

12

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

22 Date de dépôt : 08.09.09.

30 Priorité :

43 Date de mise à la disposition du public de la
demande : 11.03.11 Bulletin 11/10.

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 :

71 Demandeur(s) : THALES Société anonyme — FR.

72 Inventeur(s) : LEBRUN JEAN LOUIS.

73 Titulaire(s) : THALES Société anonyme.

74 Mandataire(s) : MARKS & CLERK FRANCE.

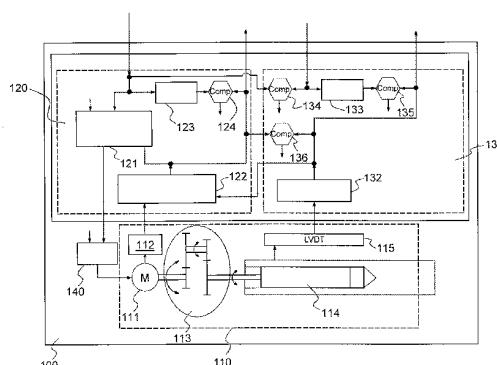
54 DISPOSITIF SECURISE DE SURVEILLANCE ET DE COMMANDE POUR ACTIONNEUR DE PILOTAGE D'UN AERONEF.

57 Dispositif de surveillance et de commande (100) pour actionneur (110) d'aéronef, comprenant:

- un module de commande (120), délivrant des signaux de commande de l'actionneur (110) et des signaux de position de l'actionneur (110) déterminés en fonction de messages de commande reçus d'un système de gestion de pilotage de l'aéronef, et d'au moins un premier capteur de position (112) fournissant des informations relatives à la position de l'actionneur (110),

- un module de surveillance (130), délivrant des signaux de position de l'actionneur (110) et recevant les signaux de commande reçus du système de gestion de pilotage de l'aéronef, et des informations relatives à la position de l'actionneur (110) fournies par au moins un second capteur de position (115),

lesdits modules de commande (120) et de surveillance (130) étant aptes à apprécier la cohérence des signaux y traités et à commander en conséquence un module d'alimentation et d'inhibition (140) de l'actionneur (110).



Dispositif sécurisé de surveillance et de commande pour actionneur de pilotage d'un aéronef

5

La présente invention concerne un dispositif sécurisé de surveillance et de commande pour actionneur de pilotage d'un aéronef. Elle s'applique notamment au domaine de l'aéronautique, et plus particulièrement aux actionneurs de pilotage d'avions ou d'hélicoptères.

10

Le pilotage d'un aéronef se réalise par l'actionnement de moyens de pilotage, de manière manuelle par un pilote, ou bien de manière automatique ou semi-automatique par l'intermédiaire d'un dispositif de pilotage automatique. Ainsi un dispositif de pilotage automatique peut permettre une
15 facilitation du contrôle de l'aéronef par le pilote, ainsi qu'une meilleure stabilité et sécurité de vol, et peut également asservir un ou plusieurs paramètres de vol, tels que l'altitude, la vitesse verticale, la vitesse longitudinale, le cap, etc., à une ou plusieurs valeurs de consignes saisies par le pilote.

20

L'actionnement des moyens de pilotage agit sur des organes de l'aéronef permettant une modification de sa dynamique de vol, d'une manière directe via une chaîne de transmission ou "tringlerie", ou bien par l'action d'une tringlerie sur des organes de puissance tels que des vannes hydrauliques, ce dernier cas étant le plus fréquent, notamment dans des
25 aéronefs de grandes dimensions et les aéronefs les plus élaborés. Par exemple, dans un hélicoptère, un déplacement latéral ou longitudinal du manche cyclique permet respectivement une action sur l'axe latéral ou longitudinal de celui-ci, c'est-à-dire sur la commande en tangage et en roulis, en modifiant l'incidence des pales du rotor principal. Une action sur le
30 palonnier permet un contrôle en lacet de l'hélicoptère, en modifiant l'incidence des pales du rotor de queue. La commande d'incidence des pales des différents rotors est modifiée par des actionneurs mécaniques, par exemple électromécaniques ou hydromécaniques. D'une manière similaire, l'incidence de gouvernes de profondeur ou de direction d'un avion, ainsi que
35 l'incidence d'ailerons et de volets, peut être modifiée par des actionneurs

2

mécaniques. Ceux-ci peuvent être des actionneurs linéaires, ou bien des actionneurs rotatifs.

Il existe en outre différents types d'actionneurs mécaniques, notamment des actionneurs dits "actionneurs de trim" et des actionneurs dits "actionneurs série". Les "actionneurs série", également désignés "vérins série", sont placés en série avec les commandes de vol, et comportent un corps et un axe de sortie. Les actionneurs série ont typiquement un temps de réponse court et une autorité réduite. Ceux-ci sont habituellement du type vis sans fin / écrou et sont commandés par un moteur électrique. Par exemple, pour un actionneur série linéaire, une commande électrique entraîne une rotation de l'axe du moteur électrique, et le mouvement de rotation est transformé en mouvement de translation de l'axe de sortie de l'actionneur par rapport à son corps. Les actionneurs série sont dits mécaniquement irréversibles, c'est-à-dire qu'ils ne se déforment que lorsqu'une commande électrique leur est appliquée. En particulier, lorsque l'équipement de pilotage automatique est hors fonctionnement, les actionneurs série sont sans effet sur la conduite de l'aéronef.

Pour des raisons de sécurité, il est habituel d'utiliser une redondance des actionneurs couplés aux équipements de pilotage automatique. La plupart des équipements d'aéronefs connus de l'état de la technique ont recours à des actionneurs de type "esclaves", c'est-à-dire possédant une intelligence nulle ou limitée. Ceux-ci se contentent en effet de renvoyer sous une forme brute des informations de position ou de vitesse, par l'intermédiaire de capteurs de type potentiomètre, résolveur, capteurs passifs de déplacements linéaires communément désignés par le sigle LVDT de l'expression anglo-saxonne "Linear Variable Differential Transformer", ou encore capteurs passifs de déplacements en rotations communément désignés par le sigle RVDT de l'expression anglo-saxonne "Rotary Variable Differential Transformer". Ces actionneurs sont habituellement alimentés ou excités par des dispositifs extérieurs. Le diagnostic de leur bon fonctionnement se réduit généralement à l'envoi d'une variable booléenne de synthèse de bon fonctionnement en direction d'un module de surveillance générale associé au dispositif de pilote automatique.

Dans un souci d'amélioration continue de la sécurité des aéronefs, dont les caractéristiques de pilotage sont sans cesse accrues, on assiste à

une décentralisation de l'intelligence de surveillance générale, au profit des organes actionneurs eux-mêmes. Notamment, l'auto-surveillance et l'autodiagnostic d'un actionneur par rapport aux commandes de pilotage qu'il reçoit doit en particulier lui permettre de réagir plus tôt (par exemple par une auto-inhibition) et éviter de placer l'aéronef dans une situation de pilotage catastrophique. Des gains de temps de réaction de quelques dizaines à quelques centaines de millisecondes peuvent ainsi être recherchés, par rapport à une surveillance classique centralisée sur une chaîne de pilotage.

En conséquence, si l'on déporte une certaine intelligence dans l'actionneur, on déporte du même coup certaines contraintes de sécurité de fonctionnement concentrées au niveau du système de pilote automatique, notamment la gestion des pannes catastrophiques. Ces contraintes de sécurité induites sur l'actionneur devenu plus autonome, conduisent à mettre en œuvre des principes d'architecture et de surveillance particulières, adaptées à satisfaire les diverses contraintes de sécurité. En outre, il est désirable que ces architectures, associées à plusieurs actionneurs dans un aéronef, soient optimisées en termes d'intégration et de coût.

Un but de la présente invention est de pallier les inconvénients précités, en proposant une architecture de surveillance et de sécurisation pour un actionneur d'aéronef, permettant le contrôle et la surveillance de l'actionneur, tout en satisfaisant les contraintes de sécurité requises.

Un avantage de la présente invention est que l'architecture proposée peut être mise en œuvre dans un encombrement réduit.

Un autre avantage de la présente invention est que l'architecture proposée peut être réalisée à moindre coût.

Un autre avantage de la présente invention est qu'elle permet une réduction substantielle de la charge processeur du dispositif de pilotage automatique de l'aéronef dans lequel elle est mise en œuvre.

