

(Nguồn : otosaigon.com)

1. Lái xe theo kiểu phòng thủ - khái niệm đầu tiên và quan trọng nhất (defensive driving)

Lái xe phòng thủ đơn giản chỉ là "làm sao để khi những người xung quanh mình làm điều gì đó bất ngờ và ngu ngốc, thì mình đã chuẩn bị sẵn để tránh né và ngăn ngừa được tai nạn xảy ra"

Người chạy xe máy có thể bất chợt quay đầu. Xe tải mình đang vượt có thể bất thần lấn trái để né một ai đó. Người đi bộ có thể bất chợt nhảy ra từ phía con lươn thiếu quan sát. Một xe ô tô đâm sầm từ đường nhánh đi ra. Một chiếc xe máy không đèn lao xéo trên đường trong đêm...

Những trường hợp trên, nếu ta chủ động phòng tránh thì dù lỗi là ở người khác, thì tai nạn vẫn không xảy ra. Chủ động phòng tránh tức là chạy chậm lại khi thấy có khả năng bất trắc, hoặc chạy cách xa họ ra, và không len vào những vị trí quá chật khiến cho mình không thể né tránh khi việc bất ngờ xảy ra. Hoặc cố kiên nhẫn giữ khoảng cách với xe trước để lỡ họ thắng gấp vì con chó băng ngang đường ta không tông vào đuôi xe họ.

Nhiều bác có tâm lý tôi đi đúng luật đúng tốc độ. Những kẻ sai thì phải được dạy cho bài học. Tâm lý đó theo em không hợp lý vì ở một đất nước ý thức giao thông kém như nước mình thì không thể trông chờ ở sự tuân thủ luật của những người xung quanh. Tốt nhất ta cứ nhường nhịn, phòng tránh vì an toàn của ta và của họ vì nếu họ bị nạn ta cũng vạ lây dù ta đúng hay sai.

Vậy các bác lái mới nhớ nhé. Lái xe phòng thủ là thứ đầu tiên các bác cần phải tâm niệm khi ra đường trường.

2. Vượt và để người khác vượt:

Khi vượt một xe 4 bánh khác, các bác nhớ liếc nhanh kính chiếu hậu để biết xem có xe nào phía sau mình cũng đang cố vượt mình hay không. Chứ nếu mình đánh lái qua trái mà gặp nó đang vượt (đu) mình thì mình tiêu!



Và nhớ là: bật xi nhan, **đếm 1-2-3 rồi mới vượt**. Đừng có bật xi nhan một phát vượt ngay xe sau trở tay không kịp. Còn bẻ lái vượt rồi mới xi nhan thì ... hết nói luôn.

Trước khi vượt, ban ngày thì bấm kèn 1 hoặc 2 phát. Ban đêm thì nhá đèn 2 phát. Lịch sự còi xe hay không em không cần biết. Chứ xe ô tô/tải/xe khách ở VN hay né ổ gà, né xe máy cứ thể là ép qua trái. Lỡ xui mình đang vượt nó không biết nó lấn trái một phát thì mình né dúm dui có khi còn không kịp. Giữa An toàn và lịch sự thì an toàn quan trọng hơn các bác à.

Khi có xe khác muốn vượt mình. Một số tài xế trẻ trâu không tạo điều kiện cho họ vượt. Có thể vì sợ nếu họ vượt xong sẽ chạy chậm trước mặt chướng đường chướng lối của mình, hoặc cảm thấy khó chịu khi bị vượt hay đơn giản là không quan tâm. Không nên các bác ạ. Hãy thể hiện văn hoá giao thông và chứng minh người Việt mình có thể lịch sự không thua gì ... Lào. Khi xe sau muốn vượt, các bác hãy xi nhan phải và không đạp chân ga nữa hoặc nhấp thắng nhẹ. Nếu bên phải không có chướng ngại vật thì lách nhẹ qua phải tí để nhường cho người ta vượt.

Đừng trẻ trâu ép trái hay tăng ga khi người khác muốn vượt. Như vậy là ép người ta vào chỗ chết, gây mất an toàn và có thể nói ở một mức độ nào đó, sự vô văn hoá trong giao thông.

3. Né xe ngược chiều lấn trái để vượt và đối đầu với mình

Đa phần các xe làm điều xấu hổ này là các xe khách. Trên các đường không có con lươn giữa, chuyện này các bác có thể gặp khá thường xuyên. Các bác có thể chửi chúng nó, có thể nguyền rủa ông cha chúng nó. Nhưng khi "làm" thì các bác cần tạo điều kiện cho chúng nó vượt nhau an toàn. Vì chúng ta thôi các bác ạ.



Gặp tình huống sắp đối đầu, chửi chửi nhá đèn vào mặt chúng làm gì, cũng chửi chửi bấm còi. Chúng nó biết các bác đang không vui rồi, các bác chửi chửi báo cho chúng nó là các bác không vui. Mà thật sự chúng nó cũng chẳng quan tâm.

Điều các bác cần làm là xi nhan phải, liếc nhanh vào kiếng hậu và quay sang phải xem hông xe bên phải của mình có ai không. Nếu không có ai, lập tức tấp lè phải và dừng lại nếu cần để tránh "nó". Nếu có người bên phải, thắng lại để người đó vượt qua rồi tấp lè phải.

Ngoài ra không làm gì khác. Nhớ nhé. Xi nhan phải, nhìn phải và tấp phải hoặc thắng lại là những điều duy nhất các bác nên làm.

