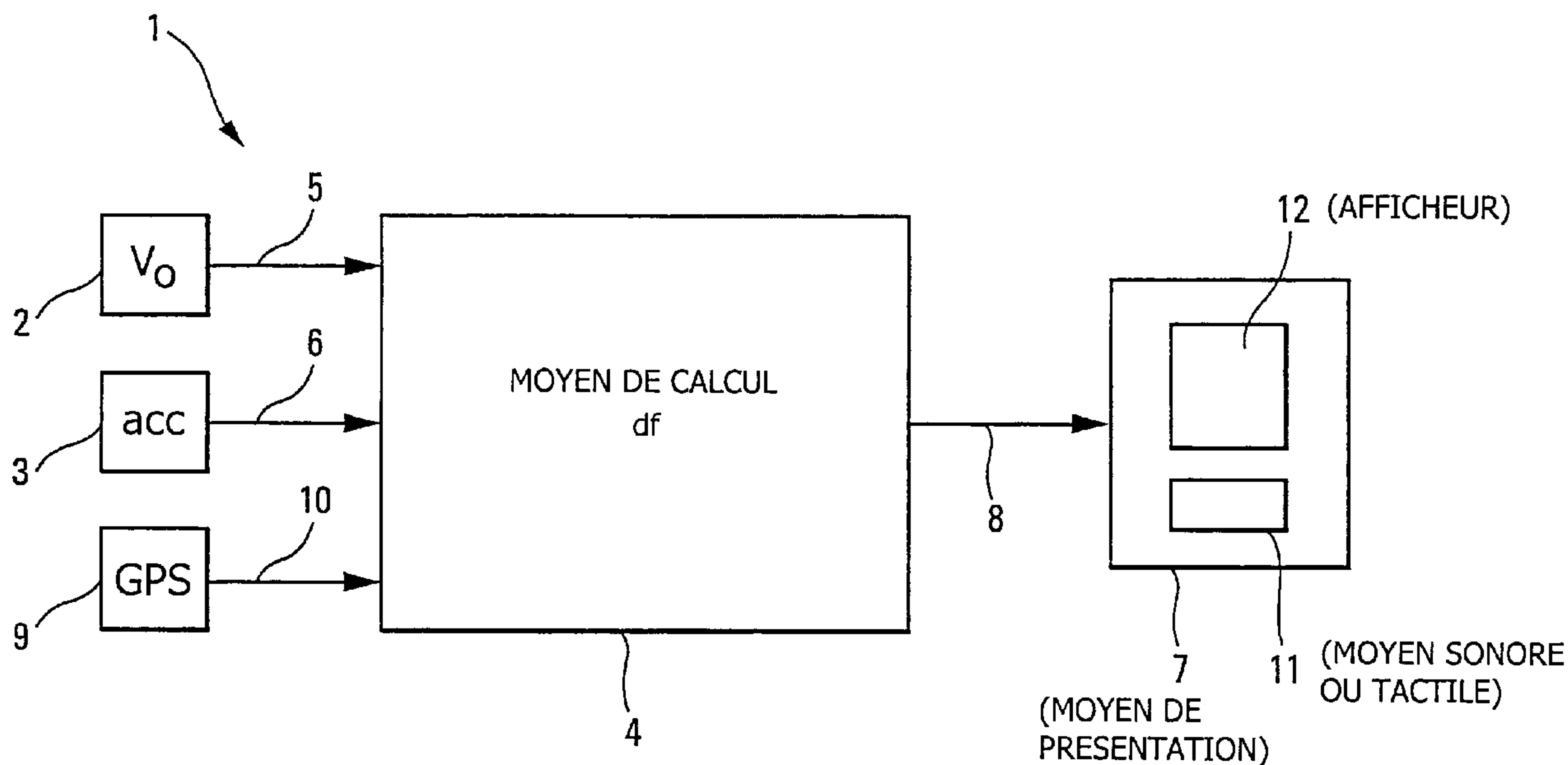




(22) Date de dépôt/Filing Date: 2003/07/02
 (41) Mise à la disp. pub./Open to Public Insp.: 2004/01/10
 (45) Date de délivrance/Issue Date: 2011/02/15
 (30) Priorité/Priority: 2002/07/10 (FR02 08672)

