

(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
3 avril 2014 (03.04.2014)

(10) Numéro de publication internationale
WO 2014/048604 A1

- (51) Classification internationale des brevets :
B60L 3/10 (2006.01) *H02P 5/685* (2006.01)
B60T 8/17 (2006.01)
- (21) Numéro de la demande internationale :
PCT/EP2013/065493
- (22) Date de dépôt international :
23 juillet 2013 (23.07.2013)
- (25) Langue de dépôt : français
- (26) Langue de publication : français
- (30) Données relatives à la priorité :
12290320.6 27 septembre 2012 (27.09.2012) EP
- (71) Déposant : SIEMENS S.A.S. [FR/FR]; 9 Boulevard Finot,
F-93200 St. Denis (FR).
- (72) Inventeur : CONSOLI, Luciano; 70 rue Dutot, F-75015
Paris (FR).
- (74) Mandataire : FISCHER, Michael; Siemens AG, Postfach
22 16 34, 80506 München (DE).
- (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, KN, KP, KR,
KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LY, MA, MD, ME,
MG, MK, MN, MW, MX, MY, 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), 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))

(54) Title : DEVICE AND METHOD FOR DETECTING WHEEL-TRACK FRICTION

(54) Titre : DISPOSITIF ET MÉTHODE DE DÉTECTION DE FROTTEMENT ROUE-PISTE

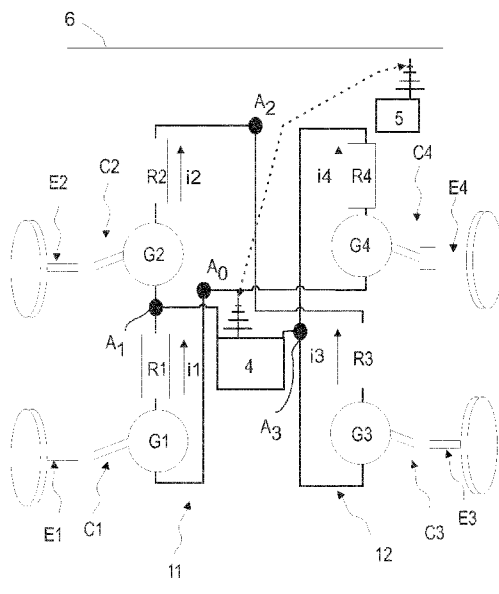


FIG 3

(57) Abstract : The invention relates to a device and a method for detecting wheel-track friction, suitable for detecting the friction of a wheel of a vehicle (6) on a track, said device being characterised in that it comprises: an electric circuit comprising two branches (11, 12) mounted in the form of a bridge, each branch comprising n sections that are electrically interconnected in series at a connection point called A_i for the first branch (11), and A_{i+n} for the second branch (12), where $n \geq 2$ et $i = 1, \dots, n-1$, each section comprising the same resistance (R_1, R_2, R_3, R_4) and the same electrical generator (G_1, G_2, G_3, G_4), each electrical generator (G_1, G_2, G_3, G_4) being at least able to supply its own section with electrical energy; each electrical generator (G_1, G_2, G_3, G_4) comprising a coupling means (C_1, C_2, C_3, C_4) for coupling the generator to an element (E_1, E_2, E_3, E_4) that can be driven in rotation by a wheel of said vehicle in such a way that the electrical energy can be generated by said generator (G_1, G_2, G_3, G_4) as a result of the rotation of said element; and a voltage measurer (4) that can measure the voltage U_{A_x, A_y} between connection point A_x and connection point A_y and signal a voltage value exceeding a threshold value, where $x \in \{1, n-1\}$ and $y \in \{n+1, 2n-1\}$.

(57) Abrégé :

[Suite sur la page suivante]

WO 2014/048604 A1



La présente invention décrit un dispositif et une méthode de détection d'un frottement roue-piste adapté à la détection d'un frottement d'une roue d'un véhicule (6) avec une piste, ledit dispositif étant caractérisé en ce qu'il comprend: - un circuit électrique comprenant deux branches (11, 12) montées en pont, chaque branche comprenant n tronçons électriquement connectés en série l'un à l'autre en un point de raccordement dénoté A_i pour la première branche (11), et A_{i+n} pour la seconde branche (12), $n \geq 2$ et $i = 1, \dots, n-1$, chaque tronçon comprenant une même résistance (R_1, R_2, R_3, R_4) et un même générateur électrique (G_1, G_2, G_3, G_4), chaque générateur électrique (G_1, G_2, G_3, G_4) étant au moins apte à fournir en énergie électrique ledit tronçon qu'il équipe; - chaque générateur électrique (G_1, G_2, G_3, G_4) comprenant un moyen de couplage ($C1, C2, C3, C4$) apte à le coupler à un élément ($E1, E2, E3, E4$) entraînable en rotation par une roue dudit véhicule, de sorte que ladite énergie électrique soit susceptible d'être générée par ledit générateur (G_1, G_2, G_3, G_4) à partir de la rotation dudit élément; - un mesureur de tension (4) apte à mesurer la tension U_{A_x, A_y} entre le point de raccordement A_x et le point de raccordement A_y et à signaler une valeur de tension dépassant une valeur seuil, où $x \in \{1, n-1\}$ et $y \in \{n+1, 2n-1\}$.

Dispositif et méthode de détection de frottement roue-piste

La présente invention concerne un dispositif et une méthode de détection d'un frottement roue-piste, selon le préambule
5 des revendications 1 et 12.

En particulier, la présente invention concerne les véhicules lourds, i.e. des véhicules pour lesquels la puissance d'une seule roue ou d'un seul essieu en traction ou freinage par
10 rapport à l'ensemble du véhicule n'est pas suffisante pour provoquer une altération du régime de marche dudit véhicule. Un véhicule lourd est par exemple un véhicule ferroviaire, un "poids lourd", i.e. un véhicule routier de plus de 3.5 tonnes, ou encore un "véhicule guidé". Par véhicule guidé, il
15 est notamment fait référence de manière générale aux moyens de transport en commun tels que des bus, trolleybus, tramways, métros, trains ou unités de train, etc., mais aussi aux moyens de transport de charge tel que, par exemple, les ponts roulants, pour lesquels l'aspect sécuritaire est très impor-
20 tant et pour lesquels le guidage est assuré en particulier par au moins un rail dont le rôle est de définir la trajectoire du véhicule guidé au cours de son déplacement.

Pour de tels véhicules, un problème peut survenir lorsqu'une
25 roue ou un essieu est, dans un premier cas, soit bloqué alors que le véhicule est en marche, ou dans un second cas, en rotation alors que le véhicule est à l'arrêt. En effet, il est possible qu'à l'arrêt, même si une seule roue ou un seul es-
sieu est tracté, l'effort de freinage des autres composants
30 assure l'immobilisation du véhicule, et qu'au contraire, qu'une roue ou un essieu bloqué n'altère pas la marche du vé-
hicule.

Dans un cas comme dans l'autre, la sécurité des occupants du
35 véhicule peut être mise à mal. En effet, une roue qui tourne

lorsque le véhicule est à l'arrêt peut par exemple engendrer un rapide échauffement de son pneu et dégager des fumées toxiques susceptibles de s'enflammer en présence d'une source de chaleur ou même de s'auto-enflammer si les températures dépassent 600°C. Un tel incident s'est par exemple produit le 6 août 2005 dans le métro parisien sur la ligne 4 de la RATP. Dans le cas d'un véhicule ferroviaire, un essieu en rotation alors que le véhicule est à l'arrêt peut provoquer une usure précoce des roues et des rails, et les abîmer. Et le cas contraire, i.e. une roue ou un essieu bloqué alors que le véhicule est en déplacement peut engendrer des efforts non symétriques sur le véhicule, compromettre sa stabilité, voire le faire dérailler.

15

Afin d'éviter le problème susmentionné, il est usuel de contrôler le couple au niveau du moteur entraînant la roue ou le couple de roues le plus susceptible de glisser (p. ex. distribution de charge hétérogène), ou sinon, en amont directement dans le système de traction.

20

Afin de détecter le problème susmentionné, plusieurs solutions existent:

- il est par exemple possible d'utiliser des relais différentiels contrôlés par les différences de voltage/courant entre les moteurs de traction. L'inconvénient de ce type de système est que les amplitudes de tension et de courant changent selon le régime de marche (vitesse, départ, freinage, ...) et qu'il est donc nécessaire de couvrir toutes les plages de vitesses possibles;
- des balais ou "brush" commandés par un arbre d'essieu permettent de détecter l'existence d'un différentiel de vitesse entre les essieux au moyen de contacts avec des commutateurs. Cependant, ce système est connu pour ne pas être

25
30

fiable sur de longues périodes d'utilisation à cause de l'usure des surfaces de contact du commutateur et du balai;

- le document US 2,735,090 A intitulé "Apparatus for detection of nonsynchronous rotation of locomotiv axles" propose d'associer à chaque essieu un générateur qui délivre une fréquence proportionnelle à la vitesse angulaire de l'essieu. Une tension proportionnelle à la fréquence est ensuite générée et comparée entre les différents essieux. Une variation d'amplitude signifie que la rotation n'est pas synchronisée;

- un autre système utilisé actuellement et tel que décrit dans US 2004/0130618 A1 consiste à faire une capture d'image des roues. Après une analyse de la position relative de la roue, il est possible de déterminer si elle est en train de tourner ou pas. D'une manière similaire, US 2006/0180760 A1 décrit une capture thermique de l'image d'une roue afin d'identifier une montée en température de la roue résultant d'un frottement roue/piste ou roue/rail;

- d'autres systèmes tel que décrits dans US 4,071,282 et US2008/0211434 A1 sont basés sur l'utilisation combinée d'une roue dentée entraînée corrélativement à une roue du véhicule, par exemple montée directement sur ladite roue du véhicule, et d'un faisceau lumineux ou un générateur d'impulsions périodiquement coupé par les dents de ladite roue. Un système centralisé permet alors de comparer des signaux issus des différentes roues (ou essieux) et ensuite d'identifier une différence de comptage des impulsions. Le circuit permet des actions correctives, comme la coupure de la traction ou le freinage d'urgence.

