



(51) Classification internationale des brevets :
B60L 15/20 (2006.01)

(21) Numéro de la demande internationale :
PCT/EP2013/077330

(22) Date de dépôt international :
19 décembre 2013 (19.12.2013)

(25) Langue de dépôt : français

(26) Langue de publication : français

(30) Données relatives à la priorité :
1350220 10 janvier 2013 (10.01.2013) FR

(71) Déposant : **RENAULT S.A.S.** [FR/FR]; 13-15 quai Le Gallo, F-92100 Boulogne-Billancourt (FR).

(72) Inventeurs : **FONTVIELLE, Laurent**; 63 allée de la pièce du lavoir, F-91190 Gif-sur-Yvette (FR). **BUIS, Emmanuel**; 36 rue Fabre, F-91330 Verrières-le-Buisson (FR). **MOROSAN, Petru-Daniel**; 5 avenue de la Boulaie, H002, F-35510 Cesson-Sévigne (FR). **PRAT, Samuel**; 64 rue Albert Thomas, F-35200 Rennes (FR).

(81) États désignés (sauf indication contraire, pour tout titre de protection nationale disponible) : AE, AG, AL, AM,

AO, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BH, BN, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CL, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DO, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, IR, IS, JP, KE, KG, KN, KP, KR, KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LY, MA, MD, ME, MG, MK, MN, MW, MX, MY, MZ, NA, NG, NI, NO, NZ, OM, PA, PE, PG, PH, PL, PT, QA, RO, RS, RU, RW, SA, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SM, ST, SV, SY, TH, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, ZA, ZM, ZW.

(84) États désignés (sauf indication contraire, pour tout titre de protection régionale disponible) : ARIPO (BW, GH, GM, KE, LR, LS, MW, MZ, NA, RW, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), eurasien (AM, AZ, BY, KG, KZ, RU, TJ, TM), européen (AL, AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, LV, MC, MK, MT, NL, NO, PL, PT, RO, RS, SE, SI, SK, SM, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, KM, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

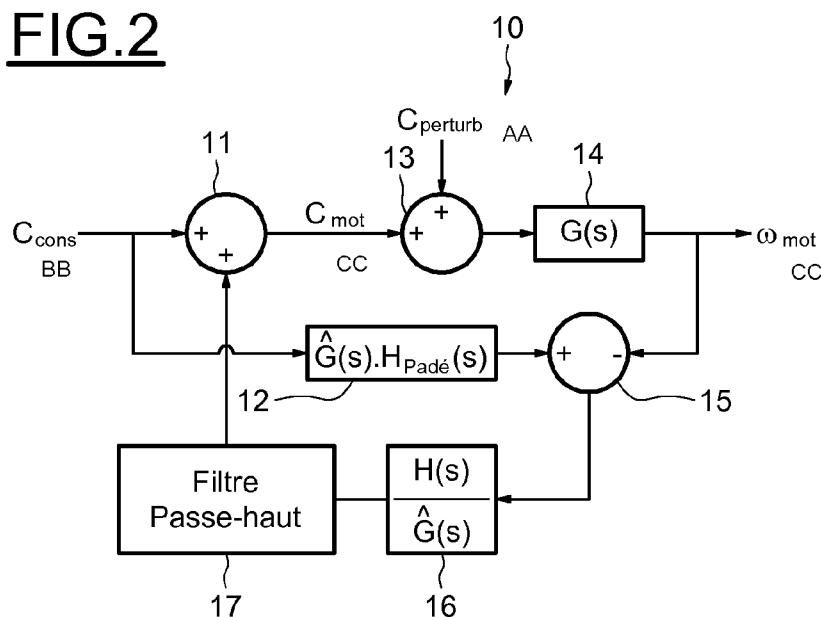
Publiée :

— sans rapport de recherche internationale, sera republiée dès réception de ce rapport (règle 48.2.g))

(54) Title : SYSTEM AND CORRESPONDING METHOD FOR CONTROLLING THE ROTATION SPEED OF AN ELECTRIC MOTOR OF A MOTOR VEHICLE

(54) Titre : SYSTÈME ET PROCÉDÉ CORRESPONDANT DE COMMANDE DE LA VITESSE DE ROTATION D'UN MOTEUR ÉLECTRIQUE D'UN VÉHICULE AUTOMOBILE

FIG.2



(57) Abstract : The invention relates to a system and corresponding method for controlling the rotation speed of an electric motor of an electric or hybrid motor vehicle comprising a feedback-based regulator for regulating the torque setpoint using a control model ($\hat{G}(s)$), the input variable of the regulator (C_{setpoint}) being the torque setpoint as requested by the driver and the regulator using a pure delay ($H_{\text{pade}}(s)$).

