# 安全的驾驶心得体会(汇总8篇)

来源：网络 作者：静默星光 更新时间：2025-07-28

*心得体会是我们对自己、他人、人生和世界的思考和感悟。我们如何才能写得一篇优质的心得体会呢？那么下面我就给大家讲一讲心得体会怎么写才比较好，我们一起来看一看吧。安全的驾驶心得体会篇一近年来，随着汽车行业的蓬勃发展，越来越多的人购买私家车，并开...*

心得体会是我们对自己、他人、人生和世界的思考和感悟。我们如何才能写得一篇优质的心得体会呢？那么下面我就给大家讲一讲心得体会怎么写才比较好，我们一起来看一看吧。

**安全的驾驶心得体会篇一**

近年来，随着汽车行业的蓬勃发展，越来越多的人购买私家车，并开始执掌方向盘驰骋在大街小巷之间。然而，随着私家车数量的增加，交通事故的发生频率也随之增加。作为驾驶员，对于安全意识的重视是必不可少的。在驾驶过程中，我深刻体会到了驾驶员安全的重要性，通过总结经验，我得出了一些心得体会。

第二段：保持冷静的重要性。

驾驶过程中，遭遇紧急情况时保持冷静十分关键。当遭遇突发情况时，一些驾驶员会因为惊慌而反应迟钝，进一步加剧了事故的发生。因此，我通过模拟训练和日常驾驶中的紧急情况切身体验到了冷静的重要性。平时可以通过冥想、放松心态等方式培养自己的冷静性格，以应对突发状况。

第三段：遵守交通规则的必要性。

遵守交通规则是确保驾驶员安全的基本要求。交通规则的存在不仅是为了保护自己，也是为了保护他人。在我驾驶的过程中，我时刻牢记交通规则的重要性，并且从不随意违反。之所以如此，是因为我深刻认识到，违规行驶不仅容易导致事故发生，还容易失去别人对我驾驶能力的尊重。因此，严格遵守交通规则成为了我保证驾驶安全的一个重要手段。

第四段：与他人友好协同的重要性。

与他人友好协同也是驾驶员安全的一个重要因素。在道路上，我们不仅要注重自己的安全，还要尊重他人的权益。例如，礼让行人、遵守交通信号灯等都是非常重要的。我从亲身经历中明白了与他人友好协同的重要性。友好的交流和合作能够加强我们对于道路状况和其他车辆行驶动态的了解，从而避免事故的发生。在与他人友好协同的过程中，我们也能够建立起良好的道路交往习惯和文明素养。

第五段：不断学习与提升的重要性。

驾驶是一项技术活，需要不断学习与提升。作为一个驾驶员，我们应该保持学习的态度，不断提高自己的驾驶技能和安全意识。在我自己的驾驶过程中，我不仅不断地学习新的驾驶技巧，还积极参与各种培训和考试，提升自己的驾驶能力。通过不断学习与提升，我能更好地应对各种复杂的驾驶环境，并且更加自信地面对驾驶过程中的挑战。

结尾：总结。

在驾驶员安全的心得体会中，冷静、遵守交通规则、与他人友好协同以及不断学习与提升都是关键因素。作为驾驶员，我们应该时刻保持警觉，严守交通纪律，并不断提高自己的驾驶技能和安全意识。只有这样，我们才能够成为一名优秀的驾驶员，与他人共同守护道路安全。

**安全的驾驶心得体会篇二**

对于交通事故，有一条通用的理由可以讲一讲：“倒霉，运气不好”。

在杂志上看到一篇短文:。

一个小孩从那边跑过来，撞到这个桌子，他哭起来了，他的妈妈爸爸在做什么?“小宝不要哭，妈妈打这个桌子，妈妈打这个桌子。”那么，小孩摔倒在地上哭起来了，是这个地的错，妈妈打这个地。

另一小孩从那边跑过来，撞到这个桌子，他哭起来了，全世界的小孩撞到这个桌子都会哭的。他的妈妈马上把他带过来，说：“再走一遍!”世界上有这种第二遍又撞上去的小孩吗?所以，他就从旁边走过去了。妈妈马上就讲：“一个小孩会撞到桌子，有三个理由：第一个跑步冲的太快，来不及刹车;第二个，头一直低着，没注意看;第三个，心中不知道在想什么。你是那一个?”

有的人认为，打牌和开车有相似之处，开车出事故完全是命中注定，有时躲也躲不掉;打牌也主要是靠运气，手气好就赢钱，手气差就输钱。但是，再看看实际情况，实际情况是，所有的专业赌徒都精通业务，对牌技十分精通，对于如何打好牌是费尽苦心的研究，钻研精神非常之好，其技术水平是绝对没得话讲的，令人不得不服;即使是水平比较一般的人，也常常是一样的切磋琢磨，勤奋好学。打牌有时是要靠运气，但没有哪一个赌场高手会拱手把一切都托付给运气。开车同打牌有相似的地方，但也有区别，打牌时对牌面的变化，有时实难掌握，因为有的牌完全控制在别人手里，有时也不知道下面会拿到一张什么牌，未出牌之前，也不知道外面的牌形到底是怎样一种组合。但开车不同，开车时周围的情况都可以做到一目了然，都可以观察清楚，别人的行为也可以预测，因为他的行为一般不会超出两、三种变化，我们只要做好两、三种准备，完全可以应付他。第一种、他有可能继续正常通行，我们第一种作好这种理想的打算;第二种、他可能会毫无预兆的改变行走方向，挡住我们的去路，像这种情况，在他未改变行走方向之前，我们注意同他保持-足够的安全距离，相对放慢车速，提前响喇叭，警告提醒，加强注意观察，随时准备好停车，只要我们简单的做到这几点，再加上礼让三先，这种问题也是可以很好的解决的;第三种情况，打牌时轮到我们出牌，我们就一定要出牌，不可以不出牌，而开车时遇到难办的问题，我们可以原地不动，高挂免战牌，万事大吉。从这三点来看，能不能保证安全行车，关键在于我们驾驶员做得怎么样，做的程度如何，主要还是预防措施是不是到位。

一个好的打牌方式和一个好的开车方式，都不能有一个赌一赌的心理，都不能指望运气，而是要靠一个踏踏实实的技术来保证。开车不单单只是向前开，更重要的是去做，去营造一个良好的行车环境，安全是靠踏踏实实地做出来的。

