

Code de distribution interne :

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

**Liste des données pour la décision
du 26 mai 2009**

N° du recours : T 0980/06 - 3.5.01

N° de la demande : 04291986.0

N° de la publication : 1507208

C.I.B. : G06F 11/20, G05B 9/03

Langue de la procédure : FR

Titre de l'invention :
Système de commande d'équipements d'aéronef

Demandeur :
AIRBUS FRANCE

Opposant :
-

Référence :
Système de commande / AIRBUS

Normes juridiques appliquées :
CBE Art. 123(2)

Normes juridiques appliquées (CBE 1973) :
CBE Art. 54(1)(2), 56, 96(2), 113(1)
CBE R. 67

Mot-clé :
"Activité inventive - oui (après modification)"
"Vice substantiel de procédure - non"

Décisions citées :
T 0300/89, T 0688/91

Exergue :
-



N° du recours : T 0980/06 - 3.5.01

D E C I S I O N
de la Chambre de recours technique 3.5.01
du 26 mai 2009

Requérante : AIRBUS France
316 Route de Bayonne
31060 Toulouse (FR)

Mandataire : Hauer, Bernard
Cabinet Bonnétat
29, Rue de Saint-Pétersbourg
75008 Paris (FR)

Décision attaquée : Décision de la division d'examen de l'Office
européen des brevets postée le 15 mars 2006
par laquelle la demande de brevet européen
n° 04291986.0 a été rejetée conformément aux
dispositions de l'article 97(1) CBE 1973.

Composition de la Chambre :

Président : S. Steinbrener
Membres : K. Bumès
G. Weiss

Exposé des faits et conclusions

I. La division d'examen a rejeté la demande de brevet européen n° 04291986.0, publiée comme

A1: EP-A1-1 507 208,

au motif que le système de commande d'aéronef selon la revendication 1 (reçue le 28 décembre 2005)

n'impliquait pas d'activité inventive par rapport à

D1: P. Hubacek, "The Advanced Avionics

Standard Communications Bus", Scientific Honeyweller,

Honeywell Inc., Minneapolis, MN, USA, vol.11 (1991)

Fall, n° 1, pages 71 à 76, XP000289743,

ISSN 0196-8440,

vu les connaissances générales de l'homme du métier.

Sous la forme d'une observation supplémentaire à la décision, la division d'examen a considéré l'objet de la revendication 5 (reçue le 28 décembre 2005 et identique à la version initiale) comme remplissant les conditions énoncées dans l'article 52(1) CBE 1973 alors qu'elle avait estimé, dans une seule notification préalable, que cet objet découlait de façon évidente de l'état de la technique comprenant aussi

D2: FR-A-2 832 011 et

D3: K. Hoyme et al., "ARINC 629 and SAFEbus™:

Data Buses for Commercial Aircraft", Scientific

Honeyweller, Honeywell Inc., Minneapolis, MN, USA,

vol.11 (1991) Fall, n° 1, pages 57 à 70, XP000289742,

ISSN 0196-8440.

II. La requérante a formé un recours contre la décision de rejet et sollicité que la chambre accepte le jeu de revendications rejeté par la division d'examen. A titre de requête subsidiaire, elle a proposé une

revendication indépendante intégrant les caractéristiques de la revendication 5 initiale.

En plus, la requérante a demandé le remboursement de la taxe de recours, en vertu de la règle 67 CBE 1973, dans la mesure où la division d'examen aurait commis un vice substantiel de procédure notamment en rejetant la demande au lieu d'envoyer une deuxième notification quand elle a révisé son opinion sur la revendication 5.

III. La chambre a convoqué la requérante à une procédure orale et annexé son analyse préliminaire de l'affaire. La chambre a, en particulier, exprimé de sérieux doutes concernant l'activité inventive du système défini par la revendication 1 (requête principale). Quant aux caractéristiques supplémentaires de la revendication 5 initiale, celles-ci étaient connues en tant que telles par l'état de la technique mentionné dans la demande et confirmé, par exemple, par un manuel concernant une passerelle inter-bus ("PCI to ISA/EIO Bridge"),

D10: Intel Corporation, "82371AB PCI-To-ISA / IDE XCELERATOR (PIIX4)", avril 1997, <http://developer.intel.com/Assets/PDF/datasheet/290562.pdf> (surtout les pages 1 à 14 et la figure 1 à la page 12).

