



(19)

Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 0 809 216 B1

(12)

EUROPÄISCHE PATENTSCHRIFT

(45) Veröffentlichungstag und Bekanntmachung des
Hinweises auf die Patenterteilung:
06.08.2003 Patentblatt 2003/32

(51) Int Cl.7: **G07C 5/00**

(21) Anmeldenummer: **97103680.1**

(22) Anmeldetag: **06.03.1997**

(54) Datenkommunikationsgerät für ein von einem Kraftfahrzeug gezogenes Fahrzeug

Data communication device for a vehicle towed by a motor vehicle

Dispositif de communication de données pour un véhicule remorqué par un véhicule automobile

(84) Benannte Vertragsstaaten:

DE FR GB IT SE

(30) Priorität: **22.05.1996 DE 19620555**

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:

26.11.1997 Patentblatt 1997/48

(73) Patentinhaber: **ROBERT BOSCH GMBH
70442 Stuttgart (DE)**

(72) Erfinder:

• **Politz, Werner
71287 Weissach (DE)**

- **Grabow, Wilhelm, Dr.
31135 Hildesheim (DE)**
- **Steiger, Wolfgang, Dr.
70182 Stuttgart (DE)**
- **Schmedding, Rainer
31199 Diekholzen (DE)**

(56) Entgegenhaltungen:

FR-A- 2 659 159	GB-A- 2 255 665
US-A- 3 901 560	US-A- 5 347 274
US-A- 5 359 522	US-A- 5 424 720
US-A- 5 459 304	

EP 0 809 216 B1

Anmerkung: Innerhalb von neun Monaten nach der Bekanntmachung des Hinweises auf die Erteilung des europäischen Patents kann jedermann beim Europäischen Patentamt gegen das erteilte europäische Patent Einspruch einlegen. Der Einspruch ist schriftlich einzureichen und zu begründen. Er gilt erst als eingelegt, wenn die Einspruchsgebühr entrichtet worden ist. (Art. 99(1) Europäisches Patentübereinkommen).

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft ein Datenkommunikationsgerät für ein von einem Kraftfahrzeug gezogenes Fahrzeug, dem elektrische Betriebsenergie über eine Kabelverbindung zum Kraftfahrzeug übertragen wird. Die Erfindung betrifft ferner eine Verwendung eines derartigen Datenkommunikationsgeräts.

[0002] Aus der GB 2255665 ist bereits ein Datenkommunikationsgerät zur Anordnung in einem Anhänger einer Zugmaschine bekannt. Aus der US 3901560 ist bereits ein Geschwindigkeitssensor bekannt, der eine Stromversorgungseinheit speist.

[0003] Nutzfahrzeuganhänger (einschließlich Sattelaufleger) erhalten ihre Stromversorgung für Signallampen, Beleuchtung, elektrische Regelschaltungen, einschließlich ein Anti-Blockier-System (ABS) regelmäßig vom ziehenden Kraftfahrzeug. Dies hat zur Folge, daß die elektronischen bzw. elektrischen Funktionsgruppen der Anhänger nicht funktionieren, wenn die Verbindung zum ziehenden Kraftfahrzeug nicht hergestellt ist. Für Nutzfahrzeuganhänger und Sattelaufleger ist seit einiger Zeit ein Antiblockiersystem (ABS) vorgeschrieben. Beim ABS nehmen Radsensoren die Bewegung der Räder auf und geben entsprechende Impulse an eine zentrale Steuerung des ABS. Über Pneumatikventile wird die Funktion der Bremsen so gesteuert, daß das Blockieren der Bremsen vermieden wird. Für die Wirksschaltung des ABS des Anhängers muß ein Stecker des Anhängers in eine genormte Steckdose des Fahrzeugs gesteckt werden, damit das Steuergerät seine Stromversorgung erhält. Über die Verbindung ist ferner ein Fehlersignal übertragbar, das angibt, ob das ABS fehlerfrei arbeitet oder eine in der ABS enthaltene Selbsttesteinrichtung einen Funktionsfehler detektiert hat. Neu entwickelte Antiblockiersysteme weisen eine erweiterte Steuerung auf, in der weitere Daten wie Luftfederung, Fehlerart und ein elektronischer Wegstreckenzähler integriert sein können. Darüber hinaus kann eine Belagverschleißüberwachung für die Bremsen durchgeführt und die entsprechenden Daten abgespeichert werden. Die Ausgabe dieser Daten erfolgt regelmäßig über eine Diagnosesteckdose von Hand und erfordert eine manuelle Dokumentation oder über ein anschließbares tragbares Terminal, auf das die Daten übertragen werden können.

