

SCURT ISTORIC AL EVOLUȚIEI PREGĂTIRII

Încă de la executarea primelor zboruri în scopuri militare, comerciale sau sportive, s-a simțit nevoia unei comunicări între echipajele aeronavelor aflate în zbor și personalul de la sol, privind datele meteorologice, starea terenurilor de aterizare, evoluția zborului și alte date necesare.

Aceste nevoi au determinat crearea, la început, a unui sistem de comunicare prin semne și semnale, cu ajutorul unor fanioane, panouri sau rachete luminoase folosite după un cod stabilit, prin mesaje trimise de la bordul aeronavelor și prin stații de radiotelegrafie și ulterior, radiotelefonie.

Pentru a deservi aceste mijloace, în cadrul personalului de bord, au fost incluși radiotelegrafiști și ulterior operatori radionaviganți. În același timp, la aerodromuri sau aeroporturi, sunt utilizați radiotelegrafiști, radiogoniometriști și ulterior personal specializat pentru controlul circulației aeriene.

Prin școli organizate în cadrul Ministerului Poștelor și Telecomunicațiilor, au fost pregătiți și încadrați la aeroporturi radiotelegrafiștii necesari.

Într-o publicație editată în USA în anul 2000 : „Global Airspace – A Century of Aviation” se face mențiunea „1929-Archie League a devenit primul controlor de trafic la Lambert Field. St. Louis. Missouri. El folosea steaguri la capul pistei.”

În România, nu s-a editat încă o lucrare care să analizeze istoric activitatea controlorilor de trafic. Totuși, încă din 1939, se face mențiunea pe diferite documente

despre „controlori de trafic” care de fapt, aveau calificare de pilot, sau despre „Șef pistă”.

În anul 1952 a fost pregătită prima promoție de controlori de trafic aerian la Școala de specialitate pentru transportul aerian Aurel Vlaicu din care amintim pe: Maria Cijevski, Ionescu Virgil, care vor deveni controlori de aerodrom și Ilie Grigoriu, care va deveni controlor de ACC.

Până la începutul anilor 60, serviciul de trafic juca rolul de dispecerat pentru companie, dar îndeplinea și rolul organului de informare precum și de dirijare la aterizare. Despre aeronavele în zbor pe rută (predominau LI-2 și IL14) se primeau rapoarte în telegrafie.

Personalul implicat în aceste activități era menționat drept „controlor de trafic” apoi, în perioada existenței companiei româno-sovietice: TARS, drept „dispecer”. Conform denumirii acestei categorii profesionale în URSS, ulterior se revine la denumirea „controlor trafic aerian”.

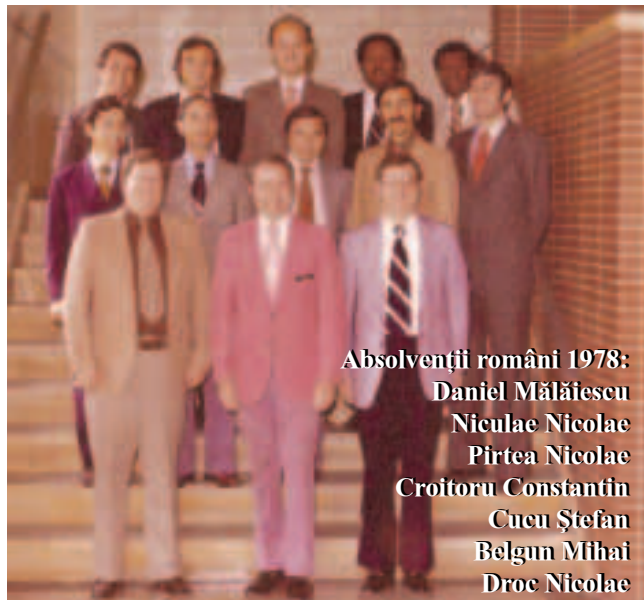
Faptul că din 1961 TAROM se dotează cu avioane moderne, pentru acea perioadă: două aeronave IL18 în fiecare an, și că în anul 1965 România semnează Convenția de la Chicago privind Aviația Civilă Internațională, impune o cotitură în

dotarea cu mijloace de protecție a navigației aeriene.

Expansiunea turismului, a comerțului, creșterea numărului de aeronave din dotarea TAROM și a companiilor ce operau în România sau pe care o servolau, impun organizarea sistemului de învățământ specific de aviație, pentru pregătirea cadrelor necesare.

La 20 iulie 1967 se înființează CAPPAC –Centrul de Antrenament și Perfecționare a Personalului Aviației Civile, unitate subordonată Ministerului Transporturilor-Direcția Generală a Aviației Civile, devenit în 1971: CIPA-Centrul de Instruire a Personalului Aeronautic. Centrul a funcționat, până în anul 1972, în niște barăci instalate la aeroportul Băneasa după care s-a mutat în clădirea special construită în același perimetru.

Începând din 1969 durata cursurilor de controlori trafic aerian a fost de doi ani, din care un an practica la locul de muncă.



