

12

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

22 Date de dépôt : 08.03.01.

30 Priorité :

43 Date de mise à la disposition du public de la demande : 13.09.02 Bulletin 02/37.

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) : HISPANO SUIZA AEROSTRUCTURES Société anonyme — FR.

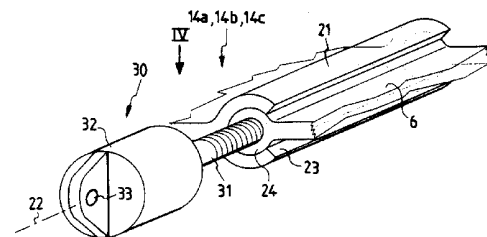
72 Inventeur(s) : DEHU MICHEL PHILIPPE, LESBOS DAMIEN BENOIT MARIE et VAUCHEL GUY BERNARD.

73 Titulaire(s) :

74 Mandataire(s) : SNECMA MOTEURS.

54 SYSTEME D'ACTIONNEMENT DU CAPOTAGE MOBILE D'UN INVERSEUR DE POUSSEE DANS UN TURBOREACTEUR.

57 L'inverseur de poussée comporte un ensemble de grilles (20) disposées dans une partie fixe d'une nacelle, un capotage mobile (6) monté sur la partie fixe de manière à pouvoir coulisser le long de gouttières (21), et susceptible d'être déplacé entre une position avant dans laquelle il obture l'accès aux grilles (20) et une position arrière dans laquelle les grilles (20) sont découvertes, un système (30) d'actionnement du capotage mobile (6), et des volets susceptibles d'obturer un canal annulaire afin de dévier un flux vers les grilles. Le système d'actionnement (30) comporte des vérins disposés sensiblement dans l'axe médian (22) des gouttières (21).



L'invention concerne le domaine des turboréacteurs d'avion.

Elle concerne plus précisément un dispositif d'inversion de poussée pour turboréacteur d'avion ayant une nacelle externe qui définit avec une structure interne un canal annulaire de circulation de la veine de flux secondaire, ledit dispositif d'inversion comportant un ensemble de grilles disposées dans la nacelle, un capotage mobile monté sur la nacelle de manière à pouvoir coulisser le long de glissières, ledit capotage étant susceptible d'être déplacé entre une position avant dans laquelle il obture l'accès aux grilles et une position arrière dans laquelle les grilles sont découvertes, des moyens pour déplacer le capotage mobile par rapport à la nacelle, et des volets susceptibles d'obturer le canal annulaire lorsque le capotage mobile est dans la position arrière, afin de dévier le flux secondaire vers les grilles.

Lors du fonctionnement du turboréacteur en poussée directe, le capotage mobile forme tout ou partie de l'extrémité aval de la nacelle, les volets logeant alors dans le capotage mobile et ce dernier obturant les entrées des grilles. Ce capotage mobile est susceptible d'être déplacé axialement vers l'arrière par un système de commande qui comporte par exemple des vérins fixés en amont des grilles, et un déplacement du capotage mobile vers l'arrière entraîne le pivotement d'une pluralité de volets qui viennent obturer le canal et dévier le flux pour former un flux inversé dont le guidage est obtenu au moyen de l'ensemble de grilles disposées sur la périphérie externe du canal et qui sont découvertes après déplacement vers l'aval dudit capotage mobile.

Dans les réalisations connues d'un tel inverseur de poussée de turboréacteur, l'inverseur de poussée est constitué de deux parties, chaque partie comportant une partie demi-cylindrique du capotage mobile, dont les moyens de déplacement comportent par exemple deux vérins, et le pivotement des volets est guidé par exemple par des biellettes de liaison à un point fixe d'articulation de biellettes, situé sur la paroi interne du canal secondaire.

Des exemples de réalisation de tels inverseurs de poussée sont donnés par EP-A-0 109 219. Les figures 1 et 2 montrent

schématiquement la disposition des différents organes de l'inverseur de poussée décrit dans EP-A-0 109 219.

La nacelle 1 qui entoure le flux secondaire délivré par la soufflante définit, avec la structure fixe interne 2 du moteur, un canal annulaire 3 dans lequel s'écoule la veine de flux secondaire F2. La nacelle 1 et la structure fixe interne 2 sont supportées par un pylône 4 sous une aile de l'avion. La nacelle 1 comporte une partie amont qui se termine en aval par un cadre rigide 5, et en aval un capotage mobile 6 constitué de deux demi-cylindres 6a, 6b, chacun délimité par une paroi interne 7 délimitant la veine de flux froid F2, et une paroi externe 8 qui assure le profil aérodynamique mobile de la nacelle 1. Les deux parois 7 et 8 divergent vers l'amont et délimitent intérieurement un espace annulaire 9 dans lequel est prévu un ensemble de grilles solidaire du cadre 2 et des vérins 10a, 10b qui assurent le déplacement axial des demi-cylindres 6a et 6b. Des volets 11 articulés en amont sur la paroi interne 7 et en aval sur des biellettes 12, elles-mêmes articulées en 13 sur la structure interne 2, logent dans les demi-cylindres 6a, 6b, lorsque ces demi-cylindres sont rapprochés du cadre 5. Dans cette position amont du capotage mobile 6, les grilles sont renfermées dans l'espace 9.

Lorsque les vérins 10a, 10b s'étendent axialement, le capotage 6 se déplace vers l'aval, les grilles sont alors découvertes. Les biellettes 12 pivotent autour de leurs articulations 13 et les volets 11 viennent obturer le canal annulaire 3 en aval des grilles. Le flux secondaire F2 est dévié vers les grilles et ces dernières dévient le flux F2 vers l'avant de la nacelle à l'extérieur de cette dernière.

Les demi-cylindres 6a et 6b sont montés coulissants au moyen de glissières 14a, 14b, 14c, 14d situés au voisinage du pylône 4 et d'une entretoise 15 diamétralement opposée au pylône 4, le pylône 4, l'entretoise 15 et le cadre 5 étant solidaires de la structure interne fixe 2.

