4.3.2.2.　カテゴリー「C」のシステムについては、ＢＡＳの作動決定に影響を与える変数、それらの関係及び本項目の試験のためにＢＡＳを作動させるのに必要なペダル操作。

4.3.3.　ｔ＝t_0＋0.8秒後より車速が15㎞／ｈに減速するまで、ブレーキペダル踏力を$F_{ABS,\,upper}$と$F_{ABS,\,lower}$の間の図２の斜線範囲内に維持するものとする。ここで、$F_{ABS,\,upper}$は0.7F_{ABS}、$F_{ABS,\,lower}$は0.5F_{ABS}である。

4.3.4.　ｔ＝t_0＋0.8秒後よりペダル踏力が$F_{ABS,\,lower}$を下回った場合も、本要件は満たされたものとみなす。ただし、4.4.の要件が満たされることを条件とする。

4.4.　データの評価

4.4.1.　カテゴリー「B」のＢＡＳは、ｔ＝t_0＋0.8秒後より車速が15㎞／ｈに減速するまで、少なくとも0.85×a_{ABS}の平均減速度（a_{BAS}）が維持されていることを満たすものとする。

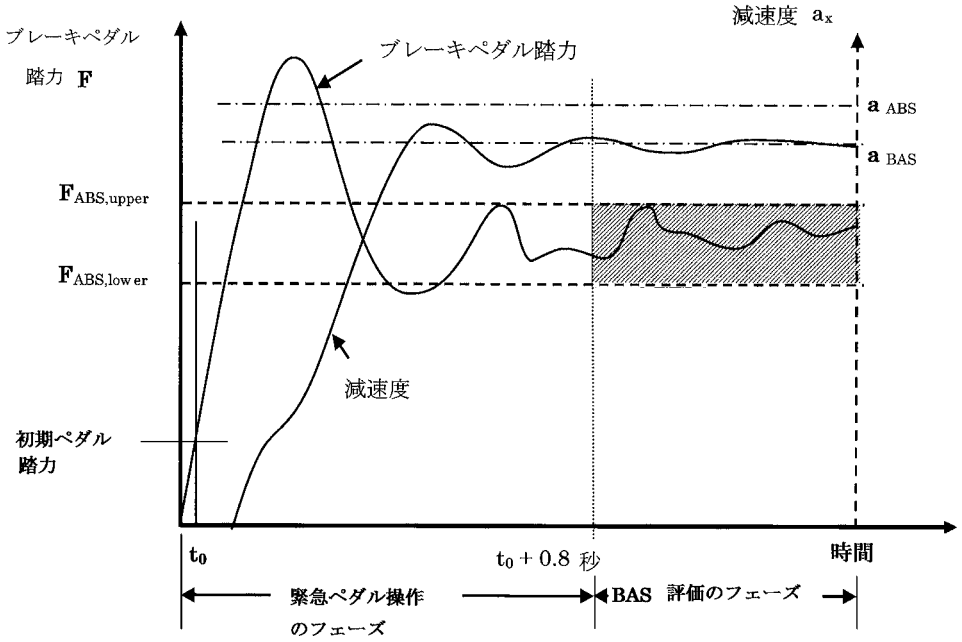


図２：カテゴリー「B」のＢＡＳシステムの試験２の例

5.　カテゴリー「C」のＢＡＳの評価

5.1.　カテゴリー「C」のＢＡＳは、4.2.及び4.3.の試験要件を満たすものとする。

5.2.　データ評価

5.2.1.　カテゴリー「C」のＢＡＳは、4.4.の要件を満たすものとする。

別紙８―附録１

1.　F_{ABS}及びa_{ABS}を求める方法

1.1.　ブレーキペダル踏力F_{ABS}とは、ＡＢＳがフルサイクリング状態となる最大減速度を達成するために、車両に対して加えなければならない最小ペダル踏力である。また、1.8.に定義されたとおり、a_{ABS}とはＡＢＳ減速中の車両の減速度である。

1.2.　ブレーキペダルは、ＡＢＳがフルサイクリングするまで減速度が一定して増すように、ゆっくりと（カテゴリー「B」又はカテゴリー「C」のシステムの場合はＢＡＳを作動させないように）踏み込むものとする。(図３)

