

⑫

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

②② Date de dépôt : 25.01.01.

③③ Priorité :

④③ Date de mise à la disposition du public de la
demande : 26.07.02 Bulletin 02/30.

⑤⑥ Liste des documents cités dans le rapport de
recherche préliminaire : *Se reporter à la fin du
présent fascicule*

⑥① Références à d'autres documents nationaux
apparentés :

⑦① Demandeur(s) : VALEO CLIMATISATION Société ano-
nyme — FR.

⑦② Inventeur(s) : BRUZY CHRISTOPHE et RICHARDOT
PHILIPPE.

⑦③ Titulaire(s) :

⑦④ Mandataire(s) : CABINET BEAU DE LOMENIE.

⑤④ COMMANDE OPTIMISEE D'ACTIONNEUR DE VOLET D'UNE INSTALLATION DE CLIMATISATION DE
VEHICULE AUTOMOBILE.

⑤⑦ Lors de l'actionnement du volet, on adapte la fréquen-
ce de pilotage du moteur pas-à-pas en fonction du besoin
en couple délivré par le moteur pour déplacer le volet. A cet
effet, on recueille en permanence une information représen-
tant le besoin en couple délivré par le moteur pour déplacer
le volet, on diminue, le cas échéant, la fréquence de pilota-
ge en réponse à une augmentation détectée du besoin en
couple, et, lorsque la fréquence de pilotage est inférieure à
une fréquence maximale prédéterminée, on augmente. le
cas échéant, la fréquence de pilotage en réponse à une di-
minution détectée du besoin en couple.

De la sorte, la puissance des actionneurs peut être limi-
tée tout en faisant face à des pics momentanés de besoin
en couple.

FR 2 819 952 - A1



5 Arrière-plan de l'invention

L'invention concerne les actionneurs de volets de distribution ou de mixage d'air ou de recirculation (entrée d'air) dans les installations de climatisation de véhicules automobiles.

10 Dans de telles installations, les volets sont mûs par des motoréducteurs en réponse à des ordres d'actionnement produits par une unité centrale de commande en fonction des besoins à satisfaire tels que mise en marche ou arrêt de ventilation, réglage de température ambiante, désembuage, dégivrage, ...

15 Que ce soit pour répondre le plus rapidement aux besoins ou pour faire face à des situations particulières, par exemple détection de pollution, il est souhaitable de déplacer les volets pour les amener dans la position désirée dans le plus bref délai.

20 A cet effet, les moteurs des motoréducteurs, généralement des moteurs pas-à-pas sont choisis pour délivrer la puissance nécessaire pour entraîner les volets à vitesse maximale en toutes circonstances, c'est-à-dire quels que soient les fluctuations de la tension d'alimentation et les besoins en couple. Les besoins en couple sont variables non seulement en fonction de la technologie des volets et de la nature de leur cinématique d'entraînement, mais aussi en fonction de conditions
25 instantanées telles que puissance de ventilation, contre-pression exercée sur le volet et s'opposant au mouvement souhaité, température,...

Les motoréducteurs utilisés dans les installations de climatisation connues sont alors surdimensionnés en puissance pour satisfaire les besoins en couple.

30

Objets et résumé de l'invention

L'invention a pour but de permettre l'utilisation de motoréducteurs de plus faible puissance que ceux utilisés de façon habituelle aujourd'hui, afin de diminuer les coûts des installations de
35 climatisation, mais tout en satisfaisant les besoins en couple et sans

pénaliser de façon sensible la rapidité d'exécution des ordres d'actionnement.

Ce but est atteint, conformément à l'invention, par un procédé de commande de moteur pas-à-pas d'actionneur selon lequel, lors de
5 l'actionnement du volet, on adapte la fréquence de pilotage du moteur pas-à-pas en fonction du besoin en couple délivré par le moteur pour déplacer le volet.

L'adaptation de la fréquence de pilotage peut être réalisée en recueillant en permanence une information représentant le besoin en
10 couple délivré par le moteur pour déplacer le volet, en diminuant, le cas échéant, la fréquence de pilotage en réponse à une augmentation détectée du besoin en couple, et, lorsque la fréquence de pilotage est inférieure à une fréquence maximale prédéterminée, en augmentant, le
cas échéant, la fréquence de pilotage en réponse à une diminution
15 détectée du besoin en couple.

Avantageusement, en réponse à un ordre d'actionnement, on commande initialement le fonctionnement du moteur pas-à-pas à la fréquence maximale prédéterminée.

La variation de la fréquence de pilotage peut être réalisée de
20 façon quasi continue en fonction des fluctuations du besoin en couple détecté, ou par paliers, le passage d'un palier à un autre étant commandé en réponse au franchissement d'un seuil par le besoin en couple détecté.

En modulant le cas échéant la fréquence de pilotage, donc la vitesse du moteur pas-à-pas en fonction du besoin en couple, le procédé
25 selon l'invention permet d'optimiser l'utilisation de la puissance disponible. Un surdimensionnement de la puissance, tel qu'il serait nécessaire pour satisfaire des pics de besoin en couple pendant des périodes transitoires lors de la phase de déplacement des volets, devient inutile. Ces périodes transitoires éventuelles représentent rarement plus de 20 % du temps
30 total d'actionnement des volets, de sorte que le ralentissement du moteur pendant ces périodes transitoires éventuelles n'affecte pas sensiblement la durée totale de l'actionnement.

La durée d'actionnement restant réduite, il est possible sans risque d'échauffement excessif de faire fonctionner le moteur pas-à-pas
35 en surpuissance, par application d'une tension d'alimentation correspondant à un mode de fonctionnement en surpuissance. A titre de

sécurité, on pourra alors commander l'arrêt du moteur si une température limite d'échauffement est dépassée.

