

和美国校车上周详的座椅安全设计相比，国产校车的座椅安全设计显得非常空洞，那些凌乱的安全带更让人不安心。

中美校车安全对比

国产校车的装备表面上看品种丰富：校车专用标识、停车警示牌、行车记录仪、监控摄像系统、指纹识别系统、远程跟踪系统，而且内饰的颜色搭配鲜艳，专为儿童设计的座椅涂有活泼的图案，而且全配上了安全带。我没有细看校车上的种种新科技，因为我的注意力已被这个“专为”儿童设计的座椅上的安全带吸引了。这是一款没有伸缩功能的两点式安全带，而因“专为”儿童设计的座椅在原来乘坐两名成年乘客的宽度上“扩容”到三名儿童乘客，这三套不能伸缩，长短不一的安全带在狭小的座椅上显得碍眼和凌乱，而且也让人怀疑小学生是否能自行正确的调整安全带来保护自己，或者随车的接送人员是否会尽责地确保每次为每名小朋友正确地调整和使用安全带。

反过来看看老外的校车。车厢里没有缤纷的内饰，沉实的座椅上看到贴服在靠背上的伸缩式三点式安全带，给人一种很整齐的感觉。这种安全带的好处是乘客在扣上后便自动调整，而配置了肩带让随车人员或驾驶员清楚视察到是否所有乘员都系了安全带。再细看一点便可发觉到每条安全带的肩带上都有一个高度调节器，让不同身高的学生可以轻易的把肩带的高度调教到适合自己的身材。由于发育期中的儿童个子差别很大，因此座椅上安全带的设计非常弹性，除高度调节外还可通过可移动的安全带扣子来实现提供不论乘坐两人或三人的有效佩戴和保护。此外，只要通过

简单的步骤，座椅便可改装出特别照顾残障儿童或个子特别小的儿童用的加厚坐垫和四点式安全带。最后如果还不放心，可使用座椅上的国际标准 ISOFIX 儿童安全座椅接口来把任何特制的儿童安全座椅稳固地安装在座椅上。另一方面，在发生猛烈撞击的时候，座椅的靠背会自动分开为两部分，挂扣着肩带的坚固部分会稍作前移和厚厚的柔软部分脱离，这样原来的柔软靠背部分便成为一个缓冲厚垫，大幅降低后座乘客的头部或身体（如果没有系安全带的话）因撞上前座椅靠背而受伤的机会。

和美国校车上周详的座椅安全设计相比，国产校车的座椅安全设计显得非常空洞，那些凌乱的安全带更让人不安心。不管现代汽车上充斥着各种高科技的安全装置，但至今为止安全带依然被认为汽车安全装备上最重要和最有效的保护装置，但前提是必须正确地使用。安全带的正确位置如：高度和扣紧位置的调整，对在事故中能否发挥效用有关键性的作用，最坏的情况下调整错误的安全带会在事故中勒着儿童的脖子，或因扣子位置问题形成对骨骼挤压而造成更严重的伤害。

在汽车安全带之后，ESP（电子稳定程序）是被誉为汽车安全史上第二有效的装备。数据显示，装置 ESP 大幅提升了车辆的操控安全，减少近 50% 的汽车侧滑 / 侧翻事故，在近年已被欧美国家强制列为市售新车的标配。可惜的是，参加车展的这几款国



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理念和培训理念，致力于推广、提升驾驶员的安全意识和安全驾驶技术。

内校车，在介绍说明书一连串高科技设备中，却不见有 ESP 这安全装备的踪影。

其实，校车最重要安全装备是把握着方向盘的驾驶员。据统计，95% 的道路交通事故是涉及人为的原因，而当中涉及驾驶员的达 90%。因此，只要保证驾驶员是经验丰富、训练有素和抱着保证安全的驾驶理念来开车的话，就算校车没有那些高档装备也是问题不大的（安全带可不是高档装备）。在美国成为校车驾驶员要有一定的驾驶经验和要接受专业的培训，培训内容除了一般的驾驶技术外，还要学习怎样处理顽皮的学生（造成的行车安全问题）甚至是怎样提防恐怖袭击或被匪徒劫持的方法，再通过考试合格才能成为校车驾驶员，相信在这方面我们有很多可以学习的地方。

最后要说明的是，我只是恰恰在车展看到了三、四款校车而有感而发，因此不代表其他校车都有同样的问题。AM

