

第 11 次航行会议

2003 年 9 月 22 日至 10 月 3 日，蒙特利尔

议程项目 1： 全球空中交通管理（ATM）运行概念的介绍和评估

1.4： 机载防撞系统（ACAS）技术的作用

机载防撞系统（ACAS）的有效性

（由哥伦比亚提交）

摘要

本文件解释了在根据避让指示（RA）进行机动操作时 ATC 采取补充行动的建议。

会议采取的行动在第 4 段。

1. 引言

1.1 去年在瑞士天空中发生的令人遗憾的事故给我们留下了一个惨痛的教训：我们必须在程序上使人的行动和自动化协调一致。

2. 讨论

2.1 经过多年之后防撞系统才以三维的形式向飞行员给出指令，又过了很多年管制员才能从屏幕上知道航空器将做何种机动。

2.2 此外，机载防撞系统（ACAS）II 系统建议在垂直面上采取机动，而水平面上没有机动建议，因此，掌握有监视系统（雷达或自动相关监视(ADS)）的管制员可以给出转弯指令予以补充，这可以有助于防止相撞。

3. 结论

3.1 在这些情景下保持人的干预的可能性而不导致机器和人之间的矛盾是非常重要的，因为在某些

情况下这可能意味着危险的事故征候和令人遗憾的事故之间的差别。

3.2 人们也许认为，商业航空器对转弯机动做出回应的时间比爬升机动要短。对此也可以进行更深入的评估。

4. 会议的行动

4.1 请会议注意到这一信息，并评估在提高 ACAS II 效率的努力中包含这方面的情况并把它编入 ICAO 有关文件中是否有益。

—完—