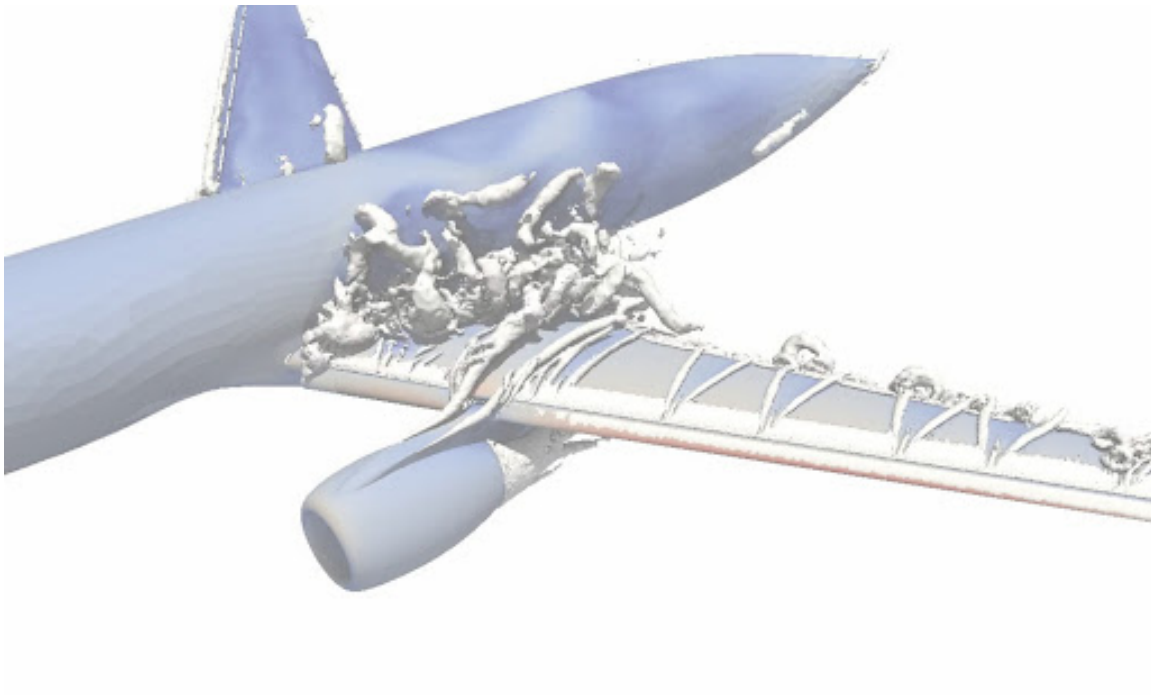


Méthodes numériques pour la révolution digitale des jumeaux numériques: de la modélisation multi-physique haute fidélité aux modèles réduits pour l'ingénierie

Andrea Brugnoli
Docteur ISAE-Supaéro 2020
Ingénieur ISAE-Supaéro 2017

Dossier de candidature au prix de la fondation Jean-Jacques et Félicia Lopez-Loreta pour l'excellence académique



Source: [FEniCS-HPC website](#)

1 Contexte et Objectifs du projet

1.1 Le candidat

La technologie, les sciences et leur impact sur l'humain m'ont toujours intéressé. C'est pour cela que j'ai opté pour un baccalauréat littéraire avec option informatique (obtenu en 2011 à Vérone, Italie). Après mon baccalauréat¹, j'ai obtenu une licence en ingénierie mécanique du Politecnico de Milan. Pendant la première année du master en ingénierie Spatiale, j'ai décidé de partir à l'étranger et j'ai choisi d'effectuer un double diplôme à l'ISAE-SUPAERO. J'ai pu approfondir mes connaissances en automatique grâce à un Master Recherche en collaboration avec Supélec/Université Paris Saclay, ainsi que mes compétences en mathématiques appliquées à travers un parcours spécialisé. Mon intérêt pour les systèmes dynamiques et la simulation m'a amené au centre national d'études spatiales (CNES) pour mon stage de fin études, où j'ai effectué des simulations intensives sur le supercalculateur.

J'ai donc décidé de poursuivre un doctorat de recherche en automatique et mathématiques appliquées (calcul numérique), au sein du projet ANR-DFG INFIDHEM (Interconnected Infinite-Dimensional Systems for Heterogeneous Media). Le projet consistait à utiliser un formalisme mathématique capable de traiter d'une manière unifiée les problèmes multi-physiques. Mon travail était centré sur la modélisation et discrétisation des structures flexibles minces, très utilisées dans l'aéronautique (cf. Fig 2). Mes travaux de thèse ont été présentés devant un jury international (Thomas Hélie, directeur de Recherches DR2 au CNRS, Yann Le Gorrec, Professeur ENSMM et Alessandro Macchelli, professeur associé à l'Université de Bologne) et ont été diffusés au travers de conférences internationales et de 5 articles de revue rédigés par le candidat [1, 2, 3, 4, 5].