Les glissières 14a, 14b, 14c, 14d jouent au moins trois rôles fondamentaux dans ce type d'inverseur de poussée. Leur premier rôle est de permettre l'accrochage des structures du capotage mobile 6. Le deuxième rôle de ces éléments de guidage est de guider le capotage mobile 6 dans une direction parallèle à l'axe du moteur lors du

déplacement du capotage mobile 6. Le troisième rôle est de supporter les efforts aérodynamiques appliqués sur la structure du capotage mobile 6, efforts qui tendent à séparer cette structure de la structure interne 2 entourant le moteur. Le capotage mobile 6 subit deux directions d'efforts, l'une longitudinale et l'autre radiale, qui sont repris par les éléments de guidage 14a, 14b, 14c, 14d situés à chaque extrémité radiale supérieure et inférieure de la structure fixe 2.

Les vérins 10a et 10b, qui pour exemple sont au nombre de deux pour chaque moitié de capotage mobile 6a, 6b, mais ce nombre peut être supérieur à deux, assurent au moins trois rôles fondamentaux dans ce type d'inverseur de poussée. Leur premier rôle est d'être l'élément moteur du déplacement du capotage mobile 6. Leur deuxième rôle est de transmettre, au moins en partie, les efforts subis par le capotage mobile 6 à la structure fixe amont de la nacelle 1 via le cadre 5. Le troisième rôle des vérins 10a, 10b est de fournir la fonction de sécurité par la disposition du verrouillage dans sa structure.

Chaque vérin 10a, 10b est écarté de la distance L de l'élément de guidage 14a, 14b, 14c, 14d le plus voisin. Cet écartement L provoque un couple de torsion qui engendre des efforts parasites dans les structures fixes 2 et le capotage mobile 6a, 6b. Pour remédier à ce problème, les éléments de guidage 14a, 14b, 14c, 14d peuvent être allongés, mais ceci impose la plupart du temps un débordement des éléments structuraux en dehors des lignes aérodynamiques de la nacelle 1. On peut également renforcer structurellement les éléments de guidage en augmentant leur section. Ces solutions entraînent malheureusement une augmentation de masse. Une synchronisation fine des vérins 10a, 10b entre eux permet également de compenser une partie du problème, mais les parades mises en oeuvre procurent deux inconvénients majeurs, le premier est la minimisation de la fiabilité de l'ensemble inverseur et la seconde est l'augmentation de la masse.

La disposition des vérins 10a et 10b dans les zones de l'espace annulaire 9, intermédiaires entre le pylône 4 et l'entretoise 15, zones recouvertes par les grilles de déviation du jet F2, grilles disposées vers l'avant de la nacelle 1, présente des inconvénients

supplémentaires. Le passage du flux secondaire F2 à travers la nacelle 1 est partiellement obturé par les vérins 10a, 10b. Il est nécessaire de compenser cette perte de surface par une longueur axiale de l'ensemble de grilles plus grande, ce qui a un impact sur la course de recul du capotage mobile 6. Le corps des vérins 10a, 10b subit un effort de flambage par le flux d'inversion F2. Il est donc nécessaire d'augmenter la section de la structure des vérins 10a, 10b, ce qui augmente la masse de l'ensemble. La tige d'entraînement du vérin est disposée dans le flux F2 lors de l'inversion de poussée du turboréacteur et subit une pollution qu'il est nécessaire de combattre en appliquant un système sophistiqué d'étanchéité qui a un impact sur la masse du vérin et sur sa fiabilité. En outre, la définition des grilles doit tenir compte de l'obturation engendrée par les vérins afin de compenser la section radiale d'inversion perdue. Il est ainsi difficile de prévoir des grilles identiques les unes aux autres, ce qui a pour effet d'augmenter le coût de fabrication de ces éléments. Enfin, l'augmentation du couple de frottement entre les éléments de guidage, par suite du couple de torsion, oblige à avoir une définition du cadre 5 plus renforcée structurellement.

20 Le premier but de l'invention est de proposer un dispositif d'inversion de poussée du type mentionné en introduction dans lequel le moment de torsion sur les éléments de guidage rectiligne est fortement réduit voire supprimé, lors du fonctionnement des moyens de déplacement du capotage mobile.

25 Un autre but de l'invention est de ménager une installation du vérin et des éléments de guidage susceptibles de réduire la masse de l'inverseur selon les explications fournies précédemment.

L'invention atteint son but par le fait que les moyens de déplacement du capotage mobile sont sensiblement disposés dans 30 l'axe médian des gouttières.

Cette disposition supprime ainsi le couple de torsion. Les gouttières comportent avantageusement une paroi externe solidaire d'une structure fixe de la nacelle dans laquelle est monté coulissant un corps oblong solidaire du capotage mobile, ledit corps oblong 35 comportant des moyens coopérant avec les moyens de déplacement associés. La paroi externe protège ainsi le corps oblong et les moyens

de déplacement contre le flux inversé, notamment contre le flambage et la pollution.

Selon un premier mode de réalisation, les moyens de déplacement associés comportent un vérin de commande.

5 Ce vérin de commande comporte une vis entraînée en rotation par un bloc de transmission de mouvement et coopérant avec un filetage interne ménagé dans le corps oblong.

Selon une variante de réalisation, la vis est disposée à l'extrémité d'une tige.

10 Selon une autre variante de réalisation, le filetage interne du corps oblong est prévu dans un embout du type écrou rotulé assujéti au corps oblong.

Le vérin de commande peut également comporter une vis solidaire du corps oblong et entraîné en translation par un bloc de transmission de mouvement.

15 Selon un deuxième mode de réalisation, les moyens de déplacement associés comportent un bloc de transmission de mouvement entraînant une roue dentée qui engrène avec des dents formées sur une face du corps oblong.

20 De préférence, la nacelle et la structure interne sont portées par un mât, et il est prévu au moins une glissière de part et d'autre du mât.

Le dispositif d'inversion de poussée comporte avantageusement deux parties d'inverseur disposées de part et d'autre d'un mât, dans ce cas, chacune des parties d'inverseur coopère avec deux glissières diamétralement opposées. Ces glissières sont portées par la structure fixe du turboréacteur dans des zones diamétralement opposées et coopèrent avec les bords des parties semi-cylindriques des inverseurs qui sont situés aux extrémités des zones munies de grilles. Les vérins sont ainsi disposés en dehors des grilles, et ne subissent pas d'efforts latéraux du flux inversé, ni de pollution. Ceci améliore la fiabilité de l'ensemble inverseur.

