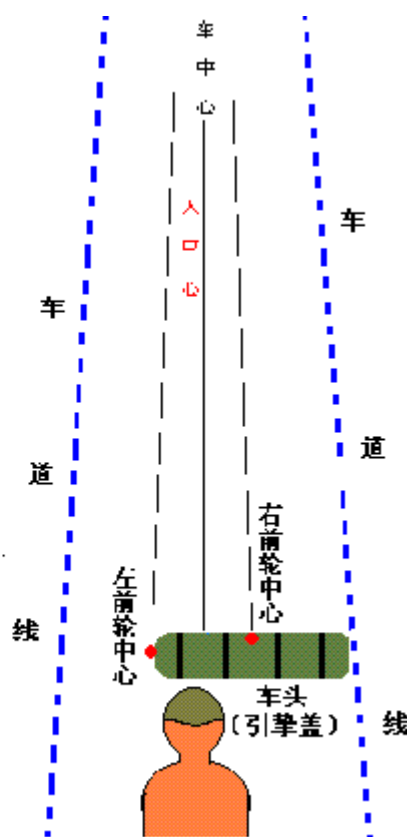


# 汽车驾驶图解教程！（套图收藏）

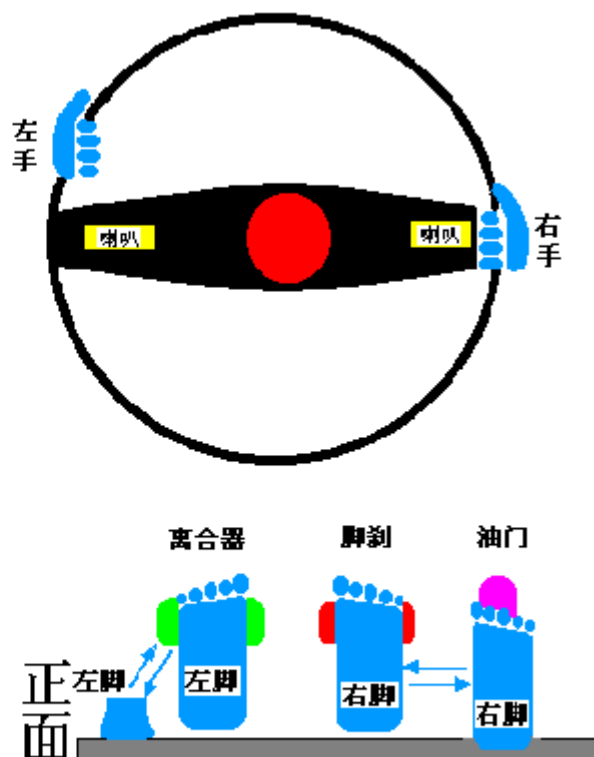
## 驾车的视觉和位置

- 1、中国汽车为左驾车：由于人是坐在左边，习惯上会有视觉偏差，驾车的正确视线是：车的中心在驾驶员的右脸上，但我们不必去记住这一点，只要知道我们自己的正中心(鼻子)是车中心略偏右一点就行了，也就是：当我们驾车时，右边略宽些，左边略窄些。（如图所示）
- 2、车辆慢行驶时（直线行驶），两前轮中心所压走的路线也可从车头所对的地面来判断：车头中间所对的地面为右轮中心；引擎盖挂钩所对的地面为左轮中心。（各人的高矮和坐姿的不同会有小的偏差）（如图所示）



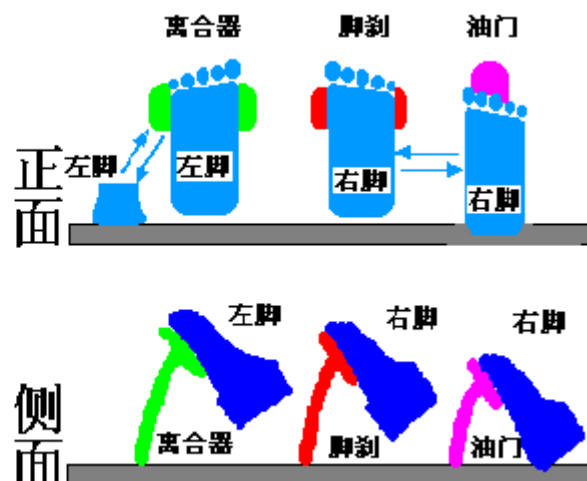
## 驾驶姿势及方向盘握法

- 1、人自然坐正；两眼平视正前方（以能略看见车头为宜）
- 2、两手轻握住方向盘：左右手轻握在方向盘上，握法及位置如图（直线行驶时如握时钟10点15分，左手为主手、右手为辅助手）
- 3、左脚放在离合器踏板左下方
- 4、右脚轻放在油门上（放置方法如下图）



## 油门、离合器、脚刹的踩法

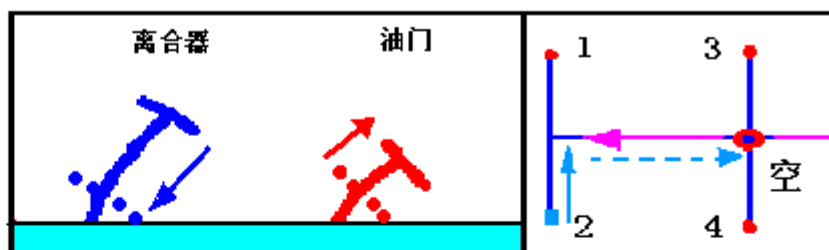
- 1、左脚掌踩离合器；不用时放在离合器左下方；踩时用脚掌（踩法如图）注意踩离合器时脚跟不可故意着地
- 2、右脚踩油门或脚刹（踩法如图）注意踩脚刹时脚跟不可故意着地
- 3、踩油门分为轰油门和加油门：轰油门为往下踩，加油门要稳、用力方向趋向前偏下方



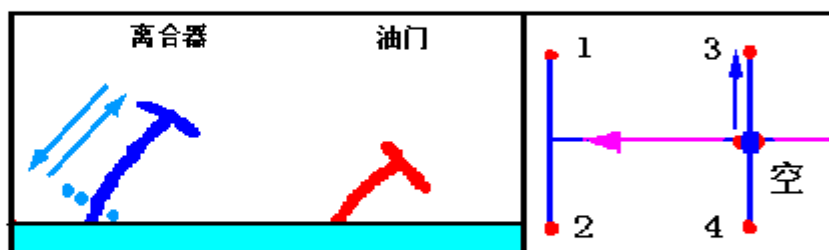
## 加档（示例）操作

**第一步：**踩下离合器（踩到底）、同时松开油门、同时将档位轻轻从2档推出

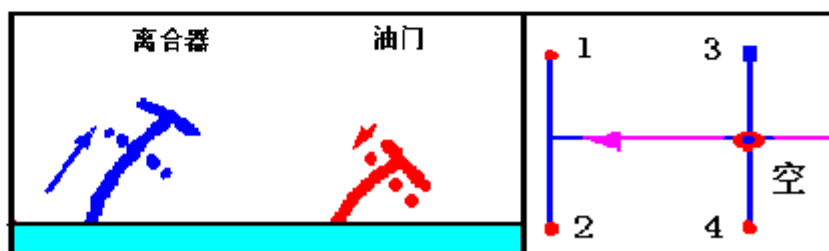
**注意离合器与手的配合：**  
脚重手轻



**第二步：**将离合器完全抬起并随即踩到底，踩下离合器时，同时轻轻将档推入3档（油门保持松开）



**第三步：**轻踩稍许油门、同时将离合器抬到接触点稳住，感觉车行驶无拖（拉）现象时，迅速放开离合器



**加档与减档（离合器与油门）的区别只在第二步**

# 减档

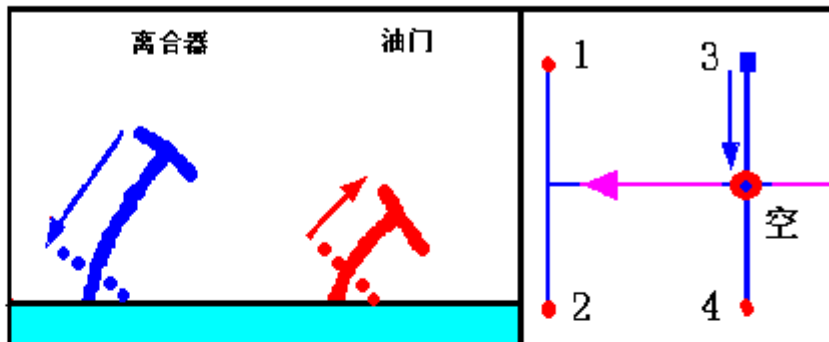
(示例)

