

(12) DEMANDE INTERNATIONALE PUBLIÉE EN VERTU DU TRAITÉ DE COOPÉRATION EN MATIÈRE DE BREVETS (PCT)

(19) Organisation Mondiale de la
Propriété Intellectuelle
Bureau international



(10) Numéro de publication internationale
WO 2013/160477 A1

(43) Date de la publication internationale
31 octobre 2013 (31.10.2013)

(51) Classification internationale des brevets :
B62M 6/55 (2010.01)

(21) Numéro de la demande internationale :
PCT/EP2013/058816

(22) Date de dépôt international :
26 avril 2013 (26.04.2013)

(25) Langue de dépôt : français

(26) Langue de publication : français

(30) Données relatives à la priorité :
BE2012/0284 27 avril 2012 (27.04.2012) BE

(71) Déposant : E2 DRIVES SPRL [BE/BE]; 6 chemin du Cyclotron, B-1348 Louvain-la-Neuve (BE).

(72) Inventeur : DELEVAL, Arthur; Rue du Charnois, 49, B-1342 Limelette (BE).

(74) Mandataires : QUINTELIER, Claude et al.; c/o Gevers Patents, Holidaysstraat, 5, B-1831 Diegem (BE).

(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, IS, JP, KE, KG, KM, 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, 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), eurasiatique (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, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

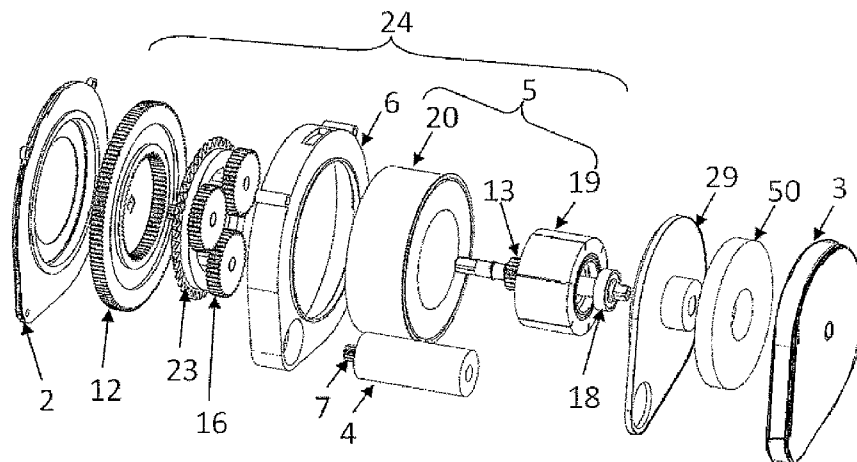
Publiée :

- avec rapport de recherche internationale (Art. 21(3))
- avant l'expiration du délai prévu pour la modification des revendications, sera republiée si des modifications sont reçues (règle 48.2.h)

(54) Title : POWER TRAIN FOR A PEDAL VEHICLE

(54) Titre : GROUPE MOTORPROPULSEUR POUR VEHICULE A PEDALES

Figure 4



(57) Abstract : The invention relates to a power train for a pedal vehicle, comprising a first motor and a second motor, the second motor being engaged with the axle of the crankset and the first motor being connected to a planetary gear. A planet carrier is connected to an output plate of the power train, which comprises a measuring element arranged so as to produce a measuring signal indicating torque supplied by the first motor and a control unit producing a velocity control signal to be supplied to the first motor and a torque control signal to be supplied to the second motor on the basis of the angular velocities of the motors.

(57) Abrégé : Groupe motopropulseur pour un véhicule à pédales, comprenant un premier et un deuxième moteur,

[Suite sur la page suivante]

WO 2013/160477 A1

ce dernier étant engrené sur l'axe de pédalier et le premier moteur est relié à un planétaire, un porte-satellite étant relié à un plateau de sortie du groupe motopropulseur, lequel comprend un élément de mesure agencé pour produire un signal de mesure indiquant un couple fourni par le premier moteur et une unité de contrôle produisant un signal de pilotage de vitesse à fournir au premier moteur et un signal de contrôle en couple à fournir au deuxième moteur sur base des vitesses angulaires des moteurs.

GROUPE MOTORPROPULSEUR POUR VEHICULE A PEDALES

La présente invention concerne un groupe motopropulseur pour un véhicule à pédales, en particulier un vélo, lequel groupe motopropulseur comprend un premier et un deuxième moteur ainsi qu'un train épicycloïdal ayant un porte satellite et un planétaire, lequel premier 5 moteur est relié au train épicycloïdal, lequel groupe motopropulseur comprend également un axe de pédalier sur lequel est monté une couronne qui forme une première entrée du train épicycloïdal.

Un tel groupe motopropulseur est connu de la demande de 10 brevet WO 2010/092331. Le groupe motopropulseur connu est utilisé dans un vélo à assistance électrique. Les vélos à assistance électrique sont des vélos qui sont propulsés conjointement par la force humaine et par la force mécanique produite par une motorisation électrique. Ces vélos se distinguent d'une motocyclette électrique par le fait que la 15 motorisation électrique fournit de la puissance à la transmission uniquement lorsque le cycliste pédale. Avec le groupe motopropulseur connu l'axe de pédalier entraîne le porte satellite du train épicycloïdal. Le deuxième moteur sert essentiellement à fournir de générateur pour charger la batterie et ainsi augmenter l'autonomie.

Un inconvénient du groupe motopropulseur connu est que 20 la puissance de l'assistance fournie est faible malgré la présence de deux moteurs. En effet un seul moteur contribue à fournir à l'utilisateur une assistance au pédalage.

La présente invention a pour but de réaliser un groupe 25 motopropulseur qui permet de fournir une assistance électrique proportionnelle au couple de pédalage (ou puissance de pédalage) à laquelle les deux moteurs contribuent.

A cette fin un groupe motopropulseur suivant l'invention est , caractérisé en ce que le deuxième moteur est engrené sur l'axe de 30 pédalier et le premier moteur est relié au planétaire, le porte-satellite étant relié à un plateau de sortie du groupe motopropulseur, ledit premier respectivement deuxième moteur étant pourvu d'un premier

respectivement d'un deuxième capteur agencé pour mesurer la vitesse angulaire du moteur auquel il est associé, lesdits premier et deuxième capteurs étant reliés à une unité de contrôle à laquelle est également relié un troisième capteur agencé pour mesurer la vitesse à laquelle le
5 vélo est propulsé par un cycliste, ledit groupe motopropulseur comprenant un élément de mesure agencé pour produire un signal de mesure indiquant un couple fourni par le premier moteur, ladite unité de contrôle étant agencée pour produire un premier et un deuxième signal de contrôle sur base des vitesses mesurées par les capteurs et de
10 consignes prédéterminées ainsi que du signal de mesure indiquant le couple, lequel premier signal de contrôle est un signal de pilotage de vitesse de rotation qui est fourni au premier moteur, lequel deuxième signal de contrôle est un signal de pilotage en couple qui est fourni au deuxième moteur. Le deuxième moteur assiste le mouvement de
15 pédalage du cycliste puisqu'il est engrené sur l'axe du pédalier. La somme de la puissance produit par le cycliste qui pédale et la puissance du deuxième moteur est transmise via la couronne à la première entrée du train épicycloïdal. Le premier moteur est quand à lui via le planétaire solidaire de la deuxième entrée du train épicycloïdal. Le plateau de
20 sortie, celui qui entraîne normalement la roue via une chaîne, est solidaire de la sortie du train épicycloïdal par l'intermédiaire du porte-satellite. La vitesse du plateau de sortie est donc une relation linéaire des vitesses des deux entrées, à savoir la couronne et planétaire, et son couple est directement lié au couple des deux entrées par les consignes
25 imposées. Ainsi les deux moteurs contribuent à soutenir le cycliste lorsqu'il pédale. En fonctionnement normal, les trois parties indépendantes du train épicycloïdal tournent dans le même sens. Ceci augmente l'efficacité en limitant les forces de frottements des roulements car celles-ci sont proportionnelles à la vitesse relative des pièces en
30 mouvement.

Une première forme de réalisation préférentielle d'un groupe motopropulseur suivant l'invention est caractérisée en ce que

l'unité de contrôle comporte une entrée pour recevoir un signal de rapport de vitesse indiquant un rapport de vitesse sélectionné par le cycliste parmi un nombre prédéterminé de rapport de vitesse, laquelle unité de contrôle est agencée pour produire ledit premier signal de contrôle également en fonction du signal de rapport de vitesse reçu. Ainsi on offre au cycliste un système de changement électronique des rapports de vitesse, remplaçant les systèmes existants (chaîne-dérailleur ou moyeu à changement de vitesse interne). Le contrôle du changement de vitesse se fait de manière électronique à l'aide du signal de rapport de vitesse.

Le passage des rapports peut donc se faire de deux manières différentes : soit un changement manuel (commande au volant) des rapports de vitesse, soit un changement automatique des rapports effectués par l'unité de contrôle. La présente invention offre également la possibilité d'obtenir une transmission continuellement variable (plutôt que des rapports discrets). La présente invention pourrait alors proposer à son utilisateur conjointement deux modes de passage des rapports : un mode manuel à rapports discrets pour ceux qui préfèrent rester plus traditionnel et un mode automatique à rapports continus mettant ainsi le cycliste en permanence sur un rapport de vitesse optimal (rapport calculé à partir d'une table 2D couple cycliste-vitesse de roulage). Cette manière est la plus naturelle mais cela n'exclue pas un mode manuel à rapports continus (poignée tournante) et un mode automatique à rapports discrets. De plus, ce système permet un confort de transmission car il est maintenant possible de passer les vitesses sous couple, à la volée et sans à-coup.

Une deuxième forme de réalisation préférentielle d'un groupe motopropulseur suivant l'invention est caractérisé en ce que l'unité de contrôle est agencée pour produire un signal pondéré obtenu par multiplication de la vitesse angulaire mesurée du deuxième moteur avec un signal de rapport de vitesse reçu pondéré d'un rapport de réduction du deuxième moteur, et pour produire ledit premier signal de

contrôle à l'aide du signal pondéré. Le signal de rapport de vitesse peut ainsi facilement être pris en compte.

L'invention sera maintenant décrite à l'aide des dessins qui illustrent des formes de réalisation préférentielles d'un groupe
5 motopropulseur suivant l'invention. Dans les figures :

la figure 1 se rapporte à un dessin de vélo équipé du groupe motopropulseur suivant l'invention;

la figure 2 illustre un dessin de cadre de vélo constitué d'un boîtier de pédalier pouvant accueillir le groupe motopropulseur suivant
10 l'invention;

la figure 3 schématise la chaîne de puissance en fonctionnement normal du groupe motopropulseur suivant la présente invention;

la figure 4 illustre une vue en éclatée du groupe
15 motopropulseur suivant la présente invention;

la figure 5 illustre le montage du train épicycloïdal et du plateau de sortie;

la figure 6 montre une vue en coupe du groupe motopropulseur suivant la présente invention;

la figure 7 illustre l'engrenage du train épicycloïdal et de
20 l'axe de pédalier;

la figure 8 illustre le porte-satellite;

la figure 9 montre un schéma représentant les différents éléments nécessaire au contrôle des moteurs;

la figure 10 montre le schéma bloc de calcul de la consigne de vitesse du moteur variateur;

la figure 11 illustre le schéma bloc de calcul de la consigne de couple à imposer au moteur de traction;

la figure 12 illustre à l'aide d'un organigramme la logique de
30 contrôle de l'unité de contrôle;

la figure 13 illustre une autre forme de réalisation d'un groupe motopropulseur suivant la présente invention;

la figure 14 illustre la relation entre la vitesse angulaire de pédalage et la vitesse angulaire du premier moteur;

les figures 15 à 17 illustrent les rapports de vitesse;

la figure 18 montre de façon schématique l'assistance
5 fournie au cycliste ; et

la figure 19 illustre une autre forme de réalisation du groupe motopropulseur suivant l'invention.

Dans les dessins une même référence a été attribuée à un même élément ou à un élément analogue. L'invention sera décrite pour
10 une application du groupe motopropulseur à un vélo. Toutefois l'invention n'est pas limitée à un vélo et s'applique à tout véhicule à pédales.

La figure 1 montre de façon schématique un vélo 40 équipé du groupe motopropulseur suivant l'invention. Le vélo comporte un cadre 43 et un pédalier 27, comme illustré plus en détails à la figure 2. Le cadre
15 comporte un boîtier du pédalier 1 ayant un diamètre situé entre 15 et 20 cm, ce qui est plus large que sur un cadre classique d'un vélo. Ce boîtier permet de loger, au moins en partie, le groupe motopropulseur suivant l'invention. A la sortie du groupe motopropulseur se trouve plateau de sortie 23 qui va entraîner le pignon arrière de la roue 41. Le groupe
20 motopropulseur proposé par la présente invention est une motorisation centrale, c'est-à-dire se trouvant au niveau du pédalier du vélo, procurant au vélo un centre de gravité le plus bas possible, ce qui améliore la stabilité du vélo. La majeure partie du groupe motopropulseur s'insère comme une cartouche dans le boîtier 1 de pédalier du vélo. Dans
25 l'exemple illustré à la figure 2 seul un moteur de traction 4, faisant partie du groupe motopropulseur, est logé en dehors du boîtier 1 de pédalier du vélo.

Comme le montre schématiquement la figure 3, le groupe motopropulseur comporte deux moteurs électriques :

- 30
- Un premier moteur dit « variateur » (noté MV)
5 se situant dans le boîtier de pédalier

- Un deuxième moteur dit « de traction » (noté MT) 4 fixé à l'extérieur du boîtier de pédalier.

Le motopropulseur est relié à une batterie 30 qui sert entre autres à alimenter en courant électrique le groupe motopropulseur. La majeure partie du groupe motopropulseur est fixée à l'intérieur du boîtier de pédalier 1. Le moteur de traction 4 agit par l'intermédiaire d'un réducteur 32 sur l'axe du pédalier. Ce dernier est également entraîné par le cycliste 31. La traction fournie par le moteur de traction et par le cycliste est additionnée 33 et transmise à la couronne 12 d'un train épicycloïdal 24, lui-même relié au plateau de sortie 23.

Les figures 2 et 4 à 8 illustrent une forme de réalisation du groupe motopropulseur suivant l'invention. Le groupe motopropulseur, à l'exception du deuxième moteur, est situé à l'intérieur du boîtier de pédalier 1, qui est alors fermé par deux flasques 2 et 3 servant également de support au moteur de traction 4. Le premier moteur 5 comporte un stator 20 monté de façon coaxial par rapport à un rotor 19. Le stator bobiné 20 est fixé dans boîtier de pédalier. Le premier moteur est relié à un planétaire 13, qui fait partie d'un train épicycloïdal 24. Le train épicycloïdal est composé des trois parties indépendantes à savoir le planétaire 13, le porte-satellite 14 et la couronne 12. Le planétaire étant de préférence monté de façon solidaire au rotor 19 du premier moteur 5. Le train épicycloïdal comporte également un premier ensemble de petits satellites et un deuxième ensemble de grands satellites, comme illustré au mieux dans la figure 5. De préférence chaque ensemble de satellites comporte trois roues dentées, car ceci permet un bon équilibre entre les pièces en mouvement et le poids du train épicycloïdal. De préférence les petits et les grands satellites du premier et du deuxième ensemble de satellites sont chaque fois solidaire d'un même axe de satellite 17. Il faut noter que les petits satellites 15 et les grands satellites 16 sont tous deux solitaires de l'axe de satellite 17. Les petits et les grands satellites du premier et du deuxième ensemble de satellites sont montés de part et d'autres d'un porte-satellite 14, comme illustré aux

figures 5 et 8. Le planétaire s'engraine avec les grands satellites 16 pour augmenter la vitesse du porte-satellite 14. En effet, la vitesse du porte-satellite 14 est une relation linéaire des vitesses de la couronne 12 et du planétaire 13. Le plateau de sortie 23 est monté sur le porte-satellite 14.

