

【公報種別】特許法第 17 条の 2 の規定による補正の掲載

【部門区分】第 2 部門第 5 区分

【発行日】平成24年8月30日 (2012.8.30)

【公表番号】特表2008-544917(P2008-544917A)

【公表日】平成20年12月11日 (2008.12.11)

【年通号数】公開・登録公報2008-049

【出願番号】特願2008-518873(P2008-518873)

【国際特許分類】

B 6 2 D 6/00 (2006.01)

B 6 2 D 5/04 (2006.01)

B 6 2 D 7/14 (2006.01)

B 6 2 D 113/00 (2006.01)

【F I】

B 6 2 D 6/00

B 6 2 D 5/04

B 6 2 D 7/14 Z

B 6 2 D 113:00

【誤訳訂正書】

【提出日】平成24年7月9日 (2012.7.9)

【誤訳訂正 1】

【訂正対象書類名】特許請求の範囲

【訂正対象項目名】全文

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【特許請求の範囲】

【請求項 1】

少なくとも 4 つの操舵車輪 (1 AvG、1 AvD、1 ArG、1 ArD) を有する地上走行車両のための操縦制御システムであって、

各操舵車輪に対する 1 つのアクチュエータ (3 AvG、3 AvD、3 ArG、3 ArD) と、
各操舵車輪の実際の操縦角度 (rAvG、rAvD、rArG、rArD) のセンサと、
ドライバが要求した操縦角度 () を出力するドライバが利用可能な指令部材 (2) と、
要求された少なくとも一つの操縦角度 () を入力変数として用いてアクチュエータを駆動するための制御角度 (PAVG、PAVD、PArG、PArD) を決定する操舵制御装置 (4) とを有する、操縦制御システムにおいて、

前記操舵車輪のアクチュエータのロックを検出する検出手段 (5) をさらに有し、この検出手段はロックが検出された時にアクチュエータがロックされたことを示す警報信号を出し、

前記操舵制御装置 (4) は通常モードとアクチュエータがロックした時の劣化モードとを有し、前記劣化モードでは、各瞬間の車両の回転中心 (C I R) が、ロックされた車輪の面に対して垂直で且つ車輪と地面との接地面積の中心を通る直線上であり、ドライバが要求した操縦角度 () に応じた位置に位置するように、劣化モードの第 1 の戦略を取らせて、ロックしていない車輪の操舵制御角度 (pi) を計算することを特徴とする操縦制御システム。

【請求項 2】

ロックしていないアクチュエータの 1 つに関し、操舵角度がストローク端に達した時に、機械的にストローク端に達した第 1 のロックしていない車輪を関数として C I R の位置を決める少なくとも一つの第 2 の劣化モードの戦略をさらに有する請求項 1 に記載の操縦システム。

【請求項 3】

ロックされていないアクチュエータの 1 つでの制御された操舵角度がストローク端に達し且つ要求される操縦角度 () の変化が車両のターニング円の増加に対応する時に、前記操舵制御装置は、車両の瞬間的な回転中心 C I R の位置が、ストローク端に達した車輪の面に対して垂直で、前記車輪の地面との接触面の中心を通って終端に達する直線 (B1)を境界とし、この境界 (B1) に対して車両の前方にあるハーフ面 (1) 内にあり、車両の縦軸線に平行であり、かつ、車輪の操縦ストローク端に達した瞬間での回転中心 (C I R_{b1}) を通る直線 (d2) に対して無限となる側にあるような第 2 の劣化モードをとらせる、請求項 2 に記載の操縦システム。

【請求項 4】

第 2 の劣化モードの戦略での瞬間的な回転中心 C I R が、車両を横切る方向に平行で且つ車輪がその操縦ストローク端に達した瞬間の回転中心 (C I R_{b1}) を通る直線 (D) 上にある請求項 3 に記載の操縦システム。

【請求項 5】

ロックされていないアクチュエータの 1 つでの制御された操縦角度がストローク端に達し且つ要求された操縦角度 () の変化がドライバが要求したターニング円の減少に対応する時に、前記操舵制御装置は、車両の瞬間的な回転中心 C I R の位置が、ストローク端に達した車輪の面に対して垂直で、前記車輪の地面との接触面の中心を通って終端に達する直線 (B2)を境界とし、この境界に対して車両の後方のハーフ面 (2) 内にあり、車両の縦軸線に平行であり、かつ、他の車輪が操縦ストローク端に達した瞬間での回転中心 (C I R_{b2}) を通る直線 (d3) に対して車両側にあるような第 3 の劣化モードの戦略をとらせる、請求項 2 または 3 に記載の操縦システム。

【請求項 6】

第 3 の劣化モードの戦略での瞬間的な回転中心 C I R がストローク端に達した車輪の面に対して垂直で且つその車輪と地面との接触面積の中心を通る直線 (B2) 上にある請求項 5 に記載の操縦システム。

【請求項 7】

車輪のアクチュエータが電気的なアクチュエータである請求項 1 ~ 6 のいずれか一項に記載の操縦システム。

【誤訳訂正 2】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0 0 1 2

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0 0 1 2】

本発明は、少なくとも 4 つの操舵車輪を有する地上走行車両のための操縦制御システムであって、各操舵車輪に対する 1 つのアクチュエータと、各操舵車輪の実際の操縦角度のセンサと、ドライバが要求した操縦角度を出力するドライバが利用可能な指令部材と、要求された少なくとも一つの操縦角度を入力変数として用いてアクチュエータを駆動するための制御角度を決定する操舵制御装置とを有する、操縦制御システムにおいて、操舵車輪のアクチュエータがロックしたことを検出する検出手段をさらに有し、この検出手段はロックが検出された時にアクチュエータがロックされたことを示す警報信号を出し、操舵制御装置は通常モード (normal mode) とアクチュエータがロックした時の劣化モード (degraded mode) とを有し、劣化モードでは、各瞬間の車両の回転中心が、ロックされた車輪の面に対して垂直で且つ車輪と地面との接地面積の中心を通る直線上であり、ドライバーが要求した操縦角度に応じた位置に位置するように、劣化モードの第 1 の戦略を取らせて、ロックしていない車輪の操舵制御角度を計算する。