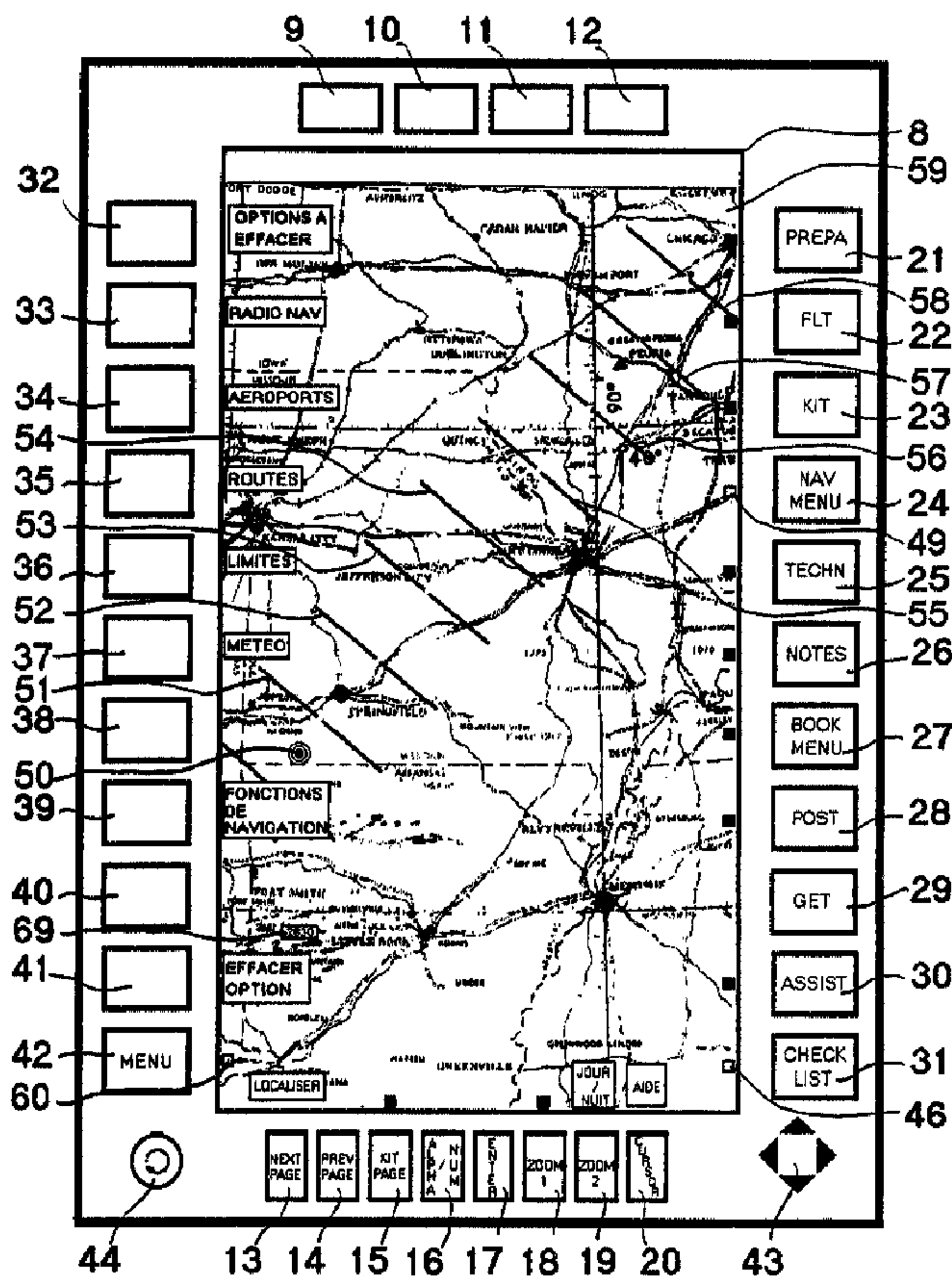




(22) Date de dépôt/Filing Date: 1993/07/21
 (41) Mise à la disp. pub./Open to Public Insp.: 1994/02/01
 (45) Date de délivrance/Issue Date: 2007/03/27
 (30) Priorité/Priority: 1992/07/31 (FR92 09738)

(51) Cl.Int./Int.Cl. *G01C 23/00* (2006.01),
G01C 21/22 (2006.01)
 (72) Inventeurs/Inventors:
 ODER, ENGIN, FR;
 PIERRE, FRANCINE, FR;
 RENOUARD, JEAN-MARIE, FR
 (73) Propriétaire/Owner:
 SEXTANT AVIONIQUE, FR
 (74) Agent: RIDOUT & MAYBEE LLP

(54) Titre : PROCÉDE ET DISPOSITIF D'ASSISTANCE A LA NAVIGATION
 (54) Title: NAVIGATION AID PROCESS AND DEVICE



(57) Abrégé/Abstract:

Le procédé selon l'invention utilise un système de gestion documentaire comprenant un processeur associé à des mémoires contenant au moins l'image mémorisée d'une carte de la région traversée par le véhicule et des informations relatives à une

(57) Abrégé(suite)/Abstract(continued):

multiplicité d'objets localisés dans ladite région, ces informations étant réparties en ensembles d'objets ayant leur moyens d'exploitation respectifs. Ce procédé comprend l'acquisition de la position du véhicule, l'introduction de la trajectoire à parcourir depuis cette position, l'affichage d'une zone géographique incluant ladite position et une portion significative de la trajectoire à parcourir, l'affichage d'un symbole représentatif du véhicule, la sélection par l'opérateur d'un ensemble d'objets, la sélection par le système des informations de cet ensemble relatives aux objets localisés dans ladite zone, l'affichage en surimpression des symboles ainsi sélectionnés, la sélection par l'opérateur d'un des susdits ensembles et l'activation du moyen d'exploitation associé à cet ensemble. L'invention s'applique notamment à l'aviation civile et commerciale.

2101024

PRECIS DE DIVULGATION

Le procédé selon l'invention utilise un système de gestion documentaire comprenant un processeur associé à des mémoires contenant au moins l'image mémorisée d'une carte de la région traversée par le véhicule et des informations relatives à une multiplicité d'objets localisés dans ladite région, ces informations étant réparties en ensembles d'objets ayant leur moyens d'exploitation respectifs. Ce procédé comprend l'acquisition de la position du véhicule, l'introduction de la trajectoire à parcourir depuis cette position, l'affichage d'une zone géographique incluant ladite position et une portion significative de la trajectoire à parcourir, l'affichage d'un symbole représentatif du véhicule, la sélection par l'opérateur d'un ensemble d'objets, la sélection par le système des informations de cet ensemble relatives aux objets localisés dans ladite zone, l'affichage en surimpression des symboles ainsi sélectionnés, la sélection par l'opérateur d'un des susdits ensembles et l'activation du moyen d'exploitation associé à cet ensemble. L'invention s'applique notamment à l'aviation civile et commerciale.

La présente invention concerne un procédé et un dispositif d'assistance à la navigation à bord d'un véhicule, comme par exemple, un aérodyne, destiné plus particulièrement à faciliter les tâches de navigation à partir de cartes de navigation et de toute la documentation associée.

Elle s'applique notamment, mais non exclusivement, à l'aviation civile et commerciale, où les techniques actuelles de navigation font appel à des cartes de navigation aérienne
10 imprimées, indiquant à la fois les aéroports, les routes aériennes, les balises de radio-navigation, en plus des informations non spécifiques à la navigation aérienne. Ces cartes présentent de nombreux inconvénients :

- leur format est trop important pour une manipulation aisée dans l'espace réduit d'un poste de pilotage ;
- elles ne permettent pas d'accéder instantanément à la portion de carte où se trouve l'aérodyne ;
- elles ne permettent pas d'accéder instantanément à toutes
20 les informations nécessaires à la navigation, comme par exemple, les informations détaillées concernant un aéroport ou une balise de radio-navigation ;
- leur échelle est soit trop petite pour pouvoir présenter lisiblement toutes les informations nécessaires, soit trop grande pour afficher une portion de trajectoire

- suffisamment grande par rapport à la vitesse moyenne des aérodynes utilisés sur les lignes régulières ;
- les informations présentées ne sont pas toutes utiles pour un vol donné, ces cartes présentant les informations utiles pour toutes les routes possibles dans la zone géographique représentée ;
 - les informations présentées sont figées et ne peuvent pas être mises à jour facilement et, en particulier, aucun moyen n'est prévu pour indiquer l'existence d'un "NOTAM" ("Notice To Air Men") ; et
 - leur consultation de la carte est difficile dans une ambiance nocturne.

L'invention a plus particulièrement pour but de supprimer ces inconvénients et d'alléger les tâches de navigation que doit effectuer l'équipage au cours d'un vol.

