

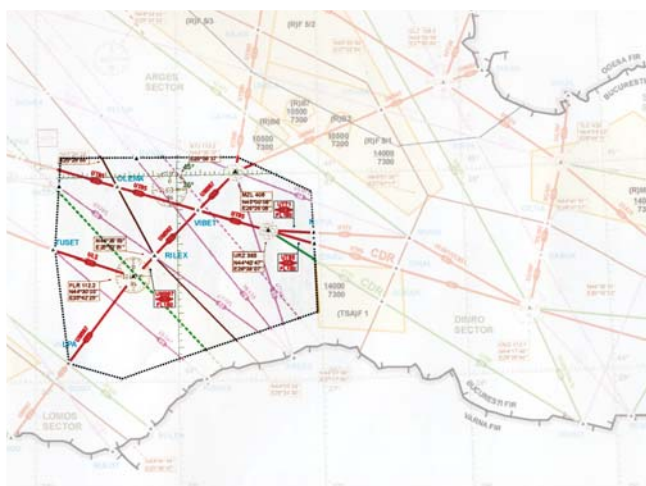
de jos, de la consolă, prin consultarea lor de către cei ce iau deciziile, se va realiza adevăratul proces de modernizare a serviciilor de trafic aerian. Unii vor spune poate că sunt idealist, alții poate vor râde și se vor întreba de unde ideea asta. Aceștia am să le spun că există reglementări clare în spatele acestor afirmații ale mele. Cei ce nu le cunosc le pot găsi la mine. Aș fi chiar bucuros să-i ajut să se informeze. Da, principiul «*bottom – up – approach*» este reglementat în acte normative ale Comisiei Europene, ale Eurocontrol și a devenit cuvântul de ordine al IFATCA și al sindicatelor din Europa (ETF-JATMWG și ATC EUC). Unul dintre motivele principale pentru care a fost preluat acest concept a fost CEATS. Decizia politică prin care CEATS a fost creat s-a dovedit a nu fi bună. Ea a creat nemulțumiri și frământări sociale. CEATS se va reorganiza după principiile legiferate la acest moment în Uniunea Europeană. Credem noi, cei de la Arad, românii în general, că vom putea face altfel? Nu vom putea. Nu, dacă vrem integrare Europeană, nu, dacă vrem spațiu aerian. Depinde de noi, cum am mai spus, dacă vom ști să ne așternem bine patul azi, să putem dormi confortabil mâine.

«Bottom – up – approach» trebuie să fie cuvântul de ordine în luarea deciziilor ce ne privesc. Pe noi toți. În interesul tuturor.

**Probabil că cel mai greu va fi să înțelegem chiar noi, cei de la console că avem acest drept de a fi implicați, consultați și luați în seamă...** Știu asta, pentru că am încercat să-mi conving unii colegi de acest lucru și a fost destul de greu. Se pare că cei mai reticenți sunt aceia dintre ei care au ajuns în câte o funcție ce le permite să uite că sunt și ei CTA. Mă refer aici la unii colegi, și specific, doar la unii dintre cei ce au ajuns prin jocul întâmplării sau al cunoștințelor la funcția de examinatori ATC. Funcție pe care o exercită după ureche. Și pe care-i deranjează atunci când un CTA de rând le atrage atenția că au deviat de la cărare...

Acest proces ar putea fi unul de durată. Întregul proces de formare a «politicii» CTA trebuie regândit în țara noastră. E un proces de durată, care din păcate nu mai are timpul necesar unei derulări line. Trebuie făcut ceea ce trebuie făcut! Acum !

*Tiberiu Dreguș,  
CTA din Romania*



## UN TMA MODERN

Mă uit de jur împrejur și observ că totul în lume evoluează, iar România, cu ajutorul prietenilor, este nevoită să țină ritmul. Nu este o noutate, dar evoluția este din ce în ce mai accelerată și acest lucru este normal la debutul acestui secol.

Controlorii de trafic aerian au evoluat și ei odată cu tehnica din ce în ce mai avansată pe care o au în dotare și la presiunea cererilor obiective din ce în ce mai complexe și mai insistente ale operatorilor aerieni. Mă gândesc la RVSM ca un exemplu sugestiv pe care toată lumea îl cunoaște și, deși a fost introdus relativ recent, a fost adoptat repede ca procedură obișnuită. Una din cerințele companiilor aeriene era zborul la parametrii economici, după un orar și o densitate impuse de cerințele pasagerilor, ceea ce a dus la introducerea procedurii de *Flow Control* la începutul anilor '90, care s-a dovedit insuficientă și a fost suplimentată apoi cu reducerea eșalonării – RVSM, prin aportul adus de

tehnica evoluată a radarelor și de introducerea sistemului ACAS.

