**ERM Skopje, 15–17 oktober, 2024**

**Sofia Lundgren och Christoffer Edman** närvarade för SATCA.

**Tisdag, 15 oktober**

36 MA (Member Associations) hade skickat in rapport inför mötet och 15 av oss hade sammanställt rapporten, eller del därav i en Power Point presentation som vi blivit ombedda. Dessa gicks igenom när vi hade ”closed session”.

**Frederic Delaau – EVP EUR** - hälsade oss alla välkomna och berättade kortfattat vad vi kunde förvänta oss de tre mötesdagarna.

Marc Baumtartner en ”Pot Pourri – the ATC Mixed Grill” där han presenterade flera panellister som;

**Denis Huet från Eurocontrol** om Aviation Intelligence Unit om “Why do we have a Performance Plan? How is it built? What should we expect? What we need to understand and to know”? Ett upplägg som var om det relativt komplicerade system som Eurocontrol byggt upp sedan 1998; Performance Reviw Body som råder EU-kommissionen och som kommer med förslag om ’performance targets’ och ’intencive scheme’ inför varje referensperiod. RP1 startade 2012, RP2 2015, RP3 2020, RP4 startar 2025.

Innan referensperioden inleds måste myndigheterna i varje land lämna in en rapport om Prestationsplanen ska godkännas av kommissionen. I Sverige är det TS som ansvarar för det i samarbete med LFV. Prestationsplanen fylls i enligt en fast mall och har bindande mål för perioden inom de fyra områdena säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet. Detta följs sedan upp för att säkerställa att ANSP lever upp till kraven, annars kommer de bli straffade. Naturligtvis finns det också möjlighet att bli belönad om man lever upp till sina mål.

I kostnadseffektivitet arbetar man med riskdelning, så det finns gränser för hur mycket vinst du kan tjäna, men det finns också ett tak för hur mycket providern får böter. Böterna får högst uppgå till 2% av LFVs budget.

Avslutningsvis fick vi höra lite om Eurocontrols Aviation Intelligence Unit, som bland annat är den som gör STATFORs. Det mesta finns tillgängligt på [www.ansperformance.eu](http://www.ansperformance.eu) för dem som är nyfikna.

Efter det fanns det tid för några frågor, och någon frågade om man kunde/borde hålla rekryterings- och utbildningskostnader borta från RP4? Denis ville inte gå in på det, eftersom han inte kunde uttala sig på kommissionens vägnar, utan konstaterade endast att RP4 är byggt enligt samma ramverk som RP3. Han poängterade dock att han kan se att det finns färre flygledare nu än planerat, och det är ett naturligtvis ett stort problem.

När han tillfrågades om han hade någon aning om varför kommissionen insisterar på att skjuta upp mål som är orealistiska, fick vi ytterligare ett nollsvar.

**Tuğberk Teber (TATCA)** – Simuleringar av trippla parallella landningsbanor

Den turkiska leverantören av flygtrafiktjänster har fått gjort en simulering av Istanbul International i Bretigny, som inkluderade parallella inflygningar till tre banor; 34L, 35R och 36. 80 FL och sex Turkish Airlines-piloter deltog i simuleringen.

För att det ska fungera måste man ha 17 sektorer i drift. Kapaciteten är för närvarande 55ARR / 55DEP per timme, med två parallella banor. Antalet ARR förväntas öka till 65 och målet är 85 ARR med de tre parallella banorna.

**Jean-Francois Lepage – IFATCA DP –** om ICAO och IFATCAs involvering

JF berättade om hans arbete sedan han blivit vald till IFATCAs Deputy President, och hans nära samarbete med President Helena Sjöström. Han har samtidigt varit fortsatt ansvarig gentemot ANC ICAO som tidigare, och håller på att lämna över till David Perks som blir IFATCAs nya ANC ICAO rep.

Han berättade också om ICAO som bildades 1947 och dess historia som enda ”only global forum for aviation issues” och efter den dragningen överraskade han oss med ett litet quiz för att se om vi hållit oss vakna. Det var inga problem för oss i rummet att svara rätt på frågorna då han höll en mycket intressant dragning.