# 操作

■ 加档与减档(离合器与油门)的区别只在第二步

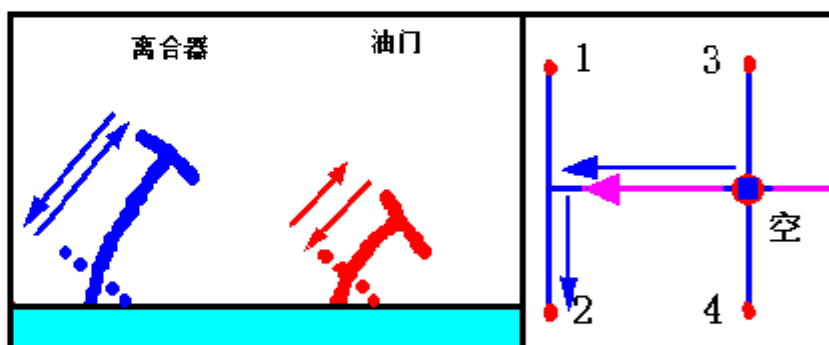
第一步: 踩下离合器(踩到底)、同时松开油门、同时将档位轻轻从3档拉出

注意离合器与手的配合:  
脚重手轻

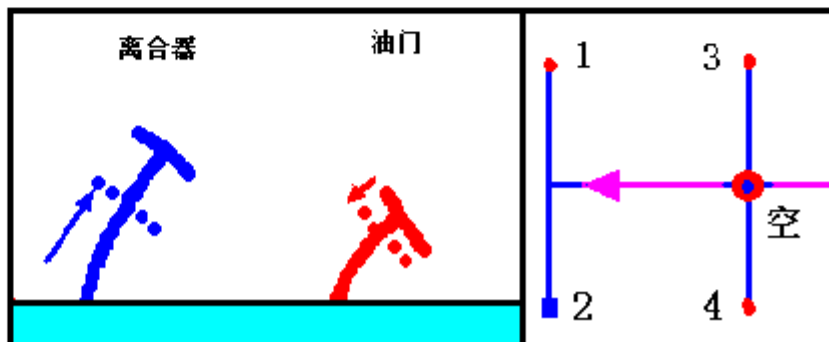


第二步: 将离合器完全抬起并随即踩到底, 抬离合器的同时将油门踩下(稍重)并随即松开(踩下离合器时, 同时轻轻将档拉入2档)

3退2特殊示例: 在抬起离合器的同时, 手将档杆向左横靠(如图)



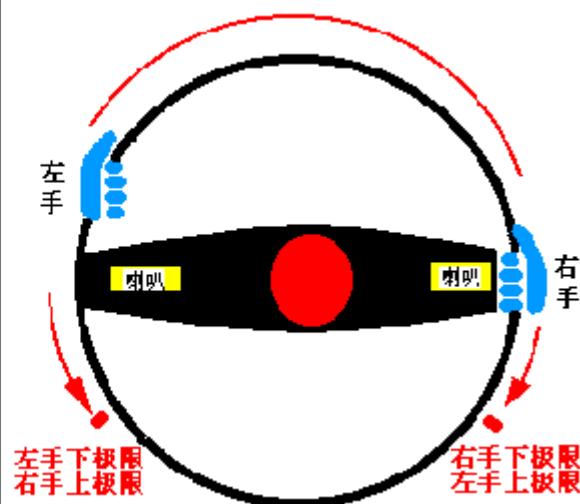
第三步: 轻踩稍许油门、同时将离合器抬到接触点稳住, 感觉车行驶无拖(拉)现象时, 迅速放开离合器



直线、普通转弯的转向

## 直线、普通转弯的转向

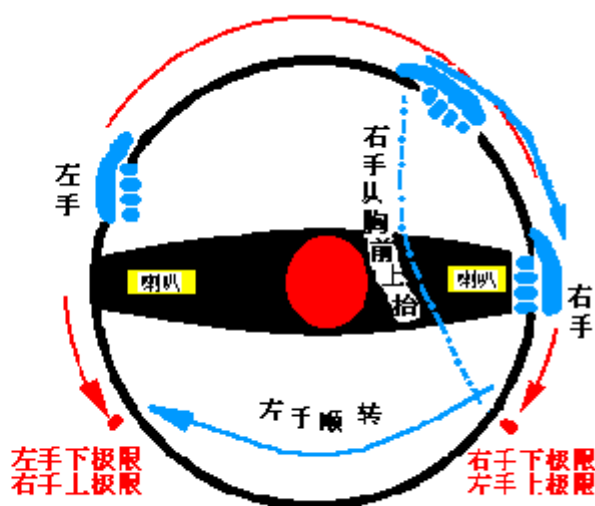
- 1、左手为主、右手为辅，顺方向盘外缘推拉
- 2、顺手原则；主手原则
- 3、左手转向极限如图
- 4、右手转向极限如图
- 5、达到下极限时由于放松，由另一手主打方向



向右连续转向

## 向右连续转向

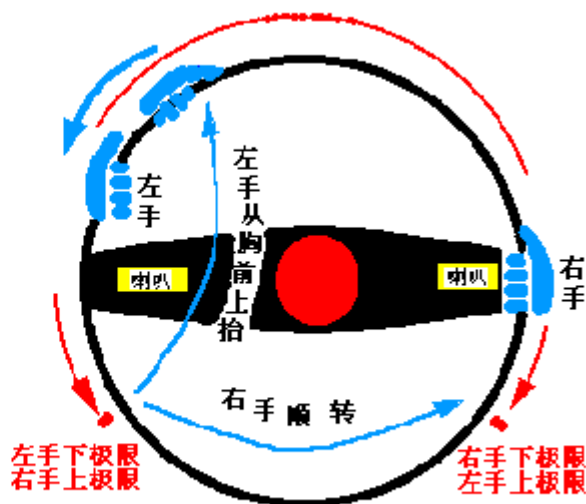
当左手将方向盘推到上极限时，右手从胸前上抬接住方向盘向下打（如图所示），而左手顺转顺手抓住左手下极限向上打方向，此时右手即完成转向动作，此操作可反复进行



向左连续转向

## 向左连续转向

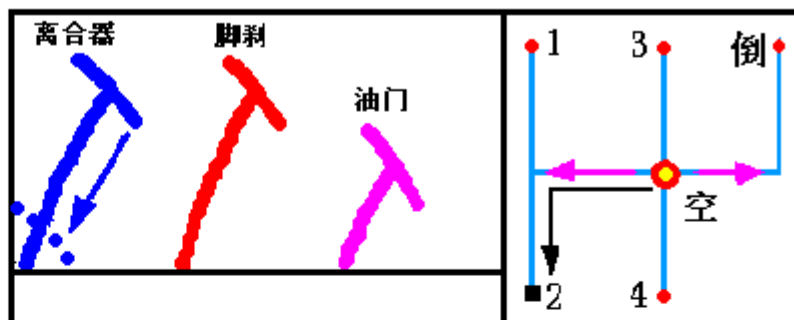
当右手将方向盘推到上极限时，左手从胸前上抬接住方向盘向下打（如图所示），而右手顺转顺手抓住右手下极限向上打方向，此时左手即完成转向动作，此操作可反复进行