Quant à la requête en remboursement de la taxe de recours, la chambre a exprimé son avis préliminaire que la procédure devant la division d'examen ne semblait pas être entachée d'un vice substantiel.

IV. En réponse à la convocation, la requérante a déposé trois jeux de revendications. Les jeux selon la requête principale et la première requête auxiliaire ont écarté des objections formelles, et la revendication indépendante de la seconde requête auxiliaire a intégré les caractéristiques de la revendication 7 initiale en vue de distancer le système revendiqué par rapport à l'état de la technique.

V. Lors de la procédure orale, tenue le 26 mai 2009, la requérante a soumis un seul jeu de revendications 1 à 8 (réitérant la première requête auxiliaire préalable mais supprimant la revendication 9 de celle-ci) et a demandé la délivrance d'un brevet sur cette base. En plus, elle a maintenu la requête en remboursement de la taxe de recours.

La revendication 1 modifiée inclut les caractéristiques de la revendication 5 initiale et s'énonce comme suit :

- "1. Système de commande d'aéronef, comportant :
- une pluralité d'équipements commandables (EC1, ECk);
 - au moins un premier calculateur (3A1, 3Ak) qui est susceptible de commander au moins l'un desdits équipements commandables (EC1, EC2) ;
 - au moins un second calculateur (3B1, 3Bk) qui est également susceptible de commander cet équipement commandable (EC1, ECk) ; et
 - un ensemble de communication (4) qui comporte une première et une seconde voies de communication (5, 6) empruntant des chemins différents (C1, C2) sur l'aéronef et comprenant chacune au moins deux bus de communication numériques (8, 9, 10, 11), lesdits premier et second calculateurs étant liés audit

ensemble de communication (4),

caractérisé en ce que :

- ledit système de commande (1) comporte, de plus, une pluralité de panneaux de commande (P1, Pn), chacun desdits panneaux de commande (P1, Pn) comprenant une pluralité de moyens de commande (2) qui sont susceptibles d'être actionnés par un opérateur ;
- chacune desdites première et seconde voies de communication (5, 6) qui sont distinctes comporte, au moins au niveau desdits panneaux de commande (P1, Pn), au moins deux bus de communication numériques (8, 9 ; 10, 11) ;
- ledit système de commande (1) comporte une pluralité de premiers calculateurs (3A1, 3Ak) et une pluralité de seconds calculateurs (3B1, 3Bk) de manière à avoir deux calculateurs associés, à savoir un premier et un second calculateurs, par équipement commandable ;
- chacun desdits équipements commandables (EC1, ECk) est susceptible d'être commandé par le premier calculateur (3A1, 3Ak) associé et par le second calculateur (3B1, 3Bk) associé, en fonction de l'actionnement d'un moyen de commande (2) également associé ;
- ladite première voie de communication (5) relie lesdits moyens de commande (2) à ladite pluralité de premiers calculateurs (3A1, 3Ak) ;
- ladite seconde voie de communication (6) relie lesdits moyens de commande (2) à ladite pluralité de seconds calculateurs (3B1, 3Bk) ; et
- au moins l'une desdites voies de communication (5, 6) comporte :
 - deux bus de communication numériques (8, 9 ; 10, 11) d'un premier type correspondant à une liaison série permettant un fonctionnement multi-maître asynchrone,

dont chacun est relié à ladite pluralité de panneaux de commande (P1, Pn) ;

- un bus de communication numérique (13, 14) d'un second type correspondant à un réseau Ethernet bidirectionnel simultané commuté, qui est relié à des calculateurs (3A1, 3Ak ; 3B1, 3Bk) d'équipements commandables (EC1, ECK), calculateurs qui sont associés à ladite voie de communication (5, 6) ; et

- deux passerelles de communication (12) pour relier ledit bus (13, 14) dudit second type respectivement auxdits bus (8, 9 ; 10, 11) dudit premier type."

D'après la requérante, un tel système de commande présente surtout l'avantage de centraliser les communications provenant d'une pluralité de panneaux de commande, ce qui permet d'allouer une seule partie de la bande passante du réseau Ethernet (= bus AFDX) pour les communications relatives aux différents panneaux de commande P1 à Pn (voir A1, alinéa 0044).