许多老师傅在安全行车方面都做得非常好，但青出于蓝而胜于蓝，我们开车时完全可以比他们更负责任，比他们做得更好。《道路交通安全法》从某种意义上说，也要求我们驾驶员积极的承担更多的安全行车责任。也许以后行人或非机动车会更加随意地通行，但只要我们有足够的责任心，安全行车可以做得更好。积极主动的负责任也是人生的一个转折点，是人生的一个新的起点。有一个人，有一个儿子和一个女儿，他对儿子说：别的没什么要求，但是你一定要做一个负责任的人。他对女儿说：要有一个好的眼光，对一个人是不是负责要看得清，将来不能嫁给一个不负责任的人。他借钱给别人，也要看看这个人是不是负责的，如果这个人责任心非常好，那么即使这个人还不起，也没有关系，大家还可以做好朋友。不过要想找个结婚后也一直十分负责的男人怕是不容易，所谓“城中十万八千兵，哪个男儿是丈夫”。还是古人比较聪明，“嫁鸡随鸡，嫁狗随狗”，眼光比较现实。在生活中自由自在，有的时候不负责任，古人也能够谅解。但是在开车时还是要注意，我们有开快车的权利和自由，我们也有确保安全行车、不出任何大小事故的责任和义务，真正的尊重别人的生命。

——当快则快，该慢则慢。

人在江湖。

当我们对路面的情况做了及时仔细的观察以后，再来分析判断一下路面情况，前方路面有情况就慢一点，没有任何情况就开快一点;开车，就这么简单，自已看，自已提前控制好车速，就这么简单的两点。

开车时，对前方的路面情况，理所当然的要及时的分析判断，迅速的作出正确决定，但很明显的，我们有时在路上开车，根本是不动脑子，不很好的思考判断，这个问题，值得注意改进。平时说的用心开车，也就是说开车要靠自己用脑子，开车不用脑子，危险。想开车开得很好，想开车开得非常安全，就是要多动脑子，多及时正确判断决定，及时根据路面情况调整好车速。

前方有情况，马上就减速慢了下来，这就叫反应快，如不减速，对情况不作任何判断处理，简单的说是反应慢，严重的话，便是极有可能会发生很危险的事故了。象有时明明该及时停下来的时候，我们却只是含糊的减一下速度，像这种情况，就是措施不力、措施不到位;措施的效果究竞怎么样，当然要分清，反应判断不好含糊。

反应由慢到快。

路考时，考官坐在我们的身边，他考核我们的内容，有相当一部分就是看看我们对路面的情况，是如何反应如何处理的，有时，我们天生的反应慢了那么一点点，如没有及时减速刹车，没有响喇叭，那么，考官就可能相当不满意了。

其实，在开始学车时，大家的反应一律都是很慢的，因为不熟悉，不熟悉，一时手忙脚乱，就来不及反应。

后来慢慢的熟悉了，反应也就变得越来越快了，前面有情况，就自然知道一脚刹车，毫不犹豫的踩下去。嘻嘻，原来跟师傅学车，也就是在学，反应怎样由慢到快。

总的来说，在路上的原则，就是前面有情况，就慢一点，没情况，就快一点。

有时当我们车速很快时，这时遇到了前面有情况，或前方是个有车辆行人通过的小支叉路口等，一般是不怎么提前减速，总是想跟着车速的惯性冲过去，到最后迫不得已不得不很危险的刹车制动，这其实就是反应慢，思想和手脚的动作都慢了半步，实际上规范的应该是，该慢则慢。

前面有情况，不肯提前慢一点，这就是比较迟钝，唉，我有时也是这样的，反应总是慢了半步，为什么慢了这么半步?懒!路上的情况，有时懒得理它，司空见惯，心理上有点麻木了，不主动关注路面情况，不主动处理路面情况，只是被动的应付路面情况，被动的开车。

开车时思想和动作都懒，反应就慢，呵呵，还有这就是为什么不提倡疲劳驾驶，疲劳时，精神差一点的时候，反应也慢。

懒，也就是眼里明明看到前方有情况，明明看到前方是交叉路口，明明看到前方有小支叉路口，还有明明前方马上要转弯了，这时心里也知道，最好是慢一点，但就是懒得提前松油门，懒得响喇叭，懒得刹车。懒，就是一个懒字。

懒，怎么办?

懒?嘻嘻，回家跪搓衣板呗。

说到底，简单的一条，看见前面路上有情况，应马上反应过来，应马上就减速慢下来，开车时应养成这样的良好习惯!

在公路上通行时，对路面情况观察清楚后一定要迅速分析判断，马上作出决定，如何前进。如果只是茫然地看，不去认真分析，那就没有完全起到观察的作用;前面有情况，这时我们要看一下，有没有危险，然后决定是否继续前进;开车时观察与分析、判断、操作，应该是紧紧相连的，缺一不可，各方面都要及时做好。

当快则快，该慢则慢，这是开车时对路面情况分析后作判断的准则，这是开车的基本常识，也是开车的根本道理，这一点应该没有疑问，总不至于前面有情况，还照样加油门向前开吧。但公理也常常被违背，常识也会被置之脑后。

在上海法制报上看到过一个事故案例，有个开中巴车的驾驶员，为了多做点生意，想抢在公交车前面停靠站点，到了一个路口，就违章闯红灯，结果与一辆摩托车发生事故，摩托车驾驶员不幸身亡。

金钱固然重要，但作为开车来说，确保安全更重要。

开车时有抢时间的意识，也会使我们的判断摇摇晃晃。

有时只要进入危险地带，即使有浑身的本事，也没有用。

如果我们作判断的原则是确保安全，不开危险车，那么，进入交叉路口前我们会慢一点，遇到红灯我们会停下来。

但有时我们的大脑好像没有派上正确的用场，理智没有强硬的做主，结果，别人有时就会问我们“你开车时有没有用脑子?”

用脑子?科学研究发现，大多数的女士只要一进入购物商场，大脑负责理智判断的区域，便会减少活动或自动关闭。

另外，“情人眼里出西施”，当面对自己心爱的人时，大脑负责批评思维的那部分区域，便完全舒舒服服睡眠休息了。

那么，只要往车上一坐，有时驾驶员便也有可能失去理智清醒的判断，这在科学上也应该是讲得通了。

但，在这里，也可以这么说，开车是一项有思维的运动。开车时要注意不思维和思维不正确的危险误区，要养成良好的驾驶思维习惯。小心实际的等候远胜于冒险犯难之前行。故说“宁停三分，不抢一秒”。

“智勇双全”，在开车时，在智慧和勇气之间，让理智一直准确的主导感情，仍然是我们唯一的对策。

智者不乱。

快有快的条件。

如果道路宽阔，路两边视线良好，两边又没有骑自行车的或是骑摩托车的，也没有行人，对面又没有来车，也就是说，不存在任何隐患，那当然可以开快一点，而且应该开快一点，大可放心，此时不可能发生任何事故，不具备发生事故的条件;另外，路上虽然有别的情况，但和这些情况有足够的安全距离的时候，也可以快一点。

当快则快，该慢则慢，这一条在跟教练学车时，师傅应该经常说过，只是不知考到驾驶证以后，自己单独开车时，“当快则快，该慢则慢”，有没有做得更好，开车就这么简单的一句话，照这一句话去开，也不可能发生事故。有一次向一个师傅请教：怎样开才能保证不出事故?他说：“不出事故，只能说是不出责任事故，你该开二十迈，你不要开三十多迈，象雨雾天气，你只开二十多迈，总不会出事。”

当前面有情况，不提前减点速，不提前慢一点，还是开快车，就出事了，就这么简单。

理所当然。

当前方路面有情况的时候，应该慢一点，还有什么情况下应该慢一点?