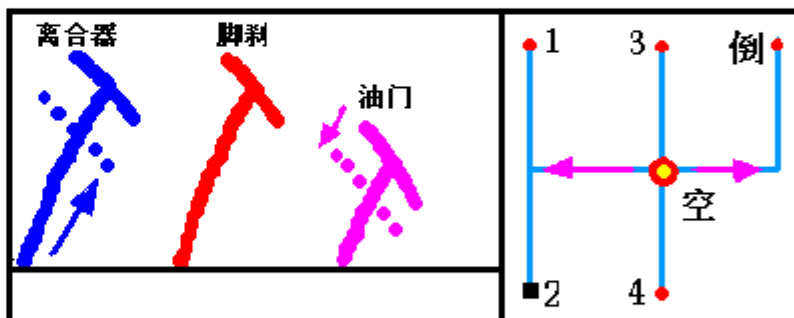
起步要领

## 起步要领

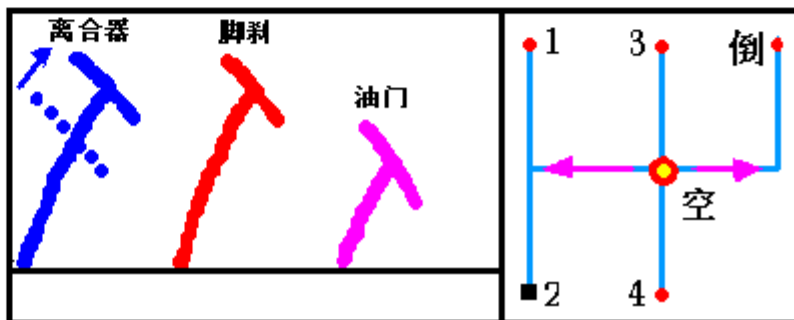
- 第一步**
- 1、将离合器踩倒底
  - 2、将档轻挂入2档（或1档）



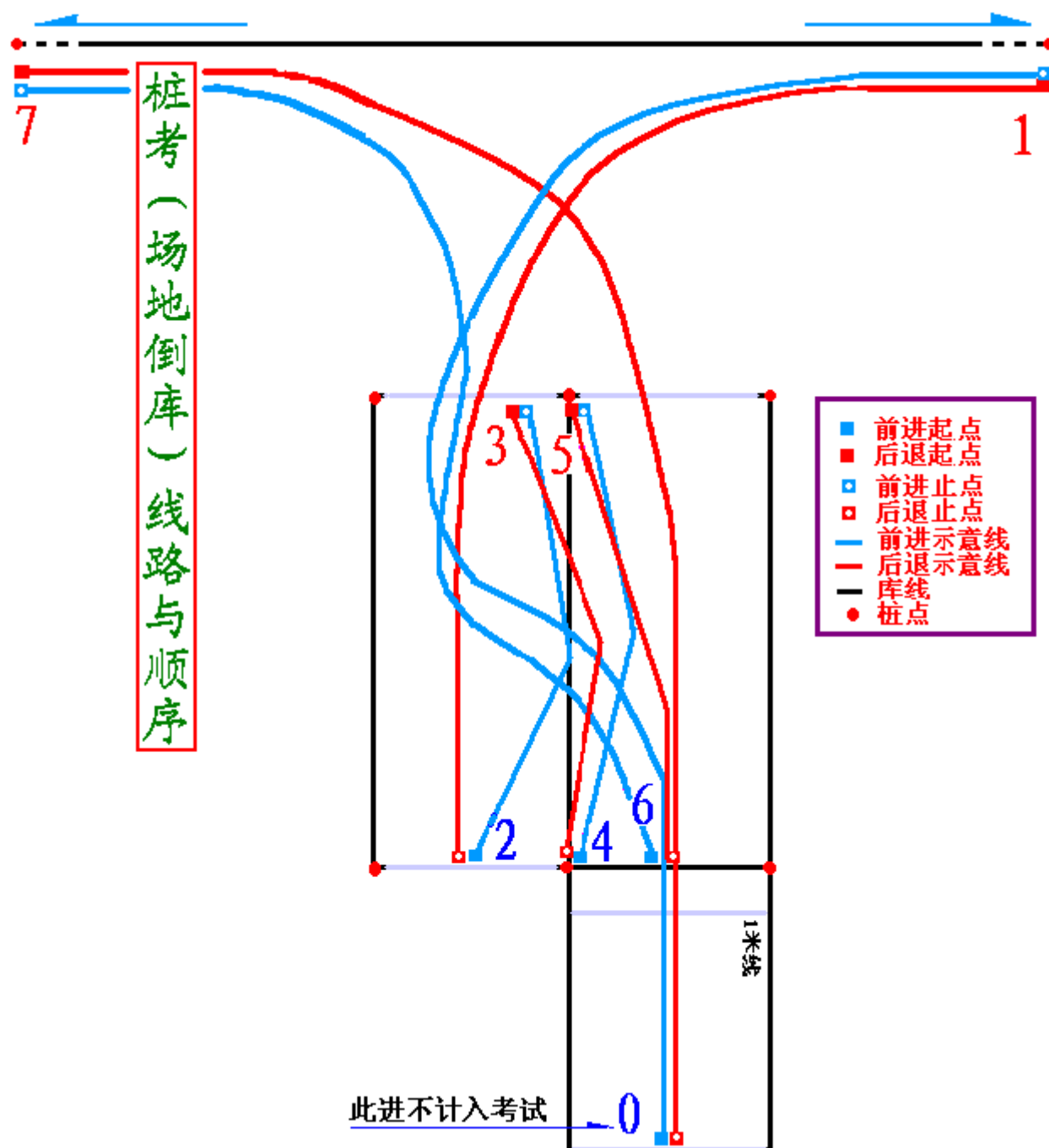
- 第二步**
- 1、轻压油门（2档适大点、1档可稍小）并保持不变
  - 2、同时将离合器抬到接触点（感觉车有要动的趋势）时，压住离合器不动



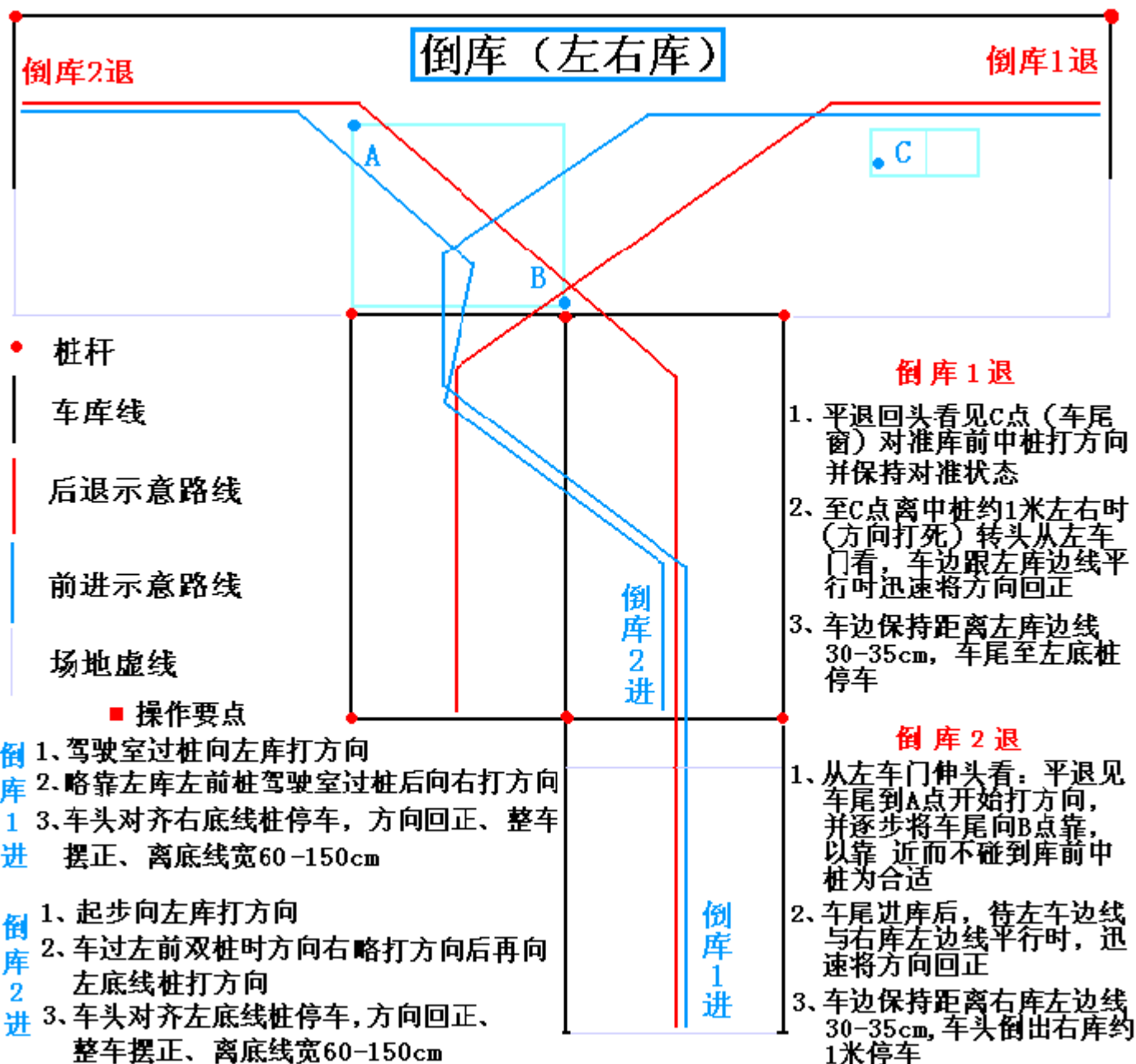
- 第三步**
- 1、感到车不再有被拖（拉）动时，即可迅速完全放掉离合器（此时离合器已经完全接触）