D'autres avantages et caractéristiques de l'invention ressortiront à la lecture de la description suivante faite à titre d'exemple et en référence aux dessins annexés dans lesquels :

35 la figure 1 représente une demi-vue schématique, en coupe longitudinale par un plan passant par l'axe de rotation d'un

turboréacteur associé, d'un inverseur de poussée à grilles, en position fermée, selon l'art antérieur ;

la figure 2 est une vue selon la ligne II-II de la figure 1, qui montre la disposition des éléments de guidage et des moyens de déplacement axial du capotage mobile selon l'art antérieur ;

la figure 3 montre en perspective, vue de l'avant, un élément de guidage associé à un moyen de déplacement axial selon un premier mode de réalisation de l'invention ;

la figure 4 est une vue de dessus, suivant la flèche IV de la figure 3, de l'avant de l'inverseur de poussée selon l'invention en mode de fonctionnement "inversion de poussée" ;

la figure 5 est une vue de l'avant de l'inverseur de poussée qui montre une première disposition des éléments de guidage et des moyens de déplacement axial du capotage mobile ;

la figure 6 est semblable à la figure 5 et montre une deuxième disposition des éléments de guidage et des moyens de déplacement axial du capotage mobile ;

la figure 7 montre en perspective, vue de l'avant, un élément de guidage associé à un moyen de déplacement axial selon un deuxième mode de réalisation de l'invention ;

la figure 8 montre en coupe une variante de réalisation du premier mode de réalisation qui permet une reprise de l'alignement de la vis de commande ;

la figure 9 montre en coupe une autre variante de réalisation des moyens de déplacement axial qui permet de minimiser le flambage de la vis de commande ; et

la figure 10 représente un autre exemple de disposition de la vis d'entraînement.

Les figures 1 et 2 ont été commentées en introduction et ne nécessitent pas d'autres explications.

Les figures 5 et 6 montrent une vue de l'avant d'un dispositif d'inversion de poussée qui comporte un capotage axialement mobile 6 formé par une virole interne 7 et une virole externe 8 qui délimitent entre elles un espace 9 dans lequel loge un ensemble de grilles 20 (voir figure 4). La virole interne 7 délimite avec une structure interne 2 entourant le moteur un canal annulaire 3 dans lequel circule un flux

secondaire F2 dans le mode de fonctionnement en poussée du turboréacteur. La structure interne 2 est reliée à une aile d'avion par un mât 4 qui supporte également la nacelle fixe entourant la soufflante.

5 Dans le mode de réalisation montré sur la figure 5, le capotage mobile 6 est maintenu sur le mât 4 au moyen de deux glissières 14a, 14b disposées de part et d'autre du mât 4, ce capotage mobile 6 étant réalisé en une seule pièce.

10 Dans le mode de réalisation montré sur la figure 6, le capotage mobile 6 est réalisé en deux parties semi-cylindriques 6a, 6b, et chaque partie est montée coulissante sur le mât 4 et sur une entretoise 15 diamétralement opposée au mât 4 par deux glissières 14a, 14c pour la partie 6a et 14b, 14c pour la partie 6b.

15 De manière avantageuse, les deux parties 6a et 6b sont retenues sur l'entretoise 15 au moyen d'un seul support 18 fixé sur l'entretoise 15, afin de diminuer la masse de l'ensemble. Mais les deux parties 6a et 6b peuvent évidemment être maintenues chacune sur le mât 4 et l'entretoise 15 par deux glissières indépendantes, sensiblement diamétralement opposées, 14a et 14b pour la partie 6a, et 14c, 14d
20 pour la partie 6b, ainsi que cela est montré sur la figure 2.

Les glissières 14a, 14b, 14c (voir la figure 3) et éventuellement 14d se présentent sous la forme d'une gouttière 21, presque cylindrique, qui a un axe 22 parallèle à l'axe du turboréacteur et qui présente latéralement une fente 23. Cette gouttière 21 s'étend au
25 moins sur toute l'étendue axiale des grilles 20.

Un corps oblong 24, prévu sur les bords des extrémités du capotage mobile 6, ou des parties semi-cylindriques 6a, 6b, loge dans chacune des gouttières 21.

30 Le capotage mobile 6 est déplacé axialement au moyen de vérins de commande 30 ancrés sur le cadre 5 par des chapes rotulées 33, et dont les tiges 31 agissent à l'unisson sur les corps oblongs 24.

Selon le mode de réalisation montré sur la figure 3, la tige 31 est filetée et est entraînée en rotation par un bloc de transmission de mouvement 32. La tige 31 d'axe 22 coopère avec un filetage interne
35 ménagé dans le corps oblong 24. Le bloc de transmission de

mouvement 32 peut être pneumatique, électrique ou hydraulique. L'équipage peut être à billes, à rouleaux ou simple selon l'utilisation.

On conçoit que la rotation de la vis 31 entraîne en direct le corps oblong 24 dans la gouttière 21 qui est reliée à la structure fixe de l'inverseur de poussée, dans une direction parallèle à l'axe du turboréacteur qui en est équipé. L'utilisation d'un tel vérin 30 permet un gain de masse et une amélioration de la fiabilité de l'ensemble. En fait le corps oblong 24 fait généralement partie des organes nécessaires à la fonction de translation. Le fait d'utiliser le corps oblong 24 directement comme pièce de transmission de mouvement permet de supprimer une jonction de pièces intermédiaires entre le vérin 30 et le capotage mobile 6, d'ou un gain de masse. Comme il y a moins de pièces à entraîner, on assure en conséquence moins de risques de pannes, d'ou un accroissement de la fiabilité.

L'entraînement par le boîtier de transmission de mouvement 30 peut se faire soit en direct comme cela est représenté sur la figure 3, soit par un renvoi indirect du type cardan. Dans le cas où chaque tige de vérin 31 est entraînée en rotation par son propre boîtier de transmission de commande, ces derniers sont synchronisés.

