

①9 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
COURBEVOIE

①1 N° de publication :
(à n'utiliser que pour les
commandes de reproduction)

3 027 870

②1 N° d'enregistrement national : 14 60410

⑤1 Int Cl⁸ : B 64 C 13/34 (2016.01), F 16 H 25/20

⑫

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

②2 Date de dépôt : 29.10.14.

③0 Priorité :

④3 Date de mise à la disposition du public de la
demande : 06.05.16 Bulletin 16/18.

⑤6 Liste des documents cités dans le rapport de
recherche préliminaire : *Se reporter à la fin du
présent fascicule*

⑥0 Références à d'autres documents nationaux
apparentés :

○ Demande(s) d'extension :

⑦1 Demandeur(s) : SAGEM DEFENSE SECURITE
Société anonyme — FR.

⑦2 Inventeur(s) : CREMIERE BENOIT.

⑦3 Titulaire(s) : SAGEM DEFENSE SECURITE Société
anonyme.

⑦4 Mandataire(s) : REGIMBEAU.

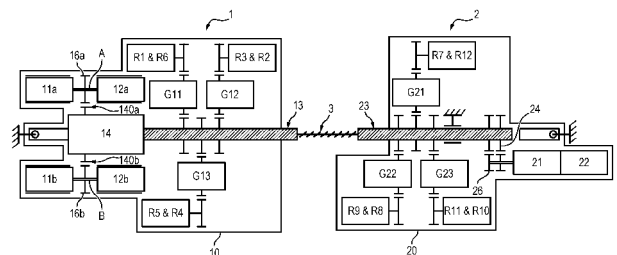
⑤4 DISPOSITIF D'ACTIONNEMENT POUR DEPLACER UNE PARTIE D'EMPENNAGE D'HELICOPTERE.

⑤7 Il est proposé un dispositif d'actionnement pour dépla-
cer une partie d'un empennage d'un hélicoptère,
comprenant :

- une première partie (1) comprenant un premier carter
(10) destiné à être fixé à un bâti de l'hélicoptère, un premier
élément (13) monté mobile en rotation par rapport au pre-
mier carter (10) et un premier moteur (11a, 11b) propre à
entraîner en rotation le premier élément (13),

- une deuxième partie (2) comprenant un deuxième car-
ter (20) destiné à être relié à la partie d'empennage, un deu-
xième élément (23) monté mobile en rotation par rapport au
deuxième carter (20) et un deuxième moteur (21) propre à
entraîner en rotation le deuxième élément (23),

- un élément de liaison (3) mobile en translation par rap-
port au premier élément (13), respectivement par rapport au
deuxième élément (23), l'élément de liaison (3) formant
avec le premier élément (13), respectivement avec le deu-
xième élément (23), une vis et un écrou, de sorte qu'une ro-
tation du premier élément (13), respectivement du
deuxième élément (23), par rapport à l'élément de liaison (3)
entraîne une translation de l'élément de liaison (3) par rap-
port au premier élément (13), respectivement au deuxième
élément (23).



FR 3 027 870 - A1



Dispositif d'actionnement pour déplacer une partie d'empennage d'hélicoptère

DOMAINE GENERAL

5 L'invention se rapporte au domaine des actionneurs de commande de vol.

L'invention concerne plus particulièrement un dispositif d'actionnement prévu pour déplacer une partie de l'empennage d'un hélicoptère.

10

ETAT DE L'ART

Un hélicoptère comprend une queue et un empennage localisé à l'extrémité de la queue. En particulier, l'empennage d'un hélicoptère comprend un plan horizontal, généralement fixe, destiné à stabiliser
15 l'hélicoptère.

Il a été proposé de rendre ce plan horizontal mobile, notamment dans le but de faciliter la phase de décollage de l'hélicoptère. Le déplacement de ce plan horizontal mobile est alors contrôlé par un actionneur motorisé.

20 Cet actionneur positionne le plan horizontal dans une position « basse » au cours du décollage, cette position basse permettant de diminuer la puissance minimale requise pour l'élévation de l'hélicoptère.

Cet actionneur positionne le plan horizontal dans une position « haute » une fois que l'hélicoptère est en vol, c'est-à-dire une fois que la
25 phase de décollage est terminée.

Or, un blocage de l'actionneur en position basse survenant alors que l'hélicoptère est en vol rend son pilotage difficile voire impossible, ayant pour conséquence catastrophique sa perte totale de contrôle. Un tel blocage est typiquement causé par un grippage dans une chaîne
30 mécanique de l'actionneur, ou bien par une panne de son moteur, ou une combinaison de pannes.

L'actionneur du plan horizontal est donc un actionneur critique au sens de la sureté de vol.

PRESENTATION DE L'INVENTION

5 L'invention vise dès lors à proposer un dispositif d'actionnement pour déplacer une partie de l'empennage d'un hélicoptère, dont les risques de blocage sont réduits.

Dans ce but, il est proposé un dispositif d'actionnement pour déplacer une partie d'un empennage d'un hélicoptère, comprenant :

- 10 – une première partie comprenant un premier carter destiné à être fixé à un bâti de l'hélicoptère, un premier élément monté mobile en rotation par rapport au premier carter et un premier moteur propre à entraîner en rotation le premier élément,
- une deuxième partie comprenant un deuxième carter destiné à être
15 relié à la partie d'empennage, un deuxième élément monté mobile en rotation par rapport au deuxième carter et un deuxième moteur propre à entraîner en rotation le deuxième élément,
- un élément de liaison mobile en translation par rapport au premier
20 élément, respectivement par rapport au deuxième élément, l'élément de liaison formant avec le premier élément, respectivement avec le deuxième élément, une vis et un écrou, de sorte qu'une rotation du premier élément, respectivement du
25 deuxième élément, par rapport à l'élément de liaison entraîne une translation de l'élément de liaison par rapport au premier élément, respectivement au deuxième élément.

