

# IVISTA

## 中国智能汽车指数

编号: IVISTA-SM-ISI.AS.LSS-TP-A1-2023

智能安全指数

主动安全

车道辅助系统试验规程

Intelligent Safety Index

Active Safety

Lane Support System Test Protocol

(2023 版修订版)

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 车辆准备 .....	4
4.4 LCC 功能开关设置 .....	4
4.5 数据记录及数据处理 .....	5
4.6 试验拍摄 .....	5
5 试验方法 .....	6
5.1 概述 .....	5
5.2 LDP 功能试验 .....	5
5.3 LDW 功能试验 .....	6
5.4 ELK 功能试验 .....	8

# 车道辅助系统试验规程

## 1 范围

本文件规定了IVISTA中国智能汽车指数-智能安全指数-主动安全车道辅助系统的测试方法。

## 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，仅该日期的版本适用于本规程。不注日期的引用文件，其最新版本（包括所有的修改单）适用于本规程。

GB/T 26773-2011 智能运输系统 车道偏离报警系统 性能要求与检测方法

GB/T 39263-2020 道路车辆 先进驾驶辅助术语及定义

GB/T 39323-2020 乘用车车道保持辅助(LKA)系统性能要求及试验方法

Euro NCAP TEST PROTOCOL-Lane Support Systems

ISO 11270-2014 Intelligent transport systems - Lane keeping assistance systems (LKAS) - Performance requirements and test procedures

## 3 术语和定义

以下术语和定义适用于本规程。

### 3.1

**惯性坐标系 inertial frame**

本规程采用 ISO 8855:2011 中所指定的惯性坐标系，其中  $x$  轴指向车辆前方， $y$  轴指向驾驶员左侧， $z$  轴指向上方(右手坐标系)。从原点向  $x$ 、 $y$ 、 $z$  轴的正向看去，绕  $x$ 、 $y$  和  $z$  轴顺时针方向旋转是侧倾角、俯仰角和横摆角。左舵和右舵车辆皆采用此坐标系。

### 3.2

**车道偏离抑制 lane departure prevention; LDP**

实时监测车辆与车道边线的相对位置，在车辆将发生车道偏离时控制本车辆横向运动，辅助驾驶员将车辆保持在原车道内行驶。

[来源：GB/T 39263-2020，2.3.8]

### 3.3

**车道偏离预警 lane departure warning; LDW**

实时监测车辆在本车道的行驶状态，并在出现或即将出现非驾驶意愿的车道偏离时发出警告信息。

[来源：GB/T 39263-2020, 2.2.2.12]

### 3.4

**紧急车道保持 emergency lane keeping; ELK**

实时检测车辆与实线车道线、道路边沿或进入相邻车道的迎面或超车道相对位置关系，并在紧急情况下自动修正车辆行驶方向。

### 3.5

**主车 subject vehicle; SV**

配有本规程所定义的车道辅助系统的待测车辆。

### 3.6

**车道边界 lane boundary**

由可见车道标识确定，在无可见车道标识的情况下由其他提示性的可见道路特征或者由其他方式如GPS、磁道钉等确定的车道边界线。

### 3.7

**偏离速度 rate of departure**

车辆偏离车道边界时速度的垂直分量。

[来源：GB/T 393233-2020, 3.4]

### 3.8

**车道偏离报警触发点 lane departure warning issue point**

系统发出报警时的位置和时刻。

### 3.9

**车道居中控制 lane centering control; LCC**

实时监测车辆与车道边线的相对位置，持续自动控制车辆横向运动，使车辆始终在车道中央区域行驶。

[来源：GB/T 39263-2020, 2.3.7]

### 3.10

**试验开始时刻 test start time;  $T_0$**

主车在车道内行驶，达到试验车速并稳定行驶 2s 后，试验正式开始的时刻。

### 3.11

**LDP系统触发时刻 LDP system issue time;  $T_{LDP}$**

主车偏离车道时，LDP 系统开始介入的时刻。

## 3.12

LDW系统触发时刻 LDW system issue time;  $T_{LDW}$

主车偏离车道时, LDW 系统开始发出报警信号的时刻。

## 3.13

路径弯曲时刻 path steer time;  $T_{steer}$

主车在直道试验中驶入试验路径弯曲部分且偏离速度达到 0.05m/s 的时刻。

## 3.14

波形护栏目标物 w-beam guardrail target; WGT

用于测试 ELK 系统的波形护栏测试装置。

## 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

试验场地应满足如下要求:

- a) 试验路面水平、干燥, 表面无可见潮湿处, 其峰值附着系数应大于 0.8;
- b) 试验道路应平坦, 无明显的凹坑、裂缝等不良情况, 其水平平面度应小于 1%, 长度至少 500m;
- c) 试验过程中, 试验道路两侧 3m 以内以及目标车前方 30m 内无任何车辆、障碍物或其他影响试验的物体;
- d) 试验路面上方的标志物、桥梁及其他物体或建筑应高于路面 5m;
- e) 单条试验车道宽度为 3.5-3.75m, 车道边界由可见车道标识确定, 其颜色应为白色, 偏离侧线型应为虚线, 符合 GB 5768.3 4.3 中规定;
- f) LDW 弯道偏离预警试验所需弯道中心线的半径为  $(250 \pm 10)$  m。

## 4.1.2 试验环境要求

试验环境应满足如下要求:

- a) 气候条件良好, 除特殊场景外无降雨、降雪、扬尘等恶劣天气情况;
- b) 温度在  $0^{\circ}\text{C}$ - $45^{\circ}\text{C}$  之间, 风速应低于 5m/s;
- c) 除夜间场景外, 试验应在均匀的自然光照条件下进行, 如试验车辆的生产制造商无更低的下限值要求, 光照度应不小于 2000lux。

## 4.2 试验设备

## 4.2.1 目标物

#### 4.2.1.1 波形护栏目标物

波形护栏目标物WGT应为表面特征参数能够代表波形护栏且适应传感器系统的柔性目标物,当前主要尺寸要求如表1所示。

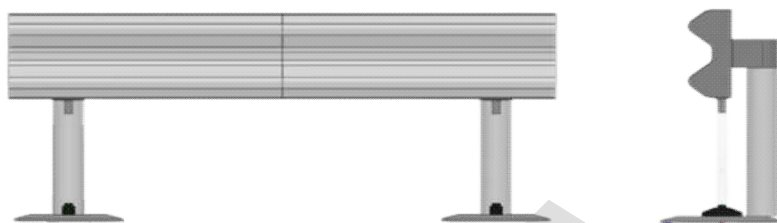


图 1 波形护栏柔性目标物外观

表 1 波形护栏柔性目标物主要尺寸

尺寸	数值 (mm)
波形栏总长	2000±20
波形栏总高	755±10
波形栏波高	310±10
波形栏波宽	155±5
立杆高度	630±10
立杆直径	114±10

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 试验设备

试验设备应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。其中数据采集精度应不低于以下要求:

- a) 纵向速度精度为 0.1km/h;
- b) 纵向、横向位置精度为 0.03m;
- c) 航向角精度为 0.1° ;
- d) 横摆角速度精度为 0.1° /s;
- e) 转向盘角速度精度为 1.0° /s。

#### 4.3 车辆准备

##### 4.3.1 系统初始化

如有必要,试验前可先进行LSS各系统的初始化,包含摄像头等传感器的校准。

##### 4.3.2 车辆状态确认

车辆状态确认应满足如下要求：

- a) 试验车辆应为新车，行驶里程不高于 5000km；
- b) 试验车辆应使用试验车辆的生产制造商指定的全新原厂轮胎，轮胎气压应为试验车辆的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 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

