

# IVISTA

## 中国智能汽车指数

编号: IVISTA-SM-IPI.PA-TP-A0-2023

### 智能泊车指数 泊车辅助系统试验规程

Intelligent Parking Index

Parking Assist System Test Protocol

(2023 版)

中国汽车工程研究院股份有限公司 发布



# 目 次

1 范围 .....	1
2 规范性引用文件 .....	1
3 术语和定义 .....	1
4 试验要求 .....	3
4.1 试验场地及试验环境 .....	3
4.2 试验设备 .....	3
4.3 试验车辆 .....	4
4.4 数据记录及数据处理 .....	5
4.5 试验拍摄 .....	5
5 试验方法 .....	5
5.1 泊车能力试验 .....	5
5.2 遥控泊车试验 .....	8
5.3 安全提示审查 .....	8
附录 A 泊车能力试验细则 .....	10
附录 B 遥控泊车试验细则 .....	16



# 泊车辅助系统试验规程

## 1 范围

本文件规定了IVISTA中国智能汽车指数-智能泊车指数-泊车辅助系统的试验方法。

## 2 规范性引用文件

下列文件中的内容通过文中的规范性引用而构成本文件必不可少的条款。其中，注日期的引用文件，仅该日期对应的版本适用于本文件；不注日期的引用文件，其最新版本（包括所有的修改单）适用于本文件。

GB 34660 道路车辆 电磁兼容性要求和试验方法

GB 5768.3 道路交通标志和标线 第3部分：道路交通标线

GB/T 18385-2005 电动汽车 动力性能 试验方法

GB/T 34590（所有部分） 道路车辆 功能安全

GB/T 39263-2020 道路车辆 先进驾驶辅助系统（ADAS）术语及定义

GB/T 40429-2021 汽车驾驶自动化分级

GB/T 41630-2022 智能泊车辅助系统性能要求及试验方法

JGJ 100 车库建筑设计规范

ISO 16787 Intelligent Transport Systems-Assisted Parking Systems (APS)-Performance Requirements and Test Procedures

## 3 术语和定义

下列术语和定义适用于本文件。

### 3.1

**泊车辅助系统 parking assist system;PAS**

在车辆泊车时，自动检测泊车空间并为驾驶员提供泊车指示和 / 或方向控制等辅助功能的系统。

注 1：方向控制包括横向控制或横纵向组合控制。

注 2：泊车空间也可称为“停车位”。

注 3：泊车辅助系统以下简称“系统”。

[来源：GB/T 41630-2022，3.1，有修改]

3.2

**试验车辆 vehicle under test;VUT**

装备有泊车辅助系统，用于试验的车辆。

[来源：GB/T 41630-2022，3.2，有修改]

3.3

**目标车位 target parking space**

用于针对试验车辆泊车辅助系统开展泊入、泊出试验的车位空间。

3.4

**停车位搜索状态 slot search status**

泊车辅助系统进行搜索停车位的工作状态。

[来源：GB/T 41630-2022，3.3]

3.5

**泊车辅助状态 assisted parking status**

泊车辅助系统通过横向控制或横纵向组合控制辅助驾驶员完成车辆驶入或驶出停车位的工作状态。

[来源：GB/T 41630-2022，3.4，有修改]

3.6

**边界车辆 bordering vehicle;BV**

用于限制停车位边界的车辆。

[来源：GB/T 41630-2022，3.5，有修改]

3.7

**揉库次数 number of kneading;**

试验车辆泊车过程中，由挡位切至 R 挡且车辆运动计为第一次揉库，揉库过程中挡位由 R 挡切换至 D 挡或由 D 挡切换至 R 挡，分别计为一次揉库。

[来源：GB/T 41630-2022，3.8，有修改]

3.8

**成人行人目标 adult pedestrian target;APT**

用于测试主动安全系统的成人行人的测试装置。

3.9

**儿童行人目标 child pedestrian target;CPT**

用于测试主动安全系统的儿童行人的测试装置。

### 3.10

#### 遥控泊车 remote parking assist;RPA

驾驶员在目标车位附近试验车辆外，能够通过手机或遥控器实现一键操作，将同样在目标车位附近的试验车辆泊入目标车位或将目标车位中的试验车辆泊出目标车位的智能泊车功能。

## 4 试验要求

### 4.1 试验场地及试验环境

#### 4.1.1 试验场地要求

- a) 试验场地应为平整、干燥的路面，无可见的潮湿处，无明显的凹坑、裂缝等不良情况，其坡度应小于 1%；
- b) 试验场地应为混凝土或沥青路面；
- c) 试验场地不存在影响传感器工作的干扰物；
- d) 若停车位有标线，则停车位的标线应无破损且清晰可见，车位线应为白色实线宽度 15cm，车位尺寸以标线内侧距离为准。