(57) Abrégé : Système et procédé correspondant de commande de la vitesse de rotation d'un moteur électrique d'un véhicule automobile à propulsion électrique ou hybride comprenant un correcteur par rétroaction de la consigne de couple utilisant un modèle de commande ($\hat{G}(s)$), la grandeur d'entrée du correcteur (C_{cons}) étant la consigne de couple telle que demandée par le conducteur et le correcteur utilisant un retard pur ($H_{\text{pade}}(s)$).

Système et procédé correspondant de commande de la vitesse de rotation d'un moteur électrique d'un véhicule automobile

5

L'invention concerne la commande de la vitesse de rotation d'un moteur électrique de véhicule automobile, et plus particulièrement la réduction des oscillations de la vitesse de rotation.

10

La commande de la vitesse de rotation d'un moteur électrique permet généralement d'interpréter la volonté du conducteur qui agit sur les pédales d'accélérateur et de frein pour élaborer une consigne de couple positive ou négative. Cette consigne de couple est transmise aux composants d'électronique de puissance (hacheur, onduleur...) pour élaborer des consignes électriques (courant et tension) pour

15

obtenir le couple désiré et enfin une vitesse de rotation du moteur. Généralement, on appelle « chaîne de traction » l'ensemble des organes électromécaniques qui assurent la transmission d'une consigne de couple aux roues (électronique de puissance, moteur électrique, suspension du moteur, réducteur...).

20

De manière classique, pour suivre une consigne de couple passant de 0 à une valeur positive, la vitesse de rotation du moteur va augmenter jusqu'à une valeur correspondant au couple désiré. Cela étant, cette augmentation n'est généralement pas linéaire (réponse idéale) et des oscillations apparaissent.

25

Lors d'un roulage normal, la consigne de couple subie des variations. Ces variations ne sont généralement pas parfaitement suivies par la vitesse du moteur et on peut observer des oscillations amorties dans l'évolution de la vitesse de rotation du moteur. Ces oscillations sont désagréables pour le conducteur du véhicule.

30

Aussi, les machines électriques étant capables de produire de très forts niveaux de couple dans des délais très courts, le phénomène évoqué ci-avant est amplifié par rapport aux chaînes de traction munies de moteurs thermiques.

Il a été proposé de réduire les oscillations en corrigeant la consigne de couple à partir d'une mesure du régime moteur (ou de la vitesse du véhicule). Plus précisément, il a été proposé de dériver deux fois le régime moteur pour en extraire uniquement les oscillations gênantes, de multiplier par un coefficient le régime moteur dérivé deux fois pour enfin soustraire le résultat à une consigne de couple.

Cette solution est adaptée aux oscillations apparaissant dans les véhicules à moteur thermique. Cette solution n'est pas assez rapide pour traiter les oscillations au sein d'un véhicule à traction électrique ou hybride. Aussi, cette solution a pour inconvénient d'être en retard par rapport aux oscillations qu'elle ne peut pas anticiper.

On pourra également se référer au document WO 2012/011521 qui propose d'utiliser un correcteur direct et un correcteur par rétroaction. Le correcteur direct de ce document filtre les variations de la consigne de couple afin d'éviter de trop exciter les fréquences dans la zone de résonance de la chaîne de traction. Le correcteur par rétroaction réduit les oscillations en modifiant le gain et la phase de la réponse fréquentielle de la chaîne de traction dans la zone de résonance.