La mise en marche de l'un ou l'autre des deux moteurs permet un déplacement d'un plan horizontal relié mécaniquement au deuxième carter, par rapport au bâti d'un hélicoptère fixé au premier carter.

30 Ainsi, si l'élément de liaison se trouve bloqué en translation par rapport à l'un des deux carters (par exemple au premier carter en raison d'une panne du premier moteur ou d'un grippage du premier élément),

l'élément de liaison peut encore être déplacé en translation par le deuxième moteur en combinaison avec le deuxième élément, et vice-versa.

Le dispositif d'actionnement peut également être complété par les
5 caractéristiques suivantes, prises seules ou en une quelconque de leurs combinaisons techniquement possibles.

Le dispositif d'actionnement peut comprendre des premiers moyens de blocage en rotation de l'élément de liaison par rapport au premier carter et des deuxièmes moyens de blocage en rotation de l'élément de
10 liaison par rapport au deuxième carter.

La présence des premiers moyens de blocage permet la transmission du mouvement en translation de l'élément de liaison au premier carter lorsque le premier moteur est mis en marche. Similairement, la présence des deuxièmes moyens de blocage permet d'améliorer la transmission du
15 mouvement en translation de l'élément de liaison au premier carter lorsque le deuxième moteur est mis en marche.

Par ailleurs, les deux moyens de blocage permettent ensemble d'éviter une rotation du deuxième carter par rapport au premier carter.

Par ailleurs, un plan horizontal d'hélicoptère a vocation à ne pas
20 subir de roulis. La présence conjuguée des premiers et deuxièmes moyens de blocage permet un déplacement d'un tel plan horizontal fixé au deuxième carter, par rapport au bâti d'un hélicoptère fixé au premier carter, sans que ce plan horizontal ne subisse de mouvement de roulis par rapport au bâti de l'hélicoptère.

25 L'un et/ou l'autre des moyens de blocage peut comprendre une gorge et un pion mobile dans la gorge.

Ce pion peut être solidaire de l'élément de liaison et la gorge ménagée dans l'un des carters.

Le premier élément et le deuxième élément peuvent être deux
30 écrous, et l'élément de liaison former une vis couplée à chaque écrou.

L'une des parties, dite partie principale, peut comprendre deux moteurs, chaque moteur étant propre à entraîner en rotation l'élément monté mobile en rotation de la partie principale.

5 Ainsi, si l'un des moteurs de cette partie principale subit une défaillance, l'autre moteur peut être activé.

L'autre partie, dite partie auxiliaire, peut comprendre un seul moteur propre à entraîner en rotation l'élément mobile en rotation de la partie auxiliaire.

10 La partie principale peut être la première partie. La partie auxiliaire peut être la deuxième partie destinée à être fixée à la partie d'empennage mobile.

La partie principale peut comprendre un différentiel comprenant deux arbres d'entrée, chaque arbre d'entrée étant propre à être entraîné par l'un des deux moteurs, et un arbre de sortie propre à entraîner en rotation l'élément mobile en rotation de la partie principale.

15 Un tel différentiel autorise une activation simultanée de ces deux moteurs pour déplacer l'élément de liaison, selon des vitesses identiques ou différentes.

20 La partie principale peut comprendre un système de crabotage comprenant deux pignons d'entrée, chaque pignon d'entrée étant propre à être entraîné par l'un des deux moteurs, et un pignon de sortie propre à entraîner en rotation l'élément mobile en rotation de la partie principale, le système de crabotage étant adapté pour accoupler sélectivement le pignon de sortie avec l'un des deux pignon d'entrée.

25 Le système de crabotage permet d'isoler mécaniquement les deux moteurs l'un de l'autres, et ainsi éviter une situation de fonctionnement anormale des moteurs dans laquelle les moteurs sollicitent simultanément des rotations de l'arbre de sortie.

30 Le dispositif d'actionnement peut en outre comprendre une unité de commande configurée pour activer alternativement les deux moteurs de la partie principale.

Cette activation alternée permet de surmonter des pannes cachées.

Le dispositif peut en outre comprendre au moins un capteur de position de l'élément monté mobile en rotation de la partie principale.

L'unité de commande peut être configurée pour activer
5 sélectivement le moteur de la partie auxiliaire, lorsque le capteur détecte une immobilité de l'élément monté mobile en rotation alors que l'un et/ou l'autre des moteurs de la partie principale est activé.

Un tel évènement signifie la présence d'un dysfonctionnement de la chaîne de transmission mécanique entre un moteur de la partie principale
10 et l'élément de liaison. L'unité de commande et le capteur permettent de détecter un tel dysfonctionnement automatiquement et de faire en sorte que le dispositif puisse encore être utilisable en sollicitant le moteur de la partie auxiliaire en présence de ce dysfonctionnement de la partie principale.

15 Chaque partie peut comprendre un frein propre à bloquer le moteur de la partie, et l'unité de commande être configurée pour activer le frein lorsque le moteur n'est pas activé.

Lorsque le moteur d'une partie n'est pas activé, par exemple la partie auxiliaire, il se peut malgré tout que le déplacement en translation
20 de l'élément de liaison suscité par la partie principale soit transmis à l'élément mobile en rotation de la partie auxiliaire. L'activation dans ce cas du frein de la partie auxiliaire permet d'éviter une telle transmission de mouvement et ainsi rendre solidaire l'élément de liaison avec la partie auxiliaire dont le moteur n'est pas sollicité.

25 Il est également proposé dans le cadre de la présente invention un hélicoptère comprenant un bâti, un plan horizontal, et un dispositif d'actionnement conforme à la description qui précède, le dispositif étant agencé pour déplacer le plan horizontal par rapport au bâti.

