

12

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

22 Date de dépôt : 20.03.03.

30 Priorité :

43 Date de mise à la disposition du public de la
demande : 24.09.04 Bulletin 04/39.

56 Liste des documents cités dans le rapport de
recherche préliminaire : *Se reporter à la fin du
présent fascicule*

60 Références à d'autres documents nationaux
apparentés :

71 Demandeur(s) : AIRBUS FRANCE Société par
actions simplifiée — FR.

72 Inventeur(s) : VIALLETON PASCAL, DELPORTE
MARTIN, REINMUTH JEAN CHRISTOPHE et ROSAY
JACQUES.

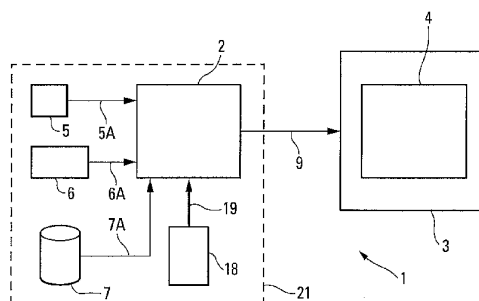
73 Titulaire(s) :

74 Mandataire(s) : CABINET BONNETAT.

54 PROCÉDE ET INDICATEUR POUR AFFICHER DES INFORMATIONS ILLUSTRANT DES MARGES DE VITESSE
SUR UN AERONEF.

57 - Procédé et indicateur pour afficher des informations
illustrant des marges de vitesse sur un aéronef.

- L'indicateur (1) comporte une unité centrale (2) qui sélectionne, parmi une pluralité d'échelles longitudinales, celle qui est représentative de la configuration aérodynamique actuelle de l'aéronef, et des moyens d'affichage (3) qui présentent sur un écran de visualisation (4) l'échelle longitudinale sélectionnée qui est mobile longitudinalement, et dont la position sur l'écran de visualisation (4) est définie en fonction de l'incidence actuelle de l'aéronef, illustrée par un signe caractéristique qui est fixe sur l'écran de visualisation (4) au niveau de l'échelle longitudinale, cette dernière défilant par rapport audit signe caractéristique en fonction de l'incidence actuelle de l'aéronef.



La présente invention concerne un procédé et un indicateur pour afficher des informations illustrant des marges de vitesse sur un aéronef.

On sait qu'un indicateur qui affiche des marges de vitesse sur un écran de visualisation, en particulier sur un écran de visualisation de paramètres primaires de vol (vitesse, altitude, assiette, ...) de type PFD ("Primary Flight Display"), utilise généralement, notamment pour la vitesse, les mesures réalisées par au moins un capteur de pression. Aussi, lorsqu'un tel capteur de pression tombe en panne, au moins l'information de marge de vitesse n'est plus disponible et ne peut plus être affichée. Le pilote n'a alors plus accès à cette information importante, ce qui peut avoir des conséquences très préjudiciables pour le pilotage de l'aéronef, avec notamment un risque de vol dans un domaine de vitesses non autorisées.

La présente invention a pour objet de remédier à ces inconvénients. Elle concerne un procédé pour afficher des informations illustrant des marges de vitesse sur un aéronef, sans utiliser les mesures d'un capteur de pression.

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

- a) on détermine l'incidence actuelle de l'aéronef ;
- b) on définit une échelle longitudinale qui dépend de la configuration aérodynamique actuelle de l'aéronef et qui comporte plusieurs zones différenciées exprimées en angles d'incidence et correspondant respectivement à un domaine de vol autorisé, des premier et second domaines de vol déconseillés et des premier et second domaines de vol interdits ; et

c) on présente sur un écran de visualisation ladite échelle longitudinale qui est mobile longitudinalement, en étant susceptible de défiler sur ledit écran de visualisation, et dont la position sur ledit écran de visualisation est définie en fonction de l'incidence actuelle de l'aéronef, qui est illustrée par un signe caractéristique qui est fixe sur ledit écran de visualisation au niveau de ladite échelle longitudinale, ladite échelle longitudinale mobile défilant par rapport audit signe caractéristique en fonction de l'incidence actuelle de l'aéronef.

Ainsi, grâce à l'invention, avec uniquement une mesure d'incidence et une échelle longitudinale appropriée, on est en mesure de présenter une information remplaçant la vitesse, se pilotant comme une vitesse et permettant d'assurer la sécurité de l'aéronef sans connaissance de pilotage autre que celle d'un pilotage de vitesse.

Dans le cadre de la présente invention, on entend par configuration aérodynamique de l'aéronef, la position des becs et des volets de la voilure de l'aéronef.

De façon avantageuse, dans une étape préliminaire, on définit une pluralité d'échelles longitudinales représentatives, respectivement, de différentes configurations aérodynamiques de l'aéronef, et à l'étape b) :

- on détermine la configuration aérodynamique actuelle de l'aéronef ; et
- on sélectionne, parmi ladite pluralité d'échelles longitudinales, celle qui est représentative de ladite configuration aérodynamique actuelle de l'aéronef.

