

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第3878522号

(P3878522)

(45) 発行日 平成19年2月7日(2007.2.7)

(24) 登録日 平成18年11月10日(2006.11.10)

(51) Int. Cl.

F I

FO2D 19/02	(2006.01)	FO2D 19/02	F
FO2D 29/04	(2006.01)	FO2D 29/04	B
FO2D 41/04	(2006.01)	FO2D 41/04	315
FO2D 41/14	(2006.01)	FO2D 41/14	310C
FO2M 21/02	(2006.01)	FO2M 21/02	301A

請求項の数 9 (全 18 頁) 最終頁に続く

(21) 出願番号 特願2002-21009 (P2002-21009)
 (22) 出願日 平成14年7月18日(2002.7.18)
 (65) 公開番号 特開2004-52638 (P2004-52638A)
 (43) 公開日 平成16年2月19日(2004.2.19)
 審査請求日 平成15年8月20日(2003.8.20)

(73) 特許権者 000005108
 株式会社日立製作所
 東京都千代田区丸の内一丁目6番6号
 (74) 代理人 100091096
 弁理士 平木 祐輔
 (72) 発明者 浅野 誠二
 茨城県ひたちなか市大字高場2520番地
 株式会社 日立製作所 自動車機器グループ内
 (72) 発明者 五十嵐 文二
 茨城県ひたちなか市大字高場2520番地
 株式会社 日立製作所 自動車機器グループ内

審査官 倉橋 紀夫

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 ベンチュリ式燃料供給装置を備えたエンジンの空燃比制御方法及びその方法を備えた燃料制御装置

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

スロットルバルブの上流にチョークバルブを具備し、該チョークバルブとスロットルバルブの間に構成されたベンチュリ室と、該ベンチュリ室内に燃料と空気の混合ガスを供給するための通路と、該通路に備えられた大気を取り込むための可変エアブリードバルブと、スロットルバルブの前後をバイパスするバイパス通路と、該バイパス通路に備えられた絞り弁と、を有するベンチュリ式燃料供給装置を備えたエンジンの空燃比制御方法であって、

外部負荷の作動状況の変動により前記絞り弁の開度量を調整すると共に、該絞り弁の開度調整量による前記ベンチュリ室の圧力変動に応じて前記可変エアブリードバルブの開度を調整し、前記通路からベンチュリ室に流入する混合ガスの燃料と空気の混合比を制御することを特徴とするベンチュリ式燃料供給装置を備えたエンジンの空燃比制御方法。

【請求項2】

前記可変エアブリードバルブの開度の調整は、2つ以上の制御量の切り替えにより行うことを特徴とする請求項1記載の空燃比制御方法。

【請求項3】

前記可変エアブリードバルブの開度の調整は、該可変エアブリードバルブの開度が段階的に変更されると共に、外部負荷無しから有りへの切り替え時の可変エアブリードバルブの移行量及び移行時間と、外部負荷有りから無しへの切り替え時の移行量及び移行時間とは異なって設定されていることを特徴とする請求項2記載の空燃比制御方法。

10

20

【請求項 4】

前記外部負荷の作動状況の変動は、当該エンジンを搭載した車両のエアコンスイッチの ON / OFF によりもたらされることを特徴とする請求項 1 ないし 3 いずれか記載の空燃比制御方法。

【請求項 5】

前記外部負荷の作動状況の変動は、当該エンジンを搭載した車両の電気負荷の変動によりもたらされることを特徴とする請求項 1 ないし 3 いずれか記載の空燃比制御方法。

【請求項 6】

エンジンのスロットルバルブの上流にチョークバルブを具備し、該チョークバルブとスロットルバルブの間に構成されたベンチュリ室と、

該ベンチュリ室内に燃料と空気の混合ガスを供給するための通路と、
該通路に備えられた大気を取り込むための可変エアブリードバルブと、
エンジンの外部負荷の作動状況を得る手段と、

前記通路からベンチュリ室に流入する混合ガスの燃料と空気の混合比を制御するために前記可変エアブリードバルブの開度を調整する手段と、

前記スロットルバルブの前後をバイパスするバイパス通路と、

該バイパス通路に備えられた絞り弁と、

該絞り弁の開度量を調整する手段と、

を備え、

前記絞り弁の開度量を調整する手段は、前記エンジンの外部負荷の作動状況を得る手段からのエンジンの外部負荷の作動状況の変動により絞り弁の開度量を調整し、

前記可変エアブリードバルブの開度を調整する手段は、前記絞り弁の開度調整量による前記ベンチュリ室の圧力変動に応じて前記可変エアブリードバルブの開度を調整することを特徴とするベンチュリ式燃料制御装置。

【請求項 7】

前記可変エアブリードバルブの開度を調整する手段は、可変エアブリードバルブの開度の調整を 2 つ以上の制御量の切り替えにより行うことを特徴とする請求項 6 記載のベンチュリ式燃料制御装置。

【請求項 8】

前記エンジンの外部負荷の作動状況を得る手段は、当該エンジンを搭載した車両のエアコンの ON / OFF スwitch の作動状況を得る手段であることを特徴とする請求項 6 又は 7 記載の空燃比制御装置。

【請求項 9】

前記エンジンの外部負荷の作動状況を得る手段は、当該エンジンを搭載した車両の電気負荷の作動状況を得る手段であることを特徴とする請求項 6 又は 7 記載の空燃比制御装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【産業上の利用分野】

本発明は、ベンチュリ式燃料供給装置を備えたエンジンの空燃比制御方法及びその方法を備えた燃料制御装置に関する。

【0002】

【従来の技術】

ベンチュリ式燃料供給装置を備えたエンジンの空燃比制御方法及びその方法を備えた燃料制御装置は知られている。例えば、特開 2000 - 18100 号公報には、スロットルバルブの上流に位置するベンチュリ室と該ベンチュリ室内に燃料を供給するための通路とを有するベンチュリ式燃料供給装置を備えた気体燃料エンジンが記載されており、気体燃料として CNG (圧縮天然ガス) を用いている。この燃料供給装置では、燃料を供給する通路のベンチュリ室に近傍側に 3 ポート電磁弁を設けるとともに、この 3 ポート電磁弁とエンジンのスロットルバルブよりも下流側の吸気系とを連絡するバイパス通路を設けると共

10

20

30

40

50

に、3ポート電磁弁を切り替え制御して始動時にバイパス通路側へ気体燃料を導く制御手段を設けることにより、始動性、特に低温時の始動性を向上しようとしている。さらに、エンジンのスロットルバルブよりも下流側の吸気系にサブインジェクタを配設し、加速時にはサブインジェクタを動作させて気体燃料の供給量を補正制御することにより、エンジンの運転状態を良好に維持できるようにしている。

【0003】

【発明が解決しようとする課題】

上述のように、従来はこの種のベンチュリ式燃料供給装置では、始動時あるいは加速時での気体燃料の流量のみに着目して、始動時や加速時でのエンジンの運転状況の改善を行うようにしている。実際にエンジンを搭載した車両では、アイドル時及び非アイドル時を問 10
わず、車両のエアコンスイッチやライトなどの電気スイッチ等のON/OFFにより、エンジンに対する外部負荷が変化する。例えばアイドル時に、エアコンスイッチがONとなり外部負荷が印加されたとき、その負荷に応じたエンジン回転数を維持するために、要求アイドル空気流量（混合気流量）は高くなる。しかし、上記したベンチュリ式燃料供給装置を備えた気体燃料エンジンではこの点での配慮はなく、失火を起こす恐れがある。