5 Le plateau de sortie servant à y monter une chaîne ou une courroie crantée 21, qui sert à entraîner à son tour le pignon de la roue arrière du vélo. Les petits satellites du premier ensemble 15 s'engrinent avec des premières dents 12' prévues à l'intérieur de la couronne 12, faisant elle même partie du train épicycloïdal. Des deuxièmes dents 12'' de la

10 couronne s'engrinent avec le deuxième moteur 4, qui est à cette fin pourvue d'un pignon entraineur 7. La transmission entre le pignon entraineur 7 et la couronne est fermée de manière étanche avec le cache de fermeture 6. L'axe de pédalier est de préférence rendu solidaire de la couronne 12 du train épicycloïdal, par exemple à l'aide de cannelures

15 non représentées sur le dessin. Bien entendu d'autres systèmes de blocage en rotation peuvent être prévus pour solidariser l'axe de pédalier et la couronne.

Un axe de pédalier 11 traverse le train épicycloïdal et est soutenu par des roulements 9 comme illustré à la figure 6. La couronne

20 12, qui est reliée à l'axe de pédalier, forme ainsi une première entrée du train épicycloïdal. En fonctionnement normal la couronne 12 entraîne les petits satellites 15, faisant ainsi tourner le porte-satellite 14 solidaire du plateau de sortie 18. Ce plateau de sortie entraîne la chaîne ou la courroie crantée 21. Une fine paroi d'étanchéité 10 sépare le train

25 épicycloïdal du moteur variateur 5. Plusieurs joints d'étanchéité assurent l'étanchéité entre le moteur variateur 5 et les parties mécaniques graissées. Enfin l'unité de contrôle est de préférence logée dans un boîtier 50 placé près des moteurs afin de limiter le câblage de fils électriques. Ce boîtier est de préférence de forme circulaire pour épouser

30 celle du boîtier du pédalier.

En fonctionnement normal le moteur de traction 4 assiste le cycliste en entraînant l'axe du pédalier 11 via deux engrenages formés

par le pignon entraîneur 7 et la couronne 12. En effet comme le pignon 7 du deuxième moteur 4 est engrené sur les dents 12” de la couronne, la rotation du pignon entraîné par le deuxième moteur va entraîner la couronne en rotation. Suivant une autre forme de réalisation (non illustrée) le pignon 7 peut être en prise avec une roue réceptrice, qui est montée sur l’axe du pédalier. L’association du couple fourni par le deuxième moteur 4 et de la force humaine fait tourner la couronne 12. Cette disposition est encore plus intéressante si le deuxième moteur 4 bénéficie, tout comme le cycliste, d’un changement de vitesse (de la transmission variable), travaillant ainsi à un meilleur rendement. Le groupe motopropulseur suivant l’invention peut fonctionner soit avec plusieurs rapports de vitesse, soit avec un seul rapport de vitesse.

Chaque moteur à sa fonction. Le moteur variateur a pour but de fournir en permanence le rapport de transmission que l’unité de contrôle lui impose, quel que soit le niveau d’assistance (= rapport de la puissance électrique totale fournie sur la puissance humaine fournie) et quelle que soit la vitesse de roulage. Le rapport de transmission dépend en fait du rapport de la vitesse du moteur variateur 5 et de celle du pédalier 27. Ce rapport équivaut au coefficient angulaire de la droite représentant l’évolution de la vitesse du MV en fonction de la vitesse du pédalier, comme il sera décrit plus en détails ci-dessous. Il est donc possible de rester sur un rapport de transmission constant en gardant ce coefficient angulaire constant. Pour changer de rapport, le cycliste change la valeur de ce coefficient angulaire. Le moteur variateur est donc piloté en vitesse angulaire afin de remplir sa fonction de variateur de vitesse. Bien sûr ce moteur donne également de la puissance dans la chaîne de transmission et donc l’intégralité de sa puissance se retrouve à la roue, aux frottements près bien entendu. Le rotor 19 du premier moteur est monté sur une roue libre 18, elle même montée sur le châssis 29 pour empêcher le premier moteur variateur de tourner en sens inverse (sens contraire au sens de rotation prédéterminé du pédalier). La fonction de cette roue libre est de permettre une transmission de puissance

purement mécanique à la roue fonctionnant en cas de rupture avec toute sorte d'alimentation des moteurs. En cas de panne moteur, le cycliste peut ainsi toujours pédaler pour rentrer chez lui. Ce mode de fonctionnement correspond au plus petit rapport de transmission. Durant
5 ce mode le premier moteur variateur est non alimenté et le deuxième moteur de traction peut être alimenté pour assister le cycliste.

Le moteur de traction 4 assiste le mouvement du cycliste en ajoutant du couple sur le pédalier. Durant certains cas de fonctionnement, ce moteur peut également freiner le mouvement de
10 pédalier du cycliste. Son rôle est en fait de suivre en permanence le niveau d'assistance que l'unité de contrôle lui impose, quel que soit le rapport de transmission « enclenché » et quelle que soit la vitesse de roulage. Ce moteur est piloté en couple.

Le vélo sur lequel le groupe motopropulseur est monté
15 peut également être équipé d'une roue libre traditionnelle dans le pignon arrière de roue empêchant la chaîne (ou courroie) de tourner lorsque le vélo continue à rouler grâce à son inertie. Une autre version (détaillée plus bas) utiliserait un pignon fixé à la roue sans roue libre intermédiaire permettant ainsi de freiner sur le moteur variateur et d'ainsi recharger le
20 moteur variateur.

Le contrôle des deux moteurs sera maintenant décrit plus en détails. Le couple à fournir par le premier moteur 5 au porte-satellite est imposé par la loi de route. Il est piloté en vitesse pour suivre une consigne de rapport de transmission. La vitesse du deuxième moteur est
25 imposé par la cadence de pédalage du cycliste, car relié cinématiquement par des engrenages ou autre système de transmission à la couronne. Celui-ci sera donc piloté en couple afin d'assister le cycliste dans son effort. La consigne de vitesse est une fonction linéaire de la vitesse de pédalage, le coefficient multiplicateur dépend du rapport
30 de vitesse choisie par le cycliste ou déterminé par l'unité de contrôle en fonction de la vitesse à laquelle le cycliste roule. A cette fin l'unité de contrôle comporte une entrée pour recevoir un signal de rapport de

vitesse indiquant un rapport de vitesse sélectionné par le cycliste parmi un nombre prédéterminé de rapport de vitesse. Lorsque le changement de vitesse est automatique, le groupe motopropulseur comprend un troisième capteur relié à l'unité de contrôle et agencé pour mesurer la
5 vitesse à laquelle le vélo est propulsé par un cycliste. L'unité de contrôle étant alors agencée pour produire sur base de la vitesse mesurée un signal de rapport de vitesse indiquant un rapport de vitesse sélectionné parmi un nombre prédéterminé de rapport de vitesse.

Un autre atout du présent groupe motopropulseur est sa
10 capacité à pouvoir fonctionner en frein et ainsi récupérer l'énergie du freinage pour recharger la batterie si la roue libre initialement installée sur le pignon arrière de roue est omise. A ce moment, si le vélo est lancé avec une certaine inertie ou si celui-ci dévale une pente, la chaîne tourne et entraîne le plateau de sortie du groupe motopropulseur. Comme le
15 plateau de sortie est relié au porte-satellite, ce dernier agit maintenant comme un différentiel de puissance. Il aura tendance à faire tourner le moteur variateur (dans son sens normal) qui sera à ce moment contrôlé comme un générateur pour freiner le vélo et transmettre ainsi de la puissance vers la batterie. Ce système pourrait par exemple être activé
20 par un rétro-pédalage, comme le système torpédo. La puissance du frein et donc la quantité d'énergie fournie à la batterie pourrait être contrôlé en fonction de la force de rétro-pédalage que le cycliste exerce.

Sur le plus petit rapport de vitesse, le premier moteur 5 n'est pas alimenté en courant électrique. Seul le deuxième moteur
25 participe à l'assistance électrique. Le planétaire est bloqué grâce à la roue libre 18 liant le bâti (flasque gauche (2)) au rotor 19 du premier moteur 5. Pour augmenter le rapport de transmission, il faut mettre en route le premier moteur 5. Celui-ci commence alors à participer à l'assistance électrique globale. Au plus on augmente la vitesse du
30 premier moteur 5, au plus on augmentera le rapport de transmission et au plus celui-ci participera à l'assistance globale.

La figure 9 illustre de façon schématique le branchement électrique des moteurs 4 et 5 et de l'unité de contrôle 38. De préférence chaque moteur est équipé d'un capteur à effet Hall 35, 36 pouvant compter jusqu'à six comptes par tour de rotor. L'information de ces capteurs est envoyée vers l'unité de contrôle pour être analysé. L'unité de contrôle calcule également le courant injecté dans chaque moteur afin de calculer le couple sur chaque moteur (couple proportionnel à l'intensité du courant électrique). Enfin, un capteur de vitesse 37 à la roue est nécessaire à l'unité de contrôle, si différents rapport de vitesse sont disponibles. Pour mesurer le couple imposé par le cycliste sur les pédales, l'unité de contrôle effectue un calcul en utilisant le couple sur l'arbre des deux moteurs. Celui-ci est facilement mesurable, vu que le couple est proportionnel au courant passant dans les bobines d'induction du moteur à courant direct. Quand le cycliste accélère, l'unité de contrôle peut calculer la vitesse du vélo à partir des vitesses des moteurs, par exemple avec les équations cinématiques du train épicycloïdal. Quand le vélo est en roue libre, la vitesse de la roue est découplée de la vitesse du plateau de sortie et ce capteur de vitesse 37 est donc nécessaire.

La compréhension du fonctionnement du groupe motopropulseur suivant l'invention nécessite de faire appel à la physique et c'est pour cette raison que cette physique sera d'abord décrite. Etant entendu que plusieurs abréviations seront utilisées, ces abréviations seront d'abord définies dans le tableau repris ci-dessous.

25

30

Notation	Désignation	Unité
ω_{plat}	vitesse angulaire du plateau de sortie	[rad/s]
ω_{MV}	vitesse angulaire du planétaire du premier moteur	[rad/s]
ω_{MT}	vitesse angulaire du deuxième moteur	[rad/s]
ω_{ped}	vitesse angulaire du pédalier	[rad/s]
ω_{R}	vitesse angulaire de la roue arrière du vélo	[rad/s]
ω_{pAR}	vitesse angulaire du pignon arrière	[rad/s]
C_x	couple sur l'élément x	[N.m]
P_x	puissance sur l'élément x	[W]
R	rapport de réduction d'un train épicycloïdal	[s.u.]*
R_{trans}	rapport de réduction de la transmission	[s.u.]*
$R_{\text{deuxième moteur}}$	rapport de réduction du deuxième moteur	[s.u.]*
E	Etendue de vitesse	[%]
demul	démultiplication existant entre la vitesse de pédalage et la vitesse de la roue arrière	[s.u.]*
NivAssist	niveau d'assistance électrique	[s.u.]*
a	coefficient multiplicateur de vitesse du premier moteur	[s.u.]*
mes	Signifie « mesuré »	/
err	Signifie « erreur »	/
cons	Signifie « consigne »	/

Dans un premier temps et pour faciliter la compréhension des équations mathématiques, le raisonnement sera explicité sans le deuxième moteur 4 dit de traction. C'est le train épicycloïdal qui contribue à l'innovation principale de cette nouvelle motorisation. En reprenant les équations du train épicycloïdal on notera que:

$$\omega_{plat} = \frac{\omega_{MVpl} + R\omega_{psd}}{R + 1} \quad (1)$$

$$C_{MV} = \frac{C_{psd}}{R} = \frac{C_{plat}}{R + 1} \quad (2)$$

avec R défini par les cotes dimensionnelles des éléments du train épicycloïdal double, c'est-à-dire avec les petits et les grands satellites.

La vitesse de rotation ω_{plat} et le couple sur le plateau C_{plat} sont imposés par la situation de roulage, ce qui impose C_{MV} et C_{ped} (par la relation (2)). Toutefois cela laisse le libre choix pour ω_{ped} et ω_{MV} . La vitesse de pédalage est en fait imposée par le cycliste, celle-ci se situe entre 30 et 90 tr/min en moyenne selon les conditions de roulage. Ceci permet d'ajuster la vitesse de rotation pour donner de l'assistance mais, le cas échéant, aussi pour changer artificiellement le rapport de vitesse vu par le cycliste. Selon la relation (2), le couple de pédalage est relié à celui du moteur variateur qui est facilement mesurable par une mesure de courant passant dans l'inducteur. Ainsi le groupe motopropulseur suivant l'invention ne nécessite aucun capteur de couple de pédalage. Ceci est un avantage non-négligeable en terme de prix de revient du mécanisme car les capteurs de couples utilisés dans les autres types de motorisations sont complexes et très coûteux.

Lorsque le premier moteur 5 est hors tension, la couronne 12 du train épicycloïdal, solidaire de l'axe du pédalier, entraîne les satellites 6 et 15. Le planétaire 13, lié au bâti du boîtier de pédalier par une roue libre, est à ce moment bloqué à une vitesse nulle puisqu'il n'est pas entraîné par le premier moteur. Le porte-satellites 14 lié au plateau de sortie 23 se voit donc entraîné selon le plus petit rapport de

démultiplication, à une vitesse légèrement inférieure à la vitesse de pédalage :

$$\omega_{plat} = \frac{R}{R+1} \cdot \omega_{ped}$$

Pour augmenter le rapport de démultiplication, il faut mettre
 5 en mouvement le premier moteur 5, qui entraînera alors, via une roue libre, le planétaire 13 du train épicycloïdal. Ce dernier tournera maintenant une vitesse supérieure à zéro. Le plateau tourne cette fois-ci à une vitesse décrite par l'équation ci-dessous:

$$\omega_{plat} = \frac{\omega_{MV} + R\omega_{ped}}{R+1} \quad \text{avec } \omega_{MV} > \omega_{ped}$$

10 La vitesse de rotation ω_{MV} du premier moteur sera, selon le rapport de vitesse engagé (sélectionneur électronique au guidon ou mode tout automatique), égale à un coefficient a multiplié par la vitesse de rotation ω_{ped} de pédalage. Une demande de changement de rapport provenant du cycliste ou du contrôleur automatique aura donc pour effet
 15 de changer ce coefficient a . Le premier moteur 5 sera donc régulé en vitesse par une boucle de régulation utilisant l'information d'un capteur mesurant la vitesse angulaire de l'axe du pédalier. Ce fonctionnement est validé par la définition de la démultiplication (terme simplifié signifiant le rapport de démultiplication du vélo). En effet, en gardant un coefficient
 20 « a » constant, la démultiplication reste, elle aussi, constante. En augmentant le coefficient « a », la démultiplication augmente.

avec $\omega_{MV} = a \cdot \omega_{ped}$ et $a \in [0; val_{lim}]$, on obtient facilement :

$$demul = \frac{\omega_R}{\omega_{ped}} = \frac{\omega_R}{\omega_{plat}} \frac{\omega_{plat}}{\omega_{ped}} = R_{trans} \cdot \frac{a+R}{R+1}$$

25 Attention, ce changement artificiel de démultiplication vu par le cycliste impose au groupe motopropulseur un niveau d'assistance différent pour chaque rapport de vitesse engagé. Effectivement, en faisant un bilan de puissance, on peut calculer le niveau d'assistance défini par la puissance électrique divisée par la puissance humaine.

$$P_{plat} = P_{ped} + P_{MV} = C_{ped} \cdot \omega_{ped} + C_{MV} \cdot \omega_{MV}$$

En changeant ω_{MV} et C_{MV} par les relations définies précédemment, on obtient facilement:

$$P_{plat} = \frac{a + R}{R} \cdot P_{ped}$$

Le niveau d'assistance définit comme le rapport entre la
5 puissance électrique fournie sur la puissance totale fournie au plateau de sortie. Ici, la définition se réduit à l'expression suivante :

$$NivAssist = \frac{P_{MV}}{P_{plat}} = \frac{a}{a + R}$$

Le niveau d'assistance augmente donc bien avec le régime de rotation du premier moteur. Cela veut dire que sur les faibles rapports
10 de démultiplication, le niveau d'assistance sera faible et pour les forts rapports de démultiplication, le niveau d'assistance sera au maximum.

