3.3.4.　原点からF_T、a_T点を通る直線を引く。(図１ａに示すとおり。)この線とａ＝a_{ABS}で定義される水平線との交点におけるブレーキペダル踏力「Ｆ」の値を「$F_{ABS,\ extrapolated}$」と定義する。

$$F_{ABS,\ extrapolated}=\frac{F_T \cdot a_{ABS}}{a_T}$$

3.3.5.　自動車製作者は、車両総重量3.5ｔ以下の貨物の運送の用に供する自動車又は当該車両から派生した専ら乗用の用に供する乗車定員10人未満の自動車であって、車両総重量が2.5ｔを超える場合、F_T、$F_{ABS,\ min}$、$F_{ABS,\ max}$及び$F_{ABS,\ extrapolated}$のペダル踏力の数値は、車両減速度特性ではなく、ブレーキライン圧応答特性から導いてもよい。これは、ブレーキペダル踏力の増加に伴って測定するものとする。

3.3.5.1.　ＡＢＳサイクリングが開始する圧力は、100±２㎞／ｈからＡＢＳの作動が始まるレベルまでブレーキペダルを踏み込む試験を５回実施し求めるものとする。当該圧力は、ＡＢＳの作動が始まるレベルまでブレーキペダルを踏み込んだときのフロントブレーキライン圧力を記録し、その５回の平均値をP_{ABS}として求めるものとする。

3.3.5.2.　自動車製作者は圧力閾値P_Tを記載し、2.5から4.5m／s^2の範囲内の減速度に対応させるものとする。

3.3.5.3.　図１ｂを3.3.4.に規定された方法で作成するものとする。ただし、3.3.5.に規定されたパラメータを定義するためにライン圧の測定を用いる。ここで、

