В системах управления рулевыми поверхностями самолетов наиболее широкое применение нашли механический, гидромеханический, электромеханический и электрогидромеханический приводы.

*Электрогидромеханическая СУР* может быть выполнена в двух вариантах:

как совокупность МПУ с электромеханическим и гидромеханическим следящими приводами (см. рис. 2.3), при этом электромеханический следя­щий привод управляет рулевой поверхностью через гидравлический следя­щий привод;

Приведённая на рис. 2.4 схема электрогидромеханической СУР пред­ставляет собой основную СУР. Однако на ряде самолётов, например «Кон­корд» (рис. 2.5), электрогидравлическая СУР используется для основной сис­темы управления, гидромеханическая - для аварийной системы управления, которая включается в работу при отказе основной системы. Такая СУР явля­ется промежуточным этапом перехода от СУР с гидромеханическим приво­дом к СУР с электрогидравлическим приводом, т. е. от систем с механиче­ской передачей командных сигналов к системам с электродистанционным управлением рулевыми поверхностями - ЭДСУ. Электродистанционные сис­темы управления (рис. 2.6) определяют новый этап в развитии СУР самолёта, обеспечивая не только автоматическую компенсацию динамической неус­тойчивости, но и контроль и ограничение вибраций конструкции самолёта, перераспределение нагрузок на планер и т. д. Таким образом, ЭДСУ подгото­вили основу для внедрения в авиационную технику так называемых активных систем управления.