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。  
  
觉得那是一段幼稚的黑历史。  
  
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。  
  
我信仰啥？  
  
三句话：  
  
第一、开车的最高境界是严格遵守交通法规。  
  
第二、每条交规法都是用血写成的。  
  
第三、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？都珍惜。她之所以敢闯，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，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！  
  
我的安全驾驶理念可以归纳为一句话：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：心到是指你要有安全驾驶的初心，脑到是指你能熟记所有交通法则，手到是指你在路上要严格践行。  
  
我记得上次写《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，道路交通伤害已成为我国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，例如无人区也有沙区路段，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。那沙丘就像山那么高，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零，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，把车扔在里面了，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生。  
  
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，因为我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，我争取练出技术再回去，于是我在抖音上又找了一位女教练，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、我觉得她的理论算不上理论，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 、她安全意识淡薄，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，越野车鄙视链的最顶端，无人区的常客，我就在LC7系群里问了一句，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。  
  
邯郸人。  
  
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，我接着转款给他，我问，能否这样？我暂时不参加训练营，我去拜访一下您？  
  
允许。  
  
我接着驱车杀到了邯郸。  
  
潇教练是个企业老板，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商业机密，让我跟着一起参观一下，我就这么跟了一上午，还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。  
  
落座，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，如何才能保命呢？  
  
他说，对概率的百分百敬畏。  
  
我问，您玩沙漠多少年了？  
  
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，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车祸离世？  
  
他说，一句话，多死于无知。有个沙漠大V叫黄XX，你不在这个领域未必听说过，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。你可以去抖音上搜一下沙漠事故，用我们生产企业的行话来讲，就是都是违规操作。  
  
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，不只是她不系，牧民多不系。这就如同农村人骑摩托车不戴头盔是一回事，总觉得别人出事故都是别人技术不行，自己肯定没问题。  
  
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？只要你做好了充分的准备，翻车并不可怕，至少不会要人命。  
  
我说，我前天找了一个93年的向导，我问他，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，这就是幸存者偏差，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，八圈，是穿越巴丹吉林沙漠，滚刀锋时侧面有冻层，冻层下面是浮沙，无法提供足够的支撑力，轧上就翻了。  
  
我问，翻车是什么体验？  
  
他说，刚开始很慢，咣~当，咣~当，后来越翻越快，咣~咣~咣~……当。  
  
我问，有应急措施吗？  
  
他说，若足够清醒，能摸到钥匙，赶紧熄火。若是初次翻车，则抱好头呈蜷缩状就好，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。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，任一错误操作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，有人说翻车是沙漠的毕业考试，也有很多资深玩家从未翻过。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？基本不可能。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，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，他们邯郸大队去穿越雅布赖——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，把我对沙漠仅存的一点兴趣也给磨灭了。  
  
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，然后开始互黑，有人在论坛发了不少帖，专门用来黑他的，黑他的训练营，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？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。  
  
我给出的招是，当面找到他，一壶小酒，什么事都解决了。为什么呢？  
  
在我眼里，你是什么形象？成熟、稳健、潇洒。你跟个沙漠向导撕逼，也太掉价了吧？他不值得你歇斯底里。我知道你是被激怒了，但是越是如此，越要冷静，因为，你们身上的砝码不同。  
  
旁观了全程，我只能感叹一句：再优秀的人，也有心智不成熟的一面！  
  
还是太不懂互联网。像我这样的人？职业写手，从20岁写到40岁，无数人骂，但是从来都是打不还手，骂不还口。所有的矛盾升级都是因为你呛了对方一句。咱不，谁骂咱，咱给倒杯水，骂累了吧？喝口水润润嗓子再骂，您先歇着，我替您骂会，懂懂这家伙真不是个东西，阴险、奸诈、丑陋，反正世界上最恶毒的词都可以用在他身上……  
  
