

# V2X 传感器建模与硬件在环测试

## 1 V2X 传感器原理探究

V2X (Vehicle-to-Everything) 是指车辆与周围环境的一切进行通信和交互, 包括车辆之间 (V2V)、车辆与基础设施之间 (V2I)、车辆与行人之间 (V2P)、车辆与网络之间 (V2N) 等。其中, V2V 和 V2I 是应用最广泛的两种通信方式。

V2X 传感器是一种能够感知车辆周围环境并将信息传输到其他车辆或路边设施的传感器, 用于实现车辆间的通信和协作。V2X 传感器包括车载设备和路边设备两种类型。主要的传感器包括: GPS 接收器、惯性测量单元 (IMU)、雷达、摄像头、毫米波通信模块等。这些传感器可以为车辆提供关键的位置、速度、方向、周围车辆和障碍物信息等, 从而实现车辆的智能感知和自主决策。其主要原理如下:

1. 车载设备原理: 车载设备主要包括车辆内部的传感器和通信模块。传感器可以感知车辆周围的环境信息, 如车辆速度、位置、方向、加速度、附近车辆和障碍物等, 将这些信息通过通信模块传输到其他车辆或路边设施, 从而实现车辆间的通信和协作。

2. 路边设备原理: 路边设备主要包括路边安装的传感器和通信模块。传感器可以感知车辆通过时的信息, 如车速、车型、车辆数量等, 将这些信息通过通信模块传输到其他车辆或路边设施, 从而实现车辆和路边设施之间的通信和协作。

V2X 传感器主要依赖无线通信技术实现车辆之间的通信和协作。当前主流的无线通信技术包括 DSRC 和 LTE-V2X 两种, 它们都采用了与 Wi-Fi 类似的 2.4GHz 频段进行通信。具体来说, DSRC 采用了 IEEE 802.11p 标准, 具有低时延、高可靠性、高带宽等特点, 适用于车辆间实时通信。而 LTE-V2X 采用了蜂窝网络技术, 可以利用现有的 4G/5G 网络进行车辆间通信, 具有更广阔的通信范围和更强的网络容量, 适用于大规模车联网场景。除了无线通信技术, V2X 传感器还需要采用高精度定位技术和环境感知技术来实现更精准的车辆定位和周围环境信息感知。例如, 采用高精度地图和 GPS 技术可以实现车辆的高精度定位, 采用机器视觉和雷达等传感器可以实现车辆周围环境的精确感知。

综上所述, V2X 传感器通过采用无线通信、高精度定位和环境感知等技术, 实现车辆之间的通信和协作, 为智能交通和智能驾驶的发展提供了重要的支持。

## 2 通信物理系统建模

物理层是指在 V2X 通信中, 负责将数字信号转换为模拟信号并通过传输介质进行传输的层次。在 V2X 通信中, 物理层的建模包括以下内容: 信道建模、信号调制和解调、误码率分析、信噪比计算、信道估计等。通过对这些内容的建模, 可以研究和优化 V2X 通信系统的性能。

通信物理系统包括发送端、信道和接收端三部分。通信物理系统建模是指对 V2X 通信的物理层过程进行建模，将通信系统的物理层建模为一个数学模型，以研究和分析通信信道的特性和性能，从而对系统的性能进行分析和优化。

通信物理系统建模主要涉及以下几个方面：

1. 发送端建模：在通信物理系统中，发送端的主要任务是将数字信息转换为模拟信号，并通过天线将信号发送到信道中。发送端建模需要考虑以下因素：

- 模拟信号的调制方式：常用的调制方式有振幅调制（AM）、频率调制（FM）、相位调制（PM）等。不同的调制方式对信号的带宽、抗噪声性能和功率效率等方面有不同的影响。
- 编码方式：将数字信息转换为模拟信号需要采用编码方式，例如脉冲编码调制（PCM）、差分编码调制（DM）、相位编码调制（PM）等。不同的编码方式对信号的带宽、码率和误码率等方面有不同的影响。
- 功率控制：发送端需要控制发送信号的功率，以保证信号能够被接收端正确接收。功率控制可以根据信道状态和接收端的反馈信息进行调整。

