



**HAL**  
open science

# Etude préliminaire d'une commande sans modèle pour papillon de moteur—A model-free control for an engine throttle: a preliminary study

Cédric Join, John Masse, Michel Fliess

## ► To cite this version:

Cédric Join, John Masse, Michel Fliess. Etude préliminaire d'une commande sans modèle pour papillon de moteur—A model-free control for an engine throttle: a preliminary study. *Journal Européen des Systèmes Automatisés*, 2008. inria-00187327v1

**HAL Id: inria-00187327**

**<https://inria.hal.science/inria-00187327v1>**

Submitted on 14 Nov 2007 (v1), last revised 8 Apr 2008 (v4)

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

---

# Étude préliminaire d'une commande sans modèle pour papillon de moteur

*A model-free control for an engine throttle: a preliminary study*

**Cédric JOIN<sup>a,b</sup> – John MASSE<sup>c</sup> – Michel FLIESS<sup>a,d</sup>**

*<sup>a</sup> INRIA – ALIEN*

*<sup>b</sup> CRAN (CNRS, UMR 7039), Université Henri Poincaré (Nancy I), BP 239, 54506 Vandœuvre-lès-Nancy, France*

*<sup>c</sup> Société Appedge, 18-22 rue d'Arras, 92000 Nanterre, France*

*<http://www.appedge.com>*

*<sup>d</sup> Équipe MAX, LIX (CNRS, UMR 7161), École polytechnique, 91128 Palaiseau, France*

*[cedric.join@cran.uhp-nancy.fr](mailto:cedric.join@cran.uhp-nancy.fr), [john.masse@appedge.com](mailto:john.masse@appedge.com)*

*[Michel.Fliess@polytechnique.edu](mailto:Michel.Fliess@polytechnique.edu)*

---

*RÉSUMÉ. On applique de nouvelles techniques de « commande sans modèle » aux papillons, qui sont des dispositifs d'alimentation en air de moteurs. Les simulations numériques se comparent favorablement à une commande prédictive linéaire, basée sur la platitude, nécessitant la connaissance d'un modèle précis. On fournit quelques détails de mise en œuvre.*

*ABSTRACT. New techniques of “model-free control” are applied to throttles, which are valves that directly regulate the amount of air entering the engines. Our numerical simulations may be favorably compared to a flatness-based linear predictive control, where a precise mathematical model is needed. Some details of the implementation are provided.*

*MOTS-CLÉS : Moteurs, papillons, commande sans modèle, identification, dérivation numérique, bruits, commande prédictive, commande par platitude.*

*KEYWORDS: Engines, throttles, model-free control, identification, numerical differentiation, noises, predictive control, flatness-based control.*

---

## 1. Introduction



**Figure 1.** *Un exemple de papillon.*

Les *papillons*, *throttles* en anglais, sont, ici (voir la photographie 1), des dispositifs essentiels pour l'alimentation en air de moteurs à explosions, comme les moteurs à essence. Leur commande a fait l'objet de nombreuses publications (voir, par exemple, (Aono *et coll.*, 2006; Barić *et coll.*, 2005; Canudas de Wit *et coll.*, 2001; Choi *et coll.*, 1996; Deur *et coll.*, 2004; Kim *et coll.*, 2007; Pavković *et coll.*, 2006; Rossi *et coll.*, 2000; Rothfuß *et coll.*, 2000; Steward *et coll.*, 2004; Vašak *et coll.*, 2006; Wang *et coll.*, 2006; Won *et coll.*, 1998; Yang, 2004), et leurs bibliographies), selon des techniques diverses, nécessitant le plus souvent des modélisations globales, aussi précises que possible, à l'exception de quelques études, comme celle de (Naranjo *et coll.*, 2007) utilisant le flou.

Ce travail préliminaire, issu d'une récente présentation de congrès (Join *et coll.*, 2006), vise à tester à propos de tels papillons des méthodes récentes de « commande sans modèle » (Fliess, Join & Sira-Ramírez, 2006; Fliess, Join, Mboup & Sira-Ramírez, 2006; Fliess & Join, 2008). On sait, en effet, que la mise en équations de mécanismes industriels se révèle trop souvent coûteuse en temps et moyens, surtout s'il faut, comme ici, tenir compte de phénomènes complexes de frottements, de vieillissement et de dispersions dues à la fabrication en série.

Le § 2 rappelle brièvement les principes généraux de

- 1) l'identification paramétrique des systèmes linéaires, développée en (Fliess & Sira-Ramírez, 2003; Fliess & Sira-Ramírez, 2008) et utilisée au § 3.3.1 ;
- 2) notre « identification instantanée », où le modèle local, valide sur un court laps de temps et réactualisé à chaque instant, est d'une extrême simplicité ;
- 3) la dérivation numérique, qui permet de l'obtenir.

Après avoir décrit les papillons, le § 3 expose une première commande linéaire, de type prédictif, basée sur la *platitude*<sup>1</sup>, nécessitant une modélisation mathématique « traditionnelle ». On passe, au § 3.4, à notre commande sans modèle. De nombreuses simulations numériques, complétées au § 3.4.2 par quelques détails sur la mise en œuvre informatique, devraient persuader les lecteurs de l'intérêt de notre point de vue.

## 2. Rappels

### 2.1. Identification paramétrique

Considérons le système linéaire  $\dot{y} = y + bu$ ,  $t \geq 0$ , où le coefficient constant  $b$  est inconnu. Les notations usuelles du calcul opérationnel (*cf.* (Doetsch, 1970; Parodi, 1957)) conduisent à

$$sY = Y + bU + y(0)$$

Annihilons la condition initiale  $y(0)$  en appliquant aux deux membres la dérivation  $\frac{d}{ds}$ , dite parfois *algébrique* (Mikusinski, 1983; Mikusinski *et coll.*, 1987), qui correspond dans le domaine temporel à la multiplication par  $-t$ ,

$$\left(1 + (s-1)\frac{d}{ds}\right)Y = b\frac{dU}{ds} \quad [1]$$

Cette équation traduit l'*identifiabilité linéaire* (Fliess & Sira-Ramírez, 2003; Fliess & Sira-Ramírez, 2008) de  $b$ . On se débarrasse des dérivées par rapport au temps, c'est-

---

1. Renvoyons à (Fliess, Lévine, Martin & Rouchon, 1995), (Rotella & Zambettakis, 2007) et à (Sira-Ramírez & Agrawal, 2004). On utilise ici une formalisation de la commande prédictive linéaire par platitude (*cf.* (Fliess & Marquez, 2000)), qui, comme on le sait, est indépendante de toute technique de commande optimale.

à-dire de  $s \frac{dY}{ds}$ , en multipliant les deux membres de [1] par une puissance négative suffisante de  $s$ .

