

**COUR D'APPEL DE PARIS
ARRET DU 20 MARS 2015**

Pôle 5 - Chambre 2
(n°38, 28 pages)

Numéro d'inscription au répertoire général : 13/00552

Décision déferée à la Cour : jugement du 11 octobre 2012 - Tribunal de grande instance de PARIS -3ème chambre 4ème section - RG n°09/11848

APPELANTE AU PRINCIPAL et INTIMEE INCIDENTE

S.A.S. AIRBUS HELICOPTERS, anciennement dénommée EUROCOPTER, agissant en la personne de ses dirigeants en exercice domiciliés en cette qualité au siège social situé

Aéroport International Marseille Provence
13725 MARIIGNANE CEDEX

Immatriculée au rcs d'Aix-en-Provence sous le numéro 352 383 715
Représentée par Me Pierre VERON de la SCPA VERON & ASSOCIES, avocat au barreau de PARIS, toque P 24
Assistée de Me Thomas B, avocat au barreau de LYON, toque T 747

INTIMEES AU PRINCIPAL et APPELANTES INCIDENTES

Société BELL HELICOPTER TEXTRON INC, société de droit américain, prise en la personne de ses représentants légaux domiciliés en cette qualité au siège social situé [...]

FORT WORTH

TEXAS (TX)

76118 ETATS-UNIS D'AMERIQUE

Société BELL HELICOPTER TEXTRON CANADA LTD, société de droit canadien, prise en la personne de ses représentants légaux domiciliés en cette qualité au siège social situé

[...]

H3B 5H5

Bureau 900

MONTREAL

QUEBEC

Représentées par Me François TEYTAUD, avocat au barreau de PARIS, toque J 125

Assistées de Me Marina C plaidant pour le Cabinet REED SMITH LLP, avocat au barreau de PARIS, toque J 097, Me François J plaidant pour le Cabinet REED SMITH LLP, avocat au barreau de PARIS, toque J 097

COMPOSITION DE LA COUR :

Après rapport oral, l'affaire a été débattue le 4 février 2015, en audience publique, devant la Cour composée de :

Mme Marie-Christine AIMAR, Présidente

Mme Sylvie NEROT, Conseillère

Mme Véronique RENARD, Conseillère
qui en ont délibéré

Greffière lors des débats : Mme Carole T

ARRET:

Contradictoire

Par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la Cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du code de procédure civile

Signé par Mme Marie-Christine AIMAR, Présidente, et par Mme Carole T, Greffière, à laquelle la minute du présent arrêt a été remise par la magistrate signataire.

Vu les articles 455 et 954 du code de procédure civile,

Vu le jugement contradictoire du 11 octobre 2012 rendu par le tribunal de grande instance de Paris (3ème chambre 4ème section),

Vu l'appel interjeté le 11 janvier 2013 par la société Airbus Helicopters anciennement dénommée Eurocopter,

Vu les dernières conclusions de la société Airbus Helicopters, appelante, en date du 20 janvier 2015,

Vu les dernières conclusions de la société Bell Helicopter Textron Inc et de la société Bell Helicopter Textron Canada Ltd, intimées et appelantes à titre incident, en date du 8 janvier 2015,

Vu l'ordonnance de clôture en date du 22 janvier 2015,

SUR CE, LA COUR,

Il est expressément renvoyé pour un plus ample exposé des faits de la cause et de la procédure à la décision entreprise et aux écritures des parties,

Il sera simplement rappelé que :

La Sas Eurocopter présentement dénommée Airbus Helicopters, filiale du groupe EADS, a principalement pour activité la conception, la fabrication et la commercialisation d'hélicoptères civils et militaires.

La SA Eurocopter France devenue ensuite Eurocopter puis la société Airbus Helicopters, ces changements de dénomination et de forme sociale ayant été régulièrement inscrits au registre national des brevets, a notamment déposé le 10 juin 1996 le brevet français n°2 749 561 (n° 96 07156) intitulé 'train d'atterrissage à patins pour

hélicoptère'. Cette invention a notamment fait l'objet de dépôt sous priorité du brevet français aux Etats-Unis et au Canada.

L'invention brevetée entend résoudre le problème de résonance au sol causé par des phénomènes vibratoires générés par la rotation des pales du rotor lorsque l'appareil est posé au sol, qui peuvent par exemple conduire à la destruction de l'appareil.

Cette invention portant sur des trains d'atterrissage 'à moustache' ou 'luge' a été mis en oeuvre par la SAS Eurocopter sur ses appareils EC 120 et EC 130.

La société de droit américain Bell Helicopter Textron a également pour activités la conception, la fabrication et la commercialisation d'hélicoptères militaires et civils. La société de droit canadien Bell Helicopter Textron Canada, assemble l'hélicoptère Bell 429. Une première version de l'hélicoptère Bell 429 fabriqué en 21 exemplaires a été présentée au public au mois de février 2007 au Canada, par ces sociétés toutes deux filiales du groupe Textron et cet appareil, dans sa deuxième a été homologué par les autorités aéronautiques, au Canada, en juillet 2009. Cet appareil est vendu au prix d'environ 4.000.000 d'euros.

Préalablement, au printemps 2003 les sociétés Bell Helicopter Textron avaient loué un appareil EC 120 de la société Airbus Helicopters équipé du train à moustache qu'elles ont analysé et soumis à des tests.

Une procédure en contrefaçon a été engagée devant les tribunaux canadiens le 9 mai 2008 par la société Eurocopter qui a abouti à la condamnation de la société Bell Helicopter Textron Canada pour contrefaçon de la revendication 15 du brevet correspondant au brevet français dont s'agit, concernant la première version du train d'atterrissage ,à la nullité des autres revendications pour défaut 'd'utilité' et au rejet de la demande de contrefaçon de la deuxième version du train d'atterrissage, par décision de la Cour fédérale du Canada du 30 janvier 2012 confirmant la décision déferée, elle -même confirmée par arrêt de la cour d'appel fédérale du Canada du 24 septembre 2013.

Les sociétés Bell ont présenté une seconde version de l'hélicoptère Bell 429 avec un train d'atterrissage modifié.

Considérant que les deux versions de l'hélicoptère Bell 429 contrefaisaient son brevet français n° 9607156, la SAS Eurocopter a fait établir un constat d'huissier de justice le 12 juin 2009 sur les sites internet www.sa.1on-du-bourget.fr et www.be11he1iopter.textron.com et www.rotor-aircraft.com et une mesure de saisie-contrefaçon sur le stand des sociétés Bell sur le salon du Bourget, le 16 juin 2009 en vertu d'une autorisation présidentielle en date du 11 juin 2009.

C'est dans ces circonstances que, selon acte d'huissier du 16 juillet 2009, la société SAS Eurocopter a fait assigner devant le tribunal de grande instance de Paris les sociétés Bell Helicopter Textron Inc et Bell Helicopter Textron Canada Ltd en contrefaçon de son brevet français n° FR 2 749 561.

L'action engagée par la société Bell Helicopter Textron Inc aux Etats Unis en juin 2009 à l'encontre de la société Airbus Helicopters a fait l'objet de plusieurs décisions dont celle du 15 août 2014 du Tribunal du District de Columbia qui a décidé que la deuxième version ne constituait pas une contrefaçon littérale ou par équivalent du brevet de la société Airbus et a abouti à une transaction entre les parties.

Suivant jugement dont appel, le tribunal a essentiellement :

- rejeté les demandes de nullité du brevet français FR 2 749 561 formées par les sociétés Bell Helicopter Textron Inc et Bell Helicopter Textron Canada Ltd sur le fondement de l'insuffisance de description, l'absence de nouveauté et sur le défaut d'activité inventive,
- rejeté l'ensemble des moyens de nullité du procès-verbal de saisie-contrefaçon du 16 juin 2010,
- rejeté la demande d'irrecevabilité de la pièce des défenderesses numéro 30,
- débouté la SA Eurocopter de ses demandes de contrefaçon du fait tant de la première version que de la seconde version de l'hélicoptère Bell 429,
- débouté les sociétés Bell Helicopter Textron de leur demande de publication judiciaire,
- dit n'y avoir lieu à exécution provisoire,
- condamné la société Eurocopter à verser à chacune des sociétés Bell Helicopter Textron la somme de 65.000 euros sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile.

En cause d'appel la société Airbus Helicopters anciennement dénommée Eurocopter, appelante, demande essentiellement dans ses dernières écritures du 20 janvier 2015, sur le fondement des articles L 613-3, L 615-1, L 615-5-2, L 615-7 et L 615-7-1 du code de la propriété intellectuelle de :

- confirmer le jugement en ce qu'il a rejeté les demandes reconventionnelles en nullité du brevet FR 2 749 561, la demande en nullité du procès-verbal de saisie-contrefaçon et de celle tendant à voir écarter des débats les procès-verbaux de constat,

- le réformer pour le surplus,
- en conséquence, dire et juger que les deux versions du train d'atterrissage équipant les hélicoptères Bell 429 reproduisent les caractéristiques n° 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 13 et 15 du brevet FR 2 749 561 de façon littérale ou par équivalence,
- dire et juger que les sociétés Bell Helicopter Textron Inc et Bell Helicopter Canada Ltd se sont rendues coupables de contrefaçon de ces revendications en important, offrant à la vente et détenant en France, des appareils Bell 429 équipés des trains d'atterrissage reproduisant ces caractéristiques,
- condamner in solidum les sociétés Bell Helicopter Textron Inc et Bell Helicopter Textron Canada Ltd à payer à la société Airbus Helicopters une provision de 5.000.000 d'euros à valoir sur son préjudice définitif à fixer après expertise à instaurer,
- ordonner des mesures d'interdiction sous astreinte, concernant la poursuite des actes de contrefaçon et la réparation des appareils litigieux, la confiscation des hélicoptères contrefaisants détenus par les sociétés intimées en France et la destruction des trains d'atterrissage sous contrôle d'huissier,
- ordonner le rappel, sous astreinte, des hélicoptères équipés du train d'atterrissage contrefaisant vendus ou fournis par les sociétés intimées,
- enjoindre aux sociétés intimées de communiquer, sous astreinte tout document comptable permettant d'établir la masse contrefaisante,
- ordonner la publication de la décision,
- condamner in solidum les sociétés intimées à payer à la société appelante la somme de 400.000 euros sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile.