Elle propose, à cet effet, un procédé d'assistance à la navigation à bord d'un véhicule utilisant un système de gestion documentaire à base de processeurs comprenant au moins un terminal de communication incluant une surface de visualisation, et des mémoires où sont stockées notamment toutes les informations nécessaires à la navigation.

Selon l'invention, ce procédé est caractérisé en ce que, dans les mémoires, sont stockées une image sous forme numérisée

représentant une carte géopolitique de la région susceptible d'être traversée par le véhicule, et des informations relatives à une multiplicité d'objets de natures différentes localisés dans ladite région, ces informations comprenant pour chaque objet, des symboles représentatifs de la nature de l'objet, une position géographique, et un ensemble d'informations, ces objets étant répartis en fonction de leurs natures respectives, en ensembles d'objets associés respectivement à des moyens distincts d'exploitation des

10 ensembles d'informations, ledit procédé comprenant :

- l'acquisition en temps réel de la position géographique du véhicule ;
- l'introduction de la trajectoire à parcourir depuis la position actuelle du véhicule, jusqu'à la position de destination ;
- la détermination périodique d'une portion de l'image numérisée, représentant une zone géographique qui inclue à la fois la position actuelle du véhicule et une portion
- 20 significative de la trajectoire à parcourir ;
- l'affichage sur la surface de visualisation, de la portion d'image ainsi déterminée, et de symboles représentant ladite portion de trajectoire ;
- l'affichage en temps réel, en surimpression, sur ladite surface de visualisation, d'un symbole représentant le

2101024

véhicule, en respectant sa position géographique par rapport à ladite zone géographique ;

- la sélection par l'opérateur d'au moins un ensemble d'objets ;
- la sélection par le système, parmi les informations relatives à l'ensemble d'objets sélectionné, des informations relatives aux objets localisés dans ladite zone géographique ;
- 10 - l'affichage en surimpression sur ladite portion d'image, des symboles représentatifs des objets ainsi sélectionnés, en respectant leur position géographique par rapport à ladite zone géographique ; et
- la sélection par l'opérateur d'un des ensembles d'objets présents sur la surface de visualisation, et l'activation du moyen d'exploitation associé à cet ensemble d'objets.

Des moyens peuvent être en outre prévus pour indiquer à l'utilisateur qu'une information présentée est modifiée par un "NOTAM".

20

A cet effet, deux méthodes sont offertes à l'utilisateur :

- 1) Si le "NOTAM" modifie un élément indiqué, un icône (ou similaire) incite à appuyer sur une touche "NOT" qui fait apparaître le texte concerné.
- 2) Il est possible, après avoir sélectionné une fonction "NOTAM" de faire apparaître les "dormantes NOTAM" (NOTAM

modifiant des informations non présentes à l'écran) et, par le curseur, on peut désigner les emplacements que l'on désire consulter.

L'image numérisée utilisée peut représenter une carte, par exemple, à l'échelle de un centimètre pour cinquante kilomètres, et comporter uniquement les zones d'altitudes élevées, les surfaces aquatiques, les grandes villes, les principales voies de communications terrestres et les
10 frontières d'états.

Malgré la faiblesse de l'échelle utilisée, la densité des informations ainsi présentées est suffisamment faible pour que cette carte soit lisible.

De cette façon, il est possible de positionner une portion relativement grande de la trajectoire de l'aérodyne, compte tenu de sa vitesse, sur la portion de carte affichée.

Ainsi, même dans le cas des aérodynes les plus rapides, le pilote aura une vision de la trajectoire future de l'aérodyne et de son environnement, et ce, sur des distances
20 suffisamment importantes pour qu'il bénéficie d'une certaine sécurité et d'un certain confort.

Dans le cadre de la navigation aérienne, les ensembles d'objets présentés en surimpression sur l'image de la carte peuvent être les suivants :

- les balises de radio-navigation,
- les zones particulières, et les délimitations des zones de même fréquence radio,
- les routes aériennes,
- les points d'altitudes élevées, et en particulier, ceux situés à une altitude supérieure à celle de l'aérodyne,
- les aéroports, ...

et pour les aérodynes équipés d'une liaison radio, telle que

10 "data link" :

- les données météorologiques comme les courbes isobares en fonction de l'altitude, et les images de masses nuageuses,
- les positions respectives des autres aérodynes survolant la même zone géographique, ...

Par rapport aux cartes de navigation classiques, ce procédé permet ainsi de sélectionner les objets que l'on désire voir figurer sur la portion de carte affichée sur la surface de
20 visualisation, à la fois en fonction de leur nature et de leur proximité avec la position actuelle du véhicule, et également en fonction d'autres critères comme la trajectoire introduite dans le système.

Cette caractéristique autorise d'autant plus l'utilisation de petites échelles de représentation.

2101024

Comme dans le cas de données météorologiques, les informations visualisées peuvent être provisoires.

Selon une particularité de l'invention, le procédé comprend également :

- 10 - l'activation d'un moyen de désignation associé à l'un des ensembles d'objets affichés sur la surface de visualisation, et que l'opérateur peut déplacer sur l'écran à sa guise,
- la désignation, par l'opérateur, à l'aide du moyen de désignation, d'un symbole représentant un objet, et l'affichage en plein écran ou dans une fenêtre en surimpression sur l'image affichée, des informations relatives à l'objet sélectionné.

Avantageusement, ce procédé comprend également :

- 20 - la mémorisation des fenêtres affichées à l'écran dans une zone mémoire prévue à cet effet, et
- l'affichage en surimpression sur l'image présente sur la surface de visualisation du contenu de cette zone mémoire, sur demande du pilote.

Grâce à cette disposition, l'opérateur peut composer une image qu'il peut afficher à tout instant, dans laquelle il a

2101024

lui-même rassemblé les informations qu'il a souvent besoin de consulter.

Selon une autre particularité de l'invention, les différents moyens d'exploitation associés aux ensembles d'objets comprennent également :

- des outils d'optimisation de la route en fonction des conditions météorologiques,
- 10 - des outils d'aide à la décision permettant notamment de déterminer le meilleur aéroport vers lequel se diriger en fonction de contraintes de temps et de carburant, et de la position courante de l'aérodyne, et
- des outils de calculs de navigation pour calculer par exemple la distance et le cap entre deux points.

Les résultats fournis par ces moyens sont avantageusement affichés sur demande de l'opérateur, en surimpression sur l'image présente sur la surface de visualisation.

20

Ces différentes caractéristiques permettent d'aboutir à un procédé d'assistance à la navigation particulièrement ergonomique et adapté au contexte de l'aviation.

Le procédé selon l'invention est mis en oeuvre sur un terminal de communication comprenant un écran rectangulaire et des touches réparties à la périphérie de l'écran.

Ces touches sont reconfigurables en fonction de la page affichée à l'écran, chacune des touches étant associée à une zone adjacente de l'écran où peut être affichée la fonction qui lui est affectée.

10 Le fait de répartir les touches autour d'un écran présente de nombreux avantages, notamment du point de vue de son encombrement, ce qui est particulièrement appréciable dans l'espace réduit d'un poste de pilotage.

Cette disposition des touches permet d'obtenir un ensemble de touches entièrement reconfigurable en fonction, par exemple, de la page affichée à l'écran, les fonctions de chaque touche pouvant être affichées à l'écran simultanément, indépendamment des noms des fonctions principales du terminal qui figurent sur les touches qui leur sont affectées.

20

Ce terminal offre deux modes de visualisation des cartes, un mode diurne et un mode nocturne. Cette caractéristique permet une consultation des cartes sans éblouissement quelque soit l'ambiance lumineuse, tout en conservant la symbologie des couleurs.

Un mode de mise en oeuvre du procédé selon l'invention sera décrit ci-après, à titre d'exemple non limitatif, avec référence aux dessins annexés dans lesquels :

la figure 1 est une représentation schématique de l'architecture du système comprenant une unité centrale à laquelle sont connectés des unités de stockage et des terminaux de communication ;

10 les figures 2 à 5 représentent un terminal de communication et différents écrans enchaînés par le système, durant le déroulement du procédé selon l'invention.

Le schéma représenté sur la figure 1 montre un exemple d'architecture d'un système destiné à être embarqué à bord d'un avion de ligne, et mettant en oeuvre le procédé d'assistance à la navigation aérienne.

20 Ce système est constitué d'un réseau local 1 sur lequel sont connectés :

- une unité centrale 2 gérant les accès au réseau local et à la mémoire de masse 3 qui peut être constituée de plusieurs unités de type disque magnétique, optique ou magnéto-optique,

2101024

- des terminaux de communication 4,5,6, adaptés à une utilisation à bord d'un avion de ligne, et en particulier dans le poste de pilotage où l'espace disponible est relativement réduit, et
- une imprimante 7 offrant à l'opérateur la possibilité d'imprimer l'image visualisée à l'écran.