Ma forte curiosité pour les thématiques de ma thèse ne m'a pas abandonné par la suite. C'est pour cela que j'ai décidé de continuer en Post-Doc à l'Université de Twente aux Pays Bas, au sein d'un projet qui vise à étendre la compréhension des mécanismes physiques sous-jacents au vol biologique (en particulier les oiseaux). Mon rôle consiste à mettre en place des algorithmes numériques capables de reproduire fidèlement la structure physique du problème [6].

1.2 Contexte

Ma thèse s'est inscrite dans le cadre d'un projet européen financé par l'agence national de la recherche (ANR) et la Fondation allemande pour la recherche (DFG). L'ambition du projet était de pousser la compréhension d'un formalisme mathématique issu de la physique et de la théorie des systèmes pour le traitement unifié de divers domaines d'applications (mécanique des solides, des fluides, l'électromagnétisme et la thermodynamique). Il s'agit du formalisme port-Hamiltonien, basé sur la mécanique Hamiltonienne et les graphes de liaisons pour la modélisation des systèmes dynamiques. Il y a 30 ans, le premier article sur cette théorie était publié. Dans le cadre de ma thèse, j'ai pu contribuer à étendre ce formalisme vers les applications, en développant des modèles mathématiques et numériques pour la mécanique des structures flexibles [1, 2], la mécanique multi-corps flexibles [3] et la thermoélasticité [4].

¹En Italie il est possible d'accéder aux universités scientifique après un Bac. L.

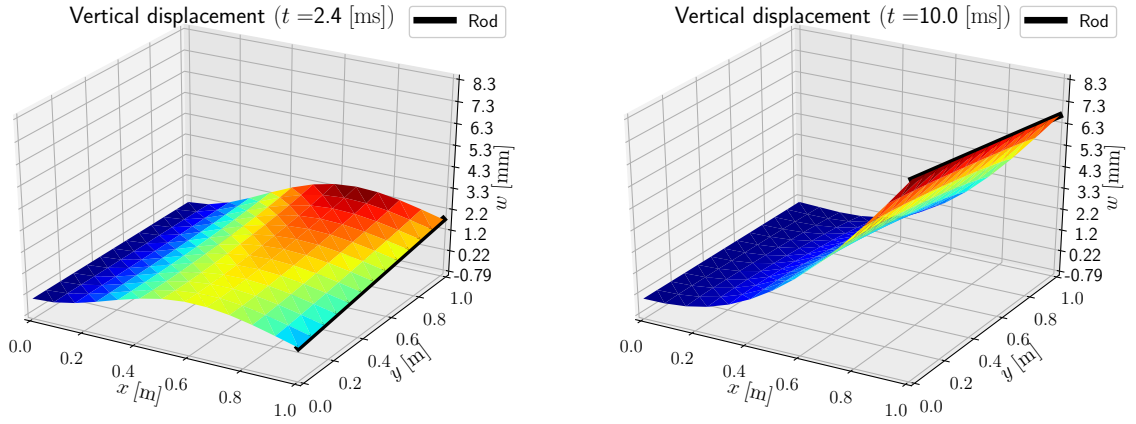


Figure 2: Simulation d'une plaque mince flexible connectée à une poutre rigide.

Aujourd'hui ce formalisme a désormais atteint le niveau de maturité nécessaire pour attaquer les applications industrielles. Le professeur Volker Mehrmann, vice-président de la société mathématique européenne (EMS), en est pleinement convaincu, et il a récemment illustré les avantages de cette approche lors de la SIAM Conference on Computational Science and Engineering en 2021². Ce niveau de maturité est aussi attesté par le fait que le conseil de la recherche européen (ERC) a récemment attribué au Prof. Stefano Stramigioli une subvention de 2.8 millions € pour le projet Portwings³. Ce projet, dans le quel je suis impliqué pour mon post-doctorat, cherche à améliorer la compréhension du vol battu pour pouvoir perfectionner le design et la construction des robots biomimétiques. L'ambition réside dans le fait d'utiliser la théorie port-Hamiltonienne pour expliquer les interactions complexes entre l'aérodynamique et la flexibilité de l'aile (cf. Fig. 3).