Le groupe motopropulseur suivant l'invention comporte également le deuxième moteur 4. Le deuxième moteur dit de traction a plusieurs rôles intéressants. Son premier rôle est bien évidemment
15 d'obtenir un degré de liberté dans le contrôle de ce groupe-motopropulseur afin d'adapter le niveau d'assistance à n'importe quelle situation. Le deuxième moteur est directement relié, via un ensemble réducteur de roues dentées, à l'axe de pédalier de telle sorte qu'il est maintenant possible d'augmenter le niveau d'assistance sur les faibles
20 rapports de démultiplication. La disposition de ce deuxième moteur 4 dans la chaîne cinématique est intéressante car ce moteur bénéficie, tout comme le cycliste, du rapport de démultiplication, permettant un couple important lors de situations de roulage demandant beaucoup d'effort comme une côte importante ou le roulage sur un sol déformable. Le
25 niveau d'assistance définit comme le rapport de l'énergie électrique sur l'énergie totale fournie au plateau de sortie devient donc :

$$NivAssist = \frac{P_{MV} + P_{MT}}{P_{MV} + P_{MT} + P_{Homme}}$$

En modifiant cette expression avec les équations établies précédemment, on obtient le résultat :

$$NivAssist = \frac{a + \frac{R_{MT} C_{MT}}{C_{MV}}}{a + R}$$

Le deuxième moteur sera donc contrôlé en boucle fermée avec une consigne de couple permettant le bon niveau d'assistance, sa vitesse de rotation étant imposée par la vitesse de pédalage via le rapport de réduction dicté par la géométrie de sa transmission.

$$\omega_{MT} = R_{MT} \cdot \omega_{ped}$$

Etant directement lié au pédalier, sans roue libre, ce moteur peut également fonctionner en mode frein, permettant dans tous les cas une totale maîtrise du niveau d'assistance. Un fonctionnement en mode générateur, renvoyant l'énergie ainsi créée dans le moteur variateur est également envisagé en mode pédalage pur (aucun courant provenant de la batterie) pour un roulage à vitesse supérieure à la vitesse réglementée. Cette façon de faire remplacerait ainsi l'ajout d'un second train épicycloïdal nécessaire à cette fonction.

Enfin, la vitesse de la roue arrière du vélo est liée mathématiquement à celle du plateau de sortie via un rapport de réduction imposé par la géométrie des pignons. La relation de cette transmission est :

$$\omega_R = R_{trans} \cdot \omega_{plat}$$

La figure 10 montre le schéma bloc de calcul de la consigne de vitesse du moteur variateur. La vitesse angulaire mesurée ω_{MT} du deuxième moteur et le coefficient multiplicateur a divisé par le rapport de réduction R_{MT} du deuxième moteur sont multipliés entre eux pour former la vitesse angulaire de consigne ω_{MV} au premier moteur. L'unité de contrôle 38 est montée dans une boucle de régulation afin de veiller que le premier moteur soit effectivement alimenté de façon à tourner à la vitesse angulaire de consigne. Afin de garder un rapport de transmission constant, il faut que le coefficient angulaire de la droite « vitesse du premier moteur – vitesse de pédalage » soit constant. L'unité de contrôle impose donc au moteur variateur une vitesse proportionnelle à la vitesse

de pédalage sur un même rapport de vitesse. Pour faire varier le rapport de transmission, il suffit de changer la valeur de ce coefficient angulaire noté « a ».

La figure 11 illustre le schéma bloc de calcul de la consigne de couple à imposer au moteur de traction 4. Celle-ci est fonction du couple résistant présent sur le rotor du premier moteur 5. La consigne de couple du deuxième moteur dépendra également du niveau d'assistance à imposer au cycliste. Le rapport de réduction du train épicycloïdal R et niveau d'assistance le coefficient multiplicateur a sont additionnés pour ensuite être multiplié avec le niveau d'assistance déterminé. On détermine ensuite la consigne de couple CMT pour le deuxième moteur à partir de ce niveau d'assistance déterminé et du couple mesuré du premier moteur. Une boucle de régulation est également prévue pour veiller à ce que le deuxième moteur fournit le couple déterminé par le couple de la consigne.

La figure 12 montre à l'aide d'un organigramme la gestion réalisée par l'unité de contrôle. Lorsque le groupe motopropulseur est mis sous tension la vitesse angulaire du deuxième moteur est mesurée. Si elle est supérieure à zéro la vitesse de consigne de premier moteur et le couple de consigne du deuxième moteur sont déterminés. De préférence il est également vérifié si le capteur de freins est activé avant de fournir les consignes aux moteurs.

Comme décrit précédemment, le bon fonctionnement du groupe motopropulseur est assuré à haute vitesse tant que le premier moteur tourne. Or, certains pays interdisent l'assistance électrique au dessus d'une certaine limitation (25 km/h en Europe, 32 km/h au Canada). Ce qui voudrait dire que le moteur variateur devrait être mis hors tension une fois la vitesse limite atteinte, passant ainsi d'un rapport de vitesse haut au rapport le plus bas, et mettant ainsi le cycliste dans une situation inconfortable si celui-ci désire franchir cette vitesse. Afin d'éviter ce désagrément, il faut trouver une solution technique qui permet

de garder un rapport de vitesse proche de celui sur lequel le cycliste était avant de dépasser la vitesse limite.

Il y a trois solutions possibles face à cette problématique :

5 1. Garder le mécanisme simple et donc, couper les deux moteurs. Le cycliste est contraint à passer au plus petit rapport de vitesse s'il essaye de dépasser la limite de vitesse, ce qui rend difficile l'utilisation au dessus de cette limitation.

2. Etablir un système de verrouillage mécanique du rapport de vitesse supérieur :

10 a. En intégrant un deuxième train épicycloïdal dans le mécanisme dont la couronne tournerait librement en fonctionnement « assisté » et, une fois freinée et les moteurs arrêtés en mode « pédalage pur », actionnerait le plateau de sortie via ce train.

15 b. En intégrant un axe composé de deux roues dentées de taille différente dont une serait solidaire de l'axe tandis que l'autre serait entraînée par crabot. Cet axe relierait le plateau au pédalier avec un rapport de démultiplication proche de deux

20 c. Rajouter un axe sur roulement équipé d'une roue dentée sur chaque extrémité et connectant directement le pédalier au plateau de sortie.

25 3. Garder cette simplicité de mécanisme et utiliser le deuxième moteur en mode générateur afin d'alimenter le MV.

Les trois solutions seront décrites une à une ci-dessous.

30 La première solution a l'avantage d'être la plus simple et la moins onéreuse, mais peut faire fuir les futurs acquéreurs de ce type de technologie, bien qu'une vitesse supérieure à 25 km/h soit peu souvent utilisée sur un vélo électrique.

La deuxième solution nécessite l'ajout de pièces en mouvement appliquant au mécanisme de base un excès de poids, de

complexité et de coût de fabrication. Cependant, le mécanisme obtenu au final reste intéressant malgré ces contraintes. Notez que pour ce fonctionnement, une roue libre entre le rotor du premier moteur et le planétaire a été ajoutée permettant au planétaire de tourner plus vite que le rotor.

La figure 13 illustre le fonctionnement avec l'option (2a) du train épicycloïdal additionnel. Le train épicycloïdal TE2 est inséré du même côté que le TE1. Dans cette configuration, la couronne du TE1 (le pédalier) est en fait liée au porte-satellite du TE2 et le porte-satellite du TE1 (le plateau) est lié au planétaire du TE2. En mode « assisté », la couronne du TE2 tourne dans le vide. Une fois le mode « pédalage pur » enclenché, un actionneur vient bloquer la couronne du TE2, le planétaire de TE1 tourne cette fois plus vite que le premier moteur, qui est à l'arrêt (roue libre entre les deux) et le pédalier entraîne à lui seul le plateau de sortie via un rapport de vitesse fixe dépendant du rapport interne de TE2.

Cette solution demande l'insertion d'un train épicycloïdal supplémentaire, d'un système de blocage mécanique (type frein) et d'un actionneur supplémentaire pour assurer cette seule fonction qui est très peu utilisée par les utilisateurs de vélos à assistance électrique. Cette configuration ajoute également un degré de difficulté de fabrication et d'assemblage ainsi que d'éventuels problèmes d'étanchéité. Enfin, l'ajout de pièces tend à augmenter le coût, le poids et l'encombrement du mécanisme.

Suivant une troisième solution une roue dentée crabotée est prévue. Par rapport au mécanisme de base, un axe et des roues dentées ont été rajoutés en partie supérieure. L'axe est fixé via des paliers dans le bâti du groupe motopropulseur. La roue dentée 3a est solidaire de l'axe et est entraînée par la couronne du TE1 (pédalier). La roue n°2 tourne avec l'axe mais est libre en translation axiale. La roue n°1 est montée sur roulement (ou cage à aiguilles) et est donc désolidarisée de son axe en mode « assisté ». La puissance provenant du deuxième moteur est transmise au pédalier par l'intermédiaire de la

roue n°2 à dents hélicoïdales. La poussée axiale procurée par l'engrenage hélicoïdal garde la roue n°2 loin de la n°1. Une fois le mode « pédalage pur » enclenché, c'est le pédalier qui entraîne le premier moteur et la poussée axiale des dents hélicoïdales pousse cette fois-ci la roue n°2 vers la roue n°1 qui crabote dans celle-ci. Le plateau de sortie se voit donc maintenant entraîné directement par le pédalier selon un rapport de réduction propre au rapport du nombre de dents des roues n°1 et n°3. Par rapport, à la solution (a), cette deuxième solution mécanique nécessite moins de pièces et est donc plus légère. Celle-ci semble également moins chère et moins complexe car elle ne demande pas de nouvel actionneur. Cependant, il y a toujours un risque lié à l'étanchéité de l'assemblage et la solution risque d'être plus encombrante axialement.

Le groupe motopropulseur peut également fonctionner avec un axe court-circuit. Une fois embrayé, l'axe équipé de ces deux roues dentées vient en fait court-circuiter l'axe du pédalier et le plateau de sortie. C'est le rapport des roues dentées qui imposera la vitesse mécanique imposée. Cette alternative est la plus simple des trois. C'est sans doute la moins coûteuse également. La seule difficulté se trouve au niveau de l'embrayage. Enfin, l'ajout de pièces tend à augmenter le coût, le poids et l'encombrement du mécanisme.

La troisième solution ne nécessite aucun rajout de pièces mécaniques supplémentaires par rapport au système de base illustré aux figures 4 à 7. La technique se situe ici dans l'électronique de puissance. Le principe consiste à utiliser le deuxième moteur de traction en tant que générateur électrique et de réinjecter l'électricité ainsi produite dans le moteur variateur. Pour que cette solution fonctionne, il faut que le lien mécanique entre le deuxième moteur et le pédalier soit réversible, aucune roue libre ne sera donc installée entre les deux.

Le fonctionnement de ce système est le suivant (figure 12). L'énergie venant des jambes du cycliste parcourt ici un double chemin. Une partie entraîne directement la couronne de TE1 tandis que l'autre entraîne le planétaire via le deuxième moteur et le premier moteur. Le

deuxième moteur est en fait actionné via le réducteur, produisant ainsi un courant électrique alimentant le premier moteur. Le deuxième moteur sera piloté en couple de freinage afin de définir la partie d'énergie passant par cette boucle et ainsi définir le rapport de vitesse de la transmission globale. Le contrôle de la force de freinage, et donc de la puissance électrique, fournit se fait électroniquement en faisant varier le phasage des champs magnétiques dans l'induit du moteur. Un autre avantage de cette solution est de pouvoir récupérer une partie du couple pour charger la batterie en cas d'un sur effort du cycliste qui empêcherait le premier moteur de garder le rapport de vitesse enclenché. De la même manière, il est possible de freiner le mouvement du pédalier à la reprise du mouvement de pédalage après un fonctionnement en roue libre à vitesse haute vitesse le temps que le premier moteur reprenne sa vitesse de consigne (afin de récupérer le rapport de vitesse sur lequel il était avant d'entrer en roue libre).

Le désavantage de cette solution est le bas rendement de la deuxième boucle d'énergie. En effet, un moteur électrique sans brosse ayant un rendement approximatif de 85% (en considérant que le rendement en mode générateur est le même), le rendement de transmission du deuxième chemin énergétique est de l'ordre 72%, diminuant ainsi le rendement de transmission global. Ceci rendra l'utilisation du vélo en « mode pédalage pur » plus physique. Une manière d'augmenter ce rendement de transmission perçu par le cycliste et ainsi lui faire ressentir le sentiment de rouler sur un vélo « classique » est de fournir une légère énergie provenant de la batterie. La batterie comblerait ainsi la perte d'énergie induite par ce type de fonctionnement. Il en découle une perte d'énergie électrique et par là une perte d'autonomie, mais cette idée est défendable si le pourcentage d'utilisation du VAE au dessus des limitations de vitesse est pris en compte. En plus de cela, cette idée est très prometteuse car le mécanisme reste très simple de conception, léger, compact et peu

couteux à la fabrication. C'est pourquoi cette solution a été jugé la plus intéressante.

Une variante de cette technologie serait d'utiliser le deuxième moteur en générateur, d'envoyer l'électricité ainsi produite dans la batterie et d'alimenter le MV en conséquence depuis la batterie. L'alimentation par la batterie est en effet de meilleure qualité (tension, débit) et le fonctionnement du vélo en sera meilleur. Ce type de schéma revient identiquement à l'idée expliqué ci-dessus mais avec un autre chemin utilisé par l'électricité. Il faudra néanmoins vérifier que ce type de fonctionnement soit accepté au niveau de l'homologation de la motorisation.

Un autre gros avantage de la troisième solution est qu'elle permet de rouler avec plusieurs rapports de vitesse en « mode pédalage pur » même en cas de panne de batterie ou de décharge complète, alors que les trois variantes de la deuxième solution ne permettent uniquement le rapport minimal et maximal de la transmission.

Revenons maintenant aux figures 9, 10 et 11 pour décrire le fonctionnement du groupe motopropulseur suivant l'invention. Chaque moteur est équipé de son propre capteur à effet Hall et la vitesse angulaire de chaque moteur ainsi mesurée est renvoyée à l'unité de contrôle. L'unité de contrôle est également agencée pour obtenir une mesure du couple résistant en mesurant le courant passant dans l'induit du stator. En mode « assisté » l'unité de contrôle dispose donc à tout moment des informations de couple et de vitesse angulaire pour les deux moteurs et cela constitue un avantage considérable. En effet, connaissant la vitesse du planétaire (vitesse du premier moteur) et de la couronne (vitesse du deuxième moteur) du train épicycloïdal, la vitesse du plateau de sortie se calcule par les équations exposées précédemment et reprises ci-dessous. Ensuite, à la seule connaissance du couple du planétaire (premier moteur), se déduisent aisément le couple de la couronne (pédalier) et celui du porte-satellite (plateau de sortie) par la deuxième relation ci-dessous.

$$\omega_{plat} = \frac{\omega_{MVpi} + R\omega_{psd}}{R + 1}$$

$$C_{MV} = \frac{C_{psd}}{R} = \frac{C_{plat}}{R + 1}$$

Il est donc possible d'avoir l'information du couple appliqué sur les pédales par le cycliste, noté C_{Homme} , par la relation suivante :

$$C_{Homme} = C_{psd} - C_{MT}^{mes} = R \cdot C_{MV}^{mes} - C_{MT}^{mes}$$

L'unité de contrôle règle ainsi à l'aide de la boucle de régulation le couple du premier moteur.

L'information du couple du cycliste est donc récupérée par les mesures de couples fournis par les deux moteurs. Une dernière information est nécessaire au contrôle du groupe motopropulseur, à savoir celle fournie par un capteur de vitesse installé sur la roue avant ou la roue arrière. En effet, la vitesse de la roue arrière peut être différente de la vitesse du pignon de roue lorsque le vélo est dit « en roue libre ». Il est alors nécessaire de connaître la vitesse exacte du vélo pour savoir si l'assistance peut être enclenchée ou non.