潇教练希望我陪他一起去。  
  
我说，好。  
  
于是，我又一次奔赴邯郸，然后我们一起去阿拉善。  
  
潇教练电话比较多，所以大部分时间都是我开车。进入内蒙古境内车辆比较稀少，甚至大部分路段没有车，一方面我没有超速，另一方面切换车道我依然是打转向灯规范操作，进收费站时已经是晚上了，我提前关闭远光。他可能读到了什么，再次怂恿我跟他学沙漠驾驶，意思是懂懂你是个不可多得的苗子，因为你安全意识好，这个东西不是培养出来的，属于与生俱来的。沙漠不怕胆小鬼，就怕傻大胆，有人第一次进沙漠就开的比领队还快，车台喊都喊不住，没等出沙漠，翻了，又嫌领队不负责！这就如同跑高速，加油门都会，但是会刹车吗？会超车吗？会避让吗？  
  
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沾上赌博没有任何区别。  
  
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？这次和解只是表面握手，背后还会继续较量。  
  
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，翻车被甩出了车外。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。  
  
（插曲，就在今天，2022年2月3日，虎年的正月初三，有个沙漠翻车视频在疯传，一辆陕A牌照的红色猛禽也这么翻了下来，人也被甩出了车外，凶多吉少，副驾驶哭的撕心裂肺。潇教练说的对，领教过的都再也不会说话了，小概率在没有发生前是0%，发生后就是100%。再次补充，今天是2022年2月6日，光这个春节假期，沙漠就翻了N辆车，群里不断有视频发出，使我想起了2010年我在米脂遇到了榆林途乐大队，他们从沙漠返程，说十辆车翻了三辆，咱当时对沙漠完全陌生，心想，你们这是玩的啥啊？百十万的车就这么翻了？理解不了，败家子！当然，我现在理解了，沙漠为什么全是好车？因为沙漠里动力是王道，这两年沙漠是猛禽的天下，就是因为猛禽动力太好了，什么大V沟小V沟直拔就上去了。）  
  
返程。  
  
我与潇教练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，已经成了下意识动作，不需要经过大脑考虑。若是不系安全带，我会没有安全感。  
  
他问，坐后排呢？  
  
我说，我也系，不仅仅我自己系，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。前两年有个新闻，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，城市的行车秩序与经济发达程度基本呈正比。  
  
我说，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，后座装有安全座椅，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。  
  
他说，这个，我比你早。2006年，我参加VOLVO搞的儿童安全巡展，其中一个环节是让家长抱个15公斤的道具娃模拟撞车，撞车时百分百脱手，体验过的家长立刻排队下单，当时一个安全座椅六千多块钱。  
  
我说，当时VOLVO是豪车，我记得S80是70多万，比A6都贵，你让五菱搞搞试试？照样没人下单。安全意识也取决于经济基础。十几年前，我写了一本《安全驾驶心得》，读者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，才重视身材管理，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，我写的这些他们本身就是践行者。最需要科普的，是那些没有安全意识、对交通法规一知半解、又自认为驾驶技术高超的人，但是他们的心门又是关闭的，这类人被称为普信男，普信男在两方面最自信，一是床上功夫，二是驾驶技术，其实？呵呵。  
  
他说，所以说，佛渡有缘人。  
  
我说，使我想起了保险人挂在嘴上的那句话：最需要买保险的是穷人，而穷人偏偏不买。  
  
他说，驾驶技术跟安全驾驶是两回事。  
  
我说，是的，赛车手行驶在马路上未必是安全的。上一版《安全驾驶心得》我写到了韩寒，他虽然是一名赛车手，但是他对道路交通安全理论了解甚少，驾照理论考试三次未过，还自嘲以为60分就行，没想到要90分。  
  
他问，你遇到交通秩序最差的城市是哪个？  
  
我说，我媳妇的老家，四川那边，整个老城区只有一个红绿灯，根本没有交通秩序这一说。我连襟从上海回县城工作，他跟我讲，刚回去自己都不会开车了，甚至怀疑是不是自己走错了？其实，整个云贵川县城都差不多，汶川地震后我在都江堰待过一年，整个都江堰所有的红绿灯都形同虚设，随意闯，全民闯，乃至我回到家很不适应，一到红灯，咋都停下来了？！  
  
