

ПРОЕКТ РЕШЕНИЯ
102-й международной научно-технической конференции
Ассоциации автомобильных инженеров

**«ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ СИСТЕМЫ ПОМОЩИ ВОДИТЕЛЮ:
РАЗРАБОТКА, ИССЛЕДОВАНИЕ, СЕРТИФИКАЦИЯ»**

Заслушав и обсудив доклады и сообщения участников конференции, состоявшейся 18-19 апреля 2018 года в НГТУ им. Р.Е. Алексеева (Нижний Новгород) члены Ассоциации автомобильных инженеров считают необходимым:

1. Активизировать работу экспертов ААИ с Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии «Росстандарт» в отношении вопросов национальной стандартизации ADAS-систем и беспилотных наземных транспортных средств. Имеющийся опыт показывает, что стандарты, разработанные в РФ, могут успешно транслироваться в мировую практику (пример: Правила ООН по системам экстренного реагирования при авариях) – основные положения документа были разработаны в РФ, после чего были приняты мировым инженерным сообществом). Таким образом, целесообразно вести диалог между автопроизводителями, производителями автокомпонентов, испытательными лабораториями и центрами, вузами, а также с Росстандартом для формирования соответствующей национальной нормативной базы, которая впоследствии может быть предложена на рассмотрение мировому сообществу.
2. В ходе проработки вопросов стандартизации ADAS-систем и беспилотных наземных транспортных средств, активно использовать возможность утверждения «предварительных национальных стандартов» для практической оценки эффективности тех или иных предложений по модернизации действующей нормативной базы. В соответствии с действующей практикой, подобные стандарты могут временно вводиться в действие и после апробации могут отправляться на утверждение, доработку либо могут быть отклонены в случае низкой эффективности.
3. Активизировать работу над созданием отечественной системы оценки безопасности и потребительских свойств легковых автомобилей RuNCAP (система тестов для объективной оценки цена/качество автомобилей с интеллектуальными системами помощи водителю). Такая система позволила бы оценивать работу ADAS-систем в тех условиях, которые характерны для Российской Федерации и принимали во внимание те факторы, которые в настоящее время являются причиной наиболее распространенных типов ДТП разной степени тяжести (например, высокий процент ДТП с участием пешеходов в темное время суток).
4. Принять к сведению результаты исследований по оценке эффективности срабатывания ADAS-систем, выполненных коллективом ученых МАДИ совместно с НАМИ и журналом Авторевю. Изучить предложенную методику проверки эффективности действия опережающих систем экстренного торможения (ОСЭТ) и высказать свои предложения по корректировке и дополнению документа. Оценить возможность включения данной методики в перечень испытаний, предусмотренных системой RuNCAP.
5. Эффективность внедрения некоторых ADAS-систем часто зависит от наличия точных навигационных карт. В настоящее время многие дороги не оцифрованы и эффективное применение автомобилей с интеллектуальными системами в отдельных районах затруднительно. Предлагается исполкому ААИ выступить с предложением, обязывающим дорожные службы, проводящим капитальный ремонт существующих или строительство новых дорог, формировать электронные карты для последующей передачи точных навигационных данных по соответствующим участкам дорог.
6. Сформулировать единую позицию членов ААИ, в соответствии с которой, часть задач по повышению безопасности дорожного движения, передается от «умного автомобиля» к «умной

инфраструктуре» (специальные маячки, установленные перед опасными участками дороги; качественная дорожная разметка и т.п.). Это позволит создать участки, наиболее приспособленные для эффективной эксплуатации автомобилей с ADAS-системами и/или с функциями беспилотного управления.

7. Оказать содействие в развитии сотрудничества между вузами и предприятиями в области ADAS-систем и беспилотников. Совместно с вузами и заинтересованными партнерами сформировать перечень тем, актуальных в настоящее время для автомобильной отрасли страны, и направить их в Минобрнауки России с целью последующего включения в тематику открытых конкурсов, предусмотренных соответствующими Федеральными целевыми программами.
8. Принять к сведению предложение ученых НГТУ и специалистов НП ИНСАТ в отношении процедуры возможного утверждения методик расчетов, пригодных для подтверждения соответствия конструкций транспортных средств требованиям Правил ООН в тех случаях, когда нормативные документы допускают замену натуральных испытаний виртуальными исследованиями (Правила 29-03, 58-02, 73-01, 93-00, 66-02). Предложен единообразный подход к утверждению расчетных методик Техническими службами, Испытательными лабораториями и Центрами.
9. Исполкому ААИ опубликовать информацию о результатах 102-й конференции в «Журнале ААИ» и на сайте ассоциации.