Absolvenții români 1978:
Daniel Mălăiescu
Niculae Nicolae
Pirtea Nicolae
Croitoru Constantin
Cucu Ștefan
Belgum Mihai
Droc Nicolae

CONTROLORILOR DE TRAFIC AERIAN

Beneficiind de fonduri asigurate de PNUD (Programul Națiunilor Unite pentru Dezvoltare), la CIPA s-a instalat în 1972 un simulator pentru TWR (machete de avion ce se deplasau cu motorașe acționate electric pe o pistă desenată pe podea) un simulator destinat pregătirii ACC/APP non-radar și un laborator, dotat cu magnetofoane, destinat învățării limbilor străine. O perioadă de aproximativ un an, în cadrul aceluiași program, a fost detașat la CIPA un instructor din Anglia care a colaborat, la instruirea controlorilor, cu instructorii CIPA.

Unii controlori de trafic aerian de apropiere au executat stagii de pregătire în Anglia, pentru dirijare radar, sau în Franța și URSS pentru cunoașterea aparatului pe care urmau să lucreze.

În anul 1974 doi controlori de trafic obțin bursa PNUD pentru pregătire în dirijarea de rută non-radar, executată la Centrul de instruire OACI din Cairo-Egipt, iar din anul 1978 mai multe serii de controlori beneficiază de burse PNUD pentru pregătire dirijare radar secundar, la FAA Academy-SUA, în cadrul unor cursuri cu participare internațională.

De remarcat că grupul de controlori români a fost primul grup dintr-o țară socialistă ce s-a pregătit în SUA. Grupul român a surprins lectori și cursanți proveniți din alte țări, prin seriozitate și gradul superior de acumulare a cunoștințelor predate, sfărâmând ideile preconceptuate despre românii de dincolo de „cortina de fier”.

Personalul pregătit în străinătate a contribuit la darea în funcțiune a

Absolvenții români 1979:

Protopopescu Ion, Stoica Teodor, Stanciu Anton, Oprea Florian, Lala Petre, Gelca Alexandru, Vintilă Mircea, Leca Petre, Malian Andrei, Gheorghe Nicolae, Manole Mihail, Apostol Ilie, Paulescu Mircea, Müller Wilhelm.



Burton St John Stu Riley Don Carpenter Russ Leonard George Williams

În prima parte a cursului pregătirea s-a efectuat la Academia FAA din Oklahoma după care controlorii au fost repartizați pentru OJT după cum urmează: Vintilă și Manole la Des Moines APP, IOWA, Gheorghe și Leca la Cedar Rapids APP, IOWA, Stanciu și Lala la Indianapolis APP, INDIANA, Oprea și Paulescu la Minneapolis/St. Paul APP, MINNESOTA, Müller și Stoica la Birmingham APP, Alabama, Apostol și Gelca la Atlanta APP, GEORGIA, iar Protopopescu și Malian la Buffalo APP, NEW YORK.

DI. Oprea a ales să nu se mai întoarcă în România. Nu lipsit de interes este faptul ca DI. Gheorghe este tatăl animatorului radio/TV Andrei Gheorghe.

radarului secundar de apropiere de la Constanța și respectiv, a radarului primar/secundar de rută pentru ACC București, instalat în perioada 1978-1979.

În aceeași perioadă se pune în funcțiune la ACC București și simulatorul radar secundar Thomson achiziționat cu fonduri PNUD, la care au fost ulterior antrenați controlori din toate ACC-urile. Împreună cu instructorii români: Constantin Croitoru, Ștefan Cucu, Marius Naghy, a lucrat în acea perioadă pentru aproximativ un an, un instructor german trimis de OACI.

Pentru cunoașterea echipamentului Thomson, o parte din personalul

ACC București a fost pregătit în Franța.

Din anul 1979, pregătirea controlorilor de trafic se face, pe durata a 3 ani, prin Școala Militară de Aviație Aurel Vlaicu-Bobocu, iar din anul 1981, mai multe promoții de ingineri de aviație ai Institutului Politehnic București - Facultatea de Aeronave, au fost repartizate la organele de trafic.

Având în vedere că nu existau reglementări specifice și manuale de specialitate, după aderarea României în 1965 la Convenția OACI, se depune o muncă intensă de redactare a reglementărilor naționale și a unor manuale de

specialitate, necesare controlorilor de trafic, cum ar fi:

-Instrucțiuni pentru dirijarea și controlul circulației aeriene de către organele de trafic aerian civil – ediția 1974, coordonator Gabriel Filip

-Radiotelephony Phraseology-Termini și expresii convenționale pentru dirijarea și controlul traficului aerian- ediția 1975, autori: Monica Predescu și Niculae Droc.

De remarcat că până la acea data nu exista un astfel de manual. Singurele expresii folosite puteau fi înscrise pe o singură foaie, și erau culese de piloții români care începuseră să facă zboruri în străinătate.

-Cinematica traficului aerian – ediția 1975, autor Niculae Droc;

-Navigația aeriană – ediția 1977, autori: Eusebiu Hladiuc și Alexandru-Viorel Popescu;

-Meteorologie aeronautică – ediția 1975, autor Niculae Topor;

-Regulamentul circulației aeriene și serviciilor de trafic aerian-ediția 1985, coordonator Niculae Droc;

Această ediție include pe lângă experiența acumulată în documentele OACI și experiența altor țări, ce se regăsea în documentele de specialitate elaborate în SUA și RFG.

