

ЧЕТЫРЕ СОСТАВЛЯЮЩИХ ЛЕГКОЙ ДОРОГИ

БОЛЬШИНСТВО СОВРЕМЕННЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ, ПРЕДЛАГАЕМЫХ ТЕЛЕМАТИЧЕСКИМИ КОМПАНИЯМИ, ОРИЕНТИРОВАНЫ НА ДИСПЕТЧЕРИЗАЦИЮ КОММЕРЧЕСКОГО И ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА. НА ИХ БАЗЕ, ПО СЛОВАМ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ТЕЛЕМАТИЧЕСКИХ СИСТЕМ, МОГУТ БЫТЬ РАЗВЕРНУТЫ САМЫЕ РАЗНЫЕ СЕРВИСЫ, ПРИЗВАННЫЕ ОБЛЕГЧИТЬ ЖИЗНЬ КАЖДОГО АВТОМОБИЛИСТА. АННА ГЕРОЕВА

НЕ УГНАТЬ ЗА 60 СЕКУНД Для начала рассмотрим противоугонный сервис. Одна из российских компаний, ГК «М2М Телематика», предлагает применять терминалы, оборудованные так называемой тревожной кнопкой, на которую водитель должен нажать при необходимости вызвать бригаду экстренной службы. В другой компании, ГК «Эшелон Геолоайф», уже восемь лет занимаются установкой и обслуживанием спутниковых противоугонных систем и подтверждают, что такие системы довольно эффективны. «За минувший год мы предотвратили более 1300 угонов! Это больше, чем в позапрошлом году», — говорит директор по развитию бизнеса ГК «Эшелон Геолоайф» Игорь Хереш. По его словам, сама система — это комплекс, состоящий из бортового комплекта оборудования и диспетчерского центра. Каждая деталь несет отдельную функцию. Например, комплект состоит из приемника GPS/ГЛОНАСС, определяющего координаты, GSM/GPRS-модема, обеспечивающего обмен данными между комплектом и диспетчером. Вторая часть — охранно-противоугонная система, обладающая различными наборами датчиков, сигнальных устройств, блокировок и механических средств защиты. Управляется весь этот механизм компактной меткой, наличие которой при отпирании дверей ведет к отключению режима охраны, а исчезновение — к его включению. При этом GPS/ГЛОНАСС-приемник отслеживает координаты местонахождения самого автомобиля. Данные о местоположении накапливаются в памяти устройства, в случае тревоги они передаются в диспетчерский центр. Связь системы с диспетчером поддерживает GSM/GPRS- или GSM/GPS/ГЛОНАСС-модем с помощью канала передачи данных GPRS. Охранно-противоугонную систему ставят в режим охраны, контролируя состояние датчиков и охранных зон. В нестандартных ситуациях она не только подает внешние сигналы, но и отправляет подробный отчет о событии в диспетчерский центр. «Основная задача диспетчера — обезопасить водителя, свести угрозу его жизни и здоровью к нулю. Поэтому в первую очередь предпринимается попытка установить связь с владельцем или его доверенными лицами. В разговоре оператор использует кодовые фразы, чтобы установить, что с водителем все в порядке и ему не угрожает опасность. Дальнейшие задачи уже проще — это блокировка двигателя, даже если он и не заработал благодаря противоугонным компонентам комплекса, и направление к местонахождению машины сотрудников органов внутренних дел», — говорит Игорь Хереш.

НАДЕЖДА НА ВИДЕОРЕГИСТРАТОРА

Еще одним техническим решением, облегчающим жизнь любого автомобилиста, специалисты в этой области считают цифровые видеорегистраторы — небольшие мобильные терминалы, работающие на основе бортовой информационной системы. Видеорегистратор фиксирует все обстоятельства в процессе движения автомобиля. Один из таких продуктов, под названием цифровой регистратор M570, производит ставропольский завод «Мир-

ком». Сам видеорегистратор работает на базе прибора GPS-навигации «Мирком 500». «В салон автомобиля под лобовое стекло устанавливается видеокамера, подключенная к видеорегистратору, который ведет непрерывную запись событий, происходящих в салоне транспортного средства, а также фиксирует дорожную обстановку. На видеозапись накладывается вся необходимая информация: время, дата, скорость, географические координаты автомобиля. И ведется запись в циклическом режиме, в течение 17 часов», — говорит Андрей Кольчев, заместитель генерального директора компании «Мирком». Видеорегистраторы, как уверяет господин Кольчев, могут помочь автолюбителям и профессионалам в пути. Допустим, если устройство стоит в салоне автобуса, то диспетчер при необходимости всегда может оценить пассажиропоток на том или ином маршруте. Простым автомобилистам устройство может помочь в общении с сотрудниками ГИБДД. «Не так давно я ехал по Осташковскому шоссе со скоростью 90 км/ч. Меня остановил гаишник, потребовал, как водится, документ, а потом сообщил, что я превысил предельно допустимую скорость. Я сказал, что это не так, и доказательства были у меня под рукой. Видеорегистратор показал, а заодно и доказал сотруднику ГИБДД, что скорость на таком-то участке дороги я не превышал», — говорит автовладелец Вадим Демин.