桩考（场地倒库）线路与顺序



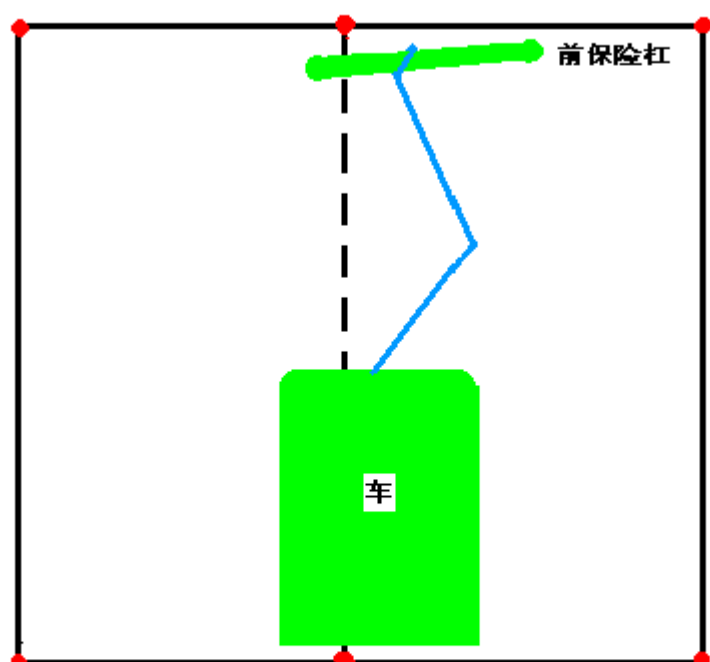
倒库（左右库）



移库（二进二退）之一进一退

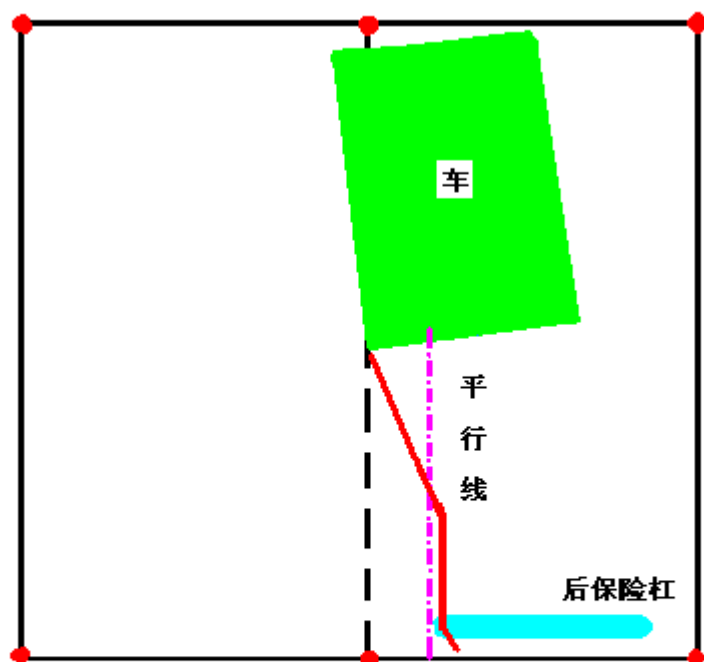
移库（二进二退）之二进二退

## 移库（二进二退）之二进二退



### 第二进重点

- 1、慢起步、同时迅速向右打方向，将车头向右库右边线靠、并注意库前距离
- 2、车头行至库中略过些时，迅速向左将方向打死
- 3、停车参照第一进，注意前保险杠右侧可能会先接近前库线（前中桩）并可略提前开始回方向（回两大把、争取将方向回正）



### 第二退重点

- 1、将头伸出车门、观察好前轮和向后看整车是否能进库
- 2、头从车门向后看，慢起步（有必要时可同时向右打一把方向，估计车能进库了就向左打方向）
- 3、观察到车与车库就要平行时，踩下离合器、并迅速将方向回正、随即踩脚刹停车



## 定点停车要领

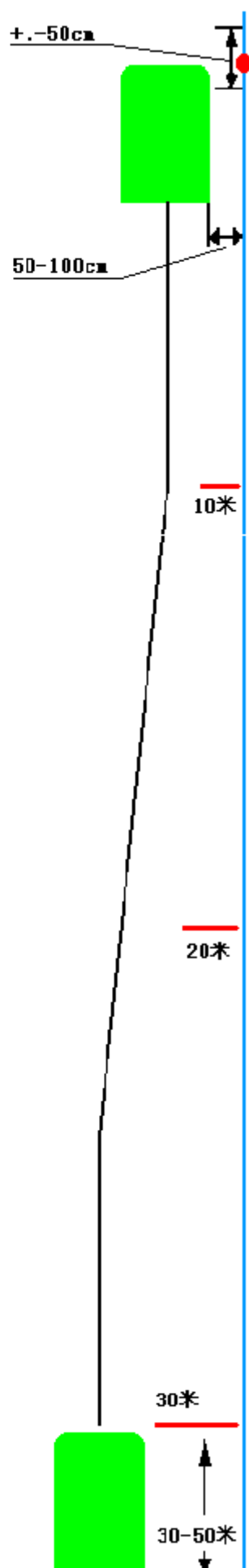
- 1、听到口令后，距目标30-50米向右打转向灯
- 2、距目标30米左右松开油门开始刹车：稍减速后将车头对向离目标前10米处，在到达距目标约10米时，必须将速度降到5公里以内（如果用4档行驶、须在稍减速后踩下离合器）
- 3、在距目标约10米时踩下离合器、方向左打将车摆平，并注意将刹车轻松一点、使车能继续向前滑动（感觉车与路边平行时方向向右推正）
- 4、估计车前保险杠到达目标时，轻踩刹车将车停下

### 定点停车技术要求：

- 1、车前保险杠离目标前后均不超过50cm
- 2、车距目标（路边）的横向距离在50-100cm之间
- 3、车停后跟路边平行并且前轮回正
- 4、制动较平稳

### 刹车要领：

**轻**——刚踩时要快、轻  
**重**——踩稳后逐渐加重  
**松**——达到理想速度时稍松  
**保**——松点后、感觉此速度可以就保持不动  
**松**——已经感觉车就要停时、将脚刹的力度呈减势放松、车就能平稳停下



## 抢档要领

抢档在实际驾驶中用于下列情况：制动不灵、制动失效或行驶中突然发现路面滑而车速过快不便使用刹车等

因此，抢档的目的是抢挂入低一级档位利用发动机减速作用来降低车速

抢档操作的其它具体操作方法同减档一样

### 操作时注意：

- 1、挂入低一级档位后，只可稳抬离合器，不能加油门
- 2、连续抢档时要注意利用已抢入的档位（抬离合器）适当减速后再抢下一级档位
- 3、轰空油的原则：档位越低空油轰得越大；速度越快空油轰得越大
- 4、练习抢档（包括考试）抢入最低一档后，可不抬离合器（挂入后马上摘出升入原档位）