De plus avantageusement, ladite échelle longitudinale comporte des valeurs d'incidence particulières, correspondant respectivement à :

- une première limite de vol ;
- une deuxième limite de vol qui est supérieure à ladite première limite de vol et qui définit avec cette dernière ledit domaine de vol autorisé ;

- une troisième limite de vol qui est inférieure à ladite première limite de vol, qui définit avec cette dernière ledit premier domaine de vol déconseillé, et qui définit ledit premier domaine de vol interdit pour la plage qui est inférieure à ladite troisième limite de vol ; et
- 5 – une quatrième limite de vol qui est supérieure à ladite deuxième limite de vol, qui définit avec cette dernière ledit second domaine de vol déconseillé, et qui définit ledit second domaine de vol interdit pour la plage qui est supérieure à ladite quatrième limite de vol.

Par conséquent, pour définir chacune desdites échelles longitudi-
10 nales, on détermine simplement lesdites première à quatrième limites de vol correspondantes, qui sont caractéristiques d'une configuration aérodynamique (becs/volets) de l'aéronef et qui permettent de constituer l'échelle longitudinale correspondante.

De préférence :

- 15 – ladite première limite de vol correspond à la vitesse de décrochage de l'aéronef augmentée d'une marge et représente la vitesse minimale sélectionnable au pilote automatique ;
- ladite deuxième limite de vol correspond à la vitesse maximale que peut prendre l'aéronef avec tous ses volets déployés sans risque pour sa
- 20 structure, augmentée d'une marge de charge normale ;
- ladite troisième limite de vol correspond à la vitesse de décrochage de l'aéronef ; et
- ladite quatrième limite de vol correspond à ladite vitesse maximale que peut prendre l'aéronef avec tous ses volets déployés sans risque pour
- 25 sa structure, augmentée d'une marge de charge réduite.

Par ailleurs, avantageusement, on présente ladite échelle longitudinale verticalement sur ledit écran de visualisation, et elle est formée de manière à comporter les valeurs d'angle d'incidence élevées vers le bas et les valeurs d'angles d'incidence faibles vers le haut.

Ainsi, comme l'incidence et la vitesse d'un aéronef varient en sens opposés, en mettant les incidences élevées en bas et les incidences faibles en haut, on permet au pilote de retrouver le comportement d'une échelle usuelle (de marge de vitesse) qu'il connaît, de sorte que, lorsqu'il accélère, sa mesure de vitesse augmente, et inversement.

De plus, on choisit la taille de la visualisation (de l'échelle longitudinale) de manière à se rapprocher, en terme de dynamique, du comportement de la vitesse. On peut choisir, par exemple, que 1 cm correspond à 2° d'incidence.

Ainsi, la taille et le mode de variation (sens, vitesse) de l'affichage sont adaptés de manière à se rapprocher du comportement usuel d'un affichage de vitesse.

Par ailleurs, avantageusement, à l'étape a) on filtre l'incidence actuelle, au moins lorsque l'une des deux conditions suivantes est vérifiée : l'air extérieur est calme et l'air extérieur est turbulent.

Dans un mode de réalisation préféré de l'invention, on présente la-dite échelle et ledit signe caractéristique sur l'écran de visualisation, uniquement lorsqu'un afficheur principal est défaillant, en particulier un afficheur usuel utilisant les mesures d'au moins un capteur de pression. Ainsi, la présente invention permet de remédier aux inconvénients précités qui apparaissent lors de la panne d'un capteur de pression en ce qui concerne l'affichage des marges de vitesse.

A cet effet, de préférence :

- α) on surveille en permanence au moins un capteur de pression de l'aéronef, dont les mesures sont utilisées par ledit afficheur principal ; et
- β) lorsque l'on détecte une panne dudit capteur de pression, on en déduit que ledit afficheur principal est défaillant.

En outre, avantageusement, on présente ladite échelle et ledit signe caractéristique sur l'écran de visualisation, uniquement lorsque l'aéronef est en vol.

Dans un mode de réalisation particulier :

- 5 – lesdites zones de l'échelle longitudinale sont différenciées à l'aide de couleurs différentes ; et/ou
- ledit signe caractéristique est un trait qui est orthogonal à la direction longitudinale de l'échelle et qui est prévu sur ladite échelle.

- Par ailleurs, pour bien mettre en évidence les domaines de vol interdits, avantageusement, on prévoit, sur l'échelle longitudinale :
- 10 – dans la zone relative audit premier domaine de vol interdit, une première indication écrite prévenant d'une vitesse faible de l'aéronef ; et
 - dans la zone relative audit second domaine de vol interdit, une seconde indication écrite prévenant d'une vitesse élevée de l'aéronef.

- 15 La présente invention concerne également un indicateur de pilotage pour aéronef, destiné à fournir des informations illustrant des marges de vitesse et comportant une unité centrale et des moyens d'affichage qui reçoivent des informations de ladite unité centrale et qui sont munis d'au moins un écran de visualisation.

- 20 Selon l'invention, ledit indicateur de pilotage est remarquable en ce que :

- il comporte, de plus, un premier moyen pour déterminer l'incidence actuelle de l'aéronef et au moins une base de données qui comprend une pluralité d'échelles longitudinales qui dépendent de la configuration
- 25 aérodynamique de l'aéronef et qui comportent plusieurs zones différenciées exprimées en angles d'incidence et correspondant respectivement à un domaine de vol autorisé, des premier et second domaines de vol déconseillés et des premier et second domaines de vol interdits ;

- ladite unité centrale sélectionne, parmi ladite pluralité d'échelles longitudinales, celle qui est représentative de la configuration aérodynamique actuelle de l'aéronef ; et
- lesdits moyens d'affichage présentent sur ledit écran de visualisation ladite échelle longitudinale sélectionnée, qui est mobile longitudinalement en étant susceptible de défiler sur ledit écran de visualisation, et dont la position sur ledit écran de visualisation est définie en fonction de l'incidence actuelle de l'aéronef, qui est illustrée par un signe caractéristique qui est fixe sur ledit écran de visualisation au niveau de ladite échelle longitudinale, ladite échelle longitudinale mobile défilant par rapport audit signe caractéristique en fonction de l'incidence actuelle de l'aéronef.

