|  |  |
| --- | --- |
| 生命周期评价试验 | |
| 1.1 在相邻车道上超车。 | |
| 1.1.1 在相邻车道上超车，EGO 50km/H，目标 120km/H，左侧超车。 | |
|  | LCA\_50\_L1\_120\_ 超车 |
| EGO 车辆 CRICA 50 km/H.  目标车辆与自我车辆的距离超过 100 米。 |
| 目标车辆以大约 70 km/H 的相对速度行驶，并在上超越 EGO 车辆  邻巷。 |
| 从 68m（TTC 3.5S）的距离发出警告。  如果目标车辆已超过 EGO 车辆，则必须解除警告。 |
| 1.1.2 在相邻车道上超车，EGO 100km/H，目标 120km/H，左侧超车。 | |
|  | LCA\_100\_L1\_120\_ 超车 |
| EGO 车辆 CRICA 100 km/H.  目标车辆与 EGO 车辆的距离超过 80 米。 |
| 目标车辆以大约 20 km/H 的相对速度行驶，并在上超越 EGO 车辆  邻巷。 |
| 距离 19m（TTC 3.5S）发出警告。  如果目标车辆已超过 EGO 车辆，则必须解除警告。 |
| 1.1.3 邻道超车，EGO 50km/H，目标 120km/H，右侧超车。 | |
|  | LCA\_50\_R1\_120\_ 超车 |
| EGO 车辆 CRICA 50 km/H.  目标车辆与自我车辆的距离超过 100 米。 |
| 目标车辆以大约 70 km/H 的相对速度行驶，并在上超越 EGO 车辆  邻巷。 |
| 从 68m（TTC 3.5S）的距离发出警告。  如果目标车辆已超过 EGO 车辆，则必须解除警告。 |
| 1.1.4 相邻车道超车，EGO 100km/H，目标 120km/H，右侧超车。 | |
|  | LCA\_100\_R1\_120\_ 超车 |
| EGO 车辆 CRICA 100 km/H.  目标车辆与 EGO 车辆的距离超过 80 米。 |
| 目标车辆以大约 20 km/H 的相对速度行驶，并在上超越 EGO 车辆  邻巷。 |
| 距离 19m（TTC 3.5S）发出警告。  如果目标车辆已超过 EGO 车辆，则必须解除警告。 |
| 1.2 在下一条车道上超车。 | |
| 1.2.1 在下一条车道超车，EGO 50km/H，目标 120km/H，向左超车。 | |
|  | LCA\_50\_L2\_120\_ 超车 |
| EGO 车辆约 50 km/H.  目标车辆与 EGO 车辆的距离超过 80 米。 |
| 目标车辆以大约 70 km/H 的相对速度行驶，并超过 EGO 车辆  下一条车道的直线，但只有一条。 |
| 没有给出警告。 |
| 1.2.2 在下一条车道上超车，EGO 100km/H，目标 120km/H，左侧超车。 | |
|  | LCA\_100\_L2\_120\_ 超车 |
| EGO 车辆约 100 km/H.  目标车辆与 EGO 车辆的距离超过 80 米。 |
| 目标车辆以大约 20 km/H 的相对速度行驶，并超过 EGO 车辆  下一条车道的直线，但只有一条。 |
| 没有给出警告。 |
| 1.2.3 在下一条车道上超车，速度为 50km/H，目标为 120km/H，向右超车。 | |
|  | LCA\_50\_R2\_120\_ 超车 |
| EGO 车辆约 50 km/H.  目标车辆与 EGO 车辆的距离超过 80 米。 |
| 目标车辆以大约 70 km/H 的相对速度行驶，并超过 EGO 车辆  下一条车道的直线，但只有一条。 |
| 没有给出警告。 |
| 1.2.4 在下一条车道超车，EGO 100km/H，目标 100km/H，右侧超车。 | |
|  | LCA\_100\_R2\_120\_ 超车 |

|  |  |
| --- | --- |
|  | EGO 车辆约 100 km/H.  目标车辆与 EGO 车辆的距离超过 80 米。 |
| 目标车辆以大约 20 km/H 的相对速度行驶，并超过 EGO 车辆  下一条车道的直线，但只有一条。 |
| 没有给出警告。 |
| 1.3 在 EGO 车道上来回（交替）行驶。 | |
| 1.3.1 在 EGO 车道上缓慢来回（交替）行驶，EGO 100km/H，目标相对 10km/H. | |
|  | LCA\_100\_EGO\_10DIFF |
| EGO 车辆约 100 km/H. |
| 目标车辆在 EGO 车辆后面来回（交替）行驶：缓慢接近并向后行驶（V diff=10 km/H）。  目标必须后退到>70 米的距离，并接近尽可能低的距离。 |
| 没有给出警告。 |