4. Tăng tốc và giảm tốc

Khi nào thì tăng tốc? Tăng tốc khi các bác thấy trước mặt vắng người ít dân cư. Bên trái các bác hoặc không có con lươn hoặc có nhưng có thể nhìn rõ có là không có bóng ma (người) nào núp trong con lươn. Bên phải các bác lề đường tầm nhìn thoáng không bị cây cối nhà cửa che khuất. Lúc đó là lúc để tăng tốc, chứ cứ cẩn thận mãi, chậm mãi thì biết khi nào mới về được tới nhà? Theo em, tầm nhìn thoáng thì nếu xe các bác cảm giác lái tốt và đảm chắc, chạy lố tốc độ tối đa từ 5 tới 10kmh không phải là tội ác gì quá to lớn.

Khi nào thì chậm lại? Khi nào thấy khu vực xung quanh đông dân. Không cần phải có bảng báo hiệu khu đông dân cư, các bác vẫn cần đi chậm lại. Khu đông dân cư rắc rối lắm các bác ạ, xe máy bẻ lái tứ tung, người dân băng đường, con chó phát hiện cục xương, em bé lượn trái banh v.v... Đừng cứ lý luận đây không phải khu đông dân cư vì không có biển báo, tông phải ai đó rồi thì sự phiền phức và trả giá sẽ lớn hơn nhiều so với cái 5 hay 10kmh nhanh hơn đó.

Em tặng các bác clip của em. Lúc này em đang chạy 100kmh, thấy bên đường bắt đầu có chút nhà cửa, em liền rà thắng cho chậm lại tới khoảng 80kmh. Thì ngay sau đó có một em bé băng ngang đường và may mắn là em đã thắng/né kịp:

Khi nào đi chậm lại? Khi thấy có cái bảng vẽ hình có đường cắt ngang. Lúc đó hoặc không đạp ga nữa, hoặc đang chạy rất nhanh thì rà thắng. Đừng sợ tốn nhiên liệu vì rà thắng, đừng phải ai đó sẽ tốn nhiều hơn rất nhiều. Khu quốc lộ 1 mà thấy bảng báo đường cắt ngang còn có thể bình thản, cứ các đường tỉnh lộ vắng vẻ thì nhất thiết phải chậm lại. Dân ở những nơi vắng vẻ sẽ băng ngang đường lớn không thèm nhìn đâu. Họ chủ quan, nhưng ta cùng trả giá. Defensive driving thôi.

Nó là cái biển này nè:



Có thể các bác thắng cả ngàn lần khi gặp những bảng báo giao cắt mà thấy vẫn chả ai băng ngang, các bác sẽ nghĩ em xúi bậy rồi các bác chẳng rà thắng nữa. Nhưng nghĩ kỹ đi các bác, cả cuộc đời các bác chỉ cần 1 trong 10000 lần đó có 1 thằng đại dột phóng xe

bằng ngang đường thì đời các bác tàn. Nên, đừng coi thường những cái bảng báo đường nhỏ cắt ngang.

Đối với các bảng báo hiệu đường nhỏ thông ra đường lớn (không cắt ngang) thì các bác có thể yên tâm khỏi giảm ga rà thắng. Nhưng nếu đường đó thông ra từ bên phải thì các bác lẩn trái tí cho chắc ăn.

Đó là biển này:



Edit: Có một trường hợp khác nữa mà ta cũng cần giảm tốc, là khi đường hẹp và có một xe khách cùng chiều đang đậu bên lề để đón/trả khách hay để cho khách đi "lái". Chiếc xe khách to lớn sẽ che khuất tầm nhìn và đôi khi có một em hotgirl nào đó muốn băng qua đường từ phía đầu xe khách. Các bác cần đi chậm lại và lẩn trái một chút để né xa cái xe khách đó ra nếu các bác không muốn cưỡi em về và lo cho em suốt đời. (Defensive driving)

5. Vượt xe máy cùng chiều

Nếu vượt xe máy cùng chiều và có xe 4 bánh ngược chiều. Tức là các bác sẽ bị ép cả 2 bên trái phải thì...



Nếu đường rộng các bác nghĩ là xe máy bên phải có lấn trái tí, xe ngược chiều có lấn phải tí... Thì mình vẫn ok thì bác cứ nhấn ga tới. Nhưng trước khi lấn tới phải bóp còi 2 cái từ xa. Không bóp còi khi đã tiến sát xe máy khiến người ta giật mình. Và một số trẻ trâu có thể tặng các bác cục đá nếu nó bực mình. Nếu đi ban đêm thì thay vì bóp còi các bác nhá đèn

Nếu đường hơi hẹp thì phòng thủ cho chắc. Rà thẳng chậm lại đợi cho xe ngược chiều lướt qua đã rồi hẵng vượt xe máy. Khi vượt thì lấn trái chút đủ để nếu anh xe máy tránh ổ gà hay bất thần té ra đường thì vẫn không va phải mình.

6. Gặp chỗ quay đầu, hay nơi con lươn bị đứt

Quốc lộ 1 đã sửa mới, giờ giống quốc lộ 51 đi Vũng Tàu. Có con lươn ở giữa lâu lâu con lươn đứt đoạn để người ta băng qua.



Khi tới khúc đứt này có nhiều khả năng nguy hiểm xảy ra. Hoặc người từ phía con lươn băng phải hoặc người chiều đối diện quay đầu hoặc xe máy cùng chiều băng trái ra giữa đường.

Tình huống nào cũng chết chóc. Vì vậy nếu thấy đông vui thì các bác cứ đạp thẳng để đi chậm qua khỏi khúc đó. Nếu không có ai cả trái lẫn phải thì không cần đạp thẳng chỉ cần thả chân ga ra, liếc kiếng hậu rồi lấn phải đôi chút. Vì đôi khi có những bóng ma núp sau

con lươn âm thầm mai phục ta...

