

香港增驾考试合格率不高是学员们平日开车时积累了很多不良的驾驶习惯，在复杂的真实环境和其它道路交通参与者互动时错漏百出。

香港增驾考试那些事



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体验设施和培训理念，致力于推广、提升驾驶者的安全意识和安全驾驶技术。

能否通过考核的关键所在。香港运输处公布的数字显示，巴士和卡车的增驾考试合格率在60%左右。由于增加准驾车型要有三年以上的驾驶经验，因此学员的基本驾车技术都没有问题的。合格率不高的原因是学员们平日开车时积累了很多不良的驾驶习惯，在复杂的真实环境和其它道路交通参与者互动时错漏百出，结果被评为不合格。

有人说驾驶考试不现实，因为在真正的驾驶中不是这样开车的。我承认驾驶考试的要求是吹毛求疵的，要求之高也让我这自命安全的驾驶员在刚开始时被告诫了一顿。驾驶考试的要求是怎样的？特别的用心开车、超级的礼让行人、绝对的遵守交规，标准的驾驶操作，对周围交通环境作正确的预判和反应，不快不慢的按车流速度行驶，不会有酒后、分心和疲劳驾驶等问题；如果每位驾驶员每天都像驾驶考试一样开车或能做到80%的话（老实的说我也只能做到80%），我敢打赌全国的交通事故数字可以马上减少一半以上！

由于一些原因，当局没有像欧美国家一样要求学员在专门的卡车学校接受长时间的培训才能上路，毕竟动辄几万元的学费是不容易负担的。实际情况中，经济挂帅的应试式培训是不可避免的，但只要有关当局在考试内容和评分准则处把关得宜，驾驶员的质量还是可以保证的。AM

最近由于工作上的需要，我申请了增加准驾车型并一次通过了考试。香港和内地对驾照的分类分别不大，我的新增准驾车型是大型载客巴士和货车，等于内地的A1和B2级驾照。办证的过程很简单，在香港增加准驾车型考试只需路考，因此我办了准考证后便找了一家驾校，买了一个5小时的培训套餐便应考了。

我上一次考驾照已经是30多年前的事了，当时的细节记得的不多。这几年来因为办了赛车学校和进入了驾驶培训行业，也算积累了一点驾训经验。但这次角色调换了，让我有一种非常新鲜的感觉。培训没开始的时候我自以为开车的技术不错，什么两脚离合、双手推盘动作等都难不倒我，而且路试是固定的两条路线，只要练习几次熟悉了环境便可以，拿驾照应该没有什么难度吧？怎知道在上第一课的时候便给教练教训道：“你的驾驶方式有问题，驾照考试的要求和一般开车是完全不同的，不要以为你有技术，懂开车便可考到驾照。你要熟练掌握考试的规矩才能合格的！”他更嘱咐我，如果想要考试合格，便老老实实的按他的方法来练习。Ok！从那一刻起我正式开始体验“应试式学习”。应试式训练的特点是教练员不会解析个别的驾驶动作的因由，只是要求学员按着他设计的一套顺序和标记来完成需要的驾驶动作。例如过某个交叉路口前观测前面通过交通灯车

辆的数量，如果超过5辆的话便动作慢点（意思是避免到达路口前灯号刚好变换而要引发复杂的反应动作，因为动作越多越容易出错）；在通过路口时车保持直行到达路中的某个沙井盖（这是个记号）才能打方向（大卡车需要大的转弯半径）；转弯的时候后轮要保持离路边黄线（香港禁停车路段标志线）约半米之外，太近太远都是“死罪”（严重错误：太近可能压到路旁的人，太远的话留出的空间太大，让小车尤其是摩托车或自行车有机会误闯危险的卡车内轮差区）。以上括号内是我的注解，在练习的过程中教练只是提点注意和记住那些“记号”，并没有详细的解析操作这些驾驶动作的缘故。

除了教练员的开车“秘诀”外，练习用的教练车前保险杠和后车轮的挡泥板上也有多个标签，让学员在泊位和调头的时候可以通过后视镜来按着这些“标签”操作停车，打轮或回轮等动作。简单的说，学员只要默记倒车的位置，打轮的幅度，车身前后标签和停车位标线的交叉点，便一定可以成功把车泊好。但这样的应试培训，难怪很多人拿到驾照后还是不懂得泊车的。

行车路线，调头和泊位等固定动作可以死记，但路考在充满其它交通参与者的公众道路上进行，学员能否在真实环境下成功按标准和其它交通参与者安全互动，便成为