VI. La chambre a prononcé sa décision en fin de procédure orale.

Motifs de la décision

1. La demande concerne un système de commande d'équipements d'aéronef ayant une architecture qui présente "un très bon niveau de sûreté de fonctionnement" et permet "une réduction de masse importante par rapport à un panneau de commande usuel" (A1, alinéas 0010 et 0027). Les revendications sont relatives à un système de commande utilisant des bus numériques redondants pour relier une pluralité de moyens de commande (2; voir la figure 2) à une pluralité d'équipements (EC1, ECk) dont chacun est commandé par deux calculateurs redondants (3A1, 3B1 ; 3Ak, 3Bk). Selon la revendication 1 actuelle, deux bus redondants (8, 9) ayant un débit faible sont reliés à un bus (13) performant par une passerelle de communication (12).

2. *Article 123(2) CBE - Recevabilité des revendications modifiées*

- 2.1 La revendication 1 met ensemble les caractéristiques des revendications 1 et 5 initiales (voir aussi la figure 2 et les alinéas 0042...0045 de la description). En plus, la revendication a été modifiée pour clarifier que la pluralité d'équipements commandables (EC1; ECk) est commandée par une pluralité de paires de calculateurs associées (3A1, 3B1; 3Ak, 3Bk), comme cela ressort de façon directe et cohérente de la description (colonne 6, lignes 7 à 22, par exemple) et des figures 1 à 4.

- 2.2 La revendication 1 actuelle supprime le mot "différents" que la version initiale de la revendication utilisait (A1, colonne 11, ligne 15) en liaison avec les bus de communication numériques (8 et 9, par exemple) de chaque voie de communication au niveau des panneaux de commande (P1, Pn). Cette suppression est justifiée, voire nécessaire, parce que tous les modes et variantes de réalisation ne divulguent aucune différence entre les deux bus numériques constituant une voie de communication au niveau des panneaux (A1, alinéas 0009, 0010, 0013...0019, 0026, 0027, 0035, 0038, 0041...0043).
- 2.3 Les revendications 2 à 8 actuelles reprennent les caractéristiques respectives des revendications 2 et 6 à 11 initiales.
- 2.4 L'objet des revendications modifiées ne s'étend donc pas au-delà du contenu de la demande telle qu'elle a été déposée.
3. *Article 54(1)(2) CBE 1973 - Nouveauté*
- 3.1 La revendication 1 est délimitée par rapport à l'état de la technique selon la figure à la page 76 de D1. Utilisant les mots du préambule de la revendication 1 et faisant référence à D1, cette antériorité divulgue un système de commande d'aéronef (la figure à la page 76), comportant :
- une pluralité d'équipements commandables (*RUD[DER], ELEV[ATOR], AIL[ERON], TRIM*) ;
 - au moins un premier calculateur (*Integrated Avionics Computer, IAC sur la partie gauche de la page 76*) qui est susceptible de commander au moins l'un

desdits équipements commandables (*Rudder, Elevator, Aileron, Trim*) ;

- au moins un second calculateur (*Integrated Avionics Computer, IAC sur la partie droite de la page 76*) qui est également susceptible de commander cet équipement commandable (*Rudder, Elevator, Aileron, Trim*) ; et

- un ensemble de communication (*bus redondants ASCB, Advanced Standard Communications Bus*) qui comporte une première et une seconde voies de communication (*sur la partie gauche et sur la partie droite de la figure*) empruntant des chemins différents sur l'aéronef (*sur chaque côté de l'aéronef, page 75, colonne 1, alinéa 3*) et comprenant chacune au moins deux bus de communication numériques (*bus ASCB*), lesdits premier et second calculateurs (*IAC de gauche et de droite*) étant liés audit ensemble de communication.

3.2 Par rapport à cet état de la technique, le système selon la revendication 1 est nouveau en ce que :

3.2.1 Le système de commande (A1, figure 2) comporte, de plus, une pluralité de "panneaux de commande" (P1, Pn), chacun des panneaux de commande (P1, Pn) comprenant une pluralité de "moyens de commande" (2) qui sont susceptibles d'être actionnés par un opérateur.

La figure à la page 76 de D1 ne montre pas de tel moyen de commande relié aux bus numériques redondants (ASCB). A la différence de la décision attaquée (points II.1(a)(i), (vii), (xii), (xiii)), la chambre ne considère pas les capteurs d'un aéronef comme des moyens de commande susceptibles d'être actionnés par un opérateur.