5 La détection du besoin en couple délivré par le moteur peut être effectuée par mesure d'une grandeur directement ou indirectement représentative du couple telle que mesure de tension sur une phase du moteur, mesure du courant dans un enroulement du moteur ou mesure de la vitesse instantanée de rotation du moteur, un ralentissement en deçà d'une certaine limite traduisant dans ce dernier cas le franchissement d'un seuil de valeur de couple pour la fréquence de pilotage utilisée.

10 L'invention a aussi pour but de fournir un actionneur permettant la mise en oeuvre du procédé défini ci-avant.

15 Ce but est atteint grâce à un actionneur de volet comprenant un moteur pas-à-pas d'entraînement du volet, un circuit d'alimentation électrique du moteur, une entrée de commande et une unité de commande reliée à l'entrée de commande et au circuit d'alimentation électrique pour délivrer au moteur pas-à-pas une tension d'alimentation à une fréquence donnée en réponse à un ordre d'actionnement reçu sur l'entrée de commande, actionneur dans lequel, conformément à l'invention :

20 - des moyens sont prévus pour fournir à l'unité de commande une information représentant le besoin en couple que doit délivrer le moteur pour déplacer le volet, et

25 - l'unité de commande comprend des moyens pour adapter la fréquence de pilotage du moteur pas-à-pas en fonction de ladite information représentant le besoin en couple.

L'invention a encore pour objet une installation de climatisation de véhicule comprenant au moins un actionneur.

Brève description des dessins

30 L'invention sera mieux comprise à la lecture de la description faite ci-après à titre indicatif mais non limitatif en référence aux dessins annexés, sur lesquels :

- la figure 1 illustre très schématiquement les composants d'une installation de climatisation de véhicule automobile ;

35 - la figure 2 est un schéma d'un mode de réalisation d'un actionneur de volet conforme à l'invention ;

- les figures 3 et 5 illustrent des processus de gestion de vitesse moteur avec un actionneur tel que celui de la figure 2 ;

- les figures 4 et 6 illustrent schématiquement deux modes de réalisation de circuit de détection de besoin en couple pour un actionneur
5 tel que celui de la figure 2 ; et

- la figure 7 illustre graphiquement la variation dans le temps du couple délivré par un moteur pas-à-pas d'actionneur pendant une phase de déplacement d'un volet entre deux positions.

10 Description détaillée de modes de réalisation de l'invention

Comme le montre de façon très schématique la figure 1, une installation de climatisation de véhicule automobile comprend classiquement une pluralité d'actionneurs 10 (dont seulement deux sont montrés sur la figure) pour commander le déplacement de volets de
15 distribution et de mixage d'air afin de réaliser des fonctions souhaitées de ventilation, réglage de température d'habitacle, désembuage, dégivrage,... commandées à partir d'un panneau de contrôle 12.

Les actionneurs 10 ainsi que le panneau de commande 12 et des sondes de température 14 sont reliés à un bus d'énergie 16
20 acheminant la tension de batterie du véhicule ou une tension dérivée de celle-ci, et à une liaison d'informations 18.

En raison de la sophistication des installations de climatisation de véhicules automobiles, qui se traduit par un nombre croissant de composants dans ces installations, et pour éviter le recours à de volumineux faisceaux de fils conducteurs, la liaison 18 est
25 avantageusement constituée par un bus d'informations. Le bus 18 est relié à une unité centrale de commande 20. Celle-ci reçoit des informations d'état provenant du panneau de contrôle 12, des sondes 14 et des actionneurs 10, telles que des informations de position des volets et transmet des informations de commande, notamment des ordres
30 d'actionnement de volets par adressage des actionneurs 10, ceux-ci ayant chacun une adresse spécifique.

Comme le montre plus en détail la figure 2, chaque actionneur 10 comprend une unité de commande 100 à microprocesseur
35 reliée au bus d'informations 18 par une interface de bus 102. Un circuit d'alimentation électrique 104 relié au bus d'énergie 16 comprend des

circuits de filtrage, protection et régulation de tension pour délivrer une tension logique d'alimentation V_{cc} à l'unité de commande 100 et une tension d'alimentation moteur V à un circuit d'interface analogique 106. Un motoréducteur 110 couplé à un volet de répartition ou mixage d'air (non représenté) comprend un moteur pas-à-pas 112 qui reçoit du circuit 106 la tension V sous forme de trains d'impulsions appliqués aux phases du moteur à une fréquence de pilotage déterminée, sous la commande de l'unité 100 à laquelle l'interface 106 est reliée. Une interface de données 108 est reliée au motoréducteur 110 et à l'unité de commande 100 pour transmettre à celle-ci des données d'état, notamment des données de position du volet, par exemple indiquant l'arrivée du volet en fin de course.

Une installation de climatisation et un actionneur tels que décrits ci-avant sont connus de l'homme de l'art, de sorte qu'une description plus détaillée n'est pas nécessaire.

Conformément à l'invention, l'actionneur 10 comprend en outre un circuit 120 fournissant une information représentative du besoin en couple délivré par le moteur pas-à-pas 112, pour déplacer le volet, et l'unité de commande 100 est programmée de manière à modifier éventuellement la fréquence de pilotage du moteur 112, et donc la vitesse de celui-ci, en fonction de l'information fournie par le circuit 120 et reçue par l'unité de commande par exemple à travers l'interface de données 108.

Des modes détaillés de réalisation d'un circuit 120 seront décrits plus loin en référence aux figures 7 et 8.