A cet effet, l'invention a pour objet un dispositif de surveillance et de commande pour actionneur d'aéronef, caractérisé en ce qu'il comprend :

- un module de commande, délivrant des signaux de commande de l'actionneur et des signaux de position de l'actionneur déterminés respectivement en fonction de

messages de commande reçus d'un système de gestion de pilotage de l'aéronef, et d'au moins un premier capteur de position fournissant des informations relatives à la position de l'actionneur,

- 5 • un module de surveillance, délivrant des signaux de position de l'actionneur et recevant simultanément les messages de commande reçus du système de gestion de pilotage de l'aéronef, et des informations relatives à la position de l'actionneur fournies par au moins un
10 second capteur de position,

lesdits modules de commande et de surveillance étant aptes à apprécier la cohérence des signaux y traités et à commander en conséquence un module d'alimentation et d'inhibition de l'actionneur.

Dans un mode de réalisation de l'invention, le dispositif de
15 surveillance et de commande peut être caractérisé en ce que l'actionneur est mu par un moteur électrique sans balais, le premier capteur de position étant un capteur de type à effet Hall fournissant une information sur le positionnement en rotation du rotor du moteur, la position de l'actionneur étant déterminée par le module de commande sur la base d'une donnée de
20 position initiale fournie par le module de surveillance.

Dans un mode de réalisation de l'invention, le dispositif de surveillance et de commande peut être caractérisé en ce que la donnée de position initiale est fournie au module de commande à la mise en route du dispositif de surveillance et de commande pour actionneur.

25 Dans un mode de réalisation de l'invention, le dispositif de surveillance et de commande peut être caractérisé en ce que le second capteur de position est un capteur de position de l'actionneur.

Dans un mode de réalisation de l'invention, le dispositif de surveillance et de commande peut être caractérisé en ce que le module de
30 commande comprend :

- un module d'actionnement commandant l'actionneur via le module d'alimentation et d'inhibition,
- un premier module de traitement de position traitant les données provenant du premier capteur de position et générant

et envoyant au module d'actionnement, un premier signal représentatif de la position de l'actionneur.

Dans un mode de réalisation de l'invention, le dispositif de surveillance et de commande peut être caractérisé en ce que le module de commande comprend un premier module de simulation recevant les messages de commande reçus du système de gestion de pilotage de l'aéronef, et simulant le comportement de l'actionneur, générant un premier signal de position virtuelle de l'actionneur.

Dans un mode de réalisation de l'invention, le dispositif de surveillance et de commande peut être caractérisé en ce que le module de surveillance comprend un second module de traitement de position traitant les données provenant du second capteur de position et générant un second signal représentatif de la position de l'actionneur.

Dans un mode de réalisation de l'invention, le dispositif de surveillance et de commande peut être caractérisé en ce que le module de surveillance comprend un second module de simulation recevant les messages de commande reçus du système de gestion de pilotage de l'aéronef, et simulant le comportement de l'actionneur, générant un second signal de position virtuelle de l'actionneur.

Dans un mode de réalisation de l'invention, le dispositif de surveillance et de commande peut être caractérisé en ce qu'il comprend un premier comparateur dont la sortie passe d'un niveau logique nominal à l'autre si le premier signal de position virtuelle de l'actionneur diffère du premier signal représentatif de la position de l'actionneur d'une valeur supérieure à un premier seuil déterminé.

Dans un mode de réalisation de l'invention, le dispositif de surveillance et de commande peut être caractérisé en ce qu'il comprend un deuxième comparateur dont la sortie passe d'un niveau logique nominal à l'autre si un signal de commande reçu par le module de commande diffère du signal de commande reçu simultanément par le module de surveillance d'une valeur supérieure à un deuxième seuil déterminé.

Dans un mode de réalisation de l'invention, le dispositif de surveillance et de commande peut être caractérisé en ce qu'il comprend un troisième comparateur dont la sortie passe d'un niveau logique nominal à l'autre si le second signal de position virtuelle de l'actionneur diffère du

second signal représentatif de la position de l'actionneur d'une valeur supérieure à un troisième seuil déterminé.

Dans un mode de réalisation de l'invention, le dispositif de surveillance et de commande peut être caractérisé en ce qu'il comprend un
5 quatrième comparateur dont la sortie passe d'un niveau logique nominal à l'autre si le premier signal représentatif de la position de l'actionneur diffère du second signal représentatif de la position de l'actionneur d'une valeur supérieure à un quatrième seuil déterminé.

Dans un mode de réalisation de l'invention, ledit module d'alimentation
10 et d'inhibition peut comprendre :

- un module d'alimentation alimenté par une tension d'alimentation principale, et traitant le signal d'alimentation pour générer les signaux d'alimentation des différents modules formant le dispositif de surveillance et de commande ;
- 15 • un module de répartition de puissance, générant à partir des informations fournies par le module d'actionnement un signal modulé pour la commande du moteur, et assurant le gel ou l'inhibition de l'actionneur en cas de défaillance, détectée à partir d'un signal logique synthétique dépendant au moins du
20 niveau logique des sorties des comparateurs.

Dans un mode de réalisation de l'invention, ledit module d'alimentation et d'inhibition peut comprendre sur la ligne d'alimentation principale, un rupteur de puissance, un premier dispositif de mesure de courant, en série duquel est disposé un pont de puissance, le pont de puissance comprenant
25 un commutateur supérieur en série avec un commutateur inférieur et générant le signal modulé de commande du moteur, le rupteur de puissance et lesdits commutateurs étant commandés par ledit signal logique synthétique.

Dans un mode de réalisation de l'invention, la commande du rupteur
30 de puissance, des commutateurs et du moteur peut être réalisée par l'intermédiaire d'aiguilleurs logiques :

- un premier aiguilleur logique commandant le rupteur de puissance, et étant entretenu par un signal dynamique de fréquence déterminée,

- un deuxième aiguilleur logique commandant les commutateurs, et étant entretenu par un signal dynamique de fréquence déterminée,
- un troisième aiguilleur logique commandant l'activation du signal modulé de commande du moteur.

5

Dans un mode de réalisation de l'invention, le moteur peut être un moteur de type sans balai à trois enroulements, le commutateur supérieur et le commutateur inférieur étant chacun formés par 3 transistors à effet de champ associés respectivement à chaque enroulement du moteur.

10

Dans un mode de réalisation de l'invention, le dispositif de surveillance et de commande peut être caractérisé en ce que le signal logique synthétique est en outre conditionné par des résultats logiques de tests de bon fonctionnement des modules formant le dispositif de surveillance et de commande.

15

Dans un mode de réalisation de l'invention, le dispositif de surveillance et de commande peut être caractérisé en ce que le gel ou l'inhibition de l'actionneur est également commandé par des signaux logiques d'inhibition issus du système de gestion de vol.

20

Dans un mode de réalisation de l'invention, le dispositif de surveillance et de commande peut être caractérisé en ce que le module de commande et le module de surveillance sont mis en œuvre dans au moins un circuit logique programmable.

25

Dans un mode de réalisation de l'invention, le dispositif de surveillance et de commande peut être caractérisé en ce que le module de commande est mis en œuvre dans un premier circuit logique programmable, et le module de surveillance est mis en œuvre dans un second circuit logique programmable.

30

Dans un mode de réalisation de l'invention, le module de commande et le module de surveillance peuvent être associés à un même circuit d'alimentation.

Dans un mode de réalisation de l'invention, le module de commande et le module de surveillance peuvent être chacun associés à un circuit dédié d'alimentation.

35

Dans un mode de réalisation de l'invention, le dispositif de surveillance et de commande peut être caractérisé en ce que le module de

commande, le module de surveillance, l'actionneur, les capteurs de position et le module d'alimentation et d'inhibition sont intégrés dans un module physique.

5 D'autres caractéristiques et avantages de l'invention apparaîtront à la lecture de la description, donnée à titre d'exemple, faite en regard des dessins annexés qui représentent :

- 10 - la figure 1, un diagramme fonctionnel illustrant une architecture de dispositif sécurisé selon un exemple de mode de réalisation de la présente invention ;
- la figure 2, un schéma fonctionnel représentant le module d'alimentation et d'inhibition d'un dispositif sécurisé selon un exemple de mode de réalisation de la présente invention,
- 15 - la figure 3, un schéma fonctionnel illustrant de manière schématique le détail d'un module de répartition de puissance selon un exemple de mode de réalisation de la présente invention ;
- la figure 4, un schéma fonctionnel illustrant un principe d'inhibition de l'actionneur mis en œuvre dans un exemple de
- 20 mode de réalisation de la présente invention.