Afin de détecter et corriger le problème susmentionné, le document US 4,463,289 A1 propose un dispositif de contrôle du glissement de roues de locomotive tractées par des moteurs électriques alimentés par un générateur, ledit dispositif étant capable de récupérer la vitesse de chaque essieu, et de

dérivée le signal représentant la différence entre la vitesse la plus grande et la plus petite. La dérivée est ensuite comparée avec le courant (ou puissance) de sortie du générateur électrique alimentant lesdits moteurs électriques, et en
5 fonction de ces deux paramètres, le générateur électrique est alors capable de maximiser le courant d'alimentation durant la phase d'accélération.

Malheureusement, les solutions proposées ci-dessus ont les
10 désavantages suivants:

- elles nécessitent des relais différentiels devant travailler sur une grande amplitude de tension et de courant; et/ou
- elles comportent des éléments qui s'usent en cours
15 d'utilisation, nécessitant dès lors maintenance et remplacement; et/ou
- l'information corrélée à la rotation des roues du véhicule nécessite un traitement complexe par exemple en transformant une variation de fréquence ou d'inductance
20 en variation de tension, ou en émettant et en comptant des impulsions électriques, cela avant de pouvoir être analysée pour détecter un glissement; et/ou
- elles comportent de nombreux composants, ce qui augmente la probabilité de pannes et diminue la fiabilité des
25 systèmes.

Ainsi, les systèmes actuels permettant de détecter le frottement roue-piste présentent chacun plusieurs inconvénients auxquels la présente invention se propose de remédier. En effet,
30 un objectif de la présente invention est de proposer un dispositif et une méthode de détection du frottement roue-piste qui soient simples, sûrs et fiables, notamment en conditions extérieures difficiles (grandes variations de température, vibrations), utilisant un minimum de composants, éco-

nomiquement avantageux, et pouvant être facilement implémentés à tout type de véhicule.

Afin de parvenir à cet objectif, un dispositif et une méthode
5 sont proposés par le contenu des revendications 1 et 12.

Un ensemble de sous-revendications présente également des avantages de l'invention.

10 La présente invention se rapporte à un dispositif de détection d'un frottement roue-piste adapté à la détection d'un frottement d'une roue d'un véhicule avec une piste et destiné à équiper ledit véhicule, ledit dispositif étant caractérisé en ce qu'il comprend:

- 15 - un circuit électrique, en particulier de type "Pont de Wheatstone", comprenant deux branches, respectivement une première branche et une seconde branche, montées en pont et s'intersectant en un premier nœud A_0 et en un second nœud A_n , chaque branche comprenant n tronçons
20 électriques, avec $n \geq 2$, chaque tronçon comprenant une même résistance électrique (i.e. de même valeur ohmique R , ayant un même comportement face à des variations de températures) et un même générateur électrique connectés en série l'un à l'autre de façon à ce que le générateur
25 électrique soit apte à alimenter ledit tronçon en énergie électrique;
- chaque tronçon électrique de chaque branche étant électriquement connectés en série les uns aux autres en des points de raccordement dénotés A_i pour la première
30 branche, et A_{n+i} pour la seconde branche, $i = 1, \dots, n-1$, avec par exemple, n étant le nombre de tronçons par branche, lesdits tronçons étant dès lors notés T_1, \dots, T_n , et A_i , respectivement A_{n+i} , étant le point de
raccordement entre le $i^{\text{ème}}$ tronçon, noté T_i , et le $i+1^{\text{ème}}$
35 tronçon, noté T_{i+1} , de la première branche, respectivement de la seconde branche, lesdits tronçons étant connectés successivement de T_1 à T_n à partir dudit premier

- nœud A_0 jusqu'au second nœud A_n , T_1 étant le premier tronçon électriquement connecté en série au premier nœud A_0 et au premier point de raccordement A_1 de la première branche, respectivement au premier nœud A_0 et au premier point de raccordement A_{1+n} de la seconde branche, et T_{i+1} étant le $i+1^{\text{ème}}$ tronçon de la première branche, respectivement de la seconde branche, électriquement connecté en série au $i^{\text{ème}}$ tronçon T_i au point de raccordement A_i pour la première branche, respectivement A_{n+i} pour la seconde branche, et le $n^{\text{ème}}$ tronçon T_n de la première branche, respectivement de la seconde branche, étant de plus électriquement connecté en série au second nœud A_n ;
- pour chaque branche, lesdits tronçons étant en particulier connectés les uns aux autres de façon à ce que les générateurs électriques et les résistances électriques de chaque branche soient connectés en série les uns aux autres, chaque générateur électrique étant au moins apte à fournir en énergie électrique ledit tronçon qu'il équipe;
 - chaque générateur électrique comprenant un moyen de couplage apte à le coupler à un élément entraînable en rotation par la rotation d'au moins une roue dudit véhicule, de sorte que ladite énergie électrique soit susceptible d'être générée par ledit générateur à partir de la rotation dudit élément, ledit élément étant par exemple un élément activement entraînable en rotation par une motorisation dudit véhicule, ou passivement entraîné en rotation, et destiné à l'entraînement, ou associé à l'entraînement, en rotation d'au moins une roue du véhicule;
 - un mesureur de tension apte à mesurer la tension $U_{A_i, A_{n+i}}$ entre le point de raccordement A_i et le point de raccordement A_{n+i} , et à signaler une valeur de tension dépassant une valeur seuil, en particulier le mesureur est capable de mesurer la tension U_{A_x, A_y} entre le point de raccordement A_x et le point de raccordement A_y où $x \in \{1, \dots, n-1\}$ et $y \in \{n+1, \dots, 2n-1\}$.

La présente invention se rapporte également à une méthode de détection d'un frottement roue-piste adapté à la détection d'un frottement d'une roue d'un véhicule avec une piste, ladite méthode comprenant les étapes suivantes:

- 5 - pour chaque élément d'un ensemble comprenant $2n$ éléments, $2n \geq 4$, chacun entraînable en rotation par la rotation d'au moins une roue, par exemple des éléments activement entraîlables en rotation indépendamment les uns des autres par une motorisation dudit véhicule, et chacun étant associé à l'entraînement en rotation de ladite roue du véhicule, une génération par un générateur électrique d'une énergie électrique à partir d'une rotation dudit élément, par exemple par couplage dudit générateur électrique avec ledit élément par un moyen de couplage direct (p. ex. au moyen d'un cardan) ou indirect (p. ex. au moyen d'une courroie), de sorte que ladite énergie électrique soit susceptible d'être générée par ledit générateur à partir de la rotation dudit élément;
- 10
- 15
- 20 - pour chaque énergie électrique générée ou produite par un desdits générateurs électriques, une alimentation avec ladite énergie électrique d'un tronçon électrique d'un circuit électrique, ledit circuit électrique étant en particulier un circuit électrique de type "Pont de Wheatstone", ledit circuit électrique comprenant deux
- 25 branches, respectivement une première branche et une seconde branche, montées en pont et s'intersectant en un premier nœud A_0 et en un second nœud A_n , chaque branche comprenant n tronçons électriques raccordés en série les uns à la suite des autres et notés T_1 à T_n , chaque tronçon comprenant un seul desdits générateurs électriques pour son alimentation en énergie électrique et une résistance électrique, chaque résistance et chaque générateur de chaque branche étant identiques, ladite résistance électrique et ledit générateur électrique étant
- 30
- 35 connectés en série l'un à l'autre de façon à ce que ledit générateur puisse alimenter ledit tronçon avec ladite énergie électrique, chaque tronçon étant raccordé à

