驾驶员感觉到危险时，往往会造成措手不及。预防危险的关键是，不管道路宽窄，还是何种道路与公路形成的交叉路口，驾驶员都要有意识将前方同方向出现的低速运动物体与其前方左边（对向右边）的路口联系起来，形成一个超越看左，相会看右的观察和认识危险的习惯。把握这一关键，便会及时发现路口，防止低速运动物转向改变方向时发生事故。

(3) “错误行为”。实践证明，所有的事故都以错误行为开始。当相遇中的对方也在犯错误时，就构成了发生事故的必要条件。如在第一处“特殊危险位置”，骑自行车人左转弯时不向后方观察有无来车，汽车驾驶员没有及时发现左边路口。所以，这时不管两方（或三方）错误大小，只要双方（或三方）的错误行为在危险位置或其附近同时出现，十之八九是要闯祸的。由此可知：两种或两种以上错误行为在危险位置或其附近同时出现，这是发生事故的主要原因。

(4) “危险结构”。它是指相遇各方前方存在危险位置时，并极有可能在危险位置或其附近相遇或同时占有危险位置的这种现象，便可称为危险结构。介绍它的目的，是要驾驶员及各方明白，彼此在安全问题上是一个一荣皆荣，一损俱损的不可分割的整体。总之，只要明白你我他都是危险结构中的成员，都是对方的危险障碍这一点，便会使人们在行路的思想观念上发生一次质的改变。

(5) “感觉危险”。行车的指导思想是至关重要的，有了正确的指导思想，安全才有保证；没有正确的指导思想，错误的指导思想便会乘虚而入，危险也便随之而来。“感觉危险”就是行车的错误指导思想，为了克服“感觉危险”，化解危险，避免事故，我们对“感觉危险”做了大量的分析研究和详细的探讨，首先说明了什么是“感觉危险”，接着又说明了“感觉危险”的发生、发展，直到它成为习惯、做为行车错误指导思想形式存在的整个过程，并且对它的危害以铁一般的事实进行了论证，最后指出了克服它的途径。

(6) “四个步骤”是指发现情况、识别危险、调整车速、安全通过。这是驾驶员避开危险障碍、安全通过危险位置的必经过程，是认识危险位置的浓缩与结晶，是提前处理情况

的具体内容。识别危险是“四个步骤”的核心，在化解危险过程中始终起着主导作用。道路上的一般障碍是可以转变为危险障碍的，驾驶员对前方出现的障碍，在什么地点是一般障碍，在什么地点是危险障碍必须把握住其界限，驾驶员如对前方存在的危险位置不能及时确认，就会把前方出现的危险障碍当作一般障碍来对待，这样，彼此都是对方危险障碍的警觉就明确不起来，其后果常常是十分危险的。及早准确识别出危险位置与危险障碍是获得提前解除危险的本源，是改变危险结构危险性质的关键，是车速是否安全合理，各种措施是否得当有效的根据。透彻认识上述内容，就能在行车处理情况中形成一个提前、快捷、紧密、有序认识危险，迅速化解危险的过程。这个过程是：用结构危险的眼光衡量前方出现的情况，按照“四个步骤”的原理改变危险结构的危险性质，防止两种或两种以上错误行为在危险位置或其附近同时出现，最后达到安全通过危险位置的目的。

广大驾驶员如能按以上所说的去做，“最危险位置”与“特殊危险位置”的事故就会降下来；同时，也会对驾驶员正确处理“一般危险位置”的情况产生良好的直接影响。因为“四个步骤”原理对“最危险位置”、“特殊危险位置”、“一般危险位置”以及高速公路交通与城市道路交通等道路上出现的各种情况的正确处理都是通用的。

书中第一章例举并分析了某特大型企业 24 年中发生的 150 多起道路交通死亡事故。这些事故的肇事点遍及国内很多省、自治区、直辖市境内的道路；事故 80% 以上是发生在危险位置。它是我国道路交通事故的一个缩影。书中的分析基本上都是围绕着对“最危险位置”、“特殊危险位置”以及“一般危险位置”构成的危险结构而展开的，最终目的是要达

到减少两种或两种以上错误行为在危险位置或其附近同时出现的情况。驾驶员及与交通相关的人员按照“四个步骤”原理，首先从我做起，保证自己不在危险位置或其附近出现差错，更不能在对方出现差错时错上加错，从而在思想上牢固树立起事故是完全可以避免的坚定信念，真正使传统的“你要安全”变为 21 世纪的“我要安全”和“我会安全”。