30 DESCRIPTION DES FIGURES

D'autres caractéristiques, buts et avantages de l'invention ressortiront de la description qui suit, qui est purement illustrative et non limitative, et qui doit être lue en regard des dessins annexés sur lesquels :

- 5 – La figure 1 représente schématiquement un dispositif d'actionnement selon un premier mode de réalisation de l'invention.
- La figure 2 est une première vue en coupe d'un dispositif d'actionnement selon un deuxième mode de réalisation de l'invention.
- 10 – La figure 3 est une deuxième vue en coupe partielle du dispositif d'actionnement de la figure 2.

Sur l'ensemble des figures, les éléments similaires portent des références identiques.

15 DESCRIPTION DETAILLEE DE L'INVENTION

Un hélicoptère comprend un bâti, le bâti comprenant une queue terminée par un empennage.

20 L'empennage comprend une partie mobile par rapport au bâti de l'hélicoptère, cette partie mobile comprenant notamment un plan horizontal.

L'hélicoptère comprend également un dispositif d'actionnement pour déplacer le plan horizontal de l'hélicoptère.

En référence à la figure 1, le dispositif d'actionnement comprend une première partie 1, une deuxième partie 2, et un élément de liaison 3.

25 La première partie 1 comprend un carter 10 propre à être fixé au bâti de l'hélicoptère, un élément 13 monté mobile en rotation par rapport au carter 10, et deux moteurs 11a, 11b, chaque moteur étant adapté pour entraîner l'élément 13 en rotation.

30 Plus précisément, le moteur 11a est propre à entraîner l'élément 13 en rotation par l'intermédiaire d'une chaîne de transmission mécanique

comprenant un arbre primaire A et un équipement 14 pouvant être un différentiel ou un système de crabotage.

L'équipement 14 comprend deux pignons d'entrée 140a, 140b et un pignon de sortie 141. L'arbre de sortie 141 est solidaire de l'élément
5 mobile en rotation 13.

Si l'équipement 14 est un système de crabotage, il est adapté pour accoupler sélectivement le pignon de sortie 141 avec l'un des deux pignons d'entrée 140a ou 140b.

Si l'équipement 14 est un différentiel, il est adapté pour mettre en
10 rotation l'élément 13 par distribution de mouvement en rotation des pignons d'entrée 140a, 140b.

L'arbre primaire A est monté en rotation sur le moteur 12a et comprend un pignon 16a qui engrène avec le pignon 140a.

La première partie 1 comprend en outre un frein 12a adapté pour
15 bloquer le moteur 11a. Par exemple, le frein 12a est agencé en regard de ce moteur, l'arbre primaire étant monté en rotation sur le frein 12a.

Similairement, le moteur 11b est propre à entraîner l'élément 13 en rotation par l'intermédiaire d'une chaîne de transmission mécanique comprenant un autre arbre primaire B et l'équipement 14 précité.

20 L'arbre primaire B est monté en rotation sur le moteur 11b et comprend un pignon 16b qui engrène avec le pignon 140b.

La première partie 1 comprend en outre un frein 12b adapté pour bloquer le moteur 11b. Par exemple, le frein 12b est agencé en regard de ce moteur 11b, l'arbre primaire étant monté en rotation sur le frein 12b.

25 Par ailleurs, la deuxième partie 2 du dispositif d'actionnement comprend un carter 20 propre à être fixé à la partie mobile de l'empennage, un élément 23 monté mobile en rotation par rapport au carter 20, et un moteur 21 adapté pour entraîner l'élément en rotation
23.

30 Plus précisément, le moteur 21 est propre à entraîner l'élément 23 en rotation par l'intermédiaire d'une chaîne de transmission mécanique

comprenant un arbre primaire C. L'arbre primaire C est monté en rotation sur le deuxième moteur 21 et comprend un pignon 26.

L'élément mobile en rotation 23 est solidaire d'un pignon 24 qui engrène avec le pignon 26 de l'arbre primaire C.

5 La deuxième partie 2 comprend en outre un frein 22 adapté pour bloquer le moteur 21.

L'élément de liaison 3 reliant la partie 1 à la partie 2 forme avec le premier élément 13 une vis et un écrou. L'élément de liaison 3 forme par ailleurs avec le deuxième élément 23 une vis et un écrou.

10 L'élément 13 et/ou l'élément 23 peut être constitué de deux pièces montées précontraintes l'un contre l'autre pour assurer un jeu axial nul.

La première partie 1 et la deuxième partie 2 comprennent également une pluralité de capteurs de position tels que des capteurs de type RVDT (« Rotary Variable Differential Transformer », en anglais). Dans le mode de réalisation illustré en figure 1, la première partie 1 comprend 15 trois paires de capteurs R1 et R6, R2 et R3, R4 et R5, et la deuxième partie 2 comprend trois paires de capteurs R7 et R12, R8 et R9, R10 et R11. Chaque capteur est dédoublé une paire pour des raisons de sécurité : si l'un des capteurs d'une même paire est défaillant, l'autre capteur peut 20 encore fonctionner.

Chaque capteur est adapté pour mesurer la position de l'écrou par rapport au carter le long de l'axe de l'écrou, par l'intermédiaire d'engrenages respectifs référencés G11, G12, G13, G21, G22 et G23.

Le dispositif comprend en outre une unité de commande (non- 25 illustrée) adaptée pour activer/désactiver chaque moteur 11a, 11b, 21 et activer/désactiver chaque frein 12a, 12b, 22. L'unité de commande est également adaptée pour piloter le système de crabotage 14.

L'unité de commande est reliée aux capteurs de position et configurée pour traiter des mesures remontées par ces capteurs de 30 position. L'unité de commande peut être plus précisément configurée pour calculer la valeur absolue de la différence entre une position

mesurée par un capteur de la première partie, et une position mesurée par un capteur de la deuxième partie.

L'unité de commande peut également être reliée à un ordinateur de vol d'aéronef.

- 5 Dans un hélicoptère, l'unité de commande peut typiquement être localisée dans une zone climatisée dans le fuselage communément appelée « niche à chien », et/ou dans la queue de l'hélicoptère.

