



Sediul Central
Blvd. Ion Ionescu de la Brad nr. 10, CP 18-90
sector 1, 013813 București, România
telefon: (+4021) 208 31 00
fax: (+4021) 230 24 42

AFTN: LRBBRTYD
SITA: BUHXSYP
e-mail: romatsa.office@romatsa.ro
www.romatsa.ro

DEPARTAMENTUL OPERAȚIONAL
Direcția Managementul Traficului Aerian
Serviciul Managementul Activității de Rută

Serviciul de Informare a Zborurilor și Serviciul de Alarmare pentru piloții VFR





București 2017

Prezenta sinteză este adresată piloților VFR, cu scopul de a sprijini înțelegerea modului în care furnizăm FIS și ALRS în spațiul aerian de clasa G din FIR București, a avantajelor, dar și a limitărilor specifice. Informațiile și recomandările de mai jos au caracter general, fac obiectul adoptării voluntare și nu substituie obligativitatea cunoașterii reglementărilor aeronautice aplicabile sau responsabilitățile specifice celor care operează în spațiul aerian.



1. Context

Administrația Română a Serviciilor de Trafic aerian – R.A. ROMATSA este desemnată de statul român ca furnizor de servicii de navigație aeriană în FIR București, incluzând, în principal, (1) **servicii de trafic aerian**, (2) servicii de comunicații aeronautice, navigație și supraveghere în domeniul aeronautic, (3) servicii meteorologice aeronautice și (4) servicii de informare aeronautică.

Serviciu de trafic aerian este un termen generic care înseamnă, după caz, (1) un **serviciu de informare a zborurilor** (FIS), (2) un **serviciu de alarmare** (ALRS) sau (3) un serviciu de control al traficului aerian - ATC (serviciu de control regional, serviciu de control de apropiere sau serviciu de control de aerodrom).

Serviciul de informare a zborurilor este furnizat de către toate unitățile ATC ROMATSA, în spațiul aerian controlat, respectiv de către ACC București, prin poziții operaționale dedicate, în spațiul aerian necontrolat și are rolul de a transmite informații utile desfășurării zborurilor în siguranță și în mod eficient.

Serviciul de alarmare este furnizat cu scopul de a notifica organismele corespunzătoare în privința aeronavelor aflate în dificultate, care necesită ajutor de căutare și salvare (SAR), precum și de a le asista potrivit cerințelor.

“Organisme corespunzătoare” sunt acele structuri desemnate de statul român pentru coordonarea și executarea operațiunilor de căutare și salvare în cazul unui accident de aviație civilă.

A nu se confunda serviciul de alarmare, furnizat de unitățile ATC ROMATSA, cu serviciile SAR, furnizate de entitățile desemnate de Guvernul României prin acte normative specifice.

2. Generalități privind FIS și ALRS

În spațiul aerian **Clasa A și C**, FIS și ALRS sunt furnizate de către unitățile ATC ROMATSA, în zonele lor de responsabilitate, publicate în AIP România, tuturor aeronavelor cărora li se furnizează serviciul de control al traficului, celorlalte aeronave care au depus un plan de zbor sau despre care au cunoștință în alt mod, precum și oricărei aeronave despre care se cunoaște sau se presupune că este supusă unei intervenții ilicite.

Actul de intervenție ilicită este definit ca orice act de violență împotriva echipajului și persoanelor aflate la bordul unei aeronave, orice acțiune vizând avarierea sau distrugerea acesteia, a mijloacelor de navigație aeriană, care pot pune în pericol siguranța unei aeronave.

În spațiul aerian **Clasa G**, FIS și ALRS sunt furnizate de către ACC București, prin Controlorii Informare Trafic Aerian (CITA) și poziții operaționale dedicate, care utilizează cinci frecvențe radio cu acoperire zonală, publicate în AIP România.

Emisiile radio se pot efectua simultan, pe toate cele cinci frecvențe radio. Recepția se face distinct și simultan, pe fiecare frecvență radio în parte. Aceste frecvențe sunt monitorizate H24.