| 1.4 从拖车交通超车。 | |
| 1.4.1 从道路交通超车，EGO 80km/H，目标 100km/H，超车左侧距离 20m. | |
|  | LCA\_80\_100\_20 米 \_ 超车 \_L1 |
| EGO 车辆约 80 km/H.  目标车辆与 EGO 车辆的距离超过 75 米。 |
| 目标车辆以大约 20 km/H 的相对速度行驶，接近 LCA 车辆大约 20 m.目标车辆改变到相邻的左车道。  目标车辆超越自我车辆。 |
| 如果目标车辆使用所有 4 个轮胎完全穿过车道，但不早于 19 米的距离（TTC 3.5 秒），则必须发出警告。  如果目标车辆已超过 EGO 车辆，则必须解除警告。 |
| 1.4.2 从小道超车，EGO 80km/H，目标 120km/H，超车左侧距离 40m. | |
|  | LCA\_80\_120\_40 米 \_ 超车 \_L1 |
| EGO 车辆约 80 km/H.  目标车辆与 EGO 车辆的距离超过 75 米。 |
| 目标车辆以大约 40 km/H 的相对速度行驶，接近 EGO 车辆大约 40 m.目标车辆改变到相邻的左车道。  目标车辆超越自我车辆。 |
| 如果目标车辆使用所有 4 个轮胎完全穿过车道，但不早于 38 米的距离（TTC 3.5 秒），则必须发出警告。  如果目标车辆已超过 EGO 车辆，则必须解除警告。 |
| 1.4.3 从小道超车，EGO 80km/H，目标 100km/H，超车右侧距离 20m. | |
|  | LCA\_80\_100\_20 米 \_ 超车 \_R1 |
| EGO 车辆约 80 km/H.  目标车辆与 EGO 车辆的距离超过 75 米。 |
| 目标车辆以大约 20 km/H 的相对速度行驶，接近 LCA 车辆大约 20 m.目标车辆改变到相邻的右车道。  目标车辆超越自我车辆。 |
| 如果目标车辆使用所有 4 个轮胎完全穿过车道，但不早于 19 米的距离（TTC 3.5 秒），则必须发出警告。  如果目标车辆已超过 EGO 车辆，则必须解除警告。 |
| 1.4.4 从小道超车，EGO 80km/H，目标 120km/H，超车正确距离 40m. | |
|  | LCA\_80\_120\_40 米 \_ 超车 \_R1 |
| EGO 车辆约 80 km/H.  目标车辆与 EGO 车辆的距离超过 75 米。 |
| 目标车辆以大约 40 km/H 的相对速度行驶，接近 LCA 车辆大约 40 m.目标车辆改变到相邻的右车道。  目标车辆超越自我车辆。 |
| 如果目标车辆使用所有 4 个轮胎完全穿过车道，但不早于 38 米的距离（TTC 3.5 秒），则必须发出警告。  如果目标车辆已超过 EGO 车辆，则必须解除警告。 |
| 1.5 进入自我车道。 | |

|  |  |
| --- | --- |
| 1.5.1 从左侧相邻车道进入 EGO 车道，EGO 50km/H，目标 90km/H，距离 40m. | |
|  | LCA\_50\_L1\_90\_40M\_LVB |
| EGO 车辆约 50 km/H.  目标车辆在相邻车道上，与 EGO 车辆的距离大于 75 米。 |
| 目标车辆以 40km/H 接近相邻车道上的 EGO 车辆  相对于自我车道 40 米处的相对和变化。 |
| 距离 39m（TTC 3.5S）发出警告。  必须发出警告，直到目标车辆的 4 个轮胎完全穿过车道。 |
| 1.5.2 从右侧相邻车道进入 EGO 车道，EGO 50km/H，目标 90km/H 距离 40m. | |
|  | LCA\_50\_R1\_90\_40M\_RVB |
| EGO 车辆约 50 km/H.  目标车辆在相邻车道上，与 EGO 车辆的距离大于 75 米。 |
| 目标车辆以 40km/H 接近相邻车道上的 EGO 车辆  CA 的相对和变化。40 米到自我车道。 |
| 距离 39m（TTC 3.5S）发出警告。  必须发出警告，直到目标车辆的 4 个轮胎完全穿过车道。 |
| 1.6 驶入相邻车道。 | |
| 1.6.1 从下一条车道向右移动到相邻车道，EGO 100km/H，目标 120km/H，移动 | |
|  | LCA\_100\_R2\_120\_30 米 \_R2VR1 |
| EGO 车辆约 100 km/H.  目标车辆与 EGO 车辆的距离超过 75 米。 |
| 目标车辆驾驶 CA.相对速度为 20km/H，接近 EGO 车辆约 30m.目标车辆改变到相邻车道。  目标车辆超越自我车辆。 |
