



(22) Date de dépôt/Filing Date: 2004/03/02

(41) Mise à la disp. pub./Open to Public Insp.: 2004/09/07

(45) Date de délivrance/Issue Date: 2011/12/13

(30) Priorité/Priority: 2003/03/07 (FR03 02 861)

(51) Cl.Int./Int.Cl. *B64D 45/08* (2006.01),
G06T 17/05 (2011.01), *G08G 5/04* (2006.01)

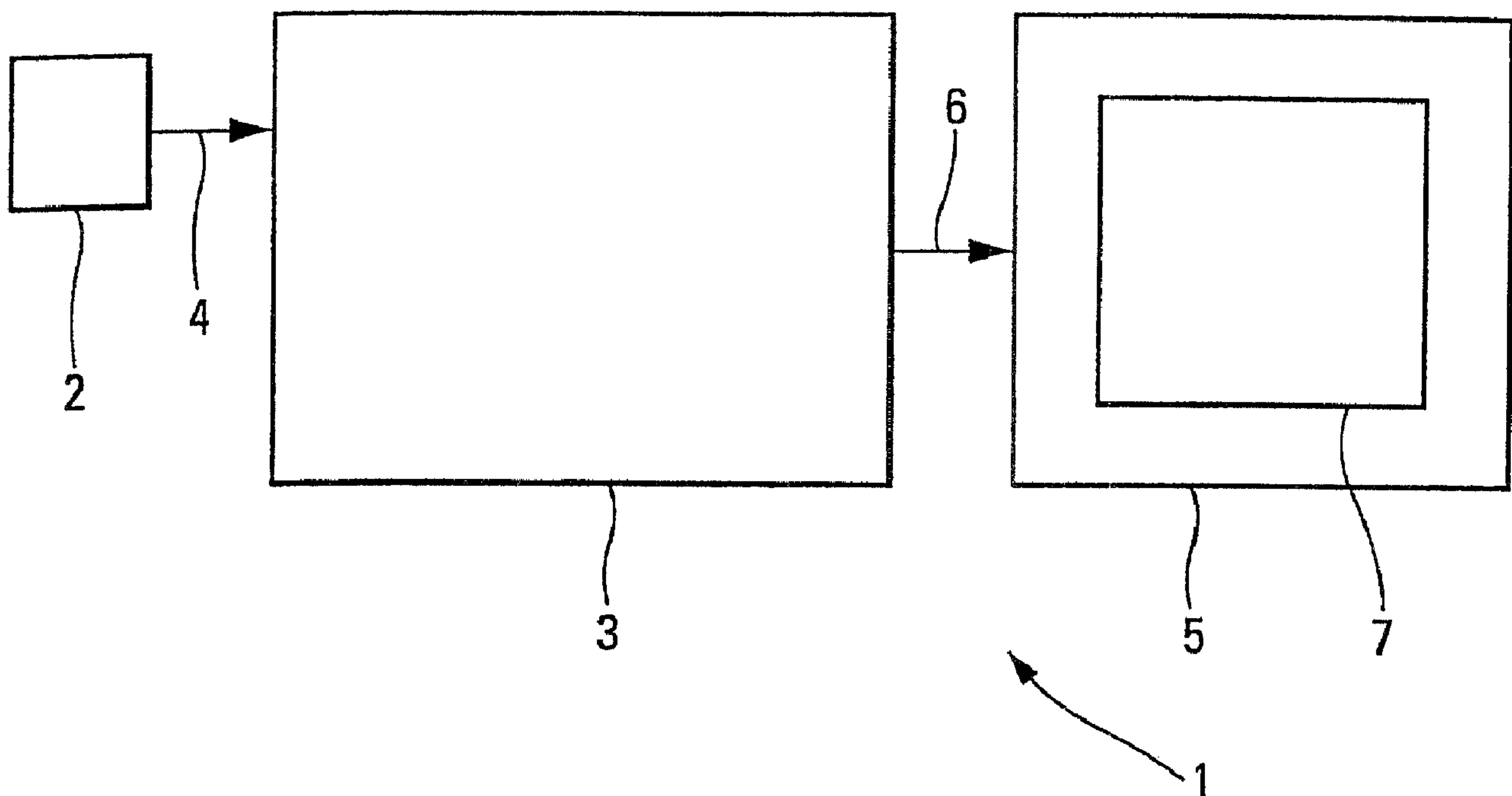
(72) Inventeurs/Inventors:
MORIZET, BENOIT, FR;
LECOMTE, PIERRE, FR;
WANNER, JEAN-CLAUDE, FR;
WANNER, NICOLE, FR;
LHOTE, SEBASTIEN, FR;
MORERE, PATRICK, FR;
AMADE, VINCENT, FR

(73) Propriétaire/Owner:
AIRBUS OPERATIONS SAS, FR

(74) Agent: ROBIC

(54) Titre : PROCÉDE ET DISPOSITIF POUR CONSTRUIRE UNE IMAGE DE SYNTHÈSE DE L'ENVIRONNEMENT
D'UN AÉRONEF ET LA PRÉSENTER SUR UN ÉCRAN DUDIT AÉRONEF

(54) Title: PROCESS AND DEVICE FOR BUILDING A COMPUTER SYNTHESIZED IMAGE OF THE ENVIRONMENT OF
AN AIRCRAFT AND DISPLAYING IT ON THE SCREEN OF THE AFORESAID AIRCRAFT



(57) Abrégé/Abstract:

- Procédé et dispositif pour afficher des images de synthèse sur un aéronef. - Le dispositif (1) comporte des sources d'informations (2) comprenant des informations relatives à l'aéronef et à son environnement, des moyens de traitement d'informations (3) susceptibles de construire une image de synthèse de l'environnement de l'aéronef à partir d'informations issues des sources d'informations (2), et des moyens d'affichage (5) susceptibles de présenter, sur au moins une partie d'un écran de visualisation (7), une image de synthèse. Cette image est construite à l'aide d'une projection conique sur un plan de projection qui est orthogonal à une ligne de visée qui forme des angles d'écartement latéral et des angles d'écartement vertical avec la route de l'aéronef.



A B R É G É

- Procédé et dispositif pour afficher des images de synthèse sur un aéronef.
- Le dispositif (1) comporte des sources d'informations (2) comprenant des informations relatives à l'aéronef et à son environnement, des moyens de traitement d'informations (3) susceptibles de construire une image de synthèse de l'environnement de l'aéronef à partir d'informations issues des sources d'informations (2), et des moyens d'affichage (5) susceptibles de présenter, sur au moins une partie d'un écran de visualisation (7), une image de synthèse. Cette image est construite à l'aide d'une projection conique sur un plan de projection qui est orthogonal à une ligne de visée qui forme des angles d'écartement latéral et des angles d'écartement vertical avec la route de l'aéronef.

Procédé et dispositif pour construire une image de synthèse de l'environnement d'un aéronef et la présenter sur un écran dudit aéronef.

La présente invention concerne un procédé et un dispositif pour afficher des images de synthèse sur un aéronef, en particulier un avion de transport civil. Plus précisément, ledit procédé et ledit dispositif sont destinés à construire une image de synthèse de l'environnement de l'aéronef et à la présenter à au moins un pilote dudit aéronef.

On sait que la navigation et l'exploitation des aéronefs, notamment des avions de transport civils, peuvent engendrer des charges de travail importantes pour les équipages et le contrôle aérien. En particulier, certaines phases ou conditions de vol peuvent être propices à une dispersion plus ou moins importante de l'attention des pilotes. La synthèse complexe des données de pilotage, de navigation et des états des systèmes de l'aéronef peut alors ne pas s'effectuer de manière optimale et complète. La construction d'images mentales fausses de la situation réelle de l'aéronef dans l'espace, notamment en ce qui concerne les marges verticales par rapport au terrain, peut être à l'origine de jugements et de comportements intempestifs ou erronés.

En outre, au cours de l'utilisation de calculateurs de gestion de vol (par exemple de type "FMS" : "Flight Management System"), des difficultés peuvent apparaître dans la programmation et l'analyse du plan de vol confirmé par l'équipage. La conscience de la trajectoire pilotée par les automatismes relativement à l'environnement extérieur n'est pas immédiate. La programmation engendre elle-même une forte charge de travail. Elle peut aussi être erronée, avec une prise de conscience tardive de l'erreur.

Les deux points évoqués précédemment, à savoir d'une part le manque de conscience des marges verticales de l'aéronef et, d'autre part,

les difficultés de dialogue et de programmation des calculateurs de gestion de vol, peuvent parfois être à l'origine d'accidents de l'aéronef par contact avec le terrain. Ces deux points peuvent être caractérisés par un manque global de conscience de situation. La conscience de situation est une synthèse de modèles mentaux constamment mis à jour par des activités cognitives et physiques. Les performances des automatismes peuvent aider l'équipage lors d'une situation à risque, mais augmentent rarement la conscience de situation des pilotes. De plus, l'amélioration de la conscience de situation demande généralement un effort mental important. Le secteur de l'aviation civile cherche donc des moyens simples et intuitifs pour aider les pilotes à appréhender instantanément la position de l'aéronef dans son environnement, à l'instant présent et dans les minutes à venir.

La présente invention a pour objet un procédé permettant de construire une image de synthèse qui, lorsqu'elle est présentée à un pilote d'un aéronef, permet d'aider ce dernier à améliorer la conscience qu'il a de la situation de l'aéronef.

A cet effet, ledit procédé est remarquable, selon l'invention, en ce que :

- a) on détermine une première droite passant par l'emplacement de l'aéronef et formant un premier angle d'écartement latéral α et un premier angle d'écartement vertical β avec la route de l'aéronef ;
- b) on détermine un premier point qui est situé sur ladite première droite à l'arrière de l'aéronef à une distance telle que la projection verticale de ce premier point sur le plan horizontal passant par l'emplacement de l'aéronef, est située à une distance prédéterminée L_1 dudit emplacement de l'aéronef ;
- c) on détermine une ligne de visée passant par ledit premier point et formant un second angle d'écartement latéral α_a et un second angle

d'écartement vertical v_b avec une seconde droite passant par ledit premier point et parallèle à ladite route de l'aéronef ;

d) on définit un plan de projection qui est orthogonal à ladite ligne de visée ;

5 e) on construit une image d'au moins une partie de l'environnement au moins à l'avant de l'aéronef, à l'aide d'une projection conique sur ledit plan de projection en tenant compte dudit premier point comme point de référence de la projection ;

10 f) on délimite latéralement ladite image par deux droites verticales coupant respectivement la ligne d'horizon de l'image en des deuxième et troisième points qui sont tels que, d'une part, l'angle entre la ligne de visée et une troisième droite passant par lesdits premier et deuxième points correspond à un angle prédéterminé et, d'autre part, l'angle entre la ligne de visée et une quatrième droite passant par lesdits premier et
15 troisième points correspond à un angle prédéterminé ;

g) on adapte l'échelle de l'image ainsi délimitée pour faire correspondre le segment de droite qui est formé par lesdits deuxième et troisième points et qui définit la largeur de l'image, à la largeur d'un écran de visualisation sur lequel on souhaite présenter ladite image, et on délimite
20 verticalement cette image en fonction de la hauteur dudit écran de visualisation ; et

h) on présente sur ledit écran de visualisation l'image ainsi construite représentant une image de synthèse.

25 Ainsi, grâce à l'invention, ledit procédé permet de construire une image de synthèse en trois dimensions pour visualiser la position (ou l'emplacement) de l'aéronef, ainsi que l'environnement dans lequel évolue cet aéronef. Cette image de synthèse est construite selon un point de vue extérieur à l'aéronef. L'affichage (ou la présentation) de cette image sur l'écran de visualisation, qui est par exemple situé dans le poste de pilotage

de l'aéronef, permet d'améliorer la conscience qu'a le pilote de la situation effective de l'aéronef.

De façon avantageuse :

- ledit premier angle d'écartement latéral α est compris entre 6° et 15° ;
5 et/ou
- ledit premier angle d'écartement vertical β est compris entre 3° et 10° ; et/ou
- ladite distance prédéterminée $L1$ est comprise entre 3 et 20 kilomètres ;
et/ou
- 10 – ledit second angle d'écartement latéral α est inférieur ou égal audit premier angle d'écartement latéral α ; et/ou
- ledit second angle d'écartement vertical β est inférieur ou égal audit premier angle d'écartement vertical β .