De façon avantageuse, ladite unité centrale filtre l'incidence actuelle déterminée par ledit premier moyen, au moins lorsque l'air extérieur est calme ou turbulent.

En outre, avantageusement, ledit indicateur de pilotage comporte de plus :

- un second moyen pour déterminer la configuration aérodynamique actuelle de l'aéronef ; et/ou
- un moyen de détection qui est susceptible de détecter la défaillance d'un indicateur principal, et lesdits moyens d'affichage présentent ladite échelle et ledit signe caractéristique sur l'écran de visualisation, uniquement lorsque la défaillance dudit indicateur principal est détectée par ledit moyen de détection.

Par ailleurs, la présente invention concerne également un dispositif d'indication, destiné à fournir des marges de vitesse, ledit dispositif d'indication comportant un indicateur principal susceptible de présenter des marges de vitesse sur un écran de visualisation.

Ce dispositif d'indication est remarquable, selon l'invention, en ce qu'il comporte, de plus, un indicateur auxiliaire destiné à présenter des informations de marges de vitesse sur un écran de visualisation, lorsque ledit indicateur principal est défaillant, et en ce que ledit indicateur auxiliaire correspond à l'indicateur de pilotage précité.

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 indicateur de pilotage conforme à l'invention.

La figure 2 montre schématiquement les informations qui sont présentées par un indicateur de pilotage conforme à l'invention sur un écran de visualisation.

La figure 3 est le schéma synoptique d'un dispositif d'indication conforme à l'invention, comportant un indicateur de pilotage tel que celui représenté sur la figure 1.

L'indicateur de pilotage 1 conforme à l'invention et représenté schématiquement sur la figure 1, est destiné à fournir des informations illustrant des marges de vitesse sur un aéronef, en particulier un avion de transport civil. Cet indicateur de pilotage 1 est du type comportant une unité centrale 2 et des moyens d'affichage 3 qui sont munis d'un écran de visualisation 4, en particulier un écran usuel de visualisation de paramètres primaires de vol (vitesse, altitude, assiette, ...) de type PFD ("Primary Flight Display").

Selon l'invention, ledit indicateur de pilotage 1 comporte, de plus, un moyen 5 usuel pour déterminer l'incidence actuelle α de l'aéronef et au moins une base de données 7 qui comprend une pluralité d'échelles longitudinales 10 qui dépendent de la configuration aérodynamique de l'aéronef et qui comportent plusieurs zones différenciées Z1 à Z5 :

- représentées sur la figure 2 ;
 - limitées respectivement par des traits 11 à 14 (représentant respectivement des limites de vol V1 à V4 précisées ci-dessous) ;
 - exprimées en angles d'incidence ; et
- 5 – correspondant respectivement à un domaine de vol autorisé DA, des premier et second domaines de vol déconseillés DD1, DD2 et des premier et second domaines de vol interdits DI1, DI2.

De plus, selon l'invention :

- ladite unité centrale 2, qui est reliée par des liaisons 5A et 7A
10 respectivement au moyen 5 et à la base de données 7, sélectionne, parmi ladite pluralité d'échelles longitudinales, celle qui est représentative de la configuration aérodynamique actuelle de l'aéronef ; et
- lesdits moyens d'affichage 3 reçoivent des informations de ladite unité
15 centrale 2 par une liaison 9 et présentent, sur ledit écran de visualisation 4, ladite échelle longitudinale 10 sélectionnée, qui est mobile longitudinalement, comme illustré par une double flèche E, en étant susceptible de défiler sur ledit écran de visualisation 4, et dont la position sur
20 ledit écran de visualisation 4 est définie en fonction de l'incidence actuelle α de l'aéronef, qui est illustrée par un signe caractéristique 15 qui est fixe sur ledit écran de visualisation 4 au niveau de ladite échelle longitudinale 10, ladite échelle longitudinale mobile 10 défilant donc par rapport audit signe caractéristique 15 en fonction de l'incidence actuelle α de l'aéronef.

Dans un mode de réalisation particulier, l'indicateur de pilotage 1
25 comporte, de plus, un moyen 6 pour déterminer la configuration aérodynamique actuelle de l'aéronef, et ladite unité centrale 2 qui est reliée par une liaison 6A à ce moyen 6, sélectionne, parmi ladite pluralité d'échelles longitudinales, celle qui est représentative de la configuration aérodynamique actuelle, déterminée par ledit moyen 6.

Ainsi, grâce à l'invention, avec uniquement une mesure d'incidence α et une échelle longitudinale 10 appropriée, l'indicateur de pilotage 1 est en mesure de présenter une information remplaçant la vitesse, se pilotant comme une vitesse et permettant d'assurer la sécurité de l'aéronef sans connaissance de pilotage autre que celle d'un pilotage de vitesse.

