

Gestione personale ATC

22 giugno 2023



Indice

List of Abbreviations	II
1 Analisi dei requisiti	1
1.1 Intervista	1
1.2 Rilevamento delle ambiguità e correzioni proposte	2
1.3 Definizione delle specifiche in linguaggio naturale ed estrazione dei concetti principali	4
1.3.1 Specifiche in linguaggio naturale	4
1.3.2 Estrazione dei concetti principali	5
2 Progettazione Concettuale	7
2.1 Schema scheletro	7
2.2 Raffinamenti proposti	7
2.3 Schema concettuale finale	7
3 Chapter (Layer 1)	8
3.1 Section (Layer 2)	8
3.2 Section (Layer 2)	8
3.2.1 Sub-Section (Layer 3)	8
3.2.2 Sub-Section (Layer 3)	8
4 Discussion	9
Authors	III
Bibliografia	IV
Appendix	V
Statutory Declaration	VI

Abbreviazioni

ATC	Air Traffic Control
IFR	Instrument flight rules
VFR	Visual flight rules
ATCO	Air Traffic Control Officer
TWR	Tower
CTR	Control Area
APP	Approach
ACC	Area Control Center

1. Analisi dei requisiti

Si vuole realizzare un database atto al supporto e alla gestione del personale di controllo del traffico aereo.

1.1 Intervista

Un primo testo ottenuto dall'intervista è il seguente (Estrema semplificazione rispetto ad un caso reale):

Si richiede di creare uno strumento che permetta di allocare i turni di lavoro delle rispettive posizioni. La giornata è suddivisa in 3 turni da 8 ore (8:00, 16:00, 24:00), dopo ogni turno lavorativo un controllore deve avere almeno 3 turni di riposo prima di tornare al lavoro, per un massimo di 300 turni annuali. Esistono 3 tipi di posizioni, ognuna relativa ad un segmento della tratta di volo diverso.

- Aerodromo: I punti di partenza e di arrivo delle tratte, ogni aerodromo ha una o più piste.
- Avvicinamento: Sono posizioni il cui compito è di instradare il traffico negli ultimi e nei primi tratti di volo. Creando ove necessario sequenze¹ di traffico.
- En-Route: la cui attività è di risolvere conflitti tra le rotte degli aeromobili in fase di crociera, facendoli virare o aumentandone o abbassandone la quota di volo.

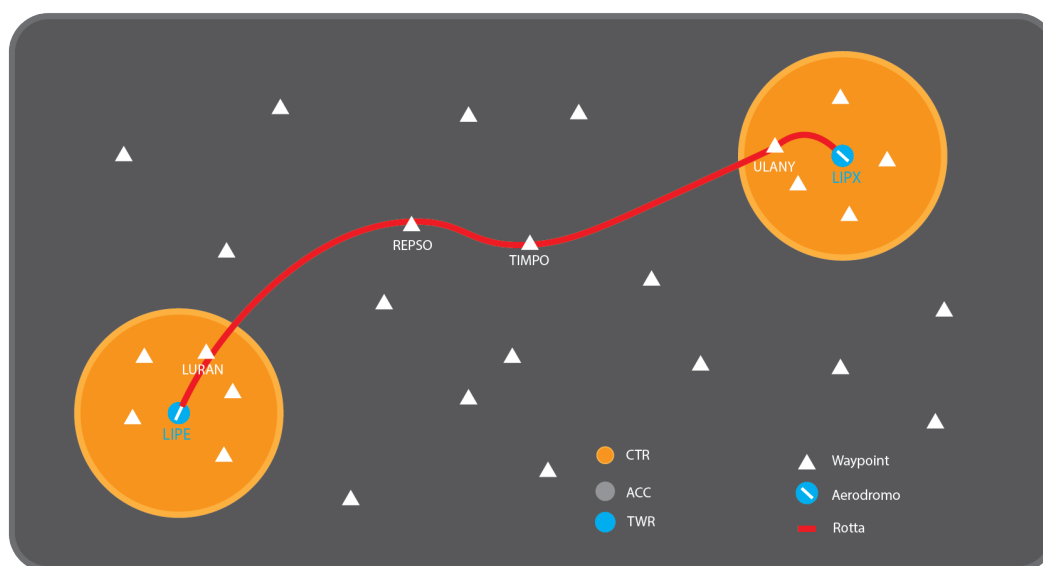


Figura 1.1: "Un esempio di una rotta e dei settori attraversati"

Ogni posizione è contenuta all'interno di un Centro, e ogni posizione contiene uno o più settori, un settore è uno spazio aereo contenente dei waypoint. Durante tutti i turni ogni

