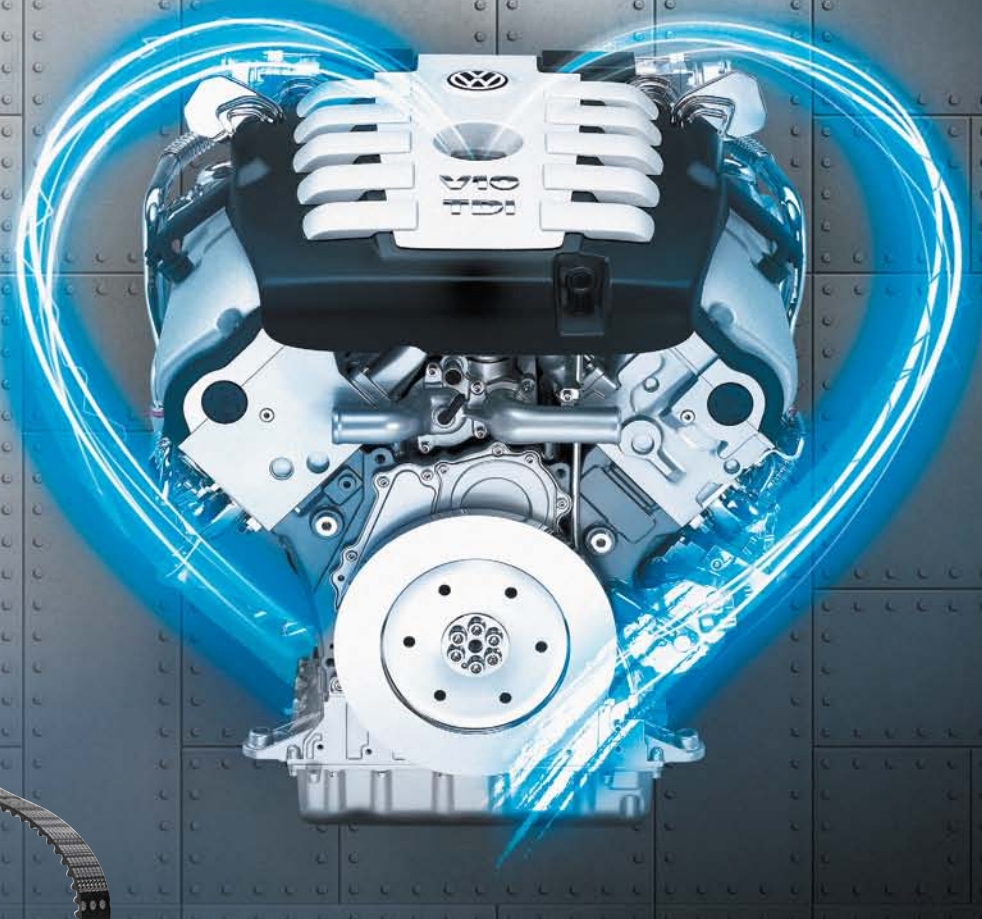


Serce Twojego samochodu potrzebuje tego, co najlepsze.



Wymień rozrząd w Autoryzowanym Serwisie Volkswagena
i miej pewność, że to co najważniejsze w silniku działa prawidłowo!

Aby Twój Volkswagen pozostał Volkswagenem.
Volkswagen Serwis.



Volkswagen

Autonaprawa

www.e-autonaprawa.pl

Adres redakcji:

ul. Parkowa 25
51-616 Wrocław
tel. 71 715 77 95
faks 71 348 81 50
autonaprawa@technotransfer.pl
www.technotransfer.pl

Numer rachunku bankowego:
03 1140 2004 0000 3102 5467 9483

Redaktor naczelny:

Marian Kozłowski
m.kozlowski@technotransfer.pl

Sekretarz redakcji:

Bogusława Krzczanowicz
b.krzzanowicz@technotransfer.pl

Serwis e-autonaprawa.pl:

Adam Rudziński
a.rudzinski@technotransfer.pl

Stali współpracownicy:

Jacek Jabłoński, Andrzej Kowalewski,
KrzaQ, Hubert Kwart, Zenon Majkut,
Bartek Muszyński, Ewa Rozpędowska,
Leszek A. Stricker, Tomasz Szulc

Marketing i reklama:

Małgorzata Salamaga-Borysenko
tel. 71 733 67 56
m.salamaga@technotransfer.pl
Przemysław Krzczanowicz
tel. 71 715 77 96
p.krzzanowicz@technotransfer.pl

