

【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 19 年 2 月 15 日 (2007.2.15)

【公表番号】特表 2005-505457(P2005-505457A)

【公表日】平成 17 年 2 月 24 日 (2005.2.24)

【年通号数】公開・登録公報 2005-008

【出願番号】特願 2003-536047(P2003-536047)

【国際特許分類】

B 6 0 K 28/10 (2006.01)

B 6 0 C 23/00 (2006.01)

B 6 0 C 23/02 (2006.01)

B 6 0 C 23/20 (2006.01)

B 6 0 K 31/00 (2006.01)

B 6 0 R 16/02 (2006.01)

F 0 2 D 29/02 (2006.01)

【F I】

B 6 0 K 28/10 Z

B 6 0 C 23/00 A

B 6 0 C 23/02 G

B 6 0 C 23/02 H

B 6 0 C 23/20

B 6 0 K 31/00 Z

B 6 0 R 16/02 6 6 0 F

F 0 2 D 29/02 3 1 1 B

【誤訳訂正書】

【提出日】平成 18 年 12 月 25 日 (2006.12.25)

【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】

タイヤ圧が大幅に減じたり完全に失われたりするときに緊急走行特性を有する緊急走行タイヤと、車両がタイヤ緊急走行モードであることを検出する緊急走行検出装置と、を有する自動車において安全なタイヤ緊急走行操作を行う方法であって、

タイヤ緊急走行モードが検出された場合に、運転速度が検出され、検出される運転速度が予め決定可能な条件として設定された運転速度制限値より低くなると、運転速度制限装置によって運転速度が該制限値まで制限され、

アクセルペダル変位閾値が予め決定され、前記ペダル変位閾値を超えてアクセルペダルが押し下げられる場合に運転速度の前記制限が予め決定可能な期間にわたって中断されることを特徴とする方法。

【請求項 2】

タイヤ圧が大幅に減じたり完全に失われたりするときに緊急走行特性を有する緊急走行タイヤと、車両がタイヤ緊急走行モードであることを検出する緊急走行検出装置と、を有する自動車において安全なタイヤ緊急走行操作を行う方法であって、

タイヤ緊急走行モードが検出された場合に、運転速度が検出され、検出される運転速度が予め決定可能な条件として設定された運転速度制限値より低くなると、運転速度制限装

置によって運転速度が該制限値まで制限され、

フルスロットル位置がアクセルペダル変位閾値として予め決定され、アクセルペダルが前記フルスロットル位置へと達した場合に、運転速度の前記制限が予め決定可能な期間にわたって中断されることを特徴とする方法。

【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 1

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0 0 1 1】

従って、本発明による方法の一構成において、自動車の運転速度が検出され、運転速度閾値が予め決定可能な条件として予め決定され、検出された運転速度が運転速度閾値より低くなると運転速度が予め決定可能な制限値まで制限される。これは、高速で運転される車両が、タイヤ緊急走行を行う結果として、望ましくなく減速されるのを防ぎ、これは、特に、既に開始されていた追い越し操縦の場合に、安全性にとって重要なことである。

【誤訳訂正 3】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0 0 1 6

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0 0 1 6】

本方法の代替又は更なる構成において、アクセルペダル変位閾値は予め決定され、ペダル変位閾値を超えてアクセルペダルを押し下げの場合に運転速度の制限が予め決定可能な期間にわたって中断される。予め決定されたアクセルペダル変位値は、例えば、フルスロットル位置（キック・ダウン位置）であってもよい。アクセルペダル閾値に達したり、これを超えたりすると、運転速度の制限が予め決定可能な期間にわたって取り消され、車両はタイヤ緊急走行のない通常の運転操作と同じように操作することができる。運転速度制限を取り消す代わりに、運転速度制限に関して第2のより高い値へ切り替えることも可能である。例を挙げると、運転者がアクセルペダルを十分に押し下げると、車両を、運転速度についての第2の置換制限値まで加速することが可能である。例えば、交通により引き起こされる危険な状況の場合に危険なく車線を変更したり、衝突の場合等、できる限り速やかにその他の危険な状況から逃れたりすることができるために、これは必要である。

【誤訳訂正 4】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0 0 2 0

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0 0 2 0】

タイヤ緊急走行が検出されるとすぐ、方法がステップ1で開始される。次に、ステップ2で、緊急走行モードにあるタイヤのタイヤ温度 T が、温度閾値 T_0 を超えているかどうか調べられ、超えている場合にはステップ3へと進む。ステップ3において、タイヤ緊急走行変数 R_N が既に動作状態に設定されているか調べられる。タイヤ緊急走行変数 R_N が動作状態にある場合、ステップ5へ進み、不動作状態にある場合には、まずステップ4へ進み、そこで時間変数 t_n をゼロに設定する。ステップ5において、例えば、データバスに提供されるタイヤ緊急走行信号を送ると、ステップ6において、光学ディスプレイ装置により運転者へ警告を発する。その結果、運転者は予め決定可能な最大速度、例えば、 80 km/h を超えないよう警告される。これに加えて、又はこれの代わりに、ステップ7において、更なる指示が出され、タイヤの欠陥及び欠陥タイヤの位置が表示される。この代わり、又はこれに加えて、ステップ6及び7における表示はまた、音響により行ったり、更なる音響表示により補ったりすることもできる。ステップ8において、タイヤ緊急

走行変数 R_N を動作に設定し、ステップ 9 へと方法が続ける。

【誤訳訂正 5】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0021

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0021】

ステップ 9 において、実際の運転速度 v が制限速度 v_0 より低いかどうか調べ、低い場合にはステップ 12 へ進む。実際の運転速度 v が運転速度制限値 v_0 より大きい場合には、ステップ 11 において、時間変数 t_n が予め決定可能な時間値 t_0 （例えば、120 秒）より大きいかどうか調べる。この条件を満足する場合、同様にして、ステップ 12 に進み、そしてステップ 14 へと方法が続ける。ステップ 12 において、速度制限装置を動作させ、最大可能な運転速度 v_{max} を速度制限 v_0 に等しく設定する。

【誤訳訂正 6】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0022

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0022】

ステップ 14 において、アクセルペダル位置 G が予め決定可能な値 $G = \text{最大}$ （例えば、キック・ダウン位置）を採用するかどうか、または予め決定可能な閾値 G_0 を超えるかどうか調べる。この条件を満足する場合、ステップ 15 へ続け、変数 R_N を不動作に設定し、運転速度制限を取り消す。ステップ 16 において、タイヤ緊急走行操作を取消し、かつ / 又は運転者に車両のタイヤ緊急走行操作が取消しまたは中断されたことを知らせる。ステップ 17 において、タイヤ変数 t_n をゼロに戻す。