觉得有点危险的时候，就慢一点。

车辆不熟悉的时候，就慢一点。

觉得路面情况有点复杂的时候，就慢一点。

觉得很紧张，有点恐慌的时候，就慢一点。

觉得没把握的时候，就慢一点。

雨雾冰雪天气的时候，就好好慢一点。

与前后左右靠得太近的时候，就慢一点。

很生气的时候，就慢一点。

视线不清的时候，就好好慢一点。

觉得不安全的时候，就好好慢一点。

一慢二看三通过。

在车辆起步时，要慢一点，看清楚了再起步。

在通过交叉路口前，要慢一点，要看清楚。

在进出非机动车道前，在转弯时，要好好慢一点，好好看清楚。

在打方向变更车道前，要好慢一点，好好看清楚。

在夜晚要慢一点，要看清楚。

在视线不清、视线受阻、视线隐蔽的地方，要好好慢一点，好好看清楚。

在和周围的车辆与行人靠得太近的时候，要好好慢一点，好好看清楚。

在前方道路边上有人，路上车多，觉得不安全、不踏实的时候，要慢一点。

在超车前，在会车前，要慢一点，看看好，要选择安全的超车会车。

在路况好的时候，也不要太快，要预防万一。

这样开，就是很安全了。

开车有快的时候，当然也有应该慢的时候，在这些该慢的时候，是的的确确、实实在在应该慢一点的，不慢，万一的话就会发生车祸，无法保证安全。

有很多很多的事故，都很平常，都是因为在这些该慢的时候没提前慢下来。

到了该慢的时候就慢一点，尽好我们的职责。说小心，也就是在这个时候我们要好好小心。

一慢二看三通过，开车时，这句话是经典中的精典。

有个朋友，刚学开车，替他亲戚开车。

他亲戚夫妻两个都开车，他单独跟女的开车子，女的安全意识特别好，朋友开的时候，她总是说：“你慢点，你慢点。”预防意识特别强。单独跟男的开车，男的时间观念比较强，男的总是说：“你加油，你加油门呀。”一个叫快，一个叫慢，弄得他有点不知如何是好，两天下来，不得要领。后来正好要从南通到无锡去，叫我一起去，我说：“你来开”。从南通到无锡，他开我说，说来说去，无非是该快的时候就开快点，该慢的时候就开慢点。没有任何危险情况的时候就开快点，前方路面有行人，有骑自行车的人，有骑摩托车的人，就慢点。

他拿证以后在南通才开了两三天，开的路也不多，但觉得非常吃力，有时开得浑身是汗，紧张不熟练。同我到无锡去，一来一去，对他来说，路也算不少，我问他，他说倒不觉得太吃力;没情况，放心朝前开，当然不吃力;前面有情况，就提前减速，提前慢下来，这样一来，也就将情况化解掉了，也就没有多少情况好处理了，所以也不觉得吃力。

万变不离其宗。

该让的时候就让，该走的时候就走，该静观其变的时候就静观其变，不该超车的时候就不要超车;开车时，我们所作的决定应该对自己或别人不会造成任何危险。

曾经有一次经过一个小镇，小镇的中心是个小小的十字路口，路口的四个角上都是房屋，经过这样的地段应该好好慢点，但当时没有注意好好提前减速，没有做到一慢二看三通过，车速偏快了一点，等过了这个路口，才后悔，这样开不对，很危险。

还有一次，是在一条比较窄的公路上，当时前方路两边都有自行车，这时对面又过来一辆小货车，本来看见前方路面是空的，就没有怎么减速，但当和小货车交会时，发现也同时正好和路边的自行车一起交会，这样在一条小路上就形成了四点一线的情况，相互间的安全距离就实在太小了，过去以后，心中也是后悔不已，当时应该慢一点，让小货车先走的。

开车时，有时观察一些路面情况，再分析判断，所需要的时间一秒钟都不到，这个时候，最起码的总要知道是应该快一点，还是慢一点吧。

有很多时候我们偏偏做不到这一点，不能及时慢下来;有时要等到发生事故以后，才认识到：“唉，我当时要是提前慢点就好了。”

“文武之道，一张一弛。”快和慢相辅相成，各尽其妙。交通法规有：“保障交通安全和畅通”。“安全”要求大家慢一点，“畅通”要求大家快一点。安全和畅通是对交通行为的合理要求。开车时非常恰当的快和非常恰当的慢，可以很好的满足这两个要求。

还是再来看看交通规则。

共

2

页，当前第。

2

页

1

2

**安全的驾驶心得体会篇三**

我叫xx，从xx年从事汽车驾驶工作至今。在多年的驾驶工作中，我能够时刻紧绷安全这根弦，安全行车三十五万公里无事故，较好地完成了运输任务，连续多年被评为局优秀驾驶员、局级先进工作者。下头就安全行车工作，谈一点自我的体会：

作为一名司机，最最根本的是要保证行车安全。保证不了安全，及时送货，提高运输效益，增加收入都是空谈。

因而，我认为仅有在安全学习上一丝不苟，积累行车经验，才能做到随机应变，及时处理突发事件。所以，我十分重视部门每周一的安全教育会。我认为安全会不但要参加，并且要理解安全教育的重要好处，事故关系着货物、车辆和自我的生命安全，不能拿国家财产和自我的生命开玩笑，透过例会，摆事实、讲道理、总结经验，到达安全行车的目的，只带耳朵听，不往心里记，是极其危险的，所以每次安全学习，我都认真听，会后反复琢磨，虚心向别的驾驶员学习，力求不断提高自我的驾驶水平。

“驾车如驾虎”，驾车上路，不能有丝毫马虎，多年实践经验告诉我，只要一上车，就要全神贯注，同时，要针对所驾车型的特点，中速行驶，我的做法是：

1、注意观察：在驾驶车辆过程中，驾驶员的观察力很重要，集装箱卡车，车长、超高，道路上有很多电线不贴合标准，个性是农村横过街道的线路，千万不能盲目透过，每当这时，我便抬一下踏油门的脚，然后再扫一眼车速表，然后细心观察，当线路不够高时，就下车请过路人帮忙，决不盲目透过。

2、中速行驶：道路交通状况复杂多变，既要依法行车，又要个性注意车速，持续中速行驶，并与前车持续必须的安全距离，没有把握不强行超车、不紧急刹车，做到掌握路况、掌握车况、遇事不慌。

