

**Material de îndrumare
pentru pregătirea etapei FEAST III – Interviu – din cadrul selecției de
personal în vederea admiterii la cursul de pregătire inițială pentru
obținerea licenței CTA stagiar organizată la A.C. ROMATSA
în perioada martie 2025 - septembrie 2025**

Prezentul document se adresează candidaților care au promovat primele etape ale testului FEAST (FEAST I și FEAST II – RADAR și MULTIPASS) și urmează să parcurgă ultima etapă a selecției și anume FEAST III – Interviu.

Interviul se va desfășura de către Comisia de selecție formată din specialiști acreditați în acest scop.

Pe durata interviului vi se va solicita să efectuați anumite teste, să va gândiți la o serie de situații atipice, și să descrieți în detaliu acțiunile pe care le-ați întreprins în acele situații.

În cadrul testelor din cadrul interviului veți fi solicitați să efectuați anumite sarcini. Acestea pot fi de mai multe tipuri, de exemplu:

1. Să încercuiți/ tăiați în ordine crescătoare numere.
2. Sa numărați câte viraje stânga sau dreapta face o mașina pe un traseu impus.
3. Să efectuați operații matematice mintal.

Acestea pot fi adunări, scăderi, înmulțiri, împărțiri, cu procente sau combinații ale acestora. ($20 + 10\%$ se rezolvă mintal ca $20 + 10\%$ din $20 = 20 + 2 = 22$. Dacă rezultatul are o zecimală se aproximează imediat la întreg, $0,1$ până la $0,4 = 0$ și $0,5$ până la $0,9 = 1$)

Într-un alt tip de exerciții se poate cere să efectuați operații matematice cu referire la timp.

De ex. $13:03 - 25 = 12:38$ (un tren ajunge în gara la ora 13 și 3 minute, altul a ajuns cu 25 de minute mai devreme. La ce ora a ajuns al doilea? Sau

$13:03 - 12:38 = 25$ (Un tren ajunge în gara la ora 13 și 3 minute, altul a ajuns la 12 și 38 minute. La câte minute după primul a ajuns al doilea?)

Aspectele care vor fi luate în discuție, respectiv întrebările care vor fi puse de către membrii Comisiei de selecție vor urmări:

- Motivația candidatului pentru a exercita profesia de controlor de trafic aerian;
- Conștiinciozitatea și capacitatea candidatului de a respecta regulile și reglementările aplicabile specifice pentru această profesie;
- Capacitatea candidatului de a lua o decizie rapidă și corectă în condiții de stres;
- Reacția candidatului în cazul unor erori și la stres;
- Disponibilitatea candidatului de învățare continuă pentru menținerea competenței și pentru dezvoltarea ulterioară în cadrul exercitării profesiei de CTA;
- Capacitatea candidatului de a planifica acțiunile, de a lua o decizie corectă și de a rezolva în mod corespunzător probleme apărute;
- Abilități pe care ar trebuie să le dețină un candidat pentru a deveni controlor de trafic aerian, care nu au fost evaluate în cadrul testelor anterioare sau reevaluarea anumitor abilități care vor trebui reconfirmate pe parcursul interviului
- Lucrul în echipă.

Pentru a pregăti interviul, ar fi util să aveți în vedere situații prin care ați trecut și care ar putea demonstra faptul că aveți acele calități necesare pentru a deveni controlor de trafic aerian și care sunt prezentate mai sus.

În continuare va fi prezentat un material documentar referitor la domeniul serviciilor de navigație aeriană, pe care vă recomandăm să îl parcurgeți în vederea pregătirii participării dvs. la interviu.

SERVICIILE DE NAVIGAȚIE AERIANĂ ÎN ROMÂNIA

CUPRINS

1. Introducere
2. Serviciile de navigație aeriană în România
3. ROMATSA R.A.
4. Controlori de trafic aerian
5. Operatori aerieni – caracteristici aeronave

1. INTRODUCERE

Transporturile aeriene civile internaționale se organizează și se derulează în baza unor convenții guvernamentale internaționale aflate sub egida Organizației Civile Internaționale (OACI) ca organism specializat al Organizației Națiunilor Unite.