¹Numero di aerei in "fila" a distanza prestabilita

settore deve essere coperto. Ogni posizione ha una capacità massima data dal fatto che un controllore è in grado di gestire uno spazio aereo limitato, quindi le posizioni che contengono più settori avranno una capacità inferiore rispetto a quelle che ne contengono di meno (i settori possono essere raggruppati o divisi al fine di spartire il carico di lavoro tra più posizioni). Ogni controllore è autorizzato a lavorare solamente in posizioni contenenti settori per i quali ha l'abilitazione, ogni abilitazione è relativa ad uno o più settori ed è individuale. Inoltre gli possono essere allocati turni in posizioni appartenenti al centro in cui lavora. Esistono due tipi di turni, il primo, di lavoro mentre il secondo di standby, quest'ultimo è necessario per garantire ridondanza, in caso di imprevisti (e.g. controllore malato, traffico eccessivo) per ogni 3 turni di lavoro è necessario un lavoratore che copre il turno in standby. Occorre tenere uno storico dei turni e dei relativi compensi per computare il RAL a fine anno. Ogni traffico aereo deve compilare un piano di volo almeno 3 ore prima della partenza, ogni piano di volo contiene il tipo di aeromobile, l'aerodromo di partenza, quello di arrivo e la lista di waypoint che attraverserà. Ogni punto appartiene ad un settore. Ogni controllore ha diritto a 30 giorni di ferie all'anno.

Il software deve permettere la gestione dei controllori di volo in termini amministrativi (aggiungere, licenziare, modificare), ma ancora più importante è il punto di vista logistico, ogni mese, per il successivo, verranno computati i turni, in modo da riempire tutti i settori facendo lavorare i controllori in maniera equa e selezionando le posizioni attive in modo che non venga mai superata l'occupazione limite delle posizioni (calcolando il traffico previsto sulla posizione al momento del turno).

Il secondo software dovrà permettere la gestione di una posizione di aerodromo dando la possibilità di segnare gli aerei in partenza e in arrivo.

Il terzo software dovrà fornire al supervisore del centro un overview riguardo l'occupazione prevista a breve termine (poche ore successive), e dovrà permettergli di cambiare le posizioni aperte, modificando quindi anche i turni.

1.2 Rilevamento delle ambiguità e correzioni proposte

Dalla descrizione fornita emergono alcuni punti ambigui o che necessitano di ulteriori specifiche. Di seguito vengono elencati tali punti e vengono proposte delle correzioni o dei chiarimenti per migliorare la comprensione del sistema richiesto.

1. **Tipi di posizioni:** Si menzionano tre tipi di posizioni (aerodromo, avvicinamento, en-route), ma non viene specificato se un controllore può essere assegnato a una sola posizione o se può coprire più tipi di posizioni.
2. **Capacità massima delle posizioni:** Viene menzionato che ogni posizione ha una capacità massima determinata dalla capacità di gestione dello spazio aereo da parte di un controllore. Tuttavia, non viene specificato come venga calcolata questa capacità né come venga determinato il numero di settori che una posizione può contenere.
3. **Turni di lavoro e standby:** Viene menzionato che ci sono due tipi di turni, il primo di lavoro e il secondo di standby. Tuttavia, non viene specificato come vengono assegnati i turni di standby né quali siano le regole per la distribuzione tra i controllori. Inoltre, non viene chiarito se i turni di standby sono obbligatori per tutti i controllori o solo per alcuni.

4. **Gestione dei controllori di volo:** Viene menzionato che il software deve permettere la gestione amministrativa dei controllori di volo (aggiunta, licenziamento, modifica), ma non viene specificato quali siano le informazioni associate a un controllore e come vengano gestiti i dati personali.
5. **Gestione dei turni:** Viene menzionato che ogni mese vengono computati i turni per il mese successivo, ma non viene specificato come avviene questo calcolo e quali criteri vengono seguiti per assegnare i turni ai controllori. Inoltre, non viene chiarito se esistono vincoli specifici (ad esempio, giorni di riposo consecutivi) che devono essere rispettati durante la generazione dei turni.
6. **Software per la gestione di una posizione di aerodromo:** Viene menzionato che deve essere creato un software per la gestione di una posizione di aerodromo, ma non viene specificato quali siano le funzionalità richieste per questo software e quali dati devono essere registrati.
7. **Overview dell'occupazione prevista:** Viene menzionato che il supervisore del centro deve avere un'overview riguardo all'occupazione prevista a breve termine e deve poter modificare le posizioni aperte e i turni. Tuttavia, non viene specificato come viene generata questa overview e quali informazioni specifiche deve fornire. Inoltre, non viene chiarito come vengano effettuate le modifiche ai turni e alle posizioni aperte.

Di seguito vengono fornite soluzioni e correzioni corrispondenti ai punti ambigui e alle specifiche mancanti emersi durante l'analisi dei requisiti.