记得99年2月的一天晚上，我从青岛回到，当车行至烟青一级公路莱阳段附近时，心想，尽管夜深人静，但前方的几个立交桥附近，由于两侧有许多条小路穿越一级路，是事故多发地段，想到那里，我把车辆速由50码降到了30码，突然，前面有一辆无灯的农用三轮车抢穿公路，我紧急制动。停下一看，只见那驾驶三轮车的人因无证驾驶没有经验，早已吓得目瞪口呆不知所措地将车停在距我的车头不到一米的\'路面上。

一场事故化险为夷。所以，我把这样一句话当作为开车时的座右铭：“回家心切莫超速，亲人盼你平安归”。

3、仔细应付路面状况，适应复杂驾驶环境。由于天气及路面状况复杂多变，给安全行车工作带来很大的困难。所以，在这种状况下，我始终坚持谨慎驾驶，不盲目开车的原则，选取适当车速，安全行车。比如：雨雪天谨慎驾驶防路滑;市区行车留意慢行防行人和自行车横穿;雾天低速行驶防碰撞。由于措施得当，留意谨慎，我曾成功的避免了一齐重大交通事故。

驾驶员都明白，行车时要注意做好车辆的“一日三检”工作，那就是：行车前、行车中、收车后的检查，这三检必不可少，它关系到我们每次行车安全，所以，每次出车前，都仔细的检查车辆，有问题立即修理;行车中，我根据载货的重量及路面状况，及时停车检查车辆的安全部位，如轮胎螺丝、轮胎气压、传动轴螺丝、马鞍螺丝及刹车系统各部件是否安全可靠等，这样的检查在收车后再重复一次，以确保下次任务的顺利完成。

今年四月份，我驾车赴淄博拉货，出车前依照惯例检查车辆没有发现问题，装货回到时，由于货物较重，我在谨慎驾车的同时，更加注意随时认真地检查车辆的状况，行至潍坊高速公路，我在停车检查时，突然发此刻后轮轮毂出现了十几公分的裂缝，并且已经有2根轮胎螺丝断裂，我顿时惊出了一身冷汗，如果不及时停车检查发现问题，一旦上了高速公路，车速一快，后果不堪设想。

我立即联系单位派人抢修，避免了一齐行车事故的发生。由于三检工作做的认真，即便是保钟点的活因修车耽误了一点时间，货主也会对自我的货物能安全运到目的地而谅解。

二要修车的原则，清理完车辆后再回家。在洗车上，我为自我定的原则是：“长途归来必洗车，两天行车后必洗车，短途归来后必擦车”。

每次跑长途或雨天行车后，我总是要用上一个多小时的时间，对车辆进行彻底冲洗，所以，我诗司“冲车台”上的常客;同时，出车归来后，我总是根据车辆在公路上的行驶状况，发现故障部位，及时进场修理，在车辆进行修理时，我一般状况下是换上工作服，看修理工修车，对不懂的地方就问，掌握车辆的结构，积累修车经验，同时，我主动给车辆的润滑部位打黄油，确保各润滑部位润滑良好。由于虚心向修理工学习，认真研究车辆构造，使我具备了排除一般鼓掌的潜力，在公司举办的汽车排故比赛中，多次获奖。

因违章驾驶，疲劳开车而导致发生交通事故的案例比比皆是，且触目惊心，作为一名驾驶员，应个性注意这一点，我是一名长途车司机，长途运输有时为了保点，往往需要长时间超负荷作业，这样似乎与不能疲劳驾车的交通法规相抵触，怎样才能既做到保证多拉快跑，又不使身体过度疲劳呢我认为，应根据自身的身体力行，自行调节，始终持续旺盛的精力来开车，当感到身体疲倦时，应及时寻找安全地带靠边停车，下车放松一下，必要时睡上一会儿，感觉精力充沛，再上路行驶。在不行车时，要注意休息，远离赌桌、牌桌等耗费时间和精力的场所，保证充足的睡眠，以便工作时精力充沛，不打瞌睡。

以上是我工作中的一些做法和体会。虽然我在工作中取得了一些成绩，但离单位和领导的要求还是有很远的差距。今后，我将更加严格要求自我，加强车辆的维护保养，加强学习，注意做好本职工作。

**安全的驾驶心得体会篇四**

脚踩油门，心想人民！

马达一响，集中思想！

我的驾车经验：

首先要记住，你的爱车不是炫耀的资本，也不是什么交通工具，是杀人机器。这点很重要。

1、变线前必须要先看后视镜；

3、过路口前200m必须要脚踏在刹车踏板上；

4、遇到横马路的人或车，尽量要从前者的反方向绕，提前做好制动准备；

5、左转弯千万要注意自我车的左a柱挡住的视线；

6、在保证安全的前提下，尽量快速离开人多车多的是非之地；

8、长途驾车要开节奏感强的带刺激的音乐，提高人的兴奋性；

9、经常检查爱车的轮胎和制动效果；

11、倒车前要亲自到车后看一看，地盘高的车子还要弯下腰看一看。

12、善于向你的车身周围环境发出信号：喇叭、灯光；

13、雨天、雾天必须要开灯；

14、遇到路滑的切记少踩或轻踩刹车，抵挡小油门行驶；遇到小段滑路（10m），收油门，利用惯性经过。

15、爱车要定期保养，尤其是转向系统和制动系统要多主动问问保养的师傅；

16、高速路上怎样超车？

（1）首先看后视镜，后面跟来的车相对速度和距离；

（2）前面车的速度和距离；

（3）相向驶来的车的速度和距离（是否来势凶猛）；

（5）保证绝对安全的情景下，减一档，大油门、大扭力高速超车，不要犹豫。

好的驾驶习惯对避免交通事故有很大的好处。

胆大心细，良好的心理素质是一个驾驶员必须具备的条件。没有速度感的初学者（尤其是女孩子），提议你最好能在电脑飙车游戏中进行模拟训练。

**安全的驾驶心得体会篇五**

本人行车中喜欢总结一些规律与想法，在此愿和车友们分享，期望抛砖引玉。

一向以来，有种状况相当担心，个性是经过停下的大客车身旁，或者经过巷子或房屋边的路口时，或者在前方看不见的弯道时，个性担心这种状况。如果速度过快，出来汽车、摩托、小孩、行人等，根本就没有反应的时间，必出事故。

有一次在x我遇到过这样的状况，我从一密集停车的小区开出来，准备出去。由于车辆太多看不到身旁出来的人，我鸣了几次喇叭，还是有个骑摩托的人突然从两部车中间闯了出来，冲到我车前。如果不是我脚在刹车上，他恐怕不死即伤，我也难逃一劫。x市区车辆太多，空间狭窄，此刻我是能不去就尽量不去，真的是怕了。为了记录现场，我此刻车子也装上了记录仪，以作证据。

我表哥就经历过这样一次车祸，有一次在外办差回来，他坐在副驾驶位，车行山路上坡弯道，占了对方来车的道，突然上面冲下来一辆大货车，两车来不及避让，剧烈相撞，驾驶员当场死亡，他头部受伤也差点挂了，在医院躺了一个多月。复杂路况行车，盲区不停变化，风险明显增大，驾驶员必须要遵守交规，多作预防：遇弯道多鸣喇叭，晚上则要变换灯光提醒对方来车，降速行驶，更不能侵到对方车道。

