前言  
  
二十来岁时，春风得意。  
  
买了辆捷达，沿边境线跑了一圈，一年多的时间，安全行车11万公里，走过高原、雨林、山地、草原、戈壁滩，全程零事故，你想，该有多膨胀吧？  
  
觉得自己拥有绝对的驾驶天赋，也就是出身不好，否则？  
  
肯定是顶级赛车手！  
  
既然成不了赛车手，那就当个教练吧，教人怎么安全驾驶。  
  
于是，以老司机的口吻写了一本《安全驾驶心得》，连载在天涯论坛上，曾经被推荐为头版头条，单日阅读量突破百万人次，不少地方报纸也连载过。  
  
还建了N个读者群。  
  
众人尊称我为董教练，很虔诚的问东问西。  
  
极大的满足了我的虚荣心。  
  
今年，我四十岁了，相比当年，也成熟了，也稳健了，回头看当年的我，就一正宗的傻屌！  
  
年少轻狂，不知天高地厚。  
  
论安全驾驶？今天的我肯定比当年的我更有发言权，跑过的里程更多吧？对生命感悟更深吧？  
  
十多年来，我一直都有翻写的心。  
  
觉得那是一段黑历史。  
  
今天，我又有什么资格写安全驾驶这个题材？  
  
也没什么资格，充其量是一位安全驾驶理论研究爱好者，也没有人家那些大V自诩的那么牛，什么开车二十年从未发生过小剐蹭，剐剐蹭蹭咱还是有的，特别是我玩过几年越野，穿越沙漠与无人区，剐蹭都属家常便饭。  
  
若非要说有什么资格？  
  
我觉得有两点。  
  
第一、擅纸上谈兵，我的理论考试，无论是初领还是增驾，四次都是满分。  
  
第二、能知行合一，驾车时，严格遵守交通法规。  
  
听起来很假吧？  
  
不假。  
  
与我的信仰有关。  
  
我信啥？  
  
两句话：  
  
第一、每条交规法都是用血写成的。  
  
第二、靠侥幸不可能幸运一辈子。  
  
貌似大家读到这里，觉得也不过如此，因为每个人都觉得自己很遵守交通法规，难道就你特殊？那我可以再弱弱的补充一句：我不仅仅遵守，还熟知每条交规法，随时都可以上机考试，随时都可以满分，您也是吗？  
  
人为什么会犯法？  
  
知法犯法的是小比例。  
  
更多是不知法而犯法。  
  
那，我要科普的点是什么？  
  
您眼中的风平浪静，我眼中的杀机四伏，帮您刮开您的认知盲区！  
  
例如，农村妇女骑电动车为什么会闯红灯？  
  
她不珍惜自己的生命吗？她不珍惜后座上孩子的生命吗？她都珍惜。她之所以敢通行，是因为她通过肉眼判断+大脑计算得出了“风平浪静”的结论。  
  
实际上，她的计算公式是错误的，忽略了几大客观参数，司机的视觉盲区，司机的反应时间，汽车的刹车距离，综合上这几大客观参数，那么她的“风平浪静”就成了“杀机四伏”，她能否躲过一劫，取决于上帝是否愿意再给她一次机会……  
  
换句话说，在闯红灯那一瞬间，她已经把生命权交了出去，由他人来主宰！  
  
整本书的核心思想只有一个：把生命主动权掌握在自己手里。  
  
安全驾驶需要心到脑到手到，心到就是你要有安全驾驶的初心，脑到就是你能熟记所有交通法则，手到就是你在路上严格践行。  
  
我记得上次我写《安全驾驶心得》时，我引用的数据是每年中国车祸身亡人数是8万人，8万人是什么概念？  
  
一次汶川地震。  
  
这次，我没找到这几年的数据，只找到一组儿童版的：全球每年有1000万儿童因交通事故受伤或者致残，中国每年约1万名儿童死于道路交通事故。在我国，道路交通伤害已成为0-17岁儿童伤害致死的第一原因。  
  
为什么等了这么多年才翻写？  
  
写书需要整块的时间，过去我是日记写手，每天都有七千字的日记任务，每天写完日记整个人就虚脱了，根本没有心力去创作其它题材，如今，我日记停更了，退休了，有足够的时间来密集创作。  
  
在筹备这本书时，我去网上搜集素材，看看别人是怎么写的，我搜来搜去，发现，出镜频率最高的依然是我当年写的《安全驾驶心得》，只是被制作成了图片、视频，甚至出版成了图书。  
  
说明很少有人涉足这个领域的科普。  
  
不过，这本书有一定时效性，因为自动驾驶是大趋势，可能再过二十年，人工驾驶已经入刑了，属于危险驾驶系列。  
  
  
懂懂  
  
二〇二二年一月三十一日  
  
正文：  
  
2019年10月份，跟车友自驾横穿了罗布泊无人区。  
  
五天四夜，没有预想的那么艰难。  
  
感觉不过瘾。  
  
返程路上，我跟另外两个车友决定去穿越乌兰布和沙漠，我们三人都是单人单车，之前我们也零散玩过沙漠，在我们内心深处，也没觉得沙漠有啥技术含量，无人区我们都穿了四五个，沙漠算啥？无非咱不认路而已，找个向导在前面领着，咱肯定能挑战成功。  
  
无知者无畏！  
  
向导找了。  
  
一出发，我们完全跟不上。  
  
不是跟的上跟不上的问题，是我们压根不敢跟，那沙丘就跟山那么高，向导转悠转悠骑着刀锋就翻过去了，我们连试都不敢试，向导弱弱的提示我们：若是你们连这个都不敢上的话，穿越乌兰布和的可能性几乎为0，因为越往里沙丘越高，这连入门都算不上……  
  
他决定带我们先练练车。  
  
走难度系数最低的道，俗称牧民道，即便是牧民道，我们三个也驾驭不了，不是我担车了就是他陷车了，最胆小的是我，开进去以后，死活不敢继续开了，把车扔里面了，向导在GPS上打好标，事后他负责帮我开出来。  
  
向导是个93年的小帅哥，拿过沙漠挑战赛的季军，技术了得，中途休息时，他带我去骑刀锋，硬拔上去，我恐高，坐副驾驶吓的腿直抖，总感觉随时要翻。  
  
经过半天的培训，我们三人得出的结论是，我们穿越不了，乌兰布和是高中课程，而我们现阶段只能算是小学水平。  
  
算了，不玩了。  
  
倒是激发了我的求学欲，以前觉得自己驾驶技术也不错，穿越过四大无人区，咋到了沙漠就成了个笨蛋？我有计划拜师于向导，但是午饭交流时，我又打消了这个念头，我总觉得他缺少理论体系，他的口头禅就是多练就好了，这玩意哪有什么理论？！  
  
这不符合我学习的逻辑。  
  
我喜欢研究理论，吃透了理论以后再去实战。  
  
俩队友回山东了，我自己留在阿拉善，我想既然来一次不容易，我争取练出技术来再回去，于是我在抖音上又找了一个女教练，提供一对一教学，我反复确认是否有理论教学？她说有！这个教练是在当地开民宿的，算是土生土长的沙漠人，她认为沙漠教学的第一要素是克服恐惧心理，胆大才是核心，她胆子果然大，我们俩下午两点进沙漠，不到五点她就把我带到了网红打卡地大V沟，并且怂恿我下去，结果我下去开不上来了，她又帮我开出来的……  
  
