



Одговори на коментаре корисника АТМ услуга – 2024. година

Питање	Коментар корисника	Одговор кориснику
Како сте задовољни начином на који вас SMATSA доо упознаје са ограничењима коришћења ваздушног простора (доступност NOTAM, AUP, квалитет објављених табела, карте)?	NOTAM би био идеално да се публикује и до 3-4 дана раније а не на дан дешавања уколико је могуће	Међународни стандард за објављивање података о алокацији ваздушног простора предвиђа да се подаци о алокацији ваздушног простора објављују на дан D-1 у касним поподневним часовима (време зависи од зимског и летњег рачунања времена). Алокације ваздушног простора на сам дан активности могуће су на захтев министарства надлежног за послове одбране. Препоручујемо да о проблемима који настају услед касне алокације ваздушног простора обавестите Директорат цивилног ваздухопловства путем пријаве о догађају, као и да упутите примедбу министарству надлежном за послове саобраћаја или Националном ваздухопловном комитету.
	Деси се, ретко, да се NOTAM и оно што колеге захтевају не поклапа.	На основу достављених информација није могуће спровести адекватну анализу предметне ситуације. Апелујемо на корисника да пријављује конкретне случајеве, како би се могли утврдити стварни узроци. На основу искуства из праксе, могући узроци могу укључивати: ■ укидање раније додељене алокације; ■ привремено ослобађање алоцираног простора за остале кориснике али без укидања алокације; ■ могуће грешке контролора летења. Мењање захтева и објављивање NOTAM-а за алокацију ваздушног простора без претходне координације са подносиоцем захтева није у складу са интерним процедурама SMATSA доо. Молимо Вас за тачну референцу на догађај (број NOTAM-а) како бисмо могли детаљније испитати догађај. Препоручујемо да одмах по сазнању да објављени NOTAM не одговара поднетом захтеву, обавестите NOTAM биро и попуните ДЦВ пријаву о догађају.

Како сте задовољни квалитетом пружене услуге контроле летења (ATC)?	Понекад мали број отворених сектора на торњу	Током 2024. године, извршиоци у АКЛ Београд нису поднели ниједну пријаву о преоптерећењу. Шеф смене АКЛ Београд управља капацитетима у складу са расположивим бројем извршилаца. Понекад је пожељно да се ради под повећаним оптерећењем у циљу обуке контролора летења.
	Low visibility i turboprop ops	Нејасан коментар корисника.
	Потребно јасније дефинисати и придржавати се правила око употребе delivery, ground i tower фреквенција и процедура преласка са једне на другу фреквенцију.	Списак фреквенција које су у употреби дефинисан је у AIP Србије и Црне Горе, LYBE AD 2.18. Први радио-контакт пилота, пре полетања, треба да буде увек на Delivery фреквенцији.
	Било би 5 идеално али контрола на аеродрому БЕГ је преоптерећена и ради више послова у исто време. Потребно је раздвојити TWR и GND.	У АКЛ Београд постоје три сектора: Clearance Delivery, Ground и Air. Отварање и затварање ових сектора врши шеф смене АКЛ Београд, у складу са проценом оптерећења контролора летења. Поступак јавне набавке за систем D-ATIS је у току. Такође је у току поступак јавне набавке за торањски ATM систем (ASMGCS), који подржава функционалност CPDLC Datalink за издавање одобрења за полетање (Departure Clearance) на аеродрому Београд. Уколико тендерски поступци буду успешно окончани, оперативна примена система D-ATIS планирана је за други квартал 2026. године. Наведени рокови подложни изменама и зависе од успешности тендерског поступка, који је за стране понуђаче отежан због примене Закона о јавним набавкама којем подлеже SMATSA доо.

Како сте задовољни фразеологијом контролора летења?	Непотребно давање transition левела.	Контролор летења је у обавези да изда transition level. Уколико је пилот добио информацију о transition level-у путем ATIS поруке, дужан је да исти понови приликом потврде кодне ознаке ATIS мисије. У пракси пилоти не понављају transition level који је дат у ATIS па се transition level мора поновити у складу са ICAO Doc 4444:4.5.7.5 READBACK OF CLEARANCES 4.5.7.5.1: <i>The flight crew shall read back to the air traffic controller safety-related parts of ATC clearances and instructions which are transmitted by voice. The following items shall always be read back:</i> a) <i>ATC route clearances;</i> b) <i>clearances and instructions to enter, land on, take off from, hold short of, cross, taxi and backtrack on any runway; and</i> c) <i>runway-in-use, altimeter settings, SSR codes, level instructions, heading and speed instructions and, whether issued by the controller or contained in automatic terminal information service (ATIS) broadcasts, transition levels.</i>
	У фразеологији би било једноставније за разумевање уколико би се избацило "ТО", пример "Descent to 3000ft". У том случају може доћи до неспоразума јер реч ТО може заменити број 2 (two).	Фраза "DESCENT TO" коју употребљавају контролори летења је у складу са важећом ICAO фразеологијом, како је дефинисана у: 1) <i>ICAO Doc 4444, тачка 12.3 ATC PHRASEOLOGIES, 12.3.1.2 LEVEL CHANGES, REPORTS AND RATES. CLIMB (or DESCEND); followed as necessary by: TO (level);</i> 2) <i>ICAO Doc 9432 Edition 4 Manual of Radiotelephony у којем се фраза "DESCENT TO" користи у више примера, чиме се додатно потврђује њена исправна и препоручена употреба у ваздухопловној радио комуникацији.</i>
Да ли сматрате да је негде потребно увести или укинути зону обавезне употребе транспондера (TMZ)?	Потребно је увести све АКЛ које имају податке са секундарног радара могу да воде авион на основу тог или увести секундарни радар свима АКЛ.	Трошкови инвестиционог улагања у аеродромске и прилазне контроле летења не могу бити покривени по основу терминалних накнада, услед њиховог ниског нивоа. Истовремено, удружења авио-превозилаца не дозвољавају преливање средстава из прихода остварених од обласне контроле летења.