JF avrundade med att uppmana oss att hålla IFATCAs information handbook (IHB) uppdaterad.

**Philippe Domogala, IFATCA** – GNSS Interference - Jamming and Spoofing

Jamming och spoofing i Europa blir ett större och större problem och sker framförallt runt Ukraina, Israel, Krimhalvön och i Östersjöområdet. Flygtrafik är "collateral damage", eftersom den i första hand sker för att störa drönare.

När ett flygplan blir utsatt nollställs den tid som styr flygplanets system utan någon som helst varning i flygplanet, och den är förlorad för hela flygningen. Den måste nollställas på marken. Ju nyare flygplanen är desto sårbara är de. En A350 har till exempel 16 system som är beroende av tid. Vissa leverantörer av flygtrafiktjänster synkronisera alla sina system via GPS, och de är därmed mycket sårbara för störsändningar.

Vid GPWS överstiger det en TCAS RA, så om en pilot får en ”Pull-up” MÅSTE de stiga, och om det är trafik ovanför dem får de inte en TCAS varning!

På kort sikt finns det en grupp som arbetar för att få ICAO ANC att stoppa/fördröja nedmontering av konventionell navigationsutrustning, eftersom RNP-förfaranden inte fungerar vid GPS jamming. På lång sikt arbetar man med att hitta andra system än GPS, till exempel Galileo. Men det är osäkert vilken väg man ska gå.

**Philippe Domogala, IFATCA** – Rapport från ”European Defence Agency”

“The European Aviation and the ongoing war in Ukraine: The impact on ATC - FUA and CIV/MIL-coordination. Have we learnt something? What needs to be adapted, eventually?”

Inom den civila luftfarten brukar man säga "Safety First". I det militära talar man om "Mission first" och lägger sedan till "Safety Always".

Uppdragen har dock olika egenskaper; ”Hot”, ”Help” och ”Training”. I skarpa lägen startar flygplanen oavsett medan i träningssituationer kan starten ställas in på grund av väder eller systemfel.

Ur militärens synvinkel är det ett stort problem att politik styrs av ekonomin.

I FIR som ligger i anslutning till en konflikt- och krigszoner befinner det sig många militära flygplan, så man kan fråga sig hur man ska kunna hålla sin normala sektorkapacitet då den också belastas av oannonserade militära flygplan.

När det gäller störning och spoofing är det som vi redan vet inte den civila trafiken som är målet. Drönare är det stora problemet. Det finns i princip inga regler, tekniken ligger alltid lite före man hinner skriva bestämmelser och de är dessutom relativt enkla att bygga och enkla att flyga.

Militären har för länge sedan varnat luftfartsmyndigheterna för beroendet av GPS då systemet är för osäkert. I civila kretsar vill man använda sig av SWIM (System Wide Information Management) och på så sätt samordna uppdrag etc, men militären säger nej. Det finns för många andra där ute som möjligen kan ta en titt.

Slutligen hörde vi att man i framtiden kommer att se förändringar i användandet av stridsflyget; i stället för att ha jaktflygplan som idag, ser man hellre ett "moderskepp" som leder ett antal drönare. Det kommer att kräva större/fler övningsområden, men också nya regler för formationsflygning.

**Daniel Polo Alvarez, Indra** – GNSS Radio Frequency Interferences (RFI)

Daniel informerade ytterligare kring spoofing och jamming och berättade att arbete pågår för att hitta metoder att upptäcka och larma när ett område påverkas av jamming och spoofing.

Inte mer att tillägga här - än det Philippe pratade om tidigare.

**Onsdag, 16 oktober:**

**Frederic Deleau** hälsade oss varmt välkomna till dag två med en liten re cap från gårdagen innan han lämnade över ordet till **Mark Jarc**, från Slovenien, Olga Toki från Grekland och **Tom Pilgård** från Danmark som höll dagens arbete med alla länders rapporter och presentationer och ställde följdfrågor där efter.