Dans un mode de réalisation illustré en figures 2 et 3, l'élément de liaison 3 forme une vis de liaison, et les éléments 13, 23 sont deux écrous
10 adaptés pour coopérer avec la vis de liaison 3.

La vis de liaison 3 présente deux portions d'extrémité 31, 32 opposées et une portion médiane filetée 30.

La portion médiane filetée 30 s'étend sur toute la longueur de la vis de liaison suivant son axe longitudinal X3.

- 15 La portion d'extrémité 31 présente un pion 40 s'étendant radialement par rapport à l'axe longitudinal X3 de la vis 3, le pion faisant saillie par rapport au filetage de la portion médiane 30. Similairement, la portion d'extrémité 32 présente un pion 50 s'étendant radialement par rapport à l'axe longitudinal et faisant saillie par rapport au filetage de la
20 portion médiane 30.

Le carter 10 de la première partie 1 comprend une paroi définissant un logement pour une portion de la vis 3, notamment la portion d'extrémité 31.

- Cette paroi s'étend autour d'un axe longitudinal X1 et comprend
25 deux portions le long de l'axe X1 : une première portion dite paroi 100 et une portion terminale 101, dite paroi terminale, qui prolonge la paroi 100.

L'écrou 13 et l'équipement 14, sont agencés dans le logement localisé entre la paroi 100 et l'axe longitudinal X1.

- L'écrou 13 présente une forme globalement annulaire centrée sur
30 l'axe X1 et présente un taraudage intérieur complémentaire du filetage 30

de la vis 3. L'écrou 13 présente une longueur suivant l'axe longitudinal qui est inférieure à la longueur de la portion médiane 30 filetée de la vis 3.

La première partie comprend également des roulements à billes 130 entre la paroi 101 et l'écrou 13. L'écrou 13 est mobile en rotation autour
5 de l'axe longitudinal X1 par rapport à la paroi 100, et donc plus généralement par rapport au carter 10 de la partie 1.

Dans le mode de réalisation illustré en figure 2, l'équipement 14 agencé dans la partie 1 est un système de crabotage.

Le système de crabotage 14 comprend deux pignons d'entrée 140a
10 et 140b de formes annulaires s'étendant autour de l'axe longitudinal X1 et mobiles en rotation par rapport à l'axe X1. Le pignon 140a engrène avec le pignon 16a de l'arbre primaire A, et le pignon 140b engrène avec le pignon 16b de l'arbre primaire de l'arbre primaire B.

Le système de crabotage 14 comprend également un pignon de
15 sortie annulaire 141 agencé entre l'axe longitudinal X1 et les deux pignons d'entrée 140a et 104b, également mobile en rotation par rapport à l'axe X1. Le pignon de sortie 141 est aussi mobile en translation le long de l'axe X1, entre une première position dans laquelle il est en prise sélectivement avec le pignon d'entrée 140a, et une deuxième position dans laquelle il est
20 en prise sélectivement avec le pignon d'entrée 140b. Le pignon de sortie 141 de forme annulaire présente un diamètre interne au moins égal au diamètre externe du filetage 30 de la vis 3, de sorte que la portion intermédiaire 30 de la vis 3 puisse traverser le pignon de sortie 141.

Le système de crabotage 14 comprend également des roulements à
25 billes 142 agencés entre la surface radialement interne de chaque pignon d'entrée et la surface radialement externe du pignon de sortie 141.

Le pignon de sortie 141 est en outre adapté pour entraîner en rotation l'écrou 13. Le pignon 141 et l'écrou 13 sont liés par encastrement.

La paroi terminale 101 prolonge la paroi 100 jusqu'à un fond 102
30 s'étendant transversalement à l'axe longitudinal.

La paroi terminale 101 définit un logement destiné à recevoir la portion d'extrémité 31 de la vis de liaison 3.

Est ménagée dans la paroi terminale 101 une gorge (ou une lumière) 42 s'étendant parallèlement à l'axe longitudinal X1.

5 La gorge 42 est de dimensions adaptées pour recevoir le pion 40 faisant radialement saillie depuis la portion d'extrémité 31 de la vis 3. La gorge 42 présente en outre une longueur suivant l'axe longitudinal X1 supérieure au déplacement maximal de la vis dans la carter 10, de façon à autoriser un coulissement du pion 40 parallèlement à l'axe longitudinal
10 X1.

Par ailleurs, le carter 20 de la deuxième partie 2 comprend une paroi définissant un logement pour une autre portion de la vis 3, notamment la portion d'extrémité 32.

15 Cette paroi s'étend autour d'un axe longitudinal X2 et comprend deux portions le long de l'axe X2 : une première portion dite paroi 200 et une portion terminale 201, dite paroi terminale, qui prolonge la paroi 200.

L'écrou 23 est agencé dans le logement localisé entre la paroi 200 et l'axe longitudinal X2.

20 L'écrou 23 présente une forme globalement annulaire centrée sur l'axe X2 et présente un taraudage intérieur complémentaire du filetage 30 de la vis 3. L'écrou 23 présente une longueur suivant l'axe longitudinal qui est inférieure à la longueur de la portion médiane 30 filetée de la vis 3.

25 La deuxième partie comprend également des roulements à billes 230 entre la paroi 201 et l'écrou 23. L'écrou 23 est mobile en rotation autour de l'axe longitudinal X2 par rapport à la paroi 200, et donc plus généralement par rapport au carter 20 de la partie 1.

L'écrou 23 est solidaire du pignon 24 qui est de forme annulaire autour de l'axe X2. Le pignon 24 engrène avec le pignon 26 monté sur l'arbre primaire C (non visible sur la figure 2, mais visible sur la figure 3).

30 La paroi terminale 201 prolonge la paroi 200 jusqu'à un fond 102 s'étendant transversalement à l'axe longitudinal.

La paroi terminale 201 définit un logement destiné à recevoir la portion d'extrémité 32 de la vis de liaison 3.

