

# 公路培训心得 驾驶员心得体会(模板9篇)

范文为教学中作为模范的文章，也常常用来指写作的模板。常常用于文秘写作的参考，也可以作为演讲材料编写前的参考。范文怎么写才能发挥它最大的作用呢？下面是小编帮大家整理的优质范文，仅供参考，大家一起来看看吧。

## 公路培训心得篇一

1、刚拿到本时，什么车都想开；现在是能不开就不开，觉得自己的车还是最好开的一一熟。

2、开车前一个月，觉得五档没有什么用（开不快），拿本一年后，觉得一档没什么用（开不慢），后来觉得一档到五档都很管用；再后来开锐志自动档了。

3、开车一年时，觉得自己车技非常了得，什么车都敢超，什么车都不让，路就是我家的；三年后，自己出了不少状况，也看多了各种事故，知道了什么巧事都有可能发生，车速也放慢了不少；现在知道了市区里公交和出租就是爷，高速上卡车就是爷，都让着他们。

4、开熟了以后，觉得黄灯亮了就是用来抢的；后来觉得黄灯是用来停的；现在过绿灯都要带脚刹，让一让那些抢黄灯和闯红灯的。

5、从前觉得有事就得急刹车；现在知道，后面的车不是你能停他也能停的住的。

6、从前给人并道时，还要向前挤一把；现在只要有个并进来了，就让一把，心里琢磨着此人是不是急着去医院。

7、从前觉得在车流中窜行，能抢到不少时间；现在发线只要选的路好，并不比那些开f1的人慢到哪里去。

8、从前高速公路开车时觉得140比100公里快很多；现在知道到达时只比开160的慢那么半个小时，而且不用到了地头到处找厕所。

9、从前觉得偶尔违章没有多大关系；现在知道偶然性与必然性之间的关系只是在于次数的多少。

10、从前被无聊的人士骂一句，一定要拼个你死我活；现在最多也只是伸出一根手指告诉他天堂的方向。11、从前觉得别人乱开车就想教育对方一下；现在反而觉得教育自己不能像他一样才是最管用的。

12、从前觉得车停哪里都一样；现在停车要看看边上是什么车，后面是什么车，能不能与他们保持安全的距离，保安室和摄像机能不能看到车……，反正想的挺多的。

13、从前后面面向外头向内，现在后备箱顶着墙，能有多后就多后，小偷就没有光顾过后备箱。

14、从前停车顶着前车停；现在停好车都要向后多倒个半米，哪怕后面再停个车顶上，自己也能出的去。

## 公路培训心得篇二

摩托车是代步工具，既然是代步工具，那么就要让他尽可能的节省油耗，行驶安全，以及少维修，那么这些与驾驶技巧密切相关。

启动其实是很讲究的，启动是不要加太大的油门，甚至不需要加油门，但是应车而定，有的车需要加那么一点点小油门才能启动。

有很多人启动后会在空档情况或是带挡捏离合的情况下轰几下油门，其实这是错误的做法，如果车启动后是正常状态，那么轰几下油门不但没有好处，还会增加油耗，加快发动机的磨损。如果车在启动后有怠速不稳定的情况，不如让车原地怠速几分钟，而不是轰油门。

行驶过程中不同的行驶习惯对油耗也有不同情况的影响，在行驶过程中要让油耗降低，则行驶时尽量匀速行驶，避免油门一下大一下小，这样会增加油耗。为什么在市区驾驶的油耗会高于郊区？就是因为市区内车流量人流量大，而车速高低不同导致的油耗增加。而匀速驾驶也有一个驾驶范围，而不是匀速都能省油，摩托车比较省油的速度区间在50到70码之间，低于或高于对油耗都不是很理想。

档位的高低不但对车速有影响，同时对油耗也有影响，档位越高越省油，一般的摩托车都是5个档位，5挡是速度最快的，也是最省油的，在路况好的情况下尽量用高档行驶，但是不要在高档吃力的上坡路段用高档给慢慢的扯上去，这样对车的影响是非常大的，如过遇到前方有上坡路段，在安全的情况下加速冲坡比换抵挡上坡省油。如果行驶十公里路程，全程用1档和全程用5档的油耗差别是非常大的。

减速对油耗的影响也是不可忽略的，在正常行驶的情况下不必要的减速尽量的避免，在遇到路口或者是红绿灯时这种必须减速的情况下要在远处开始空档，滑行到需要减速的地方，而不要加油门到减速区才采取刹车，下坡的时候可以采用滑行，这样也可以省油，长下坡路段甚至可以熄火下坡，但是这样不是太安全，谨慎使用。

刹车其实是很危险的，但是又是安全的，有些刹车能制止事故的发生，但有些却会带来事故摩托车因为是两轮，所以刹车非常容易造成侧翻，那么要怎么避免呢！摩托车的安全刹车首先是在紧急刹车的情况下要保持车身的平稳，千万不能倾斜，再有就是千万不能突然捏死前刹，这样翻车的概率很

高。

## 公路培训心得篇三

交通法律法规是驾驶员安全行车的基础，驾驶员在平日需加强对相关交通法规的学习，提高现代交通文明素质，养成自觉遵守交通法规的良好行为，预防和减少交通事故的发生。

无论在任何情况下始终把安全意识放在第一位，无论什么情况下始终要有“十分把握七分开，留下三分防意外”的安全意识。

生命只有一次，我们可以不差钱，但我们不能不差命，而且生命不光是我们自己的，所以必须提高安全行车意识。

通过此次培训学习，做为操作队的.一名兼职驾驶员，我要严格要求自己，认真总结经验，提高安全意识，提高自身水平，使安全成为一种习惯，努力争做一名合格的高素质员工。

## 公路培训心得篇四

驾驶心得体会要怎么写，才更标准规范？根据多年的文秘写作经验，参考优秀的驾驶心得体会样本能让你事半功倍，下面分享【驾驶心得体会通用5篇】，供你选择借鉴。

一、有利于城市交通进一步规范，更重要的是保护他人、保护自己。1999年沈阳市出台政府令，在全国首次明确规定五种交通事故行人负全责，行人违章被撞司机不负责任。在全国引起了“撞了白撞？”问题很的大争论。这违背了人文主义精神，违背了立法的基本原则——维护人民的人生财产安全及合法权益。人的生命高于一切，如果说行人错在违规，就要失去健康甚至是生命的话，那代价实在太大了。那些撞到人的司机剥夺了别人健康，生存的权力岂不是错更大？即使不