Sur la figure 1 on a représenté schématiquement l'association du correcteur direct et du correcteur par rétroaction du document WO 2012/011521. Une consigne de couple C_{cons} est tout d'abord élaborée, par exemple à partir des informations fournies par les pédales du véhicule et correspond à la consigne de couple telle que désirée par le conducteur. Cette consigne C_{cons} est appliquée à l'entrée d'un correcteur direct 1 ayant la fonction de transfert suivante :

$$\frac{G_{obj}(s)}{\hat{G}(s)}$$

Avec :

$G_{obj}(s)$ la fonction de transfert objectif, c'est-à-dire sans oscillations,

$\hat{G}(s)$ le modèle de commande, c'est-à-dire le modèle de la chaîne de traction.

Un additionneur 2 est relié par une première entrée à la sortie du correcteur 1. La sortie de l'additionneur 2 est reliée à une première entrée d'un autre additionneur 3 dont une autre entrée reçoit une perturbation C_{perturb} . La sortie de l'additionneur 3 communique avec la chaîne de traction 4 ayant une fonction de transfert $G(s)$. La chaîne de traction 4 permet d'obtenir une vitesse de rotation du moteur ω_{mot} .

Le correcteur par rétroaction décrit dans ce document comprend un correcteur 5 ayant pour fonction de transfert $\hat{G}(s)$ dont la sortie est comparée avec la vitesse du moteur ω_{mot} (soustracteur 6). La sortie du soustracteur 6 est reliée à un correcteur supplémentaire 7 ayant pour fonction de transfert :

$$\frac{H(s)}{\hat{G}(s)}$$

Où $H(s)$ est choisie pour corriger les oscillations.

Le modèle de commande $\hat{G}(s)$ a une réponse fréquentielle faisant apparaître une zone de résonance accompagnée d'un déphasage. De plus, ce modèle de commande est incomplet et ne correspond pas précisément à la chaîne de traction réelle, alors qu'il est destiné à fonctionner si la relation suivante est vérifiée :

$$\hat{G}(s) = G(s)$$

Cette relation ne permet pas de prendre en considération le vieillissement des chaînes de traction et la dispersion de leurs propriétés sur plusieurs véhicules.

L'invention a pour but d'obtenir une réduction des oscillations adaptée aux véhicules électriques, de proposer un meilleur modèle de commande, et d'obtenir une meilleure réponse fréquentielle.

Selon un aspect, il est proposé un système de commande de la vitesse de rotation d'un moteur électrique d'un véhicule automobile à propulsion électrique ou hybride comprenant un correcteur par rétroaction de la consigne de couple utilisant un modèle de commande.

Selon une caractéristique générale, la grandeur d'entrée du correcteur est la consigne de couple telle que demandée par le conducteur et le correcteur utilise un retard pur.

Ainsi, contrairement aux solutions proposées dans l'art antérieur, c'est directement la consigne de couple telle que demandée par le conducteur qui est appliquée en entrée du correcteur et non une consigne obtenue après le bouclage de la rétroaction. Il est ainsi plus facile de mettre au point le modèle de commande et on facilite également la correction.

Aussi, alors que dans l'art antérieur on n'utilise pas de retard pur, ici, on applique une correction qui utilise un tel retard. On obtient ainsi une meilleure représentation de la chaîne de traction pour les fréquences supérieures à la fréquence de résonnance.

Lequel le retard pur peut être une approximation de Padé, par exemple une fonction rationnelle pouvant se mettre sous la forme d'un rapport de deux polynômes. L'approximation de Padé est bien adaptée pour approximer un retard pur.

Le modèle de commande peut comprendre un premier filtre passe-bas ayant une première constante de temps correspondant à la constante de temps électromécanique, c'est-à-dire la constante de temps propres à tous les systèmes électromécaniques. Un tel filtre passe bas permet de se rapprocher davantage de la réponse de la chaîne de traction.

Le modèle de commande peut comprendre un deuxième filtre passe bas ayant une deuxième constante de temps inférieure à la première constante de temps, voire très inférieure à la première constante de temps. On obtient ainsi une meilleure représentation de la chaîne de traction en ce qui concerne le déphasage de la réponse fréquentielle.

