

نظام مبتكر ينهي دور السماعات في السيارة

وتتيح ميزة التحكم الصوتي للسائق إمكانية تنشيط وظائف معينة بالصوت في نظام الوسائط المتعددة أو في الراديو أو في الهاتف الذكي المتصل بتقنية البلوتوث أو في نظام الملاحة كما هو متاح حاليا مع سيارات فولفو السويدية.

ومع المزيد من التعديلات التقنية التي تترد شركات السيارات إجراؤها على المركبات، سيكون للكلمة المنطوقة ثقلها في السيارة مستقبلا. وهذا ما يحصل بالفعل داخل مراكز أبحاث شركات صناعة السيارات.

سينهايزر وكوتنينتال ابتكرتا نظاما صوتيا ثلاثي الأبعاد يعمل بالاعتماد على اهتزاز سطح القمر الداخلية للسيارة

وتعمل الشركات المنتجة وشركات تغذية صناعة السيارات على تصميم أنظمة تحكم صوتي مفهومة إلى جانب زيادة المفردات المستخدمة بين السائقين وسياراتهم، ورفع منسوب عمليات الفهم بين مستعملي الطرقات دون إصدار الأوامر.

وتسهل الأوامر الصوتية من التجربة كما يمكن أن تساعد على التركيز على القيادة وتوجيه انتباهك إلى الطريق وحالة المرور.

ودائما يتحمل السائق المسؤولية كاملة عن قيادة المركبة بطريقة آمنة وعن التوافق مع كل قواعد الطريق المطبقة.

وقبل التمكن من استخدام الأوامر الصوتية للهواتف الذكية، يجب تسجيل بيانات الهاتف المحمول وتوصيله عبر وظيفة حرارة اليبدين بتقنية البلوتوث، وإذ تم إصدار أمر للهاتف الذكي ولم يتم توصيل أي هاتف محمول، فيمكن أن يوفر لك النظام معلومات بشأن ذلك.

برلين - أعلنت شركتا سينهايزر وكوتنينتال قبل أيام عن تطوير نظام صوتي ثلاثي الأبعاد للسيارات يعمل من دون السماعات التقليدية، وذلك من خلال الاعتماد على اهتزازات الأسطح الداخلية بالقمر الداخلية.

وتعاونت الشركتان الألمانيان على دمج تقنية الصوت أمبيو ثري دي من سينهايزر المتخصصة في الأنظمة الصوتية مع نظام أكانتيد ساوند سيستم من كوتنينتال.

ويستند المفهوم الجديد على استغلال الأسطح الموجودة بالمقصورة الداخلية للاهتزازات، ومن ثم لا تكون هناك حاجة للسماعات التقليدية، وهو ما يتيح توفير في الوزن والمساحة داخل السيارة بنسبة تصل إلى 90 بالمئة.

وتهتز أسطح السيارة الداخلية مثل أكسية الأبواب والغطاء الخلفي تماما مثل السماعات بحيث ينبعث الصوت في نطاق ترددات مختلفة، ومن ثم يوفر هذا النظام المبتكر تجربة صوتية غامرة مقارنة بالنظمة الصوت التقليدية.

ولم تفصح الشركتان الألمانيان بعد عن موعد طرح النظام الصوتي الفريد من نوعه أو سعره.

ويأتي هذا النوع من الابتكارات ضمن سلسلة طويلة من الاختراعات التي بدأت الشركات في اعتمادها بالتعاون مع شركات التكنولوجيا.

ويعتقد خبراء أن التقنيات الحديثة ستكون الملجأ القادم والأفضل للسائقين لمعرفة كل ما يحيط بهم دون اعتماد الأساليب الكلاسيكية المعروفة من قبل.

وقد مهدت تطبيقات المساعدة الرقمية، مثل تطبيق أبل سيربي، الطريق نحو التحكم الصوتي، ليعرف هذا النوع من التفاعل طريقه نحو عالم السيارات.

ويقول غويدو ماير، خبير بيئة العمل لدى كوتنينتال إن التحكم الصوتي هو أحد تلك المفاهيم التي يتمكن الشخص بها من استعمال أنظمة ممتدة في السيارة بطريقة بسيطة وغير معقدة.



أمن البيانات مهمة معقدة

أخطار قرصنة السيارات الذكية ثقب أسود يزعم المصنعين

الشركات أمام تحدي تغيير أساليب الحماية الإلكترونية

بتطليح صورة علامتهم التجارية بفعل حادث بهذا الحجم.

