

ОДИННАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 22 сентября – 3 октября 2003 года

- Пункт 1 повестки дня.** **Представление и оценка глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения (ОрВД)**
- Пункт 1.4 повестки дня.** **Роль технологии бортовых систем предупреждения столкновений (БСПС)**

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ДИСПЕТЧЕР – ПИЛОТ ПРИ РЕШЕНИИ ПРОБЛЕМЫ УСТРАНЕНИЯ КОНФЛИКТА

(Представлено Российской Федерацией)

АННОТАЦИЯ

Предлагается провести необходимые исследования и разработать четкие рекомендации по взаимодействию диспетчер – пилот при разрешении конфликтных ситуаций.

Действия Конференции приводятся в п. 3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Использование оборудования CNS /ATM и применение бортовых систем предупреждения столкновений в значительной степени рассматриваются независимо друг от друга. Поэтому как в настоящее время, так и еще в большей степени в будущем, могут возникнуть ситуации, когда наземные и бортовые системы могут выдавать противоречивые рекомендации в условиях дефицита времени, необходимого для избежания конфликта. Происшествие в небе Германии и инцидент в небе Японии с участием бортовых систем предотвращения столкновений наглядно показали необходимость уточнения процедур взаимодействия пилота и диспетчера при разрешении конфликта.

1.2 Решение этой проблемы в эксплуатационной концепции глобальной системы ОрВД отражено в общем виде. В представленном рабочем документе отражены вопросы, которые целесообразно учесть при дальнейшей работе по реализации концепции глобальной системы ОрВД.

2. ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

2.1 Существующие минимумы радиолокационного эшелонирования, особенно в районах аэродромов, весьма близки к значениям расстояния между воздушными судами, при которых происходит срабатывание системы TCAS. В этом случае в критических ситуациях не исключена возможность получения экипажем от диспетчера и от TCAS противоречивых команд на разрешение конфликта.

2.2 Следует также учитывать вероятность ложного срабатывания системы TCAS, на которую отреагирует экипаж воздушного судна изменением траектории полета, что может вызвать конфликтную ситуацию в воздушной обстановке, которая представляется диспетчеру безопасной до возникновения этой ситуации.

2.3 Системы безопасности воздушного движения постоянно совершенствуются. Создаются системы предупреждения столкновений на базе режима ADS-B. В дальнейшем будут созданы наземные и бортовые системы предупреждения столкновений с использованием искусственного интеллекта, что позволит осуществлять упреждающий маневр в автоматическом режиме.

2.4 Принимая во внимание сказанное выше, определение места и роли каждой системы обеспечения безопасности воздушного движения, а также принципов их комплексного взаимодействия и использования в будущих системах CNS/ATM должны найти отражение в программе исследований ИКАО в аэронавигационной области.

3. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

3.1 Конференции предлагается инициировать проведение в рамках ИКАО работ по обоснованию принципов рационального взаимодействия диспетчер-пилот при разрешении конфликтных ситуаций с использованием будущих систем CNS/ATM.

– КОНЕЦ –