(51) Cl.Int./Int.Cl. *B60R 99/00* (2009.01),
B64D 47/00 (2006.01), *G05D 1/00* (2006.01)
 (72) Inventeurs/Inventors:
 VILLAUME, FABRICE, FR;
 GODARD, ERIC, FR;
 CHABE, DAVID, FR
 (73) Propriétaire/Owner:
 AIRBUS FRANCE, FR
 (74) Agent: ROBIC

(54) Titre : PROCÉDE ET DISPOSITIF D'AIDE A LA CONDUITE D'UN VEHICULE ROULANT SUR LE SOL
 (54) Title: PROCESS AND DEVICE TO ASSIST IN DRIVING A WHEELED LAND VEHICLE



(57) Abrégé/Abstract:

- Le dispositif (1) comporte un moyen (2) pour déterminer au moins la vitesse actuelle v_0 du véhicule, un moyen (3) pour déterminer une valeur acc correspondant à une décélération dudit véhicule, un moyen de calcul (4) pour calculer la distance df à parcourir au sol par le véhicule pour atteindre une vitesse particulière v_f , en utilisant l'expression $df = (v_0^2 - v_f^2) / (2 acc)$, et un moyen de présentation (7) pour présenter à un conducteur du véhicule cette distance df .

A B R É G É

- Le dispositif (1) comporte un moyen (2) pour déterminer au moins la vitesse actuelle v_0 du véhicule, un moyen (3) pour déterminer une valeur acc correspondant à une décélération dudit véhicule, un moyen de calcul (4) pour calculer la distance df à parcourir au sol par le véhicule pour atteindre une vitesse particulière v_f , en utilisant l'expression $df = (v_0^2 - v_f^2) / (2 acc)$, et un moyen de présentation (7) pour présenter à un conducteur du véhicule cette distance df .

Procédé et dispositif d'aide à la conduite d'un véhicule roulant sur le sol.

La présente invention concerne un procédé et un dispositif d'aide à la conduite d'un véhicule roulant sur le sol.

Bien que non exclusivement, la présente invention s'applique plus particulièrement à un aéronef, en particulier un avion de transport, qui est susceptible de rouler sur le sol, notamment lors de phases d'accélération et de décélération, en vue respectivement du décollage et de l'atterrissage dudit aéronef.

On sait que, lors de phases de freinage (décélération) d'un véhicule se déplaçant au sol, par exemple un aéronef roulant sur une piste lors de l'atterrissage, il est fréquent que le conducteur ou pilote de ce véhicule applique dans un premier temps l'intensité de freinage maximale permise par les caractéristiques du véhicule. Lorsque celui-ci atteint une vitesse très inférieure à sa vitesse d'origine correspondant à une distance d'arrêt de quelques mètres, le pilote cesse ce freinage et maintient cette vitesse jusqu'à atteindre la position d'arrêt souhaitée. Cette méthode de conduite ou de pilotage garantit au pilote que le véhicule ne dépasse pas ladite position d'arrêt souhaitée.

Toutefois, cette méthode présente plusieurs inconvénients. Premièrement, elle a pour effet une sollicitation accrue des freins, ce qui entraîne une usure prématurée de ces derniers. Deuxièmement, le fait d'avoir une phase de roulement à vitesse réduite, entraîne souvent un allongement du temps nécessaire pour atteindre la position d'arrêt souhaitée.

Par le document GB-2 224 475, on connaît un dispositif permettant d'afficher une pluralité de distances d'arrêt d'un véhicule sur le pare-brise de ce dernier. Ces distances d'arrêt correspondent à des valeurs

théoriques pour plusieurs vitesses prédéterminées (les plus utilisées). Ce dispositif a donc un rôle préventif, mais il ne permet pas d'aider le conducteur lors d'un freinage brusque à partir d'une vitesse de roulement particulière.