[0004] Es besteht vielfach ein erhebliches Bedürfnis, bei Anhängern die zurückgelegte Wegstrecke manipulationssicher zu erfassen. Die elektronische Wegstreckenzählung durch Zählung der Radimpulse des ABS versagt, wenn der Fahrer aus Manipulationsgründen auf die Wirksschaltung des ABS verzichtet, den ABS-Stecker also zieht und damit die durch das Zugfahrzeug bewirkte Stromversorgung des ABS unterbricht. In diesem Fall ist zwar das ABS nicht mehr wirksam, die pneumatisch normal wirkenden Bremsen funktionieren jedoch weiterhin.

[0005] Bekannt ist ferner, Anhänger mit einem me-

chanischen Wegstreckenzähler an der Radnabe auszustatten. Diese sind jedoch im rauen Betrieb störanfällig und darüber hinaus leicht manipulierbar.

[0006] Die vorliegende Erfindung geht daher von der 5 Problemstellung aus, Anhängerdaten weitgehend manipulationssicher zu erfassen und leicht handhabbar übermitteln zu können.

[0007] Ausgehend von dieser Problemstellung ist ein 10 Datenkommunikationsgerät der eingangs erwähnten Art erfindungsgemäß gekennzeichnet durch eine eigene Stromversorgung, eine Datenerfassungseinheit und eine drahtlose kurzreichweite Sende- und Empfangseinrichtung zur Übertragung von Daten der Datenerfassungseinheit auf eine externe Sende- und Empfangsstation.

[0008] Durch das erfindungsgemäße Datenkommunikationsgerät erfolgt die Datenerfassung für den Anhänger autark vom Zugfahrzeug, so daß eine Unterbindung der Stromversorgung durch Unterbrechen der 20 Stromversorgung vom Zugfahrzeug aus nicht möglich ist. Die Übergabe der in der Datenerfassungseinheit gespeicherten Daten erfolgt mit dem erfindungsgemäßen Datenkommunikationsgerät drahtlos über eine kurzreichweite Sende- und Empfangseinrichtung auf eine 25 externe Sende- und Empfangsstation. Dadurch kann die Datenkommunikation regelmäßig bei einer Vorbeifahrt an einer externen Sende- und Empfangsstation vorgenommen werden, wobei zweckmäßigerweise die Sende- und Empfangseinrichtung des gezogenen Fahrzeugs durch einen Transponder gebildet ist, so daß die 30 Datenkommunikation durch die externe Sende- und Empfangsstation ausgelöst wird.

[0009] Für das erfindungsgemäße Datenkommunikationsgerät ist eine wesentliche Voraussetzung, daß es 35 mit einem äußerst geringen Stromverbrauch arbeitet, so daß die eigene Stromversorgung betriebssicher arbeiten kann und beispielsweise nicht auf sich leerende Batterien o.ä. angewiesen ist.

[0010] Weiterhin ist an wenigstens einem Rad des gezogenen Fahrzeugs ein Impulsgeber vorgesehen, der 40 in Abhängigkeit von der Bewegung des Rades Impulse abgibt, die zumindest auch auf eine Stromversorgungseinheit mit einem Gleichrichter gelangen, so daß aus den vorzugsweise auch als Meßimpulse verwendeten Impulsen die Energie für die Datenerfassungseinheit erzeugt wird. Selbstverständlich kann dabei eine Stützbatterie zur ergänzenden Stromversorgung vorgesehen werden, wenn beispielsweise während einer extremen 45 Langsamfahrt die durch die Impulse übertragene elektrische Energie zu gering werden sollte. Als Ergänzung für die Stromversorgung kann ferner ein Anschluß an die Stromversorgung von Rücklicht, Bremslicht und Fahrrichtungsanzeiger vorgesehen werden, aus dem ggfs. Energie entnommen werden kann, die vorzugsweise 50 in einem aufladbaren Akkumulator gespeichert wird.