Le rôle principal du premier moteur est d'offrir le rapport de transmission désiré, comme décrit au préalable. Le premier moteur est donc régulé afin de suivre une consigne de vitesse. Cette consigne est en fait le coefficient « a » divisé par le rapport de réduction du deuxième moteur et multiplié ensuite par la mesure de vitesse du capteur à effet Hall équipant le deuxième moteur.

$$\omega_{MV}^{cons} = a \cdot \omega_{psd} = \frac{a}{R_{MT}} \cdot \omega_{MT}^{mes}$$

Suivant que la motorisation soit en mode « automatique » ou « manuel », le coefficient « a » sera imposé par l'unité de contrôle ou par le cycliste lui-même. Ces deux modes de gestion des vitesses seront exposés ci-dessous.

Le deuxième moteur de traction apportera la puissance manquante afin de respecter le niveau d'assistance « NivAssist » désiré. Ce moteur agira donc surtout sur les bas rapports de vitesse (le premier moteur donnant peu de puissance à la roue pour ce fonctionnement) et

sa puissance s'atténuera au fur et à mesure que le coefficient multiplicateur « a » augmentera. Pour rappel, le niveau d'assistance est défini comme le rapport entre la puissance électrique fournie et la puissance totale sur le plateau de sortie de la motorisation. Il se caractérise en mode assisté par la relation suivante :

$$NivAssist = \frac{a + \frac{R_{MT} C_{MT}}{C_{MV}}}{a + R}$$

Le coefficient multiplicateur de vitesse « a » est soit choisi par le cycliste, soit calculé par l'algorithme de passage de vitesse automatique. Le R et R_{DEUXIÈME MOTEUR} sont des valeurs dimensionnelles fixes propres aux engrenages. C_{MV} peut être mesuré par l'unité de contrôle (mesure d'intensité). Afin d'avoir le niveau d'assistance requis, il suffit donc de piloter le couple du deuxième moteur. Le moteur de traction sera donc régulé de manière à suivre la consigne de couple suivante :

$$C_{MT}^{cons} = \frac{C_{MV}^{max} \cdot (NivAssist \cdot (a + R) - a)}{R_{MT}}$$

L'unité de contrôle devra donc intégrer une boucle de régulation (figure 11) régulant le couple du deuxième moteur. A noter que la consigne de couple du premier moteur peut être soit positive, soit négative. Dans le cas où celle-ci est négative, le premier moteur fonctionnera en mode générateur et chargera ainsi la batterie.

Comme décrit précédemment, le changement de rapport de vitesse se fait via le contrôle du coefficient multiplicateur « a ». La valeur minimale de a est la valeur nulle, ce qui correspond au premier rapport de vitesse mécanique lorsque la roue libre reliant le planétaire au boîtier de pédalier est bloquée. En augmentant le coefficient a, la démultiplication vue du pédalier augmente. Cela peut également se voir graphiquement (figure 14), le coefficient a est en fait la pente de la vitesse angulaire du premier moteur.

$$\omega_{MV} = a \cdot \omega_{ped}$$

Techniquement parlant, le groupe motopropulseur serait équipé d'un petit boîtier électronique composé de deux boutons

électroniques, fixé sur le guidon du vélo, et renvoyant l'information l'unité de contrôle via des fils électriques (ou éventuellement technologie sans fil). Un des deux boutons sert à monter de vitesse et l'autre à descendre. Le système de motorisation agit donc comme une boîte électronique séquentielle. Un nombre de rapports discrets, correspondant chacun à une valeur du coefficient a , sera donc implanté dans l'ordinateur gérant la motorisation. En appuyant sur le bouton « + » l'unité de contrôle passe d'une valeur de « a » à la suivante plus élevée. En appuyant sur « - », l'unité de contrôle passe à une valeur plus faible de « a ». Ce fonctionnement est illustré par l'exemple repris à la figure 15. La motorisation intègre cinq rapports discrets. La première vitesse correspond à $a = 0$ et la 5^{ème} correspond par exemple au rapport maximal ou $a = 2$. Ces chiffres ne sont toutefois pas représentatifs du dimensionnement final. Les rapports intermédiaires sont par exemple : $a = 0.4$, $a = 1$ et $a = 1.5$. Dans ce cas, l'organisation des vitesses se représente de cette manière. L'indice M signifie que le rapport est « mécanique » et l'indice E signifie que le rapport est électrique.

Si un cycliste, partant de l'arrêt, se met à accélérer jusqu'à la vitesse de 25 km/h, il passera successivement les rapports jusqu'au dernier. En passant les rapports, il fait grimper la valeur de a dans l'unité de contrôle.

L'avantage de cette version manuelle est d'offrir au cycliste la possibilité d'adapter ces rapports comme il le désire comme un vélo à dérailleur tout en offrant une grande qualité de changement de rapport. En effet, avec ce système, les changements de vitesse peuvent se faire à la volée (double clic, triple clic), sous couple et même à l'arrêt. De plus, la commande des vitesses est ici électronique et non plus mécanique, ce qui offre une facilité accrue d'appui sur les commande et offre une grande robustesse au système. Il n'y a ni de réglage à (re)faire, ni d'usure, ni de risque de panne (rupture du câble métallique). En résumé, il y a un gain énorme en confort d'utilisation des vitesses.

En version avec changement de vitesse automatique, ce n'est plus le cycliste qui décide de la valeur du coefficient « a » à envoyer à l'unité de contrôle. Le coefficient « a » est maintenant calculé par l'unité de contrôle elle-même en fonction de certains paramètres. Une cartographie de changement de rapport est alors implantée dans l'unité de contrôle (comme pour le contrôle des boîtes automatiques pour automobile). La cartographie donnera la valeur de « a » à appliquer en fonction de deux paramètres : la vitesse du vélo et le couple sur le pédalier. Une cartographie est donnée à titre d'exemple sur la figure 16.

5 Le schéma de la figure 16 représente un exemple de lois « montantes » en noir épais et des lois « rétrogrades » en noir fin qui indique les lieux de points des passages montants et descendants des vitesses (donc du coefficient « a ») pour une boîte à trois vitesses.

Pour la version automatique, il sera possible d'augmenter le nombre de rapports disponibles infiniment pour obtenir une transmission continuellement variable appelée aussi « CVT ». Cela veut dire qu'au lieu d'avoir un nombre fini de rapports discrets, la motorisation changerait continuellement le coefficient multiplicateur « a ». La représentation graphique est sur la figure 17. L'avantage de la version automatique est la simplicité même du système à implanter vu que plus aucun boîtier de commande des vitesses n'est nécessaire. Ceci libère aussi de la place sur le guidon et donne un style plus épuré au vélo. Ce type de commande serait plutôt adapté à des personnes désirant un confort important de roulage.

15

20

Les manières de contrôler le premier moteur 5 variateur et le deuxième moteur 4 de traction en mode normal (mode « assisté ») seront maintenant décrites. La figure 18 illustre l'assistance fournie en fonction du terrain sur lequel le cycliste se déplace. Le décollage signifie la mise en mouvement du vélo depuis l'arrêt. Le déclenchement de l'assistance se fait dès que la vitesse du pédalier atteint un certain seuil. A cet instant, l'information du couple sur le pédalier est disponible via la formule reprise ci-dessus. L'unité de contrôle est donc agencée pour

25

30

calculer la consigne de couple à appliquer au deuxième moteur et le deuxième moteur se met ainsi en marche. Sur le plus petit rapport de vitesse, le premier moteur est hors tension, sur tous les autres rapports, il est en marche. Les deux moteurs sont maintenant régulés comme
5 expliqués précédemment.

Pour que l'assistance soit réactive, il faut de préférence que l'unité de contrôle reçoive l'information de vitesse du premier moteur avec de faible temps de réponse. Pour cela, il est préférable que la résolution du capteur angulaire soit fine. Il ne devrait pas y avoir de
10 problème à propos de cela car la pédale et le deuxième moteur sont séparés d'un réducteur ayant un rapport proche de 20, ce qui veut dire que le deuxième moteur aura fait un tour quand le pédalier n'aura fait qu'un vingtième de tour. Si on compte trois changements d'état du capteur à effet Hall par tour du deuxième moteur, cela nous donne une
15 résolution de 6 degrés sur le pédalier ce qui devrait suffire.

Si toutefois une réactivité de l'assistance électrique au démarrage trop lente serait présente, la solution consiste à modifier la roue libre servant à bloquer le planétaire quand le premier moteur est hors tension. Cette roue libre serait libre en rotation (de 1 ou 2 degrés)
20 dans le bâti du boîtier de pédalier et un interrupteur avec ressort serait inséré dans ce jeu. Quand le cycliste poussera sur la pédale pour mettre son vélo en mouvement, le planétaire aura tendance à vouloir tourner dans le sens contraire de la marche et appuiera contre l'interrupteur, ce qui lancera la marche du premier moteur et du deuxième moteur.

Que le passage de vitesses soit manuel ou automatique, dès que le coefficient « a » change, la consigne du premier moteur est ainsi modifiée et le premier moteur change son régime. Il est possible pour le mode manuel d'imposer des rampes d'accélération/décélération pour obtenir un changement de vitesse linéaire et lisse. Comme la
30 plupart des vélos à assistance électrique, le groupe motopropulseur s'accompagne d'interrupteurs installés dans les poignées de freinage.

Dès que l'unité de contrôle reçoit l'information de freinage, il met les deux moteurs électriques hors tension.

Quand le couple du cycliste mesuré passe en dessous d'un certain seuil, le deuxième moteur est mis hors tension. Le premier moteur
5 réduit sa vitesse car il est lié à la vitesse de pédalage via le coefficient multiplicateur « a ». Si le cycliste pédale en arrière, faisant fonctionner la roue libre du pignon arrière du vélo, le premier moteur est mis hors tension.

La reprise se fait tout comme le démarrage car toutes les
10 pièces du train épicycloïdal sont à l'arrêt avant que le cycliste ne recommence à mettre de l'effort sur ses pédales. La courroie (ou chaîne) ne tourne pas grâce à la roue libre placée dans le pignon arrière (comme pour un vélo classique). Dès qu'une mesure de vitesse du pédalier est captée, le premier moteur se met en route (si rapport de vitesse différent
15 de celui le plus petit) en suivant la consigne de vitesse imposée par le rapport de vitesse enclenché. La boucle de régulation du deuxième moteur est également réactivée.

Le pédalage pur peut se pratiquer dans les situations où la batterie est déchargée ou en panne. Dans ce cas là le cycliste met son
20 vélo en mouvement en pédalant simplement. Son vélo sera d'abord sur le premier rapport de vitesse mécanique (roue libre du planétaire bloquée contre le bâti). Les rapports suivants sont soit changés manuellement, soit automatiquement. L'énergie nécessaire à alimenter le premier moteur pour qui suive sa consigne de vitesse sera prélevée par le
25 deuxième moteur fonctionnant ainsi en mode générateur. Son couple de frein étant piloté par le phasage de la commutation de la commande.

Quand le cycliste s'approche de la limite de vitesse en mode « assisté », la motorisation réduit d'abord progressivement son
niveau d'assistance pour ensuite le mettre à zéro quand le vélo arrive
30 précisément à cette limite. A partir de ce moment là, tout se passe comme le fonctionnement en « pédalage pur » mis à part le fait que la batterie peut alimenter le premier moteur en partie avec une puissance

inférieure ou égale à celle perdue dans le fonctionnement « générateur deuxième moteur ». La batterie étant encore chargée, il est possible de combler les pertes encourues par le fonctionnement de la motorisation dans ce cas précis. De cette manière, l'entièreté de l'énergie fournie par le cycliste va à la roue (à l'exception des frottements encourus par la transmission bien sûr).

La figure 19 illustre une autre forme de réalisation du groupe motopropulseur suivant l'invention. Dans cette forme de réalisation l'ensemble des composants du groupe motopropulseur est situé à l'intérieur d'un boîtier fermé 101 et indépendant du cadre du vélo. Le boîtier 101 est constitué de trois parties assemblées, à savoir le carter droit 102', le carter gauche 102'' et le couvercle 103. Le boîtier 101 est fixé au cadre du vélo à l'aide de fixations, par exemple formées par des visse de fixation. Le cas échéant le cadre du vélo sera adapté ou conçu pour y fixer le boîtier. Le boîtier 101 contient l'axe du pédalier 111 en son centre, les deux moteurs électriques 104 et 105 ainsi que le circuit électronique de contrôle 106.

Le premier moteur 105 comporte un stator 120 monté de façon coaxiale par rapport à un rotor 119. Le stator bobiné 120 est fixé au carter droit 102'. Le premier moteur est relié à un planétaire 113, faisant partie d'un train épicycloïdal 124. Le train épicycloïdal est composé des trois parties indépendantes à savoir le planétaire 113, le porte-satellite 114 et la couronne 112. Le planétaire étant de préférence monté de façon solidaire au rotor 119 du premier moteur 105. Le train épicycloïdal comporte également un ensemble de satellites 115 doubles. Chaque satellite 115 double est constitué de deux roues dentées, solidaires l'une de l'autre et préférentiellement de tailles différentes. La plus petite roue dentée est appelée « petit satellite » 116' et la plus grande roue dentée est appelée « grand satellite » 116''. De préférence, il y aura trois satellites 115 doubles, car ceci permet un bon équilibre entre les pièces en mouvement et le poids du train épicycloïdal. Chaque satellite double 115 est monté sur un axe de satellite 117 par l'intermédiaire de un ou

deux roulement(s). L'axe de satellite 117 est fixé préférentiellement par ses deux extrémités au porte-satellite 114 d'un côté et à la plaque de renfort du porte-satellite 114' de l'autre côté. Le planétaire s'engrène avec les grands satellites 116'' pour augmenter la vitesse de rotation du porte-satellite 114. En effet, la vitesse de rotation du porte-satellite 114 est une relation linéaire des vitesses de rotation de la couronne 112 et du planétaire 113. Le plateau de sortie 123 est solidaire du porte-satellite 114. Un axe de sortie 123' creux, monté de façon coaxiale autour de l'axe de pédalier 111, transmet le couple provenant du porte-satellite 114, situé du côté gauche, au plateau de sortie, situé du côté droit du boîtier 101. Le plateau de sortie 123 sert à y monter une chaîne ou une courroie crantée, qui sert à entraîner à son tour le pignon de la roue arrière du vélo. Les petits satellites 116' s'engrènent avec la denture interne 112' de la couronne 112, faisant elles-mêmes partie du train épicycloïdal. Une denture externe 112'', solidaire de la couronne 112, s'engrène avec le deuxième moteur 104, qui à cette fin est pourvue d'un pignon entraîneur 107. La transmission entre le pignon entraîneur 107 et la couronne est fermée de manière étanche avec le carter gauche 102''. L'axe de pédalier 111 est rendu solidaire de la couronne 112 du train épicycloïdal, par exemple à l'aide de cannelures non représentées sur le dessin. Bien entendu d'autres systèmes de blocage en rotation peuvent être prévus pour solidariser l'axe de pédalier et la couronne.

Le rotor 119 du premier moteur 105 est guidé par un ou deux roulement(s) logés dans le carter droit 102'. Un axe de pédalier 111 traversant le train épicycloïdal ainsi que l'axe de sortie est soutenu par deux roulements. A droite, le roulement est relié à l'axe de sortie 123'. A gauche, le roulement est logé dans le boîtier 101. L'axe de sortie 123' et le porte-satellite 114 s'assemblent pour former un assemblage rigide guidé par deux roulements. A droite, le roulement est logé dans le boîtier 101. A gauche, il s'agit d'un roulement équipé d'une roue libre 118 et relié à l'axe de pédalier 111, empêchant le porte-satellite 114 de tourner moins vite que l'axe de pédalier 111. La roue libre 118 force le rotor 119

du premier moteur 105 à tourner à la même vitesse que l'axe du pédalier si ce premier moteur n'est pas alimenté. Ainsi, les deux entrées du train épicycloïdal tournant à la même vitesse, font tourner le plateau de sortie à cette même vitesse (en vertu des équations cinématiques d'un train 5 épicycloïdal). Cette disposition permet de garder une transmission de couple au cas où le premier moteur 105 serait surchargé ou en cas de panne du système de contrôle.