Par ailleurs, avantageusement, on présente ladite échelle longitudinale 10 verticalement sur ledit écran de visualisation 4, et elle est formée de manière à comporter les valeurs d'angle d'incidence élevées vers le bas et les valeurs d'angles d'incidence faibles vers le haut.

Ainsi, comme l'incidence et la vitesse d'un aéronef varient en sens opposé, en mettant les incidences élevées en bas et les incidences faibles en haut, on permet au pilote de retrouver le comportement d'échelle qu'il connaît, à savoir que, lorsqu'il accélère, la mesure de vitesse augmente, et inversement.

De plus, on choisit la taille de la visualisation de l'échelle 10 de manière à se rapprocher en terme de dynamique du comportement de la vitesse. On peut choisir, par exemple, que 1 cm correspond à 2° d'incidence.

Ainsi, la taille et le mode de variation (sens, vitesse) de l'affichage sont adaptés de manière à se rapprocher du comportement usuel d'un affichage de vitesse.

De plus, avantageusement, ladite échelle longitudinale 10 comporte des valeurs d'incidence particulières, correspondant respectivement à :

- une première limite de vol V1 ;
- une deuxième limite de vol V2 qui est supérieure à ladite première limite de vol V1 et qui définit avec cette dernière ledit domaine de vol autorisé DA ;

- une troisième limite de vol V3 qui est inférieure à ladite première limite de vol V1, qui définit avec cette dernière ledit premier domaine de vol déconseillé DD1, et qui définit ledit premier domaine de vol interdit DI1 pour la plage qui est inférieure à ladite troisième limite de vol V3 ; et
- 5 – une quatrième limite de vol V4 qui est supérieure à ladite deuxième limite de vol V2, qui définit avec cette dernière ledit second domaine de vol déconseillé DD2, et qui définit ledit second domaine de vol interdit DI2 pour la plage qui est supérieure à ladite quatrième limite de vol V4.

Par conséquent, pour définir l'une desdites échelles longitudinales,
10 on détermine simplement lesdites première à quatrième limites de vol V1 à V4 correspondantes, qui sont caractéristiques d'une configuration aérodynamique (becs/volets) particulière de l'aéronef. Lesdites limites de vol V1 à V4 sont ensuite stockées dans ladite base de données 7.

Dans un mode de réalisation préféré :

- 15 – ladite première limite de vol V1 correspond à la vitesse de décrochage de l'aéronef augmentée d'une marge et représente la vitesse minimale sélectionnable au pilote automatique ;
- ladite deuxième limite de vol V2 correspond à la vitesse maximale que peut prendre l'aéronef avec tous ses volets déployés sans risque pour
20 sa structure, augmentée d'une marge de charge normale ;
- ladite troisième limite de vol V3 correspond à la vitesse de décrochage de l'aéronef ; et
- ladite quatrième limite de vol V4 correspond à ladite vitesse maximale que peut prendre l'aéronef avec tous ses volets déployés sans risque
25 pour sa structure, augmentée d'une marge de charge réduite.

Comme indiqué précédemment, lesdites limites de vol V1, V2, V3, V4 dépendent de la configuration aérodynamique de l'aéronef, c'est-à-dire de la position des volets et des becs sur les ailes de l'aéronef.

On sait que les limites de vol indiquées en terme d'angle d'incidence sont constantes pour une configuration aérodynamique donnée, quelle que soit la masse et l'altitude de l'aéronef. Par contre, les limites correspondantes indiquées en terme de vitesse dépendent de la configuration aérodynamique, mais aussi de la masse et de l'altitude de l'aéronef. Elles sont obtenues en entrant les limites d'angle d'incidence dans l'équation de sustentation de l'aéronef. Pour une configuration aérodynamique donnée, l'invention revient à choisir des valeurs limites prédéterminées en incidence permettant de garantir que, quelles que soient les conditions de vol de l'aéronef (masse, altitude) pour cette configuration aérodynamique donnée, les limites autorisées de vitesse ne seront pas franchies ($V_{\text{décrochage}}$, V_{maxi} opérationnelle, ...). Cela revient en pratique à choisir un domaine de vol de l'aéronef, plus restreint que le domaine de vol admissible, à l'intérieur duquel on est sûr que l'aéronef respecte ces limites.

De préférence, la transition entre deux zones successives Z1 à Z5 de l'échelle 10 est atténuée et filtrée par l'unité centrale 2.

A cet effet, l'incidence utilisée est filtrée de manière à rendre le comportement de l'échelle 10 plus proche d'une échelle de vitesse, en air calme comme en turbulence. En effet :

- en air calme, une action sur le manche de commande se traduit par une variation oscillatoire de l'incidence avant qu'elle ne se stabilise sur sa nouvelle valeur. La vitesse varie elle aussi, sans oscillations. Le but du filtrage est d'éviter les oscillations en incidence de sorte que l'échelle 10 se comporte comme une échelle de vitesse ; et
- en air turbulent, les sondes d'incidence sont filtrées pour éviter que l'échelle 10 vibre alors que la vitesse est stable.

Comme on peut le voir sur la figure 2 :

- les zones Z1 à Z5 de l'échelle longitudinale 10 sont différenciées les unes des autres (comme illustré par des hachures sur les zones inter-

médianes Z2 et Z3), ceci de préférence à l'aide de couleurs différentes. Par exemple, la zone Z1 (domaine de vol autorisé DA) peut être en vert, les zones Z2 et Z3 (domaines de vol déconseillés DD1 et DD2) peuvent être en couleur ambre et les zones Z4 et Z5 (domaines de vol interdits DI1 et DI2) peuvent être en rouge ; et

- ledit signe caractéristique 15 est un trait, par exemple jaune, qui est orthogonal à la direction longitudinale de l'échelle mobile 10, qui est prévu sur ladite échelle mobile 10 et qui peut être muni d'un triangle à une extrémité.