Est ménagée dans la paroi terminale 201 une gorge (ou une lumière) 52 s'étendant parallèlement à l'axe longitudinal X2. La gorge 52 est de dimensions adaptées pour recevoir le pion 50 faisant radialement saillie depuis la portion d'extrémité 32 de la vis 3. La gorge 52 présente en outre une longueur suivant l'axe longitudinal X2 supérieure au déplacement maximal de la vis dans le carter 20, de façon à autoriser un coulisement du pion 50 parallèlement à l'axe longitudinal X2.

10 Lors du montage du dispositif d'actionnement, la partie intermédiaire 30 de la vis 3 est vissée à travers chacun des deux écrous 13 et 23 de façon à faire coopérer ensemble son filetage et les taraudages complémentaires de ces écrous 13 et 23.

La portion d'extrémité 31 de la vis 3 est insérée dans le logement défini par la paroi terminale 101 du premier carter 10 de façon à être en regard du fond 101, et le pion 40 inséré dans la gorge 42. L'autre portion d'extrémité 32 de la vis 3 est insérée dans le logement défini par la paroi terminale 201 du deuxième carter 20 de façon à être en regard du fond 201, et le pion 50 de cette portion d'extrémité 32 inséré dans la gorge 52.

20 Les axes longitudinaux X1, X2 et X3 sont alors coaxiaux. La vis 3 est alors mobile en rotation par rapport aux deux écrous 13 et 23.

La gorge 42 et le pion 40 agencé dans la gorge 42 constituent ensemble des premiers moyens de blocage en rotation de la vis 3 autour de l'axe longitudinal X1 par rapport à la paroi 100. Par ailleurs, la gorge 25 52 et le pion 50 agencé dans la gorge 52 constituent ensemble des deuxièmes moyens de blocage en rotation de la vis 3 autour de l'axe longitudinal X2 par rapport à la paroi 200.

Les deux parois terminales 101 et 201 peuvent présenter des longueurs identiques. En tout état de cause, la vis 3 est de longueur supérieure à la somme des longueurs des deux logements.

30

Plus précisément, les gorges 42 et 52 ménagées dans les carters 10 et 20 sont de longueurs respectives limitées, de façon à limiter la course des pions, et par conséquent le déplacement en translation de la vis 3 par rapport aux carters 1 et 2. Ces gorges 42 et 52 peuvent être de longueurs
5 égales.

La figure 2 illustre une configuration du dispositif dans laquelle la portion d'extrémité 31 occupe sa position la plus proche du fond du logement le long de l'axe X1. La vis 3 est donc dans une position rétractée au maximum dans la partie 2. Dans cette même configuration, la portion
10 d'extrémité 32 est au plus proche de l'orifice d'accès du logement défini par la paroi 201 de la partie 3 ; la portion d'extrémité 32 est donc dans une position la plus éloignée du fond le long de l'axe X2. La vis 3 présente une longueur adaptée pour que les deux carters 10 et 20 soient en contact l'un avec l'autre dans la configuration illustrée.

15 De préférence, la vis est de longueur suffisante pour être déplaçable en translation sur une course de longueur sensiblement égale à la longueur de chaque paroi terminale 101, 201.

On va maintenant décrire différents modes de fonctionnement du dispositif d'actionnement.

20

Commande en translation au moyen des premiers moteurs

Dans une première étape d'un premier mode de fonctionnement de l'actionneur, l'unité de commande désactive le moteur 21, et active le frein 22. Le deuxième écrou 23 se trouve alors bloqué en rotation par
25 rapport au carter 20. Par ailleurs les moyens de blocage constitués par le pion 50 et la gorge 52 bloquent en rotation la vis de liaison 3 par rapport à l'écrou 23. En conséquence, la vis 3 est fixe par rapport au deuxième carter 20 lors que le frein 22 est actif.

Dans une deuxième étape, l'unité de commande déplace le pignon
30 de sortie 141 du système de crabotage 14 le long de l'axe X1 pour le mettre en prise sélectivement avec le pignon d'entrée 140a.

Dans une troisième étape, l'unité de commande active sélectivement le moteur 11a et désactive sélectivement le frein correspondant 12a.

Le moteur 11a entraîne alors en rotation l'arbre primaire A. Le
5 pignon 16a monté fixe sur cet arbre primaire A engrène avec le pignon
d'entrée 140a du système de crabotage 14 en prise avec le pignon de
sortie 141. Le pignon de sortie 141 entraîne ainsi en rotation l'écrou 13
autour de l'axe longitudinal X1 par rapport au carter 10.

La rotation de l'écrou 13 autour de l'axe X1 sollicite la vis 3 en
10 translation longitudinale dans le logement défini par les parois 100 et 101.
Au cours de ce mouvement en translation, le pion 40 de la vis 3 glisse
longitudinalement le long de la gorge 42, bloquant ainsi la rotation de la
vis 3 par rapport au premier carter 10.

La vis 3 se déplace ainsi en translation par rapport au premier
15 carter 10. Selon le sens de rotation du moteur 11a, la portion d'extrémité
de la vis 31 se rapproche du fond 102 ou s'en éloigne.

Par ailleurs, la vis 3 étant fixe par rapport au deuxième carter 20
en raison de l'activation du frein 22, le deuxième carter 20 accompagne la
vis 3 dans son mouvement en translation.

20 Le premier mode de fonctionnement permet donc de déplacer les
deux carters 10 et 20 en translation l'un par rapport à l'autre (et ce sans
rotation) par l'intermédiaire de la vis 3, et donc de déplacer la partie
d'empennage par rapport au bâti de l'hélicoptère.

Dans une quatrième étape, l'unité de commande déplace le pignon
25 de sortie 141 du système de crabotage 14 le long de l'axe X1 pour le
mettre en prise sélectivement avec le pignon d'entrée 140b.