REVENDICATIONS

1. Groupe motopropulseur pour un véhicule à pédales, en particulier un vélo, lequel groupe motopropulseur comprend un premier et un deuxième moteur ainsi qu'un train épicycloïdal ayant un porte-satellite, une couronne et un planétaire, lequel premier moteur est relié au train épicycloïdal, lequel groupe motopropulseur comprend également un axe de pédalier auquel la couronne est reliée pour former une première entrée du train épicycloïdal, caractérisé en ce que le deuxième moteur est engrené sur l'axe de pédalier et le premier moteur est relié au planétaire, le porte-satellite étant relié à un plateau de sortie du groupe motopropulseur, ledit premier respectivement deuxième moteur étant pourvu d'un premier respectivement d'un deuxième capteur agencé pour mesurer la vitesse angulaire du moteur auquel il est associé, lesdits premier et deuxième capteurs étant reliés à une unité de contrôle, ledit groupe motopropulseur comprenant un élément de mesure agencé pour produire un signal de mesure indiquant un couple fourni par le premier moteur, ladite unité de contrôle étant agencée pour produire un premier et un deuxième signal de contrôle sur base des vitesses angulaires mesurées par les capteurs et de consignes prédéterminées ainsi que du signal de mesure indiquant le couple, lequel premier signal de contrôle est un signal de pilotage de vitesse de rotation qui est fourni au premier moteur, lequel deuxième signal de contrôle est un signal de pilotage en couple qui est fourni au deuxième moteur.

2. Groupe motopropulseur suivant la revendication 1, caractérisé en ce que l'unité de contrôle comporte une entrée pour recevoir un signal de rapport de vitesse indiquant un rapport de vitesse sélectionné par le cycliste parmi un nombre prédéterminé de rapport de vitesse, laquelle unité de contrôle est agencée pour produire ledit premier signal de contrôle également en fonction du signal de rapport de vitesse reçu.

3. Groupe motopropulseur suivant la revendication 1, caractérisé en ce qu'il comprend un troisième capteur relié à l'unité de

contrôle et agencé pour mesurer la vitesse à laquelle le vélo est propulsé par un cycliste, l'unité de contrôle étant agencée pour produire sur base de la vitesse mesurée un signal de rapport de vitesse indiquant un rapport de vitesse sélectionné parmi un nombre prédéterminé de rapport
5 de vitesse, laquelle unité de contrôle est agencée pour produire ledit premier signal de contrôle également en fonction du signal de rapport de vitesse reçu.

4. Groupe motopropulseur suivant la revendication 2 ou 3, caractérisé en ce que l'unité de contrôle est agencée pour produire un
10 signal pondéré obtenu par multiplication de la vitesse angulaire mesurée du deuxième moteur avec un signal de pondération obtenu à partir du signal de rapport de vitesse reçu pondéré d'un rapport de réduction du deuxième moteur, et pour produire ledit premier signal de contrôle à l'aide du signal pondéré.

15 5. Groupe motopropulseur suivant l'une des revendications 2 à 4, caractérisé en ce que l'unité de contrôle est agencée pour comparer le premier signal de contrôle avec la vitesse angulaire mesurée du premier moteur et pour ajuster le premier signal en fonction d'une différence établie lors de cette comparaison pour maintenir la vitesse
20 angulaire du premier moteur à celle imposée par le premier signal de contrôle.

6. Groupe motopropulseur suivant l'une des revendications 1 à 5, caractérisé en ce que l'unité de contrôle est agencée pour produire le deuxième signal de contrôle en fonction d'un niveau d'assistance
25 sélectionné par le cycliste.

7. Groupe motopropulseur suivant l'une des revendications 1 à 6, caractérisé en ce que le train épicycloïdal comprend un premier ensemble de petits satellites montés de telle façon à être entraînés par la couronne, lequel premier ensemble de petits satellites est monté sur le
30 porte-satellite, ledit premier ensemble de petits satellites est relié à un deuxième ensemble de grands satellites engrenés sur le planétaire.

8. Groupe motopropulseur suivant la revendication 7, caractérisé en ce que le petits et les grands satellites sont solidaire d'un même axe de satellite.

9. Groupe motopropulseur suivant l'une des revendications
5 1 à 8, caractérisé en ce que le rotor du premier moteur est monté par l'intermédiaire d'une roue libre sur un châssis du groupe motopropulseur de telle façon à empêcher le rotor de tourner en contre sens du sens de rotation prédéterminé du premier moteur.

10. Groupe motopropulseur suivant l'une des revendications 1 à 9, caractérisé en ce que le rotor du premier moteur est fixé sur roulement sur l'axe de pédalier.

11. Groupe motopropulseur suivant l'une des revendications 1 à 10, caractérisé en ce que le deuxième moteur est engrené sur l'axe de pédalier à l'aide d'une roue réceptrice.

12. Groupe motopropulseur suivant l'une des revendications 1 à 11, caractérisé en ce que le rotor du premier moteur est solidaire du planétaire.

13. Groupe motopropulseur suivant l'une des revendications 1 à 12, caractérisé en ce que le premier et le deuxième
20 moteur sont de moteurs électrique du type sans brosse.

14. Groupe motopropulseur suivant l'une des revendications 1 à 13, caractérisé en ce que l'unité de contrôle, le premier moteur et le train épicycloïdal sont montés dans un même boîtier.

15. Groupe motopropulseur suivant l'une des revendications 1 à 7, caractérisé en ce que le porte-satellite est monté
25 par l'intermédiaire d'une roue libre sur l'axe de pédalier de telle façon à empêcher le porte-satellite de tourner moins vite que l'axe du pédalier.

16. Vélo équipé d'un groupe motopropulseur suivant l'une des revendications 1 à 15.

30 17. Vélo suivant la revendication 16, caractérisé en ce que le premier moteur et le train épicycloïdal sont montés dans le boîtier de pédalier du vélo.