România este stat membru al OACI prin aderarea în anul 1965 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională, semnată la Chicago la data de 7 decembrie 1944 și, de asemenea, România este membră a Conferinței Europene a Aviației Civile (ECAC) din anul 1991 și a Organizației Europene pentru Siguranța Navigației Aeriene (EUROCONTROL) prin aderarea la Convenția EUROCONTROL în anul 1996). Începând cu 1 ianuarie 2007 România a devenit stat membru cu drepturi depline al Uniunii Europene.

Prin aderarea la organizațiile internaționale de aviație civilă sus-menționate, statul român și-a asumat obligația de a respecta standardele și recomandările emise de aceste organizații, precum și de a elabora reglementări și proceduri în conformitate cu acestea.

În România, activitățile de aeronautică civilă pe teritoriul și în spațiul aerian național sunt reglementate prin prevederile Codului Aerian, ale legislației Cerului European Unic (SES), prin acte normative interne în domeniu, precum și în conformitate cu prevederile Convenției de la Chicago privind aviația civilă internațională și ale altor convenții și acorduri internaționale la care România este parte.

Legislația SES, Codul Aerian, reglementările, normele, procedurile și instrucțiunile pentru aeronautica civilă decurgând din prevederile Convenției privind aviația civilă internațională, precum și din alte înțelegeri și acorduri aeronautice internaționale, recunoscute de statul român, sunt obligatorii pentru instituțiile publice, agenții economici și cetățenii de pe întreg teritoriul României.

2. SERVICIILE DE NAVIGAȚIE AERIANĂ

În conformitate cu prevederile legislației Cerului european unic, **serviciile de navigație aeriană** înseamnă servicii de trafic aerian, servicii de comunicații, navigație și supraveghere, servicii meteorologice pentru navigația aeriană și servicii de informare aeronautică, precum și funcțiile de management al spațiului aerian și managementul fluxurilor de trafic aerian

Serviciu de trafic aerian (ATS) / Air traffic service (ATS) – Serviciul de control al traficului aerian (serviciile de control regional, de apropiere și de aerodrom), serviciul de informare a zborului, serviciul consultativ de trafic

aerian și serviciul de alarmare, definite conform reglementărilor specifice aplicabile

Serviciu de control al traficului aerian (ATC) / Air traffic control service (ATC) –

Un serviciu furnizat în scopul:

a) de a preveni coliziunile:

1) între aeronave, și

2) pe suprafața de manevră, între aeronave și obstacole, și

b) de a grăbi și a menține un flux ordonat de trafic aerian.

Serviciul de control de aerodrom / Aerodrome control service –
Serviciul de control al traficului aerian furnizat traficului de aerodrom.

Serviciul de control de apropiere / Approach control service –
Serviciul de control al traficului aerian furnizat zborurilor controlate care sosesc sau care pleacă.

Serviciul de control regional / Area control service – Serviciul de control al traficului aerian furnizat zborurilor controlate în regiuni de control.

Serviciul consultativ de trafic aerian/ Advisory service - înseamnă un serviciu furnizat în cuprinsul unui spațiu aerian consultativ pentru a asigura eșalonarea, în măsura posibilului, între aeronavele care operează după planuri de zbor în conformitate cu regulile de zbor instrumental (*instrument flight rules, IFR*);

Serviciu de informare a zborurilor (FIS) / Flight information service (FIS) – Un serviciu furnizat în scopul de a da indicații și informații care sunt utile pentru desfășurarea în siguranță și cu eficiență a zborurilor.

Serviciu de alarmare / Alerting service – Un serviciu furnizat în scopul înștiințării unor organizații desemnate cu privire la aeronave care necesită acțiuni de căutare și salvare, precum și în scopul de a asista astfel de organizații potrivit necesităților.

Managementul spațiului aerian/ Airspace Management (ASM) -
înseamnă o funcție de planificare cu obiectivul primar de a utiliza la maxim spațiul aerian disponibil prin repartizarea dinamică a timpului și uneori, prin distribuirea spațiului aerian între diferitele categorii de utilizatori ai spațiului aerian, pe baza cerințelor pe termen scurt.