2. 信道建模：在通信物理系统中，信道是指信号在传输过程中所经过的介质，包括空气、电缆、光纤等。信道建模需要考虑以下因素：

- 损耗：信号在传输过程中会受到信道的损耗，例如自由空间传输中信号会随着距离的增加而逐渐衰减。
- 噪声：信道中存在各种噪声，例如热噪声、杂散噪声等。噪声会影响信号的质量和可靠性。
- 多径效应：信号在传输过程中会因为经过不同路径而产生多个副本，这种现象被称为多径效应。多径效应会导致信号的失真和多普勒频移等问题。
- 多天线效应：在多天线系统中，信道的特性会发生变化，例如信道的时空选择性等。

3. 接收端建模：在通信物理系统中，接收端的主要任务是将接收到的模拟信号转换为数字信号，并解码还原原始信息。接收端建模需要考虑以下因素：

- 解调方式：接收端需要对接收到的信号进行解调，例如鉴频解调、相干解调等。不同的解调方式对信号的抗噪声性能和灵敏度等方面有不同的影响。
- 解码方式：接收端需要对接收到的数字信号进行解码，以还原原始的数字信息。解码方式一般与编码方式相对应，例如如果发送端采用脉冲编码调制（PCM）编码方式，则接收端需要采用解码方式将信号解码为原始的数字信息。
- 在解调和解码的过程中，接收端需要考虑信道的影响。例如，在多径信道中，接收端需要采用等效信道模型来还原原始信号，以避免多径效应对信号的失真和干扰。此外，接收端还需要进行信号处理和误码控制，以提高接收信号的质量和可靠性。

- 多天线效应：在多天线系统中，信道的特性会发生变化，例如信道的时空选择性等。

通信物理系统建模可以使用不同的数学工具进行，常见的包括概率论、随机过程、信号处理等。建模过程中需要确定模型的参数和假设条件，例如信道的统计特性、噪声的分布等。建模结果可以通过模拟、仿真或理论分析等方式进行性能评估和优化，例如通信系统的误码率、信号传输速率、功率消耗等指标。

在 V2X 通信系统中，通信物理系统建模可以帮助我们评估不同的无线通信技术和算法对通信性能的影响，例如信号的传输距离、可靠性、时延等指标。同时，还可以研究和优化天线布局、功率控制、调制方式等因素，以提高 V2X 通信系统的性能和效率。

### 3 通信物理系统模型

V2X 通信系统中，发送端使用 OFDM（正交频分复用）调制技术发送信号，信道使用 Rician 衰落信道模型，接收端使用 Rician 衰落模型，为通信物理系统建立一个完整的数学模型。

#### 3.1 发送端建模

在发送端，使用 OFDM 调制技术将原始数据转换成基带信号  $x(t)$ ，基带信号经过调制后得到发送信号  $s(t)$ 。OFDM 调制技术的数学模型可以表示为：

$$s(t) = \sum_{k=-\infty}^{\infty} x_k g(t - kT) e^{j2\pi f_c t}$$

其中， $x_k$  为原始数据， $g(t)$  为基本脉冲， $T$  为 OFDM 符号时间， $f_c$  为载波频率。

#### 3.2 信道建模

V2X 通信系统中，使用 Rician（瑞森）衰落信道模型来描述车辆之间、车辆与基础设施之间等通信信道的衰落情况。Rician 衰落信道模型的数学模型可以表示为：

$$h(t) = \sqrt{\frac{K}{K+1}} e^{j\phi} \delta(t - \tau) + \sqrt{\frac{1}{K+1}} \sum_{n=1}^N e^{j\phi_n} p(t - \tau_n)$$