وقد تفاعلت أكثرية الشركات المصنعة للسيارات مع هذا الوضع من خلال تقديم مكافآت مغرية للقرصنة "البيضاء" ودفع مبالغ مالية كبيرة لشركاء بهدف حماية كل الحلقات في السلسلة.

وتركز أبلستريم على سبيل المثال على نظام الحوسبة السحابية، ويوضح ساهار "نحن لا ندخل إلى السيارة ولا نعتمد بالتالي على سلسلة الإنتاج التي قد تستمر لسنوات".

وتجمع الشركة البيانات من السيارات المتصلة بالإنترنت لرصد أي عيوب في الوقت الحقيقي، والإبلاغ عن تعرض السيارات للقرصنة في الماضي أو إمكان حصول ذلك مستقبلا.

وقد طور مهندسو غارد نويس معالجا يحمي كل أجهزة الكمبيوتر الأخرى في المركبة ويستخدم أيضا كجهاز تشغيل آمن.

ويوضح موشي شليسيل "عندما تشترتون هاتفنا ذكيا، تعمدون إلى تكييفه مع حاجاتكم الشخصية، هذا هو الاتجاه الذي تسلكه الشركات المصنعة، والسيارات ستصبح مشتركة بمنصة تطبيقات".

وبحسب كارامبا سيكيوريتي، السيارة جهاز ذكي كأي منتج آخر متصل بالإنترنت، وتعمل برمجيتها على مسح الجهاز بصورة دائمة لتفادي أي خرق.

ولا يمكن لأي نظام أن يوفر حماية كاملة، كما أن الاستقلالية المعلنة للمركبات من شأنها زيادة هشاشتها. من هنا قد تكون لعبة الهر والفار بلا نهاية، كما في أجهزة المعلوماتية التقليدية.

البيضاء" الذين يسعون إلى كشف الفجرات في أنظمة المعلوماتية لغايات علمية أو لحساب شركات.

وتتناول أكثرية حالات القرصنة فتح أفعال السيارات عن بعد، إلا أن عددا من الشركات عارضت هذه العملية يستهدف عمليات الاتصال بالخوادم المستخدمة في الحوسبة السحابية أو التطبيقات المحمولة.

وفي أبريل الماضي في شيكاغو، سرقت نحو مئة سيارة فاخرة إثر قرصنة تطبيق كار تو غو المطور من شركة ديمبل.

ويقول دان ساهار نائب رئيس أبلستريم إن الخطر الأكبر يكمن في أن يتمكن أحدهم على سبيل المثال من تشغيل مكابح عدد كبير من السيارات في وقت واحد.

ويوضح رالف إيشيمينديا الخبير في الأمن الإلكتروني والقرصنة الأخلاقية أنه "بمجرد اكتشاف ثغرة في سيارة يمكن اختراق كل النماذج من الطراز عينه".

وفي 2015، حصلت حادثة قرصنة لا تزال عالقة في الذاكرة، فقد نجح باحثان في التحكم عن بعد بالمكابح وجهاز الراديو وخصائص أخرى في سيارة من نوع جيب شيروكي عبر المرور بمنصتها للأخبار والترفيه، وقد اضطرت فيات كرايسلر إلى سحب 1.4 مليون سيارة وشاحنة إثر هذه العملية.

ويوضح ديفيد بارزيلي أحد مؤسسي شركة كارامبا سيكيوريتي الناشئة أن "كل السيارات متشابهة من الناحية الوظيفية، وما يميز واحدة عن الأخرى هي نظرة المستهلكين. المراء العامون لا يرغبون عادة في المجازفة

تتزايد المخاطر الناجمة عن القرصنة بشكل أكبر مع لجوء شركات السيارات في الوقت الحاضر إلى الأنظمة الرقمية في ظل التطور المستمر في قطاع التكنولوجيا الموجهة للسيارات مثل الدخول إلى المركبة من دون مفتاح، فضلا عن اعتماد خاصيات حديثة أخرى.

استغلالها عن بعد لسرقة بيانات أو تشغيل خاصيات أو تعطيلها، كمثل تفعيل مساحات الزجاج أو المصابيح أو المكابح أو نظام القيادة التلقائية على الطرقات السريعة.

يقول رئيس غارد نويس، موشي شليسيل، لوكالة الصحافة الفرنسية "لننقوفا مثلا عند نموذج شاحنة كبيرة تنقل الوقود. تصوروا لو تمكن أحد المجرمين من التحكم بها، ففي مكانه إرسالها نحو الهاوية أو صدمها بمبنى. سيكون ذلك أشبه بهجوم 11 سبتمبر لكن بواسطة سيارة".