## 2.2. Identification instantanée

Limitons-nous à un système monovariable, linéaire ou non. Il est loisible<sup>2</sup> de supposer qu'il satisfait l'équation différentielle entrée-sortie

$$E(t, y, \dot{y}, \dots, y^{(\iota)}, u, \dot{u}, \dots, u^{(\kappa)}) = 0 \quad [2]$$

où  $E$  est une fonction « suffisamment régulière » de ses arguments. Si, pour  $0 < n \leq \iota$ ,  $\frac{\partial E}{\partial y^{(n)}} \neq 0$ , le théorème des fonctions implicites permet de réécrire localement [2] sous la forme

$$y^{(n)} = \mathfrak{E}(t, y, \dot{y}, \dots, y^{(n-1)}, y^{(n+1)}, \dots, y^{(\iota)}, u, \dot{u}, \dots, u^{(\kappa)}) \quad [3]$$

En posant  $\mathfrak{E} = F + \alpha u$ , [3] devient

$$y^{(n)} = F + \alpha u \quad [4]$$

où

- $\alpha \in \mathbb{R}$  est un paramètre constant, *non physique*, choisi par le praticien ;
- $F$  est déterminé grâce à la connaissance de  $y^{(n)}$ ,  $u$ ,  $\alpha$ .

La dérivation numérique du § 2.3 permet d'obtenir une bonne estimée de  $y^{(n)}$  à chaque instant  $t$ . Le modèle [4] est ainsi dit *instantané*, car actualisé pas à pas. Il vise à remplacer des modèles mathématiques décrivant les machines dans une plage de fonctionnement aussi large que possible.

*Remarque 1* Le comportement désiré s'obtient, ici, par correcteurs de type PID autour d'une trajectoire de référence, obtenue selon les principes issus de la platitude (cf. (Fliess, Lévine, Martin & Rouchon, 1995; Fliess & Marquez, 2000; Rotella & Zambettakis, 2007; Sira-Ramírez & Agrawal, 2004)).

*Remarque 2* On trouvera en (Fliess, Join & Sira-Ramírez, 2006; Fliess, Join, Mboup & Sira-Ramírez, 2006; Fliess & Join, 2008) quelques règles générales de mise en œuvre, appliquées à divers exemples, dont certains considérés comme difficiles, même avec un modèle connu.

---

2. Les références (Fliess, Join, Mboup & Sira-Ramírez, 2006; Fliess, Join & Sira-Ramírez, 2006), en [accès libre](#), fournissent bien plus de détails, tant théoriques que pratiques.

### 2.3. Dérivation numérique

Renvoyons à (Fliess, Join & Sira-Ramírez, 2008) et (Mboup *et coll.*, 2007) pour plus de détails sur la dérivation numérique, c'est-à-dire l'estimation des dérivées de signaux temporels bruités<sup>3</sup>. Nous n'en présentons ici que les principes généraux.

#### 2.3.1. Signaux polynômiaux

Soit la fonction polynômiale  $x_N(t) = \sum_{\nu=0}^N x^{(\nu)}(0) \frac{t^\nu}{\nu!} \in \mathbb{R}[t]$ ,  $t \geq 0$ , de degré  $N$ . Avec les notations opérationnelles bien connues (*cf.* (Doetsch, 1970; Parodi, 1957)), il vient :

$$X_N(s) = \sum_{\nu=0}^N \frac{x^{(\nu)}(0)}{s^{\nu+1}}$$

Multiplions les deux membres par des puissances positives de la dérivation algébrique  $\frac{d}{ds}$ . Les quantités  $x^{(\nu)}(0)$ ,  $\nu = 0, 1, \dots, N$ , qui sont linéairement identifiables, satisfont le système triangulaire d'équations linéaire :

$$\frac{d^\alpha s^{N+1} X_N}{ds^\alpha} = \frac{d^\alpha}{ds^\alpha} \left( \sum_{\nu=0}^N x^{(\nu)}(0) s^{N-\nu} \right) \quad 0 \leq \alpha \leq N-1 \quad [5]$$

On se débarrasse des dérivées par rapport au temps, c'est-à-dire de  $s^\mu \frac{d^\mu X_N}{ds^\mu}$ ,  $\mu = 1, \dots, N$ ,  $0 \leq \iota \leq N$ , en multipliant les deux membres de (5) par  $s^{-\bar{N}}$ ,  $\bar{N} > N$ .

#### 2.3.2. Signaux analytiques

Considérons la fonction analytique définie par la série convergente  $x(t) = \sum_{\nu=0}^{\infty} x^{(\nu)}(0) \frac{t^\nu}{\nu!}$ , où  $0 \leq t < \rho$ . Sur l'intervalle  $(0, \varepsilon)$ ,  $0 < \varepsilon \leq \rho$ , on approche  $x(t)$  par le développement de Taylor tronqué  $x_N(t) = \sum_{\nu=0}^N x^{(\nu)}(0) \frac{t^\nu}{\nu!}$ , d'ordre  $N$ . Des calculs analogues à ceux du § 2.3.1 permettent alors d'obtenir des estimations des dérivées.

### 2.4. Débruitage

Les bruits entachant toute mesure sont considérés comme des phénomènes à fluctuations, ou oscillations, rapides<sup>4</sup>. Ils sont, bien entendu, amplifiés par la dérivation temporelle, c'est-à-dire par des puissances positives de  $s$  en [1] et [5]. On les atténue donc avec des filtres passe-bas, comme, par exemple, des intégrales itérées. En multipliant les deux membres de [1] et [5] par  $s^{-\bar{N}}$ , pour  $\bar{N} > 0$  assez grand, ou par un filtre rationnel passe-bas convenablement choisi, on obtient le débruitage recherché.

3. Ce sujet a, comme on le sait, suscité une littérature considérable, notamment en automatique (voir, par exemple, la bibliographie de (Fliess, Join & Sira-Ramírez, 2008)).

4. Renvoyons à (Fliess, 2006) pour un formalisme mathématique précis, utilisant l'*analyse non standard*.

## 2.5. Programmation

L'identification paramétrique du § 2.1 s'effectue grâce à une courte fenêtre temporelle d'intégration qui autorise la boucle fermée. Pour la dérivation numérique, on utilise également de courtes fenêtres d'intégration qui, étant de plus glissantes, permettent une estimation en temps réel des dérivées à chaque instant<sup>5</sup>.

## 3. Étude du papillon

### 3.1. Présentation

#### 3.1.1. Généralités

Le conducteur appuie sur la pédale de l'accélérateur. Cette information est envoyée au calculateur, qui, en fonction des conditions de vie, détermine l'alimentation en air pour obtenir le couple souhaité. En effet, l'ouverture du papillon n'est plus, aujourd'hui, une commande directe par câble, en liaison avec la pédale d'accélérateur. Un capteur de position situé sous l'accélérateur traduit en tension la demande de couple du conducteur. Cette tension est envoyée à un calculateur qui gère simultanément les diverses demandes énergétiques du véhicule, comme la climatisation, l'éclairage, le refroidissement du moteur, . . . Ces fonctions alourdissent la charge du moteur par leur consommation d'énergie. Le calculateur veille, par réglage d'ouverture/fermeture du papillon, à ce que l'activation ou l'extinction de ces divers mécanismes ne gênent pas le conducteur et n'entravent pas la bonne marche du véhicule.

