المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية

مونتريال، ٢٢/٩-٣/١٠/٢٠٠٣

البند رقم ١: استحداث مفهوم تشغيلي عالمي لادارة الحركة الجوية وتقييمه
١-٤: دور تقنيات أجهزة تفادي التصادم المحمولة على متن الطائرات (ACAS)

فعالية أجهزة تفادي التصادم المحمولة على متن الطائرات

(وثيقة مقدمة من كولومبيا)

ملخص

يرد في هذه الوثيقة شرح لاقتراح اتخاذ اجراء اضافي من قبل مراقب الحركة الجوية في حالات المناورات الجوية بناء على اشعارات الحركة.

يرد الاجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٤.

١- مقدمـــة

١-١ ان حادث العام السابق المؤسف في أجواء سويسرا لقننا درسا صعبا: علينا مواءمة تصرفات الانسان والآلة بشكل اجرائي.

٢- المناقشـــة

٢-١ مرت بضع سنوات قبل أن توفر أجهزة تفادي التصادم تعليمات ثلاثية الأبعاد للطيارين، فضلا عن عدة سنوات أخرى قبل أن يستطيع المراقب رؤية المناورات التي تتخذها الطائرة على الشاشة.

٢-٢ اضافة الى ذلك، فان أجهزة تفادي التصادم المحمولة على متن الطائرة (٢) (ACAS) تقترح مناورات على المستوى الرأسي، مما يدع المستوى الأفقي خاليا كي يستطيع المراقب المجهز بأجهزة الاستطلاع (الرادار أو الاستطلاع التابع التلقائي) توجيه تعليمات اضافية بالدوران للحيلولة دون وقوع تصادم.

٣- الخلاصـــة

٣-١ تعد اتاحة الفرصة لتدخل الانسان في هذه الظروف أمرا بالغ الأهمية، وذلـــك دون التســـبب فـــي حـــدوث تناقضات بين توجيهات الانسان والآلة، بما أن ذلك في بعض الأحيان قد يضع الحد الفاصل بين واقعة خطـــرة وحـــادث مؤسف.

٣-٢ قد يعتقد البعض أن الطائرة التجارية قد تستغرق وقتا أقل في الاستجابة لمناورة دوران عن مناورة صعود. يمكن تقييم ذلك بتعمق أكثر.

٤- الاجراء المعروض على المؤتمر

٤-١ المؤتمر مدعو للاحاطة علما بهذه المعلومات ولتقييم جدوى ادراجها ضمن المبادرات الرامية الـــى زيـــادة كفاءة أجهزة تفادي التصادم المحمولة على متن الطائرة (٢) (ACAS II) في الوثائق ذات الصلة الصادرة عن الايكاو.

– انتهـــى –