La figure 1 présente un diagramme fonctionnel illustrant une architecture de dispositif sécurisé selon un exemple de mode de réalisation

25 de l'invention.

En référence à la figure 1, un dispositif sécurisé 100 comprend un actionneur série 110, un module de commande 120, un module de surveillance 130, un module d'alimentation et d'inhibition 140.

Dans l'exemple illustré par la figure, l'actionneur série 110 comprend

30 un moteur 111 associé à un premier capteur de position 112. L'arbre du moteur 111 peut être relié à un réducteur 113, dont l'arbre de sortie peut entraîner en translation un dispositif de vis sans fin 114 dont la partie mobile ou "piston" peut être directement reliée à un organe de conduite de l'aéronef, non représenté sur la figure. La vis sans fin 114 peut être associée à un

35 second capteur de position 115.

Le module d'alimentation et d'inhibition 140 gère les alimentations de basses tensions des différents modules électroniques, mais aussi l'alimentation du moteur 111, des capteurs de position 112, 115, ainsi que les mesures de courant telles que la mesure du courant d'alimentation du
5 moteur 111. Le module d'alimentation et d'inhibition 140 gère en outre le gel ou l'inhibition du dispositif sécurisé 100, en cas de défaillances détectées.

Dans l'exemple illustré par la figure, le module de commande 120 comprend un module d'actionnement 121, un premier module de traitement de position 122, un premier module de simulation 123, et un premier
10 comparateur 124. Le module de surveillance 130 comprend un second module de traitement de position 132, un deuxième module de simulation 133, un deuxième comparateur 134, un troisième comparateur 135 et un quatrième comparateur 136.

Le module de commande 120 permet de délivrer les commandes
15 électriques du moteur 111 pour le déplacement de l'actionneur série 110, en fonction de signaux reçus par une chaîne de pilotage située en amont, et comprenant par exemple un système de pilote automatique. Dans un mode de réalisation de l'invention, le module de commande 120 peut recevoir des signaux en retour, représentatifs de la position du moteur 111 ; le moteur 111
20 peut en effet être un moteur de type moteur sans balai, communément désigné selon la terminologie anglo-saxonne "brushless". De tels moteurs sont habituellement équipés de capteurs à effet Hall, permettant de fournir une information sur le positionnement en rotation du rotor de ce dernier. D'une manière typique, des moteurs sans balai sont équipés de trois
25 enroulements, et partant de trois capteurs à effet Hall. Le premier module de traitement de position 122 réalise la conversion des signaux en provenance des capteurs à effet Hall 112, en un signal représentatif de la position de l'actionneur série 110. Ce signal est notamment envoyé au module d'actionnement 121, ainsi qu'à un système de gestion de vol ; dans l'exemple
30 où l'aéronef considéré est un hélicoptère, un tel système de gestion de vol est habituellement désigné par le sigle FCM, pour l'expression "Flight Control Management". Il est à noter que les messages de commande reçus directement de la part du pilote et/ou du système de pilotage automatique, sont envoyés au module d'actionnement 121.

En parallèle, le module de surveillance 130 reçoit des données en provenance du second capteur de position 115. Ces données sont traitées par le second module de traitement de position 132 ; un signal représentatif de la position de l'actionneur 110 est alors notamment envoyé vers le FCM.

- 5 Dans un exemple de mode de réalisation de l'invention, le second capteur de position 115 peut être un capteur de type LVDT.

Il est également possible d'utiliser une redondance comprenant deux capteurs de position de type LVDT par exemple, afin d'assurer un fonctionnement, même en cas de défaillance de l'un des deux capteurs. Il est
10 à observer qu'un avantage procuré par la structure décrite ci-dessus réside dans le fait qu'un seul capteur de position de type LVDT est nécessaire, la redondance étant assurée par l'usage du premier capteur de position, de type capteur à effet Hall, sachant que de tels capteurs sont communément intégrés dans des moteurs de type brushless. Dans un système sécurisé,
15 l'usage d'une redondance de capteurs de types différents est particulièrement avantageux.

Il est cependant à remarquer que l'information de position fournie par les capteurs à effet Hall est une information relative. Pour pallier ce problème, l'invention propose avantageusement d'initialiser les données de
20 position de l'actionneur 110 telles qu'interprétées par le premier module de traitement de position 122 sur la base des informations fournies par les capteurs à effet Hall. A cette fin, il est possible de procéder à une initialisation de ces données, par les données de position de l'actionneur 110 calculées par le second module de traitement de position 132. Afin que cette
25 initialisation ne remette pas en cause la sécurité du dispositif, il peut être envisagé que celle-ci ne soit réalisée qu'une seule fois, par exemple à la mise en route du système. L'initialisation peut être produite par la communication d'un message d'initialisation entre le second module de traitement de position 132 et le premier module de traitement de position
30 122. Pour la suite, même dans le cas d'un diagnostic de défaillance d'un quelconque module, aucune information de ce type n'est communiquée entre les modules de traitement de position 132 et 122.

Selon un mode de réalisation de l'invention, les comparateurs 124, 134, 135, 136 permettent d'assurer une inhibition temporaire ou bien une
35 inhibition définitive de l'actionneur 110, en cas de défaillance ; dans certains

cas de défaillance détectée, un freinage de l'actionneur peut être commandé. Un comparateur 124, 134, 135, 136 permet de vérifier la cohérence des deux signaux qui lui sont appliqués en entrée, c'est-à-dire de vérifier que les deux signaux se trouvent dans une plage de valeur déterminée. Un comparateur

5 124, 134, 135, 136 fournit par exemple en sortie, un signal booléen. La sortie d'un comparateur passe par exemple d'un niveau logique à l'autre, si la différence entre les signaux appliqués en entrée, est supérieure à une valeur de seuil déterminée. La configuration particulière des comparateurs offre une redondance permettant d'assurer l'inhibition quel que soit le mode de

10 défaillance.

Le premier comparateur 124 appartient au module de commande 120. Le premier comparateur 124 vérifie la cohérence de l'information de position de l'actionneur 110 fournie par le premier module de traitement de position 122, avec une information de position d'un actionneur virtuel fournie par le

15 premier module de simulation 123. Le premier module de simulation 123 est un modèle de l'actionneur 110, par exemple simplifié au premier ou au deuxième ordre, et prenant en compte à la fois les caractéristiques dynamiques de l'actionneur 110, mais aussi le niveau mesuré de l'alimentation de puissance de l'actionneur 110, déterminant sur le

20 comportement dynamique de celui-ci, et donc sur son aptitude à suivre une consigne. Le premier comparateur 124 produit par exemple en sortie une information de type booléen, qui passe d'un niveau logique à l'autre en cas de défaillance de l'actionneur 110 lui-même, ou bien du premier capteur de position 112, ou bien du premier module de simulation 123, ou encore du

25 premier comparateur 124 lui-même.

Le deuxième comparateur 134 appartient au module de surveillance 130. Le deuxième comparateur 134 vérifie la cohérence entre le signal de commande reçu par le module de commande 120 depuis le système de gestion de vol, et le signal de commande reçu en parallèle par le module de

30 surveillance 130. Les signaux de commande peuvent par exemple être conformes à des normes internationales, et véhiculés via un bus spécifique, par exemple de type ARINC 429. Ainsi un mode de défaillance provenant de la chaîne de pilotage située en amont du dispositif sécurisé 100 fait passer la sortie logique du deuxième comparateur 134 d'un niveau logique à l'autre, et

35 entraîne par exemple un gel de l'actionneur 110, c'est-à-dire une inhibition

temporaire de celui-ci, le temps par exemple que les signaux comparés soient à nouveau diagnostiqués comme cohérents, ou bien que l'actionneur 110 soit recentré ou ré-étalonné par une commande spécifique envoyée directement par le pilote, ou bien automatiquement par le système de gestion
5 de vol de l'aéronef.

Le troisième comparateur 135 appartient au module de surveillance 130. Le troisième comparateur 135 vérifie la cohérence de l'information de position de l'actionneur 110 fournie par le second module de traitement de position 132, avec une information de position d'un actionneur virtuel fournie
10 par le second module de simulation 133. Le second module de simulation 133 est, d'une manière similaire au premier module de simulation 123, un modèle de l'actionneur 110. Le troisième comparateur 135 produit par exemple en sortie une information de type booléen, qui passe d'un niveau logique à l'autre en cas de défaillance de l'actionneur 110 lui-même, ou bien
15 du second capteur de position 115, ou bien du second module de simulation 133, ou encore du troisième comparateur 135 lui-même. Une telle défaillance produit alors une inhibition de l'actionneur 110.