Le système peut comprendre en outre des moyens de calcul de la somme de la consigne de couple telle que demandée par le conducteur et d'une consigne de couple obtenue par rétroaction communiquant avec la chaîne de traction du véhicule pour obtenir une vitesse de rotation du moteur, des moyens de calcul de la différence entre la vitesse de rotation du moteur et la sortie du correcteur utilisant un modèle de commande et un retard pur, et un correcteur

supplémentaire du résultat de cette différence ayant pour sortie ladite consigne de couple obtenue par rétroaction.

5 Le système peut comprendre un filtre passe-haut apte à filtrer la sortie du correcteur supplémentaire apte à fournir ladite consigne de couple obtenue par rétroaction. L'utilisation d'un filtre passe haut permet notamment d'atténuer l'impact de toutes les erreurs statiques entre la chaîne de traction et le correcteur.

10 Selon un autre aspect, il est proposé un procédé de commande de la vitesse de rotation d'un moteur électrique d'un véhicule automobile à propulsion électrique ou hybride comprenant une correction par rétroaction utilisant un modèle de commande.

Selon une caractéristique générale du procédé, on corrige par rétroaction une consigne de couple telle que demandée par le conducteur en utilisant un retard pur.

15 Le retard pur peut être une approximation de Padé.

La correction peut comprendre un premier filtrage passe bas ayant une première constante de temps correspondant à la constante de temps électromécanique.

20 Le modèle de commande comprend un deuxième filtrage passe bas ayant une deuxième constante de temps inférieure à ladite première constante de temps.

25 Le procédé peut comprendre en outre un calcul de la somme de la consigne de couple telle que demandée par le conducteur et d'une consigne de couple obtenue par rétroaction communiquée à la chaîne de traction du véhicule pour obtenir une vitesse de rotation du moteur, un calcul de la différence entre la vitesse de rotation du moteur et le résultat de la correction utilisant un modèle de commande et un retard pur, et une correction supplémentaire du résultat de cette différence pour obtenir ladite consigne de couple obtenue par rétroaction.

30 Le procédé un filtrage passe-haut pour obtenir ladite consigne de couple obtenue par rétroaction.

D'autres buts, caractéristiques et avantages apparaîtront à la lecture de la description suivante donnée uniquement en tant

qu'exemple non limitatif et faite en référence aux dessins annexés sur lesquels :

- la figure 1, déjà décrite, illustre schématiquement la commande de la vitesse de rotation d'un moteur selon l'art antérieur,

5 - la figure 2 illustre la commande de la vitesse de rotation d'un moteur selon un mode de mise en œuvre et de réalisation de l'invention,

- la figure 3 illustre la réponse fréquentielle du modèle de commande selon l'invention.

10 Sur la figure 2, on a représenté un système de commande 10 dans lequel une consigne de couple C_{cons} telle que désirée par le conducteur par l'intermédiaire des pédales est fournie d'une part à une première entrée d'un additionneur 11 et à un correcteur 12. La sortie de l'additionneur 11 est connectée à un additionneur 13 pour ajouter
15 une perturbation $C_{perturb}$. La sortie de l'additionneur 13 est une consigne de couple qui est fournie à la chaîne de traction 14 ayant une fonction de transfert $G(s)$, qui, en réponse, contrôle un moteur électrique pour obtenir une vitesse de rotation ω_{mot} .

20 Le correcteur 12 a pour fonction de transfert $\hat{G}(s) \times H_{Padé}(s)$ où $H_{Padé}(s)$ est un retard pur, par exemple une approximation de Padé. La sortie du correcteur 12 est connectée à un soustracteur 15 qui calcule la différence entre une vitesse de rotation modélisée par le modèle de commande avec le retard pur et la vitesse du moteur réelle ω_{mot} .

