



小鹏P7

“小鹏P7”酿致命车祸 智能辅助驾驶为何没躲开静止车辆?

8月10日下午,一辆小鹏P7汽车在宁波机场路高架(自南往北方向)撞上了一辆前方停放的小车和该车驾驶员,造成小车司机不幸死亡。

据报道,被撞击的小车当时正在进行高架维护作业,小车司机为作业人员王某,事故造成王某死亡、两车损坏。

宁波市公安局交通警察局称,事故系驾驶员疲劳后使用辅助驾驶,加上作业车辆违停所引发,事发路段并无安全隐患,要求操作时务必合规。至于在此次事故中,双方分别要承担何种具体责任,交警部门称还在调查中。

小鹏汽车公司回应:我们为本次事故中不幸离世的遇难者感到悲痛和惋惜。我们将全力配合相关部门进行事故调查,持续跟进此事,并协助客户处理后续相关事宜。

目前,各大车企都会明确告知用户,自动辅助驾驶系统无法识别静止物。

国内量产车型的自动驾驶技术,现在基本上都处于辅助驾驶阶段,按照国内的自动驾驶级别划分,一般都处于L2或者L2+级别,驾驶员不能完全脱离方向盘。

各大车企都强调,自动辅助驾驶只是一种驾驶辅助功能,无法实现自动驾驶,仍然需驾驶员全程负责行驶安全,且遵守现行交通法律法规。

小鹏车主称“自己分神了”

从网传视频看,事发时,一辆白色轿车停在高架三车道的最左侧车道,一名黑衣男子从驾驶座上取了一样东西后走到车尾。就在这时,一辆小鹏P7从后方快速驶来,在没有任何减速迹象的情况下,径直撞上黑衣男子和白色小车。黑衣男子被撞后腾空飞起,白色小车则向前滑动数十米后才停下。

网传的聊天记录显示,小鹏汽车车主称,当时自己的车辆开启了小鹏的XPILOT 2.5智能辅助驾驶系统,LCC(车道居

中辅助功能)在工作,高架路上限速80km/h,自己设定的时速正是80km,但车辆在撞击前没有发出任何警告,而“以前都有预警,这次刚好自己分神”。他还提醒朋友,“千万别相信辅助驾驶了”。

小鹏汽车回应:经核实,8月10日下午,宁波一车主驾驶车辆与前方检查车辆故障人员发生碰撞,发生人员伤亡。我们为本次事故中不幸离世的遇难者感到悲痛和惋惜。

目前交警部门已经立案处理,门店已第一时间派人前往现场协助处理。我们将全力配合相关部门进行事故调查,持续跟进后续结果,并协助客户处理后续相关事宜。

智能辅助驾驶能否识别静止物?

小鹏车主说的LCC,是车道居中辅助功能的缩写,主要功能是辅助驾驶员控制方向盘,将车辆持续居中保持在当前车道内,该功能一般适用于高速公路且具有清晰车道线的干燥道路工况。LCC、ACC(自适应巡航)、ALC(智能变道)和CCS(定速巡航)都是目前智能网联汽车的L2级辅助驾驶在行车方面的几个主要功能,也是XPILOT 2.5智能辅助驾驶系统的重要功能。

上述功能主要是依托超声波传感器、高精毫米波雷达、摄像头来感知外界,而毫米波雷达在速度过快的情况下尤其是在车速高于80km/h的情况下,因为静止物的反射波没有相位差,当遇到一些场景和事物的时候传感器就会受限,出现无法识别、相关功能失效的情况。比如遇到等红绿灯的车辆、锥筒、建筑物、路障等静止物体,或者洒水车、道路施工车辆、旁车近距离加塞等,需要驾驶员随时做好接管车辆的准备。

法雷奥中国首席技术官顾剑民也曾指出,对毫米波雷达来说,受目标对电磁波反射敏感度的影响,有些橡胶类静态物反射不好,识别会困难。此外,雷达几乎无法区分龙门架、道路侧面的金属标牌或道路上



事故现场视频截图



事故现场视频截图



事故现场视频截图

停放静止汽车,因为雷达的空间分辨率很差,在算法上只能通常忽略相对于路面不移动的雷达回波。

目前,各大车企都会明确告知用户,自动辅助驾驶系统无法识别静止物。比如特斯拉Model 3车主手册里就有警示:“如果车辆或障碍物仅部分处于行驶车道中,或前车驶出您所在的车道后,车辆前方出现

一辆静止或行驶缓慢的车辆或障碍物,则主动巡航控制可能不会实施制动/减速。务必注意前方路况,准备迅速采取修正措施。依赖主动巡航控制避免碰撞可能会造成严重人身伤害或死亡。”

小鹏汽车车主在开启和使用XPILOT辅助驾驶功能前,需要完成相应的安全测试并收看安全指南。指南中也提

示:“静止的车辆是ACC系统识别的弱点,尤其在驶入前方有静止车辆的红绿灯路口,以及前方车辆离开您所在的行驶车道导致前方出现静止车辆或物体时,系统可能无法制动”。针对LCC功能则提到,“驾驶员必须始终保持手握方向盘,以便可以在有潜在危险发生时,及时控制车辆,驾驶员始终对车辆的驾驶安全负全部责任。任何双手脱离方向盘和不能有效控制车辆的行为都可能导致严重的安全风险,请务必始终保持对方向盘的有效控制。”

开启智能辅助驾驶手也要放在方向盘上

去年8月12日,一位福建车主驾驶蔚来ES8汽车启用自动驾驶功能(NOP领航状态)后,在沈海高速涵江段发生交通事故,不幸去世。业内人士当时就分析,造成事故的主要原因可能是车辆的辅助驾驶系统无法识别前方的高速公路养护施工车辆,而车主当时没有及时接管车辆,导致追尾事故发生。

目前,国内量产车型的自动驾驶技术,基本上都处于辅助驾驶阶段,按照国内的自动驾驶级别划分,一般都处于L2或者L2+级别,驾驶员不能完全脱离方向盘,如果驾驶员双手脱离方向盘几分钟,系统就会主动发出警示,驾驶员需要用手触碰方向盘才能取消警示。如果发出警示后没有得到回应,仪表盘就会持续变为红色,最后主动降低车速,并退出辅助驾驶。

也因此,目前各大车企都强调,自动辅助驾驶只是一种驾驶辅助功能,无法实现自动驾驶,仍需驾驶员全程负责行驶安全,且遵守现行交通法律法规。

我们也在提醒广大车主,如果使用自动辅助驾驶,请始终将手放在方向盘上,务必注意路况和限速,随时准备接管车辆以控制方向和速度。同时,也希望各大车企继续不断地向用户进行安全提醒和培训,切勿夸大宣传。

据《都市快报》