10 L'unité centrale 2 est raccordée par l'intermédiaire des bus de l'avion à l'ensemble 101 des capteurs et des systèmes électroniques embarqués, pour acquérir en temps réel les données disponibles sur les autres équipements de bord, notamment, la position géographique et l'altitude de l'avion, les données météorologiques concernant le vol, et la position et l'altitude des autres avions situés à proximité.

La mémoire de masse 3 permet de stocker sous forme de base de données, l'ensemble des informations que l'on trouve
20 normalement sous forme d'imprimés dans le poste de pilotage d'un avion de ligne. Ces informations concernent notamment :

- la documentation associée à chaque aéroport de la zone géographique traversée, et comprenant notamment la description des procédures de décollage et d'atterrissage,

- les manuels et les cartes de navigation de la zone géographique traversée, ...

Les images comme les cartes de navigation sont stockées sous forme fichiers numériques dans la base de données. Pour pouvoir être exploitées de manière à y superposer des symboles représentant des objets liés à la navigation comme les balises de radio-navigation, ou les aéroports, chaque fichier contenant une carte est associé à un fichier "tag" 10 permettant de repérer sur la carte, des zones rectangulaires, et des fichiers "vecteurs" permettant d'y repérer des segments de droite d'orientation quelconque.

Cette base de données est associée à un ensemble de programmes d'exploitation 105 des données qu'elle regroupe. Ces programmes sont conçus notamment pour faciliter les tâches de navigation.

Ces programmes 105 constituent la traduction en langage 20 informatique des différents scénarios suivant lesquels les informations de la base de données vont être exploitées, et enchaînées les unes avec les autres.

Ils définissent notamment pour chaque étape d'exploitation :

- les informations à présenter à l'écran,
- le mode de présentation des informations,

- les touches actives du terminal et leurs fonctions respectives, c'est-à-dire, les programmes respectifs à exécuter.

L'unité centrale 2 met en oeuvre un programme dit "analyseur" 103 qui est activé lors de l'arrivée d'un événement en provenance, soit de l'environnement 101 du système, soit de l'un des terminaux 4,5,6, engendré par un opérateur lorsqu'il enfonce une touche. Ce programme a pour but d'analyser les 10 événements qui surviennent pour gérer un ensemble de variables qui définissent le contexte temps réel 102 dans lequel se trouve l'avion. Dans le but d'analyser finement des situations complexes, il peut être conçu suivant le modèle d'un système expert, comportant une base de connaissances, une base de règles et un moteur d'inférence.

Les variables du contexte temps réel 102 concernent notamment :

- 20 - la description du vol en cours (aéroport, de départ, de destination et de dégagement, route),
- la phase de vol en cours,
- la situation de l'avion (position, altitude, vitesse),
- les pannes détectées, ...

2101024

A chaque modification du contexte temps réel 102, l'analyseur 103 déclenche un programme de sélection 104 qui, en fonction du contexte temps réel 102, établit des liens privilégiés entre les informations de la base de données les mieux adaptées aux besoins de l'équipage résultant du nouveau contexte temps réel 102, et les programmes d'exploitation 105.

Lorsqu'un opérateur déclenche un programme d'exploitation 105 en actionnant une touche de fonction d'un terminal 4,5,6, le programme d'exploitation ainsi sélectionné utilise ces liens privilégiés pour exploiter en priorité les informations les mieux adaptées au contexte temps réel de l'avion. Bien entendu l'opérateur a toujours la possibilité d'accéder aux autres informations contenues dans la base de données.

Pour accéder à la base de données, les programmes de sélection 104 et d'exploitation 105 font appel aux fonctions d'un système de gestion de base de données qui peut être d'un type courant.

Sur la figure 2, chacun des terminaux de communication 4,5,6, est constitué d'un écran de visualisation 8 rectangulaire autour duquel sont réparties des touches, à savoir :

- quatre touches 9 à 12 alignées le long du bord supérieur de l'écran 8,
- huit touches 13 à 20 alignées le long du bord inférieur de l'écran 8,
- onze touches alignées le long des bords droit 20 à 31 et gauche 32 à 42 de l'écran 8,
- une touche de déplacement 43, située dans le coin inférieur droit du terminal, et représentant quatre flèches pour effectuer des déplacements d'un curseur ou de l'image présente à l'écran dans toutes les directions et à vitesse variable, et
- un potentiomètre 44 situé dans le coin inférieur gauche, pour mettre le terminal sous ou hors tension et régler la luminosité de l'écran.

Certaines touches ont une fonction prédéterminée, et dans ce cas, l'intitulé de la fonction figure sur la touche.

Toutefois, ces touches peuvent être reconfigurées en fonction de la page affichée à l'écran, soit pour activer d'autres fonctions, soit pour saisir des chaînes de caractères. Dans ce cas, le nom de la fonction affectée à chaque touche ou le caractère correspondant est indiqué sur l'écran, à proximité de la touche.

Chaque touche peut prendre l'un des trois états suivants :

2101024

- un état inactivable lorsque la touche n'est affectée à aucune fonction,
- un état activable lorsque la touche permet d'activer une fonction, et
- un état actif lorsque la fonction associée à la touche est en cours d'exécution.

A proximité de chacune des touches ayant une fonction prédéterminée, se trouve un indicateur d'état, représenté par
10 un carré sur les figures, par exemple 46,49,60, qui, lorsqu'il est allumé, indique que la touche est active (en blanc sur les figures) ou activable (en noir), selon la couleur de l'indicateur allumé, et qui, lorsqu'il est éteint (invisible sur les figures), indique que la touche est inactivable.

Les touches sur lesquelles ne figure pas de libellé de fonction sont activables lorsqu'un libellé de fonction figure sur l'écran à proximité de la touche, et inactivables dans le
20 cas contraire.

Les touches de la colonne de droite, 21 à 31, sont affectées aux fonctions principales du système, comme par exemple, "PREPA" 21 pour la préparation de vol ou "NAV MENU" 24 pour l'assistance à la navigation.

Les touches de la colonne de gauche permettent, en général, de procéder à des sélections lorsque des menus sont affichés à l'écran.

La dernière touche de la colonne de gauche intitulée "MENU" 42 permet d'afficher le dernier menu qui a permis d'accéder à la page courante. Cette touche peut être activée plusieurs fois de suite. Dans ce cas, les différents menus enchaînés pour accéder à la page courante sont successivement affichés jusqu'au premier menu de la fonction principale
10 correspondante.

Les touches 13 à 20 de la rangée en dessous de l'écran permettent d'activer des fonctions liées à la gestion du terminal.

Le système est conçu de manière à permettre l'introduction et la mémorisation des références des aéroports de départ et de destination, et à pouvoir déterminer la direction de la trajectoire du vol ainsi défini.

20

Pour activer la fonction d'assistance à la navigation, il suffit de presser la touche "NAV MENU" 24 qui passe alors à l'état actif (indiqué par un carré blanc 49 à proximité de la touche 24 sur la figure 3).

Cette action provoque l'affichage d'une portion de carte 59 représentant une zone géographique et, en surimpression, la position de l'avion 50 au moment de l'activation de cette fonction.

Cette carte indique les méridiens et les parallèles, les grandes villes, les surfaces aquatiques, les voies principales de communications terrestres, les limites d'états et les zones du relief d'altitudes les plus élevées.

10

En surimpression sur la carte 59, figure également la trajectoire de l'avion indiquée par des segments de droite 51 à 58 parallèles croisant perpendiculairement en leur milieu, l'axe joignant l'aéroport de départ et l'aéroport de destination. L'espacement de ces traits correspond à la distance parcourue par l'avion pendant une durée de vol constante, par exemple 10 minutes, compte tenu de la vitesse moyenne de l'avion durant les différentes phases de vol.

20 L'échelle des cartes utilisée est petite, par exemple, 1 centimètre pour 50 kilomètres, comme c'est le cas sur les figures, sans que la densité des informations ainsi présentées soit trop importante pour nuire à leur lisibilité.

La carte est centrée sur l'écran en fonction de la position courante de l'avion et de sa trajectoire, de manière à

pouvoir présenter, à la fois, la position de l'avion et une portion de trajectoire la plus grande possible.

La combinaison de l'utilisation d'une échelle petite et du principe de centrage permet au pilote de visualiser simultanément une grande portion de la trajectoire à parcourir et de son environnement, même en tenant compte de la vitesse élevée de certains avions.

- 10 La position géographique de l'avion étant acquise en temps réel, le symbole 50 représentant l'avion sur la carte est rafraîchi en temps réel.

De même, pour que la portion de la trajectoire à parcourir affichée soit toujours la plus grande possible, la carte est recentrée périodiquement par rapport à l'écran en fonction de l'évolution de la position de l'avion.

- 20 Sur cette carte 59, figure également une signalisation en temps réel des altitudes des sommets supérieures à celle de l'avion, qui consiste en des cadres entourant les valeurs de ces altitudes, et dont la couleur est fonction de la distance entre le sommet et l'avion.