25 La sortie du soustracteur 15 communique avec l'entrée d'un correcteur supplémentaire 16 destiné à atténuer les oscillations et dont la fonction de transfert est :

$$\frac{H(s)}{\hat{G}(s)}$$

30 La sortie du correcteur supplémentaire 16 communique avec un filtre passe-haut 17, qui fournit une consigne corrigée à une autre entrée de l'additionneur 11. Le filtre passe-haut peut avoir une fonction de transfert définie par la pulsation de coupure ω_{HP} :

$$\frac{s}{s + \omega_{HP}}$$

L'approximation de Padé est particulièrement bien adaptée pour approximer un retard, et peut se présenter sous la forme de la fonction rationnelle suivante :

$$H_{\text{Padé}}(s) = \frac{P_m(s)}{Q_n(s)}$$

5 Où $P_m(s)$ et $Q_n(s)$ sont deux polynômes définis par les deux équations suivantes :

$$P_m(s) = \sum_{k=0}^m \frac{(m+n-k)!m!}{(m+n)!k!(m-k)!} (-s)^k$$

$$Q_n(s) = \sum_{k=0}^n \frac{(m+n-k)!n!}{(m+n)!k!(n-k)!} s^k$$

10 On peut choisir n égal à m et se limiter à un ordre 2 ($n=m=2$). La fonction de transfert $H_{\text{Padé}}$ d'un retard pur τ s'exprime alors selon l'équation suivante :

$$H_{\text{Padé}}(s) = \frac{s^2 - \frac{6}{\tau}s + \frac{12}{\tau^2}}{s^2 + \frac{6}{\tau}s + \frac{12}{\tau^2}}$$

15 Aussi, le modèle de commande $\hat{G}(s)$ peut comprendre deux filtres passe bas. Plus précisément, le modèle de commande $\hat{G}(s)$ peut comprendre un premier filtre passe-bas avec une première constante de temps T_{p1} propre à tous les systèmes électromécaniques. Ce premier filtre passe-bas peut avoir la fonction de transfert suivante :

$$\frac{1}{1 + T_{p1} \cdot s}$$

20 En outre, le modèle de commande $\hat{G}(s)$ peut comprendre un autre filtre passe-bas ayant une deuxième constante de temps T_{p2} choisie pour être très inférieure à T_{p1} ($T_{p1} \ll T_{p2}$). Ce deuxième filtre passe-bas peut avoir la fonction de transfert suivante :

$$\frac{1}{1 + T_{p2} \cdot s}$$

25 On peut ainsi avoir un modèle de commande permettant d'obtenir une meilleure représentativité en ce qui concerne le déphasage de la réponse fréquentielle.

On peut donc choisir un modèle de commande comprenant les deux filtres passe bas de la forme suivante :

$$\hat{G}(s) = \frac{b_2 s^2 + b_1 s + b_0}{(s^2 + 2\zeta\omega_p s + \omega_p)(1 + T_{p1}s)(1 + T_{p2}s)}$$

Avec :

- 5 b_2 , b_1 et b_0 les zéros de la fonction de transfert, b_2 étant le gain en statique,
 ω_p la fréquence de résonance, et
 ζ le facteur d'amortissement à la fréquence de résonance.

10 On peut noter que contrairement au modèle de commande utilisé dans l'art antérieur (WO 2012/011521), il n'y a pas d'intégrateur (c'est-à-dire $1/s$), et il y a deux filtres passe bas. Le modèle sans intégrateur correspond davantage à la réponse de la chaîne de traction.

On peut enfin écrire la fonction de transfert du correcteur :

$$15 \quad \hat{G}(s) \cdot H_{\text{padé}}(s) = \frac{b_2 s^2 + b_1 s + b_0}{(s^2 + 2\zeta\omega_p s + \omega_p)(1 + T_{p1}s)(1 + T_{p2}s)} \cdot \frac{s^2 - \frac{6}{\tau}s + \frac{12}{\tau^2}}{s^2 + \frac{6}{\tau}s + \frac{12}{\tau^2}}$$

20 Sur la figure 3, on a représenté en trait continu l'évolution du gain en décibel du correcteur $\hat{G}(s) \cdot H_{\text{padé}}(s)$ (courbe C1) en fonction de la vitesse de rotation d'un moteur en radians par seconde. Sur cette figure, on a également représenté en trait discontinu le gain mesuré sur la chaîne de traction du véhicule (courbe C2). On a également représenté sur la figure 3 la phase en degré du modèle $\hat{G}(s) \cdot H_{\text{padé}}(s)$ (courbe C3) et en trait discontinu la phase mesurée sur la chaîne de traction du véhicule.

