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

(19) Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle
Bureau international

(43) Date de la publication internationale
22 juin 2017 (22.06.2017)

WIPO | PCT

(10) Numéro de publication internationale
WO 2017/103436 A1

(51) Classification internationale des brevets :
B60C 9/20 (2006.01) *B60C 11/03* (2006.01)
B60C 11/12 (2006.01) *B60C 9/22* (2006.01)

(21) Numéro de la demande internationale :
PCT/FR2016/053380

(22) Date de dépôt international :
14 décembre 2016 (14.12.2016)

(25) Langue de dépôt : français

(26) Langue de publication : français

(30) Données relatives à la priorité :
1562467 16 décembre 2015 (16.12.2015) FR

(71) Déposants : **COMPAGNIE GENERALE DES ETABLISSEMENTS MICHELIN** [FR/FR]; 12 Cours Sablon, 63000 Clermont-Ferrand (FR). **MICHELIN RECHERCHE ET TECHNIQUE S.A.** [CH/CH]; Route Louis Braille 10, 1763 Granges-Paccot (CH).

(72) Inventeurs : **GERVAIS, Philippe**; Manufacture Francaise des Pneumatiques Michelin, DGD/PI - F35 - Ladoux, 63040 Clermont-Ferrand Cedex 9 (FR). **GODEAU, Gilles**; Manufacture Francaise des Pneumatiques Michelin, DGD/PI - F35 - Ladoux, 63040 Clermont-Ferrand Cedex 9 (FR). **QUANTINET, Benjamin**; Manufacture Francaise des Pneumatiques Michelin, DGD/PI - F35 - Ladoux, 63040 Clermont-Ferrand Cedex 9 (FR). **ZIVKOVIC, Tony**; Manufacture Francaise des Pneumatiques Michelin, DGD/PI - F35 - Ladoux, 63040 Clermont-Ferrand Cedex 9 (FR).

(74) Mandataire : **LE CAM, Stéphane**; Manufacture Francaise des Pneumatiques Michelin, 23 Place des Carmes-Déchaux, DGD/PI - F35 - Ladoux, 63040 Clermont-Ferrand Cedex 9 (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, DJ, 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, KH, KN, KP, KR, KW, KZ, LA, LC, LK, LR, LS, 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, ST, SZ,

[Suite sur la page suivante]

(54) **Title** : TYRE HAVING IMPROVED WEAR AND ROLLING RESISTANCE PROPERTIES

(54) **Titre** : PNEUMATIQUE PRESENTANT DES PROPRIETES D'USURE ET DE RESISTANCE AU ROULEMENT AMELIOREES

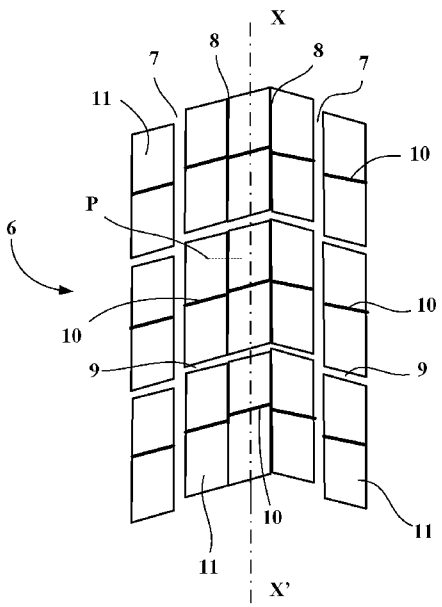


FIG. 2

(57) **Abstract** : The invention relates to a tyre comprising a crown reinforcement made up of at least two working crown layers of reinforcing elements and of at least one layer of circumferential reinforcing elements. According to the invention, the tread includes at least one longitudinal notch, the depth of said at least one longitudinal notch, measured on a new tyre, being greater than or equal to 40% of the thickness of the tread, and the ratio of the width of said at least one longitudinal notch measured at the base thereof to the width of same measured at the surface of the tread is strictly greater than 2. The tensile modulus of elasticity at 10% elongation of at least one skim coat of at least one working crown layer is less than 8.5 MPa, and the maximum tan(δ) value, denoted tan(δ)max, of the at least one skim coat of at least one working crown layer is less than 0.100.

(57) **Abrégé** : L'invention concerne un pneumatique comprenant une armature de sommet formée d'au moins deux couches de sommet de travail d'éléments de renforcement et d'au moins une couche d'éléments de renforcement circonférentiels. Conformément à l'invention, la bande de roulement présente au moins une découpure d'orientation longitudinale, la profondeur, mesurée sur pneumatique neuf, de ladite au moins une découpure d'orientation longitudinale étant supérieure ou égale à 40 % de l'épaisseur de la bande roulement, le ratio de la largeur mesurée au fond de la ladite au moins une découpure d'orientation longitudinale sur la largeur mesurée en surface de la bande de roulement de la ladite au moins une découpure d'orientation longitudinale

[Suite sur la page suivante]

WO 2017/103436 A1

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 :

— *avec rapport de recherche internationale (Art. 21(3))*

étant strictement supérieur à 2, et le module d'élasticité sous tension à 10 % d'allongement d'au moins une couche de calandrage d'au moins une couche de sommet de travail est inférieur à 8,5 MPa, la valeur maximale de tan(δ), noté tan(δ)max, de ladite au moins une couche de calandrage d'au moins une couche de sommet de travail étant inférieure à 0.100.

PNEUMATIQUE PRESENTANT DES PROPRIETES D'USURE ET DE RESISTANCE AU ROULEMENT AMELIOREES

[0001] La présente invention concerne un pneumatique, à armature de carcasse radiale et plus particulièrement un pneumatique destiné à équiper des véhicules portant de lourdes charges et roulant à vitesse soutenue, tels que, par exemple les camions, tracteurs, remorques ou bus routiers.

[0002] D'une manière générale dans les pneumatiques de type poids-lourds, l'armature de carcasse est ancrée de part et d'autre dans la zone du bourrelet et est surmontée radialement par une armature de sommet constituée d'au moins deux couches, superposées et formées de fils ou câbles parallèles dans chaque couche et croisés d'une couche à la suivante en faisant avec la direction circonférentielle des angles compris entre 10° et 45°. Lesdites couches de travail, formant l'armature de travail, peuvent encore être recouvertes d'au moins une couche dite de protection et formée d'éléments de renforcement avantageusement métalliques et extensibles, dits élastiques. Elle peut également comprendre une couche de fils ou câbles métalliques à faible extensibilité faisant avec la direction circonférentielle un angle compris entre 45° et 90°, cette nappe, dite de triangulation, étant radialement située entre l'armature de carcasse et la première nappe de sommet dite de travail, formées de fils ou câbles parallèles présentant des angles au plus égaux à 45° en valeur absolue. La nappe de triangulation forme avec au moins ladite nappe de travail une armature triangulée, qui présente, sous les différentes contraintes qu'elle subit, peu de déformations, la nappe de triangulation ayant pour rôle essentiel de reprendre les efforts de compression transversale dont est l'objet l'ensemble des éléments de renforcement dans la zone du sommet du pneumatique.

[0003] Des câbles sont dits inextensibles lorsque lesdits câbles présentent sous une force de traction égale à 10% de la force de rupture un allongement relatif au plus égal à 0,2%.

[0004] Des câbles sont dits élastiques lorsque lesdits câbles présentent sous une force de traction égale à la charge de rupture un allongement relatif au moins égal à 3% avec un module tangent maximum inférieur à 150 GPa.

[0005] Des éléments de renforcement circonférentiels sont des éléments de renforcement qui font avec la direction circonférentielle des angles compris dans l'intervalle + 2,5°, – 2,5° autour de 0°.

[0006] La direction circonférentielle du pneumatique, ou direction longitudinale, est la direction correspondant à la périphérie du pneumatique et définie par la direction de roulement du pneumatique.

[0007] La direction transversale ou axiale du pneumatique est parallèle à l'axe de rotation du pneumatique.

[0008] La direction radiale est une direction coupant l'axe de rotation du pneumatique et perpendiculaire à celui-ci.

[0009] L'axe de rotation du pneumatique est l'axe autour duquel il tourne en utilisation normale.

[0010] Un plan radial ou méridien est un plan qui contient l'axe de rotation du pneumatique.

[0011] Le plan médian circonférentiel, ou plan équatorial, est un plan perpendiculaire à l'axe de rotation du pneu et qui divise le pneumatique en deux moitiés.

[0012] En ce qui concerne les fils ou câbles métalliques, les mesures de force à la rupture (charge maximale en N), de résistance à la rupture (en MPa), d'allongement à la rupture (allongement total en %) et de module (en GPa) sont effectuées en traction selon la norme ISO 6892 de 1984.

[0013] En ce qui concerne les compositions de caoutchouc, les mesures de module sont effectuées en traction selon la norme AFNOR-NFT-46002 de septembre 1988 : on mesure en seconde élongation (i.e., après un cycle d'accommodation) le module sécant nominal (ou contrainte apparente, en MPa) à 10% d'allongement (conditions normales de température et d'hygrométrie selon la norme AFNOR-NFT-40101 de décembre 1979).

[0014] Certains pneumatiques actuels, dits "routiers", sont destinés à rouler à grande vitesse et sur des trajets de plus en plus longs, du fait de l'amélioration du réseau routier et

de la croissance du réseau autoroutier dans le monde. L'ensemble des conditions, sous lesquelles un tel pneumatique est appelé à rouler, permet sans aucun doute un accroissement du nombre de kilomètres parcourus, l'usure du pneumatique étant moindre ; par contre l'endurance de ce dernier et en particulier de l'armature de sommet est pénalisée.

[0015] Il existe en effet des contraintes au niveau de l'armature de sommet et plus particulièrement des contraintes de cisaillement entre les couches de sommet, alliées à une élévation non négligeable de la température de fonctionnement au niveau des extrémités de la couche de sommet axialement la plus courte, qui ont pour conséquence l'apparition et la propagation de fissures de la gomme au niveau desdites extrémités.