Par ailleurs, pour bien mettre en évidence les domaines de vol interdits DI1 et DI2, on prévoit, sur l'échelle longitudinale 10, en plus de la couleur rouge :

- dans la zone Z4 relative audit premier domaine de vol interdit DI1, une première indication écrite 16 [par exemple "SLOW" qui signifie "lent" en anglais (la langue utilisée en aéronautique)], prévenant d'une vitesse faible de l'aéronef ; et
- dans la zone Z5 relative audit second domaine de vol interdit DI2, une seconde indication écrite 17 (par exemple "FAST" qui signifie "rapide"), prévenant d'une vitesse élevée de l'aéronef.

Par conséquent, le pilote doit maîtriser la vitesse de l'aéronef de sorte que le trait caractéristique 15 (correspondant à l'incidence actuelle α qui est représentative de la vitesse effective de l'aéronef) soit situé de préférence dans la zone Z1 (domaine de vol autorisé DA) de l'échelle 10, et éventuellement dans l'une des zones Z2 et Z3 (domaines de vol déconseillés DD1 et DD2) de cette échelle 10, sans toutefois atteindre l'une des zones Z4 et Z5 (domaines de vol interdits DI1 et DI2).

En outre, selon l'invention, lesdits moyens d'affichage 3 présentent ladite échelle 10 et ledit signe caractéristique 15 sur l'écran de visualisation 4, uniquement lorsqu'un afficheur principal est défaillant.

Pour ce faire, l'indicateur de pilotage 1 conforme à l'invention comporte de plus un moyen de détection 18 qui est relié par une liaison 19 à l'unité centrale 2 et qui est susceptible de détecter la défaillance d'un indicateur principal non représenté sur la figure 1, et lesdits moyens d'affichage 3 sont commandés par l'unité centrale 2 de manière à présenter ladite échelle 10 et ledit signe caractéristique 15 sur l'écran de visualisation 4, uniquement lorsque la défaillance dudit indicateur principal est détectée par ledit moyen de détection 18.

A cet effet, dans un mode de réalisation particulier :

- 10 – ledit moyen de détection 18 surveille en permanence au moins un capteur de pression usuel (non représenté) de l'aéronef, dont les mesures sont utilisées par ledit afficheur principal 22 (figure 3) ; et
- lorsque ledit moyen de détection 18 détecte une panne dudit capteur de pression, ce moyen de détection 18 ou l'unité centrale 2 en déduit que
15 ledit afficheur principal 22 est défaillant.

Ainsi, grâce à l'invention, on est toujours en mesure d'afficher des informations illustrant des marges de vitesse, et ceci même en cas de panne de l'afficheur principal usuel 22, ce qui apporte une sécurité de vol accrue.

- 20 Par ailleurs, de préférence, lesdits moyens d'affichage 3 présentent ladite échelle 10 et ledit signe caractéristique 15 sur l'écran de visualisation 4, uniquement lorsque l'aéronef est en vol.

Dans un mode de réalisation particulier représenté sur la figure 3, l'indicateur de pilotage 1 conforme à l'invention et comportant l'ensemble 21 de moyens 2, 5, 6 et 18 de la figure 1, ainsi que les moyens d'affichage 3, fait partie d'un dispositif d'indication 20 qui comporte également un indicateur principal 22 usuel.

Cet indicateur principal 22 est destiné à présenter, de préférence en permanence, les marges de vitesse de l'aéronef, soit sur un écran de

visualisation spécifique non représenté, soit sur l'écran de visualisation 4 des moyens d'affichage 3 par l'intermédiaire d'une liaison 23 représentée en traits interrompus. Dans ce cas, de préférence, l'indicateur de pilotage 1 conforme à l'invention est un indicateur auxiliaire qui présente les informations précitées illustrant des marges de vitesse uniquement lorsque le

5 moy de détection 18 a détecté une défaillance dudit indicateur principal 22.

REVENDEICATIONS

1. Procédé pour afficher des informations illustrant des marges de vitesse sur un aéronef, caractérisé en ce que :

- 5 a) on détermine l'incidence actuelle de l'aéronef ;
- b) on définit une échelle longitudinale (10) qui dépend de la configuration aérodynamique actuelle de l'aéronef et qui comporte plusieurs zones différenciées (Z1 à Z5) exprimées en angles d'incidence et correspondant respectivement à un domaine de vol autorisé (DA), des premier et second domaines de vol déconseillés (DD1, DD2) et des premier et second domaines de vol interdits (DI1, DI2) ; et
- 10 c) on présente sur un écran de visualisation (4) ladite échelle longitudinale (10) qui est mobile longitudinalement, en étant susceptible de défiler sur ledit écran de visualisation (4), et dont la position sur ledit écran de visualisation (4) est définie en fonction de l'incidence actuelle de l'aéronef, qui est illustrée par un signe caractéristique (15) qui est fixe sur ledit écran de visualisation (4) au niveau de ladite échelle longitudinale (10), ladite échelle longitudinale mobile (10) défilant par rapport audit signe caractéristique (15) en fonction de l'incidence actuelle de l'aéronef.
- 15
- 20

2. Procédé selon la revendication 1, caractérisé en ce que, dans une étape préliminaire, on définit une pluralité d'échelles longitudinales représentatives, respectivement, de différentes configurations aérodynamiques de l'aéronef, et en ce qu'à l'étape b) :
- 25 – on détermine la configuration aérodynamique actuelle de l'aéronef ; et
 - on sélectionne, parmi ladite pluralité d'échelles longitudinales, celle qui est représentative de ladite configuration aérodynamique actuelle de l'aéronef.