Le quatrième comparateur 136 appartient au module de surveillance 130. Le quatrième comparateur 136 vérifie la cohérence du signal de position
20 de l'actionneur 110 issu du second module de traitement de position 132 et de celui issu du premier module de traitement de position 122. Ainsi une défaillance du premier capteur de position 112, du second capteur de position 115, du premier module de traitement de position 122, du second module de traitement de position 132, ou encore du quatrième comparateur
25 136 lui-même, entraîne le passage de la sortie logique du quatrième comparateur 136 d'un niveau logique à l'autre, et produit alors une inhibition de l'actionneur 110.

La sortie du premier comparateur 124 peut être combinée avec des niveaux logiques déterminés par d'autres tests de surveillance réalisés au
30 sein du module de commande 120. Par exemple, il peut être réalisé un test du bon comportement du courant de fonctionnement du moteur 111 par rapport à des données chargées à la mise sous tension du dispositif. Un autre test d'arrivée imminente de l'actionneur 110 en butée peut également être réalisé.

De la même manière, les sorties des deuxième, troisième et quatrième comparateurs 134, 135, 136 peuvent être combinées avec des niveaux logiques déterminés par d'autres tests de surveillance réalisés au sein du module de surveillance 130. Par exemple, il peut être réalisé un test
5 de bon comportement de certains paramètres internes à l'actionneur 110, tels que des tensions échantillonnées sur diverses phases du moteur 111. Il peut également être réalisé un test du bon comportement du courant de réseau de l'alimentation principale par rapport à des limites prédéfinies, et pouvant varier dynamiquement avec la tension d'alimentation principale. Il
10 peut également être réalisé un test de bon comportement en température de l'actionneur 110, sur la base d'informations fournies par un capteur de température. Il peut également être réalisé un test de détection de mise en butée de l'actionneur 110, par l'identification d'un sur-courant moteur au-delà d'une position évaluée très proche des butées physiques de l'actionneur 110.
15 Il est à noter qu'en plus de tests de détection de mise en butée de nature essentiellement électrique, il est possible de limiter la course de la vis sans fin 114 par des butées physiques, non représentées sur la figure.

Les données logiques peuvent être ainsi toutes combinées entre elles, et constituer une partie des données d'entrée sur des blocs de sécurité
20 commandant l'inhibition, le freinage ou le gel de l'actionneur 110. La structure de ces blocs de sécurité est explicitée en détails ci-après, en référence aux figures 3 et 4.

L'inhibition, le freinage ou le gel de l'actionneur 110 peut être réalisé à différents niveaux : notamment, le gel de l'actionneur 110 peut être réalisé
25 par l'ouverture d'un commutateur de commande du module d'actionnement 121, la fonction de commande du moteur 111 étant alors suspendue. Le module d'actionnement 121 peut également, par exemple, être apte à recevoir un message de centrage de l'actionneur, en provenance du pilote ou bien du système de gestion de vol de l'aéronef. L'inhibition de l'actionneur
30 110 peut être réalisée en amont, au niveau du module d'alimentation et d'inhibition 140. Le module d'alimentation et d'inhibition 140 est décrit en détail ci-après, en référence à la figure 2. Il permet notamment de contrôler la puissance en direction de l'actionneur 110, par exemple via un signal de commande issu du module d'actionnement 121 de type modulation de
35 largeur d'impulsion, communément désignée par le sigle PWM, de

l'expression anglo-saxonne "Pulse Width Modulation" ; en outre, le module d'alimentation et d'inhibition 140 est apte à activer des dispositifs de sécurité en fonction de la sortie des quatre comparateurs 124, 134, 134, 136, ainsi que des données logiques issues des différents tests de sécurité précités, de manière à inhiber ou à stopper l'actionneur 110.

La figure 2 présente un schéma fonctionnel représentant le module d'alimentation et d'inhibition d'un dispositif sécurisé selon un exemple de mode de réalisation de la présente invention.

10 Dans cet exemple de mode de réalisation de l'invention, le module d'alimentation et d'inhibition 140 peut comprendre un module d'alimentation 210, relié à un module de répartition de puissance 220.

Le module d'alimentation 210 est alimenté par une tension continue d'alimentation +V. Une valeur typique de la tension V est comprise entre 20
15 Volts et 30 Volts. Dans l'exemple illustré par la figure 2, le module d'alimentation 210 comprend un module de protection contre la foudre et de filtrage 211, un module de protection 212 qui peut notamment comprendre un dispositif de protection de polarité inversée, par exemple une diode et/ou un circuit limiteur de courant d'appel, et un module de conversion de tension
20 continue, ou module de conversion "DC-DC" 213. La tension d'alimentation V est appliquée en entrée du module de protection contre la foudre et de filtrage 211. Le signal ainsi filtré peut être envoyé vers le module de conversion DC-DC 213, dont la fonction est de produire les tensions de valeurs diverses, requises par exemple pour l'alimentation des divers
25 modules électroniques constituant le dispositif sécurisé, des différents capteurs de position, des capteurs additionnels reliés au module de surveillance 130, tels que des capteurs de température, etc. Le module de conversion DC-DC 213 peut également comprendre un convertisseur élévateur et/ou des pompes à charges, aptes à produire des tensions des
30 tensions plus élevées que la tension d'alimentation (par exemple pour la commande de l'alimentation du moteur), ou bien des tensions de valeurs intermédiaires. Le module de conversion DC-DC 213 peut également comprendre un dispositif de stockage d'énergie, apte à alimenter les divers modules électroniques en cas de panne de l'alimentation principale, par

exemple. La tension d'alimentation +V est dirigée au module de répartition de puissance 220.

Le module de répartition 220 peut comprendre un pont de puissance 221, un module de mesure de tension 222, un rupteur de puissance 223, un premier module de mesure de courant 225 et un module de freinage 224. Le pont de puissance 221 est décrit en détail ci-après en référence à la figure 3. La valeur du courant mesuré par le premier module de mesure de courant 225 peut par exemple être utile au module de protection 212 pour l'enclenchement éventuel du circuit limiteur de courant d'appel.

Le rupteur de puissance 223 peut également recevoir cette information du premier module de mesure de courant 225, et agir directement comme limiteur de courant d'appel à la mise en œuvre du dispositif de surveillance et de commande 100.

La figure 3 présente un schéma fonctionnel illustrant de manière schématique le détail d'un pont de puissance selon un exemple de mode de réalisation de la présente invention.

Dans cet exemple de mode de réalisation de l'invention, le rupteur de puissance 223 peut être relié à une ligne portée à la tension d'alimentation +V, et monté en série avec le premier module de mesure de courant 225, qui peut être une résistance. En aval du premier module de mesure de courant 225 se situe le pont de puissance 221 à 6 commutateurs, par exemple de type transistors hacheurs. Le pont de puissance 221 comprend trois commutateurs supérieurs 303 et trois commutateurs inférieurs 304. Un second module de mesure de courant 312 peut être disposé en aval des commutateurs 303, 304. Le second module de mesure de courant 312 peut par exemple être une résistance.

Les commutateurs supérieurs 303 du pont de puissance 221 peuvent être simultanément commandés ouverts en situation de panne et redonder de ce fait la même fonction attendue de rupture de puissance du rupteur de puissance 223, placé en amont sur la ligne d'alimentation. La mise en série de ces deux niveaux d'interrupteurs de puissance formés par le rupteur de puissance 223 et les trois commutateurs supérieurs 303 permet de satisfaire un haut niveau de sécurité. Les commutateurs 303, 304 peuvent par

exemple être des transistors de type transistors à effet de champ, communément désignés par l'acronyme MOSFET.

Dans un exemple de mode de réalisation de l'invention, les commutateurs 303, 304 peuvent être commandés passants uniquement en
5 la présence d'un signal multivibrateur à sûreté intégrée d'une fréquence intermédiaire, par exemple de 1 MHz, entretenu par un des blocs de sécurité précités, en référence à la figure 1, et décrits en détails ci-après en référence à la figure 4. A la disparition de ce signal d'entretien, l'entretien en énergie de l'actionneur 110 est coupé via les trois commutateurs supérieurs 303, et les 3
10 commutateurs inférieurs 304 du pont de puissance 221 composant le bloc 304 sont commandés passants, assurant un freinage efficace du moteur 110, ce dernier voyant alors ses 3 enroulements en court-circuit. Le freinage rapide ainsi disponible participe à la sécurité générale de l'actionneur 110.