En outre, dans un mode de réalisation particulier, ledit écran de visualisation est muni d'une échelle de cap et lesdits angles entre la ligne de
15 visée et lesdits troisième et quatrième droites sont tels que l'écart angulaire sur l'échelle de cap entre lesdits deuxième et troisième points est compris entre 40° et 140° .

Par ailleurs, de façon avantageuse, à l'étape g), on délimite verticalement l'image de sorte que la ligne d'horizon de ladite image est située
20 dans le tiers supérieur dudit écran de visualisation.

En outre, avantageusement, à l'étape e), on construit uniquement une image de l'environnement qui est situé jusqu'à une distance prédéterminée à l'avant de l'aéronef.

25 Dans un mode de réalisation préféré de l'invention, l'image construite à l'étape e) comporte au moins les éléments suivants :

- un premier symbole représentant l'aéronef et indiquant son emplacement ;
- une représentation illustrant le terrain ;

- un trait vertical de référence entre ledit symbole de l'aéronef et sa projection verticale sur ledit terrain ; et
- un premier tracé représentant la trajectoire future de l'aéronef.

Ainsi, l'image construite permet d'améliorer la conscience du pilote de la situation globale de l'aéronef, notamment vis-à-vis de l'environnement extérieur, et de sa trajectoire future par rapport à cet environnement extérieur.

En outre, avantageusement, l'image construite à l'étape e) comporte de plus :

- un second tracé représentant la projection verticale sur ledit terrain de la trajectoire future de l'aéronef ; et/ou
- une pluralité de traits verticaux entre des points situés sur ledit premier tracé représentant la trajectoire future de l'aéronef et les projections verticales correspondantes. De préférence, au moins l'un desdits traits verticaux comporte une indication d'altitude de sécurité ; et/ou
- une échelle de cap représentée au-dessus de la ligne d'horizon ; et/ou
- un plan de vol ; et/ou
- des informations supplémentaires, par exemple des informations sur le trafic aérien ou la météo.

Par ailleurs, de façon avantageuse, ledit trait vertical de référence comporte une échelle et/ou une indication d'altitude de sécurité.

En outre, avantageusement, ledit premier symbole représentant l'aéronef est représentatif des attitudes de l'aéronef en roulis, tangage et lacet.

Par ailleurs, avantageusement, ladite représentation illustrant le terrain est colorée en fonction de l'écart entre l'altitude de l'aéronef et l'altitude dudit terrain.

En outre, de façon avantageuse, on détecte tout risque de collision de l'aéronef avec le terrain, en calculant la distance entre la trajectoire

future de l'aéronef et ledit terrain, et on présente une première indication d'alarme sur ladite image lorsqu'un tel risque de collision est détecté.

De plus, avantageusement, on détecte tout risque d'intersection d'un plan de vol de l'aéronef avec le terrain, en calculant la distance entre
5 une trajectoire correspondant à ce plan de vol de l'aéronef et ledit terrain, et on présente une seconde indication d'alarme sur ladite image lorsqu'un tel risque d'intersection est détecté.

Dans un mode de réalisation particulier, on réalise une rotation de la ligne de visée d'un angle prédéterminé autour de l'aéronef. Ceci permet
10 d'avoir conscience de la situation de l'aéronef par rapport au terrain situé derrière lui ou sur les côtés, comme précisé ci-dessous.

La présente invention concerne également un dispositif pour construire une image de synthèse de l'environnement d'un aéronef et la présenter à au moins un pilote dudit aéronef.

15 Selon l'invention, ledit dispositif du type comportant :
– des sources d'informations comprenant des informations relatives à l'aéronef et à son environnement ;
– des moyens de traitement d'informations susceptibles de construire une image de synthèse de l'environnement de l'aéronef, à partir d'informa-
20 tions issues desdites sources d'informations ; et
– des moyens d'affichage susceptibles de présenter, sur au moins une partie d'un écran de visualisation, ladite image de synthèse,
est remarquable en ce que lesdits moyens de traitement d'informations sont formés de manière à mettre en œuvre le procédé spécifié ci-dessus.

25 Ainsi, ledit dispositif conforme à l'invention fournit une représentation qui montre le terrain, la position de l'aéronef et de sa trajectoire future, ainsi que des alertes éventuelles de risques de collision avec le terrain et de franchissement d'altitudes de sécurité, sous la forme d'une

image tridimensionnelle. Cette image tridimensionnelle est directement et intuitivement accessible pour les pilotes, sans effort particulier.

5 Le dispositif conforme à l'invention, qui permet donc d'aider les pilotes à appréhender instantanément la position de l'aéronef dans son environnement, à l'instant présent et dans les minutes à venir, apporte par conséquent une aide précieuse à la conscience de la situation de l'aéronef relativement au terrain et augmente considérablement le confort et la sécurité de vol.

10 Les figures du dessin annexé feront bien comprendre comment l'invention peut être réalisée. Sur ces figures, des références identiques désignent des éléments semblables.

La figure 1 est le schéma synoptique d'un dispositif conforme à l'invention.

15 Les figures 2 à 8 et 11 illustrent différents graphiques permettant de bien mettre en évidence la mise en œuvre du procédé conforme à l'invention.

20 Les figures 9 et 10 sont deux vues partiellement arrachées qui montrent deux images construites conformément à la présente invention, qui sont présentées sur un écran de visualisation et qui sont relatives respectivement à deux situations différentes.

Le dispositif 1 conforme à l'invention et représenté schématiquement sur la figure 1 est destiné à la construction d'une image de synthèse IM de l'environnement d'un aéronef A, en particulier d'un avion de transport civil, et à sa présentation à au moins un pilote dudit aéronef A.

25 Pour ce faire, ledit dispositif 1 qui est embarqué sur l'aéronef A est du type comportant :

- des sources d'informations 2 comprenant, par exemple, des capteurs, des calculateurs, des systèmes embarqués, ..., qui fournissent des informations relatives à l'aéronef A et à son environnement ;

- des moyens de traitement d'informations 3 reliés par une liaison 4 auxdites sources d'informations 2 et susceptibles de construire une image de synthèse IM de l'environnement de l'aéronef A, à partir d'informations issues desdites sources d'informations 2 ; et
- 5 - des moyens d'affichage 5 reliés par une liaison 6 auxdits moyens de traitement d'informations 3 et susceptibles de présenter, sur au moins une partie d'un écran de visualisation 7, ladite image de synthèse IM.

Selon l'invention, lesdits moyens de traitement d'informations 3 mettent en œuvre un procédé comprenant la suite d'étapes suivantes
10 consistant à :

a/ déterminer une droite D2 passant par l'emplacement de l'aéronef A et formant un angle d'écartement latéral α et un angle d'écartement vertical β avec la route DR de l'aéronef A (figures 2 et 3). On entend par emplacement de l'aéronef A sa position spatiale et plus précisément la position spatiale de son centre de gravité.
15

Pour ce faire, dans une première variante, on détermine une droite D1, située dans un plan horizontal, formant un angle d'écartement latéral α avec la route instantanée DR de l'aéronef A et coupant cette route à l'emplacement courant de l'aéronef A, comme représenté sur la figure 2. Puis, on détermine ladite droite D2, qui est située dans le même plan vertical que la droite D1, qui forme un angle d'écartement vertical β avec la droite D1 et qui coupe ladite droite D1 ainsi que ladite route DR à l'emplacement courant de l'aéronef A, comme représenté sur la figure 3. On notera que la route instantanée DR forme un angle généralement non nul avec l'axe longitudinal AL de l'aéronef A sur les figures 2, 4 et 5.
20
25

Dans une seconde variante non représentée, on détermine d'abord une droite D1A (non représentée) formant un angle d'écartement vertical β

avec la route instantanée DR de l'aéronef A, puis on forme ladite droite D2 qui présente un angle d'écartement latéral α avec cette droite D1A ;

b/ déterminer un point V qui est situé sur ladite droite D2 à l'arrière de l'aéronef A à une distance telle que la projection verticale V1 de ce point V sur le plan horizontal passant par l'emplacement de l'aéronef A, est située à une distance prédéterminée L1 dudit emplacement de l'aéronef A, comme représenté sur les figures 3 et 4 ;

c/ déterminer une ligne de visée LV (figure 6) passant par ledit point V et formant un angle d'écartement latéral φ_a et un angle d'écartement vertical φ_b avec une droite D3 passant par ledit point V et parallèle à ladite route DR de l'aéronef A.

Pour ce faire, dans une première variante, on détermine une droite D4 qui passe par le point V, qui est située dans un plan horizontal, et qui forme un angle d'écartement latéral φ_a avec la droite D3, comme représenté sur la figure 5. Puis, on détermine la ligne de visée LV, qui est située dans le même plan vertical que la droite D4, qui forme un angle d'écartement vertical φ_b avec la droite D4 et qui coupe la droite D4 au point V, comme représenté sur la figure 6.

Dans une seconde variante non représentée, on détermine d'abord une droite D4A (non représentée) formant un angle d'écartement vertical φ_b avec la droite D3, puis la droite LV qui forme un angle d'écartement latéral φ_a avec cette droite D4A ;

d/ définir un plan de projection PP qui est orthogonal à ladite ligne de visée LV et qui est situé à une distance arbitraire L2 dudit point V. Ladite ligne de visée LV coupe le plan de projection PP en un point O (figure 7) ;

e/ construire une image IM d'au moins une partie de l'environnement au moins à l'avant de l'aéronef A, à l'aide d'une projection conique sur ledit plan de projection PP en tenant compte dudit point V comme point

de référence de la projection, comme on le verra plus en détail ci-dessous ;

f/ délimiter latéralement ladite image IM par deux droites verticales 8 et 9 coupant, comme représenté sur la figure 7, respectivement la ligne d'horizon 10 de l'image IM en des points 11 et 12 qui sont tels que, d'une part, l'angle θ_1 entre la ligne de visée LV et une droite 13 passant par lesdits points V et 11 correspond à un angle prédéterminé et, d'autre part, l'angle θ_2 entre la ligne de visée LV et une droite 14 passant par lesdits points V et 12 correspond à un angle prédéterminé ;

g/ adapter l'échelle de l'image IM ainsi délimitée pour faire correspondre le segment de droite 15 qui est formé par lesdits points 11 et 12 et qui définit la largeur de l'image IM, à la largeur de l'écran de visualisation 7 sur lequel on souhaite présenter cette image IM, et délimiter verticalement cette image IM en fonction de la hauteur dudit écran de visualisation 7. De préférence, la limitation verticale de l'image IM est telle que la ligne d'horizon 10 de cette image IM est située sensiblement au tiers supérieur de l'écran de visualisation 7 ; et

h/ transmettre l'image IM ainsi construite qui représente une image de synthèse auxdits moyens d'affichage 5 pour qu'ils la présentent sur ledit écran de visualisation 7.

Ainsi, lesdits moyens de traitement d'informations 3 permettent de construire une image de synthèse IM en trois dimensions pour visualiser la position (ou l'emplacement) de l'aéronef A, ainsi que l'environnement dans lequel évolue cet aéronef A. Cette image de synthèse IM est construite selon un point de vue (point V) extérieur à l'aéronef A. L'affichage (ou la présentation) de cette image IM sur l'écran de visualisation 7, qui est par exemple situé dans le poste de pilotage de l'aéronef A, permet d'améliorer la conscience qu'a le pilote de la situation effective de l'aéronef A. Cet écran de visualisation 7 peut être un écran spécifique ou un écran existant

déjà sur l'aéronef A, tel qu'un écran de navigation usuel de type "ND" ("Navigation Display").

Dans un mode de réalisation préféré de l'invention :

- 5 – la valeur de l'angle α (étape a) est comprise dans un intervalle sensiblement égal à $[6^\circ ; 15^\circ]$. De préférence, l'angle α est sensiblement égal à 9° ou 10° ;
- la valeur de l'angle β (étape a) est comprise dans un intervalle sensiblement égal à $[3^\circ ; 10^\circ]$. De préférence, l'angle β est sensiblement égal à 5° ou 6° ;
- 10 – la valeur de la distance L1 (étape b) est comprise dans un intervalle sensiblement égal à $[2 \text{ Nm} ; 10 \text{ Nm}]$ (environ $[3,7 \text{ km} ; 18,5 \text{ km}]$), Nm étant le mille nautique, unité internationale de mesure de distance employée en aéronautique et valant 1852 mètres. De préférence, la distance L1 est sensiblement égale à 5 Nm (environ 9,3 kilomètres) ;
- 15 – la valeur de l'angle α_a (étape c) est de préférence comprise dans un intervalle sensiblement égal à $[0 ; \alpha]$. Lorsque $\alpha_a = 0$, la ligne de visée LV est située dans un plan vertical parallèle à la route DR de l'aéronef A. Lorsque $\alpha_a = \alpha$, la ligne de visée LV est telle que la représentation de l'aéronef A se situe au centre de l'image IM ; et
- 20 – la valeur de l'angle α_b (étape c) est de préférence comprise dans un intervalle sensiblement égal à $[0 ; \beta]$.

