

【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27年11月19日(2015.11.19)

【公表番号】特表2014-521549(P2014-521549A)

【公表日】平成26年8月28日(2014.8.28)

【年通号数】公開・登録公報2014-046

【出願番号】特願2014-522158(P2014-522158)

【国際特許分類】

B 6 1 F 5/24 (2006.01)

【F I】

B 6 1 F 5/24 Z

【手続補正書】

【提出日】平成27年9月28日(2015.9.28)

【手続補正1】

【補正対象書類名】特許請求の範囲

【補正対象項目名】全文

【補正方法】変更

【補正の内容】

【特許請求の範囲】

【請求項1】

少なくとも1つのイナーラを含む列車車両用サスペンションシステムにおいて、  
使用時に、前記列車車両の性能基準を所定の範囲に維持しながら前記列車車両のヨー剛性が低減され、前記性能基準には、最大横方向物体加速度および最小減衰比の少なくとも1つが含まれる、ことを特徴とする列車車両用サスペンションシステム。

【請求項2】

前記少なくとも1つのイナーラに連結された少なくとも1つのダンパをさらに含む、請求項1に記載の列車車両用サスペンションシステム。

【請求項3】

前記少なくとも1つのダンパは、前記少なくとも1つのイナーラに直列に連結される、請求項2に記載のサスペンションシステム。

【請求項4】

横方向補助サスペンションシステムである、請求項1～3のいずれか一項に記載のサスペンションシステム。

【請求項5】

横方向主サスペンションシステムである、請求項1～3のいずれか一項に記載のサスペンションシステム。

【請求項6】

前記横方向物体加速度は、 $2 \text{ m} / \text{s}^2$ 未満、好ましくは $1 \text{ m} / \text{s}^2$ 未満、より好ましくは $0.2204 \text{ m} / \text{s}^2$ 未満である、請求項1～5のいずれか一項に記載のサスペンションシステム。

【請求項7】

前記最小減衰比は $0.1\%$ よりも大きい、好ましくは $1\%$ よりも大きい、より好ましくは $5\%$ よりも大きい、請求項1～6のいずれか一項に記載のサスペンションシステム。

【請求項8】

前記最小化されたヨー剛性は、 $3.77 \times 10^7 \text{ N/m}$ 未満、より好ましくは $4.38 \times 10^6 \text{ N/m}$ 未満、さらにより好ましくは $4.12 \times 10^6 \text{ N/m}$ 未満である、請求項2～7のいずれか一項に記載のサスペンションシステム。

【請求項9】

請求項 1 ~ 8 のいずれか一項に記載のサスペンションシステムを含む列車車両。

【請求項 10】

軌道の摩耗を低減する方法であって、列車車両の性能基準を所定の範囲に維持しながら前記列車車両のヨー剛性が低減され、前記性能基準には、最大横方向物体加速度および最小減衰比の少なくとも 1 つが含まれる、ことを特徴とする、少なくとも 1 つのイナーラを含む列車車両用のサスペンションシステムを設けるステップを含む方法。