3. Procédé selon l'une des revendications 1 et 2, caractérisé en ce que l'on présente ladite échelle longitudinale (10) verticalement sur ledit écran de visualisation (4), et en ce qu'elle est formée de manière à comporter les valeurs d'angle d'incidence élevées vers le bas et les valeurs d'angles d'incidence faibles vers le haut.

4. Procédé selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce qu'à l'étape a) on filtre l'incidence actuelle, au moins lorsque l'air extérieur est calme ou lorsque l'air extérieur est turbulent.

5. Procédé selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que ladite échelle longitudinale (10) comporte des valeurs d'incidence particulières, correspondant respectivement à :

- une première limite de vol (V1) ;
- une deuxième limite de vol (V2) qui est supérieure à ladite première limite de vol (V1) et qui définit avec cette dernière ledit domaine de vol autorisé (DA) ;
- une troisième limite de vol (V3) qui est inférieure à ladite première limite de vol (V1), qui définit avec cette dernière ledit premier domaine de vol déconseillé (DD1), et qui définit ledit premier domaine de vol interdit (DI1) pour la plage qui est inférieure à ladite troisième limite de vol (V3) ; et
- une quatrième limite de vol (V4) qui est supérieure à ladite deuxième limite de vol (V2), qui définit avec cette dernière ledit second domaine de vol déconseillé (DD2), et qui définit ledit second domaine de vol interdit (DI2) pour la plage qui est supérieure à ladite quatrième limite de vol (V4).

6. Procédé selon la revendication 5, caractérisé en ce que :

- ladite première limite de vol (V1) correspond à la vitesse de décrochage de l'aéronef augmentée d'une marge et représente la vitesse minimale sélectionnable au pilote automatique ;
- ladite deuxième limite de vol (V2) correspond à la vitesse maximale que
5 peut prendre l'aéronef avec tous ses volets déployés sans risque pour sa structure, augmentée d'une marge de charge normale ;
- ladite troisième limite de vol (V3) correspond à la vitesse de décrochage de l'aéronef ; et
- ladite quatrième limite de vol (V4) correspond à ladite vitesse maximale
10 que peut prendre l'aéronef avec tous ses volets déployés sans risque pour sa structure, augmentée d'une marge de charge réduite.

7. Procédé selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que l'on présente ladite échelle (10) et ledit signe caractéristique (15) sur l'écran de visualisation (4), uniquement lorsqu'un afficheur principal (22) est défaillant.
15

8. Procédé selon la revendication 7, caractérisé en ce que :
 α) on surveille en permanence au moins un capteur de pression de l'aéronef, dont les mesures sont utilisées par ledit afficheur principal (22) ; et
20 β) lorsque l'on détecte une panne dudit capteur de pression, on en déduit que ledit afficheur principal (22) est défaillant.

9. Procédé selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que l'on présente ladite échelle (10) et ledit signe caractéristique (15) sur l'écran de visualisation (4), uniquement lorsque l'aéronef est en vol.
25

10. Procédé selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que lesdites zones (Z1 à Z5) de l'échelle longitudinale (10) sont différenciées à l'aide de couleurs différentes.

11. Procédé selon l'une quelconque des revendications précédentes,

caractérisé en ce que ledit signe caractéristique (15) est un trait qui est orthogonal à la direction longitudinale de l'échelle (10) et qui est prévu sur ladite échelle (10).

12. Procédé selon l'une quelconque des revendications précédentes,

caractérisé en ce que l'on prévoit, sur l'échelle longitudinale (10) :

- dans la zone (Z4) relative audit premier domaine de vol interdit (DI1), une première indication écrite (16) prévenant d'une vitesse faible de l'aéronef ; et
- dans la zone (Z5) relative audit second domaine de vol interdit (DI2), une seconde indication écrite (17) prévenant d'une vitesse élevée de l'aéronef.

13. Indicateur de pilotage pour aéronef, destiné à fournir des informations illustrant des marges de vitesse et comportant une unité centrale (2) et des moyens d'affichage (3) qui reçoivent des informations de ladite unité centrale (2) et qui sont munis d'au moins un écran de visualisation (4),

caractérisé en ce que :

- ledit indicateur de pilotage (1) comporte, de plus, un premier moyen (5) pour déterminer l'incidence actuelle de l'aéronef et au moins une base de données (7) qui comprend une pluralité d'échelles longitudinales (10) qui dépendent de la configuration aérodynamique de l'aéronef et qui comportent plusieurs zones différenciées (Z1 à Z5) exprimées en angles d'incidence et correspondant respectivement à un domaine de vol autorisé (DA), des premier et second domaines de vol déconseillés (DD1, DD2) et des premier et second domaines de vol interdits (DI1, DI2) ;

- ladite unité centrale (2) sélectionne, parmi ladite pluralité d'échelles longitudinales (10), celle qui est représentative de la configuration aérodynamique actuelle de l'aéronef ; et
- lesdits moyens d'affichage (3) présentent sur ledit écran de visualisation (4) ladite échelle longitudinale (10) sélectionnée, qui est mobile longitudinalement en étant susceptible de défiler sur ledit écran de visualisation (4), et dont la position sur ledit écran de visualisation (4) est définie en fonction de l'incidence actuelle de l'aéronef, qui est illustrée par un signe caractéristique (15) qui est fixe sur ledit écran de visualisation (4) au niveau de ladite échelle longitudinale (10), ladite échelle longitudinale mobile (10) défilant par rapport audit signe caractéristique (15) en fonction de l'incidence actuelle de l'aéronef.