La fréquence de pilotage est adaptée pendant la durée d'actionnement du volet pour ajuster le couple en fonction des besoins. A une fréquence de pilotage donnée correspond un couple de blocage. Par couple de blocage, on entend ici le couple maximum qui pourra être exigé du moteur pour déplacer le volet. Si le besoin en couple devient plus important, la diminution de la fréquence de pilotage par l'unité 100 permet d'augmenter le couple de blocage. Si ensuite le besoin en couple diminue, la fréquence de pilotage peut être ré-augmentée par l'unité 100, avec diminution correspondante du couple de blocage.

La gestion de la fréquence de pilotage du moteur 112 par l'unité de commande 100 est réalisée par exemple comme suit (figure 3).

En réponse à un ordre d'actionnement reçu à travers l'interface de bus 102 (phase 131), le démarrage du moteur 112 est commandé à une fréquence de pilotage f égale à la fréquence nominale $f_{\max}$, qui est la fréquence de pilotage maximale du moteur (phase 132). La fréquence $f_{\max}$ est choisie pour entraîner initialement le moteur en rotation à une vitesse maximale correspondant de préférence à un régime de surpuissance. Par régime de surpuissance, on entend ici un mode de fonctionnement à une puissance supérieure à la puissance nominale du moteur, ce qui est rendu possible par la durée réduite de fonctionnement lors d'une phase d'activation de volet et permet d'optimiser l'utilisation de la puissance disponible.

Lorsqu'il est détecté, à partir de l'information reçue du circuit 120 que le besoin en couple délivré par le moteur 112 augmente au-delà d'un seuil s_1 prédéterminé (test 133), il est examiné si le volet est parvenu en position finale (test 134). Dans l'affirmative, le moteur est arrêté (étape 135) ; sinon, la fréquence de pilotage est diminuée d'un incrément Δf pour passer à la valeur $f - \Delta f$ (étape 136).

Lorsqu'après passage à la valeur $f - \Delta f$, il est détecté une diminution du besoin en couple en deçà d'un seuil prédéterminé s_2 (test 137), la fréquence de pilotage est augmentée de la valeur Δf (étape 138) ; sinon, on retourne au test 133.

Lorsqu'après passage à la valeur $f + \Delta f$ (étape 138), la valeur $f_{\max}$ est atteinte (test 139), on retourne au test 133 ; sinon, on retourne au test 137.

Si le test 133 n'indique pas de franchissement du seuil s_1 , on reste à la fréquence $f_{\max}$ et on reboucle sur le test 133, si le volet n'est pas arrivé en position finale (test 140), provoquant l'arrêt du moteur (étape 141).

L'arrivée du volet en position finale peut être reconnue par l'unité de commande 100 en réponse à la réception d'une information d'état (par exemple arrivée en butée) correspondant à cette position finale.

Le processus de la figure 3 permet de réaliser une adaptation de la fréquence de pilotage au besoin en couple de façon quasi-continue, en choisissant pour l'incrément Δf une valeur relativement faible. A titre d'exemple, on pourra prévoir une possible excursion de fréquence de

pilotage f entre des valeurs de 600 Hz et 1 200 Hz par incréments de 5Hz. Une sécurité pourra être prévue pour arrêter le moteur (étape 143) si une augmentation de besoin en couple est détectée par le test 133 alors que la fréquence de pilotage est à une valeur minimale $f_{\min}$ (test 142).

5 La figure 4 illustre schématiquement un mode de réalisation d'un circuit 120 de détection de besoin en couple, de type connu en soi, pouvant être utilisé pour la mise en oeuvre du processus de la figure 3.

La tension v_b aux bornes d'une bobine 30 du moteur 112 est comparée par un comparateur 31 à une tension de référence v_{ref} fixée par
10 une diode 32. La tension de référence est fixée à une valeur supérieure à la tension normalement présente aux bornes de la bobine 30 lorsque le moteur délivre le couple nominal correspondant à la fréquence à laquelle il est piloté.

Lorsque la tension v_b excède v_{ref} , traduisant une augmentation
15 du besoin en couple, le comparateur 31 déclenche un comptage de temps par un compteur 33. La valeur comptée par le compteur 33 constitue l'information transmise à l'unité de commande 100 via l'interface 108.

Le seuil s_1 est fixé à une valeur de temps traduisant la persistance de l'augmentation du besoin en couple.

20 Lorsque la fréquence f a été diminuée en réponse au dépassement du seuil s_1 , le compteur 33 peut être remis à zéro par l'unité de commande 100 via l'interface 106.

Le seuil s_2 est fixé à une valeur de temps inférieure à s_1 .

La figure 5 illustre un autre mode de réalisation de la gestion de
25 fréquence de pilotage du moteur, la gestion étant réalisée non pas de façon continue mais par paliers, la fréquence de pilotage pouvant par exemple prendre trois valeurs : maximale $f_{\max}$, intermédiaire f_{int} et minimale $f_{\min}$. En reprenant l'exemple précédent d'une excursion possible de fréquence entre 600 et 1 200 Hz, on pourra choisir $f_{\max} = 1\,200$ Hz,
30 $f_{\text{int}} = 900$ Hz et $f_{\min} = 600$ Hz. En outre, l'information transmise par le circuit 120 est ici représentative de la valeur du couple instantané.

En réponse à un ordre d'actionnement reçu (phase 151), le démarrage du moteur est commandé à la fréquence $f_{\max}$ (phase 152).

Si le couple instantané dépasse un premier seuil cp_1 (test 153),
35 la fréquence de pilotage f est diminuée pour passer à la valeur intermédiaire f_{int} (étape 154) ; sinon, il est détecté si le moteur est parvenu en

position finale (test 155) pour, dans l'affirmative, arrêter le moteur (étape 156) ou, dans la négative revenir au test 153.