从某种好处上讲，夜间行驶如果不正确使用远光灯，比如一向开大灯而且大灯个性亮，就容易在车辆的前方构成强光，如果道路分隔不够高不够密或者无分隔，就导致对面的车辆无法辨识较暗的物体或人（车灯的亮度远远高于较暗的人或物，结果人或物辨识变得困难），相当于给对面来车人为地制造了一个视觉盲区，大大提高了对面来车的行驶风险，这是违法也是十分不负责的行为。自己要注意防止盲区出事，也要防止无意中给他人制造盲区，引发事故！退一步来讲，路上的车都有大灯，你自己也是别人的对面来车，也可能被这种不良习惯所害。

盲区就意味着危险，没有一齐车祸是预先想到而发生的，受害人都是没有想到会发生车祸的！

这个比较容易理解，车距就是避免车祸最好的保障，而车辆配置再好再安全，其作用也远远比不上持续车距。

开车三年多，我碰到两次惊险的状况，一次是深夜在高速开车，前面一辆重载货车不打灯突然变到我的车道，我车速100左右，车距在50m左右，顿时把我吓傻了，急刹车，鸣喇叭，打双闪一连串动作做下来，看到车子快追上时，相对速度已经慢了，确信这回不会伤到人，才松了一口气，要明白我副驾驶及后排还有两个同事。所幸两车没有碰上，估计车距也就不到50公分了。

还一次是白天过x汽车总站边上的路，等好好久绿灯来了，大家都在加速，突然前车刹车，我们相距不到8米，一脚急刹车子还是追上去了，所幸又没有追上！之后查看行车录像，一辆小车从对面车道急速转到我方车道，我只盯了前车，没有看得更远，忽略了这一状况。前车急刹也没有料到后面来车，差一点酿成事故，吓了一大跳。再往前走不到150米，这辆白色livina再次突然停车，又有一辆汽车从右边辅道进入主车道，这屁车又没有征兆突然停了，我再次急刹，吓得脚都软了，赶紧从身旁超过，不敢随在这辆死神之车后面了。

我的推荐就是，始终持续在你感觉安全的车距的1。5倍。这样不好的结果是，经常有不自觉的人会插到你前面。如果碰到这样的状况，还是遵守这个原则，降速调整到这个距离。这一招很有效的让我避过了上述的可能车祸。

我以前差点因为疲劳驾驶而送命。

一次和同事开qq3拜访客户，午后吃过饭回来，正值疲劳时分，头天又没有休息好，困劲上来了，想了很多办法都不能持续清醒，附近又没有服务区，只好睁3秒眯3秒，结果一不留意睡着了，车轮跑偏压到高速的水泥边，剧烈的弹了起来，把我和副驾位睡觉上的同事都震醒了。此事回想起来十分后怕，所幸老天保佑那天没有出事，要不高速上出车祸，后果不堪设想！

每次疲劳犯困时，我都会想起这起事故，就会神清气爽，十分清醒，毕竟，这样的错误，永久不能再犯。即使因为休息而耽误了工作甚至弄丢了饭碗，也远比死于车祸强上百倍。

平时，我的车上，还是备有\"飞人\"药水和风油精，防止打瞌睡用的

为什么这么说呢，很多司机一开车，就只看前方，感觉这条路都是他的了。这样的潜意识十分有害，很容易诱导人们开车时只关注自己怎样走，忘记了前后左右，个性是后方与左右都可能随时有车过来。人的眼睛总习惯于往前看，而往左右和后方则依靠于人的理性提醒自己，并且要透过左右后视镜、内后视镜等来间接观看，因此属于较弱势的一种行为，容易在行为竞争中被无意识偶尔忽略。但在安全行驶上，务必克服这样的弱势，确保各个方向都随时处于清楚的状态，才能保证行驶的安全。

获取左右及后方的行车信息，依靠于几块后视镜，因此确保他们清晰准确十分重要。雨雪天、晚上更是如此。在车上备一块干净的擦镜布，很简单但很有用。开车之前，多检查一下后视镜，也但是是举手之劳。

我的一个表弟，以前为人开车，晚上车辆出故障停在路边，车后放了警示牌，他和老板钻到车底下修车，结果一辆粗心的拉菜的货车追尾了，两人命丧他乡，造成两个家庭严重杯具，他老板更是家破人亡，姨夫姨娘俩人中年丧子，一蹶不振。这样的杯具我期望再也不要重复上演了。

我见过逆向骑车在快车道上的大婶，差点撞到过左拐弯时突然闯红灯的骑单车的老头，还避让过行驶在快车道的三轮车，多次的经历让我意识到，很多路人不懂交通规则，所以你也不能预期他们按交通规则行走。这是我国目前十分现实的一个问题。因为我也是拿了驾照以后才明白路上有这么多的条条框框，也能理解为什么此刻还有很多路人不明白该如何应对复杂路况。有上高速捡垃圾的，有骑摩托逆行的，这些我们都得加以预防，敬而远之。

个性要提到骑单车的，骑行上路不需要任何交规培训，全靠各人自觉。但上了年纪的大叔大婶骑单车，有几个进过驾校理解培训，有几个在校园上理解过交规培训自行车行驶的速度相对较快，个性是电动自行车，有的能够跑到将近50码的速度，如果驾驶人不懂交通规则，他们可能会骑行到机动车道狂跑，并且变换车道还不打灯，你说危险不危险问题是很多骑行人还不明白这样做的危险。还有骑单车的，没有后视镜，没有转向灯，还个性喜欢随意变道，不打手势，看了真让人着急。

推荐电视台多准备一些交通规则的电视培训或讲座，这对普及交通知识，减少因无知而导致的交通事故，善莫大焉。

这个问题我以前骑单车时没有想过，但当自己开车之后，就明白这个风险了。在车辆拥挤的路段，有些骑车人喜欢见缝插针，钻到两辆车中间骑行，距汽车但是20公分左右，我真为他们捏一把汗。开过车的人都明白，司机坐在驾驶位上，他看不到车身附近地面上的状况，其实不明白你的自行车与汽车之间的精确距离，再说，想控制也没有那么容易精确。而单车在低速时缺乏稳定性，很容易摔车，距离小了停下来又没有地方落脚（容易被汽车压到）。距离大几公分还没事，少几公分可能就是一齐事故了。如果是生手，就更不要说了，紧急时候一把出去差个半米都是有可能的，弄不好就是一条人命了。因此，在此奉劝各位路上的非机动车朋友，和汽车持续一点距离，让点空间，也是给自己的生命多一点空间。别在路上有意无意的显示自己重要而不愿意让这一点距离，冒这不必要的风险！