Le premier module de mesure de courant 225 précité, en référence à
15 la figure 2, en donnant une indication du courant moyen global de l'actionneur sur la ligne +V, vient compléter la surveillance en courant effectuée au travers du second module de mesure de courant 312 disposé dans le pied du pont de puissance 221. Après un traitement adapté, le second module de mesure de courant 312 permet de disposer d'une image
20 des courants de phase du moteur 111 et donc de son couple, et est utilisé pour le bon contrôle du fonctionnement du moteur 111. L'information de courant ainsi disponible est aussi surveillée pour détecter d'éventuelles pannes ou dysfonctionnements de l'actionneur 110, ainsi qu'il est décrit précédemment en référence à la figure 1.

25

La figure 4 présente un schéma fonctionnel illustrant un principe d'inhibition de l'actionneur mis en œuvre dans un exemple de mode de réalisation de la présente invention.

Un premier bloc de sécurité 410 est lié est lié au rupteur de puissance
30 223 précité, en référence à la figure 3. Un second bloc de sécurité 420 est lié aux commutateurs supérieurs et inférieurs 303 et 304 précités, en référence à la figure 3. Un troisième bloc de sécurité 430 est lié au bloc d'actionnement 121 précité, en référence à la figure 1.

Dans un exemple de mode de réalisation, le premier bloc de sécurité
35 410 comprend un premier opérateur logique de type "OU" 411 attaqué :

- par l'ensemble des signaux de surveillance des modules de commande 120 et de surveillance 130, déterminé par les sorties des quatre comparateurs 124, 134, 135, 136 et des bits issus des différents tests additionnels réalisés dans le module de commande 120 et le module de surveillance 130, et cités précédemment en référence à la figure 1
- un signal logique d'inhibition RTN_INH, duplication logique de l'une ou l'autre commande externe d'inhibition activées parallèlement soit par les FCM, soit par le pilote et agissant directement au plus bas niveau sur le rupteur de puissance 223 ou du circuit d'autorisation du pont de puissance 221 fournissant l'énergie à l'actionneur 110.

La sortie du premier opérateur logique 411 est inversée et attaque l'entrée d'un troisième opérateur logique de type "ET" 413, l'autre entrée du troisième opérateur logique 413 étant attaquée par la sortie logique d'un deuxième opérateur logique de type "OU" 412, lui-même attaqué par des signaux logiques issus de commandes respectivement de recentrage de l'actionneur 110, et d'engagement de ce dernier. L'engagement correspond à une validation logicielle de l'activation de mouvement de l'actionneur, par exemple via un bit spécifique dans un mot de commande de type Arinc 429. Par l'intermédiaire d'un premier aiguilleur logique 414, la sortie du quatrième opérateur logique 413 conditionne l'ouverture du rupteur de puissance 223. Le premier aiguilleur logique 414 correspondant à l'état « 1 » du quatrième opérateur logique 413 correspond au fonctionnement nominal d'entretien d'une commande active à sûreté intégrée, par exemple un signal dynamique de fréquence 1 MHz), du rupteur de puissance 223 commandé alors passant. L'état « 0 » correspond à une panne pour laquelle l'entrée du premier aiguilleur logique 414 est à l'état statique « 0 » ou « 1 »

D'une manière similaire, le deuxième bloc de sécurité 420 comprend un quatrième opérateur logique de type "OU" 421 attaqué :

- par l'ensemble des signaux de surveillance des modules de commande 120 et de surveillance 130, déterminé par les sorties des quatre comparateurs 124, 134, 135, 136 et des bits issus des différents tests additionnels réalisés dans le

module de commande 120 et le module de surveillance 130, et cités précédemment en référence à la figure 1

- un signal logique d'inhibition RTN_INH duplication logique de l'une ou l'autre commande externe d'inhibition issues du système FCM agissant directement au plus bas niveau sur le

5

La sortie du quatrième opérateur logique 421 est inversée et attaque l'entrée d'un sixième opérateur logique de type "ET" 423, l'autre entrée du sixième opérateur logique 423 étant attaquée par la sortie logique d'un cinquième opérateur logique de type "OU" 422, lui-même attaqué par des signaux logiques issus de commandes respectivement de recentrage de l'actionneur 110, et d'engagement de ce dernier.

10

Par l'intermédiaire d'un deuxième aiguilleur logique 424, la sortie du sixième opérateur logique 423 conditionne l'ouverture des commutateurs de freinage 304. Le deuxième aiguilleur logique 424 correspondant à l'état « 1 » du sixième opérateur logique 423 correspond au fonctionnement nominal d'entretien d'une commande active à sûreté intégrée, par exemple un signal dynamique de fréquence 1 MHz), du pont de puissance 221 commandé alors

15

20

25

D'une manière similaire, le troisième bloc de sécurité 430 comprend un septième opérateur logique de type "OU" 431 attaqué :

- par l'ensemble des signaux de surveillance des modules de commande 120 et de surveillance 130, déterminé par les

30

35

système FCM agissant directement au plus bas niveau sur le rupteur de puissance 223 ou du circuit d'autorisation du pont de puissance 221 fournissant l'énergie à l'actionneur 110.

- La sortie du septième opérateur logique 421 est inversée et attaque l'entrée d'un huitième opérateur logique de type "ET" 433, l'autre entrée du sixième opérateur logique 433 étant attaquée par la sortie logique d'un cinquième opérateur logique de type "OU" 422, lui-même attaqué par des signaux logiques issus de commandes respectivement de recentrage de l'actionneur 110, et d'engagement de ce dernier.
- Par l'intermédiaire d'un troisième aiguilleur logique 434, la sortie du sixième opérateur logique 423 conditionne l'activation de la fonction PWM assurée par le module d'actionnement 121. Le troisième aiguilleur logique 434 correspondant à l'état « 1 » du sixième opérateur logique 433 correspond au fonctionnement nominal d'une commande PWM commandant les 6 commutateurs 303, 304 du pont de puissance 221. L'état « 0 » correspond à une panne pour laquelle l'entrée du troisième aiguilleur logique 434 est à l'état statique « 0 » arrêtant toute commande PWM en direction des six commutateurs 303, 304 du pont de puissance 221.
- Il est à noter que les modules de commande et de surveillance 120, 130 précités, peuvent être tous deux mis en œuvre dans une carte électronique, par exemple dans un circuit logique programmable de type FPGA, selon le sigle désignant le terme anglo-saxon "Field Programmable Gate Array", le FPGA étant alimenté par un bloc d'alimentation. Néanmoins, dans le but d'offrir une robustesse encore renforcée, il est notamment possible de mettre en œuvre les modules dans deux FPGA séparés, chaque module FPGA ayant par exemple sa propre horloge. Il est également possible de dupliquer les alimentations afin que chaque FPGA ait son propre bloc d'alimentation. Dans un mode de réalisation de l'invention, un actionneur peut être conditionné dans un unique module physique comprenant la ou les alimentation(s), la ou les carte(s) électronique(s), ainsi que l'actionneur série à proprement parler.

REVENDECATIONS

1- Dispositif de surveillance et de commande (100) pour actionneur (110) d'aéronef, caractérisé en ce qu'il comprend :

- 5 • un module de commande (120), délivrant des signaux de commande de l'actionneur (110) et des signaux de position de l'actionneur (110) déterminés respectivement en fonction de messages de commande reçus d'un système de gestion de pilotage de l'aéronef, et d'au
10 moins un premier capteur de position (112) fournissant des informations relatives à la position de l'actionneur (110),
- un module de surveillance (130), délivrant des signaux de position de l'actionneur (110) et recevant
15 simultanément les messages de commande reçus du système de gestion de pilotage de l'aéronef, et des informations relatives à la position de l'actionneur (110) fournies par au moins un second capteur de position (115),

20 lesdits modules de commande (120) et de surveillance (130) étant aptes à apprécier la cohérence des signaux y traités et à commander en conséquence un module d'alimentation et d'inhibition (140) de l'actionneur (110).

25 2- Dispositif de surveillance et de commande (100) selon la revendication 1, caractérisé en ce que l'actionneur (110) est mu par un moteur électrique sans balais (111), le premier capteur de position (112) étant un capteur de type à effet Hall fournissant une information sur le positionnement en rotation du rotor du moteur
30 (111), la position de l'actionneur étant déterminée par le module de commande (120) sur la base d'une donnée de position initiale fournie par le module de surveillance (130).