[0016] Afin d'améliorer l'endurance de l'armature de sommet du type de pneumatique étudié, des solutions relatives à la structure et qualité des couches et/ou profilés de mélanges caoutchouteux qui sont disposés entre et/ou autour des extrémités de nappes et plus particulièrement des extrémités de la nappe axialement la plus courte ont déjà été apportées.

[0017] Il est notamment connu d'introduire une couche de mélange caoutchouteux entre les extrémités des couches de travail pour créer un découplage entre lesdites extrémités pour limiter les contraintes de cisaillement. De telles couches de découplage doivent toutefois présenter une très bonne cohésion. De telles couches de mélanges caoutchouteux sont par exemple décrites dans la demande de brevet WO 2004/076204.

[0018] Les pneumatiques ainsi réalisés permettent effectivement d'améliorer les performances notamment en termes d'endurance.

[0019] Par ailleurs, il est connu pour réaliser des pneumatiques à bande de roulement très large ou bien pour conférer à des pneumatiques d'une dimension donnée des capacités de charges plus importantes d'introduire une couche d'éléments de renforcement circonférentiels. La demande de brevet WO 99/24269 décrit par exemple la présence d'une telle couche d'éléments de renforcement circonférentiels.

[0020] La couche d'éléments de renforcement circonférentiels est usuellement constituée par au moins un câble métallique enroulé pour former une spire dont l'angle de pose par rapport à la direction circonférentielle est inférieur à 2.5°.

[0021] En combinaison avec cette structure interne de pneu, il est connu de pourvoir la bande de roulement, c'est-à-dire la partie du pneu destinée à venir en contact avec le sol lors du roulage et à s'user lors du roulage, d'une sculpture formée d'éléments de relief délimités par des rainures qu'elles soient d'orientation circonférentielle, transversale ou oblique. L'objectif d'une telle sculpture est de conférer à la bande de roulement de bonnes performances en roulage sur chaussée sèche et sur chaussée revêtue d'eau notamment par temps de pluie.

[0022] Pour améliorer les performances des bandes de roulement sans toutefois trop abaisser les rigidités de cisaillement desdites bandes, il est connu de former sur la surface de roulement une pluralité d'arêtes orientées transversalement ou en oblique afin de couper la pellicule d'eau sur une chaussée pour assurer un bon contact entre la bande de roulement et la chaussée. Un moyen d'obtention de telles arêtes consiste à pourvoir la bande avec une pluralité de découpures, ces découpures ayant la forme de rainures ou la forme d'incisions. On distingue, dans la présente demande, les incisions des rainures en ce que les incisions ont une largeur appropriée pour permettre pendant le roulage un contact au moins partiel entre les parois en vis-à-vis délimitant ces incisions et notamment au cours du passage dans le contact avec le sol, ce qui ne saurait être le cas pour les rainures dans les conditions normales d'usage du pneumatique.

[0023] Combiné à ce besoin d'améliorer la performance d'adhérence par la présence d'arêtes formées par les découpures transversales, il est également requis que les performances d'une bande de roulement soient pérennes, c'est-à-dire que des performances satisfaisantes soient atteintes même après une usure partielle plus ou moins avancée. Par usure partielle d'une bande de roulement, on entend un état d'usure correspondant à une épaisseur de bande de roulement au plus égale à l'épaisseur totale de bande pouvant être usée avant de devoir changer le pneu notamment pour des raisons de réglementation.

[0024] La demande de brevet WO 02/38399-A2 décrit une bande de roulement pour pneu de véhicule poids lourd, cette bande de roulement comprenant une pluralité de rainures circonférentielles et transversales. Les rainures transversales sont formées d'une alternance de zones en creux et d'incisions de façon à avoir un volume de creux s'ouvrant sur la surface de roulement à l'état neuf et un volume de creux cachés, ces creux cachés étant destinés à s'ouvrir après une usure partielle de la même bande de roulement. La

présence de creux cachés - apparaissant avec l'usure, permet d'avoir une plus grande rigidité à l'état initial tout en assurant une performance d'adhérence quel que soit le niveau d'usure de la bande.

[0025] Lors d'essais, les inventeurs ont mis en évidence que la présence de certains types de découpures longitudinales comportant des creux cachés pouvait conduire à une dégradation des performances en termes d'usure, avec l'apparition de formes d'usures irrégulières selon la direction transversale, en comparaison de pneumatiques similaires ne comportant pas de tels creux cachés pour des usages identiques.

[0026] Par ailleurs, les exigences actuelles orientent la conception des pneumatiques de sorte que ceux-ci participent à la diminution de la consommation de carburant des véhicules.

[0027] Un but de l'invention est de fournir des pneumatiques dont les propriétés d'usure et plus spécifiquement de régularité d'usure selon la direction transversale sont conservées ou améliorées quel que soit l'usage, pour ces types de découpures longitudinales comportant des creux cachés présents sur la bande de roulement et dont les performances en termes de résistance au roulement sont améliorées pour contribuer à une moindre consommation de carburant par les véhicules équipés de tels pneumatiques.

[0028] Ce but est atteint selon l'invention par un pneumatique à armature de carcasse radiale comprenant une armature de sommet formée d'au moins deux couches de sommet de travail, chacune formée d'éléments de renforcement insérés entre deux couches de calandrage de mélange caoutchouteux, elle-même coiffée radialement d'une bande de roulement, ladite bande de roulement étant réunie à deux bourrelets par l'intermédiaire de deux flancs, l'armature de sommet comportant au moins une couche d'éléments de renforcement circonférentiels, ladite bande de roulement comportant une surface de roulement destinée à venir en contact avec une chaussée et former une surface de contact, ladite bande de roulement étant constituée d'au moins une partie centrale s'étendant au moins dans la zone du plan équatorial et deux parties axialement extérieures et présentant au moins dans ladite partie centrale au moins une découpure d'orientation longitudinale, la profondeur, mesurée sur pneumatique neuf dans au moins ladite partie centrale, de ladite au moins une découpure d'orientation longitudinale étant supérieure ou égale à 40 % de l'épaisseur de la bande roulement, le ratio de la largeur mesurée au fond de ladite au moins

une découpure d'orientation longitudinale sur la largeur mesurée en surface de la bande de roulement sur pneumatique neuf de la ladite au moins une découpure d'orientation longitudinale étant supérieur à 2, le module d'élasticité sous tension à 10 % d'allongement d'au moins une couche de calandrage d'au moins une couche de sommet de travail étant inférieur à 8,5 MPa et la valeur maximale de tan(δ), noté tan(δ)max, de ladite au moins une couche de calandrage d'au moins une couche de sommet de travail étant inférieure à 0.100.

[0029] Au sens de l'invention, une découpure désigne de manière générique soit une rainure soit une incision et correspond à l'espace délimité par des parois de matière se faisant face et distantes l'une de l'autre d'une distance non nulle (dite "largeur de la découpure"). Ce qui différencie une incision d'une rainure c'est précisément cette distance ; dans le cas d'une incision, cette distance est appropriée pour permettre la mise en contact au moins partielle des parois opposées délimitant ladite incision au moins lors du passage dans le contact avec la chaussée. Dans le cas d'une rainure, les parois de cette rainure ne peuvent venir en contact l'une contre l'autre dans les conditions usuelles de roulage.

[0030] Au sens de l'invention, une découpure d'orientation longitudinale est une découpure dont le plan moyen d'au moins une partie des parois de ladite découpure forme un angle avec un plan longitudinal inférieur à 10°. Cet angle formé avec un plan longitudinal peut être orienté dans un sens ou dans l'autre par rapport audit plan longitudinal. Une découpure d'orientation longitudinale peut encore être une découpure dont les parois ondulent ou zigzaguent autour d'un plan moyen tel qu'il vient d'être décrit.

[0031] Au sens de l'invention, la profondeur d'une découpure est la distance radiale mesurée sur un pneumatique neuf entre la surface de la bande de roulement et le point radialement le plus intérieur de ladite découpure.

[0032] Au sens de l'invention, l'épaisseur de la bande roulement, mesurée dans une coupe radiale du pneumatique, est la distance mesurée sur pneumatique neuf entre un point de la surface de la bande de roulement et la projection orthogonale dudit point sur la surface radialement extérieure de l'armature de sommet.

[0033] La largeur entre les parois d'une découpure est mesurée sur pneumatique neuf, dans un plan de coupe perpendiculaire au plan moyen des parois et au plan tangent à la

surface de la bande de roulement. Elle est mesurée selon une direction parallèle au plan tangent à la surface de la bande de roulement.

[0034] Au sens de l'invention, la largeur entre les parois d'une découpure en surface de la bande de roulement correspond à la mesure la plus petite dans la partie radialement extérieure de la découpure et plus exactement à la mesure la plus petite réalisée dans une zone comprise radialement entre un point radialement le plus extérieur de ladite découpure et un point situé à une distance de la surface de la bande de roulement égale à 30 % de la profondeur de ladite découpure.

[0035] Au sens de l'invention, une mesure au fond d'une découpure correspond à la mesure la plus grande dans la partie radialement intérieure de la découpure et plus exactement à la mesure la plus grande réalisée dans une zone comprise radialement entre le point radialement le plus intérieur de ladite découpure et un point située à une distance de la surface de la bande de roulement égale à 25% de la profondeur de ladite découpure.

[0036] La partie centrale de la bande de roulement s'étendant au moins dans la zone du plan équatorial présente avantageusement selon l'invention une largeur axiale au moins aussi grande que celle de la couche d'éléments de renforcement circonférentiels.

[0037] Le facteur de perte tan(δ) est une propriété dynamique de la couche de mélange caoutchouteux. Il est mesuré sur un viscoanalyseur (Metravib VA4000), selon la norme ASTM D 5992-96. On enregistre la réponse d'un échantillon de composition vulcanisée (éprouvette cylindrique de 2 mm d'épaisseur et de 78 mm^2 de section), soumis à une sollicitation sinusoïdale en cisaillement simple alterné, à la fréquence de 10Hz, à une température de 100°C. On effectue un balayage en amplitude de déformation de 0,1 à 50% (cycle aller), puis de 50% à 1% (cycle retour). Les résultats exploités sont le module complexe de cisaillement dynamique (G^*) et le facteur de perte tan(δ) mesuré sur le cycle retour. Pour le cycle retour, on indique la valeur maximale de tan(δ) observée, noté $tan(\delta)_{max}$.