РЯЗАНСКИЙ СИНДРОМ

Навигационные системы во многом помогают систематизировать работу и общественного транспорта. Если в каждый автобус поставить мониторинговое оборудование — видеокамеры, датчики учета пассажиропотока и задымления в салоне, то безопасность пассажиров будет максимальной, считают в компании «М2М Телематика». В 2009 году эта компания начала в Рязани реализацию проекта «Безопасный автобус». В рамках этого проекта на маршрутах некоторых городских автобусов внедрили несколько технических нов-

шеств. Открыли комплексный маршрутный указатель движения городского пассажирского транспорта, предназначенный для online-информирования пассажиров о фактическом графике движения муниципального пассажирского транспорта и времени его прибытия. Комплексный маршрутный указатель действует на основе данных, предоставляемых системой мониторинга городского транспорта на базе ГЛОНАСС/GPS, и способен с точностью до одной минуты прогнозировать и выводить на информационное табло время прибытия транспорта на остановку с учетом скорости движения пассажирского транспорта, остановок на светофорах, пробок и т. д. То есть стоящим на остановке пассажирам точно известно, через какое время прибудет их автобус. Правда, пока в Рязани остановка, оборудованная электронным табло, только одна — «Дом художника». Надо добавить, что это информационное табло лишь элемент комплексной информационной системы для пассажиров «Умная остановка». Комплексный маршрутный указатель также способен проводить видеомониторинг территорий, прилегающих к остановке, обеспечивать громкоговорящую связь между ожидающими пассажирами и диспетчерами информационного центра или служб МЧС, служб скорой и милиции.

ЕХАТЬ, СТОЯТЬ НЕЛЬЗЯ

Еще одна проблема, с которой помогут справиться телематические технологии, — это проблема транспортного коллапса. Помощью простого GPS-навигатора, интегрированного в систему мониторинга трафика, любой автомобилист имеет возможность определить не только свое местоположение на карте города, но и проложить маршрут до места следования с учетом возможных пробок и прочих препятствий.

Функционирует такая система следующим образом. Каждый автомобилист, имеющий в салоне GPS-навигатор с GSM-модулем, является информатором диспетчерского центра. Информация отправляется на сервер компа-

нии, предоставляющей навигационный сервис автомобилисту. Там она обрабатывается, совмещается с данными, полученными со стационарных камер дорожно-патрульной службы, и передается обратно в навигатор автомобилисту в виде графической информации о пробках. Работа такой системы была бы невозможной без программного обеспечения, которое позволяет автомобилисту увидеть свое точное местоположение на детальной карте местности с учетом названия улиц, номеров домов и других социально важных объектов: театров, заводов, административных зданий и т. д.

Приоритетом навигаторов с GSM-модулем является отображение дорожных пробок в режиме реального времени и прокладка маршрута движения до цели с их учетом. Программное обеспечение для отображения пробок на мониторе навигатора на российский рынок предоставляет ряд отечественных компаний, разрабатывающих навигационное программное обеспечение: «Ситигид», «Прогород», «Навител». Занимаются разработками компании сравнительно недавно. К примеру, питерская компания «Ситигид» существует с 2005 года, и, как говорят ее представители, она была первой в России, запустившей тестовую систему «Пробки». «Однако запатентовать эту систему мы не успели — теперь ей пользуются все», — говорит представитель компании «Ситигид» Александр Баранов. Но зато мы усовершенствовали предыдущую версию этой компьютерной программы и теперь предлагаем автомобилистам новый сервис «Пробки2». Эта система учитывает не только интерактивную информацию от пользователей по скорости движения, но и статистику о пробках на той или иной улице, нарабатанную за последнее время».

«О чем идет речь? Если, например, на Ленинградке в вечернее время на выезде из Москвы обычно бывает затор, но пользователей программы «Ситигид» в этом месте в это время не окажется, наш сервис все равно покажет на мониторе затрудненное движение именно в этом районе на основании того, что обычно именно тут пробки бывают», — объясняет господин Баранов.

Но на этом список антипробочных инноваций, предложенных «Ситигидом», не заканчивается. «Ситигид» предлагает своим клиентам информацию о так называемых векторных пробках — заторах на конкретных полосах движения на дороге. В крупных городах, и особенно мегаполисах, довольно широкие улицы в несколько полос движения. В одно и то же время одна из полос может стоять по разным причинам, а вторая — быть почти свободной. И навигатор в этом случае покажет, в каком ряду выгоднее ехать с учетом персонального маршрута автолюбителя. Система становится все более популярной среди автомобилистов, считает господин Баранов. На сегодня количество абонентов «Ситигида» в регионах равно почти 1 млн человек.

Безусловно, все вышеперечисленные решения не полный список инноваций, призванных облегчить существование водителя и пассажиров. Однако насколько рынок таких инноваций разовьется, покажет время. ■

ПРИОРИТЕТОМ НАВИГАТОРОВ С GSM-МОДУЛЕМ ЯВЛЯЕТСЯ ОТОБРАЖЕНИЕ ДОРОЖНЫХ ПРОБОК В РЕЖИМЕ РЕАЛЬНОГО ВРЕМЕНИ



УГОНЩИК СМОЖЕТ ВСКРЫТЬ МАШИНУ. НО НЕ СКРЫТЬСЯ НА НЕЙ

PHOTOXPRESS