

醉酒感觉和法律的标准值相近，但并不代表其它人会有相同的感受，也不代表法规制定的酒驾和醉驾标准是有科学根据的。

我的一次“醉驾”



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。通过引进欧美国应用有效的先进模拟训练设施和经验理念，致力于推广、提升驾驶者的安全意识和安全驾驶技术。

起接受实验的另外两人，其中一人对相同分量的酒精完全没有反应，全程谈笑风生；另一人则醉昏了，躺在座椅上站不起来……

此外，在模拟驾驶测试中，除了反应时间外，研究员还记录了我在开车时车子偏离直线的频率和幅度，通过这些数据便可测知当时我的紊乱程度（level of impairment）。

虽然我的醉酒感觉和法律的标准值相近，但并不代表其它人会有相同的感受，也不代表法规制定的酒驾和醉驾标准是有科学根据的。事实上全球各国对醉驾有很多不同的标准。除刚才提到国内的酒驾标准（BAC=0.2%）在挪威和瑞典已经是“醉驾”；香港的醉驾标准（BAC=0.5%）比国内的醉驾标准低，但和法、德、意等国一致；而中国的醉驾标准（BAC=0.8%）和美国、加拿大是一样。因此有学者说各国的醉驾标准很大程度上是基于政治考虑多于科学论据。

无论如何，参加了这次实验后我完全清楚了我个人的“酒量”和法定标准的对比。但同时要指出的是，虽然某些人的酒量特别的好，属于千杯不醉型的（像我刚才提到的其中一位参与实验者），但血液或呼气里的酒精浓度还是随着喝酒的分量而上升的。法庭判罚的时候并不会考虑个人的酒量和酒后的清醒度，只会按实际测试出的BAC值来判罚。因此劝告各位还是“喝酒不开车，开车不喝酒”。AM

为了进一步了解酒精和驾驶的关系，我参加了香港大学一项酒驾研究，科学地亲身经历了由“清醒”到“醉酒”再回到“清醒”的全过程。研究是由香港大学的土木工程系主持，目的是收集驾驶员在酒后的生理反应和驾驶行为数据，以用于和交通安全有关的研究上。

在这里先解说下文中提到的两个醉酒测试标准：BAC值——血液中酒精浓度；BrAC值——呼气中酒精浓度。

我本人不喝酒，由于职业的关系也专门学习了酒精对驾驶人的影响，也算对这项有点认识，但收到邀请后还是忍不住马上答应参加了。

实验看似简单，就是记录一帮人在酒前和酒后生理和驾驶行为的变化。由于是大学项目，程序要求非常严谨。实验者在早上到达实验室后才能进食实验室统一供应的早餐，然后由医生检查身体和进行呼气测试。在这里要介绍一下港大用于呼气测试的仪器是符合欧美确认性测试（confirmatory test）标准的德国货，BrAC示值误差在0.2%之内，比一般交警用的简易测试仪准确得多。最重要的是其测试结果和在医院验血的一样，被法庭接受为酒精在血液含量（BAC）的证据，符合大学的严格要求。

以下是实验的经过：

研究员给我喝了一杯内里混合了140毫升40度烈酒的500毫升饮

料。

酒后15分钟：呼气测试显示0.273（mg/L，下同），国内酒驾标准是0.0909，醉驾是0.3636；香港没有酒驾标准，醉驾标准是0.227。

酒后35分钟：呼气的酒精含量上升到0.35，已经超过了香港的醉驾标准和非常接近国内的醉驾标准了。这时候我脚步不稳，肢体的反应明显减慢了，但思路还算清晰。但在模拟驾驶时，数据，显示我的反应时间比酒前慢了0.3秒。

酒后1小时：呼气数据上升到0.37，进入了醉驾标准；血压正常，但心率加快了，人也感到很兴奋，但走路不稳。

酒后1小时30分钟：呼气数据稍有下降（0.35），脚步还是不稳。

酒后2小时15分钟：数据下降到0.3，人的兴奋度也降低了，感觉疲倦，想睡觉了。

酒后3小时：数据降到0.24，人也清醒了不少。模拟驾驶数据显示我的反应时间比酒醉时改善了0.1秒。

酒后3小时45分：数据0.2，已经低于香港的醉驾标准，而模拟驾驶测试显示我的反应时间已恢复正常，但要在数据低于0.1才算完成测试。

酒后4.5个小时：呼气内的酒精浓度是0.1，实验也完成了。

以上是我实验中的感觉和（一些）数据，证明这分量的酒精对我是颇有严重的影响。但要指出的是除了年龄、性别、体重和精神状态外，每个人对酒精的敏感反应度都不同的。和我一