其中， $K$  为 Rician 因子， $0 \leq K < \infty$ ，表示主要路径和散射路径之间的功率差异； $\phi$  为随机相位； $\delta(t - \tau)$  为脉冲响应，表示主要路径； $N$  为散射路径数； $\phi_n$  为散射路径的随机相位； $p(t - \tau_n)$  为散射路径的脉冲响应，可以使用指数衰减模型等表示。

### 3.3 接收端建模

在接收端，接收到信号经过前端滤波器和放大器之后，进行鉴频解调，得到解调后的信号  $\hat{s}(t)$ 。解调后的信号通过并行于发送端的 OFDM 解调器进行解调，解调后的信号为  $y_k$ 。Rician 衰落模型的数学模型可以表示为：

$$y_k = h_k \hat{s}_k + n_k$$

其中， $h_k$  为信道增益， $\hat{s}_k$  为解调后的符号， $n_k$  为加性高斯白噪声。综上所述，V2X 通信系统中的完整数学模型可以表示为：

$$y_k = \sqrt{\frac{K}{K+1}} e^{j\phi} \delta_k + \sqrt{\frac{1}{K+1}} \sum_{n=1}^N e^{j\phi_n} p_{k-n} + n_k$$

其中， $\delta_k$  表示当  $k=0$  时为 1，否则为 0 的 Kronecker Delta 函数， $K$  为 Rician 因子，表示直射波功率与散射波功率之比， $\phi$  为直射波相位， $\phi_n$  为第  $n$  个散射波相位， $p_{k-n}$  表示发送符号序列的第  $k-n$  个符号， $n_k$  为加性高斯白噪声。这个模型描述了在 Rician 衰落信道中，接收端接收到的 OFDM 信号，其中直射波与散射波的功率比例由 Rician 因子  $K$  决定，直射波与散射波都存在随机相位。OFDM 信号在接收端经过 IFFT 变换后，经过加性高斯白噪声的影响，得到接收信号  $y_k$ 。

## 4 通信链路影响要素建模研究

通信链路是指 V2X 通信中的发送和接收设备之间的信号传输路径，主要包括信号传输介质、信号传输距离、信号干扰等因素。通信链路影响要素建模研究是指对这些影响要素进行建模，以研究和分析它们对 V2X 通信系统的影响。在通信链路影响要素建模研究中，主要包括以下内容：信号传输介质建模、信号传输距离建模、信号干扰建模等。通过对这些内容的建模，可以分析和优化 V2X 通信系统的传输性能，从而提高其可靠性和稳定性。

### 4.1 信号传输介质建模

信号传输介质建模主要是针对信号在传输介质中所遇到的衰减、折射、散射等现象进行建模。在 V2X 通信系统中，常用的传输介质包括自由空间、多径衰落信道、电离层等。其中，自由空间传输介质模型是一种简单的模型，可以通过弗理斯传输公式（Free Space Path Loss, FSPL）进行建模，其数学公式如下：

$$PL_{FS} = \left( \frac{4\pi f_c d}{c} \right)^2$$

其中， $PL_{FS}$  为自由空间路径损耗， $f_c$  为信号的载波频率， $d$  为信号传输的距离， $c$  为光速。

## 4.2 信号传输距离建模

信号传输距离建模主要是对信号在传输过程中受到的路径损耗进行建模。在实际应用中，路径损耗通常由两个部分组成：自由空间路径损耗和其他衰减因素。在 V2X 通信系统中，常用的路径损耗模型包括对数距离模型、实验公式模型、衰落幅度变化模型等。其中，对数距离模型是一种常用的模型，其数学公式如下：

$$PL(dB) = PL_{FS} + 10n \log_{10} \left( \frac{d}{d_0} \right) + X_\sigma$$

其中， $PL$  为路径损耗， $n$  为路径损耗指数， $d$  为信号传输距离， $d_0$  为参考距离， $X_\sigma$  为均值为 0，方差为  $\sigma^2$  的高斯随机变量。