Pentru asigurarea ALRS, se utilizează stații radio pe frecvența 121,5 MHz / H24.



Unitatea ATC care furnizează servicii de informare pentru zborul unei aeronave asigură implicit și serviciul de alarmare pentru aceasta.

Atunci când unitățile ATC furnizează atât serviciul de informare a zborurilor, cât și serviciul de control al traficului aerian, furnizarea serviciului de control al traficului aerian are prioritate față de serviciul de informare a zborurilor.

Serviciile alternative OFIS sunt asigurate prin emisiuni București VOLMET și emisiuni ATIS, conform AIP România.

3. Principalele informații furnizate:

- Condiții meteo raportate sau prognozate (ex. SIGMET/AIRMET, rapoarte special din zbor care nu au fost incluse în mesajele SIGMET, condiții pentru aerodromurile de destinație/rezervă);
- Modificări referitoare la disponibilitatea serviciilor de radionavigație;
- Modificări în starea aerodromurilor și a mijloacelor tehnice asociate, inclusiv informații privind starea suprafețelor de mișcare a aerodromului atunci când sunt afectate de zăpadă, gheață sau o grosime semnificativă a stratului de apă;
- Informații privind activarea zonelor de spațiu aerian restricționate;
- Informații privind baloanele libere nepilotate medii sau grele sau zborul unei aeronave fără pilot la bord (RPA – Remotely Piloted Aircraft) executat în baza unui protocol semnat între operatorul acestuia și ROMATSA;
- Informații privind activitatea vulcanică sau eliberarea accidentală de materiale radioactive în atmosferă;
- Pericolele de coliziune (v. pct. 5. *Limitări*);
- Pentru zborurile deasupra Mării Negre, **în măsura posibilului** și atunci când sunt cerute de pilot, orice **informații disponibile**, precum indicativul radio, poziția, drumul adevărat, viteza, etc. navelor maritime de suprafață din zonă;



- Orice alte informații disponibile care pot afecta siguranța traficului aerian.



4. Avantajele “informării”:

- radio-checks și/sau transponder-checks;
- avertizarea privind condiții meteo periculoase pentru zbor;
- informarea de trafic;
- sprijin de navigație în cazul pierderii orientării;
- avertizare în cazul tendinței sau intrării într-o zonă de spațiu aerian restricționat sau în care se desfășoară activități potențial periculoase pentru aeronave (ex. poligoane);
- asistență în obținerea autorizării pentru intrarea în spațiul aerian controlat;
- **sprijin și asistență în situații de urgență.**

CITA au acces, în principiu, direct sau prin Supervisorul de sală ACC București, la toate informațiile care vă sunt necesare pentru executarea sigură și eficientă a zborului dumneavoastră (ex. sistemul NIDS, comunicații cu CNPMNA sau Centrul de Operații Aeriene/SMFA, imagine radar meteo, etc).