[0038] La résistance au roulement est la résistance qui apparaît lorsque le pneumatique roule. Elle est représentée par les pertes hystérétiques liées à la déformation du pneumatique durant une révolution. Les valeurs de fréquence liées à la révolution du pneumatique

correspondent à des valeurs de tan(δ) mesurée entre 30 et 100°C. La valeur de tan(δ) à 100 °C correspond ainsi à un indicateur de la résistance au roulement du pneumatique en roulage.

[0039] Il est encore possible d'estimer la résistance au roulement par la mesure des pertes d'énergie par rebond des échantillons à énergie imposée à des températures de 60 °C et exprimées en pourcentage.

[0040] Avantageusement selon l'invention, la perte à 60 °C, notée P60, de la dite au moins une couche de calandrage d'au moins une couche de sommet de travail est inférieure à 20 %.

[0041] Selon un mode préféré de réalisation de l'invention, le module d'élasticité sous tension à 10 % d'allongement des couches de calandrage desdites au moins deux couches de sommet de travail est inférieur à 8,5 MPa et la valeur $\tan(\delta)_{max}$ des couches de calandrage desdites au moins deux couches de sommet de travail est inférieure à 0.100.

[0042] Les essais réalisés ont montré que l'utilisation de tels mélanges dont les modules d'élasticité sont inférieurs à 8.5 MPa et dont la valeur $\tan(\delta)_{max}$ est inférieure à 0.100 permet d'améliorer les propriétés du pneumatique en matière de résistance au roulement en conservant des propriétés d'endurance satisfaisante.

[0043] Habituellement, les modules d'élasticité sous tension à 10 % d'allongement des calandrages des couches de sommet sont supérieurs à 8.5 MPa et le plus souvent supérieurs à 10 MPa. De tels modules d'élasticité sont notamment requis pour permettre de limiter les mises en compression des éléments de renforcement des couches de sommet de travail notamment lorsque le véhicule suit un parcours sinueux, lors de manœuvres sur les parkings ou bien lors du passage de ronds-points. En effet, les cisaillements selon la direction axiale qui s'opèrent sur la bande de roulement dans la zone de la surface de contact avec le sol conduisent à la mise en compression des éléments de renforcement d'une couche de sommet de travail.

[0044] Les essais réalisés ont par ailleurs montré que les pneumatiques selon l'invention présentent des performances d'usure et notamment de régularité d'usure satisfaisantes quelles que soient les conditions d'utilisation des pneumatiques.

[0045] Les inventeurs ont en effet su mettre en évidence que des découpures d'orientation longitudinale dont la profondeur est supérieure à 40 % de l'épaisseur de la bande roulement et dont le ratio de la largeur mesurée au fond desdites découpures d'orientation longitudinale sur la largeur mesurée en surface de la bande de roulement desdites découpures d'orientation longitudinale est supérieur à 2 associées à au moins une couche de calandrage d'au moins une couche de sommet de travail dont le module d'élasticité sous tension à 10 % d'allongement est inférieur à 8,5 MPa et dont la valeur maximale de tan(δ), noté tan(δ)max, est inférieure à 0.100 conduisent à une déformation locale de l'armature de sommet lors de la fabrication du pneumatique et notamment lors de la cuisson de celui-ci. Les inventeurs pensent interpréter cette déformation de l'armature sommet du fait d'un fluage des matériaux élastomériques non maîtrisés au niveau desdites découpures lors du moulage et de la cuisson dudit pneumatique. Cela se traduirait vraisemblablement par une déformation selon la direction radiale des couches constitutives de l'armature de sommet localisées à proximité desdites découpures. Ces déformations pourraient conduire lors de l'usage des pneumatiques à une altération des performances du pneumatique en termes d'usure et notamment de régularité d'usure, l'épaisseur de mélange à user n'étant pas régulière selon la direction transversale du pneumatique. En effet, la présence supplémentaire d'au moins une couche de calandrage d'au moins une couche de sommet de travail dont le module d'élasticité sous tension à 10 % d'allongement est inférieur à 8,5 MPa et dont la valeur maximale de tan(δ), noté tan(δ)max, est inférieure à 0.100 ne semble pas favorable à une meilleure maitrise du fluage des matériaux élastomériques ; au contraire la présence d'une telle couche de calandrage semble favoriser ce phénomène de déformation de l'armature sommet lors de la fabrication du pneumatique et notamment lors de la cuisson de celui-ci.

[0046] La présence de la couche d'éléments de renforcement circonférentiels conformément à l'invention permet de limiter voire de prévenir ces phénomènes d'usures irrégulières selon la direction transversale.

[0047] Les inventeurs pensent interpréter les résultats obtenus avec les pneumatiques selon l'invention par la présence d'une couche d'éléments de renforcement circonférentiels qui semble pouvoir diminuer voir éviter lesdites déformations locales de l'armature de sommet lors de la cuisson de pneumatiques comportant des découpures d'orientation

longitudinale dont la profondeur est supérieure ou égale à 40 % de l'épaisseur de la bande roulement et dont le ratio de la largeur mesurée au fond des découpures d'orientation longitudinale sur la largeur mesurée en surface de la bande de roulement des découpures d'orientation longitudinale est supérieur à 2 associées à au moins une couche de calandrage d'au moins une couche de sommet de travail dont le module d'élasticité sous tension à 10 % d'allongement est inférieur à 8,5 MPa et dont la valeur maximale de tan(δ), noté tan(δ)max, est inférieure à 0.100.

[0048] De manière très surprenante, la couche d'éléments de renforcement circonférentiels, qui est usuellement présente pour limiter des effets de cisaillement entre les couches de sommet de travail, semble permettre une meilleure maîtrise des déplacements des mélanges formant la bande roulement lors de la cuisson d'un pneumatique, celui-ci comportant des découpures d'orientation longitudinale dont la profondeur est supérieure ou égale à 40 % de l'épaisseur de la bande roulement et dont le ratio de la largeur mesurée au fond des découpures d'orientation longitudinale sur la largeur mesurée en surface de la bande de roulement des découpures d'orientation longitudinale est supérieur à 2 associées à au moins une couche de calandrage d'au moins une couche de sommet de travail dont le module d'élasticité sous tension à 10 % d'allongement est inférieur à 8,5 MPa et dont la valeur maximale de tan(δ), noté tan(δ)max, est inférieure à 0.100.

[0049] Par ailleurs, les inventeurs ont su mettre en évidence que la couche d'élément de renforcement circonférentiels autorise des choix de modules d'élasticité des mélanges caoutchouteux des couches de calandrages des couches de sommet de travail plus faibles sans nuire aux propriétés d'endurance du pneumatique du fait des mises en compression des éléments de renforcement desdites couches de sommet de travail telles que décrites précédemment.

[0050] Les inventeurs ont encore su mettre en évidence que la cohésion des couches de calandrages des couches de sommet de travail, lorsqu'elles présentent un module d'élasticité sous tension à 10 % d'allongement inférieur à 8.5 MPa, reste satisfaisante.

[0051] Au sens de l'invention, un mélange caoutchouteux cohésif est un mélange caoutchouteux notamment robuste à la fissuration. La cohésion d'un mélange est ainsi évaluée par un test de fissuration en fatigue réalisé sur une éprouvette « PS » (pure shear).

Il consiste à déterminer, après entaillage de l'éprouvette, la vitesse de propagation de fissure « Vp » (nm/cycle) en fonction du taux de restitution d'énergie « E » (J/m^2). Le domaine expérimental couvert par la mesure est compris dans la plage -20°C et +150°C en température, avec une atmosphère d'air ou d'azote. La sollicitation de l'éprouvette est un déplacement dynamique imposé d'amplitude comprise entre 0.1mm et 10mm sous forme de sollicitation de type impulsionnel (signal « haversine » tangent) avec un temps de repos égal à la durée de l'impulsion ; la fréquence du signal est de l'ordre de 10Hz en moyenne.

[0052] La mesure comprend 3 parties :

- Une accommodation de l'éprouvette « PS », de 1000 cycles à 27% de déformation.
- une caractérisation énergétique pour déterminer la loi « E » = f (déformation). Le taux de restitution d'énergie « E » est égal à W0*h0, avec W0 = énergie fournie au matériau par cycle et par unité de volume et h0 = hauteur initiale de l'éprouvette. L'exploitation des acquisitions « force / déplacement » donne ainsi la relation entre « E » et l'amplitude de la sollicitation.
- La mesure de fissuration, après entaillage de l'éprouvette « PS ». Les informations recueillies conduisent à déterminer la vitesse de propagation de la fissure « Vp » en fonction du niveau de sollicitation imposé « E ».

[0053] Les inventeurs ont notamment mis en évidence que la présence d'au moins une couche d'éléments de renforcement circonférentiels contribue à une moindre évolution de la cohésion des couches de calandrages des couches de sommet de travail. En effet, les conceptions de pneumatiques plus usuelles comportant notamment des couches de calandrages des couches de sommet de travail avec des modules d'élasticité sous tension à 10 % d'allongement supérieurs à 8.5 MPa, conduisent à une évolution de la cohésion desdites couches de calandrages des couches de sommet de travail, celle-ci tendant à s'affaiblir. Les inventeurs constatent que la présence d'au moins une couche d'éléments de renforcement circonférentiels qui contribue à limiter les mises en compression des éléments de renforcement des couches de sommet de travail notamment lorsque le véhicule suit un parcours sinueux et en outre, limite les augmentations de température conduit à une faible évolution de la cohésion des couches de calandrages. Les inventeurs considèrent ainsi que la

cohésion des couches de calandrages des couches de sommet de travail, plus faible que ce qui existe dans les conceptions de pneumatiques plus usuelles, est satisfaisante dans la conception du pneumatique selon l'invention.