7. Con lươn là nguyên một hàng cây rậm rạp, hoặc con lươn rất cao chẳng thấy gì bên kia, hoặc con lươn thấp nhưng đó là một đêm tối trời không đèn



Né nó ra, chạy lane giữa cách xa nó. Người Việt mình thích tự sát bằng cách băng đường, đừng để họ biến mình thành đao phủ.

Có một dạng chơi ngông khác là chạy ngược chiều sát con lươn đối đầu với mình, và ngông hơn nữa là chạy thế trong đêm mà không bật đèn (hoặc không có đèn!).

Hồi xưa em chở một cô gái em thích trong xe. Thấy có đứnɡ ngu chạy xe máy sát lươn đối đầu với mình. Em lên máu chứng tỏ. Em không né nó, chạy sát tới khi suýt đối đầu nó em mới lách phải làm nó cũng xanh mặt trắng dúi dụi. Em cười khoái trá nhưng cô gái em mới quen thì sau này không gặp lại em nữa. Nghe nói cô nói với ai đó rằng em là thằng trẻ con.

Thôi thì em học được bài học rồi. Cứ né nó từ xa để có vợ hơn.

8. Vượt ở đường cong

Cong sang phải. Tuyệt đối, tuyệt đối, tuyệt đối, tuyệt đối... Không vượt. Trừ khi bác nào làm ăn thất bại muốn rời bỏ thế giới này.

Cong sang trái. Nếu cong ít không gắt, tầm nhìn xa, thì vượt OK.

9. Vào cua khi trên đèo

Đường đèo thường rất hẹp và cua gắt. Nhưng một số tài xế vì không nắm rõ quy tắc an toàn hay vì ầu. Ở những khúc cua như vậy thường chạy quá nhanh dẫn đến cảm giác nguy hiểm khi bẻ lái. Để giảm cảm giác nguy hiểm này, họ lấn sang bên làn đường đối diện để vòng cua ít gắt hơn một tí. Điều này thường gặp khi họ cua trái.

Xe máy thì còn tệ hơn xe 4 bánh, một số người còn chạy hoàn toàn sang làn đường đối

diện.

Vì vậy để đảm bảo an toàn khi đối mặt với những tài xế như vậy, các bác cần phải bóp còi trước khi vào cua. Tầm nhìn càng hạn chế càng phải bóp còi. Hy vọng họ sẽ nghe và giữ đúng làn của mình.

Và đương nhiên là các bác phải đi đúng phần đường của mình. Em nhắc lại: **giữ đúng phần đường của mình và không lấn trái**. Nếu tốc độ cao khiến cua gắt cảm giác nguy hiểm thì rà thắng để chậm lại. Nhất thiết không được lấn sang làn đối diện để giảm thiểu cảm giác đáng sợ. Đường càng hẹp, cua càng gắt càng cần giữ đúng phần đường. Không được cán lên vạch giữa. Không có gì hay ho trong việc phóng nhanh tới khúc cua rồi lấn qua phần đường đối diện để bẻ lái. Đó không phải là kỹ năng lái hay dừng cấm, đó chỉ là sự thích thể hiện và liều mạng.

Chẳng hạn như cua khuất tầm nhìn như thế này đây thì không được lấn trái:



Trong trường hợp nào các bác có thể bẻ cua nhanh đôi chút để thoả mãn cảm giác lái? Đương nhiên là khi tầm nhìn thoáng rồi!

10. Chạy đường trời mưa hay đường ướt

Đường mưa thì phải giảm tốc, ít nhất 10kmh ít hơn so với tốc độ tối đa. Vì nếu không giảm tốc, khi gặp sự cố bất ngờ, cần đánh lái tránh hay thắng gấp, xe chạy quá nhanh sẽ trượt nước. Một khi trượt nước rồi xe sẽ không điều khiển được nữa nó sẽ lướt đi đâu nó lướt. Lúc đó thì các bác xác định rồi nhé...

Thường thì cao tốc trời mưa hay đường ướt em chạy 80, quốc lộ tối đa 60, tỉnh lộ tối đa 50.

Hồi xưa em có lần chạy 80kmh trên quốc lộ (ngoài khu đô thị) vào trời mưa, đúng chuẩn nhà nước rồi còn gì. Bà xe máy bắt thần bằng ngang em thắng két cái, trời nắng thì đã ok, nhưng trời mưa cái xe mất lái quay xéo mém bay xuống lề. Từ đó, em xác định cho mình tốc độ tối đa trên quốc lộ vào trời mưa là 60.

11. Đi ban đêm

Ban đêm, các bác cần giảm tốc độ tối đa tương tự trời mưa đường ướt. Đơn giản là vì tầm nhìn kém, dân đi xe máy ngoài đường quê hay bị hư đèn hậu hay đèn trước. Họ trở thành những bóng ma bất ngờ xuất hiện gây nguy hiểm cho ta. Và nguy hiểm gấp bội khi các xe đối diện vô ý thức pha đèn vào mặt ta chói lòa không thể thấy gì, và bỗng dưng bùm ta tông phải xe máy không đèn cùng chiều.

Vì thế ta cần giảm tốc khi đi ban đêm. Đặc biệt là khi chạng vạng tối càng cần cẩn thận hơn nữa vì lúc đó mắt ta nhìn không rõ mà đường tan tầm lại đông người.