试验开始之前，驾驶主车分别检查车辆LSS各功能能否正常开启和使用。

#### 4.3.4 功能设置

##### 4.3.4.1 灵敏度设置

针对系统灵敏度等设置有多个选项可选的LSS各系统，应在试验前将系统灵敏度设置在中间档；若档位个数为偶数，则设置为中间偏早的档位。

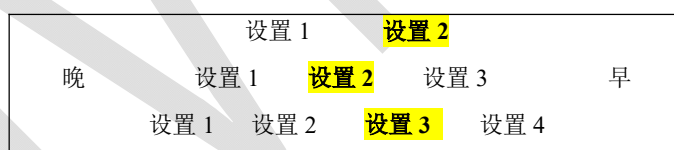


图 2 功能设置示意图

#### 4.4 LCC 功能开关设置

试验前应按如下规则设置功能开关情况：

- a) 主车 LSS 与 LCC 功能独立开关，LSS 试验时 LCC 功能关闭；
- b) 主车 LSS 与 LCC 集成一体，则按如下所述进行设置：

——主车 LCC 依赖于 ACC 自适应巡航控制系统或者自动驾驶辅助系统的开启才能激活，则在试验中不应开启；

——LCC 不依赖于 ACC 自适应巡航控制或者自动驾驶辅助系统，能够单独激活，并且能够记忆关

闭或者开启的状态，则可以根据被测车辆生产制造商的要求决定是否关闭 LCC 功能。

- c) 主车 ELK 与 LDP 功能独立开关，ELK 试验时 LDP 功能关闭。

#### 4.5 数据记录及数据处理

数据记录及数据处理应满足如下要求：

- a) 车速为 GPS 车速，单位为 km/h，横向和纵向位置，单位为 m，均需使用原始数据；
- b) 横摆角速度和转向盘转速，均需使用截止频率为 10Hz 的 12 阶无级巴特沃斯滤波器处理，数据单位分别为  $^{\circ}/s$ 。

#### 4.6 试验拍摄

试验拍摄应满足如下要求：

- a) 试验设备安装前，应对试验车辆左前 45 度和车辆铭牌进行拍照；
- b) 试验设备安装后，应对试验车辆内外试验设备进行拍照。

### 5 试验方法

#### 5.1 概述

LSS 试验包括 LDP 试验、LDW 试验和 ELK 试验。LDP 功能测试时，若 ELK 功能可单独开启/关闭，则应关闭 ELK 功能，否则需根据被测车辆的生产制造商提供的信息反馈表决定是否关闭 ELK 功能；单独进行 LDW 试验时，根据被测车辆的生产制造商提供的信息反馈表，决定是否关闭 LDP 功能；ELK 功能测试时，若 LDP 功能可单独开启/关闭，则应关闭 LDP 功能，否则需根据被测车辆的生产制造商提供的信息反馈表决定是否关闭 LDP 功能。

#### 5.2 LDP 功能试验

在长直道路上，若 LDP 最低激活车速  $\leq 72\text{km/h}$ ，则试验车速为  $72\text{km/h}$ ，若 LDP 最低激活车速  $> 72\text{km/h}$ ，则试验车速为被测车辆生产制造商申报最低激活车速  $+1\text{km/h}$ ，并根据表 2 所示的偏离速度进行试验。

试验从  $T_0$  时刻开始，在  $T_0 - T_{LDP}$  时间段内，主车必须满足以下条件，才能保证试验的有效性：

- a) 主车 GPS 车速满足  $(72 \pm 1)\text{km/h}$ ，或（制造商申报最低激活车速  $+1\text{km/h}$ ） $\pm 1\text{km/h}$ ；
- b) 车速稳定时，偏离速度的实际值需在规定值的  $\pm 0.05\text{m/s}$  范围内；
- c) 主车实际行驶路径和预设试验路径的横向偏差值为  $\pm 0.1\text{m}$ ；
- d) 直到  $T_{steer}$  时刻，横摆角速度范围为  $(0 \pm 1)^{\circ}/s$ ；
- e) 直到  $T_{steer}$  时刻，转向盘角速度范围为  $(0 \pm 15)^{\circ}/s$ 。



表 2 LDP 直道偏离抑制试验工况

车速	偏离速度 (m/s)	偏离方向	试验次数
max { (72±1) km/h, (制造商申报最低激活车速+1km/h) ±1.0km/h }	0.5±0.05	向左偏离	2
	0.5±0.05	向右偏离	2