- un autre tronçon en un point de raccordement dénoté A_i pour la première branche, et A_{n+i} pour la seconde branche, avec par exemple $i = 1, \dots, n-1$, n étant le nombre de tronçons par branche et A_i , respectivement
- 5 A_{n+i} , étant le point de raccordement entre le $i^{\text{ème}}$ tronçon, noté T_i , et le $i+1^{\text{ème}}$ tronçon, noté T_{i+1} , de la première branche, respectivement de la seconde branche, lesdits tronçons étant comptés successivement à partir dudit premier nœud A_0 jusqu'au second nœud A_n , T_1 étant
- 10 le premier tronçon électriquement connecté en série au premier nœud A_0 pour la première branche, respectivement pour la seconde branche, et T_{i+1} étant le $i+1^{\text{ème}}$ tronçon de la première branche, respectivement de la seconde
- 15 T_i au point de raccordement A_i pour la première branche, respectivement A_{n+i} pour la seconde branche, le $n^{\text{ème}}$ tronçon T_n de la première branche, respectivement de la seconde branche, étant électriquement connecté en série au second nœud A_n ;
- 20 - une mesure de la tension $U_{A_i, A_{n+i}}$ entre le point de raccordement A_i et le point de raccordement A_{n+i} , en particulier, une mesure de la tension U_{A_x, A_y} entre le point de raccordement A_x et le point de raccordement A_y , où $x \in \{1, \dots, n-1\}$ et $y \in \{n+1, \dots, 2n-1\}$. En particulier, une
- 25 mesure de tension entre A_x ou A_y et un point de mise à la terre du circuit électrique pourrait fournir d'autres points de mesures permettant de détecter un frottement roue-piste;
- un signalement d'une valeur de tension $U_{A_i, A_{n+i}}$, ou en
- 30 particulier U_{A_x, A_y} , dépassant une valeur seuil, par exemple par transmission dudit signalement, ou envoi d'un signal, à un poste de contrôle, ledit poste de contrôle pouvant par exemple être embarqué ou au sol.
- 35 Le circuit électrique selon l'invention est de préférence du type "Pont de Wheatstone". De manière classique, il est connu de l'homme du métier qu'un pont de Wheatstone comprend une

borne d'entrée de courant, une borne de sortie de courant, une borne positive de mesure, une borne négative de mesure, et quatre résistances. Le pont de Wheatstone est notamment formé de deux branches montées en pont, respectivement une
5 première branche reliant successivement la borne d'entrée de courant, une quatrième résistance, la borne positive de mesure, une première résistance, et la borne de sortie de courant, et une seconde branche reliant successivement la borne
10 d'entrée de courant, une troisième résistance, la borne négative de mesure, une seconde résistance, et la borne de sortie de courant. Lesdites branches sont connectées l'une à l'autre en un premier et un second nœud qui forment respectivement ladite borne d'entrée de courant et ladite borne de sortie de courant. Chaque partie de la branche comprise entre la borne
15 d'entrée de courant et la borne positive ou négative de mesure, ou entre la borne positive ou négative de mesure et la borne de sortie de courant forme un tronçon de raccordement.

Par analogie au pont de Wheatstone, le dispositif de détection selon l'invention propose un circuit électrique comprenant également ladite première branche et ladite seconde
20 branche tel que définie pour le pont de Wheatstone, à la différence que chaque branche comprend préférentiellement successivement un générateur électrique adapté pour alimenter ladite branche en énergie électrique (courant ou tension),
25 une résistance, un point de raccordement équivalent à ladite borne de mesure (positive ou négative selon la branche), un autre générateur, et une autre résistance. Dans le cas de la présente invention, la tension entre la borne d'entrée de
30 courant et la borne de sortie de courant est nulle. De plus, les générateurs électriques et les résistances électriques du dispositif de détection selon l'invention sont tous et toutes identiques. Préférentiellement, le circuit électrique selon l'invention comprend un nombre de tronçons par branche supérieur à deux.
35

En effet, la présente invention a précisément pour but d'identifier d'une manière rapide, sûre et fiable une différence de vitesse de rotation entre des roues et/ou des essieux d'un véhicule lorsque ce dernier se déplace sur ladite piste, que ce soit un véhicule ferroviaire, un métro/tramway en roue fer ou pneumatique, ou un véhicule routier de transport lourd. A cette fin, une identification d'une différence de vitesse angulaire entre des roues et/ou des essieux dudit véhicule est effectuée par couplage d'un élément destiné à entraîner en rotation la roue/essieu avec le générateur électrique d'un des tronçons selon l'invention, ledit générateur agissant dès lors comme source de tension ou courant. En particulier, ledit générateur électrique peut être un générateur à tension constante, ou un générateur tachymétrique, ou un générateur de tension alternée, ou même un générateur de courant. Ainsi, contrairement au pont de Wheatstone pour lequel ce sont les résistances qui varient, la présente invention propose une variation des sources de tension ou courant qui sont chacune corrélées à la vitesse angulaire d'une roue/essieu afin de déterminer si une roue/essieu tourne à un régime différent.

Au moment de l'identification de cette différence de régime par le mesureur de tension, la différence de potentiel entre les points de raccordement A_x et A_y du dispositif selon l'invention dépasse ladite valeur seuil, par exemple un niveau de déclenchement d'un relai de sécurité, qui par exemple envoie ainsi un signal ou une information de coupure de signal à un ou plusieurs systèmes en charge de la sécurité (ex. freinage, inhibition de traction, alarme, etc.) du véhicule.

De manière générale, il suffit en particulier que chaque tronçon selon l'invention comprenne des composants identiques aux composants des autres tronçons, par exemple un même générateur et une même résistance. De manière préférentielle, le dispositif de détection selon l'invention est caractérisé en ce que chaque tronçon est disposé de façon à ce que, du pre-

mier nœud A_0 au second nœud A_n , se succèdent alternativement ledit générateur électrique et ladite résistance électrique, le générateur électrique du premier tronçon de chaque branche étant connecté directement audit premier nœud A_0 . Par
5 exemple, chaque tronçon T_k de la première et respectivement de la seconde branche avec $k = 1, \dots, n$, est disposé de façon à ce que:

- son générateur électrique soit directement connecté au premier nœud A_0 et sa résistance électrique au premier
10 point de raccordement A_1 pour la première branche, respectivement A_{k+n} pour la seconde branche, lorsque $k = 1$;
- son générateur électrique soit directement connecté au point de raccordement A_{k-1} pour la première branche, respectivement A_{k+n-1} pour la seconde branche et sa résistance électrique soit directement raccordée au point de
15 raccordement A_k pour la première branche, respectivement A_{k+n} pour la seconde branche, lorsque $1 < k < n$;
- son générateur électrique soit directement connecté au point de raccordement A_{n-1} pour la première branche, respectivement A_{n+k-1} pour la seconde branche, et sa résistance électrique soit directement raccordée au point de
20 raccordement A_n pour la première et la seconde branche lorsque $k = n$.

25 Selon un mode préféré de réalisation, le dispositif de détection selon l'invention est caractérisé en ce que chaque branche comprend deux tronçons, i.e. $n=2$, le générateur électrique du premier tronçon T_1 de la première branche étant apte à être couplé à un élément activement entraînable en rotation pour l'entraînement en rotation d'une première roue du
30 véhicule, et ledit générateur électrique du second tronçon T_2 de la première branche étant apte à être couplé à un élément activement entraînable en rotation pour l'entraînement en rotation d'une seconde roue dudit véhicule, et en ce que pour
35 la seconde branche, ledit générateur électrique du premier

tronçon T_1 est apte à être couplé à un élément activement entraînable en rotation pour l'entraînement en rotation d'une troisième roue du véhicule, et ledit générateur électrique du second tronçon T_2 est apte à être couplé à un élément activement entraînable en rotation pour l'entraînement en rotation d'une quatrième roue du véhicule.

Selon une première variante préférentielle, ladite première et ladite troisième roue ont un axe de rotation confondu, et ladite seconde et ladite quatrième roue ont également un axe de rotation confondu, différent de l'axe de rotation de la première ou de la troisième roue. Selon une seconde variante préférentielle, la première et la quatrième roue ont un axe de rotation confondu, et la seconde et la troisième roue ont également un axe de rotation confondu, différent de l'axe de rotation de la première ou de la quatrième roue.

Préférentiellement, ledit élément activement entraînable en rotation par une motorisation dudit véhicule pour l'entraînement en rotation d'au moins une roue du véhicule est un axe d'entraînement en rotation d'une roue, ou un axe de rotation d'une roue, ou encore un essieu dudit véhicule. En particulier, ledit moyen de couplage selon l'invention est apte à accoupler ledit générateur électrique audit axe d'entraînement en rotation d'une roue, ou directement audit axe de rotation de la roue, ou audit essieu dudit véhicule, de façon à ce que ledit générateur électrique soit apte à produire ladite énergie électrique à partir de la rotation dudit axe d'entraînement en rotation, ou dudit axe de rotation de la roue, ou dudit essieu. Ledit moyen de couplage comprend par exemple un arbre de transmission et un système d'engrenage, ou à cardan, ou encore, un système de courroie. Aussi, la méthode selon l'invention est ainsi en particulier caractérisée par un couplage dudit générateur électrique avec un axe de rotation d'une roue dudit véhicule ou un essieu, ou un axe

d'entraînement en rotation de la roue, ledit axe d'entraînement, ledit axe de rotation ou ledit essieu étant dès lors un des éléments dudit ensemble comprenant $2n$ éléments selon la présente invention. Les autres éléments dudit ensemble d'éléments étant dès lors respectivement des axes de rotation d'autres roues du véhicule, des axes d'entraînement en rotation d'autres roues du véhicule, ou d'autres essieux dudit véhicule.

10 Préférentiellement, la méthode de détection selon l'invention est caractérisée en ce que chaque tronçon de ladite première branche est apte à être alimenté en énergie électrique par des éléments destinés à entraîner en rotation des roues gauches du véhicule par rapport à son sens de déplacement en
15 marche avant et chaque tronçon de ladite seconde branche est apte à être alimenté en énergie électrique par des éléments destinés à entraîner en rotation des roues droites du véhicule par rapport à son sens de déplacement en marche avant ou inversement.