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，是在驾校学的还是自学的？  
  
我说，我学车时，一共练那么两三次车就拿证了，理论考试相对比较正规，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，这场事故能否避免？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，最终砸到我引擎盖了，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，你对规则越敬畏，牢记的应急预案越丰富，铁布衫越厚。安全行驶里程越多越要谨慎，因为从概率学角度，事故概率在不断上升，这就如同双色球连续100期没出6了，那么出6的概率就越来越高。  
  
我说，我就是学数学的，你说的概率不断上升是偷换概念，类似那个“拎炸弹乘飞机”的人的谬论。实际上，安全驾驶里程越高的，后面出事故的概率越低。但是我也理解您要表达的意思，有迷信的成分，也有自我提醒的成分。  
  
他说，对，只可意会不可言传。  
  
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，他能否活过一年都是未知数。省道335横穿我们乡镇，内地城市通往日照港的货车多走这里，镇上平均每个月撞死一个，撞死的多是镇上开门头的，因为他们天天走，于是不断的验证那句话，常在河边走哪能不湿鞋。  
  
他问，在沙漠里，你为什么把猛禽借给别人开？  
  
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，他想用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。关键那是我刚买的新车，第一次出门，只跑了3000公里，而且他翻车不是在做保障车的路上，而是返程路上他跟别人竞赛，看谁冲的坡更高，属于纯粹出风头系列。  
  
他问，你跟他熟吗？  
  
我说，不熟，第一次见，我另外一个车友的朋友，算是我们那次活动的组长，所以他有权调用我和我车友的车。更巧的是，我和我车友的两辆车都被开翻了。我只知道这家伙是在临沂做企业的，据说很有钱，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，好在保险公司全担。配件需要从美国空运，修车过程我就没再关注。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。车子修好后，我想告诉他一声，结果，突然发现，他已经把我拉黑了。  
  
他问，你没再找他？  
  
我说，本来想找他，我爹说，既然有保险，就当破财消灾，吃亏是福，没必要再节外生枝了。我想写个帖子说明一下，但是我怕一出手就太重，例如读者对其进行人肉或线下攻击，那就过了，算了，主要是我也听说了关于他的一些传闻，例如刚买的新车竟然是赊欠的。  
  
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，新车连牌都没挂，翻了，砸死了，死的不是车主，而是车主的朋友，他主动提出要开一圈，结果翻了砸死了，你说这个怎么弄？  
  
我说，你要这么说，我真觉得很庆幸，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，你为什么借给他？  
  
他说，他是大V，技术没得说，资深玩家，咱也需要他偶尔帮着推推训练营，平时大家相处的也不错，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，谁晦气。  
  
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。当然有负能量就有正能量，我们当地有个开食品厂的朋友，他开着一辆破PASSAT，这辆PASSAT的原主人仕途三级跳，朋友开上这个车后果然很神奇，业绩大增，不舍得换了，逢人就讲这辆车的故事。  
  
他说，信则有，不信则无，更多可能只是心理暗示。  
  
我说，我觉得炒股炒期货的群体可能更在意这些。我们山东陆巡车友会副会长是青岛人，他那辆陆巡是二手车，高溢价买的，为什么愿意多出价？他觉得原车主是一个很幸运的人。副会长是做期货的，对“幸运”一词很敏感，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，经常跑到临沂找我一起越野。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。一方面他很感性，例如购买幸运二手车，一方面他很理性，把风险牢牢把控在自己手里。后来，我在他的经验基础之上，也做了股票投资，主要是定投指数基金，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5千元的市值已经直播到350万了，我是实盘直播，每天晒数据，类似斗地主里的明牌，不是说从5千赚到350万，是说整个盘子在增长，一直都处于正收益状态，2020年春节时，100万的本金，110万的利润，翻倍了。  
  
他说，与安全驾驶的道理是相通的，你穷举所有可能给自己造成伤害的陋习并规避，即能织成安全驾驶的铁布衫。  
  
我说，受他的启发，后来，我提炼出了安全驾驶的精髓，三句话：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了信仰级别。  
  