35 3- Dispositif de surveillance et de commande (100) selon la revendication 2, caractérisé en ce que la donnée de position

initiale est fournie au module de commande (120) à la mise en route du dispositif de surveillance et de commande pour actionneur (110).

- 5 4- Dispositif de surveillance et de commande (100) selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que le second capteur de position est un capteur de position de l'actionneur (110).
- 10 5- Dispositif de surveillance et de commande (100) selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que le module de commande (100) comprend :
- 15 • un module d'actionnement (121) commandant l'actionneur (110) via le module d'alimentation et d'inhibition (140),
 - un premier module de traitement de position (122) traitant les données provenant du premier capteur de position (112) et générant et envoyant au module d'actionnement (121), un premier signal représentatif de la position de l'actionneur (110).
- 20
- 25 6- Dispositif de surveillance et de commande (100) selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que le module de commande (120) comprend un premier module de simulation (123) recevant les messages de commande reçus du système de gestion de pilotage de l'aéronef, et simulant le comportement de l'actionneur (110), générant un premier signal de position virtuelle de l'actionneur (110).
- 30 7- Dispositif de surveillance et de commande (100) selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que le module de surveillance (130) comprend un second module de traitement de position (132) traitant les données provenant du second capteur de position (115) et générant un second signal représentatif de la position de l'actionneur.
- 35

- 5 8- Dispositif de surveillance et de commande (100) selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que le module de surveillance (130) comprend un second module de simulation (133) recevant les messages de commande reçus du système de gestion de pilotage de l'aéronef, et simulant le comportement de l'actionneur (110), générant un second signal de position virtuelle de l'actionneur (110).
- 10 9- Dispositif de surveillance et de commande (100) selon l'une quelconque des revendications 6 à 8, caractérisé en ce qu'il comprend un premier comparateur (124) dont la sortie passe d'un niveau logique nominal à l'autre si le premier signal de position virtuelle de l'actionneur (110) diffère du premier signal représentatif de la position de l'actionneur (110) d'une valeur supérieure à un premier seuil déterminé.
- 15 10-Dispositif de surveillance et de commande (100) selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce qu'il comprend un deuxième comparateur (134) dont la sortie passe d'un niveau logique nominal à l'autre si un signal de commande reçu par le module de commande (120) diffère du signal de commande reçu simultanément par le module de surveillance (130) d'une valeur supérieure à un deuxième seuil déterminé.
- 20 25 11-Dispositif de surveillance et de commande (100) selon l'une quelconque des revendications 7 à 10, caractérisé en ce qu'il comprend un troisième comparateur (135) dont la sortie passe d'un niveau logique nominal à l'autre si le second signal de position virtuelle de l'actionneur (110) diffère du second signal représentatif de la position de l'actionneur (110) d'une valeur supérieure à un troisième seuil déterminé.
- 30

5 12-Dispositif de surveillance et de commande (100) selon l'une quelconque des revendications 5 à 11, caractérisé en ce qu'il comprend un quatrième comparateur (136) dont la sortie passe d'un niveau logique nominal à l'autre si le premier signal représentatif de la position de l'actionneur (110) diffère du second signal représentatif de la position de l'actionneur (110) d'une valeur supérieure à un quatrième seuil déterminé.

10 13-Dispositif de surveillance et de commande (100) selon la revendication 12, caractérisé en ce que le module d'alimentation et d'inhibition (140) comprend :

- 15 • un module d'alimentation (210) alimenté par une tension d'alimentation principale, et traitant le signal d'alimentation pour générer les signaux d'alimentation des différents modules formant le dispositif de surveillance et de commande (100);
- 20 • un module de répartition de puissance (220), générant à partir des informations fournies par le module d'actionnement (121) un signal modulé pour la commande du moteur (111), et assurant le gel ou l'inhibition de l'actionneur (110) en cas de défaillance, détectée à partir d'un signal logique synthétique dépendant au moins du niveau logique des sorties des comparateurs (124, 134, 135, 136).

25 14-Dispositif de surveillance et de commande (100) selon la revendication 13, caractérisé en ce que le module d'alimentation et d'inhibition (140) comprend sur la ligne d'alimentation principale, un rupteur de puissance (223), un premier dispositif de mesure de courant (225), en série duquel est disposé un pont de puissance (221), le pont de puissance (221) comprenant un commutateur supérieur (303) en série avec un commutateur inférieur (304) et générant le signal modulé de commande du moteur (111), le rupteur de puissance (223) et lesdits commutateurs (303, 304) étant commandés par ledit signal logique synthétique.

30

35

- 5 15-Dispositif de surveillance et de commande (100) selon la revendication 14, caractérisé en ce que la commande du rupteur de puissance (223), des commutateurs (303, 304) et du moteur (111) est réalisée par l'intermédiaire d'aiguilleurs logiques :
- un premier aiguilleur logique (414) commandant le rupteur de puissance (223), et étant entretenu par un signal dynamique de fréquence déterminée,
 - 10 • un deuxième aiguilleur logique (424) commandant les commutateurs (303, 304), et étant entretenu par un signal dynamique de fréquence déterminée,
 - un troisième aiguilleur logique (434) commandant l'activation du signal modulé de commande du moteur (111).
- 15 16-Dispositif de surveillance et de commande (100) selon la revendication 15, caractérisé en ce que le moteur (111) est un moteur de type sans balai à trois enroulements, le commutateur supérieur (303) et le commutateur inférieur (304) étant chacun formés par 3 transistors à effet de champ associés respectivement
- 20 à chaque enroulement du moteur (111).
- 25 17-Dispositif de surveillance et de commande (100) selon l'une quelconque des revendications 13 à 16, caractérisé en ce que le signal logique synthétique est en outre conditionné par des résultats logiques de tests de bon fonctionnement des modules formant le dispositif de surveillance et de commande (100).
- 30 18-Dispositif de surveillance et de commande (100) selon l'une quelconque des revendications 14 à 17, caractérisé en ce que le gel ou l'inhibition de l'actionneur (110) est également commandé par des signaux logiques d'inhibition issus du système de gestion de vol.
- 35 19-Dispositif de surveillance et de commande (100) selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que

25

le module de commande (120) et le module de surveillance (130) sont mis en œuvre dans au moins un circuit logique programmable.

- 5 20-Dispositif de surveillance et de commande (100) selon la revendication 19, caractérisé en ce que le module de commande (120) est mis en œuvre dans un premier circuit logique programmable, et le module de surveillance (130) est mis en œuvre dans un second circuit logique programmable.
- 10 21-Dispositif de surveillance et de commande (100) selon la revendication 20, caractérisé en ce que le module de commande (120) et le module de surveillance (130) sont associés à un même circuit d'alimentation.
- 15 22-Dispositif de surveillance et de commande (100) selon la revendication 20, caractérisé en ce que le module de commande (120) et le module de surveillance (130) sont chacun associés à un circuit dédié d'alimentation.
- 20 23-Dispositif de surveillance et de commande (100) selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que le module de commande (120), le module de surveillance (130), l'actionneur (110), les capteurs de position (112, 115) et le module d'alimentation et d'inhibition (140) sont intégrés dans un module physique.
- 25