Les sociétés Bell Helicopter Textron Inc et Bell Helicopter Textron Canada Ltd, intimées s'opposent aux prétentions de l'appelante, et pour l'essentiel, demandent dans leurs dernières conclusions en date du 8 janvier 2015 portant appel incident de :

- réformer le jugement en ce qu'il a rejeté leurs demandes reconventionnelles en nullité du procès-verbal de saisie-contrefaçon, refuser d'écarter les procès-verbaux de constats, rejeter la demande de nullité des revendications opposées du brevet FR 2 749 561,
- confirmer le jugement pour le surplus,
- en conséquence,

- prononcer la nullité du procès-verbal de saisie-contrefaçon du 16 juin 2009 et ordonner la restitution des pièces saisies sous astreinte,
- dire que les procès-verbaux de constat sont dépourvus de force probante,
- annuler les revendications 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 13, 14 et 15 du brevet FR 2 749 561,
- débouter la société Airbus Helicopters de l'ensemble de ses demandes,
- ordonner la publication de la décision à intervenir aux frais de la société appelante qui devra consigner la somme de 50.000 euros à cet effet,
- condamner la société Airbus Helicopters à payer à chacune des sociétés intimées la somme de 500.000 euros en application de l'article 700 du code de procédure civile.

Sur la portée du brevet

Selon l'article L 613-2 du code de la propriété intellectuelle l'étendue de la protection conférée par le brevet est déterminée par les revendications. Toutefois, la description et les dessins servent à interpréter les revendications.

L'invention brevetée porte sur des trains d'atterrissage à patins pour hélicoptère légers.

Un hélicoptère est composé d'une structure comprenant le fuselage ou cellule qui comprend lui-même une cabine et une poutre arrière, le train d'atterrissage sur lequel repose le fuselage, composé de patins ou de roues éventuellement munis d'amortisseurs, un réservoir de carburant et divers équipements et un ensemble mécanique comprenant : un moteur logé dans le fuselage, un rotor principal situé au-dessus de l'appareil, actionné par le moteur, composé d'un moyeu et d'au moins deux pales destinées à assurer la sustentation et la propulsion de l'appareil et un rotor anti-couple, situé sur la poutre arrière de l'appareil, destiné à éviter la rotation de l'appareil en réaction au couple généré par le rotor principal.

Les trains d'atterrissage ont principalement pour fonctions de supporter l'appareil au sol, d'absorber l'énergie liée aux atterrissages c'est le comportement statique et atténuer et assurer un bon comportement de l'hélicoptère face au phénomène de résonance au sol, c'est le comportement dynamique.

Les pales de rotors à trois pales ou plus qui sont articulées en traînées ne sont pas toujours réparties de manière régulière de sorte que le centre de gravité du rotor ne se situe pas toujours dans l'axe du rotor ce qui entraîne une excitation de type balourd, de nature à secouer la cellule. Pour une fréquence d'excitation particulière correspondant à la 'fréquence propre ' de l'hélicoptère sur son train, ce dernier se déforme et réagit d'une manière qui amplifie l'excitation qui lui est soumise, il s'agit de la 'résonance au sol'.

Les appareils à trois pales ou plus ayant un rotor articulé en traînée sont concernés par ce dernier phénomène de résonance au sol et comportaient traditionnellement un système d'amortisseurs hydrauliques ou élastomériques incorporés soit dans la tête du rotor soit au niveau du train d'atterrissage.

L'art antérieur relatif à ces trains d'atterrissage se retrouve notamment dans les brevets US 2 641 423 et FR 1 578 594 ; ces trains comprennent de manière classique 4 éléments principaux :

- 2 traverses reliées à la cellule par le haut,
- 2 patins de contact avec le sol reliés aux parties inférieures des traverses par des manchons.

Les points d'appui au sol sont indépendants deux par deux, la traverse avant étant indépendante de la traverse arrière.

Ces patins présentent l'inconvénient majeur de la rigidité du système qui se traduit par des facteurs d'accélération élevés lors des atterrissages, une adaptation en fréquence difficile, relativement au phénomène dit de 'résonance-sol' et un poids de l'atterrisseur assez élevé.

Dès lors, l'invention propose un train d'atterrissage différent notamment par :

- l'intégration de la traverse avant à la partie 'patin', inclinée dans un plan vertical, placée en porte à faux vers l'avant ou l'arrière qui assurera ainsi un rôle prépondérant pour l'absorption des forces engendrées lors des atterrissages durs et glissés,
- par la traverse avant qui travaille en flexion dans plusieurs plans, les points de liaison des traverses avant et arrière à la structure de l'hélicoptère subissent des rotations selon trois axes,
- par l'intégration de cette traverse avant à la zone de patin formant un tout fonctionnel permettant de transmettre les efforts et de mieux les absorber,

- le train fonctionne en transmettant une partie des efforts à travers les patins comme un portique hyperstatique,
- le train travaille dans davantage de directions, (page 2, lignes 19 à 25, page 11, lignes 14 à 17, pages figure 13),
- le travail en flexion et en torsion de la traverse avant s'effectue par la déformation des zones de transition inclinées constituant la traverse avant qui s'étendent du début de la première courbure jusqu'à la fin de la seconde courbure,
- par la structure spéciale du tube en aluminium, caractérisée par une limite élastique égale à environ 75% de la résistance de la rupture et par un allongement relatif à la rupture au moins égal à 12 %, qui peut subir une plus grande déformation que la traverse arrière d'un train classique, comme par la flexion élastique des zones de transition sur la traverse avant en flexion et en rotation, qui permettent de mieux d'amortir les chocs de l'atterrissage.

Le comportement du train est amélioré lors des impacts liés à l'atterrissage et en résonance au sol lors du mode tangage.

En mode roulis (efforts différents s'exerçant sur la partie gauche ou droite de la traverse avant) lorsque des efforts différents s'exercent sur la partie gauche ou droite, la traverse avant travaille en flexion dans plusieurs plans en transférant une partie des efforts à travers les patins et en torsion pour la partie centrale rectiligne fixée à la cellule et les points de liaison des traverses avant et arrière à la structure subissent des rotations des trois axes, ce qui améliore l'absorption des forces et la stabilité (page 3 lignes 1 à 11, page 10 lignes 5 à 15).

Le brevet précise que par cette invention, la masse peut être réduite de 20% environ, la fabrication est simplifiée et son coût réduit de 10% environ, le facteur de charge à l'atterrissage réduit de 10% et enfin les systèmes mécaniques anti-résonances au sol sont supprimés.

L'invention propose différentes variantes à titre d'exemples, pour réaliser l'intégration des traverses avant et arrière avec leurs organes de liaison à la structure de l'appareil.

Le brevet n'exclut pas que la traverse avant soit intégrée aux patins par l'intermédiaire de manchons (page 4 lignes 2 à 5, page 9 lignes 6 à 12, figure 10, revendication 7) et ce, contrairement à ce que soutiennent les sociétés Bell Helicopter Textron.

Les citations de la décision américaine communiquées par les sociétés intimées ne sont pas pertinentes dès lors que les revendications du brevet américain sont différentes de celles du brevet français.

Le brevet comporte 16 revendications dont seules les revendications 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 13, 14 et 15 sont opposées.

La revendication n°1 est donc ainsi rédigée :

"Train d'atterrissage pour hélicoptère, comprenant deux patins (P) présentant chacun une plage longitudinale d'appui au sol (1) et reliés à une traverse avant et à une traverse arrière (2) elles -mêmes assujetties à la structure de l'appareil par des organes de liaison (4, 6), la traverse arrière (2) étant fixée par les extrémités de ses branches descendantes (2a) à la partie arrière des dites plages longitudinales d'appui (1), caractérisé en ce que chacun des dits patins (P) présente à l'avant une zone de transition inclinée (T) à double courbure (C1, C2) s'orientant transversalement auxdites plages longitudinales d'appui au sol, au-dessus du plan de ces dernières, les deux zones de transition constituant ensemble, de la sorte, une traverse avant intégrée, décalée par rapport à la délimitation avant du plan de contact des plages longitudinales d'appui des patins sur le sol ".

Les autres revendications dépendantes sont rédigées comme suit :

La revendication n°2 :

"Train d'atterrissage selon la revendication 1, caractérisé en ce que l'ensemble des patins (P) et traverses (2, 8) est constitué de tubes d'aluminium ".

La revendication n°3 :

"Train d'atterrissage selon la revendication 1, dans lequel l'aluminium des dits tubes se caractérise par une limite élastique égale à environ 75% de la résistance à la rupture, et par un allongement relatif à la rupture au moins égal à 12 %."

La revendication n°4 :

"Train d'atterrissage selon la revendication 2 ou 3, caractérisé en ce que l'épaisseur de paroi des tubes constituant lesdites traverses avant (18) et arrière (2) est dégressive entre la partie centrale de la traverse et sa jonction au patin (P) correspondant ".

La revendication n°5 :

"Train d'atterrissage selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que les extrémités des branches descendantes (2a) de la traverse arrière (2) sont fixées aux dites plages longitudinales d'appui (1) des patins (P) par l'intermédiaire de manchons en aluminium (3) ".

La revendication n°6 :

"Train d'atterrissage selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que ladite traverse avant (8) est constituée de deux demi-branches (8a, 8b) reliées l'une à l'autre vers le milieu de la traverse (8) par un moyen de jonction (9, 10) démontable et établissant la continuité de la traverse (8) en flexion ".

La revendication n°7 :

" Train d'atterrissage selon l'une quelconque des revendications 1 à 5, caractérisé en ce que ladite traverse avant (8) est constituée d'une seule branche dont les extrémités sont chacune reliées par un moyen de jonction démontable (9,10) à la partie avant du patin (P) correspondant, ce moyen de jonction étant disposé entre les deux courbures (C1, C2) de la zone de transition (T) concernée ".

La revendication n°8 :

"Train d'atterrissage selon la revendication 6 ou 7, caractérisé en ce que lesdits moyens de jonction sont constitués par un système de manchon vissé en aluminium (9) ou par un collier de fixation (10)

La revendication n°9 :

"Train d'atterrissage selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que lesdits organes de liaison (4, 6) entre lesdites traverses avant (8) et arrière (2) et la structure (S) de l'appareil sont du type à frottement contrôlé en rotation, comportant à cet effet deux demi- colliers ou analogues (4a, 4b ; 6a, 6b) enserrant le tube de la traverse, avec interposition d'un palier de matériau élastique (5, 7) du genre élastomère ".

La revendication n°10 :

"Train d'atterrissage selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce qu'il comporte au moins trois organes de liaison à la structure (S) de l'appareil, dont un (4 ; 6) assujetti centralement sur l'une des dites traverses (2 ; 8) et les deux autres (6 ; 4) assujettis, en étant mutuellement écartés de part et d'autre de l'axe longitudinal du train, sur l'autre traverse (8 ; 2).

La revendication n°11 :

"Train d'atterrissage selon l'une quelconque des revendications 1 à 9, caractérisé en ce qu'il comporte quatre organes (4 ; 6) de liaison à la structure (S) de l'appareil, assujettis deux par deux sur l'une (2) et l'autre (8) traverse, en étant mutuellement écartés de part et d'autre de l'axe longitudinal du train ".