Pour faciliter leur lecture, ces cartes sont toujours orientées de manière à ce que le haut de l'écran indique le nord.

Par ailleurs, il est possible de changer le mode de visualisation diurne ou nocturne. Pour cela, il suffit de presser la touche "ASSIST" 31. A cet instant, certaines touches de la ligne en dessous de l'écran sont reconfigurées. Ainsi, la touche "ZOOM 2" 19 est reconfigurée en "JOUR/NUIT". Lorsque l'on actionne cette touche 19, tous les points noirs de l'écran deviennent blancs et les points blancs deviennent noirs. Les autres couleurs restent inchangées.

De cette manière, les informations sont affichées sur fond
10 noir en mode nocturne, et sur fond blanc en mode diurne.

Cette disposition offre une bonne visibilité des images affichées à l'écran quelque soit l'ambiance lumineuse du poste de pilotage.

Si l'opérateur a actionné la touche "ASSIST" 30, les autres touches reconfigurées permettent de désigner un objet en donnant son nom (touche "NEXT PAGE" 13 reconfigurée en "LOCALISER"), et d'obtenir une aide sur l'utilisation du terminal (touche "CURSOR" 20 reconfigurée en "AIDE"). Si la
20 touche "LOCALISER" 13 est actionnée, toutes les touches du terminal sont reconfigurées pour permettre la saisie d'une chaîne de caractères.

La touche "MENU" 42 permet d'afficher un menu de sélection de types d'objets spécifiques à la navigation aérienne à ajouter à la carte 59, pour constituer une carte de navigation.

Ainsi sur l'écran de la figure 2, les touches activables de la colonne située à gauche de l'écran suivantes, permettent de positionner sur la carte présente à l'écran des données spécifiques de la navigation aérienne :

- la touche 32 intitulée "OPTIONS A AJOUTER" permet à l'aide d'un menu, de sélectionner un type d'objets à afficher en surimpression sur la carte présente à l'écran,
- la touche 33 intitulée "RADIO NAV." permet d'afficher
10 toutes les balises de radio-navigation,
- la touche 34 intitulée "AEROPORTS" permet d'afficher tous les aéroports,
- la touche 35 intitulée "ROUTES" permet de visualiser toutes les routes aériennes,
- la touche 36 intitulée "LIMITES" permet d'afficher les limites de zones de fréquence de communication et les fréquences associées,
- la touche 37 intitulée "METEO" permet d'accéder aux informations concernant la météorologie du vol, et
- 20 - la touche 39 intitulée "FONCTIONS DE NAVIGATION" permet d'accéder aux fonctions de navigation, comme par exemple, de calcul du cap et de la distance entre deux points, d'optimisation de la route en fonction des conditions météorologiques, ou de détermination du meilleur aéroport vers lequel se diriger en fonction de contraintes de temps et de carburant, et

- la touche 41 intitulée "OPTIONS A EFFACER" permet à l'aide d'un menu, de sélectionner un type d'objets à effacer de la carte présente à l'écran.

Ce menu étant affiché, la touche "MENU" 42 est à l'état actif comme l'indique son indicateur d'état 60.

Si l'une des touches 33 à 39 est actionnée sans avoir préalablement actionné la touche "OPTIONS A AJOUTER" 32, les 10 symboles représentatifs du type d'objets sélectionné sont affichés en remplacement des symboles, s'ils existent, des objets du type précédemment sélectionné.

Sur la portion de carte 59 affichée à l'écran, les altitudes des sommets supérieures à celle de l'avion présentent une signalisation particulière : elles sont entourées d'un cadre 69 dont la couleur dépend de la distance entre l'avion et le sommet correspondant.

20 La carte 59 affichée à l'écran représenté sur la figure 3 a été obtenue en actionnant la touche 35 intitulée "ROUTES", puis la touche "MENU" 42 pour faire réapparaître le menu de la figure 2, et enfin la touche 33 intitulée "RADIO NAV." pour afficher les balises de radio-navigation. La carte ainsi obtenue présente les routes aériennes, intitulées par exemple

"J 66" 74, et délimitées par des balises de radio-navigation, comme par exemple "LITTLE ROCK" 75.

Cet écran permet notamment de définir précisément la route qui va être suivie par l'avion. Pour cela, l'opérateur active un curseur en actionnant la touche "CURSOR" 20. Cette action permet d'afficher à l'écran un menu permettant de sélectionner l'un des types d'objets représentés à l'écran, ici "route" ou "balise de radio-navigation" que l'on désire
10 désigner. Si le type d'objets "route" est sélectionné, un curseur 70 représenté par une flèche de couleur intitulée "ROUTE" apparaît au centre de l'écran.

Ce curseur peut être déplacé dans tous les sens à l'aide de la touche de déplacement 43. A chaque fois que la flèche 70 passe à proximité d'un segment représentant un tronçon de route aérienne, ce segment change de couleur.

Pour désigner un tronçon de route, il suffit d'amener la flèche 70 suffisamment proche de ce tronçon de route pour qu'il change de couleur, puis de valider à l'aide de la
20 touche "ENTER" 17. Les tronçons de routes ainsi désignés sont représentés à l'aide d'une couleur particulière.

Lorsque le curseur 70 arrive à proximité d'un bord de l'écran 8 et que l'opérateur continue à déplacer le curseur en direction de ce bord, le curseur reste immobile tandis que l'image de la carte affichée à l'écran se déplace en direction opposée. De cette manière, il est possible de

désigner un objet en dehors de la zone géographique représentée à l'écran. Pour recentrer la carte sur la position actuelle de l'avion et sa trajectoire, il suffit de presser une touche "RETURN TO REF" (touche 19).

Dans l'exemple représenté sur la figure 3, l'opérateur va désigner la route "J 105" 76,77,78 qui est la plus proche de la trajectoire indiquée par les segments 51 à 58 (figure 2), ce qui permet de définir la route à suivre comme représentée
10 sur la figure 4.

Cet écran indique la route détaillée que l'avion doit suivre pour arriver à la destination introduite lors de l'initialisation du système.

Les segments 51 à 58 indiquant la trajectoire ont disparu et sont remplacés par une ligne 80 composée de segments délimités par des points de repères 81 à 89 représentés par des triangles. Ces points de repères peuvent correspondre à une balise de radio-navigation 81, 82, 87 ou non. La
20 destination est indiquée par un cercle 90.

A chaque segment (par exemple 91) correspond un cap ("R032") et une distance en milles nautiques ("51"). Le nom de la route "J 105" 92 est indiqué en blanc sur fond noir.

Ce résultat aurait pu être obtenu en demandant au système de déterminer la meilleure route possible en fonction des

conditions météorologiques, à l'aide de l'option "FONCTIONS DE NAVIGATION" 39 du menu de la figure 2. Le système indique alors les tronçons de la route qu'il propose en en modifiant la couleur. La définition de la route à suivre peut être transférée directement à partir d'un "FMC" ("Flight Management Computer").

Lorsque l'opérateur a validé la route proposée à l'aide de la touche "ENTER" 17, ou terminé de sélectionner des tronçons de route jusqu'au point de destination, il peut faire disparaître les autres objets affichés, comme représenté sur la figure 4, en commandant l'affichage du menu de la figure 2, à l'aide de la touche "MENU" 42, puis en actionnant la touche "EFFACER OPTION". Cette opération permet d'afficher un nouveau menu permettant de sélectionner les types d'objets présents sur l'écran que l'on désire effacer, c'est-à-dire, "ROUTES" et "RADIO NAV".

A partir de cet écran notamment, il est possible d'effectuer des calculs de distance entre deux points. Pour cela, il suffit par exemple, d'afficher le menu de la figure 2 à l'aide de la touche "MENU" 42 et d'actionner la touche 33 "RADIO NAV." pour afficher toutes les balises de radio-navigation. Chacune d'elles (par exemple 96 sur la figure 4) est représentée par un cadre dans lequel figure leur nom

("MEMPHIS") et leur code ("MEM"), ainsi que leur fréquence d'émission ("117.5").

Pour activer la fonction de calcul de distance, il faut afficher à nouveau le menu qui a disparu lors de l'affichage des balises de radio-navigation, puis actionner la touche 39 "FONCTIONS DE NAVIGATION", pour pouvoir sélectionner cette fonction. Un curseur 94 affecté à la désignation des balises de radio-navigation et une fenêtre 93 indiquant la démarche à suivre apparaissent alors à l'écran (figure 4).

Cette fenêtre 93 indique qu'il faut désigner un premier point à l'aide du curseur et le valider avec la touche "ENTER" 17 puis de désigner de même un deuxième point. Le premier point peut être, soit la position de l'avion, soit une balise, tandis que le deuxième point doit être une balise.

