

10 februari 2010

CANAC 2: een troef voor de toekomst van Belgocontrol

Aan de vooravond van de grondige veranderingen die de wetgeving van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim met zich zal meebrengen, versterkt Belgocontrol zijn positie door zich uit te rusten met het modernste controlecentrum van Europa.

CANAC 2 is de parel aan de kroon van een investeringsprogramma waarbij Belgocontrol eind 2004 de verkeersstoren van Brussel-Nationaal en zijn nieuwe exploitatiesite in Steenokkerzeel kon oprichten. Het is zoveel meer dan een luchtverkeersleidingcentrum, want het is ook een systeem voor het beheer van het luchtverkeer dat ook de verkeersstorens van de vijf openbare Belgische luchthavens uitrust- Brussel-Nationaal, Charleroi, Antwerpen, Oostende en Luik- op basis van een innovatief operationeel concept gericht op het tactische beheer van de luchtverkeersstromen.

Met CANAC 2 is Belgocontrol de beslissende fase binnengetrepen wat het bedrijf zal toelaten de plaats van onmisbare partner te veroveren in de toekomstige luchtverkeersleiding die wordt uitgetekend door de reglementering van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim. Deze reglementering, uitgevaardigd door de Europese Commissie, trad in werking in 2004 en werd gevolgd door een tweede wetgevende pakket in 2009. Het doel van deze maatregelen, waarop de luchtvaartmaatschappijen aandrongen, is de verkeersleiding in Europa zo veilig mogelijk te maken, tegen een minimale kost en met een maximale efficiëntie, door functionele luchtruimblokken te creëren (FAB) die niet meer gebonden zijn aan de landsgrenzen. Vanaf 2012 zal men dus een rationalisatie zien van de luchtverkeersleidingssector waarin performantie een bepalende factor zal zijn.

Performantie

Veiligheid, efficiëntie en kostenbeheersing waren de leidende principes bij de uitwerking van CANAC 2. De opdracht van openbare dienst van Belgocontrol - het verzekeren van de veiligheid van het luchtverkeer - werd hierdoor nog versterkt. CANAC 2 heeft in zeer sterke mate bijgedragen tot een verhoging van de veiligheid.

Contact:

Veiligheidsnetten, gebaseerd op radar- en vliegplangegevens, produceren geluids- en visuele alarmen wanneer ze een risico detecteren op een mogelijk gevaarlijke situatie zoals, bijvoorbeeld, het niet-respecteren van de veiligheidsafstanden tussen de vliegtuigen. De automatisering van de taken, de ergonomie en de gemakkelijke en snelle toegang tot alle werkinstrumenten en de informatie, stellen de verkeersleiders in staat om zich ten volle te concentreren op het verkeer dat zij beheren. Wat betreft de luchtverkeersveiligheid, is het van het allerhoogste belang om te kunnen terugvallen op back-upsystemen in geval van een defect. In CANAC 2 werden de systemen materieel ontdebeld en in twee aparte informaticazalen geïnstalleerd en werden er twee noodmodi voorzien, *Fallback* en *Ultimate*. Deze veiligheidsmaatregelen garanderen, in geval van panne, dat de dienst gegarandeerd blijft zonder dat de capaciteit er moet bij inschieten.

De ergonomie van de werkposten, die de enige toegangspunten zijn tot alle werkinstrumenten voor de verkeersleiding, werd uitgebreid bestudeerd. De verkeersleiders hoeven niet langer telkens van werkpost te veranderen als zij toegang willen hebben tot een andere applicatie. De configuratie 'in bloembladvorm' van de operationele zaal bevordert de communicatie die van essentieel belang is tussen de luchtverkeersleiders. Vermits vele taken werden geautomatiseerd, zijn er nu slechts twee verkeersleiders nodig om een luchtverkeersleidingssector te beheren. Deze sectoren – delen van het luchtruim - zijn ook niet langer verbonden aan welbepaalde werkposten zoals in het vroegere centrum. Dankzij deze nieuwe soepele indeling kan het werk in de operationele zaal worden gereorganiseerd en kunnen de posten worden bemand in functie van de verkeerssituatie. Deze voordelen zullen een aanzienlijke productiviteitswinst met zich meebrengen. Dit is bijzonder belangrijk voor Belgocontrol, dat veruit het meest complexe luchtruim van Europa beheert en dat dus, bijgevolg, meer personeel moet inzetten in vergelijking met andere centra.