وبحلول 2023، ستكون 775 مركبة خاصة متصلة بالإنترنت، في مقابل 330 مليوناً في 2018، بحسب تقرير أصدرته هيئة جونايبير ريسيرتش للبحوث.

ويقول هنري بزيع العضو السابق في مجلس الأمن الإلكتروني للسيارات "قبل خمس سنوات، لم يكن ذلك موضع قلق، لكن اليوم وفي ظل تطور تقنيات الاتصال، بات من الضروري التفكير في كل عنصر في مجال السيارات وفي المقدمة الأمن الإلكتروني".

وأحصت أبلستريم في العام الماضي أكثر من 150 حادثا معروفا مرتبطا بالأمن الإلكتروني للسيارات، أي ضعف العدد المسجل قبل عام.

وأشارت الشركة الناشئة إلى أن أكثر من نصف هذه الحوادث كان سببه قرصنة "خبثاء"، أي عكس "القرصنة

باريس - يتفق المختصون على أنه عندما تصبح السيارات أجهزة كمبيوتر متنقلة سيزداد التهديد، الذي تمثله على الطرقات ففي مقابل أنها ستحمي الناس أكثر من السائقين غير المهرة، سيرتفع خطر قرصنتها عن بعد.

وخلال معرض لاس فيغاس، اقترحت شركة غارد نويس الناشئة على الجمهور محاكاة قيادة سيارة فورسولا واحد.

موظفة في الشركة المتخصصة في الأمن الإلكتروني هوجسا ويتوقف المقود عن التفاعل. وينتهي الأمر بانحراف السائق والسيارة وخروجهما عن الطريق.

قبل 5 سنوات لم تكن الفرصة موضع قلق لكن مع تطور تقنيات الاتصال بات من الضروري التفكير في أمن المركبات الذكية

هذا السيناريو ليس من ضرب الخيال العلمي، حيث تضم السيارات عشرات المعالجات وعددا متزايدا من التطبيقات على جهاز الكمبيوتر الموجود فيها. وهي تتواصل مع الخوادم الخاصة بالحوسبة السحابية وقريبا ستتمكن من فعل ذلك مع السيارات المحيطة بها. هذه كلها مجالات يمكن لقرصنة المعلوماتية

سوني تنضم إلى نادي صناعة المركبات النظيفة

الثبات إلى مئة كلم/س في غضون 4.8 ثانية، في حين تقف سرعتها القصوى على عتاق 240 كلم/س.

وتعتمد السيارة على بطارية مركبة في قاع السيارة، غير أن سوني لم تفصح عن بياناتها أو مدى السير الذي توفره للسيارة الكهربائية.

وعلى الصعيد التقني، تأتي السيارة مدججة بالأنظمة التكنولوجية، مثل شاشة بانورامية تمتد بعرض السيارة بالكامل، كما أن السيارة متصلة بالإنترنت بشكل دائم.

وتعتمد السيارة فيجن-أس التي ظهرت في معرض لاس فيغاس لأول مرة بلون فضي مبهج على الكاميرات بدلا من المرايا الجانبية.

التكاملية مثل الفرامل المساعدة، حيث أن توفير قيادة ذاتية كاملة يعد أمرا صعبا.

وتم تزويد هذه السيارة بأكثر من ثلاثين جهاز استقبال لتخصيص عملية رصد الأشياء داخل وخارج

وبفضل هذه القوة الهائلة تتسارع السيارة الكهربائية رباعية الدفع من

طوكيو - اختارت شركة سوني اليابانية المتخصصة في صناعة الأجهزة الإلكترونية معرض لاس فيغاس كمنصة للكشف عن مشروعها المتعلق بصناعة مركبة صديقة للبيئة.

وكشفت سوني النقاب عن السيارة الكهربائية فيجن-أس الاختبارية وهو ما يوحي بأنها ستكون منافسة قوية لشركات ناشئة كثيرة مثل تسلا الأميركية ونيو الصينية وإي جي. أو الألمانية.

وكان الرئيس التنفيذي لسوني كينيتشيرو يوشيدا قد أعلن عن النموذج الجديد قبل المعرض، وقال إن "المركبة الجديدة تتيح درجة معقولة من القيادة



زخم جديد لقيادة الذكية