Ainsi que cela se voit clairement sur la figure 4, les glissières 14a, 14b, 14c et les vérins de déplacement associés 30 sont disposés axialement au voisinage du mât 4, ou d'un élément solidaire de la structure fixe interne 2, en dehors de la surface recouverte par les grilles 20. Les moyens de déplacement du capotage mobile 6 sont ainsi disposés en dehors du flux inversé. Les tiges 31 des vérins 30 logent en outre dans les corps oblongs 24 qui eux-mêmes sont protégés dans les gouttières 21. Ils ne sont pas soumis au flambage ni à la pollution.

La figure 8 montre une variante de l'entraînement du corps oblong 24 par la tige filetée 31 du vérin 30, qui permet de rattraper l'alignement de l'entraînement par rapport à l'axe 22 de coulissement. Un embout écrou rotulé 35 assujetti au corps oblong 24 est disposé dans une cavité interne du corps oblong 24.

Dans le mode de réalisation montré sur la figure 9 le corps oblong 24 comporte un filetage inférieur, qui coopère avec une vis 36 solidarifiée à l'extrémité de la tige 31, entraîné en rotation par le bloc

de transmission de mouvement 32. Cette solution permet de remédier au flambage de la tige 31 dû à la vitesse de rotation qui ne serait pas compatible avec les dimensions géométriques retenus pour la tige 31.

5 Pour palier le problème de flambage de la tige 31 dû à la vitesse de rotation de celle-ci, un autre moyen consiste à lier la tige 31, au corps oblong 24. Cette solution est montrée sur la figure 10. Dans ce cas la tige 31 est entraînée en translation parallèlement à l'axe du turboréacteur par le bloc de transmission de mouvement 32.

10 La figure 7 montre un autre exemple de moyen pour entraîner le mouvement axial du corps oblong 24 par rapport à la gouttière 21. Le bloc de transmission de mouvement 32 entraîne en rotation une roue dentée 38 qui, à travers une ouverture 39 ménagée dans la paroi de la gouttière 21, engrène avec une réglette dentée 40 ménagée sur une face du corps oblong 24. Cette transmission à crémaillère est
15 disposée au plus près de l'axe 22 de la gouttière 21. Il est à noter que la réglette dentée 40 peut être disposée sur le retour plat du corps oblong près de la fente 23 de la gouttière 21.

REVENDICATIONS

1. Dispositif d'inversion de poussée pour turboréacteur d'avion ayant une nacelle externe qui définit avec une structure interne (2) un canal annulaire (3) de circulation de la veine de flux secondaire, ledit
5 dispositif d'inversion comportant un ensemble de grilles (20) disposées dans la nacelle, un capotage mobile (6) monté sur la nacelle de manière à pouvoir coulisser le long de glissières (14a, 14b), ledit capotage mobile (6) étant susceptible d'être déplacé entre une position avant dans laquelle il obture l'accès aux grilles (20) et une position
10 arrière dans laquelle les grilles (20) sont découvertes, des moyens (30) pour déplacer le capotage mobile par rapport à la nacelle, et des volets susceptibles d'obturer le canal annulaire lorsque le capotage mobile est dans la position arrière, afin de dévier le flux secondaire vers les grilles (20), caractérisé par le fait que les moyens (30) de
15 déplacement du capotage mobile (6) sont sensiblement disposés dans l'axe (22) médian des glissières (14a, 14b).
2. Dispositif selon la revendication 1, caractérisé par le fait que les glissières (14a, 14b) comportent une paroi externe (21) solidaire d'une structure fixe de la nacelle dans laquelle est monté coulissant un
20 corps oblong (24) solidaire du capotage mobile (6), ledit corps oblong (24) comportant des moyens coopérant avec les moyens de déplacement (30) associés.
3. Dispositif selon la revendication 2, caractérisé par le fait que les moyens de déplacement associés comportent un vérin de
25 commande (30).
4. Dispositif selon la revendication 3, caractérisé par le fait que le vérin de commande (30) comporte une vis (31) entraînée en rotation par un bloc de transmission de mouvement (32) et coopérant avec un filetage interne ménagé dans le corps oblong (24).
- 30 5. Dispositif selon la revendication 4, caractérisé par le fait que la vis (36) est disposée à l'extrémité d'une tige (31).
6. Dispositif selon la revendication 4, caractérisé par le fait que le filetage interne du corps oblong (24) est prévu dans un embout écrou rotulé (35) assujéti au corps oblong (24).
- 35 7. Dispositif selon la revendication 3, caractérisé par le fait que le vérin de commande (30) comporte une vis (31) solidaire du corps

oblong (24) et entraîné en translation par un bloc de transmission de mouvement (32).

8. Dispositif selon la revendication 2, caractérisé par le fait que les moyens de déplacement associés comportent un bloc de transmission de mouvement (32) entraînant une roue dentée (38) qui engène avec des dents (40) formées sur une face du corps oblong (24).

9. Dispositif selon l'une quelconque des revendications 1 à 8, caractérisé par le fait que la nacelle et la structure interne (5) sont portées par un mât (4), et par le fait qu'il comporte une glissière (14a, 14b) de part et d'autre dudit mât (4).

10. Dispositif selon la revendication 9, caractérisé par le fait qu'il comporte deux parties d'inverseur (6a, 6b) disposées de part et d'autre du mât (4), lesdites deux parties d'inverseur (6a, 6b) coopérant respectivement avec deux glissières (14a, 14c) et deux glissières (14b, 14c) sensiblement diamétralement opposées.

