

КОЛОНКА РЕДАКТОРА

Российские эксперты, побывавшие на Автомобильном салоне в Женеве в марте этого года, на вопрос о том, каковы их впечатления от экспонатов, неопределённо отвечали нечто вроде того, что, мол, да, конечно... (здесь идут отдельные мальчишеские восторги по поводу суперкаров), но в целом как-то скучновато, ничего новенького с технологической точки зрения... Их оценка в этом аспекте аналогична мнению коллег из других стран и варьируется в основном в зависимости от уровня их промышленного развития. Да, действительно, многодесятилетняя экологическая гонка конструкций уступает место проблеме широкого внедрения результатов. Немного меньше на виду подобная ситуация в отношении безопасности конструкции в её классическом, сопроматовском понимании. Правда, западные специалисты ворчат в адрес своих правительств, что те действуют полумерами, не затрудняя себя разработкой концепции развития отдельных видов дорожного транспорта: большинство правительственных прогнозов строятся на развитии общественного транспорта, тогда как конструкции легковых автомобилей и малых грузовиков впитали в себя результаты наиболее эффективных и массовых разработок.

Центр тяжести мировых НИР в автомобилестроении перемещается в область электроники. Ею и так напичкан современный автомобиль, но быстрое развитие современных технологий требует не только

осмысления их роли, но и упорядочения, в том числе законодательного.

Центр мирового нормотворчества — Всемирный форум для согласования правил в области автотранспортных средств WP.29 — без излишней шумихи занялся новой темой, актуальной для всех стран, — отвлечением водителя (Driver Distraction), — венчающей проблему безопасности на дорогах. По данным Национальной администрации безопасности на дорогах Минтранса США (NHTSA), 80 % ДТП в 2006 году были обусловлены потерей внимания водителя в течение трёх секунд перед столкновением. Водители отвлекаются на мобильные телефоны, придорожную рекламу, чтение информации на панели приборов и других гаджетах автомобиля, разговорами с пассажирами и т. д. и т. п. Можно запретить пользование телефонами за рулём (самая распространённая мера), но проконтролировать выполнение этого требования затруднительно, а регламентировать другие причины вовсе невозможно. Интеллектуальные транспортные системы могут в решающей мере решить проблему. Как? Читайте в следующем номере нашего журнала обзор, сделанный Бюро стандартизации Международного телекоммуникационного союза (ITU).

С уважением, А. Тусаров