20

Enfin, des exemples de réalisation et d'application permettant de mieux comprendre la présente invention sont fournis à l'aide des figures suivantes:

25 Figure 1 Exemple de réalisation d'un dispositif de détection selon l'invention, pour lequel chaque générateur électrique est couplé à un essieu du véhicule;

30 Figure 2 Exemple de réalisation d'un dispositif de détection selon l'invention, pour lequel chaque générateur électrique est couplé à un axe de rotation d'une roue du véhicule;

Figure 3 Exemple de réalisation d'un dispositif de détection selon l'invention, pour lequel chaque générateur électrique est couplé à un axe de rotation d'une roue du véhicule selon un ordre particulier;

Figure 4 Exemple de réalisation d'un dispositif de détection selon l'invention comprenant quatre tronçons par branche.

10

Les Figures 1 et 2 présentent chacune un exemple de réalisation d'un dispositif de détection selon l'invention qui diffèrent l'un de l'autre uniquement en ce que chaque générateur électrique est couplé à un essieu du véhicule en Figure 1, et à un axe de rotation d'une roue dudit véhicule en Figure 2.

En particulier, les dispositifs de détection selon l'invention des Figures 1 et 2 comprennent:

- un circuit électrique 1 de type "Pont de Wheatstone",
comportant une première branche 11 et une seconde
branche 12 montées en pont et s'intersectant en un premier nœud A_0 et en un second nœud A_2 , chaque branche
comportant $n = 2$ tronçons électriques, chaque tronçon
comportant une même résistance électrique $R_1 = R_2 = R_3 = R_4$ et un même générateur électrique G_1, G_2, G_3, G_4 , connectés en série l'un à l'autre de façon à ce que chacun
des générateurs électriques G_1, G_2, G_3, G_4 soit apte à
alimenter en énergie électrique le tronçon qu'il équipe;
- lesdits tronçons de la première branche 11 étant électriquement connectés en série l'un à l'autre en un point de raccordement A_1 et les tronçons de la seconde branche étant électriquement connectés en série l'un à l'autre en un point A_3 ;
- lesdits tronçons étant comptés successivement à partir dudit premier nœud A_0 jusqu'au second nœud A_2 , T_1 étant le premier tronçon électriquement connecté en série au

- premier nœud A_0 pour la première branche, respectivement pour la seconde branche, et T_2 étant le 2^{ème} tronçon de la première branche, respectivement de la seconde
- 5 tronçon T_1 au point de raccordement A_1 pour la première branche, respectivement A_3 pour la seconde branche, le 2^{ème} tronçon T_2 de la première branche et de la seconde branche étant chacun électriquement directement connecté en série au second nœud A_2 ;
- 10 - chaque générateur électrique G_1, G_2, G_3, G_4 comprenant un moyen de couplage $C1, C2, C3, C4$, par exemple à courroie ou par engrenage ou par cardan, apte à le coupler à un élément $E1, E2, E3, E4$, par exemple un essieu, passivement entrainable en rotation, ou activement entrainable
- 15 en rotation par une motorisation dudit véhicule, lors de l'entraînement en rotation d'au moins une roue du véhicule à laquelle il est associé, de sorte que ladite énergie électrique soit susceptible d'être générée/produite par ledit générateur G_1, G_2, G_3, G_4 à partir
- 20 de la rotation dudit essieu;
- un mesureur de tension 4 apte à mesurer la tension $U_{A1,A3}$ entre le point de raccordement A_1 et le point de raccordement A_3 , et à signaler une valeur de tension dépassant une valeur seuil, en la communiquant par exemple à un
- 25 poste de contrôle 5 auquel il peut en particulier être connecté à distance ou par câblage.

A la différence de la Figure 1, les générateurs électriques G_1, G_2, G_3, G_4 représentés en Figure 2 sont chacun couplés par

30 un moyen de couplage $C1, C2, C3, C4$, par exemple à courroie ou par engrenage ou par cardan, à un axe de rotation $E1, E2, E3, E4$ d'une roue du véhicule 6, chacun étant ainsi couplé à un axe de rotation différent et indépendant des autres axes de rotation, ledit véhicule comprenant notamment ledit poste

35 de contrôle 5 susceptible de recevoir un signal dudit mesureur de tension 4.

Ainsi que présenté en Figure 1 ou 2, chaque roue ou essieu du véhicule 6 entraîne un générateur électrique G_1, G_2, G_3, G_4 différent, en particulier par un accouplement direct (par ex. cardan) ou indirect (par ex. courroie). Dans le cas d'un circuit électrique comprenant n tronçons, ses générateurs électriques seront notés G_j avec $j = 1, \dots, 2n$, les générateurs électriques G_1, \dots, G_n appartenant respectivement aux tronçons T_1, \dots, T_n de la première branche et les générateurs électriques G_{n+1}, \dots, G_{2n} appartenant respectivement aux tronçons T_1, \dots, T_n de la seconde branche. Chaque générateur électrique G_j est associé avec une résistance R_j de valeur identique, notée R_1, R_2, R_3, R_4 , dans le cas présent où $n = 2$. Au travers de chaque résistance R_j circule un courant, noté i_1, i_2, i_3, i_4 dans le cas des Figures 1 et 2. Le mesureur de tension 4 est dès lors capable de détecter une différence de potentiel appelée $U_{A1,A3}$ entre les points de raccordement A_1 et A_3 .

L'exemple donné en Figure 2 s'applique en particulier à un véhicule métro pourvu par exemple de quatre roues pneumatiques tractées chacune par un moteur électrique. Cependant, la présente invention peut avantageusement s'appliquer à d'autres types de véhicules comme par exemple un train à roues fer en permettant un contrôle de la vitesse de rotation des essieux, ou encore à un camion poids lourd, mais aussi à une voiture de métro ou train non tractée.

La rotation de chacune des roues du véhicule directement ou indirectement couplée à un desdits générateurs électriques selon l'invention entraîne la production par ledit générateur électrique G_j auquel elle est couplée d'une tension V_j proportionnelle à la vitesse de rotation de ladite roue, $j = 1, \dots, 2n$ avec $2n = 4$ dans le cas de la Figure 2. A part les tolérances entre les composants et entre les périmètres de roulement des roues/essieux, les tensions fournies par chaque générateur sont exactement les mêmes. Comme les quatre généra-

teurs électriques G_1, G_2, G_3, G_4 sont connectés en série avec des résistances de même valeur ohmique conformément au circuit de la Figure 2, la tension U_{A_1, A_3} théorique entre les points de raccordement A_1 et A_3 sera donnée par:

5

$$U_{A_1, A_3} = \frac{V_2 - V_4 + V_3 - V_1}{2} \quad (1)$$

Où V_1, V_2, V_3 et V_4 représentent les tensions générées par chaque générateur.

10

Dans le mode de réalisation particulier de l'invention selon la Figure 2, les roues du véhicule ayant un axe de rotation confondu (i.e. les roues droites et gauches du véhicule qui se trouvent en vis-à-vis l'une de l'autre) sont respectivement couplées à un générateur électrique G_k appartenant à la première branche et à un générateur électrique G_{k+n} appartenant à la seconde branche, avec $k \in \{1, \dots, n\}$. Un générateur électrique G_k ou une résistance R_k appartenant à la première branche 11, respectivement un générateur électrique G_{k+n} ou une résistance R_{k+n} appartenant à la seconde branche 12, appartient au tronçon T_k de ladite première branche, respectivement de la seconde branche, qui est compris entre

A_0 et A_k , respectivement A_0 et A_{n+k} , si $k = 1$;
 A_{k-1} et A_k , respectivement A_{n+k-1} et A_{n+k} si $1 < k < n$;
 A_{k-1} et A_n , respectivement A_{n+k-1} et A_n si $k = n$.

25

Dans chaque tronçon T_k , le générateur électrique G_k , respectivement G_{k+n} , peut précéder la résistance R_k , respectivement R_{k+n} , ou inversement.

30

Ainsi, les entraînements en rotation indépendants de roues droites et gauches ayant un axe de rotation confondu sont destinés à être couplés respectivement au générateur électrique G_k et G_{k+n} appartenant aux tronçons T_k de la première et respectivement de la seconde branche. Lorsque les roues

5 tournent toutes à la même vitesse, alors les tensions V_1 , V_2 , V_3 et V_4 ont toutes la même valeur, i.e. $V_1 = V_2 = V_3 = V_4$, et la tension $U_{A1,A3}$ sera nulle pour n'importe quelle vitesse du véhicule. Par contre, si une de ces roues rompt le régime de rotation des autres roues et tourne à une vitesse différente des autres roues, alors un déséquilibre est créé dans les branches du circuit électrique selon l'invention, et la tension $U_{A1,A3}$ cesse d'être nulle. En particulier, le mesureur de tension 4 est capable de détecter si la tension $U_{A1,A3}$ est non nulle et est apte par exemple à déclencher un système d'alarme ou à ouvrir une boucle de sécurité qui avertirait un opérateur au poste de contrôle, ou encore à transmettre un signal d'avertissement à un système de commande centrale ou un système d'automatisme dudit véhicule dès que la tension $U_{A1,A3}$ diffère de la valeur nulle. La valeur seuil selon l'invention est dans ce cas particulier une valeur nulle de tension, et le mesureur de tension est capable de détecter si la tension $U_{A1,A3}$ diffère ou non de cette valeur seuil.