Figure 1

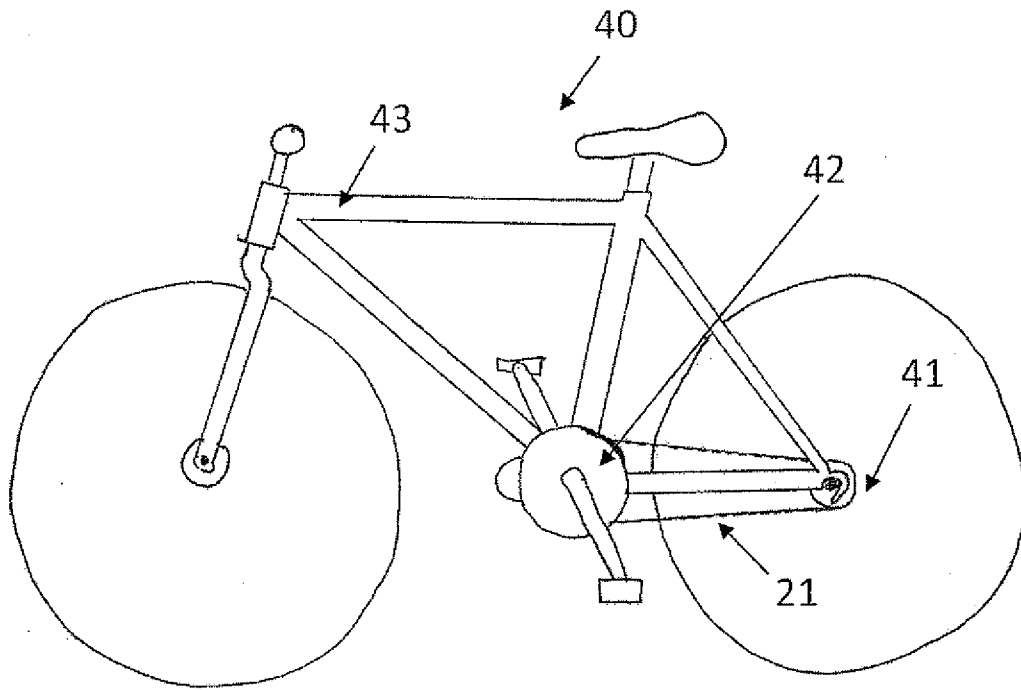


Figure 2

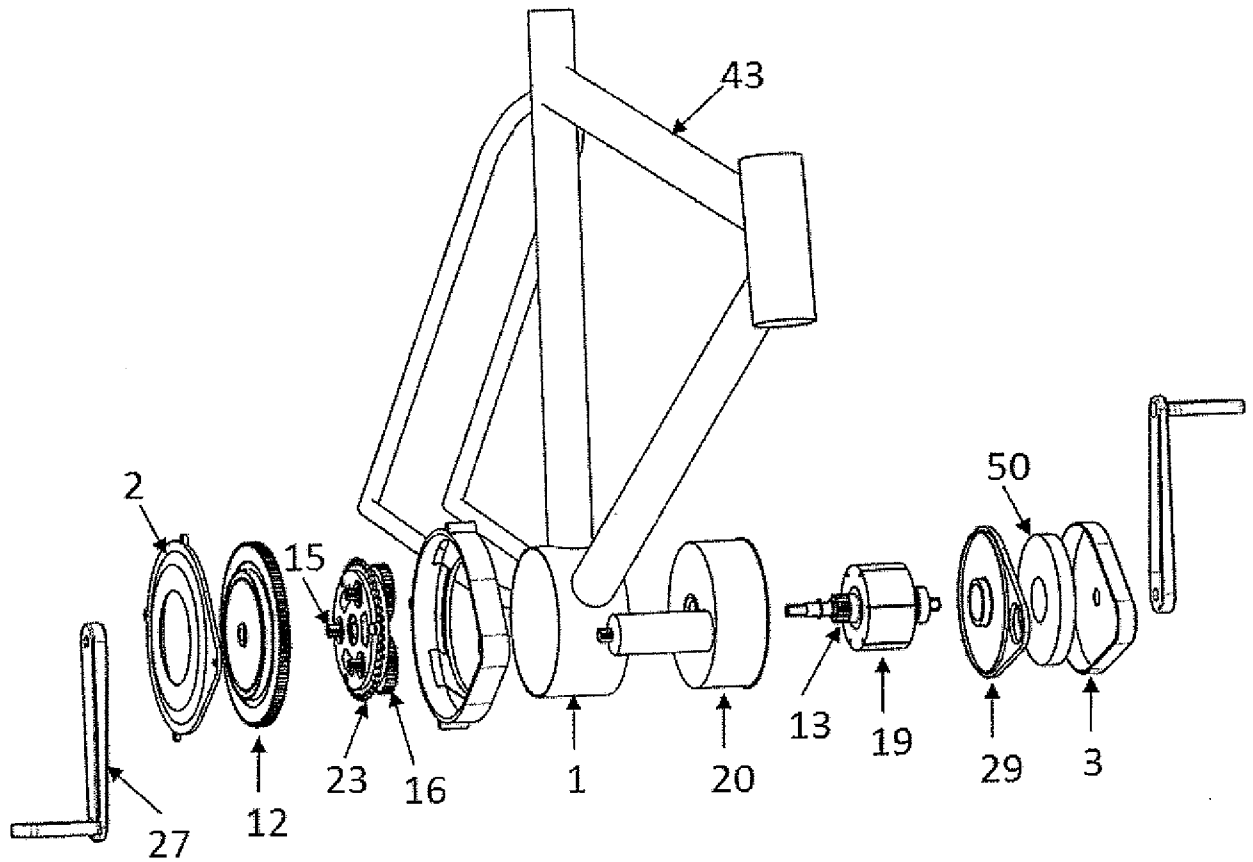


Figure 3

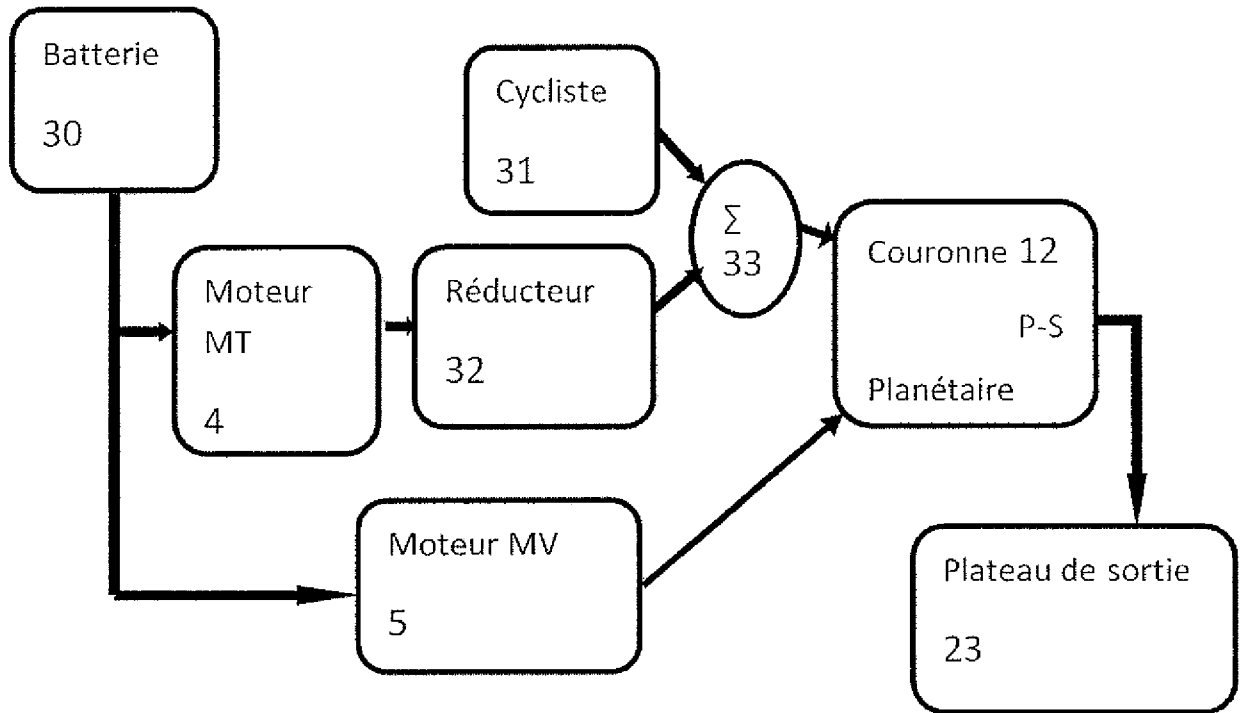


Figure 4

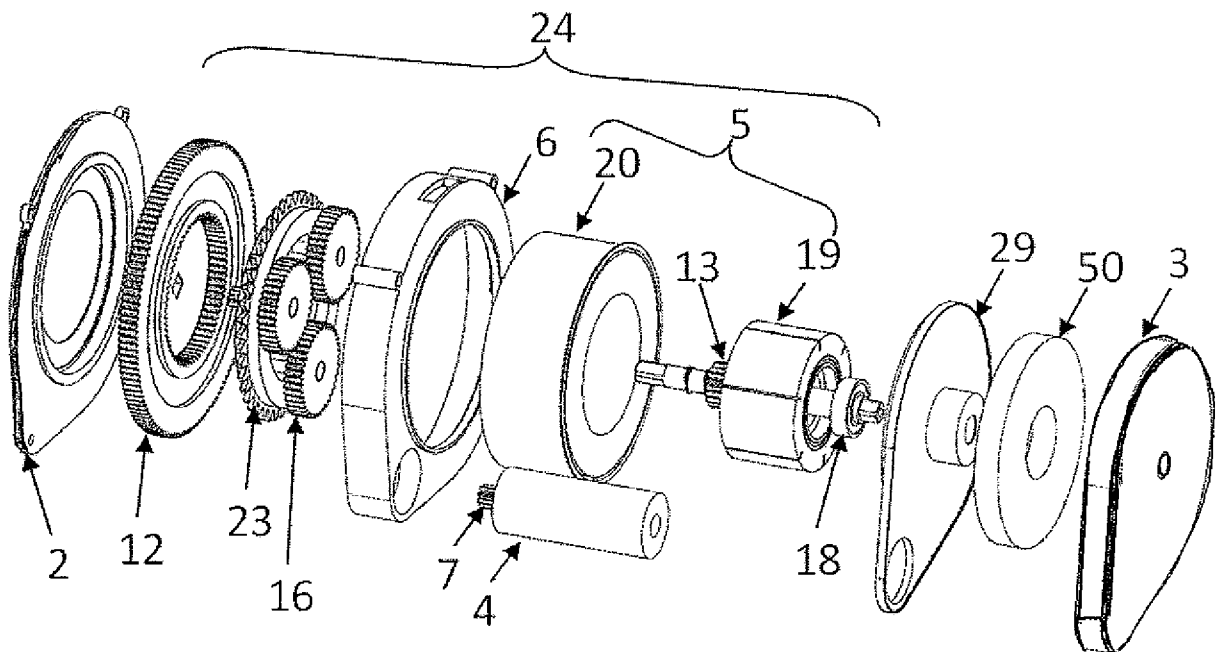


Figure 5

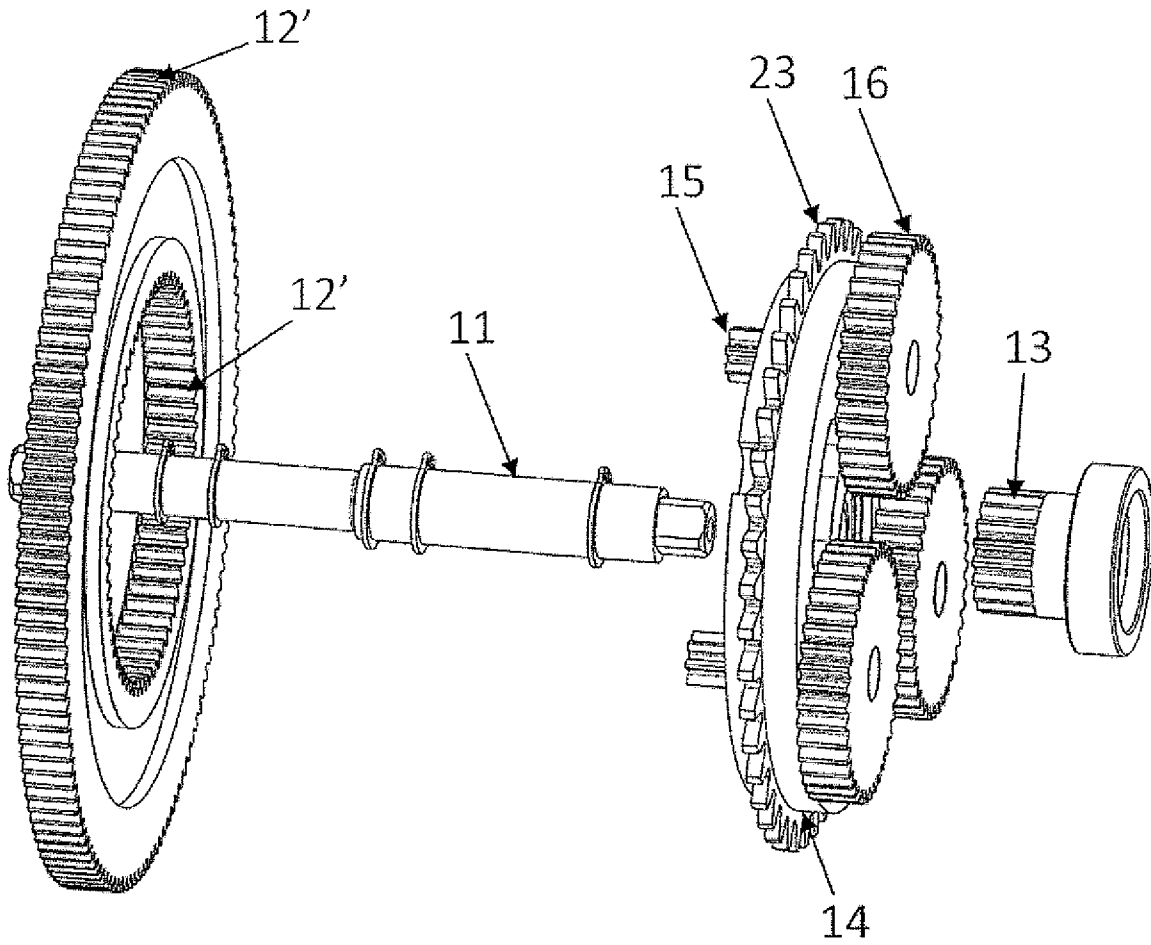


Figure 6

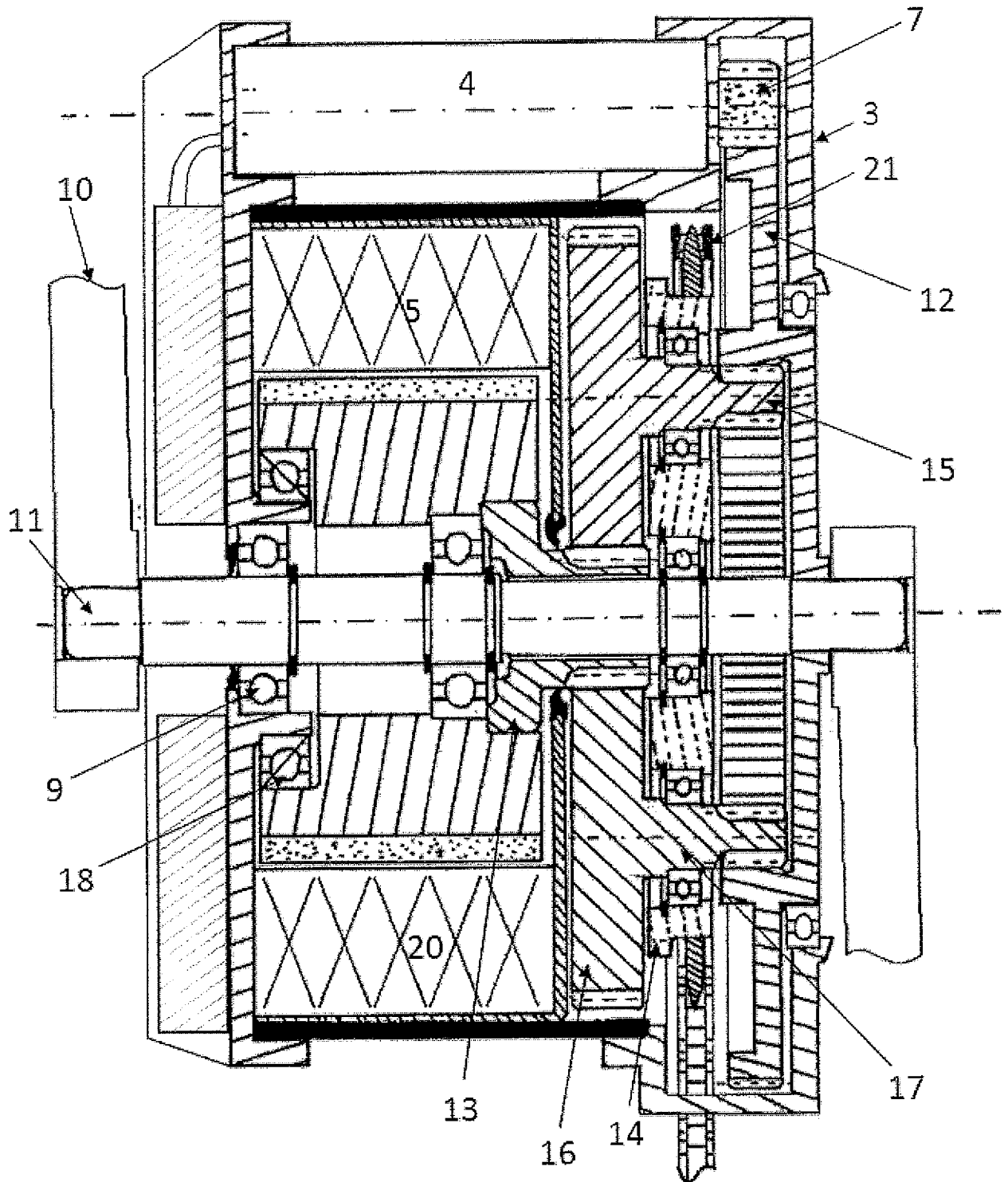


Figure 7

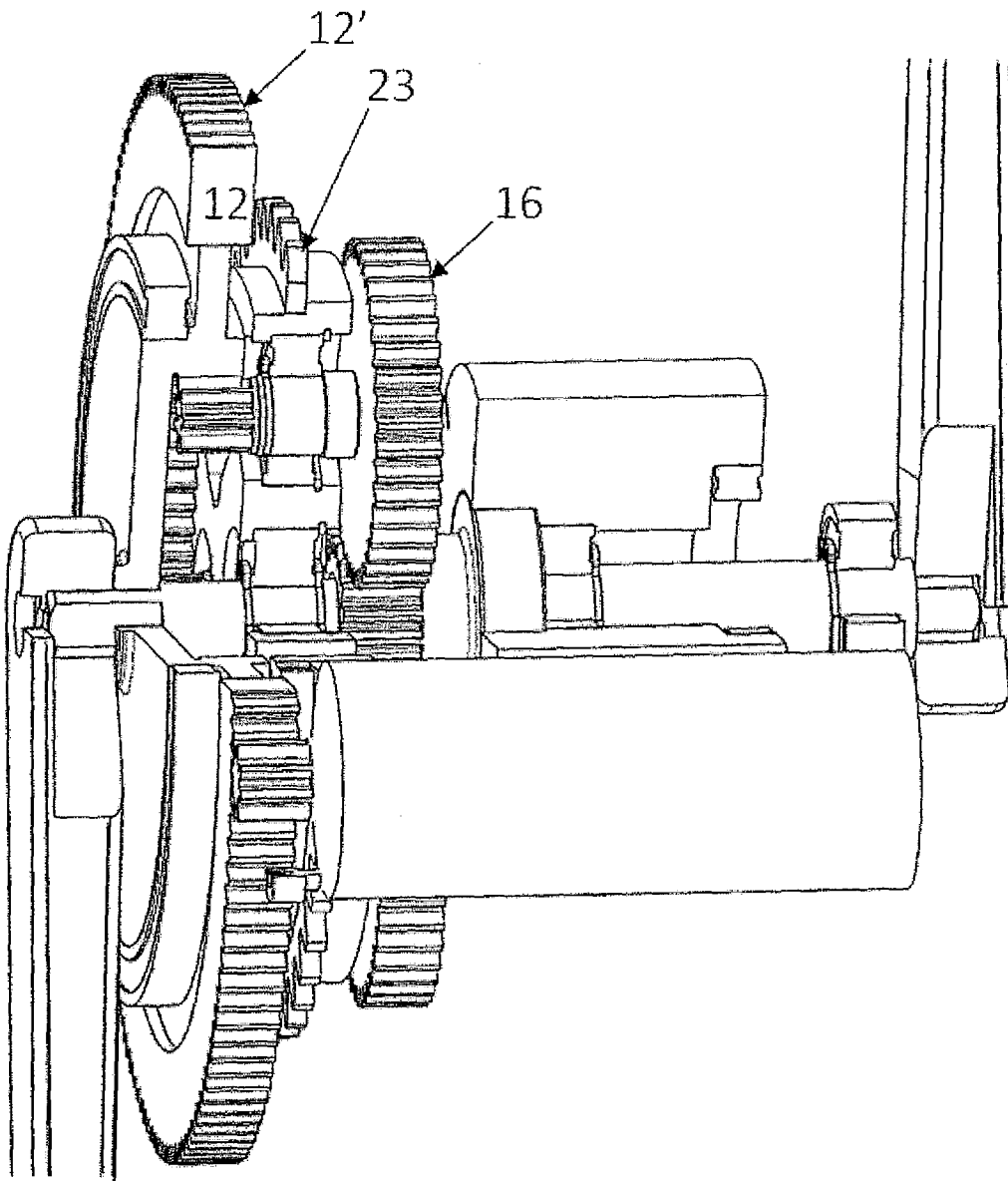


Figure 8

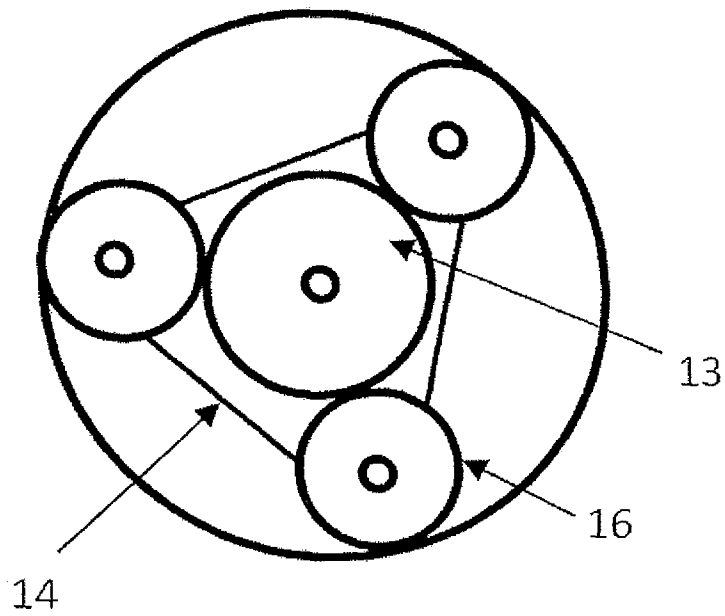


Figure 9

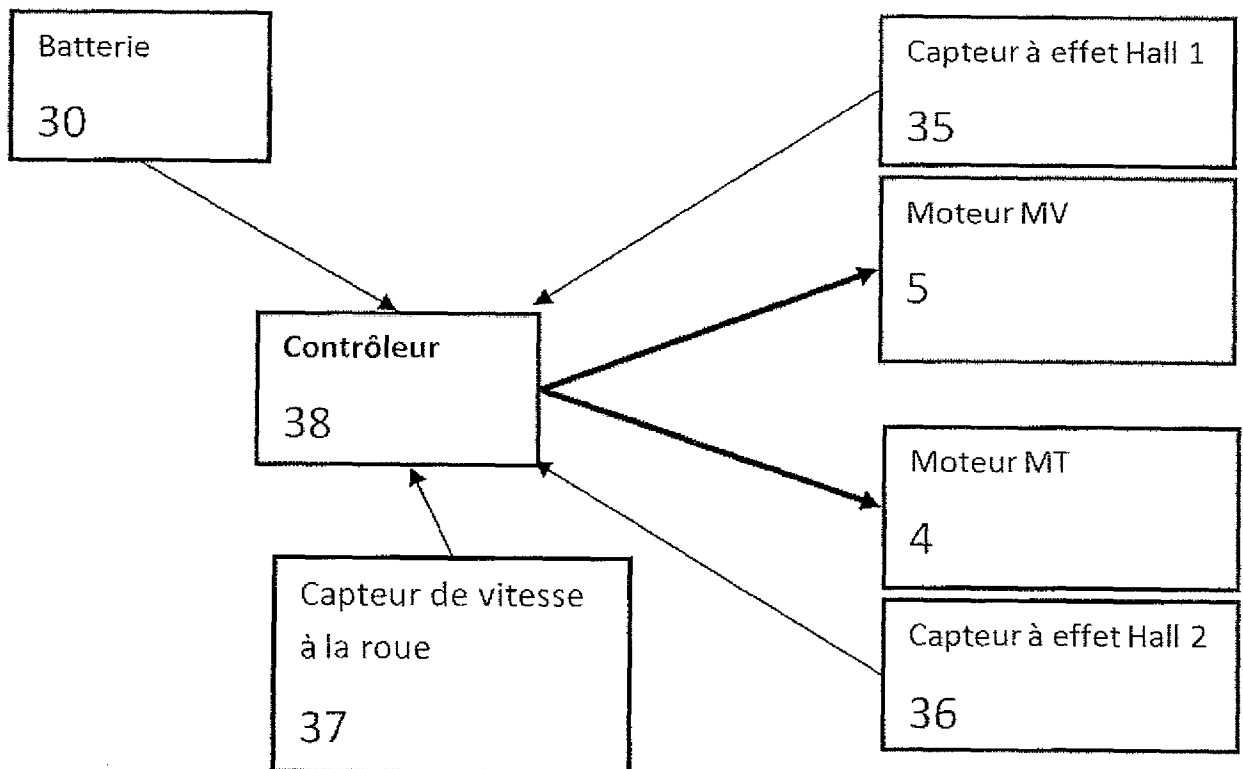


Figure 10

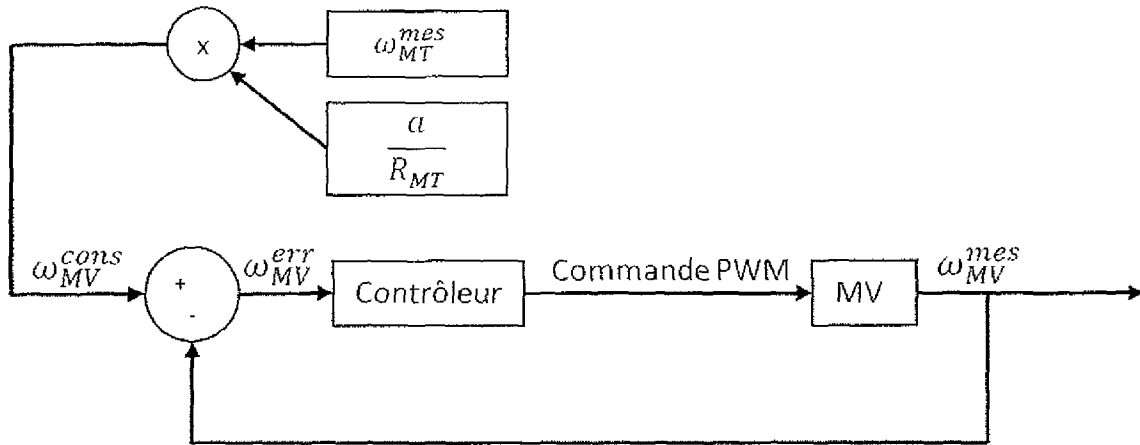


Figure 11

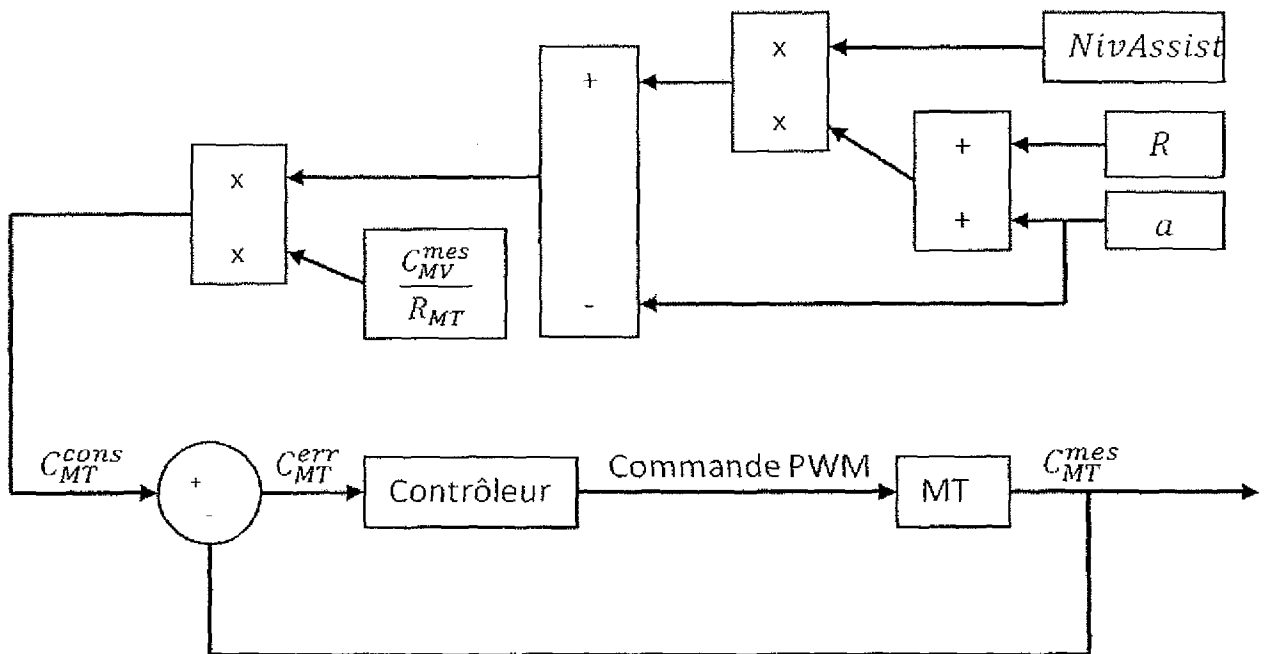


Figure 12

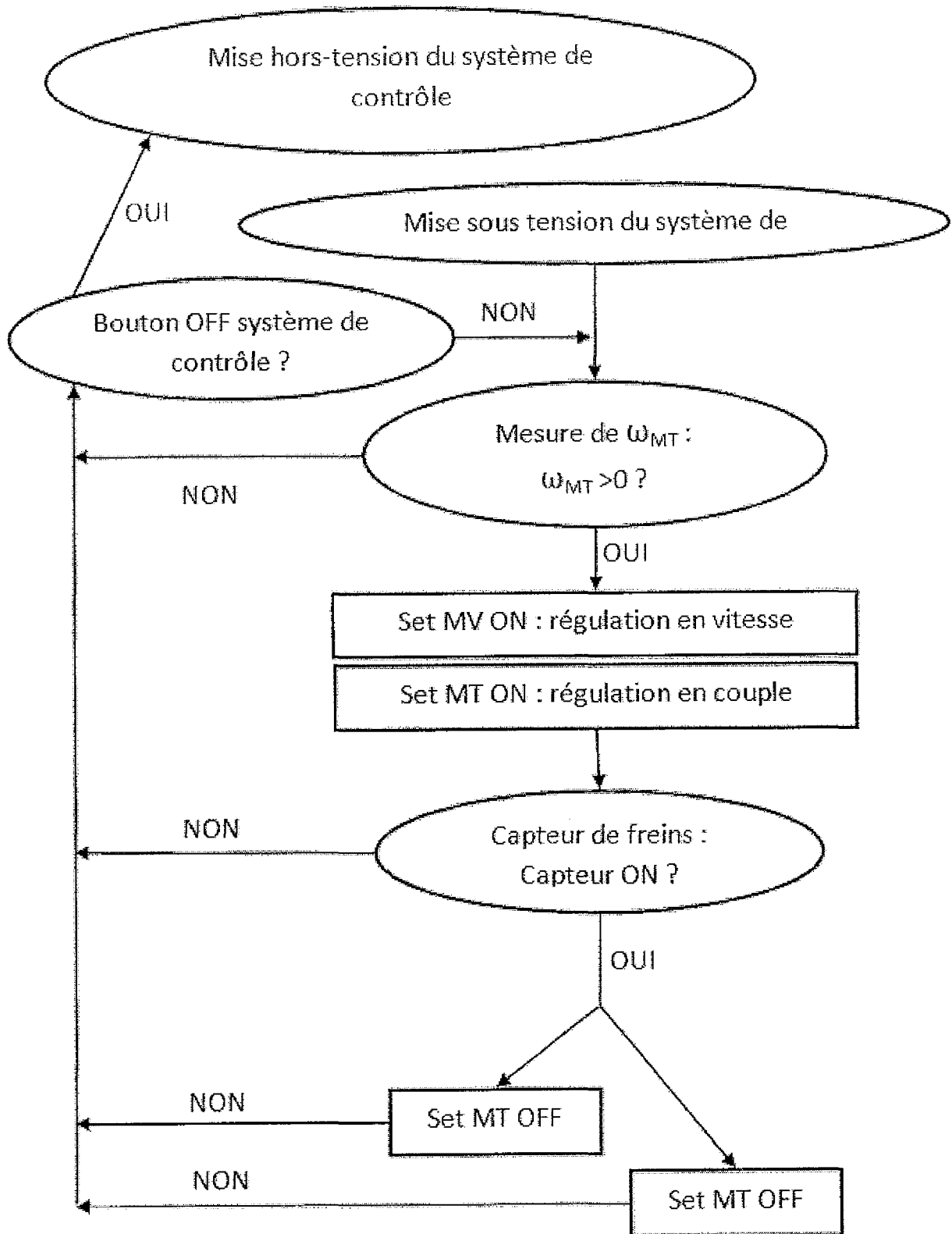


Figure 13

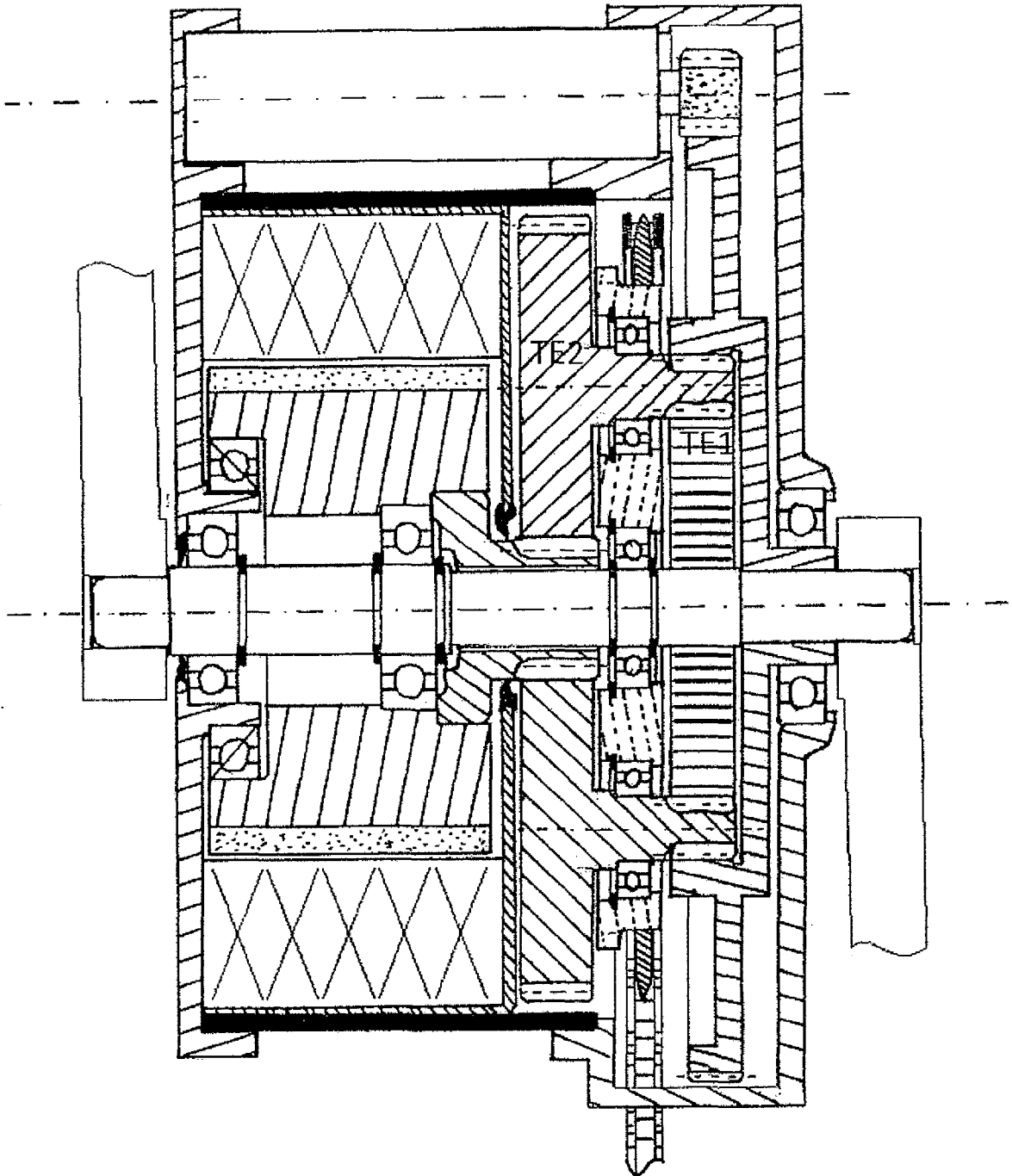


Figure 14

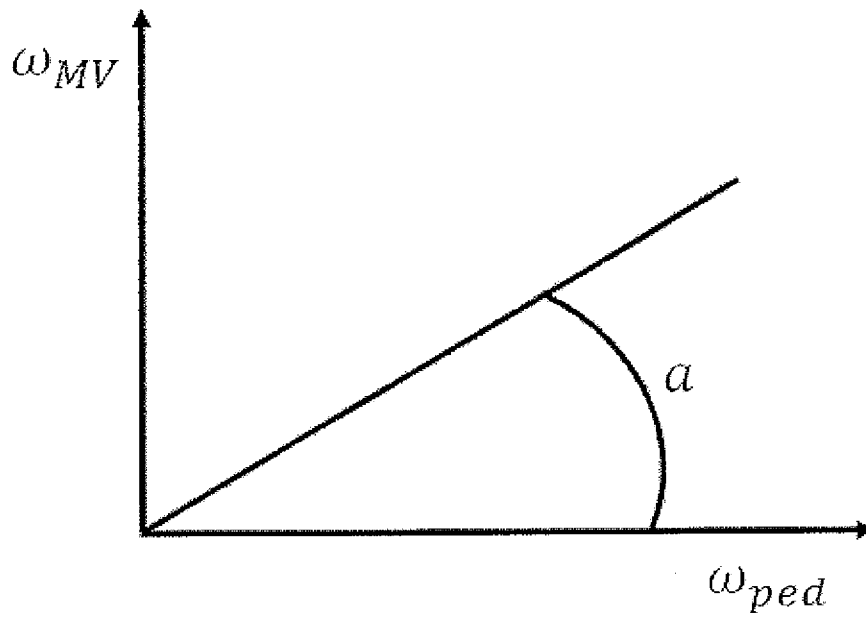


Figure 15

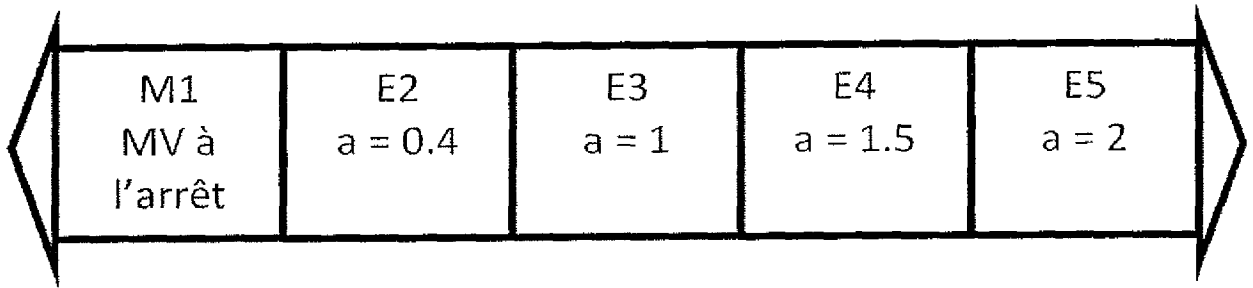


Figure 16

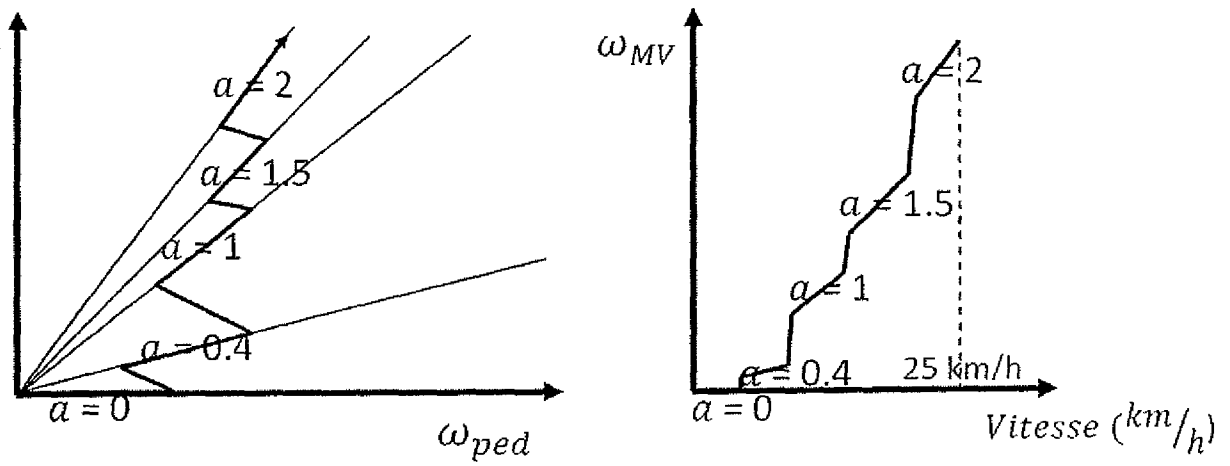


Figure 17

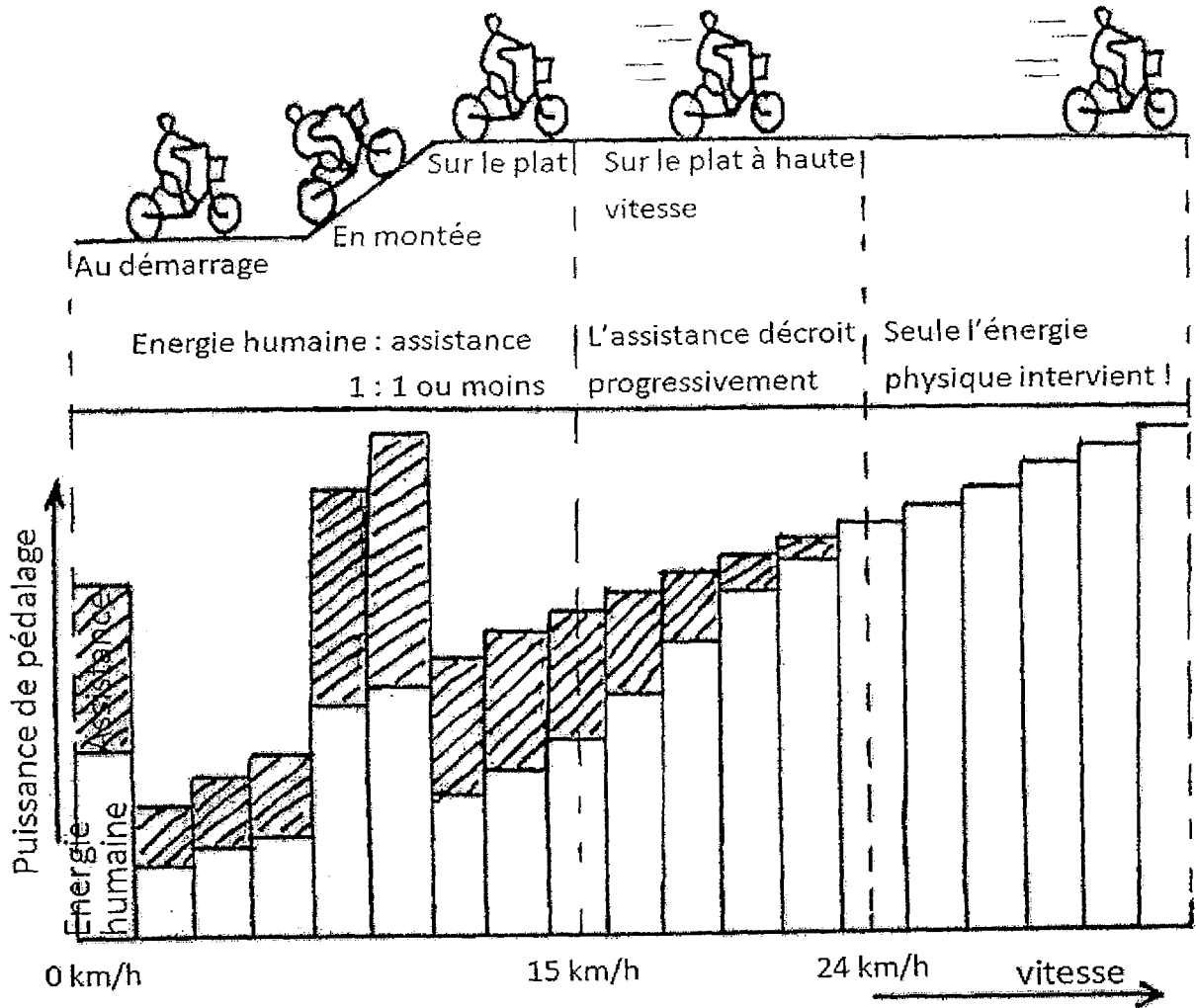


Figure 18

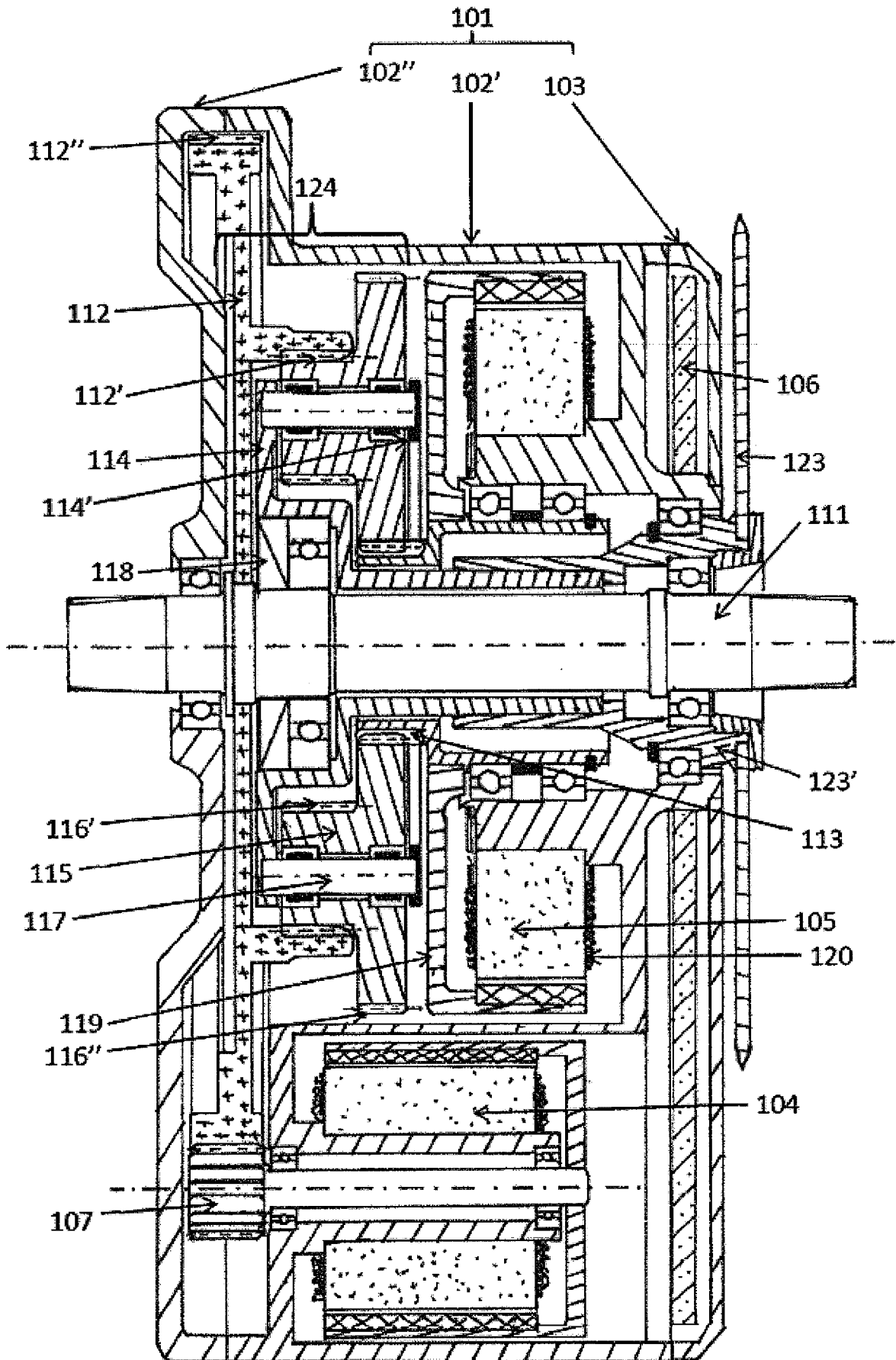


Figure 19

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No
PCT/EP2013/058816

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
INV. B62M6/55
ADD.

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED
Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)
B62M

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)
EPO-Internal, WPI Data

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT		
Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	WO 2010/092331 A1 (NEXXTDRIVE LTD [GB]; MOELLER FRANK H [GB]) 19 August 2010 (2010-08-19) cited in the application paragraph [0017]; figure 1 -----	1
A	EP 0 937 600 A2 (HITACHI LTD [JP]) 25 August 1999 (1999-08-25) paragraph [0062]; figure 13 -----	1

Further documents are listed in the continuation of Box C.

See patent family annex.

* Special categories of cited documents :

- "A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- "E" earlier application or patent but published on or after the international filing date
- "L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- "O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- "P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- "T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- "X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- "Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art
- "&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search 6 September 2013	Date of mailing of the international search report 12/09/2013
---	--

Name and mailing address of the ISA/ European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2 NL - 2280 HV Rijswijk Tel. (+31-70) 340-2040, Fax: (+31-70) 340-3016	Authorized officer Clasen, Martin