1. **Tipi di posizioni:** È possibile consentire ai controllori di coprire più tipi di posizioni, consentendo loro di avere abilitazioni diverse per gestire le diverse posizioni. In questo modo, un controllore potrà essere assegnato a più posizioni di controllo, a seconda delle loro abilitazioni. Nonostante, generalmente, un centro possiede posizioni di un unico tipo.
2. **Capacità massima delle posizioni:** Per calcolare la capacità massima delle posizioni, potrebbe essere necessario stabilire un limite superiore di settori che un controllore può gestire efficacemente. In base a questa informazione, sarà possibile determinare la capacità massima di ciascuna posizione in termini di numero massimo di settori che può contenere. Sarà inoltre necessario valutare la complessità dei settori e il carico di lavoro associato per una migliore stima della capacità. Questo studio è stato fatto da esperti e emerge che ad ogni posizione corrisponde una capacità di base = 100 la quale verrà divisa per

$$3^{num-settori-in-posizione}$$

3. **Turni di lavoro e standby:** È necessario definire le regole per l'assegnazione dei turni di standby ai controllori. Ad esempio, potrebbe essere definito un criterio rotativo in modo che ogni controllore abbia un turno di standby ogni tot turni di lavoro. Inoltre, sarà necessario specificare se i turni di standby sono obbligatori per tutti i controllori o solo per alcuni. Viene comunicato che i turni standby devono essere allocati come quelli standard, in base ai controllori che hanno lavorato meno.

4. **Gestione dei controllori di volo:** Il sistema deve fornire funzionalità di gestione amministrativa per i controllori di volo. Ciò potrebbe includere la possibilità di aggiungere, licenziare e modificare le informazioni dei controllori nel database. Dovrebbero essere registrati i dati personali dei controllori, le abilitazioni, i giorni di ferie e altre informazioni pertinenti per la gestione del personale.
5. **Gestione dei turni:** Il calcolo dei turni potrebbe essere basato su algoritmi di scheduling che prendono in considerazione le abilitazioni dei controllori, le capacità delle posizioni e i requisiti di riposo. Potrebbero essere definiti vincoli specifici da rispettare durante la generazione dei turni, ad esempio limiti massimi di turni di lavoro consecutivi o minimi giorni di riposo tra i turni. Sarà necessario definire tali regole e algoritmi per garantire una distribuzione equa dei turni e il rispetto delle normative di lavoro.
6. **Software per la gestione di una posizione di aerodromo:** Il software per la gestione di una posizione di aerodromo dovrebbe consentire di segnare gli aerei in partenza e in arrivo, tenendo traccia delle informazioni relative a ciascun volo. Potrebbe essere necessario registrare dettagli come il numero di volo, l'orario di partenza e arrivo, le compagnie aeree coinvolte e altri dati pertinenti. Inoltre, potrebbe essere utile avere una funzionalità per monitorare lo stato dei voli in tempo reale.
7. **Overview dell'occupazione prevista:** Il software per il supervisore del centro dovrebbe fornire un'overview dell'occupazione prevista a breve termine, basata sui turni e sulle posizioni assegnate. Potrebbe essere creato un modulo in cui il supervisore può visualizzare l'occupazione corrente dei settori, i controllori assegnati e altre informazioni pertinenti. Inoltre, il supervisore dovrebbe avere la possibilità di apportare modifiche ai turni e alle posizioni aperte, come cambiare i controllori assegnati o aggiungere/rimuovere posizioni, per gestire in modo ottimale le risorse e far fronte a situazioni impreviste.

Integrando queste soluzioni e correzioni nelle specifiche del sistema, sarà possibile ottenere una visione più completa e dettagliata dei requisiti e procedere con la progettazione e lo sviluppo del database per il supporto e la gestione del personale di controllo del traffico aereo.

1.3 Definizione delle specifiche in linguaggio naturale ed estrazione dei concetti principali

1.3.1 Specifiche in linguaggio naturale

In questa sezione, verranno definite le specifiche del sistema per la gestione del personale di controllo del traffico aereo utilizzando il linguaggio naturale. Saranno estratti i concetti principali emersi dalle specifiche per una migliore comprensione e organizzazione delle informazioni.

Il sistema deve consentire la gestione e l'allocazione dei turni di lavoro per il personale di controllo del traffico aereo. Le principali funzionalità richieste sono:

1. Registro dei controllori di volo:

- Il sistema deve consentire la registrazione dei controllori di volo con le seguenti informazioni: nome, cognome, dati personali, abilitazioni, giorni di ferie.
- Ogni controllore di volo deve essere associato a una o più abilitazioni relative ai settori di controllo che può gestire.