我对她同样不认可。  
  
原因有二：  
  
第一、我觉得她的理论不叫理论，充其量是一些口诀，口诀背后的逻辑她讲不出来，知其然而不知其所以然，很容易被我问卡壳，她就来一句，反正你记住就行了。  
  
第二 、她安全意识薄弱，不系安全带。  
  
我决定继续物色符合我胃口的教练。  
  
两点：  
  
第一、拥有丰富的理论基础。  
  
第二、有爱、会教。  
  
越野圈有个很神奇的群体，陆巡LC7系，全是资深老炮，无人区的常客，我就在LC7系群里问了一个问题，哥哥弟弟们，有没有值得推荐的沙漠教练？  
  
有车友推荐给了我一张名片。  
  
潇教练。  
  
沧州人。  
  
加了微信，一聊，潇教练接着发给了我训练营的介绍，报名费5000元，元旦开营，我接着转给了他，我问，能否这样？我先暂时不参加训练营，我去拜访一下您？  
  
允许。  
  
我接着驱车杀到了沧州。  
  
潇教练是一个企业老板，主要生产环保设备，厂区非常大，当天他有三个客户要招呼，他的意思是没有什么机密，让我跟着一起参观一下，我就这么跟了一上午，还是学到了很多环保知识。  
  
他们有内部食堂，装修雅致，专门招呼客户的，我也跟着蹭了顿饭。  
  
午饭后，客户就被转交到市场部了。  
  
他带我去办公室喝茶。  
  
一进办公室，我先问了一个问题，玩沙漠，最重要的是什么？  
  
他说，保命。为什么过去沙漠死人少？因为过去车子动力弱，爬不了那么高，而今天呢？三四百匹马力成了常态，数百米的沙峰也有人能爬上去，不出事则矣，一出就是大事。  
  
我问，那如何才能保命呢？  
  
他说，对概率的百分百敬畏。  
  
我问，您玩了多少年沙漠？  
  
他说，2007年开始的。  
  
我说，问个不吉利的话，您翻过车吗？  
  
他说，翻过，两次。  
  
我问，那您有没有想过，如何才能预防翻车？  
  
他说，只能降低翻车的概率，但是做不到百分百杜绝，只要在沙漠里跑的里程足够多，翻车只是时间问题，再优秀的车手，哪怕是达喀尔拉力赛的冠军车手来跑沙漠，他也不能确保不翻车。  
  
我问，您玩沙漠这么多年，如何看待一些玩家的离世？  
  
他说，基本可以用一句话概括，多死于无知。有个沙漠大V叫黄XX，你不在这个行业未必听说，人缘很好的一哥们，很多沙漠活动都是他组织的，他死时我在现场，他是怎么死的？没系安全带，被甩出来了，而副驾驶系着安全带，一点事没有。  
  
我说，我昨天找了个当地的女领队，我发现她不系安全带。  
  
他说，不是她不系，牧民都不系，这就如同农村人骑摩托车不戴头盔是一回事。  
  
我问，牧民会不会翻车？  
  
他说，什么民也会翻，翻车有时并不完全是技术问题，例如骑刀锋时轮胎脱圈了，侧挂时发动机失去动力了，这些都不是技术可以弥补的。  
  
我问，我若是要学沙漠驾驶，您建议我先做什么？  
  
他说，装防滚架，每次进沙漠前，你必须要做好百分百翻车的准备，防滚架是否结实？车门是否锁死？安全带是否插紧？车内所有物品是否提前牢固了？  
  
我说，我前天找了一个93年的向导，我问了他一个问题，你这车为什么不装防滚架？他是这么回答我的：我又不翻车，装那干嘛？  
  
他说，我说一句话你就秒懂了，凡是吃过亏的人，都再也不会说话了，沙漠每年死多少人？当地医院都开始着手建立空中120救援队了。  
  
我问，您翻车的原因是什么？  
  
他说，初学时打反了方向翻了一次，只翻了一圈。去年翻了一次，23圈，是穿越巴丹吉林沙漠，滚刀锋时侧面有冻，轮胎弹了一下，翻了。  
  
我问，翻车是什么体验？  
  
他说，刚开始很慢，后来越翻越快。  
  
我问，需要做什么准备动作吗？  
  
他说，若是足够清醒，能摸到钥匙，接着熄火，若是初次翻车，则抱好头呈现蜷缩装就好，等车子静止后，熄火然后开窗快速爬出，预防汽车自燃。  
  
我问，您有没有带过比较有天赋的学员？  
  
他说，一个飞行员，他的天赋主要体现在三点上。第一、他不恐高。第二、他对失重与超重有着天然免疫力。第三、他对概率、规则有着绝对的敬畏。我在他身上学到了一句话，人应该把驾车的安全级别提升到开飞机的标准，任一错误操纵都可能惹来灭顶之灾。  
  
我说，看来玩沙漠，翻车是早晚的事。  
  
他说，也是个概率问题，你要有准备翻车的心，既要做好身体防护又要做好经济防护，例如保险要买全，翻了车保险公司可以理赔，至于说想零车损玩沙漠？基本是痴人说梦，你若是想玩沙漠，必须从心底接纳翻车这个事，你接纳了，准备了，不代表一定会翻，反而大概率是不会翻。  
  
潇教练，他就是我要找的人，理念相同，当然他不做具体教学，他只能算是训练营的发起人之一，资深元老，玩沙漠只是爱好，有属于自己的事业……  
  
给我看了看教材，我更喜欢了，什么季节什么风向会形成什么沙型，什么沙型对应着什么线路，什么加速度、离心力专业术语都用上了，若是没念过高中，读起来可能还有一些吃力。  
  
对我胃口。  
  
当然，最终我也没有去参加训练营，原因是什么？  
  
后来，他们沧州大队去穿越雅布赖—航天镇，喊我一起，我和媳妇坐潇教练的车体验了一把，媳妇坐副驾驶吓的嗷嗷的，事后媳妇反复劝我，你千万别玩这个，咱家容不得你有半点闪失。  
  
我想了想，也对。  
  
主要是，我天生懦弱，不属冒险性格。  
  
人家看到大沙丘都很兴奋。  
  
我看着就害怕。  
  
于是，我跟潇教练讲，训练营我不参加了。他第一时间把钱退我，我没要。我说，我采访过您，其收获远大于5000块钱。  
  
这个事过了没多久，我们本地车友开我的猛禽在沙漠翻了车，把我对沙漠仅存的兴趣也给磨灭了。  
  
我把与沙漠有关的人与事，都放下了。  
  
过了好几个月。  
  
潇教练找我帮忙。  
  
想让我帮着写篇战斗檄文。原委是啥？他是收费培训，而沙漠周边的向导们呢？打出的旗号多是免费培训，彼此都看不惯，然后开始相互黑，有人在论坛发了不少帖，专门用来黑他的，黑他的培训，黑他的人，黑他的企业，甚至上升到要举报偷税。他问我这个事该怎么办？他的意思是有没有办法删掉这些内容？或者如何写个帖子回击，例如曝光他们宰外地游客的黑料抑或其它？彼此都发了狠，要弄死对方。  
  
我给出的招就是，当面找到他，一壶小酒，什么事都解决了，为什么呢？  
  
因为，你们俩的砝码不同，他不值得你歇斯底里。  
  
他是被气糊涂了。  
  
那句话怎么说的来？再优秀的人，也有心智不成熟的一面！  
  
他希望我陪他一起去。  
  
我说，好。  
  
于是，我又一次奔赴沧州，然后我们一起去阿拉善。  
  
从沧州到榆林是我开的，从榆林到阿拉善是他开的，这一路，我发现我们俩太像了，他的驾驶习惯我挑不出瑕疵，每个动作都如驾校教练一般标准，即便是在没有车辆的高速上变道，他也会打转向灯。  
  
我，也是如此。  
  
这是这么多年，我第一次遇到同类。  
  
到阿拉善后，事情比想象的顺利，潇教练委托共同的朋友帮着把人约出来了。  
  
一见面，一握手，彼此都说是误会。  
  
牧民向导的认知是什么？收费搞沙漠训练营纯粹是智商税，这玩意还用培训吗？就跟入洞房一样，上去就会，熟能生巧。  
  
而潇教练的观点不同，他认为倘若把沙漠驾驶理解为一项运动，那么就应该有对应的理论体系，这个理论体系不是某个人的财富，而是所有沙漠人的财富。至于为什么有人愿意付费参加培训？潇教练认为，这是客户自己的选择，他们知道有免费的培训不？都知道，为什么还参加收费的？是真的缴了智商税吗？那为什么参加完培训还非要说声谢谢？！一句话，收费与免费并不存在竞争关系，这是天然的两个群体的不同选择。  
  