14. Indicateur de pilotage selon la revendication 13, caractérisé en ce qu'il comporte, de plus, un second moyen (6) pour déterminer la configuration aérodynamique actuelle de l'aéronef.

15. Indicateur de pilotage selon l'une des revendications 13 et 14, caractérisé en ce que ladite unité centrale (2) filtre l'incidence actuelle déterminée par ledit premier moyen (5), au moins lorsque l'air extérieur est calme ou turbulent.

20 16. Indicateur de pilotage selon l'une des revendications 13 à 15, caractérisé en ce qu'il comporte, de plus, un moyen de détection (18) qui est susceptible de détecter la défaillance d'un indicateur principal (22), et en ce que lesdits moyens d'affichage (3) présentent ladite échelle (10) et ledit signe caractéristique (15) sur l'écran de visualisation (4), uniquement
25 lorsque la défaillance dudit indicateur principal (22) est détectée par ledit moyen de détection (18).

17. Dispositif d'indication destiné à fournir des informations de marges de vitesse, ledit dispositif d'indication (20) comportant un indica-

teur principal (22) susceptible de présenter des marges de vitesse sur un écran de visualisation (4),

caractérisé en ce qu'il comporte, de plus, un indicateur auxiliaire (1) destiné à présenter des informations de marges de vitesse sur un écran de

5 visualisation (4), lorsque ledit indicateur principal (22) est défaillant, et en ce que ledit indicateur auxiliaire (1) correspond à l'indicateur de pilotage selon l'une quelconque des revendications 13 et 16.