Managementul fluxurilor de trafic aerian/ Air Traffic Flow Management (ATFM) - înseamnă o funcție stabilită în vederea promovării unui flux de trafic aerian sigur, ordonat și rapid, asigurând utilizarea la maxim a capacității ATC și compatibilitatea dintre volumul traficului și capacitățile declarate de către furnizorii serviciilor de trafic aerian corespunzători;

Managementul traficului aerian/ Air Traffic Management (ATM) - înseamnă cumularea funcțiilor aeriene și de sol (servicii de trafic aerian (ATS), managementul spațiului aerian (ASM) și managementul fluxurilor de trafic aerian (ATFM)) necesare pentru a asigura deplasarea sigură și eficientă a aeronavelor în toate etapele exploatarea lor;

Spațiul aerian național reprezintă coloana de aer situată deasupra teritoriului în care România își exercită suveranitatea, până la limita inferioară a spațiului extraatmosferic.

În spațiul aerian național se desfășoară atât trafic aerian general, cât și trafic aerian operațional. **Traficul aerian general** reprezintă toate deplasările aeronavelor civile, precum și toate deplasările aeronavelor de stat (inclusiv ale aeronavelor militare, vamale și de poliție) atunci când aceste deplasări sunt realizate în conformitate cu procedurile Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI). **Traficul aerian operațional** reprezintă toate mișcările aeronavelor civile și de stat care se efectuează în conformitate cu reglementările naționale, altele decât în conformitate cu procedurile Organizației Aviației Civile Internaționale

În **spațiul aerian național** se pot stabili, în conformitate cu reglementările specifice aplicabile:

- a) spații aeriene rezervate, destinate unor activități aeronautice militare, de școală, de sport aeronautic, de încercare și omologare a aeronavelor, precum și altor activități stabilite prin reglementări specifice;
- b) spații aeriene restricționate, constituite din zone periculoase, zone restricționate sau zone interzise.
- c) spații aeriene segregate.

Clasificarea spațiului aerian național din punct de vedere al asigurării serviciilor de trafic aerian se stabilește în conformitate cu standardele elaborate de organizațiile internaționale de aviație civilă la care România este parte contractantă.

În conformitate cu standardele OACI există 7 clase de spațiu aerian și anume: A, B, C, D, E, F și G. Serviciul de control al traficului aerian este asigurat numai în spațiile aeriene de clasă A – E, în spațiul de clasă F se asigură numai serviciu consultativ, iar spațiul de clasă G este spațiu aerian necontrolat.

În România clasele de spațiu aerian sunt următoarele: A, C și G.

În timp de pace Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, împreună cu Ministerul Apărării Naționale, organizează spațiul aerian național și stabilește principiile și regulile de folosire a acestuia pentru activitățile aeronautice civile sau militare, după caz.

Managementul fluxului de trafic aerian

Managementul tactic al fluxurilor de trafic aerian la nivelul Uniunii Europene utilizează și furnizează informații suficient de precise și de actuale cu privire la volumul și la natura traficului aerian prevăzut care influențează furnizarea serviciilor și coordonează și negociază redirectionarea sau amânarea fluxurilor de trafic cu scopul de a reduce riscul de supraaglomerare în aer sau pe aerodromuri.

Managementul fluxului de trafic aerian se efectuează pentru a optimiza capacitatea disponibilă în cadrul utilizării spațiului aerian și pentru a îmbunătăți procesele de management al fluxului de trafic aerian. Acesta se bazează pe siguranță, pe transparență și pe eficiență, asigurând furnizarea flexibilă și în timp util a capacității, în conformitate cu Planul european de navigație aeriană. Măsurile prevăzute în regulamentele europene referitoare la managementul fluxului de trafic aerian sprijină deciziile operaționale ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, ale operatorilor de aerodrom și ale utilizatorilor spațiului aerian și vizează următoarele domenii:

- (a) planificarea zborurilor;
- (b) utilizarea capacității disponibile a spațiului aerian în toate fazele de zbor, inclusiv alocarea sloturilor orare pe rută;
- (c) utilizarea itinerarelor de către traficul aerian general, inclusiv: — crearea unei singure publicații pentru orientarea pe rută și în trafic, — opțiuni de deviere a traficului aerian general de la zonele congestionate; și — norme prioritare privind accesul la spațiul aerian pentru traficul aerian general, în special în perioadele de aglomerație și de criză;
- (d) coerența dintre planurile de zbor și sloturile orare ale aeroporturilor și coordonarea necesară cu regiunile adiacente, după caz.