2. Gestione dei turni:

- Il sistema deve calcolare automaticamente i turni di lavoro per i controllori di volo, tenendo conto delle abilitazioni, delle capacità delle posizioni e dei requisiti di riposo.
- I turni devono essere equamente distribuiti tra i controllori di volo, garantendo che nessun controllore superi un certo numero di turni di lavoro consecutivi e che vi sia un adeguato intervallo di riposo tra i turni.

3. Gestione delle posizioni di controllo:

- Ogni posizione di controllo deve avere una capacità massima basata sul numero di settori che può gestire in modo efficace.
- Le posizioni di controllo devono essere attivate o disattivate in base alle necessità e alle condizioni operative.

4. Compilazione e gestione dei piani di volo:

- I piani di volo devono essere archiviati nel sistema per riferimenti futuri e per supportare le attività di controllo del traffico aereo.

5. Monitoraggio dell'occupazione e supervisione:

- Il sistema deve fornire una panoramica dell'occupazione prevista a breve termine, inclusi i settori attivi, i controllori assegnati e le posizioni aperte.
- Il supervisore del centro deve poter apportare modifiche ai turni e alle posizioni aperte, incluso l'assegnazione dei controllori di volo.

1.3.2 Estrazione dei concetti principali

Dalle specifiche sopra riportate, possono essere estratti i seguenti concetti principali:

- Controllore di volo: rappresenta il personale responsabile del controllo del traffico aereo.
- Abilitazione: autorizzazione di un controllore di volo a gestire specifici settori di controllo.
- Turno di lavoro: periodo di tempo in cui un controllore di volo è assegnato a una posizione di controllo per svolgere le attività di controllo del traffico aereo.
- Turno di standby: periodo di tempo in cui un controllore di volo è disponibile per coprire eventuali imprevisti o emergenze.
- Posizione: posizione specifica all'interno di un centro del traffico aereo, come aerodromo, avvicinamento o en-route. Ogni posizione contiene uno o più settori di controllo.

- Settore: spazio aereo definito contenente waypoint. I settori sono assegnati alle posizioni di controllo e devono essere coperti durante i turni di lavoro.
- Piano di volo: documento contenente informazioni dettagliate su un volo, come l'aeromobile, gli aeroporti di partenza e arrivo e i waypoint attraversati.

Questi concetti principali costituiscono le fondamenta per la progettazione e lo sviluppo del sistema di gestione del personale di controllo del traffico aereo.

2. Progettazione Concettuale

2.1 Schema scheletro

2.2 Raffinamenti proposti

2.3 Schema concettuale finale

3. Chapter (Layer 1)

Here comes text. Here comes text. Here comes text. Here comes text. Here comes text. Here comes text.

3.1 Section (Layer 2)

Here comes text. Here comes text. Here comes text. Here comes text. Here comes text. Here comes text.

Tabella 3.1: Some random numbers

AA	BB	CC	DD	EE	FF
1	2	3	4	5	6

Source: Backes-Gellner et al. (2001, S. 165)

Here comes text. Here comes text. Here comes text. Here comes text. Here comes text. Here comes text. Here comes text.

3.2 Section (Layer 2)

Here comes text. Here comes text. Here comes text. Here comes text. Here comes text. Here comes text.q

Here comes text. Here comes text. Here comes text. Here comes text. Here comes text. Here comes text. Here comes text.

3.2.1 Sub-Section (Layer 3)

Here comes text. Here comes text. Here comes text. Here comes text. Here comes text. Here comes text. Here comes text.

3.2.2 Sub-Section (Layer 3)

Here comes text. Here comes text. Here comes text. Here comes text. Here comes text. Here comes text. Here comes text.

4. Discussion

Here comes text. Here comes text. Here comes text. Here comes text. Here comes text. Here comes text.(Webster and Kit, 1992)

Adam et al. (2020) believe in aliens and unicorns. However, here comes text.

Authors

Bibliografia

- Adam, K. et al. (2020). Blockchain-technologie für unternehmensprozesse. *Sinnvolle Anwendungen der neuen Technologie in Unternehmen. Berlin.*
- Webster, J. J. and Kit, C. (1992). Tokenization as the initial phase in nlp. In *COLING 1992 volume 4: The 14th international conference on computational linguistics.*

Appendix

Tabella 4.1: More numbers

A	B	C
1	2	3
4	5	6
7	8	9
10	11	12
13	14	15
16	17	18

Source: Own illustration

Statutory Declaration

We hereby declare that we have written this thesis independently and without using any other means than those indicated. All passages are taken verbatim or in spirit from published or unpublished writings and are marked as such. The work has not yet been submitted in the same or similar form or excerpts within the framework of another examination.

Zurich, 22 giugno 2023

Signatures