[0011] Die kurzreichweite drahtlose Datenkommunikation findet vorzugsweise im GHz-Bereich statt. Ein

derartiges Datenkommunikationssystem, das mit einem Transponder im Fahrzeug arbeitet, ist aus Vorschlägen für die Verkehrsleittechnik, insbesondere die automatische Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren, bekannt und beispielsweise in der DE 42 13 880 A1 im Prinzip erläutert.

[0012] Die in dem erfindungsgemäßen Datenkommunikationsgerät vorgesehene Datenerfassungseinheit kann in einer bevorzugten Ausführungsform Teil einer im gezogenen Fahrzeug installierten Steuerung für eine Bremsenblockierschutzeinrichtung sein. Insbesondere ist der Impulsgeber vorzugsweise zugleich ein Sensor der Blockierschutzeinrichtung. Da aus den Radimpulsen der Sensoren der Blockierschutzeinrichtung alle Bewegungen der Räder ermittelt und ausgewertet werden können, können diese ohne weiteres zur Ermittlung der zurückgelegten Wegstrecke verwendet werden.

[0013] Die erfindungsgemäße Datenerfassungseinheit kann selbstverständlich auch weitere Daten aufnehmen oder mit anderen Datenquellen vernetzt sein. Hierzu gehören alle Datenquellen der bekannten ABS-Einrichtungen. Zusätzliche Daten sind Identifikationsdaten für den Anhänger und ggfs. sonstige Daten, die insbesondere auch zur Steuerung einer Wegfahrsperrfunktion für den Anhänger verwendbar sind, um nur einen autorisierten Gebrauch des Anhängers zu erlauben. Die Wegfahrsperrfunktion kann beispielsweise durch eine gemeinsame Wirksamsteuerung aller Bremsen des Anhängers erfolgen, also über die zum ABS gehörenden Pneumatikventile.

[0014] Das erfindungsgemäße Datenkommunikationsgerät lässt sich insbesondere mit Vorteil bei Verleihstationen für Anhänger verwenden, bei denen eine automatische Ausgabe- und Rückgabekontrolle für das gezogene Fahrzeug mit der externen Sende- und Empfangsstation vorgenommen werden kann. Ferner ist es möglich, die Daten des Anhängers auch zur Steuerung von Einfahrts- und/oder Ausfahrtkontrollen zu verwenden.

[0015] Die Erfindung soll im folgenden anhand eines in der Zeichnung dargestellten Ausführungsbeispiels näher erläutert werden. Es zeigen:

Figur 1 - eine schematische Darstellung einer Sende- und Empfangsstation

Figur 2 - eine schematische Darstellung für eine Hilfs-Stromversorgung aus der Stromversorgung für Blink- und Warnleuchten des Anhängers.

[0016] In Figur 1 ist eine Sende- und Empfangsstation 1 dargestellt, die stationär installiert und mit einer Auswertungszentrale 2 verbunden sein kann. Die Sende- und Empfangsstation weist eine Antenne 3 auf, die für eine kurzreichweite Übertragung von Daten im Zusammenspiel mit einer Antenne 4 eines Anhängers 5, der ein gezogenes Fahrzeug ist, ausgelegt ist. Die An-

tenne 4 des Anhängers 5 ist Teil einer Sende- und Empfangseinrichtung 6, die vorzugsweise als Transponder ausgebildet und zur Kommunikation mit der Sende- und Empfangsstation auf einer Frequenz von 5,8 GHz bestimmt ist. Die Kommunikation zwischen der Sende- und Empfangsstation 1 und der Sende- und Empfangseinrichtung 6 erfolgt sequentiell durch Aussenden einer Impulsfolge der Sende- und Empfangsstation 1 (Uplink) und durch Modulation der Impulsfolge zur Übertragung von Dateninformationen durch den Transponder 6 und Rücksendung der modulierten Impulssignale (Downlink). Der Vorteil dieses Kommunikationsverfahrens, das beispielsweise in der DE 42 13 880 A1 beschrieben ist, besteht darin, daß die vom Transponder benötigte

Energie 6 aus den von der Sende- und Empfangsstation 1 übersandten Impulssignalen gewonnen wird.

[0017] Die von der Sende- und Empfangseinrichtung 6 übertragenen Daten werden in einer Datenerfassungseinheit 7 erzeugt und aufbereitet.