3.2.2 Chacune des première et seconde voies de communication (5, 6) "qui sont distinctes" comporte, au moins au niveau des panneaux de commande (P1, Pn), au moins deux bus de communication numériques (8, 9 ; 10, 11).

Selon la figure à la page 76 de D1, chaque voie de communication comprend trois bus ASCB (lignes épaisses) dont deux bus sont reliés à deux bus ASCB de la voie de communication sur l'autre côté de l'aéronef. La page 76 de D1 ne divulgue donc pas une distinction (séparation) entre les voies de communication.

3.2.3 Les autres caractéristiques de la partie caractérisante, à savoir

- les pluralités de premiers et seconds calculateurs (3A1, 3Ak; 3B1, 3Bk) associés par paires aux équipements commandables (EC1, ECk) et commandant ces équipements en fonction de l'actionnement des moyens de commande (2) également associés ; et
- les voies de communication (5, 6) reliant les moyens de commande aux pluralités des calculateurs et comportant des bus de communication de deux types différents (8, 9, 10, 11 ; 13, 14), ces bus étant respectivement reliés aux panneaux de commande et aux calculateurs d'équipements commandables et reliés entre eux par des passerelles de communication (12) ;

ne figurent non plus dans le schéma de connexion à la page 76 de D1.

3.2.4 Les autres documents cités étant moins pertinents, l'objet de la revendication 1 est nouveau par rapport à l'état de la technique disponible.

4. *Effets techniques accomplis par les caractéristiques nouvelles*

4.1 Les moyens de commande susceptibles d'être actionnés par un opérateur sont groupés en des panneaux de commande pour établir une structure modulaire facilitant le montage des moyens de commande dans le cockpit d'un aéronef.

4.2 Etant donné que les première et seconde voies de communication sont distinctes, c'est-à-dire séparées l'une de l'autre, elles évitent toute perturbation mutuelle en cas de défaillance d'une voie de communication.

Selon D1, les voies de communication ne sont pas complètement séparées. Par conséquent, une perturbation sur une voie de communication risque de se propager vers l'autre voie de communication.

4.3 D1 (page 76) prévoit un seul premier calculateur (IAC de gauche) et un seul second calculateur (IAC de droite) pour tous les équipements commandables (Rudder, Elevator, Aileron, Trim), tandis que le système de commande revendiqué comporte un premier et un second calculateur "par équipement commandable". Cette décentralisation des fonctions de contrôle augmente la redondance du système, donc la sûreté de son fonctionnement, et permet un traitement parallèle, donc rapide, des signaux de contrôle engendrés par les moyens de commande et transmis vers les divers équipements commandables.

4.4 Chaque moyen de commande (2) transmet son signal de contrôle à travers une structure redondante, à savoir deux voies de communication (5, 6) et deux calculateurs (3A1, 3B1), à un équipement commandable (p.ex. EC1) associé. Cette approche assure la génération d'un signal de contrôle univoque pour l'équipement commandable. Si l'on prévoyait une pluralité de moyens de commande (redondants) par équipement, on risquerait des commandes incohérentes.

4.5 Etant donné que la première voie de communication (5) et les premiers calculateurs (3A1, 3Ak) sont séparés de la seconde voie de communication (6) et des seconds calculateurs (3B1, 3Bk), la transmission des commandes aux équipements commandables est assurée même si la voie de communication et/ou les calculateurs d'un côté de l'aéronef sont en panne.

4.6 On centralise les communications provenant d'une pluralité de panneaux de commande en reliant chaque panneau à deux bus numériques (8, 9), d'un premier type (p.ex. CAN), sur une voie de communication (p.ex. 5), et en reliant ces deux bus, à travers deux passerelles de communication (12), à un bus de communication numérique (13) d'un second type (Ethernet, AFDX) qui est plus performant que les deux bus du premier type.

Cette constellation des bus numériques (8, 9, 13) permet d'allouer une seule partie de la bande passante du réseau Ethernet (= bus AFDX) pour les communications relatives aux différents panneaux de commande P1 à Pn (voir A1, alinéa 0044). La capacité libre du réseau Ethernet peut être dédiée à d'autres tâches de communication.

4.7 Les fonctions techniques correspondant aux effets susmentionnés définissent en même temps les buts objectifs de la demande.