1/2

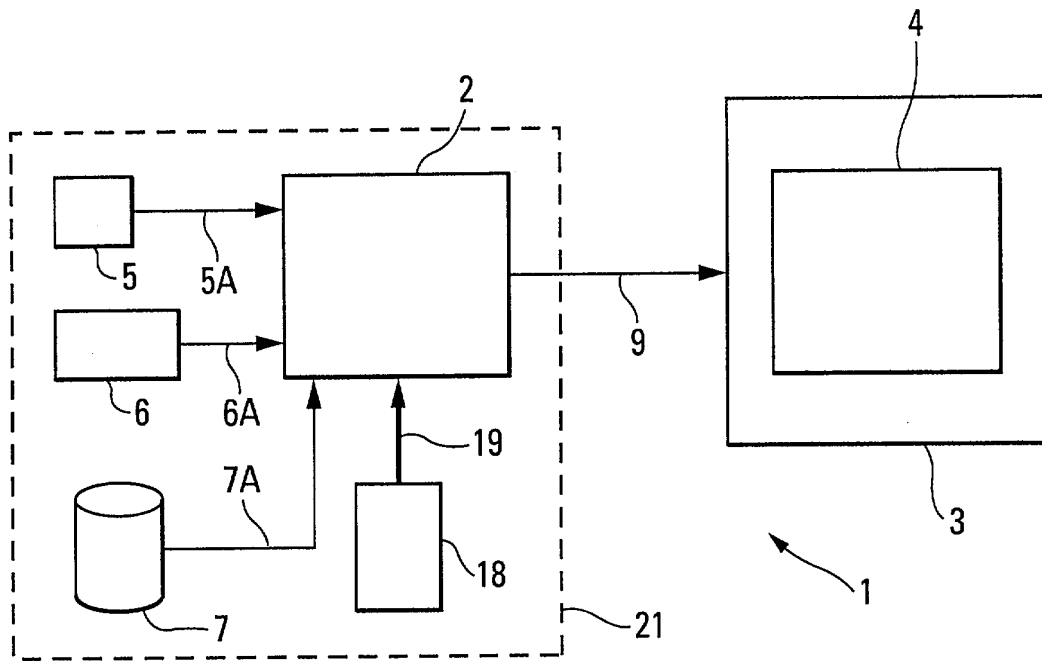


Fig. 1

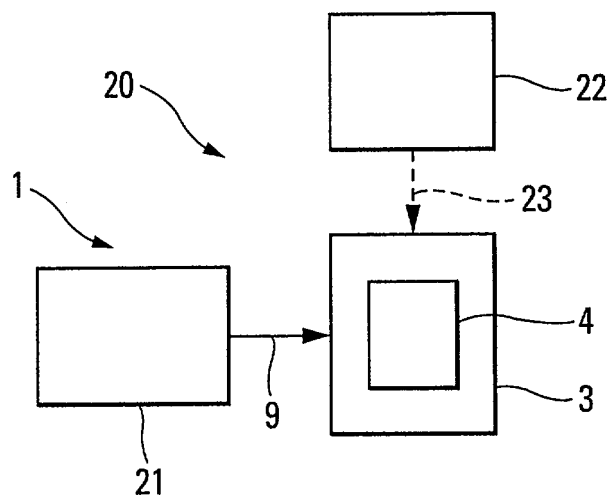


Fig. 3

2/2

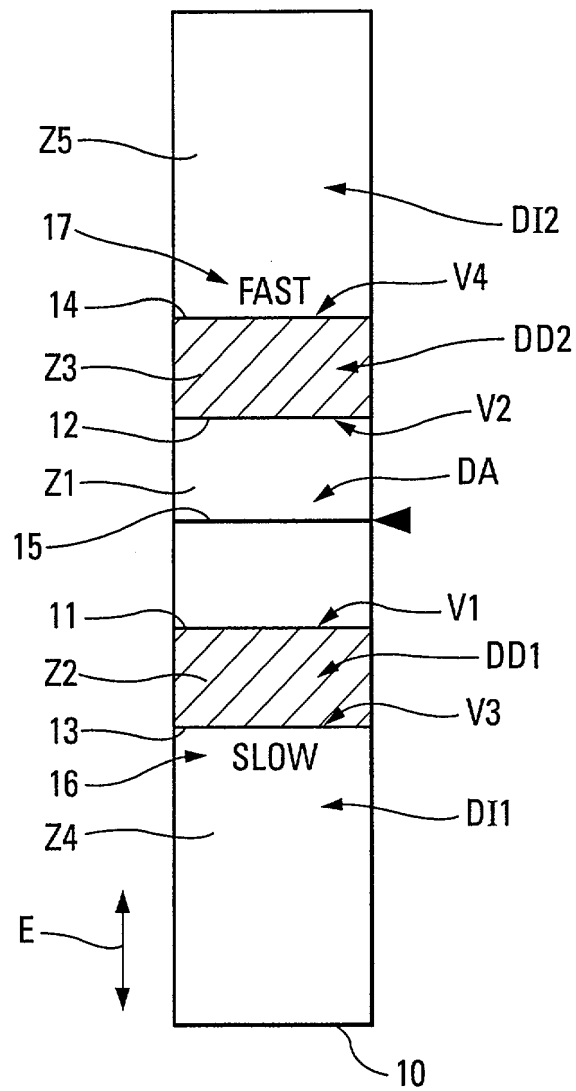


Fig. 2



RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE

établi sur la base des dernières revendications
déposées avant le commencement de la recherche

N° d'enregistrement
national

FA 635195
FR 0303413

DOCUMENTS CONSIDÉRÉS COMME PERTINENTS		Revendication(s) concernée(s)	Classement attribué à l'invention par l'INPI
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes		
X	WO 00 65423 A (PRICE RICARDO A) 2 novembre 2000 (2000-11-02)	1-4, 9-11, 13-15	G01C23/00 G06F19/00 B64D43/02 G09F9/00
A	* page 6, ligne 23 - page 7, ligne 10 * * page 12, ligne 17 - ligne 23 * * page 13, ligne 10 - ligne 15; figure 1 *	5-8,12, 16,17	
X	EP 1 008 921 A (BOEING CO) 14 juin 2000 (2000-06-14)	1-4, 9-11, 13-15	
A	* page 2, ligne 10 - ligne 15 * * page 4, ligne 12 - ligne 26 * * page 5, ligne 10 - ligne 21 * * abrégé; figures 1,3B,5,6 *	5-8,12, 16,17	
A	US 4 149 148 A (HANCOCK WILLIAM R ET AL) 10 avril 1979 (1979-04-10) * colonne 9, ligne 23 - ligne 45; figure 6 *	1,13	
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHÉS (Int.CL.7)
			G01C B64D
Date d'achèvement de la recherche		Examineur	
21 octobre 2003		Passier, M	
CATÉGORIE DES DOCUMENTS CITÉS		T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet bénéficiant d'une date antérieure à la date de dépôt et qui n'a été publié qu'à cette date de dépôt ou qu'à une date postérieure. D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant	
X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire			

1

EPO FORM 1503 12.98 (P04C14)

ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET FRANÇAIS NO. FR 0303413 FA 635195

La présente annexe indique les membres de la famille de brevets relatifs aux documents brevets cités dans le rapport de recherche préliminaire visé ci-dessus.
 Les dits membres sont contenus au fichier informatique de l'Office européen des brevets à la date du **21-10-2003**.
 Les renseignements fournis sont donnés à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de l'Office européen des brevets, ni de l'Administration française

Document brevet cité au rapport de recherche	Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)	Date de publication
WO 0065423 A	02-11-2000	AU 6488400 A	10-11-2000
		WO 0065423 A2	02-11-2000
EP 1008921 A	14-06-2000	US 6131055 A	10-10-2000
		DE 69909221 D1	07-08-2003
		EP 1008921 A1	14-06-2000
US 4149148 A	10-04-1979	DE 2817051 A1	26-10-1978
		FR 2388349 A1	17-11-1978
		GB 1601393 A	28-10-1981
		GB 1601394 A	28-10-1981
		GB 1601395 A	28-10-1981
		GB 1601396 A	28-10-1981
		IT 1156706 B	04-02-1987
		JP 53143261 A	13-12-1978

EPO FORM P0465

Pour tout renseignement concernant cette annexe : voir Journal Officiel de l'Office européen des brevets, No.12/82