De plus en plus, on entend parler des jumeaux numériques (Digital Twins) comme d'une ressource fondamentale de l'industrie 4.0. Plusieurs acteurs se sont mobilisés pour développer leur expertise, comme par exemple Siemens et Dassault. Pour réaliser un développement substantiel dans les domaines d'application les plus critiques pour la société, des investissements considérables seront nécessaires dans les méthodes mathématiques et informatiques qui sous-tendent les jumeaux numériques : en particulier il faudra disposer de techniques de déploiement robustes, rapides et accessibles [7]. Étant donné le potentiel du formalisme port-Hamiltonien pour les traitement unifié des problèmes multiphysiques à travers différentes échelles et précision, il est possible que son adoption en industrie soit de nature à faciliter cette révolution digitale.

1.3 Le projet

Dans ce projet de recherche, le but consiste à mettre en place des méthodes numérique pour accélérer la simulation des problèmes fluide-structure d'un facteur 100, par rapport au temps de calcul demandé par une simulation haute-fidélité. La réussite du projet permettra donc d'intégrer des modèles physique plus économiques, qui pourront remplacer des simulations très coûteuses, et ainsi de faciliter le design et la prise des décisions. L'accélération des codes de calcul pour la simulation numérique est considérée comme un

²https://meetings.siam.org/sess/dsp_programsess.cfm?SESSIONCODE=70329

³<http://www.portwings.eu/>

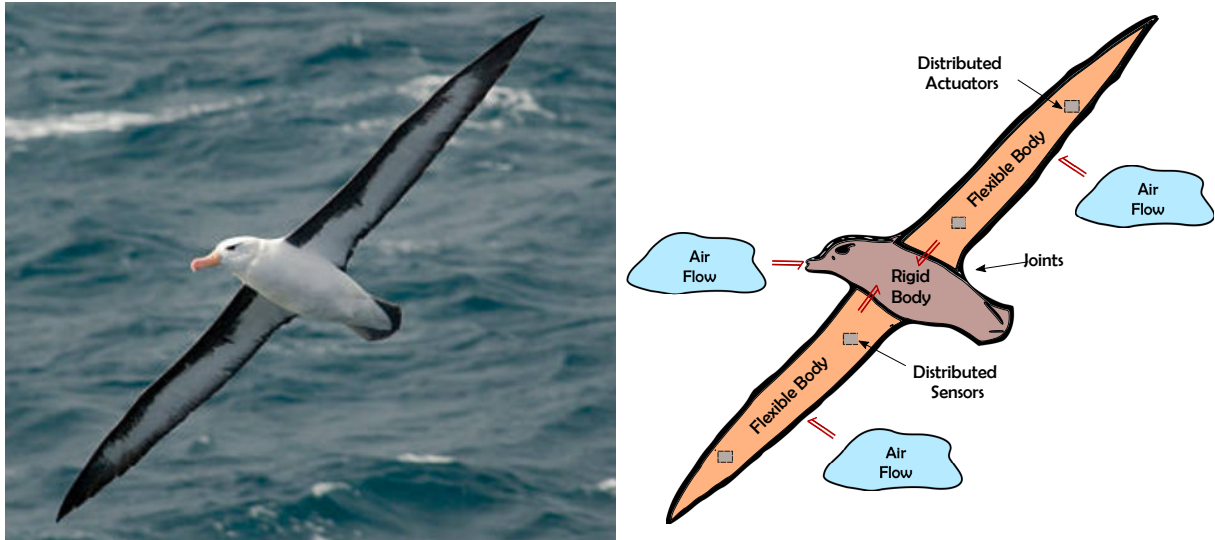


Figure 3: Modèle d'un oiseau robotique bio-inspiré, vu comme l'interconnexion de plusieurs systèmes dynamiques.

défi fondamental pour faire avancer le niveau technologique de l'industrie aérospatiale (cf. par exemple le programme de digitalisation d'AIRBUS⁴).

Un défi fondamental des modèles réduits est la capacité à représenter des physiques extrêmement complexes d'une manière précise. Dans un premier temps, des simulations haute fidélité seront donc mises en place. Ces modèles numériques devront retenir les propriétés physiques du problème (conservation d'énergie globale, traçage des échanges d'énergies entre différents systèmes, conservation d'invariants du problème). Dans un second temps, des technique issues de l'Intelligence Artificielle seront utilisées pour obtenir des modèles réduit (une technique très prometteuse en ce sens est présentée dans [8]). Dans cette phase, l'impératif reste la fidélité à la physique des modèles ainsi obtenus [9]. Le dernier objectif consistera à utiliser ces modèles réduits pour optimiser le design mécanique des structures et vérifier la validité des modèles réduits.