是故意，但是也说明了肇事司机的安全警惕性不高，应对突发能力不强，理应承担责任。现在新交法规明确规定：机动车与非机动车驾驶人、行人之间发生的，由机动车一方承担责任；但是，有证据证明非机动车驾驶人、行人违反道路交通安全法律、法规，机动车驾驶人已经采取必要处置措施的，减轻机动车一方的责任。交通事故的损失是由非机动车驾驶人、行人故意造成的，机动车一方不承担责任。彻底否认“撞了白撞”的说法，这一点为司机的安全警惕性敲响了警钟。里，对行人的违规行为也作了相关处罚规定，在提醒驾驶者的同时，也对行人起到了一定的约束作用。所以新的《道路交通安全法》要向全国人民普及，让群众提高交通规范意识，目的除了规范城市交通以外，更重要的是为保护他人更为保护自己。

二、新的《道路交通安全法》更注重提高国民交通规范意识，发扬救死扶伤的人道主义精神。在一场交通意外发生之后，受伤者献血淋漓的躺在地上，可是周围的村民却守着出事地点，不让人破坏现场，非要等交-警来处理，伤者就这样不能得到及时医治，导致失血过多死亡。当时这件事情对我的震动很大，不仅为伤者无辜丧命感到惋惜和遗憾，更为村民的愚昧偏执痛心。这样的事情何止这一件呢，交通意外发生之后，得不到及时医治，原因除了上述这种情况还有很多。比如，弃伤者逃离现场；伤者被送到医院以后因为资金问题的不到医治等等。本来可以挽救的生命，就这样被耽误拖延而造成了不可弥补的后果。而在现行的《道路交通安全法》里，人道主义精神也得到了充分的体现。第七十条规定在道路上发生交通事故，车辆驾驶人应当立即停车，保护现场；造成人身伤亡的，车辆驾驶人应当立即抢救受伤人员，并迅速报告执勤的交通警-察或者公安机关交通管理部门。因抢救受伤人员变动现场的，应当标明位置。乘车人、过往车辆驾驶人、过往行人应当予以协助。及第七十五条规定医疗机构对交通事故中的受伤人员应当及时抢救，不得因抢救费用未及时支付而拖延救治。肇事车辆参加机动车第三者责任强制保险的，由保险公司在责任限额范围内支付抢救费用；抢救费用超过责

任限额的，未参加机动车第三者责任强制保险或者肇事后逃逸的，由道路交通事故社会救助基金先行垫付部分或者全部抢救费用，道路交通事故社会救助基金管理机构有权向交通事故责任人追偿。

至3月报名以来，一直没有去学习，上个月刚刚把理论考过。接着上了几次车，感觉还不错，不过，我不得不承认，女士相比男士来说确实要慢一些。

上节课老师教了右飞，练了半天都找不到最佳的状态。后来，还是另外一位师傅告诉我几个机械的动作，终于算是明白了，虽然练的很机械，但至少不再犯一些低级的错误。而我们同一辆车的另外一位师兄，他真的很厉害呢？他练了两节课的右飞，师傅教他全套，练的非常好，还可以给我们做一些指导。

这儿的老师也不错，不要学生请客吃饭，他们有自己的食堂。每天从早上7：00钟开始接学员，要晚上10：00钟才能结束，每天重复同样的工作、坚持10几个小时的上班时问，还能保持既望的热情和饱满的工作状态，真是不容易。带我的师傅是一位很有想法和冲劲的人。刚刚完成了在川大mba的学习，虽然是网络教育，但到了他这个年龄和他所处工作氛围，还能让他静下心来去学习一些东西。他这种生活状态让我由心底产生几分敬佩。

我希望自己能尽快完成驾校的学习，可能是因为我性子有点急，不喜欢托托的。因为只有完成了这一项学习，我才能够有心思和精力投入其它新的学习中。

## 1、提速并线。

正常路况下，一脚刹车，然后慢慢并线。此行为极易招致事故，至少，会立即引起堵车。应当在打转向灯后，看准安全的空档，稍微提速并同时打轮并线，尽量使自己的车速比后车快10km左右，以免后车处理不及。

## 2、刹车时观察后视镜。

现在路上车距都较近，刹车时，顺带注意一下后车距离，如果距离太近，并且自己与前车还有一定的距离，就稍微松一点刹车，避免追尾。

## 3、过弯技巧。

弯前减速，弯半加速，又快又稳。入弯过急然后再踩刹车，很容易甩尾或侧倾。

## 4、减档超车。

需要快速超车时，先减一个档位，使发动机输出更大的牵引力[仅适用手档车]。另外，山路超车时，先尽量贴近前车，减少超车距离。

## 5、在双向混行车道行驶时尽量靠左。

很多新手害怕与对面来车剐蹭，喜欢稍微靠右一点。提醒意见：右面是行人，发生事故是“铁撞肉”，麻烦大。左面发生事故最多是“铁蹭铁”，小问题。孰重孰轻一想便知。当然，提高技术更重要。