#### 4.1.2 试验环境要求

- a) 风速不超过 5m/s，且无雨、雪、雾、尘等情况；
- b) 气温为 0℃~45℃；
- c) 目标停车位的环境照度不小于 2000 lux。

### 4.2 试验设备

#### 4.2.1 目标物

成人行人目标APT和儿童行人目标CPT应为表面特征参数能够代表上述成人行人和儿童行人且适应传感器系统的可摆腿柔性目标物，具体要求参照标准 IS019206-2。



图 1 成人行人目标 APT（左）、儿童行人目标 CPT（右）外观

注 1：柔性目标物待相关国标发布后，将参照国标要求执行。

注 2：试验车辆的生产制造商认为柔性目标物不能满足试验车辆传感器对目标的要求，请联系 IVISTA 管理中心。

#### 4.2.2 数据采集设备及精度要求

- a) 动态数据的采样及存储频率不小于 100Hz，试验车辆和目标物使用 DGPS 时间进行数据同步；
- b) 试验过程使用的所有设备要满足动态数据的采样及存储要求，采样和存储频率至少为 100Hz；
- c) 试验车辆及目标物的位置精度  $\pm 0.02\text{m}$ ；
- d) 试验车辆及目标物的速度精度  $\pm 0.1\text{km/h}$ ；
- e) 试验车辆的加速度精度  $\pm 0.1\text{m/s}^2$ 。

#### 4.2.3 边界车辆

可使用M1类乘用车作为边界车辆，也可使用与M1类乘用车具有相同反射特性的假车作为边界车辆。

注：如果试验车辆的生产制造商认为边界车辆不能满足泊车辅助系统试验车辆传感器对目标的要求，请直接联系 IVISTA 管理中心。

#### 4.2.4 道路路沿

道路路沿参考《城市道路-路缘石》（图集号05MR404）中“TF型路缘石”尺寸及其相关施工要求设置，路沿截面参数如图2所示，离地高度为12cm~20cm，宽度为28cm~32cm，倒角为 $45^\circ \sim 90^\circ$ 。

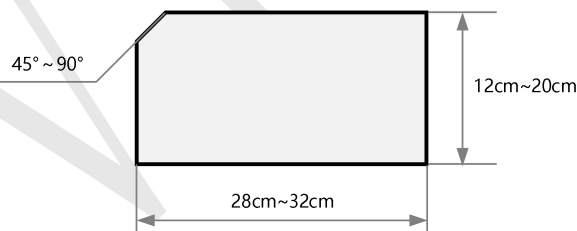


图 2 路沿尺寸示意图

### 4.3 试验车辆

#### 4.3.1 系统初始化

如有必要，试验前可先进行泊车辅助系统初始化，包含雷达、摄像头等传感器的校准。

#### 4.3.2 车辆状态确认

- a) 试验车辆应为新车，行驶里程不高于 5000km；
- b) 试验车辆应使用其生产制造商指定的全新原厂轮胎，轮胎气压应为其生产制造商推荐的标准冷胎气压；若推荐值多于一个，则应被充气到最轻负载时的气压；



- c) 试验车辆燃油量应不少于油箱容量的 90%，全车其他油、水等液体（如冷却液、制动液、机油等）应至少达到最小指示位置；在试验期间，车辆燃油量可能会降低，但不得低于 50%；
- d) 试验车辆的质量应处于整车整备质量加上驾驶员和测试设备的总质量（驾驶员和测试设备的总质量不超过 200kg）与最大允许总质量之间，试验开始后不应改变试验车辆的状态。
- e) 对于可外接充电的新能源车辆，按照 GB/T 18385-2005 中 5.1 对动力蓄电池完全充电；对于不可外接充电的新能源车辆，按照车辆正常运行状态准备试验；在试验期间，车辆电量可能会降低，但不得低于 50%。

#### 4.3.3 功能检查

试验开始前，应检查试验车辆泊车辅助功能、按键、仪表、车载中控屏等是否正常工作。

#### 4.4 数据记录及数据处理

##### 4.4.1 数据记录内容：

- a) 试验车辆泊车辅助系统的软件版本信息；
- b) 试验车辆纵向和横向位置；
- c) 试验车辆纵向和横向速度；
- d) 试验车辆纵向和横向加速度；
- e) 目标物的位置及运动数据。

##### 4.4.2 数据处理要求：

- a) 试验车辆纵向和横向位置、偏离距离需使用原始数据，数据单位为 m；
- b) 试验车辆车速为 GPS 速度需使用原始数据，数据单位为 km/h；
- c) 试验车辆纵向加速度数据需采用 12 阶无级巴特沃斯滤波器过滤，截止频率为 6Hz，再每 2 秒取平均值，数据单位为  $m/s^2$ 。

#### 4.5 试验拍摄

封闭场地试验拍摄要求如下：

- a) 试验设备安装前，对试验车辆进行左前 45 度拍照，对车辆的铭牌进行拍照；
- b) 试验设备安装后，对试验车辆内外试验设备进行拍照。

### 5 试验方法

#### 5.1 泊车能力试验

5.1.1 泊车能力试验按目标车位类型划分为平行、垂直和斜向三种车位测试场景，平行车位进行泊入与泊出两种工况的试验，垂直车位和斜向车位仅进行泊入工况的试验，且只能选择倒车方式进入目标车位。

