Zkouška bude provedena na suché vozovce s asfaltovým nebo betonovým povrchem. Teplota okolí během zkoušky by měla být v rozmezí -20 °C až 40 °C a horizontální viditelnost vyšší než 1km.

7.2 Specifikace cílů zkoušky

Zkušební cíle jsou vztaženy na použití současných technologií. Pro jiné technologie musí být zvoleny odpovídající cíle.

7.2.1 LIDAR (Light Detection and Ranging)

Zkušební cíl pro infračervené pásmo je definován jako infračervený koeficient pro zkušební cíl CTT a průřez zkušebního cíle.

Minimální průřez pro cíle A a B je definován v této normě.

Zkouška cíle A: rozptyl reflektoru u cíle A je *CTT = viz norma*

Zkouška cíle B: rozptyl reflektoru u cíle B je *CTT = viz norma*.

7.3 Zkouška schopnosti automatického zastavení

7.3.1 Zkouška cílového vozidla

Cílové vozidlo bude vybaveno cílem A viz. kapitola 7.2. Cíl A bude umístěn v zadní části vozidla.

7.3.2 Počáteční podmínky

- vozidlo se bude pohybovat cestovní rychlostí $v_{stopping}$
- šířka cílového vozidla bude v rozmezí dle normy
- požadovaný časový rozstup mezi vozidly bude dán hodnotou t_{min} a to po celou dobu zkoušení
- příčné posunutí podélných os předmětného a cílového vozidla by nemělo být větší než 0,5m

7.3.3 Postup zkoušení

Cílové vozidlo bude zpomalovat, a to až do úplného zastavení. Zkouška je považována za úspěšnou, pokud systém FSRA předmětné vozidlo automaticky zastaví za cílovým vozidlem.

7.6 Zkouška jízdy v zatáčce

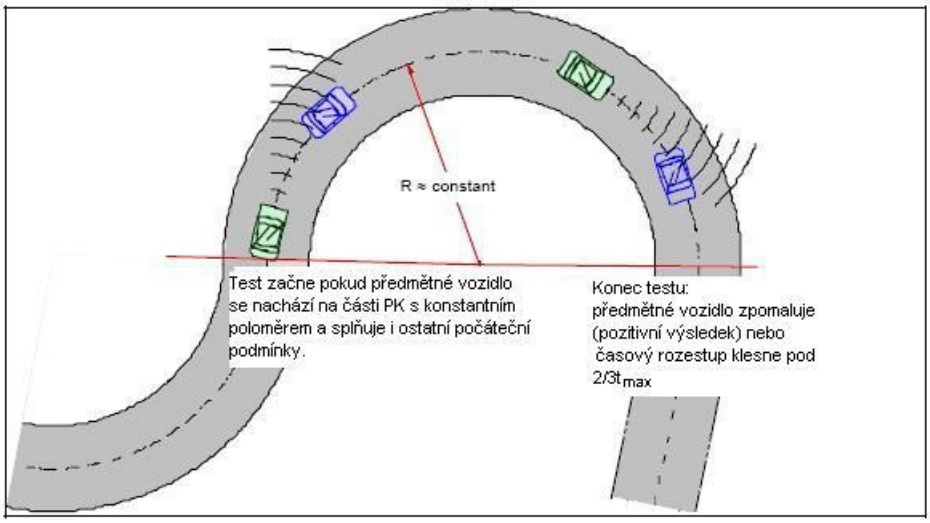
Tato zkouška by měla brát v úvahu predikci topologie pozemní komunikace v kombinaci se zorným polem výhledu senzorů systému FSRA. Různé metody predikce geometrie vozovky a snímání odstupu mezi vozidly vyúsťují v potřebu jízdních scénářů.

7.6.1 Zkušební dráha

Zkušební úsek by se měl skládat buď z kruhové dráhy konstantního poloměru nebo dostatečně dlouhého úseku oblouku konstantního poloměru. Poloměr by měl být v rozmezí 80% až 100% R_{min} Směr jízdy by měl být jak po, tak proti směru hodinových ručiček. Nejsou stanovena žádná omezení týkající se dopravního značení, dopravních svodidel apod.

7.6.3 Scénář jízdy

Předmětné vozidlo bude následovat cílové vozidlo ve stejné jízdní dráze, a to s aktivním systémem řízení FSRA. Obě vozidla budou vyhovovat počátečním podmínkám uvedeným na obrázku 8. Podrobné parametry zkoušky jsou uvedeny v tabulce 5.



Obrázek 15 – Příklad vymezení zkušební dráhy

Ve vhodný okamžik cílové vozidlo zpomalí a na základě tohoto podnětu budou pozorovány reakce předmětného vozidla. Předmětné vozidlo by mělo také začít zpomalovat, a to na základě zmenšující se vzdálenosti od cílového vozidla předtím, než časová mezera klesne pod hodnotu $2/3t_{max}$.

Tabulka 5 – Podmínky zkoušení pro zkoušku jízdy v zatáčce (jen část tabulky)

Cílové vozidlo	Úvodní zkouška	Počáteční podmínky	První zkušební manévr	Druhý zkušební manévr

Rychlost	v_{circle_start}=konstantní		zpomalení rychlosti o 3,5m/s±0,5m	v_{circle}=konstantní =v_{circle_start}- 3,5m/s±1m/s
Čas	min.10s	časová spoušť 0s	2s	
Poloměr	≥r tak, jak je definovaný v 7.6.1 (může se lišit)	R=konstantní (viz 7.6.1)		

Související termíny

- adaptivní tempomat pro všechny rychlostní rozsahy
- stav udržovací FSRA
- stav řízení rychlosti FSRA
- stav řízeného sledování FSRA
- stav pohotovostní FSRA
- stav mimo provoz FSRA
- stav aktivní FSRA
- pomalu se pohybující objekt
- funkční stavy systému
- brzda
- stavy systému

© Silmos, s.r.o. 2018 - 2025. *Pomůžeme Vám se zorientovat v oboru Dopravní telematiky a najít správnou normu.*