[0054] Selon une variante préférée de l'invention, la découpure présente un ratio de la largeur mesurée au fond de ladite au moins une découpure d'orientation longitudinale sur la largeur de la ladite au moins une découpure d'orientation longitudinale mesurée en surface de la bande de roulement sur pneumatique neuf supérieur à 2 sur toute sa longueur.

[0055] Selon une autre variante de l'invention, cette condition sur le ratio de la largeur mesurée au fond de ladite au moins une découpure d'orientation longitudinale sur la largeur de la ladite au moins une découpure d'orientation longitudinale mesurée en surface de la bande de roulement sur pneumatique neuf supérieur à 2 peut n'être vérifiée que sur une partie de la longueur de la découpure.

[0056] Selon encore d'autres variantes de l'invention, cette condition sur le ratio de la largeur mesurée au fond de ladite au moins une découpure d'orientation longitudinale sur la largeur de la ladite au moins une découpure d'orientation longitudinale mesurée en surface de la bande de roulement sur pneumatique neuf supérieur à 2 peut être vérifiée par intermittence sur la longueur de la découpure.

[0057] Selon un mode de réalisation préféré de l'invention, la largeur mesurée au fond de ladite au moins une découpure d'orientation longitudinale est strictement supérieure à 3 mm.

[0058] De préférence encore, la largeur mesurée au fond de ladite au moins une découpure d'orientation longitudinale est inférieure à 10 mm.

[0059] Avantageusement selon l'invention, le taux d'entaillement volumique de la bande de roulement du pneumatique selon l'invention est inférieur ou égal à 15 %, de préférence inférieur ou égal à 13 % et de préférence encore supérieur à 5 %.

[0060] Le taux d'entaillement volumique de la bande de roulement est défini selon l'invention sur pneumatique neuf par le rapport du volume de découpures sur le volume total de la bande de roulement. Le volume total de la bande de roulement est quant à lui

défini au sens de l'invention par le volume, incluant le volume de toutes les découpures, évalué entre la surface de roulement et une surface parallèle à cette surface de roulement passant par le fond du creux s'étendant le plus à l'intérieur de la bande.

[0061] Selon un mode de réalisation préféré de l'invention, ladite au moins une couche de calandrage d'au moins une couche de sommet de travail est un mélange élastomérique à base de caoutchouc naturel ou de polyisoprène synthétique à majorité d'enchaînements cis-1,4 et éventuellement d'au moins un autre élastomère diénique, le caoutchouc naturel ou le polyisoprène synthétique en cas de coupage étant présent à un taux majoritaire par rapport au taux de l'autre ou des autres élastomères diéniques utilisés et d'une charge renforçante constituée :

a) soit par du noir de carbone de surface spécifique BET supérieure à 60 m^2/g,

   i. employé à un taux compris entre 20 et 40 pce lorsque l'indice de structure du noir (COAN) est supérieur à 85,

   ii. employé à un taux compris entre 20 et 60 pce lorsque l'indice de structure du noir (COAN) est inférieur à 85,

b) soit par du noir de carbone de surface spécifique BET inférieure à 60 m^2/g, quelle que soit son indice de structure, employé à un taux compris entre 20 et 80 pce, et de préférence entre 30 et 50 pce,

c) soit par une charge blanche de type silice et/ou alumine comportant des fonctions de surface SiOH et/ou AlOH choisie dans le groupe formé par les silices précipitées ou pyrogénées, les alumines ou les aluminosilicates ou bien encore les noirs de carbone modifiés en cours ou après la synthèse de surface spécifique BET comprise entre 30 et 260 m^2/g employée à un taux compris entre 20 et 80 pce, et de préférence entre 30 et 50 pce,

d) soit par un coupage de noir de carbone décrit en (a) et/ou de noir de carbone décrit en (b) et/ou une charge blanche décrite en (c), dans lequel le taux global de charge est compris entre 20 et 80 pce, et de préférence entre 40 et 60 pce.

[0062] La mesure de surface spécifique BET est effectuée selon la méthode de BRUNAUER, EMMET et TELLER décrite dans "The Journal of the American Chemical

Society", vol. 60, page 309, février 1938, correspondant à la norme NFT 45007 de novembre 1987.

[0063] L'indice de structure du noir COAN (Compressed Oil Absorption Number) est mesuré selon la norme ASTM D3493.

[0064] Dans le cas d'utilisation de charge claire ou charge blanche, il est nécessaire d'utiliser un agent de couplage et/ou de recouvrement choisi parmi les agents connus de l'homme de l'art. Comme exemples d'agents de couplage préférentiel, on peut citer les alcoxysilanes sulfurés du type polysulfure de bis-(3-trialcoxysilylpropyle), et parmi ceux-ci notamment le tétrasulfure de bis-(3-triéthoxysilylpropyle) commercialisé par la Société DEGUSSA sous les dénominations Si69 pour le produit liquide pur et X50S pour le produit solide (coupage 50/50 en poids avec du noir N330). Comme exemples d'agents de recouvrement on peut citer un alcool gras, un alkylalcoxysilane tel qu'un hexadécyltriméthoxy ou triéthoxysilane respectivement commercialisés par la Société DEGUSSA sous les dénominations Si116 et Si216, la diphénylguanidine, un polyéthylène glycol, une huile silicone éventuellement modifié au moyen des fonctions OH ou alcoxy. L'agent de recouvrement et/ou de couplage est utilisé dans un rapport pondéral par rapport à la charge ≥ à 1/100 et ≤ à 20/100, et préférentiellement compris entre 2/100 et 15/100 lorsque la charge claire représente la totalité de la charge renforçante et compris entre 1/100 et 20/100 lorsque la charge renforçante est constituée par un coupage de noir de carbone et de charge claire.

[0065] Comme autres exemples de charges renforçantes ayant la morphologie et les fonctions de surface SiOH et/ou AlOH des matières de type silice et/ou alumine précédemment décrites et pouvant être utilisées selon l'invention en remplacement partiel ou total de celles-ci, on peut citer les noirs de carbone modifiés soit au cours de la synthèse par addition à l'huile d'alimentation du four d'un composé du silicium et/ou d'aluminium soit après la synthèse en ajoutant, à une suspension aqueuse de noir de carbone dans une solution de silicate et/ou d'aluminate de sodium, un acide de façon à recouvrir au moins partiellement la surface du noir de carbone de fonctions SiOH et/ou AlOH. Comme exemples non limitatifs de ce type de charges carbonées avec en surface des fonctions SiOH et/ou AlOH, on peut citer les charges type CSDP décrites dans la Conférence N° 24 du

Meeting ACS, Rubber Division, Anaheim, Californie, 6-9 mai 1997 ainsi que celles de la demande de brevet EP-A-0 799 854.

[0066] Lorsqu'une charge claire est utilisée comme seule charge renforçante, les propriétés d'hystérèse et de cohésion sont obtenues en utilisant une silice précipitée ou pyrogénée, ou bien une alumine précipitée ou bien encore un aluminosilicate de surface spécifique BET comprise entre 30 et 260 m^2/g. Comme exemples non limitatifs de ce type de charge, on peut citer les silices KS404 de la Société Akzo, Ultrasil VN2 ou VN3 et BV3370GR de la Société Degussa, Zeopol 8745 de la Société Huber, Zeosil 175MP ou Zeosil 1165MP de la société Rhodia, HI-SIL 2000 de la Société PPG etc...

[0067] Parmi les élastomères diéniques pouvant être utilisés en coupage avec le caoutchouc naturel ou un polyisoprène synthétique à majorité d'enchaînements cis-1,4, on peut citer un polybutadiène (BR) de préférence à majorité d'enchaînements cis-1,4, un copolymère styrène-butadiène (SBR) solution ou émulsion, un copolymère butadiène-isoprène (BIR) ou bien encore un terpolymère styrène-butadiène-isoprène (SBIR). Ces élastomères peuvent être des élastomères modifiés en cours de polymérisation ou après polymérisation au moyen d'agents de ramification comme un divinylbenzène ou d'agents d'étoilage tels que des carbonates, des halogénoétains, des halogénosiliciums ou bien encore au moyen d'agents de fonctionnalisation conduisant à un greffage sur la chaîne ou en bout de chaîne de fonctions oxygénées carbonyle, carboxyle ou bien d'une fonction amine comme par exemple par action de la diméthyl ou de la diéthylamino benzophénone. Dans le cas de coupages de caoutchouc naturel ou de polyisoprène synthétique à majorité d'enchaînements cis-1,4 avec un ou plusieurs des élastomères diéniques, mentionnés ci-dessus, le caoutchouc naturel ou le polyisoprène synthétique est utilisé de préférence à un taux majoritaire et plus préférentiellement à un taux supérieur à 70 pce.

[0068] Selon ce mode de réalisation préféré de l'invention, un module d'élasticité plus faible s'accompagne généralement d'un module visqueux G'' plus faible, cette évolution s'avérant favorable à une réduction de la résistance au roulement du pneumatique.

[0069] Selon un mode de réalisation avantageux de l'invention, la couche de sommet de travail axialement la plus large est radialement à l'intérieur des autres couches de sommet de travail.

[0070] Selon une variante avantageuse de réalisation de l'invention, la couche d'éléments de renforcement circonférentiels présente une largeur axiale supérieure à 0.5xW.

[0071] W est la largeur maximale axiale du pneumatique, lorsque ce dernier est monté sur sa jante de service et gonflé à sa pression recommandée.

[0072] Les largeurs axiales des couches d'éléments de renforcement sont mesurées sur une coupe transversale d'un pneumatique, le pneumatique étant donc dans un état non gonflé.

[0073] Selon une réalisation préférée de l'invention, au moins deux couches de sommet de travail présentent des largeurs axiales différentes, la différence entre la largeur axiale de la couche de sommet de travail axialement la plus large et la largeur axiale de la couche de sommet de travail axialement la moins large étant comprise entre 10 et 30 mm.

[0074] Selon un mode de réalisation préférée de l'invention, une couche d'éléments de renforcement circonférentiels est radialement disposée entre deux couches de sommet de travail.

