

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
—
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

—
PARIS
—

(11) N° de publication :
(A n'utiliser que pour les
commandes de reproduction).

2 478 899

A1

**DEMANDE
DE BREVET D'INVENTION**

(21)

N° 80 06477

(54) Système de régulation de vitesse pour moteur asynchrone.

(51) Classification internationale (Int. Cl. ³). H 02 P 7/40.

(22) Date de dépôt..... 24 mars 1980.

(33) (32) (31) Priorité revendiquée :

(41) Date de la mise à la disposition du
public de la demande..... B.O.P.I. — « Listes » n° 39 du 25-9-1981.

(71) Déposant : SOBIEPANEK Janusz et Société dite : MOTEURS DROUARD, résidant en France.

(72) Invention de : Janusz Sobiepanek.

(73) Titulaire : *Idem* (71)

(74) Mandataire : Cabinet Lavoix,
2, place d'Estienne-d'Orves, 75441 Paris Cedex 09.

L'invention concerne un système de variation de vitesse d'un moteur asynchrone d'une construction spéciale.

On connaît déjà différents moyens pour faire
5 varier la vitesse des moteurs asynchrones classiques.

La variation de vitesse des moteurs asynchrones classiques peut être obtenue de différentes façons. La plus efficace consiste dans la variation simultanée de la fréquence et de la tension statorique. Cependant, la
10 commande électronique est très chère, ce qui limite la diffusion de cette méthode. On peut également faire varier la tension statorique. La méthode est très limitée à cause des mauvaises performances. La plage de régulation est très faible et le couple diminue vite. Pour les
15 moteurs avec des rotors bobinés, il existe aussi une méthode permettant de faire varier la vitesse au moyen de la régulation du courant rotorique. La portée de la méthode est également limitée.

L'invention a pour but de fournir un moteur
20 asynchrone de construction spéciale et muni d'une possibilité de variation de vitesse simple et efficace sur une grande plage de régulation.

Ce résultat est atteint, selon l'invention, en prévoyant deux stators avec un rotor commun. La cons-
25 truction de chacun des demi-stators est classique. La variation de vitesse est obtenue par la variation du courant et/ou de la tension d'alimentation du stator dit de régulation, le rotor portant un enroulement unique de préférence à cage. Le rotor à cage non bobiné est aussi
30 envisageable.

Le rotor est composé de deux parties fixées sur le même arbre. Chaque partie est composée d'un empilage de tôles de longueur correspondant à peu près à la longueur d'empilage du stator correspondant. Dans le cas
35 du rotor à cage non bobiné, les conducteurs traversent les encoches des deux demi-rotors. Un anneau à chaque extrémi-