Prenumerata:

tel. 71 715 77 95
prenumerata@technotransfer.pl

Opracowanie graficzne i skład:

Taurus CD
tel. 71 715 77 98

Wydawca:

Wydawnictwo Technotransfer

Druk i oprawa:

AMW Wrocław

Wszelkie prawa zastrzeżone. Przedruk materiałów wyłącznie za zgodą redakcji. Materiałów niezamówionych redakcja nie zwraca. Zastrzegamy sobie prawo do skrótów i redakcyjnego opracowania tekstów przyjętych do druku. Redakcja nie bierze odpowiedzialności za treść reklam i ogłoszeń.

Zdjęcia na okładce:
Electronics-Eetimes, www.motori.it



Bezpieczniki

Ostatnio ataki terrorystyczne przeprowadzane są coraz częściej według niemal dokładnie powtarzanych scenariuszy. Najpierw w którymś z najważniejszych miast Zachodniej Europy jakiś młody człowiek, znany lub nieznany ze swych ekstremistycznych poglądów, zdobywa odpowiednio ciężki pojazd drogowy – czy to metodą pirackiego rabunku, czy, jak ostatnio w Barcelonie, po prostu wynajmuje go z wypożyczalni. Potem wjeżdża nim w strefę przeznaczoną wyłącznie dla ruchu pieszego, by tam dokonać przeraźliwej masakry przypadkowych przechodniów. Gdy po pewnym czasie decyduje się lub jest zmuszony akcją tę przerwać, zatrzymuje samochód, opuszcza jego kabinę i znikają wśród panicznie uciekającego tłumu. Podjęty natychmiast pościg policyjny kończy się nieodmiennie, choć nie zawsze szybko, zastrzeleniem domniemanego zamachowca. Znajomość całej tej sekwencji zdarzeń nie zapobiega jednak w żadnym stopniu kolejnym jej powtórzeniom.

Trudno człowiekowi o miernej nawet inteligencji i ograniczonej wrażliwości moralnej zrozumieć mentalność tego rodzaju terrorystów, całkowicie obojętnych na krzywdy niewinnych ofiar i ogólnie zniechęcającą bezskuteczność działań poprzedników. Nie do końca jasne wydają się procedury stosowane przez znakomite skądinąd siły policyjne, gdyż pojmanie żywego zbrodniarza większe jest w stanie przynieść prewencyjne pożytki niż jego zabicie. Może decydujące znaczenie ma tu obawa przed materiałami wybuchowymi, które uciekinier ukrywa pod odzieżą?

Nie do nas należą dociekania w podobnych kwestiach, ponieważ nasz miesięcznik poświęcony jest zupełnie innej tematyce technicznej. Jej znajomość jednak na zasadzie interdyscyplinarnego transferu sugeruje możliwość wykorzystania istniejących już środków do celów antyterrorystycznych.

Otóż nowoczesny samochód nie jest już kupą bezmyślnego żelastwa, mniej lub bardziej postuszną swojemu kierowcy. Im większy i cięższy, tym lepiej jest wyposażony w rozmaite elektroniczne systemy zapobiegające błędom popełnianym podczas jego prowadzenia. Do stosunkowo mniej ważnych należą wśród nich czujniki aktywnie reagujące na nadmierne skracanie się dystansu pomiędzy kolejnymi pojazdami w drogowej kolumnie. Ewentualna ich kolizja skutki miewa nieprzyjemne, lecz nie skrajnie groźne, gdyż różnica prędkości obu uczestniczących w niej samochodów jest z reguły niewielka, więc zdarzenie kończy się zwykle rozbiciem reflektorów bądź uszkodzeniem zderzaka lub chłodnicy. Dotychczas nie było powodów, by tego typu rozwiązania stosować obowiązkowo jako wyposażenie fabryczne lub akcesoryjne, lecz zagrożenia terrorystyczne nakazywałyby ich optymalność oceniać inaczej.

Z technicznego punktu widzenia nie ma obecnie większego problemu, by czułość czujkowych kamer lub radarów uczynić zdolną do rozpoznawania ludzkich sylwetek na drodze, a sygnałów o tym świadczących użyć do aktywacji immobilizera, systemu samoczynnego hamowania i blokady drzwi kabiny przed ich otwarciem od wewnątrz...

Szczegóły zostawmy specjalistom.

Marian Kozłowski

Marian Kozłowski