| 如果目标车辆使用所有 4 个轮胎完全穿过车道，但不早于 19 米的距离（TTC 3.5 秒），则必须发出警告。  如果目标车辆已超过 EGO 车辆，则必须解除警告。 |
| 1.6.2 从下一条车道向左移动到相邻车道，EGO 100km/H，目标 120km/H，移动 | |
|  | LCA\_100\_L2\_120\_30 米 \_L2VL1 |
| EGO 车辆约 100 km/H.  目标车辆与 EGO 车辆的距离超过 75 米。 |
| 目标车辆驾驶 CA.相对速度为 20km/H，接近 LCA 车辆约 30 米。目标车辆改变到相邻车道。  目标车辆超越自我车辆。 |
| 如果目标车辆使用所有 4 个轮胎完全穿过车道，但不早于 19 米的距离（TTC 3.5 秒），则必须发出警告。  如果目标车辆已超过 EGO 车辆，则必须解除警告。 |
| 1.7 邻近车道上的后撤目标。 | |
| 1.7.1 左邻车道后退目标，EGO 75km/H，目标 70km/H. | |
|  | LCA\_75\_L1\_70\_ 回退 |
| EGO 车辆约 75 km/H.  目标车辆速度约为 70 km/H，在 EGO 车辆前方行驶。 |
| 目标车辆被 EGO 车辆以大约 5 km/H 的相对速度超越。 |
| 当目标车辆出现在 BSD 区域时，必须发出警告。 |
| 1.7.2 右邻车道后退目标，EGO 75km/H，目标 70km/H. | |
|  | LCA\_75\_R1\_70\_ 回退 |
| EGO 车辆约 75 km/H.  目标车辆速度约为 70 km/H，在 EGO 车辆前方行驶。 |
| 目标车辆被 LCA 以大约 5 km/H 的相对速度超越。 |
| 当目标车辆出现在 BSD 区域时，必须发出警告。 |
| 1.8 后退目标在下一条车道上，但有一条。 | |
| 1.8.1 后退目标在下一条车道上，左转，EGO 75km/H，目标 70km/H. | |
|  | LCA\_75\_L2\_70\_ 回退 |

|  |  |
| --- | --- |
|  | EGO 车辆约 75 km/H.  目标车辆速度约为 70 km/H，在 EGO 车辆前方行驶。 |
| 目标车辆被 EGO 车辆以大约 5 km/H 的相对速度超越。 |
| 没有给出警告。 |
| 1.8.2 后退目标在下一条车道上，右侧，EGO 75km/H，目标 70km/H. | |
|  | LCA\_75\_R2\_70\_ 回退 |
| EGO 车辆约 75 km/H.  目标车辆速度约为 70 km/H，在 EGO 车辆前方行驶。 |
| 目标车辆被 EGO 车辆以大约 10 km/H 的相对速度超越。 |
| 没有给出警告。 |
| BSD 测试。 | |
| 2.1 自我驱动，目标向左。 | |
| 2.1.1 EGO 80km/H，目标左侧，水平后保险杠。 | |
|  | BSD\_80\_L1\_80\_ 后 \_ 保险杠 |
| EGO 车辆约 80 km/H. |
| 目标车辆与车辆在水平后保险杠处流动。  时长：3 分钟 |
| 当目标车辆出现在 BSD 区域时，必须发出警告。 |
| 2.1.2 EGO 80km/H，目标左侧，在 EGO 车辆后面的水平面上。 | |
|  | BSD\_80\_L1\_80\_3M |
| EGO 车辆约 80 km/H. |
| 目标车辆与车辆后面的交通一起流动。  时长：3 分钟 |
| 当目标车辆出现在 BSD 区域时，必须发出警告。 |
| 2.2 自我驱动，目标正确。 | |
| 2.2.1 EGO 80km/H，目标右侧，水平后保险杠。 | |
|  | BSD\_80\_R1\_80\_ 后 \_ 保险杠 |
| EGO 车辆约 80 km/H. |
| 目标车辆与车辆在水平后保险杠处流动。  时长：3 分钟 |
| 当目标车辆出现在 BSD 区域时，必须发出警告。 |
| 1.2.2 EGO 80km/H，目标左侧，在 EGO 车辆后面的水平面上。 | |
|  | BSD\_80\_R1\_80\_3M |
| EGO 车辆约 80 km/H. |
| 目标车辆与车辆后面的交通一起流动。  时长：3 分钟 |
| 当目标车辆出现在 BSD 区域时，必须发出警告。 |
| 3. RCTA 试验。 | |
| 3.1 横向，角度 90°，自由环境条件 | |
| 3.1.1 停车位由右向左通过，角度 90°，距离 2.0m，目标车辆 20km/H | |
|  | RTCA\_A90\_D2M\_20\_R2L |
| EGO 车辆停在停车位上（0 km/H），车辆后端与车道成 90°。  目标车辆在探测范围之外。  EGO 车辆的方向盘未向左或向右转动（空档/零位）。否则，调整警告算法，这可能导致不同的警告行为。 |