La revendication n°12 :

"Train d'atterrissage selon la revendication 11, caractérisé en ce que la traverse avant (8) ou arrière (2) présente, entre deux tronçons (t ; t') de traverse, une interruption dans sa partie centrale, et en ce que lesdits organes de liaison (6 ; 4) à la structure (S) de l'appareil sont assujettis en tant qu'articulations à rappel élastique aux extrémités desdits tronçons (t ; t')".

La revendication n°13 :

"Train d'atterrissage selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que ladite traverse arrière (2) est constituée, pour sa partie avant, d'un tube à profil aérodynamique cintré (2') formant bord d'attaque, ce tube étant prolongé vers l'arrière par un carénage rapporté (2 ") formant bord de fuite".

La revendication n°14 :

"Train d'atterrissage selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que des marchepieds (M) sont fixés sur lesdites zones de transition (T) inclinées à l'avant des patins (P), au-dessous des portes d'accès à la cabine, ces marchepieds (M) s'étendant, à partir des dites zones de transition (T), uniquement vers l'arrière".

La revendication n°15 :

"Train d'atterrissage selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que ladite traverse avant intégrée (8) est décalée vers l'avant par rapport à la délimitation avant du plan de contact des plages longitudinales d'appui des patins sur le sol".

La revendication n°16 :

"Train d'atterrissage selon l'une quelconque des revendications 1 à 14, caractérisé en ce que ladite traverse avant intégrée (8) est décalée vers l'arrière par rapport à la délimitation avant du plan de contact des plages longitudinales d'appui des patins sur le sol".

Sur la validité du brevet français FR 2 749 561

** 1) la nullité du brevet pour insuffisance de description*

Aux termes de l'article L 613 -25 du Code de la propriété intellectuelle, le brevet est nul s'il n'expose pas l'invention de façon suffisamment claire et complète pour qu'un homme du métier puisse l'exécuter.

L'homme du métier en l'espèce, se définit comme une équipe d'ingénieurs en construction mécanique spécialisée dans le développement de trains d'atterrissage pour hélicoptère ayant des compétences en structure de matériaux et phénomènes vibratoires.

Les sociétés intimées soutiennent que la revendication 1 du brevet dont s'agit doit être considérée comme spéculative ne permettant pas à l'homme du métier de mettre en oeuvre l'invention, L'inclinaison vers l'avant ou l'arrière de la traverse avant est insuffisamment décrite dans son degré, ou son rayon de courbure, car l'avantage promis relève de la pure spéculation et aucune indication n'est donnée à l'homme du métier pour lui permettre d'obtenir les avantages promis, notamment avec l'inclinaison arrière, les réductions invoquées (masse, coût, ..) dépendant de trop de paramètres: composition, coûts, poids comportement des matériaux, forme donnée, type d'assemblage ou répartition des matériaux entre eux.

Cependant, le brevet explique clairement quels sont les avantages de l'invention et les sociétés intimées affirment sans le démontrer que l'homme du métier serait dans l'incapacité de reproduire l'invention, le fait qu'au Canada les revendications qui portent sur une traverse avant décalée vers l'arrière aient été annulées au motif que le déposant ne justifiait pas avoir testé ces modes de réalisation à la date du dépôt est sans incidence sur l'appréciation en France de la validité du brevet.

Or, la description du brevet explique en détail comment réaliser une traverse avant décalée vers l'avant et vers l'arrière en présentant également le matériau pouvant être utilisé, ses limites d'élasticité et des détails de réalisation précis et les figures 1 et 11-e du brevet présentent un train d'atterrissage conforme à chacun des modes de réalisation des revendications de sorte que l'homme du métier, avec l'aide de ses connaissances, par des opérations matérielles ne revêtant pas de difficultés excessives est en mesure de reproduire l'invention.

Par ailleurs les figures 12 et 13 illustrent les déformations du train d'atterrissage en cas d'atterrissage illustrant le comportement dynamique particulier de ce train d'atterrissage qui ne sont pas contestées par des documents techniques contraires et les objectifs chiffrés, de nature indicative, dont il n'est pas démontré par les sociétés intimées qu'ils soient erronés alors qu'au contraire la société Airbus Helicopter démontre qu'ils sont atteints sur ses appareils AS 350 et EC 130 alors au surplus que la preuve de ces chiffres n'a pas d'incidence sur la validité du brevet qui peut être aisément reproduit par l'homme du métier.

C'est donc à bon droit que le tribunal a rejeté ce moyen de nullité.

Aux termes de l'article L 613-25 a) du code de la propriété intellectuelle, le brevet est déclaré nul par décision de justice si son

objet n'est pas brevetable aux termes des articles L611-10, L 611-11, L 611-13 à L 611- 19.

L'article L 611-10 1° du même code dispose que sont brevetables dans tous les domaines technologiques les inventions nouvelles impliquant une activité inventive et susceptible d'application industrielle.

** 2) la nullité du brevet pour défaut de nouveauté*

L'article L 611-11 du code de la propriété intellectuelle précise qu'une invention est considérée comme nouvelle si elle n'est pas comprise dans l'état de la technique.

Pour porter atteinte à la nouveauté du brevet, l'antériorité doit divulguer les éléments constitutifs de l'invention dans la même forme, le même agencement, la même fonction en vue du même résultat technique.

Les sociétés Bell Helicopter Textron soutiennent que le brevet ne couvre qu'une structure et non un résultat lié à la maîtrise de la résonance au sol mais seulement une nouvelle forme du train d'atterrissage comportant une traverse avant intégrée plus flexible grâce à la présence de deux zones de transition à double courbure, cette nouvelle forme revendiquée ne permettant seulement de supprimer le recours à 'des systèmes mécaniques antirésonance' et que cette structure particulière est déjà divulguée.

Elles contestent la nouveauté du brevet FR 96 07 156 du 10 juin 1996 en lui opposant : plusieurs publications : rapport d'avril 1979 et article publié en avril 1980 du docteur G, un article de 1975 de monsieur Bill G paru dans la revue Flight, plusieurs documents relatifs à un appareil dénommé QH-50 de la société Gyrodyne Company of América conçu dans les années 1960, un article de Leroy T. B de mai 1979 intitulé 'tolérance des hélicoptères aux heurts d'obstacles', une présentation intitulée 'NASA composite component flight service évaluation program' de 1978-1979, deux appareils nommés XV-1 et XV-3.

Elles soutiennent que ces antériorités divulguaient l'intégralité de la nouvelle forme du train d'atterrissage revendiqué :

* appareil QH-50 produit dans les années 1960 par la société Gyrodine Company of América pour l'armée américaine qui est un hélicoptère drone, dirigé à distance, birotor à deux pales.

Or, cet appareil, selon les extraits du site internet de cette société relatifs à sa structure, comporte deux patins appuyés au sol, quatre supports verticaux dits'struts', c'est à dire barres, deux à l'avant inclinés vers l'arrière et deux à l'arrière inclinés vers l'avant pour former

avec les patins, une structure pyramidale à base carrée, et deux contrefiches (jambes de force) reliant les extrémités inférieures de la traverse arrière de la structure de l'appareil.

Ces contrefiches qui empêchent la déformation par rigidification du train a pour effet de bloquer le train en mode roulis et de tangage et d'augmenter les facteurs de charge, ce qui n'est pas acceptable pour les hélicoptères habités.

Ce train d'atterrissage diffère en conséquence selon ces photographies du train d'atterrissage à moustache du brevet opposé du point de vue structurel car il ne comporte pas de traverses contrairement à ce que soutiennent les sociétés intimées et comporte des contrefiches reliant chacune des supports arrière au fuselage inclinées par deux vers l'avant et l'arrière en pyramide et fonctionnel car cette différence de structure diffèrent des résultats techniques du brevet dont le support avant joue un rôle prépondérant pour l'absorption des forces engendrées lors des atterrissages durs et glissés.

Il s'en suit que cet appareil n'est pas de nature à détruire la nouveauté de la revendication 1 du brevet opposé caractérisée en ce que chacun des dits patins (P) présente à l'avant une zone de transition inclinée (T) à double courbure (C1, C2) s'orientant transversalement auxdites plages longitudinales d'appui au sol, au-dessus du plan de ces dernières, les deux zones de transition constituant ensemble, de la sorte, une traverse avant intégrée, décalée par rapport à la délimitation avant du plan de contact des plages longitudinales d'appui des patins sur le sol ". caractérisé en ce que chacun des dits patins (P) présente à l'avant une zone de transition inclinée (T) à double courbure (C1, C2) s'orientant transversalement auxdites plages longitudinales d'appui au sol, au-dessus du plan de ces dernières, les deux zones de transition constituant ensemble, de la sorte, une traverse avant intégrée, décalée par rapport à la délimitation avant du plan de contact des plages longitudinales d'appui des patins sur le sol , pas plus que la revendication 15 caractérisée en ce que ladite traverse avant intégrée (8) est décalée vers l'avant par rapport à la délimitation avant du plan de contact des plages longitudinales d'appui des patins sur le sol ".

* l'article de Leroy T B intitulé Tolérance des hélicoptères aux heurts d'obstacle : les sociétés intimées opposent deux documents de mai 1979 et avril 1980 relatifs à cet article qui présente les résultats d'un contrat de recherches mené par la société Bell Helicopter Textron, et l'USM Army Recherche relatif au problème des heurts dus aux obstacles et propose des idées de conception en vue de proposer des critères de conception pour la tolérance aux heurts pour les hélicoptères. Il examine notamment le risque d'accrochage au train d'atterrissage de fils ou de câbles fixés sur des supports au sol tout en précisant que la solution préconisée (éliminer les parties des trains

d'atterrissage dépassant du tube du patin et ajouter des couteaux sur les organes de fixation avant des patins) ne serait réalisable que sur de nouveaux modèles d'hélicoptères les modèles existant nécessitant d'importantes modifications ou préconise l'ajout des guide-fils aux trains classiques. De plus cet article ne décrit pas les caractéristiques structurelles du train d'atterrissage dépourvu de partie saillante. L'appareil illustré à la figure 4a de cet article vu de 3/4 en perspective et celle de l'article G, ne permettent de déterminer précisément leurs caractères structurels et fonctionnels et s'ils comportent une traverse avant et arrière assujetties à la structure de l'appareil, alors que selon la société appelante, la première figure apparaît comporter d'importantes erreurs de perspective et de représentation, confirmées un ingénieur de l'Ecole normale supérieure. Ce premier dessin purement illustratif et le second de l'article G, ne revêtent pas de caractère technique et scientifique probant.

La fonction revendiquée par les sociétés intimées de l'inclinaison du support avant résulte de la fonction recherchée : faire glisser tout câble le long d'un élément incliné, n'est pas décrite dans l'article car les 'guides fils' qui sont effectivement inclinés alors que les 'bords tranchants' ne sont pas représentés (figure 4a) inclinés.