20 La Figure 3 décrit un autre mode de réalisation particulier de l'invention permettant avantageusement d'éviter une fausse détection de différence de vitesse de rotation de certaines roues lorsque ledit véhicule aborde une trajectoire curviligne. En effet, lorsque ledit véhicule aborde une courbe, la différence de vitesse de rotation entre les roues extérieures et les roues intérieures à la courbe est susceptible de déclencher une fausse alerte. Il s'agit en effet d'une "fausse" alerte car cette différence de vitesse de rotation est simplement due à la trajectoire curviligne et non à un déplacement avec frottement d'une des roues. Par contre, lorsque le véhicule se trouve inscrit dans une courbe de rayon constant, bien que les roues extérieures du véhicule tournent plus vite que les roues intérieures, le mode de réalisation particulier présenté en Figure 2 ne déclenche pas de fausses alertes de détection de frottement d'une roue, puisque: $V_1 = V_2 < V_3 = V_4$ (cas où les axes de rotation E2 et E4 appartiennent à des

roues antérieures par rapport au sens de déplacement du véhicule qui se déplace dans une courbe à gauche, E1 et E3 étant des axes de rotation de roues postérieures), et donc, selon la formule mathématique (1), $U_{A1,A3} = 0$. Ainsi, un problème de

5 détection de fausses alertes ne se pose ni en alignement droit (i.e. trajectoire rectiligne), ni en courbe de rayon constant, mais uniquement lors de l'inscription du véhicule dans une courbe, car dans ce cas $V2 < V1 = V3 < V4$ et donc

10 $U_{A1,A3}$ est non nulle.

Le mode de réalisation particulier de la Figure 3 permet de résoudre ce problème de fausse alerte par un couplage approprié des éléments entraîna- bles en rotation par la rotation d'une roue du véhicule auxdits générateurs électriques. En

15 effet, dans le cas particulier de la Figure 3 pour laquelle $n = 2$, la solution consiste à réarranger le circuit électrique selon l'invention de façon à ce que les soustractions $V2-V4$ et $V3-V1$ de la formule (1) soient faites entre les tensions générées par des générateurs électriques couplés à des éléments entraîna-

20 bles en rotation par des roues disposées à des côtés opposés par rapport l'axe longitudinal (droite-gauche) et transversal (devant-derrrière) du véhicule, conformément à la Figure 3. Dans ce cas, la tension $U_{A1,A3}$ théorique entre les points de raccordement A_1 et A_3 sera donnée par:

$$U_{A1,A3} = \frac{V2 - V3 + V4 - V1}{2} \quad (2)$$

Bien entendu, l'homme du métier saura appliquer un raisonnement analogue dans le cas d'un ensemble comprenant $2n$ éléments avec $n > 2$, lesdits éléments étant entraîna-

30 bles indépendamment les uns des autres par la rotation d'au moins une roue dudit véhicule. Egalement, l'homme du métier saura trouver d'autres configurations du circuit électrique: par exemple, selon la Figure 3, le "croisement" a été fait

35 entre les essieux avant-arrière à droite (i.e. se succèdent

dans le circuit $A_0, G_1, R_1, A_1, G_2, R_2, A_2, R_3, G_3, A_3, R_4$, puis G_4 et retour sur A_0 . Mais d'autres croisements pourraient également être réalisés, par exemple à gauche, de sorte que l'on aurait successivement: $A_0, G_2, R_2, A_1, G_1, R_1, A_2, R_4, G_4,$
5 A_3, R_3 , et G_3 , puis retour sur A_0 , ou encore, entre avant droit et arrière gauche ou inversement.

La configuration particulière du dispositif de détection selon la Figure 3 permet par exemple de calculer pour une inscription dudit véhicule en courbe une tension U_{A_1, A_3} théorique maximum de l'ordre de $\sim 10^{-7}$ V, alors que la configuration particulière selon la Figure 2 du dispositif de détection selon l'invention donne lieu à une tension U_{A_1, A_3} théorique maximum de l'ordre de $\sim 0,03$ V pour un véhicule et une courbe ayant
15 les caractéristiques suivantes:

- courbe de 55 m précédée et suivie d'une clothoïde de 17 m de long entre deux lignes droites, la clothoïde étant une courbe transcendante dont la courbure est proportionnelle à l'abscisse curviligne et utilisée pour réduire le jerk horizontal;
- Distance entre axes: 8,6 m;
- Empattement: 2,08 m;
- Rayon de roulement: 0,495 m;
- Tension de sortie du générateur électrique: 1 V/Hz, le
25 générateur électrique étant dans ce cas particulier un générateur électrique tachymétrique.

Ces valeurs théoriques de tension U_{A_1, A_3} doivent encore être multipliées par un facteur 10 à 100 afin de représenter la
30 réalité.

Les Figures 2 et 3 présentent des exemples de réalisation du dispositif selon l'invention pour des cas typiques de véhicules comprenant 4 roues indépendantes. Cependant, le dispositif de détection selon l'invention peut également être uti-
35

lisé pour des véhicules ayant 4 ou plus roues ou essieux. Egalement, plusieurs circuits électriques du dispositif selon l'invention peuvent préférentiellement être reliés en série afin de détecter un possible frottement d'une roue sur une piste, lorsque ledit véhicule comprend 6, 8, ou 10 essieux ou 5 roues. Ainsi, le dispositif de détection selon l'invention est en particulier caractérisé en ce qu'il peut comprendre un premier dispositif de détection de frottement tel que précédemment décrit couplé en série à un second dispositif de dé-
10 tection similaire.

La Figure 4 montre finalement un dispositif de détection selon l'invention destiné à équiper un véhicule comprenant 8 roues ou essieux fer. Dans ce cas, chacune des 8 roues est
15 accouplée à un générateur électrique G_1, \dots, G_8 par un moyen de couplage, par exemple un cardan apte à coupler un axe de rotation de la roue audit générateur électrique G_1, \dots, G_8 . Chacun de ces générateurs électriques produit une tension proportionnelle à la vitesse de rotation de la roue. Dès
20 lors, chaque résistance électrique R_1, \dots, R_8 est traversée par un courant électrique i_1, \dots, i_8 . Un mesureur de tension 4 permet de mesurer la tension entre un point de raccordement A_i de la première branche 11 et un point de raccordement A_{4+i} de la seconde branche 12, avec $i = 1, 2, 3$ dans ce cas particulier pour lequel $n=4$. Le couplage de chaque générateur élec-
25 trique à un élément entraînable en rotation par la rotation d'au moins une roue du véhicule est préférentiellement réalisé de façon à ce qu'une différence de vitesse de rotation d'une desdites roues du véhicule n'entraîne pas une fausse
30 détection par le mesureur de tension d'un frottement d'une desdites roues. En particulier, les croisements mentionnés plus haut sont applicables mutatis mutandis au circuit électrique de la Figure 4.

Selon la Figure 4, le mesureur de tension 4 est en particulier apte à mesurer la tension U_{A_7,A_3} entre les points de raccordement A_7 et A_3 . Dans ce cas, la valeur seuil serait égale à zéro. Néanmoins, il pourrait également mesurer la tension

5 U_{A_6,A_3} entre les points de raccordement A_6 et A_3 , la valeur seuil étant dès lors égale à U_{A_7,A_6} . De manière préférentielle, quelque soit la configuration du dispositif selon l'invention, si le mesureur de tension 4 mesure la tension

10 U_{A_x,A_y} entre le point de raccordement A_x de la première branche 11 et le point de raccordement A_y de la seconde branche 12, avec $x \in \{1, \dots, n-1\}$ et $y \in \{n+1, \dots, 2n-1\}$, alors la valeur seuil de tension est égale à U_{A_{n+x},A_y} si $y < n + x$, $U_{A_y,A_{n+x}}$ si $y > n + x$, et 0 si $y = n + x$.

15 Finalement, la présente invention concerne également un véhicule comprenant le dispositif de détection précédemment décrit et pour lequel chacun desdits générateurs électriques est couplé au moyen dudit moyen de couplage à un élément entraînable en rotation par la rotation d'au moins une roue du

20 véhicule, par exemple chaque générateur électrique étant couplé à un essieu ou à une roue différente dudit véhicule.

En résumé, le dispositif et la méthode selon l'invention présentent les avantages suivants par rapport aux techniques

25 existantes:

- ils ne nécessitent pas de relais différentiels devant travailler sur une grande amplitude de tension et de courant;
- ils nécessitent une faible maintenance;
- 30 - ils permettent une utilisation directe d'un signal généré par la rotation des roues du véhicule, libre d'une transformation dudit signal comme par exemple: variation de fréquence → variation de tension → système d'analyse; ou variation d'inductance → variation de tension → sys-

tème d'analyse; ou générateur d'impulsion lumineuse →
impulsion électrique → système d'analyse;

- le dispositif de détection fonctionne avec très peu de composants et ceux qui sont utilisés possèdent une
5 grande fiabilité;
- les pannes de la majorité des composants provoquent un déclenchement de la situation sécuritaire (arrêt du véhicule, freins serrés, inhibition de la traction);
- Le mesureur de tension est libre d'une électronique embarquée, avec des composants critiques, d'un circuit
10 complexe ou de logiciels dédiés;
- du fait de sa simplicité, le dispositif de détection peut se déployer sur différents types de véhicule avec un très bas coût d'installation et de maintenance;
- le dispositif de détection est libre d'éléments optiques
15 destiné à une capture d'image et susceptibles d'être perturbé par l'environnement d'utilisation;
- les composants du dispositif de détection selon l'invention qui sont susceptibles de se trouver à l'extérieur
20 du véhicule sont rustiques et fiables, donc, résistants aux grandes variations de température;
- le dispositif de détection est libre d'un échantillonnage de signaux ou de la nécessité de les dérivés, évitant ainsi un développement logiciel et un matériel
25 (hardware) spécifique;
- ledit signalement d'une valeur de tension $U_{Ax, Ay}$ dépassant une valeur seuil est apte à couper une alimentation d'un moteur dudit véhicule, en particulier de tous les moteurs du véhicule dans le cas où une roue tourne alors
30 que le véhicule est arrêté, ou encore à entraîner l'arrêt dudit véhicule dans le cas d'une roue bloquée pendant un déplacement du véhicule.

Revendications

1. Dispositif de détection (1) d'un frottement roue-piste adapté à la détection d'un frottement d'une roue d'un véhicule (6) avec une piste et destiné à équiper ledit véhicule (6), ledit dispositif étant caractérisé en ce qu'il comprend:

- un circuit électrique comprenant deux branches (11, 12), respectivement une première branche (11) et une seconde branche (12), montées en pont et s'intersectant en un premier nœud A_0 et en un second nœud A_n , chaque branche comprenant n tronçons électriques, $n \geq 2$, chaque tronçon comprenant une même résistance électrique (R_1, R_2, R_3, R_4) et un même générateur électrique (C_1, C_2, C_3, C_4) connectés en série l'un à l'autre;
- chaque tronçon électrique de chaque branche (11, 12) étant électriquement connectés en série les uns aux autres en des points de raccordement dénotés A_i pour la première branche (11), et A_{n+i} pour la seconde branche (12), $i = 1, \dots, n-1$;
- chaque générateur électrique (G_1, G_2, G_3, G_4) comprenant un moyen de couplage (C_1, C_2, C_3, C_4) apte à le coupler à un élément (E_1, E_2, E_3, E_4) entraînable en rotation par la rotation d'au moins une roue du véhicule, de sorte que ledit générateur électrique (G_1, G_2, G_3, G_4) soit apte à produire une énergie électrique à partir de la rotation dudit élément (E_1, E_2, E_3, E_4), et destinée à être transmise audit tronçon;
- un mesureur de tension (4) apte à mesurer la tension U_{A_x, A_y} entre le point de raccordement A_x et le point de raccordement A_y et à signaler une valeur de tension dépassant une valeur seuil, avec $x \in \{1, \dots, n-1\}$ et $y \in \{n+1, \dots, 2n-1\}$.

2. Dispositif selon la revendication 1, caractérisé en ce que A_i , respectivement A_{n+i} , est le point de raccordement entre le $i^{\text{ème}}$ tronçon, noté T_i , et le $i+1^{\text{ème}}$ tronçon, noté T_{i+1} , de la première branche (11), respectivement de la
5 seconde branche (12), lesdits tronçons étant comptés successivement de T_1 à T_n à partir dudit premier nœud A_0 jusqu'au second nœud A_n , T_1 étant le premier tronçon électriquement connecté en série au premier nœud A_0 pour la première branche (11), respectivement pour la seconde
10 branche (12), et T_{i+1} étant le $i+1^{\text{ème}}$ tronçon de la première branche (11), respectivement de la seconde branche (12), électriquement connecté en série au $i^{\text{ème}}$ tronçon T_i au point de raccordement A_i pour la première branche (11), respectivement A_{n+i} pour la seconde branche (12),
15 le $n^{\text{ème}}$ tronçon T_n de la première branche (11), respectivement de la seconde branche (12), étant électriquement connecté en série au second nœud A_n .
3. Dispositif de détection selon une des revendications 1 à
20 2, caractérisé en ce que ledit générateur électrique (G_1, G_2, G_3, G_4) est un générateur à tension constante, ou un générateur tachymétrique, ou un générateur de tension alternée ou un générateur de courant.
- 25 4. Dispositif de détection selon une des revendications 1 à 3, caractérisé en ce que chaque tronçon est disposé de façon à ce que du premier nœud A_0 au second nœud A_n se succèdent alternativement ledit générateur électrique (G_1, G_2, G_3, G_4) et ladite résistance électrique ($R_1, R_2,$
30 R_3, R_4), le générateur électrique (G_1, G_2, G_3, G_4) du premier tronçon de chaque branche étant connecté directement audit premier nœud A_0 .
5. Dispositif de détection selon une des revendications 2 à
35 4, caractérisé en ce que chaque tronçon T_k avec $k =$

$1, \dots, n$, de la première branche (11) et respectivement de la seconde branche (12) est disposé de façon à ce que:

- 5 - son générateur électrique (G_1, G_2, G_3, G_4) soit directement connecté au premier nœud A_0 et sa résistance électrique (R_1, R_2, R_3, R_4) au premier point de raccordement A_1 pour la première branche, respectivement A_{k+n} pour la seconde branche, lorsque $k = 1$;
 - 10 - son générateur électrique (G_1, G_2, G_3, G_4) soit directement connecté au point de raccordement A_{k-1} pour la première branche, respectivement A_{k+n-1} pour la seconde branche et sa résistance électrique (R_1, R_2, R_3, R_4) soit directement raccordée au point de
15 raccordement A_k pour la première branche, respectivement A_{k+n} pour la seconde branche, lorsque $1 < k < n$;
 - 20 - son générateur électrique (G_1, G_2, G_3, G_4) soit directement connecté au point de raccordement A_{n-1}
pour la première branche, respectivement A_{n+k-1} pour la seconde branche, et sa résistance électrique
25 (R_1, R_2, R_3, R_4) soit directement raccordée au point de raccordement A_n pour la première et la seconde
branche lorsque $k = n$.
6. Dispositif de détection selon une des revendications 1 à 5, caractérisé en ce que chaque branche comprend deux tronçons, i.e. $n=2$, le générateur électrique (G_1) du premier tronçon T_1 de la première branche (11) étant
30 apte à être couplé à un élément (E1) activement entraînable en rotation pour l'entraînement en rotation d'une première roue du véhicule, et ledit générateur électrique (G_2) du second tronçon T_2 de la première branche (11) étant apte à être couplé à un élément (E2) active-
35 ment entraînable en rotation pour l'entraînement en ro-

tation d'une seconde roue dudit véhicule, et en ce que pour la seconde branche (12), ledit générateur électrique (G_3) du premier tronçon T_1 est apte à être couplé à un élément (E3) activement entraînable en rotation pour l'entraînement en rotation d'une troisième roue du véhicule, et ledit générateur électrique (G_4) du second tronçon T_2 est apte à être couplé à un élément (E4) activement entraînable en rotation pour l'entraînement en rotation d'une quatrième roue du véhicule.

5

10

15

20

25

30

7. Dispositif de détection selon la revendication 6, caractérisé en ce que la première et la troisième roue ont un axe de rotation confondu, et en ce que la seconde et la quatrième roue ont également un axe de rotation confondu, différent de l'axe de rotation de la première ou de la troisième roue.
8. Dispositif de détection selon la revendication 6, caractérisé en ce que la première et la quatrième roue ont un axe de rotation confondu, et en ce que la seconde et la troisième roue ont également un axe de rotation confondu, différent de l'axe de rotation de la première ou de la quatrième roue.
9. Dispositif de détection selon une des revendications 1 à 8, caractérisé en ce que le moyen de couplage (C_1 , C_2 , C_3 , C_4) est apte à accoupler ledit générateur électrique (G_1 , G_2 , G_3 , G_4) à un axe d'entraînement en rotation d'une roue, ou à un axe de rotation de la roue, ou à un essieu dudit véhicule.
10. Dispositif de détection selon une des revendications précédentes, comprenant un premier dispositif de détection de frottement selon une des revendications 1 à 10

couplé en série à un second dispositif de détection selon une des revendications 1 à 10.

11. Véhicule comprenant le dispositif de détection selon une
5 des revendications 1 à 10.
12. Méthode de détection d'un frottement roue-piste adapté à la détection d'un frottement d'une roue d'un véhicule (6) avec une piste, ladite méthode comprenant les étapes
10 suivantes:
- pour chaque élément (E1, E2, E3, E4) d'un ensemble comprenant $2n$ éléments, $n \geq 2$, chacun entraînable en rotation indépendamment les uns des autres par la rotation d'au moins une roue dudit véhicule et
15 chacun étant associé à l'entraînement en rotation de ladite roue du véhicule, une génération par un générateur électrique (G_1, G_2, G_3, G_4) d'une énergie électrique à partir d'une rotation dudit élément (E1, E2, E3, E4), de sorte que ladite énergie élec-
20 trique soit susceptible d'être générée par ledit générateur électrique (G_1, G_2, G_3, G_4) à partir de la rotation dudit élément;
 - pour chaque énergie électrique générée par un desdits générateurs électriques (G_1, G_2, G_3, G_4), une
25 alimentation avec ladite énergie électrique d'un tronçon électrique d'un circuit électrique comprenant deux branches, respectivement une première branche (11) et une seconde branche (12), montées en pont et s'intersectant en un premier nœud A_0 et
30 en un second nœud A_n , chaque branche comprenant n tronçons électriques raccordés en série les uns à la suite des autres, chaque tronçon comprenant un seul desdits générateurs électriques (G_1, G_2, G_3, G_4) pour son alimentation en énergie électrique et
35 une résistance électrique (R_1, R_2, R_3, R_4), chaque

- 5 résistance électrique (R_1, R_2, R_3, R_4) et chaque générateur électrique (G_1, G_2, G_3, G_4) de chaque branche (11, 12) étant identiques, chaque tronçon étant raccordé à un autre tronçon en un point de
- 10 raccordement dénoté A_i pour la première branche (11), et A_{n+i} pour la seconde branche (12), avec $i = 1, \dots, n-1$;
- une mesure de la tension U_{A_x, A_y} entre le point de raccordement A_x et le point de raccordement A_y , $x \in \{1, \dots, n-1\}$ et $y \in \{n+1, \dots, 2n-1\}$;
 - un signalement d'une valeur de tension U_{A_x, A_y} dépassant une valeur seuil.
13. Méthode de détection selon la revendication 12, caractérisée en ce qu'elle comprend une transmission dudit signallement à un poste de contrôle (5) embarqué ou au sol.
14. Méthode de détection selon une des revendications 12 ou 13, caractérisée par un couplage dudit générateur électrique (G_1, G_2, G_3, G_4) avec un axe de rotation d'une
- 20 roue dudit véhicule.
15. Méthode de détection selon une des revendications 12 à 14, caractérisée en ce que chaque tronçon de ladite première branche (11) est apte à être alimenté en énergie électrique par des éléments ($E1, E2$) destinés à entraîner en rotation des roues gauches du véhicule par rapport à son sens de déplacement en marche avant et chaque tronçon de ladite seconde branche (12) est apte à être
- 25 alimenté en énergie électrique par des éléments ($E3, E4$) destinés à entraîner en rotation des roues droites du véhicule par rapport à son sens de déplacement en marche avant ou inversement.