On notera que la construction de l'image IM a été représentée sur les figures 2, 4 et 5 dans le cas où le point V est situé légèrement à droite à l'arrière de l'aéronef A. Sans sortir du cadre de la présente invention, on
25 peut bien entendu également construire une image depuis un point V qui est situé légèrement à gauche à l'arrière de l'aéronef A.

Par ailleurs, la projection utilisée à l'étape e) est une projection conique usuelle. On sait qu'une telle projection conique (ou centrale) est par construction la représentation la plus proche de nos perceptions visuelles.

Elle permet notamment de voir une sphère comme un cercle. Une projection conique de l'espace à trois dimensions est une transformation projective qui envoie tous les points de cet espace sur un même plan de projection PP de cet espace. Elle nécessite la donnée d'un point de référence V (équivalent à la position de l'œil d'un observateur) et d'un plan de projection PP (la vitre de Dürer, l'équivalent de la rétine) [figures 7 et 8]. L'image μ d'un point M par cette projection conique est définie comme l'intersection de la droite VM (équivalente au rayon de lumière venant du point M arrivant sur l'œil V) avec le plan de projection PP. Contrairement aux projections affines, la projection conique ne conserve pas le barycentre (donc les rapports de longueurs sur une droite donnée). Elle conserve seulement l'alignement et le birapport. On notera de plus que le point O (point d'intersection de la droite LV avec le plan de projection PP) appartient à une droite correspondant à la représentation de la ligne d'horizon 10 dans le plan de projection PP. Celle-ci correspond à la projection de points situés à l'infini. Selon cette projection conique, deux droites parallèles de l'espace sont représentées comme convergeant vers un même point qui est situé à l'infini, et qui est donc représenté sur cette ligne d'horizon 10.

La représentation de la figure 8 permet de bien mettre en évidence ladite projection conique. Sur cette figure 8, on a représenté :

- le plan de projection PP qui est orthogonal à la ligne de visée LV passant par le point V et coupant ce plan de projection PP au point O ;
- un plan P1 qui est orthogonal audit plan de projection PP ;
- la route DR et le cap CAP de l'aéronef A, qui coupent le plan de projection PP respectivement en des points 17 et 18 qui illustrent donc la route DR et le cap CAP sur l'image IM ;
- un point 19 illustrant la position de l'aéronef A et correspondant au point du plan de projection PP que coupe la droite passant par le point V et l'aéronef A ;

- un point Ω correspondant à la projection du point V sur le plan P1 ; et
- des points M1 et M qui sont situés sur ledit plan P1, les droites $\Omega M1$, ΩM et VM coupant le plan de projection PP respectivement en des points O1, $\mu 1$ et μ .

5 La projection conique permet d'obtenir notamment les équations suivantes :

$$\begin{cases} \frac{O1\mu 1}{M1M} = \frac{\Omega O1}{\Omega M1} \\ \frac{\mu\mu 1}{V\Omega} = \frac{M\mu 1}{M\Omega} = \frac{M1O1}{M1\Omega} \end{cases}$$

Dans un mode de réalisation particulier de l'invention, le pilote de l'aéronef A dispose d'une fonction qu'il peut activer (par exemple en appuyant sur une touche non représentée) pour provoquer une rotation de la ligne de visée LV d'un angle prédéterminé autour de l'aéronef A, en augmentant la valeur de l'angle α de la valeur de cet angle prédéterminé, afin d'avoir conscience de la situation de l'aéronef A par rapport au terrain qui est situé derrière l'aéronef A (angle de 180°) ou sur les côtés (angles de $\pm 90^\circ$). Une telle fonction est particulièrement avantageuse dans les phases d'approche d'un aéroport ou de virage de l'aéronef A. Dans une variante de ce mode de réalisation particulier, on fait tourner la ligne de visée LV d'un angle prédéterminé autour du point V, sans modifier l'angle α . Ainsi, pour une valeur dudit angle prédéterminé égale à 180° , il est possible d'afficher une image du terrain situé derrière l'aéronef A, ladite image ne représentant pas l'aéronef.

Par ailleurs, on sait que, sur un écran de navigation de type "ND" ("Navigation Display") d'un aéronef A, dans les modes dits "ARC" ou "ROSE", l'affichage comporte une graduation dite "échelle de cap" qui correspond à tout ou partie d'une graduation de 0 à 360° centrée sur cet aéronef A, la valeur 0 de cette graduation correspondant au Nord. Pour

chaque valeur angulaire de l'échelle de cap, on peut définir une droite passant par le centre de gravité de l'aéronef A et formant un angle correspondant à cette valeur angulaire, par rapport à la direction 0° de cette échelle de cap. La représentation de cette droite dans le plan de projection converge (à l'infini) vers un point situé sur la ligne d'horizon. On peut ainsi définir une échelle de cap associée à l'image virtuelle construite dans le plan de projection : cette échelle de cap est constituée d'un ensemble de points sur la ligne d'horizon, ce qui revient à graduer la ligne d'horizon en valeurs angulaires de l'échelle de cap. Pour des raisons d'homogénéité de l'affichage entre un tel écran "ND" et l'image virtuelle IM objet de la présente invention, dans un mode de réalisation préféré, lorsque l'on utilise comme écran de visualisation 7 un écran "ND", on réalise la limitation latérale de l'image virtuelle IM (étape f précédente) de façon à ce que les droites 13 et 14 coupent la ligne d'horizon 10 en des points 11 et 12 qui correspondent, sur une échelle de cap de cette image virtuelle IM, aux valeurs limites de l'échelle de cap affichée sur l'écran "ND". Par exemple, dans de nombreux cas, ces valeurs limites sont égales à $\pm 45^\circ$ de part et d'autre du cap courant de l'aéronef A, soit un écart angulaire de 90° sur l'échelle de cap entre lesdits points 11 et 12.

Plus généralement, selon l'invention, les valeurs des angles θ_1 et θ_2 sont choisies de façon à ce que l'écart angulaire sur l'échelle de cap entre lesdits points 11 et 12 soit compris dans un intervalle sensiblement égal à $[40^\circ ; 140^\circ]$. De préférence, cet écart angulaire est choisi sensiblement égal à 90° . Dans un mode de réalisation préféré, les valeurs θ_1 et θ_2 sont choisies sensiblement égales (le point O est alors sensiblement au centre de l'image IM).

Dans un mode de réalisation préféré de l'invention, l'image IM construite à l'étape e) précitée comporte au moins les éléments suivants, comme représenté sur les figures 9 et 10 :

- un symbole 20 représentant l'aéronef A, situé au point 19 de la figure 8 et indiquant son emplacement ;
- une représentation 21 illustrant le terrain ;
- un trait vertical de référence 22, de préférence en trait plein, entre ledit
5 symbole 20 de l'aéronef A et sa projection verticale sur ledit terrain 21 ; et
- un tracé 23, de préférence en trait plein, représentant la trajectoire future de l'aéronef A.

10 L'écran de visualisation 7 représenté sur les figures 9 et 10 est partiellement arraché pour faciliter l'écriture des références.

15 Le symbole 20 est fixe dans l'image IM en 3D et donne aux pilotes une référence permanente et immédiate lors d'un coup d'œil jeté sur l'écran de visualisation 7. Le terrain 21 est mobile, c'est lui qui se déplace sous le symbole 20, déroulant ainsi le relief autour de la maquette de l'aéronef A. Afin de favoriser une compréhension simple de l'image IM, le
20 symbole 20 est représentatif des attitudes réelles de l'aéronef A en roulis, tangage et lacet. Ces informations sont qualitativement reportées sur ce
25 symbole 20 qui s'incline suivant les trois axes.

20 Par ailleurs, la construction de la représentation 21 illustrant le terrain se fait à partir d'une base de données embarquée, faisant partie desdites sources d'information 2, et construite par exemple sur le référentiel terrestre "WGS84" (compatible GPS). Dans un mode de réalisation préféré, cette représentation 21 est construite autour de cubes élémentaires 24 de dimensions variables représentant une portion de terrain, comme
25 illustré sur la figure 11, les extrémités supérieures 25 desdits cubes élémentaires 24 étant reliées entre elles par une surface 26 qui forme ladite représentation 21.

 Les précisions requises de cette représentation 21 dépendent des zones survolées. Autour des aéroports, lors de phases de vol critiques

(montée initiale et approche finale notamment), la résolution doit être affinée pour obtenir un maillage de terrain optimal constitué, par exemple, de carrés (surfaces d'extrémité 25) de 15"x15". En vol de croisière, des carrés élargis de 3' x 3' suffisent. Une résolution constante est également possible afin d'afficher une précision fine, étendue sur l'ensemble du relief et sans différence. Ces valeurs sont définies en cohérence avec les résolutions de bases de données existantes, qui sont embarquées sur l'aéronef A. Pour répondre aux objectifs de sécurité du dispositif 1, le relief numérique construit doit englober avec un niveau de confiance déterminé l'ensemble du relief réel : les cubes élémentaires 24 doivent donc recouvrir entièrement le terrain à visualiser.

Ainsi, la représentation 21 illustrant le terrain est une représentation réaliste et intuitive, qui favorise une prise de conscience immédiate de la géographie réelle. Cette opération de lissage du terrain assure une sécurité optimale et permet une modélisation fidèle du relief extérieur.

Dans un mode de réalisation préféré, l'image IM construite à l'étape e) précitée comporte aussi une grille associée à la représentation 21 du terrain. Cette grille correspond à la projection verticale des arêtes des extrémités supérieures 25 des cubes élémentaires 24 sur la surface 26 formant ladite représentation 21. Un tel mode de représentation permet de bien appréhender qualitativement la notion de distance. Il permet aussi une meilleure perception visuelle de l'effet de perspective.

Bien entendu, il est également possible, en variante, de représenter uniquement lesdits cubes élémentaires 24 sans réaliser de lissage.

On notera que ladite représentation 21 illustrant le terrain peut inclure des obstacles créés par l'homme (tours, ponts, ...). Ces obstacles peuvent être intégrés dans la base de données embarquée précitée ou dans une base de données spécifique.

Dans un mode de réalisation préféré, l'altitude du terrain prise en compte dans la représentation 21 est multipliée par un coefficient k dont la valeur est comprise dans un intervalle sensiblement égal à $[1,5 ; 2,5]$. De préférence, le coefficient k est sensiblement égal à 2. L'application d'un tel coefficient multiplicateur permet d'amplifier les altitudes et par suite d'améliorer la perception des reliefs.

Dans un mode de réalisation préféré, les points situés devant l'aéronef A à une distance supérieure à une distance prédéterminée $L3$ ne sont pas représentés sur l'image virtuelle IM construite dans le plan de projection PP. Ils peuvent être remplacés sur cette image par une coloration uniforme pour l'ensemble desdits points. Cette coloration uniforme peut par exemple être grise ou blanche, de façon à être perçue visuellement comme de la brume. De façon préférée, la valeur $L3$ est choisie égale à la distance maximale utilisée sur une vue en plan, représentée sur un écran de navigation de type "ND", c'est-à-dire la zone située devant l'aéronef A qui est affichée sur cet écran "ND", $L3$ étant en outre limitée à une valeur de 150 kilomètres (environ 80 Nm) au-delà de laquelle la perspective ne permet plus de distinguer les détails. Pour faciliter la compréhension de la perspective, il peut être utile, d'une part, d'afficher sur l'écran 7, par exemple dans un rectangle 27 représenté sur la figure 9, la valeur de la distance maximale choisie et de modifier la taille du symbole 20 qui devient de plus en plus grand lorsque ladite distance maximale diminue.

Par ailleurs, ledit trait vertical 22 représenté entre le symbole 20 de l'aéronef A et sa projection verticale sur le terrain 21 comporte une échelle 29 constituée de repères horizontaux 29A placés sur ce trait vertical 22 de façon à indiquer des distances prédéterminées sous l'aéronef A. Par exemple, ces repères 29A sont espacés entre eux d'une distance cor-

respondant à une valeur de 500 pieds (environ 150 mètres) et le nombre de repères 29A est limité à cinq de façon à ne pas surcharger l'affichage.