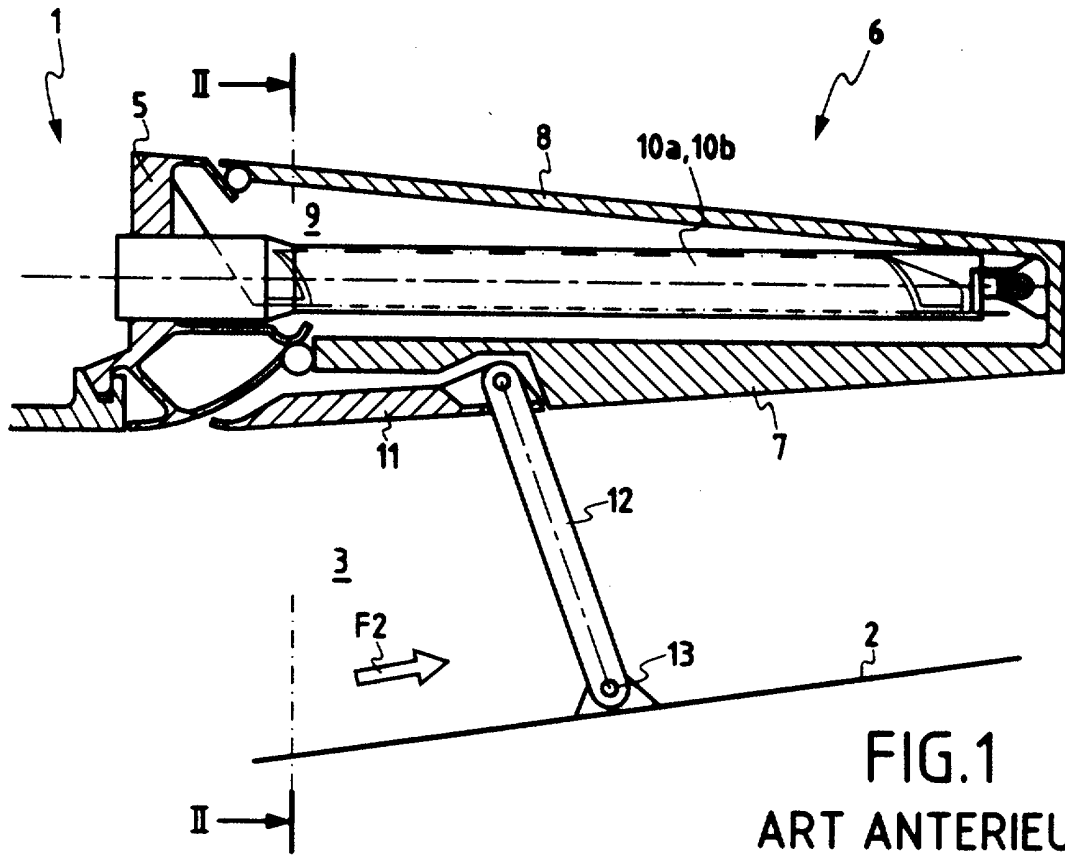


FIG. 1
ART ANTERIEUR

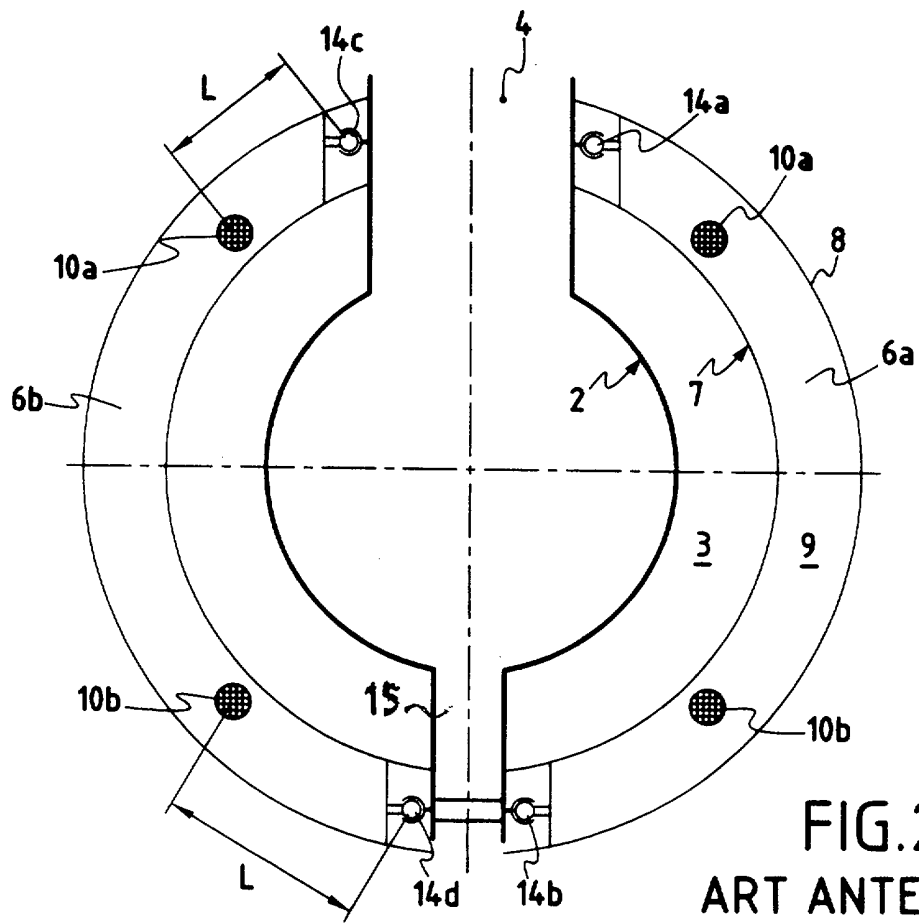