行车路上，光看前面一辆车是不够的，要想预计前面车辆的行为，避免追尾等事故，除了持续车距外，还需要了解前车所面临的交通状况，做到这一点，只有看得远一些。了解前车的前车是什么状态。第1条中两个实例列举的突发状况，其实都有与行车时看得不够远有关系。如果事先发现两部货车在一齐，就就应推想到后面一部可能要变道，如果事先看到拐弯过来的对面来车，我就可能提前减速预防，不至于这么被动。因此，要确保安全，还是加上这么一条，看得远一点，推测前车可能的行为。加上持续车距这样的双保险，才更可靠。

主要目的是防止后面车辆追上来造成事故。这个比较容易理解。

完全不谈话容易打瞌睡，有时也不太礼貌，但交谈太多又容易分心。我的方法是，如果碰到路况复杂，就主动闭上嘴巴暂不说话，待路况变好时再恢复交谈。

这一条也是因为差点出事而总结出来的有一次我开手动档快拐弯时，一个电话进来，我伸手接电话，这时弯道出现，一个手忙但是来，车子直冲路边一店面而去，所幸一脚刹车刹住了，要不就是一齐车祸。停住一看，一个完全不必接的电话，差点让我出了一齐车祸。自此之后，我给自己立了规矩，开车时绝对不接电话，有人在身旁能够代接，但我一个人时宁可错过电话也不能拿我的生命冒险。如果车子配置了蓝牙电话，就没有这方面的问题了。

同理，如播放机等的操纵，也容易分散行车的注意力，一旦低下头来操作，很容易忘记还在开车，分心时间超过2秒，车子就跑出去几十米了，就很容易出事故，切切注意！这方面是有人出过事故的，就是一转瞬间。

这一条我也出过状况，还有两回。一次是路上堵塞，停车等候，正好路面有一个小小坡度，挂空档后忘记拉手刹，车子溜坡挤到后面一辆车，但没有造成损失，被人家好好说了一顿。还有一回在停车熄火准备买椰子，忘记拉手刹，开始溜得慢，后面加快了，我发现不对，赶紧跑过来拉开车门一脚踩住刹车，幸好边上没有人或车，才没有造成事故。但连我这么细心的人都犯这类低级错误，想想都觉得丢脸。还是平时要养成良好的停车习惯。

启动看档位是手动档的要求，点火前摸一下档位是不是在空档上。如果不在其位，打火时车子可能突然冲出去，也存在隐患，出过这样的事情。还有一种状况是忘记放手刹或脚刹，带刹行驶，对刹车损害极大，也要避免。

关键还是在于，要养成良好的停车和启动的习惯，平时要严格遵守以构成下意识的动作。

这一条我出过两三次小事故，刚开车时对车不熟悉，拐弯时觉得比较勉强，但想侥幸一试，结果把前保险杠磨花了。还有一次，停车时没有把握，但感觉可能透过，怕麻烦没有下来确认，结果车子又被水泥柱刮了一道。前两天看到的一齐事故，事故车主倒车时，由于观察不仔细，竟然将自己的亲生女儿撞死了。

开车千万不要怕麻烦，越是怕麻烦，往往导致更大的麻烦。对于新手更是如此。如果可能的话，给车辆配上倒车雷达、倒车影像甚至前置影像、侧面影像，会有良好的效果。当然，也不能完全依靠于这些装置，毕竟他们看到的范围还比较窄。

16、多观察路牌，不要完全依靠导航

车要开得好，其得对驾驶员的要求十分高，要耳聪目明，观察仔细，反应迅速，这一点真不是件容易事。除了高速的标识做得比较规范，不容易错过外，一般的道路个性是等级较低的道路，标识做得很简陋，有点甚至能够说是不负职责。

有时错过一块标牌，就不知觉中进入另一限速规定了，很容易中招。还有路况很好的地段，限速偏偏标得很低，让人直骂这设定限速的人不长脑子。但话说回来，在路上就得服从交规，我们能做的就是持续良好的精神状态，认真观察路牌。有时还需要配合开得慢一点才行。

对于导航，我十分依靠，因为本人比较路痴。因此我比较过能找到的各种手机导航，如凯立德、高德、佳明、道道通、谷歌地图、百度地图、老虎地图、腾讯地图等等等等，此刻各家的导航、地图都比前几年有了明显的进步，能够在线更新，提示也比较丰富，能够根据个人的喜欢使用，我手机装的是腾讯地图，有时还装个高德导航互补一下（此刻的车上也有个garmin导航，用是好用，就是4s从不带给数据更新服务）。

每个导航都有自己的不足之处，不能说谁完全能够代替谁；国内的道路更新速度更是日新月异，导航数据往往来不及准确刷新，常有变化，因此选取国内的导航软件更为实用。

因此，行车之前，了解一下自己的大概行驶路线方向，结合道路上的指示，再根据导航提示来，比较靠谱。即使导航出错也不会出现大的乱子。

所以，此刻我喜欢“导航+常识”结合的方法来决定，不完全听导航的。这样需要在出发前对路线稍作研究，做到心中有数，路上不慌。

这个我开车没有碰到过状况，但骑单车时碰到过，那时自己还没有驾照，骑车时飘过一辆停在路边的车，它突然开门，差一点点就撞翻了我。

由此想到，自己开车门时，也应注意看看后面是否有来人来车，个性是不懂驾驶的乘客，更容易缺少这种防范意识，象上了年纪的老人，小孩子等等，尤其需要提醒他们。另外，有些车门打开时有惯性，开门时不注意控制开门速度，车门开启的后半段会弹出去，很容易撞上身旁停得近的其它车。我有个同事就干过这个事，他还是驾驶员呢，开门把身旁一辆红车的漆刮出米粒大的白点，人家车主不依不饶的说了一通最后还是赔200元了事。

由于开车门时，下车人往往只想到自己的行动空间和眼睛所见（这也是前面提到的强势行为），往往会忽视车道上其它方向来车，从而生成的事故隐患。当然，换个角度看，这也是盲区的问题。更严重的状况，去年有一齐事故报道，一位好心的驾驶员晚上在高速路发现有车祸而靠边停车救人，没想到刚一下车就被后面来车撞上，救人者自己被撞身亡！十分可惜！在车道上，如果没有看清周围来车的话，下车就往往意味着将自己置身于险境，不能不加以重视；个性在高速上，更是严禁在车道上停车，这个一旦出错，可往往是生命的代价！

这个也是本人十分在意的安全要点。上驾校时师傅也讲过这样的惨案：一对小夫妻刚买车去车管所上牌，妻子站在车后指挥丈夫停车，粗心的丈夫倒车时一脚刹车踩到油门上，车子猛地后冲，将妻子直接抵到墙上，当场死亡，欢欢喜喜的事转瞬间成为人间杯具！还有报道，停车入库时丈夫在车库后面指挥，妻子倒车一不留意将丈夫抵在墙上抵死，自己一慌伸出头去看，车辆后退时自己脖子又被墙角挤断。由于操作失误导致两口子两两归天，实在十分十分痛心。