## 4.3 信号干扰建模

信号干扰建模主要是针对在通信过程中可能遇到的干扰进行建模。在 V2X 通信系统中，常见的干扰包括热噪声、多径干扰、同频干扰等。其中，多径干扰是 V2X 通信中常见的干扰类型，其建模通常使用瑞利衰落或瑞利-瑞斯衰落模型，其数学公式如下：

$$h(t) = \frac{1}{\sqrt{2}}(a_I(t) + ja_Q(t))$$

其中， $a_I(t)$  和  $a_Q(t)$  分别为实部和虚部的高斯白噪声， $j$  为虚数单位， $h(t)$  为多径信道的复值，服从瑞利分布。

# 5 基于硬件在环系统的 V2X 测试方法

V2X 通信系统是一种车辆与基础设施之间、车辆与车辆之间的无线通信系统，其包含车辆到车辆 (V2V)、车辆到基础设施 (V2I) 以及车辆到行人 (V2P) 等多种通信模式。在 V2X 系统的研究和开发过程中，硬件在环 (HIL) 系统设计方案和 V2X 测试方法的开发非常重要。

硬件在环系统是将硬件系统放在计算机控制下进行测试的一种方法，其中硬件系统被连接到仿真环境中，以便测试系统的各个部分。在 V2X 系统中，HIL 系统可用于验证硬件和软件系统的集成以及测试整个系统的功能。在 V2X 系统中，HIL 系统可以使用基于射频前端的测试来测试无线电传输和接收系统的性能，也可以使用基于模拟器的测试来模拟交通场景以测试 V2X 系统的性能。当设计和开发 V2X 系统时，需要进行一系列的测试来确保系统的稳定性、安全性和性能。其中，传输测试、网络测试、安全性测试和环境测试是四种最基本的测试方式。

### 1. 传输测试

传输测试旨在评估 V2X 通信系统的数据传输性能，包括信道传输效率、数据传输速率、传输时延等。其中，信道传输效率通常是指无线信道传输的数据包的成功传输率，数据传输速率通常是指在信道传输效率不变的情况下，单位时间内传输的数据量，而传输时延则是指从数据包发送到数据包被接收的时间间隔。

在进行传输测试时，需要对信道进行建模和仿真，以模拟实际应用场景下的通信环境。这包括信道模型、天线模型、多径传输模型、干扰模型等。通过对仿真结果的分析和评估，可以确定系统的传输性能，并对系统进行优化。

## 2. 网络测试

网络测试旨在评估 V2X 通信系统的网络性能，包括网络拓扑结构、网络容量、网络可靠性、网络延迟等。其中，网络拓扑结构通常是指网络中各个节点之间的连接关系，网络容量通常是指网络能够承载的最大数据传输量，网络可靠性则是指网络在存在故障或异常情况下的稳定性，而网络延迟则是指数据从发送到接收所需的时间间隔。

在进行网络测试时，需要模拟真实的 V2X 网络环境，包括网络拓扑结构、网络协议、路由算法等，并进行网络性能测试。通过对测试结果的分析和评估，可以确定系统的网络性能，并对系统进行优化。

3. 安全性测试安全性测试旨在评估 V2X 通信系统的安全性能，包括认证、加密、完整性保护等。其中，认证通常是指验证通信双方的身份，加密则是指对通信内容进行加密，保护其免受未经授权的访问，完整性保护则是指对数据传输过程中的数据完整性进行保护。

在进行安全性测试时，需要对系统进行安全漏洞分析和渗透测试，并对系统的安全策略和安全措施进行评估和优化，以确保系统的安全性能。

4. 环境测试环境测试旨在评估 V2X 通信系统在不同的环境条件下的性能和稳定性。其中，环境条件包括天气、地形、道路状况等因素，这些因素都会对 V2X 通信系统的信号传输和接收产生影响。因此，在实际应用中，V2X 通信系统需要经过环境测试，以确保其在不同环境条件下的正常运行。