Dans un mode de réalisation particulier, ledit trait vertical de référence 22 comporte également une indication d'altitude de sécurité, non représentée.

Par ailleurs, un symbole 28 est représenté à l'intersection dudit trait vertical 22 et du terrain 21 afin de permettre une visualisation de la projection verticale de l'aéronef A sur le terrain 21. Ce symbole 28 peut par exemple être gris et ressembler à une "ombre" de l'aéronef A. Le pilote repère ainsi clairement une déviation latérale, en particulier en cas de projection simultanée du plan de vol.

On notera en outre que la représentation du tracé 23 de la trajectoire future est nécessaire pour permettre à l'équipage d'anticiper les situations dangereuses. La présentation de cette trajectoire participe à l'amélioration de la conscience de situation du pilote. On appelle trajectoire future la prédiction de la trajectoire réellement suivie par l'aéronef A. Bien entendu, la détermination de la trajectoire future 23 dépend du mode de pilotage utilisé sur l'aéronef A.

En mode manuel, la trajectoire 23 représentée est une droite correspondant à la trajectoire instantanée de l'aéronef A. La longueur représentée de cette trajectoire future 23 correspond à une durée de vol sur une courte période (car on ne peut pas prédire les actions futures du pilote) comprise par exemple entre 30 secondes et 3 minutes. Dans le cas particulier où l'aéronef A effectue un virage permanent, la trajectoire future 23 peut correspondre à une extrapolation de ce virage permanent pendant une durée prédéterminée.

En mode sélectionné (c'est-à-dire lorsque le pilote automatique de l'aéronef A est commandé par le pilote, par une sélection de cap, d'altitude et/ou de vitesse), la longueur représentée de cette trajectoire future

23, calculée en fonction des paramètres fournis au pilote automatique, correspond à une durée de vol sur une période de moyen terme, comprise par exemple entre 3 minutes et 10 minutes.

5 En mode managé (c'est-à-dire lorsque le pilote automatique est commandé par un calculateur de gestion de vol de type "FMS" : "Flight Management System"), la longueur représentée de cette trajectoire future 23 correspond à une durée de vol sur une période de moyen terme comprise par exemple entre 3 minutes et 10 minutes. Dans ce cas, la trajectoire représentée est donc celle calculée par ledit calculateur "FMS".

10 On notera que l'on peut avoir un mixage des modes managé et sélectionné selon que l'on considère le guidage latéral ou le guidage vertical de l'aéronef A. Par exemple, on peut avoir un mode sélectionné pour le guidage vertical et un mode managé pour le guidage latéral.

15 Par ailleurs, il convient de noter que les représentations de la trajectoire future et de sa projection verticale sur le terrain peuvent être réalisées de façon à être représentatives du mode de pilotage (manuel, sélectionné, managé ou mixage de sélectionné et managé), notamment selon la couleur, l'épaisseur ou le type (continu ou pointillé) de trait utilisé. Par exemple, on peut prévoir un trait continu jaune pour la trajectoire future en
20 mode manuel, un trait continu bleu pour sa projection verticale sur le terrain, un trait continu vert pour la trajectoire future en mode sélectionné, un trait pointillé vert pour la trajectoire future en mode managé, ...

Par ailleurs, l'image IM construite à l'étape e) précitée comporte de plus, comme représenté sur la figure 9 :

- 25
- un tracé 30 représentant la projection verticale sur ledit terrain 21 de la trajectoire future 23 de l'aéronef A ;
 - une pluralité de traits verticaux 31 entre des points 32 situés sur ledit tracé 23 représentant la trajectoire future de l'aéronef A et les projections verticales 33 correspondantes de ces points 32 sur ledit terrain

21. De préférence, lesdits points 32 correspondent à la position prévue de l'aéronef A à différents intervalles de temps ou de distance, par exemple chaque minute au cours des cinq prochaines minutes. De plus, au moins l'un desdits traits verticaux 31 comporte une indication d'altitude de sécurité.

Dans un mode de réalisation non représenté, une altitude de sécurité est représentée sur un trait vertical 31 sous forme d'une coloration spécifique, par exemple magenta, de la partie dudit trait qui est située sous cette altitude de sécurité. Dans le cas où l'altitude de l'aéronef A (respectivement d'un point 32 situé sur la trajectoire future 23) est inférieure à cette altitude de sécurité, ce trait vertical 31 est prolongé vers le haut jusqu'à une altitude correspondant à cette altitude de sécurité. Le symbole 20 de l'aéronef A (respectivement un point 32 de la trajectoire future 23) se trouve alors sous la partie supérieure de la représentation de l'altitude de sécurité. Cela constitue un repère visuel simple et immédiat d'une situation potentiellement dangereuse. Cette information peut aussi être représentée sous forme numérique.

Par ailleurs, l'image IM comporte également une échelle de cap 34 représentée au-dessus de la ligne d'horizon 10.

Outre l'échelle de cap 34 proprement dite, des symboles supplémentaires peuvent être disposés sur l'image IM, sur ou à proximité immédiate de ladite échelle de cap 34. Un premier symbole 35, constitué par exemple d'un repère vertical jaune, peut indiquer le cap courant (projection de l'axe longitudinal AL de l'aéronef A sur l'échelle de cap 34). Un second symbole 36, constitué par exemple d'un losange vert et situé au point 17 de la figure 8, peut indiquer la route courante DR de l'aéronef A. Un troisième symbole 37, constitué par exemple d'un triangle de couleur cyan, peut indiquer le cap ou la route choisi par le pilote (dans le mode sélectionné).

Par ailleurs, l'image IM construite à l'étape e) comporte de plus un plan de vol 38. Le plan de vol 38 est affiché sur la totalité de l'image IM, à la demande du pilote. Le plan de vol 38 correspond à la trajectoire idéale programmée par exemple par le pilote dans le calculateur de gestion de vol. Ledit plan de vol 38 est artificiellement scindé en différentes sous-parties. Dans un mode de réalisation préféré, le plan de vol 38 comporte :

- une trajectoire 39 dans l'espace, représentée par exemple en traits interrompus et accompagnée d'un symbole 39A pour préciser la position de l'aéronef A par rapport à cette trajectoire 39 dans l'espace ;
- une projection au sol (non représentée) de cette trajectoire 39 ; et
- des références verticales (points de route visualisés sous la forme de traits verticaux 40 surmontés, par exemple, d'un losange vert ou blanc).

Par ailleurs, l'image IM construite à l'étape e) comporte de plus des informations complémentaires, qui sont par exemple affichées sur un bandeau 41 prévu sur l'écran de visualisation 7 au-dessus de la représentation en 3D. Ces informations complémentaires peuvent notamment correspondre au report d'informations habituellement affichées sur un écran "ND", telles que le vent (direction et force), la vitesse de l'aéronef, le prochain point de route, ...

Dans un mode de réalisation préféré représenté sur la figure 10, le terrain 21 est coloré en fonction de la marge d'altitude (ou écart) entre l'altitude courante de l'aéronef A et l'altitude dudit terrain 21. Ainsi, le terrain 21 est représenté avec une couleur neutre 43, lorsque la valeur de son altitude est inférieure à une première valeur prédéterminée A1 relativement à l'altitude courante de l'aéronef A. Il est représenté avec une première couleur d'alarme 44, lorsque la valeur de son altitude est comprise entre ladite première valeur A1 et une seconde valeur prédéterminée A2, relativement à l'altitude de l'aéronef A, et il est représenté avec une se-

conde couleur d'alarme 45 lorsque la valeur de son altitude est supérieure à ladite seconde valeur A2. A titre d'exemple non limitatif, on peut indiquer les valeurs préférées suivantes : A1 est égale à -500 pieds [soit 500
5 pieds (ou environ 150 mètres) en dessous de l'altitude courante de l'aéronef A] et A2 est égale à +2000 pieds [soit 2000 pieds (environ 600 mètres) au-dessus de l'altitude courante de l'aéronef A]. De plus, à titre d'illustration, ladite couleur neutre 43 correspond au vert, ladite première couleur d'alarme 44 correspond au jaune et ladite seconde couleur d'alarme 45 correspond au rouge.

10 De façon avantageuse, lorsque l'aéronef A effectue une descente rapide [par exemple avec une vitesse verticale négative de valeur absolue supérieure à 1000 pieds par minute (environ 300 mètres par minute)], afin de mieux anticiper l'altitude de cet aéronef A lorsqu'il survolera le relief, on remplace son altitude courante mentionnée dans le procédé indiqué ci-
15 dessus par une altitude calculée correspondant à l'altitude prévue de l'aéronef A (selon ses conditions de descente) au bout d'une durée prédéterminée par rapport à l'instant courant, par exemple sensiblement égale à 30 secondes.

20 De façon avantageuse, la distance entre la trajectoire future 23 et le terrain 21 est calculée et analysée afin de détecter un risque de collision de l'aéronef A avec ledit terrain 21, en prenant en compte une marge de sécurité. S'il existe une zone de conflit potentiel, une alarme est signalée. Par exemple, ladite zone de conflit potentiel 46 est colorée de manière alertante (couleur 48). L'affichage de cette zone peut aussi clignoter et sa
25 fréquence de clignotement peut être d'autant plus élevée que la zone de conflit est proche de l'aéronef A.

 Dans un mode de réalisation préféré de l'invention, les couleurs 43, 44, 45 et 48 choisies pour la représentation du terrain 21 sont homo-

gènes avec celles utilisées par un système usuel d'évitement de terrain, embarqué sur l'aéronef A.

De préférence, il est mis en place une enveloppe de protection (virtuelle) autour de l'aéronef A et de sa trajectoire future 23. Cette enveloppe de protection permet de détecter toute intrusion ou rapprochement du terrain avec une certaine marge autour de la position de l'aéronef A et de sa trajectoire future 23. Cette marge est constituée d'une marge fixe forfaitaire et d'une marge prenant en compte l'incertitude des instruments, des automatismes et de la base de données relative au terrain. On garantit ainsi que l'aéronef A se trouvera dans l'enveloppe dans les minutes à venir, et ceci avec une certaine probabilité. De cette probabilité et du choix de marges forfaitaires sécuritaires découlent les dimensions verticales et latérales de l'enveloppe en accord avec les objectifs de sécurité de la fonction. L'enveloppe de protection peut aussi être affinée en fonction de la phase de vol, pour éviter des alarmes intempestives et en fonction des précisions de positionnement de l'aéronef A. Toute zone entrant dans cette enveloppe est colorée de manière alertante et un clignotement peut lui être associé.

Par ailleurs, lorsqu'une zone menaçante 46 est détectée, une étiquette d'alarme 47, présentant le temps avant impact, est affichée, comme représenté sur la figure 10 (et ceci même lorsque cette zone de conflit est située en dehors de la région visible sur l'écran 7). Cette information de compte à rebours vient donc en complément de la coloration du terrain menaçant.

De préférence, la détection d'un risque de collision avec le terrain est inhibée en phase d'approche finale en vue de l'atterrissage afin de ne pas engendrer d'alarmes intempestives.

Dans un mode de réalisation particulier de l'invention, outre la détection d'un risque de collision de la trajectoire future 23 avec le terrain,

on réalise également la détection d'un risque d'intersection de la trajectoire 39 correspondant au plan de vol 38 de l'aéronef A, avec ledit terrain.

Le dispositif 1 conforme à l'invention, qui permet d'aider les pilotes à appréhender instantanément la position de l'aéronef A dans son environnement, à l'instant présent et dans les minutes à venir, apporte donc une aide précieuse à la conscience de la situation de l'aéronef relativement au terrain et augmente considérablement le confort et la sécurité de vol. En effet, ledit dispositif 1 permet de présenter aux pilotes une information intuitive et instinctive, ne demandant aucun effort mental pour être traité. Le support d'informations utilisé offre une vision synthétique et immédiate. La représentation 3D engendrée améliore la conscience de situation globale du pilote vis-à-vis :

- de l'environnement extérieur ;
- de la trajectoire future 23 de l'aéronef A par rapport à l'environnement (terrain 21) et au plan de vol 38 prévu ; et
- éventuellement des trafics avoisinants et/ou des phénomènes météorologiques.