他说，他的这个理论应该是受查理·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，那我问个问题，一条路限速40，倘若大家都跑60，你怎么跑？  
  
我说，跑60。我在日本待过，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，大家自然会慢下来。  
  
他说，那你写安全驾驶时，不能这么怂恿读者。  
  
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，你平时买车险，一般买哪几项？  
  
我说，我买车险只对一项有要求，就是三者险，一般我都是选最高额，过去最高额是100万，现在是200万，其实呢？50万与100万与200万的保费差不了多少钱。据保险公司业务员说，最高可买1000万，但是要单独申请，防止诈保。  
  
他问，强调三者险的理由是什么？  
  
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，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，车损险这些都没有三者险重要，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。但是三者险呢？你若是撞了你赔不起的人或车，会使你倾家荡产甚至负债累累，三者险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，房子车子存款接着被资产保全了。当然，三者险也不是万能的，例如你一次撞死了五个，要赔500万，即便你买了200万的三者险，你依然要掏300万，只能说，购买200万的三者险基本能保障99.9%的事故赔偿，包括你追尾了劳斯莱斯。  
  
他问，乘客险以及驾驶员人身险呢？  
  
我说，这些我不刻意，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，我积极赔偿获得了当事人的原谅，她才第一次意识到事情的严重性。这几年，我反复给她洗脑，只要发生了交通事故，无论是对方的错还是你的错，不要理论，打电话报警，打保险公司电话报案，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，若是非想理论一番，那采取积极道歉的方式，对不起，我错了，不用担心因此多担责，责任认定由交警出具。没有什么好理论的，也不要心疼车，车不过就是一堆铁，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。我骑上摩托车就去了，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，我拍了张他举着身份证的照片，让他写了个条，解决了。  
  
他说，你真有耐心。  
  
我说，这是确定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，第二天就死了。所以，我处理事故的原则是，绝对没有后续的，可以现场私了，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：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，正确的操作是什么？前期垫付一些医疗费，然后就不再出面了，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……说句不讲人情的话，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。法院可以帮我们把无限责任变成有限责任。  
  
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，毕竟导航智能了许多。  
  
他问，在线路规划方面，你有什么经验？  
  
我说，第一、避开导致事故高发的因素。大雨大雾大雪等恶劣天气，避免出行；节假日，选择当宅男；夜晚，避免出行；早晚高峰少出行，倘若我从上海回山东，我一般选择早上5点出发，这样可以完美避开早高峰。第二、提前研究地图，把整个线路熟记于心，记住里面几个关键节点，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，脑中很清晰的知道接下来10公里是什么线路，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。你可以观察一下大BOSS的司机，他们是不开导航的，即便开也是放在口袋里用单侧耳机听，另外一只耳朵要时刻听大BOSS的安排，那如何规避走错路？提前研究线路是他们的基本功，这一点貌似很少有人重视，其实这才是区分高手与普通选手的关键点。  
  
他问，在高速上行车，你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，喜欢走快车道，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状分布的，一团一团的。我的原则是，要么超过车团，要么慢于车团。其实距前车100米跟车与距前车200米跟车，行进速度是一样的，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，所以他们喜欢紧跟车群跑。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，除了限速40大家跑60你也跟着跑60，还有什么情况你会超速吗？  
  
我说，跟车队时，会！前车跑120后车就要跑140，车队出行为什么几乎没有违章？有测速报幕，头车会播报每个测速点以及限速。日常我自己跑则比较遵守限速，赶时间会定速125巡航，带娃时，我跑110左右，我有个大哥经常说一句，110与120只差一泡尿的功夫，你跑120你到服务区尿完尿出来了，我也拍马赶到了。我说的这些都是常规的120限速，在路上要以路牌指示为准，例如山东很多高速都限速100，我最快跑105，不属超速。  
  