【0004】

スロットルバルブの前後をバイパスするバイパス通路を設け、さらに、該バイパス通路の流路面積を制御するための絞り弁（ISCバルブ）を備えるようにし、外部負荷の変動に対応して該絞り弁の開度を適宜の制御手段により調整することにより、要求アイドル空気流量（混合気流量）を高くあるいは低く調整することができる。しかし、ISCバルブを 20
開いて空気量を増加させると、アイドル空気量増加にともなってベンチュリ室の圧力が、下流の吸気管圧力に引かれる形で低下する。ベンチュリ室の圧力が低下すると、燃料通路からの気体燃料の流入量が増加し、空燃比がリッチとなり、その度合いによってはリッチ失火を起こすこととなる。また、排ガスのエミッション悪化も起こる。このような事態は、アイドル時のみでなく非アイドル時であっても同様に起こり得る。

【0005】

本発明は、上記のような事情に鑑みてなされたものであり、外部負荷の変動時にその負荷に応じたエンジン回転数を維持するための混合気を空燃比を大きく変化させることなく供給できるようにし、それにより、空燃比変動によるエンジン回転数の変化を抑制して、失火を防止し、かつ、排ガスのエミッション悪化も抑制できるようにしたベンチュリ式燃料 30
供給装置を備えたエンジンの空燃比制御方法及びその方法を備えた燃料制御装置を提供することを目的とする。

【0006】

また、本発明のさらに他の目的は、上記空燃比変動抑制のために移行処理を設定することにより、運転者に対してトルク変動感を抑制することにある。さらに他の目的は、空燃比がリッチからリーン変化方向とリーンからリッチ変化方向おのおのに移行処理時間を設定することにより、空燃比変動とトルク変動感の両立をはかることにある。

【0007】

【課題を解決するための手段】

上記課題を解決するための本発明によるベンチュリ式燃料供給装置を備えたエンジンの空 40
燃比制御方法は、スロットルバルブの上流に位置するベンチュリ室と該ベンチュリ室内に燃料と空気の混合ガスを供給するための通路とを少なくとも有するベンチュリ式燃料供給装置を備えたエンジンの空燃比制御方法であって、基本的に、該通路はさらに大気を取り込むための可変エアブリードバルブを備えており、エンジンの外部負荷の作動状況が変動したときに、該変動に応じて前記エアブリードバルブの開度を調整し、前記通路からベンチュリ室に流入する混合ガスの燃料と空気の混合比を制御することを特徴とする。

【0008】

上記の方法によれば、外部負荷（例えば、エアコン負荷、電気負荷等）が変動したときに、エンジンの目標回転数の設定がそれに応じて変化してベンチュリ室内の負圧が変化する 50
が、外部負荷変動に応じてエアブリードバルブの開度が制御されるので、燃料通路からベ

ンチュリ室に流入する混合ガスの燃料と空気の混合比の変動幅を抑制することができる。それにより、外部負荷が増大する場合にも、減少する場合にも、吸気管での従前の空燃比を負荷変動後も許容できる変動幅内に抑制することができ、空燃比変動によるエンジン回転数の変化を抑制して失火を防止し、かつ排ガスのエミッション悪化も抑制することができる。

【0009】

好ましくは、外部負荷の作動状況の変動に応じてエアブリードバルブの開度を調整するための2つ以上の制御量を備えるようにし、エアブリードバルブの開度の調整は該2つ以上の制御量の切り替えにより行うようにする。このような制御量のためのテーブルを用意することにより、エアブリードバルブの開度調整の制御方法を簡易化することができる。

10

【0010】

好ましい態様において、エアブリードバルブの開度調整のための移行処理をさらに備えており、開度調整は段階的に進行すると共に、外部負荷無しから有りへの切り替え時のエアブリードバルブの移行量及び移行時間と、外部負荷有りから無しへの切り替え時の移行量及び移行時間とは異なって設定される。

【0011】

この態様により、運転者に対してトルク変動感を抑制することができる。また、一般に、気体燃料のエンジンは、リーン側の失火限界がリッチ側のそれに対して高い。そのために、一例として、外部負荷無しから有りへの切り替え時のエアブリードバルブの移行量及び移行時間を外部負荷有りから無しへの切り替え時の移行量及び移行時間よりも短く設定することにより、空燃比変動とトルク変動感の両立をはかることができる。

20

【0012】

本発明のさらに他の態様において、スロットルバルブの前後をバイパスするバイパス通路と該バイパス通路に備えた絞り弁（ISCバルブ）とをさらに備えるようにし、外部負荷の作動状況の変動により前記絞り弁の開度量を調整し、該絞り弁の開度調整量に応じてエアブリードバルブの開度を調整するようにする。

【0013】

この方法では、外部負荷の変動に対応して絞り弁（ISCバルブ）の開度を適宜の制御手段により調整し、要求アイドル空気流量（混合気流量）を高くあるいは低く調整するとともに、それに伴うベンチュリ室内の圧力変動に応じてエアブリードバルブの開度を調整する。それにより、要求アイドル空気流量（混合気流量）に応じて、燃料通路からベンチュリ室に流入する混合ガスの燃料と空気の混合比の変動幅を抑制することができ、空燃比変動によるエンジン回転数の変化を確実に抑制可能となる。

30

【0014】

本発明は、また、上記した空燃比制御方法を備えた燃料制御装置をも開示している。該燃料制御装置は、基本的に、エンジンのスロットルバルブの上流に位置するベンチュリ室と、該ベンチュリ室内に燃料と空気の混合ガスを供給するための通路と、該通路に備えられた大気を取り込むための可変エアブリードバルブと、エンジンの外部負荷の作動状況を得る手段と、エンジンの外部負荷の作動状況が変動したときに、前記エンジンの外部負荷の作動状況を得る手段から前記エアブリードバルブの開度を調整するための制御量を得る手段と、前記通路からベンチュリ室に流入する混合ガスの燃料と空気の混合比を制御するために前記制御量に応じて可変エアブリードバルブの開度を調整する手段、とを少なくとも備える。

40

【0015】

好ましくは、前記エアブリードバルブの開度を調整するための制御量を得る手段は、エンジンの外部負荷の作動状況を得る手段からの情報に応じて2つ以上の制御量を得るようにされており、かつ、前記可変エアブリードバルブの開度を調整する手段は前記2つ以上の制御量の切り替えにより行われる。

【0016】

他の態様において、前記スロットルバルブの前後をバイパスするバイパス通路と該バイバ

50

ス通路に備えた絞り弁（ISCバルブ）と、外部負荷の作動状況の変動により前記絞り弁の開度量を調整する手段とをさらに備えており、可変エアブリードバルブの開度を調整する手段は、前記絞り弁の開度調整量に応じて前記エアブリードバルブの開度を調整するようにされている。

【0017】

本発明による上記燃料制御装置の作動等は、上記したベンチュリ式燃料供給装置を備えたエンジンの空燃比制御方法におけると同様である。また、本発明による方法と装置は、エンジンが燃料をCNGのような気体燃料を主燃料とするものである場合に好適に機能するが、ガソリンエンジンにも適用可能であり、また、ガスとガソリンの双方を切り替えて燃料として用いるエンジンにも適用可能である。さらに、エアコン負荷や電気負荷等の外部負荷変動に対応してエアブリードバルブの開度を制御する運転態様は、エンジンがアイドル状態のときに特に効果的に機能するが、非アイドル時においても実質的に同様な作用効果を果たしうることは当然である。

