

Enfin des références visuelles intuitives ! Par Maurice Larrayadiou

J'ai eu l'occasion, sur un simul. A330 de me faire la main sur un des protos. de eHCU: ce n'est pas du tout déroutant et l'on saisit rapidement tout l'avantage de piloter à travers le HUD.

C'est ce que font les pilotes de RAFALE, tout en surveillant l'environnement, et non les instruments de bord...

Sur la photo montrant le **PFD** d'avion AIRBUS (à partir e l'A320..), qu'il faudra appeler **ePFD**, on remarque :

la barre verte SELECTED FPA : avec elle le pilote peut choisir une pente (**Flight Path Angle**), avec le bouton de fonction **HDG-VS/TRK-FPA** (voir le FCU sur la pièce jointe...) : la barre verte prendra la valeur désirée sur le PFD .

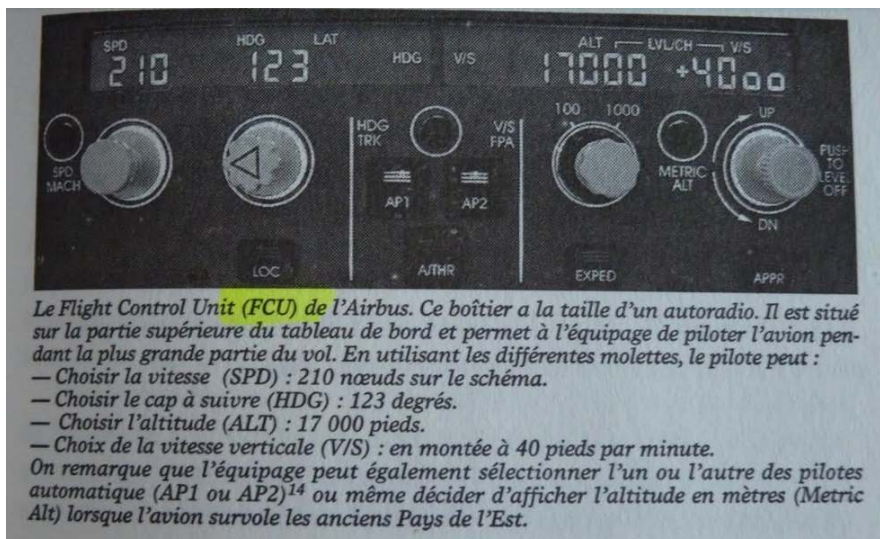
Si le pilote veut suivre cette trajectoire ou pente, il positionnera le **bird (FPVector)** sur cette barre, à l'aide de son manche: C'est la centrale inertielle (ADIRU) qui calcule la position du *bird*, en fonction de la vitesse (angle d'attaque)

Ce qui est nouveau, c'est que l'on extrait aussi de la centrale inertielle **l'énergie potentielle**, figurée par les **chevrons** de part et d'autre du *bird* , qui donnent une idée instantanée des possibilités de manœuvre quitte à ajuster la poussée si nécessaire.

Ce qui est valable en montée , par exemple , l'est aussi en descente :

si l'on est moteurs réduits (ralenti vol) la position des chevrons donne une idée de la pente possible : si une augmentation de celle-ci est demandée, on peut de surcroit utiliser les aérofreins.

Il a été ajouté sur le ePFD une indication delta speed ,si l'on ne veut pas utiliser l'auto manette...



FCU