Còn việc chiến đấu với mấy thằng ngược chiều pha đèn vào mặt mình thì các bác cứ nhịn chúng nó đi. Các bác không thể thay đổi được sự bất lịch sự của hàng trăm ngàn tài xế cả nước đâu. Nhưng các bác có thể thay đổi chính mình làm người lịch sự. Cứ chuẩn men mà làm: không có xe ô tô đối diện thì pha, có xe đối diện thì hạ đèn xuống cốt. Với xe máy, nếu đường hẹp, nhỏ thì hạ cốt để tránh rọi đèn vào mặt họ, nếu đường rộng, thì khỏi hạ cốt.

Nếu họ pha vào mặt các bác, đập thắng chạy chậm lại. Không cần trả thù. Không cần pha lại vì pha lại cũng chẳng giúp các bác thấy rõ hơn bao nhiêu. Nếu cần nhắc nhở họ thì nhá đèn 1 cái nhanh, chỉ 1 cái thôi. Nhá nhiều nhá lâu còn đáng sợ hơn cả việc pha trả thù vào mặt họ.

Ngay cả đối với đường có lươn giữa cũng thế. Cụp xuống cốt khi có xe đối diện, trừ khi con lươn quá cao che hết ánh sáng ngược chiều thì pha vẫn ok.

Đối với xe máy lấn đường ngược chiều và chạy sát con lươn thì cũng chỉ nhá đèn 1 cái và chỉ 1 thôi rồi lách tránh họ. Tránh voi chả xấu mặt nào, mà đây là voi điên ban đêm càng nên tránh hơn.

12. Vấn đề ý thức an toàn.

Em có một ông anh. Khi em lái xe ông ngồi kế bên, đường tầm nhìn thoáng em chạy 90kmh ông chê em chạy nhanh quá 80kmh quy định, như vậy là hơi ẩu. Ok...

Một hôm ông mới nhậu say bí tỉ xong đòi chở em về. Em thì không nhậu nên không say, em bảo để em lái ông nói cứ để ông lái không vấn đề gì.

Rồi chuyện em thường thấy là dây an toàn không bao giờ ông đeo.

Rồi có hôm ổng rủ em đi theo ổng đi công tác, lái xe xuyên đêm.

Có lẽ tài xế như ổng nên nhận thức lại rằng lái khi say xỉn, lái khi buồn ngủ, ngồi trên xe mà không thắt dây an toàn sẽ nguy hiểm hơn rất nhiều so với việc chạy lố 10kmh so với tốc độ tối đa trên đường tầm nhìn thoáng.

Em xin kể chuyện thằng bạn em. Hồi đó nó ngồi bên ghế phụ xe 4 chỗ. Hai thằng mới đi nhậu về. Thằng bạn nó mới biết lái mà lại có men trong người. Nó đang ngủ gà gật thì nghe tiếng lốp xe rít rồi mờ mắt ra thì thấy cái xe đang lao ra khỏi đường, xuống vực. Nó nghĩ: "Chuyện gì đây? Sao mình không đi thẳng mà lăn ra khỏi đường?", rồi tiếp theo: "Thằng bạn, sao nó chạy nhanh vậy?", và rồi "Thôi rồi, xuống vực rồi, kiểu này chết, con yêu... mẹ!".

Chiếc xe lộn đầu, lăn 3 vòng và dừng lại ở vị trí nằm ngửa. Cả 2 thằng bạn em đều không sao cả. Các bác biết nhờ cái gì không? Nhờ DÂY AN TOÀN.

Trong một câu chuyện khác, một cô bạn bên Mỹ lái xe chở 3 người bạn khác. Một mình cô đeo dây. Cô buồn ngủ, lái 100kmh mà ngủ quên, leo lên con lươn, chiếc xe lật 1 vòng, đúng 1 vòng thôi. Cổ không sao cả, 3 người bạn kia 2 người chết, 1 người bị thương nặng. Người chết dã man nhất là văng ra ngoài dờ chừng bị cái nóc xe nghiêng gần đứt đầu.

Nói vậy là đủ hiểu tầm quan trọng của dây an toàn, và lái xe khi tỉnh táo rồi nhé.

13. Rẽ từ đường nhỏ ra đường lộ lớn

Hồi xưa khi em học lái chẳng thầy nào dạy em khi rẽ từ đường nhỏ ra đường lớn mà không có đèn xanh đỏ thì phải dừng lại "STOP", nhìn thật kỹ bên phải bên trái rồi mới rẽ vào.



www.alamy.com - BBYC0K

Nếu cần, vươn người tới trước để nhìn cho rõ. Nếu gấu hay cạp ngồi bên cạnh đang soi gương hay vẽ son môi che khuất tầm nhìn nhìn vươn tay đẩy mặt gấu cạp về sát lưng ghế để ta có thể nhìn cho rõ.

Gấu cạp có thể giận vì các bác làm điều đó nhưng nếu một xe trên đường ưu tiên đang chạy tốc độ cao đâm ngang hông thì có thể người lên thiên đường đầu tiên chính là gấu cạp.

Khi rẽ phải vào đường lớn có hai làn thì rẽ vào làn sát lề trước rồi mới xi nhan trái chuyển sang làn trái.

14. Đói quá... Ah ha quán ăn đây rồi. Rẽ vào ngay không chạy lố ... Và bùm!

Tình huống kinh điển cho va quệt là đây! Nếu các bác muốn tìm một quán ăn hay quán nước bên đường thì chạy tà tà thật chậm để nhìn. Đừng có chạy nhanh để rồi khi phát hiện quán phù hợp thì "ah đây rồi" và thắng cái két nhanh chóng tấp vào lề. Vì xe sau bên phải các bác không nghĩ vậy, họ nghĩ các bác sẽ tiếp tục đi thẳng.

Tai nạn sẽ còn trầm trọng hơn khi đó là đường lộ xe chạy tốc độ cao.