在环境测试中，需要考虑以下几个方面：

- 天气因素：不同天气条件下，V2X 通信系统的信号传输和接收会受到不同程度的影响。例如，在雨天或雾天，信号的传输距离会减小，传输质量会变差。因此，需要在不同天气条件下进行测试，以评估 V2X 通信系统的鲁棒性和稳定性。
- 地形因素：不同地形条件下，信号的传输和接收也会受到影响。例如，在山区或城市高楼林立的区域，信号的传输距离会受到阻碍，传输质量会变差。因此，需要在不同地形条件下进行测试，以评估 V2X 通信系统在不同地形条件下的性能。
- 道路状况：道路状况也会对 V2X 通信系统的信号传输和接收产生影响。例如，在高速公路上，信号的传输距离会更远，传输质量会更好，而在城市道路上，信号的传输距离会更短，传输质量会更差。因此，需要在不同道路条件下进行测试，以评估 V2X 通信系统在不同道路条件下的性能。
- 噪声干扰：V2X 通信系统的信号传输和接收会受到各种噪声干扰，例如电磁干扰、信号重叠、多径效应等。因此，在环境测试中需要模拟不同的噪声干扰情况，以评估 V2X 通信系统的抗干扰性能。

在环境测试中，通常采用场地测试和仿真测试两种方式。场地测试需要在真实的环境中进行，可以得到真实的测试数据，但成本较高、测试周期长。仿真测试通过建立逼真的环境模型，可以有效降低测试成本和周期，但测试结果可能不如场地测试准确。在 V2X 通信系统的开发过程中，环境测试是一个非常

重要的环节，能够帮助开发者评估系统的性能和稳定性，发现并解决潜在问题，提高系统的可靠性和实用性。

在进行 V2X 系统的测试时，需要考虑各种复杂的情况和实际场景。为此，需要进行大量的测试和仿真，并使用适当的测试工具和技术来评估系统的性能和稳定性。通过这些测试，可以为 V2X 系统的设计和开发提供宝贵的信息，并帮助确保其能够满足实际应用场景的要求。

## 6 V2X 硬件在环系统设计方案

V2X 硬件在环系统是用于模拟 V2X 通信场景并测试 V2X 设备的性能的系统，其设计方案应考虑以下几个方面：

### 1. 系统架构设计

首先，需要考虑系统的架构设计。系统架构应该包括以下模块：信号生成模块、信号处理模块、信道模拟模块、实时仿真模块和性能评估模块。其中，信号生成模块负责生成 V2X 通信场景所需的信号，信号处理模块负责对接收到的信号进行处理，信道模拟模块负责模拟不同的通信环境，实时仿真模块负责实时仿真通信过程，性能评估模块负责评估 V2X 设备的性能。

### 2. 硬件选择

其次，需要选择合适的硬件设备。一般来说，V2X 硬件在环系统需要高性能的计算机、高速的数据采集卡、低延迟的通信接口和高灵敏度的天线等设备。

### 3. 信号生成

信号生成模块需要根据不同的 V2X 通信场景生成相应的信号。例如，在车辆间通信场景中，可以生成由多径信号和高斯白噪声构成的信号。在车辆和路边基础设施通信场景中，可以生成由 LOS 和 NLOS 信号和高斯白噪声构成的信号。