#### 3.1.2. Fonctionnement

Le papillon est constitué d'une ailette, d'un moteur électrique continu, d'engrenages reliant l'arbre du moteur à l'ailette. L'angle de l'ailette est compris entre 0° et 80°. Un système de ressorts de précontraintes positionne cet angle à une valeur nominale de 7° (*limp-home* en anglais) : ouverture suffisante pour que le véhicule puisse rouler jusqu'au garage en cas de défaillance du calculateur ou de coupure de tension. Une non-linéarité avec zone morte est due aux ressorts.

#### 3.1.3. Performances désirées

Nous avons choisi les performances suivantes, résumées en table 1. Elles sont déduites d'essais effectués sur différents véhicules.

Pour un maximum de sécurité du conducteur, les performances doivent être respectées au niveau des dépassements, *overshoots* en anglais, mais surtout au niveau du temps d'établissement, qui caractérise un non-respect de la consigne conducteur/calculateur. Alors, le mode secours est enclenché : le calculateur coupe l'alimentation du papillon qui vient se positionner mécaniquement dans la position *limp home*.

---

5. Renvoyons le lecteur intéressé à C. Join ([cedric.join@cran.uhp-nancy.fr](mailto:cedric.join@cran.uhp-nancy.fr)) pour ces programmes.

Dynamique	Petits créneaux ( $< 20^\circ$ )	Grands créneaux
montante	$t_{90} < 35ms$ $t_{eb} < 150ms$ <i>Dépassements</i> $< 50\%$ <i>Retard pur</i> $< 5ms$	$t_{90} < 110ms$ $t_{eb} < 250ms$ <i>Dépassements</i> $< 20\%$ <i>Retard pur</i> $< 20ms$
déscendante	$t_{90} < 35ms$ $t_{eb} < 150ms$ <i>Dépassements</i> $< 0\%$ <i>Retard pur</i> $< 5ms$	$t_{90} < 110ms$ $t_{eb} < 250ms$ <i>Dépassements</i> $< 0\%$ <i>Retard pur</i> $< 20ms$

$t_{90}$  et  $t_{eb}$  sont, respectivement, les temps de réponse, à 90%, et d'établissement de la consigne, à  $0.2^\circ$  près.

**Tableau 1.** Performances désirées.

*Remarque 3* Il existe d'autres modes de dysfonctionnements et de secours, que nous ne détaillerons pas ici.

### 3.2. Électronique de commande

L'objectif est d'asservir un papillon motorisé, grâce à une carte électronique de puissance. Le papillon est un modèle *Bosch* ou *Magneti Marelli*, piloté à 500 Khz en PWM. La période d'échantillonnage a été prise égale à 5 ms, puis 3 ms. Le calculateur (voir la photographie 2) doit réaliser plusieurs asservissements simultanés, d'où l'impossibilité de réduire davantage la période d'échantillonnage.

### 3.3. Commande avec modèle

La principale difficulté dans ce type d'asservissement est de réaliser des petits déplacements de l'ordre de 1 degré. L'asservissement se comporte mieux en descente (figure 6) qu'en montée (figure 5). En effet, les frottements secs, difficilement identifiables, perturbent fortement le démarrage et la stabilisation. La commande plate, utilisée avec une bonne estimation de la précontrainte, permet d'obtenir rapidement au démarrage une commande suffisamment énergétique et bien dosée afin de décoller le papillon. Si toute l'énergie de la commande est absorbée par le frottement sec, c'est le PID qui prend le relais. C'est pourquoi on note sur certaines figures, comme la 10, un ralliement tardif vers le point de consigne. On reste tout de même dans une plage admissible de 0,2 degré, au pas de quantification près, qui est de 0,1 degré. Augmenter la dynamique du PID engendre des oscillations sur certaines plages de fonctionnement. L'objectif que nous nous étions fixés, pour des raisons de robustesse par rapport aux dispersions de conception, est d'utiliser un seul PID dans toute la plage de fonc-





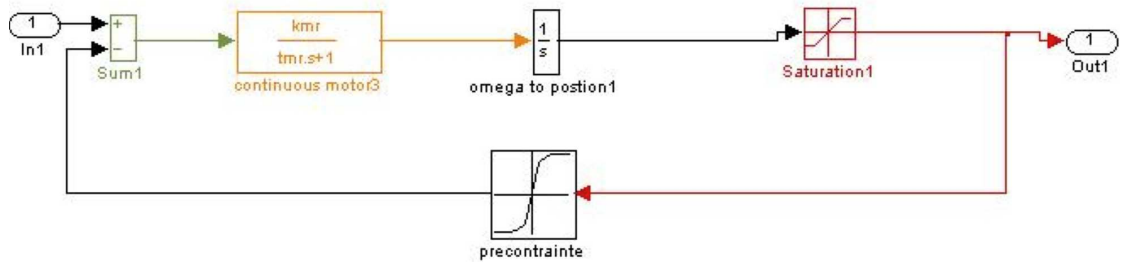
**Figure 2.** *Calculateur E 35.*

tionnement : on évite ainsi le calcul de multiples coefficients de PID et la gestion des transitions entre eux.

Les seul usage d'un correcteur PID n'autorise pas des performances suffisantes pour des signaux faibles à cause des frottements et des effets non linéaires des ressorts de contraintes, difficiles à modéliser (*cf. (Deur et coll., 2004)*).

### 3.3.1. Modèle

L'élaboration d'un modèle analytique est toujours difficile, car il est nécessaire de réaliser des mesures et/ou d'obtenir des données suffisantes du constructeur. Selon la nature de la loi de commande, il est nécessaire d'obtenir plus ou moins d'informations sur le procédé.



**Figure 3.** Schéma de principe.

L'identification, obtenue, ici, selon les techniques évoquées au § 2.1, des paramètres du modèle et des efforts de précontraintes est délicate. Il est nécessaire de construire un protocole tout en évitant la destruction du papillon motorisé. Des frottements secs perturbent fortement l'accès aux mesures. Cette première méthode montre qu'un modèle minimaliste d'un processus permet de répondre à un cahier des charges et de piloter correctement certains systèmes avec l'identification grossière d'un jeu minimal de paramètres : on doit supposer, tout de même, que les dispersions des caractéristiques du système sont dans une plage raisonnable.

*Remarque 4 D'autres phénomènes extérieurs peuvent altérer le fonctionnement du papillon :*

- variation de la tension de la batterie,
- température ambiante.