En outre, par le document US-4 638 437, on connaît un dispositif permettant d'afficher notamment la distance d'arrêt d'un aéronef, représentative d'un freinage maximal. Pour le calcul de la distance d'arrêt, ce dispositif tient compte de paramètres relatifs aux conditions
10 environnementales (état de la piste, météo, ...). Ce dispositif connu ne permet pas d'aider le conducteur dans la situation de freinage précitée. De plus, la prise en compte de conditions environnementales rend nécessaire de procéder à l'acquisition de paramètres liés aux infrastructures au sol, ce qui a pour inconvénient de rendre ce dispositif connu dépendant desdites infrastructures au sol.

La présente invention a pour objet de remédier à ces inconvénients. Elle concerne un procédé d'aide à la conduite d'un véhicule roulant sur le sol, en particulier lors d'une phase de freinage.

20 A cet effet, selon l'invention, ledit procédé est remarquable en ce que l'on réalise, de façon répétitive, les opérations successives suivantes :

- a) on détermine au moins la vitesse actuelle v_0 du véhicule et une valeur acc correspondant à une décélération dudit véhicule, ladite valeur de décélération étant prédéterminée et correspondant à la décélération que subit le véhicule lors d'un freinage d'urgence;
- b) à l'aide de ces valeurs v_0 et acc , on calcule la distance d_f à parcourir au sol par le véhicule afin que le véhicule s'arrête, en utilisant l'expression suivante:

3

$$df = \frac{vO^2}{2 \text{ acc}}$$

et on calcule de plus la position d'arrêt du véhicule à partir de ladite distance df et de la position actuelle dudit véhicule;

- c) on présente à un conducteur du véhicule cette distance df et la position d'arrêt du véhicule, à l'aide d'un afficheur tête haute agencé à proximité du pare-brise du véhicule;

ledit afficheur tête haute affichant un symbole qui correspond, dans le champ de vision du pilote, à la position d'arrêt du véhicule, de sorte que le pilote peut s'en servir pour déterminer jusqu'à quel moment le décollage peut être interrompu sans risquer de dépasser une piste de décollage.

10

De plus, avantageusement, pour un véhicule en phase de décélération, ladite valeur acc est la décélération actuelle du véhicule. Ainsi, grâce à l'invention, le pilote du véhicule connaît une estimation de la distance d'arrêt telle qu'elle existe s'il maintient les conditions actuelles de décélération. Ce procédé est très avantageux car il utilise pour sa mise en œuvre uniquement des paramètres liés au véhicule, ce qui le rend

20 indépendant de tout dispositif d'acquisition de paramètres liés à l'environnement (état du sol, météo, ...) et de tout modèle numérique de comportement du véhicule. De plus, la précision de cette distance d'arrêt estimée s'accroît lorsque le véhicule s'approche de sa position d'arrêt. En effet, la vitesse diminuant, l'effet sur le freinage des paramètres liés à l'environnement diminue, ce qui accroît donc la précision de la distance d'arrêt estimée à l'instant courant.

Ainsi, le pilote est informé en permanence, lors d'une phase d'accélération, de la distance nécessaire pour arrêter le véhicule. Ce mode de fonctionnement peut être particulièrement utile dans le cas d'un avion :

il permet en effet au pilote de savoir lors de l'accélération en vue d'un décollage jusqu'à quel moment il peut interrompre cette phase de décollage et réaliser un freinage d'urgence sans risquer de dépasser l'extrémité de la piste.

La présente invention concerne également un dispositif pour la mise en œuvre du procédé précité.