[0018] In dem dargestellten Ausführungsbeispiel sind an vier Rädern 8 des Anhängers 5 jeweils ein Sensor 9 angeschlossen, der Ausgangsimpulse in Abhängigkeit von der Bewegung des zugeordneten Rades 8 erzeugt, also einen Impulsgenerator darstellt, der Impulse in Abhängigkeit von der Bewegung der Räder 8 erzeugt. Die Impulse der Sensoren 9 gelangen auf eine Steuerung 10, in der die Bewegungen der Räder 8 ausgewertet und ABS-Steuersignale erzeugt, mit denen die Wirkung der Bremsen gesteuert wird.

[0019] Die Impulse der Sensoren 9 gelangen ferner auf einen Wegstreckenzähler 11, in dem aus den Impulsen der Sensoren 9 die zurückgelegte Wegstrecke des Anhängers 5 ausgewertet wird. Das gebildete Wegstreckensignal gelangt über eine Kommunikationsstelle und Datenspeicher 12 als aufbereitetes Datensignal zum Transponder 6.

[0020] Über die Kommunikationsstelle 12 können auch andere Daten übertragen werden, die in anderer Weise, ggfs. durch spezielle Sensoren oder durch am Anhänger 5 vorgesehene Lesegeräte erfaßt werden. Eine Stufe zur Erfassung dieser anderen Daten ist in der Zeichnung schematisch als Datenerfassungsstufe 13 dargestellt. In diese Datenerfassungsstufe 13 können beispielsweise auch Daten zur Identifizierung des speziellen Anhängers 5 eingegeben werden, so daß die Sende- und Empfangsstation 1 zum automatischen Einchecken und Auschecken in einer Verleihstation für Anhänger 5 ausgenutzt werden kann. In entsprechender Weise kann auch die Einfahrt bzw. Ausfahrt zu bzw. von der Verleihstation, beispielsweise durch eine Schranke, kontrolliert werden.

[0021] Um die erfindungsgemäß benötigte eigene Stromversorgung für die Datenerfassungseinheit 7 und insbesondere für den Wegstreckenzähler 11 und die Bereitstellung der Daten in Kommunikationsstelle und Datenspeicher 12, zu gewährleisten, werden die Ausgangsimpulse der Sensoren 9 auch auf eine Stromversorgungseinheit 14 geleitet, in der die Impulse gleich-

gerichtet werden und hieraus eine Gleichspannung zur Versorgung der Datenerfassungseinheit 7 gebildet wird. Dabei wird davon ausgegangen, daß eine Stromversorgung für den Wegstreckenzähler 11 nur erforderlich ist, wenn sich die Räder 8 auch tatsächlich bewegen.

[0022] Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur zwei der vier dargestellten Sensoren 9 mit der Stromversorgungseinheit 14 verbunden. Regelmäßig werden aber alle vier Sensoren 9 an die Stromversorgungseinheit 14 angeschlossen sein.

[0023] Für den Fall einer sehr langsamen Bewegung der Räder 8 kann es vorkommen, daß die von der Stromversorgungseinheit 14 produzierte Gleichspannung zu niedrig ist, um die Datenerfassungseinheit 7 zu versorgen. Für diesen Fall kann die Stromversorgungseinheit 14 mit einer Stützbatterie 15 ausgestattet sein, die für die extremen Ausnahmefälle einer besonders langsamen Fahrt die Stromversorgung übernimmt. Die Stützbatterie 15 kann dabei als Akkumulator ausgebildet sein, der immer wieder aufgeladen werden kann.

[0024] Figur 2 zeigt als Ausführungsbeispiel eine Stromversorgung der ABS-Steuerung 10 durch Abzweigungsleitungen 16 aus Stromversorgungsleitungen 17 für Blink- und Warnleuchten 18 des Anhängers 5. Die Stromversorgungsleitungen 17 werden über einen Anschlußstecker 19 des Anhängers 5 vom Zugfahrzeug versorgt, was ebenfalls über die Aufladung einer Stützbatterie erfolgen kann.

[0025] Auch das ABS-Steuergerät 10 ist über einen Stecker 20 mit dem Zugfahrzeug verbunden.