全程持续人车距离，尤其是指挥倒车的人，要主动持续车距。可惜的是，好多状况下，指挥倒车的人并不懂驾驶，不了解汽车的特性，也缺乏安全意识，或者是总是心存侥幸认为不会出事，为了方便有时还站在车身与建筑物之间来精确指挥，孰不明白把自己置身于一种极为危险的状况。万一驾驶员操作失误，随时都可能被汽车挤压。碰到这样的状况，我通常是大声吼叫，让指挥人走开并停车。

还有一种状况，此刻车辆的密封性都比较好，如果关上车窗，外面的声音就变得很轻，这时候指挥人的声音就难以清晰听到，甚至出现状况外面的大声呼叫也不能及时听到，十分容易出状况。因此停车的时候我都是习惯性的打开车窗，保证车内车外的声音清晰可辨，交流通畅，这样才能让人家来指挥或互相协调。虽然停好后麻烦一点，还需要关一下车窗，但与安全相比，这一点麻烦是务必的代价，值得付出。

这个有点象保险，花小钱来避免大的损失，其实质是降低风险的作法，在交通活动中这个也是如此。最常见的就是高速上一不注意错过了高速出口，等发现时已经快来不及了。理性的作法是直接开到下一个路口再转回来，这样的作法对人对已都安全，代价是可能要多走十几公里路。

但很多人的作法却是猛打方向连续变道力图赶上，如此做法抛开违章不说，其行为真的十分危险，容易导致被后面来车撞击，由于前车动作快，后面车辆往往难以避让，十分容易出现车祸，网上这方面的视频很多。我有过两次这样的经历，都坚持安全的走法：一次由于错过路口走错了道，从龙岗一口气开到了x，也没有选取倒车十几米走原路口；还有一次选取走下个路口结果由于修路导致行驶时间大幅度增加，晚点了将近半个小时，但都保证了人身安全。

虽然说很多时候你采取危险作法也可能毫发无损，但一旦出现事故，就悔之晚矣。你能够把这种采取理性作法的视为一种规避风险的安全投资，就容易认同了。

要相信海恩法则和墨菲定律，换句中国的俗话，那就是“走多了夜路总要碰到鬼的\"，运气不会总站在对你有利的这一面。工程学上有个海恩法则：每起严重事故的背后，大约有30起小的事故和300起未遂先兆以及1000起事故隐患。而墨菲定律更明确：如果这样做可能会出错，那它就迟早必须会出错。

其实质都是概率的表现。变道不打灯，乱用远光灯，跟车距离小，随意乱插队，超车频变道，这些坏毛病多了，经常这么做，总会有个时候这些定律就会表现出他们魔鬼的一面来，就看你那时的运气如何了。

那里补充一下个人对于安全的理解。“事故是无情的”这句话我喜欢这样解读：

1、事故总在你想不到的时候发生。

2、事故发生不管你是什么人，一视同仁。

3、事故的后果与你的心理预期毫无关系，只按它自身的规律来。

4、最大的隐患是，我们总喜欢假定这样的事故不会发生的，真发生时，又难以理解。

仔细体会下这几句话，有时觉得事故真是十分可怕的，我们能做的只有事先预防与避免了。

这个提法可能有些人会不太赞同。我的看法是，开车在路上，一脚在油门上，另一脚就在鬼门关上，一个不慎就可能酿成大祸，于人于已都是极大的伤害。心中有敬意，就会珍惜自己的生命安全，对他人的生命安全有敬畏之心，有交通法规有尊重之心，这样的心态自然能够让你收紧心神提高注意力。

自己开车时不觉得有多快，但站在高速路边看汽车呼啸而过，那个速度真让人惊心，想想1吨多甚至几十吨（货车）的铁疙瘩以几十米每秒的速度在狂奔，一旦出现意外其冲击力多么惊人，人在其面前简直就是不堪一击，无比的脆弱。想想那些开车任性甚至醉驾、毒驾出事的例子，当事人如果存有一份敬畏之心，也许就能避免将自己卷入祸患之中甚至丢掉性命。

在行车路上，总难免要碰到拥堵的状况，总难免有些人要变道插队什么的，一般状况下只要不是很不合理的状况，我总是宁可让一让，与人方便，自己方便，我始终相信行车时以宽容的心态与合作的心态待人，要胜过处处争强好胜、较劲斗气。

只但是有我这种心态的驾驶员真的比较少。有次在x我走错了收费道想插到身旁道上，身旁一连十几辆车都没有让一让，想想都觉得心寒。踫上这种状况，也只有等了再等。但我待人始终还是这个态度“让人三分非我弱，挤人一下也不强”。互相谦让，大家情绪都好，何必火急火燎的挤来挤去结果挤个事故出来呢。

此刻车辆普遍了，好车也多得很，路上的老司机也大把，因此，总有一些人在路上逞英雄装好汉。我还是想奉劝一句，不要高估自己的潜力或车辆的性能，临场发挥还有失误的时候呢。

再好的小汽车撞上大货或桥墩，再牛皮的汽车冲出了桥面，结果都不会有很大的差异，网上搜一搜因为好车在事故中伤亡惨重的屡见不鲜，很多时候，好车给人的安全感是有必须的心理想像成分在内的，切不可过于信赖车辆的性能。老司机也是一样，事故并不因为你是老司机而不降临，相反因此在路上的时候多，总体的概率反而更高一些，更需要谨慎留意。

今年5月我就碰到过一齐事故，下雨天苏通大桥的桥面打滑，但车辆的距离普遍都比较近，结果在桥上发生一齐6车连撞的事故，我是第7辆，因为雨天车距持续得格外远一些，突然发现状况时我急刹车且鸣喇叭示警，虽然刹车效果不好，由于距离足够还是避免了追尾前车，同时后一辆车发现危险信号后，紧急变道到我的左边车道而避免了追尾我车。因为持续车距和临危示警，避免了事故的发生，就是这类好习惯带来的好处（也有点运气成分）。这次未遂事故给我一个重要提示，永久不要高估你的潜力和车的性能。

突然想到一点：安全的关键，还是“自己内心真正期望自己安全”。

**安全的驾驶心得体会篇六**

第一段：引言（介绍主题）。

驾驶汽车已经成为现代人生活的一部分，更多的人选择开车去任何地方。但是事故和交通违规行为层出不穷，给人们的生命财产安全带来了巨大威胁。学习驾驶安全课是避免和应对交通安全问题的重要途径，本文将分享我在学习驾驶安全课中的心得体会。

第二段：课程的作用。

驾驶安全课程旨在增强驾驶人员的安全意识和防范意识，教授交通规则和驾驶技巧，并警示驾驶人员避免危险的驾驶行为。通过学习，我们不仅能够规避潜在的危险，还能有效提高自身的驾驶技能，全面提升驾驶安全水平。