Această evoluție ascendentă a atras după sine cerințe și proceduri noi și în zona terminală care, fiind confruntată cu noua evoluție, a fost nevoită să se adapteze noilor cerințe. Astfel, pentru o bună finalizare a fluxurilor de trafic în momente de vârf a fost construită o pistă nouă la aeroportul Henri Coandă, ceea ce a condus la introducerea sistemului de operare pe piste paralele, sistem care a fost abandonat anul trecut când s-a văzut că este necesară punerea în aplicare a unor norme de operare pe piste paralele și în consecință, controlorii de trafic de la APP București sunt obligați să dirijeze traficul pe două piste folosind sistemul de eșalonări ca în cazul utilizării unei singure piste. A trecut deja un an de la propunerea pe care au făcut-o controlorii de la APP, după o documentare amănunțită și cu argumente solide, pentru o nouă procedură, propunere care, în stil propriu, a fost respinsă de către AACR, pe motiv că va fi avută în vedere la editarea noului regulament, deși noi așteptam avizarea pentru a o pune în practică.

În același stil s-ar putea să fie dat uitării un document care, de data asta, a fost emis pe baza unei evaluări a Eurocontrol, căreia ROMATSA i-a solicitat acest studiu și ar fi păcat să se uite că s-au investit mulți bani. Este vorba despre evaluarea făcută în 1996 referitoare la



extinderea TMA-ului pe verticală și orizontală, completată cu simularea din 1999 de la Bretigny, precum și necesitatea sectorizării zonei terminale de control București. Acest studiu a avut în vedere mai mulți factori obiectivi și anume:

- Structura căilor aeriene, punctele de intrare și ieșire din TMA, rutele standard de plecare și sosire;
- Aeroporturile și configurația pistelor și a căilor de rulaj aferente;
- Metodele de control folosite în cazul traficului aerian specific zonei terminale;
- Posibilitățile tehnice oferite de noul sistem de dirijare, dat de curând în folosință;
- Necesitatea găsirii unor soluții pentru oferirea de servicii de trafic aerian zborurilor VFR și militare prognozate a fi în creștere continuă în viitorul foarte apropiat;
- Necesitatea modificării actualei clasificări a spațiului aerian.

Analiza fluxurilor de trafic și predicțiile făcute la Eurocontrol în 1996 privitoare la creșterea volumului traficului pentru 2004/2005 au fost corecte ceea ce ne face să credem că și predicțiile făcute pentru anul 2015 pot fi luate în considerare. Nu în ultimul rând studiul a ținut cont de simulările desfășurate cu un grup de controlori cu experiență la centrul experimental de la Bretigny, unde o propunere similară a fost testată timp de două luni, la interval de doi ani, iar rezultatele au fost mai mult decât mulțumitoare.

Conducerea ROMATSA a înțeles necesitatea sectorizării TMA la care sunt implicați controlorii din APP, sectorizare care va ține cont de evaluarea Eurocontrol simulată la Bretigny și care cred că se va face după ce va fi încheiată sectorizarea FIR București. Pentru ca aceste studii să nu fie în zadar și să avem un TMA modern, care să răspundă evoluției firești și cerințelor operatorilor aerieni, așa cum evoluează structura căilor aeriene și sectorizarea FIR-ului, trebuie aplicată soluția optimă de sectorizare propusă de controlorii de la APP. Aceasta răspunde tuturor

cerințelor actuale și lasă loc și pentru o armonizare ulterioară la nivel european ca de exemplu: să nu li se mai ceară echipajelor să anunțe pista la vedere cum cere regulamentul actual, ci aeronava stabilită pe ILS să fie transferată cu TWR la o distanță predeterminată indiferent de vizibilitate, așa cum cer și echipajele și cum se procedează în alte state.

Faptul că montarea unui VOR/DME în partea de est a TMA-ului trenează de prea mult timp, duce la un impas în proiectarea unor rute standard care să facă față cerințelor actuale. Pe lângă lipsa acestor structuri, apar din ce în ce mai des presiuni ale unor echipaje TAROM, mai ales echipaje de B737, cu tot felul de cereri de scurtare a rutelor sau a ordinii la aterizare și comentarii pe frecvența de dirijare, care au ajuns să fie un stres suplimentar asupra controlorilor. Aceștia, în dorința de a satisface cererile echipajelor, ar putea să fie puși în situația de a întârzia alte curse regulate - atât cele aflate în proceduri de apropiere, cât și cele care se pregătesc de decolare.

Sunt multe de făcut pentru a ajunge la nivelul țărilor avansate, iar controlorii de trafic sunt conștienți de acest lucru. Mulți dintre ei dedică o mare parte din timpul liber pentru acoperirea acestor goluri care ne despart de cealaltă parte a Europei lucrând sărguincios și sub egida RATCA la elaborarea de proceduri de nivel european. Este mare păcat când munca lor, ca oameni care fac legătura dintre reglementare și microfon, este frânată de mentalități străine controlorilor de trafic aerian.

În partea de control terminal distanța între reglementările românești și cele internaționale este foarte mare și de aceea așteptăm noul regulament actualizat la nivel european, promis de mult timp și dorim să nu ni se mai pună piedici atunci când este evident că dorim să avem un TMA MODERN atât din punct de vedere al reglementărilor, cât și ca structură de spațiu aerian.

*A. Georgescu  
APP București*