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，嫌我管的太宽了。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，而她觉得我是杞人忧天。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相对距离，这个相对距离多少比较好呢？确保哪怕前车突然原地刹死，我们也能刹死而不追尾。但是这个理论不适合大都市高架桥。例如你在上海高架上这么跑？你发现所有车都插你前面。那么我们就需要学会变通，缩短安全距离，没办法的办法，这也是为什么高架追尾一追就追一片，谁都逃不掉，根源是太拥挤了。从安全驾驶的角度，最好的办法是错开这个时间段，但是上班又必须卡点，无解！  
  
他问，高速什么时候最容易发生追尾？  
  
我说，车流突然从正常到堵车。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充分的预警，预警是行车安全里一项非常重要的意识，你看到了什么，你想表达什么，你想做什么，必须通过行车语言去告知你的左邻右舍，很多人喜欢让别人猜？咣当就给你干上了！  
  
他问，你遇到过团雾吗？  
  
我说，秋天的时候经常遇到。只要遇到团雾，我立刻鸣笛+开启双闪，降低速度，启用近光灯。有年我去云南，走到贵州那个地方时，走山路真有在云彩中行走的感觉，走不了多远就有团雾，后来我发现了一个更安全的驾驶方式，就是启用自适应巡航，雷达比肉眼更靠谱。  
  
他说，东北有一种天气，比雾还可怕，风吹雪。  
  
我说，体验过。我曾经冬天自驾过中国地图的鸡头，全程1万2千公里，走大兴安岭林间道时，我看后视镜，我跑过以后后面就是漫天飞雪，一直到防火检查站我才发现我后面跟了辆警车，吃了我一路的雪，我以为会罚款，毕竟大雪把车牌都遮挡了，没想到很热情，嗔怪了一下，罚我把车牌擦干净。  
  
他问，换雪地胎了没？  
  
我说，最初很自信，没换，用的四季胎，KO2，本身就有雪花标，但是根本不行，刚到丹东就找轮胎店换了雪地胎，我觉得雪地胎是个很神奇的发明，在冰天雪地几乎如履平地，现在一有朋友说去东北，我都建议抓紧换胎。  
  
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，二是确保别人超我们的通道畅通。什么意思呢？例如高速是双车道，你与一辆大货车在长时间并行，那么后面所有车速快于你们的都被积压在你身后了，这种大家一般都能意识到，毕竟跟大货车并行自己也危险。还有一种情况是大家普遍容易忽略的，就是你与相邻车道前后车辆的距离过近，不能给后面车辆提供顺畅的超车环境。高速行驶不是你按照一个固定速度跑就行，而是要时刻调整你在整个行驶环境中的位置，确保自己不处于阻挡位。安全驾驶是一个联机游戏，而不是单机游戏，当有人在后面闪灯时，说明你已经妨碍了别人。  
  
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、鸣喇叭来提醒，意思是我要超车了。我要科普的最重要的一点是，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，只需要预判被超大货车是否有变道需求即可。  
  
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，因为冷不丁就从胡同窜出一个小孩或小狗，你若是按了喇叭呢？至少小孩有警觉。另外一个常按喇叭的情景是超大货车时，你无法确定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。  
  
他说，灯光、喇叭都是行车语言。  
  
我说，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，这是不负责任的，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，也会！所以要具体情况具体对待。例如你前面有辆大货车，左后方有车辆正在加速超车，他的目标也是超过大货车，若是你此时打了左转向灯，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。正确做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”是很常见的，那倘若我们是那个正在超车的司机，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，县城里我很少遇到同类。有段时间也懈怠过。有个作家来我们书店时，分享了一个观点：人在县城生活一定要预防自己被同化，要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，即便日常代步用的JCW也是独一辆，何况咱马上要加入法拉利俱乐部，我时刻提醒自己，一定不要在路上招人恨，反而要起到标杆作用，让别人骂咱时这么骂：你看人家这素质，活该开那么好的车！  
  
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，走到西安南绕城高速时，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，以后坚决杜绝。  
  
他说，排队的西安人民肯定在骂，一群垃圾。  
  
我说，肯定的，我不用耳朵都能听到。换了咱，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。我还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，我靠边停住，接着开双闪，拿出三角架，步行150米去摆上，人站在护栏外等待救援。  
  