[0026] Die erfindungsgemäße Datenerfassungseinheit 7 und die Sende- und Empfangseinrichtung 6 können unabhängig von einer Stromversorgung des Zugfahrzeugs betrieben werden und sind immer betriebsbereit, so daß eine Wegstreckenzählung ständig stattfindet. Die dabei ermittelten Daten werden in dem Datenspeicher 12 gespeichert und sind durch eine Sende- und Empfangsstation 1 im Zusammenwirken mit der Sende- und Empfangseinrichtung 6 des Anhängers 5 ständig abrufbar und überprüfbar.

[0027] Erstmalig ist somit auf elektronischem Wege eine vollständige, weitgehend manipulationssichere und ständig kontrollierbare Erfassung der zurückgelegten Wegstrecke des Anhängers 5 möglich geworden.

Patentansprüche

1. Datenkommunikationsgerät für ein von einem Kraftfahrzeug gezogenes Fahrzeug (5), dem elektrische Betriebsenergie über eine Kabelverbindung zum Kraftfahrzeug übertragen wird, wobei eine eigene Stromversorgung (14), eine Datenerfassungseinheit (7) und eine Sende- und Empfangseinrichtung (6) zur drahtlosen kurzreichweiten Übertragung von Daten der Datenerfassungseinheit (7) auf eine externe Sende- und Empfangsstation (1) vorgesehen ist, wobei ein Impulsgeber (9) vorgese-

hen ist, der in Abhängigkeit von einer Bewegung eines Rades (8) des gezogenen Fahrzeugs (5) Impulse abgibt, die der Stromversorgungseinheit (14) zugeführt werden und von ihr gleichgerichtet werden und wobei der Impulsgeber (9) zugleich ein Sensor einer Blockierschutzeinrichtung ist.

- 5 2. Datenkommunikationsgerät nach Anspruch 1, **gekennzeichnet durch** eine Stützbatterie (15) zur ergänzenden Stromversorgung.
- 10 3. Datenkommunikationsgerät nach einem der Ansprüche 1 bis 2, **gekennzeichnet durch** einen Anschluß an die Stromversorgung von Rücklicht, Bremslicht und Fahrtrichtungsanzeiger zur ergänzenden Stromversorgung.
- 15 4. Datenkommunikationsgerät nach Anspruch 2 oder 3 **gekennzeichnet durch** einen **durch** überschüssige elektrische Energie aufladbaren Akkumulator.
- 20 5. Datenkommunikationsgerät nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Sende- und Empfangseinrichtung (6) durch einen Transponder gebildet ist.
- 25 6. Datenkommunikationsgerät nach einem der Ansprüche 1 bis 5, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Sende- und Empfangseinrichtung (6) zum Senden und Empfangen auf einer Frequenz im GHz-Bereich ausgelegt ist.
- 30 7. Datenkommunikationsgerät nach einem der Ansprüche 1 bis 6, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Datenerfassungseinheit (7) Teil einer im gezogenen Fahrzeug (5) installierten Steuerung (10) für eine Bremsen-Blockierschutzeinrichtung ist.
- 35 8. Datenkommunikationsgerät nach einem der Ansprüche 1 bis 7, **gekennzeichnet durch** eine Auswertungsstufe (11) zur Auswertung der Impulse mehrerer, den Rädern (8) zugeordneter Impulsgeber (9) zur Ermittlung der zurückgelegten Wegstrecke.
- 40 9. Datenkommunikationsgerät nach einem der Ansprüche 1 bis 8, **gekennzeichnet durch** die Vernetzung der Datenerfassungseinheit (7) mit anderen Datenquellen.
- 45 10. Datenkommunikationsgerät nach einem der Ansprüche 1 bis 9, **gekennzeichnet durch** eine Steuerschaltung zur Durchführung einer Wegfahrsperrfunktion.
- 50 11. Verwendung eines Datenkommunikationsgeräts nach einem der Ansprüche 1 bis 10, zur Ausgabe- und Rückgabekontrolle des gezogenen Fahrzeugs
- 55

(5).

12. Verwendung eines Datenkommunikationsgeräts nach einem der Ansprüche 1 bis 10 zur Steuerung von Einfahrts- und/oder Ausfahrtskontrollen.