Selon l'invention, ledit dispositif est remarquable en ce qu'il comporte :

- 10
- un premier moyen pour déterminer la vitesse actuelle v_0 du véhicule;
 - un second moyen pour déterminer une valeur acc correspondant à une décélération dudit véhicule;
 - un moyen de calcul pour calculer, à l'aide de ces valeurs v_0 et acc, la distance df à parcourir au sol par le véhicule pour s'arrêter, en utilisant l'expression suivante:

$$df = \frac{v_0^2}{2 \text{ acc}} ;$$

20 et on calcule de plus la position d'arrêt du véhicule à partir de ladite distance df et de la position actuelle dudit véhicule

- un moyen de présentation pour présenter cette distance df à un conducteur du véhicule et la position d'arrêt du véhicule, à l'aide d'un afficheur tête haute agencé à proximité du pare-brise du véhicule;

ledit afficheur tête haute affichant un symbole qui correspond, dans le champ de vision du pilote, à la position d'arrêt du véhicule, de sorte que le pilote peut s'en servir pour déterminer jusqu'à quel moment le décollage peut être interrompu sans risquer de dépasser une piste de décollage.

4a

De plus, la présente invention concerne également un dispositif d'aide à la conduite d'un véhicule roulant sur le sol, caractérisé en ce qu'il comporte:

- un premier moyen pour déterminer la vitesse actuelle vO du véhicule;
- un second moyen pour déterminer une valeur acc correspondant à une décélération dudit véhicule;
- un moyen de calcul pour calculer, à l'aide de ces valeurs vO et acc , la distance df à parcourir au sol par le véhicule pour s'arrêter, en utilisant l'expression suivante:

10

$$df = \frac{vO^2}{2 acc} ;$$

et on calcule de plus la position d'arrêt du véhicule à partir de ladite distance df et de la position actuelle dudit véhicule

- un moyen de présentation pour présenter cette distance df à un conducteur du véhicule et la position d'arrêt du véhicule, à l'aide d'un afficheur tête haute agencé à proximité du pare-brise du véhicule; ledit afficheur tête haute affichant un symbole qui correspond, dans le champ de vision du pilote, à la position d'arrêt du véhicule, de sorte que le pilote peut s'en servir pour déterminer jusqu'à quel moment le décollage peut être interrompu sans risquer de dépasser une piste de décollage.

20

L'unique figure du dessin annexé fera bien comprendre comment l'invention peut être réalisée. Cette figure est le schéma synoptique d'un dispositif conforme à l'invention.

Le dispositif 1 conforme à l'invention et représenté sur la figure est destiné à aider le pilote d'un véhicule susceptible de rouler sur le sol, en particulier d'un aéronef tel qu'un avion de transport par exemple, qui est susceptible de rouler sur une piste d'aéroport, de telle sorte que ledit pilote puisse évaluer de façon précise la situation effective dudit véhicule, comme précisé ci-dessous.

Selon l'invention, ledit dispositif 1 comporte :

- un moyen 2 pour déterminer la vitesse de roulement actuelle (effective) v_0 du véhicule ;
- 10 - un moyen 3 pour déterminer une valeur acc correspondant à une décélération dudit aéronef et précisée ci-dessous ;
- un moyen de calcul 4, usuel, qui est relié par des liaisons 5 et 6 respectivement auxdits moyens 2 et 3 et qui est destiné à calculer automatiquement une distance df qui doit être parcourue par le véhicule pour atteindre une vitesse particulière v_f précisée ci-dessous ;
- 15 et
- un moyen de présentation 7 qui est relié par une liaison 8 audit moyen de calcul 4 et qui est destiné à présenter automatiquement au pilote du véhicule au moins ladite distance df .

20 Selon l'invention, ledit moyen de calcul 4 calcule la distance df à partir de la relation ou expression simplifiée suivante :

$$df = \frac{v_0^2 - v_f^2}{2 \text{ acc}} \quad (1)$$

25 Dans un mode de réalisation préféré, ladite vitesse particulière v_f est nulle et correspond à l'arrêt du véhicule de sorte que la distance df vérifie alors la relation suivante :

$$df = \frac{v_0^2}{2 \text{ acc}} \quad (2)$$

Cette distance df de la relation (2) représente la distance d'arrêt, c'est-à-dire la distance nécessaire au véhicule pour s'arrêter à partir de sa vitesse actuelle vO , en prenant en compte la valeur de décélération acc .