### 加、减档后油门的配合

#### 加、减档后油门的配合

- 1、加档后油门的配合：本档位提速到高一档可行驶的速度后、可进行加档，加档后的油门可降一档为宜：例：2档冲到中等油门加入3档后，可用小油门配合

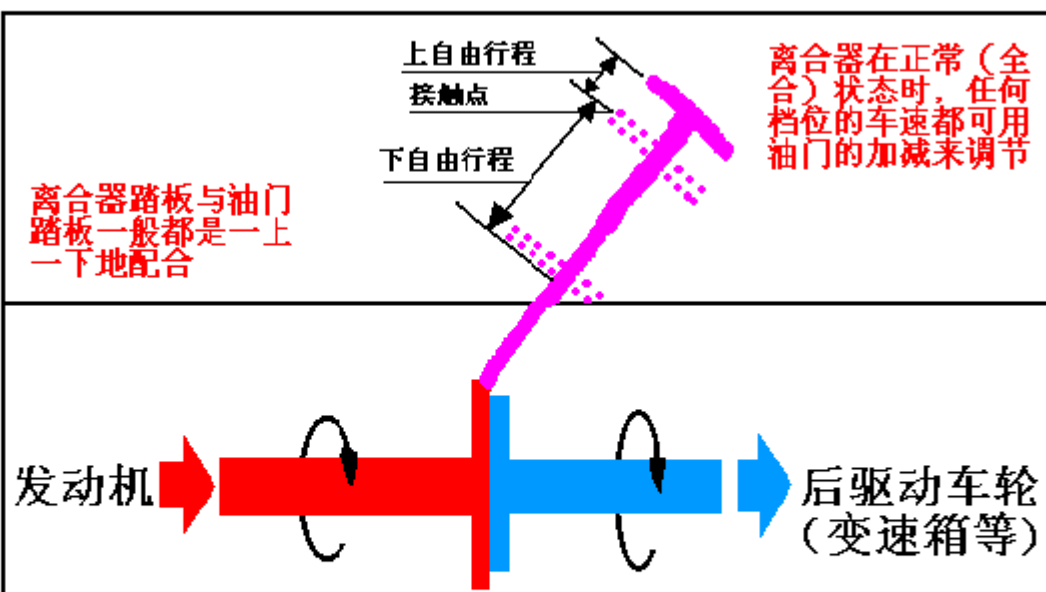
- 2、减档后油门的配合：本档位跑不动时（速度不适应时）可实施减档，原则上轰空油的大小可用于减档后的油门配合（即可用比原档位油门高一档次的油门来配合）
- 3、加、减档后车速达不到加或减入档位的基本速度时：油门须加大一档来配合（与离合器的配合同上坡起步类似）

### 离合器使用的细节要领（补充）

## 关于离合器使用的细节要领（补充）

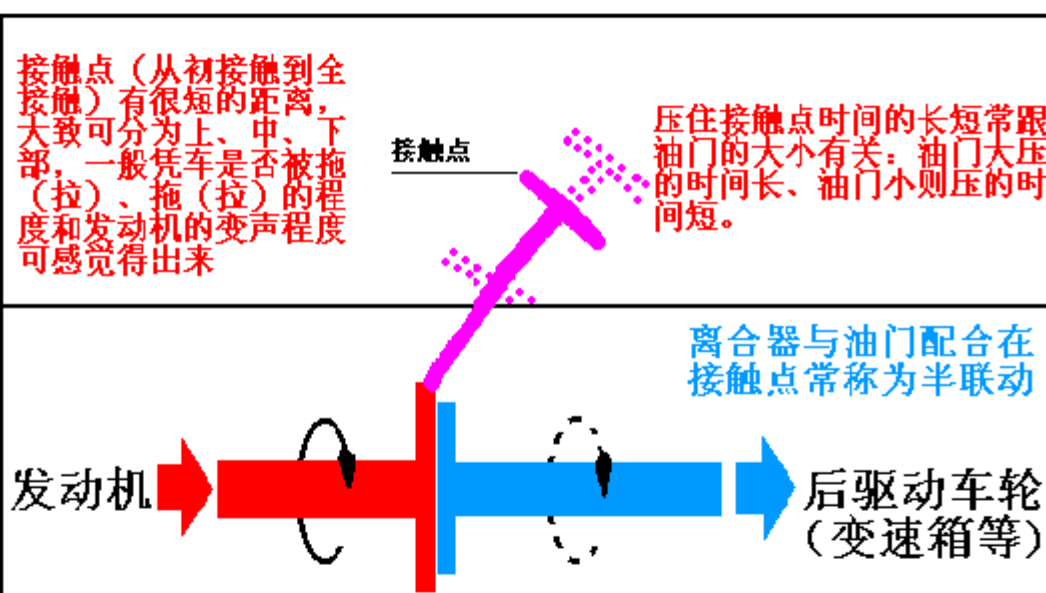
### 正常状态（全合）

- 1、离合器在正常合状态下为正常合
- 2、在接触点完全快行后，应自由行程（离合器空油）离合到底
- 3、空油离合到底



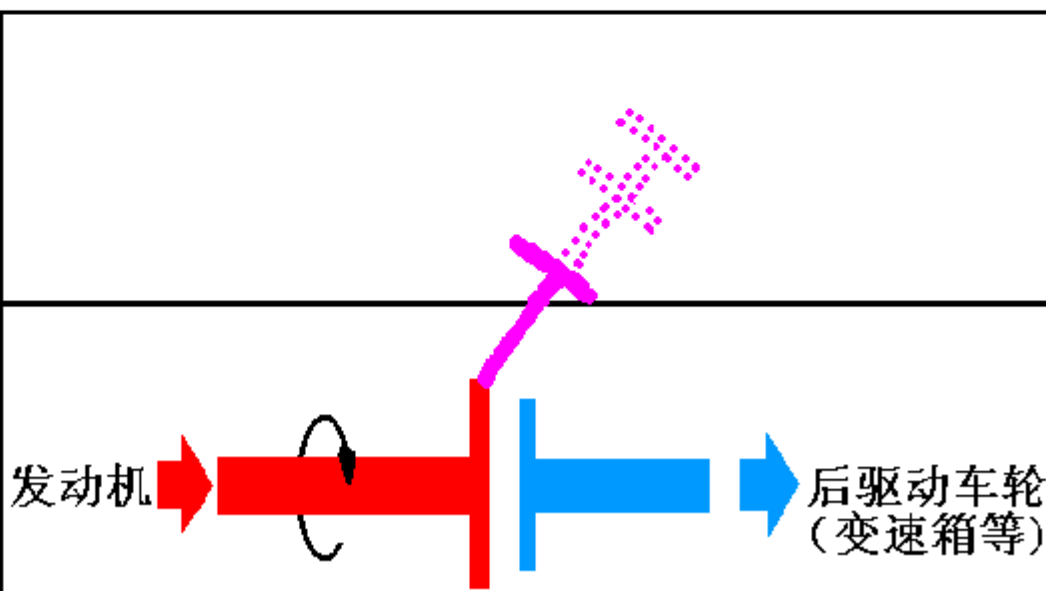
### 接触点最重要

- 1、平路起步：按下离合器踏板，在中、下部接触点，感觉踏板有阻力，此时松开踏板，车可起步。上坡起步：在中、下部接触点，感觉踏板有阻力，此时松开踏板，车可起步。下坡起步：在中、下部接触点，感觉踏板有阻力，此时松开踏板，车可起步。
- 2、上坡起步：在中、下部接触点，感觉踏板有阻力，此时松开踏板，车可起步。下坡起步：在中、下部接触点，感觉踏板有阻力，此时松开踏板，车可起步。
- 3、换挡：换挡时，离合器踏板应踩到底，然后松开，此时离合器处于半联动状态，车可起步。