REVENDEICATIONS

1. Procédé pour construire une image de synthèse (IM) de l'environnement d'un aéronef (A) et la présenter à au moins un pilote dudit aéronef (A),

5 caractérisé en ce que :

a) on détermine une première droite (D2) passant par l'emplacement de l'aéronef (A) et formant un premier angle d'écartement latéral α et un premier angle d'écartement vertical β avec la route (DR) de l'aéronef (A) ;

10 b) on détermine un premier point (V) qui est situé sur ladite première droite (D2) à l'arrière de l'aéronef (A) à une distance telle que la projection verticale (V1) de ce premier point (V) sur le plan horizontal passant par l'emplacement de l'aéronef (A), est située à une distance prédéterminée L1 dudit emplacement de l'aéronef (A) ;

15 c) on détermine une ligne de visée (LV) passant par ledit premier point (V) et formant un second angle d'écartement latéral α_a et un second angle d'écartement vertical α_b avec une seconde droite (D3) passant par ledit premier point (V) et parallèle à ladite route (DR) de l'aéronef (A) ;

20 d) on définit un plan de projection (PP) qui est orthogonal à ladite ligne de visée (LV) ;

e) on construit une image (IM) d'au moins une partie de l'environnement au moins à l'avant de l'aéronef (A), à l'aide d'une projection conique sur ledit plan de projection (PP) en tenant compte dudit premier point (V) comme point de référence de la projection ;

25 f) on délimite latéralement ladite image (IM) par deux droites verticales (8, 9) coupant respectivement la ligne d'horizon (10) de l'image (IM) en des deuxième et troisième points (11, 12) qui sont tels que, d'une part, l'angle (θ_1) entre la ligne de visée (LV) et une troisième droite (13) passant par lesdits premier et deuxième points (V, 11) correspond à un

angle prédéterminé et, d'autre part, l'angle (θ_2) entre la ligne de visée (LV) et une quatrième droite (14) passant par lesdits premier et troisième points (V, 12) correspond à un angle prédéterminé ;

g) on adapte l'échelle de l'image (IM) ainsi délimitée pour faire correspondre le segment de droite (15) qui est formé par lesdits deuxième et troisième points (11, 12) et qui définit la largeur de l'image (IM), à la largeur d'un écran de visualisation (7) sur lequel on souhaite présenter ladite image (IM), et on délimite verticalement cette image (IM) en fonction de la hauteur dudit écran de visualisation (7) ; et

h) on présente sur ledit écran de visualisation (7) l'image (IM) ainsi construite représentant une image de synthèse.

2. Procédé selon la revendication 1,

caractérisé en ce que ledit premier angle d'écartement latéral α est compris entre 6° et 15° .

3. Procédé selon l'une des revendications 1 et 2,

caractérisé en ce que ledit premier angle d'écartement vertical β est compris entre 3° et 10° .

4. Procédé selon l'une quelconque des revendications 1 à 3,

caractérisé en ce que ladite distance prédéterminée L1 est comprise entre 3 et 20 kilomètres.

5. Procédé selon l'une quelconque des revendications 1 à 4,

caractérisé en ce que ledit second angle d'écartement latéral α_a est inférieur ou égal audit premier angle d'écartement latéral α .

6. Procédé selon l'une quelconque des revendications 1 à 5,

caractérisé en ce que ledit second angle d'écartement vertical β_b est inférieur ou égal audit premier angle d'écartement vertical β .

7. Procédé selon l'une quelconque des revendications 1 à 6 caractérisé en ce que ledit écran de visualisation (7) est muni d'une échelle de cap (34) et lesdits angles (θ_1 , θ_2) entre, d'une part, la ligne de

visée (LV) et, d'autre part, lesdits troisième et quatrième droites (13, 14) sont tels que l'écart angulaire sur l'échelle de cap (34) entre lesdits deuxième et troisième points (11, 12) est compris entre 40° et 140° .

8. Procédé selon l'une quelconque des revendications 1 à 7 caractérisé en ce qu'à l'étape g), on délimite verticalement l'image (IM) de sorte que la ligne d'horizon (10) de ladite image (IM) est située dans le tiers supérieur dudit écran de visualisation (7).

10 9. Procédé selon l'une quelconque des revendications 1 à 8 caractérisé en ce qu'à l'étape e), on construit uniquement une image de l'environnement qui est situé jusqu'à une distance prédéterminée à l'avant de l'aéronef (A).

10. Procédé selon l'une quelconque des revendications 1 à 9 caractérisé en ce que l'image (IM) construite à l'étape e) comporte au moins les éléments suivants :

- un premier symbole (20) représentant l'aéronef (A) et indiquant son emplacement ;
- une représentation (21) illustrant le terrain ;
- un trait vertical de référence (22) entre ledit symbole (20) de l'aéronef (A) et sa projection verticale (28) sur ledit terrain (21) ; et
- 20 - un premier tracé (23) représentant la trajectoire future de l'aéronef (A).

11. Procédé selon la revendication 10, caractérisé en ce que ledit premier symbole (20) représentant l'aéronef (A) est représentatif des attitudes de l'aéronef (A) en roulis, tangage et lacet.

12. Procédé selon l'une des revendications 10 et 11, caractérisé en ce que en ce que l'image (IM) construite à l'étape e) comporte de plus un second tracé (30) représentant la projection verticale sur ledit terrain (21) de la trajectoire future (23) de l'aéronef (A).

13. Procédé selon l'une des revendications 10 à 12, caractérisé en ce que l'image (IM) construite à l'étape e) comporte de plus une pluralité de traits verticaux (31) entre des points (32) situés sur ledit premier tracé (23) représentant la trajectoire future de l'aéronef (A) et les
5 projections verticales correspondantes (33) de ces points (32) sur ledit terrain (21).

14. Procédé selon la revendication 13, caractérisé en ce qu'au moins l'un desdits traits verticaux (31) comporte une indication d'altitude de sécurité.

10 15. Procédé selon l'une quelconque des revendications 10 à 14, caractérisé en ce que l'image (IM) construite à l'étape e) comporte de plus un second symbole (28) situé à l'intersection dudit trait vertical de référence (22) et de ladite représentation (21) illustrant le terrain.

15 16. Procédé selon l'une quelconque des revendications 10 à 15, caractérisé en ce que ledit trait vertical de référence (22) comporte une échelle (29).

17. Procédé selon l'une quelconque des revendications 10 à 16, caractérisé en ce que ledit trait vertical de référence (22) comporte une indication d'altitude de sécurité.

20 18. Procédé selon l'une quelconque des revendications 10 à 17, caractérisé en ce que l'image (IM) construite à l'étape e) comporte de plus une échelle de cap (34) représentée au-dessus de la ligne d'horizon (10).

25 19. Procédé selon l'une quelconque des revendications 10 à 18, caractérisé en ce que l'image (IM) construite à l'étape e) comporte de plus un plan de vol (38).

20. Procédé selon l'une quelconque des revendications 10 à 19, caractérisé en ce que l'image (IM) construite à l'étape e) comporte de plus des informations supplémentaires (41, 27).

21. Procédé selon l'une quelconque des revendications 10 à 20, caractérisé en ce que ladite représentation (21) illustrant le terrain est colorée en fonction de l'écart entre l'altitude de l'aéronef (A) et l'altitude dudit terrain (21).

5 22. Procédé selon l'une quelconque des revendications 10 à 21, caractérisé en ce que l'image (IM) construite à l'étape e) comporte de plus une grille qui est associée à la représentation (21) du terrain et qui correspond à la projection verticale des arêtes des extrémités supérieures (25) de cubes élémentaires (24) sur une surface (26) formant ladite représentation (21).
10

23. Procédé selon l'une quelconque des revendications 10 à 22, caractérisé en ce que l'on détecte tout risque de collision de l'aéronef (A) avec le terrain (21), en calculant la distance entre la trajectoire future (23) de l'aéronef (A) et ledit terrain (21), et on présente une première indication d'alarme (45, 47) sur ladite image (IM) lorsqu'un tel risque de collision est détecté.
15

24. Procédé selon l'une quelconque des revendications 10 à 23, caractérisé en ce que l'on détecte tout risque d'intersection d'un plan de vol de l'aéronef (A) avec le terrain (21), en calculant la distance entre une trajectoire (39) correspondant à ce plan de vol (38) de l'aéronef (A) et ledit terrain (21), et on présente une seconde indication d'alarme sur ladite image (IM) lorsqu'un tel risque d'intersection est détecté.
20

25. Procédé selon l'une quelconque des revendications 10 à 24, caractérisé en ce que l'on réalise une rotation de la ligne de visée (LV) d'un angle prédéterminé autour de l'aéronef (A).
25

26. Dispositif pour construire une image de synthèse de l'environnement d'un aéronef (A) et la présenter à au moins un pilote dudit aéronef (A), ledit dispositif (1) comportant :

- des sources d'informations (2) comprenant des informations relatives à l'aéronef (A) et à son environnement ;
- des moyens de traitement d'informations (3) susceptibles de construire une image de synthèse (IM) de l'environnement de l'aéronef (A) à partir d'informations issues desdites sources d'informations (2) ; et
- des moyens d'affichage (5) susceptibles de présenter, sur au moins une partie d'un écran de visualisation (7), ladite image de synthèse (IM), caractérisé en ce que lesdits moyens de traitement d'informations (3) sont formés de manière à mettre en œuvre le procédé spécifié sous l'une quelconque des revendications 1 à 25.