潇教练让我现身说法。  
  
我基本认同他的观点，能玩沙漠的人，5000块钱也不会太在意，大家不要什么免费，要的主要是价值，对于我而言，可能系统的理论更有吸引力。  
  
潇教练很反感免费培训，理由是什么？沙漠运动属于高危、高消费，被你们免费培训吸引来的是一群什么人？开个十万二十万的越野车，甚至是租的车，你让他们爱上沙漠与让他们吸上毒没有任何区别。  
  
我倒觉得，他们最主要的冲突是地域保护，沙漠是我们的，岂能容你一个外地人在这里搞训练营？  
  
在这次聚会上，我才知道，半年前带我去大V沟的那个女教练，前几天刚走了，也是因为没系安全带，当地向导给我们看了当时的救援视频，他们几个在分析事故原因，有的认为是车子动力出了问题，有的认为是转弯太急，横向惯性过大。  
  
我接着去刷了一下她的抖音，果然下面多是评论X姐一路走好。  
  
返程。  
  
我与潇教练俩针对安全驾驶又讨论了一路，这次反过来了，更多是他虚心“请教”我，他擅长的是沙漠系列，我擅长的是公路系列。  
  
进入正题：  
  
潇教练问我，你有没有不系安全带的时候？  
  
我说，从来没有，哪怕挪个车，我都是先系上安全带，已经形成了潜意识习惯，若是不系安全带，我会没有安全感。  
  
他问，若是坐后排呢？  
  
我说，我也系，不仅仅我自己系，若是别人坐我的车，无论前排后排，我都会要求系上，在安全带这一点上，读者受我影响非常大，他们偶尔来找我玩耍，无论坐什么位置，都会先摸安全带。前几年有个新闻，有辆SUV从桥上掉下去了，五人全部生还，就是因为全部系了安全带，当时N多读者把这个新闻链接推给了我，意思是要不要去求证一下，是不是我的读者？  
  
他说，我有印象，应该是深圳那边的事故。  
  
我说，是的，深圳是强制前后排必须系安全带，警察会在红绿灯位置抓，深圳是全国范围内行车秩序最好的城市，日常我们出去玩耍，经常遇到粤B车队，那行车素质没得说。  
  
他说，一是政策高压，二是仓廪实而知礼节。  
  
我说，有钱人的确更惜命，更敬畏概率，2008年春节，我去上海玩耍，我有个读者是开洗车店的，喊我过去坐坐，当时有辆天籁在洗车，一位女士开的，车后装有安全座椅，那时咱对安全座椅还处于“听说”阶段，没见过。你这么想，十多年过去了，现实生活中，我们周围又有多少家庭能装安全座椅？多数不都是直接抱着孩子？这个事对我触动特别大，我儿子出生后，我先后买过两个安全座椅，一个是纯婴儿版的，一个是儿童版的，后来在我的影响下，我看我们当地一些朋友也陆续给孩子安装了安全座椅。  
  
他问，你觉得哪句话对你驾驶意识影响最深？  
  
我说，每条交规法都是用血写成的。  
  
他问，你的这些驾驶习惯，是在驾校学的还是？  
  
我说，我学车时，一共练那么两三次车就拿证了，理论考试可能比较正规，场地考试全凭肉眼打分，只要你别开的太离谱都会过。我的驾驶习惯更多是来源于自学，我喜欢研究与安全驾驶相关的理论，然后再规范到自己身上，包括日常看一些事故案例，我都会第一时间去分析，倘若是我，这场事故是否会避免？一个交警朋友跟我分享过一句话，没有违章哪来的事故？  
  
他说，也有。  
  
我说，那属于天灾人祸系列，五六年前，我去临沂机场接朋友，前面有个拉猪的车，离我有两三百米远，猪把后面的栅栏门给拱掉了，那栅栏门在高速上跳了七八次，最终砸我引擎盖上去了，引爆了行人保护系统，修车花了4万块钱，这就属于不可抗拒因素，躲都没法躲，因为它的跳跃具有不规则性，忽左忽右。  
  
他说，我们在沙漠安全培训里有个观点，严格的规范操作是你的铁布衫，你掌握的规则越多，铁布衫越厚。  
  
我说，任一驾驶陋习，放大到100万公里上，都成了高概率隐患，对于行人也是如此，闯一次红灯可能无所谓，但是一天闯100次，他是否能活过一年都是未知数。  
  
他问，在沙漠里，你为什么要把猛禽借给别人开？  
  
我说，两个原因，第一呢，他比我们沙漠驾驶经验都丰富，说是每个月都飞阿拉善。第二呢，他想拿我的皮卡拉物资做保障车，因为是要去天坑，属于高沙区，我开不了，他就主动当起了司机。  
  
他问，车翻了，人没事吧？  
  
我说，就翻了一圈，人没事。  
  
他问，当时怎么协商的？  
  
我说，肯定由他来负责，而且那是我刚买的新车，第一次出门，只跑了3000来公里。  
  
他问，你跟他熟吗？  
  
我说，不熟，我另外一个车友的朋友，只知道是在临沂做企业的，说是很有钱，自称这些年买过六七十辆越野车，玩几个月就换了。当时我多了个心眼，我觉得若是他不给我修，我真的吃了哑巴亏，于是我报了保险，在阿拉善沙漠报保险这个业务是比较成熟的，当时保险公司建议我在阿拉善修，因为阿拉善有成熟的理赔体系，若是回山东，保险公司可能很少理赔沙漠翻车，会推诿。即便如此，我也决定拖回山东，毕竟修车是漫长的过程。  
  
他问，修了多久？  
  
我说，六个月，一定损发现修车费用非常高，配件需要从美国空运，把我车开翻那哥们也没再联系过我，我对他的印象还停留在最后一次见面时他说的那句：董哥，你看我表现吧。结果呢？他的表现就是把我拉黑了。  
  
他问，你没再找他？  
  
我说，我联系我车友，我车友说这个朋友不值得交了，不要再计较了，就当破财消灾，吃亏是福。  
  
他说，你应该庆幸才对，若是翻车把他砸死了，你看你罪过大不大？前段时间在乌兰布和翻的那辆坦克300，连牌都没挂，翻了，砸死了，不是车主开的，是跟车主一起进沙漠的朋友开的，你说这个怎么弄？  
  
我说，你要这么说，我倒觉得很庆幸，真把他砸死了，车我都没法要了。  
  
他说，那就说不清了，你还指望人家赔车？你先赔人吧，上次你在我办公室，我跟你说沙漠大V死时我在现场，背后还有个小插曲，当时他开的是我们训练营的车。  
  
我问，那你为什么借给他？  
  
他说，他是大V，咱也需要他偶尔帮着推推，平时也相处的很好，开不了拒绝的口，出了这个事，车咱也不能继续留了，修好卖了。  
  
我说，谁买了那车，倒霉死了。  
  
他说，所以，不能随意买二手车。  
  
我说，我只买新车，因为你不知道一辆二手车在它的过往人生里遭遇过什么，迷信的说法是车跟人一样，是有能量场的，我们当地证券公司一把手开着一辆破PASSAT，这曾经是一位仕途很顺的大佬的座驾，他是通过公车拍卖获得的，开上这个车后果然提拔迅速，于是更不舍得换了。  
  
他说，信则有，不信则无，更多可能只是心理暗示。  
  
我说，十几年前，我写了一本《安全驾驶心得》，我发现读者层次很高，入群时我们要统计车型，发现很多都是20万以上的车，而且多数来自一线城市。  
  
他说，这东西跟健身是一个道理，优秀的人更懂的身材管理，身材管理的背后逻辑是对生命的敬畏。  
  
我说，但是，这里面又有个问题，珍惜生命的人，都有对应的安全意识，很多人是没有这个意识的，他们觉得自己貌似很懂交通法则，这些人是最需要科普的，但是他们的心门又是关闭的。  
  