5. *Article 56 CBE 1973 - Activité inventive*

5.1 Même si D1 n'explique pas de moyens de commande (tels que des touches, boutons ou leviers de commande) susceptibles d'être actionnés par un opérateur, il va de soi que le cockpit de tout avion moderne (même avant la date de priorité, soit le 12 août 2003) comprend de tels moyens de commande.

En même temps, le montage d'une pluralité de moyens de commande dans un panneau de commande représente un choix évident pour agencer une pluralité de moyens de commande dans un aéronef, ceci étant confirmé dans la demande (A1, alinéas 0003, 0006, 0010, 0027).

5.2 Selon D1 (page 76), chaque voie de communication comprend un bus numérique (ASCB) qui est distinct de la voie de communication opposée, alors que les autres bus numériques (ASCB) font partie des deux voies de communication.

Cependant, ladite figure de D1 ne montre qu'un exemple d'une architecture de commande redondante. Il est à la portée de l'homme du métier de diviser un deuxième bus ASCB afin de réduire l'interdépendance évidente des voies de communication.

5.3 Selon la revendication 1, une paire de calculateurs est associée à chaque équipement commandable tandis que D1 ne montre qu'une seule paire de calculateurs (Integrated Avionics Computer "IAC" sur les parties gauche et droite de la figure à la page 76) pour commander la pluralité d'équipements commandables (RUD[DER], ELEV[ATOR], AIL[ERON], TRIM).

Le terme "Integrated Avionics Computer" (IAC) utilisé par D1 indique une intégration des fonctions de contrôle qui sont exercées pour commander les divers équipements commandables de l'aéronef. L'homme du métier se rend compte des avantages et des inconvénients de toute intégration (centralisation) en comparaison avec une réalisation individuelle (décentralisation) de chaque fonction de contrôle. Le choix entre une réalisation intégrée ou individuelle du contrôle des équipements commandables ne relève donc pas d'activité inventive.

5.4 L'homme du métier qui associe une paire de calculateurs à chaque équipement commandable utilise évidemment ces calculateurs pour commander l'équipement concerné. Pour ce faire, il y associe un seul moyen de commande ou des moyens redondants. Le choix le moins problématique sur le plan de réalisation consiste à utiliser un seul moyen de commande par équipement commandable pour éviter tout conflit de commande.

5.5 Même si D1 n'explique pas de moyens de commande susceptibles d'être actionnés par un opérateur, un choix évident de l'homme du métier consiste à relier de tels moyens aux bus numériques existants (ASCB). Selon D1, la première voie de communication (trois bus ASCB

de gauche) établit la communication avec le premier calculateur (IAC de gauche), et ladite seconde voie de communication (trois bus ASCB de droite) établit la communication avec le second calculateur (IAC de droite). L'homme du métier n'a pas besoin d'une activité inventive pour reprendre le même principe afin de relier deux groupes de calculateurs à deux voies de communication respectives.

Il ressort de D1 (voir par exemple page 75, colonne de gauche, troisième alinéa) que la fiabilité représente le but principal de l'architecture de communication redondante. Par conséquent, quand l'homme du métier vise un niveau de sûreté élevé, il est évident qu'il envisage de relier les calculateurs redondants (premiers calculateurs, seconds calculateurs) des équipements commandables aux voies de communication respectives sur les deux côtés de l'aéronef pour commander les équipements même en cas de défaillance d'une voie.

- 5.6 D'une part, les éléments suivants sont connus en tant que tels :
- les bus numériques correspondant à une liaison série permettant un fonctionnement multi-maître asynchrone, par exemple selon la norme CAN (comme reconnu dans A1, alinéas 0035...0037, faisant référence à la norme ISO 11898) ;
 - le bus numérique correspondant à un réseau Ethernet (comme reconnu dans A1, alinéa 0038, faisant référence à la norme IEEE802.3; voir aussi alinéa 0014, AFDX = Avionics Full Duplex) ;
 - les passerelles pour convertir deux protocoles de bus (comme reconnu dans A1, alinéas 0045 et 0042) ;

notamment, les passerelles entre deux types de bus ayant des débits différents font partie de l'état de la technique (voir D10, la figure 1 et le texte associé).