5.1.2 试验车辆的生产制造商可在正式试验前提供由具有资质的第三方检测机构出具的预测试报告。试验车辆的生产制造商未提供预测试报告的情况下每个试验工况试验次数为 1 次。若试验车辆的生产制造商提供预测试结果，则试验按照以下规则进行：

a) 第一次试验：

——若第一次试验结果与预测试结果相同，则取第一次试验结果作为该试验工况的最终结果；

——若第一次试验结果与预测试结果存在较大偏差，则进行第二次试验。

b) 第二次试验：

——若第二次试验结果与预测试结果相同，则取第二次试验结果作为该试验工况的最终结果；

——若第二次试验结果与预测试结果存在较大偏差但与第一次试验结果相同，则取第一次与第二次试验结果平均值作为该试验工况的最终结果；

——若第二次试验结果与预测试结果、第一次试验结果均存在较大偏差，则进行第三次试验。

c) 第三次试验：

——若第三次试验结果与前面两次试验结果中的一次相同，则取此两次试验平均值作为该试验工况的最终结果；

——若三次试验结果均存在较大偏差，则中止试验并待分析原因后，重新测试。

注 1：单次试验最终结果与预测试结果存在较大偏差记为 1 次无效，累计 3 次无效后将不再继续使用预测试结果，后续每个试验工况只进行 1 次试验。

注 2：同一工况试验结果有无较大偏差以该工况预测得分与正式试验实际得分偏差绝对值是否超过 5%进行判别。

5.1.3 泊车能力试验工况如表 1 所示，详细试验细则见附录 A。

表 1 泊车能力试验工况列表

序号	车位类型	测试场景	试验工况
1	平行车位	双边界平行车位场景	泊入
2			泊出
3		成人沿道路边缘匀速走过双边界平行车位场景	泊入
4			泊出
5	垂直车位	方柱单边界垂直车位场景	泊入
6		标线垂直车位场景	泊入
7		儿童走入方柱单边界垂直车位中央场景	泊入
8	斜向车位	双边界斜向车位场景	泊入

5.1.4 泊入试验，为保证试验一致性和试验有效性，试验车辆应由静止开启泊车辅助系统，然后进入泊车辅助状态，在距离目标车位 5m 前，试验车辆停车位搜索状态速度应控制在  $(10 \pm 2)$  km/h 范围之内，试验车辆靠停车位一侧的前后轮轮胎最外侧接地点与车位外边界的距离（不含两车后视镜）误差应控制在  $(1.2 \pm 0.2)$  m 范围之内，试验车辆以行驶方向右侧空闲车位为目标车位开始开展试验，示意图（见图 3、图 4、图 5）如下：