他说，所以说，佛渡有缘人。  
  
我说，我们山东陆巡车友会副会长是青岛人，他是做期货的，年龄比我小，他成名很早，大学期间就拥有很多粉丝，包括他媳妇也是粉丝上位而成，他跟我私人关系很好，经常跑到临沂找我玩耍，我们一起去越野，他有句话对我影响很深，我问他做期货的秘诀是什么？他说，要先思考怎么做会赔钱，穷举赔钱的所有可能性并总结归纳成反向纪律，严格执行。后来，我在他的经验基础之上，也做了股票投资，总有人问我收益率如何？我都是弱弱的回答一句，没赔过。其实我还有个身份，在网上直播定投，还是小有人气的，从5000元的市值已经直播到350万了，我觉得能在股市里有自己的逻辑并且不赔钱已经是很高的境界了，我是实盘直播，每天晒数据，类似斗地主里的明牌。  
  
他说，与安全驾驶的道理是想通的，你穷举所有可能给自己造成伤害的行为并规避，这即是安全驾驶。  
  
我说，后来，我一直想提炼一下安全驾驶的精髓，一提炼我就想起他，因为我觉得受他启发是很大的，我试着提炼了三句：开车的最高境界是严格遵守交通法规。每条交规法都是用血写成的。靠侥幸不可能幸运一辈子。我把这三句话提升到信仰级别。  
  
他说，他的这个理论应该受查理·芒格启发，查理·芒格有句名言：如果知道我会死在哪里，那我将永远不去那个地方。  
  
我说，有可能。  
  
他问，那我问您个问题，倘若一条路限速40，大家都跑60，你怎么跑？  
  
我说，跑60，我在日本生活过，日本司机是非常守规矩的，守规矩到木讷的程度，但是，在日本的马路上，你会发现，他们也普遍超速，可能这是全人类的共性，若是你非要呆板的按照40去跑，那么所有车都要躲你，反而更加的危险，我对这一点的理解是，不仅仅要严格遵守交通规则，还要“会违章”，他们都按照60跑就说明此处没有测速，待到有测速点，大家都会慢下来的。  
  
他说，那你写安全驾驶时，不能这么鼓励读者。  
  
我说，那当然，我会建议大家严格按照40去跑，一点都不能超。  
  
他问，你平时买保险，一般怎么配比？  
  
我说，买保险时，我只对一项有要求，就是第三者，一般我都是选最高额，过去最高额是100万，现在是200万，我现在一般都选200万，差不了多少钱。  
  
他问，理由是什么？  
  
我说，我有个老铁叫曹纪平，全山东卖保险最厉害的，只要他在，从来没人能拿走销售冠军，他卖保险厉害在什么地方？你感觉他不是在推销，而是在帮你，是经过他的科普后，你发现自己需要，而他恰是雪中送炭之人。他有次跟我讲，车损险这些都没有第三者重要，你即便不买车损险无非就是你这辆车资产有清零风险，例如撞报废了没人赔，但是第三者呢？你若是撞了你赔不起的人，则会使你倾家荡产甚至负债累累，保险是什么？是帮你承担你无法承担或不愿承担的责任，他举的例子是烟台一个司机撞向了骑行队伍，接着被资产保全了。  
  
他问，乘客险以及驾驶员人身险呢？  
  
我说，这些我基本不刻意，可买可不买，因为我们身上保险够多了，保险最主要的价值是帮我们堵死铁布衫可能存在的漏洞，是最后一道防线。  
  
他问，你处理过交通事故吗？  
  
我说，经常，我媳妇就是安全驾驶的反面教材，我从我媳妇身上读到了两点。第一、安全驾驶这个事，完全与性格挂钩，她天生大大咧咧的，无视规则的存在。第二、不爱读书的人普遍有学习障碍，我媳妇没念过书，我曾经把自己写的《安全驾驶心得》送给她，她根本读不下去。她犯过的错，那真是太多了，高速倒车、实线掉头、事故逃逸……  
  
他问，现在应该好多了吧？  
  
我说，事故逃逸那次非要拘留她，她才第一次意识到事情的严重性，这几年，我总是反复给她洗脑。只要发生了交通事故，无论是对方的错还是你的错，不要去理论，打电话报警，打保险公司电话报警，然后到安全区域等待就可以了，理论对错是没有任何意义的，若是非要想理论一番，那么采取积极道歉的方式，对不起，我错了。没有什么好理论的，也不要心疼车，车不过就是一堆铁而已，坏了可以修，特别是咱玩越野出身的，对剐蹭有着天生的免疫，根本不在意。  
  
他说，女人容易激动。  
  
我说，是的，特别是理论对与错，很容易挨巴掌，你说她被人扇了巴掌我去了能不帮着打回来？然后双双就打进了看守所，真没必要，本来就是很小的事。  
  
他说，你们是两个方向的极端。  
  
我说，是的，我是对危险有着天生敏锐洞察力的类型，她是马大哈，前段时间她在步行街实线掉头撞倒了一辆电瓶车，给我打电话，我一想，那个区域全是土著，撞了土著还了得？她脾气暴躁，若是跟人理论一番，肯定挨打，我骑摩托车就去了，我一看不严重，都在等交警和保险公司，我跟那人商量，你看这样行不？给你赔点钱，他答应，然后我打电话给交警和保险公司销了案，赔了他500块钱，我让他举着身份证我给拍了个照片，让他写了个条，解决了。  
  
他说，你真有耐心。  
  
我说，我是确保他百分百没摔伤的前提下，倘若他脑袋磕到地了，哪怕他求着我私了，我也不会的，因为后患无穷，特别是脑出血，有的当场很清醒回家就死了，我邻居就是这么死的，当时是他让现场的车走的，说自己没事，骑车回家的，回来第二天就死了。所以，处理事故的原则是，绝对不会有后续的，可以现场私了，有可能有后续的，一定要走正常流程。  
  
他说，真遇到个躺医院的，也够你受的。  
  
我说，我有个老铁是律师，她经常给我科普一句话，一定要记住，打官司是中性的，老百姓总觉得被人告了太丢人，若是遇到了重大事故，正确的操作应该怎么做？前期垫付一些医疗费，然后就不再继续出面了，鼓励对方起诉自己以及保险公司，法院怎么判怎么赔，倘若你总想负责到底，当老好人，哪怕你把房子车子都卖了，卖了1000万，都给对方，对方也不会满意的，觉得原本生活的好好的，都是被你撞的……说句很难听的话，每个事故都有价格，最好听从法院判决，否则就是无底洞，永远都画不上句号。  
  
他说，用法律保护自己。  
  
我说，我哥是做工程的，偶尔会有工伤，我看他们处理这类问题也是如此，即便是协商好了，也会走法院程序，白纸黑字，对彼此都是一种保护，事情已经发生了，人已经伤亡了，只能接受现实，你若是私了？钱花完了家属就找你闹，周而复始。  
  
他问，你一天最多跑过多少公里？  
  
我说，从我们家到成都2200公里，不是一天，是一天多，累了就在服务区休息一下。  
  
他问，你有没有发现，长途跋涉走错路是最浪费时间的。  
  
我说，我以前有个总结，车队出行，有三分之一时间是为走错路买单，现在要好许多了，毕竟导航要智能了许多。  
  
他问，在线路规划方面，你有什么经验？  
  
我说，第一、我会避开事故高发的大概率因素，1，恶劣天气，大雨大雾大雪我都会避免出行。2，早晚高峰，倘若我从上海回家，我一般都选择早上5点出发，这样我可以完美避开早高峰。3，节假日，只要是节假日我就会选择当宅男。4，尽量避免夜路。第二、我会提前研究地图，把整个线路熟记于心，把里面几个关键节点记住，例如在哪个地方换高速，在哪个地方下高速，高速出事的高频区就是上下高速以及切换高速，通俗一点讲，就是我们要比导航看的更宏观，绝对不能傻乎乎的跟着导航跑，你一走神，可能就已经过了路口。  
  