Cet article est complété par un article de monsieur Bill G paru dans la revue Flight de juin 1975 en langue anglaise non traduit, qui rappelle les risques de heurts de câbles représente un appareil (figure 81) qui ne permet pas de connaître les caractéristiques du train d'atterrissage et qui ne semble pas comporter de traverse qui comporterait deux courbures.

Les sociétés intimées communiquent également un dessin tiré de l'ouvrage intitulé 'Instabilité mécanique' de monsieur François M datant de 2009 postérieur au brevet.

Il s'ensuit que ces trois documents ne sont pas plus de nature à détruire la nouveauté des revendications 1 et 15 du brevet opposé.

* le programme NASA d'évaluation en vol de composant composite (document Sharp) qui correspond selon elles à une présentation que les sociétés Bell Helicopter Textron à la NASA en 1978 accompagnée d'une attestation de monsieur Tim H directeur juridique et contentieux adjoint, en poste au sein de la société Bell Helicopter Textron depuis 1997 qui atteste que les informations contenues dans ce document présenté à la NASA en 1978-1979 sont divulguables au public.

Ce document porte sur des recherches concernant des amortisseurs anti-écrasement, utiles lors d'atterrissage très violents qui sont conçus pour se détruire sous la force de l'impact en absorbant l'énergie du choc pour conserver l'intégralité du reste de la structure.

La société Airbus Helicopters dénie tout caractère probant à ce document qui n'est pas daté, comporte des pages non numérotées alors que le témoin n'indique pas à quelle date il a été présenté à la NASA et n'authentifie pas son contenu.

Effectivement ce document est non daté et monsieur H qui n'est pas un témoin direct, n'est pas en mesure de dater précisément la présentation de celui-ci à la NASA intervenue 19 ans selon lui avant son arrivée dans la société. De plus il ne peut attester de la conformité de ce document avec celui présenté puisqu'il n'est ni numéroté et qu'il se compose de feuillets agrégés et que la présentation au public n'est pas établie.

Ce document comporte plusieurs figures.

Cependant comme le relève la société Airbus Helicopters, selon ces représentations, le train d'atterrissage ne contient pas de traverse (figure page 28) car il s'agit d'un train 'à balancier' comportant deux patins dont les extrémités avant remontent jusqu'au fuselage de l'appareil auquel elles sont fixées de manière à pouvoir pivoter et dont les extrémités arrière sont fixées à deux amortisseurs télescopiques verticaux reliés à la structure. L'absorption des chocs l'est par les amortisseurs télescopiques situés à l'arrière alors que le train d'atterrissage pivote sur une rotule fixée à la cellule à la différence du train couvert par le brevet, de sorte que ce document n'est également pas de nature à porter atteinte à la nouveauté des revendications 1 et 15 du brevet Airbus.

* prototypes d'appareils XV-1 développé par la société Mc Donnell Douglas vers 1951 avec l'armée de l'air américaine et l'appareil XV-3 appareil développé par la société Bell vers 1955 avec l'armée de l'air américaine, représentés par des extraits de pages internet communiqués par les deux parties et un extrait d'un ouvrage comportant une photographie de l'appareil XV-1.

Ces deux appareils sont des convertibles.

L'appareil XV-1 est un combiné capable de décoller comme un hélicoptère par le rotor principal qui en assure la sustentation et de voler comme un avion le rotor une fois en déplacement étant laissé en autorotation. Son train d'atterrissage selon la figure 71 apparaît être composé de deux patins horizontaux et de quatre jambes de force articulées au niveau de la liaison avec le fuselage et au niveau de leur liaison avec les patins, mais ne possèdent pas de traverse.

L'appareil XV-3 qui est un convertible est équipé de deux rotors bipales fixés à l'extrémité de deux ailes, de manière à pouvoir pivoter soit en position d'axe vertical permettant à l'appareil de décoller

verticalement, soit en position d'axe horizontal permettant à l'appareil de voler comme un avion et en positions intermédiaires.

Comme le relève pertinemment la société Airbus Helicopters, cet appareil étant équipé d'un birotor bipales il n'est pas soumis au phénomène de résonance au sol.

Ces deux appareils ne comportent ni de traverse avant ni de traverse arrière, les patins étant maintenus en place quatre supports verticaux accrochés au fuselage de l'appareil par des pivots articulés (selon les photographies des appareils, communiquées). Ils ne comportent aucune courbure et ils ne permettent pas une transmission de flexion de la traverse avec le patin. Ils ne sont pas de nature à détruire la nouveauté des revendications 1 et 15 du brevet Airbus.

* 3) *la nullité du brevet pour défaut d'activité inventive*

Une invention est regardée comme impliquant une activité inventive, pour l'homme du métier, elle ne découle pas d'une manière évidente de l'état de la technique.

L'homme du métier en l'espèce, se définit comme mentionné ci-dessus, comme une équipe d'ingénieurs en construction mécanique spécialisée dans le développement de trains d'atterrissage pour hélicoptère ayant des compétences en structure de matériaux et phénomènes vibratoires.

Les sociétés Bell Helicopter Textron soutiennent que les revendications opposées sont dépourvues d'activité inventive en regard notamment de l'article de monsieur Leroy T. B, la présentation faite à la NASA en 1978 et des modèles XV-1 et XV-3, combinés avec les trains d'atterrissage conventionnels car les trains de l'art antérieur présentaient déjà les éléments composant la structure du train protégé par l'invention et l'homme du métier aurait envisagé cette combinaison à l'effet notamment de réduire la masse des trains d'atterrissage rendus également plus facile à réaliser et moins chers.

Cependant, comme il a déjà été indiqué ci-dessus l'invention revêt un caractère nouveau et les antériorités opposées ne divulguent pas les caractéristiques de l'invention notamment la traverse avant intégrée ou la double courbure.

De plus, l'article intitulé Tolérance des hélicoptères aux heurts d'obstacle propose des critères de conception pour la tolérance aux heurts pour les hélicoptères sans décrire ou représenter les caractéristiques fonctionnelles et structurelles et rien dans cet article n'indique que les concepts proposés auraient pour effet d'alléger le train d'atterrissage alors qu'il n'est par ailleurs pas fait référence au problème de la résonance au sol s'agissant d'ailleurs selon l'hélicoptère représenté d'un appareil muni d'un rotor bilatéral non

concerné par cette question. Cet article précise que la conception d'un train d'atterrissage dépourvu de toute partie avant saillante nécessiterait d'importants développements.

Il en ressort que ce document combiné aux trains conventionnels ne pouvait inciter l'homme du métier à trouver une solution aux phénomènes de poids ou de résonance au sol.

Les sociétés Bell Helicopters Textron prétendent également que l'homme du métier aurait été amené à combiner les trains conventionnels avec ceux présentés dans le document relatif programme NASA d'évaluation en vol de composant composite (document Sharp) qui correspond selon elles à une présentation que les sociétés Bell Helicopter Textron à la NASA en 1978 accompagnée d'une attestation de monsieur Tim H directeur juridique et contentieux adjoint, pour améliorer la flexibilité des trains d'atterrissage. Mais comme examiné ci-dessus le train d'atterrissage présenté comporte une partie avant inclinée sur l'avant qui pivote autour d'une rotule fixée à la cellule de l'hélicoptère alors que la partie arrière est amortie sous l'effet des amortisseurs télescopiques et rien n'incitait l'homme du métier à supprimer la fixation du support avant sur le fuselage et les amortisseurs de la partie arrière pour assurer une meilleure flexibilité alors que par ailleurs les deux amortisseurs verticaux alourdissaient le train.

Les sociétés Bell Helicopters Textron opposent également les appareils XV-1 et XV-3 pour soutenir que les revendications 1 et 15 sont dépourvues d'activité inventive. Cependant comme examiné ci-dessus ces appareils ne comportent ni de traverse avant décalée comme dans le brevet opposé, décalée par rapport à la délimitation avant du plan de contact des plages longitudinales des patins sur le sol, intégrée, ni de traverse arrière, les patins étant maintenus en place quatre supports verticaux accrochés au fuselage de l'appareil par des pivots articulés. Et surtout ne comportent pas comme indiqué ci-dessus de traverse avant intégrée qui transmet des efforts de flexion avant vers le patin. Il ne s'agit d'hélicoptères mais de combinés et ne pouvaient inciter l'homme du métier à s'approprier les enseignements de ces appareils très éloignés de l'invention pour résoudre les problèmes liés à la résonance au sol et à l'allègement de la masse.

Ces documents examinés préalablement qui recherchent des solutions aux problèmes étrangers à celui de la résonance au sol et à une diminution du poids tels que les heurts de câbles, dispositifs anti-crash, les appareils convertibles, proposant des trains différents dont les caractéristiques sont différents de ceux de l'invention : absence de traverses avant arrières, amortisseurs .., n'étaient pas de nature à inciter l'homme du métier à l'aide de ses propres connaissances par des opérations matérielles simples à résoudre ceux résolus par l'invention alors qu'au contraire les salariés des sociétés Bell Helicopters Textron reconnaissaient dans plusieurs

articles que le développement des trains d'atterrissage de type luge est complexe et relève d'un véritable défi en raison d'un grand nombre d'exigences conflictuelles, de sorte que la combinaison de ces documents n'est pas de nature à détruire l'activité inventive des revendications 1 et 15 du brevet Airbus.

Les sociétés intimées, à qui la preuve incombe à l'encontre du titre présumé valable, n'établissent pas en conséquence, l'évidence du transfert de technologie invoquée à l'aide des antériorités précitées par l'homme du métier.

Les sociétés Belle Helicopters Textron soutiennent que les revendications opposées 2 (patins en tube d'aluminium), 4 (épaisseurs dégressive des parois des tubes constituant les traverses), 5 (fixation de la traverse arrière aux patins par des manchons), 7 (traverse avant jointe à la partie avant des patins par un moyen de jonction disposé entre les deux courbures), 8 (moyens de jonction par manchons ou collier de fixation), 9 (éléments de fixation du train par des organes de liaison de type central en rotation avec deux demi-colliers et un manchon en élastomère), 10 (trois organes de liaison assujettis à la structure de l'appareil, un centralement sur l'une des traverses, les deux autres de part et d'autre de l'axe longitudinal du train, sur l'autre traverse), 13 (traverse arrière sous forme de tube à profil aérodynamique avec bord d'attaque en partie avant et bord de fuite en partie arrière) et 14 (marchepieds sur les zones de transition au-dessous des portes d'accès à la cabine) sont dépourvues de nouveauté et d'activité inventive en regard des antériorités précitées auxquelles elles ajoutent d'autres documents.

Mais ces revendications étant dans la dépendance de la revendication 1 valable et combinées pour certaines avec la combinaison 15 valable, elles présentent en conséquence un caractère nouveau et inventif et sont valables.