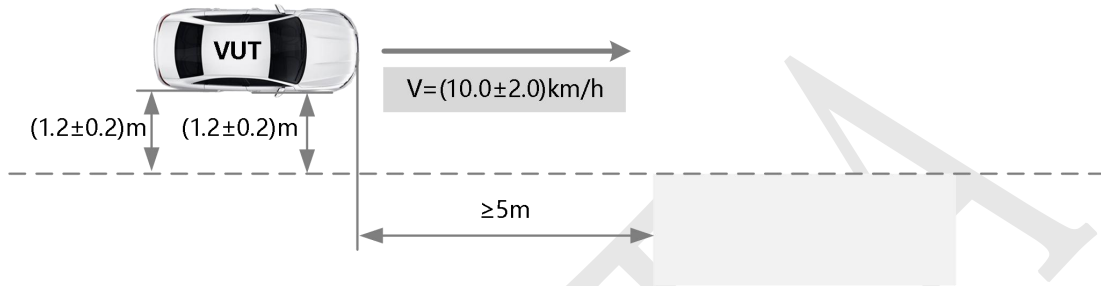


图 3 平行车位泊车能力试验试验车辆泊入试验开始状态

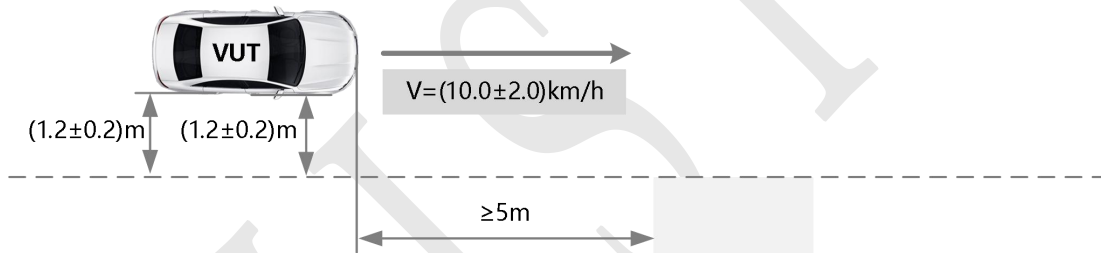


图 4 垂直车位泊车能力试验试验车辆泊入试验开始状态

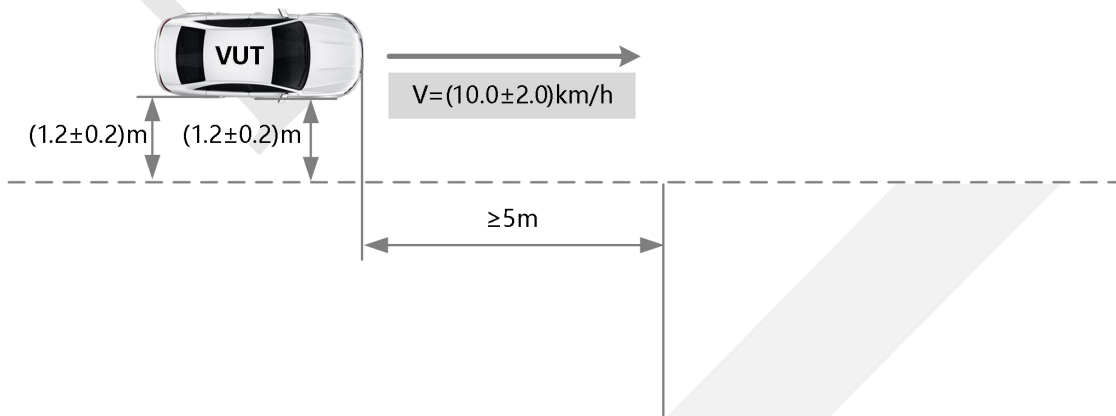


图 5 斜向车位泊车能力试验试验车辆泊入试验开始状态

5.1.5 泊出试验，为保证试验一致性和试验有效性，有泊出试验工况的测试场景，先进行相应测试场景的泊入试验，然后进行相应场景的泊出试验，泊出试验与泊入试验之间应确保试验车辆至少有一次熄火、下电，且时间间隔大于 5 分钟。泊出试验中，试验车辆测试开始状态以试验车辆成功完成泊入试验的最终状态为准；若试验车辆未成功完成相应测试场景的泊入试验，则将试验车辆停放在目标车位中间位置（见图 6）作为泊出试验的开始状态。泊出试验对试验车辆的泊出方向不做要求。

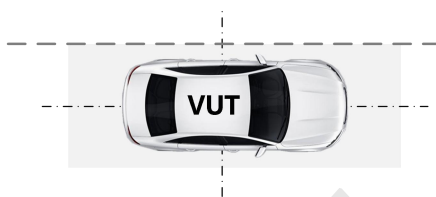


图 6 泊车能力试验试验车辆泊出开始状态

5.1.6 若试验车辆的泊车辅助系统无法进行纵向车速控制，则要求驾驶员在泊入、泊出试验操作过程中控制车辆速度不超过 5km/h。

5.1.7 试验开始后在成功完成泊入或泊出任务之前，若试验车辆发生以下情况，则试验提前结束：

- a) 泊车辅助系统功能提前退出；
- b) 泊车辅助系统功能发出不可继续完成任务的接管请求；
- c) 试验车辆与边界车辆、目标物、路沿石、方柱、墙体发生碰撞。

## 5.2 遥控泊车试验

遥控泊车功能的试验场景包括双边界平行车位和方柱单边界垂直车位两种，要求试验车辆在两种车位类型下进行泊入和泊出试验，每个试验工况进行1次试验，其中垂直车位场景泊入工况要求试验车辆选择倒车方式进入目标车位。遥控泊车功能试验内容见表2，详细试验细则见附录B。

表 2 遥控泊车试验内容

序号	试验对象	车位类型	试验工况
1	遥控泊车	平行车位	泊入
2			泊出
3		垂直车位	泊入
4			泊出

## 5.3 安全提示审查

安全提示审查的审查对象包括用户手册（不限定纸质版或电子版，但要求是已公开发布的文件）审查和功能提示审查两个部分，审查内容如表3所示。

表 3 安全提示审查内容

序号	审查内容	审查项目
1	用户手册审查	辅助功能定义
2		驾驶员责任
3		泊车功能使用条件
4		泊车功能局限性
5	功能提示审查	开启与关闭提示
6		系统失效与功能不足提示

### 5.3.1 用户手册审查

用户手册的形式不限定于文字性的内容，还可以是车辆用户使用车辆前的人机交互学习过程、安全教育视频或动画等易于车辆驾驶员了解智能泊车功能的使用方法、功能边界的多种形式，审查项目如表4所示。

表 4 用户手册审查项目

序号	评分条款
1	辅助功能定义
2	驾驶员责任
3	泊车功能使用条件
4	泊车功能局限性

### 5.3.2 功能提示审查

功能提示审查包括“开启与关闭提示”、“系统失效与功能不足提示”。具体内容如下：

- a) 开启试验车辆的泊入、泊出功能，观察相关功能在开启、关闭时是否有声音、图像提示。
- b) 在试验车辆的泊入、泊出阶段，通过遮挡传感器、断电等方式分别设置功能不足和故障问题，观察相关功能是否有系统失效、功能不足的提示。

## 附录 A 泊车能力试验细则

### A.1 平行车位

#### A.1.1 双边界平行车位场景

##### A.1.1.1 场景描述

如图A.1所示，目标车位为两辆边界车辆构成的平行车位，长边分别由路沿和边界车辆外边缘延长线构成，地上未画车位标线，图中L为车位长度，W为车位宽度。车位尺寸见表A.1，表中X为试验车辆车长，Y为试验车辆车宽（不包含外后视镜）。