D'autre part, l'état de la technique disponible ne donne pas de motivation pour concevoir une telle constellation de bus. C'est la requérante qui a révélé, de façon implicite, que la fréquence des signaux de commande provenant des panneaux de commande, sur les bus asynchrones, est faible et peut être logée dans une partie de la bande passante du réseau Ethernet. Cette constatation peut guider l'homme du métier à centraliser les signaux de commande dans des passerelles avant de les transmettre vers le réseau performant (Ethernet), mais la constatation ne ressort pas de l'état de la technique, d'autant moins que la construction aéronautique représente un domaine conservateur qui tient à la sécurité et n'accepte pas facilement les concepts expérimentaux.

Apparemment la division d'examen est parvenue à la même conclusion quand elle a reconnu l'activité inventive de la revendication 5 initiale, intégrée dans la revendication 1 actuelle, à la fin de la décision attaquée ("Observations supplémentaires").

- 5.7 Par conséquent, la chambre juge que le système défini par la revendication 1 implique une activité inventive.
6. Les revendications dépendantes, 2 à 8, concernent des variations de l'architecture de communication redondante décrites dans la demande.

D'autre part, la figure 1 ne représente plus un mode de réalisation du système de commande selon la revendication 1 étant donné que la figure 1 ne montre pas deux types de bus numériques reliés par des passerelles. Une adaptation de la description à la revendication 1 actuelle sera donc nécessaire.

7. *Règle 67 CBE 1973 - Requête en remboursement de la taxe de recours*

7.1 La décision attaquée considère la revendication 5 initiale comme brevetable alors que la division d'examen s'était exprimée dans la seule notification préalable (point 2.2) négativement envers cette revendication. Dans ces circonstances, une deuxième notification aurait été utile. Toutefois, l'absence d'une seconde notification ne constitue pas un vice "substantiel" de procédure (règle 67 CBE 1973).

7.2 D'une manière générale, c'est au demandeur qu'il appartient, dans les observations qu'il présente en réponse à la première notification envoyée par la division d'examen conformément à l'article 96(2) CBE, de proposer (s'il le désire) des modifications (y compris sous la forme de requêtes subsidiaires) écartant les objections soulevées dans cette notification (T 300/89-*Modifications/MINNESOTA*, point 9.1 des motifs, JO OEB 1991, 480), même si la division d'examen peut envisager des modifications susceptibles d'augmenter les chances de délivrance du brevet.

En l'espèce, en réponse à la première notification de la division d'examen, la requérante n'a présenté qu'une

nouvelle forme en deux parties de la revendication 1. Dans ces circonstances, la division d'examen a invité la demanderesse "aussi souvent qu'il est nécessaire" (article 96(2) CBE 1973) à présenter ses observations à l'objection d'un manque d'activité inventive. Le fait que la division d'examen n'ait pas été convaincue par les arguments de la demanderesse ne constitue pas un vice de procédure.

7.3 Pour éviter une décision défavorable après la première notification de la division d'examen, la demanderesse aurait pu présenter une requête de procédure orale, au plus tard avec ses observations formulées en réponse à la notification (T 300/89, *loc. cit.*, point 9.2 des motifs). Cependant, la requérante, en tant que demanderesse, n'a pas présenté une telle requête auprès de la division d'examen.

7.4 Enfin, la chambre constate aussi que la décision attaquée n'introduit pas une objection de manque de clarté (article 84 CBE 1973), mais elle continue à se fonder sur un manque d'activité inventive (article 56 CBE 1973), en interprétant les termes de la revendication 1 de façon large.

Etant donné que la largeur d'une revendication ne constitue pas un manque de clarté (voir T 688/91, par exemple), l'interprétation large de la revendication 1 ne constitue pas une objection de manque de clarté. La décision attaquée n'introduit donc pas un nouveau motif de rejet, mais explicite une argumentation déjà présentée auparavant (concernant l'article 56 CBE 1973). Ainsi la décision satisfait aussi aux exigences de l'article 113(1) CBE 1973.

7.5 La Chambre ne peut donc parvenir au résultat que le remboursement de la taxe de recours est équitable en raison d'un vice substantiel de procédure.

Dispositif

Par ces motifs, il est statué comme suit :

1. La décision attaquée est annulée.
2. L'affaire est renvoyée à l'instance du premier degré afin de délivrer un brevet sur la base des revendications 1 à 8 déposées à la procédure orale devant la Chambre de recours et une description qui y doit être adaptée.
3. La requête en remboursement de la taxe de recours est rejetée.

Le Greffier :

Le Président :

T. Buschek

S. Steinbrener