Ainsi, l'écran de la figure 5 est obtenu à partir de l'écran de la figure 4 lorsque l'opérateur a désigné comme premier point, la balise intitulée "RAZORBACK" 95, repérée par un cadre plus épais que celui des autres balises, et comme deuxième point, la balise intitulée "MEMPHIS" 96 repérée de la même façon.

Ces deux points sont reliés par un segment de droite 97 et un polygone 98 dans lequel figure le code de la destination "MEM" (deuxième point), le cap de départ "112°" et le cap de destination "113°", pour tenir compte de la déclinaison

2101024

magnétique, ainsi que la distance séparant ces deux points 95,96 "213 nm" en milles nautiques.

Il est également possible de désigner un point en donnant son nom ou sa position en latitude et longitude, en actionnant la touche "ASSIST" 30, puis la touche "LOCALISER" 13 (figure 2). Toutes les touches sont alors reconfigurées pour permettre la saisie de caractères alphanumériques. De cette manière, le système fournit un moyen rapide pour désigner n'importe quel point géographique, qu'il figure dans la zone géographique représentée à l'écran ou non.

Pour accéder aux informations associées aux objets représentés sur la portion de carte affichée à l'écran, par exemple, les balises de radio-navigation, il suffit comme précédemment décrit, d'activer le curseur 114 à l'aide de la touche "CURSOR" 20, et de l'affecter aux balises de radio-navigation, à l'aide du menu qui apparaît alors. En amenant le curseur 114 sur la balise intitulée "PONTIAC" 110 dont on veut obtenir des informations détaillées, et en validant cette désignation à l'aide de la touche "ENTER" 17, une fenêtre 111 apparaît en surimpression sur la carte. Dans cette fenêtre, sont fournies les différentes informations disponibles concernant la balise désignée, comme par exemple, le signal en alphabet morse qu'elle émet, sa position géographique et son altitude. Parfois, des informations

2101024

provisoires (par exemple, une période de mise hors service pour maintenance) lui sont associées, et sont accessibles par une touche (par exemple 35) de la colonne de droite de l'écran, configurée à cet effet et intitulée "NOTES" 112.

Les fenêtres affichées en surimpression sur l'écran peuvent être déplacées ou effacées. A cet effet, lorsqu'une fenêtre est présente à l'écran, deux options supplémentaires figurent dans le menu affiché lors de l'activation de la touche 10 "CURSOR" 20. Ces deux options permettent d'affecter le curseur à la désignation d'une fenêtre, respectivement, dans le but de la déplacer et de l'effacer.

Par ailleurs, si l'opérateur actionne la touche "KIT PAGE" 15, toutes les fenêtres présentes à l'écran sont stockées dans une mémoire réservée à cet effet, dont le contenu peut être affiché à l'écran à l'aide de la seule touche "KIT" 23. Cette fonctionnalité permet à l'opérateur de rassembler dans une ou plusieurs pages d'écran accessibles rapidement, les 20 informations qu'il juge importantes et qu'il aura besoin de consulter souvent.

D'une manière générale, lorsqu'une carte est affichée, l'opérateur a la possibilité l'agrandir à l'aide des touches "ZOOM 1" 18 et "ZOOM 2" 19 et de la déplacer par rapport à

2101024

l'écran, à l'aide de la touche 43 pour visualiser une autre zone géographique.

Ces actions ont pour effet de stopper le rafraîchissement périodique de la carte et de la position de l'avion.

Il en est de même lorsque l'opérateur visualise un document en pleine écran.

Pour activer à nouveau ce rafraîchissement, il suffit d'actionner la touche "NAV MENU" 24 qui provoque l'affichage et le centrage de la dernière carte de navigation visualisée
10 avant l'activation de ces fonctions, mais en tenant compte de la dernière position de l'avion acquise par le système et de sa trajectoire.

REVENDEICATIONS

1. Procédé d'assistance à la navigation à bord d'un véhicule utilisant un système de gestion documentaire à base de processeurs comprenant au moins un terminal de communication incluant une surface de visualisation (8), et des mémoires où sont stockées notamment, une image sous forme numérisée représentant une carte géopolitique de la région susceptible d'être traversée par le véhicule, et des informations relatives à une multiplicité d'objets de natures différentes localisés dans ladite région, ces informations comprenant pour chaque objet, des symboles représentatifs de la nature de l'objet, une position géographique, et un ensemble d'informations, ces objets étant répartis en fonction de leurs natures respectives, en ensembles d'objets associés respectivement à des moyens distincts d'exploitation des ensembles d'informations, ledit procédé comprenant :

- l'acquisition en temps réel de la position géographique du véhicule ;
- l'introduction par l'opérateur de la trajectoire à parcourir depuis la position actuelle du véhicule, jusqu'à la position de destination;
- la détermination périodique d'une portion (59) de l'image numérisée, représentant une zone géographique qui inclue à la fois la position actuelle du véhicule (50) et une

- portion significative de la trajectoire (51 à 58) à parcourir ;
- l'affichage sur la surface de visualisation (8), de la portion (59) d'image ainsi déterminée, et de symboles représentant ladite portion (51 à 58) de trajectoire ;
 - l'affichage en temps réel, en surimpression, sur ladite surface de visualisation (8), d'un symbole (50) représentant le véhicule, en respectant sa position géographique par rapport à ladite zone géographique ;
 - la sélection par l'opérateur d'au moins un ensemble d'objets ;
 - la sélection par le système, parmi les informations relatives à l'ensemble d'objets sélectionné, des informations relatives aux objets localisés dans ladite zone géographique ;
 - l'affichage en surimpression sur ladite portion (59) d'image, des symboles représentatifs des objets ainsi sélectionnés, en respectant leur position géographique par rapport à ladite zone géographique ; et
 - la sélection par l'opérateur d'un des ensembles d'objets présents sur la surface de visualisation, et l'activation du moyen d'exploitation associé à cet ensemble d'objets.

2. Procédé selon la revendication 1,
caractérisé en ce qu'il comprend :

- l'affectation d'un moyen de désignation (114) à un ensemble d'objets ;
- la désignation par l'opérateur, à l'aide dudit moyen de désignation (114), d'un symbole (110) affiché en surimpression sur ladite portion d'image (59), et représentant un objet de l'ensemble auquel le moyen de désignation est affecté ; et
- l'exploitation de l'ensemble d'informations associé à l'objet ainsi désigné, à l'aide du moyen d'exploitation associé à l'ensemble d'objets auquel cet objet appartient.

3. Procédé selon la revendication 1,
caractérisé en ce qu'il comprend :

- la désignation par l'opérateur d'un des symboles d'objets affichés en surimpression sur ladite portion d'image (59) ;
- l'affichage par le système, soit en plein écran, soit dans une fenêtre (111) en surimpression sur la portion de carte (59), d'informations détaillées concernant l'objet désigné (110).

4. Procédé selon la revendication 1,
caractérisé en ce qu'il comprend :

- l'activation d'un moyen de désignation associé aux fenêtres (111) affichées en surimpression sur l'écran (8),

- le déplacement ou l'effacement par l'opérateur, desdites fenêtres, une à une, à l'aide du moyen de désignation,
- la mémorisation des fenêtres et leur contenu dans une zone mémoire prévue à cet effet, et
- l'affichage en surimpression sur l'image affichée à l'écran (8) du contenu de cette mémoire.

5. Procédé selon la revendication 1,
caractérisé en ce qu'il comprend :

- le calcul sur demande de l'opérateur, de la distance et du cap entre deux points géographiques désignés par l'opérateur,
- la détermination sur demande de l'opérateur, d'une route optimisée tenant compte des conditions météorologiques, entre la position actuelle du véhicule et la position de destination, et
- la détermination sur demande de l'opérateur, du meilleur aéroport vers lequel se diriger en fonction de contraintes de temps et de carburant, et de la position actuelle du véhicule.

6. Procédé selon la revendication 3,
caractérisé en ce que les symboles d'objets et les informations détaillées affichées peuvent être de nature provisoire.

7. Procédé selon la revendication 1, caractérisé en ce qu'il comprend le déplacement par l'opérateur, de la carte affichée à l'écran, entraînant l'arrêt du rafraîchissement de cette dernière en fonction de l'évolution de la position du véhicule.

8. Procédé selon la revendication 1, caractérisé en ce qu'il comprend la désignation par l'opérateur de deux positions géographiques (95 et 96) sur la carte, et l'affichage par le système en surimpression sur ladite portion d'image (59), de la distance séparant ces deux positions (95 et 96), et du cap à suivre pour aller de la première position (95) à la deuxième position (96).

9. Procédé selon la revendication 2, caractérisé en ce que la désignation d'une position géographique est effectuée en introduisant son nom ou ses coordonnées géographiques.