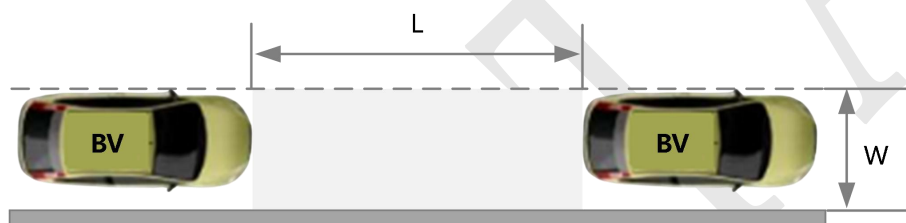


图 A.1 双边界平行车位场景示意图

表 A.1 双边界平行车位尺寸

试验车长	车位长 L	车位宽 W
$X \leq 2.8\text{m}$	$L = X + 0.7\text{m}$	$Y + 0.2\text{m}$
$X > 2.8\text{m}$	$L = X + 0.5 \times (\max\{0.7\text{m}, 0.15 \times X\} + \min\{1.5\text{m}, 0.25 \times X\})$	$Y + 0.2\text{m}$

##### A.1.1.2 试验方法

A.1.1.2.1 泊入试验，试验车辆由 5.1.4 规定的试验开始状态开启泊车辅助功能，向目标车位进行泊入，试验车辆在目标车位内停车后，泊入试验完成，试验结束。

A.1.1.2.2 泊出试验，试验车辆由 5.1.5 规定的试验开始状态开启泊车辅助功能，由目标车位向外泊出，试验车辆泊出完成停车后，泊出试验完成，试验结束。

#### A.1.2 成人沿道路边缘匀速走过双边界平行车位场景

##### A.1.2.1 场景描述

如图A.2所示，以A.1.1.1描述的双边界平行车位场景为基础，增加成人沿道路边缘匀速走过移动障碍，干扰试验车辆的泊入和泊出过程。

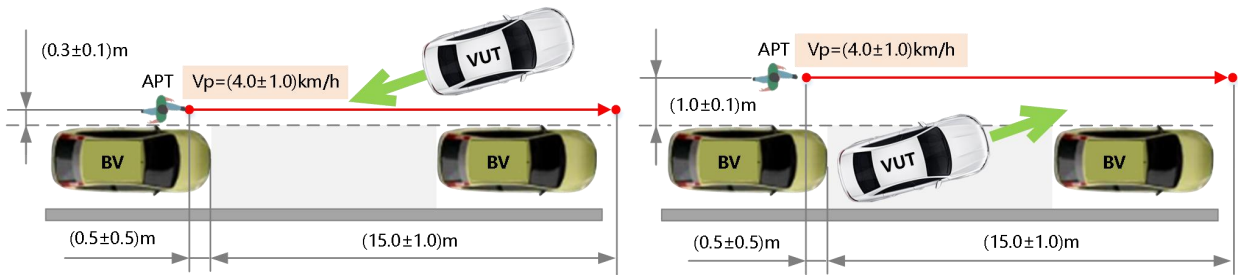


图 A. 2 成人沿道路边缘匀速走过双边界平行车位场景示意图

### A. 1. 2. 2 试验方法

A. 1. 2. 2. 1 泊入试验, 试验车辆由 5. 1. 4 规定的试验开始状态开启泊车辅助功能, 向目标车位进行泊入, 在试验车辆揉库即将进入车位前行人沿道路边缘匀速向前走过去, 试验车辆若不采取任何避让措施, 则确保行人与试验车辆尾部或右侧面发生碰撞 (如图 A. 3 所示)。若试验车辆停车且未与行人发生碰撞, 则在行人离开泊车区域后, 试验车辆继续完成泊入。当发生以下情况之一时试验结束:

- 试验车辆泊车辅助系统在泊入揉库过程中成功检测到行人, 且将车辆停下未与行人发生碰撞, 并等待行人离开后能够继续成功泊入目标车位;
- 试验车辆泊车辅助系统在泊入揉库过程中成功检测到行人, 且将车辆停下未与行人发生碰撞, 泊车功能退出, 不能够继续泊入目标车位;
- 试验车辆与行人或边界车辆发生碰撞。

A. 1. 2. 2. 2 泊出试验, 试验车辆由 5. 1. 5 规定的试验开始状态开启泊车辅助功能, 由目标车位向外泊出, 在试验车辆揉库即将泊出车位前行人沿道路边缘匀速向前走过去, 试验车辆若不采取任何避让措施, 则确保行人与试验车辆前部或左侧面发生碰撞 (如图 A. 3 所示)。若试验车辆停车且未与行人发生碰撞, 则在行人离开泊车区域后, 试验车辆继续完成泊出。当发生以下情形之一时试验结束:

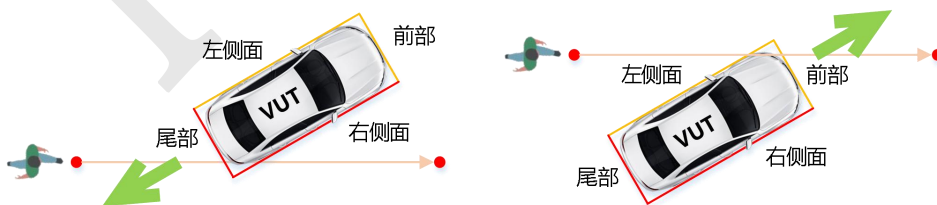


图 A. 3 泊入 (左) / 泊出 (右) APT 与 VUT 有效碰撞示意图

- 试验车辆泊车辅助系统在泊出揉库过程中成功检测到行人, 且将车辆停下未主动与行人发生碰撞, 并等待行人离开后能够继续成功泊出目标车位;

