منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

A40-WP/356[1]
TE/147
2/8/19

الجمعية العمومية – الدورة الأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣٠: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية

الاطِّلاع على البيانات الأساسية الخاصة بالمعالجة الآلية لشكل خطة الطيران الجديد

(ورقة مقدَّمة من كوبا وبتأييد من أروبا وبليز وبوليفيا والبرازيل وكولومبيا وكوستاريكا والجمهورية الدومينيكية والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وفنزويلا)

الموجز التنفيذي

تقترح ورقة العمل هذه إنشاء قاعدة بيانات إلكترونية، تحتاج إليها الدول ومقدمو خدمات الملاحة الجوية من أجل الاطِّلاع على المعايير الفنية لأحدث نماذج الطائرات، ومن ثم يُمكنها تيسير وضمان المعالجة التلقائية لبيانات خطة الطيران في الشكل الجديد، وذلك من أجل تعزيز التشغيل البيني.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

أ) أن توصي بأن تنسق الإيكاو مع قطاع الطيران من أجل احتمال استحداث قاعدة بيانات إلكترونية أو موقع أنترنت أو آلية مشابهة توفِّر البيانات المُشار إليها في الفقرتين ٢–٥ و٢–٦ من هذه الورقة لكل طراز من طرازات الطائرات؛

ب) أن تسمح للدول باستخدام هذه الأداة مجاناً من خلال جهات الاتصال التي أُبلِغت الإيكاو بشأنها.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بجميع الأهداف الاستراتيجية.
الآثار المالية:	سيترتب عن إعداد الأداة بعض الآثار المالية. ويلزم إعداد تحليل لفعالية التكاليف.
المراجع:	الملحق الحادي عشر — "خدمات الحركة الجوية" وثيقه الإيكاو (DOC 4444) – "إدارة الحركة الجوية" وثيقه الإيكاو (DOC 8643) – "رموز طرازات الطائرات".

[1] النسخة الإسبانية مقدَّمة من كوبا.

١ – المقدمة

١–١ أسفر الطلب المتزايد على الحركة الجوية بين أقاليم معلومات الطيران عن زيادة الحاجة إلى تعزيز السعة والكفاءة والسلامة في وحدات خدمات الحركة الجوية. ومن ثم، تظهر أهمية إنشاء موقع لتحديث قواعد البيانات بشأن طرازات الطائرات ورموزها لكي يتسنى تنسيق النظم والإجراءات وضمان التشغيل البيني لعابر الحدود.

٢ – المناقشة

٢–١ تواجه جميع نظم مراقبة الحركة الجوية التي تعمل بشكلٍ تلقائي، على أي حال في بعض الأحيان، صعوباتٌ بشأن معالجة خطط الطيران أو تنفيذ التنسيق اليدوي أو الآلي جرَّاء عدم وجود عمليات تحديث على قواعد البيانات الخاصة بالطائرات ورموزها أو بالمعايير الفنية للطائرات أو بالتعديلات المدخلة على الطائرات أو بالتغييرات الناجمة عن ذلك بشأن رموزها.

٢–٢ وفيما يلي أحد الأمثلة على هذه المسألة:

أ) في عينة تتكون من ثلاثين يوماً من بيانات خطة الطيران في منطقة المعلومات هافانا، حدثت ٩٠٠ حالة رفض (ERR_FIELD_INVALID_MODEL) بالنسبة إلى طرازات طائرات مختلفة، مما تسبب في التأثير على إعداد رسائل الطراز (REJ FPL) ورسالة رفض منطقية (LRM) في التنسيق الآلي.

ب) حدد تحليل هذه البيانات الأسباب التالية:

١) خطأ ارتكبه المشغل عند كتابة التسمية الخطأ لطراز الطائرة.

٢) في بعض الحالات، كانت الصيغة صحيحة ولكن لم تُدرج في قواعد بيانات طراز الطائرة و الرمز؛

٣) لم يُدرج وصف الرمز والنموذج في مجال خطة الطيران ١٨ FPL و ZZZZ لم تُدرج في مجال خطة الطيران ٩ FPL.

٢–٣ واليوم، فإن المعايير الفنية التي تستخدمها النظم تتراوح من معايير اعتيادية أو بسيطة جداً إلى معايير بالغة التعقد:

أ) رمز الطائرة،

ب) فئة الاضطراب الظلّي

ج) السرعة القصوى للطيران المستقيم؛

د) السرعة الدنيا للطيران المستقيم؛

هـ) الحد الأقصى لمستوى الطيران؛

و) معدل الصعود؛

ز) معدل النزول؛

ح) الحد الأدنى لسرعة الاقتراب

٢-٤ تستخدم نظم مراقبة الحركة الجوية المتقدمة هذه المعايير بالإضافة إلى متغيرات أكثر تعقيداً تتيح إجراء حسابات وتنبؤات أكثر دقة بالنسبة إلى الرياح ودرجات الحرارة ومستويات الطيران، مع استخدام أكثر المتغيرات دقةً من أجل التنبؤات.

٢-٥ وتوفر النشرات الإلكترونية الواردة بوثيقة الإيكاو (Doc 8643)، "رموز طرازات الطائرات"، البيانات التالية:

أ)ا المُصنِّع؛

ب) النموذج؛

ج) الرمز؛

د) الوصف؛

هـ) طراز ورقم المحركات؛

و) فئة الاضطراب الظلِّي (WTC).

٢-٦ ولا تظهر في الوثيقة المعايير التالية التي يمكن اعتبارها معايير فنية قياسية:

أ) الحد الأقصى والأدنى لسرعة الطيران المستقيم؛

ب) الحد الأقصى لمستوى الطيران؛

ج) المعدل القياسي للنزول والصعود؛

د) الحد الأدنى لسرعة الاقتراب.

٣- الخلاصة

٣-١ ونظراً لما تقدم ذكره، ولكي تتمكن وحدات خدمات الحركة الجوية من العمل بشكل فعاَّل وكفوء، فمما يحظى بالأهمية القصوى أن تكون مزودة بالأدوات الصحيحة التي تتيح لها الاطلاع على جميع البيانات المذكورة آنفاً من أجل تفادي الأخطاء، حيثما أمكن، في التنسيق الآلي لرسائل خطط الطيران.

– انتهى –