

近日，特斯拉疑似自动刹车失灵引发的严重事故被推上舆论的风口浪尖，引发全网热议。

但在现阶段实质性信息有限的情况下，谁也无法真正打得过谁，还得耐心等待官方的调查结果。

但在教授看来，不管最后谁被证明有问题，作为司机，安全驾驶的一些细节还是要掌握的，这样即使车辆失控也能自救。

右脚不要偷懒，关键时刻不会踩。

首先，作为司机本人，他应该意识到危险情况在任何车辆中都可能发生，有很多原因可能导致刹车失灵。也有电路板污染可能导致定速巡航失效的情况。

所以一定要养成良好的驾驶习惯，这样才能保证关键时刻的自救。

那么什么是好的驾驶习惯呢？首先，右脚一定不能闲着，这样才能保证关键时刻我们踩的是正确的踏板。

无论是开传统燃油车还是新能源车，总有很多人喜欢在巡航或遇到路口时，直接松开油门踏板，让车辆滑行。

这个操作本身没有任何问题，但是这个时候很多人的右脚都是静止的，没有踩任何踏板，也没有移动位置。

这个操作绝对是错误的！因为如果在车辆滑行过程中突然遇到危险情况，你可能会惊慌失措，没有踩对踏板！无论你是新手司机，还是经验丰富的司机，只要你的脚完全离开踏板，踩在地板上，紧急情况下都有可能出错。

但如果用单踏板控制车速，右脚几乎不离开油门踏板，也可能导致紧张时不移动脚位而误踩油门踏板的情况。

安全的驾驶方式应该是：当我们的右脚离开油门踏板时，必须立即左转到刹车踏板位置。别管要不要刹车，这是储备位。

紧急情况下确实需要刹车时，可以提前移动到刹车踏板的右脚，立即采取刹车动作，这样完全可以保证你踩的是右边的刹车踏板，而不是油门踏板。

如果每个人都能养成这个习惯，只要不需要加速，右脚一定要保持在刹车踏板的位置，那么行车安全性会大大提高。

不踩也没关系。使劲推！

在一些事故中，司机经常反映刹车踏板“动不了”，从而判断刹车完全失效。先不讨论这些事故中刹车是否真的完全失灵。当制动系统的助力器失效时，确实会发生“制动硬化”。

但是，只要制动系统的机械结构没有损坏，并且系统中仍然有完整的液压管路和足够的制动油，那么制动器就可以发挥作用。

现在很多车型都采用线控制动系统，会通过电子系统分析所需的制动力及其分配，从而调整制动压力。

如果这个电子系统失灵，确实存在刹车辅助失灵的现象，导致刹车踏板难以踩下。

但需要明确的是，即使是线控制动，制动钳和踏板之间仍然存在传统的机械连接结构。由于线控制动采用电子动力，系统出现故障时制动踏板变硬，这是由于动力损失造成的。

但作为刹车系统的最后一道保护绳，踏板和刹车之间的物理连接仍然可以驱动刹车钳中的活塞。只要用力踩刹车踏板，总能获得制动力。

这个时候，采取正确的坐姿是非常重要的。

因为在坐姿调整正确的情况下，即使完全踩下制动踏板，驾驶员的双腿也必须保持一定的生理弯曲，右脚跟必须离开地板，这样才能保证驾驶员所有的力量都作用在制动踏板上。

在紧急情况下，这是唯一一个你可以踩完全刹车的地方。

强制降档很有用(仅适用于燃油车辆)

另外，刹车系统故障不仅仅发生在新能源汽车上。

如果在驾驶传统燃油汽车时刹车失灵，我们作为司机有其他方法来挽救你

发动机需要多档变速箱，以使发动机的输出功率适应不同的车速。低速行驶时，大减速比会导致即使发动机达到峰值运行状态，车轮的转速也只能支撑车辆低速行驶

。

这意味着我们可以通过强行降低变速箱的档位来迫使车辆减速，这也是很多重型车辆在长下坡情况下使用的“发动机制动”原理。

即使是自动挡车辆，你也可以通过连续按压降档拨片或者连续拨动变速杆来强制变速箱降档，从而达到低速制动减速的目的。

按p有用，使劲按！

对于新能源车来说，电机不需要多挡变速箱，自然就没有降挡减速的操作。但我们还是可以尝试按P键实现紧急制动。

其实我们在开车的时候按P键，系统是不会换挡的，因为这样会对变速箱造成严重的损坏。但是对于一些P挡自动驻车的车辆，按下P挡按钮确实会触发制动系统的介入，这是系统中的紧急制动程序。激活它可以帮助你达到减速的目的。