- b) 试验车辆泊车辅助系统在泊出揉库过程中成功检测到行人，且将车辆停下未主动与行人发生碰撞，泊车功能退出，不能够继续泊出目标车位；
- c) 试验车辆与行人或边界车辆发生碰撞。

A.2 垂直车位

A.2.1 方柱单边界垂直车位场景

A.2.1.1 场景描述

如图A.4所示，目标车位为方柱与一辆边界车辆构成的单边界垂直车位，方柱位于边界车辆的左侧，车位还画有标线且尺寸固定，边界车辆侧面车身与目标车位长边平行。车位前方有一段长度4m~5m，高度1.5m~1.8m的墙体，墙体与目标车位之间的距离为5.5m。边界车辆与方柱之间的横向距离为W，W的计算方法见表A.2，表中Y为试验车辆车宽（不包含外后视镜）。在距离目标车位底端0.6m，距离车位左右边缘0.1m处，放置2个车轮限位块，限位块长度50cm~60cm，宽度12cm~16cm，高度10cm~12cm。

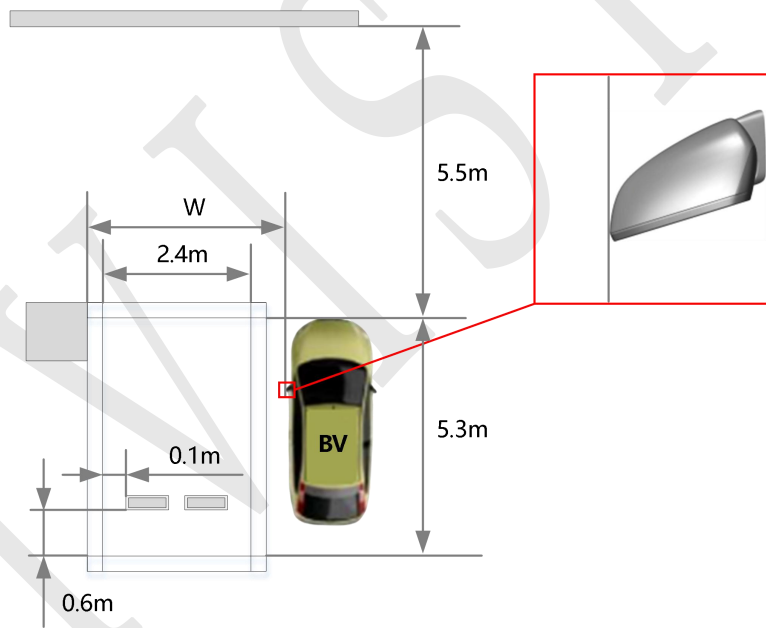


图 A.4 方柱单边界垂直车位场景示意图

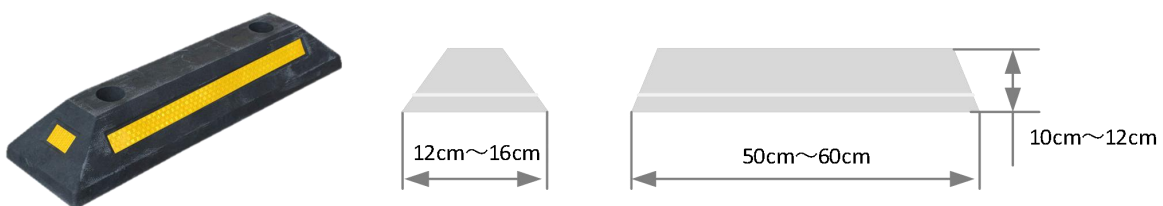


图 A.5 车轮限位块尺寸图



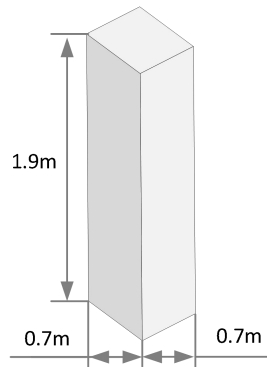


图 A. 6 方柱尺寸图

表 A. 2 场景参数 W 取值

试验车辆车宽 Y (不包含外后视镜)	场景参数 W
$Y \leq 1.9\text{m}$	2.7m
$Y > 1.9\text{m}$	$Y + 0.8\text{m}$