[0075] Selon ce mode de réalisation de l'invention, la couche d'éléments de renforcement circonférentiels permet de limiter de manière plus importante les mises en compression des éléments de renforcement de l'armature de carcasse qu'une couche semblable mise en place radialement à l'extérieur des couches de travail. Elle est préférablement radialement séparée de l'armature de carcasse par au moins une couche de travail de façon à limiter les sollicitations desdits éléments de renforcement et ne pas trop les fatiguer.

[0076] Avantageusement encore selon l'invention, les largeurs axiales des couches de sommet de travail radialement adjacentes à la couche d'éléments de renforcement circonférentiels sont supérieures à la largeur axiale de ladite couche d'éléments de renforcement circonférentiels et de préférence, lesdites couches de sommet de travail adjacentes à la couche d'éléments de renforcement circonférentiels sont de part et d'autre du plan équatorial et dans le prolongement axial immédiat de la couche d'éléments de renforcement circonférentiels couplées sur une largeur axiale, pour être ensuite découplées

par une couche C de mélange de caoutchouc au moins sur le restant de la largeur commune aux dites deux couches de travail.

[0077] La présence de tels couplages entre les couches de sommet de travail adjacentes à la couche d'éléments de renforcement circonférentiels permet la diminution des contraintes de tension agissant sur les éléments circonférentiels axialement le plus à l'extérieur et situé le plus près du couplage.

[0078] Selon un mode de réalisation avantageux de l'invention, les éléments de renforcement d'au moins une couche d'éléments de renforcement circonférentiels sont des éléments de renforcement métalliques présentant un module sécant à 0,7 % d'allongement compris entre 10 et 120 GPa et un module tangent maximum inférieur à 150 GPa.

[0079] Selon une réalisation préférée, le module sécant des éléments de renforcement à 0,7 % d'allongement est inférieur à 100 GPa et supérieur à 20 GPa, de préférence compris entre 30 et 90 GPa et de préférence encore inférieur à 80 GPa.

[0080] De préférence également, le module tangent maximum des éléments de renforcement est inférieur à 130 GPa et de préférence encore inférieur à 120 GPa.

[0081] Les modules exprimés ci-dessus sont mesurés sur une courbe contrainte de traction en fonction de l'allongement déterminée avec une précontrainte de 20 MPa ramenée à la section de métal de l'élément de renforcement, la contrainte de traction correspondant à une tension mesurée ramenée à la section de métal de l'élément de renforcement.

[0082] Les modules des mêmes éléments de renforcement peuvent être mesurés sur une courbe contrainte de traction en fonction de l'allongement déterminée avec une précontrainte de 10 MPa ramenée à la section globale de l'élément de renforcement, la contrainte de traction correspondant à une tension mesurée ramenée à la section globale de l'élément de renforcement. La section globale de l'élément de renforcement est la section d'un élément composite constitué de métal et de caoutchouc, ce dernier ayant notamment pénétré l'élément de renforcement pendant la phase de cuisson du pneumatique.

[0083] Selon cette formulation relative à la section globale de l'élément de renforcement, les éléments de renforcement des parties axialement extérieures et de la partie centrale d'au moins une couche d'éléments de renforcement circonférentiels sont des éléments de renforcement métalliques présentant un module sécant à 0,7 % d'allongement compris entre 5 et 60 GPa et un module tangent maximum inférieur à 75 GPa.

[0084] Selon une réalisation préférée, le module sécant des éléments de renforcement à 0,7 % d'allongement est inférieur à 50 Gpa et supérieur à 10 GPa, de préférence compris entre 15 et 45 GPa et de préférence encore inférieure à 40 GPa.

[0085] De préférence également, le module tangent maximum des éléments de renforcement est inférieur à 65 GPa et de préférence encore inférieur à 60 GPa.

[0086] Selon un mode de réalisation préféré, les éléments de renforcements d'au moins une couche d'éléments de renforcement circonférentiels sont des éléments de renforcement métalliques présentant une courbe contrainte de traction en fonction de l'allongement relatif ayant des faibles pentes pour les faibles allongements et une pente sensiblement constante et forte pour les allongements supérieurs. De tels éléments de renforcement de la nappe additionnelle sont habituellement dénommés éléments "bi-module".

[0087] Selon une réalisation préférée de l'invention, la pente sensiblement constante et forte apparaît à partir d'un allongement relatif compris entre 0,1% et 0,5%.

[0088] Les différentes caractéristiques des éléments de renforcement énoncées ci-dessus sont mesurées sur des éléments de renforcement prélevés sur des pneumatiques.

[0089] Des éléments de renforcement plus particulièrement adaptés à la réalisation d'au moins une couche d'éléments de renforcement circonférentiels selon l'invention sont par exemple des assemblages de formule 21.23, dont la construction est 3x(0.26+6x0.23) 4.4/6.6 SS ; ce câble à torons est constitué de 21 fils élémentaires de formule 3 x (1+6), avec 3 torons tordus ensembles chacun constitué de 7 fils, un fil formant une âme centrale de diamètre égal à 26/100 mm et 6 fils enroulés de diamètre égal à 23/100 mm. Un tel câble présente un module sécant à 0,7% égal à 45 GPa et un module tangent maximum égal à 98 GPa, mesurés sur une courbe contrainte de traction en fonction de l'allongement déterminée avec une précontrainte de 20 MPa ramenée à la section de métal de l'élément de

renforcement, la contrainte de traction correspondant à une tension mesurée ramenée à la section de métal de l'élément de renforcement. Sur une courbe contrainte de traction en fonction de l'allongement déterminée avec une précontrainte de 10 MPa ramenée à la section globale de l'élément de renforcement, la contrainte de traction correspondant à une tension mesurée ramenée à la section globale de l'élément de renforcement, ce câble de formule 21.23 présente un module sécant à 0,7% égal à 23 GPa et un module tangent maximum égal à 49 GPa.

[0090] De la même façon, un autre exemple d'éléments de renforcement est un assemblage de formule 21.28, dont la construction est 3x(0.32+6x0.28) 6.2/9.3 SS. Ce câble présente un module sécant à 0,7% égal à 56 GPa et un module tangent maximum égal à 102 GPa, mesurés sur une courbe contrainte de traction en fonction de l'allongement déterminée avec une précontrainte de 20 MPa ramenée à la section de métal de l'élément de renforcement, la contrainte de traction correspondant à une tension mesurée ramenée à la section de métal de l'élément de renforcement. Sur une courbe contrainte de traction en fonction de l'allongement déterminée avec une précontrainte de 10 MPa ramenée à la section globale de l'élément de renforcement, la contrainte de traction correspondant à une tension mesurée ramenée à la section globale de l'élément de renforcement, ce câble de formule 21.28 présente un module sécant à 0,7% égal à 27 GPa et un module tangent maximum égal à 49 GPa.

[0091] L'utilisation de tels éléments de renforcement dans au moins une couche d'éléments de renforcement circonférentiels permet notamment de conserver des rigidités de la couche satisfaisante y compris après les étapes de conformation et de cuisson dans des procédés de fabrication usuels.

[0092] Selon un deuxième mode de réalisation de l'invention, les éléments de renforcement circonférentiels peuvent être formées d'éléments métalliques inextensibles et coupés de manière à former des tronçons de longueur très inférieure à la circonférence de la couche la moins longue, mais préférentiellement supérieure à 0,1 fois ladite circonférence, les coupures entre tronçons étant axialement décalées les unes par rapport aux autres. De préférence encore, le module d'élasticité à la traction par unité de largeur de la couche additionnelle est inférieur au module d'élasticité à la traction, mesuré dans les mêmes conditions, de la couche de sommet de travail la plus extensible. Un tel mode de réalisation

permet de conférer, de manière simple, à la couche d'éléments de renforcement circonférentiels un module pouvant facilement être ajusté (par le choix des intervalles entre tronçons d'une même rangée), mais dans tous les cas plus faible que le module de la couche constituée des mêmes éléments métalliques mais continus, le module de la couche additionnelle étant mesuré sur une couche vulcanisée d'éléments coupés, prélevée sur le pneumatique.

[0093] Selon un troisième mode de réalisation de l'invention, les éléments de renforcement circonférentiels sont des éléments métalliques ondulés, le rapport a/λ de l'amplitude d'ondulation sur la longueur d'onde étant au plus égale à 0,09. De préférence, le module d'élasticité à la traction par unité de largeur de la couche additionnelle est inférieur au module d'élasticité à la traction, mesuré dans les mêmes conditions, de la couche de sommet de travail la plus extensible.

[0094] Les éléments métalliques sont préférentiellement des câbles d'acier.

[0095] Selon un mode de réalisation préféré de l'invention, les éléments de renforcement des couches de sommet de travail sont des câbles métalliques inextensibles.

[0096] Avantageusement selon l'invention, l'armature de sommet est formée d'au moins deux couches de sommet de travail d'éléments de renforcement, croisés d'une couche à l'autre en faisant avec la direction circonférentielle des angles compris entre 10° et 45°.

[0097] L'invention prévoit encore avantageusement pour diminuer les contraintes de tension agissant sur les éléments circonférentiels axialement le plus à l'extérieur que l'angle formé avec la direction circonférentielle par les éléments de renforcement des couches de sommet de travail est inférieur à 30° et de préférence inférieur à 25°.

[0098] Selon une autre variante avantageuse de l'invention, les couches de sommet de travail comportent des éléments de renforcement, croisés d'une nappe à l'autre, faisant avec la direction circonférentielle des angles variables selon la direction axiale, lesdits angles étant supérieurs sur les bords axialement extérieurs des couches d'éléments de renforcement par rapport aux angles desdits éléments mesurés au niveau du plan médian circonférentiel. Une telle réalisation de l'invention permet d'augmenter la rigidité circonférentielle dans

certaines zones et au contraire de la diminuer dans d'autres, notamment pour diminuer les mises en compression de l'armature de carcasse.