| 目标车辆以 2.0 米的距离超过自我车辆（自我车辆的后保险杠  目标右侧-纵向），来自右侧，速度为 20 km/H. |
| 警告距离横向 13 米（2.5S TTC）  如果目标车辆已超过 EGO 车辆，则必须解除警告。 |
| 3.1.2 停车位由右向左通过，角度 90°，距离 2.0m，目标车辆 35km/H | |
|  | RTCA\_A90\_D2M\_35\_R2L |

|  |  |
| --- | --- |
|  | EGO 车辆停在停车位上（0 km/H），车辆后端与车道成 90°。  目标车辆在探测范围之外。  EGO 车辆的方向盘未向左或向右转动（空档/零位）。否则，调整警告算法，这可能导致不同的警告行为。 |
| 目标车辆以 2.0 米的距离超过自我车辆（自我车辆的后保险杠  目标右侧-纵向），来自右侧，速度为 35 km/H. |
| 警告距离横向 24 米（2.5S TTC）  如果目标车辆已超过 EGO 车辆，则必须解除警告。 |
| 3.1.3 车位由左向右通过，角度 90°，距离 2.0m，目标车辆 20km/H | |
|  | RTCA\_A90\_D2M\_20\_L2R |
| EGO 车辆停在停车位上（0 km/H），车辆后端与车道成 90°。  目标车辆在探测范围之外。  EGO 车辆的方向盘未向左或向右转动（空档/零位）。否则，调整警告算法，这可能导致不同的警告行为。 |
| 目标车辆以 2.0 米的距离超过自我车辆（自我车辆的后保险杠  目标左侧-纵向），来自左侧，速度为 20 km/H. |
| 警告距离横向 13 米（2.5S TTC）。  如果目标车辆已超过 EGO 车辆，则必须解除警告。 |
| 3.1.4 车位由左向右通过，角度 90°，距离 2.0m，目标车辆 35km/H | |
|  | RTCA\_A90\_D2M\_35\_L2R |
| EGO 车辆停在停车位上（0 km/H），车辆后端与车道成 90°。  目标车辆在探测范围之外。  EGO 车辆的方向盘未向左或向右转动（空档/零位）。否则，调整警告算法，这可能导致不同的警告行为。 |
| 目标车辆以 2.0 米的距离超过自我车辆（自我车辆的后保险杠  目标左侧-纵向），来自左侧，速度为 35 km/H. |
| 警告距离横向 24 米（2.5S TTC）  如果目标车辆已超过 EGO 车辆，则必须解除警告。 |
| 3.1.5 车位由右向左通过，角度 90°，距离 8.0m，目标车辆 20km/H | |
|  | RTCA\_A90\_D8M\_20\_R2L |
| EGO 车辆停在停车位上（0 km/H），车辆后端与车道成 90°。  目标车辆在探测范围之外。  EGO 车辆的方向盘未向左或向右转动（空档/零位）。否则，调整警告算法，这可能导致不同的警告行为。 |
| 目标车辆以 8.0 米的距离超过 EGO 车辆（EGO 车辆后保险杠  目标右侧-纵向），来自右侧，速度为 20 km/H. |
| 没有警告 |
| 3.1.6 停车位由右向左通过，角度 90°，距离 8.0m，目标车辆 35km/H | |
|  | RTCA\_A90\_D8M\_35\_R2L |
| EGO 车辆停在停车位上（0 km/H），车辆后端与车道成 90°。  目标车辆在探测范围之外。  EGO 车辆的方向盘未向左或向右转动（空档/零位）。否则，调整警告算法，这可能导致不同的警告行为。 |
| 目标车辆以 8.0 米的距离超过 EGO 车辆（EGO 车辆后保险杠  目标右侧-纵向），来自右侧，速度为 35 km/H. |
| 没有警告 |
| 3.1.7 停车位从左向右通过，角度 90°，距离 8.0m，目标车辆 20km/H（13mph） | |
|  | RTCA\_A90\_D8M\_20\_L2R |

|  |  |
| --- | --- |
|  | EGO 车辆停在停车位上（0 km/H），车辆后端与车道成 90°。  目标车辆在探测范围之外。  EGO 车辆的方向盘未向左或向右转动（空档/零位）。否则，调整警告算法，这可能导致不同的警告行为。 |
| 目标车辆以 20 公里/小时（13 英里/小时）的速度从左侧以 8.0 米的距离超过 EGO 车辆（EGO 车辆的后保险杠至目标左侧-纵向）。 |
| 没有警告 |
| 3.1.8 车位由左向右通过，角度 90°，距离 8.0m，目标车辆 35km/H | |
|  | RTCA\_A90\_D8M\_35\_L2R |
| EGO 车辆停在停车位上（0 km/H），车辆后端与车道成 90°。  目标车辆在探测范围之外。  EGO 车辆的方向盘未向左或向右转动（空档/零位）。否则，调整警告算法，这可能导致不同的警告行为。 |
