

POLITICA NON-PUNITIVĂ



MOTTO 1: „Dar fiindcă îl întrebau neîncetat, ridicându-se în sus zise către dâșii: cine dintre voi este fără de păcat să arunce cel dintâi piatra asupra ei.” Ioan 8.7

MOTTO 2: „La Beax-Arts cei care nu au talent artistic sunt îndrumați spre critica artei” Mihaela Gelca

Sfârșit de august. Alături de iulie, luna cu cel mai mare volum de trafic. Sfârșit de tura, 11 ore de la începerea serviciului. Aceeași tura de 12 ore ca la înființarea serviciilor de trafic aerian în România, acum 40 de ani. Sectorul Koner, cel mai greu sector din ACC București și e splitat în 3: Nerd Upper, Nerd Middle și Koman. Un controlor de trafic aerian autorizează schimbarea de nivel unei aeronave. Realizează apoi (și nu cum o face de obicei: înainte) că aceasta va traversa sub eșalonarea minimă regulamentară nivelul de zbor al altei aeronave venind din sens contrar. Deși a dat o autorizare greșită, are timp (aeronavele se afla la circa 20 NM distanță) să comande mai multe măsuri corective: impune capete de zbor aeronavelor implicate și revine asupra comenzii inițiale de urcare. Aeronavele se depășesc, piloții nu raportează TCAS TA, cu atât mai puțin RA. Nici unul din piloți nu-i cere socoteală controlorului pentru aceasta bâlbă. Nici vorbă de rapoarte, ori măcar de vreo apostrofare verbală în frecvență. Piloții nu cer nici măcar explicații pentru manevrele suplimentare la care controlorul i-a obligat. Între toți cei implicați direct: între piloți și controlori, între controlorii din echipa de la dirijare de la ACC, între cele 2 echipaje ale aeronavelor: CASE CLOSED.

Tura se schimbă, nimic anormal de raportat, o zi normală de vara, o zi lungă și grea în plin sezon, dar o zi NORMALĂ.

Dar..., abia acum, mecanismul birocratic al ROMATSA intră în funcțiune. Același mecanism birocratic care nu poate să schimbe un program de tura anacronic pentru ACC București de 12 ore,

care nu poate să schimbe o eșalonare față în față de 10 minute (rămasă din vremurile dirijării non-radar, când radarul era la fel de SF ca zborul pe lună), care nu poate să conceapă o structura de rute adecvată și o sectorizare optimă în așa fel încât să nu simți că faci bungee-jumping pe un sector ca și Koman-ul. La o ora după schimbarea turei, însuși Directorul General ROMATSA (fost controlor - sau actual?) intră în sala de dirijare cerând anchetă, note explicative, rapoarte, înregistrări video, înregistrări magnetice, etc. Orice poate constitui materie primă pentru birourile pline de experți ale ROMATSA. Apropos, la ultima ancheta un coleg mi-a atras atenția asupra numărului record de membri din comisie: nu mai puțin de 22. Hilar!

De câte ori, șofer fiind, nu ați ieșit într-o depășire pentru a realiza apoi ca din sens opus vine o altă mașină, sau, deși conștient de autoturismul care venea din față ați apreciat greșit distanța? O greșeală pe care doar cei care nu conduc nu o fac. Când realizezi greșeala de apreciere te retragi în spatele mașinii pe care vroiai să o depășești. Punând puțin frână și virând dreapta. În termeni de trafic aerian este exact ceea ce face și un controlor atunci când realizează că manevra pe care el/ea a ordonat-o poate conduce la o premiză. Din punctul de vedere al celor care muncesc greșelile corectate sunt iertate. Din punctul de vedere al celorlalți nu, căci ei nu greșesc niciodată.

Cosmin Rotărescu
CTA ACC București - 31.08.2005