

汽车运动是一项需要经过专业培训和考核才可以参加的运动，原因是车速快、危险性高。

汽车驾驶的培训与考核

汽车运动是一项需要经过专业培训和考核才可以参加的运动，原因是车速快、危险性高。为了让缺乏经验和技能幼稚的新手可以循序渐进，减少和避免发生事故，监管当局设计了一套赛照等级制度。准赛车手首先参加培训，经培训和考核合格后的初级车手获发的是仅可以参加省级以下初级比赛的G证（场地赛）。经过三次比赛后和另一个培训方可升级到E证（可以参加全国性的初级比赛），然后是C证（国家级比赛）、B证（国际比赛）和A证（可参加F1试车），如果要参加F1比赛，必须要拿到国际汽联的“超级赛照”。从最初级的G照到可以开F1的超级赛照共有6个等级。除了经验和技能外，汽车运动的监管当局对车手的健康状况也非常注意。除了每年车手都要体检合格后才获发新的年度赛照外，年龄45岁以上的车手必须持有包括运动负荷心电图测试的深度健康检查报告才可以继续获发赛照。所有限制条件，除了部分是出于保持比赛的公平和竞争性外，更重要的是要保障参加比赛的人与车的安全。

在公路上开车也需要经过培训和考核合格后才获发驾驶证，因为有速度便有危险（时速10公里的撞击已可让人严重受伤）。但一般的驾照只有一个级别（这里指的是小轿车的C1照）。一名驾驶员在满18岁后便可以考取驾照，除了在领照后12个月内，车的后部要悬挂“实习”标志和60岁以上要每年提交体检这两样限制外，便一生都不需要再接受在驾驶意识和技术上

的培训和升级（要增加准驾车型或严重违反交规要接受再教育的话就另当别论）。这样一个驾照便让一名刚刚还在驾校教练的严格督导下开车的准驾驶员，一夜之间变成可以合法搭乘朋友们去兜风，秀一下新本领的“红人”（在亲朋间）了。如果这名新手是年龄大一点的，处事比较稳重和保守一点的还好（这些人可能会找陪驾来多进行锻炼）。但如果是血气方刚的年轻人，或对自己驾驶技术很有信心的，则发生交通事故的机率就会变的非常高了。国外的统计数字显示，年轻的驾驶员（国外的标准是16岁至25岁）涉及致命交通事故的机率是其它年龄的4倍，在英国某年的致命交通意外中，17~21岁的年轻人占了全国数字的1/4！当地的媒体更甚形容年轻新手拿到的驾照其实是“谋杀执照”（a license to kill）。

可能在大众的眼中，赛车场是很危险的地方，但在很多赛车手的心目中，赛道比一般的公路更安全（最危险的地方就是最安全的地方？！）。原因是赛车的安全规格和赛车手的个人保护装备标准非常高；赛道上的每个弯道设有缓冲区和有裁判员监控，遇到突发状况会及时以旗语警告和提示车手注意各样的险情和应做的相应措施（附有对不遵守指令的重罚规则）、同场比赛的赛车和对手都是旗鼓相当的，在个人技术、赛车性能、机械维护和比赛水平都是相当接近的。因此在高速和激烈的竞争下虽然难免会出现碰撞或其它事故，但涉及人员伤亡



苏华龙

华龙赛车队创办人、资深赛车手，拥有丰富的国内、国际比赛经验。2011年创立安路驾驶安全教育体系。通过引进欧美国家应用有效的先进模拟训练设施和经验培训理念，致力于推广、提升驾驶者的安全意识和安全驾驶技术。

的却非常稀少。但在公路上情况便复杂得多，首先车的种类繁多、速度、重量、大小、维护和性能都很不一样，开车的人更是各式各样，如血气方刚、自恃反应快、技术好的；有生活压力大、心事重重、心烦气燥的；有疲劳驾驶、昏昏欲睡的、讲电话的、发短信甚至是在刷微博的……此外，国内公路充斥着各种的不文明、不守法的不安全驾驶行为，让身经百赛、喜爱速度的职业赛车手也觉得心寒。在多次的上海F1举办期间，当被问及对这个城市的印象的时候，多位F1车手都提到在上海坐出租车很刺激，的哥都可以当F1车手。这句话表面上是恭维，其实是表明了他们感觉到很大的危险性。

针对新手没有足够的经验应对道路交通的复杂性和危险性，多个国家近年都颁布给新手，尤其是年轻驾驶员一个渐进式发证制度，限制他们的出行时间、承载人员数量、陪乘人员的年龄甚至是准开的车型等等，让新手驾驶员有一个过渡期可以积累经验，保证行车安全。我国现在每年有超过2000万的驾驶员领取新驾照，而全国两亿多的驾驶员中有1/3的驾龄在3年以下。看来我们也要参考一下国外的经验，让我们的道路更安全。AM