### 4. 信号处理

信号处理模块需要对接收到的信号进行处理。例如，可以采用 FFT 算法对接收到的信号进行频谱分析，检测其中的频率和幅度信息，并进行解调。

### 5. 信道模拟

信道模拟模块需要模拟不同的通信环境，如高速公路、城市道路、隧道、山区等。其中，需要考虑到地形、气象、障碍物等因素对通信性能的影响，并生成相应的多径信号和噪声。

### 6. 实时仿真

实时仿真模块需要实时模拟通信过程，并提供实时性能监测功能。例如，可以实时监测通信信号的质量，如信噪比、误码率等。

### 7. 性能评估

性能评估模块需要评估 V2X 设备在不同通信场景下的性能。例如，可以评估其传输速率、通信距离、通信稳定性、干扰抑制能力等指标。

综上所述，设计 V2X 硬件在环系统需要充分考虑系统的性能、安全性、可靠性和适用性。

以下是一套基于这些方面考虑的 V2X 硬件在环系统设计方案：

### 1. 系统架构设计

根据 V2X 通信系统的特点，建议采用分布式的架构设计，将通信系统分为车端和路侧两部分。车端可以采用车载通信模块，路侧可以采用路侧单元 (RSU) 等设备。

## 2. 通信模块设计

通信模块需要支持 V2X 通信标准，如 IEEE 802.11p 和 LTE-V2X 等，并且需要具备较高的传输速率和通信距离。建议选择高性能的射频芯片，支持多频段操作和可编程调制等功能。

## 3. 安全性设计

V2X 通信系统需要具备较高的安全性，以保护用户的隐私和信息安全。建议采用基于数字证书的加密算法，如 RSA 和 AES 等，来加密通信数据。此外，还需要采用身份认证机制，如 EAP-TLS 等，来验证通信双方的身份。

## 4. 可靠性设计

V2X 通信系统需要具备较高的可靠性，以确保通信的稳定性和连续性。建议采用多路径传输技术和 FEC 等纠错码技术，以增强通信的可靠性。

## 5. 环境适应性设计

V2X 通信系统需要适应不同的环境条件，如不同的天气、地形和道路条件等。建议采用适当的射频技术和信号处理技术，以提高通信系统的适应性和稳定性。

## 6. 性能评估模块设计

为了评估 V2X 通信系统在不同通信场景下的性能，需要设计相应的性能评估模块。该模块需要支持多种性能评估指标，如传输速率、通信距离、通信稳定性、干扰抑制能力等，并能够对这些指标进行定量评估。

## 7. 硬件和软件集成设计

为了实现 V2X 硬件在环系统的功能，需要进行硬件和软件的集成设计。此过程需要确保硬件和软件之间的兼容性，并进行相应的测试和验证，以确保系统的正常运行。

总之，V2X 硬件在环系统设计需要考虑多方面的因素，并进行相应的测试和验证，以确保系统的性能、安全性、可靠性和适应性。在设计过程中，需要遵循相关的标准和规范，并不断进行改进和优化，以适应不断变化的市场需求和技术发展。同时，还需要考虑 V2X 通信的开放性和互操作性，以确保设备和系统之间的互通性和兼容性，促进 V2X 技术的广泛应用和发展。

# 7 附件

见下页。



% 这段代码分为两个部分，分别是车辆与车辆之间通信（V2V, Vehicle-to-Vehicle）和车辆与路边设备之间通信（V2R, Vehicle-to-Roadside）的仿真，主要用于用于模拟车辆与车辆之间（V2V）和车辆与路边单元之间（V2R）的通信性能。这里采用的是基于正交频分复用（OFDM, Orthogonal Frequency-Division Multiplexing）的 16QAM 调制通信系统。

% 以下是代码中各部分的简要解释：

%设置通信系统参数，

- %        如调制阶数（M）
- %        子载波数量（numSubcarriers）
- %        符号数量（numSymbols）
- %        循环前缀长度（numCyclicPrefix）
- %        信噪比范围（EbNo）

%发送端：

- %a. 生成随机数据（data）。
- %b. 对数据进行 16QAM 调制（modData）。
- %c. 将调制后的数据转换为子载波矩阵（modDataMatrix）。
- %d. 对数据矩阵进行 IFFT（Inverse Fast Fourier Transform）操作，得到 OFDM 符号矩阵（txSigMatrix）。
- %e. 向 OFDM 符号矩阵添加循环前缀（txSigMatrix\_CP）。
- %f. 将 OFDM 符号矩阵转换为串行数据（txSig）。

% 信道：设置不同的信道模型。V2V 通信采用 Rician 信道，设置 Rician 因子（K\_factor\_V2V）。V2R 通信也采用 Rician 信道，设置 Rician 因子（K\_factor\_V2R）。

