

ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА
ПО ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ(12) **ЗАЯВКА НА ИЗОБРЕТЕНИЕ**

(21)(22) Заявка: 2012114844/11, 13.09.2010

Приоритет(ы):

(30) Конвенционный приоритет:
14.09.2009 SE 0950661-9

(43) Дата публикации заявки: 27.10.2013 Бюл. № 30

(85) Дата начала рассмотрения заявки РСТ на
национальной фазе: 16.04.2012(86) Заявка РСТ:
SE 2010/050966 (13.09.2010)(87) Публикация заявки РСТ:
WO 2011/031224 (17.03.2011)

Адрес для переписки:

129090, Москва, ул. Б. Спасская, 25, стр.3, ООО
"Юридическая фирма Городиский и Партнеры"

(71) Заявитель(и):

СКАНИЯ СВ АБ (SE)

(72) Автор(ы):

ЮХЛИН-ДАННФЕЛЬТ Петер (SE),
ЭУН Микаэль (SE)(54) **СПОСОБ И СИСТЕМА ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ СЦЕПЛЕНИЕМ**

(57) Формула изобретения

1. Способ управления автоматически управляемым сцеплением при приведении в движение транспортного средства (100) по поверхности движения, причем транспортное средство (100) содержит двигатель внутреннего сгорания для генерирования движущей силы, предназначенной для передачи на, по меньшей мере, одно приводное колесо, и дроссельный регулятор для востребования движущей силы от двигателя, при этом величину движущей силы, востребованной от двигателя, регулирует водитель транспортного средства посредством дроссельного регулятора,

отличающийся тем, что он включает этап, когда удовлетворяется первый критерий для оценки сцепления приводных колес с поверхностью движения, отключения автоматически управляемого сцепления, когда водитель использует дроссельный регулятор, чтобы уменьшить потребность в движущей силе от двигателя.

2. Способ по п.1, отличающийся тем, что первый критерий представляет собой определение, не утратили ли приводные колеса своего сцепления с поверхностью движения.

3. Способ по п.1 или 2, отличающийся тем, что первый критерий представляет собой определение, достигла ли скорость вращения приводных колес начальной скорости.

4. Способ по п.1 или 2, отличающийся тем, что первый критерий представляет собой определение, удовлетворяет ли разница скоростей вращения между приводными колесами и, по меньшей мере, одним не приводным колесом транспортного средства

(100) второму критерию.

5. Способ по п.1 или 2, отличающийся тем, что оценка сцепления с поверхностью движения представляет собой определение изменения скорости вращения приводных колес с течением времени.

6. Способ по п.1 или 2, отличающийся тем, что дроссельный регулятор приводят в движение между первым предельным положением и вторым предельным положением, причем потребность в движущей силе зависит от положения дроссельного регулятора.

7. Способ по п.6, отличающийся тем, что при снятии давления средство отдачи возвращает дроссельный регулятор в первое предельное положение.

8. Способ по п.7, отличающийся тем, что сцепление отключают, когда перемещение педали акселератора по направлению к первому предельному положению достигает точки, в которой дроссельный регулятор находится на расстоянии не больше первоначального расстояния от первого предельного положения.

9. Способ по п.6, отличающийся тем, что сцепление отключают, когда перемещение педали акселератора по направлению к первому предельному положению достигает точки, в которой дроссельный регулятор находится на расстоянии не больше первоначального расстояния от первого предельного положения.

10. Способ по п.1 или 2, отличающийся тем, что дроссельный регулятор представляет собой педаль акселератора.

11. Машиночитаемый носитель, имеющий компьютерную программу, содержащую программный код, причем программа, когда программный код выполняется на компьютере, вынуждает компьютер осуществлять способ по любому из пп.1-10.

12. Система для управления автоматически управляемым сцеплением при приведении в движение транспортного средства (100) по поверхности движения, при этом транспортное средство (100) содержит двигатель внутреннего сгорания для генерирования движущей силы, предназначенной для передачи на, по меньшей мере, одно приводное колесо, и дроссельный регулятор для востребования движущей силы от двигателя, причем величина движущей силы, востребованной от двигателя, регулируется водителем транспортного средства посредством дроссельного регулятора, отличающаяся тем, что она содержит средства, когда удовлетворяется первый критерий оценки сцепления приводных колес с поверхностью движения, для отключения автоматически управляемого сцепления, когда водитель использует дроссельный регулятор для уменьшения потребности в движущей силе от двигателя.

13. Система по п.12, отличающаяся тем, что дроссельный регулятор приводится в движение между первым предельным положением и вторым предельным положением, причем потребность в движущей силе зависит от положения дроссельного регулятора.

14. Транспортное средство (100), отличающееся тем, что оно содержит систему по п.12 или 13.