| 目标车辆以 8.0 米的距离超过 EGO 车辆（EGO 车辆后保险杠  目标左侧-纵向），来自左侧，速度为 35 km/H. |
| 没有警告 |
| 3.2 横向，角度 60°，自由环境条件 | |
| 3.2.1 停车位从右向左经过，与行驶方向成 60°，距离 2m，目标车辆 | |
|  | RTCA\_A60\_D2M\_20\_R2L |
| EGO 车辆停在停车位上（0 km/H），与行驶方向成 60°，车辆后端位于车道上。  目标车辆在探测范围之外。  EGO 车辆的方向盘未向左或向右转动（空档/零位）。否则，调整警告算法，这可能导致不同的警告行为。 |
| 目标车辆以 20 km/H（13 mph）的速度从右侧以 60° 的角度直线超过 EGO 车辆。  当目标车辆的右前角到达时，EGO 车辆的后保险杠中心与目标车辆的右前角之间的距离为 2.0m.  纵轴。 |
| 警告距离横向 13 米（2.5S TTC）。  如果目标车辆已超过 EGO 车辆，则必须解除警告。 |
| 3.2.2 停车位从右向左经过，与行驶方向成 60°，距离 2m，目标车辆 | |
|  | RTCA\_A60\_D2M\_35\_R2L |
| EGO 车辆停在停车位上（0 km/H），与行驶方向成 60°，车辆后端位于车道上。  目标车辆在探测范围之外。  EGO 车辆的方向盘未向左或向右转动（空档/零位）。否则，调整警告算法，这可能导致不同的警告行为。 |
| 目标车辆以 35km/H 的速度从右侧以 60° 的角度直线通过 EGO 车辆。  当目标车辆的右前角到达时，EGO 车辆的后保险杠中心与目标车辆的右前角之间的距离为 2.0m.  纵轴。 |
| 警告距离横向 24 米（2.5S TTC）  如果目标车辆已超过 EGO 车辆，则必须解除警告。 |
| 3.2.3 停车位从左向右经过，与行驶方向成 60°，距离 V2m，目标车辆 | |
|  | RTCA\_A60\_D2M\_20\_L2R |

|  |  |
| --- | --- |
|  | EGO 车辆停在停车位上（0 km/H），与行驶方向成 60°，车辆后端位于车道上。  目标车辆在探测范围之外。  EGO 车辆的方向盘未向左或向右转动（空档/零位）。否则，调整警告算法，这可能导致不同的警告行为。 |
| 目标车辆以 20 km/H 的速度从左侧以与行驶方向成 60° 角的直线通过 EGO 车辆。  当目标车辆的左前角到达时，EGO 车辆的后保险杠中心与目标车辆的左前角之间的距离为 2.0m.  纵轴。 |
| 观察到警告 |
| 3.2.4 停车位从左向右经过，与行驶方向成 60°，距离 2m，目标车辆 | |
|  | RTCA\_A60\_D2M\_35\_L2R |
| EGO 车辆停在停车位上（0 km/H），与行驶方向成 60°，车辆后端位于车道上。  目标车辆在探测范围之外。  EGO 车辆的方向盘未向左或向右转动（空档/零位）。否则，调整警告算法，这可能导致不同的警告行为。 |
| 目标车辆以 35 km/H 的速度从左侧以与行驶方向成 60° 角的直线通过 EGO 车辆。  当目标车辆的左前角到达时，EGO 车辆的后保险杠中心与目标车辆的左前角之间的距离为 2.0m.  纵轴。 |
| 观察到警告 |
| 3.2.5 停车位从右向左经过，与行驶方向成 60°，距离 8m，目标车辆 | |
|  | RTCA\_A60\_D8M\_20\_R2L |
| EGO 车辆停在停车位上（0 km/H），与行驶方向成 60°，车辆后端位于车道上。  目标车辆在探测范围之外。  EGO 车辆的方向盘未向左或向右转动（空档/零位）。否则，调整警告算法，这可能导致不同的警告行为。 |
| 目标车辆以 20km/H 的速度从右侧以 60° 的角度直线通过 EGO 车辆。  当目标车辆的右前角到达时，EGO 车辆的后保险杠中心与目标车辆的右前角之间的距离为 8.0m.  纵轴。 |
| 没有警告 |
| 3.2.6 停车位从右向左通过，与行驶方向成 60°，距离 8m，目标车辆 | |
|  | RTCA\_A60\_D8M\_35\_R2L |
| EGO 车辆停在停车位上（0 km/H），与行驶方向成 60°，车辆后端位于车道上。  目标车辆在探测范围之外。  EGO 车辆的方向盘未向左或向右转动（空档/零位）。否则，调整警告算法，这可能导致不同的警告行为。 |
| 目标车辆以 35 km/H（19 mph）的速度从右侧以 60° 的角度直线超过 EGO 车辆。  当目标车辆的右前角到达时，EGO 车辆的后保险杠中心与目标车辆的右前角之间的距离为 8.0m.  纵轴。 |