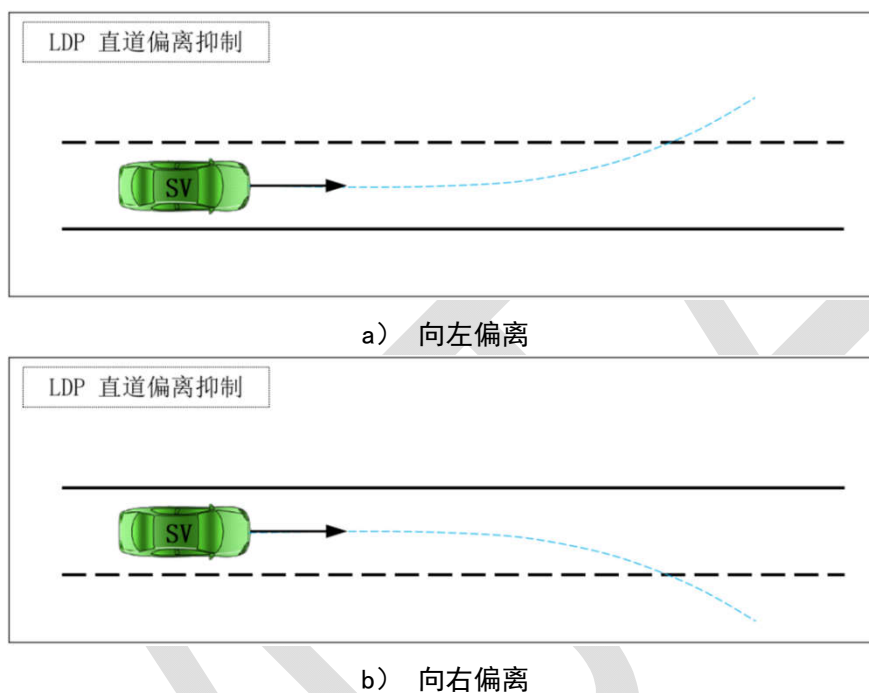


图 3 LDP 直道偏离抑制试验方法

### 5.3 LDW 功能试验

#### 5.3.1 直道偏离预警

在长直道路上,若LDW最低激活车速 $\leq 72\text{km/h}$ ,则试验车速为 $72\text{km/h}$ ,若LDW最低激活车速 $> 72\text{km/h}$ ,则试验车速为制造商申报最低激活车速+ $1\text{km/h}$ ,根据表3所示的偏离速度进行试验。

试验从  $T_0$ 时刻开始,在  $T_0-T_{LDW}$ 时间段内,主车必须满足以下条件,才能保证试验的有效性:

- 主车 GPS 车速满足  $(72\pm 1)\text{km/h}$ ,或(制造商申报最低激活车速+ $1\text{km/h}$ ) $\pm 1\text{km/h}$ ;
- 车速稳定时,偏离速度的实际值需在规定值的 $\pm 0.05\text{m/s}$ 范围内;
- 主车实际行驶路径和预设试验路径的横向偏差值为 $\pm 0.1\text{m}$ ;
- 直到  $T_{steer}$ 时刻,横摆角速度范围为  $(0\pm 1)^\circ/\text{s}$ ;
- 直到  $T_{steer}$ 时刻,转向盘角速度范围为  $(0\pm 15)^\circ/\text{s}$ 。

表 3 LDW 直道偏离预警试验工况

车速	偏离速度 (m/s)	偏离方向	试验次数
max{ (72±1) km/h, (制造商申报最低激活车速+1km/h) ±1.0km/h }	0.5±0.05	向左偏离	2
	0.5±0.05	向右偏离	2