C'est donc à bon droit que le tribunal a rejeté la demande de nullité du brevet FR n°96 07 156 de la société Airbus Helicopter pour défaut de nouveauté et d'activité inventive.

Sur la validité des opérations de saisie-contrefaçon du 16 juin 2009,

La société Airbus Helicopters a fait pratiquer le 16 juin 2009 au Salon du Bourget en vertu d'une autorisation présidentielle du 11 juin 2009 une mesure de saisie-contrefaçon.

Les sociétés Bell Helicopter Textron maintiennent leur demande de nullité de cette mesure aux motifs que l'huissier n'aurait pas signifié, contrairement aux dispositions de l'article 495 du code de procédure civile, la requête à la société Bell Helicopter Textron Inc, qu'il n'aurait pas signifié la requête et l'ordonnance autorisant la saisie-contrefaçon

et le procès-verbal à la société Bell Helicopter Textron Canada Ltd qui était représentée lors du centenaire Salon du Bourget, et propriétaire de l'appareil, objet de la mesure de saisie-contrefaçon, que les experts auraient outrepassé leur mission d'assistance et que les constatations de l'huissier sont équivoques.

* *sur l'absence de signification de la requête aux fins de saisie-contrefaçon à la société américaine,*

Il ressort cependant du procès-verbal de signification de l'ordonnance que 'l'ordonnance sur pied de requête' a été signifiée et que cette signification comporte 13 feuilles ce qui correspond au nombre de pages qui correspondent à l'acte de signification (3), la requête (8) et l'ordonnance (2), de sorte qu'il est justifié et non contredit par des éléments contraires, de la signification de la requête. Aucune procédure pour défaut de validité de la requête n'a par ailleurs été engagée devant le juge mandant.

* *sur le défaut de signification des actes de la saisie-contrefaçon à la société canadienne,*

Cependant, seule la société américaine Bell Helicopter Textron Ltd, exposante, était présente sur le Salon du Bourget de sorte que la mesure de saisie-contrefaçon n'a été exécutée qu'à son égard. La société canadienne Bell Helicopter Textron Canada n'est pas fondée à soutenir qu'elle était présente sur ce Salon et représentée par monsieur Eric Cardinali puisque ce dernier, certes présent, a déclaré à l'huissier être responsable de la sécurité et ne pas être habilité à recevoir l'acte comme en atteste monsieur H, conseil en propriété industrielle qui a accompagné l'huissier lors de ses opérations. Il s'ensuit qu'à défaut de personne habilitée à représenter la société canadienne, l'huissier ne pouvait et ne devait pas procéder à une quelconque signification à son égard, seuls les détenteurs des objets saisis, en l'espèce la société de droit américain, devant être, aux termes de l'article R 615-2-1 alinéa 2 du code de la propriété intellectuelle, destinataires de la signification des actes de la saisie-contrefaçon.

Par ailleurs, la société canadienne ayant reçu copie de la requête, de l'ordonnance et du procès-verbal de saisie-contrefaçon dans le cadre de la présente instance elle ne peut prétendre avoir subi une grave atteinte au principe du contradictoire, car elle avait toute faculté pour en solliciter la rétractation enserrée dans aucun délai, et peut, dans la présente instance, en contester les effets et constatations.

* *sur le dépassement de la mission des experts,*

Les sociétés Bell soutiennent que les experts qui accompagnaient l'huissier instrumentaire, messieurs G et C, conseils en propriété industrielle, ont outrepassé leur mission d'assistance et ont participé à

la direction des opérations de saisie-contrefaçon en faisant valoir que l'huissier a employé la personne du pluriel 'nous' et non à la première personne du singulier 'je' pour décrire ses opérations.

Toutefois cette simple formulation usuelle n'est pas de nature à établir que l'huissier n'aurait pas procédé lui-même aux opérations en présence des techniciens et de la société américaine qui n'a émis aucune observations alors que l'huissier a expressément précisé en fin de son procès-verbal avoir lui-même effectué les constatations assisté par deux techniciens et que les sociétés intimées n'apportent aucun élément probant contraire.

** sur le caractère prétendument équivoque des constatations de l'huissier,*

Les sociétés Bell Helicopter Textron soutiennent également que l'huissier n'a pas dans sa relation des opérations distingué ses propres constatations de celles des experts car celles-ci, très techniques ne sont pas de son fait, mais ont été suggérées par ces derniers, et que les mesures qui ont été effectuées l'ont été non par l'huissier mais par les experts en particulier celles réalisées avec le mètre laser Leica disto A2, non autorisé par l'ordonnance.

Cependant, la lecture du procès-verbal permet de relever que l'huissier a employé, concernant la description des éléments structurels du train d'atterrissage, des termes d'appréhension simple alors que ses opérations sont nécessairement précédées d'une prise de connaissance du brevet lui permettant d'effectuer ses opérations. L'emploi de termes techniques issus du brevet par l'huissier instrumentaire, dans ces circonstances, ne peut établir, comme le soutiennent les sociétés intimées, que celui-ci n'a pas établi lui-même ses opérations.

Concernant les mesures reprochées, l'ordonnance autorisait l'huissier à 'mesurer les trains d'atterrissage argués de contrefaçon et déterminer le matériau et les dimensions des tubes les composant, à l'aide d'outils présents sur place ou apportés'. Il s'en suit que le mètre laser apporté qui est appareil de mesure d'usage courant dès lors qu'en l'espèce il s'agissait de mesurer une simple distance et pouvait être utilisé sans paramétrage particulier. Par ailleurs rien n'indique dans le procès-verbal que les mesures n'auraient pas été effectuées par l'huissier mais par les experts, alors qu'au contraire les sociétés intimées qualifient partie de ces mesures, de triviales car faites avec une règle, un fil à plomb et pliage d'une feuille. L'assistance purement matérielle des experts sous son contrôle, lors de l'exécution par l'huissier des mesures n'est pas de nature à vicier ses propres opérations.

C'est en conséquence à bon droit que le tribunal a rejeté l'ensemble de ces moyens de nullité des opérations de saisie-contrefaçon.

Sur la valeur probante des procès-verbaux de constat du 12 juin 2009,

Les sociétés Bell Helicopter Textron contestent la validité des constats de Maître Alain D, huissier de justice à Lyon, établis le 12 juin 2009 sur les sites internet www.salon-du-bourget.fr et www.bellhelicopter.textron.com et www.rotor-aircraft.com car celui-ci indique les avoir dressés exactement à la même heure '11 heures 42 minutes et 37 secondes' avec le même matériel, ce qui est impossible. Elles leur dénie toute force probante.

Cependant cette heure correspond à celle relative aux opérations préalables de synchronisation de son poste informatique avant de réaliser les opérations elles-mêmes et la simple mention erronée de l'heure n'a pas d'incidence sur la force probante des deux procès-verbaux car l'heure de commencement de ses constats n'a pas d'effet sur l'objet de ses constatations et alors que ceux-ci ont été établis en respect des formalités de la norme AFNOR de septembre 2010 régissant les constats sur internet.

C'est donc à bon droit que le tribunal a rejeté la demande de nullité de ces procès-verbaux de constat.

Sur les actes de contrefaçon,

Aux termes de l'article L 615-1 du code de propriété intellectuelle, toute atteinte portée aux droits du propriétaire du brevet, tels qu'ils sont définis aux articles L 613-3 à L 613-6, constitue une contrefaçon.

L'article L 613-3 du même code sont interdites à défaut du consentement du propriétaire du brevet :

a) la fabrication, l'offre, la mise dans le commerce, l'utilisation ou bien l'importation ou la détention aux fins précitées du produit objet du brevet.

** De la première version de l'hélicoptère Bell 429,*

Les sociétés Bell Helicopter Textron ont loué au printemps 2003 pendant plusieurs mois un appareil EC 120 de la société Airbus Helicopters afin de le tester.

Il ressort de la procédure canadienne que plusieurs ingénieurs de la société Bell Canada ont attiré l'attention des responsables de cette société sur les risques de copie de la technologie de la société Airbus Helicopters relativement au premier modèle de l'appareil Bell 429 et que les responsables de celle-ci ont donné pour instruction de

poursuivre leur programme et 21 exemplaires de ce programme ont été fabriqués.

Dans cette première version le train présente (photographies extraites du site internet Rotor & Aircraft et du site internet des sociétés Bell, de l'article de monsieur P. M) à l'avant des patins, une zone de transition inclinée à double courbure de sorte que la traverse avant est décalée vers l'avant et placée en porte à faux. L'ensemble formant les patins et la traverse avant est composée de trois tubes reliés par trois manchons situés respectivement entre les courbures de la zone de transition.

Cette structure du train d'atterrissage de type luge correspond strictement à la représentation du train d'atterrissage représentée à la figure 10 du brevet Airbus Helicopters.

L'article de monsieur M figurant au congrès annuel de l'American Helicopter Society le 1er mai 2008 présentant cet appareil comme ayant un comportement avantageux face au phénomène de résonance au sol et sa légèreté correspondant aux problèmes résolus par le brevet Airbus.

Cette première version reproduit la revendication 1 :

"Train d'atterrissage pour hélicoptère, comprenant deux patins (P) présentant chacun une plage longitudinale d'appui au sol (1) et reliés à une traverse avant et à une traverse arrière (2) elles-mêmes assujetties à la structure de l'appareil par des organes de liaison (4, 6), la traverse arrière (2) étant fixée par les extrémités de ses branches descendantes (2a) à la partie arrière des dites plages longitudinales d'appui (1), *caractérisé en ce que chacun des dits patins (P) présente à l'avant une zone de transition inclinée (T) à double courbure (C1, C2) s'orientant transversalement auxdites plages longitudinales d'appui au sol, au-dessus du plan de ces dernières, les deux zones de transition constituant ensemble, de la sorte, une traverse avant intégrée, décalée par rapport à la délimitation avant du plan de contact des plages longitudinales d'appui des patins sur le sol* ".

puisqu'elle comprend : deux patins qui présentent chacun une plage longitudinale d'appui au sol, assujetties à la structure de l'appareil par des organes de liaison : 2 à l'avant, un à l'arrière, la traverse arrière étant fixée par les extrémités de ses branches descendantes à la partie arrière de ces plages longitudinales d'appui par un manchon, alors que les patins présentent à l'avant une zone de transition inclinée à double courbure s'orientant transversalement aux plages longitudinales d'appui au sol, au-dessus du plan de celles-ci, les deux zones de transition constituant ensemble une traverse avant intégrée, décalée par rapport à la délimitation avant du plan de contact des plages longitudinales d'appui des patins sur le sol, telle que décrite par

la société Airbus Helicopters corroborée par les photographies communiquées.

Elle reproduit la revendication 15 :

"Train d'atterrissage selon l'une quelconque des revendications précédentes, *caractérisé en ce que ladite traverse avant intégrée (8) est décalée vers l'avant par rapport à la délimitation avant du plan de contact des plages longitudinales d'appui des patins sur le sol* ".