危险位置基本将道路上的安全与危险问题都聚焦在这里。危险位置构成的危险结构与改变危险结构危险性质的“四个步骤”原理，反映了安全与危险在一个情况中的对立统一关系，因此，对《中华人民共和国道路交通管理条例》（以下简称《条例》）中一些关键性条款有细化作用，也可为这些条款形成定量规定提供参考依据。

书中第二章根据“危险位置”理论与“四个步骤”原理，设计出了智能汽车在混合交通中的安全行车程序。

书中第三章根据汽车使用者关注的问题，就如何延长汽车的使用寿命，降低维修成本，即少支出多回报，介绍了汽车故障简明诊断与排除方法等内容。

二、“最危险位置”

要了解道路上的“最危险位置”，首先应该清楚，速度本身就是一个危险单元。速度愈快危险性就愈大。没有速度就没有危险与危险位置可言。道路上发生的事故都是由于不合理的速度造成的。其次，要用“结构危险”的眼光去衡量前方出现的情况。这样才能走在感觉危险之前，抓住要害，真正获得采取措施、避免危险、防止事故发生的足够时间与安全距离（即提前量）。再者，要用“结构危险”的眼光看书中

插图，这样才会对其内容有真正的理解。

（一）“最危险位置”的形成与危害

“最危险位置”是在行进中形成的，相遇各方盲目高速同时进入这一位置，瞬间导致各方失去纵横向选择余地，应变能力急剧下降。

1. “最危险位置”存在的地方

“最危险位置”就是常说的“三点超会”的位置（图 1）。

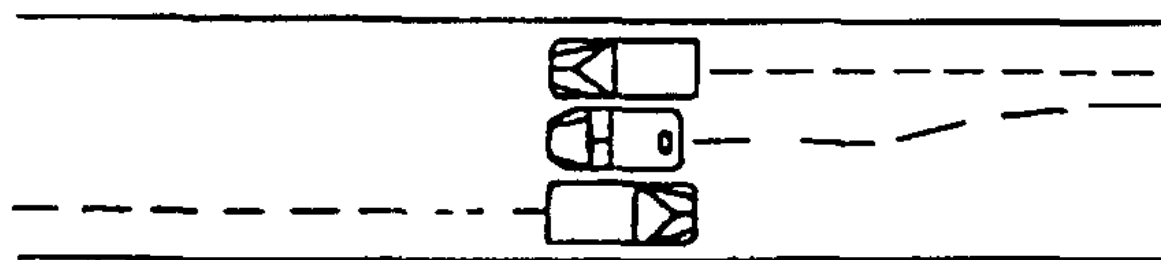
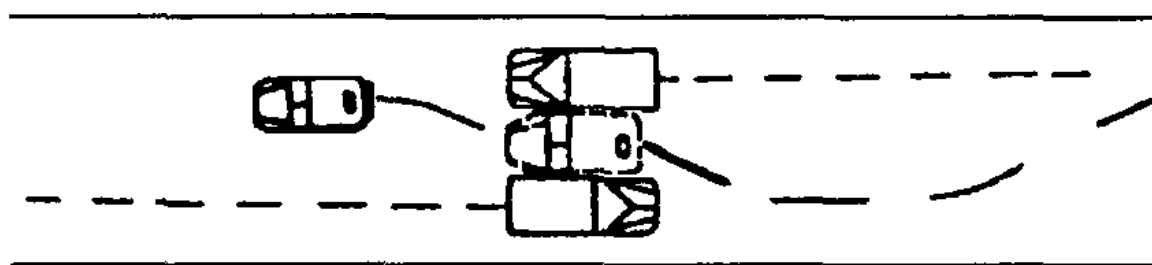


图 1 最危险位置

借道超车的一方如果采取措施避开了“三点超会”，也就等于解除了“最危险位置”及附近的危险（由于高速的原因盲目接近危险位置附近也是很危险的）；“最危险的位置”及附近的危险虽然被解除了，但作为“最危险位置”的“位置”并没有被消除，这一“位置”就在被超方与对向方相会的地方。如借道方先超后会，此位置在其后（图 2），如先会后超，则在其前（图 3），不管在其前还是在其后，这一位置都是在被超与对向方速度没有发生变化的情况下确定的。



