

INPI
INSTITUTO NACIONAL DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL

DISEÑOS Y MODELOS
CERTIFICADO OFICIAL

El Director general del Instituto nacional de la propiedad industrial certifica que el documento anexo es la copia conforme a la solicitud de título de propiedad industrial presentada ante el Instituto

Firmado en Lille, el 7 de marzo de 2017

Por el Director General del Instituto
Nacional de la Propiedad Industrial
La Directora del Departamento de Datos

(firmado)
Anne DUFOUR

REIVINDICACIONES

1.- Una instalación (10) para la recarga eléctrica por conducción incluyendo, a bordo de un vehículo (12) equipado con un medio de almacenamiento de energía eléctrica (30), un dispositivo a bordo (20), conectado eléctricamente al medio de almacenamiento de energía eléctrica (30) y provisto de una pluralidad de contactos eléctricos, a saber, un dispositivo de suelo (40) diseñado para cooperar con el dispositivo a bordo (20), conectado a una fuente de energía eléctrica (50) y que incluye una pluralidad de contactos eléctricos, cada contacto eléctrico del dispositivo de suelo (40) es capaz de ser puesto en contacto con un contacto correspondiente del dispositivo a bordo (20) y la instalación de ser capaz de aplicar, con seguridad, una fuente de recarga eléctrica entregada por la fuente de energía eléctrica (50) al medio de almacenamiento de energía eléctrica (30), CARACTERIZADA porque la dicha pluralidad de contactos eléctricos del dispositivo a bordo (20) y del dispositivo de suelo (40) cuenta únicamente con dos contactos eléctricos, a saber un contacto de fase (21;41) y un contacto de neutro (22;42).

2.- Una instalación (10) según la reivindicación 1, CARACTERIZADA porque el contacto de neutro (22) del dispositivo a bordo (20) está conectado eléctricamente a un chasis del vehículo (12) y el contacto de neutro (42) del dispositivo de suelo (40) está conectado eléctricamente a una conexión a tierra.

3.- La instalación (10) de acuerdo con la reivindicación 1 o la reivindicación 2, CARACTERIZADA porque incluye un medio de control de conexión a tierra capaz de verificar, en cada instante de la aplicación de una potencia eléctrica de recarga al medio de almacenamiento de energía eléctrica (30), que el contacto de neutro (22) del dispositivo a bordo (20) está en contacto eléctrico con el contacto de neutro (42) del dispositivo de suelo (40) y que el contacto de fases (21) del dispositivo a bordo (20) está en contacto eléctrico con el contacto de fase (41) del dispositivo de suelo (40).

4.- La instalación (110) según la reivindicación 3, CARACTERIZADA porque el contacto de neutro del dispositivo a bordo (120) incluye un primer electrodo (122) y un segundo electrodo (122'), y el contacto de la fase del dispositivo a bordo (120) incluye un primer electrodo (121) y un segundo electrodo (121'), el par de primeros electrodos forman los terminales de entrada de un primer circuito para aplicar una potencia eléctrica de recarga al medio de almacenamiento de energía (30) y el par de segundo electrodos forman los terminales de entrada de un segundo circuito para el establecimiento de una conexión a tierra y para el control de este último

durante la recarga, perteneciendo el segundo circuito al medio de control de conexión a tierra.

5.- La instalación de acuerdo con la reivindicación 3 o la reivindicación 4, CARACTERIZADA porque el medio de control de conexión de tierra incluye un transmisor (94), equipado en un dispositivo entre el dispositivo de suelo y el dispositivo a bordo, capaz de aplicar una señal de prueba eléctrica a un circuito eléctrico incluyendo el par de contactos de fase (21, 41) y el par de contactos de neutro (22, 42) y un receptor (92), equipado en un otro dispositivo, capaz de recibir la señal de prueba eléctrica sólo cuando hay un contacto eficaz entre el par de contactos de fase (21, 41) y un contacto efectivo entre el par de contactos de neutro (22, 42) y capaz de transmitir una señal de recepción de la señal de prueba eléctrica hacia el transmisor, la señal de recepción preferiblemente transmitida a través de un enlace inalámbrico establecido entre un módulo de comunicación inalámbrica (64) del dispositivo a bordo (20) y un módulo de comunicación inalámbrica (66) del dispositivo de suelo (40).

6.- La instalación (10) según la reivindicación 5, CARACTERIZADA porque el dispositivo de suelo (40) es capaz de desconectarse de la fuente de alimentación eléctrica (50) cuando la señal de prueba eléctrica transmitida por el transmisor (94) no se recibe por el receptor (92) o cuando la señal de recepción de la señal de prueba transmitida por el receptor (92) no se recibe por el transmisor (94) o es indicativa de ruptura de una conexión eléctrica entre los pares de contactos de neutro (22, 42) o el par de contactos de fase (21, 41).

7.- La instalación (10) según alguna de las reivindicaciones 3 a 6, CARACTERIZADA porque el dispositivo a bordo (20) incluye una conexión entre el contacto de fase (21) y el contacto de neutro (22) que consta de un circuito de trampa de onda (72) en serie con el primario de un transformador (82), al secundario del cual está conectado el receptor (92) y en el que el dispositivo de suelo (40) incluye una conexión entre el contacto de fase (41) y el contacto de neutro (42) que consiste en un circuito de trampa de onda (74) en serie con el primario de un transformador (84) al secundario del cual está conectado el transmisor (94).

8.- La instalación (10) según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, CARACTERIZADA porque es dedicada a un vehículo de un tipo de vehículo de neumático, cuyo chasis está normalmente aislado eléctricamente del suelo.

9.- La instalación (10) según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, CARACTERIZADA porque:

- el dispositivo de suelo (40) incluye una almohadilla (60) implantada en la calzada (13) para la circulación del vehículo, para ser enrasada con la superficie de dicha calzada, llevando dicha almohadilla los contactos de fase (41) y de neutro (42) del dispositivo de suelo (40); y
- el dispositivo a bordo (20) incluye al menos un colector de corriente (62), llevando los contactos de fase (21) y de neutro (22) del dispositivo a bordo (20), montado de manera que sea móvil en relación al chasis del vehículo (12) y que pueda desplazarse hacia la almohadilla para establecer la conectividad eléctrica entre los pares de contactos.

10.- La instalación (10) según la reivindicación 9, CARACTERIZADA porque el dispositivo a bordo (20) está montado por debajo de un cuerpo del vehículo (12), dicho vehículo teniendo que ser colocado encima de la almohadilla (60) con el fin de permitir el establecimiento de dicha conectividad eléctrica entre los pares de contactos de los dispositivos de suelo y a bordo, en donde la almohadilla (60) se encuentra entonces dentro de la huella de suelo del vehículo (12).

11.- Un método de recarga (100) para la carga de un vehículo (12) utilizando un dispositivo (10) según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 10, caracterizado porque comprende las etapas de:

- detener (130) el vehículo (12) en una posición de carga predeterminada en relación a una estación de carga (11);
- poner en contacto (140) el par de contacto (21, 22) del dispositivo de bordo (20) con el par de contactos (41, 42) del dispositivo de suelo (40);
- recargar (200 a 250) mediante la aplicación de una energía eléctrica generada por la fuente (50) al medio de almacenamiento de energía (30), a través del dispositivo de suelo (40) y el dispositivo de bordo (20);
- controlar (150-180) el chasis a tierra de un vehículo en cada momento de la recarga, cualquier verificación negativa conducirá a interrumpir la recarga.



Brevet d'invention

Certificat d'utilité

COPIE OFFICIELLE

Le Directeur général de l'Institut national de la propriété industrielle certifie que le document ci-annexé est la copie certifiée conforme d'une demande de titre de propriété industrielle déposée à l'Institut.

Fait à Lille, le - 7 MARS 2017

Pour le Directeur général de l'Institut
national de la propriété industrielle
La Directrice du département des données

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Anne DUFOUR', is written over a horizontal line.

Anne DUFOUR

15 rue des Minimes - CS 50001 - 92677 Courbevoie Cedex
INPI Direct : 0820 210 211 (Service 0,10 €/min + prix appel)
Pour déposer par télécopie : 33 (0)1 56 65 86 00

REQUÊTE EN DÉLIVRANCE

REMISE DES PIÈCES 02/03/2016 DATE 1651787 N° D'ENREGISTREMENT NATIONAL ATTRIBUÉ PAR L'INPI DATE DE DÉPÔT ATTRIBUÉE PAR L'INPI		1 NOM ET ADRESSE DU DEMANDEUR OU DU MANDATAIRE À QUI LA CORRESPONDANCE DOIT ÊTRE ADRESSÉE Lavoix 2, place d'Estienne d'Orves 75009 Paris FR
Vos références pour ce dossier BFF 16P0111-APE		
2 NATURE DE LA DEMANDE		
Nature	Brevet d'invention	
3 TITRE DE L'INVENTION		
Titre	INSTALLATION AMÉLIORÉE DE RECHARGE PAR CONDUCTION D'UN VÉHICULE	
4 PRIORITÉ		
5-1 DEMANDEUR Personne morale		
Nom	ALSTOM TRANSPORT TECHNOLOGIES	
Affaire suivie par		
Rue	48 rue Albert Dhalenne	
Code postal et ville	93400 SAINT-OUEN	
Pays	FR	
Nationalité	FR	
Forme juridique	Société par actions simplifiée à associé unique	
N° SIREN	752 364 778	
Code APE-NAF		
N° de téléphone		
N° de télécopie		
Courrier électronique		
6 MANDATAIRE		
Nom	Lavoix	
Qualité	Cabinet CPI : MANDATAIRE, pas de pouvoir	

Rue	2, place d'Estienne d'Orves			
Code postal et ville	75009 Paris			
Pays	FR			
N° de téléphone	33 (0)1 53 20 14 20			
N° de télécopie	33 (0)1 53 20 14 91			
Courrier électronique	paris@lavoix.eu			
7 RAPPORT DE RECHERCHE				
Type d'établissement	Établissement immédiat			
Type d'envoi	Envoi papier			
8 RÉDUCTION DU TAUX DES REDEVANCES				
9 DÉPÔT DE MATIÈRE BIOLOGIQUE				
10 SÉQUENCES DE NUCLÉOTIDES ET/OU D'ACIDES AMINÉS				
11 DOCUMENTS ET FICHIERS JOINTS	Fichier électronique	Détails		
Inventeur	Design.PDF			
Fichier corps du texte	textebrevet.pdf	page(s) 14, D 10, R 3, AB 1		
Drawings	dessins.pdf	page(s) 3, Abrégé : page 1, Fig. 1		
12 EXTENSION DE LA PROTECTION				
En cochant la case ci-après, le(s) demandeur(s) manifestent l'intention d'étendre les effets de la demande de brevet et du brevet délivré sur la base de cette demande au territoire indiqué avec lequel des accords d'extension sont en vigueur à la date du dépôt de la demande. ☐ Polynésie française				
13 MODE DE PAIEMENT				
Mode de paiement	Prélèvement du compte client			
Numéro du compte	0031			
14 REDEVANCES JOINTES	Devise	Taux	Quantité	Montant à payer
062 Dépôt d'une demande électronique	EURO	26	1	26
063 Rapport de recherche	EURO	520	1	520
068 Revendication à partir de la 11ème	EURO	42	1	42
Total	EURO			588
15 ANNOTATION				
16 DATE ET SIGNATURE				

Signé numériquement par	Subject: FR, CABINET LAVOIX, Philippe BLOT; Issuer: FR, INPI, INPI-EN-LIGNE 1.1
Date	02 March 2016
Signataire	Mandataire

Conformément aux dispositions de la loi n° 78-17 du 6.01.1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification pour les données vous concernant auprès de l'INPI. Les données à caractère personnel que vous êtes tenu(e) de nous fournir dans ce formulaire sont exclusivement utilisées pour identifier le titulaire de la demande et son éventuel mandataire.

15 rue des Minimes - CS 50001 - 92677 Courbevoie Cedex
INPI Direct : 0820 210 211 (Service 0,10 €/min + prix appel)
Pour déposer par télécopie : 33 (0)1 56 65 86 00

DÉSIGNATION D'INVENTEUR(S)

Vos références pour ce dossier	BFF 16P0111-APE
N° D'ENREGISTREMENT NATIONAL	
TITRE DE L'INVENTION	
Titre	INSTALLATION AMÉLIORÉE DE RECHARGE PAR CONDUCTION D'UN VÉHICULE
LE(S) DEMANDEUR(S)	ALSTOM TRANSPORT TECHNOLOGIES
DÉSIGNE(NT) EN TANT QU'INVENTEUR(S)	
INVENTEUR 1	
Nom	HOURTANE
Prénom	Jean-Luc
Rue	99 rue des Bancaous
Code postal et ville	13320 BOUC BEL AIR
Pays	FR
INVENTEUR 2	
Nom	MAURIN
Prénom	François
Rue	19, allée du parc de la Bièvre
Code postal et ville	94240 L'HAY LES ROSES
Pays	FR
INVENTEUR 3	
Nom	NEVOT
Prénom	Nicolas
Rue	16 rue du repos
Code postal et ville	77330 OZOIR LA FERRIERE
Pays	FR
DATE ET SIGNATURE	
Signé numériquement par	Subject: FR, CABINET LAVOIX, Philippe BLOT; Issuer: FR, INPI, INPI-EN-LIGNE 1.1

Date

02 March 2016

Signataire

Mandataire

Conformément aux dispositions de la loi n° 78-17 du 6.01.1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification pour les données vous concernant auprès de l'INPI. Les données à caractère personnel que vous êtes tenu(e) de nous fournir dans ce formulaire sont exclusivement utilisées pour identifier le titulaire de la demande et son éventuel mandataire.

INSTALLATION AMELIOREE DE RECHARGE PAR CONDUCTION D'UN VEHICULE

La présente invention concerne les installations de recharge par conduction des moyens de stockage d'énergie embarqués à bord de véhicules électriques ou hybrides, notamment les bus.

Un bus est spécifique au sens où son châssis (et sa caisse par continuité électrique) est normalement isolé électriquement de la terre, du fait de ses pneus et ceci par rapport au cas d'un véhicule ferroviaire, un tramway par exemple.

La recharge par conduction présente de nombreux avantages par rapport notamment à la recharge par induction. Elle permet une recharge plus rapide, avec un rendement plus élevé, et une infrastructure moins complexe et présentant un coût plus faible.

Pour la recharge par conduction d'un bus, il est actuellement envisagé de mettre en contact un dispositif embarqué relié aux moyens de stockage d'énergie avec un dispositif au sol relié à une source de puissance électrique de manière à établir simultanément quatre liaisons électriques :

- Une première liaison de neutre et une seconde liaison de phase pour le transfert de puissance électrique du sol vers le bord ;
- Une troisième liaison de terre afin de mettre le châssis du bus au potentiel de terre et assurer ainsi la sécurité des personnes autour du bus lors du transfert de puissance ; et,
- Une quatrième liaison de communication I permettant l'échange de données selon un protocole prédéfini entre le bord et le sol, par exemple l'état de charge courant des moyens de stockage d'énergie pour adapter les paramètres électriques de la puissance électrique à fournir, ou pour déclencher l'application du courant de recharge lorsque certaines contraintes sont vérifiées, telles que l'immobilisation du bus, mise à la terre certifiée, etc.

Une telle installation peut prendre la forme d'un connecteur mâle en tant que dispositif embarqué et d'un connecteur femelle en tant que dispositif au sol ; d'un pantographe en tant que dispositif embarqué et d'une perche aérienne pour le dispositif au sol ; ou encore un frotteur en tant que dispositif embarqué et un plot implanté dans la voie en tant que dispositif au sol.

Une telle installation nécessitant l'établissement de quatre liaisons en connectant électriquement chaque paire de contacts d'un ensemble de quatre paires, une paire comportant un contact sur le dispositif embarqué et un contact correspondant sur le dispositif au sol, reste complexe à fabriquer et à maintenir en état de fonctionnement.

Il y a un besoin de simplification tout en garantissant la sécurité des personnes lors de la recharge auquel la présente invention répond.

Ainsi, l'invention a pour objet une installation de recharge par conduction comportant, à bord d'un véhicule équipé d'un moyen de stockage d'énergie électrique, un dispositif embarqué, relié électriquement au moyen de stockage d'énergie électrique et muni d'une pluralité de contacts électriques, et, au sol, un dispositif au sol, conjugué du dispositif embarqué, relié à une source de puissance électrique et comportant une pluralité de contacts électriques, chaque contact électrique du dispositif au sol étant propre à être mis en contact d'un contact correspondant du dispositif embarqué et l'installation étant propre à appliquer, en sécurité, une puissance électrique de recharge délivrée par la source de puissance électrique au moyen de stockage d'énergie électrique, caractérisée en ce que ladite pluralité de contacts électriques du dispositif embarqué et du dispositif au sol compte uniquement deux contacts électriques, à savoir un contact de phase et un contact de neutre.

Suivant des modes particuliers de réalisation, l'installation comporte une ou plusieurs des caractéristiques suivantes, prises isolément ou suivant toutes les combinaisons techniquement possibles :

- le contact de neutre du dispositif embarqué est connecté électriquement à un châssis du véhicule et le contact de neutre du dispositif au sol est connecté électriquement à une prise de terre.

- l'installation comporte un moyen de contrôle de mise à la terre propre à vérifier, à chaque instant de l'application d'une puissance électrique de recharge au moyen de stockage d'énergie électrique que le contact de neutre du dispositif embarqué est en contact électrique avec le contact de neutre du dispositif au sol et que le contact de phase du dispositif embarqué est en contact électrique avec le contact de phase du dispositif au sol.

- le contact de neutre du dispositif embarqué comporte une première électrode et une seconde électrode, et le contact de phase du dispositif embarqué comporte une première électrode et une seconde électrode, la paire de premières électrodes constituant les bornes d'entrée d'un premier circuit pour appliquer une puissance électrique de recharge au moyen de stockage d'énergie et la paire de premières électrodes constituant les bornes d'entrée d'un second circuit pour établir une connexion de mise à la terre et contrôler celle-ci au cours de la recharge, le second circuit appartenant au moyen de contrôle de mise à la terre.

- le moyen de contrôle comporte un émetteur, équipant un dispositif parmi le dispositif au sol et le dispositif embarqué, propre à appliquer un signal électrique de test à

un circuit électrique incluant la paire de contacts de phase et la paire de contact de neutre et un récepteur, équipant l'autre dispositif, propre à recevoir le signal électrique de test uniquement lorsque il y a un contact effectif entre la paire de contacts de phase et un contact effectif entre la paire de contact de neutre, et propre à émettre un signal de réception du signal électrique de test vers l'émetteur, le signal de réception étant de préférence transmis au moyen d'une liaison sans fil établie entre un module de communication sans fil du dispositif embarqué et une module de communication sans fil du dispositif au sol.

- le dispositif au sol est propre à se déconnecter de la source de puissance électrique lorsque le signal électrique de test émis par l'émetteur n'est pas reçu par le récepteur ou lorsque le signal de réception du signal de test émis par le récepteur n'est pas reçu par l'émetteur ou est indicatif d'une rupture d'un contact électrique entre les paires de contacts de neutre ou la paire de contacts de phase.

- le dispositif embarqué comporte une liaison entre le contact de phase et le contact de neutre constitué d'un circuit bouchon en série avec le primaire d'un transformateur, au secondaire duquel est connecté le récepteur, et dans laquelle le dispositif au sol comporte une liaison entre le contact de phase et le contact de neutre constitué d'un circuit bouchon en série avec le primaire d'un transformateur, au secondaire duquel est connecté l'émetteur.

- Installation dédiée à un véhicule du type bus, dont le châssis est normalement isolé électriquement de la terre.

- Installation dans laquelle : le dispositif au sol comporte un plot implanté dans la chaussée de circulation du véhicule, de manière à être affleurant à la surface de ladite chaussée, ledit plot portant les contacts de phase et de neutre du dispositif au sol ; et le dispositif embarqué comporte au moins un frotteur, portant les contacts de phase et de neutre du dispositif embarqué, monté mobile par rapport au châssis du véhicule et propre à être déplacé vers le plot pour établir le contact électrique entre les paires de contacts.

- le dispositif embarqué est monté sous une caisse du véhicule, ledit véhicule devant être placé au-dessus du plot pour permettre l'établissement d'un contact électrique entre les paires de contacts des dispositifs au sol et embarqués, le plot étant alors situé à l'intérieur de l'empreinte au sol du véhicule.

L'invention a également pour objet un procédé de recharge pour recharger un véhicule en utilisant l'installation précédente, caractérisé en ce qu'il comporte les étapes consistant à : arrêter le véhicule dans une position de recharge prédéfinie par rapport à une station de recharge ; mettre en contact la paire de contact du dispositif embarqué

avec la paire de contacts du dispositif au sol ; recharger en appliquant une puissance électrique générée par la source au moyen de stockage d'énergie, via le dispositif au sol et le dispositif embarqué ; contrôler la mise à la terre d'un châssis du véhicule à chaque instant de la recharge, toute vérification négative conduisant à interrompre la recharge.

5 L'invention et ses avantages seront mieux compris à la lecture de la description détaillée qui va suivre d'un mode de réalisation particulier de l'invention, donné uniquement à titre d'exemple illustratif et non limitatif. Cette description est faite en se référant aux dessins annexés sur lesquels :

- La figure 1 représente schématiquement l'installation de recharge selon l'invention ;
- La figure 2 représente sous forme de blocs le procédé de recharge utilisant l'installation de la figure 1 ; et,
- La figure 3 représente schématiquement une variante de l'installation de recharge de la figure 1.

10 La figure 1 représente un mode de réalisation d'une installation 10 de recharge par conduction permettant l'application, en sécurité, d'une puissance électrique délivrée par une source 50 d'une station de recharge 11 à demeure, à un moyen de stockage d'énergie électrique 30 appartenant à un circuit de puissance 14 d'un bus 12.

Le bus 12 comporte un dispositif de contrôle commande 16.

20 Il comporte un module de mesure d'isolement 15, pour s'assurer que le circuit de puissance 14 est isolé galvaniquement du châssis du bus 12 à tout instant.

Il comporte également un module de radio communication 17 propre à établir une liaison de communication sans fil 99 avec un module de radio communication 57 dont est équipée la source 50. Il s'agit par exemple d'une liaison sans fil mettant en œuvre un protocole de communication conforme au protocole connu sous la dénomination Bluetooth®.

L'installation 10 comporte, embarqué à bord du bus 12, un dispositif embarqué 20.

En entrée, le dispositif embarqué 20 comporte uniquement deux bornes, formant deux contacts, respectivement un contact de phase 21 et un contact de neutre 22.

30 En sortie, le dispositif embarqué 20 est connecté par des première et seconde bornes de sortie 23 et 24 aux bornes du moyen de stockage d'énergie électrique 30, par exemple constitué d'une batterie, mais d'autres solutions techniques sont connues de l'homme du métier.

35 L'installation 10 comporte un dispositif au sol 40, faisant partie de la station de recharge 11.

En entrée, le dispositif au sol 40 est connecté par des première et seconde bornes d'entrée 43 et 44 aux bornes de la source 50. La source 50 est par exemple une sous-station d'alimentation d'un réseau électrique.

En sortie, le dispositif au sol 40 comporte uniquement deux bornes de sortie formant deux contacts, respectivement un contact de phase 41 et un contact de neutre 42.

Dans le mode de réalisation présenté ici en détail, les contacts 41 et 42 du dispositif au sol 40 sont intégrés dans un plot 60, implanté dans la chaussée 13 de manière à présenter une surface supérieure affleurant avec la surface de la chaussée de circulation du bus 12.

Le dispositif embarqué 20 comporte alors un patin 62, monté sous la caisse du bus 12 et propre à être déplacé verticalement entre une position haute à l'écart du plot 60 et une position basse en contact avec le plot 60. Dans la position basse, le contact de phase 21 du dispositif embarqué 20 est en contact électrique avec le contact de phase 41 du dispositif au sol 40 et le contact de neutre 22 du dispositif embarqué 20 est en contact électrique avec le contact de neutre 42 du dispositif au sol 40.

Le dispositif embarqué 20 comporte une liaison entre une maille de phase 25 qui relie le contact de phase 21 et la première borne de sortie 23, et une maille de neutre 26 qui relie le contact de neutre 22 et la seconde borne de sortie 24.

Cette liaison comporte un circuit bouchon 72, comportant une inductance et un condensateur, en série avec l'enroulement primaire d'un transformateur 82.

Au secondaire du transformateur 82, le dispositif embarqué 20 comporte un récepteur 92.

Le circuit bouchon 72 se caractérise par une fréquence d'accord f_0 .

A proximité du contact de neutre 22, la maille de neutre 26 est connectée électriquement au châssis du bus 12. Ceci est représenté schématiquement sur la figure 1 par la liaison de masse 29.

Entre cette liaison et les bornes de sortie 23, 24, chaque maille 25, 26 est équipée d'un contacteur commandé, respectivement 27 et 28, propre à basculer d'un état ouvert à un état fermé.

Le dispositif embarqué 20 comporte un module de communication sans fil 64 à faible portée par exemple du type RFID, porté par le frotteur 62 et connecté au récepteur 92.

Le dispositif au sol 40 comporte une liaison entre une maille de phase 45 qui relie le contact de phase 41 et la première borne d'entrée 43 et une maille de neutre 46 qui relie le contact de neutre 42 et la seconde borne d'entrée 44.

Cette liaison comporte un circuit bouchon 74, comportant une inductance et un condensateur, en série avec l'enroulement primaire d'un transformateur 84.

Au secondaire du transformateur 84, le dispositif au sol 40 comporte un émetteur 94.

5 Le circuit bouchon 74 se caractérise par une fréquence d'accord qui est choisie pour être sensiblement égale à la fréquence d'accord du circuit bouchon 72.

A proximité du contact de neutre 42, la maille de neutre 46 est connectée électriquement à une prise de terre. Ceci est représenté schématiquement sur la figure 1 par la liaison de masse 49.

10 Entre le contact de phase 41 et la borne de sortie 43, la maille de phase 45 est équipée d'un commutateur commandé 47. De plus, un contacteur de sécurité 48 est placé entre la maille de phase et la maille de neutre. Le contacteur 48 est utilisé pour une mise en sécurité redondante, et n'est fermé que lors d'une défaillance interne au dispositif 40, ou lors d'une intervention de maintenance.

15 Enfin, un interrupteur 75 est placé en dérivation du circuit bouchon 74, entre le transformateur 84 et la maille de phase 45.

Le dispositif au sol 40 comporte un module de communication sans fil 66 à faible portée, par exemple du type RFID, propre à échanger des données avec le module conjugué 64. Le module 66 est porté par le plot 60 et est connecté à l'émetteur 94.

20 Le procédé de recharge 100 mis en œuvre pour recharger le moyen de stockage d'énergie 30 du bus 12 en utilisant l'installation 10 va maintenant être décrit en référence à la figure 2.

25 En autonomie (étape 110), le circuit de puissance 14 est isolé galvaniquement du châssis du bus 12. En particulier, le contacteur 28 est ouvert, de sorte que le moyen de stockage d'énergie électrique 30 est isolé du châssis. Le dispositif de mesure d'isolement 15 vérifie à chaque instant que le châssis est effectivement isolé du circuit de puissance 14.

Le module de communication sans fil 66 au sol émet en permanence un signal de localisation.

30 L'émetteur 94 du dispositif au sol 40 émet (étape 120) en permanence un signal codé au secondaire du transformateur 84. Cependant, le primaire du transformateur 84 étant dans un circuit ouvert, aucun courant ne circule au primaire du transformateur 84.

35 Lorsque le conducteur souhaite recharger le bus 12 qu'il conduit, il l'approche d'une station de recharge 11 et l'arrête (étape 130) dans une position de recharge prédéfinie, indiquée par des marquages adaptés au sol. Dans cette position de recharge, le frotteur 62 se trouve à l'aplomb du plot 60.

A l'arrêt du bus, le dispositif de contrôle-commande 16 du bus 12 détecte la présence du plot 60 par la réception du signal de localisation émis par le module 66 et reçu par le module 64 correspondant embarqué à bord du bus. Le dispositif de contrôle-commande 16 du bus 12 immobilise le bus. Il initie le processus de recharge en commandant la descente du frotteur 62 pour l'appliquer contre le plot 60 (étape 140).

Se faisant, le contact de phase 21 du dispositif bord 20 vient en contact électrique du contact de phase 41 du dispositif au sol 40 et le contact de neutre 22 du dispositif embarqué 20 vient en contact du contact de neutre 42 du dispositif au sol 40.

Dans ces conditions, un circuit fermé est établi (étape 150) comportant le primaire du transformateur 84, la maille de neutre 46 du dispositif au sol 20, la maille de neutre 26 du dispositif embarqué 40, le primaire du transformateur 82, le circuit bouchon 72, la maille de phase 25 du dispositif embarqué 20, la maille de phase 45 du dispositif au sol 40 et le contact fermé 75.

De la sorte, le signal codé appliqué par l'émetteur 94 au secondaire du transformateur 84 est transmis à travers ce circuit fermé. Il est transmis sous la forme d'un signal électrique de test, qui est un courant alternatif à une fréquence choisie pour correspondre à la fréquence d'accord f_0 des circuits bouchon 74 et 72.

Ce courant traversant le primaire du transformateur 84, il peut être détecté au secondaire par le récepteur 92.

Ainsi, le récepteur 92 reçoit (étape 160) le signal codé. Le récepteur 92 utilise ce signal codé pour élaborer un message de réception du signal électrique de test.

Ce message est ensuite transmis (étape 170) du dispositif embarqué 20 vers le dispositif au sol 40 au moyen de la liaison radioélectrique établie entre les modules de communication sans fil 64 et 66.

Le récepteur 66 reçoit (étape 180) le message de réception du signal électrique de test.

La réception par le sol du message de réception du signal électrique de test indique que le contact entre les paires de contacts de l'installation est établi correctement, en particulier que le châssis du bus 12 est au potentiel de terre, la liaison 29 étant en continuité électrique avec la liaison 49, via la maille de neutre 26 et la maille de neutre 46 connectées entre elles.

A ce stade, l'éventuelle mesure d'isolement réalisée par le dispositif de mesure d'isolement du bus est inhibée (étape 190) par le dispositif de contrôle-commande 16 du bus 12, le récepteur 92 indiquant qu'il reçoit le signal de test.

A l'étape suivante, la mise à la terre de la maille de phase 45 du dispositif au sol 40 est déconnectée (étape 200), puisque le contact de phase 41 est physiquement

inaccessible (se situant sous le bus) et le châssis du bus 12 étant raccordé à la terre. Le commutateur 75 est donc basculé en ouverture.

Une fois le commutateur 75 ouvert, le signal de test passe à travers le circuit bouchon 74.

5 Le moyen de contrôle de mise à la terre, réalisé dans le présent mode de réalisation par l'émission d'un signal de test par le sol, la réception du signal de test et l'émission d'un message de réception du signal de test par le bord, et enfin la réception du message de réception du signal de test par le sol, assure une vérification permanente au cours du processus de charge.

10 Toute perte de la mise à la terre, quelle qu'en soit la cause, conduit à interrompre la recharge. Dans le présent mode de réalisation, cela passe par la déconnexion immédiate du plot 60 de la source 50 par ouverture du contacteur 47, ainsi que par l'arrêt momentané de l'émission du signal de test par l'émetteur 94, entraînant à bord l'ouverture des contacts 27 et 28, et la fermeture du contacteur 75.

15 Il est à noter que le courant porteur du signal codé est émis à la fréquence d'accord f_0 des circuits bouchons 72 et 74. Ainsi, les circuits bouchon empêchent toute circulation de courant de fréquence faible (en particulier du courant de recharge) entre la maille de phase et de maille de neutre correspondante (le condensateur se comportant comme un circuit ouvert à basse fréquence), mais permet en revanche, la circulation d'un
20 courant de fréquence proche de la fréquence d'accord (en particulier le courant porteur du signal de test).

Le contacteur 47 est ensuite fermé (étape 210) pour établir un contact électrique entre la source 50 et le dispositif embarqué 20, via le dispositif au sol 40.

25 Puis, par la liaison de communication sans fil 99 entre le dispositif de contrôle-commande 16 du bus 12 et la source 50, la source 50 est informée (étape 220) qu'une connexion est établie.

La source 50 adapte les caractéristiques courant de recharge à générer et à appliquer aux bornes du dispositif au sol 40.

30 Avantageusement, une mesure d'isolement entre les bornes d'entrée 43 et 44 du dispositif au sol 40 est alors réalisée par la source 50. Cette mesure est réalisée à basse impédance, puisque le plot 60 au sol présente des courants de fuite vers la terre élevés (résistance de 10 à 1000 Ohms en cas de plot mouillé par la pluie).

Puis, la source 50 informe (étape 230) le dispositif de contrôle-commande 16 du bus, via la liaison de communication sans fil 99, que la recharge peut débuter.

Le dispositif de contrôle-commande 16 du bus 12 bascule alors (étape 240) en fermeture les contacteurs 27 et 28 du dispositif embarqué 20 pour connecter ce dernier aux bornes du moyen de stockage d'énergie 30.

La charge commence alors (étape 250).

5 Elle est maintenue jusqu'à réception (étape 260) par le conducteur du bus d'une demande d'interruption d'alimentation.

La source 50, informée de l'interruption de l'alimentation, cesse d'appliquer une puissance électrique entre les bornes d'entrée du dispositif au sol 40. Les contacteurs 27 et 28 sont ouverts (étape 270) et le dispositif au sol 40 bascule en ouverture le contacteur 10 47, et en fermeture le contacteur de mise à la terre 75.

Le frotteur 62 peut alors être actionné pour être remplacé dans sa position haute, avant que le bus ne reparte (étape 280).

15 Une variante de réalisation est représentée à la figure 3. Sur cette figure, un élément identique à un élément de la figure 1 est désigné par le chiffre de référence utilisé, sur la figure 1, pour désigner cet élément identique et un élément similaire à un élément de la figure 1 est désigné par le chiffre de référence utilisé, sur la figure 1, pour désigner cet élément similaire, augmenté d'une centaine.

20 Dans cette variante de réalisation, le dispositif embarqué 120 de l'installation 140 comporte un premier circuit pour véhiculer la puissance électrique vers la batterie et un second circuit pour établir la connexion de la mise à la terre et son contrôle. Les premier et second circuits sont indépendants l'un de l'autre. Cette indépendance est nécessaire afin d'éviter les effets d'une différence de potentielle liée à la formation d'un arc électrique entre paire de contacts lorsque le frotteur est rapproché ou écarté du plot au sol.

Ainsi, le frotteur 162 porte des contacts qui sont constitués de deux électrodes.

25 Plus précisément, au-dessus du contact de phase 41 du plot au sol 60 et venant en contact simultanément avec celui-ci, le contact de phase du frotteur 162 est constitué de deux électrodes 121 et 121' distinctes et électriquement isolées l'une de l'autre.

30 De même, au-dessus du contact de neutre 42 du plot au sol 60 et venant en contact simultanément avec celui-ci, le contact de neutre du frotteur 162 est constitué de deux électrodes 122 et 122' distinctes et électriquement isolées l'une de l'autre.

Ainsi, le premier circuit (électrode 121, maille de phase 25, contacteur 27, moyen de stockage d'énergie, contacteur 28, maille de neutre 26 et électrode 122) est dédié et adapté au passage d'un courant de recharge.

35 Le second circuit (électrode 121', circuit bouchon 75, primaire du transformateur 82 et électrode 122', ainsi que liaison 29 à la terre côté de l'électrode 122') est dédié et

adapté à l'établissement de la connexion de mise à la terre et à la circulation du signal de contrôle de mise à la terre.

REVENDEICATIONS

1.- Installation (10) de recharge par conduction comportant, à bord d'un véhicule (12) équipé d'un moyen de stockage d'énergie électrique (30), un dispositif
5 embarqué (20), relié électriquement au moyen de stockage d'énergie électrique (30) et muni d'une pluralité de contacts électriques, et, au sol, un dispositif au sol (40), conjugué du dispositif embarqué (20), relié à une source de puissance électrique (50) et comportant une pluralité de contacts électriques, chaque contact électrique du dispositif au sol (40) étant propre à être mis en contact d'un contact correspondant du dispositif embarqué (20)
10 et l'installation étant propre à appliquer, en sécurité, une puissance électrique de recharge délivrée par la source de puissance électrique (50) au moyen de stockage d'énergie électrique (30),

caractérisée en ce que ladite pluralité de contacts électriques du dispositif embarqué (20) et du dispositif au sol (40) compte uniquement deux contacts électriques,
15 à savoir un contact de phase (21 ; 41) et un contact de neutre (22 ; 42).

2.- Installation (10) selon la revendication 1, dans laquelle le contact de neutre (22) du dispositif embarqué (20) est connecté électriquement à un châssis du véhicule (12) et le contact de neutre (42) du dispositif au sol (40) est connecté électriquement à
20 une prise de terre.

3.- Installation (10) selon la revendication 1 ou la revendication 2, comportant un moyen de contrôle de mise à la terre propre à vérifier, à chaque instant de l'application d'une puissance électrique de recharge au moyen de stockage d'énergie électrique (30)
25 que le contact de neutre (22) du dispositif embarqué (20) est en contact électrique avec le contact de neutre (42) du dispositif au sol (40) et que le contact de phase (21) du dispositif embarqué (20) est en contact électrique avec le contact de phase (41) du dispositif au sol (40).

4.- Installation (110) selon la revendication 3, dans laquelle le contact de neutre du dispositif embarqué (120) comporte une première électrode (122) et une seconde électrode (122'), et le contact de phase du dispositif embarqué (120) comporte une première électrode (121) et une seconde électrode (121'), la paire de premières électrodes constituant les bornes d'entrée d'un premier circuit pour appliquer une
30 puissance électrique de recharge au moyen de stockage d'énergie (30) et la paire de premières électrodes constituant les bornes d'entrée d'un second circuit pour établir une
35

connexion de mise à la terre et contrôler celle-ci au cours de la recharge, le second circuit appartenant au moyen de contrôle de mise à la terre.

5.- Installation selon la revendication 3 ou la revendication 4, dans laquelle le moyen de contrôle comporte un émetteur (94), équipant un dispositif parmi le dispositif au sol et le dispositif embarqué, propre à appliquer un signal électrique de test à un circuit électrique incluant la paire de contacts de phase (21, 41) et la paire de contact de neutre (22, 42) et un récepteur (92), équipant l'autre dispositif, propre à recevoir le signal électrique de test uniquement lorsque il y a un contact effectif entre la paire de contacts de phase (21, 41) et un contact effectif entre la paire de contact de neutre (22, 42), et propre à émettre un signal de réception du signal électrique de test vers l'émetteur, le signal de réception étant de préférence transmis au moyen d'une liaison sans fil établie entre un module de communication sans fil (64) du dispositif embarqué (20) et une module de communication sans fil (66) du dispositif au sol (40).

6.- Installation (10) selon la revendication 5, dans laquelle le dispositif au sol (40) est propre à se déconnecter de la source de puissance électrique (50) lorsque le signal électrique de test émis par l'émetteur (94) n'est pas reçu par le récepteur (92) ou lorsque le signal de réception du signal de test émis par le récepteur (92) n'est pas reçu par l'émetteur (94) ou est indicatif d'une rupture d'un contact électrique entre les paires de contacts de neutre (22, 42) ou la paire de contacts de phase (21, 41).

7.- Installation (10) selon l'une quelconque des revendications 3 à 6, dans laquelle le dispositif embarqué (20) comporte une liaison entre le contact de phase (21) et le contact de neutre (22) constitué d'un circuit bouchon (72) en série avec le primaire d'un transformateur (82), au secondaire duquel est connecté le récepteur (92), et dans laquelle le dispositif au sol (40) comporte une liaison entre le contact de phase (41) et le contact de neutre (42) constitué d'un circuit bouchon (74) en série avec le primaire d'un transformateur (84), au secondaire duquel est connecté l'émetteur (94).

8.- Installation (10) selon l'une quelconque des revendications précédentes, dédiée à un véhicule du type bus, dont le châssis est normalement isolé électriquement de la terre.

9.- Installation (10) selon l'une quelconque des revendications précédentes, dans laquelle :

- le dispositif au sol (40) comporte un plot (60) implanté dans la chaussée (13) de circulation du véhicule, de manière à être affleurant à la surface de ladite chaussée, ledit plot portant les contacts de phase (41) et de neutre (42) du dispositif au sol (40) ; et,

5 - le dispositif embarqué (20) comporte au moins un frotteur (62), portant les contacts de phase (21) et de neutre (22) du dispositif embarqué (20), monté mobile par rapport au châssis du véhicule (12) et propre à être déplacé vers le plot pour établir le contact électrique entre les paires de contacts.

10 10.- Installation (10) selon la revendication 9, dans laquelle le dispositif embarqué (20) est monté sous une caisse du véhicule (12), ledit véhicule devant être placé au-dessus du plot (60) pour permettre l'établissement d'un contact électrique entre les paires de contacts des dispositifs au sol et embarqués, le plot (60) étant alors situé à l'intérieur de l'empreinte au sol du véhicule (12).

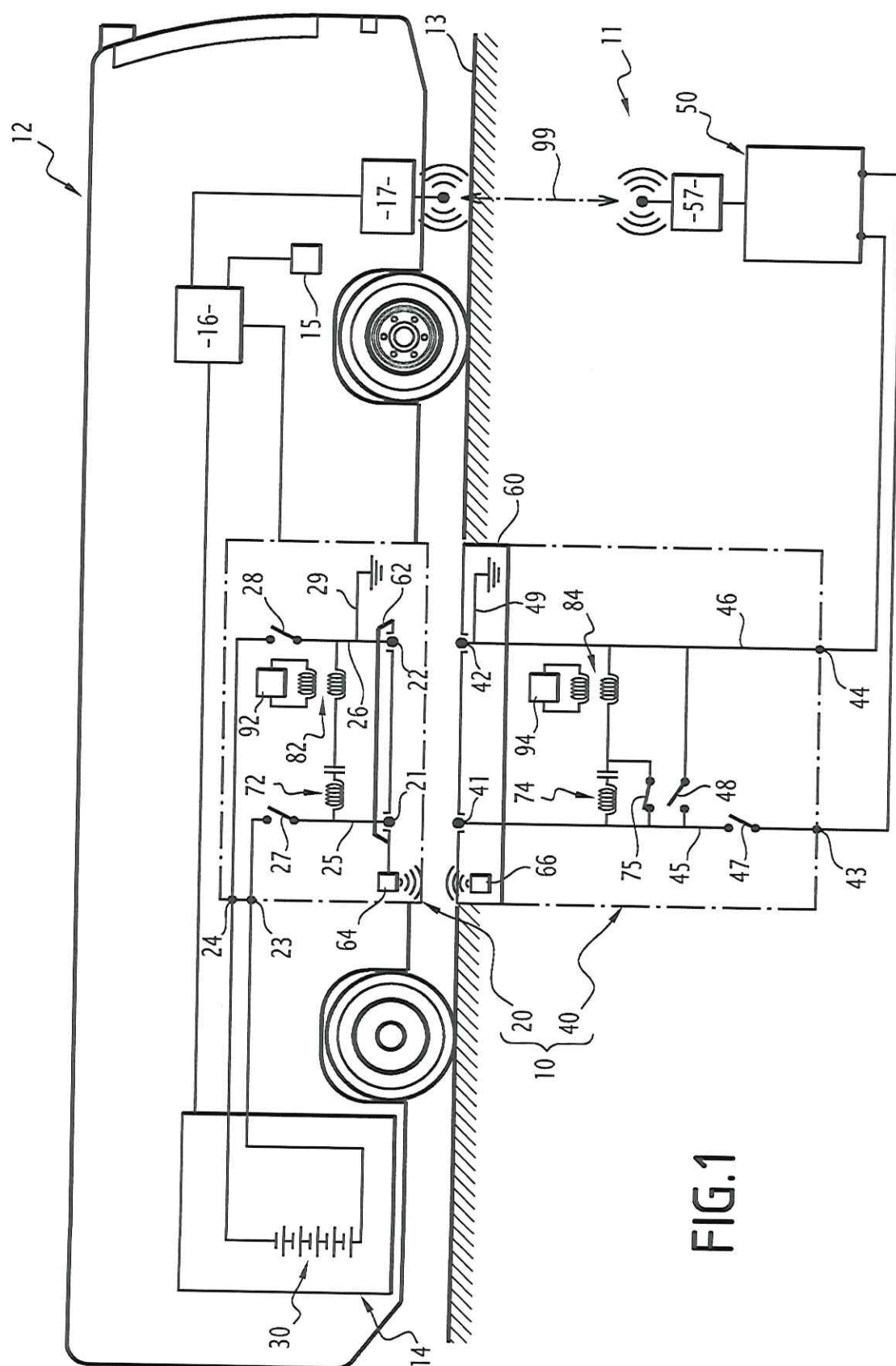
15 11.- Procédé de recharge (100) pour recharger un véhicule (12) en utilisant une installation (10) conforme à l'une quelconque des revendications 1 à 10, caractérisé en ce qu'il comporte les étapes consistant à :

- arrêter (130) le véhicule (12) dans une position de recharge prédéfinie par rapport à une station de recharge (11) ;

20 - mettre en contact (140) la paire de contact (21, 22) du dispositif embarqué (20) avec la paire de contacts (41, 42) du dispositif au sol (40) ;

- recharger (200 à 250) en appliquant une puissance électrique générée par la source (50) au moyen de stockage d'énergie (30), via le dispositif au sol (40) et le dispositif embarqué (20) ;

25 - contrôler (150 à 180) la mise à la terre d'un châssis du véhicule à chaque instant de la recharge, toute vérification négative conduisant à interrompre la recharge.



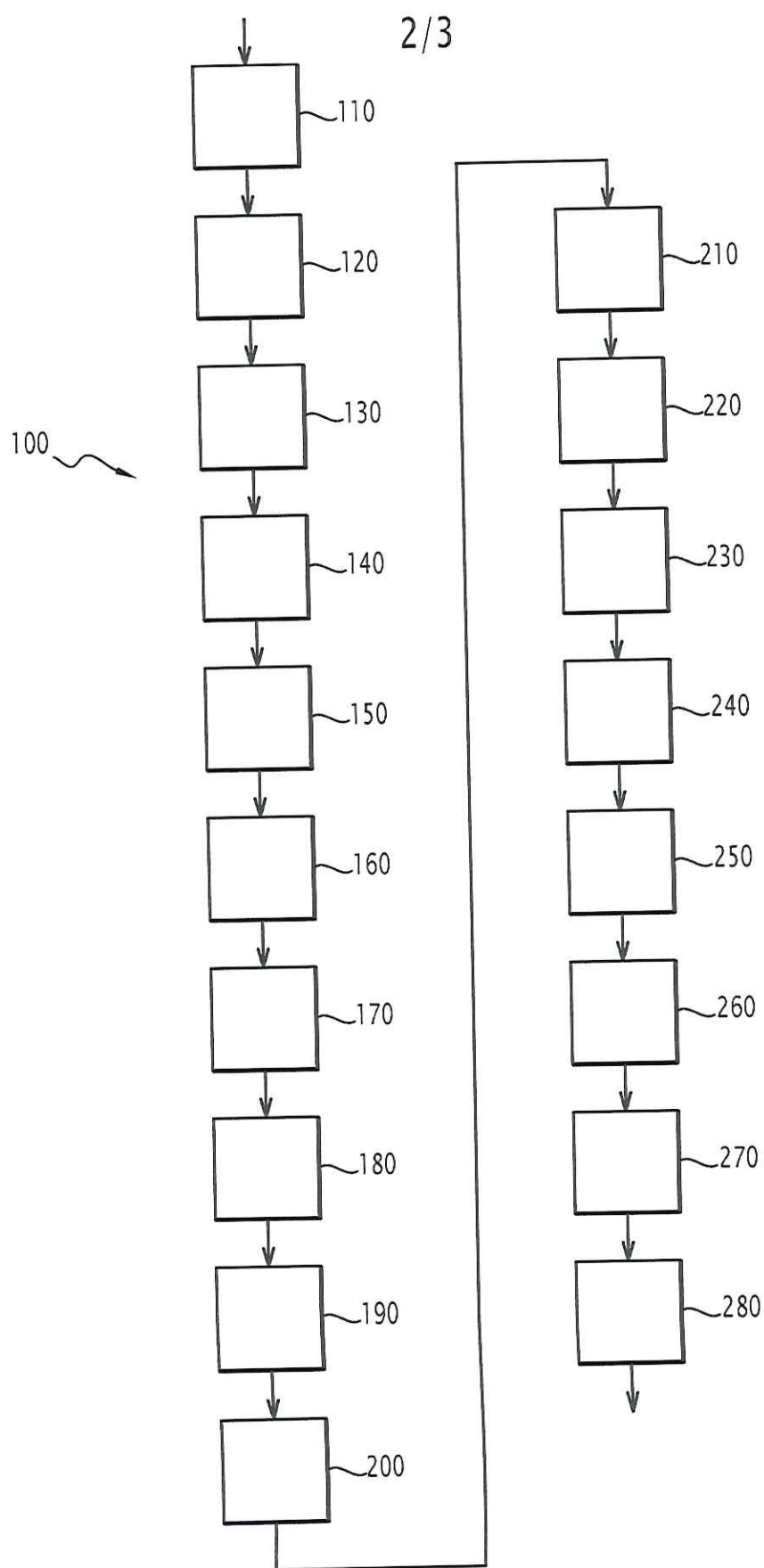


FIG.2

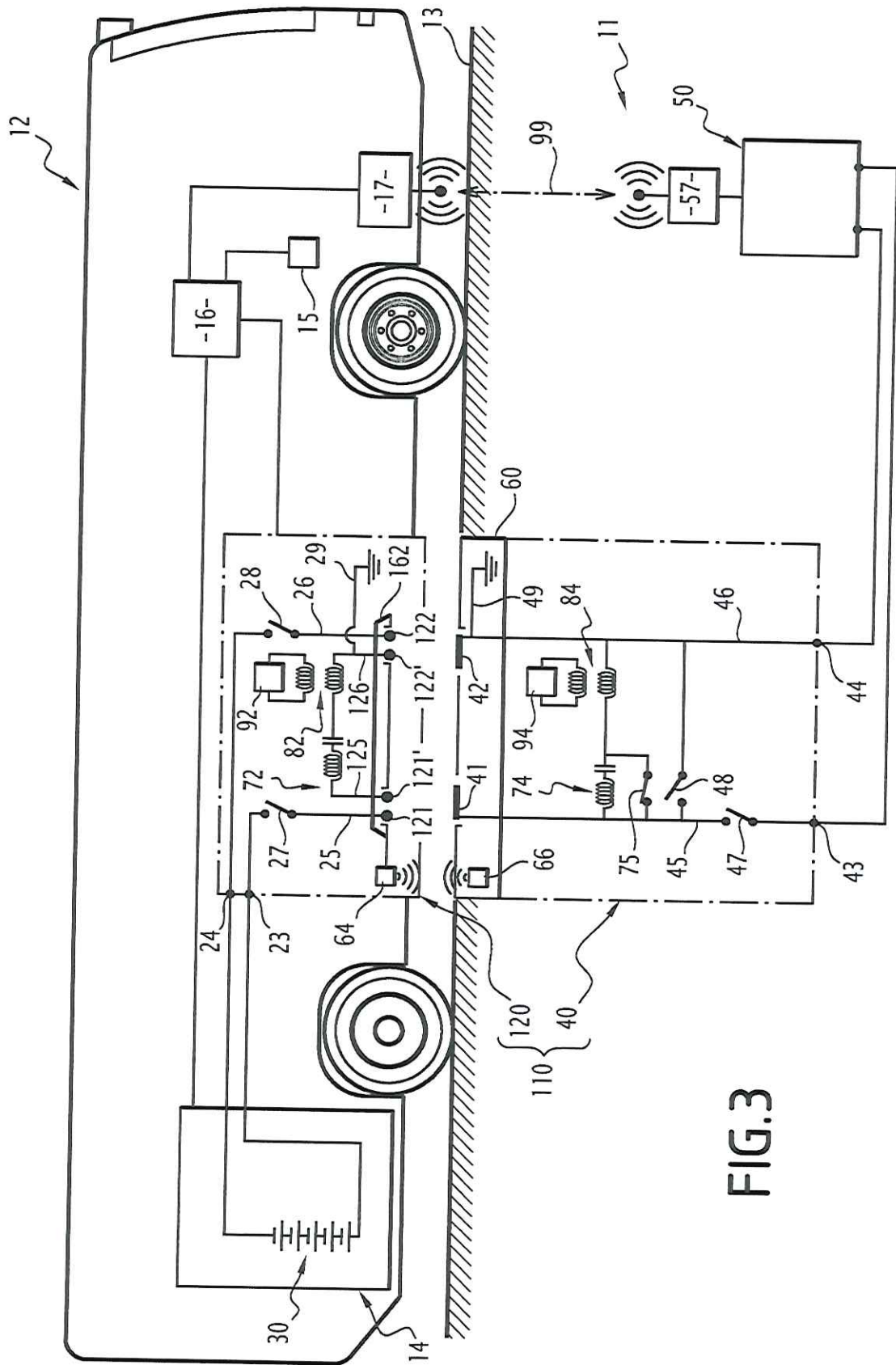


FIG.3