### 3.3.2. Commande

Nous avons appliqué la théorie de la platitude à un modèle comportemental linéaire, du second ordre, comprenant un intégrateur, obtenu grâce aux rejets des efforts des précontraintes. Ce dernier point est d'une importance capitale.

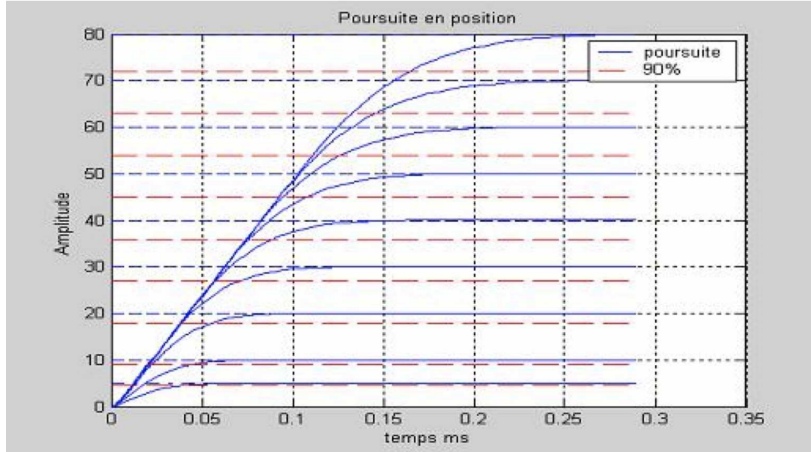
La sortie  $y$  du système linéaire, de fonction de transfert

$$H = \frac{k_m}{s(\tau s + 1)}$$

est plate (cf. (Fliess, Lévine, Martin & Rouchon, 1995; Fliess & Marquez, 2000; Rotella & Zambettakis, 2007; Sira-Ramírez & Agrawal, 2004)). On en déduit l'écriture de la commande nominale

$$u^* = (\tau \ddot{y}^* + \dot{y}^*) / k_m$$

à partir de la sortie de référence, qui prend en compte les saturations en position, vitesse et accélération du moteur ainsi que les performances désirées, établies au § 3.1.3. Voir l'ensemble de ces trajectoires en figure 4.



**Figure 4.** Trajectoires de références.

On y ajoute, selon les préceptes de la commande prédictive par platitude (cf. (Fliess, Lévine, Martin & Rouchon, 1995; Fliess & Marquez, 2000; Rotella & Zambettakis, 2007; Sira-Ramírez & Agrawal, 2004)), le rejet des précontraintes<sup>6</sup>  $\text{Pinv}(y)$  et la correction  $\text{PID}(e)$  de l'erreur  $e = y - y^*$

$$u = u^* + \text{Pinv}(y) + \text{PID}(e)$$

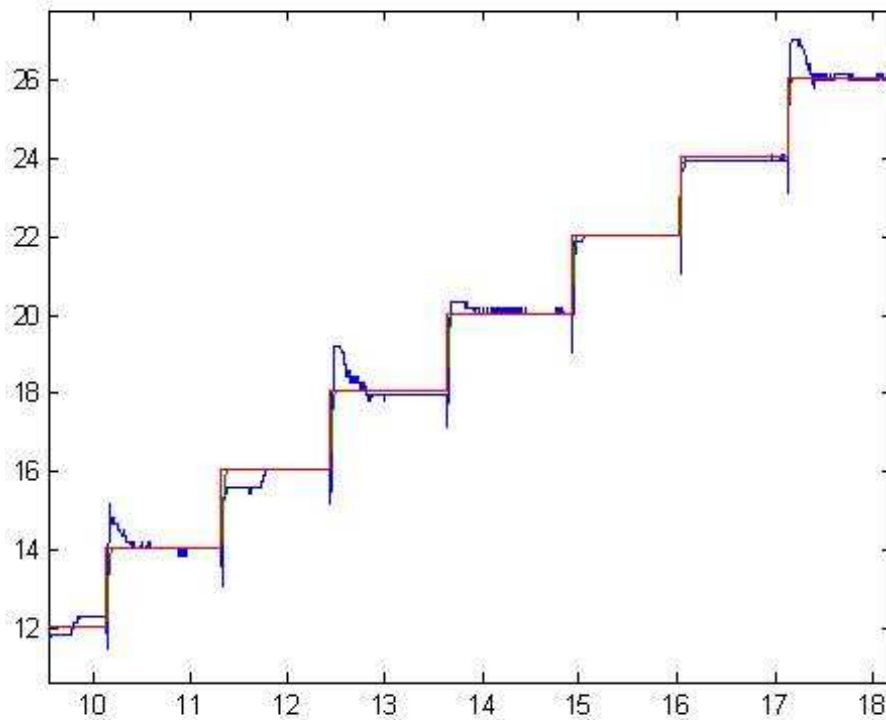
Les coefficients de  $\text{PID}(e)$  sont calculés de manière à imposer la dynamique de régulation souhaitée. Les dérivées  $\dot{y}^*$  et  $\ddot{y}^*$  ainsi que  $y^*$  découlent de la trajectoire de référence<sup>7</sup>.

Cette loi a été implantée en temps réel. Elle fonctionne correctement. Les résultats expérimentaux sont présentés figures 5, 6 et 7. La figure 7 montre un dépassement non

6. La fonction  $\text{Pinv}(y)$  représente la tension nécessaire à appliquer au papillon pour qu'il se maintienne en la position  $y$ , c'est-à-dire pour lutter contre le ressort de précontrainte, qui ramène en la position *limp home*. Il est nécessaire d'anticiper son action et donc de l'identifier correctement avant toute conception de lois de commandes de type « rejet de perturbations ». Le vieillissement du papillon, son encrassement, les dispersions de fabrication altèrent la forme et les valeurs de la précontrainte. Il est donc nécessaire d'identifier à nouveau les valeurs de cette précontrainte selon des cycles de vie bien définis du véhicule, si l'on souhaite conserver les performances désirées.

7. Répétons, ici, ce qui a déjà été souvent écrit à propos de la platitude (cf. (Fliess, Lévine, Martin & Rouchon, 1995; Fliess & Marquez, 2000; Rotella & Zambettakis, 2007; Sira-Ramírez & Agrawal, 2004)) : le calcul des dérivées n'offre, ici, aucune difficulté puisque l'on connaît l'expression analytique de la référence.

maîtrisé lorsque la consigne varie fortement. C'est dû aux conditions expérimentales où la période d'échantillonnage de 5 ms est trop importante. Précisons que les résultats des simulations sont très proches de la réalité.