最危险位置

图 2 借道方先超后会 此位置在其后

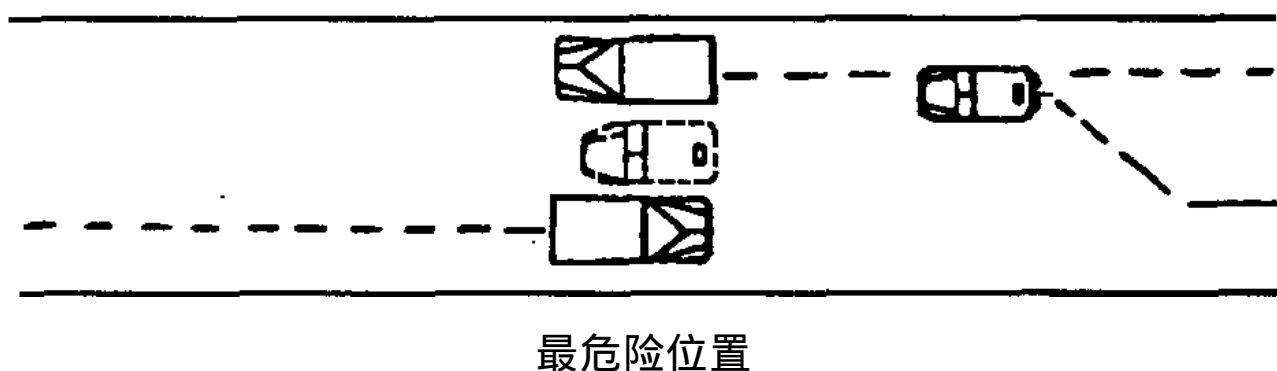


图3 借道方先会后超 此位置在其前

但是，如果被超方、对向方有一方或双方的速度发生了变化，相会的地点自然就不是原来速度没有变化而相会的地点了，而是出现了一个新的相会的地点。这个新的相会地点是为了避免盲目高速形成“三点超车”危险局面而出现的安会相会的地点，与原来相会的地点都是相会的地点，能不能认为相会的地点就都是最危险位置呢？是不是有了新的相会的地点，原来相会的地点的“最危险位置”便能转移到新的相会的地点呢？不能正确地回答这个问题，就不可能对“最危险位置”有正确的认识。要想正确回答这个问题，首先必须弄清新旧两处的相会位置是怎么形成的。形成的关键在于被超方、对向方速度有没有变化。有了变化是新的相会处，没有变化是旧的相会处。而旧的相会处是在三方未采取措施之前，根据当时三方的速度预测出的“三点超车”的地点，即“最危险位置”。虽借道超车方采取措施提前脱离了这一位置，但因被超方、对向方的速度并没有变化，所以双方仍相会在预测的“最危险位置”上，他们的相会处就是“最危险位置”。“最危险位置”是三方未采取措施前根据三方的速度确定的，它一旦被确定，就相对固定在那里。三方不采取措施，就会相会在那里形成危险“三点超车”，为了避免危险，借道方可以改变速度提前避免“三点超车”；同样被超方和对向方也可以改变速度提前避免“三点超车”，改变速度都是

为了提前避免“三点超会”，就是因为“三点超会”的地方，即“最危险位置”有它固有的地方，才使驾驶员有了确定的躲避目标。如果那一位置不是相对固定，那么驾驶员就认识不到明确的危险目标，自然就很难避开危险。所以，不管哪方采取积极措施，心中都有一个明确的相对固定的目标，这个目标就是相对固定的“最危险位置”。被超方、对向方为防止在此处形成危险“三点超会”而采取速度变化措施，必定因速度变化而产生新的相会处，这一新的相会处，是采取避免危险措施而形成的安全相会处，它当然是安全的。安全与危险这就是新旧相会处的本质区别。

如果把“最危险位置”比做一根标杆，而这根“标杆”是根据三方未采取措施前的速度预测出适当的地方插好的，由此便成了相对固定的危险的标志。以这一标志为中心构成了一个危险结构，危险结构中的主要成员即各方，他们在改变危险结构、危险性质的过程中，一切避险措施都是盯着它、躲避它而作出的，一切措施产生的新相会处，都是因它而起，却不是它的飘移。它是在借道超车一开始就确定的，正因为它的确定，才迫使各方变动；各方不变动，就会促成两种或两种以上错误行为在危险位置及附近同时出现，当发生事故的条件具备，就很可能在这确定的地方或其附近碰得头破血流。