Claims

1. Data communication device for a vehicle (5) which is towed by a motor vehicle and to which electrical operating energy is transmitted via a cable connection to the motor vehicle, a separate power supply (14), a data registration unit (7) and a transmitting and receiving device (6) being provided for the wire-free, short-range transmission of data of the data registration unit (7) to an external transmitting and receiving station (1), a pulse generator (9) being provided which outputs pulses as a function of a movement of a wheel (8) of the towed vehicle (5), said pulses being fed to the power supply unit (14) and rectified by it, and the pulse generator (9) being at the same time a sensor of an anti-lock device.
2. Data communication device according to Claim 1, **characterized by** a back-up battery (15) for providing a supplementary power supply.
3. Data communication device according to one of Claims 1 to 2, **characterized by** a connection to a power supply for the rear light, brake light and driving direction indicator for providing a supplementary power supply.
4. Data communication device according to Claim 2 or 3, **characterized by** an accumulator which can be charged by means of excess electrical energy.
5. Data communication device according to one of Claims 1 to 4, **characterized in that** the transmitting and receiving device (6) is formed by a transponder.
6. Data communication device according to one of Claims 1 to 5, **characterized in that** the transmitting and receiving device (6) is configured to transmit and receive at a frequency in the GHz range.
7. Data communication device according to one of Claims 1 to 6, **characterized in that** the data registration unit (7) is part of a controller (10), installed in the towed vehicle (5), for a brake anti-lock device.
8. Data communication device according to one of Claims 1 to 7, **characterized by** an evaluation stage (11) for evaluating the pulses of a plurality of pulse generators (9) which are assigned to the wheels (8) and have the purpose of determining the

distance travelled.

9. Data communication device according to one of Claims 1 to 8, **characterized by** the networking of the data registration unit (7) with other data sources.

10. Data communication device according to one of Claims 1 to 9, **characterized by** a control circuit for carrying out an immobilizer function.

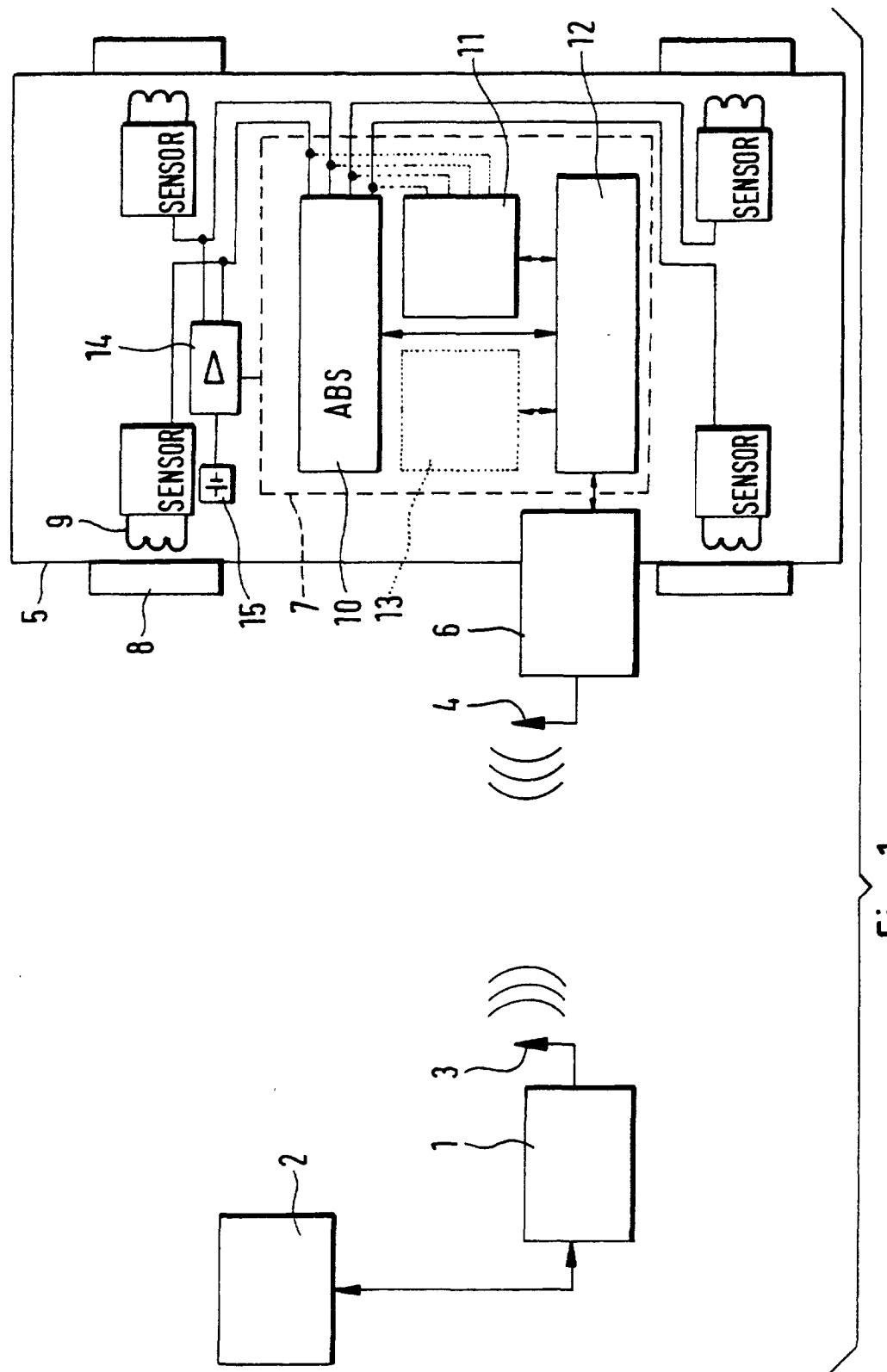
11. Use of a data communication device according to one of Claims 1 to 10, for checking the issuing and return of the towed vehicle (5).