Dans un mode de réalisation préféré, appliqué à un véhicule en phase de décélération, notamment due à un freinage, ladite valeur de décélération acc représente la décélération actuelle (effective) aO du véhicule. Dans ce cas, le dispositif 1 conforme à l'invention présente au pilote la distance d'arrêt qui existe si le pilote maintient les conditions actuelles de décélération (et donc notamment de freinage).

Le dispositif 1 est très avantageux, car il n'utilise pour sa mise en œuvre que des paramètres liés au véhicule (vO , aO), ce qui le rend indépendant de tout dispositif d'acquisition de paramètres liés à l'environnement (état du sol, etc.) et de tout modèle numérique du comportement du véhicule. De plus, la précision de la distance d'arrêt estimée s'accroît lorsque le véhicule s'approche de sa position d'arrêt. En effet, la vitesse diminuant, l'effet sur le freinage des paramètres liés à l'environnement diminue, ce qui accroît la précision de la distance d'arrêt estimée à l'instant courant.

Dans un mode de réalisation particulier, le moyen de calcul 4 calcule, de plus, la position d'arrêt xf , à partir de la distance df calculée préalablement et de la position actuelle xO du véhicule qui est reçue d'un moyen 9 par l'intermédiaire d'une liaison 10. A cet effet, ledit moyen de calcul 4 utilise, de préférence, la relation suivante :

$$xf = xO + df \quad (3)$$

De plus, de préférence, ledit moyen 9 est un dispositif de positionnement géographique, en particulier un dispositif "GPS" différentiel. En outre, lesdits moyens 2 et 3 peuvent correspondre à une centrale inertielle du véhicule, en particulier dans le cas d'un avion de transport.

Par ailleurs, le moyen de présentation 7 peut comporter tout type de moyen 11 (sonore, tactile,...) permettant de présenter au pilote la distance d'arrêt df et le cas échéant la position d'arrêt xf . Dans un mode de réalisation préféré, ledit moyen de présentation 7 comporte un dispositif de visualisation 12 de type "afficheur tête haute" qui permet, par exemple, de présenter les informations sur le pare-brise du véhicule. De plus, selon l'invention, ledit afficheur 12 est formé pour afficher un symbole qui correspond, dans le champ de vision d'un pilote, à ladite position d'arrêt du véhicule sur sa voie de roulement (piste d'atterrissage, autoroute, ...).

Comme indiqué précédemment, le dispositif 1 conforme à l'invention est particulièrement avantageux en phase de décélération, notamment de freinage du véhicule, puisqu'il permet d'indiquer la distance d'arrêt en maintenant les conditions de décélération courantes. Ledit dispositif 1 est toutefois également avantageux en phase d'accélération du véhicule.

En effet, en phase d'accélération (en vue du décollage pour un avion par exemple), le moyen de calcul 4 peut déterminer à partir des relations (1), (2) et (3) précitées, la distance df et le cas échéant la position d'arrêt xf , en utilisant la vitesse actuelle vO et, pour la valeur acc , une valeur de décélération prédéterminée $a1$. Cette valeur de décélération prédéterminée $a1$ peut notamment être choisie de façon à correspondre à la décélération que subirait le véhicule si le pilote décidait un freinage d'urgence. Dans ce cas, le pilote est informé en permanence de la distance nécessaire à l'arrêt du véhicule. Ce mode de fonctionnement peut être particulièrement utile dans le cas d'un avion : il permet en effet au pilote de savoir jusqu'à quel moment il peut interrompre un décollage sans risquer de dépasser l'extrémité de la piste lors d'un freinage subséquent.