10

【0018】

【発明の実施の形態】

以下、本発明を、添付図面を参照した実施の形態に基づき説明する。本発明が以下に説明する形態に限られるものではないことは当然である。

図1は、本発明の対象となるベンチュリ式燃料供給装置の空燃比制御方法を備えた燃料制御装置の制御ブロックの一例であり、図2は、本発明による燃料制御装置が制御するエンジン回りの一例を示している。図2をも参照しながら、図1の制御ブロックを説明する。

20

【0019】

図1において、ブロック101は、エンジン回転数計算手段のブロックである。エンジン201の所定のカム（クランク）角度位置に設定されたカム（クランク）角度センサ209の電気的な信号、おもにパルス信号変化の単位時間当たりの入力数をカウントし、演算処理することで、エンジン201の単位時間当たりの回転数を計算する。

【0020】

ブロック102は、スロットルバルブ202の開度の電気的な信号を処理し、エンジン201のアイドル/非アイドルを判定する。

ブロック103は、前述のブロック101で演算されたエンジン201の回転数、エンジン負荷、エアコン負荷で代表される外部負荷、及びエンジン水温からエンジン201のアイドリング時の目標とする回転数を定め、定められたエンジン回転数となるようにISCバルブ205開度を帰還制御によって決定する。また、ISCバルブ205の要求空気量（ISCQA）の変化から、エンジン201への外部負荷の変化を判定する手段も備えている。

30

【0021】

ブロック104は、前述のブロック101で演算されたエンジン201の回転数、エンジン201の吸気管204に設置された圧力センサ206より検出された吸気管圧力をエンジン負荷として、各領域におけるエンジン201の最適な空燃比となるエアブリードバルブ208の基本開度を計算する。前記計算されたエアブリードバルブ208の基本開度に対して、後述する基本開度の移行処理、基本開度補正、空燃比帰還制御による帰還制御補正係数の補正、空燃比補正係数を学習し学習した値の反映を行い、エアブリードバルブ開度として出力する。またエンジン201の始動時は、別途始動時の開度補正を行う手段も備えている。

40

【0022】

ブロック105は、前述のエンジン回転数、前述のエンジン負荷、エンジン水温、及びエンジン201の排気管に設定された酸素濃度センサ212の出力から、エンジン201に供給される燃料と空気の混合気が後述する目標空燃比に保たれるように空燃比帰還制御係数を計算する。なお、前述の酸素濃度センサ212は、図2に示す例では、排気空燃比に対して比例的な信号を出力するものを示しているが、排気ガスが理論空燃比に対して、リッチ側/リーン側の2つの信号を出力するものでも差し支えはない。

50

【0023】

ブロック106は、前述のエンジン回転数、前述のエンジン負荷、及びエンジン水温からエンジン201の各領域における最適な点火時期をマップ検索等で決定するブロックである。

ブロック107は、前述のブロック105で計算された空燃比帰還制御係数から、目標空燃比からのずれ分のエアブリードバルブ208開度を、開度学習値として計算し、計算された値を学習値として格納する。

【0024】

ブロック108は、ブロック104で計算されたエアブリードバルブの開度により実際のエアブリードバルブ208の開度（エアブリード開度）を制御するブロックである。

ブロック109は、ブロック103で帰還制御されたISCバルブ開度により実際のISCバルブ205の開度を制御するブロックである。

【0025】

ブロック100は、前述のブロック106で決定された点火時期によりシリンダに流入した燃料混合気を点火する点火手段である。なお、本実施例ではエンジン負荷を吸気管204の圧力（圧力センサ206で計測）で代表させているが、エンジン201が吸入する空気量で代表させてもよい。

【0026】

図2に示すエンジン回りの一例において、エンジン201は、吸入する空気量を制御スロットルバルブ202、スロットルバルブ202の上流側にスロットルバルブと機械的リンク機構より開度が調整されるチョークバルブ203、スロットルバルブ202をバイパスして、吸気管204へ接続されたバイパス通路205a、該バイパス通路の流路面積を制御し、エンジン201のアイドル時の回転数を制御するISCバルブ205、吸気管204内の圧力を検出する吸気管圧力センサ206、エンジン201に供給される燃料（例えば、CNG）の圧力を調整するレギュレータ207、レギュレータ207の下流に設置され大気開放された通路の流路面積を制御するエアブリードバルブ208、エンジン201の所定位置に設定されたカム（クランク）角度センサ209、エンジン201のシリンダ内に供給された燃料の混合気に点火する点火栓に、エンジン制御装置215の点火信号に基づいて点火エネルギーを供給する点火モジュール210、エンジン201のシリンダブロックに設定されエンジン201の冷却水温を検出する水温センサ211、エンジン201の排気管に設定され排気ガス中の酸素濃度を検出する酸素濃度センサ212、エンジンの運転、停止のメインスイッチであるイグニッションキスイッチ213、エアコンをON/OFFするエアコンSW214、及びエンジン201の空燃比及び点火を制御するエンジン制御装置215、車両の電気系統をON/OFFする電気負荷SW（不図示）、などから構成されている。なお、前述したとおり酸素濃度センサ212は、図2の例では、排気空燃比に対して比例的な信号を出力するものを示しているが、排気ガスが理論空燃比に対して、リッチ側/リーン側の2つの信号を出力するものでも差し支えはない。また、本実施例では吸気管204の圧力を検出して燃料制御を行っているが、エンジン201の吸入空気量を検出して空燃比制御を行っても差し支えはない。

【0027】

図3は、本発明の対象となるベンチュリ式燃料供給装置の空燃比制御方法を備えた燃料制御装置の内部構成の一例である。エンジンに設置された各センサの電氣的信号をデジタル演算処理用の信号に変換、及びデジタル演算用の制御信号を実際のアクチュエータの駆動信号に変換するI/Oドライバ301、I/Oドライバ301からのデジタル演算処理用の信号から、エンジンの状態を判断しエンジンの要求する燃料量、点火時期等を予め定められた手順に基づいて計算し、その計算された値を前述のI/Oドライバ301に送る演算装置(MPU)302、演算装置(MPU)302の制御手順及び制御定数が格納された不揮発性のメモリ(EP-ROM)303、演算装置(MPU)302の計算結果等が格納される揮発性のメモリ(RAM)304から構成される。揮発性メモリ(RAM)304には、前述のイグニッションキスイッチ213がOFFで、燃料制御装置215に

10

20

30

40

50

電源が供給されない場合でも、メモリ内容を保存することを目的としたバックアップ電源が接続されることもある。

【0028】

なお、本実施例の燃料制御装置は、水温センサ211、クランク角度センサ209、酸素濃度センサ212、吸気管圧力センサ206、スロットル開度センサ202、イグニッションSW213、エアコンSW214、電気負荷SWからの信号が入力され、エアブリードバルブ208の開度指令値313~316、ISCバルブ205の開度指令値317~320、点火信号321、及びレギュレータ207のバルブ駆動信号322が出力されている例である。

【0029】

図4は、本発明の対象となるベンチュリ式燃料供給装置のチョークバルブ203とスロットルバルブ202の間のベンチュリ室400回りの構成の一例を示している。チョークバルブ203とスロットルバルブ202は機械的リンク403により連動している。ベンチュリ室400には、燃料混合ガスの燃料ガスと空気の混合比を決定するエアブリードバルブ208が設けられた通路401が連通している。そして、前記機械的リンク403は、アイドル時に通路401から混合ガスを吸引できる負圧をベンチュリ室400に発生させるように設定する。さらに、ISCバルブ205により流路面積を制御される通路(バイパス通路)205aがスロットルバルブ202をバイパスして設定されている。ここでISCバルブ205が開くと、図中のベンチュリ負圧Pbが、吸気管204内の圧力Pmに引かれて低下し、エアブリードバルブ208が同一開度でも通路401から流入する燃料混合ガスの空燃比が変化することとなる。このときの空燃比はISCバルブ205が開くとリッチ、閉じるとリーンの傾向となる。本発明は、この空燃比の変化をエアブリードバルブ208の開度を制御することにより抑制することを主たる目的とする。