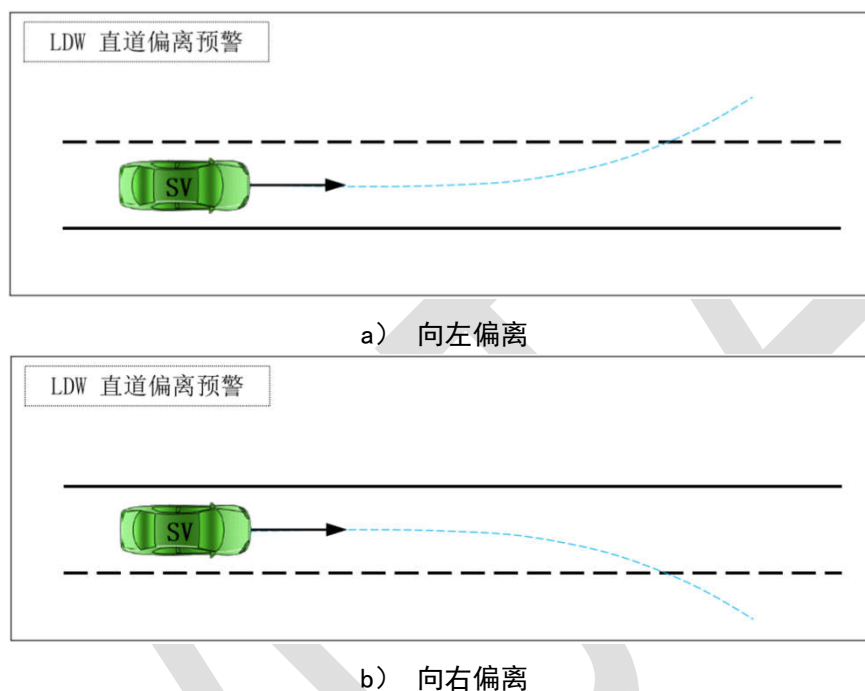


图 4 LDW 直道偏离预警试验方法

### 5.3.2 弯道偏离预警

在半径250m的定曲率弯道上，若LDW最低激活车速 $\leq 72\text{km/h}$ ，则试验车速为72km/h，若LDW最低激活车速 $> 72\text{km/h}$ ，则试验车速为制造商申报最低激活车速+1km/h。当主车进入弯道行驶并达到稳定状态后，可向弯道外侧逐渐偏离。根据表4所示的偏离速度进行试验。

表 4 LDW 弯道偏离预警试验工况

车速	弯道方向	偏离方向	试验次数
max{ (72±1) km/h, (制造商申报最低激活车速+1km/h) ±1.0km/h }	右转弯道	向外偏离	2
	左转弯道	向外偏离	2