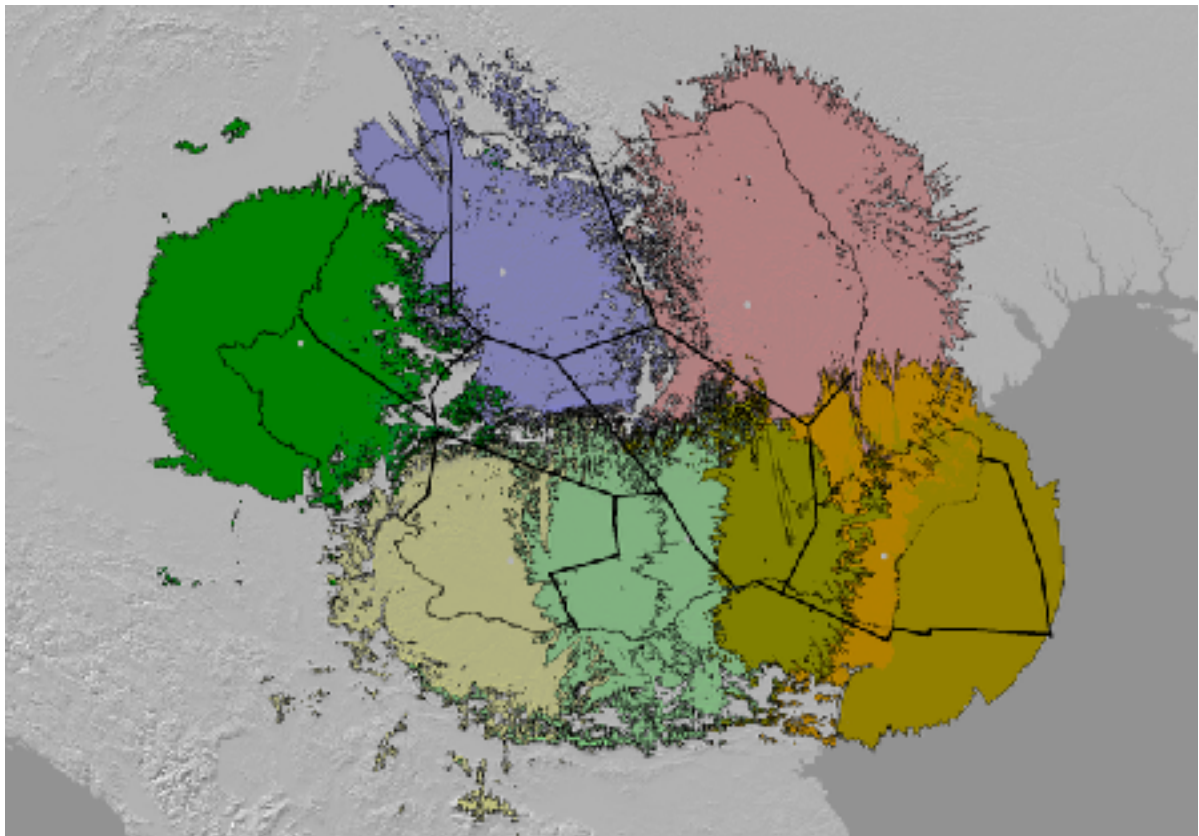
5. Limitări

CITA nu sunt licențiați pentru a furniza servicii de control al traficului aerian. Orice informație transmisă este doar o sugestie/recomandare și nu trebuie considerată ca fiind obligatorie.



Cunoscut fiind că undele radio VHF se propagă în linie dreaptă, comunicațiile radio pot fi intermitente sau se pot întrerupe, în special când zburăți la înălțimi mici, în teren muntos sau la distanțe mari față de locațiile în care sunt instalate stațiile radio pentru furnizarea FIS în spațiul aerian Clasa G (Arad, Bacău, Cluj-Napoca, Constanța și Coștila; pentru actualizare, vezi AIP România).

Acoperire radio pentru furnizarea FIS și ALRS în FIR București, estimată pentru înălțimea de 150 m față de sol:



Nu considerați niciodată că depunerea unui plan de zbor, alocarea unui cod SSR sau convorbirile radio anterioare cu *“București Information”* înseamnă supraveghere radar sau că beneficiați de asigurarea separării față de alt trafic aerian.

Informațiile privind traficul aerian cunoscut, care ar putea prezenta pericol de coliziune pentru aeronava care este informată, pot fi uneori incomplete, iar CITA nu își asumă, în asemenea cazuri, responsabilitatea acurateții și transmiterii lor în orice moment.

6. Cum contactați *“București Information”*

Înainte de decolare

Serviciul de informare a zborurilor poate fi considerat complementar, dar niciodată un substitut pentru briefing-ul de informare înainte de zbor, care trebuie să includă, cel puțin, informații despre:

- condițiile meteorologice la aerodromurile de plecare/rezervă/destinație, precum și pe traiectul de zbor;



- rapoartele meteo relevante (SIGMET/AIRMET);
- reglementările naționale publicate în AIP România;
- NOTAM-urile și restricțiile privind utilizarea spațiului aerian.