1.3.　2.0±0.5秒の時間枠内にフル減速度を達成しなければならない。時間に対して記録した減速度曲線は、減速度曲線範囲の中心線±0.5秒の範囲内になければならない。図３の例は時間t_0を原点として、２秒後にa_{ABS}線と交差している。フル減速度が達成されると、ペダル移動量S_pは少なくとも１秒間は減らないものとする。ＡＢＳがフルサイクリングする時間は、ペダル踏力F_{ABS}が達成される時間と定義される。測定値は、減速度増加変動範囲内にあるものとする。(図３)

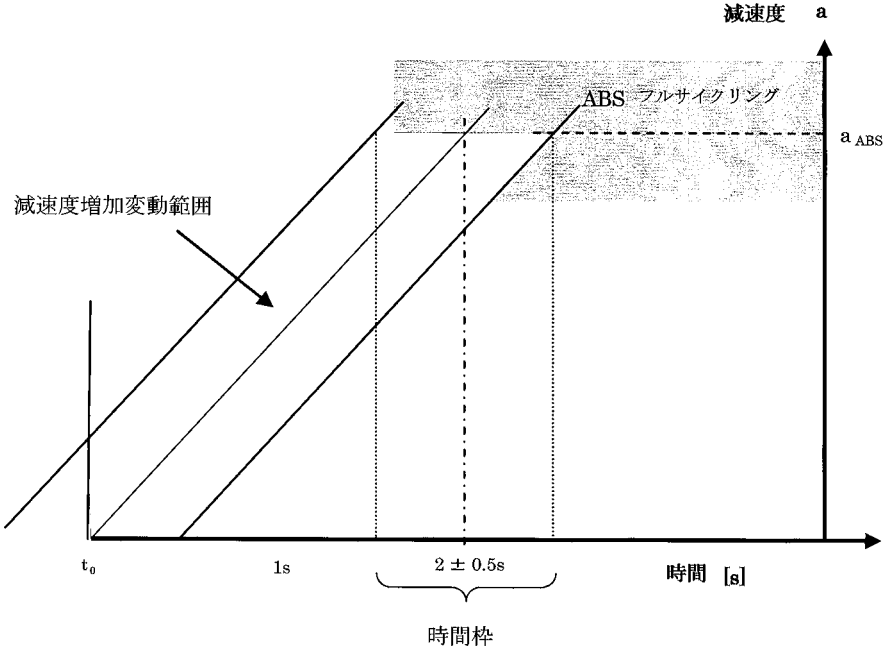


図３：F_{ABS}及びa_{ABS}を求めるための減速度範囲

1.4.　1.3.の要件を満たす試験は５回実施されるものとする。これらの有効な試験の各々について、車両減速度を、記録されたブレーキペダル踏力の関数としてプロットするものとする。15㎞／ｈを超える速度で記録されたデータのみを、以下に規定された計算に用いるものとする。

1.5.　a_{ABS}及びF_{ABS}を求めるために、車両減速度及びペダル踏力について２Hzのローパスフィルタを用いるものとする。

1.6.　５つの個別の「減速度対ブレーキペダル踏力」曲線において、ペダル踏力を１Ｎずつ増加させながら平均減速度を計算することにより、その５つの個別の「減速度対ブレーキペダル踏力」曲線の平均を求める。その結果が、平均減速度対ブレーキペダル踏力曲線であり、本附録では「maF曲線」と呼ぶ。

1.7.　「maF曲線」から求めた車両減速度の最大値を「a_{max}」とする。

1.8.　この減速度値「a_{max}」の90％を超える「maF曲線」のすべての値の平均を求める。この「ａ」値を減速度「a_{ABS}」とする。

1.9.　減速度「a_{ABS}」を達成するのに十分なペダルの最小踏力（F_{ABS}）は、maF曲線上のａ＝a_{ABS}に対応するＦ値として定義される。

別紙８―附録２

1.　ＢＡＳに関するデータ処理

1.1.　アナログデータ処理

1.1.1.　複合型信号変換器／記録装置全体の帯域は30Hz以上とする。