In CANAC 2, dat dus ook in de controletorens wordt gebruikt, optimaliseren nieuwe toepassingen het tactische beheer van de luchtverkeersstromen. Het verkeer wordt globaler en nauwkeuriger beheerd. De verkeersleiders hebben een beeld *in real time* van de status van de verschillende militaire zones van het luchtruim en kunnen dus gebruik maken van het feit dat deze tijdelijk beschikbaar zijn om de vliegtuigen meer rechtstreekse routes te laten volgen.

Contact:

Daardoor wordt er bespaard op kerosine en dalen de kosten dus voor de luchtvaartmaatschappijen, wat dan weer een positieve invloed heeft op het milieu door de lagere uitstoot van broeikasgassen. De vele systemen voor het automatische beheer, de berekening en het updaten van gegevens die geïntegreerd zitten in CANAC 2, zorgen voor stiptheids- en efficiëntiewinst, zowel op het vlak van de kosten als van het milieu.

De performantie van CANAC 2, de flexibiliteit ervan en de mogelijkheid om er de militaire verkeersleiding in te integreren, plaatst Belgocontrol in een gunstige strategische positie op het moment dat we mee in het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim stappen.

Investering

Er werd ongeveer 60 miljoen euro geïnvesteerd in CANAC 2. Dit is inderdaad een groot bedrag voor het bedrijf, maar het verzekert een stevige basis voor zijn toekomst. In de luchtvaartsector moet deze investering worden gerelativeerd: het is niet eens de prijs van één enkel lijnvliegtuig van het type Boeing 737 of Airbus A320! Deze investering zal zeer snel een kostenefficiëntie opleveren die rechtstreeks ten goede zal komen van onze gebruikers, de luchtvaartmaatschappijen, die en-route vergoedingen betalen om gebruik te maken van onze diensten. De winsten zullen voortvloeien uit een verhoogde productiviteit dankzij de nieuwe uitrustingen (meer rechtstreekse routes, soepele indeling in sectoren, een betere samenwerking tussen burgers en militairen, een beter beheer van de verkeersstromen) en ook dankzij de vermindering van drie naar twee personen per sector, aangezien de assistent-verkeersleiders binnenkort niet meer nodig zullen zijn omdat de technologie zorgt voor de beschikbaarheid van de informatie en instaat voor de communicatiemiddelen.

Het CANAC 2-project

In september 2007 werd begonnen met de bouw van het nieuwe CANAC 2-centrum. Tussen de bestelling en de indienststelling van het centrum zit maar iets meer dan twee jaar, wat een uitzonderlijke prestatie is. Vandaag beschikt Belgocontrol over het modernste luchtverkeersleidingscentrum van Europa.

Contact:

Het nieuwe luchtverkeersleidingcentrum van Belgocontrol werd op 28 november 2009 in alle discretie en met succes in dienst gesteld. Hierdoor konden de verkeersleiders zich vertrouwd maken met het nieuwe systeem en kon de goede werking ervan worden nagegaan. Het vervangt het vorige CANAC, dat van 1993 dateert, en dat niet meer beantwoordt aan de huidige performantiebehoeften en aan de technologische evolutie die nodig is om mee het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim uit te bouwen. Een opmerkelijk weetje: de overgang gebeurde zonder een noemenswaardige capaciteitsvermindering en dus zonder grote ongemakken voor de luchtvaartmaatschappijen.

CANAC 2 werd tot stand gebracht in samenwerking met één van de wereldleiders op het vlak van luchtverkeersleidingssystemen, Thales ATM, dat trouwens een belangrijke actor is van het SESAR-programma (Single European Sky ATM Reasearch). Dit Europese programma, het technische luik van het toekomstige Gemeenschappelijk Europees Luchtruim, groepeert instellingen zoals de Europese Commissie en Eurocontrol en de industriële partners om de technologische toekomst van de luchtverkeersleiding uit te stippelen.