10. Procédé selon la revendication 1, caractérisé en ce que la trajectoire du véhicule est indiquée par un ensemble de segments de droite (51 à 58) parallèles croisant perpendiculairement en leur milieu, l'axe joignant la position de départ et la position de destination, lesdits segments (51 à 58) étant espacés d'une distance correspondant

à la distance parcourue par le véhicule pendant une durée constante à une vitesse moyenne.

11. Procédé selon la revendication 1, caractérisé en ce que la carte numérisée provient d'une carte géopolitique indiquant les zones d'altitudes élevées, les surfaces aquatiques, les grandes villes, les principales voies de communications terrestres et les frontières d'états.

12. Procédé selon la revendication 1, caractérisé en ce qu'il comprend la signalisation en temps réel sur la carte numérisée, des sommets dont l'altitude est supérieure à celle de l'avion.

13. Procédé selon la revendication 1, caractérisé en ce que, dans le cadre de la navigation aérienne, les susdits objets sont du type balises de radio-navigation, zones particulières, routes aériennes, aéroports, informations météorologiques, positions respectives des autres véhicules situés à proximité.

14. Procédé selon la revendication 1, caractérisé en ce que, dans le cas de la navigation aérienne, la portion de carte peut être affichée à une échelle qui peut être modifiée par l'opérateur entre une échelle de un

centimètre pour quinze kilomètres et une échelle de un centimètre pour 350 kilomètres.

15. Procédé selon la revendication 1, caractérisé en ce qu'il comprend la transition d'un mode de visualisation de cartes diurne à un mode nocturne et réciproquement, ladite transition étant déclenchée par une touche particulière (19) dudit terminal et consistant à remplacer les points noirs de l'image par des points blancs et les points blancs par des points noirs, les autres couleurs restant inchangées.

16. Dispositif caractérisé en ce qu'il comprend :

- un processeur (2) connecté aux autres équipements électroniques (101) embarqués à bord du véhicule,
- au moins un terminal (4,5,6) de communication homme / machine connecté au processeur (2), et comportant un écran de visualisation (8) et des touches de commande et de saisie (9 à 44), permettant notamment d'introduire la trajectoire (51 à 58) à parcourir par le véhicule, et
- des mémoires (3) accessibles par le processeur (2), où sont stockées notamment, une image sous forme numérisée représentant une carte géopolitique de la région susceptible d'être traversée par le véhicule, et des

informations relatives à une multiplicité d'objets de natures différentes localisés dans ladite région, ces informations comprenant pour chaque objet, des symboles représentatifs de la nature de l'objet, une position géographique, et un ensemble d'informations, ces objets étant répartis en fonction de leurs natures respectives, en ensembles d'objets associés respectivement à des moyens distincts d'exploitation des ensembles d'informations,

le processeur (2) comprenant :

- des premiers moyens (105) d'exploitation des informations de la base de données,
- des capteurs (101) pour acquérir en temps réel la situation actuelle du véhicule,
- des moyens pour déterminer périodiquement une portion (59) de l'image numérisée, représentant une zone géographique qui inclue à la fois la position actuelle du véhicule (50) et une portion significative de la trajectoire (51 à 58) à parcourir par le véhicule ;
- des moyens pour afficher sur la surface de visualisation (8), la portion (59) d'image ainsi déterminée, et des symboles représentant ladite portion (51 à 58) de trajectoire ;
- des moyens pour afficher en surimpression sur la surface de visualisation (8), un symbole (50) représentant le véhicule, en respectant sa position géographique par rapport à ladite zone géographique ;

- des moyens (104) pour sélectionner parmi les informations relatives à un ensemble d'objets sélectionné par l'opérateur, les informations relatives aux objets localisés dans ladite zone géographique;
- des moyens pour afficher en surimpression sur ladite portion (59) d'image, les symboles représentatifs des objets ainsi sélectionnés, en respectant leur position géographique par rapport à ladite zone géographique; et
- des moyens d'exploitation (105) spécifiques de chaque ensemble d'objets qui définissent notamment pour chaque étape d'exploitation les informations à présenter à l'écran, le mode de présentation des informations, les touches actives du terminal et leurs fonctions respectives.

17. Terminal de communication homme/machine utilisable dans le dispositif selon la revendication 16, caractérisé en ce qu'il comprend un écran de visualisation (8) et des touches (9 à 44) pouvant présenter différentes fonctions, notamment pour saisir des informations ou pour effectuer des commandes, et en ce que les susdites touches (9 à 44) sont réparties à la périphérie de l'écran (8) en quatre ensembles de touches successives, le premier ensemble (21 à 31) étant affecté à l'activation des moyens d'exploitation (105), le deuxième ensemble (32 à 42) permettant de procéder à des sélections lorsqu'un menu est affiché à l'écran, le troisième ensemble (13 à 20) étant affecté aux fonctions de gestion du terminal, et le quatrième ensemble (9 à 12) permettant de visualiser les dernières sélections effectuées par l'opérateur et de les réactiver, les susdites touches (9

à 44) étant reconfigurables en fonction de la page affichée à l'écran (8), et étant chacune associées à une zone adjacente de l'écran où peut être affichée la fonction qui leur est affectée.

18. Terminal selon la revendication 17, caractérisé en ce que chacune desdites touches (9 à 44) peut prendre l'un des trois états, actif, activable ou inactivable qui correspond à l'état de la fonction déclenchée par la touche, et est associée à un indicateur d'état (45, 46).

19. Terminal selon la revendication 17, caractérisé en ce ledit écran de visualisation (8) comprend quatre bords le long desquels sont disposés respectivement les quatre susdits ensembles de touches.

20. Terminal selon la revendication 17, caractérisé en ce qu'il comprend une touche (42) qui permet de remonter une arborescence d'enchaînement de menus.

21. Terminal selon la revendication 17, caractérisé en ce que les touches (9 à 12) permettant de visualiser les dernières sélections, sont associées respectivement à une zone de l'écran (8) où figure respectivement les libellés de ces sélections, la touche (9) associée à la dernière sélection étant inactivable, et les

autres touches (10, 11, 12) pouvant être activables et permettant d'afficher la dernière page visualisée concernant la sélection correspondante, indépendamment de l'arborescence d'enchaînement des menus.

22. Terminal selon la revendication 17, caractérisé en ce qu'il comprend des touches (18, 19) permettant d'agrandir l'échelle de la carte de navigation affichée à l'écran.

23. Terminal selon la revendication 17, caractérisé en ce qu'il comprend une première touche (20) affectée à l'affichage et à l'activation d'un curseur, une deuxième touche (43) pour déplacer le curseur jusqu'à une position déterminée de la portion carte affichée, une troisième touche (17) pour valider la position du curseur.

24. Terminal selon la revendication 17, caractérisé en ce qu'il comprend une quatrième touche (23) permettant de réactiver la détermination et l'affichage périodiques de la portion de carte incluant la position du véhicule et sa trajectoire.

BURKE-ROBERTSON
70 Gloucester Street,
Ottawa, Ontario, Canada,
K2P 0A2

Patent Agents for the Applicant.