| 没有警告 |
| 3.2.7 停车位从左向右经过，与行驶方向成 60°，距离 V8m，目标车辆 | |
|  | RTCA\_A60\_D8M\_20\_L2R |

|  |  |
| --- | --- |
|  | EGO 车辆停在停车位上（0 km/H），与行驶方向成 60°，车辆后端位于车道上。  目标车辆在探测范围之外。  EGO 车辆的方向盘未向左或向右转动（空档/零位）。否则，调整警告算法，这可能导致不同的警告行为。 |
| 目标车辆以 20 km/H 的速度从左侧以与行驶方向成 60° 角的直线通过 EGO 车辆。  当目标车辆的左前角到达时，EGO 车辆的后保险杠中心与目标车辆的左前角之间的距离为 8.0m.  纵轴。 |
| 没有警告 |
| 3.2.8 停车位从左向右通过，与行驶方向成 60°，距离 8m，目标车辆 | |
|  | RTCA\_A60\_D8M\_35\_L2R |
| EGO 车辆停在停车位上（0 km/H），与行驶方向成 60°，车辆后端位于车道上。  目标车辆在探测范围之外。  EGO 车辆的方向盘未向左或向右转动（空档/零位）。否则，调整警告算法，这可能导致不同的警告行为。 |
| 目标车辆以 35 km/H 的速度从左侧以与行驶方向成 60° 角的直线通过 EGO 车辆。  当目标车辆的左前角到达时，EGO 车辆的后保险杠中心与目标车辆的左前角之间的距离为 8.0m.  纵轴。 |
| 没有警告 |
| 3.3 横向，角度-60°，自由环境条件 | |
| 3.3.1 停车位从右向左通过，与行驶方向成 60°，距离 2m，目标车辆 | |
|  | RTCA\_NA60\_D2M\_20\_R2L |
| EGO 车辆停在停车位上（0 km/H），与行驶方向成 60°，车辆后端位于车道上。  目标车辆在探测范围之外。  EGO 车辆的方向盘未向左或向右转动（空档/零位）。否则，调整警告算法，这可能导致不同的警告行为。 |
| 目标车辆以 20 km/H（13 mph）的速度从右侧以与行驶方向成 60° 角的直线通过 EGO 车辆。  当目标车辆的右前角到达时，EGO 车辆的后保险杠中心与目标车辆的右前角之间的距离为 2.0m.  纵轴。 |
| 观察到警告 |
| 3.3.2 停车位从右向左通过，与行驶方向成 60°，距离 2m，目标车辆 | |
|  | RTCA\_NA60\_D2M\_35\_R2L |
| EGO 车辆停在停车位上（0 km/H），与行驶方向成 60°，车辆后端位于车道上。  目标车辆在探测范围之外。  EGO 车辆的方向盘未向左或向右转动（空档/零位）。否则，调整警告算法，这可能导致不同的警告行为。 |
| 目标车辆以 35 km/H 的速度从右侧以与行驶方向成 60° 角的直线通过 EGO 车辆。  当目标车辆的右前角到达时，EGO 车辆的后保险杠中心与目标车辆的右前角之间的距离为 2.0m.  纵轴。 |
| 观察到警告 |
| 3.3.3 停车位从左向右经过，与行驶方向成 60°，距离 2m，目标车辆 | |
|  | RTCA\_NA60\_D2M\_20\_L2R |

|  |  |
| --- | --- |
|  | EGO 车辆停在停车位上（0 km/H），与行驶方向成 60°，车辆后端位于车道上。  目标车辆在探测范围之外。  EGO 车辆的方向盘未向左或向右转动（空档/零位）。否则，调整警告算法，这可能导致不同的警告行为。 |
| 目标车辆以 20km/H 的速度从左侧以 60° 的角度直线超过 EGO 车辆。  当目标车辆的左前角到达时，EGO 车辆的后保险杠中心与目标车辆的左前角之间的距离为 2.0m.  纵轴。 |
| 警告距离横向 13 米（2.5S TTC） |
| 3.3.4 停车位从左向右经过，与行驶方向成 60°，距离 2m，目标车辆 | |
|  | RTCA\_NA60\_D2M\_35\_L2R |
| EGO 车辆停在停车位上（0 km/H），与行驶方向成 60°，车辆后端位于车道上。  目标车辆在探测范围之外。  EGO 车辆的方向盘未向左或向右转动（空档/零位）。否则，调整警告算法，这可能导致不同的警告行为。 |
| 目标车辆以 35km/H 的速度从左侧以 60° 的角度直线超过 EGO 车辆。  当目标车辆的左前角到达时，EGO 车辆的后保险杠中心与目标车辆的左前角之间的距离为 2.0m.  纵轴。 |
| 警告距离横向 24 米（2.5S TTC）  如果目标车辆已超过 EGO 车辆，则必须解除警告。 |
| 3.3.5 停车位从右向左通过，与行驶方向成 60°，距离 8m，目标车辆 | |