身为交通人，耳闻目睹的车祸比比皆是，其犹如恶魔一般，无情地吞噬着人们的生命。今天又一次的道路交通安全警示，让我内心许久不能平静，引发了我对安全生产更多的思考。我不知能唤醒多少交通参与者的灵魂，能不能在心底再一次把这血泪警钟敲响。

“天有不测风云，人有旦夕祸福。”面对灾祸，人们往往会用这句俗话来宽慰自己。然而对于道路交通事故的发生，这就是一句极端不负责任的托词。我们知道每一起交通事故的发生都有必然的因果，人、车、路、环境和管理是决定道路

交通安全与否的五大因素。从公司近几年安全生产管理的过程来看，围绕安全管理，制度措施的不断完善，宣传教育的不断强化，安全检查以及隐患排查的力度不断加大，为之我们做出了极大的努力，但安全生产绩效却不尽人意。认真的思考，个人之拙见，问题还是在人的因素上。

首先是安全生产的管理者。自安全生产“一岗双责”实施以来，应该说企业的每一位员工与安全生产都紧密的联系在一起，理应形成“心往一处想，劲往一处使，齐抓共管抓好安全生产”的一种氛围。但现实人浮于事的现象仍存在，突出的表现在部分一线的安全生产管理者上。几次对各站点安全工作的检查，发现的问题让人费解，一张督导表好似把工作搞成重填表轻督导，使得安全督导工作效果大打折扣。究其原因，个人认为还是我们老生常谈的责任心。

在安全生产中，员工的责任心，就是要尽心尽力地把自己岗位的工作做好，对企业的安全负责，企业的发展负责！有了责任心，再复杂的工作也能将风险降到最低；没有责任心，再简单的工作也会险情重重；责任心强，可以及时发现和消除潜在的安全隐患；责任心不强，就会对工作漫不经心，有章不循，不负责任，其结果是简单平常的操作也会招致飞来横祸。为什么“领导磨破了嘴皮子，员工耳朵听出了茧子，却仍然出现了事故”？是什么原因？有时我不禁自问：我们在工作中有多少人会思考如何把工作做好，而不是简单的做了完事。

众所周知，企业的安全工作就像一根链条，哪一环薄弱就会从哪一环断开。俗话说，“千里之堤毁于蚁穴”，一个小小的失误都可能遭致重大安全事故。安全问题要当作“小题大作”来抓，而我们的安全工作常常处于一种外紧内松、虚紧实松、上紧下松的状态中，个别地方出问题，影响的却是整体。因此，我们应该清醒地意识到，我们在安全生产管理的方方面面都不能再有闪失了，只要稍有闪失，就可能保不住我们经营的成果，进而也就保不住我们员工手中的饭碗。这并不是危言耸听。面对严峻的现实，我们不能再掉以轻心了，

特别是我们现场管理者更是责任重大。

要实现企业的安全，不能仅仅靠制度，更重要的在于每一个人要始终把安全工作作为自己的首要责任，心中始终存有安全至上的高度责任感和强烈的责任心。以安全为重，在管理中从严、从细抓好各项安全措施的实施。只有拥有强烈的责任心，一线的安全管理者才能够自觉学好业务，熟练掌握岗位技能，提高识别隐患的能力，增长应对突发事件的才干，避免“人在岗上、心在岗外”的懈怠行为，“凑合凑合完事”的敷衍行为，“偷懒省力、弃繁从简”的投机行为和“想怎么干就怎么干”的散漫行为。只有时刻保持高度的责任感和强烈的责任心，才能从根本上消除“人的不安全行为”和“物的不安全因素”，最大限度地减少安全隐患。

其次为驾驶员。近些年来，道路运输的安全性逐渐引起全社会的高度重视。道路运输行业是高风险行业，一旦发生安全事故，容易造成重大人员伤亡和财产损失。而从历年来的重特大道路交通事故看，驾驶员综合素质不高、安全意识淡薄、违法超速驾驶、应急处置技能不足等是造成事故的最重要因素。驾驶员的安全意识和行为是体现在其个体上，我们实施安全管理并不能完全把控，而只能对其施加影响，一味地强化对驾驶员的安全管理，对公司来说，我们是主动要安全，但对驾驶员而言则为被动接受。在现实的安全管理工作中，个人认为我们还需不断改进和完善对驾驶员安全管理。

第一，在安全教育培训和考核上。安全教育培训是提高驾驶员安全意识，控制、消除驾驶员不安全行为的有效手段之一。但现实中，由于在驾驶员文化素质等方面条件的限制，个人大胆估计90%的驾驶员都对目前采取的“填鸭式”、“说教式”等老一套培训教育方式深感厌倦，没有兴趣，根本不想听，往往是“左耳进右耳出”，课程听完了知识云散了，根本没有达到入脑入心的效果。所以，我们应在内容与形式上进行变化和创新，使之更直接、更直观、容易接受。比如采用视频教育，直观，视听效果好，驾驶人员一般都比较乐于

接受;答题式,把安全生产法律法规、安全驾驶技术等内容,以填空、选择、简答、判断等题型的方式发给驾驶人员,让他们答卷,这样既能提高驾乘人员的安全理论知识,又能规范驾驶操作规程;讨论互动式,通过重、特大事故,违规违章操作造成的事故等为题进行事故原因分析、讨论,使广大驾乘人员在相互启发中思想得到统一,认识得到提高,缺点得到纠正等等。当然还有许多更好的方式方法,重要的是一定要使培训教育达到其效果。而培训效果的评价往往是我们容易忽视或做不到位,这需要我们去不断地去完善我们的评价体系,真正把培训教育的效果评价做好、做实,这样才能真正掌握驾驶员对安全的认知。

