

FRANÇAIS

=====

Page 1 intérieur

Fournit des guidages précis, sûrs, et fiables d'avion distingués.

FMT - pionniers dans des guidages d'amarrage d'avion:

FMT a frayé un chemin les systèmes visuels de guidages d'amarrage.

Nous avons développé le premier système avec les capteurs pneumatiques en arrière dans les années 70.

Depuis lors, par le développement continu nous avons exploré de nouvelles techniques et recueilli la connaissance étendue dans ce domaine, faisant de FMT le monde menant dans des guidages d'amarrage d'avion.

APIS++ est la dernière version du concept réussi présenté en 1992.

Il constructions sur la fiabilité et la facilité d'utilisation de l'unité précédente, de laquelle presque 500 unités sont en fonction autour du monde.

APIS++ est une concentration de la connaissance et d'une expérience recueillies sur beaucoup d'années.

Le résultat est un contrat, léger et facile de placer et parvenir le système avec un LADAR qui fournit la fréquence accrue d'impulsion et la fréquence de lecture,

permettant de ce fait à APIS++ de fournir des guidages en temps réel d'azimut comme le retard synchronisé réduit au minimum pour fournir le cours de clôture et des guidages d'arrêt.

Conformité à l'annexe 14 d'ICAO:

Un VDGS est un dispositif de sécurité important au stand d'avion, avec des conditions très élevées au sujet de précision, de sûreté, et de fiabilité.

Dans toute l'histoire des systèmes d'amarrage de FMT's, une pleine attention est et a toujours été payée pour rendre nos produits entièrement conformes avec des règlements de l'annexe 14 d'ICAO au sujet des systèmes visuels de guidages d'amarrage.

Naturellement, APIS++ est également entièrement conforme avec les règlements de l'annexe 14 d'ICAO.

Page 2 intérieur

Appareil-photo Digital (facultatif):

Un appareil-photo digital peut être mis en application comme option.

Un réseau séparé devrait être considéré si des appareils-photo digitaux sont mis en application.

Ordinateur pilote:

L'ordinateur industriel FMT Inline MU800 surveille et contrôle l'exécution d'APIS++ et communique avec les systèmes externes tels que FIDS, AODB, ou semblable, comme applicable.

Des paramètres dans MU800 sont facilement contrôlés par l'intermédiaire d'un laptop ou d'un PC stationnaire avec un web browser standard.

Guidages d'Azimut:

Des guidages non ambigus et explicites d'azimut sont fournis au moyen de technique de Moiré de patentd.

Le dépassement léger par les râpages superposés créent une configuration de Moiré.

Une fois visualisée à, d'un avion sur l'axe, une ligne verticale droite est montrée au centre de l'affichage de guidages d'azimut.

Si l'avion s'écarte de l'axe, la ligne verticale droite change sans interruption pour prendre la forme d'une flèche, se dirigeant dans la direction à prendre afin de frapper l'axe.

La densité de la configuration de flèche donne une indication claire d'à quelle distance de l'axe, l'avion est éteint.

Des guidages d'azimut sont fournis plus de 200 mètres ou davantage, de ce fait fournir normalement des guidages d'azimut tout le chemin de la ligne principale de taxi.

LADAR:

Le LADAR mesure la distance à l'avion d'approche.

En fréquence d'impulsion de 9,6 kHz et fréquence de lecture de 10 hertz, le LADAR fournit des valeurs de mesure au délai réduit au minimum.

L'heure pour un balayage complet de rassembler des valeurs de mesure, envoyer les valeurs à MU800, traiter les données et cela montrer sur l'affichage ne prend pas plus de 0,2 secondes.

Panneau D'Opérateur:

APIS++ est manuellement contrôlé par la navigation simple dans des menus des textes.

Choisissez simplement le type d'avion, et les séries si c'est approprié, et le système lancera.

APIS++ connecté aux bases de données centrales par l'intermédiaire d'Atlantis permet l'exécution entièrement automatique.

L'interface à FMT PBB fournit des informations précises au PBB au sujet de la position d'avion et pour enclencher du PBB.

Ligne Des Textes: Le type et les séries d'avion réels est affiché pour confirmer au pilote que le système est placé pour le type correct.

Si relié l'information d'affichage dans FIDS ou bases de données semblables (et tandis que pas en service pour l'amarrage d'avion), APIS++ peut afficher l'information telle que le numéro de vol, destination, ETA, ATA, ETD, etc.

Pendant la dernière phase de l'amarrage, la ligne des textes peut fournir des informations du cours de clôture dans le format digital.

Quand l'avion a arrêté son position d'arrêt, la ligne des textes montrera STOP.

Le cours de clôture:

Comme standard, des informations du cours de clôture sont fournies au-dessus des 15 derniers mètres du voyage d'avion dans les étapes de 0,75 mètres.

Ces valeurs peuvent être placées par l'utilisateur à n'importe quelle valeur métrique, par exemple pour fournir des informations du cours de clôture plus de 20 étapes de 1 mètre, ou plus de 10 mètres dans les étapes de 0,5 mètres.

La position d'arrêt est arrêtée quand le "thermomètre" du cours de clôture est tout noir.

En même temps, la ligne des textes montrera STOP.

Page 3 intérieur

Intégration de systèmes - efficacité et économie par des rotations sûres et rapides. (Passerelle d'embarquer de passager FMT)

Efficacité Améliorée par l'Intégration:

APIS++ peut fonctionner comme système autonome, mais afin de profiter pleinement de son potentiel, il devrait être connecté aux bases de données centrales d'aéroport, par exemple AODB et/ou FIDS.

Une fois connectée à AODB/FIDS par Atlantis, l'information est reçue, qui permet à Atlantis automatiquement de lancer et placer APIS++ pour le type et les séries d'avion d'arrivée.

Quand connecté à un FMT PBB, Atlantis communiquera l'information au PBB au sujet du type et des séries d'avion d'arrivée pour permettre de pré-établir automatique du PBB, ou de pré-établir semi-automatique au moyen d'une poussée simple d'un bouton.

L'interface entre APIS++ et PBB permet à APIS++ de verrouiller le PBB pour l'exécution après avoir pré-établi et jusqu'à ce que l'avion soit Block-On.

Après Block-On, APIS++ communiquera l'information au PBB pour le réglage automatique de la position de PBB's et pour la connexion automatique ou semi-automatique du PBB à l'avion.

APIS++ Données Techniques (Version Standard):

Unité de Visualisation:

Dimensions 1220 x 930 x 250 mm

Poids 68 kg

Unité De Commande De Poids De Dimensions: Tapez

l'entrée de mémoire de processeur, panneau d'opérateur de sortie:

Type Ladar: Tapez les estimations de protection de classe de laser de

résolution de fréquence d'impulsion de fréquence de balayage:

Normes de panneau d'opérateur de l'unité d'visualisation LADAR,

certificats, et approbations internationales: Inscription De

Conformité: CE

Page 1 externe

(vide - sans valeur)