但要想充分利用P挡按钮进行紧急制动，必须长时间保持按下，否则效果不明显。

手刹很重要，关键时刻拉起来！

此外，“手刹”也是一个可以使用的紧急刹车按钮。

传统的驻车系统往往独立于普通制动结构，只是个别车型的自动驻车系统会直接调用车辆的主卡钳进行驻车制动。

常见的是在后轮盘式制动器的内侧安装专门用于驻车制动的鼓式制动装置，而有些车辆会采用双卡钳设计，并额外安装一个只负责驻车制动的小卡钳。

驻车制动的制动力虽然远不及普通制动系统，但至少是一个可以提供制动力的装置。

但需要注意的是，在紧急情况下，如果确实需要使用手刹，请确保您的车辆处于稳定的直行状态。制动过程中，不要急转弯，稳住方向盘，不要一直拧紧制动手柄。相反，你应该紧而松地重复操作。

对于使用电子手刹的车辆，长时间抬起或按下手刹按钮。

保持冷静，仔细分析。

最重要的是，每个人都应该在危险中保持冷静，并始终意识到任何车辆都可能发生故障，任何司机都可能犯错误。

没有一辆车是绝对安全的，也没有一个司机是不会犯错的。

面对危险情况，作为司机，不仅要想办法处理“车辆故障”，还要认为自己有足够的经验排除误操作的可能。

只有思考各种可能性，才能更准确、更全面地处理危险情况。

如果我们能掌握这些技巧，我们至少有很多方法来处理车辆故障。

企业也要反思。

作为车企，尤其是现在很多新势力车企，在宣传自己产品智能功能的便利性时，也要认真考虑自己的宣传方式是否得当。

比如智能辅助驾驶，如果过分强调其自动功能，甚至直接称之为“自动驾驶”，是否会导致消费者过度依赖甚至将权限交给智能辅助驾驶系统，从而导致危险情况的发生。

在没有一家车企或地区可以完全放心地将全自动驾驶投入消费市场的当下，汽车厂商应该更加强调智能系统的“辅助”属性。

此外，单踏板驾驶模式应该解释得更准确。

高强度的动能回收确实可以有效降低车速，但永远无法“代替刹车”；教授甚至认为“单踏板”这个词是不恰当的，因为在必要的时候能够及时让车辆停下来装置永远是传统的制动系统，而不是动能回收。

如果消费者为了“单踏板”驾驶的方便，习惯少用甚至不用制动踏板，确实会增加面临危险时误踩油门踏板的风险。

不要说驾龄长，因为驾驶习惯容易受影响；即使是经验丰富的司机，如果开了一段时间奔驰，养成了新习惯，开回其他品牌，也可能下意识地摆弄雨刮杆。

所以一定不能依赖“单踏板”模式，厂家也要强调使用刹车的重要性。

另外，作为一个汽车制造商，在设计和生产这样一个复杂而危险的商品时，不应该过分追求创新，抛弃一些看似“老套”但实际上是必须的设计。

比如动能回收的调节权要完全交给驾驶员，对于极其简单的驾驶舱不能取消驻车制动按钮。

教授总结

新能源汽车的兴起不过几年，面对一个又一个的特例，总是很难判断孰是孰非。

厂家的数据不被消费者信任。即使是第三方测试，验证新能源汽车复杂的电子系统也是相当困难的。

作为普通司机，我们应该小心避免危险，不管事件的最终结果如何。

如果你已经购买了这样的车辆，并且真正考虑到事故发生后的举证难度，那么在踏板方向安装记录仪似乎确实是一个可行的安全保障。