他问，你在高速上，行车有什么与别人不同的？  
  
我说，你坐我开的车应该能发现一个现象，虽然车流量很大，但是我们仿佛时刻处于一个比较宽松、安全的状态，前后都没什么车。人的天性是喜欢跟车，喜欢快车道，这个通过无人机拍摄是最直观的，高速公路上的车流量是呈团装分布的，一团一团的，我的原则是要么我超过车团，要么我慢于车团，我距前车100米跟车与距前车200米跟车，速度是一样的，物理学上叫相对静止，但是多数人都觉得离前车越近速度越快。这一点呢，讲道理大家都能理解，但是实战中就会忘记，因为不扎堆属于反人性操作。  
  
他问，你会超速吗？  
  
我说，带娃时，我不超过120，我自己赶路可能会巡航125，速度太快我会没有安全感，我有个大哥经常说一句，120与110只差一泡尿的功夫。  
  
他说，你媳妇应该开的快。  
  
我说，跟我说140太慢了，她对速度没概念，这也是为什么我坚决反对她开车上高速的缘故，因为这个事她还跟我闹矛盾，觉得我管的太宽了，实际上呢？是我们俩对危险的认知有偏差，我觉得她每走一次高速就是死里逃生一次，而她觉得我杞人忧天了，所以每次她一开车去济南，只要中间她给我打电话，我都有心惊肉跳的感觉，生怕是出了什么意外。  
  
他说，我非常理解你。  
  
我说，还有，她喜欢跟车，跟的很近，我经常跟她讲，无论是高速还是省道，必须要把主动权掌握在自己手里，你跟车跟那么近其实是把主动权送给了前车与后车，前车一刹车你咣当就撞上了，你没有给后车足够的预警时间自然也会被咣当追尾。而我的安全意识是什么？时刻盯着前面三辆以上的车，前车刹车灯只要一亮我接着就刹车，刹车的目的不是刹死，而是与前车继续保持好相对距离，这个相对距离是多少比较好呢？确保哪怕前车突然定死了，我们也能刹死而不追尾。  
  
他问，你一般看前面几辆车？  
  
我说，我会关注前面三四辆车的尾灯，高速最高发的其实是追尾，只要前面有大面积红灯，我接着就会刹车同时开双闪告诉后面车辆前面有情况，一般情况我都是看到大面积红灯就开始减速，而不是临近一两百米才开始减速，目的是让我后面的车辆有足够的时间缓冲，我后面的车队越长我越安全，高速上被追尾很大程度就是没有给后车足够充分的预警。  
  
他问，高速上，若是有车跟你跟的很紧呢？  
  
我说，我会让过去，高速行车我有两个原则，一是不跟车不被跟不并行，二是远离大货车。  
  
他问，你超大货车有什么技巧？  
  
我说，我会先预判被超大货车有没有超车或避让需求，在确保大货车在接下来百米会保持车道前行的前提下，我会打转向灯开始加速，若是路况比较复杂，我会通过闪灯、喇叭来提醒，意思是我要超车了，我需要科普的最重要一点是，超车是一个加速过程，超车时间越短越安全，这里面90%的人都会犯的错误是对转向灯的认识，觉得只是走个形式，甚至直接不打灯，而我对转向灯的认识是什么？是信号灯，告诉前后车辆，我要变车道了，是重要的行车语言，我一般都是提前200米打转向灯，你想想200米是多远吧？不过，现在高速上多是客货分道行驶，那么超车时不需要刻意打转向灯，只需要预判大货车是否有变道需求即可。  
  
他说，灯光、喇叭都是行车语言。  
  
我说，您总结的非常对，一定要确保前后车辆GET到了你的意图，这样你才是安全的，多数人都是在切换车道那一瞬间打转向灯，这是不负责的，没有给别人充分的心理准备。  
  
他问，若是转向灯打的太早，会不会让人误解？  
  
我说，会！这涉及到了“活学活用”，例如前面有辆大货车，右后方有车辆正在加速超车，若是你此时打了左转向灯呢？就会惊出正在超车的司机一身冷汗，因为他拿捏不准你是准备在他前面超还是后面超。正确的打法是等他超过你的车身以后，你再打转向灯。日常生活中，这种“误解”是非常常见的，那倘若我们是那辆正在超车的司机，应该怎么做？立刻闪灯警告，意思是我先来，与此同时也要有刹车的思想准备，万一他是个愣头青硬超呢？一般情况下，灯光警告后对方没有直接的表现就可以加速超车。  
  
他问，你在县城切换车道也打转向灯吗？  
  
我说，是的，县城里貌似只有我这样吧？有段时间也麻痹过，有个作家来我们书店时，分享给了我一个观点，人在县城生活一定要预防自己被同化，时刻跳出来审视一下自己，是不是沦陷了？一语惊醒梦中人，这就是为什么我挪车也系安全带的缘故，我就怕一两次疏忽导致自己麻痹。  
  
他问，有没有别的心理暗示？  
  
我说，在县城，我开的车子都属于比较奇葩的，例如路虎卫士，LC76，即便日常我代步用的JCW也是独一辆，何况咱马上又加入了法拉利俱乐部，我时刻提醒自己，一定不要在路上招人恨，反而起到标杆作用，让别人骂咱时这么骂：你看人家这素质，活该人家开那么好的车！  
  
他问，倘若车队走应急车道你走不走？  
  
我说，前年就发生了这么一件事，我们五辆猛禽去穿越可可西里，走到西安南大桥时，堵车，大家都在守规矩的排队，结果呢？头车走了应急车道，你说我跟不跟？我不跟就彻底掉队了，我跟呢？内心很折磨，最终我硬着头皮跟了，后来大家复盘整个穿越活动时，我分享了自己的观点，我觉得我们出行代表的是山东人，我们要给山东加分才行，同样的道理，我们在山东其它城市代表的是临沂人，我们要担负起这种荣誉感，队长也接受了我的观点，并且特意提醒，下次要坚决杜绝。  
  
他说，排队的西安人们肯定在骂，一群垃圾。  
  
我说，肯定的，我不用耳朵都能听到，是咱，咱也唾弃。  
  
他问，你在高速上遇到过最危险的事是什么？  
  
我说，我经历的还真不少，被猪栅栏砸的那次就有死里逃生的感觉，要是再歪一点，我脑袋就没了。我在高速上爆过一次胎，前轮压到了一块三角铁直接炸了，车子扭动了几下，让我靠边停住了，我接着拿出三角架，先步行150米去摆上。  
  
他问，你知道150米是多远不？  
  
我说，我肯定知道，但是多数人不知道，跑过百米吧？大部分人摆的三角架不足50米，摆的越近对自己而言越危险。我开着双闪，人站在护栏外等待救援。  
  
他说，很规范。  
  
我说，应该说是我见多了，高速是最容易发生二次事故的。  
  
他问，你在哪见的？  
  
我说，不夸张的说，我看过每一期的《天网》、《今日说法》，我每天跳绳3500个，这也是我每天的直播内容，风雨无阻，从未间断，我都是看着法制节目跳的，停车换轮胎被撞死的，追尾双方协商被撞死的，应急车道停车做饭被撞死的，我都见过，是在电视上见的，为什么我对道路安全这么敏感？就是我见过太多死法，而且从概率学角度来讲，交通事故比癌症离我们还近。  
  
他问，你身边这两年有车祸身亡的朋友？  
  
我说，两个，一个是本地做婚车租赁的，开着劳斯莱斯追尾了大货车，当场死亡，这个一搜新闻上就有，他是我们本地婚车生意做的最好的。一个是海澜之家卖衣服的小姑娘，长的特别好，骑自行车进入了大货车的拐弯盲区，当场死亡。  
  
他说，按照你的理论，都是可以规避的。  
  
我说，是的，但是说什么也都是马后炮了，我开长途有个特点，我会采取闹钟倒计时，只要上车就定两小时，到时间一定进服务区，还有一点，我开车是低能耗模式，那么一般不会疲劳，低能耗模式就是多数时间都处于不紧张状态，人为什么会紧张？要么钻来钻去频繁超车，要么就是超速行驶，人只要高度紧张了就很容易进入疲惫状态，钻车底也就不再意外。还有，我有防困神器，四川的那种朝天椒，犯困的时候咬上一口，立刻神清气爽。  
  