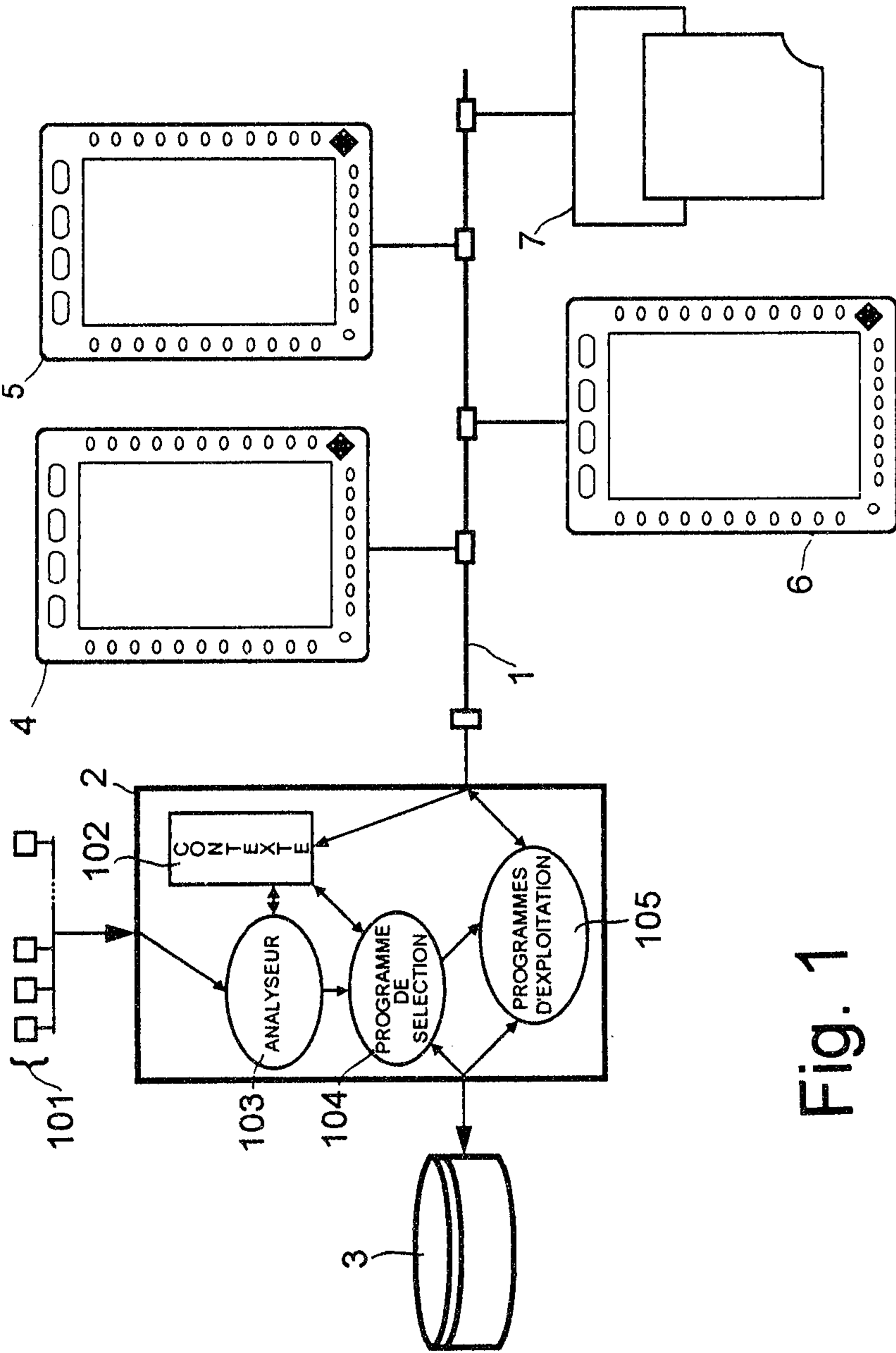


Fig. 1

Inventors: Engin Ooder et al

Patent Agents

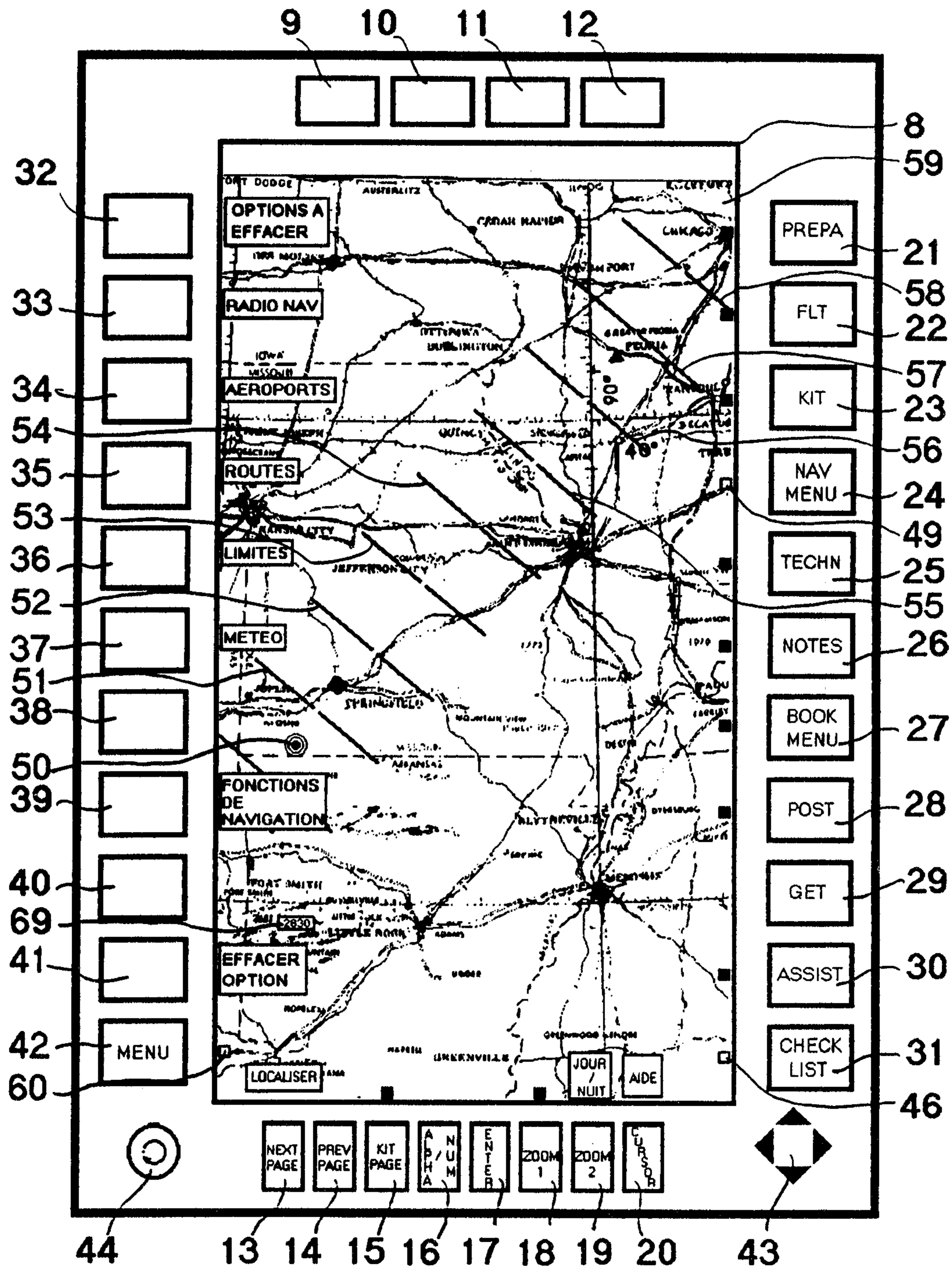


Fig. 2

Inventors: Engin Oder et al

Patent Agents

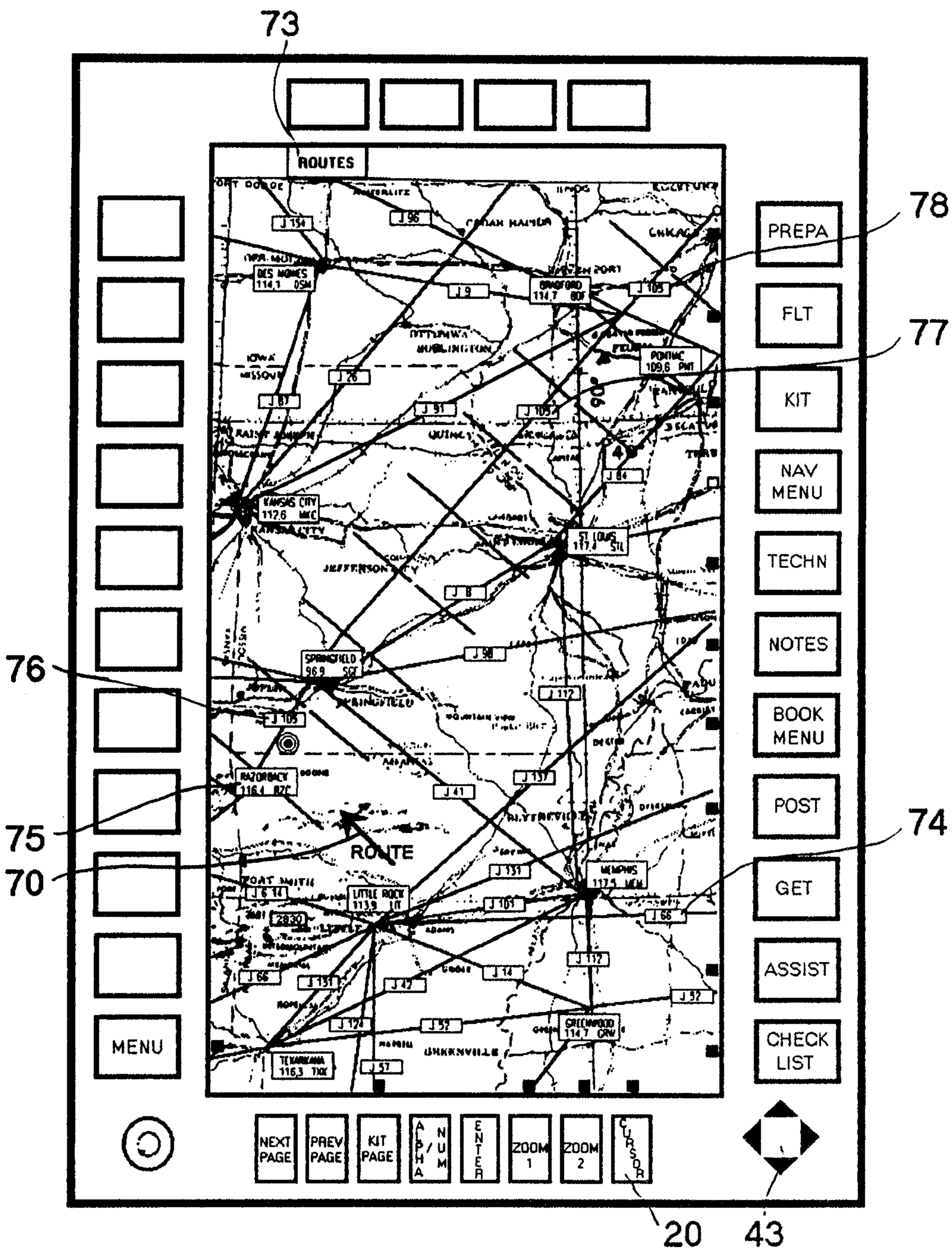