%接收端：

- %a. 对信道输出添加高斯白噪声（rxSig\_V2V 或 rxSig\_V2R）。
- %b. 将接收到的信号转换为矩阵。
- %c. 去除循环前缀。
- %d. 对接收到的信号进行 FFT（Fast Fourier Transform）操作，得到数据输出矩阵（dataOutMatrix\_V2V 或 dataOutMatrix\_V2R）。
- %e. 将数据输出

%车辆和车辆之间通信

% 参数设置

M = 16; % 16QAM 调制的调制阶数

numSubcarriers = 64; % OFDM 子载波数量

numSymbols = 1e4; % 随机生成的符号数量

```

numSymbols = ceil(numSymbols/numSubcarriers) * numSubcarriers; % 确保符号
数是子载波数的整数倍
numCyclicPrefix = 16; % 循环前缀长度
EbNo = 0:2:20; % 信噪比范围，从 0dB 到 20dB，步长为 2dB

% 发送端
data = randi([0 M-1], numSymbols, 1); % 生成随机数据，范围在 0 到 M-1 之间
modData = qammod(data, M); % 对生成的随机数据进行 16QAM 调制

modDataMatrix = reshape(modData, numSubcarriers, []); % 将调制后的数据重新
整形为子载波数×OFDM 符号数的矩阵
ofdmSymbols = size(modDataMatrix, 2); % 计算 OFDM 符号数
txSigMatrix = ifft(modDataMatrix, numSubcarriers); % 对数据矩阵进行逆傅里
叶变换 (IFFT)
txSigMatrix_CP = [txSigMatrix(end-numCyclicPrefix+1:end, :);
txSigMatrix]; % 在数据矩阵中添加循环前缀
txSig = txSigMatrix_CP(:); % 将添加循环前缀后的矩阵转换为串行信号

% 信道
% 车辆与车辆之间的信道建模
K_factor_V2V = 10; % Rician 因子，用于表示 Rician 信道中直射分量和散射分量
的比例
chanV2V = comm.RicianChannel('KFactor', K_factor_V2V, 'SampleRate',
numSubcarriers); % 建立 Rician 信道模型
chanOutV2V = chanV2V(txSig); % 通过 V2V 信道模型传输 OFDM 信号

% 接收端
BER_V2V = zeros(1, length(EbNo)); % 初始化 V2V 误码率矩阵
for i = 1:length(EbNo) % 遍历每个信噪比值
    rxSig_V2V = awgn(chanOutV2V, EbNo(i), 'measured'); % 在信道输出信号
上加入高斯白噪声，使信噪比达到指定值
    rxSig_V2V = reshape(rxSig_V2V, numSubcarriers+numCyclicPrefix,
ofdmSymbols); % 将接收信号重新排列为矩阵形式，方便处理
    rxSig_V2V = rxSig_V2V(numCyclicPrefix+1:end, :); % 从接收信号矩阵中
去除循环前缀
    dataOutMatrix_V2V = fft(rxSig_V2V, numSubcarriers); % 对去除循环前
缀后的信号执行 FFT 操作，以恢复频域信息
    dataOutOFDM_V2V = dataOutMatrix_V2V(:); % 将 FFT 操作后的信号矩阵转
换为串行信号
    demodulatedData_V2V = qamdemod(dataOutOFDM_V2V(1:numSymbols), M); %
对接收信号执行 QAM 解调操作，还原原始数据