新的相会点是随速度的不同变化而飘乎不定的，而原来的相会点，预测确定后便不在移动，即使解除了危险，那一位置仍在它原来的地方固守着。这时，它只不过是一个空空的位置，已没有什么意义了。我们讲新旧相会点区分的目的，就是为了让大家对“最危险位置”的固有性有个清楚的认识，以它为坐标圆点，就危险结构的整体关系认识问题，衡量问

题，采取措施，在危险结构的范围里，选择自己合适的坐标位置，以求化险为夷。

(1) “三点超会”的概念

所谓“三点超会”是指所驾车辆在超越与相会障碍物的过程中，三方相逢在一起，形成超会并存的局面。“三点超会”的局面形成时，一般情况下三方在同一横向位置上占据路面，从而使得各方纵横向可选择用以安全通过的余地受到极大甚至是完全的限制，这时往往会发生事故。

说明：三方超会或同一行进方向以及与固有的危险位置所形成的“三点”局面通称为“三点超会”。

(2) 对“三点超会”的两点说明

① “三点超会”的“三点”，泛指公路上的一切能影响汽车正常通过的障碍物，它包括机动车、非机动车、行人、跑上公路的牲畜等，也包括公路上的路口、盲区、弯道、路面自然损坏形成的凹坑以及各种占道的堆放物等固有的危险位置。这些地点不仅是障碍，而且本身就具有“三点”危险局面中“一点”的性质，只要有两方同时进入，“三点”即可形成。

② 尽管“三点超会”的“点”，泛指公路上的一切可以影响车辆正常通过的障碍物，但这三个障碍物在形成“三点超会”的危险局面时，在“最危险位置”形成的“三点超会”的三方都是处在运动之中的，而在固有危险位置形成的“三点超会”，其中最少有“两点”是运动的，这“两点”绝大多数是机动车、非机动车以及行人等。当然，也有“两点”都属于静止状态的障碍，如公路两边都堆有不遮挡驾驶员视线的小土堆、谷物等，但因其他“两点”没有速度，不运动，这时驾驶员一般有时间采取措施，因而很少能形成危险局面。由于这一原因，我们一般不讨论这种“三点超会”现象（对

固有危险位置形成的“三点超车”问题，在“特殊危险位置”与“一般危险位置”中详细说明）

(3) “三点超车”与“危险结构”

大量事故案例已证明，绝大多数事故均是驾驶员所驾驶的车辆在纵横向选择余地受到极大甚至完全限制的位置发生的。关于这个位置，上面我们已经说过，称它为公路上的“最危险位置”。这一“最危险位置”构成的危险结构，我们称它为“复杂危险结构”。

“复杂危险结构”是一种交通现象，是某一时间的交通现象的存在局面。从它的构成上讲，叫它是“结构”；因它带有潜在危险性，故称之为“复杂危险结构”。“复杂危险结构”的构成，是由“最危险位置”（包括其附近）为中心，涉及交通参与者各方；他（它）们在客观上具备了形成危险的条件，如不加以防范，会极其容易地在“最危险位置”（包括其附近）造成事故。这种极容易造成事故后果的危险局面，便可称之为“复杂危险结构”。“复杂危险结构”的范围，就是形成危险局面时的整个区域（图4）。

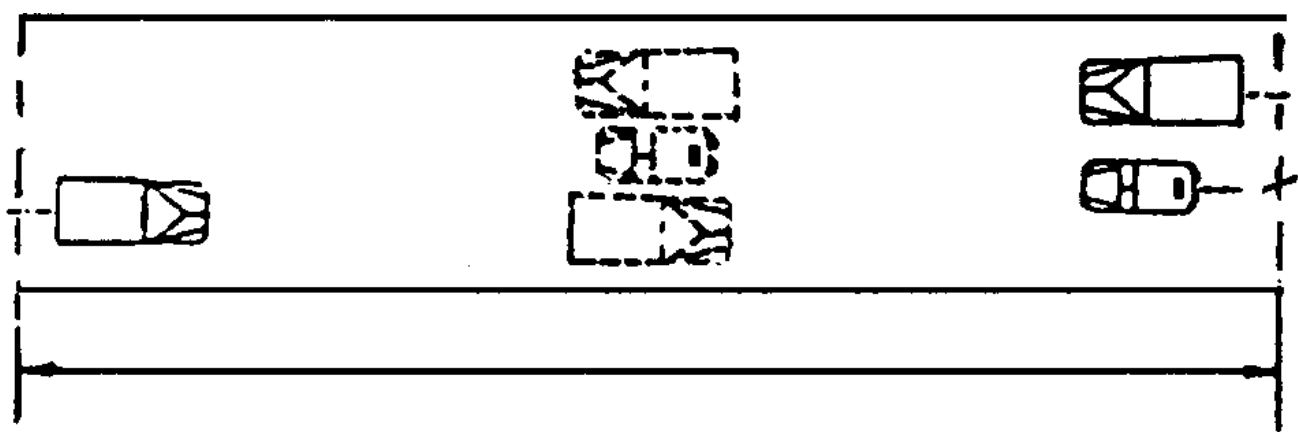


图4 最危险位置构成的“复杂危险结构”