Några rapporter i korthet:

-**Tyskland:** Sebastian gav en sammanfattning av situationen i Tyskland angående trafiksiffror, arbetsförhållanden med övertid som det nya normala, system- och rekryteringsproblem. Dessutom kommer långt fler personer att gå i pension än vad som kan utbildas, ca 200 pensioneras årligen nu och de kommande åren. Skolan kan bara utbilda 144 elever per år.

Nytt kollektivavtal: Alla måste ta 200 övertidstimmar om det behövs, de som jobbar deltid måste ta 100 timmar på ett år. Nytt pensionssystem som garanterar ”a high level of financial security” till 2039. Löneökning med 20% under fyra år.

**-Schweiz:** Jesse pratade om ett nytt kollektivavtal och ett nytt schemasystem (längre arbetspass, från 7 timmar till 7 timmar och 50 - i utbyte mot ytterligare 20 lediga dagar). Förslaget har testats under 2024, och det har beslutats att införas. Om operatörer vill ligga kvar på 7 timmars pass får de det.

Det börjar bli kritiskt med bemanning i vissa sektorer. Genève är värst.

De har dessutom låg success rate bland sina elever.

**-Holland:** Akos pratade om deras nya kollektivavtal. Han pratade om bemanning och definitionen a detta: de har brister där i då man rycker de som arbetar på kontor då de får uppkomna vakanser i listan. I gengäld blir inte det de satts att göra gjort den dagen.

Han nämnde också EHAM och deras kapacitetsminskning politikerna ville att man sänkte antalet rörelser med 15%, nya styret säger nu att man kan öka hur mycket som helst…

-**Turkiet:** Tuğberk gav en uppdatering om situationen i Turkiet; Bemanningen är generellt sett inte dålig, De rekryterar regelbundet och har gjort det hela tiden. Du kommer att behöva mer personal inom en snar framtid på grund av Triple Runway Operations i Istanbul och Free Route Airspace i Ankara ACC. Man har lyckats få igenom ytterligare en ledig dag efter nattpass. Går man av natten en måndag är man garanterat ledig tisdag och onsdag.

Turkiets association försöker påverka att alla flygplatser ska drivas av samma provider.

**-Norge:** Robert berättar att man kör fulla flygledarkurser och utbildar så mycket som det bara går. Under RP4 kommer ett helt nytt ATM-system att implementeras, vilket innebär att man kommer ha brist på 7–10% FL efter 2030.

RTC Bodø har de nu 11 flygplatser i drift, och planen är att det ska vara 20 (alla AFIS).

**-Estland:** Kristian berättade både om spoofing/jamming från sin granne i öst, 100% av flighterna är garanterat drabbade, men än så länge har det inte skett några incidenter på grund av detta. Han berättar också att samarbetet med arbetsgivaren kunde varit bättre.

Personal med hög kompetens lämnar företaget och söker jobb på andra ställen som erbjuder bättre levnadsstandard och bättre lön, som till exempel Maastricht. Företaget erbjuder inget som attraherar dem att stanna i Estland.

**-Finland:** Katariina gav en uppdatering om MROT – Multiple Remote Tower – project i Finland, som potentiellt kan komma att kosta 17 FL tjänster (de blir uppsagda för att kunna finansiera projektet). Naturligtvis är även finnarna drabbade av ryssarnas störsändning, men inte lika illa som Estland.

**-Malta:** CPDLC äntligen implementerat men används inte av många piloter över Malta; piloter "glömmer" att använda det, mest troligt för att de närliggande FIR:erna har inte CPDLC.

Nytt torn i planeringsfas, initielt var planen att det skulle bli en digital lösning, men efter diskussioner mellan facket och arbetsgivaren bestämde man en satsning på ett nytt fysiskt torn.

**-Rumänien**: Cristian pratade om hur kriget i Ukraina har påverkat arbetssättet i Rumänien och hur trafikflödet har förändrats. De har lika mycket trafik som innan pandemin, men har bara möjlighet att nyttja 60% av luftrummet. Dessutom så är det galet mycket militär aktivitet som tvärsar den civila trafiken för att nå de krigsdrabbade områdena. Man räknar med ca 200% ökning av konflikter i luftrummet även om trafiksiffrorna är de samma!