--	--

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International application No

PCT/EP2013/058816

Patent document cited in search report	Publication date	Patent family member(s)	Publication date
WO 2010092331 A1	19-08-2010	AT 542736 T	15-02-2012
		CN 102317145 A	11-01-2012
		CN 102348597 A	08-02-2012
		EP 2218634 A1	18-08-2010
		EP 2218635 A1	18-08-2010
		ES 2382316 T3	07-06-2012
		JP 2012517382 A	02-08-2012
		US 2012010036 A1	12-01-2012
		US 2012012412 A1	19-01-2012
		WO 2010092331 A1	19-08-2010
		WO 2010092345 A1	19-08-2010
		EP 0937600 A2	25-08-1999
CN 1226496 A	25-08-1999		
CN 1328931 A	02-01-2002		
CN 1328932 A	02-01-2002		
CN 1328933 A	02-01-2002		
CN 1328934 A	02-01-2002		
CN 1328935 A	02-01-2002		
CN 1329219 A	02-01-2002		
DE 69928846 T2	10-08-2006		
EP 0937600 A2	25-08-1999		
US 6053833 A	25-04-2000		
US 6248036 B1	19-06-2001		
US 2001008859 A1	19-07-2001		

RAPPORT DE RECHERCHE INTERNATIONALE

Demande internationale n°

PCT/EP2013/058816

A. CLASSEMENT DE L'OBJET DE LA DEMANDE INV. B62M6/55 ADD.		
Selon la classification internationale des brevets (CIB) ou à la fois selon la classification nationale et la CIB		
B. DOMAINES SUR LESQUELS LA RECHERCHE A PORTE		
Documentation minimale consultée (système de classification suivi des symboles de classement) B62M		
Documentation consultée autre que la documentation minimale dans la mesure où ces documents relèvent des domaines sur lesquels a porté la recherche		
Base de données électronique consultée au cours de la recherche internationale (nom de la base de données, et si cela est réalisable, termes de recherche utilisés) EPO-Internal, WPI Data		
C. DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS		
Catégorie*	Identification des documents cités, avec, le cas échéant, l'indication des passages pertinents	no. des revendications visées
A	WO 2010/092331 A1 (NEXXTDRIVE LTD [GB]; MOELLER FRANK H [GB]) 19 août 2010 (2010-08-19) cité dans la demande alinéa [0017]; figure 1	1
A	EP 0 937 600 A2 (HITACHI LTD [JP]) 25 août 1999 (1999-08-25) alinéa [0062]; figure 13	1
<input type="checkbox"/> Voir la suite du cadre C pour la fin de la liste des documents <input checked="" type="checkbox"/> Les documents de familles de brevets sont indiqués en annexe		
* Catégories spéciales de documents cités:		