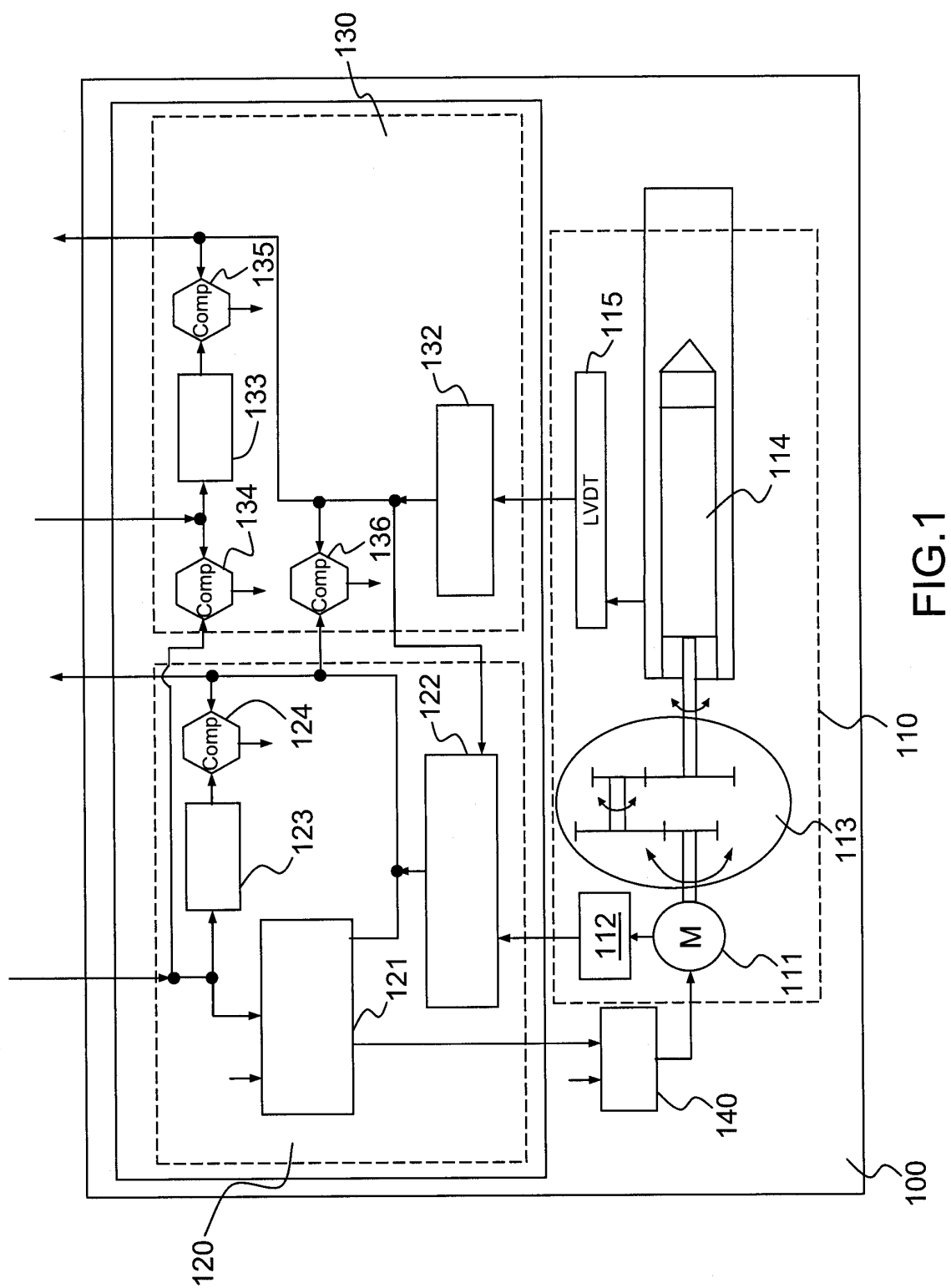


FIG. 1

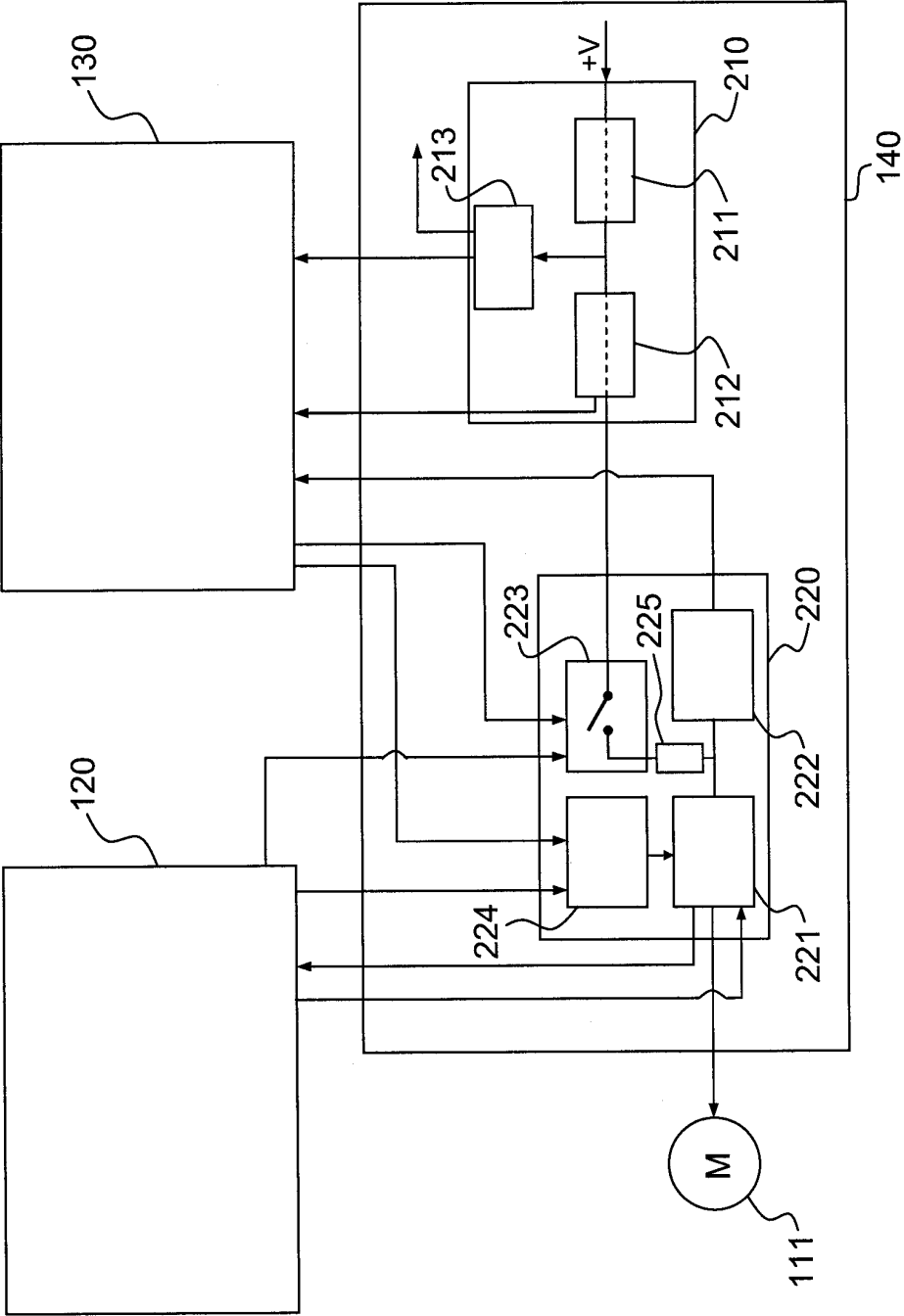


FIG.2

3/4

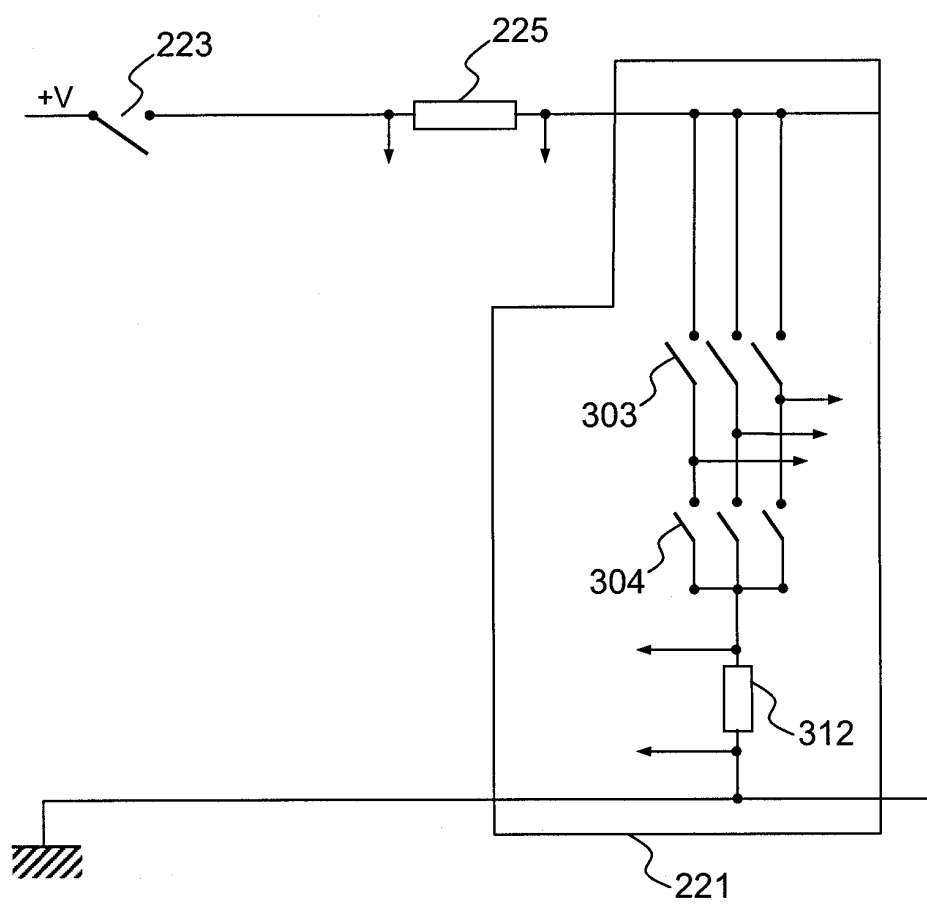


FIG.3

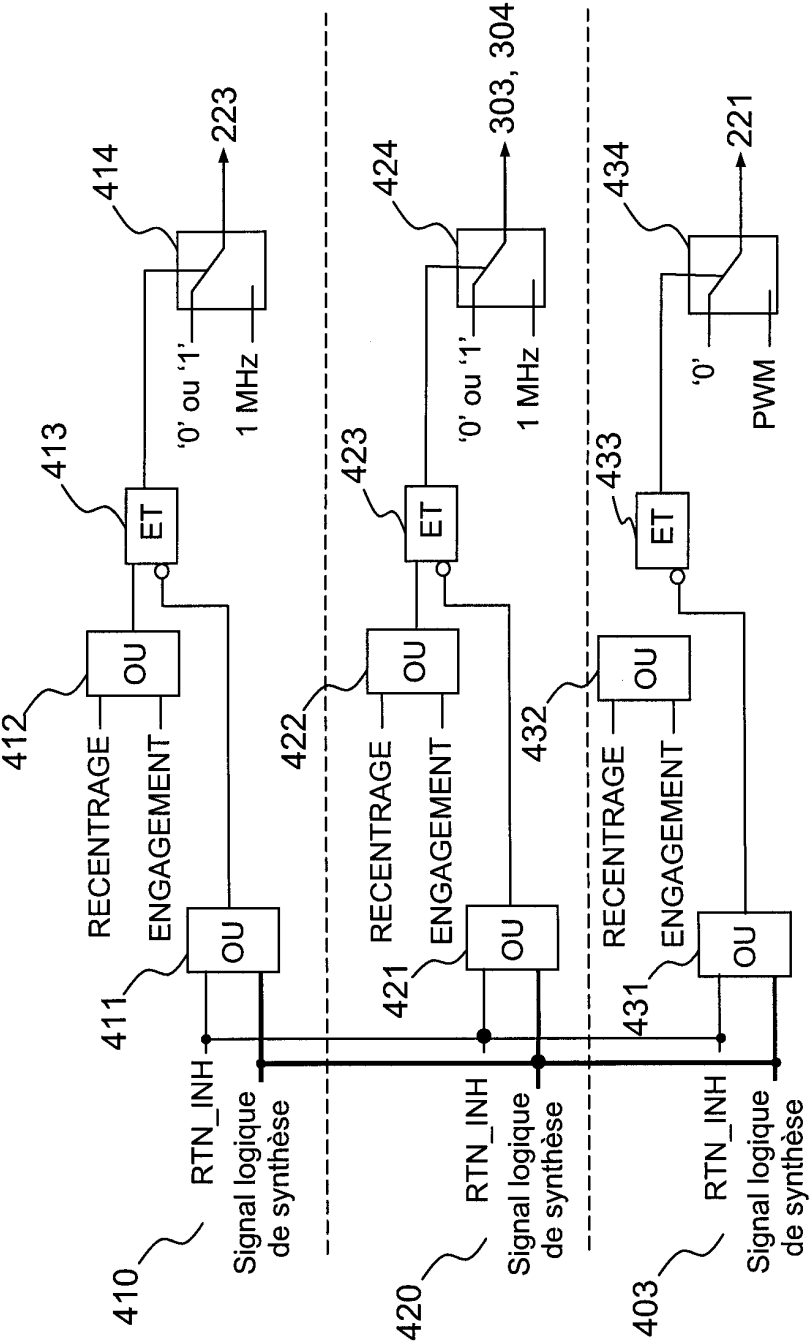


FIG.4



RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE

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

N° d'enregistrement
national

FA 730209
FR 0904272

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	US 4 095 763 A (BUILTA KENNETH E) 20 juin 1978 (1978-06-20) * abrégé; figure 1 *	1,4,5,7, 10,12	H02P6/00 G06F1/28
Y	* colonne 1, ligne 66 - colonne 3, ligne 45 *	2,16,19, 20	B64D43/00 B64C13/18
Y	----- US 6 791 219 B1 (SEGER ERIC [US] ET AL) 14 septembre 2004 (2004-09-14) * abrégé; figures 1,4 * * colonne 6, ligne 39 - colonne 7, ligne 40 * * colonne 8, ligne 50 - colonne 11, ligne 41 *	2,16,19, 20	
A	----- FR 2 694 822 A1 (HONEYWELL INC [US]) 18 février 1994 (1994-02-18) * abrégé; figure 1 * * page 4, ligne 1 - page 5, ligne 19 *	1-23	
A	----- EP 1 036 734 A2 (INST ADV TECH HELICOPTER LTD [JP]) 20 septembre 2000 (2000-09-20) * abrégé; figure 1 * -----	1-23	DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHÉS (IPC) H02P B64C
Date d'achèvement de la recherche		Examineur	
31 mai 2010		Hascher, Thierry	
CATÉGORIE DES DOCUMENTS CITÉS X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire T : théorie ou principe à la base de l'invention 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. D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant			

ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET FRANÇAIS NO. FR 0904272 FA 730209

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 **31-05-2010**
 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
US 4095763	A	20-06-1978	AUCUN	

US 6791219	B1	14-09-2004	CA 2471203 A1	18-12-2004
			EP 1489735 A2	22-12-2004

FR 2694822	A1	18-02-1994	JP 6161561 A	07-06-1994
			US 5367237 A	22-11-1994

