

## КОЛОНКА РЕДАКТОРА

20–22 апреля в Иркутске состоялась 99-я научно-техническая конференция ААИ на тему «Безопасность колёсных транспортных средств в эксплуатации» с уклоном на вопрос «автомобиль для Севера». Уже третий раз коллеги из Иркутского национального технического университета принимают у себя конференцию на эту тему (всего их было шесть), и понятно почему. Так сложилось, что безопасность автотранспортных средств принято рассматривать применительно к условиям интенсивного движения в густонаселённых регионах. Этот подход характерен не только для России, он международный. Понятно, что чем оживлённее движение, тем выше риски ДТП, связанных с конструкцией и техническим состоянием автомобилей, тем больше ощущается вредное влияние на окружающую среду и самого человека. Всё это так. Гонка за конструктивным совершенствованием ТС как-то незаметно отодвинула на второй план их приспособленность к реальным, к сожалению, порой экстремальным, дорожно-климатическим условиям эксплуатации, особенно в зоне холодного и арктического климата. Поэтому и технический регламент «О безопасности колёсных транспортных средств» (ТР ТС) ориентирован на условия работы в европейской зоне страны. А пользователи в северных регионах в большинстве случаев должны рассчитывать на свою смекалку и «умелые руки». Они и рассчитывают. Как человек, выросший на трассе «Колыма» в середине прошлого века и видевший достаточно большое количество несчастий на ней, я мог убедиться, что большинство из них были связаны именно с холодным климатом, плохими дорогами, тяжёлым трудом водителей. И бывая на трассе позже — последний раз меньше десяти лет назад, отметил, что лучше не стало. Полазив по интернету в поисках «автомобиля для Севера», смог найти лишь достижения энтузиастов-экстремалов-индивидуалов и байки, даже не предложения, про умельцев, приспособляющих автомобили к местным условиям. Причём большинство описанных там доработок нарушают требования ТР ТС. Не буду перечислять их все, достаточно назвать вмешательство в бортовой компьютер, в результате которого ухудшаются показатели выбросов, потребления топлива и (кто его знает?) других функциональных систем автомобиля. Но вмешательство это оправдано реальностью суровой жизни, вынуждающей в ряде случаев приносить экологию в жертву безопасности. А мы жёстко требуем от автопроизводителей соответствия каждого выпущенного автомобиля требованиям «Евро-5» (скоро будет «Евро-6» и далее)... Вот ЭРА-ГЛОНАСС там нужна, опять же при условии покрытия этих громадных территорий сотовой связью. Пусковые свойства важны, многие хитрости «умельцев» надо перевести в разряд нормативных или хотя бы незапрещённых. И возможно, даже цвет ТС регламентировать. Но нет этого в регламенте.

Безусловно, существуют вопросы, выходящие за рамки ответственности регламента: та же сеть для ЭРА-ГЛОНАСС, административные регламенты региональных или федеральных властей, обязывающие применять такие модификации хотя бы для общественного транспорта и дальних перевозок. Вопросы эти могут получить новое звучание и, возможно, даже поддержку в решении со стороны властей в связи с начавшимся новым этапом в освоении Арктики. Надо сказать, что практически все автомобильные компании, работающие в России, в той или иной мере следят за поведением своей продукции в северных регионах, но нет критериев, позволяющих оценить степень её соответствия требованиям эксплуатации.

Со стороны автостроителей надо разобраться, наконец, в том, каким должен быть «автомобиль для Севера» с точки зрения технического регламента. Не будем лукавить: регламент создают именно они. Что-то в нём избыточно, чего-то не хватает. Хотя не стоит забывать об экономическом факторе: делать одну модификацию для всего рынка, не деля его на регионы, гораздо проще и дешевле. Сдерживает также отсутствие понятной концепции развития автомобильного транспорта: по типуажу, по регионам, по срокам внедрения новых технологий. А то ведь может так получиться, что выпустим электробус с автономным управлением (другого регламент не разрешит), а «умельцы» в Магадане будут его потом «приспосабливать» к недостроенной трассе «Колыма», пристраивая ручное управление и дизельный двигатель от старенького «японца», выброшенного на свалку...

А может быть, не надо ломать копыта вокруг «автомобиля для Севера», а стоит отдать решение этого вопроса на откуп регионам? Пусть его регламентируют, переоборудуют и контролируют на базе обычной серийной техники с «зимним пакетом»?

Желая удачи организаторам 99-й конференции ААИ в реализации её решений, хочется также пожелать ИрНИТУ как добровольному куратору «северной» темы провести следующую такую конференцию уже с обсуждением первых результатов, а не только с постановкой задачи «что такое автомобиль для Севера?»...

Удачи!

*С уважением,*

*А. Тусаров*

*P. S.* Не хочу, чтобы меня обвинили в ностальгии по старым временам, но одним из этапов системы государственных испытаний автомобилей во времена оно была оценка их соответствия требованиям по работоспособности и надёжности в экстремальных северных условиях. Кстати, как и в жарких, горных и пустынных тоже. Так что я никакой не фантазёр и не новатор...