Dans une cinquième étape, l'unité de commande désactive le
moteur 11a, active le frein correspondant 12a, active l'autre moteur 11b
et désactive le frein correspondant 12b.

30 Le moteur 11a entraîne alors en rotation l'arbre primaire B. Le
pignon 16a monté fixe sur cet arbre primaire B engrène avec le pignon

d'entrée 140b du système de crabotage 14 en prise avec le pignon de sortie 141. Le pignon de sortie 141 entraîne ainsi en rotation l'écrou 13 autour de l'axe longitudinal X1 par rapport au carter 10.

L'unité de commande peut ainsi utiliser les moteurs 11a et 11b de la première partie 1 de façon alternée pour mettre en rotation l'écrou 13, par déplacement du pignon de sortie 141 du système de crabotage 14. Ceci permet notamment de surmonter des pannes cachées. En effet, si l'unité de commande ne faisait qu'activer un seul des deux moteurs à chaque déplacement, le second moteur ne serait jamais utilisé et on ne saurait jamais s'il est fonctionnel ou non. Le risque est donc qu'il soit en panne cachée lorsque son activation est requise.

Commande en translation au moyen du deuxième moteur

Dans une première étape d'un deuxième mode de fonctionnement de l'actionneur, l'unité de commande désactive les moteurs 11a, 11b de la première partie 1 et active les freins correspondants 12a, 12b. Le premier écrou 13 se trouve alors bloqué en rotation. Par ailleurs, les moyens de blocage 4 constitués par le pion 40 et la gorge 42 bloquent en rotation la vis 3 par rapport à l'écrou 13. En conséquence, la vis 3 est fixe par rapport à la première partie 1 lorsque les deux freins 12a, 12b sont actifs.

Dans une deuxième étape, l'unité de commande active ensuite sélectivement le moteur 21 de la deuxième partie 2 et désactive le frein correspondant 22.

Le moteur 21 entraîne alors en rotation l'arbre primaire C. Le pignon 26 monté sur cet arbre primaire C engrène avec le pignon 24 qui lui-même entraîne ainsi en rotation l'écrou 23 par rapport au carter 20.

La rotation de l'écrou 23 sollicite la vis 3 en translation longitudinale dans le logement défini par les parois 200 et 201. Au cours de ce mouvement en translation, le pion 50 de la vis 3 glisse

longitudinalement le long de la gorge 52, mais bloque toute rotation de la vis 3 par rapport au deuxième carter 20.

La vis 3 se déplace ainsi en translation par rapport au deuxième carter 20. Selon le sens de rotation du moteur 21, la portion d'extrémité
5 de la vis se rapproche du fond ou s'en éloigne.

Par ailleurs, la vis 3 étant fixe par rapport au premier carter 20 en raison de l'activation des freins 12a, 12b, le premier carter 10 accompagne la vis 3 dans son mouvement en translation.

Le deuxième mode de fonctionnement permet donc de déplacer la
10 partie d'empennage en translation par rapport au bâti de l'hélicoptère, indépendamment du premier mode de fonctionnement précédemment décrit.

Bascule entre le premier mode de fonctionnement et le deuxième mode 15 de fonctionnement

Comme vu précédemment, l'unité de commande dispose de deux modes de fonctionnement pour commander le déplacement des deux carters 10, 20 en translation l'un par rapport à l'autre: en activant au moins un des moteurs 11a, 11b de la première partie 1, ou bien en
20 activant le moteur 21 de la deuxième partie 2.

Le premier mode de fonctionnement est utilisé par l'unité de commande dans une situation de fonctionnement normal du dispositif d'actionnement.

Une détection par un capteur de la première partie 1 d'une
25 immobilité de l'écrou alors que l'un ou l'autre des moteurs est actif signifie la présence d'un dysfonctionnement dans la chaîne de transmission mécanique utilisée dans la première partie 1 et/ou une panne du moteur utilisé par l'unité de commande.

Lors d'un tel évènement, l'unité de commande commute les
30 moteurs et les freins du dispositif de façon à basculer dans le deuxième

mode de fonctionnement en mettant en œuvre les quatrième et cinquième étapes décrites précédemment.

De façon similaire, l'unité de commande peut commuter les moteurs et les freins du dispositif de façon à basculer du deuxième mode de fonctionnement au premier mode de fonctionnement dans le cas où des
5 capteurs de la deuxième partie 2 détectent une immobilité de l'écrou alors que le moteur 22 est actif.

L'invention ne se limite pas aux modes de réalisation
10 précédemment décrits.

Dans une variante de réalisation non illustrée, l'élément de liaison 3 est un écrou et les deux éléments 13, 23 sont des vis entraînées en rotation par les moteurs 11a, 11b, 21.

Le système de crabotage peut être remplacé par un différentiel
15 comprenant deux pignons d'entrée, chaque pignon d'entrée étant propre à être entraîné par l'un des deux moteurs, et un pignon de sortie propre à entraîner en rotation l'élément mobile 13.

Ce différentiel autorise une activation simultanée des deux moteurs 11a, 11b de la première partie 1. Les deux freins sont dans ce cas
20 désactivés simultanément.

Ce différentiel n'a en outre pas besoin d'être piloté par l'unité de commande au cours de la mise en œuvre du procédé décrit précédemment.