他问，还在高速上遇到过什么危险的事？  
  
我说，有年从烟台回家，走到青岛开始下雪，越往家越大，离家还有30公里，我觉得没必要在服务区等了，一等可能就是大半天，不如慢点跑回家吧，从青兰高速转到沈海高速后是一个大慢坡，转过那一瞬间我绝望了，前面一片都是红灯，追尾了数百辆车，我刹车也来不及了，我想与其撞别人不如撞自己，于是我就采取山体刹车法，靠护栏阻力去刹车，于是我侧面撞击了护栏，停下了，这个位置离高速出口只有200米了，这就是标准的用侥幸挑战概率，被概率斩落马下。  
  
他问，伤的厉害吗？  
  
我说，前轮支架撞掉了，这次虽然危险，但是伤害不大，毕竟没伤害到别人，我觉得最惊险的一次是两车在高速上差点迎面相撞，有次是我去济南，从沈海高速转到青兰高速上，这个高速转接很奇葩，开了两个口，第一个口是青岛第二是济南，很多人容易走错，那天我就遇到了一个走错的，是位女司机，她直接在高速上掉头了，这种情况咱也没遇到过，是雷达先发现的，震动了方向盘，我一看，哎呀妈呀，你这是什么操作？我接着刹车到底在速度降到可控范围后，一把方向变了道，我心想，要不是我操作及时，明年的今天真是你的祭日了，也就是我没法停车掉头，按我当时心里的气，我抓着她能打死她，几乎就是擦肩而过。  
  
他问，高速应急处理的关键是什么？  
  
我说，我的原则未必对，先急刹，速度可控再打方向，若是直接打方向，百分百翻车，我玩的比较杂，也玩场地赛车，教练就是这么教的，一定要在可控范围再打方向，速度越快越要把稳方向盘，类似的情况我还遇到两次，都是去上海，一次是在南通大桥上有事故，刚发生的，还热乎，当时天色已晚，视线较差，我是临四五十米才发现有车翻在了路中间，我接着刹车一脚到底，速度可控以后我切到了其它车道。另外一次是从太仓到上海，高速路上有条枕木，也是这么操作躲过一劫。  
  
他问，您如何看待智能驾驶？  
  
我说，从辅助角度，我认为比肉眼更安全，我日常出行一般都开着，但是我只允许提醒不允许协助，否则总有抢方向盘的感觉。我对人类实现自动驾驶的前景不乐观，觉得至少是十年后的事，这个东西不是L1到L5这么分级的，而是0与1，要么只是辅助驾驶，要么全面自动驾驶。  
  
他问，从安全驾驶角度来讲，你觉得选车的最低预算是多少钱？  
  
我说，20万吧。安全分主动安全与被动安全，被动安全的最后一道防线就是车子本身的安全防护级别，车子在安全方面绝对是一分钱一分货。有天，我从市区回县城，叫了辆顺风车，是一辆五菱面包车，我也不好意思退掉，全程我手里都是汗，因为我不仅仅把命交给了司机，还交给了薄如蝉翼的五菱神车。  
  
他说，这话说起来有些矫情，小时候没坐过拖拉机吗？  
  
我说，我上高中时，从家里坐拖拉机进城，坐微卡的后斗进城，要么坐村里的摩的，从来没有任何人担心过安全问题，父母也没觉得这么做是危险的，你知道我回忆起这些时脑子里蹦出来的一个词是什么吗？幸存者偏差。  
  
他问，有出事故的吗？  
  
我说，还真不少，我姐的英语老师，一家三口坐面包车进城，面包车钻沟里了，孩子被档把捅死了，我父母现在经常骑电动车回农村老家，我就批评他们，你们为什么不花20块钱打辆出租车呢？虽然出租车也未必安全，但是肯定比你们骑电动车要安全。  
  
他问，你如何看待电动车？  
  
我说，电动汽车我接触的比较少，因为对于汽车，我目前的消费是以小众车为主，我喜欢有百年传承的汽车品牌，所以对电动车暂时没有关注太多，但是电动摩托车我买了两辆，一辆本田，一辆轻蜂，我只说一个细节，我从来不在室内充电，我内心还是把这些东西当炸弹定义的，偶尔坐电梯，只要电梯里有电瓶车，我坚决不上。  
  
他说，你也活的太仔细了。  
  
我说，我的信条就是不挑战概率，在电梯里被电瓶车烧死的还少吗？  
  
他问，你平时灯光放什么档上？  
  
我说，我一般放A上，全自动，这样进隧道时不用开来开去，很多人进隧道没有开灯的习惯，就跟个幽灵似的，他们总觉得自己能看到别人，却不管别人能不能看到他，我们越醒目相对而言越安全。  
  
他问，对灯光的使用，你有什么经验分享？  
  
我说，跟车的时候，不要开远光，否则前车受不了，还有一点，雾天的时候，近光比远光更好使。  
  
他问，雾灯用的频繁吗？  
  
我说，我很少用，我的原则是只要可视度降低，我立刻开启双闪，无论雨天还是雾天都是这么操作，双闪我使用是比较频繁的，靠边停车我一般也会开启双闪，紧急刹车也会，只要我认为需要让后车提升一个重视级别，那么我就会开启双闪。  
  
他问，平时停车有什么讲究？  
  
我说，我把停车理解为大小便，没有绝对特殊的情况，我一般不会随意靠边停车，停车属于高危行为，前几天我刚看了一期法制节目，一个健身教练下班后骑电动车回家，结果死了，调查了很久才发现，原来是他在下班路上撞到了一辆停在路边的车上，脑出血了，他自己觉得没事，骑回家，死了，停车司机被起诉了。  
  
他说，最高危的应该是开车门。  
  
我说，平时我坐出租车，准备下车时我都会自己通过后视镜或让司机帮我确认一下，后面有没有人或车？我有个初中同学，骑摩托车被路边停放的轿车开门给撞死了。  
  
他问，你一般是倒车入库还是？  
  
我说，基本都是倒车入库，我觉得这是一个基本修养，另外我会观察两边车头顺序，一般会刻意给对方驾驶侧留的位置大一点，否则他开车门就会碰到我的车。  
  
他问，出库时呢？  
  
我说，我一般都会到车头位置看一眼，确保没有小孩小动物，这一类视频我也看到不少，小孩子在车下玩耍被压到车轮下了，每次看到我都特别难受，再小的概率再也要规避，不知道就罢了，知道就要跟开飞机一样，把每项指标都检查一遍，上次有个朋友来找我玩耍，他也是深度的安全驾驶爱好者，他给我分享了一条小经验，如何判断停在路边的车前有没有行人，看什么呢？看前轮位置有没有脚，若有脚就要谨慎。  
  
他问，你按喇叭多吗？  
  
我说，多，这一点也是上一版争议最大的地方，因为大城市的朋友普遍不按喇叭，所以一听我建议多按喇叭就觉得很不文明，其实喇叭也是重要的行车语言，例如山路只要有盲区必须按喇叭。另外，在农村也要多按喇叭，因为动不动就从胡同窜出一个小孩或小狗，你若是按了喇叭呢？至少小孩有预防。另外一个常按喇叭的情景是超大货车时，你无法确保大货车司机已经发现了你，你需要通过喇叭提示你的存在和意图。  
  
他问，市区驾驶，你认为自己最大的特点是什么？  
  
我说，一脚油门一脚刹车，不是真刹，而是脚除了在加油就在准备刹车，我给其起的专业术语叫：备刹车，但凡是有遮挡的地方，我们都要假设有车有人有狗，我们该怎么通过呢？降低速度，脚处于备刹车状态，随时能一脚刹死，例如青岛的马路两边停满了车，那么在通过一些路口时，我们的视线会被路边汽车遮挡，此时必须以备刹车的状态通过。例如红绿灯时，虽然咱在第一车位，倘若左右有大车遮挡视线，那么我们要假设有人在闯红灯，所以我们不能快速冲出，而是要慢于大车前进，我们要时刻给自己设立假想敌，有视线遮挡就有潜在危险就要进入备刹车状态。  
  