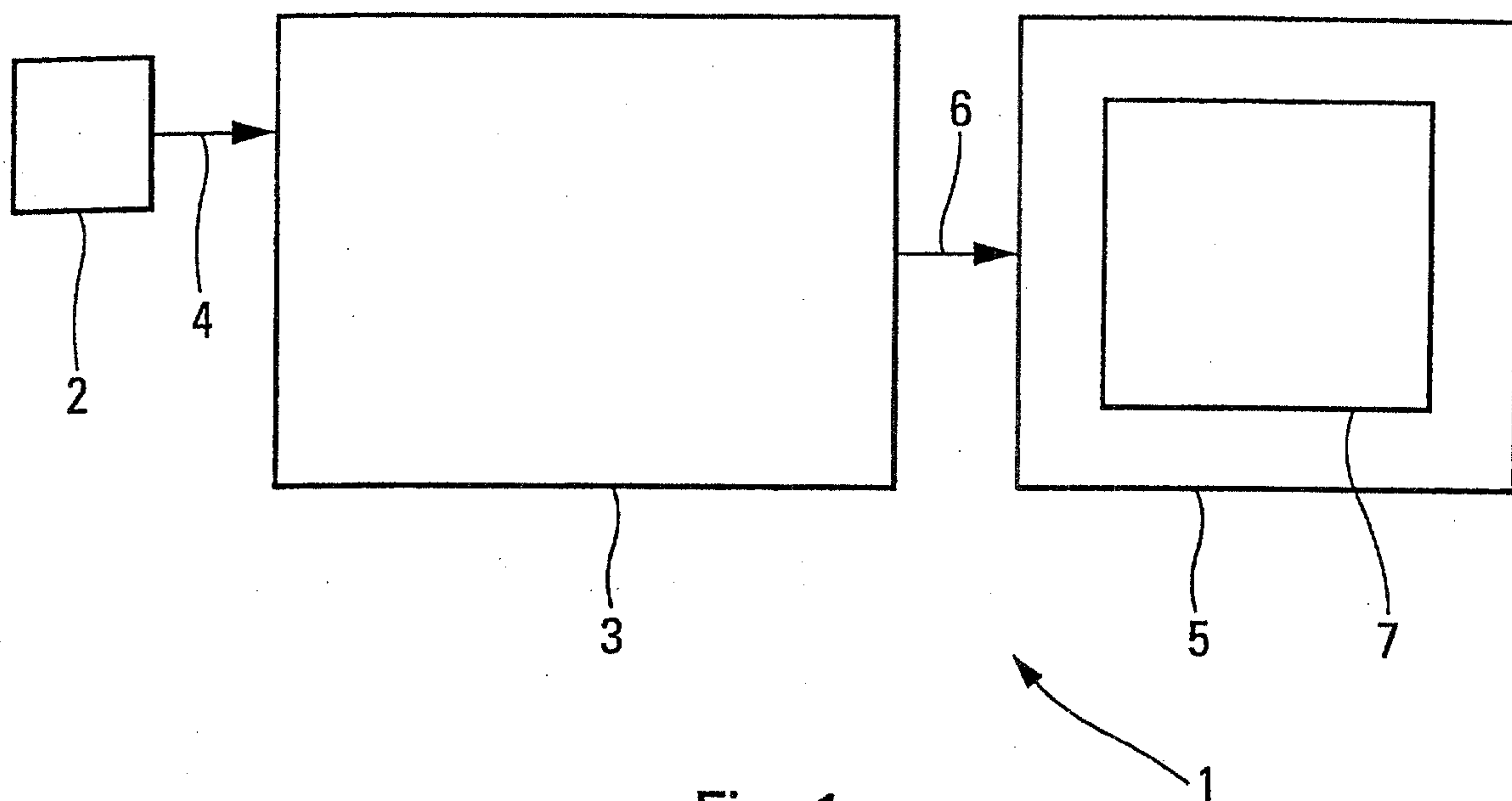


Fig. 1

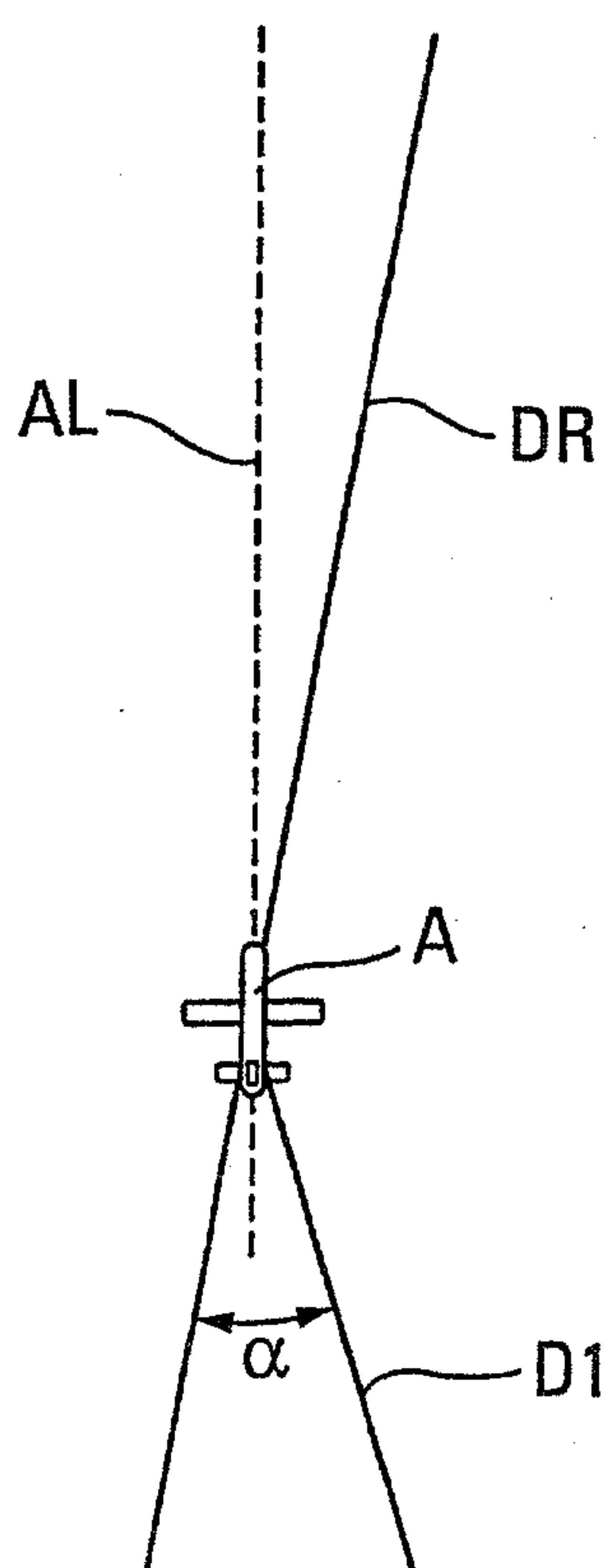


Fig. 2

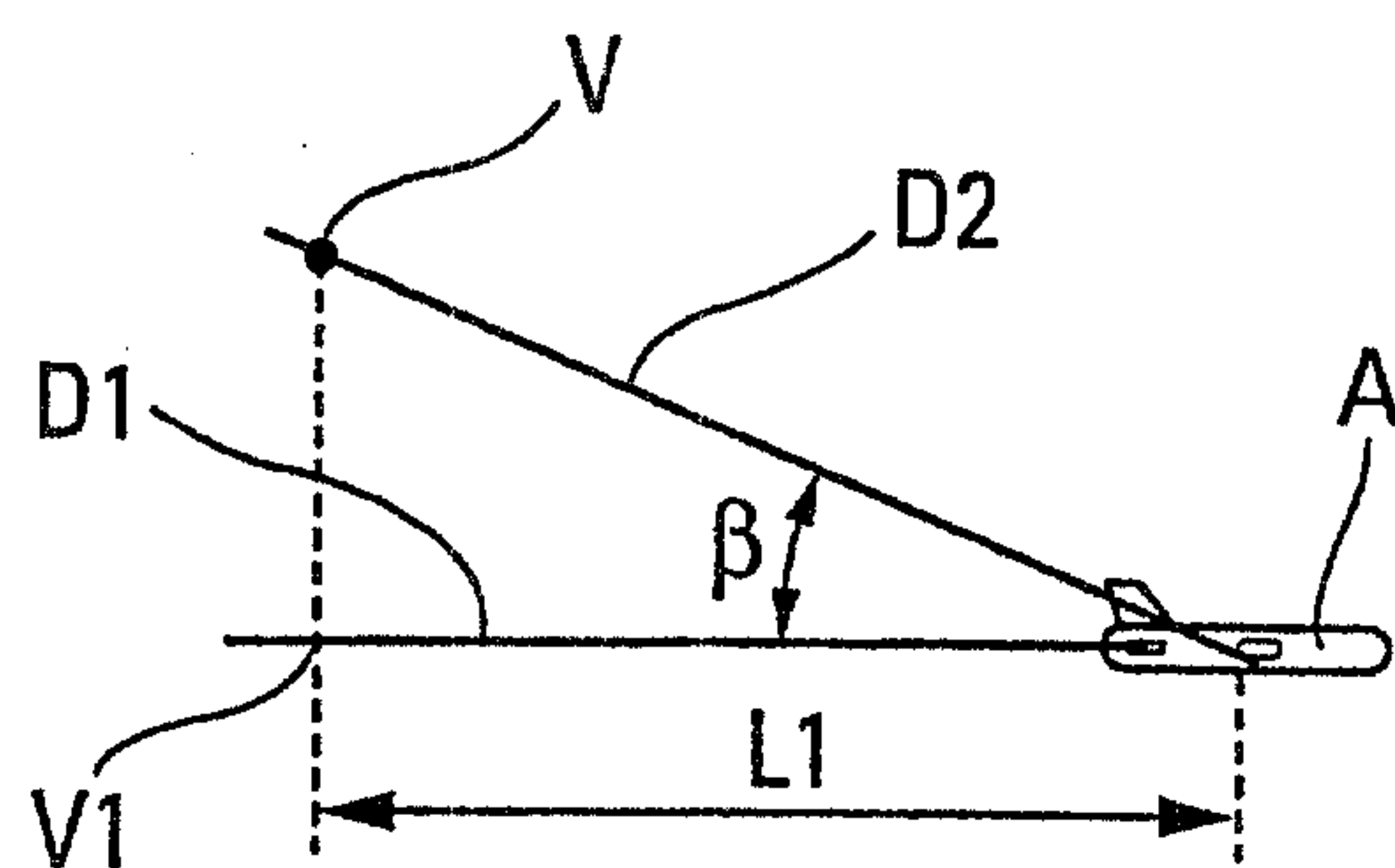


Fig. 3

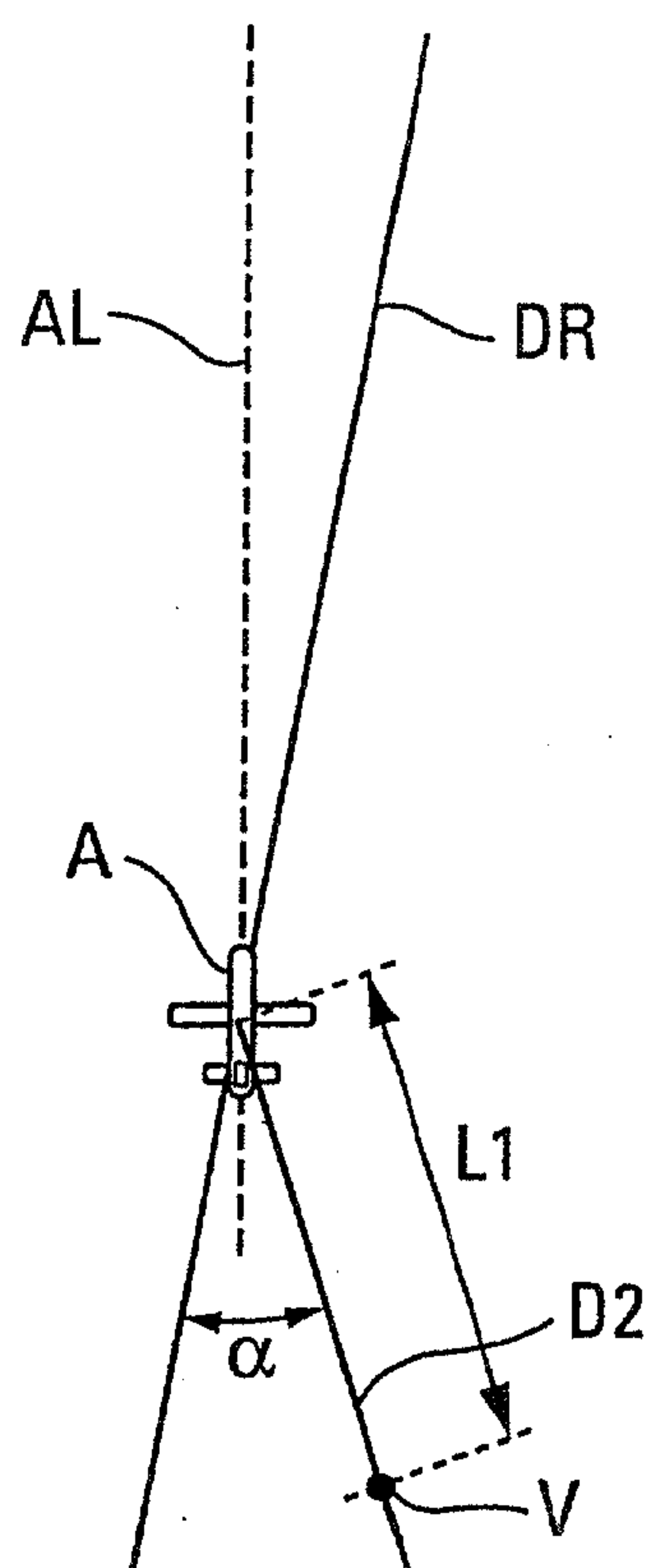