【0030】

図5は、本発明の対象となるエアブリード開度の計算ブロックの一例である。ブロック501では、検出されたエンジン回転数、エンジン負荷、電気負荷やエアコン負荷のような外部負荷、及びアイドル判定等により、基本エアブリード開度を算出する。ブロック502ではエンジン回転数、外部負荷及びエンジン水温により、エアブリード開度の回転補正分を計算する。ブロック503はエンジン水温によりエアブリード開度の水温補正分を計算する。前記回転補正分と前記水温補正分は加算器504で加算することにより、完爆前のエアブリード開度として算出される。前記基本エアブリード開度と前記完爆前のエアブリード開度はブロック506の完爆判定によりスイッチ505で切り替えられ、エアブリード開度として出力される。なお、この例において、完爆判定は始動後のエンジン回転数により判定している。

【0031】

図6は、前述の図5の基本エアブリード開度算出ブロック501の詳細な一例である。ブロック601及びブロック602は非アイドル時の基本エアブリードを検索するマップである。ブロック601は、外部負荷がOFFと判定された場合のマップ、ブロック602は外部負荷がONと判定された場合のマップである。前記のマップは、前述されたエンジン回転数とエンジン負荷によりエアブリード開度を検索される。ブロック603及びブロック604はアイドル時の基本エアブリードを検索するテーブルである。ブロック603は外部負荷がOFFと判定された場合のテーブル、ブロック604は外部負荷がONと判定された場合のテーブルである。テーブル603、604では前述のエンジン水温によりエアブリード開度が検索される。ブロック605及びブロック606は前記マップもしくは前記テーブルが外部負荷ON/OFFで切替られた場合の移行処理のブロックである。なお、外部負荷ON/OFFの判定は、ブロック607の負荷判定値、エアコンSW及び電気負荷SWにて行う。本実施例ではブロック608のOR回路により、前記負荷判定値、エアコンSW及び電気負荷SWの何れかがON(負荷判定値に関しては、判定された場合)の時に外部負荷がONと判定することとしている。アイドル/非アイドルの切り替えに関しても、ブロック609で移行処理を行う。アイドル/非アイドルの判定は

10

20

30

40

50

、前述のスロットル開度からブロック610の処理により行うこととしている。ブロック609で移行処理を行ったエアブリード開度を基本エアブリード開度として出力する。なお、本実施例では、基本エアブリードの切り替えを外部負荷ON/OFFに対する2つのマップで切り替ええることとしているが、他の要因によるマップ等を追加してもよい。

【0032】

図7は、前述の図6の負荷判定ブロック607の詳細な一例である。差分器701で現在のエンジン回転数と目標とするエンジン回転数の差分を計算する。その差分値を基に、要求ISC空気量(ISCQA)の帰還制御量をブロック702、703、及び704で計算する。ブロック702で帰還制御のP分計算、ブロック703でI分計算、及びブロック704でD分計算を行い、ブロック705の加算器でP分、I分、D分の加算を行い、帰還制御量ISCFBとする。ブロック706はISC空気量(ISCQA)の基本量のテーブル検索のブロックである。前述のエンジン水温により、テーブル検索を行うこととしている。ブロック706で検索された基本量は、加算器707で前記帰還制御量(ISCFB)と加算されISC空気量(ISCQA)として出力される。ブロック708は、基本の帰還制御量を検索するブロックである。前記基本量と同様、エンジン水温によりテーブル検索されて求められる。ブロック708での基本の帰還制御量は、前記帰還制御量ISCFBと比較器709で比較され、前記帰還制御量ISCFBが多い場合は、負荷有りとして負荷判定値がブロック608へ出力される。

10

【0033】

図8は、前述の図6の負荷判定ブロックの詳細な他の例である。前述の図7の例と異なるのは、ブロック806のISC空気量(ISCQA)の基本量のテーブルを多数設定しているところである。前記多数のテーブルは、ブロック810のOR回路で電気負荷またはエアコンSWが入力された場合に、スイッチ811で切り替えられる。また、ブロック808で基本のISC空気量(ISCQA)をエンジン水温で検索、比較器809でISC空気量(ISCQA)と比較することとしている。前記ISC空気量(ISCQA)が前記基本のISCQAより多い場合、負荷有りとして負荷判定値が出力される。

20

【0034】

図9は、本発明の対象となるエアブリード開度の移行処理のチャートの一例である。チャート901は、外部負荷有りから無しに変化すると、チャート902で示すエアブリード開度は、減衰量904、減衰時間905で最終の到達値903の開度へ収束していく。なお、最終の到達値903への収束時間906はTopenである。図10は、本発明の対象となるエアブリード開度の移行処理のチャートの他の例である。図9が外部負荷の変化が有り無しであるのに対して本例では、外部負荷の変化は無し有りとしている。図9の例と同様、チャート1001が無し有りに変化すると、最終の到達値1005へ時間1006 Tcloseで収束している。前記図9の例と合わせて最終の到達値への収束時間は、下記式1の関係にある。

30

【0035】

$T_{open} \quad T_{close} \quad \dots \text{式1}$

すなわち、エアブリードが開く側の収束時間が閉じる側への収束時間より短く設定している。なお、この減衰時間及び減衰量はエンジンの状況に応じて任意に設定できるものとする。

40

【0036】

図11は、前述の図9、図10における移行処理減衰量及び移行処理減衰時間設定のブロックの一例である。ブロック1101及びブロック1102で移行処理の減衰量をテーブル検索で決定する。ブロック1101は外部負荷有りと判定された時の減衰量、ブロック1102は外部負荷無しと判定された時の減衰量であり、前述のエンジン水温でテーブル検索し決定する。ブロック1103及びブロック1104は移行処理の減衰時間をテーブル検索で決定する。ブロック1103は外部負荷無しと判定された時の減衰時間、ブロック1104は外部負荷無しと判定された時の減衰時間であり、前記の減衰量と同様にエンジン水温のテーブル検索で決定する。エアコンSW、負荷判定ブロックの負荷判定値、及び電気

50

負荷SW等がブロック1105のOR回路に入力されており、この出力に基づいてスイッチ1106及びスイッチ1107を切り替え、外部負荷有り/無しの減衰量、減衰時間を切り替えることとしている。

【0037】

図12は、本発明の対象となるエアブリード開度の、動作のチャートの一例である。チャート1201は電気負荷SW、チャート1202はエアコンSW、チャート1203はISCQA、チャート1204は負荷判定値、及びチャート1205はエアブリード開度を示している。タイミング1206で電気負荷SWがONし、チャート1203のISCQAが増加するも、基本ISCQA1208を超えていないため、チャート1204の負荷判定値は外部負荷無しと判定している。タイミング1207でエアコンSWがONし、更にチャート1203のISCQAが増加し、基本ISCQA1208を超える。この結果、負荷判定値は外部負荷無しから外部負荷有りと判定され、チャート1205のエアブリード開度は移行処理を開始する。