**Figure 5.** Résultats en montée.

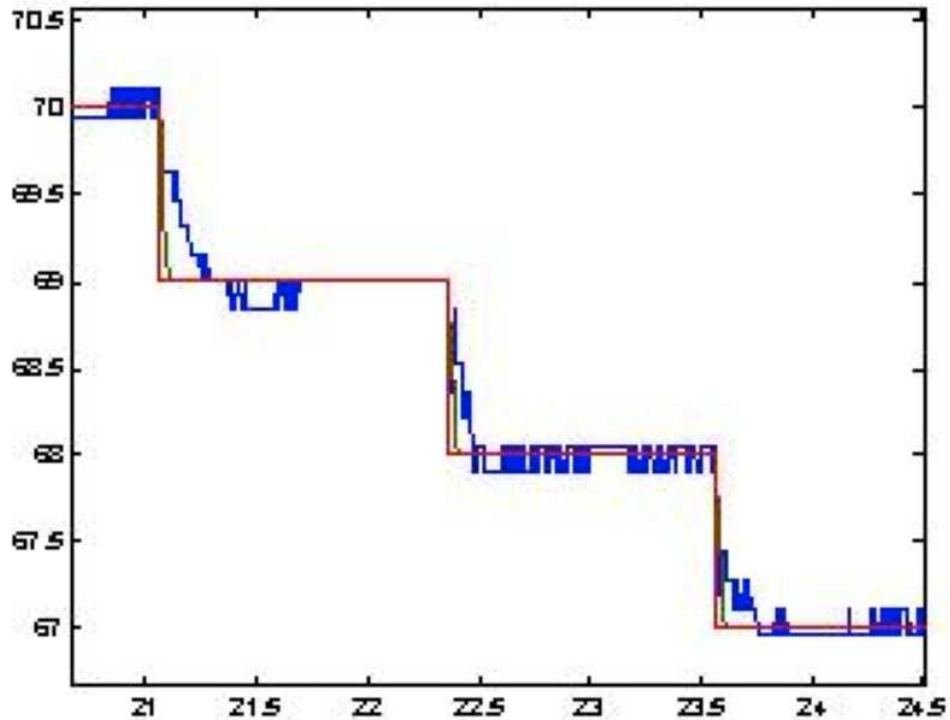
### 3.3.3. Difficultés complémentaires

Avec un papillon motorisé en couple, où l'arbre du moteur est relié directement à l'ailette, il devient presque impossible de mesurer la précontrainte à cause de l'importance du frottement sec. Cette méthode, ou toute autre nécessitant la connaissance d'un modèle, s'avère, alors, trop laborieuse dans l'estimation des paramètres.

## 3.4. Commande sans modèle

### 3.4.1. Généralités

Passons à une commande sans modèle qui permet, en identifiant uniquement le gain statique du modèle, et cela de manière grossière ou empirique, d'asservir un procédé complexe. En effet, la précision du gain statique n'est pas primordiale, ce qui permet de s'affranchir d'un travail d'identification complexe, tout en accédant



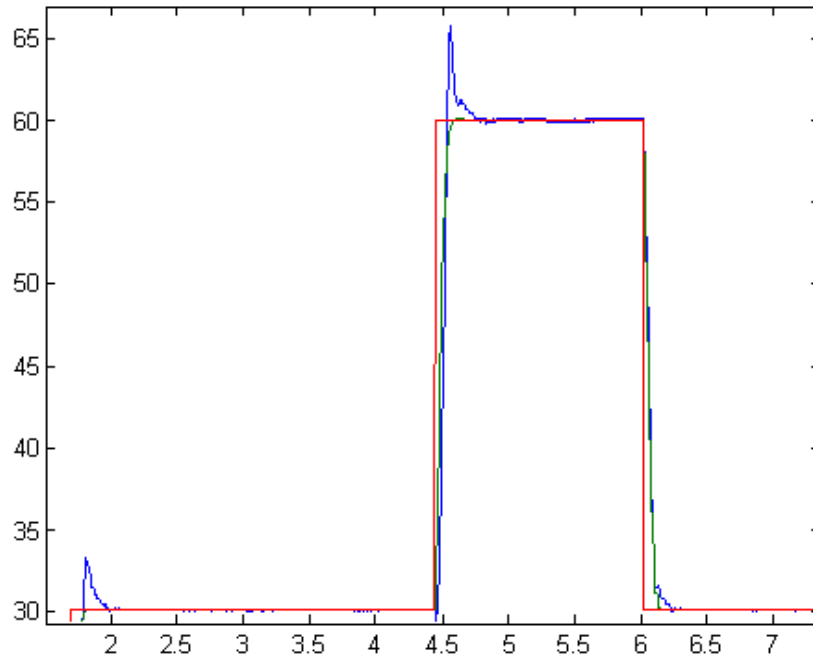
**Figure 6.** Résultats en descente.

aux exigences fonctionnelles et dynamiques souhaitées. Bien entendu, ces exigences doivent être atteignables par le dimensionnement du procédé. Cette méthode, comme la précédente, peut aussi être utilisée pour y parvenir, en fonction des exigences.

Ici, il n'a pas été nécessaire d'identifier la précontrainte ou d'autres paramètres, ce qui simplifie beaucoup les choses. Comme pour la première commande, on a implanté une dynamique de poursuite calibrée sur des trajectoires de référence. Une structure PID normalisée assure la précision.

Les résultats de simulation montrent qu'il est possible d'atteindre les performances souhaitées avec un minimum d'effort. Ils sont comparables à ceux obtenus avec la commande par platitude (voir figures 8, 9, 10). La commande est, néanmoins, un peu moins dynamique pour chaque changement de consigne. La simulation a été réalisée avec une cadence d'intégration de 3 ms, des bloqueurs d'ordre 0 et une quantification de  $0.2^\circ$  sur la sortie.

Afin de mieux tester, encore, notre approche et sa robustesse, nous fournissons des simulations avec données entachées d'un bruit blanc gaussien  $N(0, 0.3)$ , centré. Les résultats, comme le montrent les figures 11, 12 et 13, n'en sont pas pour autant dégradés.



**Figure 7.** Résultats en réponse à d'importants échelons d'amplitudes.

*Remarque 5* On trouvera en (Fliess, 2006) les raisons théoriques expliquant cette robustesse aux bruits. Rappelons que cette approche ne nécessite pas la connaissance des propriétés statistiques des bruits, que l'on aurait pu choisir colorés et/ou non gaussiens.

#### 3.4.2. Mise en œuvre

La loi de commande a été implantée sur un microprocesseur HD64F7058BF80K qui accepte du code C standard et nécessite 8 cycles machines (80MHz) pour réaliser une multiplication sur des nombres flottants.