Après passage à la fréquence f_{int} , il est détecté si le couple instantané dépasse un second seuil cp_2 (test 157). Si oui, la fréquence est
 5 de nouveau diminuée et passe à f_{min} (étape 158). On détecte alors si le couple dépasse un troisième seuil cp_3 (test 160) afin, le cas échéant, de provoquer un arrêt d'urgence du moteur (étape 161).

Si le seuil cp_3 n'est pas dépassé, il est détecté si le couple instantané devient inférieur à un seuil cp'_2 (test 162). Dans l'affirmative, la
 10 fréquence de pilotage est augmentée pour passer à la valeur intermédiaire f_{int} (phase 154) ; sinon, on recherche si le volet est en position finale (test 164) pour, dans l'affirmative, arrêter le moteur (étape 165) et, dans la négative, retourner au test 162.

Si le test 157 indique que le seuil cp_2 n'est pas dépassé, on
 15 recherche si le volet est en position finale (test 166) pour dans l'affirmative, arrêter le moteur (étape 169) et, dans la négative, détecter si le couple devient inférieur à un seuil cp'_1 (test 167). S'il en est ainsi, la fréquence de pilotage est augmentée pour passer à la fréquence f_{max} (phase 168) ; sinon, on retourne au test 157.

20 Après passage à la fréquence f_{max} , on passe au test 155.

La figure 6 illustre schématiquement un mode de réalisation d'un circuit 120 de détection de besoin en couple, de type connu en soi, pouvant être utilisé pour la mise en oeuvre du processus de la figure 3.

Une tension v_f représentative du courant parcourant une bobine
 25 30a, 30b ou 30c du moteur 112 est prélevée au point milieu d'un diviseur de tension formé par deux résistances 36, 37 en série avec une bobine, en l'espèce la bobine 30a. La tension v_f est numérisée par un circuit convertisseur A/N 38 et transmise à l'unité de commande 100 via l'interface 108.

30 La tension v_f représente la force contre électromotrice produite lors de la rotation du moteur. Lorsque le moteur ralentit, signe d'une augmentation de couple, la tension v_f décroît. Elle est donc inversement proportionnelle au couple délivré par le moteur.

Dans le mode de réalisation de la figure 5, les valeurs cp_1 , cp_2 ,
 35 cp_3 sont choisies en fonction des couples de blocage pour les fréquences

$f_{\max}$, f_{int} , $f_{\min}$, plus précisément un peu inférieures à ces couples de blocage.

La figure 7 montre une courbe qui représente la variation du couple délivré par un moteur pas-à-pas lors d'un actionnement d'un volet d'entrée d'air. On constate un accroissement momentané du besoin en couple.

Les seuils de couples cp_1 , cp_2 , cp_3 sont représentés ainsi que les couples de blocage cb_1 , cb_2 , cb_3 correspondant aux fréquences $f_{\max}$, f_{int} et $f_{\min}$.

Les seuils de couple cp'_1 et cp'_2 sont également représentés. Pour éviter une instabilité, on choisira pour cp'_1 et cp'_2 des valeurs légèrement inférieures à celles de cp_1 et cp_2 , respectivement.

Le volet est entraîné à vitesse maximale correspondant à $f_{\max}$ entre les temps t_0 (démarrage) et t_1 (franchissement de cp_1) et les temps t_4 (franchissement de cp'_1) et t_5 (arrivée du volet en position finale). Entre les temps t_1 et t_2 (franchissement de cp_2) et les temps t_3 (franchissement de cp'_2) et t_4 , le volet est entraîné à vitesse intermédiaire correspondant à f_{int} . Entre les temps t_2 et t_3 , le volet est entraîné à vitesse minimale correspondant à $f_{\min}$.

Bien entendu, le mode de réalisation de la figure 3 pourra être modifié pour piloter la fréquence de pilotage par paliers, tandis que le mode de réalisation de la figure 5 pourra être modifié pour piloter la fréquence de pilotage de façon quasi continue.

REVENDEICATIONS

1. Procédé de commande de moteur pas-à-pas d'actionneur de volet d'une installation de climatisation de véhicule automobile,
5 caractérisé en ce que, lors de l'actionnement du volet, on adapte la fréquence de pilotage du moteur pas-à-pas en fonction du besoin en couple délivré par le moteur pour déplacer le volet.
2. Procédé selon la revendication 1, caractérisé en ce que lors de l'actionnement du volet, on recueille en permanence une information
10 représentant le besoin en couple délivré par le moteur pour déplacer le volet, on diminue, le cas échéant, la fréquence de pilotage en réponse à une augmentation détectée du besoin en couple, et, lorsque la fréquence de pilotage est inférieure à une fréquence maximale prédéterminée, on augmente, le cas échéant, la fréquence de pilotage en réponse à une
15 diminution détectée du besoin en couple.
3. Procédé selon la revendication 2, caractérisé en ce que, en réponse à un ordre d'actionnement, on commande initialement le fonctionnement du moteur pas-à-pas à la fréquence maximale prédéterminée.
- 20 4. Procédé selon l'une quelconque des revendications 2 et 3, caractérisé en ce que l'on fait varier la fréquence de pilotage de façon quasi continue en fonction des fluctuations du besoin en couple détecté.
5. Procédé selon l'une quelconque des revendications 2 et 3, caractérisé en ce que l'on fait varier la fréquence de pilotage par paliers,
25 le passage d'un palier à un autre étant commandé en réponse au franchissement d'un seuil par le besoin en couple détecté.
6. Procédé selon l'une quelconque des revendications 1 à 5,, caractérisé en ce que le moteur est alimenté en mode de surpuissance.
7. Procédé selon l'une quelconque des revendications 1 à 6,
30 caractérisé en ce que l'on recueille une information représentant le besoin en couple par détection d'une grandeur représentative du couple instantané délivré par le moteur.
8. Actionneur de volet d'installation de climatisation de véhicule automobile, comprenant un moteur pas-à-pas d'entraînement du volet, un
35 circuit d'alimentation électrique du moteur, une entrée de commande et une unité de commande reliée à l'entrée de commande et au circuit

d'alimentation électrique pour délivrer au moteur pas-à-pas une tension d'alimentation à une fréquence donnée en réponse à un ordre d'actionnement reçu sur l'entrée de commande, caractérisé en ce que :

