



本报讯(记者 杨如 通讯员 谢昱婷)猜灯谜、赏花灯、看耍龙舞……昨天的株洲,张灯结彩,处处洋溢着欢乐祥和的气氛。祈福大典、书法家送福、元宵大游园、龙狮展演、神农湖大型灯会等2018年“福满株洲”欢度元宵系列文体活动精彩上演。

▲图为舞动株洲龙狮表演 记者 刘震 摄

暖

文化志愿者现场表演
与福利院孩子共度节日

昨天上午,市儿童社会福利院内欢乐融融。“情暖株洲”文化志愿者基层活动在这里举行。数十名文化志愿者,给100余名福利院的孩子和工作人员带来了一场精彩的文艺表演。精心编排的《山水情歌》《秋蝉》等11个节目轮番上阵,精彩纷呈。

活动现场,坐在第一排看演出的国月芳很入神。她坐在轮椅上动情地说:“节目很精彩,感谢社会爱心人士给我们带来的视听盛宴。”国月芳今年17岁,是一名轮椅乒乓球运动员,参加体育训练已有4年,还曾在比赛中获过一等奖。

市儿童社会福利院副院长刘芳介绍,福利院共有200多个孩子,昨天到现场看演出的是70多个自理能力较好的孩子。这次活动,孩子们不仅感受到了元宵节的欢乐,还感受到了爱心人士的爱。

市领导聂方红、杨胜跃、周雪辉参加本次活动。

舞

长龙腾空起舞 迎来掌声阵阵

腾空、跳跃、盘升、翻滚……昨天上午,神农城广场锣鼓喧天,七条锦色长龙翻腾起舞。

第一个节目是《玉龙呈祥》,由湖南工业大学龙狮队表演。他们技艺高超,无论腾空、跳跃,还是穿插、盘升,都赢得了掌声阵阵。

由大冲村龙狮队带来的《龙腾盛世》,上演了二龙头、孔雀开屏、蝴蝶、龙船、摇钱树、天下太平、聚宝盆、龙求水八个舞段,技术高超精湛,让观众目不暇接。

嗨

趣味问答、猜灯谜、看表演……
天元区游园活动嗨翻天

猜灯谜、吃元宵、趣味答题、亲子手工制作、看民俗表演……昨天下午,天元区的元宵游园活动现场,数百只大红灯笼高高挂起,宛如一片红色的海洋,引得许多市民流连。

“皮影戏的旧称有哪些?元曲四大家是哪四位?”“请回答2018喜逗闹元宵”活动环节,妙趣横生的提问和回答引得市民捧腹大笑。

现场,株洲神农空军竹队带来了精彩的舞龙表演,20多个演员,个个身怀绝技,年龄最大已有80高龄。队长叫杜岳来,2012年退休后开始学空竹表演。

从龙头铺镇来的一对母子,在亲子手工区专注做手工。小孩叫郭宇航,今年5岁,他把手中的贴纸撕下来,贴在灯笼上,和妈妈一起拼成一个可爱的老虎图案。



▲神农城灯展
记者 李曙光 摄



▲图为晚报义工为市民服务
记者 刘震 摄



▲图为向市儿童福利院的孩子送礼物 记者 刘震 摄



▲图为神农公园民俗表演 记者 刘震 摄

智能网联汽车首次在上海“路考” 中国的无人驾驶还有多远?

全国首批3张智能网联汽车开放道路测试号牌1日在上海发放,上海汽车集团股份有限公司和上海蔚来汽车有限公司获得第一批智能网联汽车开放道路测试号牌。当天下午,上海市智能网联汽车道路测试第一批发车仪式在嘉定举行。此次发车标志着国内首批智能网联汽车测试车辆正式进入开放道路测试。



测试现场 考验车也考验路 所有信号灯都加装了网联设备

驾驶员双手离开方向盘,双脚不用再踩着刹车和油门,汽车进入车道平稳行驶。1日下午,两辆智能网联汽车驶入开放测试道路博园路路段。

这里所有信号灯都加装了网联设备。进行测试的汽车装有十几个超声波雷达,车顶上装有三目摄像头,收集到的所有信息都会被传送到“计算机大脑”中进行处理,处理完成后会发送给控制器控制车辆,包括刹车、转向、变道等。现场工作人员介绍:“智能网联汽车比人聪明,比人更加灵敏。距离下一个红绿灯还有500米的时候,车子就已经接收到了发来的相关信号,从而根据实际情况调节车速。”