Planul de zbor (FPL)

Un plan de zbor trebuie depus înainte de efectuarea oricărui zbor sau porțiuni dintr-un zbor căruia urmează să i se asigure servicii ATC, care traversează granițele internaționale sau care se va desfășura pe timpul nopții, dacă se părăsește vecinătatea unui aerodrom.

Depunerea unui plan de zbor facilitează asigurarea FIS și ALRS.

În cazul când facilitățile de comunicații sunt inadecvate, unitatea ATS care transferă zborul transfrontalier continuă să furnizeze FIS aeronavei, în măsura posibilului, până la momentul când aceasta a stabilit comunicația bilaterală cu unitatea ATS din FIR în care a intrat.

Contactarea pozițiilor operaționale FIS

După stabilirea comunicației radio bilaterale cu pozițiile FIS, indiferent dacă s-a depus sau nu un plan de zbor, comunicați cel puțin următoarele date:

- callsign-ul radio și tipul aeronavei;
- aerodromurile de plecare, de destinație și ruta de zbor;
- poziția geografică prezentă și altitudinea;
- codul SSR selectat, dacă este cazul;
- **solicitarea specifică de informații.**

Când părăsiți spațiul aerian controlat, unitatea ATC vă va preciza întotdeauna frecvența FIS pe care puteți obține informații în zona geografică în care vă aflați.

După aterizare

Cât mai repede posibil după aterizare și prin cel mai rapid mijloc disponibil, informați cea mai apropiată unitate de servicii de trafic aerian pentru a evita declanșarea fazei de urgență INCERFA.

În cazul în care s-a depus un plan de zbor numai pentru o porțiune a unui zbor, diferită de porțiunea rămasă până la destinație, respectivul plan de zbor se încheie, atunci când se solicită acest lucru, printr-un raport corespunzător către unitatea de servicii de trafic aerian corespunzătoare.

7. Important

FIS nu poate fi un substitut pentru informarea detaliată înainte de zbor.

FIS este asigurat doar traficului aerian cunoscut, de regulă, **la cerere.**

ALRS și, ulterior, serviciile de căutare și salvare sunt eficient asigurate traficului aerian cunoscut și aeronavelor echipate cu ELT, respectiv piloților care utilizează PLB, înregistrate prin AACR.



ro Mesajele de urgență Cospas-Sarsat sunt transmise direct în sala operațională ACC București, care este desemnat ca SPOC (Search and Rescue Point of Contact) național, și sunt utilizate imediat de către CITA pentru alertarea organismelor cu responsabilități în coordonarea operațiunilor SAR.

Depunerea FPL, legătura radio permanentă cu “București Information” și/sau utilizarea ELT/PLB reprezintă, de cele mai multe ori, diferența dintre viață și moarte în cazul unui accident de aviație.

Intrarea într-un spațiu aerian controlat se face numai cu autorizarea unității ATC corespunzătoare.

În scopul furnizării ATS, dacă nu este indicat altfel, limita laterală a spațiului aerian controlat sub FL105 este la 5 NM de fiecare parte a unui segment de linie dreaptă care unește fiecare două puncte consecutive ale unei rute ATS, iar distanța minimă de siguranță față de nivelul minim al unei căi aeriene este de 1000 ft (300m). Pentru actualizare, vezi AIP România.

Informații întotdeauna înainte de părăsirea unei frecvențe FIS, modificarea rutei de zbor sau după aterizare pentru a evita declanșarea fazelor de urgență, încărcarea suplimentară nejustificată a CTA/CITA, distragerea acestora de la îndeplinirea atribuțiilor de bază, precum și activarea sistemului național de căutare și salvare, cu angajarea inutilă a unor importante resurse umane și materiale.

Pilotul VFR este, întotdeauna, responsabil pentru siguranța zborului său.

Nu ezitați să solicitați ajutor pe frecvențele “București Information”, când situația o impune. Veți obține, prioritar, informații profesionale.