

номеру счета в банке со всеми вытекающими последствиями. Под последствиями я понимаю грубое внедрение в личную жизнь человека. Моя методика позволяет заменить тотальную слежку на всего лишь сличение получаемой информации с базой данных подозрительных объектов по всему комплексу биометрических показателей.

– О! В Германии как раз сейчас идут жесткие дискуссии на эту тему в самых высших политических и властных кругах! Так что наша беседа и Ваши разработки в этой связи приобретают особую актуальность...

– ...А я в этом и не сомневаюсь: все эти проблемы и противоречия уже давно лежат на поверхности и являются сутью вечного конфликта «тоталитаристов» и «демократов».

– Неужели Вы предлагаете альтернативные решения?

– Я думаю, что да. Альтернативой в данном случае является видеозапись и хранение не всех автомобильных номеров всех автомобилей подряд, а отслеживание объективных параметров автомобиля: формы, цвета, размера, колесных дисков, дефектов корпуса и т.д. и т.п. Мой подход удобнее всего сравнить с так называемыми биометрическими методами контроля, которые все чаще применяются в правоохранительных службах многих стран. Предлагаемая методика позволяет автоматизировать работу криминалиста при поиске авто или человека в огромных накопленных архивах по их описанию или по фотороботу, а также работать напрямую с тысячами камер по искомому объекту. Я упомянул частный случай применения одной из методик. Но речь не идет только о неких методиках. Я готов продемонстрировать законченные многоканальные реально существующие системы для обнаружения целей в сильно «шумящих средах»: на автобанах, на воде и т.п. Например, для контроля вашего частного озера.

– У меня нет частного озера... Что нужно сделать, чтобы реализовать вашу концепцию?

– Уж точно не надо менять существующие видеоресурсы: все следящие и записывающие системы могут остаться. Но их необходимо иначе позиционировать. И еще меняется программная архитектура представления

информации, поступающей с этих приборов. Причем форматы существующих баз данных легко трансформируются в нужный, предлагаемый мною формат.

– Андрей, как Вы думаете, почему до сих пор Ваши или подобные технологии не пробили себе дорогу в жизнь?

– Однозначно ответить не могу, сам не знаю. Могу лишь предположить. Дело в том, что подобные системы и средства безопасности – отрасли хорошо финансируемые. А там, где много денег, там много коррупции и лоббирования.

– Но ведь в данном случае речь идет не о бизнесе, а о безопасности людей!

– Для правоохранительных структур их работа – тоже бизнес. Для чего, думаете, создаются всяческие лицензирования, секретности и т.д. и т.п. Конечно, и для пользы дела тоже. Но часто еще и для выдавливания с рынка конкурентов в виде, так сказать, непрофильных фирм и компаний. В России это ярко выражено, и я думаю, что в Германии такие проблемы тоже есть. А ведь необходимые технические средства уже «в железе» лежат и ждут применения в самых разнообразных сферах: для индикации задымлений, для раннего предупреждения дорожных пробок, для регулировки пассажиропотоков, для обнаружения забытых предметов и т.д.

– Давайте, Андрей, все-таки исходить из того, что все равно никто сразу не ринется к Вам с предложениями и просьбами потратить их миллионы евро на пока еще не очень понятные железяки. Давайте попробуем начать с чего-то малого, но достаточно показательного?

– Самое простое и почти готовое: взять парковку на 15–20 автомобилей и заставить шлагбаум или парковочный автомат на любом заданном языке здороваться с водителем подъезжающего к нему автомобиля. Эта штука будет хоть и бесполезной, но достаточно показательной для демонстрации возможностей и перспектив наших подходов. Я даже готов поучаствовать в финансировании такого показательного проекта. Ведь я не отношу себя к нищим беспризорным кабинетным горе-изобретателям, моя лаборатория достаточно обеспечена за счет разно-

образных и весьма успешных коммерческих проектов.

– В Москве о вас ходят легенды. Насколько нам известно, Вы обслуживаете самые крутые фирменные мерседесовские «автохаузы» и только ваша лаборатория берется за диагностику и ремонт бортовых компьютеров этих сверхдорогих монстров?

– Не буду хвастаться, но приведу один комичный пример. Лютой московской зимой 2006 года, когда температура опускалась ниже 40 градусов, во многих «мерсах» стали лететь музыкальные центры. У нас их не ремонтировали, а меняли полностью за 3000 евро. К слову сказать, у вас в Штуттгарте то же самое делали аж за 5000 евро. Я предложил отремонтировать за 1000 евро. Естественно, ко мне выстроилась в очередь вся Рублевка и Кремлевка. Теперь могу исключительно Вам приоткрыть завесу коммерческой тайны: нам удалось найти в этом дорогостоящем приборе единственную микросхему, которая не выдерживала низких температур, и мы ее меняли на точно такую же, только низкотемпературную; она стоила... 5 евро!

Подобные проблемки мы находим и у BMW, и у Audi, и у японцев. Мы их называем «ген смерти», т.е. если не внести изменение, которое является моей коммерческой тайной, то классный автомобиль точно кончится по вине того или иного «гена».

– М-да... Дурят нашего брата... Андрей, в начале интервью Вы заинтриговали нас возможностью революционного изменения информативной части автомобилей. Это правда?

– Да, я уверен, что в ближайшие два-три года к этому придут все автомобилестроители, но пока этого нет ни у кого. Я готов поделиться идеей, которая полностью изменит информативную часть автомобилей и сделает анахронизмом все поворотные, тормозные и аварийные плафоны, а значит, приведет к революционному скачку в привычном нам дизайне. Но это отдельная тема. Если будет интересно, поговорим об этом в другой раз.

– Спасибо. Возможно, кто-то из наших читателей заинтересуется сотрудничеством с Вашей лабораторией.

Владимир Зарецкий