25 Il convient de noter que le déphasage obtenu est particulièrement proche de celui mesuré. Modèle de commande ayant pour fonction de transfert $\hat{G}(s) \cdot H_{\text{padé}}(s)$ permet donc d'obtenir une meilleure réponse fréquentielle.

30 On peut également noter que l'invention permet d'obtenir de meilleures marges de stabilité, notamment en ce qui concerne la marge de gain, la marge de phase et la marge de retard.

Afin de déterminer ces marges, il est nécessaire d'obtenir les fonctions de transfert du système, et plus précisément en considérant la fonction de transfert entre une perturbation et la vitesse du moteur, et en se plaçant dans un cas idéal ($G(s) = \hat{G}(s) \cdot H_{\text{Padé}}(s)$) :

$$5 \quad \frac{\omega_{\text{mot}}(s)}{C_{\text{perturb}}(s)} = \frac{G(s)}{1 + \frac{s}{s + \omega_{\text{HP}}} H(s)}$$

Dans cette fonction de transfert et comme indiqué ci-avant, le correcteur $H(s)$ a pour fonction de diminuer les oscillations. On peut imposer à $H(s)$ la forme suivante :

$$H(s) = \frac{p_1 s + p_0}{(s^2 + 2\omega_0 s + \omega_0^2) \left(\frac{s}{\beta \omega_0} + 1 \right)^2}$$

10 Où p_1 et p_0 sont calculés pour résoudre l'équation suivante :

$$(s^2 + 2\omega_0 s + \omega_0^2) \left(\frac{s}{\beta \omega_0} + 1 \right) - (p_1 s + p_0) = (s^2 + 2\zeta \omega_0 s + \omega_0^2) (q_2 s^2 + q_1 s + q_0)$$

15 Dans laquelle le terme β permet le paramétrage de la constante de temps du correcteur $H(s)$ en fonction de la fréquence de résonance du modèle de commande. Cette équation a une solution unique et les paramètres q_2 , q_1 , q_0 , p_1 et p_0 sont exprimés en fonctions de β , ω_0 et ζ .

En utilisant une approximation de Padé d'ordre 2 telle que définie ci-avant, les coefficients p_1 et p_0 sont calculés au moyen de l'équation suivante :

$$20 \quad \begin{aligned} & (s^2 + 2\omega_0 s + \omega_0^2) \left(\frac{s}{\beta \omega_0} + 1 \right) \left(s^2 + \frac{6}{\tau} s + \frac{12}{\tau^2} \right) - (p_1 s + p_0) \left(s^2 + \frac{6}{\tau} s + \frac{12}{\tau^2} \right) \\ & = (s^2 + 2\zeta \omega_0 s + \omega_0^2) (q_3 s^3 + q_2 s^2 + q_1 s + q_0) \end{aligned}$$

Et la fonction de transfert entre une perturbation et la vitesse de rotation du moteur s'écrit alors :

$$\frac{\omega_{\text{mot}}(s)}{C_{\text{perturb}}(s)} = \frac{(b_2 s^2 + b_1 s + b_0) \left(s + \omega_{\text{HP}} \right) \left(\frac{s}{\beta \omega_0} + 1 \right)}{\left[(s + \omega_{\text{HP}}) (s^2 + 2\omega_0 s + \omega_0^2) \left(\frac{s}{\beta \omega_0} + 1 \right) + s(p_1 s + p_0) \right] (T_{p1} s + 1) (T_{p2} s + 1)} H_{\text{Padé}}(s)$$

On peut noter qu'il n'y a pas d'oscillateur, c'est-à-dire une disparition du terme : $(s^2 + 2\zeta\omega_0 s + \omega_0^2)$.