Và có lẽ vì cái lẽ cũng không nghĩ vậy. Lỡ trong lúc vội vã tấp cán phải cái ống cống nhọn thì tiêu cái bánh xe.

Nếu các bác đang chạy nhanh phát hiện ra thứ gì đó cần tấp vào thì cứ từ từ chậm lại rồi tấp vào, chấp nhận chạy qua khỏi quán đó chừng 200m cũng chả sao. Lùi xe trở lại quán thật ra rất an toàn, vì nếu kẻ nào mù tông vào đít xe bác khi bác lùi xe, có lẽ nó đã tông phải xe khác cả mấy năm trước rồi, nó không còn sống đâu để mà tông bác. Quy luật sinh tồn mà.

Chuyện nữa là lùi xe từ quán lùi ra đường. Nếu không có bảo vệ thì các bác cần lùi 1 tấc rồi thắng lại, rồi lùi thêm 1 tấc rồi thắng lại. Nhớ nhé. Chỉ cần lùi nửa mét mới thắng lại thôi thì đã có xe khác đang chạy trên đường ôm chầm lấy cái mông xe bác rồi.

Rồi từ lề xi nhan trái bắt đầu chạy. Các bác cần xi nhan trước rồi lấy trái thật thật chậm. Người xin không phản ứng kịp nếu các bác lách ra gấp đâu. Em đã từng bị một ông xin đâm phải vì em có xi nhan trái nhưng bẻ ra sớm quá. Kết quả là em bị móp xe mà ông thì nghèo đành ngậm ngùi cho ông đi tiếp.

15. Giữ khoảng cách an toàn

Đúng là nếu bác giữ đúng khoảng cách an toàn với xe trước, sẽ sớm có kẻ "điền vào chỗ trống". Rất, rất bức.

Những hạng tài xế không hiểu quy tắc an toàn đó ở đâu cũng có. Không cần phải bức xúc làm gì. Trong thành phố tốc độ chậm thì bám đuôi nhau còn chấp nhận được. Chứ đường lộ hay cao tốc mà bám đuôi nhau lỡ xe trước gặp chướng ngại vật nó lách qua thì mình không phản ứng kịp chỉ có thể tông trực diện vào chướng ngại vật, hoặc nếu xe trước thắng quá gấp thì xảy ra việc tông dón toa. Việc này xảy ra ở VN hoài, hoài không dứt.

Bám đuôi là một hành động vô trách nhiệm, ngu dốt và ấu tả. Đừng xếp mình chung với thể loại tài xế này nha các bác. Tốc độ càng cao, càng phải giữ khoảng cách.

16. Điện thoại, tin nhắn, chat, xem map trên đường

Em thú thật là chính em cũng chưa tự kiểm soát được mình trong vấn đề này. Nhưng em hiểu và chắc các bác cũng hiểu mức độ nguy hiểm của việc này không thua gì buồn ngủ lái xe.

Tuy nhiên đường quanh co đèo dốc và đường xe cộ vượt nhau tứ tung tốc độ cao thì em nhất quyết làm lơ cái điện thoại.

17. Lốp xe và các trang bị cần có:

Theo kinh nghiệm của em, lốp đã quá 60 ngàn cây, chạy xấp xỉ 90-100kmh trên đường giữa trưa trời nắng chang chang trong suốt 3 tiếng trở lên thì khả năng bùm của nó là rất

cao.

Trong các trường hợp khác thì không quá đáng ngại. Nhưng cần nhớ thêm: chở nặng thì bơm thêm hơi, chở nhẹ thì xì bớt ra. Đúng áp suất tiêu chuẩn thì xe đầm bám đường, căng quá thì vừa xóc vừa dễ trượt bánh, ít hơi quá thì tốn xăng mà dễ hư bánh. Đừng tin vào mấy thằng thợ vá bánh xe, chúng thường bơm quá áp suất lốp tiêu chuẩn. Trước khi bắt đầu hành trình dùng cái cục kiểm tra áp suất lốp (mua 100 ngàn ở An Dương Vương) để xì ra hay bơm thêm cho đúng chuẩn của xe. Bơm điện giá khoảng 1 triệu mua sẵn để bơm lốp khi cần thiết (bơm này lấy điện từ ổ điện 12v của xe)

Ra mấy tiệm ốc quy gần chợ dân sinh mua cặp dây điện để nối bình 2 xe. Lỡ xe đi xa vô tình hết bình vì quên tắt đèn chẳng hạn nên xe không khởi động được, thì ngoắc anh taxi vào, lôi cặp dây điện ra, nối từ bình ốc quy của anh ấy vào bình của mình, để anh ấy nổ máy và mình vận chìa khởi động thì sẽ ok thôi.

À quên, sau khi xe mình nổ máy xong, anh taxi đã rời đi và mình chuẩn bị tiếp tục hành trình thì đừng có quên tắt máy xe đi nhé. Nếu không thì oh siết... Phải kêu thêm anh taxi khác nữa rồi.

Bác nào chạy xe gầm cao hay bán tải và thích đi vào những nơi xa xôi rùng rú thì mua thêm cọng cáp kéo xe. Lỡ giữa hoang vu mà mắc lầy thì còn có thể nhờ xe khác giúp kéo ra được chứ không có cáp thì đứng nhìn nhau e thẹn chứ biết làm gì?