Managementul spațiului aerian

Desemnarea unor volume specifice de spațiu aerian pentru o anumită utilizare este monitorizată, coordonată și promulgată în timp util, cu scopul de a reduce riscul de pierdere a eşalonării dintre aeronave în toate împrejurările. Având în vedere organizarea activităților militare și a aspectelor conexe aflate sub responsabilitatea statelor membre, managementul spațiului aerian asigură, de asemenea, aplicarea uniformă a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, astfel cum a fost descris de OACI și pus în aplicare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 551/2004, pentru a facilita managementul spațiului aerian și managementul traficului aerian în contextul politicii comune în domeniul transporturilor.

3. ADMINISTRAȚIA ROMÂNĂ A SERVICIILOR DE TRAFIC AERIAN - ROMATSA R.A.

Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian ROMATSA R.A., înființată prin HG 74/ 1991, cu modificările și completările ulterioare, și are ca obiect principal de activitate administrarea și exploatarea căilor aeriene, organizarea și asigurarea tehnică a acestora, dirijarea și controlul traficului aerian în spațiul aerian al României repartizat aviației civile, organizarea și realizarea informării aeronautice și meteorologice a transportatorilor aerieni români și străini, asigurarea legăturilor permanente ale căilor aeriene naționale cu cele ale statelor vecine și cu aeroporturile din țară, precum și organizarea și realizarea serviciului de telecomunicații aeronautice.

În conformitate cu legislația Cerului Unic European (SES – Single European Sky), începând cu 1 ianuarie 2007 ROMATSA este certificată de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română ca furnizor de servicii de navigație aeriană în spațiul aerian național, conform prevederilor aplicabile la acea dată.

Autoritatea Aeronautică Civilă Română (AACR), în calitate de autoritate națională de supervizare a siguranței zborurilor din România, desfășoară un proces de supraveghere continuă a serviciilor furnizate de ROMATSA pentru a verifica în ce măsură ROMATSA continuă să se conformeze cu cerințele regulamentare de certificare.

O dată cu intrarea în vigoare a unui nou pachet legislativ european privind furnizarea serviciilor de navigație aeriană, AACR, în calitate de autoritate națională de supervizare/ autoritate competentă a emis pentru ROMATSA Certificatul de furnizor de servicii de navigație aeriană pe durată nedeterminată. AACR, în calitate de autoritate națională de supervizare, exercită permanent un proces de supraveghere continuă pentru ROMATSA pentru a verifica îndeplinirea condițiilor de certificare. De asemenea, atunci când este cazul, AACR poate identifica orice neajunsuri, respectiv neconformități față de cerințele reglementărilor în vigoare și solicită măsuri corective pentru corectarea acestora, astfel încât condițiile de certificare să nu fie afectate.

În conformitate cu Certificatul de furnizor de servicii de navigație aeriană acordat de Autoritatea Aeronautică Civilă Română (AACR) conform cerințelor legislației europene în vigoare, ROMATSA este certificată să furnizeze următoarele servicii de navigație aeriană în spațiul aerian național:

1. Servicii de trafic aerian (ATS) compuse din: servicii de control al traficului aerian (ATC), servicii de informare a zborurilor și servicii de alarmare. Aceste servicii sunt furnizate de către toate unitățile ATS ale ROMATSA.

a. Serviciile de control al traficului aerian sunt de 3 tipuri:

- serviciul de control regional- în regiuni de control;
- serviciul de control de apropiere – în zona de control terminal;
- serviciul de control de aerodrom – în zona de control de aerodrom.

Unitățile de trafic (ATS) din cadrul ROMATSA sunt următoarele:

1. Unitatea de control regional ACC București, care furnizează serviciul de control regional.
 2. Unități de control al traficului aerian de apropiere (APP) – 3 unități și anume: APP București, APP Arad și APP Constanța.
 3. Unități de control al traficului aerian de aerodrom (turnuri de control TWR), care furnizează:
 - serviciul de control de aerodrom: 8 unități: TWR Otopeni, TWR Băneasa, TWR Arad, TWR Cluj, TWR Constanța, TWR Tg. Mureș, TWR Sibiu, TWR Timișoara și;
 - serviciul de control de aerodrom și serviciul de control de apropiere 8 unități –(acolo unde cele 8 unități menționate mai sus nu pot furniza acest serviciu), și anume: TWR Bacău, TWR Brașov, TWR Baia Mare, TWR Craiova, TWR Iași, TWR Oradea, TWR Suceava, TWR Satu Mare și TWR Tulcea. La TWR Brașov, serviciile de trafic aerian sunt furnizate de la distanță (remote).
- b. Serviciul de informare a zborurilor (FIS – Flight Information Service) în Regiunea de Informare a Zborurilor București (FIR – Flight Information Region) este furnizat de către:**
- ACC București – pozițiile operaționale dedicate pentru furnizarea serviciului de informare a zborurilor (FIS En-Route), cu precădere în spațiul aerian de clasă G
 - unitățile de control al traficului aerian ACC, APP și TWR, fiecare în zona sa de responsabilitate.
- c. Serviciul de alarmare (alerting service):** de către toate unitățile de trafic aerian ale ROMATSA.
2. **Servicii de informare aeronautică (AIS)–** sunt serviciile de informare aeronautică înaintea zborului, respectiv de întocmire și distribuie a buletinului de informare înaintea zborului (pre-flight information bulletin – PIB); acestea sunt furnizate către operatorii aerieni prin care aceștia obțin toate informațiile necesare în vederea desfășurării zborului. ROMATSA furnizează, de asemenea servicii de informare aeronautică prin emiterea de mesaje NOTAM (Notice to Airmen).
 3. **Servicii de meteorologie aeronautică (MET)–** sunt furnizate în conformitate cu Anexa 3 OACI. Acestea sunt furnizate de către:
 - birouri meteorologice de aerodrom, incluzând și sarcini de stație meteorologică și au ca zonă de responsabilitate zona de control

de aerodrom; există câteva asemenea birouri care pot elabora prognoze ale condițiilor meteorologice locale

- Centrul Național de Protecție Meteorologică a Navigației Aeriene (CNPMNA) funcționează ca centru de veghe meteorologică conform Anexei 3 OACI pentru regiunea de informare a zborurilor București (FIR București). Suplimentar, CNPMNA elaborează prognoze de aerodrom, de decolare, de aterizare, precum și prognoze de zonă pentru zborurile de nivele joase; de asemenea, emite avertizări meteorologice de aerodrom prognozate pentru toate aerodromurile din România la care biroul MET local nu efectuează aceste activități.
- 4. Servicii de comunicații, navigație, supraveghere (CNS)** – serviciile tehnice furnizate pentru echipamentele tehnice, respectiv suportul tehnic necesar furnizării serviciilor de trafic aerian, atât pentru controlul regional (de rută), cât și pentru controlul de apropiere și de aerodrom.
- 5. Managementul fluxului de trafic aerian (ATFM)** – Furnizarea ATFM local în zona de responsabilitate așa cum este în Publicația de Informare Aeronautică AIP România, secțiunea ENR 1.9.
- 6. Managementul spațiului aerian (ASM)** - Furnizarea serviciului ASM local (tactic/ASM nivelul 3) în zona de responsabilitate așa cum este în Publicația de Informare Aeronautică AIP România, secțiunea ENR 1.9.

În prezent ROMATSA este implicată într-o serie de proiecte de dezvoltare cum ar fi: sectorizare nouă în regiunea de control București, extindere furnizare servicii de control de aerodrom de la distanță pentru unele unități TWR (remote tower) (altele decât TWR Brașov), sistem de evaluare a complexității traficului aerian (RomAirTCM), FF-ICE – FLIGHT AND Flow Information for a Collaborative Environment, ATC – TBO – Trajectory Based Operations, etc.

Detalii privind direcțiile prioritare și obiectivele strategice ale ROMATSA, precum și principalele proiecte de dezvoltare în care este implicată, se regăsesc pe site-ul www.romatsa.ro la secțiunile „Direcții prioritare și obiective strategice, respectiv „Proiecte”.

4. CONTROLORI DE TRAFIC AERIAN

În conformitate cu prevederile reglementărilor în domeniu, furnizarea de serviciilor de navigație aeriană, în special a celor de trafic aerian, necesită un personal cu înaltă calificare, a cărui competență trebuie permanent demonstrată. Pentru a furniza servicii de trafic aerian este necesar ca o

persoană să dețină o licență valabilă emisă de autoritatea competentă, cu atribuții în domeniul licențierii personalului aeronautic.

Pentru a furniza servicii de trafic aerian ATS la una sau mai multe unități de trafic aerian din cadrul ROMATSA o persoană trebuie să dețină o licență valabilă de controlor de trafic aerian (CTA) emisă de Autoritatea Aeronautică Civilă Română.