On peut enfin calculer les marges de stabilité du correcteur par rétroaction, dans lequel avec le filtre passe haut, on obtient la fonction de transfert suivante :

$$\frac{\omega_{mot}(s)}{C_{perturb}(s)} = \frac{-s \cdot H(s)}{G(s)(s + \omega_{HP})}$$

La fonction de transfert en boucle ouverte $H_{bo}(s)$ d'un tel transfert (en se référant à la figure 2) est :

$$H_{bo}(s) = \frac{-s \cdot H(s)}{(s + \omega_{HP})}$$

L'homme du métier sait calculer lesdites marges d'une telle fonction de transfert. Ici, on obtient une marge de gain de 4,16 décibels, une marge de phase de 122,16 degrés et une marge de retard de 49.8 millisecondes. La pulsation de coupure du filtrage est $5 \times \omega_0$.

On peut noter que l'on obtient une meilleure stabilité et une bonne robustesse face à la dispersion et dérivé du retard.

Grâce à l'invention, on obtient une réduction des oscillations adaptée aux véhicules électriques, en utilisant un meilleur modèle de commande avec une bonne réponse fréquentielle.

REVENDICATIONS

1. Système de commande de la vitesse de rotation d'un moteur électrique d'un véhicule automobile à propulsion électrique ou hybride comprenant un correcteur par rétroaction de la consigne de couple utilisant un modèle de commande ($\hat{G}(s)$), caractérisé en ce que la grandeur d'entrée du correcteur (C_{cons}) est la consigne de couple telle que demandée par le conducteur et en ce que le correcteur utilise un retard pur ($H_{\text{padé}}(s)$).

2. Système selon la revendication 1, dans lequel le retard pur est une approximation de Padé ($H_{\text{padé}}(s)$).

3. Système selon la revendication 1 ou 2, dans lequel le modèle de commande comprend un premier filtre passe-bas ayant une première constante de temps (T_{p1}) correspondant à la constante de temps électromécanique.

4. Système selon la revendication 3, dans lequel le modèle de commande comprend un deuxième filtre passe bas ayant une deuxième constante de temps (T_{p2}) inférieure à ladite première constante de temps.

5. Système selon l'une quelconque des revendications précédentes, comprenant en outre des moyens de calcul de la somme (11) de la consigne de couple telle que demandée par le conducteur (C_{cons}) et d'une consigne de couple obtenue par rétroaction communiquant avec la chaîne de traction du véhicule ($G(s)$) pour obtenir une vitesse de rotation du moteur (ω_{mot}), des moyens de calcul de la différence (15) entre la vitesse de rotation du moteur et la sortie du correcteur utilisant un modèle de commande et un retard pur, et un correcteur supplémentaire (16) du résultat de cette différence ayant pour sortie ladite consigne de couple obtenue par rétroaction.

6. Système selon l'une quelconque des revendications précédentes, comprenant un filtre passe-haut (17) apte à fournir ladite consigne de couple obtenue par rétroaction.

7. Procédé de commande de la vitesse de rotation d'un moteur électrique d'un véhicule automobile à propulsion électrique ou hybride comprenant une correction par rétroaction utilisant un modèle de commande ($\hat{G}(s)$), caractérisé en ce que l'on corrige par rétroaction une consigne de couple telle que demandée par le conducteur (C_{cons}) en utilisant un retard pur ($H_{padé}(s)$).

8. Procédé selon la revendication 7, dans lequel le retard est une approximation de Padé ($H_{padé}(s)$).

9. Procédé selon la revendication 7 ou 8, dans lequel la correction comprend un premier filtrage passe bas ayant une première constante de temps (T_{p1}) correspondant à la constante de temps électromécanique.

10. Procédé selon la revendication 9, dans lequel le modèle de commande comprend un deuxième filtrage passe bas ayant une deuxième constante de temps (T_{p2}) inférieure à ladite première constante de temps.

11. Procédé selon l'une quelconque des revendications 7 à 10, comprenant en outre un calcul de la somme de la consigne de couple telle que demandée par le conducteur (C_{cons}) et d'une consigne de couple obtenue par rétroaction communiquée à la chaîne de traction du véhicule ($G(s)$) pour obtenir une vitesse de rotation du moteur (ω_{mot}), un calcul de la différence entre la vitesse de rotation du moteur et le résultat de la correction utilisant un modèle de commande et un retard pur, et une correction supplémentaire du résultat de cette différence pour obtenir ladite consigne de couple obtenue par rétroaction.