Hälften av flygledarna kommer gå i pension inom 10 år. De har beräknat att 22 flygledare per år bör utbildas per år. Många arbetar kvar efter pensionen så svårt att planera för hur många som kommer behöva ersättas.

**-Sverige:** Jag gav en uppdatering om läget i Sverige, om att LFV har stängt av radarströmmarna till 7 ACR-flygplatser och till Arivdsjaurs flygplats, på grund av att de nu måste äga sitt eget c-certifikat.

**-Danmark:** Jakob och Tom pratade om RTC-projektet som efter 9–10 år går i graven. Tanken var att flygplatserna ute i provinsen skulle in i ett center i Billund. Naviair erkänner att det inte kommer gå att spara något som man först trott. Detta gav bland annat upphov till en del frågor.

**-Spanien:** Ignacio sa att trafiken har ökat kraftigt i Spanien, 9% bara under det senaste året. Naturligtvis är det semesterdestinationerna som påverkat ökningen mest.

Spanien saknar också flygledare. Bristen på personal löses med övertid, dock är lönerna väldigt olika i Spanien för de som anställdes före 2010, så övertidsersättningen blir också väldigt orättvis.

De arbetade 6 dagar ledig 2 dagar och ett nytt avtal har gett dem 5–3 istället, vilket man hoppas ska hjälpa mot all sjukskrivning på grund av fatigue kollegor har rapporterat.

I Spanien måste studenterna betala för sin utbildning basic utbildning själva – 70 000 Euros!

**-Italien:** Mauro pratade om personalbrist i Italien. De har utbildat sina elever även över sommaren. FL med administrativa uppgifter har arbetat operativa skift under sommaren, alla har arbetat två extra pass per månad och man har fått extra betalt för att inte ta semester under sommarperioden. Trafikökningen var 4–11% under sommaren.

**-Storbritannien:** David (från Isle of Man) representerade GATCO, och berättade att även de har personalbrist. Det är färre sökande, vilket leder till sämre kvalité, 30% succesrate! Militären tappar befintliga flygledare till civila tjänster då NATS har satt upp en mil-till-civ-kurs. Övertidsarbete pga för lite personal har lett till fler sjukskrivningar pga fatigue, vilket lett till att kollegor lämnar sin anställning för andra yrken.

Färre av de nya flygledarna går med i GATCO; Det finns en attityd av "What’s in it for me?”' När det gäller att välja mellan flygledareföreningen och facket, väljer man facket.

David berörde också "ATCruinedmyholiday" som har varit en stor sak i UK i sommar pga alla förseningar och att man skyllt dessa på ATC personalen. Man nämner inte gärna att man arbetar som flygledare längre.

**-Kroatien:** Zejlko berättade om rekordhöga trafiksiffror, dvs de högsta någonsin. Ca 12% ökning varje år de sista åren. Rekorddagen var i juli med 4025 rörelser. Det rapporterade också att de haft rekordhöga förseningar, hittills i år på 2,12min/flygning mot 0,62 min/flygning 2023. Lägsta unit raten i Europa, 36 Euros, attraherar flygbolagen att färdplanera genom Kroatien, men orsakar att man inte har råd att utbilda fler FL.

Pappaledighet har precis införts, och personer med barn under 8 år kan ansöka om ledighet, vilket skapar oväntat mycket ledigheter och påverkar personalbristen ännu mer.

Många pensionsavgångar men få sökande, som på så många andra ställen.

**-Belgien:** Maryse hade en presentation om personalbrist och rekrytering. De har svårt att få tillräckligt många sökande, en av de saker som gör jobbet oattraktivt för unga är skiftarbetet.

Relationerna med ledningen är utmanade, men man har å andra sidan fått en Just Culture Platform att arbeta efter.

Belgien bygger ett Remote Tower Centre, där två torn ska in. Planen är att tre torn till ska in. Det nya ACC/APP-centret med TopSky skulle varit klart, men har fördröjts till 2029.

Man har reducerat separationen från 5nm till 3 nm på ACC.

**-Irland:** Nicola berättade att de också har personalbrist och samtidigt ökande trafiksiffror. En uppdatering av deras ATM system är godkänt och ska ske 2028. De har nyligen skapat en gemensam arbetsgrupp med arbetsgivaren angående fatigue.