```

```
    [~, BER_V2V(i)] = biterr(data, demodulatedData_V2V); % 计算原始数据  
    和解调后数据之间的误码率，并存储到误码率矩阵中  
end
```

```
% 画图
```

```
figure;  
semilogy(EbNo, BER_V2V, 'o-', 'DisplayName', '车辆和车辆之间的通信');  
xlabel('Eb/No (dB)');  
ylabel('误码率');  
title('V2V 通信仿真');  
legend('show');  
grid on;
```

```
%车辆和 RSU 之间通信
```

```
% 参数设置
```

```
M = 16; % 16QAM 调制，即每个符号携带 4 比特信息  
numSymbols = 1e4; % 符号数量，生成 1 万个符号  
numSubcarriers = 64; % 子载波数量，OFDM 系统中使用的子载波数目  
numCyclicPrefix = 16; % 循环前缀长度，用于减小多径干扰的影响  
EbNo = 0:2:20; % 信噪比范围，从 0 dB 到 20 dB，步长为 2 dB
```

```
% 确保符号数是子载波数的整数倍
```

```
numSymbols = ceil(numSymbols/numSubcarriers) * numSubcarriers; % 为了方便  
矩阵操作，将符号数调整为子载波数的整数倍
```

```
% 发送端
```

```
data = randi([0 M-1], numSymbols, 1); % 生成随机数据，范围从 0 到 M-1，共  
numSymbols 个数据点  
modData = qammod(data, M); % 对数据进行 QAM 调制，生成 modData 调制后的数据  
modDataMatrix = reshape(modData, numSubcarriers, []); % 将调制后的数据重  
新排列为矩阵形式，方便进行 OFDM 操作  
ofdmSymbols = size(modDataMatrix, 2); % 计算 OFDM 符号数，即矩阵的列数  
txSigMatrix = ifft(modDataMatrix, numSubcarriers); % 对调制数据矩阵进行逆  
快速傅里叶变换（IFFT），生成 OFDM 信号  
txSigMatrix_CP = [txSigMatrix(end-numCyclicPrefix+1:end, :);  
txSigMatrix]; % 向 OFDM 信号中添加循环前缀，用于减小多径干扰的影响  
txSig = txSigMatrix_CP(:); % 将添加循环前缀后的信号矩阵转换为串行信号，用  
于发送
```

```
% 信道
```

```
% 车辆与路边设备之间的信道建模
```

```

K_factor_V2R = 20; % Rician 因子，用于描述通信信道的多径特性，值越大表示
直射路径占主导地位，信道越好
chanV2R = comm.RicianChannel('KFactor', K_factor_V2R, 'SampleRate',
numSubcarriers); % 创建一个 Rician 信道对象，设置 Rician 因子和采样率
chanOutV2R = chanV2R(txSig); % 将发送端的 OFDM 信号通过 Rician 信道传输，得
到信道输出信号 chanOutV2R

% 接收端
BER_V2R = zeros(1, length(EbNo)); % 初始化误码率（BER）向量，长度与 EbNo
相同
for i = 1:length(EbNo) % 遍历不同的信噪比（EbNo）值
    rxSig_V2R = awgn(chanOutV2R, EbNo(i), 'measured'); % 在信道输出信号
上加入高斯白噪声，得到接收信号 rxSig_V2R
    rxSig_V2R = reshape(rxSig_V2R, numSubcarriers+numCyclicPrefix,
ofdmSymbols); % 将接收信号重新排列为矩阵形式，方便进行 OFDM 操作
    rxSig_V2R = rxSig_V2R(numCyclicPrefix+1:end, :); % 从接收信号中去除
循环前缀
    dataOutMatrix_V2R = fft(rxSig_V2R, numSubcarriers); % 对去除循环前
缀后的信号进行快速傅里叶变换（FFT），得到频域信号
    dataOutOFDM_V2R = dataOutMatrix_V2R(:); % 将频域信号矩阵转换为串行
信号
    demodulatedData_V2R = qamdemod(dataOutOFDM_V2R(1:numSymbols), M); %
对频域信号进行 QAM 解调，得到解调后的数据
    [~, BER_V2R(i)] = biterr(data, demodulatedData_V2R); % 计算原始数据
和解调后数据之间的误码率（BER）并存入向量
end

% 画图
figure;
semilogy(EbNo, BER_V2R, 'x-', 'DisplayName', '车辆与路边设备之间的通信');
xlabel('Eb/No (dB)');
ylabel('误码率');
title('V2R 通信仿真');
legend('show');
grid on;

```