$$F_{ABS,\ extrapolated}=\frac{F_T \cdot P_{ABS}}{P_T}$$

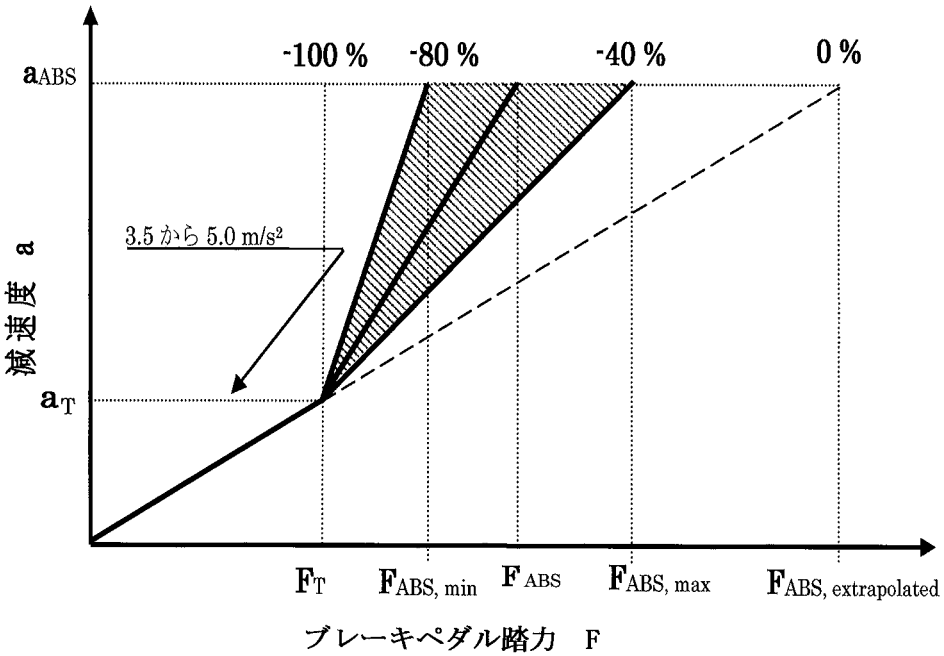


図１ａ：カテゴリー「A」のＢＡＳで最大減速度を達成するために必要なペダル踏力特性

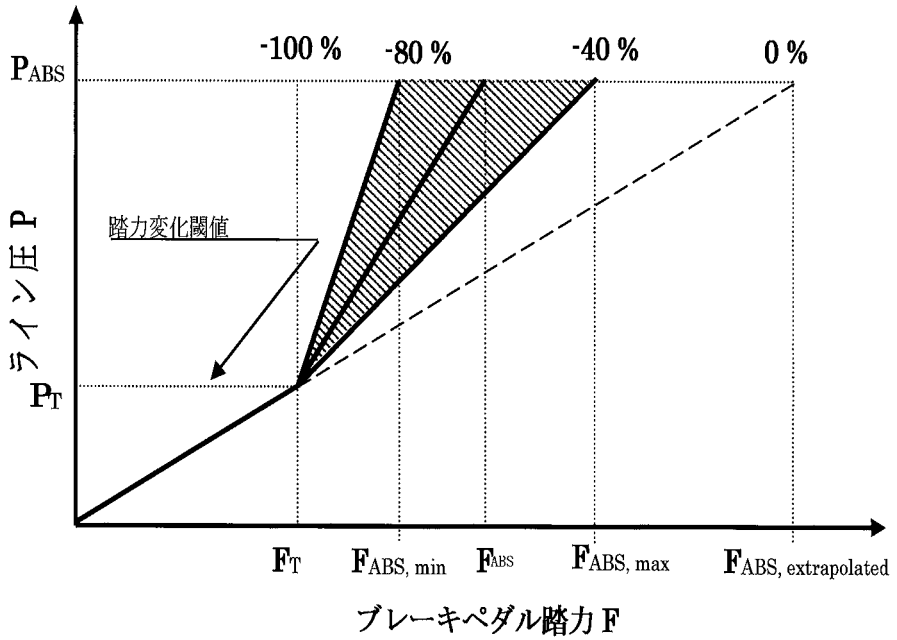


図１ｂ：カテゴリー「A」のＢＡＳで最大減速度に相当するフロントブレーキライン圧力を達成するために必要なペダル踏力特性

3.4.　データの評価

3.4.1.　カテゴリー「A」のＢＡＳは、以下の要件を満たすものとする。

$$F_{ABS,\ min} \leqq F_{ABS} \leqq F_{ABS,\ max}$$

ここで、

$$F_{ABS,\ max}-F_T \leqq (F_{ABS,\ extrapolated}-F_T) \times 0.6$$

かつ、

$$F_{ABS,\ min}-F_T \geqq (F_{ABS,\ extrapolated}-F_T) \times 0.2$$

4.　カテゴリー「B」のＢＡＳの評価

4.1.　カテゴリー「B」のＢＡＳは、4.2.及び4.3.に含まれる試験要件を満たすものとする。

4.2.　試験１　F_{ABS}及びa_{ABS}を求めるための基準試験

4.2.1.　本別紙の附録１に規定されている手順に従って、基準値F_{ABS}及びa_{ABS}を求めるものとする。

4.3.　試験２　ＢＡＳの作動試験

4.3.1.　2.4.に規定された試験速度で、直線路において実施するものとし、運転者は、ＢＡＳが作動し、ＡＢＳをフルサイクリングさせるように緊急制動を模擬するため、図２に従ってすばやくブレーキペダルを踏み込むものとする。

4.3.2.　当該試験におけるＢＡＳの作動方法は、自動車製作者が規定したとおりに運転者がブレーキペダルを踏み込むものとする。この場合において、自動車製作者は、要求されるブレーキペダル入力を試験機関に通知するものとし、更に、4.3.2.1.及び4.3.2.2.については、自動車製作者が規定した条件下でＢＡＳが作動することを試験機関に対して証明するものとする。

4.3.2.1.　カテゴリー「B」のシステムについては、ＢＡＳを作動させるために必要なブレーキペダル速度（ある一定時間のペダルストローク速度）。