De ska byta konsoler i torn och ACC, eftersom de befintliga inte uppfyller hälsokraven.

**-Benjamin Van Sanden – Uppdatering från EVP-Tech**

Benjamin från Nederländerna berättade om TOC:s arbete, och uppgifter som han som EVP leder.

TOC leds av Jaymi Steinberg, USA, och har 8 medlemmar. Vill man vara med och arbeta i TOC är man välkommen att höra av sig till någon i gruppen.

Remote Tower Task Force leds av Kateriina Syväus, Finland, som också ingår i ICAO:s RT-panel.

Ordförande för RPAS-arbetsgruppen är Eugenio Diotalevi, som även är medlem i ICAO:s RPAS-panel.

TPM står för Technical and Professional Manual och är ett levande dokument. Här står det om IFATCA:s policyer, och ett antal av dem, granskas av TOC. Ett av projekten de arbetar med är ’Lowering engine emissions at aerodromes’ där man tittar på villkoren för till exempel ramparbetare, men också konsekvenserna för operativ personal om regler för att exempelvis ett flygplan ska få dras med traktor.

**-Sverre Ivar Elsbak** – Arbetsgruppen för jämlikhet och mångfald (EDI Task Force)

IFATCA:s uppdragsbeskrivning: att förbättra flygsäkerheten för att främja flygledningen och att forma framtiden för flygledningstjänsten.

Sverre pratade om EDI TF och det arbete som har gjorts i flera år. De har ett fantastiskt samarbete med andra organisationer, och kommer att fortsätta att arbeta för att främja jämställdhet, mångfald och inkludering för alla.

Sverre sa att gruppen arbetar för att alla medlemmar ska känna sig trygga, sedda, uppskattade och inkluderade.

De kan inte tala om för MA’s vad de ska göra men IFATCA kommer fortsätt driva frågan för att förklara varför de tycker att EDI är viktigt.

Under 2023 etablerades ett forum för kvinnor i Africa Middle East regionala möte i Abuja.

I Europa samarbetar de sedan 2 år med EASA och Eurocontrol för att skapa en ’EDI toolkit’.

EDI-arbetsgruppen har nu funnits i mer än fem år. Är det rätt sak att göra för att fortsätta som task force? Kanske måste man fundera på en ny struktur i IFATCA för EDI.

**-Marc Baumgartner,** representant för Sesar/EASA – “Decline due to age - The influence of meno/andropause and the impact on operations”

Marc berättade om bakgrunden till presentationen om klimakteriet. Han har fått frågan av några schweiziska kvinnliga kollegor om hur klimakteriet påverkar oss kvinnor i vårt jobb.

Det finns 4,9 % i flygbranschen, men 20,6 % kvinnor som är FL. Klimakteriet påverkar alla, precis som män drabbas av andropaus.

Klimakteriet kan delas in i fyra faser: klimakteriet, förklimakteriet, klimakteriefasen och efter klimakteriet.

Vilken inverkan kan det ha på det dagliga arbetet? Några av symtomen kan vara: sömnsvårigheter och värmevallningar. Några av de saker som ingår i jobbet är tidiga skift och ibland hektiska skift; och vad gör du åt ett tidigt skift när du inte har sovit, eller när du sitter med mycket trafik och plötsligt drabbas av en värmevallning?

Det är flera personer involverade; kvinnan själv, hennes läkare, hennes arbetsgivare (som kanske kan bidra med fortbildning och fokus på ämnet) samt IFATCA (som kanske kan bidra med med vägledningsmaterial). Men om man ska göra ’working paper’ krävs det kunskap och input, och en studie och/eller en undersökning skulle kunna hjälpa till. Det skulle eventuellt kunna leda till en IFATCA-policy. IFATCA kommer att fortsätta spåna i ämnet, och det är inte sista gången vi hör talas om det. Kanske kommer det att vara mindre detaljerat i framtiden.

Vi var alla lite paffa över ämnet och flera av oss kvinnor i rummet undrade var det skulle leda och om det är något som verkligen kan vara till någon fördel för oss kvinnor att driva? När Marc pratade om fenomenet DVE – Degraded Vaginal Elasticity, kändes det ganska oklart vad det här har med vår roll som FL att göra.