Fig .3

Inventors: Engin Oder et al

Patent Agents

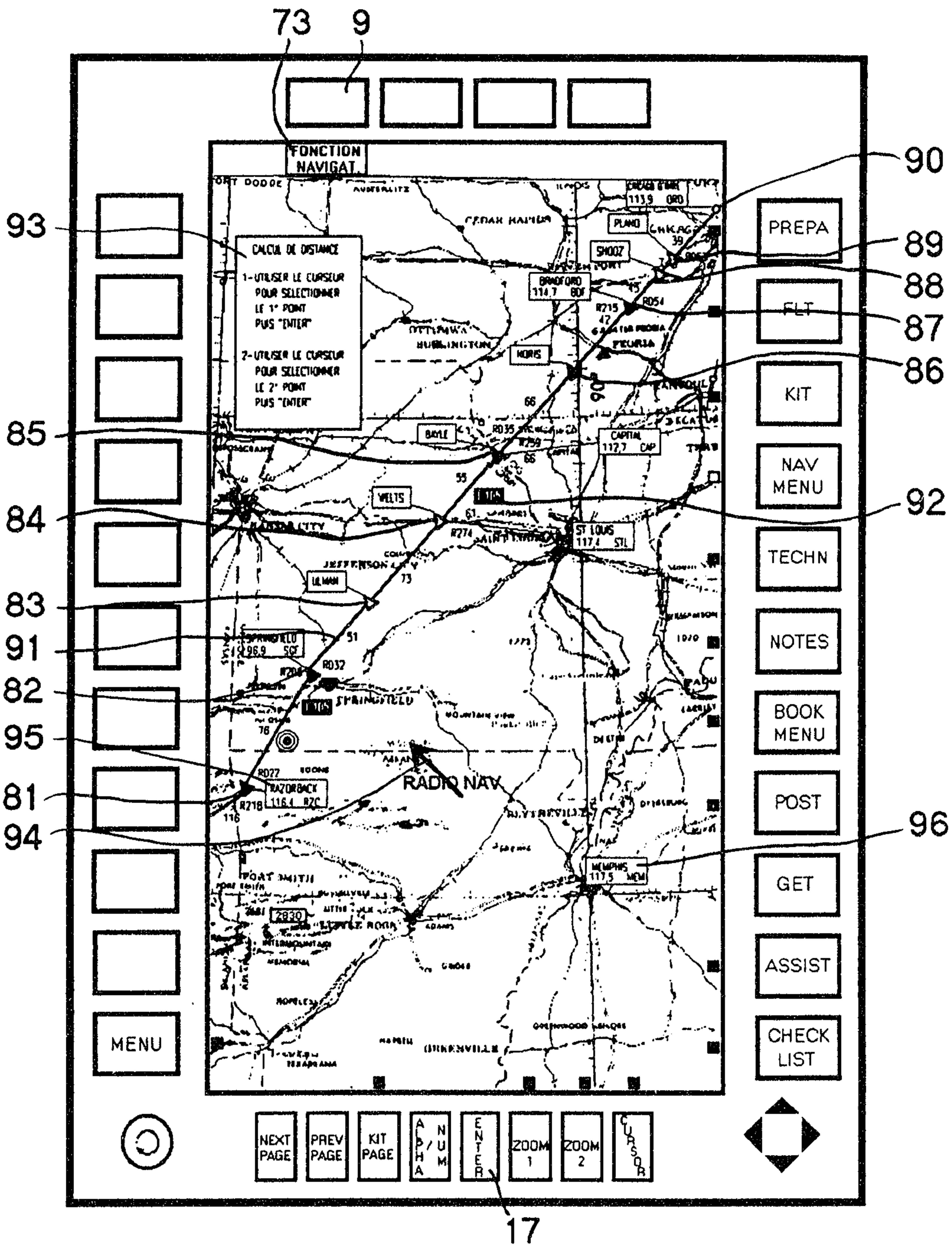


Fig. 4

Inventors: Engin Oder et al

Patent Agents

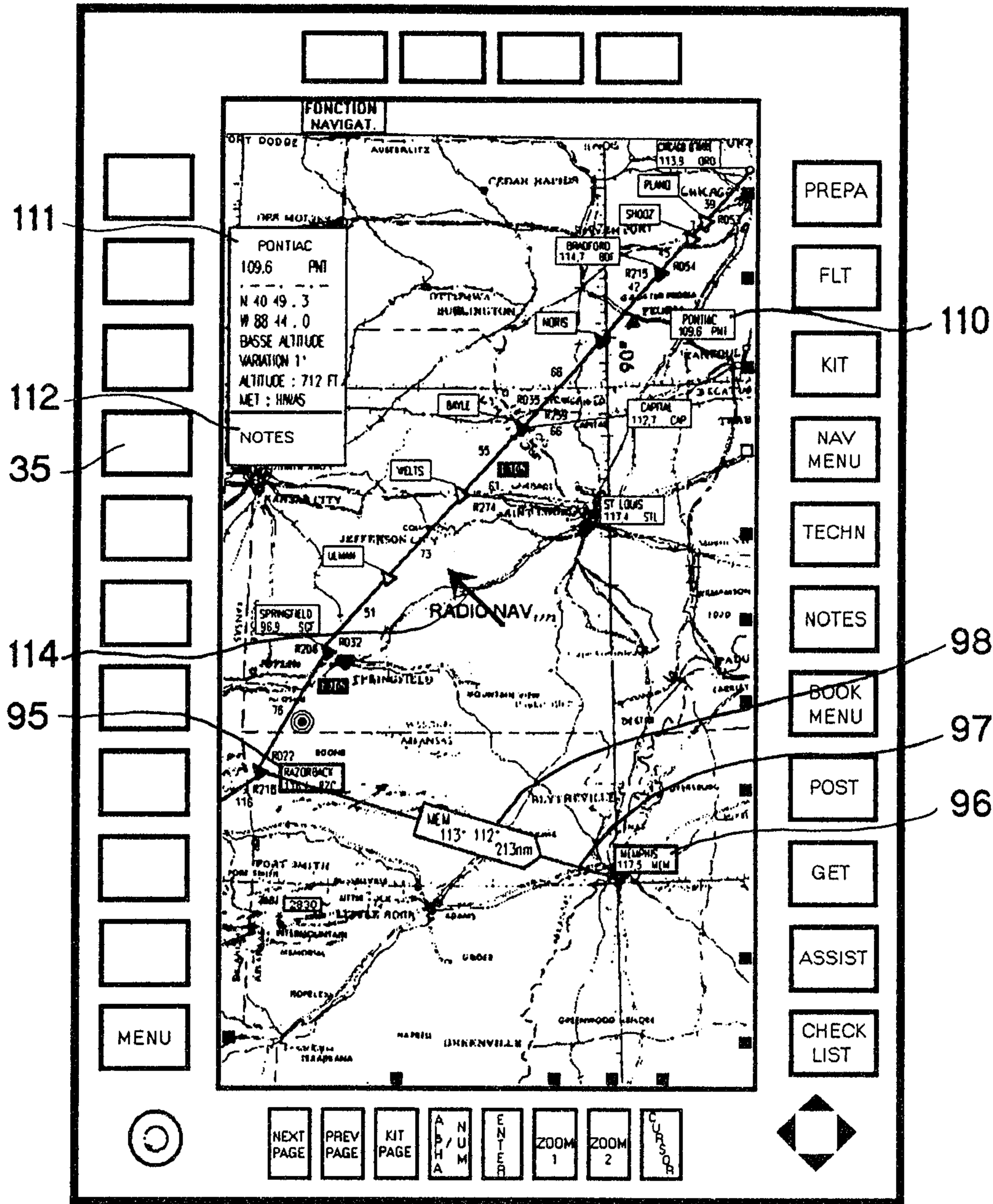


Fig. 5

Inventors: Engin Oder et al

Patent Agents