La vision qui sous-tend ce projet est que l'utilisation d'algorithmes fidèles à la structure physique du problème pourra radicalement améliorer les techniques normalement utilisées pour la réduction des modèles et l'optimisation. La structure physique du problème est le plus souvent ignorée par les algorithmes de réduction, qui traitent les simulations comme des boîtes noires. Les modèles réduits respectueux de la physique sont extrêmement plus précis des ceux qui ne garantissent pas le respect de la physique sous-jacente [8]. Les modèles ainsi obtenus pourront être utilisés en industrie pour réduire les coûts associés au design, à l'optimisation et à l'inspection en cours de vie.

2 Organisation du projet

2.1 Structure generale du projet

Les projet de recherche sera structuré en trois macro tâches:

⁴<https://www.airbus.com/innovation/industry-4-0/digital-design-and-manufacturing-ddms.html>

1. Développement d’algorithmes numériques haute-fidélité pour des problèmes d’interaction fluide-structures. Ces algorithmes devront respecter les échanges d’énergie entre sous-systèmes et les invariants du problème.
2. Méthodes de réduction garantissant le respect de la structure physique. Cela concerne les invariants du problèmes ainsi que la séparation entre notions topologiques (i.e. topologie du maillage pour chaque domaine physique et de l’interconnexion) et métriques (i.e. géométrie du maillage).
3. Design optimal basé sur les modèles haute fidélité et réduits. Cette étape permettra d’évaluer la validité et l’efficacité des modèles réduits par rapport aux simulations fines.

Les modèles réduit seront plus rapides mais inévitablement moins précis par rapport aux simulations fines. Venir à bout de ces trois macro-tâches permettra de comprendre le compromis entre temps de calcul et précision pour des applications d’intérêt industriel.

2.2 Moyens et partenariats

Pour ce que il concerne la mise en place du projet, des différents partenariats en France et à l’international seront mis en place. Pour ce qui concerne les aspect théoriques fondamentaux Bernhard Maschke (Université de Lyon), Arjan van der Schaft (University of Groningen) et Stefano Stramigioli (University of Twente) constitueront les interlocuteurs académiques principaux.

Pour ce qui concerne la première macro-tâche, il sera possible de prolonger le travail effectué dans le cadre de ma thèse, qui a donné lieu a un code de calcul pour application multiphysique (le code SCRIMP décrit dans [5]). Ce code sera ultérieurement développé pour traiter des problèmes d’interaction fluide-structure. Pour ce qui concerne la préservation de la physique au sein des algorithmes, des collaborations avec Marc Gerritsma (département d’aérodynamique de l’Université de Delft) seront mises en place. Pour ce qui concerne l’interaction fluide-structure, l’office National d’Études et de Recherches Aérospatiales (ONERA), garant d’une profonde expertise en ce domaine, représentera l’interlocuteur principal pour les problèmes liés au couplage multiphysique.

Pour ce qui concerne la deuxième macro-tâche, i.e. la réduction des modèles, il sera possible de mettre en place des collaboration avec Charles Poussot-Vassal (chercheur principal à l’ONERA), Volker Mehrmann (TU Berlin) et George Haller (ETH Zurich).

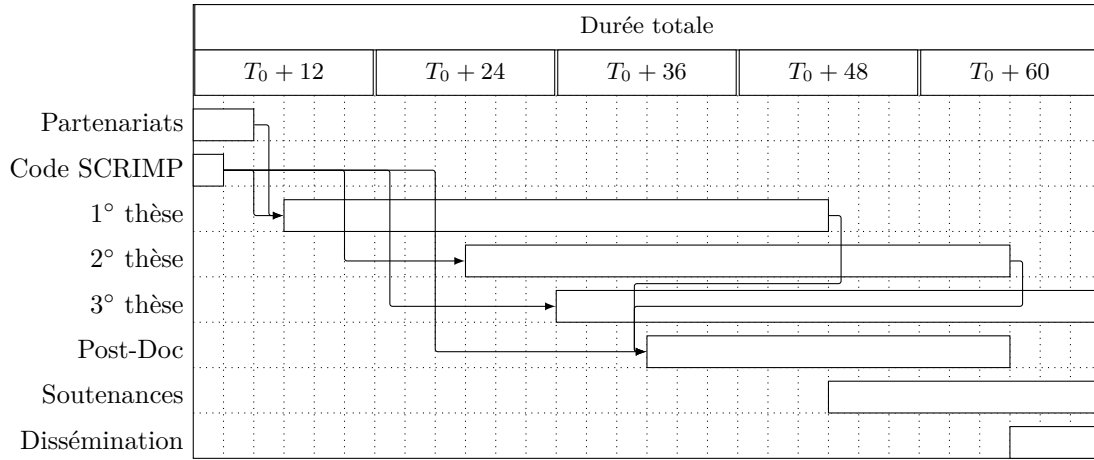
Pour la troisième partie, il sera important de dialoguer avec Joseph Morlier (ISAE-Supaéro et Institut Clément Ader).