Vi vet att man har olika kvinnosyn i olika länder och intresset över olikheter mellan könen är sval på håll och jag hörde kommentarer från serberna: "Det var det sämsta inslaget någonsin!"

Jag måste ändå ge Marc en eloge som ställde sig inför 120 personer i rummet och pratar om ett ämne han alls inte är expert i, och tänk vilken tur att han var man och inte kvinna som höll i dragningen… Alla har en mamma, många har en syster, flickvän, svägerska, döttrar så sanningen är ju ändå den att vi alla drabbas av klimakteriet på ett eller annat sätt, inte endast kvinnan själv.

För mer information om menopausen: www.mymenopaus.com

**-Paul Neering** – Avskedstal

Paul höll ett mycket fint och rörande avskedstal efter mer än 20 år på IFATCA. Det blev stående ovationer till Paul från åhörarna.

**-David Johnson** från GATCO fick en utmärkelse för sitt deltagande i IFATCA Speak English-programmet. Vi är alla välkomna att engagera oss i att anmäla oss som frivilliga att sitta och samtala en timme eller två i månaden med en FL någonstans i världen som behöver träna på sin engelska. Hör av er till mig om ni skulle vara intresserad av att bidra med er tid. Ni kan få nya vänner på andra sidan jordklotet! Gäller även alla pensionärer!!

**Torsdagen, 17 oktober**

Åter igen hälsade Fred oss välkomna inför dag tre på konferensen. Dagen inleddes med finbesök från diverse ”höjdare”. Många väl förberedda tal som tog sin lilla tid…

**Aleksandar Nikoloski**, Nordmakedoniens transportminister

Transportministern – som också är vicepresident – hälsade gästerna välkomna till Skopje och Nordmakedonien. Han läste innantill, men släppte så småningom anteckningarna och freestylade lite istället. Han uttryckte sin, och regeringens, stöd till industrin, och fokus låg på att öka luftfarten i Nordmakedonien också med långdistansflygningar.

**– Kaltrina Zekolli Shaqiri**, Nordmakedoniens biträdande transportminister

Kaltarina talade också om vikten av ATC och det arbetet som görs men betonade hur hon uppskattar att IFATCA arbetar aktivt med EDI. Det finns för närvarande 21 kvinnor anställda som FL i Nordmakedoniens, och hon hoppas att den siffran ska öka.

**-Steffen Hudolin,**” EU Head of Cooperation to North Macedonia”

Hudolin visste inte mycket om ATC, men påstod sig ha lärt sig mycket av oss i rummet… Luftfart är inte "bara" transporter – luftfarten är en viktig ekonomisk drivkraft. Och det är här vi kommer in i bilden, FL är som ”skyddsänglar" inom flyget och ser till att allt vi gör görs på ett säkert och effektivt sätt. Han menar också att när man tittar in i framtiden kommer man att fortsätt att se ATM. ATM kommer att fortsätta att existera och bidra till att säkerställa tillväxt, säkerhet och effektivitet.

**-Hekuran Asani,** M-NAV Skopje, VD för ANS

En introvert man (och före detta FL) som höll ett kort tal där han sa att han tycker att det är både en ära och en utmaning att vara FL. Ett viktigt arbete och vi ser till att göra luftfart säker och effektiv.

När alla hade fått läsa upp sina tal, jag menar hålla sina tal, fortsatte dagen med inlägg från våra fackliga samarbetspartners:

**-Cristian Radu - ATCEUC**

Några fakta: ATCEUC

Den grundades 1989 och har 33 medlemmar och representerar cirka 14 000 FL. De sammarbetar med flera andra personalorganisationer. De har nyligen skrivit ett svar på Ryanairs kampanj mot ATC.

**-Marcello Di Giulio – ETF**

En kort presentation om ETF som är en regional del av ITF som har cirka 200 medlemsorganisationer och representerar ca 5 miljoner arbetare i Europa. De är en social partner med ATCEUC och CANSP i många forum. ETF ATM Group representerar alla som arbetar inom ATM, inte bara FL. De har ett nära samarbete med IFATCA inom områden som SESAR och Multiple Remote Tower, RPAS, CEGHD, EASA, ICAO och fatigue, mångfald mm.