10

【0038】

図13は、本発明の対象となるベンチュリ式燃料供給装置の空燃比制御方法を備えている場合の、エンジン回転数及び空燃比挙動のチャートの一例である。チャート1301は外部負荷判定値、チャート1302はエアブリード開度、チャート1303はベンチュリ室400の負圧(Pb)、チャート1304は空燃比、及びチャート1305はエンジン回転数を示している。本実施例ではエアコン等の外部負荷が印加されISCQAが増加、負荷判定により外部負荷有りと判定された場合である。ISCQAが増加していることから(ISCバルブ205が開くことから)、チャート1303のベンチュリ負圧(Pb)が低下している。このことからチャート1304の領域においては、本発明のエアブリード開度の切り替え及び減衰処理を適用しなかった場合の破線よりも、適用した場合の実線のリッチ側への空燃比変動が小さくなっている。同様にチャート1305のエンジン回転数は領域1308において、本発明を適用しなかった場合の破線がリッチ失火により回転低下を起こしているのに対して、適用した場合の実線は回転低下を起こしていない。

20

【0039】

図14は、本発明の対象となるベンチュリ式燃料供給装置の空燃比制御方法を備えている場合の、エンジン回転数及び空燃比挙動の他の例である。前述の図13の例と異なる点は、エアコン等の外部負荷をOFFした場合を示した点である。この場合は、チャート1402のエアブリード開度は開側から閉側と移行処理を行っている。チャート1404の空燃比は、本発明を適用しなかった場合の破線はリーン側への空燃比変動となる。また本発明の気体燃料のエンジンは、リーン側の失火限界がリッチ側のそれに対して高い。このため図13の例に対して収束時間が長くても領域1408で示すように、本発明の適用のない破線の場合でも、失火による回転低下は復帰できる。

30

【0040】

図15は、本発明の対象となるベンチュリ式燃料供給装置の空燃比制御方法を備えた燃料制御装置の、制御のフローチャートの一例である。ブロック1501でエンジン回転数を計算し、ブロック1502で吸気管圧力等のエンジン負荷を読み込む。ブロック1504でエンジン水温を読み込む。前記読み込まれたエンジン回転数、エンジン負荷、及びエンジン水温に基づいてブロック1505で基本点火時期を計算する。ブロック1506で前記読み込まれたエンジン水温等に基づいてISC目標回転数を設定し、ブロック1507でエンジン回転数がISC目標回転数となるよう帰還制御を行う。前記ISC帰還後の制御値はブロック1508でISCバルブに出力される。ブロック1509で酸素濃度センサの出力値を読み込み、ブロック1510で空燃比の帰還制御を行う。空燃比の帰還制御後は、ブロック1511で前記空燃比帰還制御値を用いて、エアブリードの開度学習の計算及び学習値の格納(記憶)を行う。ブロック1512で例えば回転数により完爆か否かの判定を行う。完爆状態でないと判断された場合は、ブロック1513において始動時のエアブリード開度の計算を行う。ブロック1512で完爆状態と判定された場合は、ブロック1514~1516の処理を行う。ブロック1514は前記のエンジン回転数、及び

40

50

エンジン負荷等でエアブリードの基本開度を計算する。ブロック1515は前記エアブリードの基本開度の移行処理を行う。ブロック1516は前記空燃比学習の学習値等の補正を行う。ブロック1517は、前記計算されたエアブリード開度の指令値をエアブリード開度として出力する。

【0041】

図16は、前述の図5の、エアブリード開度計算ブロックの、全体のフローチャートの一例である。本実施例では始動前後のエアブリード開度の計算ブロックを一連のフローで示している。1601でエンジン回転数を読み込む。ブロック1602でエンジン負荷を読み込む。ブロック1603ではエンジンが完爆状態かどうかを判断し、完爆状態の場合は、ブロック1604で基本エアブリード開度のマップ検索を行う。ブロック1603でエンジンが完爆状態でないと判断された場合は、ブロック1605、1606、1607、1608でエアブリード開度に対するエンジン回転数補正分、水温補正分のテーブル検索を行い、各々を加算したものを基本エアブリード開度とする。ブロック1609では、完爆/非完爆に対応した基本エアブリード開度を出力する。

10

【0042】

図17は、前述の図5の、基本エアブリード開度算出ブロックの詳細なフローチャートの一例である。ブロック1701でエンジン回転数を読み込む。ブロック1702でエンジン負荷を読み込む。ブロック1703でスロットル開度を読み込み、ブロック1704でアイドル判定を行う。ブロック1705は後述する図18及び図19に示す外部負荷判定を行うブロックである。ブロック1706でアイドル状態か否かを判断する。アイドルと判定されている場合は、ブロック1707~1713の処理を行う。ブロック1707は外部負荷OFFか否かを判定する。外部負荷OFFの場合は、ブロック1708で外部負荷OFF時の基本エアブリード開度をエンジン水温等でテーブル検索する。ブロック1709で移行処理終了したかどうかを判断する。移行処理が終了していない場合は、ブロック1710で移行処理を行う。ブロック1707で外部負荷ONと判定された場合は、OFFと判定された時と同様に、ブロック1711~1713の処理を行う。ブロック1706でアイドル状態でないと判定された場合は、アイドルと判定された時と同様にブロック1714~1720の処理を行う。アイドル状態でないと判定された時の基本エアブリード開度は、エンジン回転数とエンジン負荷等によるマップ検索を行う。なお、本実施例では移行処理が終了したか否かの判断は、現在のエアブリード開度が最終値の所定値以内に到達したか否かでおこなうこととしている。

20

30

【0043】

図18は、前述の図7の、負荷判定ブロックのフローチャートの一例である。ブロック1801で現在のエンジン回転数とISCの目標回転数を読み込み、ブロック1802で前記読み込まれたエンジン回転数と目標回転数との差分を計算する。ブロック1803~ブロック1805でISC帰還制御のP, I, D分を計算し、ブロック1806で加算し帰還制御量ISC FBを計算する。ブロック1807でエンジン水温を読み込み、ブロック1808でISC空気量を前記エンジン水温でテーブル検索する。テーブル検索したISC空気量はブロック1809で前記帰還制御量ISC FBと加算され、ISCの開度を決定する。ブロック1810では前記エンジン水温で基本ISC FBをテーブル検索する。テーブル検索された基本ISC FBはブロック1811、ブロック1812で前記帰還制御量ISC FBと比較を行い、帰還制御量ISC FBが大きい場合はブロック1813で外部負荷有りとして判定される。帰還制御量ISC FBが小さい場合は、ブロック1814で外部負荷判定を解除する。

40

【0044】

図19は、前述の図8の、負荷判定ブロックのフローチャートの一例である。前述の図18のフローチャートとほぼ同様であるが異なる点は、ブロック1909でISC空気量のテーブルを各負荷SW(エアコンSW、電気負荷SW等)に応じて選択することと、ブロック1912でエンジン水温による基本ISC QAを検索しISC QAと比較して(ブロック1913、1914)外部負荷判定することにある。

50

【 0 0 4 5 】

図 20 は、前述の図 11 の移行処理減衰量及び移行処理減衰時間の設定の詳細なフローチャートの一例である。ブロック 2001 でエンジン水温を読み込む。ブロック 2002 ~ 2005 において、外部負荷有無時のそれぞれの減衰量及び減衰時間を前記エンジン水温でテーブル検索する。ブロック 2006 でエアコン SW、電気負荷 SW 等を読み込み、ブロック 2007 で外部負荷判定値を読み込む。ブロック 2008 で何れかの負荷の有無を判定し、負荷がある場合は、ブロック 2009 で外部負荷有りの減衰時間、減衰量を選択する。何れの負荷もない場合は、ブロック 2010 で外部負荷無の減衰時間、減衰量を選択する。