12. Procédé selon l'une quelconque des revendications 7 à 11, comprenant un filtrage passe-haut (17) pour obtenir ladite consigne de couple obtenue par rétroaction.

FIG.1

ART ANTERIEUR

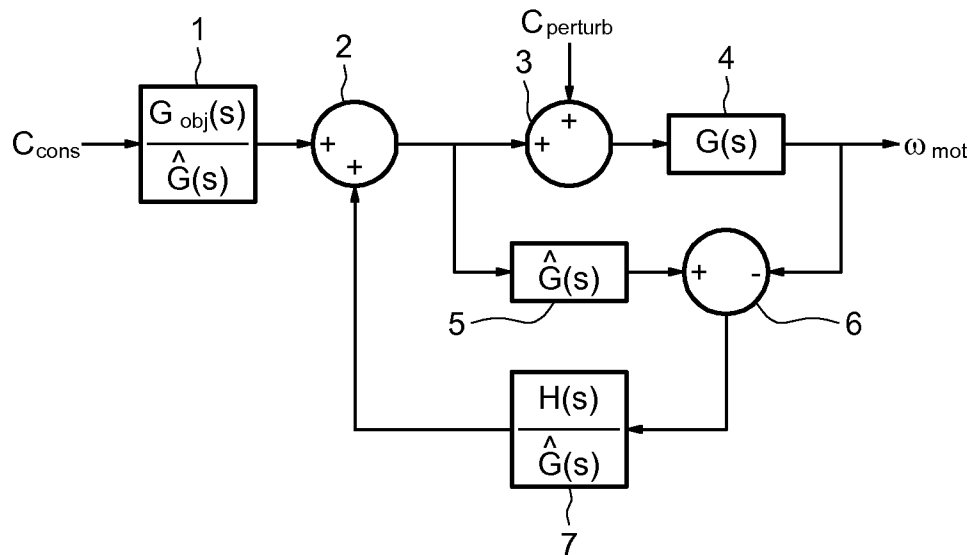


FIG.2

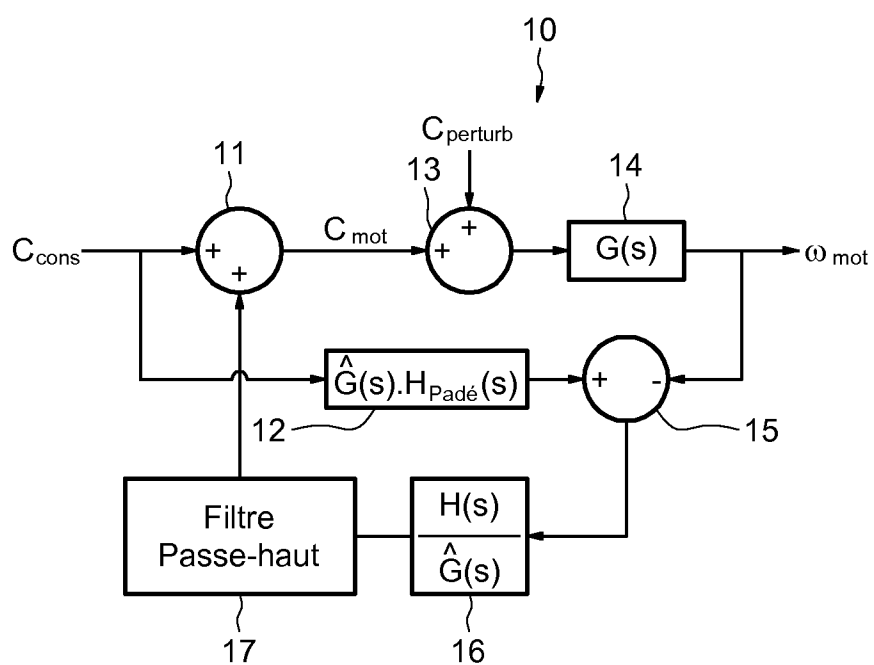


FIG.3

