

Ελεγκτής Εναέριας Κυκλοφορίας



Ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας οργανώνει την κίνηση των αεροσκαφών, στον αέρα, όταν προσγειώνονται και στο έδαφος,

χρησιμοποιώντας ραντάρ και ασύρματο. Εργάζεται κυρίως στα κεντρικά αεροδρόμια, σε κέντρα ελέγχου και συνεργάζεται με τα πληρώματα των αεροσκαφών

για να διασφαλίσει την ασφαλή και γρήγορη ροή της εναέριας κυκλοφορίας. Μερικοί ειδικεύονται στο γενικό έλεγχο της κυκλοφορίας πέρα από τα όρια του αεροδρομίου, καθώς τα αεροπλάνα πετούν πάνω από το διεθνή εναέριο χώρο.

Καθήκον του είναι να επικοινωνεί με τους πιλότους (με ασύρματο, όχι πρόσωπο με πρόσωπο), επιλύει διάφορες περιπτώσεις εναέριας κυκλοφορίας, παρέχοντας πληροφορίες στο αεροσκάφος και είναι υπεύθυνος για το ωράριο εργασίας στο αεροδρόμιο, δίνει άδεια και διαταγές απογείωσης, προσγείωσης και πτήσης σε συγκεκριμένο υψόμετρο, κτλ.

Ο Έλεγχος Εναέριας Κυκλοφορίας (EEK) είναι διεθνής υπηρεσία που προσφέρεται στους αεροναυτιλομένους με κύριο σκοπό την διατήρηση αποστάσεων ασφαλείας μεταξύ των πτήσεων και δευτερεύοντα σκοπό την παροχή πληροφοριών που αφορούν την ασφάλεια των πτήσεων, όπως συνθήκες καιρού, διαθεσιμότητα βοηθημάτων ναυτιλίας και κατάσταση αεροδρομίων. Σε περίπτωση διαπίστωσης απώλειας επαφής με κάποια πτήση επί υποθετικού ή διαπιστωμένου κινδύνου γι αυτήν, προβαίνει άμεσα σε συνέγερση διαδικασιών με σκοπό την παροχή βοήθειας ή έρευνας. Ο συνήθης διεθνής όρος που χρησιμοποιείται γι αυτήν την υπηρεσία είναι ATC (Air Traffic Control). Το σύνολο των βοηθητικών υπηρεσιών που ενισχύουν το παραπάνω βασικό έργο, συμπεριλαμβανομένου και του Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, περιγράφονται από τον περιεκτικό όρο ATS (Air Traffic Services) και ενίοτε στην ελληνική γλώσσα αποδίδονται και με τον γενικό όρο Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας. Μετά το 1990, αρχής γενομένης απ τον Ευρωπαϊκό χώρο, το Eurocontrol ίδρυσε μια πρόσθετη υπηρεσία η οποία προαποφασίζει για την ώρα αναχώρησης κάθε πτήσης που εισέρχεται στον εναέριο Ευρωπαϊκό χώρο με σκοπό να περιορίσει σε όρια ασφαλείας τον αριθμό πτήσεων σε κάθε περιοχή που ασκείται EEK.

Η υπηρεσία αυτή είναι γνωστή με τον αγγλικό όρο CFMU (Central Flow Control Management Unit) η οποία έκτοτε δρα σαν αναπόσπαστο κομμάτι του (Ευρωπαϊκού) συστήματος EEK.

Επί πλέον έχουν οργανωθεί αναγκαίες υπηρεσίες που δρουν παράλληλα με την EEK για την στοιχειοθέτηση και διανομή των πολλαπλών πληροφοριών που είναι αναγκαίες να διατίθενται προς τους πιλότους σε μόνιμη, εποχιακή ή παροδική βάση. Ακόμα λειτουργούν υπηρεσίες που ασχολούνται με την συντήρηση και εφαρμογή πολύπλοκων και εντελώς εξειδικευμένων ηλεκτρονικών συστημάτων, σχεδιασμού εναερίου χώρου και τηρήσεως πολλών ειδικών κανονισμών ασφαλείας. Ένας γενικότερος διεθνής όρος που περιλαμβάνει όλες αυτές τις δραστηριότητες είναι ο ATM (Air Traffic Management), ο οποίος χρησιμοποιείται παράλληλα με εκείνον του ATC και συχνά για το πλατύ κοινό ταυτίζεται μαζί του.



Οι πρώτοι διεθνείς αεροδιάδρομοι

Μεταπολεμικά η Αγγλία ήταν η πρώτη Ευρωπαϊκή χώρα στην οποία οι υπηρεσίες ΕΕΚ ξεκίνησαν μια συστηματική οργάνωση και τυποποίηση. Ιδρύθηκε κέντρο ΕΕΚ, καθιερώθηκαν τοπικοί κανονισμοί, παρόμοιοι αν κι όχι πάντα ταυτόσημοι με εκείνους στις ΗΠΑ, κι ιδρύθηκαν οι πρώτοι Ευρωπαϊκοί αεροδιάδρομοι. Η χάραξή τους πάνω στον χάρτη έγινε με έγχρωμα μολύβια (σαν μαρκαδόροι) κι ονομάστηκαν με βάση το πρώτο γράμμα του χρώματος κι έναν αριθμό μετά , πχ Β1 απ το Blue και το 1 , G12 απ το Green και το 12 κ.ο.κ. Σχεδόν όλοι που χαραχτηκαν τότε επιζούν ως τις μέρες μας κι εκτείνονται πολύ πέραν τις Ευρώπης με χαρακτηριστικό τον Α1 (Amber + 1) , ο πρώτος που δημιουργήθηκε, που φτάνει απ την Αγγλία ως την ...Ινδία.

Την Ελλάδα διασχίζουν μερικοί από αυτούς τους πολύ πρώτους διαδρόμους, όπως ο:

- Β1 : Διατρέχει την Αγγλία, Ολλανδία, Γερμανία φτάνοντας στα βόρεια σύνορά μας και μετά ακολουθεί την διαδρομή Θεσσαλονίκης, Σκοπέλου, Αθήνας, Μεθάνων, Παλαιοχώρας Κρήτης και καταλήγει στη Λιβύη
- Α14 : Ξεκινάει απ το Μιλάνο, φτάνει στο Μπρίντεζι κι ακολουθεί την διαδρομή Κέρκυρα, Αραξο, Τρίπολη, Μήλο, Σητεία και καταλήγει στη Μέση Ανατολή
- κ.ο.κ.

Από τότε η προσθήκη πολύ περισσότερων διαδρόμων σε μεγάλη αφθονία επέβαλε τη χρήση γραμμάτων πολύ πέρα των αρχικών των χρωμάτων οπότε το χρώμα δεν αναφέρεται πλέον καθόλου στην ονομασία τους. Επίσης ο εναέριος χώρος χαρακτηρίστηκε σε Κατώτερο κι Ανώτερο με διαχωριστική γραμμή το ύψος των 20.000-24.000 ποδών στην Ευρώπη και 18.000 στις ΗΠΑ, διαχωρίζοντας θεωρητικά τον χώρο των πλέον αργών κι ελαφρών πτήσεων κι εκείνο, τον Ανώτερο, που επρόκειτο να κυριαρχηθεί απ τα ταχύτερα νέα αεριωθούμενα επιβατηγά αεροπλάνα.

Βιβλιογραφία:

el.wikipedia.org/.../Έλεγχος_Εναέριας_Κυκλοφορίας -