他问，你知道150米是多远不？  
  
我说，我肯定知道。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。为什么大家摆的这么近？一是忽略了交规法有个150米的要求，二是目测一下觉得够远了。这里面最应该划重点学习的是，人要站在护栏外。  
  
他说，很规范。  
  
我说，我是见多了，高速是最容易发生二次事故的。  
  
他问，你在哪见的？  
  
我说，电视上，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。我每天跳绳3500个，这也是我每天雷打不动的直播内容，从未间断，我都是一边看电视一边跳，其中我看过近三年每一期的《天网》《今日说法》，里面有大量的车祸案例。为什么我对道路安全这么敏感？因为我见过太多死法，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。但是现在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，一般不会疲劳，低能耗模式就是多数时间都处于放松状态。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，越往家走雪越大。本来我的原则是雨雪天气避免出行，可是一看离家只有30公里了，在服务区一等可能就要大半天，心想不如慢点跑回家吧。从青兰高速转到沈海高速后是一个大下坡，转过那一瞬间我绝望了，前面一片红灯，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，我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。这次虽然惊险，但是伤害不大，毕竟没伤害到别人。我最惊心动魄的一次是两车在高速上差点迎面相撞。那是我去天津，途经沈海高速与青兰高速连接处，这个高速转接很奇葩，开了两个口，第一个口是青岛第二个口是济南，很多人容易走错。那天我就遇到了一个走错的，是位女司机，从快车道准备掉头到应急车道，当时我在中间车道，我不敢盲目预判她的轨迹，因为她更紧张，既可能加速又可能刹停，于是我先保持车道不变急刹，在车速足够低且我已经基本确定她的轨迹后选择了切换车道，擦肩而过。  
  
他问，高速应急处理的关键是什么？  
  
我说，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，一定要在可控范围内打方向，速度越快越要把稳方向盘。类似的情况我遇到过两次，都是去上海。一次是在南通大桥上有事故，刚发生的，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。我觉得人类实现自动驾驶至少是十年后的事，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？  
  
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，全程我手心里都是汗，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，这话听起来有些矫情，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。我现在回忆起这些，只有一个词：后怕！  
  
他问，有出事故的吗？  
  
我说，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？虽然出租车也未必保险，但是肯定比你们骑电动车要安全。  
  
他问，那如何看待有些人很有钱，却只开个几万元的小车？  
  
我说，鸡汤故事里很多。上次去沙坡头，我拉了一个搭车的大姐，她说自己有个朋友是企业家，一条腰带捆了30多年，有的是钱只坐桑塔纳，我反驳了她，我反驳的理由不是说朴素的人不存在，而是人有钱以后，体验过一些东西后，回不去，无论是从安全角度还是从舒适角度还是从消费角度，他都不可能选一辆桑塔纳。何为品味？就是让最好的享受成为习惯。他接受不了局促、颠簸、聒噪的体验，与是否铺张浪费没有任何关系，除非他在演戏，但是你若是把桑塔纳换成PASSAT，我还真信，还有一点，做企业的一定会有辆好车，尊重客户，尊重员工。  
  
他问，那有没有收入很普通，但是安全意识很好的？  
  
我说，有，我说的是群体差别，您说的是个体差别。群体差别就是有钱人比没钱人学历高、身材好、安全意识高。个体差别是什么？是有些有钱人开车素质也很差，飞扬跋扈，而有些人开个三五万小车，但是依然严格遵守交通规则。我有个本地读者，他就是这个类型，也是安全驾驶理论研究爱好者，有次我们俩去山里吃鸡，路上他还分享给了我一条小心得，我们行驶在路上，如何判断停在路边的大车前会不会突然窜出行人？看什么呢？看大车前轮位置有没有脚，若有脚就要谨慎。  
  