Några av de utmaningar som vi står inför nu är ökad trafik, krav på lägre kostnader, personalbrist, cybersäkerhet, AI och andra framtidsscenarier inom ATM. Vi kommer fortsätta att arbeta tillsammans.

**-Nikola Soric** – IFATSEA

Sedan var det IFATSEA som presenterades. En av huvudpunkterna här var att de år 2024 har sett flera systemfel i de europeiska ATM-systemen.

Det råder även personalbrist i den här delen av branschen, och inte minst saknas spetskompetensen.

Nikola berörde också ämnet Jamming och Spoofing, och hörde också här att ATSEPs måste fortsätta medservice av "gammaldags" utrustning som VOR, ILS etc.

**-Mikkel Drescher** – IFISA

Mikkel pratade om det faktum att det inte finns reglerat för assistenterna med deras utbildning och att de inte har ett certifikat som FL har. EASA tittar på en certifiering för assistenter i Europa men det går långsamt.

**-Igor Kovačić** – IFAIMA

Igor representerade IFAIMA (AIM-delen står för Aeronautical Information Management –Flygkommunikation och behandling av flygdata).

**-Steven Moore,** Eurocontrol Network Manager, operativ chef

Stevens berättade om sommaren 2024 och om pågående förberedelser för sommaren 2025.

Vi fick först en kort introduktion till Network Manager som håller koll på de 43 medlemsländerna. Under den mest hektiska dagen i somras hade drygt 35 000 färdplaner lämnats in - som kan jämförelse med dryga 43 000 rörelser i USA. En stor skillnad när man jämför är att i Europa har man så många så många fler kontaktytor, även inom länderna som kan arbeta väldigt olika, vilket gör arbetet så mycket mer komplext.

Trafiken ökade med 4,7% under sommaren 2024, men förseningarna ökade med 47%. 7 av medlemsländerna stod för 80% av förseningarna. Vädret stod för 46% av förseningarna. En annan stor orsak till förseningar var att flygbolag lämnat in en färdplan men ändrar den i luften till sitt alternativ som ligger lååååångt från deras ursprungsflygplats – vilket de naturligtvis planerat redan innan start.

Ett annat område som lyfts fram är vikten av "FPL Adherence". När en pilot ber om en annan route än planerat tar han en plats i luften som behövs för andra, samtidigt lämnar den också en tom yta där han borde varit. Detta beräknas ha orsakat 8–10% av sommarens förseningar vilket blir en stor summa av de totala 17 000 000 förseningsminutrarna. Mycket tid och pengar att spara.

En ny STATFOR-prognos har precis publicerats med uppdaterade siffror. År 2030 förväntas det finnas upp till 45 000 flygningar per dag i Europa.

**-Nathalie Bossiroy** från Eurocontrol ville följa upp sin presentation av FEAST från förra året, med lite ny information om att det nu finns en utbildningsplattform där man kan träna innan man gör FEAST testet. Den hittar du här: [www.feast-training.eurocontrol.int](http://www.feast-training.eurocontrol.int)

Uppgifterna i plattformen är lite lättare än i själva testet, men ger en uppfattning om vad man kan vänta sig även om man inte får veta sitt resultat.

Det finns en video som beskriver plattformen: www.feast-info.eurocontrol.int

Sen i april i år har mer än 14 000 potentiella kandidater registrerat sig på sajten.

ERM 2025 blir i Bologna, Italien och ERM 2026 kommer Turkiet hålla i.

Flera sponsorer fans på plats de tre dagarna:

L3Harris, leverantör av ATM-system i USA

EPN och GATE som levererar flygledarutbildningar bland annat

SkySoft ATM som tagit fram ett konfliktsökningsverktyg

Rohde & Schwarz – kommunikationssystem för ATC

Fox ATM – enligt dem själva: ”The swiss army knife in ATM consultancy”

Av Sofia Lundgren, för SATCA.