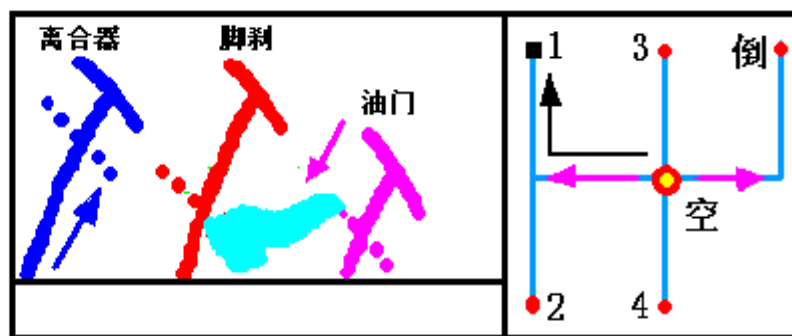
### 全分离状态

- 1、踩下离合器应迅速并踩到底
- 2、放离合器分为两种：半放和全放
- 3、全放一般是空档的情况下
- 4、半放指放掉下要起自由行程，迅速也要放下自由行程



## 上坡起步要领

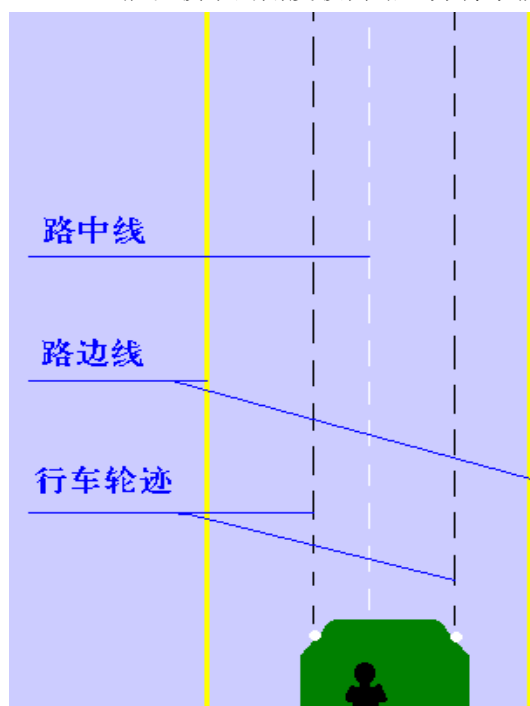
● 一脚两用

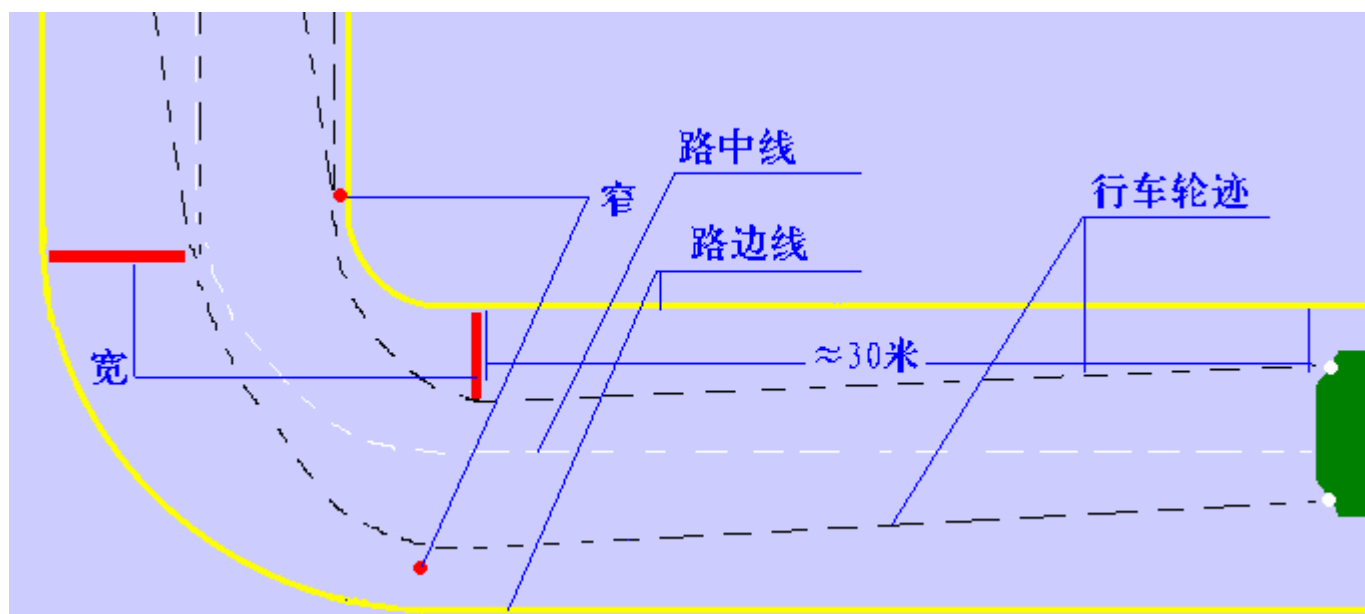


- 1、踩下离合器后将档杆轻推入1档
- 2、将踩脚刹的脚换成用脚跟踩刹车（注意别让车下溜），在保证踩住刹车的前提下，用脚尖点住油门（以能灵活控制油门大小为合适），油门可根据坡度大小适当偏大些，并保持
- 3、将离合器抬到半接触位置稳住不动（半接触位置：小坡可掌握听到发动机声音稍变沉闷；大坡可掌握听到发动机声音变深沉，并会有车被向前轻微拉动的感觉）
- 4、小心轻轻放脚刹车（注意保持油门），将全脚移到油门上：此时车若向前慢慢走，就应保持油门和离合器不动；若车不动，则可稍放一点离合器，同时适当再加点油门，至车能走时即两脚都稳住。车完全走起来后才可完全放掉离合器（同平路起步）

**单（双）行道行驶** 在单行道路上（或没有划分中心线的双行车道路）正常行驶时，最佳行车位置是道路中间略偏右，也就是驾驶员坐在路的中心朝前开。

解析： 1、便于控制方向：由于一般情况下道路是呈弧形中间高两侧低，中偏右行驶时车辆会向右偏行，这时只须左手将方向盘的自由行程轻轻向左\*住就能控制车辆的直行方向。 2、有利于交会车和让超车：中偏右行驶，使车辆能以较小的角度驶向路边并将车辆摆平。 3、便于车辆急转弯：参照单行道路左、右转弯。