2.3 Le plan et livrables

Chaque macro-tâche est directement associée à une thèse. Pour cela les recrutements des trois doctorants et d’un post-doctorant sont prévus, ainsi que la coopération des trois chercheurs. Chacun d’entre eux sera affecté à chaque macro-sujet:

- développement du code pour calcul scientifique;
- développement du code pour la partie intelligence artificielle;

- expertise pour l'optimisation multidisciplinaire.



À la fin du projet, le livrable consistera en un code capable de modéliser des problèmes multiphysiques et de générer des modèles réduits utilisables en lieu et place des modèles haute fidélité.

2.4 Budget

Dépense	Coût
3 doctorants (temps plein)	$3 \times 3 \times 40000 = 360000$
1 Chercheur ISAE (temps plein)	$5 \times 500000 = 250000$
1 Post-Doc (temps plein)	$2 \times 45000 = 90000$
2 Chercheurs ISAE (temps partiel)	2×70000
1 Chercheur Onera (temps partiel)	1×70000
Matériel et calcul HPC	50000
Frais annexes (conferences, workshops)	40000
Total	1000000

References

- [1] A. Brugnoli, D. Alazard, V. Pommier-Budinger, and D. Matignon. Port-Hamiltonian formulation and symplectic discretization of plate models. Part I: Mindlin model for thick plates. *Applied Mathematical Modelling*, 75:940 – 960, Nov 2019. <https://doi.org/10.1016/j.apm.2019.04.035>.
- [2] A. Brugnoli, D. Alazard, V. Pommier-Budinger, and D. Matignon. Port-Hamiltonian formulation and symplectic discretization of plate models. Part II: Kirchhoff model for thin plates. *Applied Mathematical Modelling*, 75:961 – 981, Nov 2019. <https://doi.org/10.1016/j.apm.2019.04.036>.
- [3] A. Brugnoli, D. Alazard, V. Pommier-Budinger, and D. Matignon. Port-Hamiltonian flexible multibody dynamics. *Multibody System Dynamics*, 51(3):343–375, Mar 2021. <https://doi.org/10.1007/s11044-020-09758-6>.

- [4] A. Brugnoli, D. Alazard, V. Pommier-Budinger, and D. Matignon. A port-Hamiltonian formulation of linear thermoelasticity and its mixed finite element discretization. *Journal of Thermal Stresses*, 44(6):643–661, May 2021. <https://doi.org/10.1080/01495739.2021.1917322>.
- [5] A. Brugnoli, G. Haine, A. Serhani, and X. Vasseur. Numerical approximation of port-Hamiltonian systems for hyperbolic or parabolic pdes with boundary control. *Journal of Applied Mathematics and Physics*, 9:1278–1321, 2021. <https://doi.org/10.4236/jamp.2021.96088>.
- [6] F. Califano, R. Rashad, A. Dijkshoorn, L. Groot Koerkamp, R. Sneep, A. Brugnoli, and S. Stramigioli. Decoding and realising flapping flight with port-Hamiltonian system theory. *Annual Reviews in Control*, 51:37–46, 2021. <https://doi.org/10.1016/j.arcontrol.2021.03.009>.
- [7] Steven A. Niederer, Michael S. Sacks, Mark Girolami, and Karen E. Willcox. Scaling digital twins from the artisanal to the industrial. *Nature Computational Science*, 1(5):313–320, May 2021.
- [8] Kookjin Lee and Kevin T. Carlberg. Model reduction of dynamical systems on nonlinear manifolds using deep convolutional autoencoders. *Journal of Computational Physics*, 404:108973, 2020. <https://doi.org/10.1016/j.jcp.2019.108973>.
- [9] Karen E. Willcox, Omar Ghattas, and Patrick Heimbach. The imperative of physics-based modeling and inverse theory in computational science. *Nature Computational Science*, 1(3):166–168, Mar 2021. <https://doi.org/10.1038/s43588-021-00040-z>.