REVENDEICATIONS

1. Dispositif d'actionnement pour déplacer une partie d'un empennage d'un hélicoptère, comprenant :
- 5 – une première partie (1) comprenant un premier carter (10) destiné à être fixé à un bâti de l'hélicoptère, un premier élément (13) monté mobile en rotation par rapport au premier carter (10) et un premier moteur (11a, 11b) propre à entraîner en rotation le premier élément (13),
- 10 – une deuxième partie (2) comprenant un deuxième carter (20) destiné à être relié à la partie d'empennage, un deuxième élément (23) monté mobile en rotation par rapport au deuxième carter (20) et un deuxième moteur (21) propre à entraîner en rotation le deuxième élément (23),
- 15 – un élément de liaison (3) mobile en translation par rapport au premier élément (13), respectivement par rapport au deuxième élément (23), l'élément de liaison (3) formant avec le premier élément (13), respectivement avec le deuxième élément (23), une vis et un écrou, de sorte qu'une rotation du premier élément (13),
- 20 respectivement du deuxième élément (23), par rapport à l'élément de liaison (3) entraîne une translation de l'élément de liaison (3) par rapport au premier élément (13), respectivement au deuxième élément (23).
- 25 2. Dispositif selon la revendication 1, comprenant des premiers moyens de blocage en rotation (40, 42) de l'élément de liaison (3) par rapport au premier carter (10) et des deuxièmes moyens de blocage (50, 52) en rotation de l'élément de liaison (3) par rapport au deuxième carter (20).
- 30 3. Dispositif selon la revendication 2, dans lequel l'un des moyens de blocage comprend une gorge (42, 52) et un pion (40, 50) mobile dans la gorge.

4. Dispositif selon la revendication 3, dans lequel le pion (40, 50) est solidaire de l'élément de liaison (3) et la gorge (42, 52) est ménagée dans l'un des carters (10, 20).

5

5. Dispositif selon l'une des revendications 1 à 4, dans lequel le premier élément (13) et le deuxième élément (23) sont deux écrous, et l'élément de liaison (3) forme une vis couplée à chaque écrou (13, 23).

10 6. Dispositif selon l'une des revendications 1 à 5, dans lequel l'une (1) des parties, dite partie principale, comprend deux moteurs (11a, 11b), chaque moteur étant propre à entraîner en rotation l'élément (13) mobile en rotation de la partie principale (1).

15 7. Dispositif selon la revendication 6, dans lequel l'autre partie (2), dite partie auxiliaire, ne comprend qu'un seul moteur (21) propre à entraîner en rotation l'élément (23) mobile en rotation de la partie auxiliaire (2).

20 8. Dispositif selon l'une des revendications 6 et 7, dans lequel la partie principale comprend un système de crabotage (14) comprenant deux pignons d'entrée, chaque pignon d'entrée étant propre à être entraîné par l'un des deux moteurs (11a, 11b), et un pignon de sortie propre à entraîner en rotation l'élément (13) mobile en rotation de la partie principale (1), le système de crabotage (14) étant adapté pour accoupler
25 sélectivement le pignon de sortie avec l'un des deux pignon d'entrée.

30 9. Dispositif selon l'une des revendications 6 et 7, dans lequel la partie principale (1) comprend un différentiel (14) comprenant deux pignons d'entrée, chaque pignon d'entrée étant propre à être entraîné par l'un des deux moteurs, et un pignon de sortie propre à entraîner en rotation l'élément mobile (13) en rotation de la partie principale (1).

10. Dispositif selon l'une des revendications 6 à 9, dans lequel la partie principale est la première partie (1).

5 11. Dispositif selon l'une des revendications 6 à 10, comprenant en outre une unité de commande configurée pour activer alternativement les deux moteurs (11a, 11b) de la partie principale (1).

12. Dispositif selon l'une des revendications 6 à 11, comprenant en outre
10 au moins un capteur (R1-R6) de position de l'élément monté mobile par rapport au premier carter, et/ou au moins un capteur (R7-R12) de position de l'élément monté mobile par rapport au deuxième carter.

13. Dispositif selon la revendication 12, dans lequel l'unité de commande
15 est en outre configurée pour activer sélectivement le moteur de la partie auxiliaire, lorsque le capteur (R1-R6) détecte une immobilité de l'élément (13) mobile en rotation alors que l'un et/ou l'autre des moteurs (11a, 11b) de la partie principale (1) est activé.

20 14. Dispositif selon l'une des revendications 11 à 13, dans lequel chaque partie (1, 2) comprend un frein (12a, 12b, 22) propre à bloquer le moteur (11a, 11b, 21) de la partie (1, 2), et l'unité de commande est configurée pour activer le frein (12a, 12b, 22) lorsque le moteur (11a, 11b, 21) n'est pas activé.

25

15. Hélicoptère comprenant un bâti, un plan horizontal, et un dispositif selon l'une des revendications 1 à 14 agencé pour déplacer le plan horizontal par rapport au bâti.