第二,把好驾驶员准入关。随着社会的发展,对营运客车驾驶员的要求越来越高,其安全行为直接关系到人民群众的生命和财产安全,关乎企业的生死。把好准入关,可以说是我们安全管理的一个重要环节,这在我们安全管理中是最具主动权的管理。目前,有限责任公司在严把客运驾驶员准入关方面,采取了一系列的措施和流程,但我们绝不能简单地按流程了事,而应强化做好每个环节的细微工作。比如,与驾驶员的沟通,要了解其对安全的认识,客运驾驶经历,家庭背景等;在审核资质上,身体条件、文化程度、驾驶资质和经历等都应有一较高的标准,认真审核;在岗前教育培训上,要从严考核学习态度、对培训内容的掌握程度、安全的认知度有无提高、驾驶技能水平等,在这方面,我们的安全管理人员有条件可以做好对驾驶员的评价。当然除此之外,我们还应正确看待“驾驶员难招”与安全的关系。客运驾驶员资源的匮乏是社会普遍存在的问题,在严把客运驾驶员准入关上,我们绝不能放松任何尺度,时刻警醒:客运驾驶员是我们实现安全的重要因素。

第三,在驾驶员安全管理中抓亲情互动。“亲情安全管理”是在安全管理工作中将严格标准与情感投资相结合,努力做到按规办事,以情感人,是把“家”的概念推行到安全管理的工作中去,在管理的过程中形成一种家庭式气氛,互相支

持，互相尊重，互相理解。

在现实工作中，我们往往侧重于“严格执行”、“有错必究”，而忽略了“沟通”、“排忧解难”、“解决问题”，比如说一位驾驶员在行车过程中发生了交通事故，我们都会严格按照事故“四不放过”的原则进行从严处理，我们盯住的是“事”，是本次“事故”造成了多大影响？损失有多大？如何处理善后工作？而忽略了肇事者本人，我们是否考虑到驾驶员发生事故后的情绪、心态、家庭背景以及承受能力？亲情管理的最终目的是使从业人员在心理上彻底接受了错误的认识，在后一步的工作中主动避免重复性错误行为的再次发生。因此，作好亲情安全管理首先要严格坚持安全管理制度，这是作好亲情管理的依据和原则。只有在坚持制度的前提下进行亲情管理，才是使思想工作更具有说服力，才能对错误行为本身在心理上即接受因错误行为所付出的经济代价，同时在心理上通过对行为后果的教育、反思，提高对安全管理的认知度和诚信性，在心理上彻底抵消因安全处罚所产生的憎恨、消极或抵触情绪，从而有利于安全管理工作的持续深化和细化。

人在从事安全生产活动或安全管理工作中是第一主动的积极因素，尤其是我们运输企业中的安全生产管理人员，更应具备主动性、预见性和积极性。经历无数触目惊心的惨痛教训，全世界都为文明和进步付出了无数的生命和财产，虽然我们从事的风险极高的公路运输行业，随着时代和科技的进步，我们的车型在不断的更新，道路状况在不断的改变，人们对安全意识和安全法规的不断提高和学习，尤其是我们国家从上到下，都三令五申关爱生命、安全出行，采取了更多更科学的安全管理方法和措施，随经济和社会的进步，车辆密度越来越大，势必带来大量的交通事故和不可避免的经济损失，但我们只要严格遵守法律法规，认真履行各项规章制度，从辩证的观点来分析看待并处理问题，安全管理工作并非是谈虎色变的工作，用严谨、严格、严肃的工作态度对待安全管理，用法律、法规、制度来从事安全管理，通过不断的排查、

梳理来消除隐患，集全公司、全社会之力来保障我们的生命在阳光下健康，来保护我们的财产不受损害，只要我们用踏实的作风和严谨的态度来对待安全管理工作，我们的事故一定会减少，我们的损失一定会降低，我们的尊严和价值一定会被社会认可。

20\_\_年从一名专业驾驶员转换为一名驾驶培训操作教练员，刚进入内江市雄风驾校工作时，以为自己从事了十几年的汽车道路运输，有着很好的驾驶技术和驾驶经验，一定会将工作做好，可是从事起培训工作后才知道，自己差距太大了，缺乏系统的理论知识，知其然，不知其所以然，教学语言贫乏，教学方法落后，不懂教育学，心理学，编写不好教案，这也是目前大部分教练员的水平，先天已经不足，后天不能再失调，也是驾培行业的可悲。

在这几年的驾培工作中，自己不断的学习专业知识，刻苦的钻研教学，通过自己的努力，也收获不少，“在2021年和2021年我市两届的教练员技能大赛中都获得三等奖。学员培训的合格率也较高。自我感觉在当前驾培工作中，还算满意。可是在2021年4月去山东参加了王牌教练员培训后，才体会到自己离一名优秀教练员甚远。

## 一，教练员与学员之间不和谐现象

型教师，也可以说是：车轮下亡灵的拯救者，也可以说是家庭财产的保护者。作为一名汽车教练员，没理由不受到社会的尊重。但遗憾的是，大部分的教练员没获得与其职业相对称的社会地位。在网络里，在社会上，就没几个真心评价教练员好的，其中的因素很多，即和驾培行业某些不正风气有关，也和教练不把自己当着技能型教师看待和要求。学员在来学车之前心中有三只老虎，汽车是“老虎”驯服不了它，怕伤人，伤己，教练是“老虎”都有“车脾气”熊人骂人训斥人讽刺人是家常便饭，考试是“老虎”怕自己辛苦一场最后成了“烈士”最怕的老虎还是教练。所以在训练中，教练