- des moyens sont prévus pour fournir à l'unité de commande
- 5 une information représentant le besoin en couple que doit délivrer le moteur pour déplacer le volet, et
- l'unité de commande comprend des moyens pour adapter la fréquence de pilotage du moteur pas-à-pas en fonction de ladite information représentant le besoin en couple.
- 10 9. Actionneur selon la revendication 8, caractérisé en ce que l'unité de commande comprend des moyens agissant en réponse à la réception de ladite information représentant le besoin en couple, pour diminuer le cas échéant la fréquence de pilotage en réponse à une augmentation détectée du besoin en couple, et, lorsque la fréquence de
- 15 pilotage est inférieure à une fréquence maximale prédéterminée, pour augmenter le cas échéant la fréquence de pilotage en réponse à une diminution détectée du besoin en couple.
10. Installation de climatisation de véhicule automobile, caractérisée en ce qu'elle comprend au moins un actionneur selon l'une
- 20 quelconque des revendications 8 et 9.

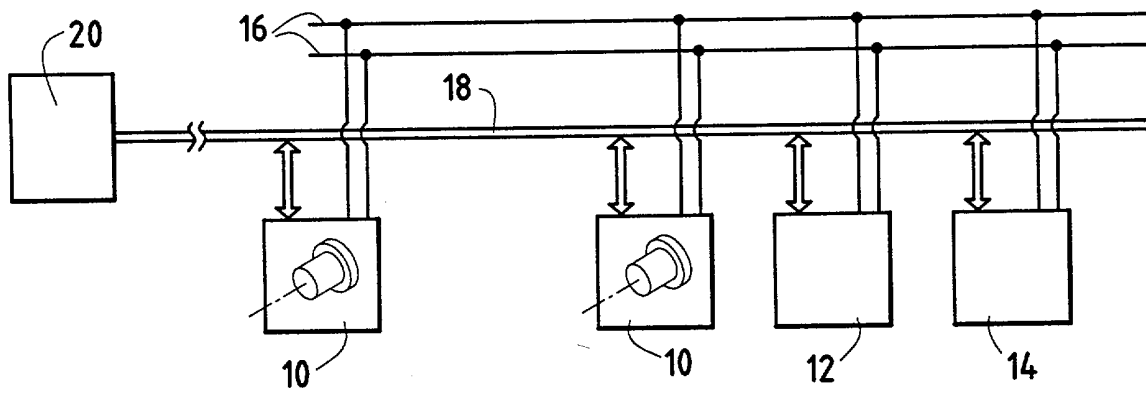


FIG. 1

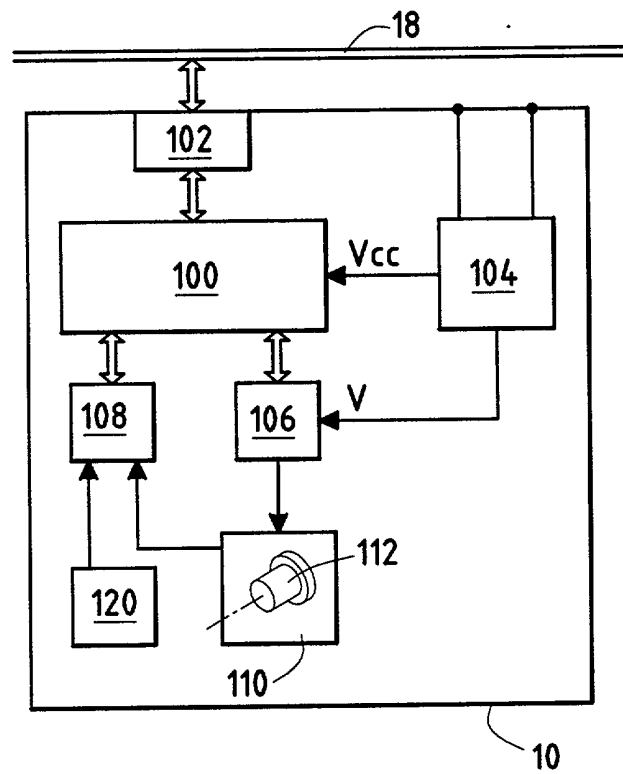


FIG. 2

2/4

FIG.3

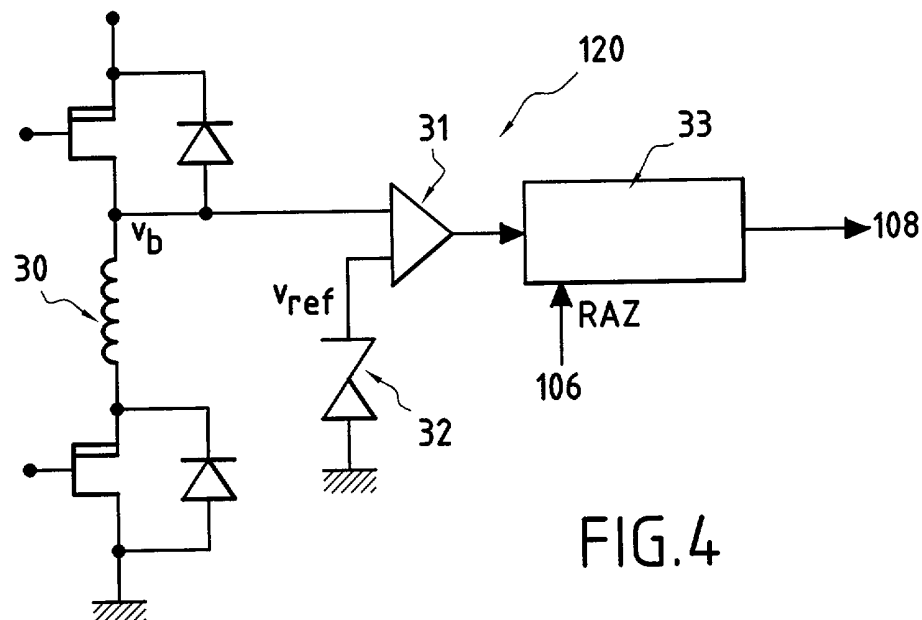
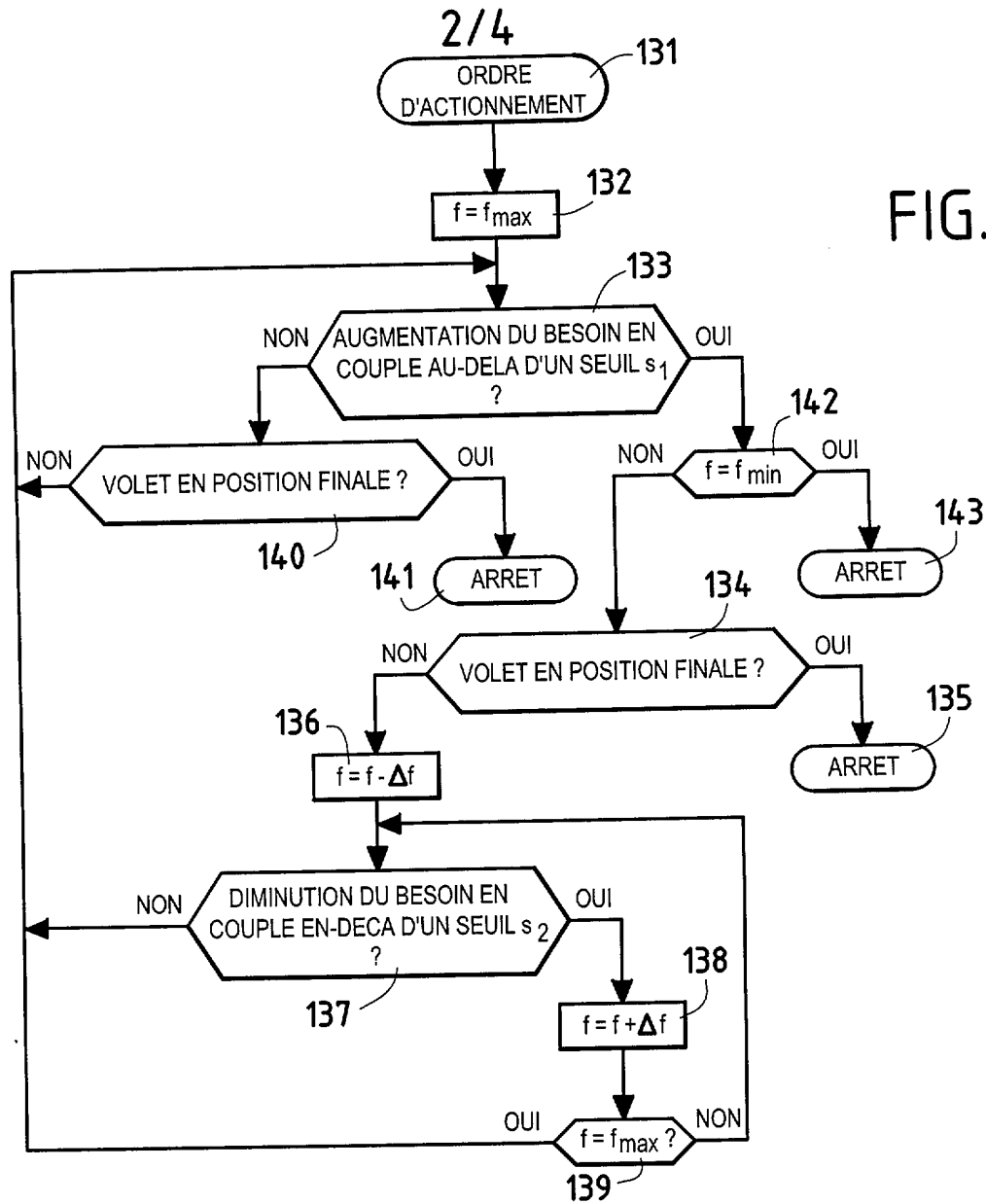