"A" document définissant l'état général de la technique, non considéré comme particulièrement pertinent "E" document antérieur, mais publié à la date de dépôt international ou après cette date "L" document pouvant jeter un doute sur une revendication de priorité ou cité pour déterminer la date de publication d'une autre citation ou pour une raison spéciale (telle qu'indiquée) "O" document se référant à une divulgation orale, à un usage, à une exposition ou tous autres moyens "P" document publié avant la date de dépôt international, mais postérieurement à la date de priorité revendiquée	"T" document ultérieur publié après la date de dépôt international ou la date de priorité et n'appartenant pas à l'état de la technique pertinent, mais cité pour comprendre le principe ou la théorie constituant la base de l'invention "X" document particulièrement pertinent; l'invention revendiquée ne peut être considérée comme nouvelle ou comme impliquant une activité inventive par rapport au document considéré isolément "Y" document particulièrement pertinent; l'invention revendiquée ne peut être considérée comme impliquant une activité inventive lorsque le document est associé à un ou plusieurs autres documents de même nature, cette combinaison étant évidente pour une personne du métier "&" document qui fait partie de la même famille de brevets	
Date à laquelle la recherche internationale a été effectivement achevée 6 septembre 2013		Date d'expédition du présent rapport de recherche internationale 12/09/2013
Nom et adresse postale de l'administration chargée de la recherche internationale Office Européen des Brevets, P.B. 5818 Patentlaan 2 NL - 2280 HV Rijswijk Tel. (+31-70) 340-2040, Fax: (+31-70) 340-3016		Fonctionnaire autorisé Clasen, Martin

RAPPORT DE RECHERCHE INTERNATIONALE

Renseignements relatifs aux membres de familles de brevets

Demande internationale n°

PCT/EP2013/058816

Document brevet cité au rapport de recherche		Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)	Date de publication
WO 2010092331	A1	19-08-2010	AT 542736 T	15-02-2012
			CN 102317145 A	11-01-2012
			CN 102348597 A	08-02-2012
			EP 2218634 A1	18-08-2010
			EP 2218635 A1	18-08-2010
			ES 2382316 T3	07-06-2012
			JP 2012517382 A	02-08-2012
			US 2012010036 A1	12-01-2012
			US 2012012412 A1	19-01-2012
			WO 2010092331 A1	19-08-2010
			WO 2010092345 A1	19-08-2010

EP 0937600	A2	25-08-1999	CA 2259771 A1	19-08-1999
			CN 1226496 A	25-08-1999
			CN 1328931 A	02-01-2002
			CN 1328932 A	02-01-2002
			CN 1328933 A	02-01-2002
			CN 1328934 A	02-01-2002
			CN 1328935 A	02-01-2002
			CN 1329219 A	02-01-2002
			DE 69928846 T2	10-08-2006
			EP 0937600 A2	25-08-1999
			US 6053833 A	25-04-2000
			US 6248036 B1	19-06-2001
			US 2001008859 A1	19-07-2001