他问，你如何看待电动车？  
  
我说，电动汽车我接触的比较少，没有太多发言权，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。我内心是把这些东西定义为炸弹的，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，这样进地下停车场或隧道时不用一会儿开一会儿关。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就行，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，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，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。关于开车门的正确姿势，国外有“荷式开门法”，国内有“两段式开门法”。“荷式开门”就是驾乘人员下车时用距离车门较远的那只手开车门，也就是坐在左边座位的用右手开，坐右边座位的用左手开，这样上半身会自然转动，眼睛更容易观察到车外的情况。“两段式开门”是驾乘人员开车门时，先打开一个小缝，观察汽车周边环境，确保安全的前提下，再推开车门，略微打开的车门，起到了主动示警的功能，从而有效避免碰撞。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一头扎进去？  
  
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，会刻意给对方驾驶座一侧留的位置大一点，否则他开车门就会碰到我的车。不过在城市里停车，被别人车门碰到也是常态，若是真在意，可以贴车衣规避。  
  
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。这类视频我也看过不少，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，再小的概率咱也要规避，不知道就罢了，知道就要像开飞机一样，把每项指标都检查一遍，不过现在车子多有360度雷达，有异常会提醒。  
  
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，此时大车对于我们而言就是盾牌角色。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。但是，这个开法有个问题，例如现在很多电车是单踏板模式，一松踏板就是刹车，我没开过电车，暂时没想到对应策略。  
  
他问，那你坐别人的车，有没有脚频繁想刹车的感觉？  
  
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，有些则不换，不换咋办？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，与和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，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，停车也不规范，而人家呢？规规矩矩的，不由的感叹一句，怪不得咱是个土包子。  
  
他问，你们平时玩越野的那些老炮，你对他们的驾驶技术打多少分？  
  
我说，开车技术方面，我认为都在我之上，每次爬坡、脱困他们最担心的就是我。但是，在道路安全方面，他们基本都不及格，例如普遍超速、穿拖鞋开车、变道不打转向灯、开车直播、打电话……为什么我说粤B车队给我留下的印象深？他们仿佛依然在深圳，严格规范操作。  
  
他问，济南交通秩序如何？  
  
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，你不怕汽车爆炸？  
  
我说，我是理科生，我知道汽车不会爆炸，电影里都是骗人的。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，他们经过多次实战培训，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，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。改车最上瘾的群体我觉得非牧马人玩家莫属，我年轻时也是牧马人车主，我观察了一下，他们改了一圈，最终一个动作就是恢复素车。LC7系多是老炮，直接分成了两派，一派是暴改派，一派是素车派，我接触久了才发现，其实暴改派内心深处也是素车派，他们可能同时有两辆，一辆暴改一辆不改。玩穿越对性能追求是其次，核心是稳定性，再牛的改装厂也无法提供素车的稳定性。  
  
他问，你平时停车会别在档上吗？  
  
我说，我的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。不过，我觉得普通家用环境下，不需要刻意别在档上，只关注手刹就好，我是玩越野习惯了，在越野环境下，手刹是刹不住车的，必须靠别档。  
  
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坐前排，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时是危险的，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。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，而且是A作家用完以后把我介绍给了B作家，他们要去长时间的采风，什么路况都有，需要找到靠谱的司机。前两年，我们当地要拍电视剧，去北京找作家给论证编剧方案，作家一看地名就问当事人知不知道你们当地有个开书店的叫懂懂？当事人不知道，回来后专门到我们书店坐了坐，他一直都搞不懂，你跟他怎么认识的？而且感觉不是一般的熟，不过到过我们书店的人，就不会再问这个问题了，我们书店的口号就是凡是活着或近10年活过的顶级作家都给我们签过书，合作过，我们主营签名书，是国内这个领域的NO.1。  
  
他问，开别人的车时，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，必须调，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（能不能看到右耳不重要），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大约1/4。  
  
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。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，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。二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，等红灯时，你挂P档还是D档？  
  
我说，按教练要求应该挂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，我踩刹车踩的很专业，一般不松。但是呢，若是开手动档，我会挂空档，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档，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，就出在这种情况上。还有一点，给别人指挥倒车时，必须在侧面，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。我出小区一般是左转，也是这么操作，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多是硬派越野车，一般都自带退敌光环。  
  