FIG.4

3/4

FIG.5

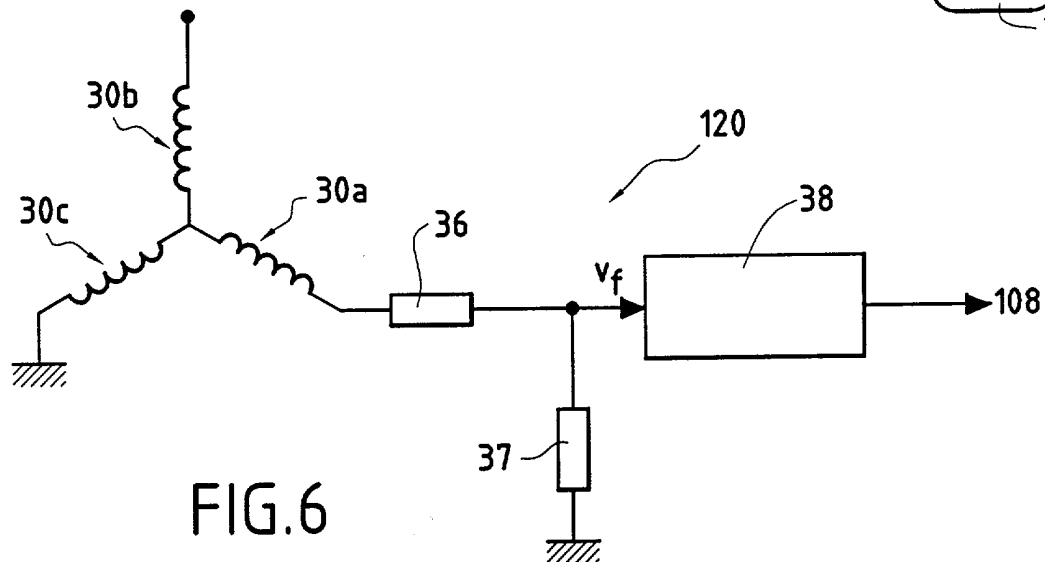
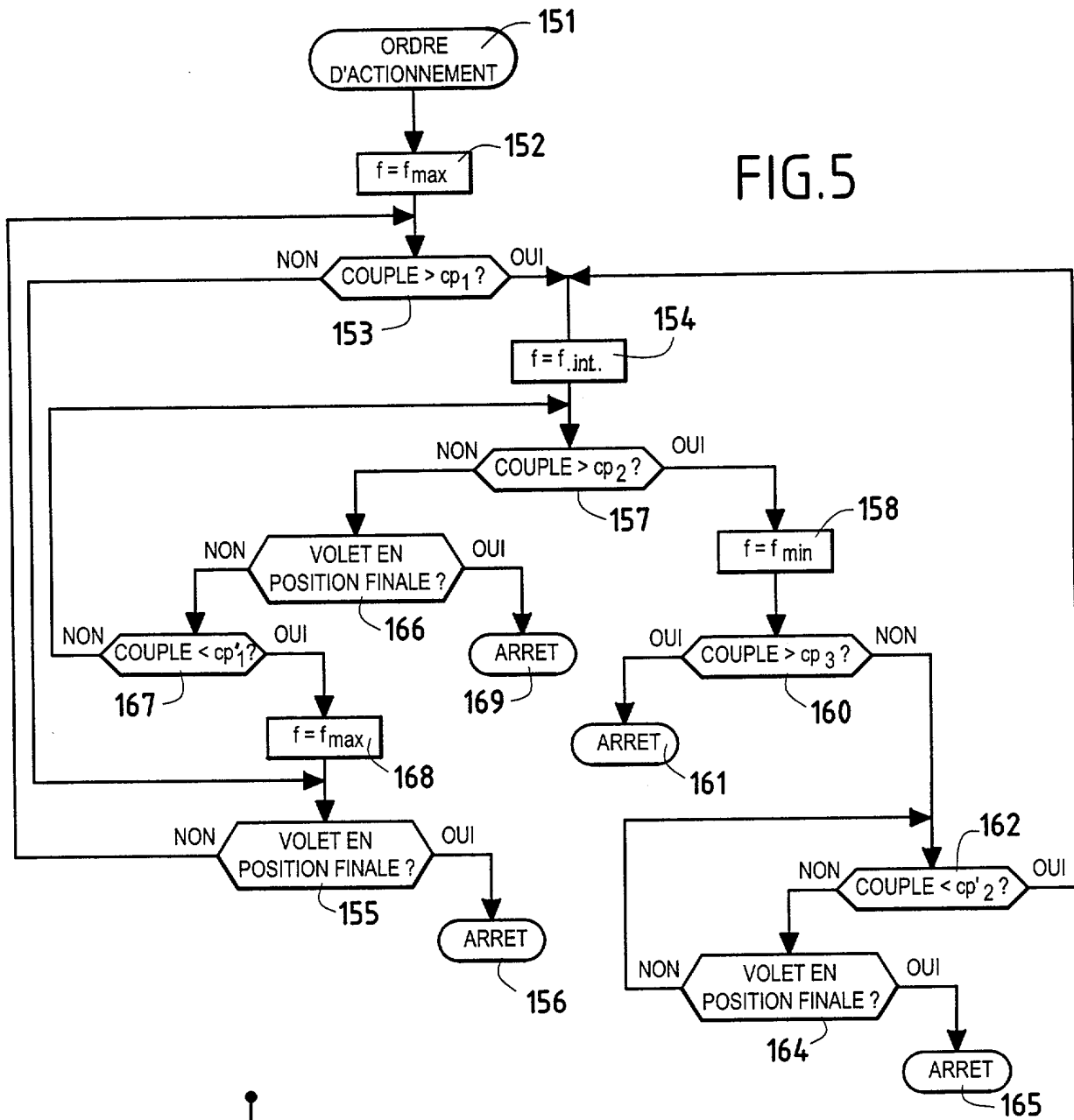