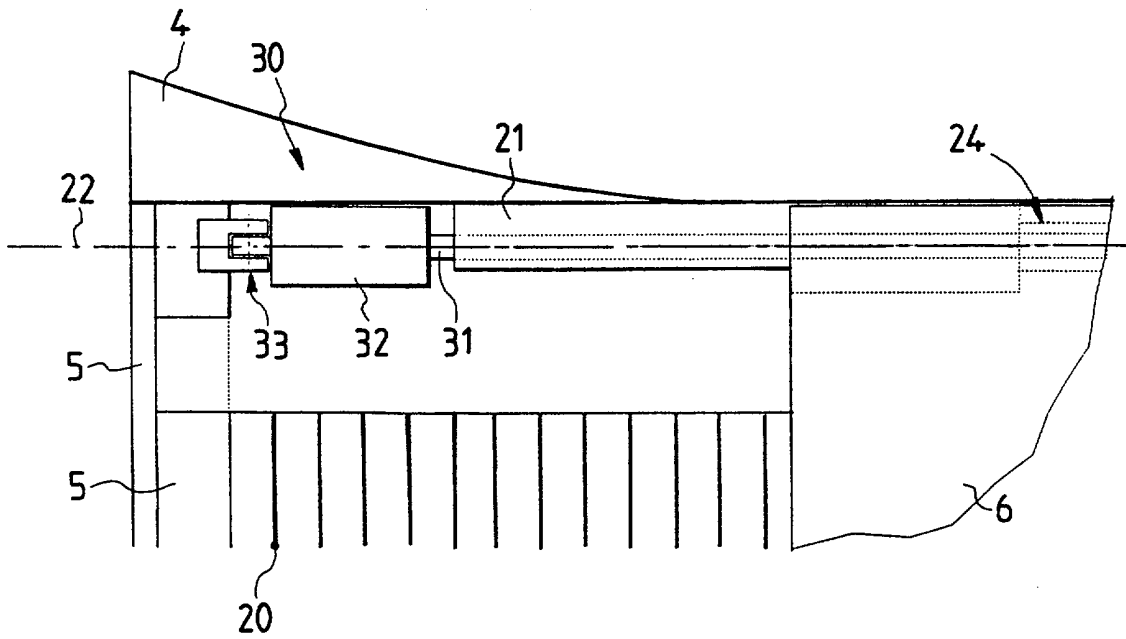
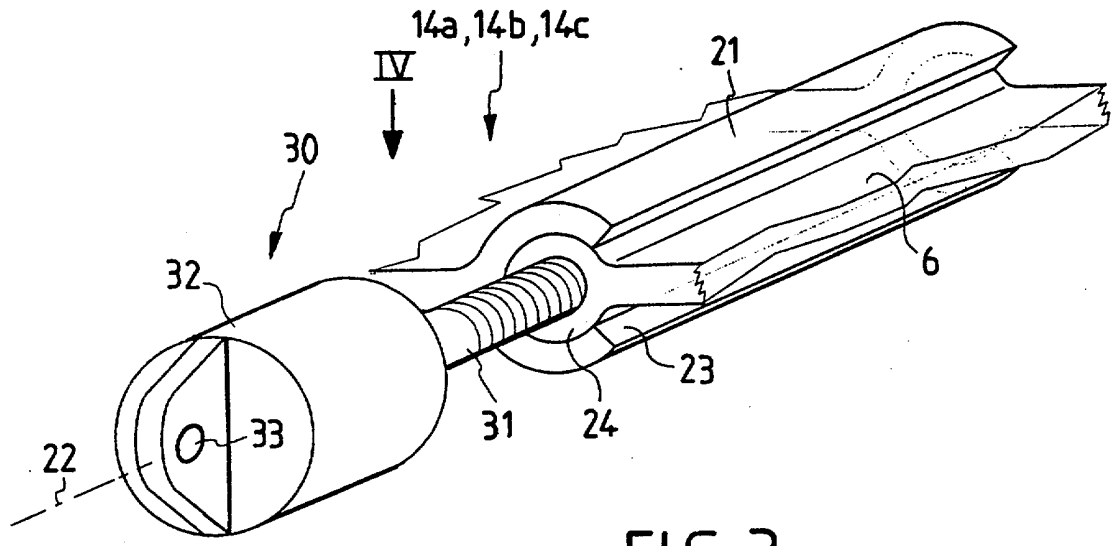