Puisque la traverse avant intégrée est décalée vers l'avant par rapport à la délimitation avant du plan de contact des plages longitudinales d'appui des patins sur le sol (photographie article présenté au forum annule de l'American Helicopter Society).

Il constitue la copie servile du train illustré comme mentionné ci-dessus sur la figure 10 du brevet Airbus Helicopter.

Cette reproduction littérale a été reconnue lors de l'interrogatoire de monsieur Robert G, responsable structure de la société Bell helicopter dans le cadre de la procédure canadienne et n'est pas contestée par les sociétés Bell Helicopter Textron dans la présente procédure.

Celles-ci pour contester la contrefaçon au titre de cette première version font valoir que l'appareil première version n'a fait l'objet d'aucune offre de vente en France, que les sociétés Bell Helicopter Textron n'ont reçu aucune proposition émanant de la France. Le tribunal a retenu cette argumentation aux motifs que l'appareil a été présenté en France à une date à laquelle il n'était pas homologué, que cette présentation n'a causé aucun préjudice à la société Airbus Helicopters et qu'aucune offre n'est imputable aux sociétés Bell Helicopter Textron. Les sociétés Bell Helicopter Textron réitèrent cette argumentation et précisent que les 21 prototypes ont été mis en quarantaine au Canada dès l'introduction de l'action en contrefaçon en mai 2008, et ajoutent que les tiers qui ont procédé à ces représentations de l'appareil, à leur insu, n'ont pas été mis en connaissance de cause au sens de l'article L 615-1 du code de la propriété intellectuelle.

Cependant, l'offre au sens de l'article L 613-3 du CPI précité, s'entend de toute opération matérielle tendant à mettre un produit en contact avec la clientèle potentielle.

L'appareil Bell 429 équipé de la première version du train d'atterrissage était proposé à la vente à l'étranger au catalogue des sociétés Bell dès 2005 et 2006. Elles ont présenté cet appareil au public en France en montrant une maquette de cet appareil le 15 septembre 2005 à Toussus le Noble ce qui est rapporté sur le site internet www.helimat.free.fr qui est le site d'un particulier et par sa

présentation par la société Rotor & Aircraft sur son site internet, qui indique être le distributeur des sociétés Bell en France.

S'agissant d'un prototype, seules les sociétés Bell Helicopter Textron peuvent être à l'origine de ces expositions, ce qu'elles ne contestent pas, mais indiquent que la présentation du 15 septembre 2005 était confidentielle. Mais le public en a eu connaissance puisque un tiers en fait état et il est sans incidence sur la validité de l'offre faite à cette date, que ce site n'ait pas été mis à jour par la suite, alors que le prototype a été présenté sur un site internet consultable en France par une société représentant les sociétés Bell Helicopter Textron en France.

Les sociétés Bell Helicopter Textron, fabricantes des appareils litigieux ne peuvent invoquer les dispositions de l'article L 615-1 précité, bénéficiant aux tiers.

Or, l'offre en vente s'entend de toute opération matérielle tendant à mettre un produit en contact avec la clientèle potentielle, à préparer la mise dans le commerce, même si ce produit, comme en l'espèce, non encore homologué, ne peut être commercialisé. En effet, cette présentation en France d'un produit concurrent est susceptible de détourner une partie de la clientèle du concurrent. Cette présentation en France s'est d'ailleurs accompagnée antérieurement des présentations au salon Heli-Expo à Houston USA et au forum annuel de l'American Helicopter Society à Montreal Canada, suivies de la commercialisation, à bref délai, de l'appareil deuxième version, alors que l'homologation de cette deuxième version a été obtenue pour partie sur la base des tests réalisés avec cette première version, circonstances qui manifestent la volonté initiale de commercialiser en France la première version.

Cette offre, dans ces circonstances, est constitutive de contrefaçon.

Les sociétés Bell Helicopter Textron font également valoir pour contester tout acte de contrefaçon sur le territoire français de cette première version, qu'elles peuvent bénéficier de l'exception des actes accomplis dans un cadre privé et à des fins non commerciales ou des actes accomplis à titre expérimentales prévus à l'article L 613-5 du code de la propriété intellectuelle.

Cependant la présentation du prototype de l'appareil première version dont la présence résulte du procès-verbal de saisie, qui n'a pas permis d'en décrire avec précision le train, par les sociétés Bell Hélicoptère Textron lors du Salon du Bourget, salon professionnel, ne présente pas de caractère privé, non commercial et n'est pas de nature expérimentale dès lors qu'aucun test scientifique n'a été réalisé lors de ce salon.

En outre concernant la présentation en septembre 2005 faite à l'initiative des sociétés Bell Helicopter Textron, à titre promotionnel puisqu'aucune recherches n'a été faite lors de cette présentation, aucun document n'établissant que des essais expérimentaux étaient effectués n'étant communiqués, celles-ci ne peuvent invoquer l'exception citée.

Cette offre en France de cet appareil par les sociétés intimées copiant servilement les revendications

I et 15 et ses revendications dépendantes et combinées pour certaines, du brevet est donc constitutive de contrefaçon et il convient dès lors de réformer le jugement de ce chef.

Il convient en conséquence de faire droit aux mesures d'interdiction de vendre cette première version sollicitées par l'appelante, selon les modalités prévues au présent dispositif, à l'exclusion de toute allocation de dommages et intérêts de ce chef en regard de la procédure d'indemnisation exercée au Canada pour ces 21 prototypes.

** De la seconde version de l'hélicoptère Bell 429,*

Les sociétés Bell Helicopter Textron ont modifié le train d'atterrissage de l'appareil Bell 429 après l'engagement le 9 mai 2008 de l'action en contrefaçon de son brevet d'invention par la société Airbus Helicopters devant les juridictions canadiennes. Cette deuxième version qui a obtenu l'accréditation le 20 juin 2009 au Canada, le 30 juin 2009 aux Etats-Unis et le 23 septembre 2009 en Europe est actuellement commercialisée.

Elles contestent que cette deuxième version reproduise l'enseignement du brevet français de la société Airbus Helicopters.

Les sociétés Bell Helicopter Textron font valoir que cette deuxième version du train ne contrefait pas la revendication 1 du brevet opposé car la traverse du train de production n'est pas intégrée structurellement mais rapportée grâce au manchon, ne comporte pas de double courbures alors que deux manchons ont été ajoutés entre la traverse et les patins, que le patin a été prolongé à l'avant de la jonction et qu'il n'existe pas de décalage au sens du brevet. De plus, ce train ne permet pas d'obtenir les avantages cumulatifs obtenus par la structure revendiquée de l'invention, le poids du train d'atterrissage étant augmenté.

Cependant, le train de la seconde version présente à l'avant des patins, une zone de transition inclinée à double courbure, une traverse avant décalée vers l'avant, en porte à faux, les patins et la traverse avant forment un ensemble de trois tubes emmanchés les uns dans

les autres fixés aux patins, formant une première courbure inclinée de la zone de transition.

A été ajoutée une spatule à l'extrémité avant des patins, la taille du manchon de la traverse avant a été augmentée et la position des manchons a été modifiée.

Cette configuration est en effet représentée sur le plan de cet appareil de la brochure de celui-ci figurant sur le site internet des sociétés Bell, en date du 15 février 2012.

Monsieur Robert G, responsable au sein des sociétés Bell Helicopter Textron entendu lors de la procédure canadienne a reconnu devant la juridiction que cette modification issue d'une réflexion rapide avait pour but de donner au train seconde version un comportement identique à la première version.

La revendication n°1 :

"Train d'atterrissage pour hélicoptère, comprenant deux patins (P) présentant chacun une plage longitudinale d'appui au sol (1) et reliés à une traverse avant et à une traverse arrière (2) elles -mêmes assujetties à la structure de l'appareil par des organes de liaison (4, 6), la traverse arrière (2) étant fixée par les extrémités de ses branches descendantes (2a) à la partie arrière des dites plages longitudinales d'appui (1), *caractérisé en ce que chacun des dits patins (P) présente à l'avant une zone de transition inclinée (T) à double courbure (C1, C2) s'orientant transversalement auxdites plages longitudinales d'appui au sol, au-dessus du plan de ces dernières, les deux zones de transition constituant ensemble, de la sorte, une traverse avant intégrée, décalée par rapport à la délimitation avant du plan de contact des plages longitudinales d'appui des patins sur le sol* ".

La revendication n°15 :

"Train d'atterrissage selon l'une quelconque des revendications précédentes, *caractérisé en ce que ladite traverse avant intégrée (8) est décalée vers l'avant par rapport à la délimitation avant du plan de contact des plages longitudinales d'appui des patins sur le sol* ".

Ces revendications indiquent que la zone de transition inclinée est placée à l'avant mais ne précise pas que cette zone doit être positionnée à l'extrémité avant du patin, mais uniquement par rapport à la délimitation avant du plan de contact des plages longitudinales d'appui des patins sur le sol, de sorte que l'ajout d'une spatule dans la partie avant du patin ne supprime pas la reproduction de cette caractéristique dès lors que le train litigieux comporte des zones de transition inclinées à l'avant des patins.

Par ailleurs, la zone de transition inclinée comporte également deux infléchissements, c'est à dire un double changement de direction par inclinaison, celle-ci formant un angle et non un arc de cercle comme dans le brevet Airbus Helicopters. Le fait que la première inclinaison soit obtenue par un manchon fixé au patin, ne peut, comme le fait valoir avec raison la société Airbus Helicopters, supprimer la reproduction de la caractéristique puisque la description de son brevet et la revendication 7 prévoient la présence de manchon sans imposer une position particulière.

Les sociétés intimées ne communiquent aucune mesure contraire à celles de l'huissier instrumentaire relativement au décalage relevé.

Or, selon le brevet, les déformations s'opèrent sur les zones de transition inclinées c'est à dire dans leur ensemble et non uniquement sur les courbures, effet technique également reproduit sur la deuxième version du train de l'appareil Bell 429 des sociétés Bell Helicopter Textron comme l'atteste monsieur P. P L qui indique que les déformations s'opèrent de manière sensiblement régulière sur toute la zone de transition, la zone de plus forte contrainte se situant au niveau de la fixation de la traverse sur l'appareil.

Par ailleurs, la traverse avant de l'appareil Bell 429 est située plus en avant que la spatule comme cela ressort du procès-verbal de constat de la saisie-contrefaçon et des plaquettes de présentation de cet appareil et cette traverse avant est intégrée, au du sens du brevet, à la zone de patin formant un tout fonctionnel, transmettant ainsi une partie des efforts exercés sur la traverse avant à la zone de patin, comme l'a reconnu monsieur G, précité, lors de la procédure canadienne, mais celle-ci est constituée de plusieurs pièces.