Prin **Licență CTA** se înțelege un certificat, indiferent de denumirea sub care este cunoscut, eliberat și în conformitate cu prevederile reglementărilor europene direct aplicabile în România, care autorizează titularul său legal să furnizeze servicii de control al traficului aerian în conformitate cu calificările și autorizările înscrise în licența respectivă.

Pentru a fi valabilă o licență CTA trebuie să aibă înscrise una sau mai multe calificări, autorizări asociate calificărilor și una sau mai multe autorizări de unitate.

Calificarea reprezintă autorizarea înscrisă într-o licență sau asociată acesteia, constituind parte integrantă din respectiva licență, care precizează condițiile speciale, privilegiile sau limitările aferente respectivei licențe.

Autorizarea asociată calificării reprezintă autorizarea înscrisă într-o licență constituind parte integrantă din aceasta, care precizează condițiile speciale, privilegiile sau limitările aferente respectivei calificări, inclusiv tipul de echipament pe care persoana în cauză este autorizată să îl utilizeze în procesul de furnizarea a serviciului ATS.

Prin **autorizare de unitate** se înțelege înseamnă autorizarea înscrisă într-o licență, constituind parte integrantă din aceasta, care precizează indicatorul OACI de localizare și sectoarele și/sau pozițiile operaționale în care titularul licenței este competent să își desfășoare activitatea.

În plus față de înscrisurile menționate mai sus, pentru a fi valabilă o licență CTA trebuie să aibă înscrisă și **autorizarea privind competența lingvistică**, respectiv autorizarea care precizează competențele lingvistice ale titularului (atât pentru limba engleză cât și pentru limba română).

De menționat, că orice deținător al unei licențe CTA care dorește să furnizeze servicii de pregătire practică în trafic real (OJT) este necesar să aibă înscrisă în licență autorizare de **instructor OJT (OJTI)**, care certifică faptul că persoana în cauză este competentă să furnizeze asemenea servicii.

Calificările asociate licenței CTA sunt de 5 categorii, după cum urmează:

1. **control de aerodrom (ADC)** - indică faptul că titularul licenței este competent să furnizeze un serviciu de control al traficului de aerodrom;

2. **control de apropiere, procedural (APP)** - indică faptul că titularul licenței este competent să furnizeze un serviciu de control al traficului aerian aeronavelor care sosesc, care pleacă sau care se află în tranzit fără a utiliza echipamente de supraveghere;

3. **control de apropiere, supraveghere (APS)** - indică faptul că titularul licenței este competent să furnizeze un serviciu de control al traficului aerian aeronavelor care sosesc, care pleacă sau care se află în tranzit utilizând echipamente de supraveghere;

4. **control regional, procedural (ACP)** - indică faptul că titularul licenței este competent să furnizeze un serviciu de control al traficului aerian aeronavelor fără a utiliza echipamente de supraveghere;

5. **control regional, supraveghere (ACS)** - indică faptul că titularul licenței este competent să furnizeze un serviciu de control al traficului aerian aeronavelor utilizând echipamente de supraveghere.

4 dintre calificările menționate mai sus pot să aibă **autorizări asociate**, după cum urmează:

1. Calificarea "control de aerodrom" (ADC) poate avea asociată autorizarea "control de aerodrom, supraveghere" (SUR), care indică faptul că titularul licenței este competent să furnizeze servicii de control de aerodrom cu ajutorul sistemelor de supraveghere.

2. Calificarea "control de apropiere, supraveghere" (APS) poate să aibă asociată una sau mai multe dintre următoarele autorizări:

- a. autorizarea "radar de apropiere de precizie" (PAR), care indică faptul că titularul licenței este competent să asigure controlul de la sol al apropiierilor de precizie pentru aeronave, la apropierea finală de pista de aterizare, cu ajutorul echipamentelor radar de apropiere de precizie;
- b. autorizarea "apropiere supravegheată radar" (SRA), care indică faptul că titularul licenței este competent să asigure controlul de la sol al apropiierilor de neprecizie pentru aeronave, la apropierea finală de pista de aterizare, cu ajutorul echipamentelor de supraveghere;

3. calificarea "control regional, procedural" (ACP) poate să aibă asociată autorizarea "control oceanic" (OCN), care indică faptul că titularul licenței este competent să furnizeze servicii de control al traficului aerian aeronavelor care operează într-o zonă de control oceanic;