- 15 12. Use of a data communication device according to one of Claims 1 to 10, for controlling entry and/or exit checks.

20 Revendications

1. Appareil de communication de données pour un véhicule (5), tracté par un véhicule automobile, auquel est transmise de l'énergie de fonctionnement électrique au moyen d'un raccord par câble au véhicule automobile, pour lequel on prévoit une alimentation électrique (14) propre, une unité de collecte de données (7) et une installation d'émission et de réception (6) destinée à la transmission sans fil à faible portée des données de l'unité de collecte de données (7) vers un poste externe d'émission et de réception (1),
dans lequel
on prévoit un générateur d'impulsions (9) qui en fonction d'un mouvement d'une roue (8) du véhicule tracté (5) émet des impulsions qui sont conduites à l'unité d'alimentation électrique (14) et qui y sont redressées, et le générateur d'impulsions (9) est en même temps un détecteur d'une installation antiblo-
cage.
2. Appareil de communication de données selon la revendication 1,
caractérisé par
une batterie de soutien (15) pour l'alimentation électrique complémentaire.
3. Appareil de communication de données selon l'une des revendications 1 à 2,
caractérisé par
un raccordement à l'alimentation électrique du feu arrière, du feu stop et du clignotant pour l'alimentation électrique complémentaire.
- 55 4. Appareil de communication de données selon la revendication 2 ou 3,
caractérisé par
un accumulateur qui peut être chargé par de l'éner-

- gie électrique excédentaire.
5. Appareil de communication de données selon l'une des revendications 1 à 4,
caractérisé en ce que 5
 l'installation d'émission et de réception (6) est formée par un transpondeur.
6. Appareil de communication de données selon l'une des revendications 1 à 5, 10
caractérisé en ce que
 l'installation d'émission et de réception (6) est conçue pour émettre et pour recevoir sur une fréquence de l'ordre du GHz.
7. Appareil de communication de données selon l'une des revendications 1 à 6, 15
caractérisé en ce que
 l'unité de collecte de données (7) est une partie d'une commande (10) installée dans le véhicule tracté (5) pour une installation antiblocage de freinage.
8. Appareil de communication de données selon l'une des revendications 1 à 7, 20
caractérisé par
 une étape d'interprétation (11) destinée à interpréter les impulsions de plusieurs générateurs d'impulsions (9) associés aux roues (8) pour déterminer le trajet parcouru. 25
9. Appareil de communication de données selon l'une des revendications 1 à 8,
caractérisé par
 la mise en réseau de l'unité de collecte de données (7) avec d'autres sources de données. 30
10. Appareil de communication de données selon l'une des revendications 1 à 9,
caractérisé par 40
 un circuit de commande pour exécuter une fonction de système d'immobilisation.
11. Utilisation d'un appareil de communication de données selon l'une des revendications 1 à 10 pour contrôler l'envoi et le renvoi pour le véhicule tracté (5). 45
12. Utilisation d'un appareil de communication de données selon l'une des revendications 1 à 10, pour commander des contrôles d'arrivée et/ou de sortie. 50