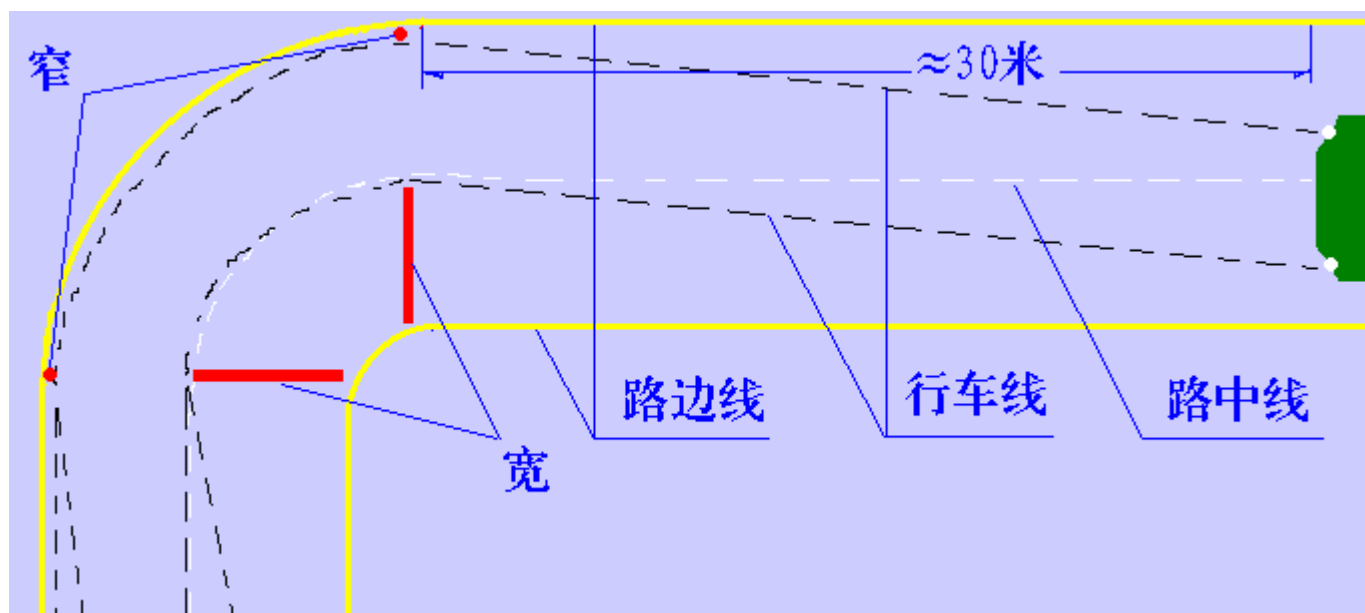


## 单（双）行车道右转弯

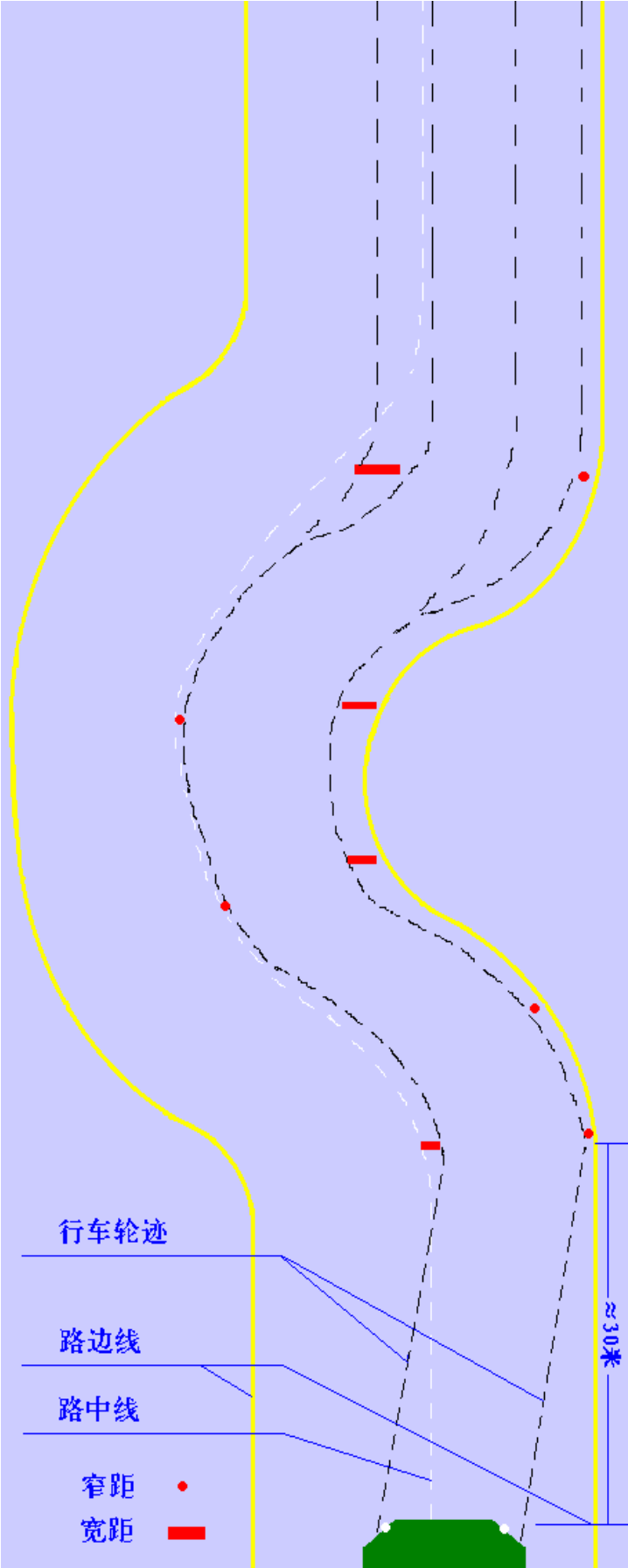
- 1、车辆行至距弯道约 30 米减速（或控制车速），并将车偏向左行驶，以到达弯道时在道路右侧留出足够转弯内轮差宽度为准则，在到达弯道时（打方向前）达到最理想的转弯速度。
- 2、根据弯道大小向右打方向，并注意保持（控制）好车速。
- 3、弯道接近转完时：如果前方有来车，可将车辆朝路右侧回直，并根据可否通行控制车速或停车；如果前方无来车或障碍，可将车辆直接向正常行驶路线回正；回方向时应根据弯道的大小掌握好适当的提前量。

## 单（双）行车道左转弯

- 1、车辆行至距弯道约 30 米减速（或控制车速），并将车偏向右行驶，以到达弯道时紧\*道路右侧（窄）为准则，在到达弯道时（打方向前）达到最理想的转弯速度。
- 2、根据弯道大小向左打方向，并注意保持（控制）好车速。
- 3、弯道接近转完时：如果前方有来车，可将车辆朝路右侧回直，并根据可否通行控制车速或停车；如果前方无来车或障碍，可将车辆直接向正常行驶路线回正；回方向时应根据弯道的大小掌握好适当的提前量。



单（双）行道路连续转弯



上图是一条先左转弯后右转弯再向左小转弯的连续转弯道路

1、车辆行至距弯道约 30 米减速（或控制车速），并将车偏向右行驶，以到达弯道时紧\*道路右侧（窄）为准则，在到达弯道时（打方向前）达到最理想的转弯速度。

2、根据弯道大小向左打方向，并注意保持（控制）好车速。

3.当车辆接近转完左转弯时，这时已经能完全看见前方道路是向右转弯，应适当提前回转方向盘，当到达右弯道并在道路右侧留出足够转弯内轮差宽度时，向右打转方向，同时注意保持最理想的转弯速度。

4、当右转弯接近转完时，这时将能够提前看见前方小左转弯及小左转弯后的直行路面的状况，最为常见的情形有以下两种：

（一）前方小左转弯或直行路面有来车：继续右转弯并参照左转弯要领进行左小弯道转弯，在左小弯道将要转完时，提前回转方向，将车辆\*直行道路右侧行驶，并注意根据前方道路可否通行情况随时减速或停车。

（二）前方小左转弯或直行路面无来车：在右转弯将要完成前，提前回转方向盘，忽略小左转弯，直接将车辆朝直行道路正常行驶路线回正，并可适当提前将车辆行驶速度提高。

## 档位操作及运用

加减档（配档）基本原则：

档速与档位相适当：从最低档速到最高档速都是本档的适应范围，尽可能避免长时间使用最低或最高档速；

换档（加、减档）：原则上只要达到档速范围，就能换档，档位的取舍要考虑车速、动力性和经济性；

拖档：低于最低档速一般称为拖档，拖档会使车辆行驶无力、前后窜动，严重时会造成发动机熄火；

升档：当车速达到高一档的速度时，就应该实施升档，一般来说，高速车在档升档时机为发动机转速 3500—4500 转/分；

退档：当车速接近档位最低车速时，就应该实施退档，高速车退档时机应该掌握在本档速度中——中偏低的范围内，最晚不能低于本档的最低车速；退档时机的选择应根据路面和动力需求来掌握；

不同路况下档位的运用：

提速加档：在未进入正常行驶速度前，应该尽量在本档将车速提高（发动机转速中偏高所对应的车速），以便加档后车辆行驶有足够的动力性；这一点在实施上坡加档时尤为重要；

保持档位动力性：上坡行驶和一般路面调整速度行驶时，档速应保持中速（发动机中速运转状态），使车辆行驶时有足够的冲力和速度可调节性能；

正常行驶：正常行驶时，速度不需要太大的调整，档速选择中偏低，以利于行驶的经济性；

下坡配档：

一般的非危险性下坡，档位可适当挂高，下坡阻力小，加速性能好，加档操作可提前进行，挂高档可以节省燃料；

下长坡配档：下长坡时，为了避免长时间使用刹车，造成刹车减效和失效，应该挂相应的低档，利用发动机来牵制车速；

配档的原则掌握在不需长期使用刹车减速为度；

换档操作：踩下离合踏板——迅速松开油门——将档换到所需的档位——根据档速配合适当的油门（或不配油门）、同时迅速将离合抬到接触点半接触状态——吻全平稳后轻轻放开离合踏板。

## 油门与离合器配合及实操训练

油门与离合器配合又简称为油离配合，油离配合的快速与准确在驾驶操作中起到很重要的作用，常见的有起步、换档后的吻合，坡道起步、坡道挂停等。

油离配合的两个关键操作是一次性油门配备到位和一次性离合接触点到位，油门到位应该略早于接触点到位，操作配合好的一般不会出现空油门（声）和车的前冲后拉感觉。

油门一次性操作训练：按大、中、小油门练习一次性搓压油门并稳住，搓压方向为前偏下方向，参考值为发动机转速表和发动机声音；

离合一次性接触点到位操作训练：先将离合踩到底——慢慢抬到接触点并稳住，记忆此位置——将离合踩到底并迅速回抬到原来的位置——反复练习以上动作，以能一次性抬到位并感觉车有稍动感为准。