A. 2. 1. 2 试验方法

该场景仅进行泊入试验，试验车辆由5. 1. 4规定的试验开始状态开启泊车辅助功能，向目标车位进行泊入，试验车辆在目标车位停车后，泊入试验完成，试验结束。

A. 2. 2 标线垂直车位场景

A. 2. 2. 1 场景描述

如图A. 7所示，该场景由三个连续的垂直标线车位构成，处于中间的一个车位作为目标车位。

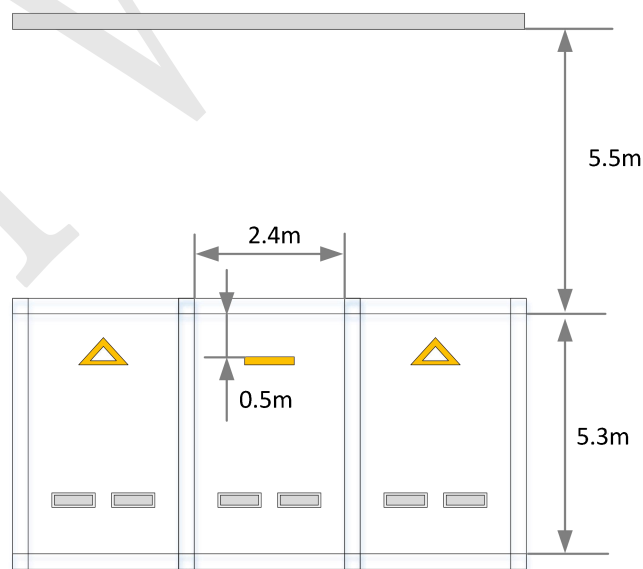


图 A. 7 标线垂直车位场景示意图

三个车位距离车位前端标线内侧0.5m处放置尺寸0.48m×0.16m×0.30m的“A”型停车锁，试验时，目标车位的停车锁收到地面，两侧车位的停车锁展开立起。车位前方有一段长度4m~5m，高度1.5m~1.8m的墙体，墙体与目标车位之间的距离为5.5m。

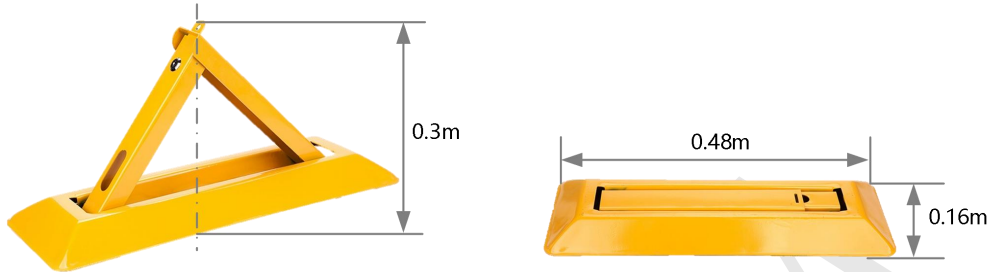


图 A.8 “A”型停车锁尺寸图

#### A.2.2.2 试验方法

同A.2.1.2。

#### A.2.3 儿童走入方柱单边界垂直车位中央场景

##### A.2.3.1 场景描述

如图A.9所示，以A.2.1.1描述的垂直方柱单边界车位场景为基础，增加儿童走入目标车位中央移动障碍，占据目标车位空间，使目标车位空间不足以停放试验车辆。

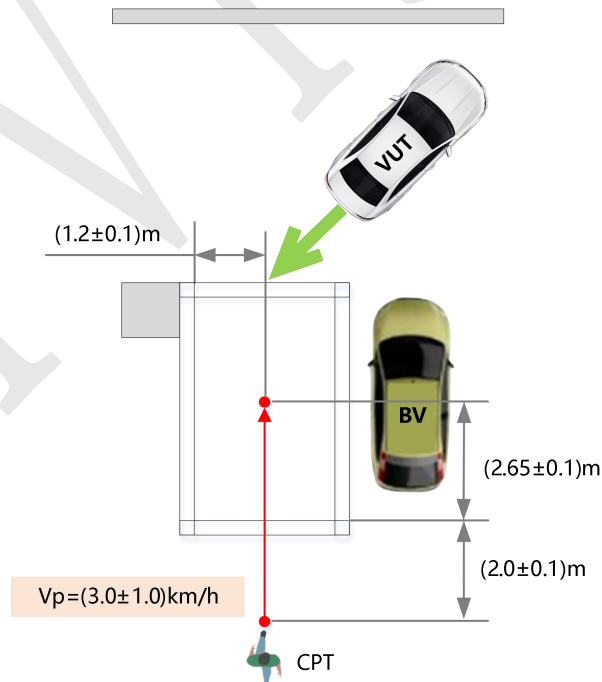


图 A.9 儿童走入方柱单边界垂直车位中央场景示意图

### A.2.3.2 试验方法

该场景仅进行泊入试验，试验车辆由5.1.4规定的试验开始状态开启泊车辅助功能向目标车位进行泊入，当试验车辆车尾经过目标车位前边缘时，儿童开始向目标车位行走，若试验车辆检测到儿童占据目标车位并停车，则该工况试验结束。

## A.3 斜向车位

### A.3.1 双边界斜向车位场景

#### A.3.1.1 场景描述

如图A.10所示，目标车位为两辆边界车辆构成的斜向车位，边界车辆相互平行，边界车辆与路沿石倾斜角度为 $45^\circ$ ，车位长度 $L=X+Y$ ，车位宽度 $W=Y+1.0\text{m}$ ， $X$ 和 $Y$ 分别为试验车辆的车长和车宽（不包含外后视镜）。