【 0 0 4 6 】

10

【 発明の効果 】

本発明によれば、ベンチュリ式燃料供給装置において、外部負荷の変動時にその負荷に応じたエンジン回転数を維持するための混合気を空燃比を大きく変化させることなく供給することができる。好ましい態様では、外部負荷変動時の I S C 要求空気量変化に対する空燃比変化を、エアブリード開度により補正できる。それにより、空燃比変動によるアイドル変動あるいは回転数変動による失火が発生しない。また、空燃比変動が抑制できるため、排ガスのエミッション悪化も抑制できる。

【 0 0 4 7 】

他の好ましい態様では、上記空燃比変動抑制のために移行処理を設定することにより、運転者に対してトルク変動感を抑制することができる。さらに、空燃比がリッチからリーン変化方向とリーンからリッチ変化方向おののに移行処理時間を設定することにより、空燃比変動とトルク変動感の両立をはかることができる。

20

【 図面の簡単な説明 】

【 図 1 】 本発明の燃料制御装置の制御ブロックの一例を示す図。

【 図 2 】 本発明の燃料制御装置が制御するエンジン回りの一例を示す図。

【 図 3 】 本発明の燃料制御装置の内部構成の一例を示す図。

【 図 4 】 本発明のベンチュリ室回りの構成の一例を示す図。

【 図 5 】 本発明のエアブリード開度の計算ブロックの一例を示す図。

【 図 6 】 本発明の基本エアブリード開度算出ブロックの詳細な一例を示す図。

【 図 7 】 本発明の負荷判定ブロックの詳細な一例を示す図。

30

【 図 8 】 本発明の負荷判定ブロックの詳細な他の例を示す図。

【 図 9 】 本発明のエアブリード開度の移行処理のチャートの一例を示す図。

【 図 10 】 本発明のエアブリード開度の移行処理のチャートの他の例を示す図。

【 図 11 】 本発明の移行処理減衰量及び移行処理減衰時間設定のブロックの一例を示す図。

【 図 12 】 本発明の対象となるエアブリード開度の動作チャートの一例を示す図。

【 図 13 】 本発明のエンジン回転数、及び空燃比挙動のチャートの一例を示す図。

【 図 14 】 本発明のエンジン回転数、及び空燃比挙動のチャートの他の例を示す図。

【 図 15 】 本発明のベンチュリ式燃料供給装置の空燃比方法を備えた燃料制御装置の制御のフローチャートの一例を示す図。

40

【 図 16 】 本発明のエアブリード開度計算ブロックの全体のフローチャートの一例を示す図。

【 図 17 】 本発明の基本エアブリード開度算出ブロックの詳細なフローチャートの一例を示す図

【 図 18 】 本発明の負荷判定ブロックのフローチャートの一例を示す図。

【 図 19 】 本発明の負荷判定ブロックのフローチャートの他の例を示す図。

【 図 20 】 本発明の移行処理減衰量及び移行処理減衰時間の設定の詳細なフローチャートの一例を示す図。

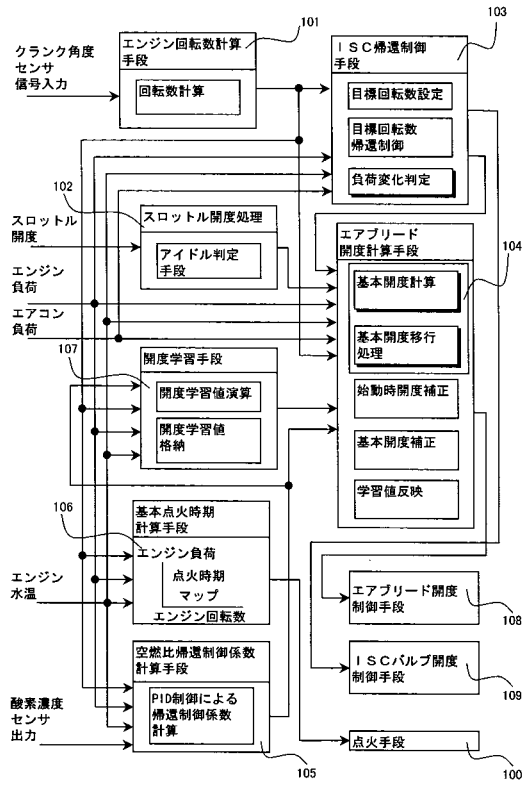
【 符号の説明 】

104 エアブリード開度計算手段

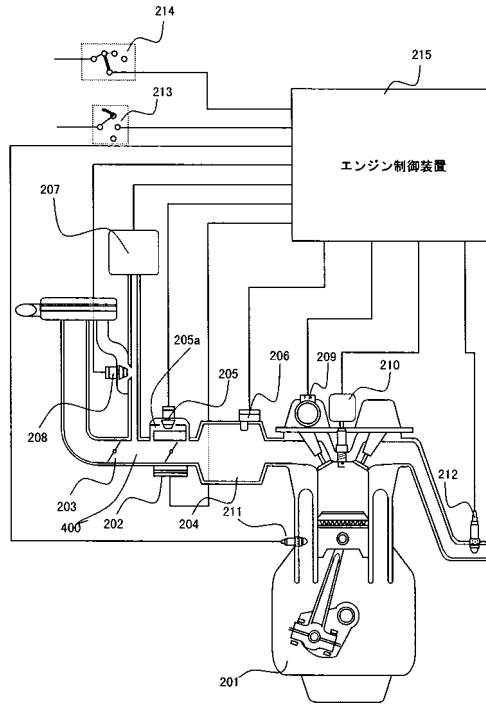
50

1 0 8	エアブリードの基本開度補正手段	
2 0 1	エンジン	
2 0 2	スロットルバルブ	
2 0 3	チョークバルブ	
2 0 4	吸気管	
2 0 5	アイドルスピードコントロールバルブ (I S C バルブ)	
2 0 5 a	バイパス通路	
2 0 7	レギュレータ	
2 0 8	エアブリードバルブ	
2 1 4	エアコン S W	10
2 1 5	エンジン制御装置	
4 0 0	ベンチュリ室	
4 0 1	混合ガス通路	
5 0 1	基本エアブリード開度計算ブロック	
6 0 1	外部負荷 O F F 時のエアブリード開度マップ	
6 0 2	外部負荷 O N 時のエアブリード開度マップ	
6 0 3	外部負荷 O F F 時のエアブリード開度テーブル	
6 0 4	外部負荷 O N 時のエアブリード開度テーブル	
6 0 5	移行処理ブロック	
6 0 6	移行処理ブロック	20
6 0 9	移行処理ブロック	
6 0 7	外部負荷判定ブロック	
1 3 0 4	負荷無しから有り変化時の空燃比挙動	
1 3 0 5	負荷無しから有り変化時のエンジン回転挙動	
1 4 0 4	負荷有りから無し変化時の空燃比挙動	
1 4 0 5	負荷有りから無し変化時のエンジン回転挙動	

