

如果驾驶人员的安全意识和态度不正确，再安全的汽车，再严格的监控也只是事倍功半。

事故并非不可避免

从多方媒体的报道中，我得悉以下的资料：卧铺巴士深夜在高速公路上行驶，油罐车刚从服务区出来便被卧铺巴士追尾，而记者在现场看到的刹车痕迹只有10米长……

综合刹车痕迹的长度、一般驾驶员的反应时间、报道中提及的天气情况、刚开上高速的满载油罐车的提速力，和卧铺巴士车头的撞击损毁程度看，这次严重事故可能是一连串人为的原因而造成的。如果，我知道现实中是没有如果的，但在这里让我们“如果”一下，事后诸葛亮般的看事故是如何可以避免的？

“如果”卧铺巴士的驾驶员有过防御性驾驶的意识，他应该意识到虽然深夜的高速公路车流量少，虽然不用像白天一样维持和前车4~6秒距离的安全速度，但这时候车上远光灯的射程便是他的安全指标，他应维持一个在远光灯覆盖的范围下（约100米）可以急停下来的速度来保证行车安全。“如果”他按这个守则来开车的话，他应该在100米外看到从服务区开出来的油罐车，加上油罐车自身前进的速度，卧铺巴士驾驶员应有足够的时间和距离来作相应的防备措施，避免发生事故。

“如果”卧铺巴士驾驶员接受过防御性驾驶培训（和用心记住的话），他会知道每6宗严重交通事故中便有一宗是和疲劳驾驶有关的。

他也会认识到疲劳会导致驾驶员的判断、反应和警觉能力都大幅下降。其实疲劳对人类的认知反应等功能和醉酒基本没有分别，而且疲劳引致的昏昏欲睡更是非人类的意志力可以控制的；他也会认识到疲劳驾驶是危险的信号，因而马上停车转换驾驶员和休息。

“如果”卧铺巴士驾驶员接受过怎样在紧急刹车的时候防止轮胎抱死（车有ABS或没有ABS的情况下）来维持巴士的转向能力的话，虽然他在最后一刻才发现险情，但在全力刹车的同时他还可以打方向来避让油罐车（现场是双车道的高速路，有足够的空间来避让）。但现场的刹车痕迹和前轮的角度证明轮胎已经抱死和失去了指向的能力，是导致巴士完全没有闪避而直接撞上油罐车尾部的原因。

另一方面，“如果”油罐车驾驶员的防御性驾驶意识强一点的话，他可能会检查油罐车车后的反光警示标志和车尾灯及其他指示灯是否正常甚至是否可以加强（在国内大货车尾灯失灵的情况非常普遍，这里不是说油罐车的尾灯失灵，只是在假设性的举例）。“如果”油罐车的警示标志和尾灯是合标准的话，卧铺巴士的驾驶员应该可以在很远的距离（比远光灯还要远）外便观测到油罐车的举动和有所准备了。

“如果”油罐车驾驶员在驶出服务区匝道时细心观测和礼让来车先行的话，事故也是可以避免的。媒体报道资料显示，油罐车只离开服务区



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。

才70多米，还有好一段的匝道还没有走完便已经完成变道进入高速路的行车道。法规规定在一般情况下高速公路的最低安全限速是时速60公里，满载的重型车辆要达到这个速度要一段很长的距离。刚驶离服务区的油罐车驾驶员应该清楚自己的车会成为高速前进来车的障碍物，但“如果”油罐车驾驶员麻痹大意，觉得来车一定会看到他这大家伙的，来车要么便减速，要么便变道，反正一定不敢碰撞我的。但这次他的赌博输了。

我在这里再次强调以上的“如果”都是假设性的，不代表事故中的人员一定有犯我假设的任何错误。我只是想借一些假设的情况来带出安全驾驶意识和态度比法规和监管更重要和有效。在事故发生后很多人把事故原因指向卧铺巴士的设计特点上，并建议马上取缔这类型的车辆。我的看法是如果有条件提高客车的安全标准当然是好事，但无论车的设计有多不完美，如果在路上开车的人都注意一点，小心一点，大部分的事故都是可以避免的。A.M