Lưu ý: *** khi cứu xe mắc lầy bằng cáp, các bác phải trang bị kiến thức và kỹ năng an toàn tối thiểu. Đừng để sợi dây đang bị căng với lực kéo vài tấn bứt ra khiến vật thể kim loại nào đó bay theo ra với tốc độ của quả đạn khiến cho người nào đó dính phải thương tật. Cũng đừng dại mà đứng gần chỗ hai xe đang kéo nhau nếu không muốn qua đời với lý do lãng xẹt. Cần nhớ: điểm đầu cuối hay giữa của sợi dây phải luôn chắc chắn. Luôn đem theo xềng gấp (xềng xếp được, mua ở các cửa hàng đồ điện nước) để dưới ghế để khi mắc lầy thì xách ra đào bánh xe. Chớ dại mà vội cố kéo xe ra đồng lầy khi chưa đào bánh.

Cái xềng gấp cũng rất hay, khi cần có thể giúp nhiều việc cấp bách. Đôi khi có thể dùng làm vũ khí phòng thân để tránh chó dại ở những nơi hoang vu hay tối trời. Khi vào bụi đi lái mà sợ có thể dùng xềng khua khoảng mở đường trước để rắn rết bỏ chạy hết. Nếu gặp cướp hay kẻ côn đồ thì dùng xềng để chống đỡ và bỏ chạy (chứ không dùng để đe dọa hay đánh nhau với chúng nhé các bác)

Nếu gặp tình huống sương mù quá nặng trên đèo vào ban đêm thì nên dừng giữa đường, ngủ trong xe qua đêm đợi sương tan, bề cảnh cây thật to để xa phía trước và sau xe để an toàn. Chớ dại mà cố đi tiếp, lao xuống vực lúc nào không hay đó. Bác nào đi đèo núi ban đêm nhiều nên gắn thêm đèn sương mù, hoặc nếu không gắn thì mua sơn màu vàng cam sơn lên đèn sương mù theo xe. Ánh sáng vàng giúp chiếu xuyên sương mù trong khi ánh sáng trắng sẽ chỉ phản chiếu làm loá mắt. Khi gặp sương mù, mở công tắc đèn mi (để đèn chính không sáng), rồi vặn mở công tắc đèn sương mù. Đi trong sương mù, chỉ cần đèn sương mù, chứ đèn trước là vô nghĩa mà còn làm chói mắt thêm.

Kể chuyện cho vui, có lần em bị kẹt trên đèo như tình huống ở trên. Vui lắm, mưa ào ào cả đêm, gió thổi ầm ầm làm cái xe nặng 2.3 tấn rung lắc như cái hộp giấy, suốt từ 6h tối tới 5h

sáng, nguyên cái đèo trước sau 100km chẳng có bóng xe cộ nào, tối thui. Ngủ cứ trần trọc, trời lạnh buốt xương ít nhất phải 15 độ, trong 3 cái áo vẫn run. Nửa đêm mắc... Sợ áo quần ướt không còn mà mặc nên phải làm Adam lao ra ngoài xe để giải quyết mà... mãi mới dứt điểm được. Sau lần đó, em tránh mấy cái đèo hoang vu khi ho cò gáy ra vào ban đêm, và tậu thêm đèn sương mù.

18. Tính toán thời gian để đến nơi

Cái này tưởng không quan trọng nhưng lại rất rất quan trọng. Tưởng tượng đơn giản, các bác tính từ Đà Lạt về SG mất 8 tiếng nên 2 giờ trưa các bác xuất phát để về tới SG 10 giờ khuya. Nhưng rốt cục trong thực tế các bác tới Dầu Giây, đầu cao tốc lúc 11h khuya, buồn ngủ muốn chảy ke ra mà cao tốc thì nó cứ đều đều gây buồn ngủ. Vậy mà vẫn phải cố chạy cho về tới nhà vì gần tới nhà bà nó rồi. Hoặc phang lên 150kmh trên cao tốc cho CA lùm các bác, hoặc chạy đều đều chìm vào giấc ngủ rồi leo lên con lươn. Cái nào cũng không hay ho gì.

Vì vậy tính toán thời gian đến nơi phải thực tế: hôm nay có phải cuối tuần, lễ tết xe cộ có đông không? Đường mình sắp đi có đang sửa chữa nâng cấp không? Trên đường về mình định ghé cái thác Pong gour chơi nhưng mình có chắc biết đường không hay sẽ lạc vào nơi thâm sơn cùng cốc nào đó nghe cú kêu rồi mất thêm 1 tiếng đồng hồ nữa để quay trở ra? Rồi có chuyện bất ngờ xảy ra như bể bánh xe hay tông phải con La vache Quirit thì sao?

Mỗi câu hỏi ở trên mà câu trả lời là "có thể", thì các bác phải cộng thêm 1 tiếng đồng hồ vào lịch trình. Thành hoá ra Đà Lạt về SG không phải 8 tiếng nữa, mà thành ra 11 tiếng.

Thà vậy còn hơn là khi một trong mấy cục siết đó xảy ra: hoặc các bác dậm ga cho cổ vô để bù vào thời gian bị thiếu hụt. Hoặc tới nơi nửa đêm hôm khuya khoắt vừa ngáp vừa lái, kiểu nào cũng chết chóc cả.

Mà em nói thiệt, kinh nghiệm ăn chơi của em cho thấy, có ít ngày nghỉ thì đi gần cho phê. Nghỉ 2-3 ngày thì đi Cần Thơ, Mũi Né, Vũng Sinh. Chứ Đà Lạt và Nha Trang thì phải đi 4-5 ngày trở lên chứ có 3 ngày mà cố đi Nha Trang thành ra mới ở chơi được có một ngày đã phải lên đường về, rồi lại phải nghe chị chủ khách sạn ở Nha Trang phê bình: "Đã chơi thì phải chơi cho nó để, chơi không để chơi làm gì, chơi cho nó để rồi hăng dia" (nghiên cấm nhái giọng vùng miền nhé)

19. Chó mèo, rắn, gà vịt, trâu bò

Là những vật thể không ý thức được sự nguy hiểm của đường sá.