Pour l'écriture du code nous avons utilisé notre atelier logiciel développé en Maple pour réaliser du prototypage rapide. Il permet d'obtenir une architecture de contrôle multi-cibles du code et d'engendrer simultanément le code C/Matlab dans Simulink et le code C à implanter dans le calculateur cible, à partir d'une même source. La mise au point du code a été faite sur le code généré en Matlab puis en C, inclus directement dans Simulink, puis enfin sur le calculateur. Ainsi, nous avons pu très rapidement :

- tester sous Simulink le code réellement implanté dans le calculateur,

Types d'opération	Nombres d'opération	Nombres d'opération conditionnées ( <i>If then else</i> )
Additions	20	3
Divisions	4	
Multiplications	19	2
Assignements	55	12

**Tableau 2.** *Opérations nécessaires à la commande*

- vérifier la robustesse et le « profilage » de notre loi de commande par rapport à la précision numérique (Digit),
- obtenir à chaque étape de la conception un code C et/ou Matlab, engendré proprement, c'est-à-dire lisible, bien structuré et optimisé,
- vérifier la cohérence du code dans un langage de haut niveau (Maple),
- avoir le nombre d'opérations nécessaires à la réalisation de la loi de commande, à chaque étape de sa conception, et, ainsi, prendre en compte les contraintes fortes du temps réel dès le début du cycle du développement.

Le tableau 2 est engendré automatiquement par Maple<sup>TM</sup>. Il récapitule le nombre d'opérations nécessaires à chaque pas de calcul en fonction des branchements logiques. Il est révélateur de la simplicité de la loi de commande proposée.

#### 4. Conclusion

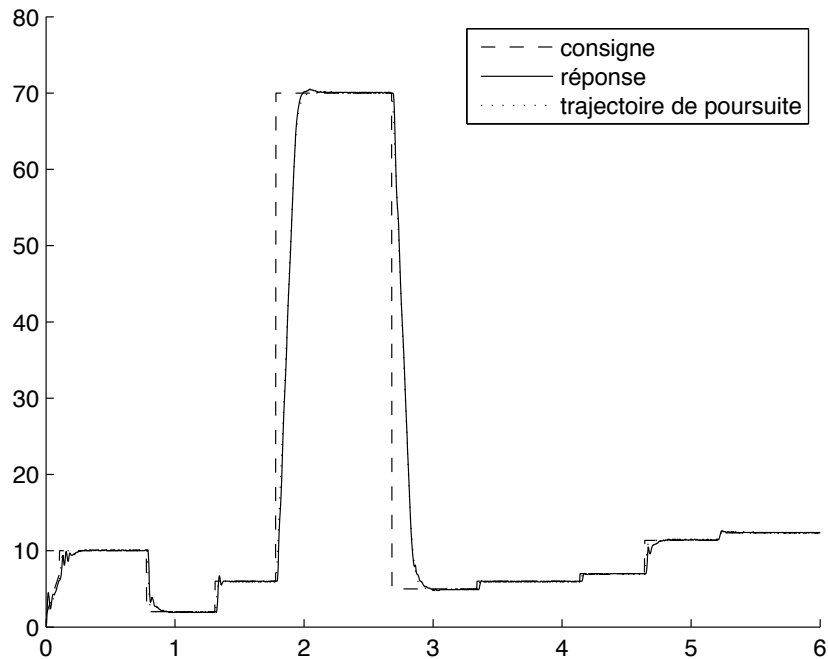
L'implantation en temps réel de cette commande sans modèle est en cours de développement. D'autres travaux, sur les systèmes hybrides (Bourdais *et coll.*, 2007) et sur certains matériaux (Gédouin *et coll.*, 2008), ont déjà été menés avec succès.

Un prochain article (Fliess & Join, 2008) fera un point théorique plus précis sur la commande sans modèle, tout en l'accompagnant de diverses considérations sur la commande à modèle restreint, ou incomplet, dont certains aspects de (Villagra *et coll.*, 2008) peuvent être vus comme une première manifestation pratique<sup>8</sup>.

#### 5. Bibliographie

- T. Aono, T. Kowatari, Throttle-control algorithm for improving engine response based on air-intake model and throttle-response model, *IEEE Trans. Industrial Electronics*, 53: 915-921, 2006.
- M. Barić, I. Petrović, N. Perić, Neural network-based sliding mode control of electronic throttle, *Engineering Appl. Artificial Intelligence*, 18: 951-961, 2005.

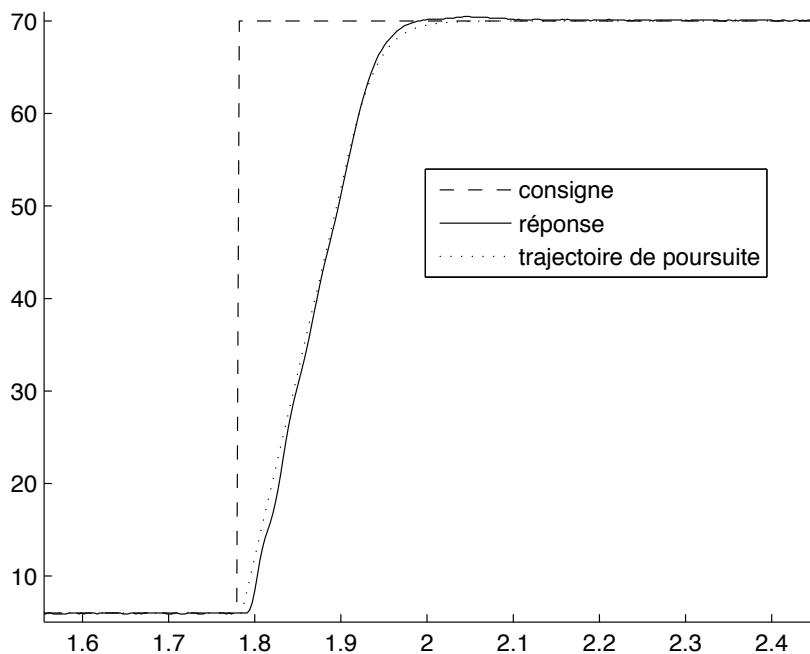
8. Voir aussi l'atténuation des perturbations en (Fliess, Join & Sira-Ramírez, 2008).



