

КОЛОНКА РЕДАКТОРА

Темой конференции Ассоциации автомобильных инженеров, состоявшейся 18 марта в Нижнем Новгороде, выбрана эксплуатационная безопасность. Это традиционная тема многих выездных конференций ассоциации, и многие из нас в той или иной степени причастны к выделению этого направления в тематике работы ААИ. Однако, что конкретно мы имеем в виду, когда произносим это словосочетание? Лично я затруднился бы ответить, особенно в контексте сегодняшнего дня.

Понятно, что автомобиль — это не для того, чтобы удовлетворяться процессом его производства, в частности повышением конструктивной и экологической безопасности. Его предназначение — эффективно и безопасно перемещать в пространстве человека и перевозить грузы. Но ограничиваться вопросами контроля технического состояния, обслуживания и ремонта тоже нельзя, поскольку современный автомобиль далеко не тот, что был лет 25 и более назад. Даже в России, а нас интересует в большей степени именно она, в дополнение к «направлениям» появляются современные дороги, причём с вполне современной инфраструктурой, на этих дорогах появились автомобили, напичканные средствами электроники, помогающей водителю ориентироваться на дорогах и управлять автомобилем. Наконец, забрезжил образ автомобиля без водителя, который может появиться на дорогах уже в ближайшем будущем. Разве все эти и другие инновации не являются частью проблемы эксплуатационной безопасности? Но мы о них не говорим или говорим слишком мало. И ещё меньше делаем. Многие коллеги, когда речь заходит об инфраструктуре современных дорог, понимают под этим наличие заправочных станций, пунктов

отдыха и т. п. Всё это верно, но может ли современный автомобиль ездить по нашим дорогам?

Я немало езжу, причём большей частью в Центральном федеральном округе, и ни разу не видел, чтобы на АЗС предлагалась жидкость для функционирования системы SCR, снижающей выбросы NO_x до уровня «Евро-4» и выше, многим больше известная под названием AdBlue. Может быть, мне просто не везёт. Или ещё: Правила ООН № 130 устанавливают требования к контролю схода автомобиля с полосы движения, которые рано или поздно войдут в перечень международного одобрения типа. Система основана на отслеживании линии разметки полосы движения бортовыми видеодатчиками. Вопрос, можно ли безопасно ездить на таком автомобиле по нашим дорогам, конечно же, провокационный. Проблемы эксплуатационной безопасности не ограничиваются автомобилем и дорогой, важным фактором является поведение самого водителя, в том числе и виртуального. Уже известно о недавнем ДТП, спровоцированном «гугломобилем», знаменитым беспилотником. А отвлечения водителя от управления автомобилем...

Не поддаваясь искушению эмоционального перечисления проблем эксплуатационной безопасности, полагаю, что Ассоциации автомобильных инженеров надо бы задаться вопросом, что такое эксплуатационная безопасность сегодня и завтра, и, сформулировав это понятие, внедрять его в сознание наших властей, эксплуатационников и конструкторов.

Самое дело для экспертного сообщества!

С уважением,

А. Тусаров