În cadrul autorității aeronautice se desfășoară o intensă activitate de adaptare a tuturor documentelor naționale la cerințele impuse prin documentele elaborate de OACI.

După înființarea ROMATSA în anul 1991, se continuă acțiunea de ridicare a standardului profesional al

controlorilor de trafic, aceștia beneficiind de stadii de specializare în Marea Britanie, în baza unui program elaborat de ROMATSA împreună cu CAA-UK, program supervizat de CAA-UK. Ulterior se continuă programul de specializare în SUA, la Academia PANAM –Miami.

Pentru cunoașterea aparatului radar Alenia, care urma a intra în dotarea organelor române de trafic, s-au executat cursuri la furnizor.

De remarcat că la Centrul de dirijare ACC Arad, deschis în anul 1994, s-au folosit operațional, pentru prima dată în Europa, ecrane color 2K/2K.

Apariția unei noi tehnologii în domeniul tehnicii de calcul, a permis să se producă de către specialiști din ROMATSA, un simulator de dirijare pe rută și unul de apropiere, simulatoare ce utilizează PC-uri, nu costa mult în comparație cu simulatoarele oferite de industrie, și ajută la pregătirea corespunzătoare a personalului ROMATSA. Aceste simulatoare au fost prezentate la Expoziția ATS organizată la Maastricht-Olanda, în anul 1998, oferind un caracter de noutate.

Studiile și propunerile formulate de personalul ROMATSA în vederea creării unui nou sistem, în special pentru interfața om/mașină, au fost preluate de Alenia, parte din acestea găsindu-se în sistemul furnizat în Malta.

În anul 1999 s-a înființat ARA-Academia Română de Aviație, care are ca obiect de activitate pregătirea personalului aeronautic, inclusiv a controlorilor de trafic aerian.

Prima promoție de controlori de trafic pregătiți de ARA, a absolvit în anul 2002.

ARA este autorizată să pregătească personal aeronautic român sau străin.

Noua instituție de învățământ dispune de o clădire modernizată, de mijloace de instruire moderne: proiectoare multimedia, laborator de învățare interactivă, simulatoare, aeronave, echipamente de editare computerizată a notelor de curs, sala de sport dotată cu echipamente de ultima generație, saună.

Ultima achiziție a Academiei Române de Aviație o reprezintă Simulatorul TWR, instalat pe PC-uri, instrument cu care se pot crea exerciții pentru orice aeroport, fapt ce permite menținerea permanentă a antrenamentului tuturor controlorilor TWR, chiar dacă aceștia lucrează la un aeroport cu trafic redus.

În încheiere, doresc să menționez că personalul român de dirijare și informare a zborurilor a dovedit că posedă o pregătire deosebită, făcând față cu bine situațiilor apărute în dinamică, cu o mențiune specială asupra modului de adaptare peste noapte la situația de supraaglomerare creată de criza iugoslavă.

Ca o recunoaștere a standardului ridicat de pregătire a personalului stă numărul mare de români ce au lucrat sau lucrează în instituțiile internaționale de profil: OACI, EUROCONTROL, IATA.

Niculae DROC
ARA București

Adio Domnule Profesor!



L-am condus pe Daniel Mălăescu pe ultimul său drum. Sunt convins că nu există controlor de trafic aerian din România care să nu-l fi cunoscut după nume sau după renume. "Mălă" este/a fost simbolul CIPA - astăzi Academia Română de Aviație. "Mălă" este prima imagine care ne vine tuturor în minte atunci când ne gândim la anii "studentției" noastre.

DANIEL MĂLĂESCU s-a născut în București, la 11 august 1931. A trăit 71 de ani. A început ca desenator tehnic ca apoi să urmeze cursurile Școlii de Ofițeri și să obțină licența de aviator pilot de vânătoare în 1950. La numai 23 de ani devine comandant de regiment, o performanță pentru acele timpuri și, de ce nu, și pentru cele de azi. A fost primul pilot român care a zburat MIG 15 în simplă comandă. A fost pilot instructor acrobație aeriană. Din 1952 a fost mutat în CFAM - Comandamentul Forțelor Aeriene Militare, pentru unii o promovare, pentru alții începutul sfârșitului. Din 1954 îl găsim la Școala Militară de Ofițeri de Aviație "Aurel Vlaicu" de la Buzău. În 1959 este mutat la Bacău ca mai apoi să fie trecut în rezervă (1960). Din 1961 este din nou aproape de zbor, angajat la Tarom. În 1971 a devenit controlor de trafic aerian - navigator dirijare, și și-a continuat activitatea în cadrul CIPA. După pensionare (1998) și-a continuat activitatea în cadrul ARPIA - Asociația Română pentru Promovarea Istoriei Aeronauticii (urmașa lui ARPA antebelică, organizație suspendată între 1946-1990).

Dumnezeu să-l ierte!