May mắn một điều là, chúng ta chỉ thiệt hại khi tông trúng con vật to. Càng to, thiệt hại khi đâm trúng càng lớn. Như con bò có thể làm móp capo xe, vỡ kính chắn gió, còn con chó thì chỉ có thể làm rớt cái cản trước ra.

Và may thay, vật càng to ta càng dễ phát hiện từ xa.

Nếu phát hiện động vật từ xa và nó đủ to để ta phát hiện kịp thời, ta rà thắng.

Ta có thể nhìn thấy một con bò cách xa 200m nhưng chỉ có thể phát hiện con chó cách chừng 50m. May phước, con chó biết né nhanh hơn con bò. Gặp chó thì nên bấm thêm kèn. Gặp bò thì không nên, bấm kèn làm chúng hoảng chạy lung tung.

Còn động vật nhỏ và siêu nhỏ như con gà, con rắn con cóc thì... Không cần chạy chậm lại, không cần đánh tay lái né, không cần thắng lại, cứ phang thẳng. Vì sao? Vì chúng quá nhỏ, khi ta phát hiện ra thì chúng đã ngay dưới bánh xe ta rồi. Bất cứ một phản ứng bất ngờ nào để tránh né chúng đều gây nguy hiểm cho ta.

Có người nói, ta không nên sát sinh, nên cổ né. Thật không? Né thử vài lần xem ta còn sống để làm việc thiện hay không? Mạng ta hay mạng nó quan trọng?

20. Né chướng ngại vật

Quan điểm của em là: đã đường xấu thì chẳng thể chạy nhanh. Mà đã chạy chậm thì né thoải mái.

Còn hễ chạy nhanh và xe khác trên đường cũng nhanh thì vì đường tốt. Nhưng đường tốt mà bất chợt có một cái mố cầu, một cái hố, hay một đồng phân bò thì làm thế nào?

Hố có thể làm hư phuộc nhún xe hay làm bể bánh. Phân bò có thể làm xe mất thẩm mỹ khi tới nơi. Mố cầu có thể làm mọi người trong xe đánh đầu với trần xe.

Nhưng nếu ta lách tránh chúng quá gấp mà xe khác không né kịp thì có lẽ chúng ta sẽ không tới nơi.

Vì vậy, ta chỉ nên rà nhẹ thắng và phang thẳng vô chúng. Miệng rửa thơm thẳng nào xây đường kiểu vậy (hơn 1 triệu người rửa mỗi ngày sẽ khiến chúng mất việc). Miệng rửa cứ rửa chứ tay không né. Vì nếu né, thẳng chạy ngay phía sau ta sẽ một phen hết hồn và rửa ta.

20b. Cách cư xử với CSGT trên đường trường:

Sau khi bài đăng vài bác hỏi em cách tránh và đối phó với "xxx" trên đường xa. Đây là chủ đề nhạy cảm nên em xin phép không có ý kiến. Và có chăng thì cũng rất khó để nói hết vì luật và chốt của CSGT trên cả nước là muôn hình vạn trạng, cách tốt nhất để "tránh né" và "đối phó" là tham khảo diễn đàn nhiều hơn.

Quy luật kinh tế thị trường cho thấy rằng (trên quốc lộ 1) CSGT chỉ thường cầm máy sấy tóc dịp lễ tết, ngày cuối tuần. Họ bắn ở vị trí: những khúc đường đi ngang khu dân cư và ở các khúc đường dốc xuống mà đầu dốc có biển báo giới hạn tốc độ. Trong những thời điểm khác, khu vực khác và địa hình khác thì ốp xe tải quá tải đúng hơn với quy luật kinh tế. Các quốc lộ khác hoặc tỉnh lộ thì đôi khi CSGT cũng bắn vào ngày thường. Họ chủ yếu bắn xe máy nhưng ta cũng dính chùm. Nhưng nói vậy không có nghĩa là không có CSGT thì các bác muốn phóng nhiều thì phóng. Sự an toàn của mình và những người xung quanh mới là thứ quan trọng nhất. Tốt nhất cứ chạy dưới hoặc bằng tốc độ tối đa quy định nếu ta là lái mới.

Nếu các bác xem thử video test an toàn xe, người ta cho xe chạy 65kmh tông vào bức tường thì xe có chuẩn an toàn cao nhất cũng nát tới gần chân người lái. Bởi vậy suy ra đâm xe trực diện với một chiếc tải ở tốc độ 80 thì sẽ nát tới toàn thân người lái. Nếu xe chạy 200kmh tông vào một bức tường thì mọi thứ cấu thành chiếc xe và tài xế sẽ nát thành từng mảnh nhỏ. Bởi vậy... Chạy cẩn thận vì mình trước đã, rồi hãy tính tới CSGT nhé các bác.

Theo em, nếu CSGT thổi phạt mình, và mình sai, mình nên chấp nhận ghi biên bản, chịu phạt để mà nhớ, lần sau đừng làm sai.

Tuy nhiên cái gì cũng có ngoại lệ...

1. Nếu mình sai:

Khi các bác bị CSGT thổi vào, và các bác biết mình đã làm sai (nhưng vẫn làm nên bị thổi). Thì việc đầu tiên các bác cần làm là xác định mình đang bị phạt ở đâu, tỉnh nào, huyện nào. Tiếp theo xác định xem sau khi mình về lại SG và tháng sau phải quay lại đóng phạt thì có gặp nhiều rắc rối không.