**Figure 8.** Résultats généraux pour la commande sans modèle. Cas non bruité.

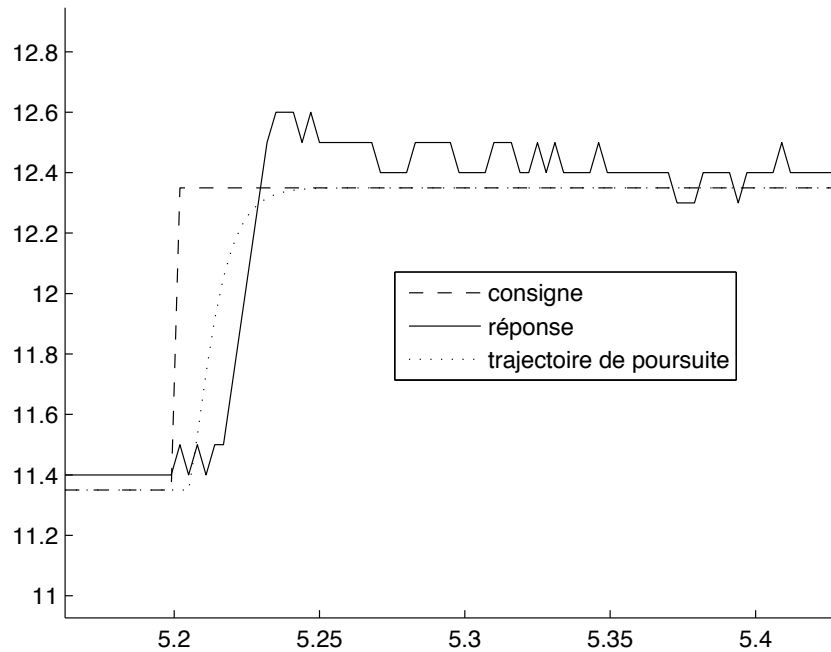
- R. Bourdais, M. Fliess, C. Join, W. Perruquetti, Towards a model-free output tracking of switched nonlinear systems, *Proc. 7<sup>th</sup> IFAC Symp. Nonlinear Control Systems – NOLCOS 2007*, Pretoria, 2007 (accessible sur <http://hal.inria.fr/inria-00147702/fr>).
- C. Canudas de Wit, I. Kolmanovsky, J. Sung, Adaptive pulse control of electronic throttle, *Proc. Amer. Control Conf.*, Arlington, VA, 2001.
- S.-B. Choi, J.K. Hedrick, Robust throttle control of automatic engines: theory and experiments, *J. Dynamic Syst. Measur. Control*, 118: 92-98, 1996.
- J. Deur, D. Pavković, N. Perić, M. Jansz, D. Hrovat, An electronic throttle control strategy including compensation of friction and limp-home effects, *IEEE Trans. Industr. Appl.*, 40: 821-834, 2004.
- G. Doetsch, *Einführung in Theorie und Anwendung der Laplace-Transformation*, 2. Auflage, Birkhäuser, 1970. Traduction anglaise : *Introduction to the Theory and Application of the Laplace Transform*, Springer, 1974.
- M. Fliess, Analyse non standard du bruit, *C.R. Acad. Sci. Paris, Ser. I*, 342: 797-802, 2006.
- M. Fliess, C. Join, Commande sans modèle et commande à modèle restreint, à paraître en 2008 (bientôt accessible sur <http://hal.inria.fr>).





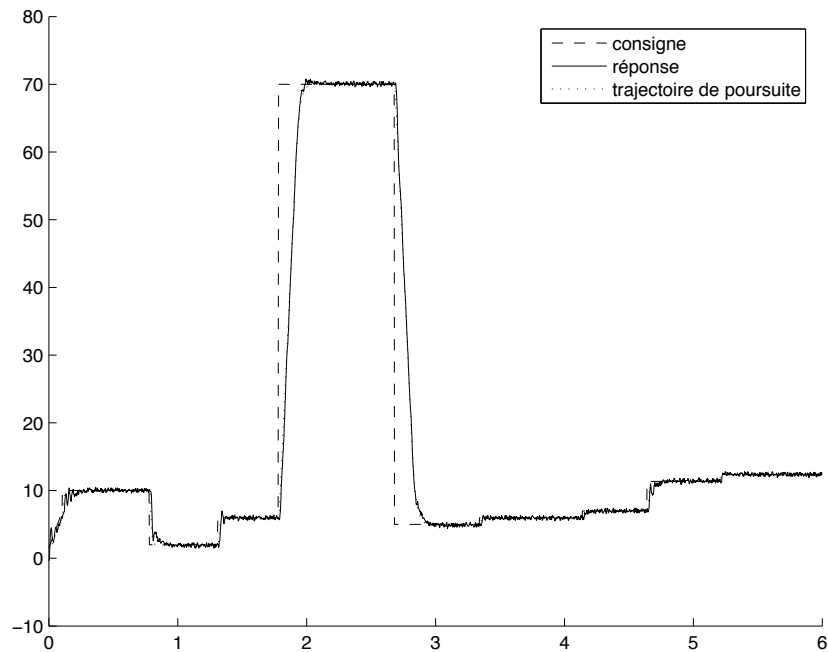
**Figure 9.** Zoom de la figure. 8

- M. Fliess, C. Join, M. Mboup, H. Sira-Ramírez, Vers une commande multivariable sans modèle, *Actes Conf. Internat. Francoph. Automatique – CIFA 2006*, Bordeaux, 2006 (accessible sur <http://hal.inria.fr/inria-00001139/fr>).
- M. Fliess, C. Join, H. Sira-Ramírez. Complex continuous nonlinear systems: their black box identification and their control, *Proc. 14<sup>th</sup> IFAC Symp. System Identification – SYSID 2006*, Newcastle, Australie, 2006 (accessible sur <http://hal.inria.fr/inria-00000824/fr>).
- M. Fliess, C. Join, H. Sira-Ramírez, Non-linear estimation is easy, *Internat. J. Modelling Identification Control*, 3, 2008 (accessible sur <http://hal.inria.fr/inria-00158855/fr>).
- M. Fliess, J. Lévine, P. Martin, P. Rouchon, Flatness and defect of non-linear systems: introductory theory and examples, *Internat. J. Control*, 61: 1327-1361, 1995.
- M. Fliess, R. Marquez, Continuous-time linear predictive control and flatness: a module-theoretic setting with examples, *Internat. J. Control*, 73: 606-623, 2000.
- M. Fliess, H. Sira-Ramírez, An algebraic framework for linear identification, *ESAIM Control Optim. Calc. Variat.*, 9: 151-168, 2003.