测试路段加装了不少摄像头,用来记录智能网联汽车在测试过程中遇到的各种情况。相关工作人员会据此给出评估报告,作为相关企业和政府部门的参考。

“老司机”跟车 确保自动驾驶安全

进行开放道路测试时,每辆智能网联汽车内都坐着一名驾驶员。当车辆在自动驾驶模式运行时,测试驾驶人监控车辆运行状态及周围环境并做好随时接管的操作。自动驾驶过程中出现危险情况,驾驶员可中断自动驾驶程序,切换为手动操作。

上海国际汽车城(集团)有限公司负责人介绍,虽然是无人驾驶,但驾驶员有保证车辆安全运行的责任,如果在测试期间发生交通违法行为,“最后鉴定下来,如果是车辆的责任就由车企负责,如果是驾驶员的责任,就由驾驶员负责。为了保证测试车辆不会碰撞行人或者其他车辆,我们对驾驶员的要求是非常高的。按照国外的评级标准,如果说刚刚拿到驾照的人的水平是1的话,测试驾驶的水平应该为10。驾驶员需要干预的次数越来越少,就说明智能网联汽车的发展水平越来越高。”



▲首次上路的“无人驾驶”车有老司机跟车



▲“无人驾驶”车内部

交通安全

测试车辆保险不低于500万

《上海市智能网联汽车道路测试管理办法(试行)》1日正式发布。

针对公众关注的交通安全问题,上海市公安局交警总队政委曹光毅表示,在测试期间发生交通事故违法行为的,由违法行为发生地公安机关交通管理部门,按照现行道路交通安全法律法规对测试驾驶人处理。测试驾驶人或者测试主体的行为构成犯罪的,依法追究其刑事责任。

《道路测试管理办法》对测试主体、测试驾驶人、测试车辆进行明确的界定,同时提出具体要求条件,如:测试主体应建立测试车辆远程监控数据平台,同时按要求接入第三方机构数据平台;为申请测试车辆购买每车不低于500万元的交通事故责任保险或者出具相同金额的赔偿函。测试驾驶人应具有50小时以上自动驾驶系统操作经验,其中40小时以上的相应申请测试项目的驾驶经验。测试车辆应在第三方机构指定的封闭测试区内,按照测试评价规程进行相应测试项目的实车试验,在规定的有效试验次数内达到相应的要求等。

道路划定

将逐步开放更多测试道路

上海市经信委副主任黄隍介绍,根据上海市道路交通实际情况和第三方机构对相关道路的评估,在嘉定区划定安全性高、风险等级低的5.6公里道路,作为上海市第一阶段智能网联汽车开放测试道路。“下一步,将分级逐步开放更多道路环境用于智能网联汽车测试。”黄隍说。

上汽集团前瞻技术部总经理张程说,与封闭测试区不同,开放道路是更自然的交通环境,受到挑战更多,大量数据采集有助于更好发展智能网联汽车。从“实验室”到开放路段,能让消费者进一步了解这一新事物,也有助于相关法规完善。

观察

中国的无人驾驶还有多远?

不仅是传统汽车品牌紧跟科技革命,“万物互联”下,一些IT巨头也抢抓热点。比如在巴塞罗那2018世界移动通信大会上,英特尔展台上的5G自动驾驶汽车,去年12月已经在东京街头完成了无人驾驶实测。另外,韩国SK电信的无人驾驶汽车今年2月5日进行了实际测试,计划2022年前后推向市场。

开放道路测试,是产业发展的迫切需求,也是推动智能网联汽车从研发测试向示范应用和商业化推广转变的重要助力。

智能网联汽车要实现“安全、高效、舒适、节能”行驶,并最终实现其无人驾驶,离不开多方支持。除了技术储备,尤其需要一些行业标准以及法律保障,比如,无人驾驶车如何识别交警指挥手势,电动车乱穿马路导致的碰撞,责任如何认定及处理等。

整车咨询开发和测试企业米拉中国董事、总经理鲍杰表示,各国对无人驾驶的法律监管不同,一定程度上拉大了国内外无人驾驶技术发展的差距。比如英国比较宽松,无人驾驶车不需要特准驾驶证。

相比之下,我国尚无明确法规,不乏有车企“打擦边球”甚至违规进行“黑路测”的情况。

“真正要实现松开人们双手双脚的无人驾驶,可能还有一段时间,至少要经过多年的大规模测试、验证,慢慢过渡,希望政府、舆论能给予试错空间,一起来完善这个新领域。”蔚来汽车副总裁黄晨东说。