[0099] Une réalisation préférée de l'invention prévoit encore que l'armature de sommet est complétée radialement à l'extérieur par au moins une couche supplémentaire, dite de protection, d'éléments de renforcement dits élastiques, orientés par rapport à la direction circonférentielle avec un angle compris entre 10° et 45° et de même sens que l'angle formé par les éléments inextensibles de la couche de travail qui lui est radialement adjacente.

[00100] La couche de protection peut avoir une largeur axiale inférieure à la largeur axiale de la couche de travail la moins large. Ladite couche de protection peut aussi avoir une largeur axiale supérieure à la largeur axiale de la couche de travail la moins large, telle qu'elle recouvre les bords de la couche de travail la moins large et, dans le cas de la couche radialement supérieure comme étant le moins large, telle qu'elle soit couplée, dans le prolongement axial de l'armature additionnelle, avec la couche de sommet de travail la plus large sur une largeur axiale, pour être ensuite, axialement à l'extérieur, découplée de ladite couche de travail la plus large par des profilés d'épaisseur au moins égale à 2 mm. La couche de protection formée d'éléments de renforcement élastiques peut, dans le cas cité ci-dessus, être d'une part éventuellement découplée des bords de ladite couche de travail la moins large par des profilés d'épaisseur sensiblement moindre que l'épaisseur des profilés séparant les bords des deux couches de travail, et avoir d'autre part une largeur axiale inférieure ou supérieure à la largeur axiale de la couche de sommet la plus large.

[00101] Selon l'un quelconque des modes de réalisation de l'invention évoqué précédemment, l'armature de sommet peut encore être complétée, radialement à l'intérieur entre l'armature de carcasse et la couche de travail radialement intérieure la plus proche de ladite armature de carcasse, par une couche de triangulation d'éléments de renforcement inextensibles métalliques en acier faisant, avec la direction circonférentielle, un angle supérieur à 45° et de même sens que celui de l'angle formé par les éléments de renforcement de la couche radialement la plus proche de l'armature de carcasse.

[00102] D'autres détails et caractéristiques avantageux de l'invention ressortiront ci-après de la description des exemples de réalisation de l'invention en référence aux figures 1 à 3 qui représentent :

- figure 1, une vue méridienne d'un schéma d'un pneumatique selon l'invention,
- figure 2, une vue en projection d'un schéma d'une partie de la surface d'une bande de roulement d'un pneumatique selon l'invention,
- figure 3, une vue en coupe selon le plan de coupe P d'une découpure selon un mode de réalisation de l'invention.

[00103] Les figures ne sont pas représentées à l'échelle pour en simplifier la compréhension. La figure 1 ne représente qu'une demi-vue d'un pneumatique qui se prolonge de manière symétrique par rapport à l'axe XX' qui représente le plan médian circonférentiel, ou plan équatorial, d'un pneumatique.

[00104] Sur la figure 1, le pneumatique 1, de dimension 315/70 R 22.5, a un rapport de forme H/S égal à 0, 70, H étant la hauteur du pneumatique 1 sur sa jante de montage et S sa largeur axiale maximale. Ledit pneumatique 1 comprend une armature de carcasse radiale 2 ancrée dans deux bourrelets, non représentés sur la figure. L'armature de carcasse est formée d'une seule couche de câbles métalliques. Cette armature de carcasse 2 est frettée par une armature de sommet 4, formée radialement de l'intérieur à l'extérieur :

- d'une première couche de travail 41 formée de câbles métalliques inextensibles 9.28 non frettés, continus sur toute la largeur de la nappe, orientés d'un angle égal à 24°,
- d'une couche d'éléments de renforcement circonférentiels 42 formée de câbles métalliques en acier 21x23, de type "bi-module",
- d'une seconde couche de travail 43 formée de câbles métalliques inextensibles 9.28 non frettés, continus sur toute la largeur de la nappe, orientés d'un angle égal à 24° et croisés avec les câbles métalliques de la couche 41,
- d'une couche de protection 44 formées de câbles métalliques élastiques 6.35.

[00105] L'armature de sommet est elle-même coiffée d'une bande de roulement 6.

[00106] La largeur axiale maximale W du pneumatique est égale à 317 mm.

[00107] La largeur axiale L_{41} de la première couche de travail 41 est égale à 252 mm.

[00108] La largeur axiale L_{43} de la deuxième couche de travail 43 est égale à 232 mm.

[00109] Quant à la largeur axiale L_{42} de la couche d'éléments de renforcement circonférentiels 42, elle est égale à 194 mm.

[00110] La dernière nappe de sommet 44, dite de protection, a une largeur L_{44} égale à 124 mm.

[00111] Conformément à l'invention, le module d'élasticité sous tension à 10 % d'allongement des couches de calandrage de chacune des couches de travail 41 et 43 est égal à 6 MPa.

[00112] La figure 2 illustre une vue en projection d'un schéma d'une partie de la surface 6 d'une bande de roulement 5 d'un pneumatique 1. La surface 6 de la bande de roulement 5 est formée de découpures longitudinales 7 et 8, et de découpures transversales 9 et 10. Les découpures longitudinales 7 et transversales 9 sont des rainures et les découpures longitudinales 8 et transversales 10 sont des incisions. L'ensemble de ces découpures 7, 8, 9 et 10 forment les éléments de sculptures 11 constituant la bande de roulement 5.

[00113] Sur la figure 3, est représentée schématiquement une découpure longitudinale 8 en coupe selon le plan de coupe P. Ce plan de coupe P est perpendiculaire au plan moyen des parois et au plan tangent à la surface 6 de la bande de roulement 5. La largeur D_f de la découpure 8 en fond de découpure est égale à 6 mm. La largeur d_s de la découpure longitudinale 8 en surface de la bande de roulement 5 est mesurée entre les extrémités 12 et 13 de ladite découpure longitudinale 8 en surface 6 de la bande de roulement 5. Elle est égale à 0.7 mm. Le ratio D_f / d_s est égal à 8.57.

[00114] Dans le cas de la figure 3, la découpure 8 forme une incision en surface de la bande de roulement qui conformément à la définition donnée précédemment présente une largeur inférieure à 2 mm. Après usure de la bande de roulement, le creux caché sous ladite incision fait apparaître une rainure. Comme expliqué précédemment, lorsque le pneumatique est neuf, l'incision permet de former des arêtes tout en conservant une rigidité de la bande de roulement importante, les parois venant au contact l'une de l'autre au moment du

contact avec le sol. Après usure, lorsque le creux caché apparaît il forme une rainure et donc des arêtes, la perte de rigidité étant limitée du fait de la profondeur de la découpure moins importante dans la bande de roulement.

[00115] Des essais ont été réalisés avec différents pneumatiques réalisés selon l'invention et comparés avec des pneumatiques de référence.

[00116] Des essais sont notamment réalisés en faisant varier les caractéristiques des mélanges des calandrages des couches de travail 41 et 43, notamment leur module d'élasticité sous tension à 10 % d'allongement et la valeur $\tan(\delta)_{max}$.

[00117] Les différents mélanges utilisés sont listés ci-après.

	Mélange R1	Mélange 1	Mélange 2	Mélange 3	Mélange 4	Mélange 5
NR	100	100	100	100	100	100
Noir N347	52		33			
Noir N683					44	30
Noir N326		47				
Silice 165G				46		
Antioxydant (6PPD)	1	1.5	1	2	1	1
Acide stéarique	0.65	0.9	0.65	1	0.65	0.65
Oxyde de zinc	9.3	7.5	9.3	8	9.3	9.3
Sel de Cobalt (AcacCo)	1.12	1.12	1.12	1.1	1.12	1.12
Silane sur noir				8.3		
soufre	6.1	4.5	6.1	4.8	6.1	6.1
Accélérateur DCBS	0.93	0.8	0.93		0.93	0.93
Accélérateur TBBS				1.01		
Co-accélérateur DPG				1.1		
Retardateur CTP PVI)	0.25	0.15	0.25	0.2	0.25	0.25
MA_{10} (MPa)	10.4	5.99	5.56	7.25	6.16	4.4
$\tan(\delta)_{max}$	0.130	0.099	0.074	0.063	0.056	0.030

P60 (%)	22.9	18.7	14.9	13.3	12.2	8.5

[00118] Les pneumatiques I selon l'invention sont réalisés conformément aux figures 1 à 3 et ils possèdent des couches de travail dont les calandrages sont constitués des mélanges 1 à 5.

[00119] Des premiers pneumatiques de référence T_1 sont réalisés conformément aux figures 2 et 3, ils possèdent des couches de travail dont les calandrages sont constitués des mélanges 1 à 5 et leur architecture sommet diffère en ce que l'armature sommet ne comporte pas de couche d'éléments de renforcement circonférentiels.

[00120] Des seconds pneumatiques de référence T_2 sont réalisés conformément aux figures 1-3 et ils possèdent des couches de travail dont les calandrages sont constitués du mélange R1.

[00121] Des premiers essais ont consistés en des roulages simulant un usage moyen des pneumatiques lorsqu'ils équipent des véhicules de type Poids lourds. Le but de ces essais est de contrôler l'état des pneumatiques au cours des roulages et d'identifier d'éventuels problèmes d'irrégularités d'usure de la bande de roulement.

[00122] Au cours des roulages, les pneumatiques de référence T_1 font apparaître des irrégularités d'usure selon la direction transversale. De telles irrégularités d'usure peuvent dans certaines conditions avoir des effets négatifs sur les propriétés d'adhérence du pneumatique car la surface de l'aire de contact peut s'en trouver modifiée. Ces irrégularités d'usure peuvent également générer des vibrations, perceptibles par l'usager et donc une situation d'inconfort pour celui-ci. En outre, l'apparition de telles irrégularités d'usure conduit à une augmentation de la vitesse d'usure des pneumatiques et donc une durée d'utilisation moindre qu'espérée.

[00123] Concernant les pneumatiques selon l'invention et les pneumatiques de référence T_2, les essais montrent que de telles irrégularités d'usure apparaissent plus tardivement et de manière beaucoup moins prononcée de sorte que les propriétés d'adhérence ne sont quasiment pas affectées quelles que soient les conditions de roulage.