FIG. 2
ART ANTERIEUR



3/5

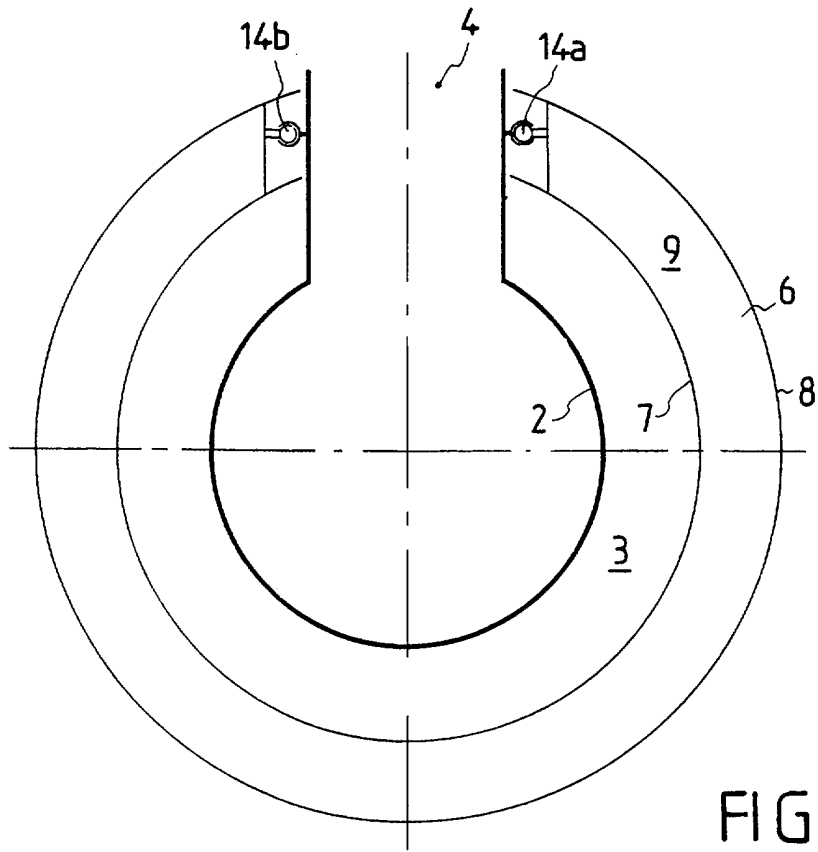


FIG. 5

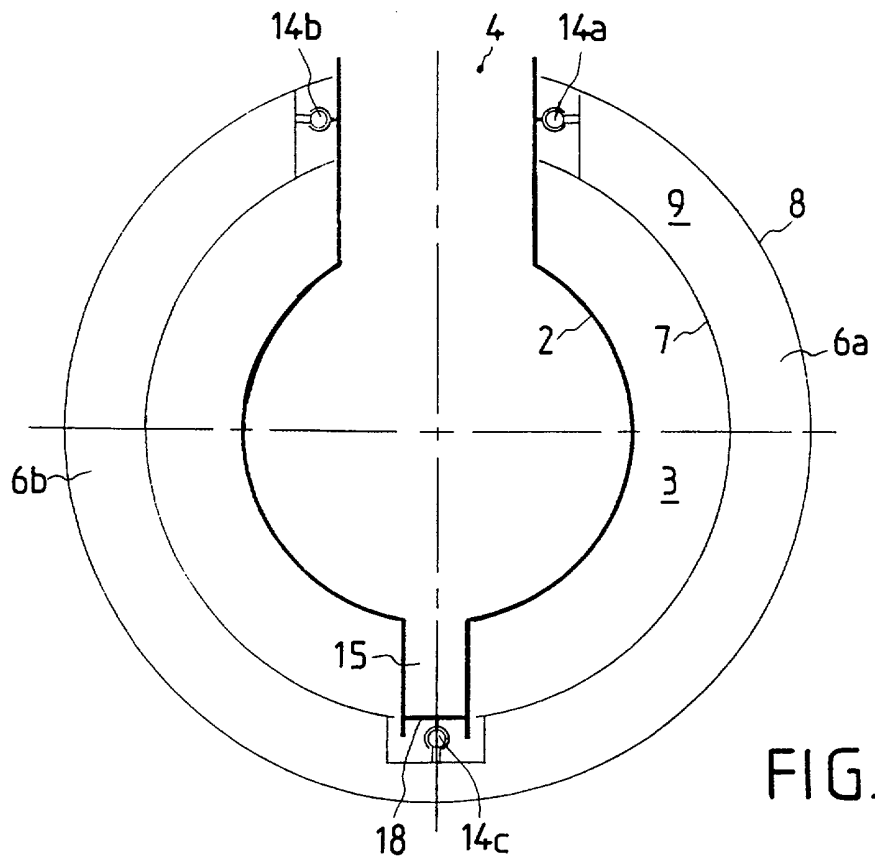


FIG. 6

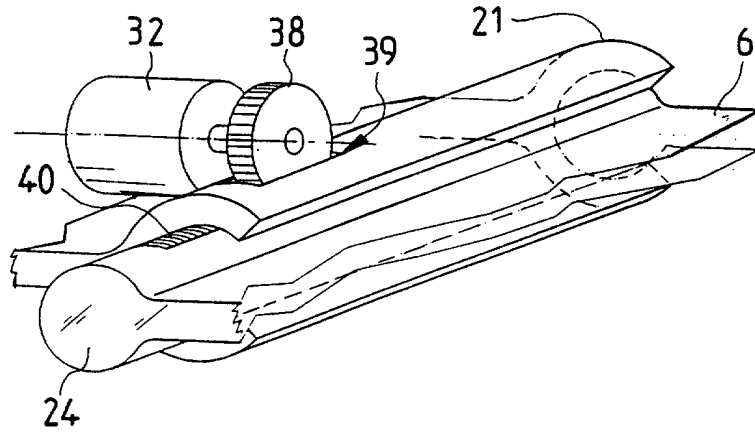


FIG. 7

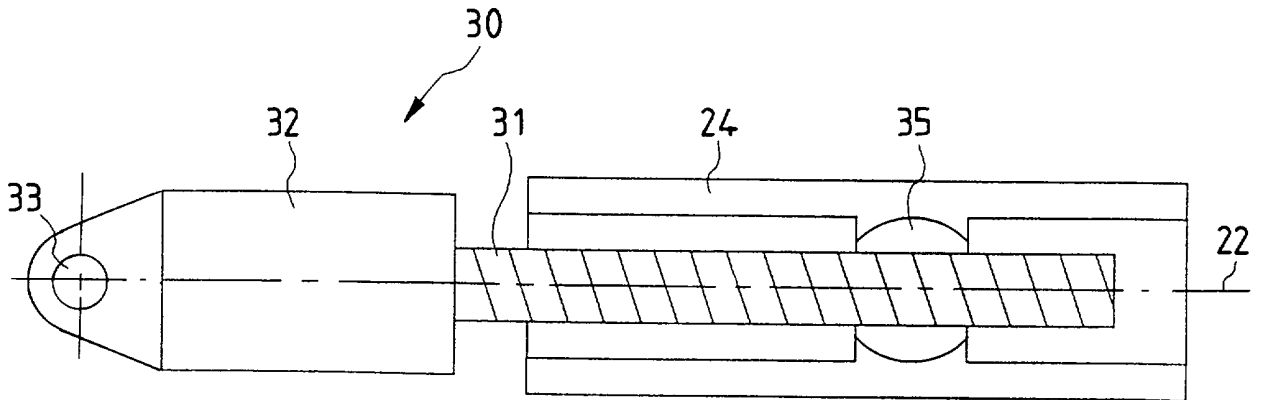


FIG. 8

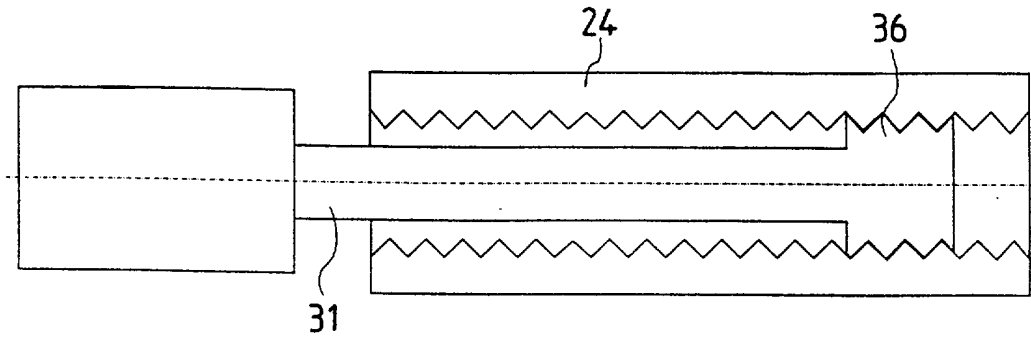


FIG. 9

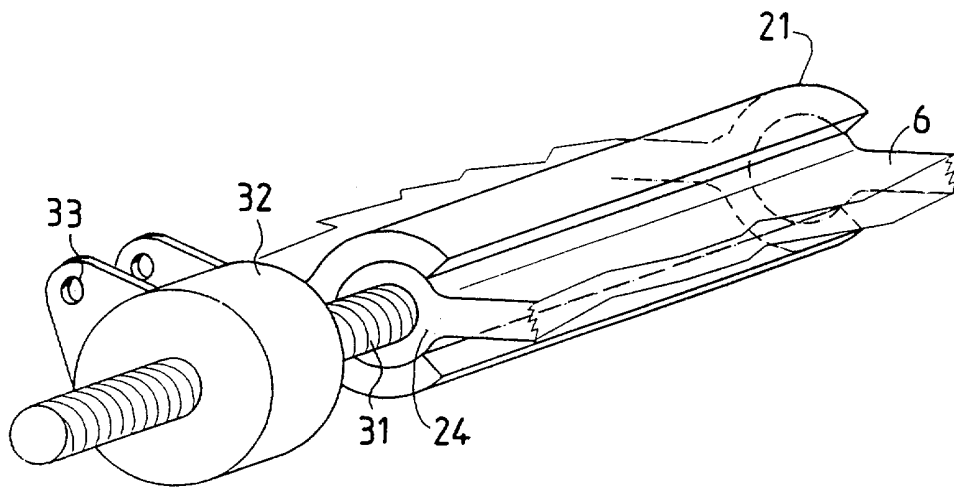


FIG. 10

**RAPPORT DE RECHERCHE
 PRÉLIMINAIRE**

N° d'enregistrement
 national

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

FA 600912
 FR 0103135

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	EP 0 109 219 A (LUCAS IND PLC) 23 mai 1984 (1984-05-23)	1-4,6, 8-10	F02K1/76 F02K1/72
Y	* page 7, ligne 18 - page 8, ligne 25 * * figures 2,3,8 *		
Y	US 4 519 561 A (TIMMS RICHARD H) 28 mai 1985 (1985-05-28) * colonne 3, ligne 21 - ligne 42 * * figure 4 *	5,7	
X	GB 1 386 232 A (SHORT BROTHERS & HARLAND LTD) 5 mars 1975 (1975-03-05) * page 3, ligne 53 - ligne 80 * * page 4, ligne 67 - ligne 73 * * figures 2,5,10 *	1-4,6,9, 10	
X	US 4 442 987 A (LEGRAND PAUL J ET AL) 17 avril 1984 (1984-04-17) * colonne 2, ligne 36 - ligne 55 * * colonne 3, ligne 9 - ligne 25 * * figures 1,2 *	1,2,9,10	
X	EP 0 852 290 A (HUREL DUBOIS AVIONS) 8 juillet 1998 (1998-07-08) * colonne 4, ligne 24 - ligne 37 * * colonne 5, ligne 5 - ligne 10 * * figures 3,5 *	1,2,9,10	F02K
X	US 4 278 220 A (JOHNSTON EVERETT A ET AL) 14 juillet 1981 (1981-07-14) * colonne 4, ligne 1 - ligne 43 * * figure 4 *	1-4	
X	US 4 527 391 A (MARX JON A ET AL) 9 juillet 1985 (1985-07-09) * colonne 2, ligne 45 - ligne 63 * * figures 2-4 *	1,2,8	
	-/--		
Date d'achèvement de la recherche		Examineur	
29 octobre 2001		Steinhauser, U	
<p>CATÉGORIE DES DOCUMENTS CITÉS</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>..... & : membre de la même famille, document correspondant</p>			

1



**RAPPORT DE RECHERCHE
PRÉLIMINAIRE**

N° d'enregistrement
national

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

FA 600912
FR 0103135

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		