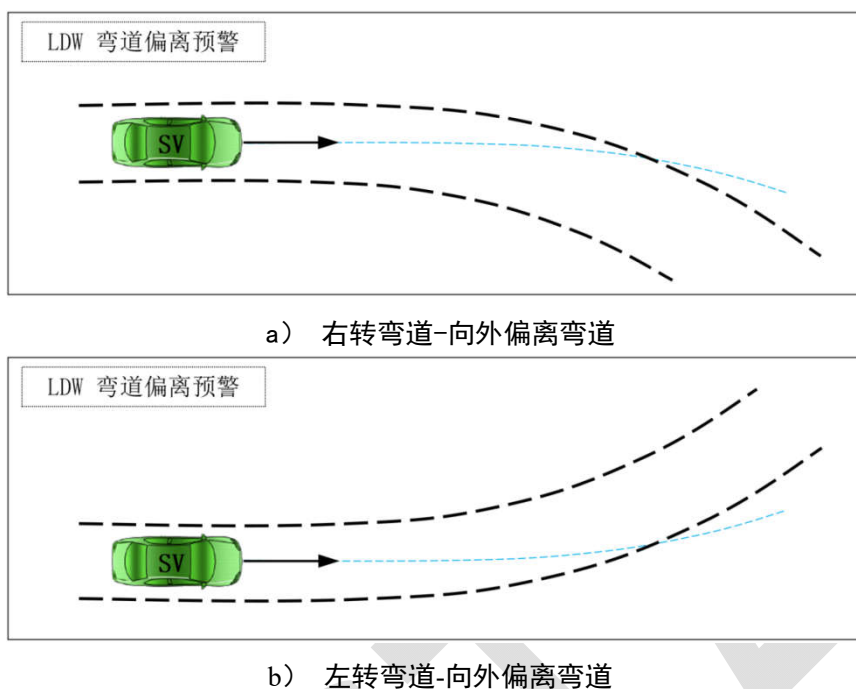


图5 LDW 弯道偏离预警试验方法

## 5.4 ELK 功能试验

### 5.4.1 偏离车道紧急车道保持

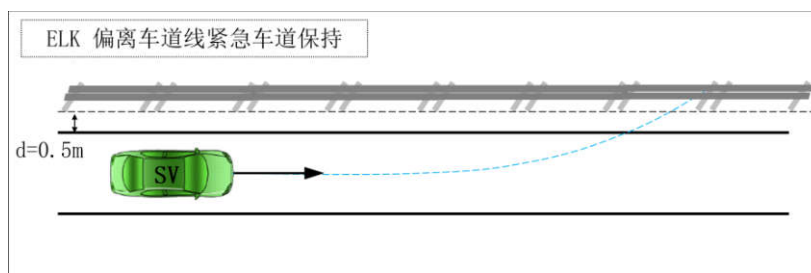
在长直道路上，车道分割一侧为实线和波形护栏目标物或仅有波形护栏目标物。实线外侧与波形护栏目标物的位置关系如图7所示，波形护栏目标物的设置长度不小于100m。若ELK最低激活车速 $\leq 72\text{km/h}$ ，则试验车速为72km/h，若ELK最低激活车速 $> 72\text{km/h}$ ，则试验车速为制造商申报最低激活车速+1km/h，根据表5所示的偏离速度进行试验。

试验从  $T_0$  时刻开始，在  $T_0-T_{LDW}$  时间段内，主车必须满足以下条件，才能保证试验的有效性：

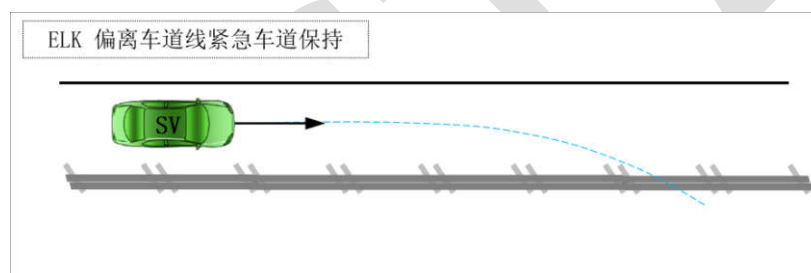
- a) 主车 GPS 车速满足  $(72 \pm 1) \text{ km/h}$ ，或（制造商申报最低激活车速+1km/h） $\pm 1\text{km/h}$ ；
- b) 车速稳定时，偏离速度的实际值需在规定值的 $\pm 0.05\text{m/s}$  范围内；
- c) 主车实际行驶路径和预设试验路径的横向偏差值为 $\pm 0.1\text{m}$ ；
- d) 直到  $T_{steer}$  时刻，横摆角速度范围为  $(0 \pm 1)^\circ / \text{s}$ ；
- e) 直到  $T_{steer}$  时刻，转向盘角速度范围为  $(0 \pm 15)^\circ / \text{s}$ 。

表 5 ELK 偏离车道紧急车道保持试验工况

车速	偏离速度 (m/s)	偏离方向	车道分割	试验次数
max { (72±1) km/h, (制造商申报最低激活车速+1km/h) ±1.0km/h }	0.5±0.05	向左偏离	实线和护栏	2
		向右偏离	护栏	2



a) 向左偏离 (实线和护栏)



b) 向右偏离 (护栏)

图 6 ELK 偏离车道紧急车道保持试验方法

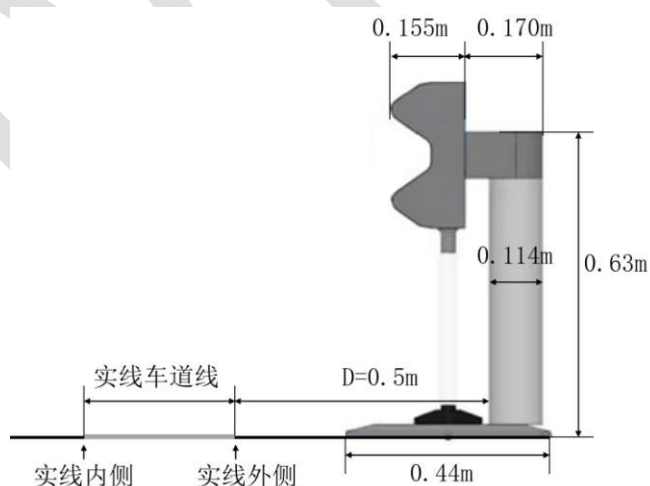


图 7 车道线与波形护栏位置关系图