Fig. 4

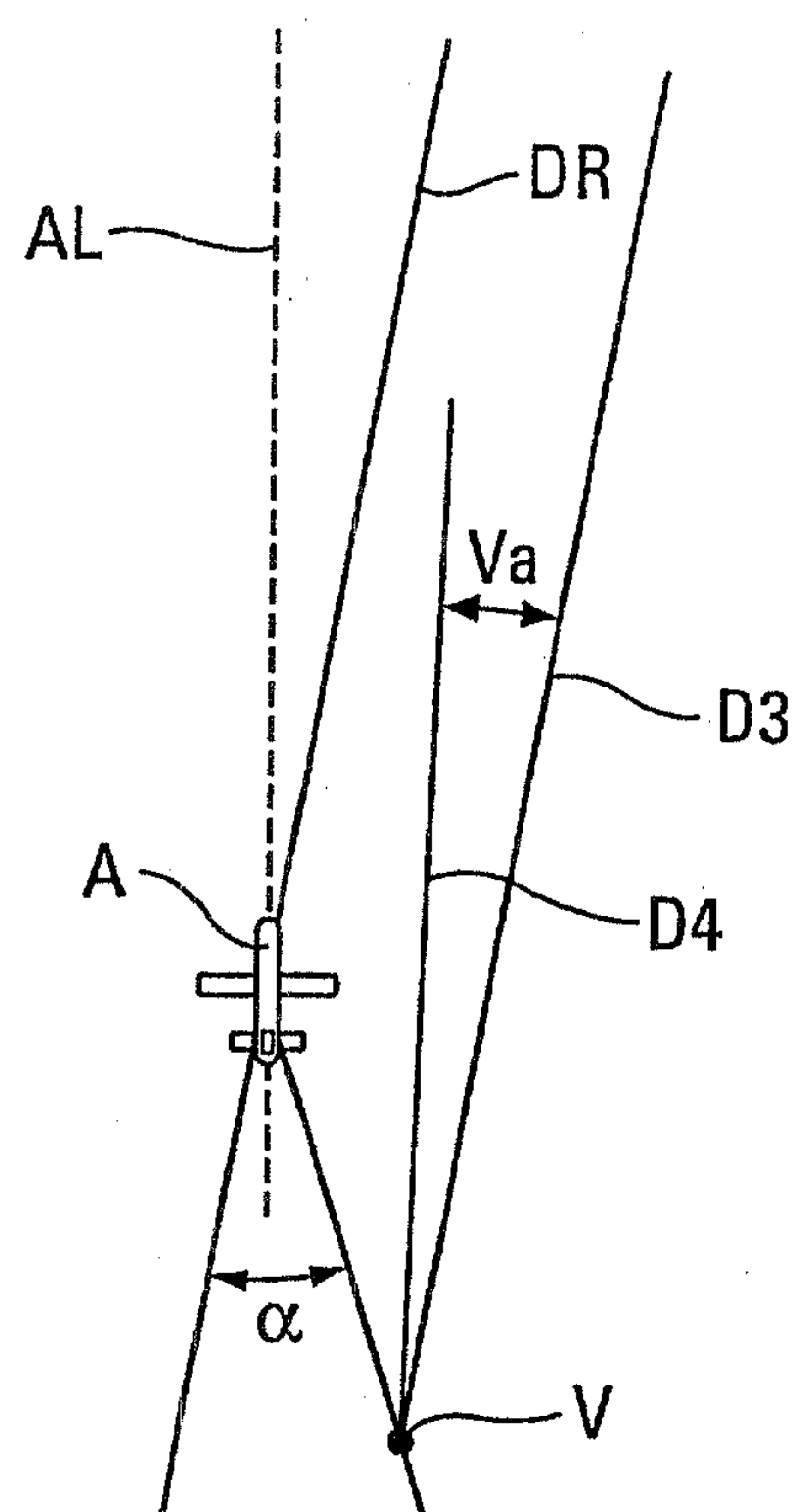


Fig. 5

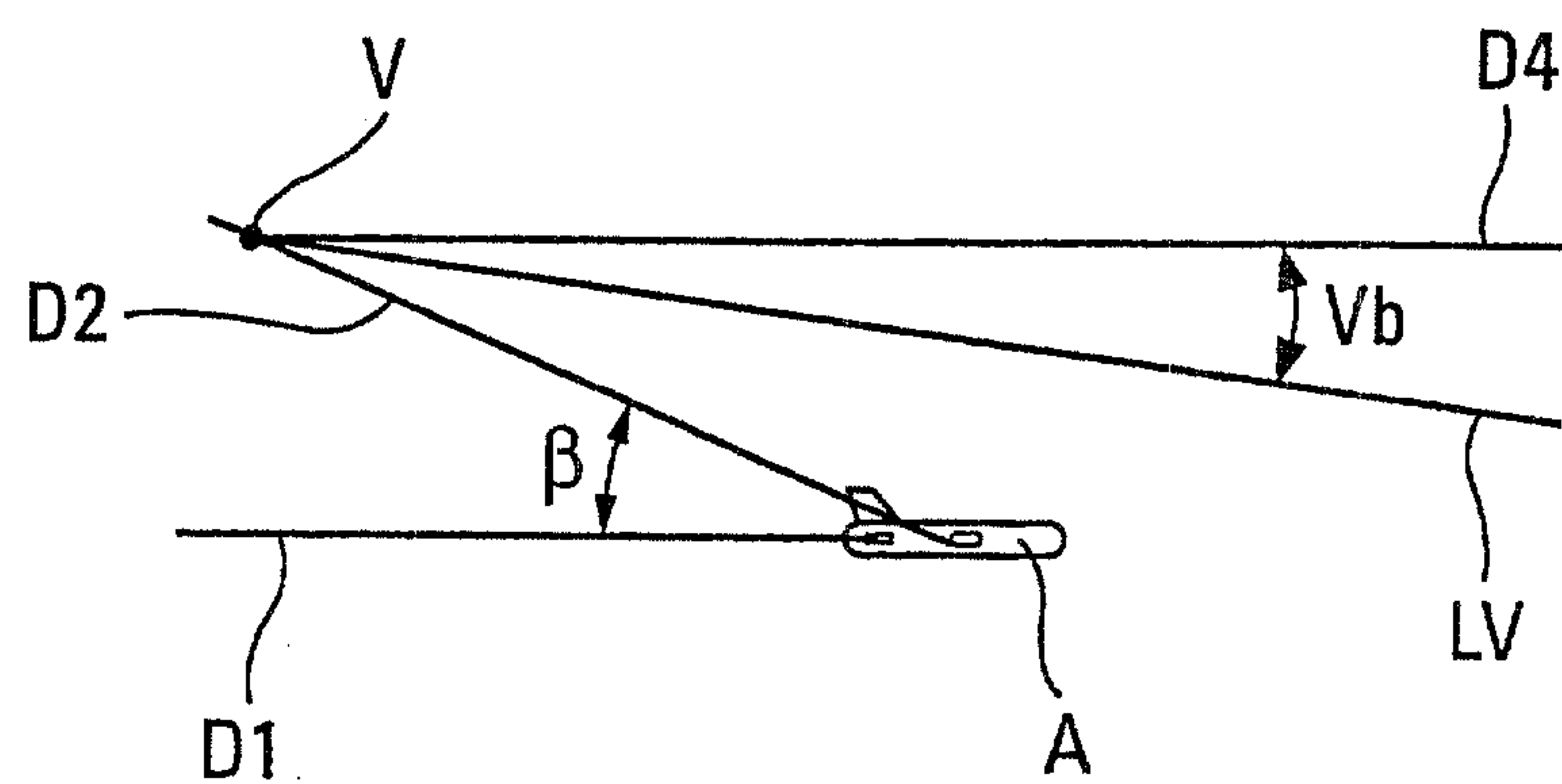


Fig. 6

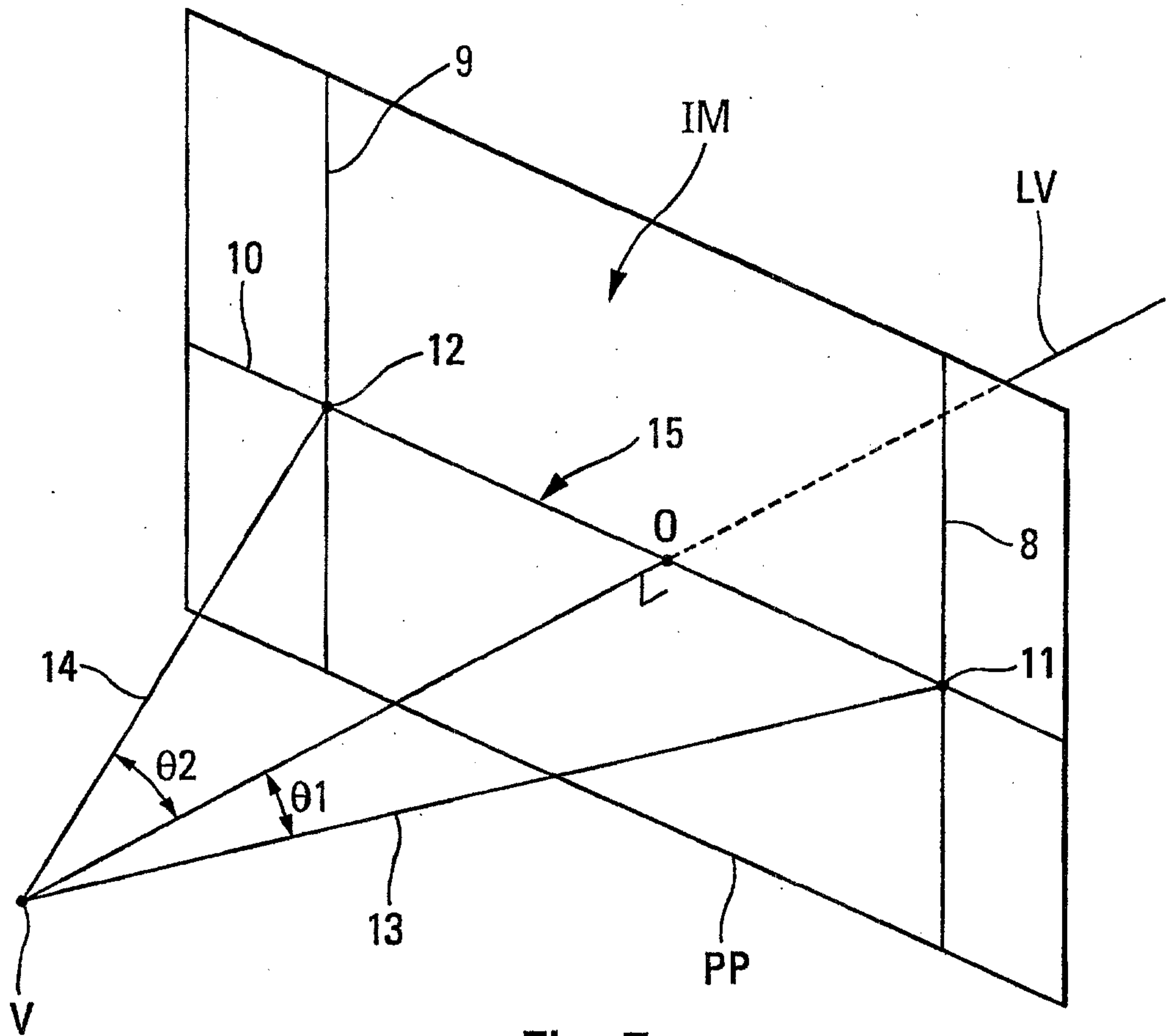


Fig. 7