语气重点，学员就会说又被骂了，可是教练听来会想语气重点就是骂，心里会有些不高兴，导致不和谐，一些学员会问教练认为是“白痴”的问题，好比转弯时，方向盘打多少度。就有可能对学员说上不和谐的语言，学员会认为我要是懂了还问你还来受你气，教练员滥用批评，批评学员当成口头禅，当做家常便饭，不分场合，不分地点，随意批评，没有节制，不考虑学员的实际情况，不考虑学员的心理感受，往往还振振有词，什么“严是爱，宽是害”严师出高徒等，忽略了适可而止的原则：“超限效应”一次，两次，多次地对学员同样的批评，学员会由内心不安到不耐烦，最后到反感。让学员感到教练“揪住我不放”。

## 二. 教练员的“训”与“练”

作为一名驾驶培训的教练员，每天都和训练这个词打交道。

训，主要的含义是“教诲，开导和典式，法则的意思”，练是指练习，自古节制之师存乎训练，训以固其心，练以精其技，驾校教练员队伍，也是一只军队，是场永不休止的交通战争，是构筑道路交通安全第一道防线的主力军，教练员是否训练有素，直接关系到从车轮下拯救出的生命与财产的数量，可是目前驾培中普遍存在着“训与练”失衡，重“练”而轻“训”的现象，而我市教练员工资是以学员毕业率算，所以训练基本是以考试为主，把应试过关作为一要务，忽视学员“车德”和安全意识的培养，实际驾车技术甚少。

## 三. 矛盾心态

- 1，我们目前的工作量是每天十几个小时，与收入不对称。
- 2，工作是身累心更累，想对学员态度好点却好不起来。
- 3，考试中训练得再好，还不如~~~“运气好”

4，目前的驾培行业中，想做名优秀的教练员，显得我清高“圣人”似的，有可能会被大家孤立。

5，一名五星教练的收入不会比没星级的教练高，有可能还不如。

四. 否定自我，诞生新我。

否定：师傅心态，师者为长，师者为尊的观念

否定：“无所谓心态”，“勿以善小而不为，勿以恶小而为之”

否定：矛盾心态，不良环境中随波逐流

诞生新我，塑造师者在人们的心目中有其特殊的形象，师者，诲人不倦，传道授业解惑也。

提升自我长宽高

长一要有较突出的业务特长

高一要有较高的思想境界，为保护人民生命财产把好安全第一关.

近日，个旧市交警大队车辆管理所组织个旧市持有a1□a2□a3□b1□b2准驾车型驾驶证并有违法记分记录的驾驶人员进行了安全警示教育培训。

市公安局交警大队车管中队中队长高松表示，根据公安部《加强机动车驾驶人管理指导意见》、《关于进一步严格大中型客货车驾驶人审验工作的通知》及《云南省加强机动车驾驶人管理工作实施意见》要求，自2012年5月1日起，凡是持有a1□a2□a3□b1□b2准驾车型驾驶证的驾驶人，每年须办

理审验。

当天，个旧市共有64名持有a1□a2□a3□b1□b2准驾车型驾驶证并有违法记分记录的驾驶人员参加了这项警示教育活动。为了更好地让有违法记分记录的驾驶人员深刻地认识到违法驾驶的危害，车管所的工作人员给他们发放了安全宣传单，播放了交通安全宣传片，并以一幅幅真实的事例图片进行了警示教育。

\_\_、\_\_两位被记分的驾驶员纷纷表示，通过警示教育活动，清楚地认识到自己的行为所带来的巨大隐患，今后在驾车过程中，一定要遵守交通法规，自觉维护交通秩序，做到不酒后驾车、不超速行驶、不疲劳驾驶，做个文明的驾驶员。

\_\_表示，这项规定在今年5月1日起正式执行，警示教育活动是第一次举办。目前，凡是持有a1□a2□a3□b1□b2机动车驾驶证的驾驶员每年都必须进行审验。在审验过程中如果发现驾驶员有违法记分行为就必须参加警示教育。参加警示教育合格后，凭此合格证明才能参加年度审验。如果驾驶员不参加年度审验以及有违法记分行为的驾驶员不参加警示教育，驾驶证将会被系统自动注销。他说，这是一项强制措施，希望广大驾驶员能自觉遵守这项新的规定，积极提高自身的交通安全意识。

“驾驶员集中安全警示教育非常重要，也非常有必要。其实这不是说着玩的，平时我们忙着开车在外面跑，自己学习毕竟不容易记住，通过交警把驾驶员集中起来进行警示教育，对增强安全驾驶意识能起到一定的警示作用。”参加学习的几位驾驶员谈了自己的感受。

为进一步加强安全管理，强化驾驶员安全责任意识，规范驾驶人员的道路交通行为，近日，万良交警中队对辖区内的机动车驾驶员进行了一次交通安全警示教育培训，有效提高了驾驶员的安全意识和交通法制观念。

培训会上，中队队长通过一桩桩真实的交通案例和一个个惨痛的教训，对当前万良辖区的道路交通安全形势、道路交通安全法的有关规定，增强安全意识与事故预防及处理、自救、车辆的年检等情况进行了详细地讲解，真正使每一名参训人员入脑入心，切实起到警示教育作用。

培训会上，参会人员一致表示：要成为一名遵纪守法的文明驾驶员，始终把行车安全放在第一位，精通车辆故障的判断和处置，杜绝盲驾、酒驾、毒驾、不按信号通行、不按线路行驶、涉牌涉证、机动车乱停乱放等违法行为，特别是雾霾、雨雪、低温、冰冻等恶劣天气条件下不得强行出车，并做好车辆维修保养工作。

## 公路培训心得篇五

岁月如梭，光阴似箭，转眼间一年又过去了。是不平凡的一年，也是中心改革的重要一年，新的改革浪潮，新的押运业务，各位领导的扎实能干为我们带来了一流的管理和一些新的押运业务领导一流的经营模式，它标志着我们押运中心事业以现实了跨越式的发展的新时期，这无不凝结着每位领导的英明决策和正确指导，让每位员工都以稳健的步伐迈向崭新的一年。