|  | RTCA\_NA60\_D8M\_20\_R2L |
| EGO 车辆停在停车位上（0 km/H），与行驶方向成 60°，车辆后端位于车道上。  目标车辆在探测范围之外。  EGO 车辆的方向盘未向左或向右转动（空档/零位）。否则，调整警告算法，这可能导致不同的警告行为。 |
| 目标车辆以 20 km/H（13 mph）的速度从右侧以与行驶方向成 60° 角的直线通过 EGO 车辆。  当目标车辆的右前角到达时，EGO 车辆的后保险杠中心与目标车辆的右前角之间的距离为 8.0m.  纵轴。 |
| 没有警告 |
| 3.3.6 停车位从右向左通过，与行驶方向成 60°，距离 8m，目标车辆 | |
|  | RTCA\_NA60\_D8M\_35\_R2L |
| EGO 车辆停在停车位上（0 km/H），与行驶方向成 60°，车辆后端位于车道上。  目标车辆在探测范围之外。  EGO 车辆的方向盘未向左或向右转动（空档/零位）。否则，调整警告算法，这可能导致不同的警告行为。 |
| 目标车辆以 35 km/H（19 mph）的速度从右侧以与行驶方向成 60° 角的直线通过 EGO 车辆。  当目标车辆的右前角到达时，EGO 车辆的后保险杠中心与目标车辆的右前角之间的距离为 8.0m.  纵轴。 |
| 没有警告 |
| 3.3.7 停车位从左向右经过，与行驶方向成 60°，距离 8m，目标车辆 | |
|  | RTCA\_NA60\_D8M\_20\_L2R |

|  |  |
| --- | --- |
|  | EGO 车辆停在停车位上（0 km/H），与行驶方向成 60°，车辆后端位于车道上。  目标车辆在探测范围之外。  EGO 车辆的方向盘未向左或向右转动（空档/零位）。否则，调整警告算法，这可能导致不同的警告行为。 |
| 目标车辆以 20km/H 的速度从左侧以 60° 的角度直线超过 EGO 车辆。  当目标车辆的左前角到达时，EGO 车辆的后保险杠中心与目标车辆的左前角之间的距离为 8.0m.  纵轴。 |
| 没有警告 |
| 3.3.8 停车位从左向右经过，与行驶方向成 60°，距离 8m，目标车辆 | |
|  | RTCA\_NA60\_D8M\_35\_L2R |
| EGO 车辆停在停车位上（0 km/H），与行驶方向成 60°，车辆后端位于车道上。  目标车辆在探测范围之外。  EGO 车辆的方向盘未向左或向右转动（空档/零位）。否则，调整警告算法，这可能导致不同的警告行为。 |
| 目标车辆以 35km/H 的速度从左侧以 60° 的角度直线超过 EGO 车辆。  当目标车辆的左前角到达时，EGO 车辆的后保险杠中心与目标车辆的左前角之间的距离为 8.0m.  纵轴。 |
| 没有警告 |
| 3.4 长，角度 90°，自由环境条件。 | |
| 3.4.1 左侧由后向前经过的停车位，角度 0° 平行于行驶方向，距离 | |
|  | RTCA\_A0\_D1.5M\_20\_L |
| EGO 车辆停在与行驶方向平行的停车位上（0 km/H）。目标车辆在探测范围之外。  EGO 车辆的方向盘未向左或向右转动（空档/零位）。否则，调整警告算法，这可能导致不同的警告行为。 |
| 目标车辆在车辆之间 1.5 米的横向距离内经过本车，  以 20 km/H 的速度从左侧后方驶向前方。 |
| 没有警告 |
| 3.4.2 左侧由后向前经过的停车位，角度 0° 平行于行驶方向，距离 | |
|  | RTCA\_A0\_D1.5M\_35\_L |
| EGO 车辆停在与行驶方向平行的停车位上（0 km/H）。目标车辆在探测范围之外。  EGO 车辆的方向盘未向左或向右转动（空档/零位）。否则，调整警告算法，这可能导致不同的警告行为。 |
| 目标车辆在车辆之间 1.5 米的横向距离内经过本车，  以 35 公里/小时的速度从左侧的后方驶向前方。 |
| 没有警告 |
| 3.4.3 右侧由后向前经过的车位，角度 0° 平行于行驶方向，距离 | |
|  | RTCA\_A0\_D1.5m\_20\_R |
| EGO 车辆停在与行驶方向平行的停车位上（0 km/H）。目标车辆在探测范围之外。  EGO 车辆的方向盘未向左或向右转动（空档/零位）。否则，调整警告算法，这可能导致不同的警告行为。 |
| 目标车辆在车辆之间 1.5 米的横向距离内经过本车，  以 20 公里/小时的速度在右侧从后向前行驶。 |

|  |  |
| --- | --- |
|  | 没有警告 |
| 3.4.4 右侧由后向前经过的停车位，角度 0° 平行于行驶方向，距离 | |
|  | RTCA\_A0\_D1.5m\_35\_R |