第三段：课程的内容。

驾驶安全课程包括道路交通安全知识、驾驶技巧和防范措施等多个方面。在学习课程的过程中，我们深入了解了交通法规、车辆的保养保险、行车安全注意事项等许多关键知识，这有助于预防交通事故和减少交通违规行为。同时，借助驾驶测试系统，我们还可以通过模拟考试提高考试水平和驾驶能力。

第四段：课程带给我的启示。

从驾驶安全课中，我学到了很多有关驾驶技能和安全知识方面的信息，也对自己之前了解的关于交通安全的一些错误认识做出了更加理性的纠正。此外，课程还让我认识到了道路安全和个人安全的关系非常密切，只有保障个人安全才能更好的接受道路安全教育，更好地驾驶车辆。

第五段：结语。

通过学习驾驶安全课程，我对行车安全问题有了更全面的认识，也更好的认识到遵守交通规则才是保障自身安全的前提。开车是件非常严肃的事情，我们要时刻保持冷静和集中精力，尽最大可能降低风险。最后，希望更多的驾驶人员参加驾驶安全课程，提高道路安全意识并规范驾驶行为，共同营造更加安全、有序、绿色的交通环境。

**安全的驾驶心得体会篇七**

最简单的安全行车方法——慢和小心一慢解百忧在我们开车时，有时会觉得有点危险，这是因为当时的车速稍许嫌快了点，只要把车速再放慢一点，就觉得比较安全了。如果在当时的道路上，时速80公里觉得不安全，我们就松松油门，把车速降到60，我们就会觉得很安全了。有时，时速60公里，心里还是有点不安全的感觉，我们就开40或20;还觉得没把握，那可以停下来等一等，或下来看一看，再用一档慢慢地向前开，总有把握吧?如果没把握，我们把车子停下来，不开不就没问题了吧?在开车时适时适地的慢一点，可以给我们带来我们所需要的自信感和安全感!慢是一个宝。记得在开车的头几年，心里也很怕，怕出事故，可开起来车速又总是很快。

开了多年以后，总算明白了，慢慢开就好了。觉得不安全或不熟悉的时候就慢一点。美军作战守则第二条，如果一个愚蠢的方法有效，那它就不是一个愚蠢的方法。初学开车，也很简单，只要知道刹车踏板在哪里，以及如何踩刹车就行了，方向会不会打都没关系，如慢慢向前开的时候，感觉不对的话，马上一脚制动踩下去，便可解决所有的难题。大多数的时候，只要我们车速真正的肯慢下来，就觉得开车是很好开了。安全行车知识之一——不要开快车慢，也是第一个最简单的安全行车知识。作为才开车的朋友，对这方面相关的一些安全行车知识，同样要了解清楚，如：夜晚不要开快车。下雨天不要开快车。驾龄几年之内不要开快车。在网上看到一篇《车祸的背后》最后是这样写的：《四月一号，上海有一则报导，三月三十一号晚间，一辆奔驰s500撞护栏，车上三人一死一重伤，原因是下雨天车速过快,造成打滑,这说明再好的车都有极限,不是吗?》事故令人痛心，类似的事故太多太多，而且同样情节的悲剧依旧在继续上演。

怎么办?如何来阻止?只有一个方法：不开快车!。下雨天不开快车，夜晚不开快车，这是一个简单的安全行车常识。这二点也可以说是安全驾驶的重要原则，我想绝大多数老驾驶员都会深有体会的同意这二点。下雨天开快车，晚上开快车，因为是都很危险啊。如果没有疑议，我想，作为才学开车的朋友，一定要把这两点当作最简单的安全行车知识，来明白无误的肯定遵守。如果上面这个开奔驰的朋友，心里非常明白，下雨天不能开快，夜晚不能开快，心里洞然明白这两个非常简单的安全行车知识，他又怎么可能会去开快车呢?又怎么可能发生事故呢?由此亦可见，确实有许多才学开车的朋友，不懂简单的安全行车知识。这很无奈，现在的驾驶教育并不能让所有的才学开车的朋友明白的知晓认同这两个简单的安全知识。这雨天不开快车，夜晚不开快车，就是安全行车的知识呀。怎能不学，怎能不懂呢?请牢牢记在心上!那么，以后不管是下雨天还是在夜晚，安全会真正的陪伴着我们!整体的交通事故量也会减少许多。

至于说新驾驶员朋友几年内不要开快车，这一条是对新驾驶员朋友生命的负责。事实上有许多新朋友一开始就开得飞快，但实际上他又并不是开车的天才，这就不可避免的导致了许多新驾驶员朋友悔恨终生的悲剧，所以啊，开始几年不要开快车，等有了几年的经验积累后，再稳稳的开快车，安全。十几年前，我当时才开车几个月，有一次跑长途，在山东地界，开的是个满载的轻型货车，当时下雨，车况本身就很一般，装满了东西以后，制动和方向的控制都不是太爽当的，但当时的车速，坐在我旁边的朋友说，开了一个多小时，只看见我超别人的车，还没看到别人超我的车，车速想来不慢吧?我驾驶基础还可以吧?实际上现在想想，当时是非常的无知愚昧，这样的车，这样的路况，开这样快，如果有一点危险的话，一个侧滑，车子会几个翻身，冲出去老远，也很有可能小命难保!还有一次也是才开车没多久，强行超车，当时的公路也就大约正好两辆车那么宽吧，但当时也不知怎么的鬼迷心窍，一心要超，那个车也不慢，但我比他更快，加速从左边超，路左边下去是条小河，整个超车过程就是一边紧贴着被超车，一边紧贴着小河，这时只要被超车前面稍微有一点情况，或是稍微动一点方向，我这边整个就连人带车一起下河，快速下河，危险吧?这是我一直记得的一次超车，印象最深，太危险了。

这样开，是不是有点荒唐透顶?是十分愚昧无知。也是因为当时不懂不明白不认同雨天不要开快车、以及不要强超车恶会这些基本的安全行车知识。因为安全驾驶教育的不可能完善，才学开车，有的东西我们还是不懂不明白不了解，所以，才开始开车的头几年不要开快车。这是我私下的一点儿建议，谢谢!

**安全的驾驶心得体会篇八**

本人驾驶里程20万公里左右，驾龄10年，对汽车的安全驾驶总结了一些心得，不妥之处请指正驾驶安全主要有以下几个重要因素。

2.开车过程中要保证行人，非机动车，公共交通工具优先原则，不管对方是什么行驶状态。

3.对自己车的性能和车况要十分的熟悉。

4.保证自己在行车中处于安全状态，如果不能在安全状态下要有脱离危险状态的方案，

6.透过路口是必须要减速。

7.在保证自己处于安全驾驶状态的状况下，严格遵守交通规则。

本文档由范文网【dddot.com】收集整理，更多优质范文文档请移步dddot.com站内查找