对我个人来讲，这一年意义深刻!刚刚过去的一年里，我们在中队领导和中心领导的正确领导下，在其他同志的配合下，坚持以高标准严格要求自己，兢兢业业做好本职工作，较出色地完成可领导交给的各项工作任务，个人工作能力得到很大的提高，同时也取得了一定的工作成绩。

回顾起来，主要做好了以下几个方面的工作：

- 1、以高度的责任感主动做好本职工作一年来，我在做好本职工作的基础上，坚持高标准，严要求，努力掌握金融押运方

面的知识，取得了较大的进步。作为押运中心的一名运钞车驾驶员，时刻牢记自己肩负的重任，以保护国家财产为己任，在运钞途中经历保持高度集中，并严格按照操作规程和运钞条例、道路交通规则操作，做到万无一失。认真做好车辆保养，做好三勤“勤检查、勤保养、勤维护”，发现为题及时处理，确保车辆安全运行。除了执行押运任务外，还要做到确保业务用车随叫随到，真正做到一名合格的运钞车驾驶员。在平时的工作中我能够认真的学习政治理论，和交通法律知识，使自己的思想观念紧跟时代的步伐。其次，在工作之余逐渐养成了读书，看电视《车迷频道》的习惯，了解押运单位英雄人物的先进事迹。另一方面，认真学习业务技能，不断提高的业务水平，提高劳动效率，减少差错事故的发生，增强自我控制能力，堵塞漏洞，防患于未然。

2、以“军事化”标准严格要求自我一个单位，一个集体，没有一套适合的管理模式作保障，是很难把工作搞好和落实好的，更谈不上什么发展，在这方面首先严格要求自己。在工作中，不仅要掌握押运工作要领，熟练相关知识从以往的守押案例中吸取教训，从实际工作中摸索经验。从中锻炼了我独立处理问题的能力，培养了勤学苦练，追求真理的工作态度。在以后的工作中，我将进一步学习研究业务知识，在工作中学习，在工作中创新。

3、统一思想，查找不足，开创押运新局面。首先结合当前实际情况，详细分析了目前押运中心的现况和存在的社会环境，认真学习上级的政策和各项规章制度，从而统一了思想认识改进了工作作风。押运工作是长期的，艰难的任务，使中心面向社会的窗口，押运服务质量的好坏不仅关系到中心在各家金融单位的形象，而且直接影响到整个押运业对外的声誉，为此，作为一名运钞车驾驶员，从严按章办事至关重要。在长期的押运工作当中逐渐形成了爱岗敬业、做好本职工作，关心集体、维护集体荣誉，切实树立起押运中心“押神”员工新形象。

4、以严谨负责的态度积极做好其他工作。作为一名司机，我在做好本职工作的同时，还服从领导的安排，尽我所能的完成好领导交办的或其他临时性的工作任务，根据领导的交代将各项工作部署及时分解，明确工作目的和具体任务，并及时向领导反馈办理结果；全力做好中队日常工作。中队事情繁杂，人少事多，但却丝毫不能马虎，比如说在陈队和李队长交代的修车任务，不管是我的车还是其他驾驶员的车，都开到修理厂，认认真真修理好车辆的毛病，还有在其他车辆在押运途中遇到无法正常执行押运任务叫我执行时，我本人随叫随到，毫无怨言的去执行；还有就是收发文件等，这些工作看起来时小事，可耽误了就是大事。一年来，我在工作中兢兢业业，克己奉公，勇于开拓，努力进取，己身作则，按章办事，积极完成领导下达的各项工作任务，我的工作得到了中队领导及中心领导的肯定。在新的一年里，我将立足本职，开拓创新，迎接挑战，努力把各项工作做的更好，为我中心押运事业的发展尽自己最大的努力！

5、认清自我，找出差距。在这一年的工作中，虽然我有不少的成绩和进步，但出项的问题也不容忽视。如：自身有待进一步提高，对交通法律法规知识，不能活学活用，服务意识有待提高，驾驶水平的提高等。在今后的工作中，我将会尽力弥补这些缺点。全面提搞自身综合素质，业务水平、服务质量，为我押运中心的发展做出自己应有的贡献。

总之，在过去的一年中，我即取得了一定的成绩，又有不足之处，不管怎样，在今后的工作中，我一定克服空-难，再接再厉，从而较好的起到金盾卫士、金盾押神的作用，决心为押运事业做出巨大的贡献！

## 公路培训心得篇六

一、最简单的安全行车方法就是一个字：慢。比如，有时我在开车的时候会觉得心里有点没有安全感，因为当时车速有点快，这时我只要把车速放慢一点，我心里就觉得比较有安

全感了。还有夜间与雨雾视线不清的时候，路况复杂的时候，没有十分把握的时候等状况。我慢慢的开车就是了。

二、合理使用灯光。这个不多说，有自动大灯的车就应始终放在自动位置上。转向灯必须要开，慎用远光、双闪和雾灯，个性是不能对行人和非机动车闪远光和按喇叭，这是下流的表现。