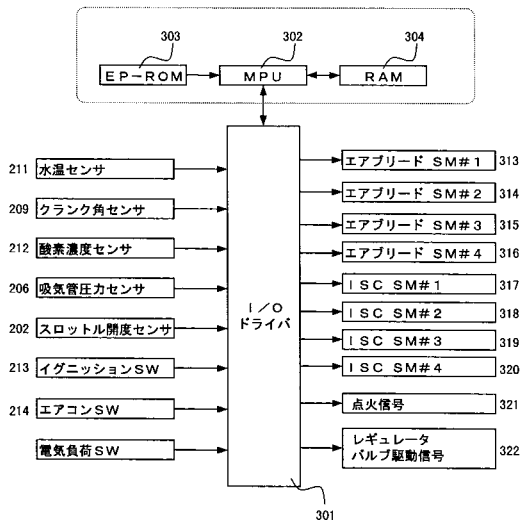
【図1】



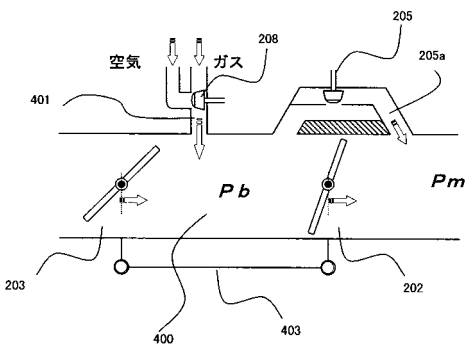
【図2】



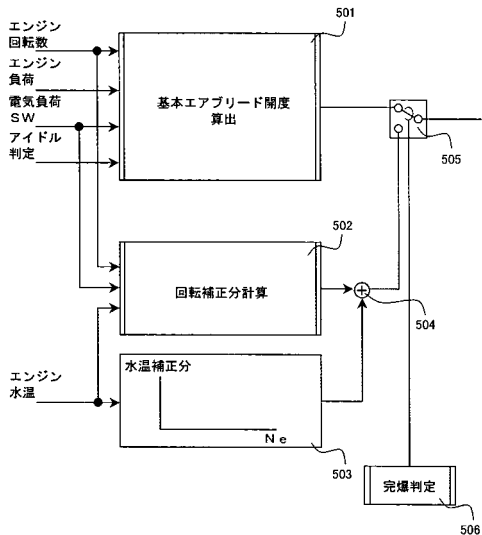
【図3】



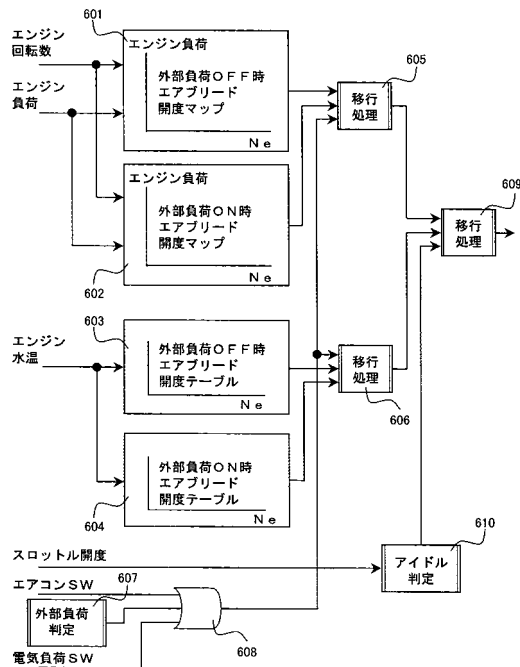
【図4】



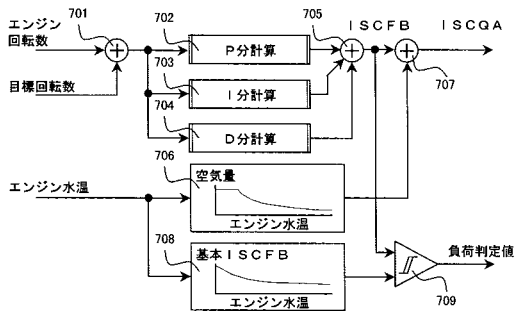
【図5】



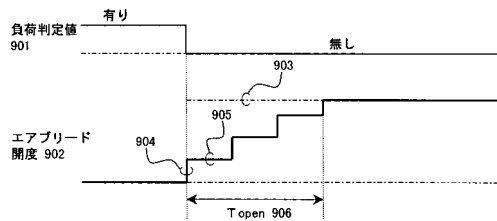
【図6】



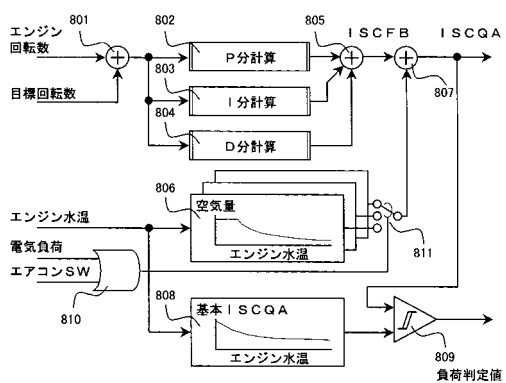
【図7】



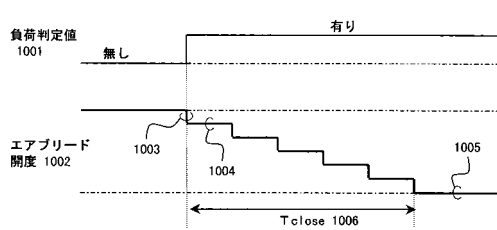
【図9】



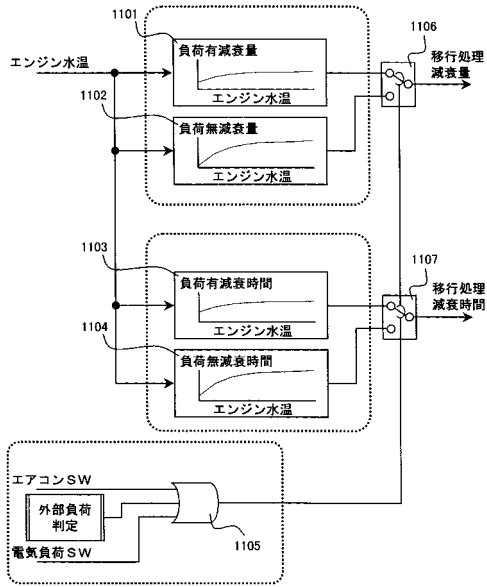
【図8】



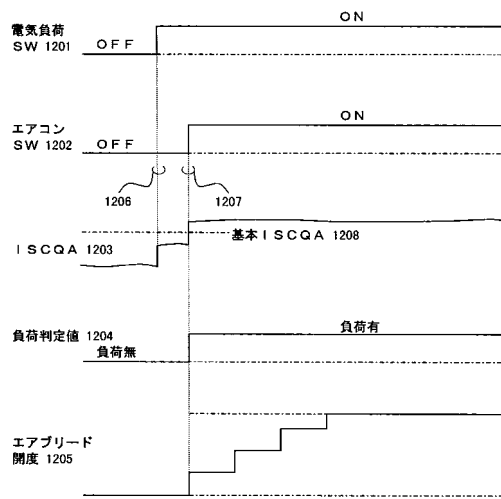
【図10】



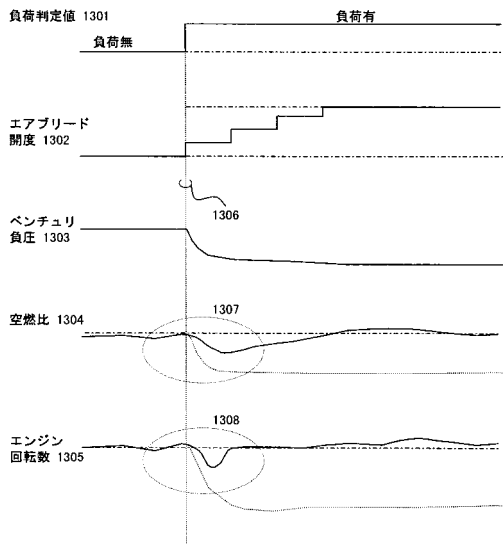
【図 1 1】



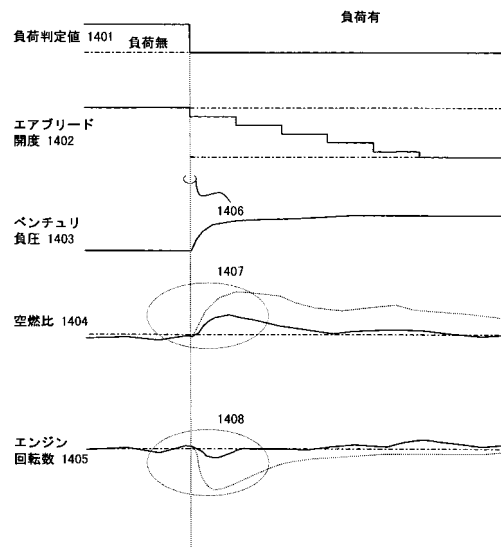
【図 1 2】



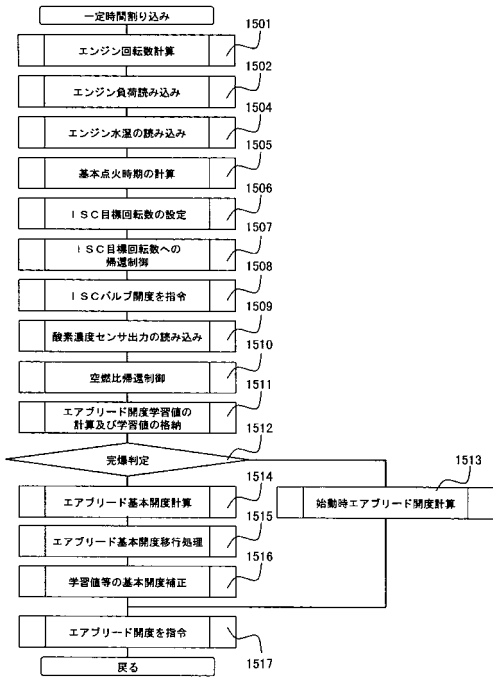
【図 1 3】