Na de procedures voor het opstellen van een bestek, de openbare aanbesteding en de selectie van de leveranciers, werd in september 2007 het Eurocat-E systeem besteld bij de firma Thales ATM . De aanpassing van dit systeem aan onze behoeften en de integratie van de bestaande systemen en/of de systemen die bij Belgocontrol werden ontwikkeld, mobiliseerde maandenlang onze ingenieurs, technici en onze luchtverkeersleiders. Thales ATM heeft Belgocontrol een kant-en-klaar systeem geleverd, maar Belgocontrol heeft vanaf het begin tot het einde het beheer van het project in handen gehouden. Ook de opleiding van het operationele en technische personeel voor hun toekomstige nieuwe werkomgeving moest worden georganiseerd, daarna moesten er tests worden uitgevoerd en werd het systeem met veel omzichtigheid en in fases ingevoerd via de « shadowing », een overgangperiode waar de operationele zaal van het oude CANAC klaar was om de activiteiten over te nemen in geval van problemen. Heel dit proces maakte het voorwerp uit van veiligheidsstudies (« safety cases ») tot aan de indienststelling van CANAC 2, en dit onder de permanente supervisie van de Safety Management Unit van Belgocontrol.

Contact:

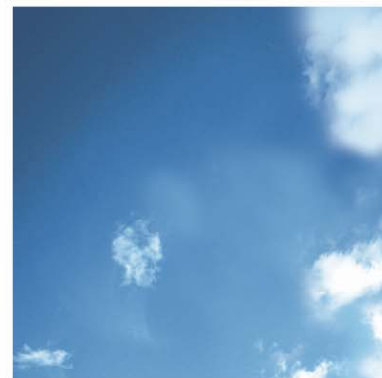


Een troef voor de toekomst

Met de indienststelling van CANAC 2 positioneert Belgocontrol zich als een onmisbare speler in het FABEC. Het is een belangrijke troef voor de toekomst van het bedrijf en zijn medewerkers. Maar deze inspanningen moeten gepaard gaan met een bewustwording van onze politieke leiders dat het noodzakelijk is om onze inkomsten aan te passen in functie van de recentste reglementeringen van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim inzake luchtvaartvergoedingen. Onze economische performantie ten opzichte van onze klanten en het budgettaire evenwicht van het bedrijf hangen ervan af.

Belgocontrol is een autonoom overheidsbedrijf dat werd opgericht in oktober 1998, met als missie de veiligheid van het luchtverkeer in het luchtruim waarvoor België verantwoordelijk is te waarborgen. Zijn activiteitszone strekt zich uit van de grond (op het niveau van de luchthavens van Brussels Airport, Antwerpen, Charleroi, Luik en Oostende) tot op 8.000 meter boven België en van 4.500 tot 8.000 meter voor het Groothertogdom Luxemburg. Het verkeersleidingsgebied boven de 8.000 meter behoort tot de bevoegdheid van het luchtverkeersleidingscentrum van Eurocontrol te Maastricht, dat het hoger Belgisch-Luxemburgs, Nederlands en Westduits luchtruim beheert. Belgocontrol verzekert de luchtverkeersleiding op vijf openbare luchthavens: permanent te Brussels Airport, Antwerpen, Charleroi en Oostende, en enkel 's nachts tijdens de week en 24u/24u tijdens de weekends te Luik (tijdens de week verzekeren de militairen de verkeersleiding overdag). _____

Contact:



Fotolegendes



consoles.tif

De werkposten met elk een triptiek van schermen geven onmiddellijk toegang tot alle operationele informatie.



ops-room.tif

De operationele zaal van het CANAC 2-centrum geniet van het daglicht dankzij de lichtkoepel.



petal.tif

Een van de vier bloembladen met werkposten in de operationele zaal. Voor elke sector een bloemblad: ACC West, ACC East, APP en Training. Het trainingsbloemblad is bestemd voor de permanente opleiding van de luchtverkeersleiders maar kan worden gebruikt voor de operationele controle indien de verkeersomstandigheden dit vereisen.



radar_screen.tif

Het radarbeeld in kleur biedt talrijke mogelijkheden : visuele waarschuwingen en het oplichten van specifieke luchtruimzones.



jc-tintin.tif

Jean-Claude Tintin, Afgevaardigd Bestuurder van Belgocontrol.

Contact: