

Code de distribution interne :

- (A) [] Publication au JO
(B) [] Aux Présidents et Membres
(C) [X] Aux Présidents
(D) [] Pas de distribution

D E C I S I O N
du 11 septembre 2001

N° du recours : T 0325/00 - 3.2.1

N° de la demande : 95113220.8

N° de la publication : 0698751

C.I.B. : F16F 15/12

Langue de la procédure : FR

Titre de l'invention :
Amortisseur de torsion, notamment pour véhicule automobile

Titulaire du brevet :
VALEO

Opposant :
Mannesmann Sachs AG

Référence :
-

Normes juridiques appliquées :
CBE Art. 56

Mot-clé :
"Activité inventive (oui)"

Décisions citées :
-

Exergue :
-



N° du recours : T 0325/00 - 3.2.1

D E C I S I O N
de la Chambre de recours technique 3.2.1
du 11 septembre 2001

Requérante : Mannesmann Sachs AG
(Opposante) Ernst-Sachs-Str. 62
D - 97424 Schweinfurt (DE)

Intimée : VALEO
(Titulaire du brevet) 43, rue Bayen
F - 75017 Paris (FR)

Mandataire : Gamonal, Didier
Valeo Management Services
Propriété Industrielle
2, rue André Boulle
B.P. 150
F - 94004 Créteil (FR)

Décision attaquée : Décision de la division d'opposition de l'Office européen des brevets remise à la poste le 8 février 2000 par laquelle l'opposition formée à l'égard du brevet n° 0 698 751 a été rejetée conformément aux dispositions de l'article 102(2) CBE.

Composition de la Chambre :

Président : M. Ceyte
Membres : S. Crane
J. Van Moer

Exposé des faits et conclusions

I. L'intimée est titulaire du brevet européen n° 0 698 751 (n° de dépôt : 95 113 220.8).

II. La requérante a fait opposition et requis la révocation complète du brevet européen en cause.

Pour en contester la brevetabilité, elle a opposé les documents :

- D1 : DE-A-3 922 730 et
- D2 : DE-A-4 317 332.

III. Par décision remise à la poste le 8 février 2000, la Division d'opposition a rejeté l'opposition.

Elle a estimé que l'objet de la revendication 1 présentait la nouveauté et l'activité inventive requises par rapport aux documents opposés D1 et D2.

IV. Par lettre en date du 23 mars 2000, la requérante (opposante) a formé un recours contre cette décision et réglé simultanément la taxe correspondante.

Le mémoire dûment motivé a été déposé le 6 juin 2000.

V. Une audience s'est tenue devant la Chambre le 11 septembre 2001.

La requérante demande l'annulation de la décision contestée et la révocation du brevet européen en cause.

L'intimée (titulaire du brevet) sollicite le rejet du recours et le maintien du brevet sur la base de la requête principale ou de la requête subsidiaire, toutes deux déposées par lettre en date du 20 juillet 2001.

La revendication 1 selon la requête principale se lit comme suit :

"1. Amortisseur de torsion, notamment pour véhicule automobile, du genre comportant une partie d'entrée (40, 41) et une partie de sortie (42), qui sont mobiles angulairement l'un par rapport à l'autre dans les limites d'un débattement angulaire déterminé, la partie d'entrée (40, 41) et la partie de sortie (42) étant accouplées par deux dispositifs amortisseurs de torsion (8, 9), d'action étagée, dont l'un (9), dit premier dispositif ou préamortisseur, est plus faible que l'autre (8), dit second dispositif ou amortisseur principal, chacun de ces deux dispositifs (8, 9) comportant un voile (80, 90), deux rondelles de guidage (81, 82 ; 91, 92) solidaires l'une de l'autre et disposées axialement de part et d'autre du voile (80, 90), des moyens élastiques (83, 93) à action circonférentielle interposés circonférentiellement entre le voile (80, 90) et les rondelles de guidage (81, 82 ; 91, 92), le voile (90) du préamortisseur (9) étant solidaire en rotation de la partie de sortie (42), tandis que les rondelles de guidage (91, 92) de ce préamortisseur sont solidaires en rotation du voile (80) de l'amortisseur principal (8), ledit voile (80) de l'amortisseur principal étant monté sur la partie de sortie (42) avec un jeu permettant ledit débattement angulaire déterminé, dans lequel le préamortisseur (9) est implanté axialement entre le voile (80) et l'une (82) des rondelles de guidage de l'amortisseur

principal, dite première rondelle de guidage (82), caractérisé en ce que, pour formation d'un passage traversant, les rondelles de guidage (81, 82) et le voile (80) de l'amortisseur principal (8), ainsi que le voile (90) du préamortisseur (9) sont dotés de trous (149, 87, 49, 88), dits trous de passage, en coïncidence axiale les uns avec les autres et déterminant un axe commun (Y-Y), et en ce que les rondelles de guidage (91, 92) du préamortisseur (9) sont implantées radialement à l'extérieur des axes des trous de passage (149, 87, 49, 88)."

VI. Au soutien de son action, la requérante (opposante) développe pour l'essentiel l'argumentation suivante :

Le problème posé et résolu dans le brevet européen en cause est celui de pouvoir fixer sur le vilebrequin du moteur à combustion interne associé un module d'embrayage prémonté comportant ainsi le mécanisme d'embrayage, le disque de friction et le plateau de réaction. Ce problème est résolu dans le brevet européen en cause en prévoyant des trous de passage pour des vis de fixation, qui sont ménagés sur les deux rondelles de guidage et le voile de l'amortisseur principal, ainsi que sur le voile du préamortisseur.

Par conséquent, le module d'embrayage décrit dans le document D2 se distingue pour l'essentiel de celui faisant l'objet du brevet européen en cause en ce que le préamortisseur n'est pas du type revendiqué, c'est-à-dire ne comporte ni un voile, ni deux rondelles de guidage solidaires l'une de l'autre et disposées axialement de part et d'autre du voile.

Le document D1 décrit un dispositif d'embrayage ayant un

amortisseur principal et un préamortisseur du genre énoncé dans la revendication 1. L'homme du métier pouvait ainsi, sans faire oeuvre inventive, remplacer dans le module d'embrayage selon le document D2, le préamortisseur qui y est décrit par celui du document D1 et prévoir des évidements ou trous de passage sur le voile du préamortisseur. S'agissant de la disposition des deux rondelles de guidage du préamortisseur par rapport aux trous de passage, l'homme du métier est confronté à une double alternative : ou bien il en accroît le diamètre de façon que la paroi desdites rondelles soit disposée radialement à l'extérieur des axes des trous de passage, ou bien il en réduit le diamètre de façon que la paroi des rondelles de guidage soit disposée, radialement, à l'intérieur des axes des trous de passage. Le choix de la première de ces deux possibilités est à la portée de tout homme du métier dans le domaine considéré.

Il s'ensuit que l'objet de la revendication 1 résulte à l'évidence de la combinaison des deux documents D1 et D2.

VIII. L'intimée (titulaire du brevet) a contesté l'argumentation de la requérante et exposé de façon détaillée pourquoi, selon elle, l'objet de la revendication 1 ne résultait nullement à l'évidence de la combinaison des documents D1 et D2.

Motifs de la décision

1. Le recours est recevable.
2. *Admissibilité des modifications*

La revendication 1, dans sa version délivrée, précisait que "les rondelles de guidage du préamortisseur sont implantées radialement au-dessus de l'axe commun" aux trous de passage. L'expression "au-dessus de" est inexacte, s'agissant de rondelles disposées autour du moyeu de sortie de l'amortisseur de torsion : en effet, si une partie des rondelles de guidage se trouve bien au-dessus de l'axe commun aux trous de passage, sa partie diamétralement opposée se trouve par contre en-dessous dudit axe. La revendication 1 selon la requête principale précise plus justement que les rondelles de guidage du préamortisseur sont implantées radialement "à l'extérieur des axes des trous de passage".

Ainsi qu'il ressort clairement de la description ou des dessins du brevet européen en cause, la paroi des rondelles de guidage est effectivement disposée radialement non pas au-dessus mais à l'extérieur des axes des trous de passage.

Par conséquent, la modification apportée à la revendication 1 satisfait aux conditions de l'article 123(2) CBE.

3. *Nouveauté*

La nouveauté n'ayant plus été contestée au cours de l'audience devant la Chambre, il n'y a pas lieu de s'y attarder.

4. *Activité inventive*

- 4.1 Il n'est pas disputé que le document D1 concerne un amortisseur de torsion du type énoncé dans le préambule de la revendication 1. Cet amortisseur de torsion est

monté sur un disque de friction portant à sa périphérie externe des garnitures de friction. Le disque de friction est destiné à être placé entre, d'une part, un plateau de réaction et, d'autre part, successivement un plateau de pression, un diaphragme et un couvercle, ce dernier étant fixé sur le plateau de réaction. Le plateau de réaction est destiné à être calé en rotation au moyen de vis de fixation sur le vilebrequin du moteur à combustion interne associé.

Ainsi qu'il est exposé dans le brevet européen en cause, il est souhaitable de former un ensemble prémonté, ou module d'embrayage devant être rapporté sur le vilebrequin du moteur à combustion interne. Toutefois, un amortisseur d'embrayage du genre décrit dans le document D2 ne saurait être utilisé dans un module d'embrayage car il n'est pas possible de ménager des trous de passage au travers de celui-ci afin de permettre son vissage sur le vilebrequin. En effet, le préamortisseur est implanté à proximité immédiate du moyeu de sortie entre le voile de l'amortisseur principal et l'une de ses deux rondelles de guidage.

- 4.2 Par conséquent, en partant de cet état de la technique le plus proche, le problème posé est celui de proposer un amortisseur de torsion qui permette de remédier à l'inconvénient susvisé, c'est-à-dire la réalisation de trous de passage destinés à des vis de fixation et qui permette aussi de réduire l'encombrement axial de l'amortisseur de torsion au niveau du moyeu de sortie.

Ce problème est pour l'essentiel résolu, comme énoncé dans la partie caractérisante de la revendication 1 (requête principale), par le fait que :

- les rondelles de guidage et le voile de l'amortisseur principal, ainsi que le voile du préamortisseur sont dotés de trous de passage en coïncidence axiale les uns avec les autres ;
- les rondelles de guidage du préamortisseur sont implantées radialement à l'extérieur des axes des trous de passage.

Etant donné que les moyens élastiques du préamortisseur sont interposés entre les deux rondelles de guidage, ils sont également décalés radialement vers l'extérieur et sont, par conséquent, plus proches des moyens élastiques de l'amortisseur principal. Au surplus, grâce à ce décalage radial vers l'extérieur des deux rondelles de guidage et des moyens élastiques associés, l'amortisseur de torsion revendiqué présente un encombrement axial plus réduit au niveau de son moyeu de sortie.

- 4.3 Ainsi que l'a fait remarquer à juste titre la requérante (opposante), le problème posé dans le brevet européen en cause est pour partie résolu dans le document D2 : en effet, l'amortisseur de torsion qui y est décrit comporte également des trous de passage pour des vis de fixation qui sont pratiqués dans la paroi des deux rondelles de guidage et du voile de l'amortisseur principal. Le préamortisseur n'est pas décrit de façon détaillée. Toutefois, ainsi qu'il ressort de la figure 6 de cette antériorité, le préamortisseur (49) consiste pour l'essentiel en deux éléments ou pièces entre lesquelles sont insérés des moyens élastiques sous forme de ressorts hélicoïdaux. Ces deux éléments et les moyens élastiques en question sont disposés au voisinage immédiat du moyeu de sortie. Il ressort également de la figure en question que le préamortisseur (49), à savoir

les deux éléments (non référencés) entre lesquels sont insérés les moyens élastiques en forme de ressorts hélicoïdaux sont implantés radialement non pas à l'extérieur mais à l'intérieur de l'axe du trou de passage (33a, 34a, 35) ou des axes des deux vis de fixation représentées.

Même si l'homme du métier était amené à associer les dispositifs des documents D1 et D2, de façon à remplacer le préamortisseur du document D2 par celui du document D1 puis à agencer ce dernier dans l'amortisseur de torsion du document D2 comme décrit dans le document D1, c'est-à-dire notamment en le disposant entre le voile et l'une des deux rondelles de guidage de l'amortisseur principal, l'homme du métier ne pouvait nullement aboutir à l'invention revendiquée. En effet, rien dans cet état de la technique combiné ne suggère de percer uniquement le voile du préamortisseur de trous de passage et d'accroître le diamètre des deux rondelles de guidage associées de façon que les axes des trous de passage se trouvent disposés à l'intérieur de la cavité circulaire définie par ces rondelles.

- 4.4 Contrairement à ce que soutient la requérante, une telle démarche ne relève nullement du domaine de l'exécution et n'est pas évidente pour l'homme du métier : en effet, l'enseignement du document D2 n'incite nullement l'homme du métier à étendre radialement vers l'extérieur le préamortisseur, notamment parce qu'une telle disposition présente l'inconvénient d'accroître les effets de la force centrifuge auxquels sont soumis les moyens élastiques du préamortisseur. Cet antériorité enseigne au contraire d'agencer le préamortisseur et ses moyens élastiques associés à proximité immédiate du moyeu de sortie, les trous de passage prévus pour les vis de

fixation étant disposés radialement à l'extérieur du préamortisseur. En d'autres termes, l'homme du métier qui s'inspirerait de l'enseignement du document D2, serait amené non pas à accroître le diamètre des deux rondelles de guidage du préamortisseur mais à le réduire de façon que les trous de passage soient disposés à l'extérieur desdites rondelles.

Force est donc de constater que l'homme du métier ne pouvait, en combinant les deux documents D1 et D2 et sans faire oeuvre inventive, arriver à la solution revendiquée.

- 4.5 Pour ces motifs ci-dessus exposés, l'objet de la revendication 1 (requête principale) présente l'activité inventive requise (art. 56 CBE).

5. Cette conclusion s'étend également aux revendications dépendantes 2 à 9 qui concernent des modes de réalisation particuliers de l'amortisseur selon la revendication 1, ainsi qu'à la revendication indépendante 10 de module d'embrayage comportant un amortisseur de torsion selon l'une des revendications 1 à 9.

Dispositif

Par ces motifs, il est statué comme suit :

1. La décision entreprise est annulée.

2. L'affaire est renvoyée à l'instance du 1er degré avec l'ordre de maintenir le brevet sur la base des pièces

suivantes :

- revendications 1 à 10 selon la requête principale déposée le 24 juillet 2001 par lettre en date du 20 juillet 2001 ;
- description : pages 2, 5 et 6 (requête principale) et pages 3 et 4 telles que délivrées ;
- figures 1 à 3 telles que délivrées.

Le Greffier :

Le Président :

S. Fabiani

M. Ceyte