REVENDICATIONS

1. Procédé d'aide à la conduite d'un véhicule roulant sur le sol, caractérisé en ce que l'on réalise, de façon répétitive, les opérations successives suivantes:

- a) on détermine au moins une vitesse actuelle vO du véhicule et une valeur acc correspondant à une décélération dudit véhicule, ladite valeur de décélération étant prédéterminée et correspondant à la décélération que subit le véhicule lors d'un freinage d'urgence;
- b) à l'aide de ces valeurs vO et acc , on calcule une distance df à parcourir au sol par le véhicule afin que le véhicule s'arrête, en utilisant l'expression suivante:

$$df = \frac{vO^2}{2 acc}$$

et on calcule de plus une position d'arrêt du véhicule à partir de ladite distance df et de la position actuelle dudit véhicule;

- c) on présente à un conducteur du véhicule cette distance df et la position d'arrêt du véhicule, à l'aide d'un afficheur tête haute agencé à proximité du pare-brise du véhicule;

ledit afficheur tête haute affichant un symbole qui correspond, dans le champ de vision du pilote, à la position d'arrêt du véhicule, de sorte que le pilote peut s'en servir pour déterminer jusqu'à quel moment un décollage peut être interrompu sans risquer de dépasser une piste de décollage.

2. Dispositif d'aide à la conduite d'un véhicule roulant sur le sol, caractérisé en ce qu'il comporte:

- un premier moyen (2) pour déterminer une vitesse actuelle vO du véhicule;

- un second moyen (3) pour déterminer une valeur acc correspondant à une décélération dudit véhicule;
- un moyen de calcul (4) pour calculer, à l'aide de ces valeurs vO et acc, une distance df à parcourir au sol par le véhicule pour s'arrêter, en utilisant l'expression suivante:

$$df = \frac{vO^2}{2 \text{ acc}} ;$$

10 et on calcule de plus une position d'arrêt du véhicule à partir de ladite distance df et de la position actuelle dudit véhicule

- un moyen de présentation (7) pour présenter cette distance df à un conducteur du véhicule et la position d'arrêt du véhicule, à l'aide d'un afficheur tête haute agencé à proximité du pare-brise du véhicule;

ledit afficheur tête haute affichant un symbole qui correspond, dans le champ de vision du pilote, à la position d'arrêt du véhicule, de sorte que le pilote peut s'en servir pour déterminer jusqu'à quel moment un décollage peut être interrompu sans risquer de dépasser une piste de décollage.

20 3. Dispositif selon la revendication 2, caractérisé en ce que ledit premier moyen (2) est une centrale inertielle du véhicule.

4. Dispositif selon la revendication 2, caractérisé en ce que ledit second moyen (3) est une centrale inertielle du véhicule.

5. Dispositif selon la revendication 2, caractérisé en ce qu'il comporte de plus un moyen (9) pour déterminer la position actuelle du véhicule.

6. Dispositif d'aide à la conduite d'un véhicule roulant sur le sol, caractérisé en ce qu'il comporte:

10

- un premier moyen (2) pour déterminer une vitesse actuelle vO du véhicule;
- un second moyen (3) pour déterminer une valeur acc correspondant à une décélération dudit véhicule;
- un moyen de calcul (4) pour calculer, à l'aide de ces valeurs vO et acc , une distance df à parcourir au sol par le véhicule pour s'arrêter, en utilisant l'expression suivante:

$$df = \frac{vO^2}{2 acc} ;$$

10

et on calcule de plus une position d'arrêt du véhicule à partir de ladite distance df et de la position actuelle dudit véhicule

- un moyen de présentation (7) pour présenter cette distance df à un conducteur du véhicule et la position d'arrêt du véhicule, à l'aide d'un afficheur tête haute agencé à proximité du pare-brise du véhicule;

ledit afficheur tête haute affichant un symbole qui correspond, dans le champ de vision du pilote, à la position d'arrêt du véhicule, de sorte que le pilote peut s'en servir pour déterminer jusqu'à quel moment un décollage peut être interrompu sans risquer de dépasser une piste de décollage.

20