[00124] Des deuxièmes essais correspondant à des essais d'endurance ont été réalisés sur une machine de test imposant à chacun des pneumatiques un roulage ligne droite à une vitesse égale à l'indice de vitesse maximum prescrit pour ledit pneumatique (speed index) sous une charge initiale de 4000 Kg progressivement augmentée pour réduire la durée du test.

[00125] Il s'avère que l'ensemble des pneumatiques testés présente des résultats sensiblement comparables.

[00126] Un troisième type d'essais correspondant également à des essais d'endurance a été réalisé sur une machine de tests imposant de façon cyclique un effort transversal et une surcharge dynamique aux pneumatiques. Les essais ont été réalisés pour les pneumatiques selon l'invention avec des conditions identiques à celles appliquées aux pneumatiques de référence.

[00127] Les distances parcourues varient d'un type de pneumatique à l'autre, des déchéances apparaissant du fait d'une dégradation des mélanges caoutchouteux au niveau des extrémités des couches de travail. Les résultats sont exprimés dans le tableau qui suit en référence à une base 100 fixé pour le pneumatique de référence T_1.

Pneumatique T_1	Pneumatique T_2	Pneumatique I
100	105	105

[00128] Ces essais montrent notamment que la conception des pneumatiques selon l'invention autorise une diminution du module d'élasticité des calandrages des couches de sommet de travail sans nuire aux performances d'endurance lorsqu'une couche d'éléments de renforcement circonférentiels est présente.

[00129] Par ailleurs, des mesures de résistance au roulement ont été effectuées. Ces mesures ont porté sur le pneumatique de référence T2 tel que décrit précédemment, et sur des pneumatiques selon l'invention I tel que décrit précédemment, le mélange 1 étant utilisé pour les couches de calandrages des couches de travail 41 et 43.

[00130] Les résultats des mesures sont présentés dans le tableau suivant ; elles sont exprimées en Kg/t, une valeur de 100 étant attribuée au pneumatique T_2.

Pneumatique T_2	Pneumatique I
100	98

REVENDICATIONS

1 – Pneumatique à armature de carcasse radiale comprenant une armature de sommet formée d'au moins deux couches de sommet de travail, chacune formée d'éléments de renforcement insérés entre deux couches de calandrage de mélange caoutchouteux, elle-même coiffée radialement d'une bande de roulement, ladite bande de roulement étant réunie à deux bourrelets par l'intermédiaire de deux flancs, l'armature de sommet comportant au moins une couche d'éléments de renforcement circonférentiels, ladite bande de roulement comportant une surface de roulement destinée à venir en contact avec une chaussée et former une surface de contact, ladite bande de roulement étant constituée d'au moins une partie centrale s'étendant au moins dans la zone du plan équatorial et deux parties axialement extérieures et présentant au moins dans ladite partie centrale au moins une découpure d'orientation longitudinale, **caractérisé en ce que** la profondeur, mesurée sur pneumatique neuf dans au moins ladite partie centrale, de ladite au moins une découpure d'orientation longitudinale est supérieure ou égale à 40 % de l'épaisseur de la bande roulement, **en ce que** le ratio de la largeur mesurée au fond de la ladite au moins une découpure d'orientation longitudinale sur la largeur mesurée en surface de la bande de roulement sur pneumatique neuf de ladite au moins une découpure d'orientation longitudinale est supérieur à 2, **en ce que** le module d'élasticité sous tension à 10 % d'allongement d'au moins une couche de calandrage d'au moins une couche de sommet de travail est inférieur à 8,5 MPa et **en ce que** la valeur maximale de tan(δ), noté tan(δ)max, de ladite au moins une couche de calandrage d'au moins une couche de sommet de travail est inférieure à 0.100.

2 - Pneumatique selon la revendication 1, **caractérisé en ce que** la largeur mesurée au fond de ladite au moins une découpure d'orientation longitudinale est strictement supérieure à 3 mm.

3 - Pneumatique selon la revendication 2, **caractérisé en ce que** la largeur mesurée au fond de ladite au moins une découpure d'orientation longitudinale est inférieure à 10 mm.

4 - Pneumatique selon l'une des revendications précédentes, **caractérisé en ce que** ladite au moins une couche de calandrage d'au moins une couche de sommet de travail est un mélange élastomérique à base de caoutchouc naturel ou de polyisoprène synthétique à majorité d'enchaînements cis-1,4 et éventuellement d'au moins un autre élastomère diénique, le

caoutchouc naturel ou le polyisoprène synthétique en cas de coupage étant présent à un taux majoritaire par rapport au taux de l'autre ou des autres élastomères diéniques utilisés et d'une charge renforçante constituée :

a) soit par du noir de carbone de surface spécifique BET supérieure à 60 m^2/g,

   i. employé à un taux compris entre 20 et 40 pce lorsque l'indice de structure du noir (COAN) est supérieur à 85,

   ii. employé à un taux compris entre 20 et 60 pce lorsque l'indice de structure du noir (COAN) est inférieur à 85,

b) soit par du noir de carbone de surface spécifique BET inférieure à 60 m^2/g, quelle que soit son indice de structure, employé à un taux compris entre 20 et 80 pce, et de préférence entre 30 et 50 pce,

c) soit par une charge blanche de type silice et/ou alumine comportant des fonctions de surface SiOH et/ou AlOH choisie dans le groupe formé par les silices précipitées ou pyrogénées, les alumines ou les aluminosilicates ou bien encore les noirs de carbone modifiés en cours ou après la synthèse de surface spécifique BET comprise entre 30 et 260 m^2/g employée à un taux compris entre 20 et 80 pce, et de préférence entre 30 et 50 pce,

d) soit par un coupage de noir de carbone décrit en (a) et/ou de noir de carbone décrit en (b) et/ou une charge blanche décrite en (c), dans lequel le taux global de charge est compris entre 20 et 80 pce, et de préférence entre 40 et 60 pce.

5 - Pneumatique selon l'une des revendications précédentes, **caractérisé en ce que** la couche d'éléments de renforcement circonférentiels est radialement disposée entre deux couches de sommet de travail.

6 - Pneumatique selon l'une des revendications précédentes, **caractérisé en ce que** les largeurs axiales des couches de sommet de travail radialement adjacentes à la couche d'éléments de renforcement circonférentiels sont supérieures à la largeur axiale de ladite couche d'éléments de renforcement circonférentiels.

7 - Pneumatique selon la revendication 6, **caractérisé en ce que** les couches de sommet de travail adjacentes à la couche d'éléments de renforcement circonférentiels sont de part et

d'autre du plan équatorial et dans le prolongement axial immédiat de la couche d'éléments de renforcement circonférentiels couplées sur une largeur axiale, pour être ensuite découplées par des profilés de mélange de caoutchouc au moins sur le restant de la largeur commune aux dites deux couches de travail.

8 - Pneumatique selon l'une des revendications précédentes, **caractérisé en ce que** l'armature de sommet est formée d'au moins deux couches de sommet de travail d'éléments de renforcement, de préférence inextensibles, croisés d'une couche à l'autre en faisant avec la direction circonférentielle des angles compris entre 10° et 45°.

9 - Pneumatique selon l'une des revendications précédentes, **caractérisé en ce que** les éléments de renforcement d'au moins une couche d'éléments de renforcement circonférentiels sont des éléments de renforcement métalliques présentant un module sécant à 0,7 % d'allongement compris entre 10 et 120 GPa et un module tangent maximum inférieur à 150 GPa.

10 - Pneumatique selon l'une des revendications précédentes, **caractérisé en ce que** l'armature de sommet est complétée radialement à l'extérieur par au moins une nappe supplémentaire, dite de protection, d'éléments de renforcement dits élastiques, orientés par rapport à la direction circonférentielle avec un angle compris entre 10° et 45° et de même sens que l'angle formé par les éléments inextensibles de la nappe de travail qui lui est radialement adjacente.

11 - Pneumatique selon l'une des revendications précédentes, **caractérisé en ce que** l'armature de sommet comporte en outre une couche de triangulation formée d'éléments de renforcement métalliques faisant avec la direction circonférentielle des angles supérieurs à 45°.