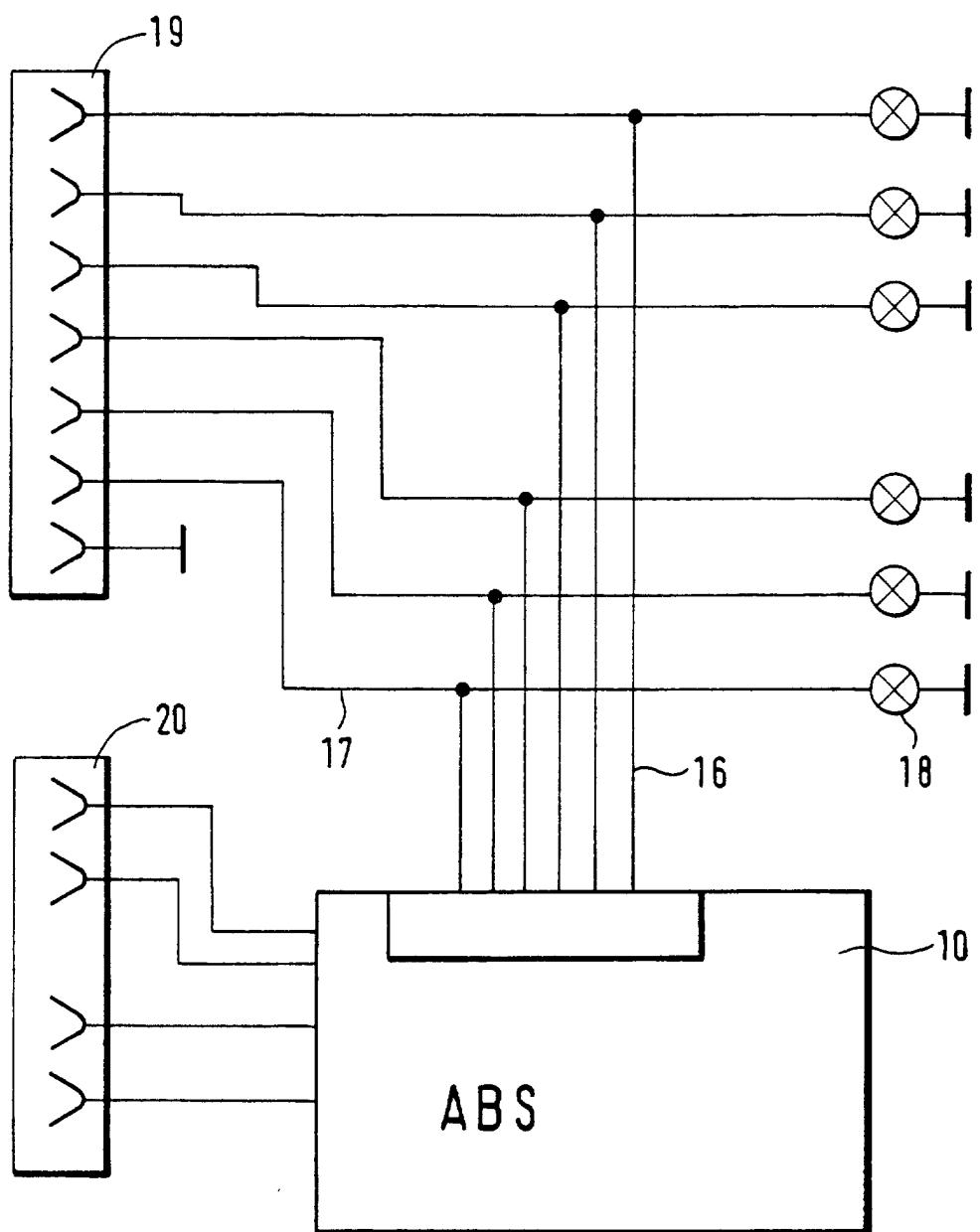


Fig. 2