EP 1036734	A2	20-09-2000	JP 3012644 B2	28-02-2000
			JP 2000264291 A	26-09-2000
			US 6257529 B1	10-07-2001



RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE

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

N° d'enregistrement
national

FA 730209
FR 0904272

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	US 4 095 763 A (BUILTA KENNETH E) 20 juin 1978 (1978-06-20) * abrégé; figure 1 *	1,4,5,7, 10,12	H02P6/00 G06F1/28
Y	* colonne 1, ligne 66 - colonne 3, ligne 45 *	2,16,19, 20	B64D43/00 B64C13/18
Y	----- US 6 791 219 B1 (SEGER ERIC [US] ET AL) 14 septembre 2004 (2004-09-14) * abrégé; figures 1,4 * * colonne 6, ligne 39 - colonne 7, ligne 40 * * colonne 8, ligne 50 - colonne 11, ligne 41 *	2,16,19, 20	
A	----- FR 2 694 822 A1 (HONEYWELL INC [US]) 18 février 1994 (1994-02-18) * abrégé; figure 1 * * page 4, ligne 1 - page 5, ligne 19 *	1-23	
A	----- EP 1 036 734 A2 (INST ADV TECH HELICOPTER LTD [JP]) 20 septembre 2000 (2000-09-20) * abrégé; figure 1 *	1-23	DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHÉS (IPC) H02P B64C
Date d'achèvement de la recherche		Examineur	
31 mai 2010		Hascher, Thierry	
CATÉGORIE DES DOCUMENTS CITÉS X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire T : théorie ou principe à la base de l'invention 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. D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant			

ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET FRANÇAIS NO. FR 0904272 FA 730209

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 **31-05-2010**
 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
US 4095763	A	20-06-1978	AUCUN	

US 6791219	B1	14-09-2004	CA 2471203 A1	18-12-2004
			EP 1489735 A2	22-12-2004

FR 2694822	A1	18-02-1994	JP 6161561 A	07-06-1994
			US 5367237 A	22-11-1994

EP 1036734	A2	20-09-2000	JP 3012644 B2	28-02-2000
			JP 2000264291 A	26-09-2000
			US 6257529 B1	10-07-2001