由此可知，交通是一个社会现象，它反映着一个国家的国风民情；行车（路），不是某一单个人的行为，而是一个系统工程，是一种社会的行为，它反映着一个公民的权力和义

务。驾驶员有维护自身安全的权力，同时也承担着保护他人安全的义务。在行车中你我他时时构成一个系统结构，在这个结构中常常是一荣皆荣，一损俱损；“我为人人，人人为我”的原则在这里表现得尤为突出。你我他风雨同舟，只有齐心协力，才能达到“安全”的彼岸。只有这样做，才算得上是一个合格的公民。

2. 为什么叫“最危险位置”

在“最危险位置”形成“三点超会”所发生的事故，占混合交通道路总事故的比例最大。分析“最危险位置”产生事故的原因，对我们揭示事故的本质，进而达到从根本上减少交通事故率是极其重要的。

为什么说这一位置是道路上的“最危险位置”呢？

(1) 它具有形成条件的复杂性和安全与危险的两重性。驾驶员借道时遇到的对象及交通环境千差万别，有大车、小车、快车、慢车、机动车、非机动车、路宽、路窄、通过空间大、通过空间小，危险出现早以及危险出现晚等等；驾驶员由于认识方面的原因，不容易区分安全“三点超会”与危险“三点超会”之间的界限；即使发生了事故，也弄不清是怎么回事。

(2) “三点超会”的形成使各方的纵横向选择余地很快受到极大、甚至是完全限制，直接降低了驾驶员与各方的应变能力。所以，由这一位置引发的事故居所有道路交通事故之首。

(3) 它不像明显的路口、盲区、弯道等危险位置那样固定直观，并且不分时间、地点出现，瞬时形成，又瞬时消失，来无影，去无踪。可以说，道路上的任何一点随时都可能有

它出现。从这个意义上讲，道路上任何一处随时都可能成为危险位置，而且它又带有极大的危险性，所以成了最普遍的危险。

(4) 借道车、对向车以及被超车相对双方在高速中迭加成的高速，使速度危险在原有速度危险的基础上险上加险。尤为可怕的是晚出现的危险，这种危险是各方带着错误接近危险位置过程中浓缩出的危险，一旦情况有变，“三点超会”危险局面在“最危险位置”形成的时间是很快的，往往使驾驶员始料不及。

(5) 借道超车的一方驾驶员不容易把握危险位置至彼此之间这段距离的安全范围。1988年3月9日以前我国交通规则规定：“距对面来车150米以内以及前车正在超越其他车辆时，严禁超车。”这是一条定量规定（在实践中，如借道一方是40km/h被超与对向两方都是30km/h，这一条件下安全超越与安全相会的距离需要400米。因此，这一规定显然不能满足一般的超车条件）。1988年3月9日以后，《条例》第五十条第三款规定：“在超车过程中与对面来车有会车可能时，不准超车。”这是一条定性规定，具有一定的灵活性。对于有关超车规定的修改，说明了驾驶员准确把握这一距离存在着难度。

(6) 在道路上，交叉路口、盲区、弯道等固有的危险位置上一旦发生事故，人们通过危险位置容易把事故发生的前后情况联系起来分析。如1983年7月27日，江苏省某驾驶员彭××驾驶黄河牌自卸车，高速行驶至川分公路11km+300m下坡处一十字路口，与一拖拉机剧烈相撞。拖拉机被撞出30多米后翻倒在地上。黄河车又继续向前滑行200多米远，直到撞在公路边的一棵大树上才停下（图5）。