4. calificarea "control regional, supraveghere" (ACS) poate să aibă asociată autorizarea «control oceanic» (OCN), care indică faptul că titularul licenței este competent să furnizeze servicii de control al traficului aerian aeronavelor care operează într-o zonă de control oceanic.”;

Notă: Autorizarea OCN nu există în România

5. Operatori aerieni – caracteristici aeronave

Principalii operatori aerieni cărora ROMATSA le furnizează servicii de trafic aerian sunt următorii: TAROM, LUFTHANSA, BRITISH AIRWAYS, KLM, AIR FRANCE, QATAR AIRLINES, TURKISH AIRLINES, AUSTRIAN AIRLINES, RYANAIR, WIZZ AIR, HISKY, etc. Aceste companii operează cu diferite tipuri de aeronave, dintre care cele mai des întâlnite sunt prezentate mai jos.

Cunoașterea caracteristicilor aeronavelor reprezintă un element cheie în procesul de luare a deciziilor în vederea stabilirii eșalonărilor corespunzătoare și a secvențelor de trafic.

Principalele unități de măsură pentru măsurarea distanțelor utilizate de regulă în aviație, deci și în procesul de dirijare a aeronavelor sunt:

- mila nautică (nautical mile - NM) 1NM = 1,852km
- piciorul – foot: 1 ft = 0,3048m
- inch: 1 inch = 2,54 cm

Unitatea de măsură folosită pentru viteza aeronavelor este nodul (în limba engleză „knot”, abreviat „kt”). Un nod este o unitate de măsură pentru viteză având valoarea egală cu 1 milă nautică pe oră.

Echivalentul în Sistemul Internațional: 1 kt=1852 m / 3600 s≈0,5144 m/s

Echivalentul în kilometri pe oră: 1 kt=1,852 km/h

În continuare sunt prezentate doar câteva dintre aeronavele care operează și în România, precum și câteva din caracteristicile acestora care **ar trebui cunoscute**.

- Nume aeronavă (Denumire Aeronavă)
- Cod OACI (ICAO code) - cod 4 caractere pentru fiecare tip de Aeronavă
- Categoria aeronavei în funcție de turbulența de sîaj ("WTC" (the Wake Turbulence Category) - categoria turbulenței de sîaj (L- Light (joasă), M – Medium (medie), H-Heavy (grea), S – Super)
- Producătorul aeronavei (Producator)
- "Type Code" (the Type Code of the aircraft)
L=avion, cifra=nr.motoare, tip motoare=J/jet , P/prop sau T/turbo prop
- Cod categorie aeronavă în funcție viteza de apropiere - "APC" (the Approach Category Code) (A,B,C,D,E)

Următoarele caracteristici **ar trebui cunoscute** cel puțin la nivel **aproximativ**:

Viteza croazieră (CS): în kt (knots/noduri)

Plafon de zbor(CL): nivelul optim de zbor (FL350=35000 feet)

Minimum clean speed (MCS): viteza minima "curată" (fără flapsuri, fără tren scos)

Distanța de aterizare(LND): distanța minimă de aterizare necesară

Pasageri (Pax): nr. pasageri configurație uzuală

Pentru a facilita cunoașterea, înțelegerea și memorarea parametrilor aeronavelor de mai jos este recomandat să le organizați într-un tabel și să identificați aspecte comune și diferite ale acestora, precum și combinații ale acestora. De asemenea, le puteți grupa în intervale cum ar fi nr. de pasageri, distanțe de aterizare, etc.

Aircraft name:

AICSA PA-44 Seminole

Manufacturer:

PIPER

CS	CL	MCS	LND	PAX
160kt	FL180	NO DATA	400	3

ICAO/WTC:

PA44 / L

Type Code/APC:

L2P A

Aircraft name:

172 Skyhawk

Manufacturer:

CESSNA

CS	CL	MCS	LND	PAX
115kt	FL130	no data	160	3

ICAO/WTC:

C172 / L

Type Code/APC:

L1P A

Aircraft name:

A380-800

Manufacturer:

AIRBUS

CS	CL	MCS	LND	PAX
520kt	FL430	230kt	2010	555

ICAO/WTC:

A388 / S

Type Code/APC:

L4J D

Aircraft name:

737MAX7

Manufacturer:

BOEING

CS	CL	MCS	LND	PAX
453kt	FL410	215kt	1500	153

ICAO/WTC:

B37M / M

Type Code/APC:

L2J C

Aircraft name:

737 MAX10

Manufacturer:

BOEING

CS	CL	MCS	LND	PAX
453kt	FL410	225kt	1800	198

ICAO/WTC:

B3XM / M

Type Code/APC:

L2J D

Aircraft name:

B300 Super King Air 350

Manufacturer:

HAWKER BEECHCRAFT

CS CL MCS
300kt FL350 150kt

LND
820

PAX
8

ICAO/WTC:

B350 / L

Type Code/APC:

L2T B

Aircraft name:

Airbus A220-100

Manufacturer:

AIRBUS

CS CL MCS
445kt FL410 190kt

LND
1350

PAX
135

ICAO/WTC:

BCS1 / M

Type Code/APC:

L2J C

Aircraft name:

A318

Manufacturer:

AIRBUS

CS CL MCS
460kt FL390 210kt

LND
1300

PAX
107

ICAO/WTC:

A318 / M

Type Code/APC:

L2J C

Aircraft name:

Airbus A330-800

Manufacturer:

AIRBUS

CS CL MCS
475kt FL410 200kt

LND
1850

PAX
406

ICAO/WTC:

A338 / H

Type Code/APC:

L2J C

Aircraft name:

ALENIA ATR-42-500

Manufacturer:

ATR

CS CL MCS
225kt FL260 170kt

LND
1000

PAX
42

ICAO/WTC:

AT45 / M

Type Code/APC:

L2T B

Aircraft name:

ALENIA ATR-72

Manufacturer:

ATR

CS CL MCS
275kt FL250 170kt

LND
1100

PAX
72

ICAO/WTC:

AT72 / M

Type Code/APC:

L2T B

Aircraft name:

C-130J Hercules

Manufacturer:

LOCKHEED MARTIN

CS	CL	MCS	LND	PAX
		NO		
330kt	FL330	DATA	430	92

ICAO/WTC:

C30J / M

Type Code/APC:

L4T C

Aircraft name:

An12

Manufacturer:

ANTONOV

CS	CL	MCS	LND	PAX
310kt	FL330	120kt	500	90

ICAO/WTC:

AN12 / M

Type Code/APC:

L4T C

Aircraft name:

Dash 8 Q400

Manufacturer:

BOMBARDIER

CS	CL	MCS	LND	PAX
360kt	FL250	180kt	1100	78

ICAO/WTC:

DH8D / M

Type Code/APC:

L2T C

Aircraft name:

560XL Citation Excel

Manufacturer:

CESSNA

CS	CL	MCS	LND	PAX
430kt	FL450	180kt	890	8

ICAO/WTC:

C56X / M

Type Code/APC:

L2J B

Aircraft name:

2000 (SAAB)

Manufacturer:

SAAB

CS	CL	MCS	LND	PAX
360kt	FL310	160kt	1300	50

ICAO/WTC:

SB20 / M

Type Code/APC:

L2T B

Aircraft name:

A321 neo

Manufacturer:

AIRBUS

CS	CL	MCS	LND	PAX
450kt	FL390	210kt	1850	244

ICAO/WTC:

A21N / M

Type Code/APC:

L2J C

Aircraft name:

FOKKER 50, Maritime Enforcer

Manufacturer:

FOKKER

CS	CL	MCS	LND	PAX
240kt	FL250	170kt	1100	50

ICAO/WTC:

F50 / M

Type Code/APC:

L2T B

Aircraft name:

AERITALIA G-222

Manufacturer:

ALENIA

CS	CL	MCS	LND	PAX
240kt	FL250	No data	900	No data

ICAO/WTC:

G222 / M

Type Code/APC:

L2T B

Aircraft name:

EMB-145

Manufacturer:

EMBRAER

CS	CL	MCS	LND	PAX
440kt	FL370	180kt	1350	45

ICAO/WTC:

E145 / M

Type Code/APC:

L2J C

Aircraft name:

FISHBED

Manufacturer:

MIKOYAN

CS	CL	MCS	LND	PAX
500kt	FL600	no data	800	1

ICAO/WTC:

MG21 / M

Type Code/APC:

L1J E

Aircraft name:

F-16 Fighting Falcon

Manufacturer:

LOCKHEED

CS	CL	MCS	LND	PAX
480kt	FL500	no data	800	1

ICAO/WTC:

F16 / M

Type Code/APC:

L1J D