他说，那应该加你塞的也很少。  
  
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，驮着孙子闯红灯也是常态，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，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。这些，也都是次因，主因就是骑的少，一年骑那么两三百公里而已。而县城里这些家庭妇女、农民工呢？他们骑电瓶车是日常通勤，天天骑，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，只是相对冬天多，整体而言，一年骑不了几百公里。我骑摩托车更规范，我貌似就没骑到60公里/小时以上过，只要出门就全副武装。但是我发现也很危险，因为我走机动车道，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，要提防路怒族，他也不一定是路怒，可能只是单纯不喜欢你装B，就想教训教训你。  
  
他问，遇到过路怒族吗？  
  
我说，没有，我属于与世无争系列，别人骂我我从来不还嘴。在被骂这方面，我觉得很少有人比我还淡定，从我出道到今天，哪天没有个三五百人骂我？  
  
他问，市区行车中，你觉得什么情况最容易被忽视风险？  
  
我说，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。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？  
  
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，但是我一般不推荐。我一般这么建议，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，死亡摇摆的根源就是头轻脚重。十年前进藏，很少遇到房车，2020年我去火星基地，沿途全是进藏的车，房车太多了，动不动就是浩浩荡荡的房车车队，关键是还有很多是小轿车拖个大房车，这个非常危险，他们自己意识不到。  
  
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的，或者被熊咬死的喝酒醉死的。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！  
  
后记：  
  
找了几个朋友试读了一下，褒贬不一。  
  
问题主要集中在几个点：  
  
第一、你貌似不是在“学”而是在“教”，那么《懂懂学驾驶》这个名字是不是不合适？  
  
的确不合适，但是，我必须要起这个名，因为我要对应我上一本书《懂懂学历史》，我是要做一个系列，接下来还有《懂懂学理发》《懂懂学医学》……  
  
第二、很多问题，貌似是为了问而问，显的很假，作为一个安全训练营的发起人，潇教练咋总是问那么弱的问题？  
  
这个，有点类似于谦，捧哏的。  
  
这也是对话式写法的通病，没办法。我原本是想让儿子问我来答，但是我又觉得不合适，一是我儿子年龄太小，不到学驾驶的年龄；二是会让读者觉得我高高在上，咋了？你要以爸爸教育儿子的口吻教我们？  
  
第三、要不要做一些更细致的科普？例如隧道不能变道，礼让行人。  
  
这些，我认为都属于常规操作，不属于我分享的范畴，我分享的更多是一些教科书上未必有的，更多是对安全意识的唤醒，至于具体有哪些安全规范？我还是建议大家多去读一读相关的法律规定，最简单的办法就是去模拟理论考试。  
  
你以为的不一定是对的。  
  
这就是为什么很多女人追尾后歇斯底里的问前车司机：你为什么急刹？你看把我给撞的，你赔我！  
  
类似的常识很多，例如左转让直行。  
  
我平时还是自行车运动爱好者，自行车应该怎么左转？  
  
是直行+直行。  
  
但是，你看有几个规范骑行的？  
  
越是弱者时，越要严格遵守交通法规，你要把行驶在马路上的一辆辆车看成射来的一支支箭，交通法规就是你的护身符。  
  
我表达的，更多是行车规范+行车互动。  
  
如何看见别人，如何被人看见。  
  
我举个例子，摩托车在车流里是弱势群体，那么摩托车如何超车？必须提前让人看见，怎么看见？  
  
第一、开灯，我日常骑VESPA，大灯是全天候亮的，我骑别的车也是如此，会直接开近光灯，很多车友为了更安全会装特别亮的激光小灯，有的甚至还会爆闪。  
  
第二、在超车前左右摇摆，分别出现在被超车辆的左右后视镜里，引起重视。  
  
第三、打转向灯，超。  
  
能否不表达直接超？  
  
那？  
  
危险大了！  
  
我传递的是“道”，更多的“术”需要大家自己做功课。  
  
懂懂  
  
二〇二二年二月五日