

IFATCA European Regional Meeting Zadar 10.-12.10.2014

Na sastanku je prisutan jedan delegat HUITOPZ-a umjesto regionalnog direktora Evrope gospodina Thorsten Wehe-a.

Na sastanku je bio i prisutan Dražen Bilać direktor HKZP-a koji je prezentirao statistička postignuća naše tvrtke u proteklom periodu (broj kontrolora, količina prometa – 500 000 letova na godinu, članstvu naše kompanije u drugim asocijacijama ...).

OMAR PITA direktor naše agencije za civilno zrakoplovstvo je ispričao izostanak ministra na skupu, napomenuo je kratice SES i SES2+ za koje je rekao da u okviru njih obavljamo puno procesa, da su kontrolori specifična profesija, nadalje da kontrolori tehnika i ostale službe čine jedan mehanizam u kojem svi ovise jedni o drugima.

JOE SULTANA direktor Network safety-a nešto je pričao o tome, planiranju ruta, o utjecaju kriznih žarišta u svijetu recimo ratova na pružanje usluga i sigurnost.

Safety culture je isključivo vezan za svaki pojedini ANSP, koji ima svoj plan rada i svaki je taj ANSP direktno odgovoran za pružanje usluge sve ono što iz tog plana proizlazi.

ŽELJKO OREŠKI evropski vice president govor o malezijskom zrakoplovu i njegovom rušenju, ukrajinskoj zrakoplovnoj katastrofi, o zrakoplovnim nesrećama koje nastaju u ratnim zonama pritiskom na tipku neke treće strane iako su kontrolori i tehnika ispravno odradili svoj dio posla.

Ono što nas sve skupa u narednom periodu očekuje je

2014 je godina primjene novih sistema naplate, više detalja za one koje zanima taj dio je na stranici <http://www.eusinglesky.eu/PRB-reports.html>

2015-2019 zovu to transformacija ili ti početak SES tehnologija i usklađivanje uporabe tih tehnologija

2020-2025 konsolidacija ili ti početak institucionalnih promjena, proširenje velikih i gutanje malih ili ti manje efikasnih ANSP područja.

Ukupno gledano razina cjelokupnog prometa nad Evropom je na razini iz 2007 godine uz pozitivni pomak od 2% do 2014, s time da neka područja imaju povećanje prometa samo iz razloga što su ga neka druga područja izgubila, i promet se počeo po novome odvijati po principu najkraćih ruta od ove godine.

Najveća kašnjenja u letovima su ACC-ovi MARSEILLE, WARSAW, NICOSIA, BREST-LITOVSK, RHEIMS, KARLSRUHE.

Uz dobar Network Management tvrde tamo na skupu postoji mogućnost za povećanje prometa za još 20% kao što je to bilo prošle godine na području aerodroma Ženeva.

No na papiru je matematika planiranje idealna, ali u stvarnosti je to nešto sasvim drugo, jer kad se desi neko sranje na nekom prostoru (vulkan, ratni sukob, terorizam...) tada se letovi preusmjeravaju i to sve pada u vodu.

SESAR starta 31.12.2016 sa težištem na pružanju podrške ATM pitanjima tu je za nas bitno područje vezano VHF Data Link mode 2 kanalnu integraciju opreme koja omogućava automatsku transmisiju između zrakoplova i zemaljskih stanica, za izmjenom različitih dijelova informacija u prometu a posebice pozicija zrakoplova kroz AVLK okvire (nešto slično paketima u mrežama). I to je ostvarivo na udaljenostima do 400 km korištenjem mreže zemaljskih VHF stanica na 136,975 MHz. Možda Dario nešto više može o tome.

Isto tako istaknut je i početak implementacije RPAS sistema u zrakoplovstvu.

Osnovana je RPAS Steering group ERSG 2012 godine koju čine EASA, ECAC, EUROCONTROL, EDA, SESAR JU, EUROCAE, ADS, sa ciljem razvoja civilnog RPAS programa.

RPAS program čine daljinski upravljane letjelice, a taj je pojam uvaljen po tiho kroz dokumente EC Evropske Komisije i postao je kao takav stvarnost, jer se počinje provlačiti kroz dokumentaciju, regulativu, procedure, safety-a, security, data protection, osiguranja, pouzdanosti gdje bi RPAS projekt trebao biti usklađen sa putanjom SESAR-a, isto tako treba se uklopiti u procedure kontrola letenja u zračnom prostoru u kojem bi bili korišteni.

Nešto o tome na stranici <http://uvs-info.com/>

Taj se proces dijeli na Inicijalni proces, integraciju, evoluciju

2014-2018 operacije lakih RPAS letjelica postaje svakodnevnica iznad urbanih područja

2019-2023 licencirani piloti RPAS letjelica će upravljati njima u svim visinama zračnog prostora, sa potpunom integracijom u obavljanje civilne avijacije.

2024-2028 RPAS će operirati u svim zonama letenja pomiješan sa ljudski upravljanim letjelicama, i prateći iste ATM procedure osiguravajući isti nivo sigurnosti u obavljanju takvih letova.

Uglavnom ono što se u kuloarima moglo čuti je da će svim čimbenicima koji su ATM sustavu biti sve teže i teže u narednim vremenima, a posebice ako se uzmu u obzir godine koje sam prezentirao ranije vezane za implementacije i razvoje pojedinih projekata.

Nakon svega ovoga ja sam kao izaslanik IFATSEA-e rekao sljedeće:

My name is Zeljko Valentic, a member of Croatian ATSEP association HUITOPZ which is a member of IFATSEA.

On behalf of the International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations, regional Director Europe mister Thorsten Wehe would like to welcome all of you these days.

Due to his very tight time schedules in October mr. Thorsten is unable to attend this meeting.

As you know, IFATSEA unites the professional associations of Air Traffic Safety Electronics Personnel from around the world.

IFATCA and IFATSEA had in past and especially these days a very good relation and cooperation on European level and it is a pleasure to us to participate the IFATCA ERM meeting these days.

Allow me in few words to emphasize the strongpoints of IFATSEA in regard of future of ATM:

- Investments in the future ATM Systems is imperative
- ATM needs stable financial resources to meet future objectives and to survive in crucial situations

- Cooperation between ANSPs is a key for the long term future. Therefore, the cooperation of IFATCA and IFATSEA representing ATM professionals as the main stakeholders in the process is crucial.
- IFATSEA strongly opposes any policies that place profit over the cost of Safety or competency levels, including training costs or Licensing.
- We are concerned about unrealistic traffic forecast given by the European Commission
- We are concerned on the draft Legislation Package SES 2+, which is a Missile from European Commission on all professions in ATM.
- From the beginning of 2013, there was an effort to downgrade the importance of CNS , AIS and METEO to the status of ancillary or support services with a mind-set similar to a desktop exercise for any engineering company, disregarding the nature of Safety criticality, complexity and interdependence of the ANS area and especially CNS.
- Moreover we found a lot of similarities in the IATA Blueprint for the SES, one year before the appearance of the SESII+ package over the CS concept!
- In several papers it can be seen that the next step is significant downsize in number of ATCOs in Europe. So, all the professions of ATM in Europe are targeted. Step by step.
- We are concerned on the initiative “Centralised Services” of Eurocontrol
- Also we are concerned about the unfair comparison between ATM in USA and Europe.