30

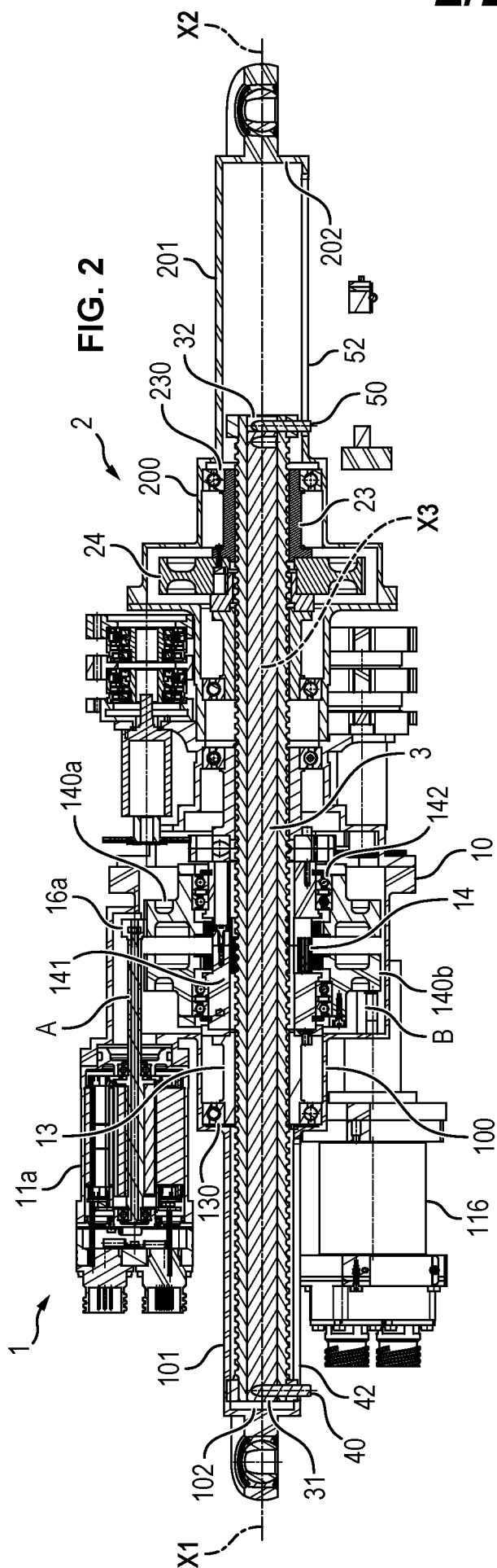


FIG. 2

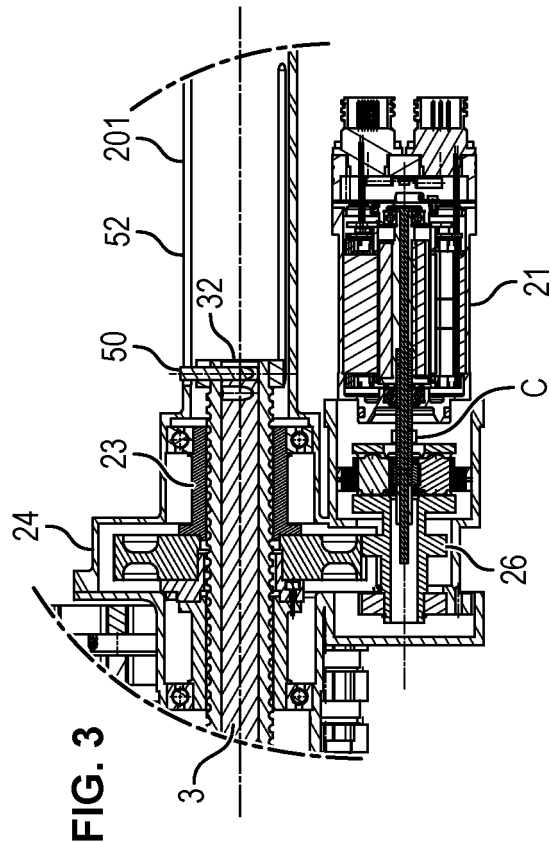


FIG. 3



**RAPPORT DE RECHERCHE
PRÉLIMINAIRE**

N° d'enregistrement
national

établi sur la base des dernières revendications
déposées avant le commencement de la recherche

FA 801582
FR 1460410

DOCUMENTS CONSIDÉRÉS COMME PERTINENTS		Revendication(s) concernée(s)	Classement attribué à l'invention par l'INPI
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes		
X	WO 2008/112363 A2 (PARKER HANNIFIN CORP [US]; BEHAR BRUCE W [US]; FLATT JAMES E [US]; GUR) 18 septembre 2008 (2008-09-18)	1,2,5-8, 10-13,15	B64C13/34 F16H25/20
Y	* le document en entier *	3,4,9,14	
X	WO 2011/096913 A1 (MOOG INC [US]; MANZANARES DAVID J [US]) 11 août 2011 (2011-08-11)	1,2,5,15	
Y	* le document en entier *	9,14	
A		3,4,6,7, 12,13	
Y	JP 2005 299726 A (NSK LTD) 27 octobre 2005 (2005-10-27)	3,4	
	* le document en entier *		
X	FR 1 520 646 A (DASSAULT AVIONS) 12 avril 1968 (1968-04-12)	1,2,5,15	
A	* le document en entier *	3,4	
X	US 2004/007923 A1 (TESAR DELBERT [US]) 15 janvier 2004 (2004-01-15)	1,15	DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHÉS (IPC)
Y	* le document en entier *	9	F16H B64C H02K
Date d'achèvement de la recherche		Examineur	
22 juin 2015		Masset, Candie	
CATÉGORIE DES DOCUMENTS CITÉS		T : théorie ou principe à la base de l'invention	
X : particulièrement pertinent à lui seul		E : document de brevet bénéficiant d'une date antérieure à la date de dépôt et qui n'a été publié qu'à cette date de dépôt ou qu'à une date postérieure.	
Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie		D : cité dans la demande	
A : arrière-plan technologique		L : cité pour d'autres raisons	
O : divulgation non-écrite			
P : document intercalaire		& : membre de la même famille, document correspondant	

1

EPO FORM 1503 12.99 (P04C14)

**ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET FRANÇAIS NO. FR 1460410 FA 801582**

La présente annexe indique les membres de la famille de brevets relatifs aux documents brevets cités dans le rapport de recherche préliminaire visé ci-dessus.

Les dits membres sont contenus au fichier informatique de l'Office européen des brevets à la date du **22-06-2015**

Les renseignements fournis sont donnés à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de l'Office européen des brevets, ni de l'Administration française

Document brevet cité au rapport de recherche	Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)	Date de publication
WO 2008112363 A2	18-09-2008	AUCUN	

WO 2011096913 A1	11-08-2011	AUCUN	

JP 2005299726 A	27-10-2005	JP 4496827 B2	07-07-2010
		JP 2005299726 A	27-10-2005

FR 1520646 A	12-04-1968	DE 1650626 A1	02-01-1970
		FR 1520646 A	12-04-1968
		GB 1175247 A	23-12-1969
		US 3501114 A	17-03-1970

US 2004007923 A1	15-01-2004	US 2004007923 A1	15-01-2004
		US 2005168084 A1	04-08-2005