| EGO 车辆停在与行驶方向平行的停车位上（0 km/H）。目标车辆在探测范围之外。  EGO 车辆的方向盘未向左或向右转动（空档/零位）。否则，调整警告算法，这可能导致不同的警告行为。 |
| 目标车辆在车辆之间 1.5 米的横向距离内经过本车，  以 35 公里/小时的速度在右侧从后向前行驶。 |
| 没有警告 |
| 4. 陶氏测试 | |
| 4.1 自我站立，角度 0°，经过。 | |
| 4.1.1 自我站立，目标 10km/H，距离 1m，向左超车。 | |
|  | 陶氏 \_0\_10\_1 米 \_ 超车 \_ 左 |
| EGO 车辆停在与行驶方向平行的停车位上（0 km/H）。目标车辆在探测范围之外。 |
| 目标车辆以车辆之间 1 米的横向距离超过本方车辆，  以 10 km/H 的速度从左侧从后向前行驶。 |
| 距离 10 米（TTC 3.5 秒）发出警告。 |
| 4.1.2 自我站立，目标 25km/H，距离 1m，向左超车。 | |
|  | 陶氏 \_0\_25\_1 米 \_ 超车 \_ 左 |
| EGO 车辆停在与行驶方向平行的停车位上（0 km/H）。目标车辆在探测范围之外。 |
| 目标车辆以车辆之间 1 米的横向距离超过本方车辆，  以 25 km/H 的速度从左侧从后向前行驶。 |
| 从 24 米（TTC 3.5 秒）的距离发出警告。 |
| 4.1.3 自我站立，目标 10km/H，距离 3m，向左超车 | |
|  | 道琼斯 \_0\_10\_3 米 \_ 超越 \_ 离开 |
| EGO 车辆停在与行驶方向平行的停车位上（0 km/H）。目标车辆在探测范围之外。 |
| 目标车辆在车辆之间 3m 的横向距离内经过本方车辆，  以 10 km/H 的速度从左侧从后向前行驶。 |
| 距离 10 米（TTC 3.5 秒）发出警告。  如果目标车辆已超过 EGO 车辆，则必须解除警告。 |
| 4.1.4 自我站立，目标 25km/H，距离 3m，向左超车。 | |
|  | 陶氏 \_0\_25\_3 米 \_ 超越 \_ 左 |
| EGO 车辆停在与行驶方向平行的停车位上（0 km/H）。目标车辆在探测范围之外。 |
| 目标车辆在车辆之间 3m 的横向距离内经过本方车辆，  以 25km/H 的速度从左侧从后向前行驶。 |
| 从 24m（TTC 3.5S）距离发出警告。  如果目标车辆已超过 EGO 车辆，则必须解除警告。 |
| 4.1.5 自我站立，目标 10km/H，距离 1m，向右超车。 | |
|  | 陶氏 \_0\_10\_1 米 \_ 超车 \_ 左 |
| EGO 车辆停在与行驶方向平行的停车位上（0 km/H）。目标车辆在探测范围之外。 |
| 目标车辆以车辆之间 1 米的横向距离超过本方车辆，  以 10 km/H 的速度从右侧从后向前行驶。 |
| 距离 10 米（TTC 3.5 秒）发出警告。  如果目标车辆已超过 EGO 车辆，则必须解除警告。 |

|  |  |
| --- | --- |
| 4.1.6 自我站立，目标 25km/H，距离 1m，向右超车。 | |
|  | 陶氏 \_0\_25\_1 米 \_ 超车 \_ 左 |
| EGO 车辆停在与行驶方向平行的停车位上（0 km/H）。目标车辆在探测范围之外。 |
| 目标车辆以车辆之间 1 米的横向距离超过本方车辆，  以 25 km/H 的速度从右侧从后向前行驶。 |
| 从 24 米（TTC 3.5 秒）的距离发出警告。  如果目标车辆已超过 EGO 车辆，则必须解除警告。 |
| 4.1.7 自我站立，目标 10km/H，距离 3m，向右超车。 | |
|  | 道琼斯 \_0\_10\_3 米 \_ 超越 \_ 离开 |
| EGO 车辆停在与行驶方向平行的停车位上（0 km/H）。目标车辆在探测范围之外。 |
| 目标车辆在车辆之间 3m 的横向距离内经过本方车辆，  以 10 km/H 的速度从右侧从后向前行驶。 |
| 距离 10 米（TTC 3.5 秒）发出警告。  如果目标车辆已超过 EGO 车辆，则必须解除警告。 |
| 4.1.8 自我站立，目标 25km/H，距离 3m，向右超车 | |
|  | 陶氏 \_0\_25\_3 米 \_ 超越 \_ 左 |
| EGO 车辆停在与行驶方向平行的停车位上（0 km/H）。目标车辆在探测范围之外。 |
| 目标车辆在车辆之间 3m 的横向距离内经过本方车辆，  以 25 km/H 的速度从右侧从后向前行驶。 |
| 从 24 米（TTC 3.5 秒）的距离发出警告。  如果目标车辆已超过 EGO 车辆，则必须解除警告。 |