A	US 4 407 120 A (TIMMS RICHARD H) 4 octobre 1983 (1983-10-04) * colonne 3, ligne 47 - ligne 52 * * figure 2 *	8	
A	US 4 137 711 A (MONTGOMERY RONALD) 6 février 1979 (1979-02-06) * le document en entier *	1-10	
A	US 5 996 937 A (GUY BERNARD VAUCHEL ET AL) 7 décembre 1999 (1999-12-07) * colonne 3, ligne 11 - ligne 44 * * figures 1,3,5,7 *	1-10	
A	US 4 147 028 A (RODGERS BARRY) 3 avril 1979 (1979-04-03) * figures 2,3 *	1-10	
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHÉS (Int.CL.7)
		Date d'achèvement de la recherche	Examineur
		29 octobre 2001	Steinhauser, U
<p>CATÉGORIE DES DOCUMENTS CITÉS</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>& : membre de la même famille, document correspondant</p>			

1

EPO FORM 1503 12.99 (P04C14)

**ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET FRANÇAIS NO. FR 0103135 FA 600912**

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 29-10-2001
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
EP 0109219	A	23-05-1984	EP	0109219 A2	23-05-1984
			JP	59108852 A	23-06-1984
US 4519561	A	28-05-1985	AUCUN		
GB 1386232	A	05-03-1975	DE	2216220 A1	05-10-1972
			FR	2132380 A5	17-11-1972
US 4442987	A	17-04-1984	FR	2496766 A1	25-06-1982
			DE	3163682 D1	20-06-1984
			EP	0055163 A1	30-06-1982
			JP	1616249 C	30-08-1991
			JP	2036783 B	20-08-1990
			JP	57124059 A	02-08-1982
EP 0852290	A	08-07-1998	EP	0852290 A1	08-07-1998
			US	5863014 A	26-01-1999
US 4278220	A	14-07-1981	DE	3012027 A1	09-10-1980
			FR	2452603 A1	24-10-1980
			GB	2045179 A , B	29-10-1980
			IT	1131032 B	18-06-1986
			JP	55137344 A	27-10-1980
US 4527391	A	09-07-1985	AUCUN		
US 4407120	A	04-10-1983	AUCUN		
US 4137711	A	06-02-1979	GB	1534583 A	06-12-1978
			DE	2725706 A1	22-12-1977
			FR	2354453 A1	06-01-1978
US 5996937	A	07-12-1999	FR	2764643 A1	18-12-1998
			CA	2240095 A1	12-12-1998
			EP	0884470 A1	16-12-1998
			WO	9857056 A1	17-12-1998
			JP	11013539 A	19-01-1999
US 4147028	A	03-04-1979	GB	1545089 A	02-05-1979