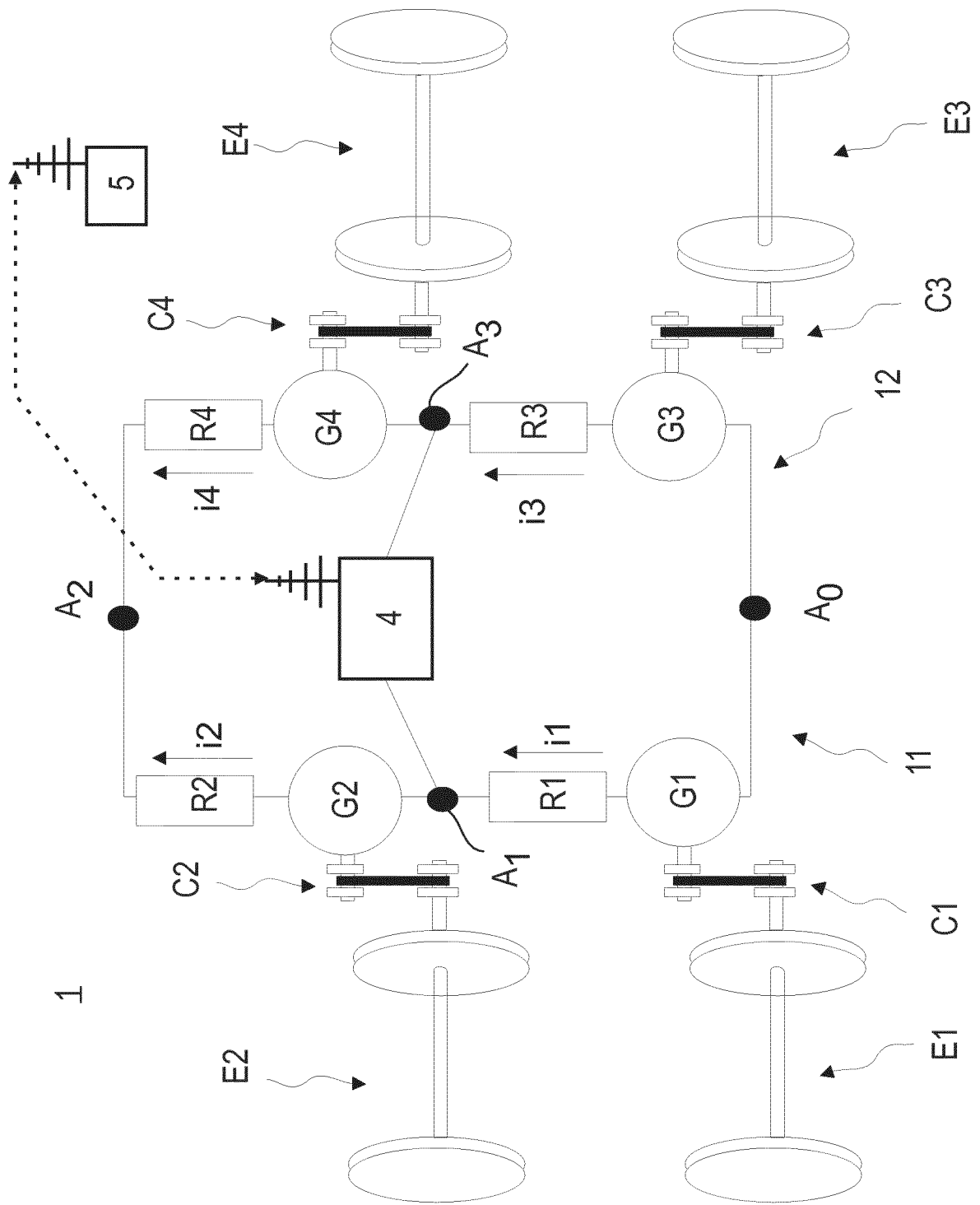


FIG 1

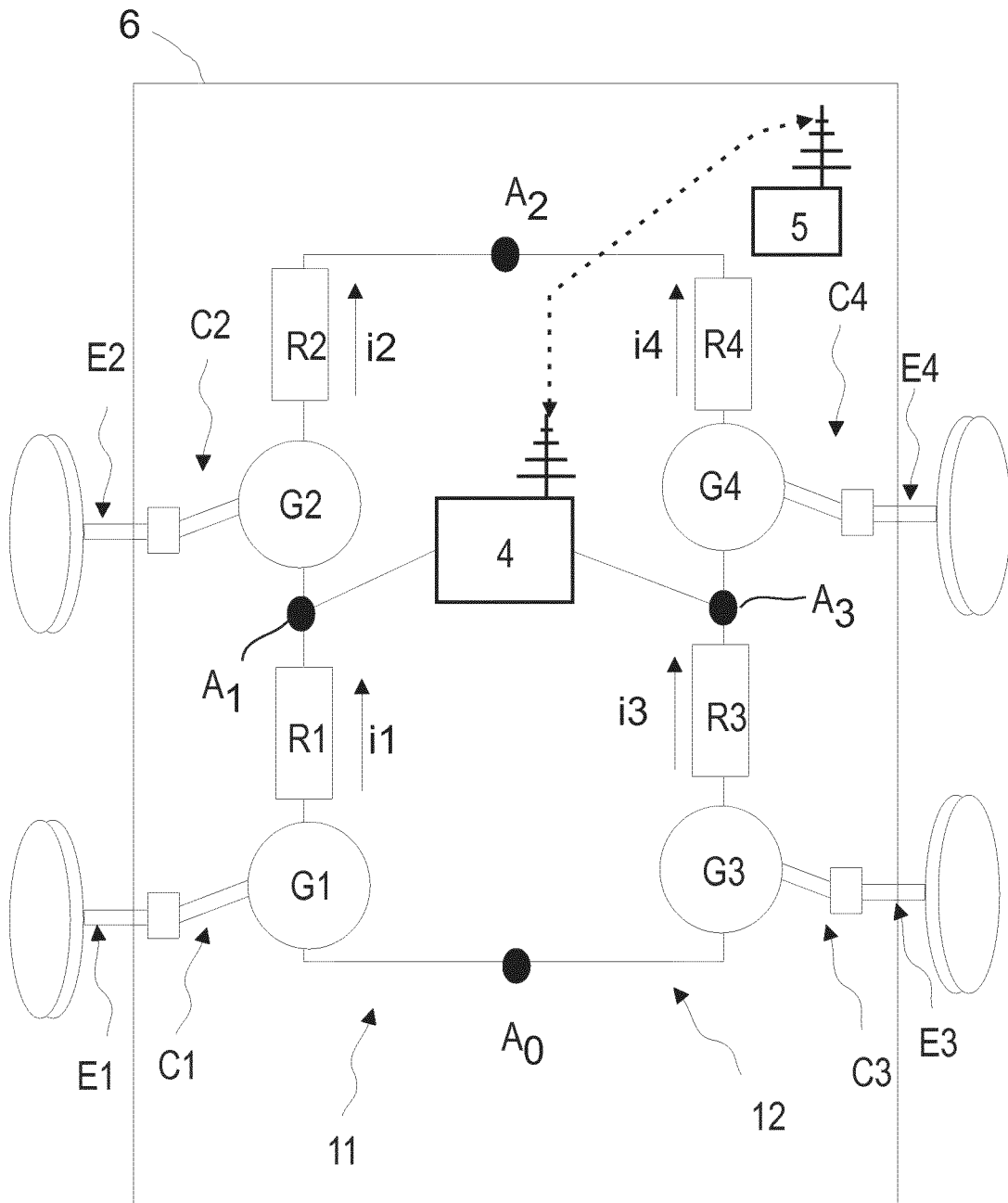


FIG 2

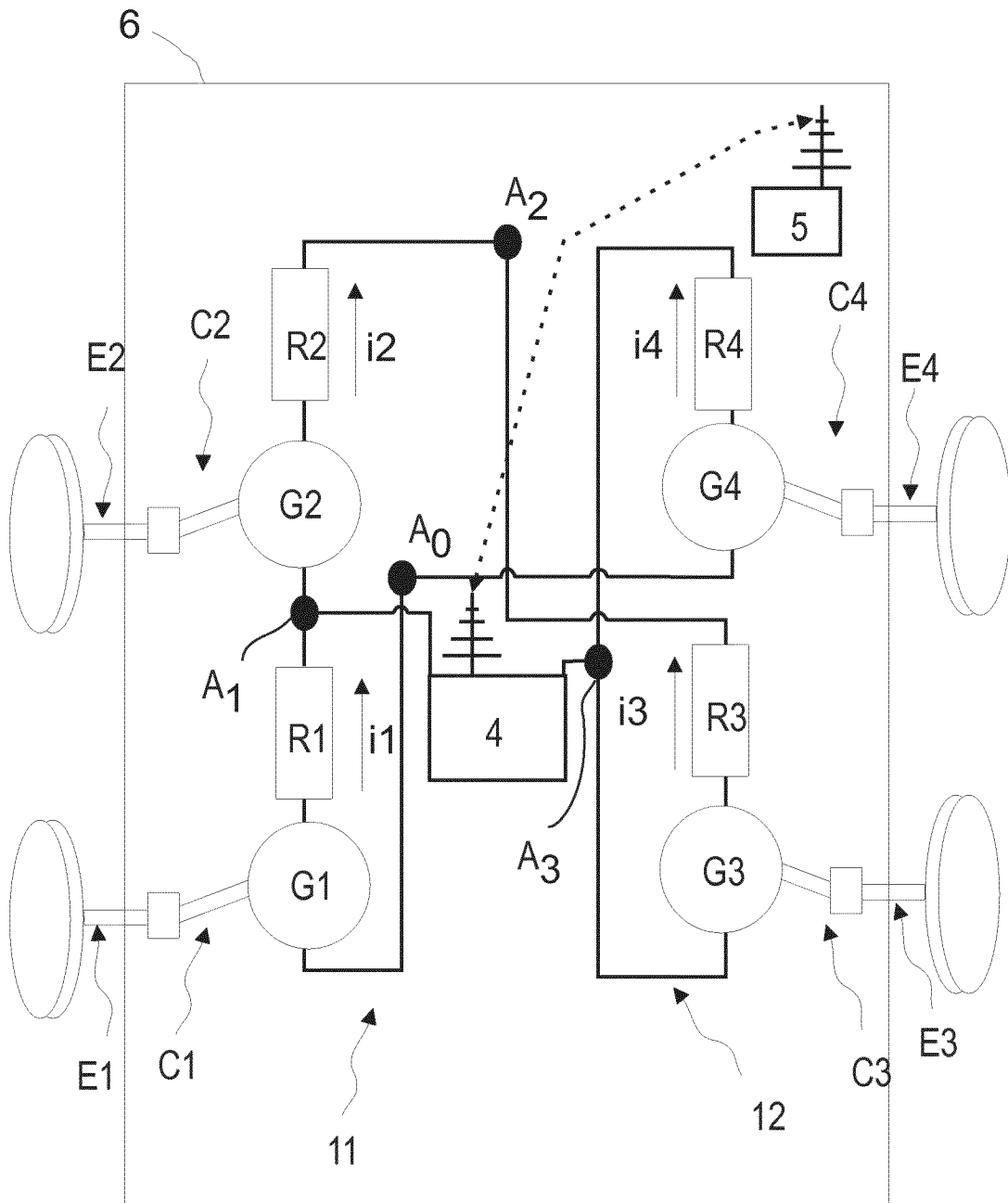


FIG 3

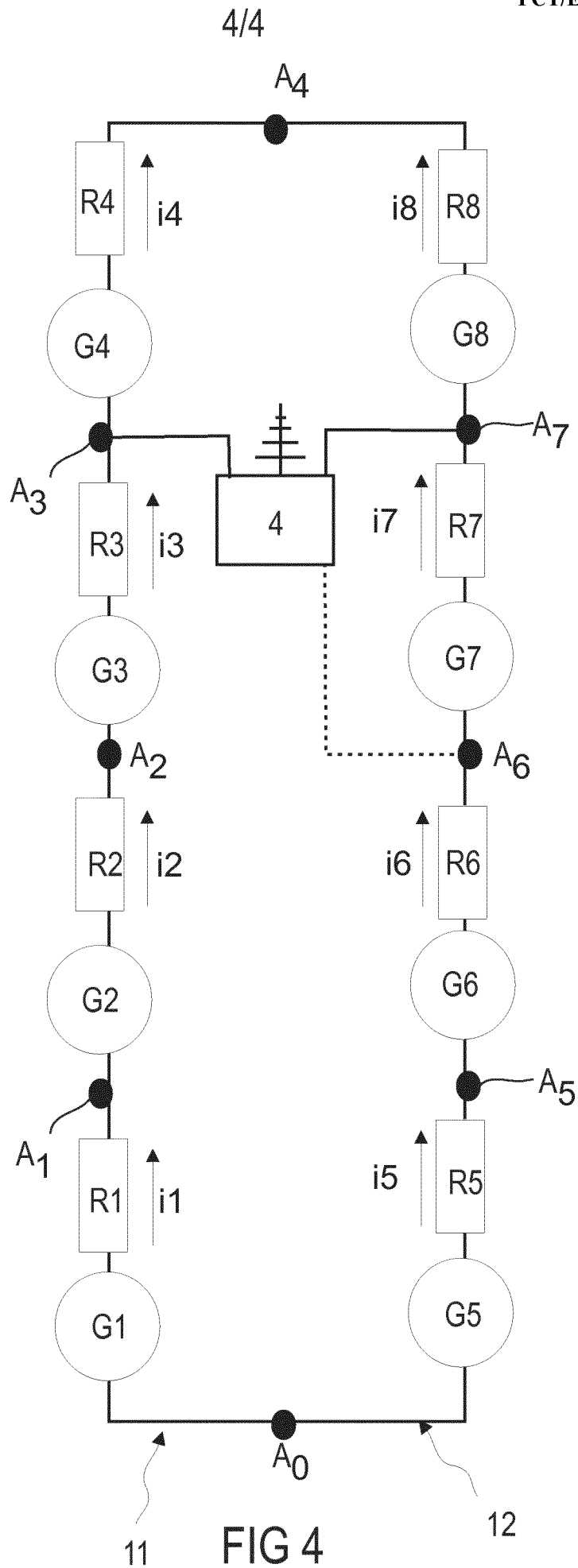


FIG 4

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No
PCT/EP2013/065493

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
INV. B60L3/10 B60T8/17 H02P5/685
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)
B60L B60T H02P

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

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	US 3 663 875 A (ASHIYA MASAHIRO) 16 May 1972 (1972-05-16) the whole document	1-15
A	US 3 764 867 A (SMITH R) 9 October 1973 (1973-10-09) figure 4	1-15

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

29 November 2013

Date of mailing of the international search report

09/12/2013

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

Dekker, Wouter

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International application No

PCT/EP2013/065493

Patent document cited in search report		Publication date		Patent family member(s)		Publication date
US 3663875	A	16-05-1972	ES	376030 A1		01-03-1972
			FR	2029688 A1		23-10-1970
			GB	1253493 A		17-11-1971
			US	3663875 A		16-05-1972
			YU	22970 A		28-02-1977

US 3764867	A	09-10-1973	CA	1002155 A1		21-12-1976
			US	3764867 A		09-10-1973
			ZA	7308302 A		30-10-1974

RAPPORT DE RECHERCHE INTERNATIONALE

Demande internationale n°

PCT/EP2013/065493

A. CLASSEMENT DE L'OBJET DE LA DEMANDE INV. B60L3/10 B60T8/17 H02P5/685 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) B60L B60T H02P		
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		
C. DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS		
Catégorie*	Identification des documents cités, avec, le cas échéant, l'indication des passages pertinents	no. des revendications visées
A	US 3 663 875 A (ASHIYA MASAHIRO) 16 mai 1972 (1972-05-16) le document en entier -----	1-15
A	US 3 764 867 A (SMITH R) 9 octobre 1973 (1973-10-09) figure 4 -----	1-15
<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 29 novembre 2013		Date d'expédition du présent rapport de recherche internationale 09/12/2013
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 Dekker, Wouter

RAPPORT DE RECHERCHE INTERNATIONALE

Renseignements relatifs aux membres de familles de brevets

Demande internationale n°

PCT/EP2013/065493

Document brevet cité au rapport de recherche		Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)		Date de publication
US 3663875	A	16-05-1972	ES	376030 A1	01-03-1972
			FR	2029688 A1	23-10-1970
			GB	1253493 A	17-11-1971
			US	3663875 A	16-05-1972
			YU	22970 A	28-02-1977

US 3764867	A	09-10-1973	CA	1002155 A1	21-12-1976
			US	3764867 A	09-10-1973
			ZA	7308302 A	30-10-1974