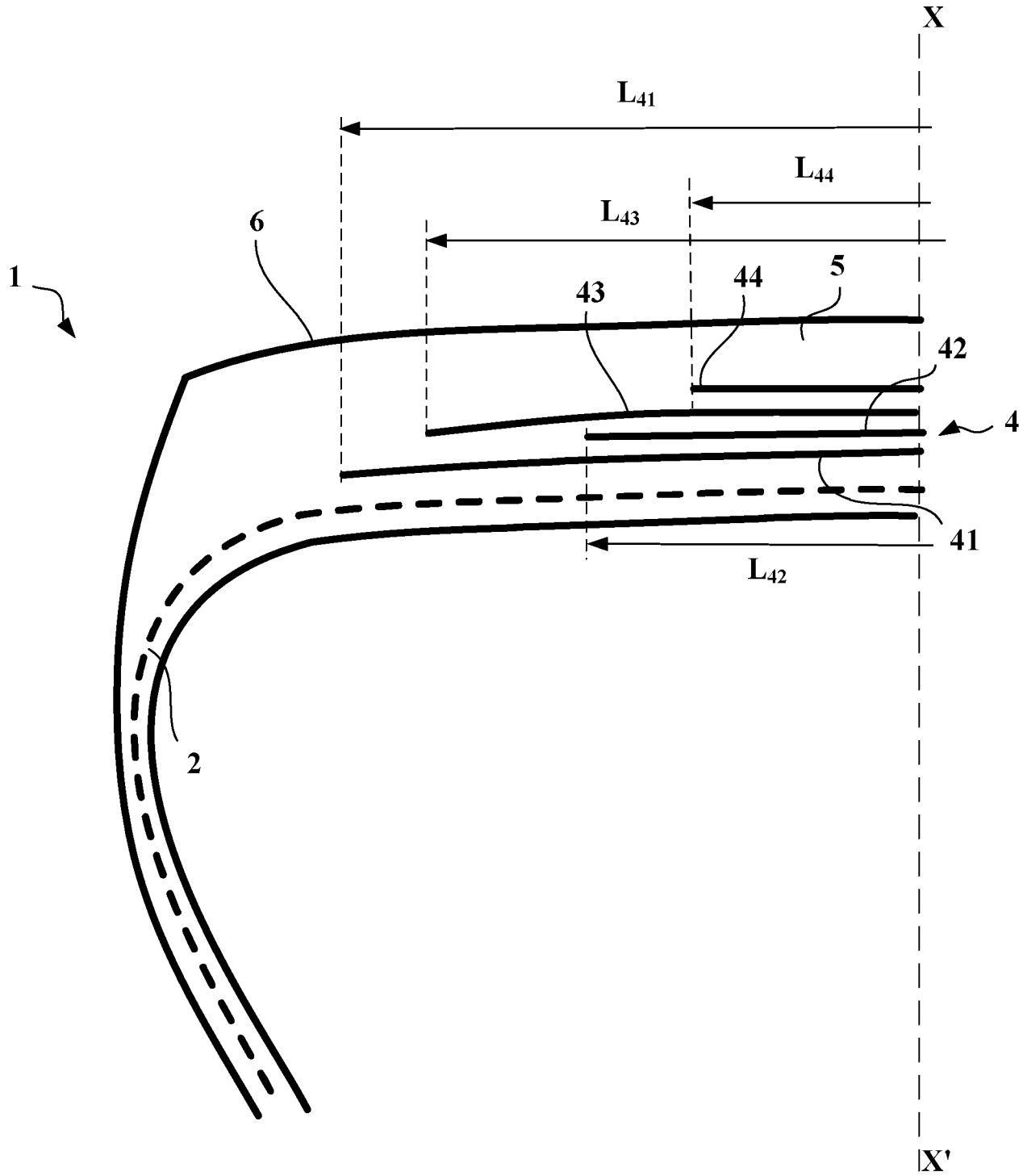


FIG.1

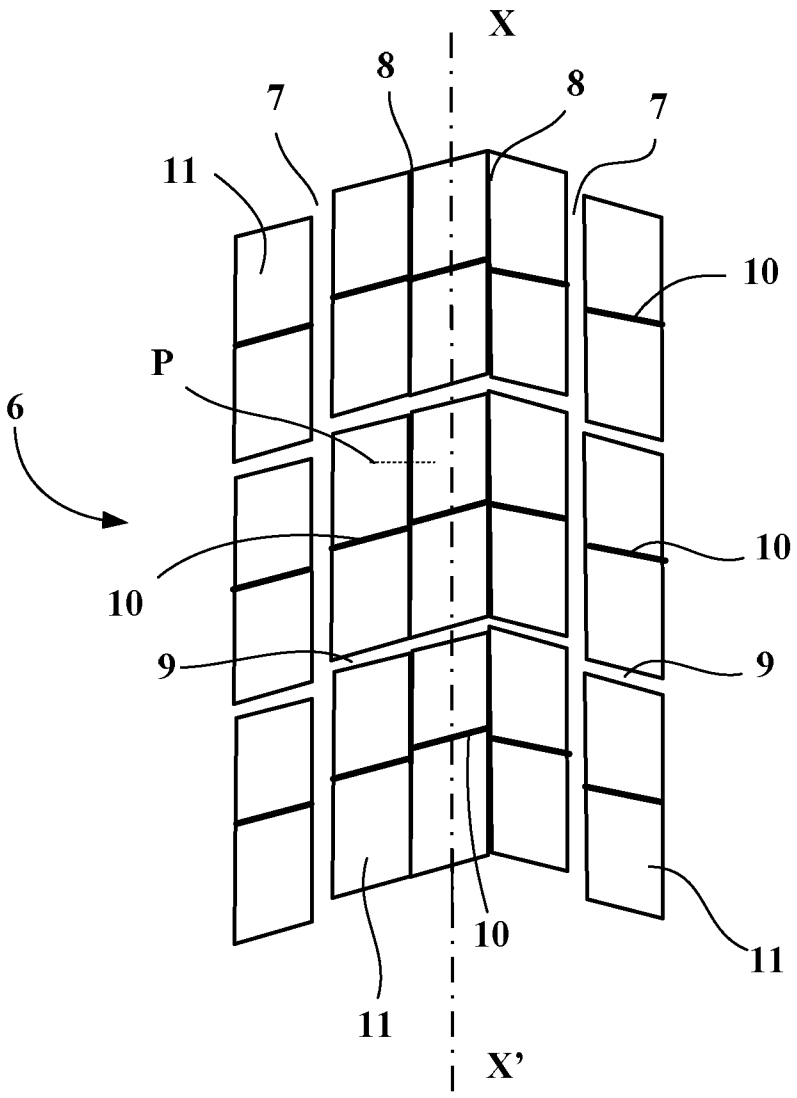
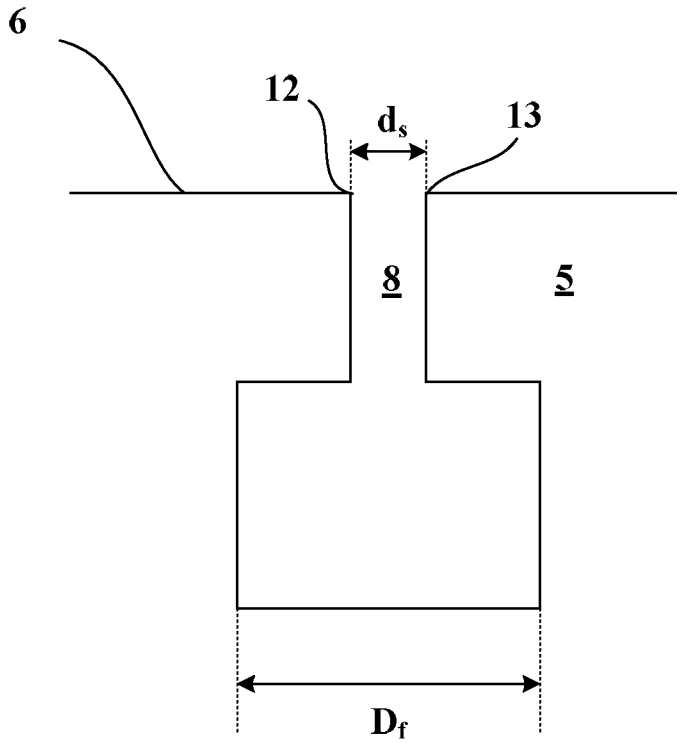


FIG. 2

FIG. 3



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No
PCT/FR2016/053380

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
INV. B60C9/20 B60C11/12 B60C11/03 B60C9/22
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)
B60C

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.
Y	WO 2013/053879 A1 (MICHELIN & CIE [FR]; MICHELIN RECH TECH [CH]; DOMINGO ALAIN [FR]; BESS) 18 April 2013 (2013-04-18) paragraph [0133]; claims 1-18; figures 1-3	1-11
Y	WO 2015/114128 A1 (MICHELIN & CIE [FR]; MICHELIN RECH TECH [CH]) 6 August 2015 (2015-08-06) paragraphs [0043], [0046], [0048] - [0050]; claims 1-8; figures 1-4	1-11

☐ 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	Date of mailing of the international search report
16 March 2017	24/03/2017

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

1

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International application No
PCT/FR2016/053380

Patent document cited in search report	Publication date	Patent family member(s)	Publication date
WO 2013053879 A1	18-04-2013	CN 103874588 A	18-06-2014
		EP 2766201 A1	20-08-2014
		FR 2981298 A1	19-04-2013
		JP 2014528384 A	27-10-2014
		RU 2014118772 A	20-11-2015
		US 2014251521 A1	11-09-2014
		WO 2013053879 A1	18-04-2013
WO 2015114128 A1	06-08-2015	CN 105960338 A	21-09-2016
		EP 3102437 A1	14-12-2016
		FR 3017075 A1	07-08-2015
		WO 2015114128 A1	06-08-2015

RAPPORT DE RECHERCHE INTERNATIONALE

Demande internationale n°
PCT/FR2016/053380

A. CLASSEMENT DE L'OBJET DE LA DEMANDE
INV. B60C9/20 B60C11/12 B60C11/03 B60C9/22
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)
B60C

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
Y	WO 2013/053879 A1 (MICHELIN & CIE [FR]; MICHELIN RECH TECH [CH]; DOMINGO ALAIN [FR]; BESS) 18 avril 2013 (2013-04-18) alinéa [0133]; revendications 1-18; figures 1-3	1-11

Y	WO 2015/114128 A1 (MICHELIN & CIE [FR]; MICHELIN RECH TECH [CH]) 6 août 2015 (2015-08-06) alinéas [0043], [0046], [0048] - [0050]; revendications 1-8; figures 1-4	1-11

☐ Voir la suite du cadre C pour la fin de la liste des documents

☒ 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	Date d'expédition du présent rapport de recherche internationale
16 mars 2017	24/03/2017

Nom et adresse postale de l'administration chargée de la recherche internationale	Fonctionnaire autorisé
Office Européen des Brevets, P.B. 5818 Patentlaan 2 NL - 2280 HV Rijswijk Tel. (+31-70) 340-2040, Fax: (+31-70) 340-3016	Carneiro, Joaquim

Formulaire PCT/ISA/210 (deuxième feuille) (avril 2005)

RAPPORT DE RECHERCHE INTERNATIONALE

Renseignements relatifs aux membres de familles de brevets

Demande internationale n°
PCT/FR2016/053380

Document brevet cité au rapport de recherche	Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)	Date de publication
WO 2013053879 A1	18-04-2013	CN 103874588 A	18-06-2014
		EP 2766201 A1	20-08-2014
		FR 2981298 A1	19-04-2013
		JP 2014528384 A	27-10-2014
		RU 2014118772 A	20-11-2015
		US 2014251521 A1	11-09-2014
		WO 2013053879 A1	18-04-2013
WO 2015114128 A1	06-08-2015	CN 105960338 A	21-09-2016
		EP 3102437 A1	14-12-2016
		FR 3017075 A1	07-08-2015
		WO 2015114128 A1	06-08-2015