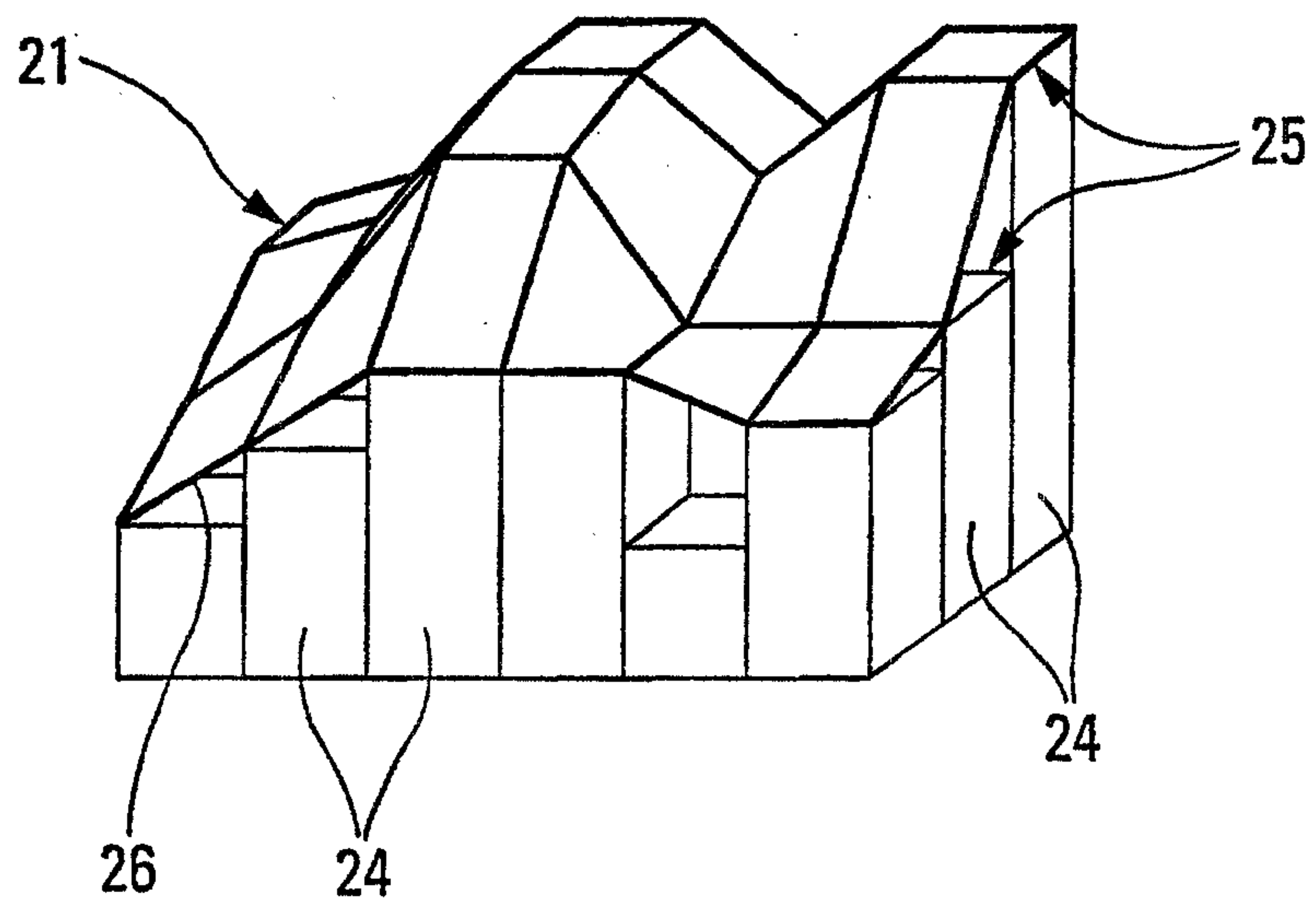


Fig. 11

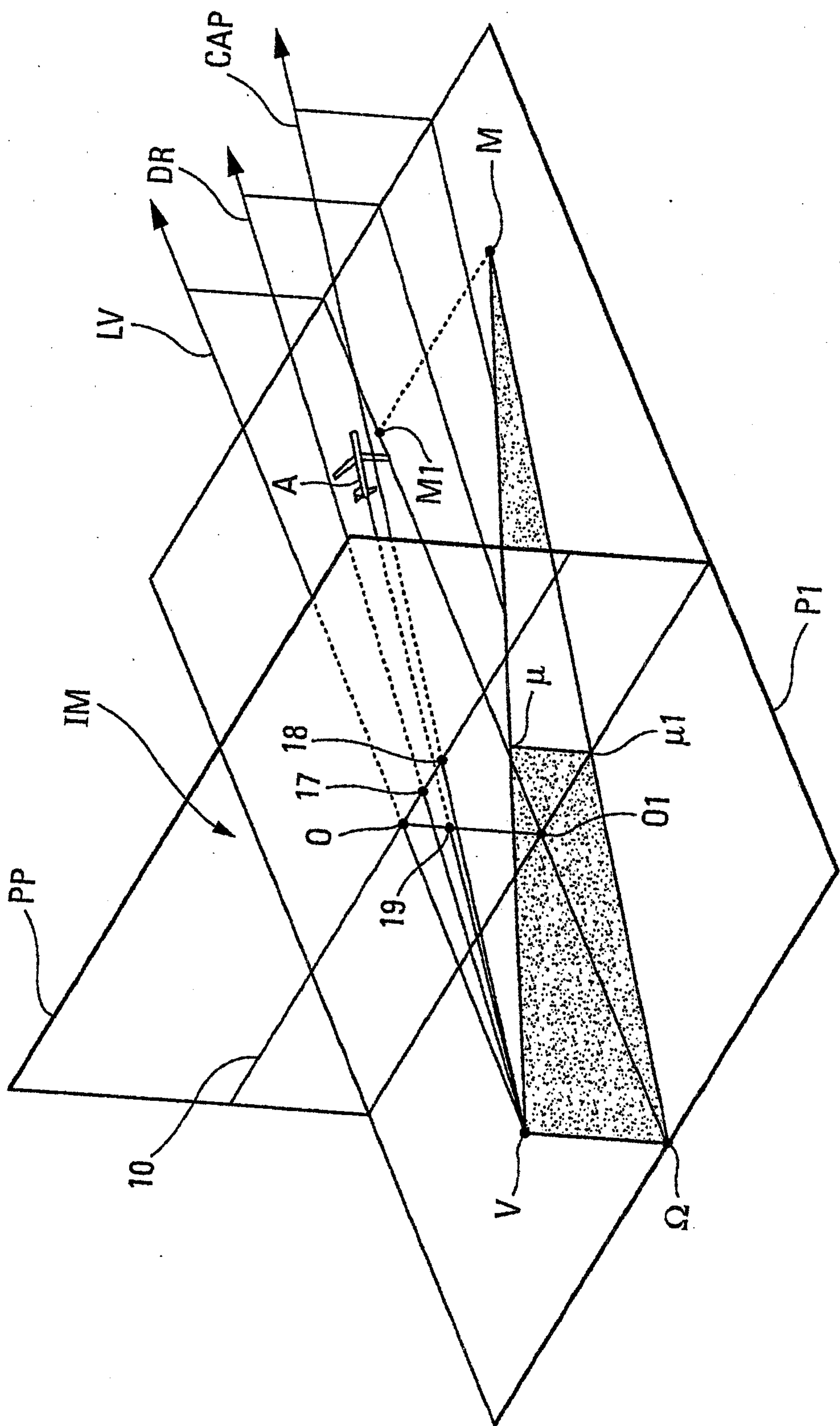


Fig. 8

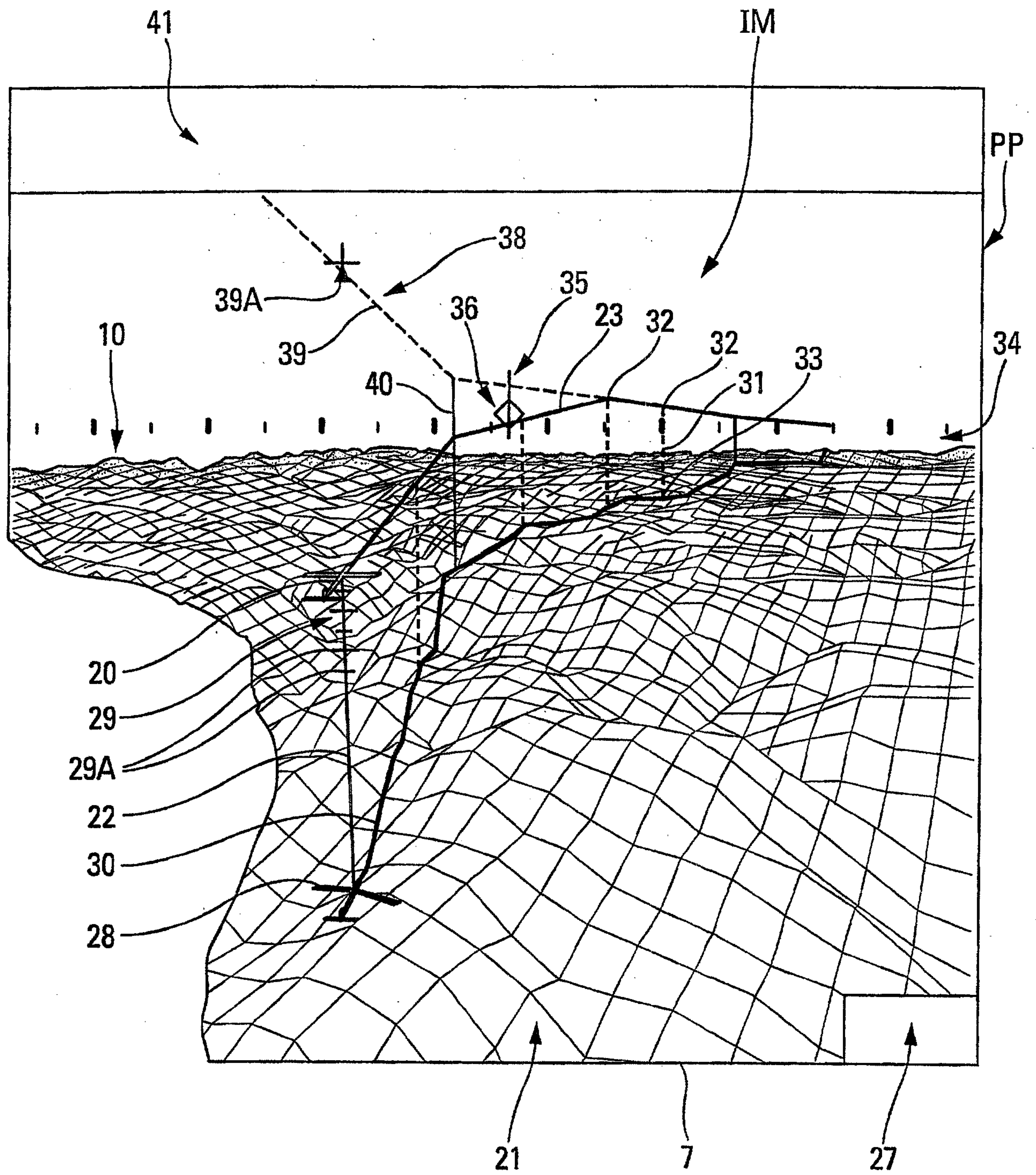


Fig. 9

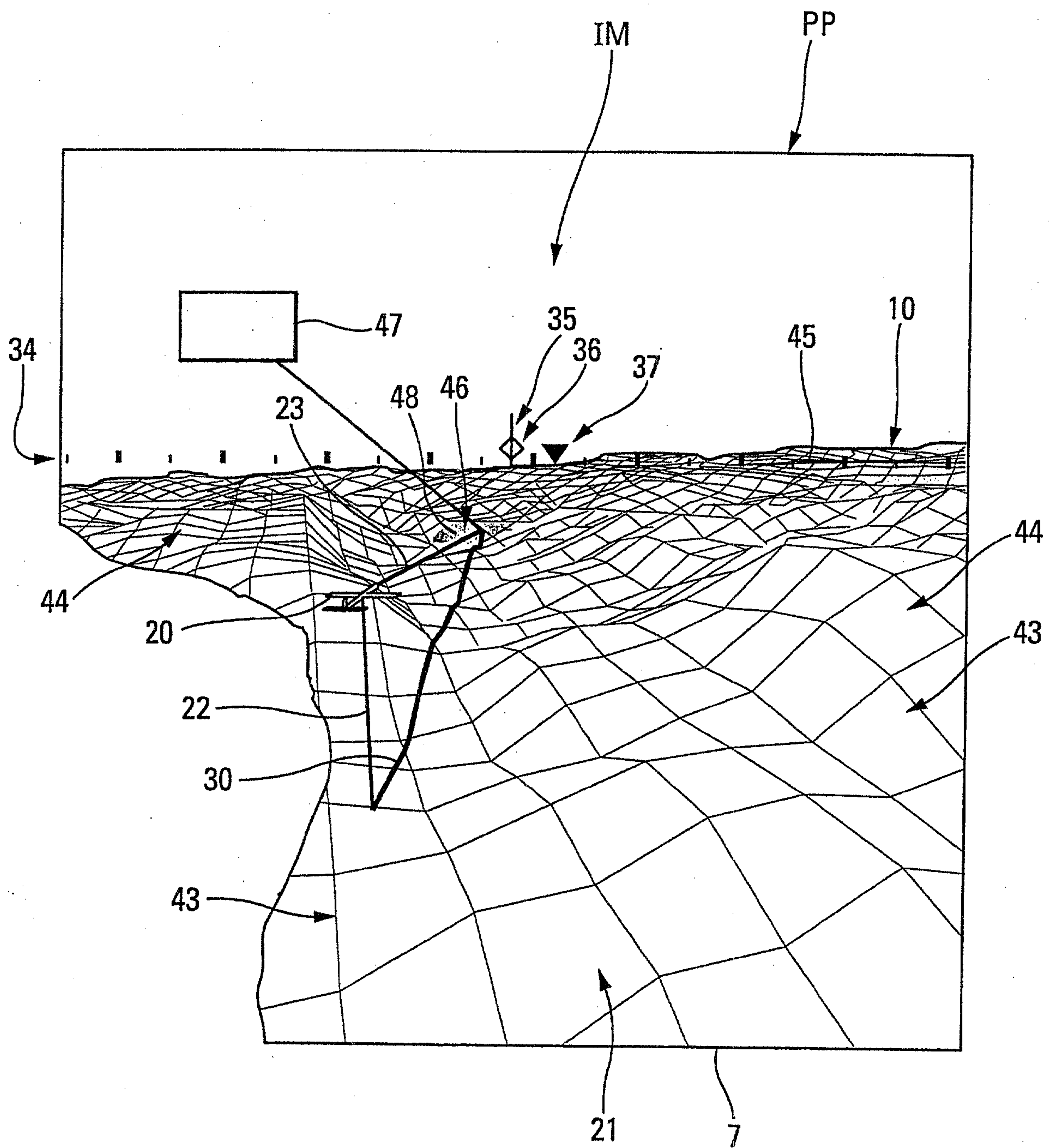


FIG. 10