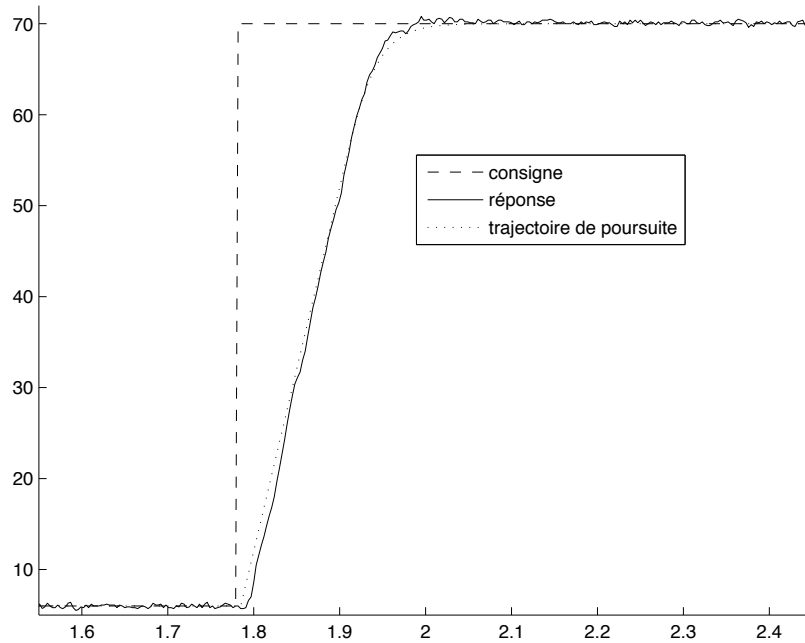
**Figure 10.** Zoom de la figure. 8

- M. Fliess, H. Sira-Ramírez, Closed-loop parametric identification for continuous-time linear systems, in H. Garnier & L. Wang (Eds): *Continuous-Time Model Identification from Sampled Data*, Springer, 2008 (accessible sur <http://hal.inria.fr/inria-00114958/fr>).
- P.-A. Gédouin, C. Join, E. Delaleau, J.-M. Bourgeot, S.A. Chirani, S. Calloch, Model-free control of shape memory alloys antagonistic actuators, à paraître en 2008 (bientôt accessible sur <http://hal.inria.fr>).
- C. Join, J. Masse, M. Fliess, Commande sans modèle pour l'alimentation de moteurs : résultats préliminaires et comparaisons, *Actes 2<sup>e</sup> Journées Identification et Modélisation Expérimentale – JIME 2006* (accessible sur <http://hal.inria.fr/inria-00096695/fr>).
- D. Kim, H. Peng, S. Bai, J.M. Maguire, Control of integrated powertrain with electronic throttle and automatic transmission, *IEEE Trans. Control Systems Technology*, 15: 474-482, 2007.
- M. Mboup, C. Join, M. Fliess, A revised look at numerical differentiation with an application to nonlinear feedback control, *Proc. 15<sup>th</sup> Mediterrean Conf. Control Automation – MED 2007*, Athènes, 2007 (accessible sur <http://hal.inria.fr/inria-00142588/fr>).
- J. Mikusinski, *Operational Calculus*, 2<sup>nd</sup> ed., Vol. 1, PWN & Pergamon, 1983.
- J. Mikusinski, T. Boehme, *Operational Calculus*, 2<sup>nd</sup> ed., Vol. 2, PWN & Pergamon, 1987.



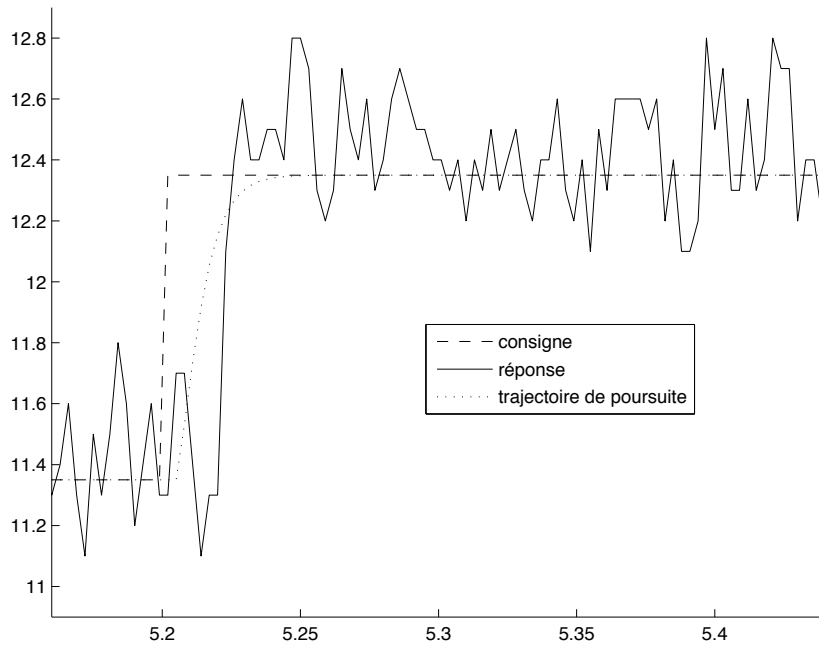
**Figure 11.** Résultats généraux de la commande sans modèle. Cas bruité.

- J.E. Naranjo, C. González, R. García, T. de Pedro, Cooperative throttle and brake fuzzy control for acc+stop&go maneuvers, *IEEE Trans. Vehicular Technology*, 56: 1623-1630, 2007
- M. Parodi, *Introduction à l'analyse symbolique*, Gauthier-Villars, 1957.
- D. Pavković, J. Deur, M. Jansz, N. Perić, Adaptive control of automotive electronic throttle, *Control Engineering Practice*, 14: 121-136, 2006.
- C. Rossi, A. Tilli, A. Tonielli, Robust control of a throttle body for drive by wire operation of automotive engines, *IEEE Trans. Control Systems Technology*, 8: 993-1002, 2000.
- F. Rotella, I. Zambettakis, Commande des systèmes par platitude, *Techniques de l'ingénieur*, S7450, 2007.
- R. Rothfuß, H.-M. Heinkel, R. Sedlmeyer, H. Schmidt, S. Stoll, J. Winkelhake, Flatness based control of a throttle plate, *Proc. 14<sup>th</sup> Internat. Symp. Math. Theory Networks Systems – MTNS 2000*, Perpignan, 2000.
- H. Sira-Ramírez, S. Agrawal, *Differentially Flat Systems*, Marcel Dekker, 2004.
- P. Stewart, P.J. Fleming, Drive-by-wire control of automotive driveline oscillations by response surface methodology, *IEEE Trans. Control Systems Technology*, 12: 737-741, 2004



**Figure 12.** Zoom de la figure 11.

- M. Vařak, M. Baotic, M. Morari, I. Petrovic, N. Peric, Constrained optimal control of an electronic throttle, *Internat. J. Control*, 79: 465-478 2006.
- J. Villagra, B. d'Andréa-Novel, M. Fliess, H. Mounier, Synthèse algébrique d'estimateurs de vitesses longitudinale et latérale d'une automobile, *e-STA*, 2008 (bientôt accessible sur <http://hal.inria.fr>).
- S.W. Wang, D.L. Yu, J.B. Gomm, G.F. Page, S.S. Douglas, Adaptive neural network model based predictive control for air-fuel ratio of SI engines, *Engineering Appl. Artificial Intelligence*, 19: 189-200, 2006.
- M. Won, S.B. Choi, J.K. Hedrick, Air-to-fuel ratio control of spark ignition engines using Gaussian network sliding control, *IEEE Trans. Control Systems Technology*, 6: 678-687, 1998.
- C. Yang, Model-based analysis and tuning of electronic throttle controllers, *Proc. SAE World Congress*, Detroit, MI, 2004.



**Figure 13.** Zoom de la figure 11.