三、操纵方向盘，打多少回多少、少打少回、慢打慢回、大打大回、快打快回。熟悉各挡位置及档位间的切换。

#### 四、调整好驾驶姿势

正确的驾驶姿势对安全行车是十分重要的，不但能够消除长时间驾驶的疲劳，保证良好的驾驶视野，而且还能够使驾驶动作更准确、迅速与合理。

五、不酒后驾车，不疲劳开车，不违章开车，不带病开车，不开有问题的车，有良好的心态，不急不躁的把握好手中的方向盘。

六、要有良好的心态，礼让行车，不与他人斗气，不开英雄车。不因为情绪失控而放松了安全意识，开车不能忘记安全第一。

## 公路培训心得篇七

转眼我从事汽车驾驶员的工作已经30年了，这些年里在领导和同事们的关心和帮助下，我学到了不少东西，我也深刻地认识到作为一名汽车驾驶员的重要性。

作为一名大巴车司机，一年四季在这个城市中穿梭，来来往往。我们手中的方向盘，是我们个人的饭碗，同时也关乎着每一位乘客的生命安全。虽然我们很普通，和所有劳动者一

样平凡无奇，但是我时刻提醒自己我肩上的责任不一般，我的工作关乎着数十个家庭，我需要时刻紧绷安全的那根弦。而另一方面，作为一名驾驶员，我不仅要有过硬的驾驶本领，更要有服务意识，要主动积极地维护公共秩序和交通秩序，更好地为单位服务。

作为一名司机，我认为积累经验，及时总结，才能防患于未然。因此，我很重视领导安排的安全教育，及时和同事分享行车中的心得，虚心向优秀司机学习，讲道理、总结经验，达到安全行车的目的。

## 1、全神贯注，注意观察

在驾驶车辆过程中，驾驶员的观察力很重要，大巴车又高又长，调转时笨重不便，需要时刻提高警惕。而道路上偶有地段因车祸或修路临时安置了路标，更需要驾驶员随时关注，千万不能盲目通过。尤其是车子开到繁华市区，行人来往频繁，电动车时不时出现不规范行驶，每当这时，我便抬一下踏油门的脚，然后再扫一眼车速表，求稳求妥，不急不躁，以负责的心态开车，坚决不开情绪车。

## 2、中速行驶，随机应变

由于道路交通状况复杂多变，我一直坚持遵守法律，中速行驶，与前车保持安全的距离，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。唯有这样才能在意外即将发生时，及时应变，转危为安。

驾驶员都知道，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，因此，每次出车前，都仔细的检查车辆，有问题立即修理；行车中，如果发现不对劲的地方，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。

除了车辆的“一日三检”工作，车辆的维护保养也非常重要。对驾驶员来说，好车就如同好心情。车子保养得好，开起来心情舒畅，显得路面格外宽广。对公司来说，出行的车辆代表了公司的形象，及时地冲洗保养，也是在自觉维护公司的形象，维护我们全体驾驶人员专业的形象。因此，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。当碰到雨雪天，我总是要花大量时间，对车辆进行彻底冲洗。

综上所述，我们要做到“五勤”——即眼勤、耳勤、脑勤、手勤、腿勤。眼勤，勤在开车路上，及时观察，小心应对。耳勤，勤在做到听从指挥调动，按规定时间返回单位。脑勤，勤在专业能力过硬，能根据经验和知识储备及时分析问题，总结经验。腿勤，勤在多跑跑，多动动，及时检查车辆，保养防隐患于未然。

除了如何开车，我认为作为一名汽车驾驶员，还要考虑乘客的体验，做到心勤。

首先要做到有耐心，在执行公务期间，驾驶员要文明驾驶，礼貌待客，热情服务，做到车等人，而不能让人等车。其次要做到细心，每次出行结束后，我们司机要仔细检查，如果发现贵重物品，及时联系，做到用心服务，以诚待人。

## 公路培训心得篇八

我局职工在局领导正确领导与关心关怀下，生活水平逐年提高、随着生活水平的不断提高，私家车渐渐成了大家的代步工具。

一、最简单的安全行车方法就是一个字：慢。比如，有时在

开车的时候觉车速有点快没有安全感，这时我只要把车速放慢一点，心里就得踏实了。个性是夜间与雨雾视线不清听路况复杂的时，要慢一点的开车。

二、心细决定安全。留意行得万里路。行车不能有一点点的疏忽与麻痹大意。用心开车，专注行驶，及时全面仔细观察路面状况，提前决定和决定。前后左右的动态，要在大脑里及时决定准确，及时处理。持续车辆与物体要有必须的安全距离。给自我留有一点的安全空间。

三、要有良好的心态，礼让行车，不与他人斗气，不开英雄车。不因为情绪失控而放松了安全意识，开车不能忘记安全第一。

四、严格遵守交通法规。道路交通法规是铁的纪律，谁不遵守，谁就会受到血的教训。后悔就来不及了。

五、要能自我控制。作为驾驶员必须要学会自我控制好自我的情绪，要明白人、车、路、天气、等因素都会影响安全。

六、及时采取有效的措施，果断的处理好每一个细节问题。坚决不开英雄车，不给自我和他人制造安全隐患。

七、不酒后驾车，不疲劳开车，不违章开车，不带病开车，不开有问题的车，有良好的心态，不急不躁的把握好手中的方向盘。

八、坐上驾驶岗位，就得开好安全车，时时敲响安全的警钟。安全就是硬道理，就是家庭幸福的保障。

## 公路培训心得篇九

开车篇驾车人士要牢记，精神饱满状态好。若要行车中畅顺，出发之前先热车。

检查各灯均明亮，如走高速四不忘，检水检胎检两油。（机油、刹车油）正确启动马达的方法是：通电前脚不要踩在油门上，打火时不要超过15秒，那怕是数次后才能启动发动机。

把好方向盘是开车的第一要点，伯父说无论在何时，都应该把两手放在方向盘的10点和2点的位置上，因为如果放在其他点数上，在发生突发事件需拉动方向盘时手肘后退就会碰到自己的身体，出现不能顺利拉动方向盘的现象。所以手必须时常放在方向盘的10点和2点方位上。

