

AQUA, a dugóasszisztens

A teherautóval történt balesetek több mint a 20%-a dugókban következik be vagy hasonló erősen gátolt forgalmi situációkban. Ezért a Volvo Trucks egy rendszert fejlesztett ki, aminek a neve Automated Queue Assistance (Aqua). Ez a vezetőt gátolt forgalomban támogatja és átveszi az irányítást a gépjármű felett. A rendszert Have-it kutatási projekt záró rendezvény keretében Göteborgban mutatták be.

„A vezetés dugóban egy nagyon monoton folyamat. Hosszabb állásidők lépnek

fel, mely a vezető figyelmét elvonja, és ez balesethez vezethet” – mondja Carl Almquist, aki a Volvo Trucks Közlekedési és Termékbiztonsági vezetője. Az Aquához fejlesztett technológia abban fog segíteni, hogy a dugókban kialakuló veszélyeket csökkentsék. A gépjármű előtti és oldalsó forgalom figyeléséhez a tehergépkocsi lézerszenzorokkal, radarszenzorokkal és egy kamerával van felszerelve. Kis sebességnél a rendszer tudja befolyásolni a kormányzást és a sebességet, és

pl. sávjelöléseket, elől haladó járműveket vagy az út irányát felismeri. A rendszer egy monitoron keresztül kommunikál a műszerfalon keresztül a vezetővel. Amint a forgalom elindul, a rendszer értesíti a vezetőt. Ugyanis a vezetőnek ilyenkor ismét át kell vennie az irányítást a gépkocsi felett. Emellett egy kamera figyel, milyen a vezető figyelve, és jelez, ha a vezető koncentrációja nem kielégítő. Ha a vezető nem reagál a figyelmeztetésre, a gépjármű néhány másodperc alatt megáll. A cél az volt a gyártó szerint, hogy a vezető terhelését a volán mögött csökkentsék, növeljék a biztonságot és redukálják a környezet terhelését. Némi időnek még el kell telnie, míg az Aqua piacra kerül, mert a technológiát még tovább kell finomítani. „A Volvo Trucks a vezető támogató rendszerek további fejlesztésébe investál. Ezzel a fejlesztéssel egy nagy lépéssel közelebb kerülünk a célunkhoz, hogy a Volvo Trucks tehergépkocsijai ne kerülhessenek baleseti situációba” – hangsúlyozza Almquist.

SzJ.



Utastoldali légszák tetőbe építve

A TRW májusban mutatta be az új „bag in roof”, azaz tetőlégszák, légszákrendszert, ami helyettesíti a tipikusan a műszerfalba beépített utastoldali légszákot. Az új légszák csökkentheti az utasok sérüléseinek számát, és teret ad a fejlett belső designnak az esztétika, az ergonómia és a funkcionalitás terén, miközben helyet spórol meg a műszerfalon.

Dirk Schultz, a TRW Felfújható Utasbiztonsági Rendszerek műszaki igazgatója azt mondta: „Az utasvédelmi rendszerek egyre sokoldalúbbá válnak. A halálos közúti balesetek csökkentésére egyre nagyobb hangsúlyt fektetnek, és új módokat kell kifejleszteni az utasok védelmének hangsúlyozására – az egyik ilyen központi téma a légszákok tervezése és összeállítása. A TRW új tetőlégszákja egy egyedülálló fejlesztés, és a tanulmányok azt mutatják, hogy egy ilyen technológia nagyobb rugalmasságot biztosít a jövőbeli járműbelső tervezés terén kitűnő visszatartó teljesítménnyel.”

A TRW tetőlégszák kivitelezése jelentősen csökkentheti a műszerfal-fejlesztési költségeket, mivel nincs is szükség speciális ajtó kifejlesztésére, amely kinyílik a légszák működésbe lépésekor. Funkcionálisan sok járműszerkezettel kompatibilis.

A légszák egy légpárnából és egy gázgenerátorból áll, amely eljuttatja a gázt a párnába egy esetleges ütközés esetén. A termék lehetőséget nyújt a könnyű szabványosításra, mivel néhány alkatrésze minden alkalmazás számára közös.

A TRW már néhány éve elkezdte a tetőlégszák fejlesztését, és az utóbbi 2 évben szorosan együttműködött egy nagy európai járműgyártóval. Ennek a végeredménye az lett, hogy egy termelési szerződést kötöttek a járműgyártóval.

SzJ