Cette configuration se démarque des trains d'atterrissage classiques dont les traverses sont rapportées par des manchons et ne forment pas un tout fonctionnel

Cependant cette deuxième version de l'appareil Bell qui comporte l'adjonction de patins, des modifications de positionnement (sur la première courbure) et de dimensions des manchons, ne constitue donc pas une reproduction littérale des caractéristiques des revendications 1 et 15 du brevet Airbus Helicopters en raison de ces différences de forme des moyens mis en œuvre.

Le brevet de la société Airbus Helicopters couvre, contrairement à ce que soutiennent les sociétés Bell Helicopter Textron qui indiquent que les fonctions mises en œuvre étaient connues de l'art antérieur, des fonctions techniques nouvelles (traverse avant du train dont la présence des zones inclinées de transition à double courbure, en porte à faux, qui travaille en flexion sur plusieurs plans et en torsion, liée à la structure de l'appareil qui transmet une partie des efforts vers

les patins,) consistant à répondre au problème de la résonance au sol par une meilleure adsorption des forces à l'atterrissage.

Les documents communiqués par les sociétés Bell Helicopter Textron pour soutenir que les fonctions assurées par les zones de transition inclinées du brevet Airbus Helicopters seraient connues des trains d'atterrissages antérieurs ne sont pas pertinents puisque dans ces documents les trains conventionnels qui ne contiennent pas de zone de transition inclinée, et travaillent, à la différence de l'invention, en flexion sur un seul plan et il a été vu précédemment que cette invention était nouvelle et particulièrement innovante.

Les sociétés Bell Helicopter Textron ne sont pas fondées à soutenir que le phénomène de la résonance au sol dans les deux versions de l'appareil 429 serait réglé par l'utilisation utilisé depuis 1979 d'un système pivot sur la traverse arrière, ce qui est contredit par monsieur Peter M, ingénieur, dans un article publié en 2008 ce qui est corroboré par monsieur Pierre R, ingénieur des sociétés Bell entendu dans le cadre de la procédure canadienne qui a indiqué que les tests réalisés sur la première et deuxième version, pivot bloqué ou libre, ont révélé des fréquences très similaires.

Cette seconde version, malgré la présence d'un manchon située sur la première zone de transition, et l'ajout d'une spatule à l'extrémité avant du patin, remplit les mêmes fonctions en vue du même résultat que l'invention, et il est sans incidence que ce résultat ne soit pas du même degré de perfectionnement que celui de l'invention, étant relevé que cette modification de la première version est intervenue rapidement à l'effet manifeste de répondre à l'action en contrefaçon engagée à l'encontre de la société Bell canadienne, un mode de réalisation altérée permettant de tenter de dissimuler la copie.

Les trois éléments distincts relatifs à la traverse intégrée étaient déjà présents dans la première version contrefaisante.

En effet, ce nouveau manchon toujours situé sur la première zone de transition constitue lui-même la première inclinaison ce qui constitue une contrefaçon par équivalence car cette forme différente procure les mêmes avantages en vue du même résultat puisqu'il y a toujours à l'avant des patins une zone de transition inclinée à double changement de direction plaçant la traverse avant en porte à faux, traverse avant intégrée au sens du brevet comme examiné ci-dessus.

Pour confirmer cette équivalence des résultats entre les deux versions des trains d'atterrissage la société Airbus Helicopter communique des simulations réalisées par monsieur Pierre P L qui est un des inventeurs du brevet dont s'agit, dont le bien fondé de la méthodologie et les conclusions ont été confirmées par monsieur François M professeur à l'Ecole nationale supérieure d'arts et métiers auteur d'ouvrage sur les phénomènes de résonance au sol des hélicoptères,

desquelles il ressort que les deux trains d'atterrissage réagissent identiquement du point de vue statique et dynamique tant en mode tangage qu'en mode roulis, les deux configurations ayant les mêmes qualités d'absorption d'énergie et ces deux trains s'adaptent aux mêmes appareils.

Ces simulations sont très critiquées par les sociétés Bell Helicopter Textron qui communiquent des avis critiques de monsieur Dewey H. H auxquels ont répondu messieurs P L et M leur déniaient toute pertinence et trois avis supplémentaires de messieurs F G, D H. Hodges et Pierre R en réplique.

Plusieurs de ces personnes sollicitées par chacune des parties bénéficient directement ou non de liens financiers avec leur mandant.

Cependant, aucune analyse contraire pertinente n'est communiquée par les sociétés intimées démontrant l'absence d'équivalence de résultat entre les deux versions alors que cette équivalence des fonctions et résultat est corroborée par les déclarations faites par monsieur Robert G précité, dans le cadre de la procédure canadienne qui a précisé que l'objectif poursuivi était d'obtenir un train ayant le même comportement que la première version du train d'atterrissage (qui est une copie littérale) , celui-ci, même altéré par rapport à l'invention solutionne le problème de la résonance au sol avec un train d'atterrissage restant plus léger que les trains traditionnels.

Aucun document ne démontre l'existence d'une rigidité globale plus importante que la première version du train d'atterrissage, seul est établi par les rapports communiqués par les sociétés intimées, un déplacement des zones de rigidité, les déformations globales étant identiques...

D'ailleurs, les sociétés Bell Helicopter Textron ont reconnu dans le cadre de la certification de l'hélicoptère Bell 429 au Canada, fondée partie sur les tests de la première version, que les deux versions du train d'atterrissage avaient un comportement équivalent.

Il s'en suit que la deuxième version du train d'atterrissage de l'hélicoptère Bell 429 seconde version, contrefait par équivalence la revendication 1 et 15 du brevet de la société Airbus Helicopters.

La revendication n°2 :

"Train d'atterrissage selon la revendication 1, caractérisé en ce que l'ensemble des patins (P) et traverses (2, 8) est constitué de tubes d'aluminium "

Lors des opérations de saisie-contrefaçon il a été constaté (test avec des aimants que les sociétés intimées estiment insuffisant) que les tubes n'étaient pas en matériau ferromagnétique, mais ce qui est

corroboré par l'article des sociétés Bell Helicopter Textron présentant ses appareils indiquant que le train d'atterrissage est fabriqué en aluminium, ce qui est confirmé par monsieur R. G lors de son audition devant la juridiction canadienne.

Cette revendication est en conséquence reproduite par équivalence,

La revendication n°4 :

"Train d'atterrissage selon la revendication 2 ou 3, *caractérisé en ce que l'épaisseur de paroi des tubes constituant lesdites traverses avant (18) et arrière (2) est dégressive entre la partie centrale de la traverse et sa jonction au patin (P) correspondant* ".

L'article précité relatif à la première version de l'appareil indique que le train d'atterrissage est composé de tubes d'épaisseur variable, dégressive entre la partie centrale et sa jonction au patin et monsieur R. G a reconnu lors de son interrogatoire précité que cette caractéristique était reproduite, de sorte que cette revendication est également reproduite par équivalence,

La revendication n°5 :

"Train d'atterrissage selon l'une quelconque des revendications précédentes, *caractérisé en ce que les extrémités des branches descendantes (2a) de la traverse arrière (2) sont fixées aux dites plages longitudinales d'appui (1) des patins (P) par l'intermédiaire de manchons en aluminium (3)* ".

L'examen de la photographie d'un manchon de jonction sur la traverse arrière prise lors de la saisie-contrefaçon du 16 juin 2009, fait apparaître que la traverse arrière est reliée aux patins par des manchons, de sorte qu'il est suffisamment rapporté, contrairement à ce que soutiennent les sociétés intimées, que cette revendication est également reproduite par équivalence,

La revendication n°7 :

"Train d'atterrissage selon l'une quelconque des revendications 1 à 5, *caractérisé en ce que ladite traverse avant (8) est constituée d'une seule branche dont les extrémités sont chacune reliées par un moyen de jonction démontable (9,10) à la partie avant du patin (P) correspondant, ce moyen de jonction étant disposé entre les deux courbures (C1, C2) de la zone de transition (T) concernée* ".

Dans la première version, les tubes formant la traverse et les patins sont emmanchés entre les deux courbures de chaque zone de transition inclinée comme cela ressort de la photographie extraite de la brochure Bell d'avril 2008 et de celle reproduite par monsieur P. M dans son article présenté lors du forum annuel précité.

Or, dans la deuxième version la traverse avant du train comprend une branche dont les extrémités sont emmanchées dans des manchons fixés à la partie avant du train, formant une seule pièce comme cela ressort d'une photographie annexée au procès-verbal de saisie, les manchons comme relevé ci-dessus, constituant la première courbure.

S'il est exact comme le soulignent les sociétés intimées que les manchons ne sont pas situés entre les deux courbures, la traverse avant est toutefois reliée à ceux-ci par un moyen de jonction démontable qui est situé entre les deux inclinaisons à proximité de la première courbure, remplissant ainsi le même effet en vue du même résultat, de sorte que cette revendication est reproduite par équivalence.

La revendication n°8 :

"Train d'atterrissage selon la revendication 6 ou 7, caractérisé en ce que lesdits moyens de jonction sont constitués par un système de manchon vissé en aluminium (9) ou par un collier de fixation (10)

Les moyens de jonction utilisés sur la traverse avant sont des manchons vissés en aluminium comme examiné ci-dessus de sorte que cette revendication est également contrefaite par équivalence

La revendication n°9 :

"Train d'atterrissage selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que lesdits organes de liaison (4, 6) entre lesdites traverses avant (8) et arrière (2) et la structure (S) de l'appareil sont du type à frottement contrôlé en rotation, comportant à cet effet deux demi - colliers ou analogues (4a, 4b ; 6a, 6b) enserrant le tube de la traverse, avec interposition d'un palier de matériau élastique (5, 7) du genre élastomère".

L'article des sociétés Bell indique concernant la première version du train que l'organe de liaison de la traverse arrière présente deux demi-colliers, un palier de matériau élastique enserrant le tube de la traverse, configuration retrouvée lors des opérations de saisie-contrefaçon comme cela ressort de la photographie de l'organe de liaison, corroborée par les déclarations de monsieur G qui a précisé que les organes de liaison étaient identiques entre les deux versions, de sorte que la contrefaçon par équivalence de cette revendication est suffisamment établie contrairement à ce que soutiennent les sociétés intimées.

La revendication n°10 :

"Train d'atterrissage selon l'une quelconque des revendications précédentes, *caractérisé en ce qu'il comporte au moins trois organes de liaison à la structure (S) de l'appareil, dont un (4 ; 6) assujetti centralement sur l'une des dites traverses (2 ; 8) et les deux autres (6 ; 4) assujettis, en étant mutuellement écartés de part et d'autre de l'axe longitudinal du train, sur l'autre traverse (8 ;2).*

Lors des opérations de saisie-contrefaçon, l'huissier instrumentaire a constaté deux organes de liaison sur la traverse avant, écartés de l'axe médian et un autre sur la traverse arrière, soit, trois points de fixation comme cela ressort de la photographie annexée au rapport , confirmé dans l'article des sociétés intimées précité.