他问，那你坐别人的车，有没有脚频繁刹车的感觉？  
  
我说，太有了，我开车是变速的，遇到遮挡会降速，很多人开车是追求的匀速，还有一大派大神追求少刹车，认为我们的驾驶理论刹车过于频繁，我们刹车的目的是时刻使我们处于安全的阈值内，追求少刹车的派系最大的特点是跟车特别紧，因为前车刹车他不刹，那么自然会牺牲安全距离。  
  
他问，你们那边晚上大车开远光的多不多？  
  
我说，很普遍，若是遇到有良心的，你主动切换了，他们也主动切换，有些则不会换，不会换咋办？咱就开的慢一点，然后隔几百米切换一下灯光，看看光线阴影下有没有行人，我认为夜间开车切换光线是一门大学问，通过这种方式很容易发现行人或停在路边的车辆，包括过一些没有路灯的十字路口，我都会多次切换灯光，提示有车来了，我办公室所在的地下车库的出口就是路口，整体设计是上坡，上坡时看不到路面情况，所以每次出来我都是提前闪灯，提示有车出来了，当然最好的办法是按喇叭，但是附近居民楼太多，按喇叭不文明。  
  
他问，你觉得事故的发生率与什么呈正比？  
  
我说，与其它车辆产生交集的频率呈正比，例如你超过所有的车，等于你与每辆车都有了交集，你被所有车辆都超过，亦是如此，所以开车一定要随大流，不要过快也不要过慢，经常有女士在快车道上蜗行，看似更安全，其实更危险，所有车辆都对你有个擦肩而过。  
  
他问，你觉得人在什么时候会觉得自己驾驶技术很菜？  
  
我说，我觉得三个场景吧，一是特种驾驶，例如赛车场、沙漠，去之前每个人都觉得很自信，一玩才发现术业有专攻，自己菜的不能再菜了。二是高原、山区，例如进藏时，你会发现当地司机普遍很守规矩，该排队的时候排队，该按喇叭的时候按喇叭，该减速的时候减速，为什么他们如此的小心翼翼？因为他们目睹过太多被概率斩落马下的案例，他们对灯光、喇叭的规范使用要远超我们内地人，要求鸣笛的地方一定会鸣。三是去一线城市，例如去北京去上海去深圳，才发现自己身上有丛林底色，总是想插队，变道也不打灯，停车不规范，而人家呢？规规矩矩的，不由的感叹了一句，怪不得咱是个土包子。  
  
他问，济南如何？  
  
我说，北京的朋友走了一次济南高架，服气了，济南是山东的省会城市，转弯多数能打转向灯，变道打灯还是比较奢侈的，不过未来会有改变，前段时间聚餐，有朋友说准备把变道不打转向灯纳入罚款行列。  
  
他问，原本不就属于罚款行列吗？  
  
我说，是的，但是过去取证难。  
  
他问，你平时携带灭火器吗？  
  
我说，携带，若是越野，我会携带大的，那种下面带轮的，我觉得自己用到的概率不大，但是帮助别人的机会很多。  
  
他问，你不知道汽车会爆炸吗？  
  
我说，我知道汽车不会爆炸，电影里都是骗人的，我是理科生，汽油在空气中只会爆燃不会爆炸，这就是为什么加油站每次出现火情工作人员那么冷静的原因，他们多次实战培训，知道没有太大的危险，遇到自燃上就行，但是电动车自燃我觉得我可能不敢上，因为我不确定会不会爆炸。  
  
他问，你平时改车吗？  
  
我说，我不改，一方面，我觉得改车会增加自燃的概率。另一方面，我觉得厂方工程师已经是审美天花板了，素车就是最美状态。  
  
他问，你平时停车会别在档上吗？  
  
我说，我开LC76是手动档，每次停车我不仅仅拉手刹，还会别在1档或倒档上，自动档的车，我则会检查手刹再下车，主要是检查手刹灯亮没亮。  
  
他问，若是同样的预算，你选轿车还是SUV？  
  
我说，同价位对比，轿车无论是舒适性还是安全性都远高于同级SUV，说的直白一点，城市SUV是个怪胎，能越野不？不能，但是重心却比轿车高，重心越高稳定性越差，越容易在事故中侧翻，所需的刹车距离越远，舒适性就更不用说了，轿车＞商务车＞SUV，再直观一点，拿百万级别来举例，奔驰S400的舒适性好于丰田埃尔法好于陆地巡洋舰，很多人觉得埃尔法比奔驰S舒适，那只是埃尔法的航空沙发给人带来的错觉，两者底盘都不是一个级别的。  
  
他问，平时出门，娃坐什么位置？  
  
我说，我娃大了，10岁了，他一般都坐我对角，因为从小耳濡目染，另外他性格随我，天生胆怯类型，上车就会坐安全座椅和系安全带，关于带孩子，最容易出现两个误区，一是让孩子坐前排，二是孩子怕束缚不系安全带，但是有一种情况我会让娃选择前排，例如我开跑车时，后排是需要折叠前排座椅才能进入，这种情况下，后排在遇到紧急情况是危险的，我记得有几个青年出去玩耍，后面两个青年就因为这个溺亡了。  
  
他问，行车记录仪装没装？  
  
我说，我的车上都装着，出来玩耍时后面也装，这玩意最大的价值就是固定证据，还原真相。  
  
他问，日常你会不会通过一个人的驾驶习惯去判断这个人的性格？  
  
我说，会的，同样的道理，我们也不断的在被判断着，优秀的驾驶习惯会被朋友们在内心深处给贴一个靠谱的标签。  
  
他问，有没有人因为你的安全意识认可你？  
  
我说，我给两位大作家当过司机，都是因为这个原因被选中的，他们都是很挑剔的人，对我的评价就一句话：坐你开的车，不紧张。我开车喜欢瞻前顾后，不仅仅朝前看三五辆车，朝后也看这么多车，我用的最频繁的镜子是中间的这个，例如我发现有速度很快的大货车出现，那么我会提前让行，若是高速上，例如前面开始排队了，后面有大货车来势汹汹，我可能也会选择到应急车道避让，因为它大概率是刹不住了。  
  
他问，开别人车时，你调不调后视镜？  
  
我说，我很少开别人的车，除非是家人的车，我对后视镜很在意，会调，中间后视镜要看到自己的右耳并可透过后窗看到后面路况，左右后视镜水平中线位置为远处地平线，车身在镜子左右占比在1/4左右。  
  
他问，高速出口，你一般提前多少米切换车道？  
  
我说，500米，若是车流密集则会提前1公里，在我看过的事故片中，最常见的就是高速出口系列，要么是在快车道突然停住看提示牌，要么倒车，要么连续快速变道，结果呢？往往最受伤的是外侧的大货车，要么紧急避让翻了车，要么直接追尾上了。我多次跟我媳妇讲，错过了高速出口必须绕行，千万不要停车或倒车，她不是没这么干过，干过一次了，是上帝饶恕了她一次，也是纵容了她一次。  
  
他问，若是连续变道，你一般怎么操作？  
  
我说，一次转向灯只能管一个车道，但是很多人是怎么操作？打着转向灯一口气切三四个车道，这是很危险的。我一般是这么做，打转向灯，待确保前后车辆都知道我的意图后我开始切换车道，切换完成后关闭转向灯，继续前行一段，然后再打转向灯，再如此操作。  
  
他问，什么样的车型路上行车比较规范？  
  
我说，贵的车型，两个原因，一是多是专业司机，上次我去上海，路上我跟了一辆GL8艾威亚，每个动作都很规范，我超车时发现司机还戴着白手套。一是有钱人更爱学习更敬畏规则，上一版《安全驾驶心得》里我写了一句，最不守规矩的是面包车，差点让人把我骂死，面包车的主流群体是农民工，这就如同我们本地交警查酒驾，在县城不好抓，但是去乡下，一抓一个准。我记得还有一句很惹人生气的话：只有优秀的人，才有安全驾驶的心，才有主动学习安全驾驶的意识，不盲目自信，驾驶技术的自负程度与财富厚度呈反比。现在想想，真是五十步笑百步，捷达跟面包车有什么区别？！太幼稚了！  
  