Chẳng hạn như ở Đồng Nai thì có gì là rắc rối đâu? Hoặc ngay cả Vũng Tàu. Hoặc ở Điện Bàn/Quảng Nam tuy xa tí tấp nhưng lại có bà con thân ở đó có thể gửi giấy phạt nhờ họ đi đóng giùm. Nói chung là không quá rắc rối, thì các bác hãy nhìn thẳng vào mắt anh CSGT và nói: "Xin ghi biên bản cho tôi". Sai thì chịu, đúng thì nhận.

Nhưng nếu chỗ bác bị phạt là Mù Căng Chải, một nơi xa tí tấp mà muốn tới bác phải bay ra Hà Nội, rồi thuê xe tới đó đóng phạt vì bác chả có bà con thân thuộc nào ở đó cả. Thì các bác khác sao em không biết, riêng em thì thanh niên cứng cũng phải biến thành thanh niên mềm. Mềm thì sao các bác biết rồi, mềm thì đi đôi với bánh mì vì bánh mì cũng mềm. Cái này tùy nha, một số bác vẫn quyết tâm làm thanh niên cứng thì cũng tốt cho xã hội thôi.

Sau khi ngẫm nghĩ về hiện trạng nơi mình đang bị thổi, tiếp theo các bác ngẫm nghĩ về luật để chiến. Đừng vội bước ra khỏi xe. Cứ ngồi trong xe và suy nghĩ: mình đã làm gì sai? Có thể đã phạm lỗi gì? Liệu đây có phải là cái bẫy? Rồi hãy bàn thảo với bạn ngồi trên xe xem đây có khả năng là chiêu trò gì và mình có ứng phó được không. Nếu cần, vào trang otosaigon gọi vào đường dây nóng để hỏi về luật cho chắc. Nếu chắc mình không sai, bước ra khỏi xe, từ chối đưa giấy tờ và "chiến" với một thái độ đàng hoàng lịch sự. Nếu biết mình đã sai thì làm theo chiến thuật vị trí địa lý như trên.

Em nhắc lại, không có gì phải run, không có gì phải vội. Cứ ngẫm nghĩ bàn thảo chán chê đi. CSGT tới gõ cửa cứ nói em đang run anh cho em thời gian bình tĩnh đã. Đừng bước ra chiến đấu khi mình chưa chắc luật, sẽ chỉ mang họa vào thân. Cũng đừng vội kẹp bánh mì như cái máy, hèn lăm và không tốt cho xã hội. Xã hội luôn cần những người dám dũng cảm đấu tranh. Dũng cảm để xã hội tốt lên, theo nhà Phật ta sẽ được hưởng phúc đức. Hèn nhát hối lộ sẽ khiến xã hội dần bại hoại và chính ta sẽ lãnh hậu quả.

Nhưng có "chiến" xin hãy ghi nhớ điều sau:

Người lái ô tô là người ít ra cũng khá giả, trí thức cao. Mà người trí thức thì không lớn

giọng, không chửi thề, không cãi cọ ầm ĩ, không nhục mạ ai hết. Các bác chỉ cần chào anh CSGT lịch sự, nói năng ôn tồn, không đưa giấy tờ cho họ cho tới khi họ làm rõ đúng sai. Nếu họ buộc tội bác sai luật mà các bác không sai, các bác nói những câu phản biện đanh thép với chữ "không": tôi chắc chắn không vượt đèn, tôi chắc chắn không vượt sai luật, tôi chắc chắn đúng tốc độ v.v... cho tới khi CSGT (xxx) nản và để cho các bác đi.

3. Còn nếu các bác không rõ là mình đúng hay sai:

Đòi xem camera chứng minh, đòi xem máy bắn tốc độ, đòi để cho tôi chạy lại đó xem lại biển cấm. Nếu các anh không có bằng chứng hoặc không cho tôi xem lại biển cấm, máy bắn thì là các anh phạt không đúng, tôi chưa thể đưa giấy tờ cho các anh cho tới khi tôi thấy biển đó, hãy đợi tôi thuê xe ôm đi xem biển.

Nhưng nếu đi xe ôm xem biển xong mà thấy mình đã sai thì sao?

Ca này khó, mình phải quay trở lại tình huống trên kia, xem thử mình đang đứng đâu trên đất nước hình chữ S mà cứng hay mềm. Nếu cứng được, chấp nhận biên bản. Nếu phải mềm thì hơi khó vì CSGT đã bức rồi, mà bức rồi thì khó xin xỏ.

Vậy thì còn chiêu cuối: (bác nào chuẩn thanh niên cứng khởi đọc nha): đánh động đến lương tâm của họ: "anh (CSGT) thấy đó, anh là người công an, người giữ gìn luật pháp, anh đóng góp cho xã hội bằng cách trừng phạt những kẻ chạy ẩu, chạy bất chấp luật gây nguy hiểm cho mọi người để giao thông trở nên an toàn hơn. Em rõ ràng không thuộc số đó. Những người cố gắng chạy đúng luật và có ý thức an toàn cao nhưng vì không rành đường sá nên vô tình phạm luật như em thì lẽ ra anh nên cảnh cáo, nhắc nhở họ thôi chứ nỡ nào phạt nặng tới vậy. Mua cái vé máy bay ra Hà Nội rồi thuê xe tới tận Mù Cang Chải là khó khăn lắm đó. Mong anh thể hiện lòng hiếu khách và sự thông cảm với người phương xa tới thăm quê hương tươi đẹp của anh."

Em tin là nghe như vậy thì 9 trên 10 người sẽ hết nóng và chấp nhận cho các bác mềm.