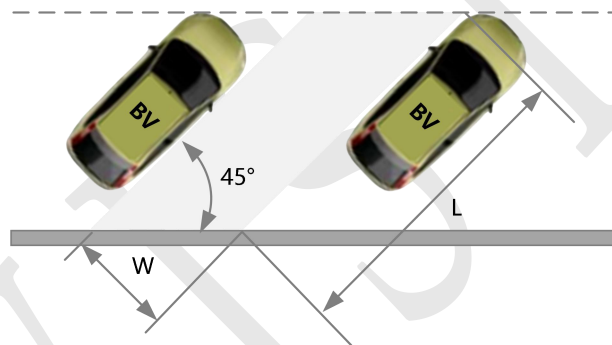


图 A.10 双边界斜向车位场景示意图

#### A.3.1.2 试验方法

该场景仅进行泊入试验，试验车辆由5.1.4规定的试验开始状态开启泊车辅助功能，向目标车位进行泊入，试验车辆在目标车位内停车后，泊入试验完成，试验结束。

## 附录 B 遥控泊车试验细则

### B.1 平行车位场景

#### B.1.1 场景描述

如图B.1所示，场景设置与A.1.1.1所述相同。

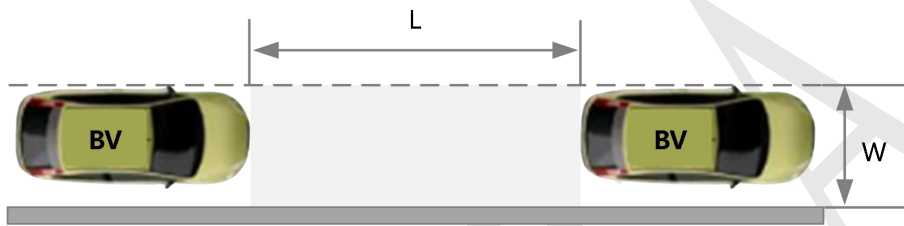


图 B.1 双边界平行车位场景示意图

#### B.1.2 试验方法

B.1.2.1 泊入试验，试验车辆在目标车位附近正确识别到目标车位后，试验员在距离试验车辆不大于6m的地方发出指令开启遥控泊车功能，试验车辆向目标车位进行泊入，试验车辆泊入目标车位并停车后，泊入试验完成，试验结束。

B.1.2.2 泊出试验，按照5.1.5方法确定泊出试验试验车辆的初始状态，试验员在距离试验车辆不大于6m的地方发出指令开启遥控泊车功能，试验车辆由目标车位向外泊出，试验车辆泊出目标车位并停车后，泊出试验完成，试验结束。

### B.2 垂直车位场景

#### B.2.1 场景描述

如图B.2所示，目标车位为方柱与一辆边界车辆构成的单边界垂直车位，方柱位于边界车辆的左边，车位还画有标线且尺寸固定，边界车辆车身与目标车位一侧边缘线平行。车位前方有一段长度4m~5m，高度1.5m~1.8m的墙体，墙体距离目标车位的距离为5.5m，边界车辆与方柱之间的横向距离为2.7m。在距离目标车位底端0.6m，距离车位左右边缘0.1m处，放置2个车轮限位块，限位块长度50cm~60cm，宽度12cm~16cm，高度10cm~12cm。

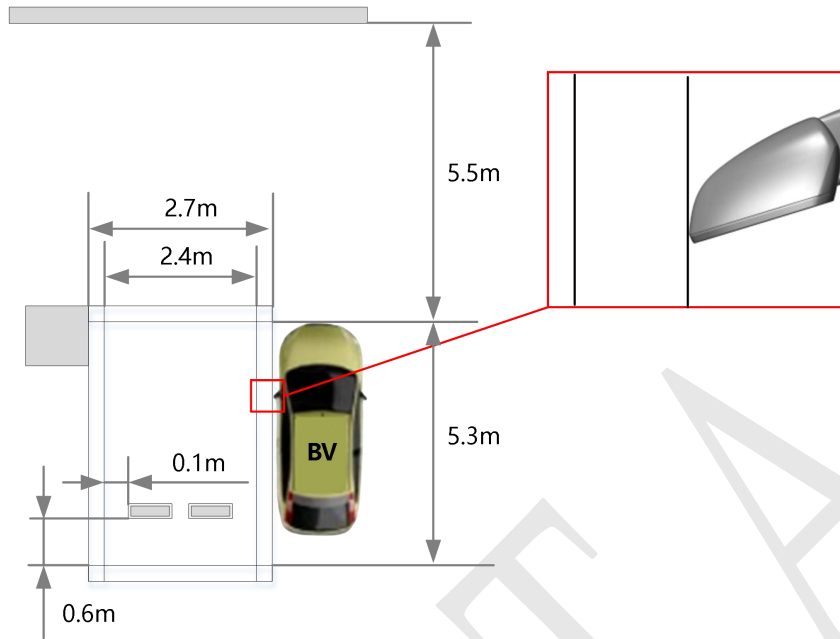


图 B. 2 方柱单边界垂直车位场景示意图

## B. 2. 2 试验方法

B. 2. 2. 1 泊入试验，试验车辆车身与目标车位垂直，在目标车位附近正确识别到目标车位后，试验员在距离试验车辆不大于 6m 的地方发出指令开启遥控泊车功能，试验车辆向目标车位进行泊入，试验车辆泊入目标车位并停车后，泊入试验完成，试验结束。

B. 2. 2. 2 泊出试验，按照 5. 1. 5 方法确定泊出试验试验车辆的初始状态，试验员在距离试验车辆不大于 6m 的地方发出指令开启遥控泊车功能，试验车辆由目标车位向外泊出，试验车辆泊出目标车位并停车后，泊出试验完成，试验结束。