

(本栏目观点仅代表专家意见)



在瑞典“学”开车

苏华龙—华龙赛车创办人、安路高级安全驾驶培训负责人

春

节日期间我在瑞典参加了一次冬季驾驶训练——一个专门给瑞典救护车驾驶员的应急车辆驾驶训练。

瑞典每年有超过6个月的气温在冰点以下，在我这个南方人眼中，这种气候条件下的道路情况非常恶劣。和很多国家一样，这里的警车、消防和救护车驾驶员在公路上可以“合法”超速（在执行紧急任务时）。由于需要在复杂的天气和路面情况下“快速”行车，应急车辆驾驶员需要接受特殊驾驶训练，以保证他们安全完成任务，不然的话“救人不成反被救”麻烦就大了。

教官 Rolf 是一名资深特殊驾驶训练官，在他的带领下，我在瑞典的山区公路上“高速”开车。要声明的是，我没有超速，因为这些布

满冰雪和泥沙（用于提升路面摩擦系数）的山区公路的最高限速竟然是90公里/小时，比我们的一些高速路段限速还高。我先后开过的两辆旅行车（都是沃尔沃XC70，一辆是两驱，一辆是全驱）也没什么特别改装，只是根据当地法例装配了冬季胎而已。

刚开始培训时我是小心翼翼的，但在教官的指导下渐渐增强了信心。他不时提醒我要视乎地形和路段来调整速度。在瑞典人心中，限速标志只是一个提示，具体的速度由驾驶员按自己的能力和对情况的分析来调整。另一方面，瑞典的限速细分为每10公里一个级别，而且都竖立在公路上的“战略”位置。例如在直行的路段上见到90公里的限速标志，但到了一个轻微的弯前会看到80公里标志、如果这是一个稍急的弯道便会看到70

公里的标志；如果是很急的弯便会看到50公里的，但在出弯后又看到90公里的标志。因此你不需要熟悉地形也可以很轻松的开车，因为这些路牌便等于拉力赛中的路书，让你像本地老乡一样驾驶。

在山区训练后，教官让我们来到一个长达60公里和没有限速牌的森林路段。在这里我学到了怎样在满铺厚积雪的森林小道上“快速”行车，也学会了怎样把车从被积雪掩盖了的排水沟里拉出来（因为我开车开进排水沟了）。课程的最后一部分是在冰湖上开车，教官利用铲雪车在冰湖上开出了一大一小的“赛道”让我练习。由于我有一定的侧滑经验，因此小赛道难不倒我。但大赛道让我吃尽了苦头，多次“飞出”赛道近100米。原因是在白茫茫的世界里找不到参照物来刹车！

两天的培训让我对“紧急驾驶”有了新认识。在公路上“开快车”某种程度上比赛道难多了。因为赛道是封闭的，每个弯前都会有人提示你弯后是否安全。比赛中雨或雪下大些（拉力赛）也会暂停比赛，但恶劣的天气却是事故高峰期。赛车手犯错可能是损失了一辆赛车或一次比赛成绩，但公路上一次错误可能是……承担的责任比赛道上大很多。最后，虽然法律容许你超速驾驶，让你和“时间”比赛，但公路上充满着一般司机和大小不同的车辆，他们的经验、水平和状态都不一，在应急车辆意图超越的时候驾驶员可能在打电话……

这次培训让我认识到除赛车手外，很多应急车辆的驾驶员其实都很了不起。☞



在瑞典人心中，限速标志只是一个提示，具体的速度由驾驶员按自己的能力和对情况的分析来调整。