Il est suffisamment établi que cette revendication est contrefaite par équivalence.

La revendication n°13 :

"Train d'atterrissage selon l'une quelconque des revendications précédentes, *caractérisé en ce que ladite traverse arrière (2) est constituée, pour sa partie avant, d'un tube à profil aérodynamique cintré (2') formant bord d'attaque, ce tube étant prolongé vers l'arrière par un carénage rapporté (2 ") formant bord de fuite "*.

Les photographies de l'appareil versées au dossier permettent de relever que la traverse arrière du train d'atterrissage de celui-ci a un profil aérodynamique prolongée vers l'arrière par un carénage formant bord de fuite. Cette revendication est donc également reproduite.

Il convient en conséquence, réformant le jugement de ce chef de demande, de dire que les sociétés intimées respectivement en leur qualité de propriétaire et détentrice des appareils litigieux, se sont rendues coupables en offrant en vente en France la deuxième version de l'appareil dont s'agit d'actes de contrefaçon par équivalence des revendications 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 13 et 15 du brevet FR n° 96 07 156 de la société Airbus Helicopters.

Sur les mesures réparatrices

Aux termes de l'article L 615-7 alinéa 1 du code de la propriété intellectuelle pour fixer les dommages et intérêts, la juridiction prend en considération les conséquences économiques négatives, dont le manque à gagner, subies par la partie lésée, les bénéfices réalisés par le contrefacteur et le préjudice moral causé au titulaire des droits du fait de l'atteinte.

En l'espèce les sociétés intimées commercialisent depuis 2009 les hélicoptères équipés des trains d'atterrissage contrefaisants, 4.000.000 d'euros. Selon les déclarations recueillies au Salon du

Bourget, confirmées au cours de la procédure canadienne, la société exposante a signé 301 lettres d'intention. Il convient avant dire droit sur le montant du préjudice d'allouer d'ores et déjà à la société Airbus Helicopters, une provision de 3.000.000 d'euros à valoir sur son préjudice à déterminer après l'expertise présentement ordonnée selon les modalités du dispositif.

Pour permettre d'établir la masse contrefaisante il convient de faire droit à la demande de communication de pièce, sous astreinte formée par la société appelante à l'égard des sociétés intimées, selon les modalités précisées au présent dispositif.

A titre de dommages et intérêts complémentaires il y a lieu de faire droit à la demande de publication judiciaire, selon les modalités précisées au présent dispositif.

Pour mettre fin aux infractions il convient de faire droit aux mesures d'interdiction, de confiscation des stocks des trains d'atterrissage contrefaisant pour destruction, sollicitées, sous astreinte selon les modalités prévues au présent dispositif.

En revanche il n'y a pas lieu de faire droit à la demande de rappel des hélicoptères équipés du train d'atterrissage contrefaisants vendus ou fournis par les sociétés intimées, le préjudice résultant de ces actes étant suffisamment réparé par le versement de dommages et intérêts.

Sur les autres demandes

En regard des dispositions de la présente décision la demande reconventionnelle des sociétés intimées tendant à l'octroi de dommages et intérêts pour le préjudice résultant des opérations de saisie-contrefaçon n'est pas fondée alors que cette mesure probatoire exécutée en conformité aux autorisations données ne revêt aucun caractère abusif.

L'équité commande d'allouer à la société appelante la somme de 300.000 euros sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile et de rejeter la demande formée à ce titre par les sociétés intimées.

Les dépens qui comprendront ceux de première instance et d'appel, resteront à la charge in solidum des sociétés intimées qui succombent et seront recouverts par les avocats de la cause dans les conditions de l'article 699 du code de procédure civile.

PAR CES MOTIFS

Rejette l'ensemble des demandes des sociétés Bell Helicopter Textron Inc et Bell Helicopter Textron Canada Ltd,

Confirme le jugement en ce qu'il a débouté les sociétés Bell Helicopter Textron Inc et Bell Helicopter Textron Canada Ltd de leur demande en nullité du procès-verbal de saisie-contrefaçon, en ce qu'il a débouté les sociétés Bell Helicopter Textron de leur demande visant à écarter les procès-verbaux de constat pour défaut de force probante, de leur demande en nullité du brevet français n°96 07156 de la société Airbus Helicopters,

Réforme le jugement pour le surplus,

En conséquence,

Dit que les deux versions du train d'atterrissage équipant les hélicoptères Bell 429 reproduisent les caractéristiques des revendications n°1, 2, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 13 et 15 du brevet d'invention français n°96 07156, dont est titulaire la société Airbus Helicopters la première version de façon littérale, la deuxième version, par équivalence,

Dit que les sociétés Bell Helicopter Textron Inc et Bell Helicopter Textron Canada Ltd se sont rendues coupables de contrefaçon des revendications n°1, 2, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 13 et 15 du brevet d'invention français n°96 07156 de la société Airbus Helicopters, en offrant, important, offrant à la vente et détenant, en France, des appareils Bell 429 première et deuxième version équipés des trains d'atterrissage reproduisant les caractéristiques de ces revendications,

Interdit aux sociétés Bell Helicopter Textron Inc et Bell Helicopter Textron Canada Ltd de poursuivre les actes de contrefaçon et leur fait défense de récidiver sous astreinte non comminatoire de 1 000 000 d'euros par infraction, passé le délai de deux mois de la signification de la présente décision, étant précisé que la fabrication, l'offre à la vente, la vente et la détention, en France, d'un seul appareil équipé des trains d'atterrissage jugés contrefaisants constitueraient des infractions distinctes,

Condamne in solidum les sociétés Bell Helicopter Textron Inc et Bell Helicopter Textron Canada Ltd à verser à la société Airbus Helicopters une provision de 3.000.000 d'euros à valoir sur son préjudice définitif à fixer après expertise,

Ordonne la confiscation des trains d'atterrissage mettant en oeuvre le brevet précité, détenus, en France, par les sociétés Bell Helicopter Textron Inc et Bell Helicopter Textron Canada Ltd, passé le délai de 15 jours de la signification du présent arrêt, et la destruction des trains d'atterrissage, sous contrôle d'huissier,

Interdit aux sociétés Bell Helicopter Textron de réparer en France les trains d'atterrissage des hélicoptères Bell 429 équipés du train d'atterrissage mettant en 'uvre le brevet précité, sous astreinte non comminatoire de 300 000 euros par infraction,

Ordonne une mesure d'expertise et désigne monsieur B Jean-Marc aux fins de :

- fournir toutes les informations nécessaires à l'évaluation du préjudice subi par la société Airbus Helicopters du fait des actes de contrefaçon et, en particulier, d'inventorier les hélicoptères Bell 429 équipés du train d'atterrissage deuxième version mettant en 'uvre le brevet précité fabriqués ou commercialisés, en France, et déterminer le bénéfice dégagé par les sociétés Bell Helicopter Textron Inc. et Bell Helicopter Textron Canada Ltd,

Dit que les opérations d'expertise porteront sur tous les actes de contrefaçon du train deuxième version commis jusqu'à la date de dépôt du rapport de l'expert,

- convoquer les parties, solliciter toutes les pièces utiles à sa mission,
- de mettre, en temps utile, au terme des opérations d'expertise, les parties en mesure de faire valoir leurs observations.

Dit que l'expert pourra, s'il le juge nécessaire, recueillir l'avis d'un autre technicien dans une spécialité distincte de la sienne ou se faire assister dans l'accomplissement de sa mission par la personne de son choix, dont il mentionnera dans son rapport les nom et qualité et qui interviendra sous son contrôle et sa responsabilité.

Dit que l'expert fixera aux parties un délai pour formuler leurs observations ou réclamations et qu'il ne sera pas tenu de prendre en compte celles qui auraient été faites après l'expiration de ce délai, sauf cause grave et dûment justifiée et après en avoir fait rapport au magistrat chargé de contrôler l'expertise.

Dit que l'expert mentionnera, dans son rapport, la suite qu'il aura donnée à ces observations ou réclamations.

Dit que l'expert devra déposer le rapport de ses opérations en double exemplaire, au Greffe de la Cour de céans dans les six mois de sa saisine et, conformément à l'article 173 du Nouveau Code de Procédure Civile, en le mentionnant dans l'original, remettre aux parties et à leurs avocats copie de son rapport.

Dit que la société Airbus Helicopters devra consigner à la Régie d'Avances et de Recettes de la Cour de céans dans le mois du présent arrêt la somme de 4 000 euros destinée à garantir le paiement des frais et honoraires de l'expert.

Dit qu'en cas d'insuffisance de la provision allouée, l'expert en fera rapport au magistrat chargé de contrôler l'expertise.

Désigne le Conseiller de la Mise en État de la Chambre Civile 5- 2 de la Cour de Céans pour contrôler l'expertise ordonnée.

Renvoie l'affaire pour examen à l'audience de la mise en état du jeudi 8 octobre 2015 à 13 heures

Enjoint aux sociétés Bell Helicopter Textron Inc et Bell Helicopter Textron Canada Ltd de communiquer, sous astreinte de 20 000 euros par jour de retard passé le délai de 60 jours suivant signification du présent arrêt une attestation de leur commissaire-aux-comptes précisant :

- le nombre d'appareils équipés des trains jugés contrefaisants ou d'appareils équipés de trains d'atterrissage similaires qui auront été fabriqués et vendus par les sociétés Bell Helicopter Textron Inc et Bell Helicopter Textron Canada Ltd en France ou depuis la France ou pour un usage en France,
- le nombre d'appareils faisant l'objet respectivement de commandes et de lettres d'intention pour ce même territoire, le nombre d'appareils équipés de ces mêmes trains ayant fait l'objet d'une commande ou d'une lettre d'intention, signée à l'occasion du Salon du Bourget (c'est-à-dire pendant et à la suite du Salon), quel que soit le pays auquel ces appareils sont destinés,
- la marge brute dégagée de la vente de ces appareils,

Ordonne la publication du présent arrêt dans dix journaux ou revues professionnels, français ou étrangers, au choix de la société Airbus Helicopters et aux frais in solidum des sociétés Bell Helicopter Textron Inc et Bell Helicopter Textron Canada Ltd, à concurrence de 5.000 euros HT par publication,

Condamne in solidum les sociétés Bell Helicopter Textron Inc et Bell Helicopter Textron Canada Ltd à payer à la société Airbus Helicopters la somme de 300.000 euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile,

Condamne in solidum les sociétés Bell Helicopter Textron Inc et Bell Helicopter Textron Canada Ltd aux entiers dépens de première instance et d'appel et dit qu'ils seront recouverts par les avocats de la cause conformément aux dispositions de l'article 699 du code de procédure civile.