“刚才那种情况叫做‘三点一线’，是一个十分危险的情况。我一听根本不相信自己的耳朵。”什么刚才就叫危险吗？“”你试想想，如果刚才最右线的出租车突然遇到危险需要偏一点左时，你看到出租车偏过来时第一个反映会如何？一定是同样拉动方向盘向左的。这时你就会撞上对面的车了。所以出现三点一线的时候，有两个处理办法：第一、是加大油门过了它，不要让自己的车处在三点一线的位置上。第二、松开油门，让这个三点一线先过去。许多的重大交通事故就在三点一线的情况下发生的。（这个情况包括我在20xx年时失去的一位好友，他也是死在三点一线的事故上，所以大家要注意哦！）继续前行，就是上桥了。广州的海珠桥是有很大的斜坡的。我生怕自己的车上不上去，加着五档，踩尽了油门冲上去。不过，没到桥的中间就看到上面的车已经停在哪里。（因为广州经常堵车）我连忙踩下刹车。

行车篇瞻前顾后时时记，礼让行车修养高。按线驾驶勿违章，只因线是一堵墙。

上坡减油车渐停，下坡脚放刹车板。倾斜路面防侧滑，雨天下斜定挂挡。

下桥后我虽然不踩油门，但车子下坡的惯性不减，一直向海珠广场的十字路口冲去，从一开始下桥，我就按照伯父教的规范动作去做了：挂着五档、脚放刹车板。一路驰程地向前

走。这时左面线并排下来的一辆白色面包车在快到十字路的时候，突然向右压了过来，看它的情况大概想向右转了（解释：我的车是南向北行，而面包车是南向东行，它本来就是违反交通的，在左线右转弯）。我看了一下右面的倒视镜，看见右边线上没有车，于是向右轻轻地拉了一下方向盘，避开了左车的压位，同时速度不减地继续前冲。这时伯父说话了：“减速！轻踩刹车，让他过去。”我只好照办了……过了十字路口，伯父让我靠边停下，对我解释道：“刚才那种情况，你的操作是十分错误的。”

你想想，他是向右转是必需的，在这个情况下他绝对是不能错过时机的，因为时机过了他就拐不过去了，虽然他走左线右拐是不对。然而在这情况下你和他的车速都不变，不但他没办法拐弯，而且因为他为了右拐，绝对会拼命向右压你的，你可以想象最终的结果是怎样？一个要过去，一个又不肯让，这样必然会发生碰撞的。更关键的是：你为了躲避他而向右拉动方向盘，这是一个十分错误的做法。试想想如果在这情况下因为路面有积水，而你的车又处于高速行驶的状况下，会出现什么事情呢？如果右边也有车的话，你是不是要撞过去呢？记住吧！在这种情况下，我们在学车时就有一句口诀：让速不让道，让道必遭殃。意思就是，人家要压你车头过的话，你必须减低车速让他过去。特别是刚才的那种情况，你是必须要这样做的。但！请记住不能拉到方向盘而让道。

重新上路后，我开着车来到了起义路。广州的起义路内有一个高第街，是一条很多小商贩聚集的地方，所以这条路上简直就是热火朝天，到处人来人往。我看见早就吓得心惊肉跳了，所以开得十分小心。不过，虽说慢，也有三十公里的时速哦！就在这时，突然一个皮球滚到了距离我车大概二百米的地方。我还没有反映过来，伯父已大叫起来：“快刹车！”也来不及想为什么了，我第一个反映就是刹车，然而就在踩下刹车的一刹间，一个小男孩已冲到马路中来捡那皮球了。要不是伯父有先见之明，我一准出人命了。停下车后，伯父还说了几种情况也是一定要立即刹车的。就是看见一个

人冲过了马路时，你必须立即减速刹车，因为后面必定还有另一个人在追他，不管是小孩还是大人，这种情况一定要注意哦！还有另外的一种情况就是：有人骑着自行车或摩托车将要在你车前右边的路上将要摔倒的时候，你是无论如何也要减速刹车的。为什么呢？因为在人将要失去平衡的时候，一定是用右脚去支撑地的。然而惯性依然继续向前，所以会导致左边的失去了支撑点，因此必定向左倒的居多。

行车篇（二）人行路前要小心，脚放刹车是必然。单车在旁莫太近，只因倒时定向左。

绕圈必走外围线，前面慢车勿乱超。弯前减油脚踏刹，弯中加油人车稳。

经过水深的地方后，刹车皮因为沾了水而导致制动系统在数十分钟内出现失灵。但是如果在这数十分钟内需要制动，可能会就出大问题了。

以下我教的这个动作请各位看官必须在空地熟习后才可以在路面使用啊！左脚轻踩刹车，我们的行话叫”拖刹“，右脚踩下油门，这样子让车前行数十秒即可恢复正常了。

行车中易误大事的”小事“！

一、脚下有水或雪，上得车来便走，一刹车，踩在制动上的脚会突然滑脱！

二、某一日会换上硬底鞋，对油门的感觉会发生变异，你试试？

三、咬了一口的苹果不知滚到何外去了，快找找，没准就在刹车板下面垫着！

四、烟灰长了一不注意，落了一身，低头一掸，再一抬头，

没准儿有意外！

五、手机响的特不是时候，尤其身携全球通、小灵通各一个的时候……六、与领导、同事、老公、老婆、情人、朋友刚刚发生不愉快的时候，上得车来可要小心。

七、十字路口放行，在你车头前两侧的同向行驶大车速度忽慢下来，你可千万不要盲目超它，不然你会后悔的！

八、必回的电话，建议找地儿停路边研究。

九、以现行常见的环路车辆密度和速度，发生意外时，追尾概率几乎是百分之百！无人能够逃脱，唯有你例外，为什么！

十、长途行车你可单手扶方向以解乏，拥挤的市区路况多变，单手扶方向不是不可以滴，但是你遇意外，大角度打方向需回正方向时就知瞬间少一只手的厉害关系。

十一、别轻易换车或借车，须知换个自行车还要别扭半天的规律！