他问，红绿灯位置，你挂P档还是D档？  
  
我说，按教练要求应该是挂N档拉手刹，但是我在县城生活，红绿灯很少有超过30秒的，我一般都是D档，我踩刹车还是踩的很专业，一般不松，但是呢，若是开手动档，我会挂入空挡，因为若是继续在档上，很容易麻木松了左脚。有一种情况，无论是手动还是自动我都会摘挡，就是拿卡或缴费时，因为侧身跟工作人员交流时，很容易松右脚，车子一走，头无论卡在什么上，都会导致GAME OVER，总有新闻报道人把自己撞死了，就出在这种情况。还有一点，给别人指挥倒车时，必须要在侧面，因为司机有可能错踩了油门。  
  
他问，你超车时，会不会回头看一眼侧面盲区有没有车？  
  
我说，之前会，现在不会，我打转向灯后会有几秒的等待时间，若是盲区车辆速度比我快，那么这几秒时间他就会离开盲区，若是速度比我慢？则被甩出盲区，即便是同等速度也不要紧，因为我超车或变道是加速行为，当然你若是不放心，也可以扭头看一眼，理论上只要能做到转向灯提前200米打，这种情况已经规避掉了。我切换车道还有个特点，是慢切过去，刚开始先过去一个轮，用三五十米完成车道切换，这样即便盲区有车也不要紧，他可以轻松避让我。出小区，我也是这么操作，我一般出小区是左转，我会先在来车道行驶几十米再加速切过去，这样可以避免被直行车辆追尾。  
  
他说，你很少跑夜路。  
  
我说，是的，在我的概念里，跑夜路是危险的，所以真需要赶路我往往会选择早起早出发，但是我有跑夜路的经验，每当需要跑夜路时，我都会锚定一辆跟我速度差不多的车子，我跟着他跑，我把主要精力放到他的尾灯上，通过他的尾灯来判断前面路况，我离他不会太近，百米以上，近光灯，有年我在郑州参加书博会，下午四点多了，突然想回家，进入山东境内已经天黑了，我就跟了一辆日照牌照的小轿车，他进服务区我也进，他走我也走，一路跑的可舒心了。  
  
他问，你平时在路上看提示牌不？  
  
我说，不仅仅看，还很重视，每个提示牌都有存在的价值，其实我最重视的提示牌是减速带，有减速带出现说明这里事故频发。  
  
他问，如何看待让速不让道？  
  
我说，一般我提前很远就把不安定分子排除在外了，要么我提前给他机会，要么我会快速超过他，很少遇到恰好挤到一起的情况，真到了狭路相逢，例如我准备超车，他计划从缝隙超过去，那么我会通过闪灯表明我的决心，意思是我不会让的，若是他非抢呢？我会让给他的，至于说我被他挤到了另外一个车道上？这种可能性很小，因为日常我们开的车都是气场比较强大的，一般都自带退敌光环，每个人嘴上都不愿意承认这种势差的存在，但是行为都很诚实，咱遇到劳斯莱斯也不一回事吗？唯唯诺诺。  
  
他说，那应该加塞的也很少。  
  
我说，是的，另外我也很擅长防加塞，我一般会刻意斜出半个车身，这样加塞的车子无法把车头插进来。  
  
他问，你觉得安全驾驶最需要普及的点是什么？  
  
我说，告诉我们的父母，不要逆行，不要闯红灯，要遵守交通规则，特别是从农村来的一些老人，他们根本分不清什么单行道双行道，也不会看左转灯右转灯，做儿女的一定要给与多科普，特别是我们生活在县城，经常遇到老头骑电瓶车逆行在单行道上，驮着孙子闯红灯更是常态，你问他们爱孙子吗？真的爱，发自内心的爱，但是却做着最危险的行为。  
  
他说，两轮太危险了。  
  
我说，是骑两轮的人危险，机车俱乐部的老板跟我分享过一个观点，摩托车在城市里比汽车事故率都低，他说的是特殊群体，就是那些大机车爱好者，俗称老炮们，为什么老炮们出事故的概率比较低呢？例如我在俱乐部这么多年从来没听说谁出了事故，因为他们多是大叔，不追求速度，每次都是集体出行，有保障车跟随，时间段避开早晚高峰，选的线路又多是风景路段，车少人少，还有一点，就是大家多受过高等教育，行车也规范，守规矩，普遍去考过驾照。而县城里这些家庭妇女、农民工呢？他们骑电瓶车不戴头盔，乱窜，逆行，闯红灯，你说不挨撞可能吗？交警朋友跟我讲，县城事故里半数以上与电瓶车摩托车有关。  
  
他问，你平时骑摩托车多吗？  
  
我说，夏天多，我骑车更规范，我貌似就没骑过60公里/小时以上过，只要出门就全副武装，但是呢，也很危险，因为我走机动车道时，那些私家车主总觉得我应该走非机动车道，纷纷按喇叭驱赶，后来我看过两个恶意别倒摩托车的视频后，就不再单飞了，每次都是集体出行，要提防路怒症，他也不一定是怒路，可能只是单纯不喜欢你装B，就想欺负欺负你。  
  
他问，遇到过路怒症吗？  
  
我说，没有，我属于与世无争系列，别人骂我我从来不还嘴，临沂四院有个主任经常到我书店玩耍，他跟我讲过精神病人在人群中的比例有多高，每十人中就有一个，时刻示弱也是一种自我保护，你无法确定那个嗷嗷大骂的男人是否精神有问题。  
  
他问，市区行车中，你觉得什么情况是最容易被忽视风险？  
  
我说，两种情况，一种是前面有车停在路边，已经启动了，准备切入主路，你以为他看到了你，实际上他没看到，咣当撞上了。一种是你在中间车道，直行通过红绿灯路口，此时有车辆右转计划跟你同向行驶，你觉得他肯定会转入最右侧车道，没想到他转到了中间车道，撞上了。那怎么应对呢？要么用行车语言提示对方你的存在。要么，让行。  
  
他问，你们当地玩越野一般去哪玩？  
  
我说，沂河，但是我不怎么喜欢，因为底盘最怕水，每次玩了水都要去换齿轮油，很麻烦，包括下大雨之类的，我都很少出车，不管什么车，底盘都怕水。  
  
他问，有没有人让你给推荐车？  
  
我说，多了去，但是我一般都不推荐，因为我买车不是根据性能，而是根据收藏的稀有性，一般我都选以小博大型的车子，例如我3万元买辆VESPA混入任一机车俱乐部都不掉价。对于买车，我个人是这么个观点，30万以下，根据销量排行榜来，要相信群众的眼睛是雪亮的，不要追求个性、小众，因为那意味着快速贬值。30万以上，可以追求自己的偏好，不必那么追求性价比。  
  
他问，有没有玩拖挂房车？  
  
我说，我更喜欢住酒店，另外拖挂房车也不能随意拖，若是小马拉大车很容易死亡摇摆，我看不少人用小轿车拖大房车，这是很危险的，死亡摇摆的根源就是头轻脚重。  
  
他问，能否对安全驾驶做个系统的总结？  
  
我说，一句话，没有偶然的事故，只有可预防的伤害。从另外一个角度，我觉得多赚钱也可以降低意外发生率，人类越原始意外发生率越高，迟子建有本小说《额尔古纳河右岸》讲述了生活在大兴安岭的游牧民族鄂温克人，我曾经梳理过里面人物的命运，能寿终正寝的都没几个，不是摔死的就是冻死就是被熊咬死的就是喝酒醉死的。有时我在想，我们村车祸死亡了六七个，若是他们念过书或很有钱，他们都不会死，无知如影子一般时刻伴随在贫穷左右。  
  
挑战概率者，必将被概率斩于马下！