### 低速控制训练（多重起步法）

### 低速控制训练（多重起步法）的操作：

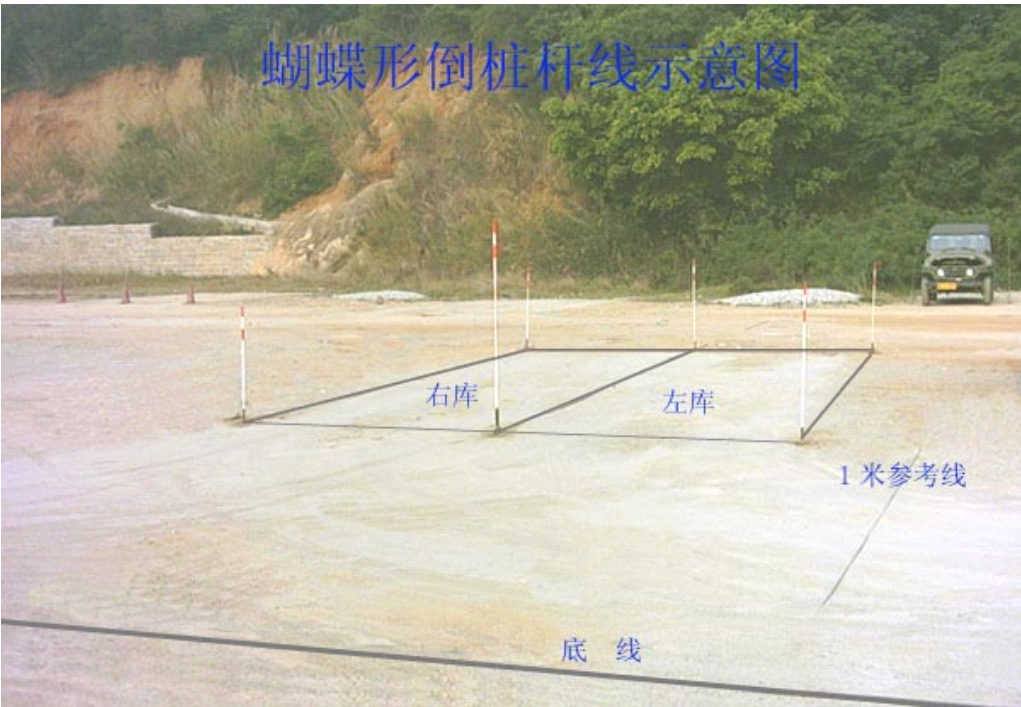
操作方法：配油门抬离合到接触点——预计车速可利用惯性时，踩下离合并松开油门——车速慢至快停或停下时再次配油门抬离合到接触点——重复操作以上动作；

当路况需要车速是走走停停时，一般宜用 1 档重复起步；当路况需要车速慢慢快快时，一般宜用 2 档做得复起步；多重起步法正确、灵活运用：

- 1、多重起步法可根据需要与半联动（又称压离合）配合使用，可实现坡道跟车又能减少离合器磨擦片磨损和磨擦发热
- 2、当前方（或后方）情况接近时，踩下离合器利用惯性，感觉有安全隐患时，可同时护住刹车确保行车安全；
- 3、有安全距离时实施起步延伸车速，接近目标时利用速度惯性，利用慢性时（踩下离合）可随时实施制动和实施车辆转向。

## 吉普车倒桩图解（倒左库）

●蝴蝶形倒桩 ●北京 212 吉普 (8 座) ●驾驶室伸头观察



准备：如图

- 1、车辆与底线平行；
- 2、保持与底线一定的平行距离；
- 3、前轮回正；

倒左库:



1、向后平行倒车；

2、自然回头，从后车窗看到库前中杆，先打右一把方向（也可以对着窗后边逐步打方向）：如图



1、在倒车过程中，眼睛一直盯着后窗边，发现库前中杆稍有向前移时，就向右补打稍许方向，使库前中杆一直保持在后窗边；（在补方向时，可边补边将身体向边斜，可使车右尾更贴近库前中杆）

2、当观察到库前中杆接近车窗边时（约 30—50 公分内），将剩余的方向向右打死（如图），并回头从驾驶门向后观察；



1、从驾驶门向后观察： 车尾刚进库时如图； 2、如果在车尾刚进库时，发现车尾离左库前边杆的宽度大于标准宽试，可回稍许方向；



1、在倒车过程中，眼睛一直盯着后窗边，发现库前中杆稍有向前移时，就向右补打稍许方向，使库前中杆一直保持在后窗边；（在补方向时，可边补边将身体向边斜，可使车右尾更贴近库前中杆）

2、当观察到库前中杆接近车窗边时（约 30—50 公分内），将剩余的方向向右打死（如图），并回头从驾驶门向后观察；



、从驾驶门向后观察；

车尾刚进库时如图；

2、如果在车尾刚进库时，发现车尾离左库前边杆的宽度大于标准宽试，可回稍许方向；





1、当观察到车左边线的延长线（顺着车边向后看）与左库后边杆的宽度接近标准宽度时（或车左边线与库底边线平时）迅速将方向回正；如图

2、方向回正后，如果库边宽度太大或太小，或不平行，可向左或向右迅速调整小许方向，纠正后迅速将方向回正；



当车尾接近左后库线时，迅速停车。

如图



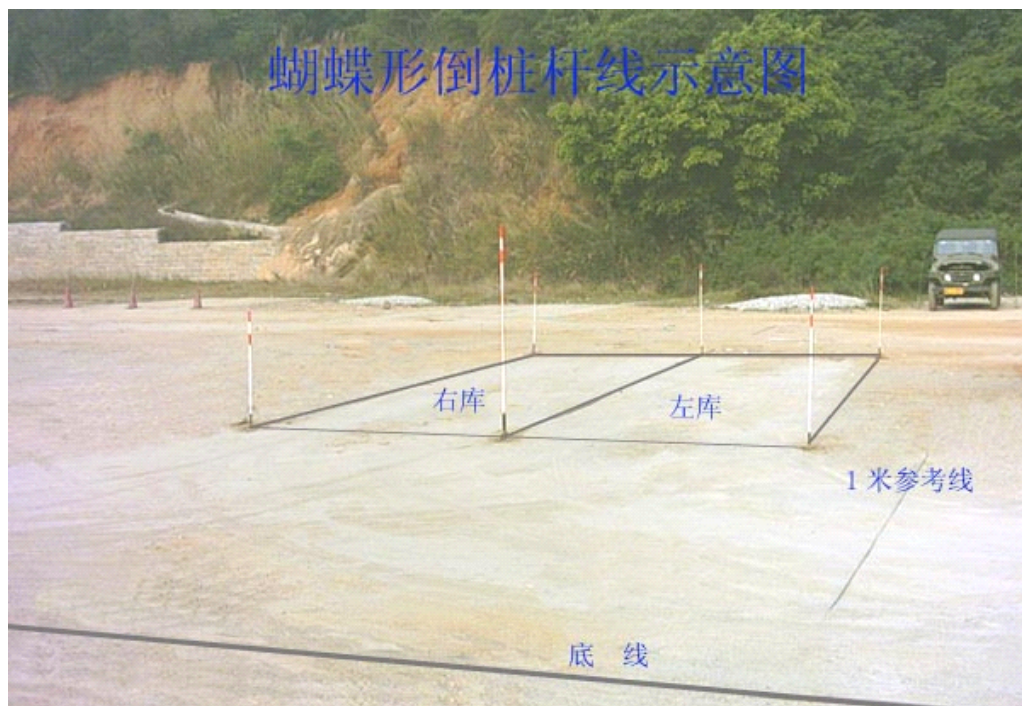
吉普车倒桩图解（移库）

●蝴蝶形倒桩 ●北京 212 吉普（8 座） ●驾驶室伸头观察

移库（二进二退）

要求：

- 1、二进二退以内，将车从左库完全移进右库；
- 2、除两库的中间共用线外，车辆的任何部位不碰线、不碰杆；
- 3、进、退中途不熄火



准备：

车辆停左库



紧\*库底线