FIG.6

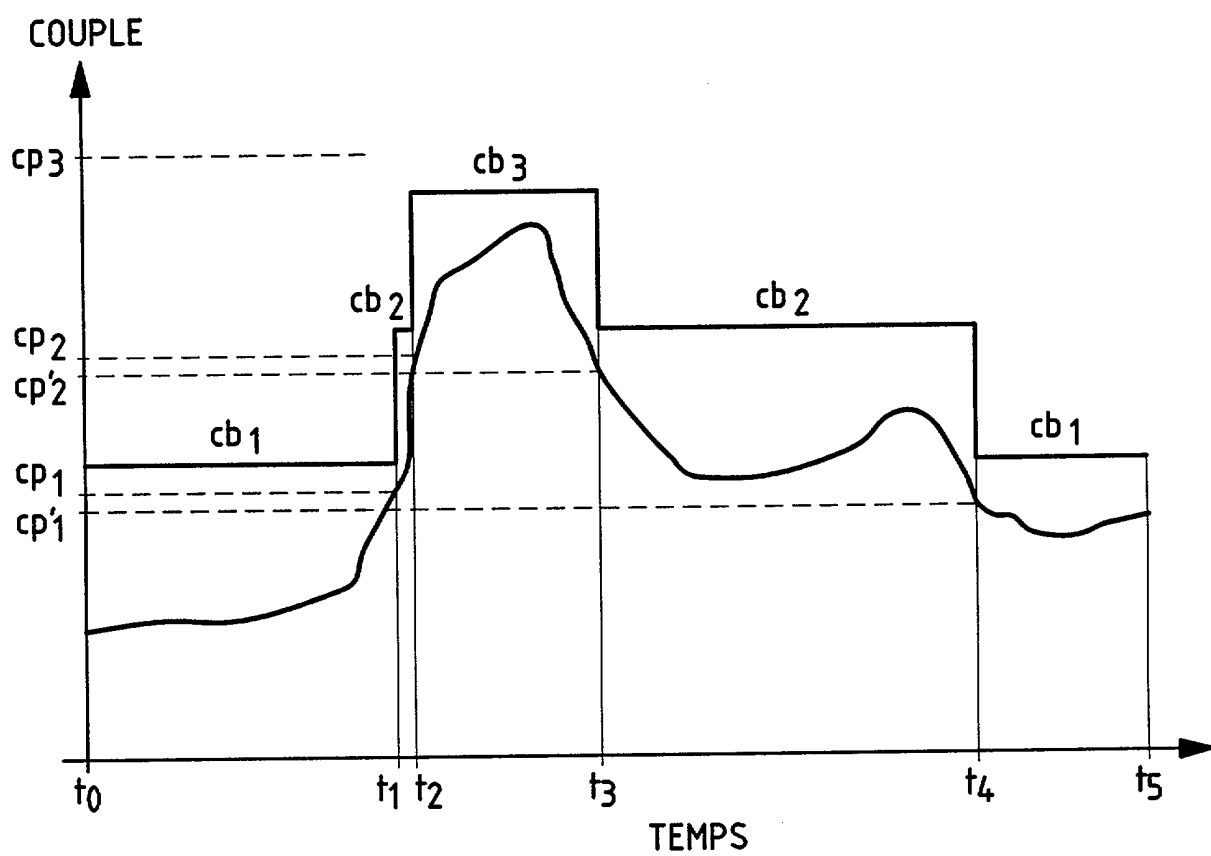


FIG.7

**RAPPORT DE RECHERCHE
PRÉLIMINAIRE**

N° d'enregistrement
national

établi sur la base des dernières revendications
déposées avant le commencement de la recherche

FA 600109
FR 0100988

DOCUMENTS CONSIDÉRÉS COMME PERTINENTS		Revendication(s) concernée(s)	Classement attribué à l'invention par l'INPI
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes		
X	EP 0 242 039 A (GEN MOTORS CORP) 21 octobre 1987 (1987-10-21)	1,2,4, 6-10	H02P8/14 B60H1/32
Y	* abrégé * * colonne 9, ligne 43 - colonne 10, ligne 5 * * revendications 1,2,6 * * figure 1 *	3,5	
Y	US 4 496 891 A (KOBAYASHI MAKOTO) 29 janvier 1985 (1985-01-29) * le document en entier *	3,5	
A	EP 0 654 892 A (SAIA AG) 24 mai 1995 (1995-05-24) * revendication 17 *		
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHÉS (Int.CL.7)
			H02P
Date d'achèvement de la recherche		Examineur	
8 octobre 2001		Vanata, D	
CATÉGORIE DES DOCUMENTS CITÉS			
X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire		T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet bénéficiant d'une date antérieure à la date de dépôt et qui n'a été publié qu'à cette date de dépôt ou qu'à une date postérieure. D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant	

**ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET FRANÇAIS NO. FR 0100988 FA 600109**

La présente annexe indique les membres de la famille de brevets relatifs aux documents brevets cités dans le rapport de recherche préliminaire visé ci-dessus.

Les dits membres sont contenus au fichier informatique de l'Office européen des brevets à la date du 08-10-2001

Les renseignements fournis sont donnés à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de l'Office européen des brevets, ni de l'Administration française

Document brevet cité au rapport de recherche		Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)	Date de publication
EP 0242039	A	21-10-1987	US 4684866 A	04-08-1987
			AU 3721889 A	12-10-1989
			AU 586325 B2	06-07-1989
			AU 7001587 A	22-10-1987
			CA 1279363 A1	22-01-1991
			DE 3751337 D1	13-07-1995
			DE 3751337 T2	07-12-1995
			DE 3773727 D1	21-11-1991
			EP 0242039 A2	21-10-1987
			EP 0324531 A2	19-07-1989
			JP 62291449 A	18-12-1987
US 4496891	A	29-01-1985	JP 59028896 A	15-02-1984
			DE 3327906 A1	09-02-1984
EP 0654892	A	24-05-1995	EP 0654892 A1	24-05-1995