



SUOMI-FINLAND

(FI)

Patentti- ja rekisterihallitus
Patent- och registerstyrelsen

[A] TIIVISTELMÄ - SAMMANDRAG

(11) (21) Patenttihakemus - Patentansökan 963023

(51) Kv.lk.6 - Int.cl.6

B 61F 5/22

(22) Hakemispäivä - Ansökningsdag 31.07.96

(24) Alkupäivä - Löpdag 05.12.95

(41) Tullut julkiseksi - Blivit offentlig 31.07.96

(86) Kv. hakemus - Int. ansökan PCT/CH95/00289

(32) (33) (31) Etuoikeus - Prioritet

05.12.94 EP 94119183 P

(71) Hakija - Sökande

1. Fiat-Sig Schienenfahrzeuge AG, 8212 Neuhausen am Rheinfall, Switzerland, (CH)

(72) Keksijä - Uppfinnare

1. Joos, Uwe, Junkernbühl 29, 78239 Rls-Worblingen, Germany, (DE)

(74) Asiamies - Ombud: Leitzinger Oy, Ruoholahdenkatu 8, 00180 Helsinki

(54) Keksinnön nimitys - Uppfinningens benämning

Ohjausjärjestelmä ja menetelmä poikittaiskallistuksen ohjaamiseksi kiskoajoneuvossa
Styrningssystem och förfarande för styrning av tvärlutning av ett rälsfordon

(57) Tiivistelmä - Sammandrag

Kun kiskoajoneuvossa mitataan poikittaiskiihtyvyyssuhteet ja kuormalattian kallistus mittauksia vastaavasti optimoidaan, ilmenee ongelmia mittauksen ja säädön välisistä aikaviipeistä johtuen sekä mittaukseen sisältyvistä häiriöistä johtuen. Tämä estetään siten, että poikittaiskallistuksen suhteen relevantit kiskotiedot tallennetaan kiskomallitalennuslaitteeseen (27), yhdessä havaitun tosiarvopaikan (1) kanssa, kyseisellä hetkellä tai tulevaisuudessa relevantit kiskotiedot haetaan ja ajoneuvon tunnistetun hetkellisen nopeuden (9) funktiona lasketaan täsmällisesti sen hetkinen tarvittava kuormalattian kallistus (a_s) ja suoritetaan säätö (11).

Då tväraccelerationsförhållanden vid ett rälsfordon mäts och lutningen av ett belastningsgolv i analogi med uppmätningar optimeras, uppstår problem förorsakade av tidsförskjutningar mellan uppmätningen och regleringen samt av i uppmätningen ingående störningar. Detta förhindras därigenom, att relevanta rälsdata relativt tvärlutningen lagras i en rälsmodellinspelningsanordning (27), tillsammans med ett konstaterat realvärdesläge (1), de relevanta rälsdata vid ifrågavarande tidpunkt eller i framtiden söks och som funktion av fordons identifierade momentana hastighet (9) räknas exakt den för ögonblicket erforderliga lutning (a_s) av belastningsgolvet och regleringen (11) utförs.