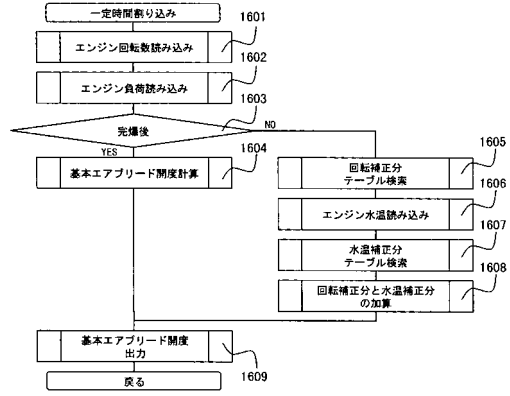
【図 1 4】



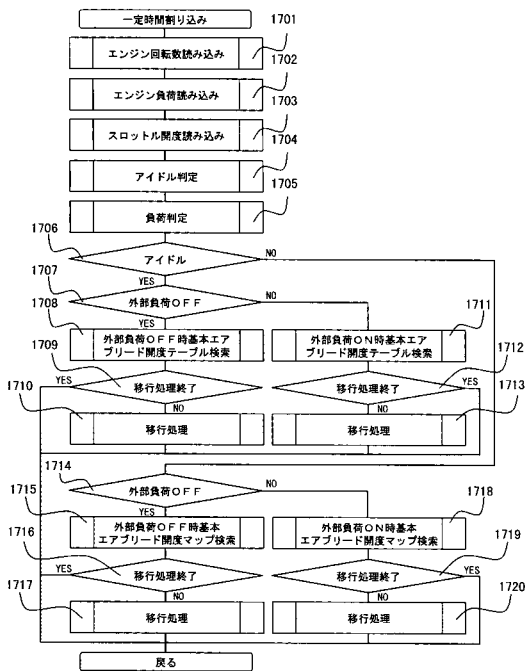
【図15】



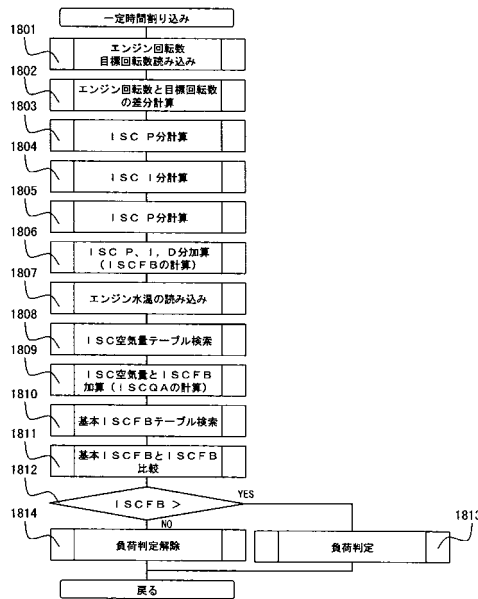
【図16】



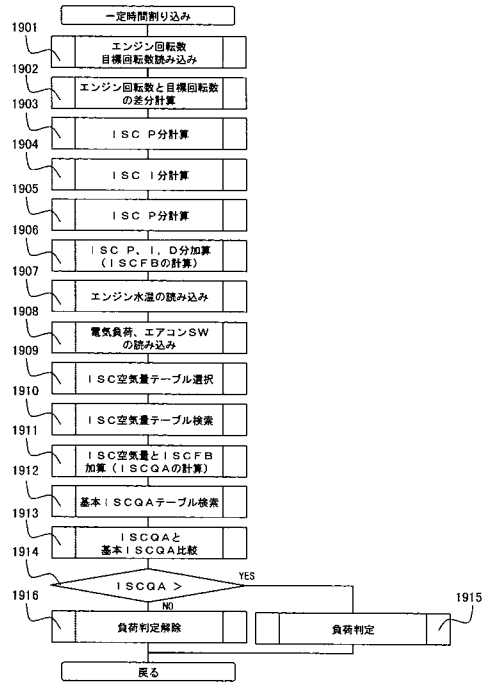
【図17】



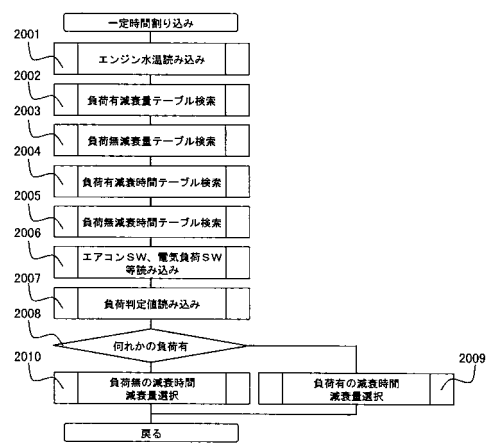
【図18】



【 図 19 】



【 図 20 】



フロントページの続き

(51) Int.Cl. F I
F 0 2 M 21/04 (2006.01) F 0 2 M 21/02 3 1 1 C
F 0 2 M 21/04 E

(56) 参考文献 特開平 0 7 - 2 5 3 0 4 8 (J P , A)
特開昭 6 1 - 1 0 1 6 3 4 (J P , A)
特開 2 0 0 1 - 1 3 2 5 2 1 (J P , A)
特開平 0 1 - 2 0 8 5 4 5 (J P , A)
実開昭 6 3 - 1 2 6 5 4 7 (J P , U)
特開平 0 6 - 2 4 1 0 9 0 (J P , A)

(58) 調査した分野(Int.Cl. , DB名)

F02D 19/02
F02D 29/04
F02D 41/04
F02D 41/14
F02M 21/02
F02M 21/04