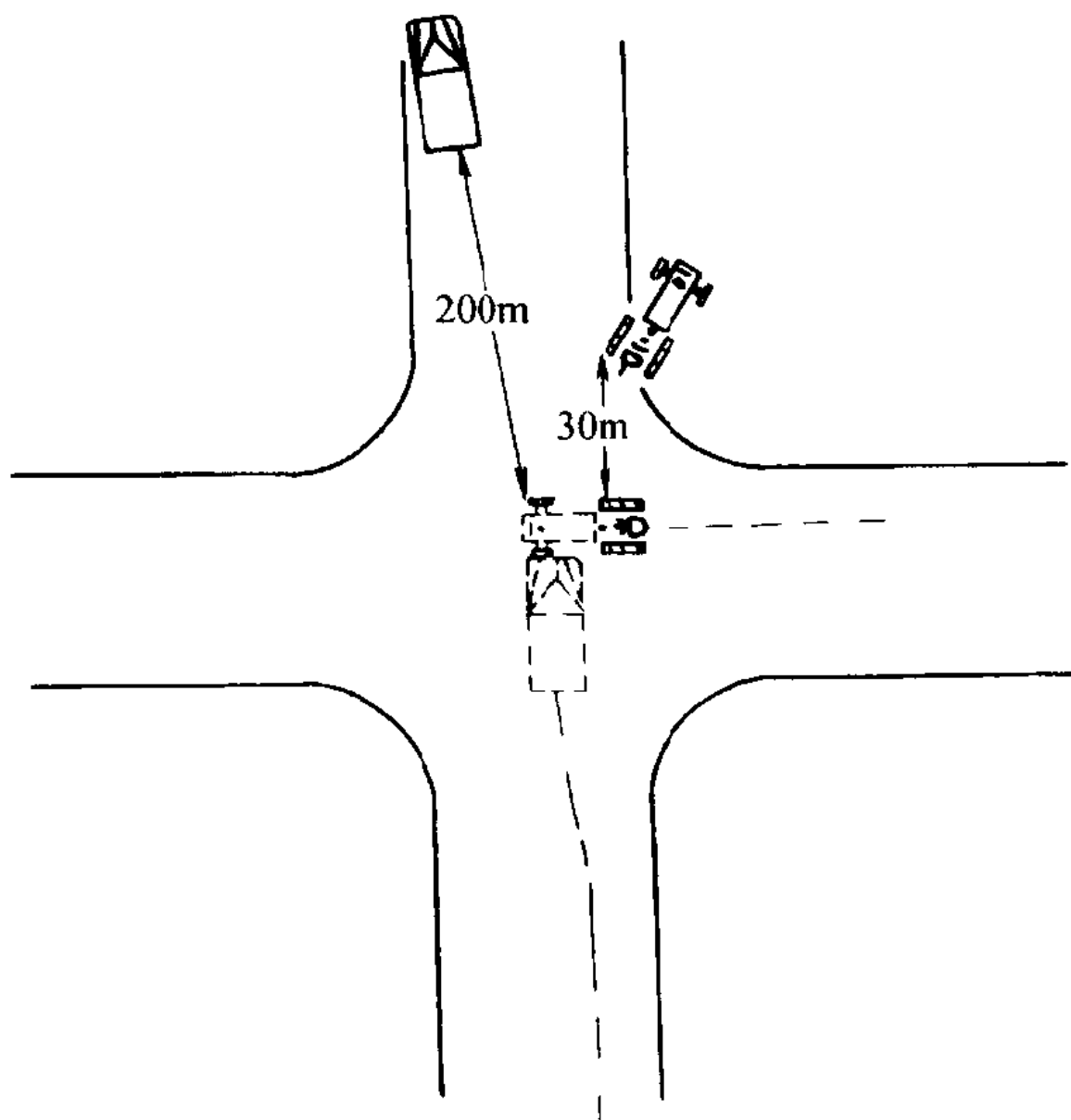


图5 黄河车肇事后远离危险位置

十字路口是一个固有的危险位置，发生事故后不论彼此被撞出多远，人们都能很清楚地将肇事各方与路口紧密联系起来分析。但是被超方与对向方的交会处，这一危险位置不是固有的，它可在借对向一方车道超越障碍路段的任何一处瞬间形成，并随着超会或会超这一过程的结束而转瞬消失，一旦发生事故，三方在惯性作用下都远离了危险位置。所以人们就看不到那导致事故的“最危险位置”。然而它确实确实客观存在着。如果通过模拟，并把它定格，那么这一位置就会清清楚楚地展现在人们的面前。如有的事故是三方并列在横向方向上碰撞（图6），有的是三方在纵向方向上碰撞（图7），有的是两方碰撞（图8），还有的是一方冲出公路等等（图9）。事后留在事故现场的有三方、两方或只有一方。

三方的事故现场是因为彼此都碰撞而保留下来，两方或