|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 类型 | 客户要求 | 可实现参数 |
|  |  |  |  |
| 1 | 角度识别精度 | 0.1deg | 0.5deg |
| 2 | 更新速率 | 10ms | 10ms |
| 3 | 转向盘角度控制步长 | ＜90deg | ＜10deg |
| 4 | 响应时间 | ≤70ms | ≤70ms |
| 5 | 转向盘角度加速度 | ≥1200deg/s^2 | ≥1200deg/s^2 |
| 6 | 转向盘角速度 | 500deg/s＞V≥450deg/s | 500deg/s＞V≥450deg/s |
| 7 | 转向盘角度调整时间 | ≤1s | ≤1s |
| 8 | 波动角度 | ≤20deg | ≤10deg |
| 9 | 转向盘角度偏差 | ≤1deg | ≤1deg |
| 10 | 转向盘控制角度范围 | 90% ~ 95% of Max PSW | 90% ~ 95% of Max PSW |
| 11 | 车辆最小转弯半径 | ≤4.2 | 受车辆设计参数影响 |

1. 控制参数说明
2. 控制模式说明

邮件中描述了四种模式，我们的控制模式只有三种：自动控制；手动助力控制；和机械模式。发生异常（故障）的时候控制器会主动切到机械模式。在自动控制模式下不存在停止控制的状态，始终是按方向盘角度在控制状态中，可以由用户的指令切换到手动控制或机械模式。三种状态除了故障时由EPS控制器主动切到机械模式外，其他情况都是由用户指令控制状态的切换，另外驾驶员可以在自动模式下手动接管方向盘（施加一定的力矩，可以让EPS从自动模式切换到手动助力模式）。邮件中的模式，我们无法实现。

1. 角度控制的实现

邮件中对角度控制如何实现做了描述，过程与我们的实现方式基本类似，这部分是内部功能实现决定的，角度控制是按方向盘的绝对角度来控制，即与邮件描述相同，但是过程会各有不同，涉及到技术保密的部分了，不做详述，建议客户从应用方面提出要求即可。