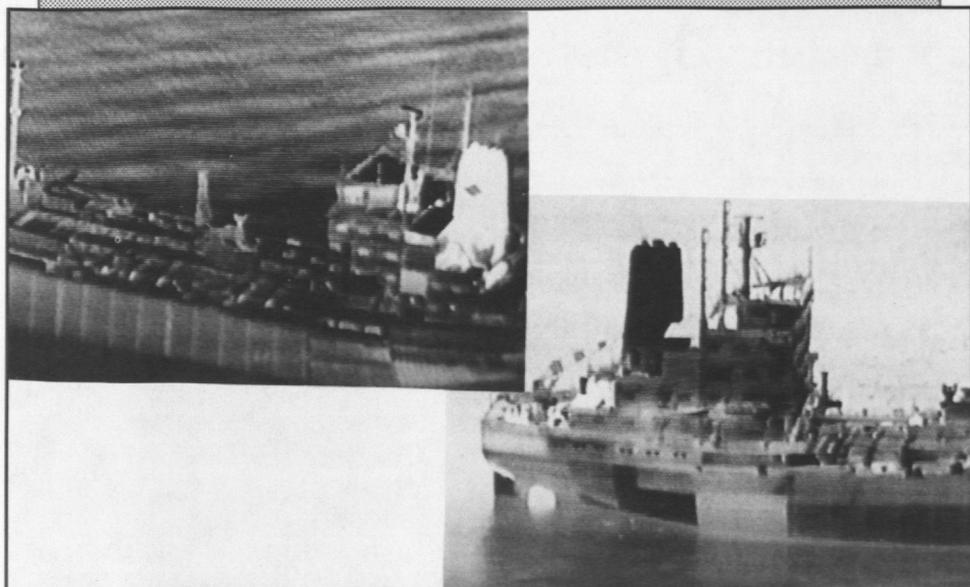


Figure 16 Images de navires marchands obtenues à l'aide d'un FLIR



Points importants : observez la cheminée chaude dans l'image de gauche, et la possibilité de «voir» à travers les coques, grâce à la différence de chaleur à la surface de celles-ci, selon le contenu des cales. (Gracieuseté de David M. Dorschner, Aviation Resource Management)

Les systèmes infrarouges (IR) thermiques, que l'on peut utiliser la nuit, sont le complément des appareils photographiques et des dispositifs à transfert de charge (DTC). Vu leur utilité la nuit, les scanneurs IR linéaires complètent bien les systèmes panchromatiques aéroportés; on les règle d'habitude pour enregistrer de longues bandes d'images (Figure 15).

Les radars IR à balayage vers l'avant (FLIR) se prêtent mieux à l'acquisition d'images obliques et à l'affichage de données en temps réel. Un technicien peut orienter le FLIR vers un objet (par exemple, le navire de la figure 16) et continuer à l'observer pendant que celui-ci se déplace ou que l'aéronef décrit des cercles au-dessus de lui. On peut aussi brancher sur les FLIR un dispositif qui permet d'indiquer dans la marge de l'image des renseignements complémentaires comme la date, l'heure et l'emplacement géographique de l'objet.

La résolution des systèmes IR thermiques est plus basse que celle des appareils photographiques aériens, mais ils sont quand même assez précis pour permettre de distinguer la plupart des types d'équipement; dans la figure 17, il est possible de distinguer plusieurs types d'aéronefs. Comme pour la photographie