Колико су вам објављене процедуре инструменталног летења летачки изводљиве (cockpit workload, flyability)?	Можда увести после полетања прелазак на прилазну на некој висини без упутства торња.	У VMC условима, аеродромски контролор летења је дужан да се визуелним осматрањем увери да ваздухоплови прате задату путању (најчешће SID) пре него што их пребаци на радио-везу прилазној контроли летења. У случају да пилот одступи од претходно издате инструкције и следи другачију путању, аутоматско пребацивање на прилазну контролу летења може резултирати ситуацијом air miss-а, имајући у виду да су норме раздвајања у оквиру прилазне контроле летења строжије од визуелних норми које се примењују у аеродромској контроли летења. Такође, у случају грешке пилота, јако је битно да се поуздано зна код ког контролора летења се ваздухоплов налази у датом тренутку како би му се хитно (благовремено, без одлагања) издала одговарајућа инструкција. У IMC условима се ваздухоплов пребације са аеродромске на прилазну контролу летења одмах након полетања. За SMATSA доо је неприхватљиво да постоји недоумица код ког контролора летења се ваздухоплов тренутно налази на вези.
Да ли има нешто што Вас нисмо питали, а желели бисте да буде Ваш коментар или бисте Ви желели нас да питате?	Превише стот у току летње сезоне.	У периоду од 1. јула до 30. септембра 2024. године, на Аеродрому Београд регулисано је укупно 6026 летова. Од тог броја, 24% регулација уведено је од стране SMATSA доо, док се преосталих 76% односи на регулације уведене од стране других провајдера. Оператива се труди, кад год то не ремети радни процес и оптерећење контролора летења, да локалне летове (Београд - Подгорица/Тиват и обратно) ослободи регулација и СТОТ. SMATSA доо је предузела низ мера у циљу повећања капацитета за летњу сезону 2025. године, и наставиће да ради на повећању капацитета како би успела да одговори саобраћајним захтевима.
	Да се ATIS и писта у употреби поклапају и понекад лоша комуникација прилазне и обласне контроле	Полетно-слетна стаза у употреби се одређује у односу на правац и интензитет ветра, ограничења у коришћењу ваздушног простора, токове саобраћаја и приоритете у полетању и слетању. Уколико се наведени чиниоци значајно промене, дешава се да се иницијално одређена полетно-слетна стаза у употреби промени. Промена стазе аутоматски генерише нову емисију ATIS-а.

	Low visibility Turboprop departures mixed with jet traffic	Примедба је нејасна јер се из ње не може јасно закључити да ли се односи на операције ваздухоплова или процедуре инструменталног летења.
	Молим Вас уведите што пре, али стварно што пре, D-ATIS и DATALINK DEPARTURE CLEARANCE(PDC). То би умногоме олакшало наш рад, а претпостављам и контролора јер у јутарњим шплицевима, као и у поподневним је стање на Delivery/Ground/Tower фреквенцијама веома хаотично! Верујте, много горе у BEG него на Heathrow-и(LHR), Charles de Gaulle(CDG) или Франкфурту(FRA). Основни разлог хаоса је непостојање ова два сервиса која сам поменуо, за разлику од поменутих аеродрома где они постоје, као и на већини других ЕУ аеродрома. Њихова примена много упрошћава, а самим тиме и убрзава проток информација без много приче и задржавања фреквенције. Верујте, веома је неопходно увођење D-ATISa и PDC-a.	Поступци јавних набавки за увођење система D-ATIS и торањског ATM система (ASMGCS), који подржава функционалност CPDLC односно Datalink за Departure Clearance на аеродрому Београд, тренутно су у току. Уколико тендерски поступци буду успешно окончани, оперативна примена D-ATIS система на Аеродрому Београд планирана је за други квартал 2026. године, док се оперативна примена CPDLC функционалности, односно Datalink за Departure Clearance очекује у другом кварталу 2027. године. Планирани датум узети са резервом јер зависи од успешности тендерског процеса који је изазован страним понуђачима због Закона о јавним набавкама којима подлеже SMATSA доо.
	Када ће се примењивати слој слободног летења?	Питање није у потпуности јасно, али покушаћемо да пружимо одговор у оквиру наше надлежности. Слој слободног летења (од земље до 450 метара GND) је у примени је од 2013. године, видети класу G ваздушног простора. Ако се термин слој слободног летења користи да назначи "неконтролисани ваздушни простор класификован класом G у коме није обавезно подношење плана лета" питање се не односи само за SMATSA доо. Обавеза подношења плана лета дефинисана је Законом о ваздушном саобраћају (ЗoBC), а на измену ове одредбе Закона SMATSA доо нема утицај. Наше мишљење у вези овог питања је да корисницима треба бити дата слобода да одлуче да ли ће поднети план лета односно да ли очекују да им се пружи услуга узбуђивања и последично услуга трагања и спасавања под условом да целокупан лет спроводе у неконтролисаном ваздушном простору. Истовремено са овом изменом SMATSA доо би захтевала драстично поштравање и

		апсолутну примену казнене политике за повреде контролисаног ваздушног простора (улазак у контролисани простор без претходно поднетог плана лета, без промене плана лета у ваздуху и добијања одобрења контролора летења за улазак у контролисани ваздушни простор или само улазак у контролисани ваздушни простор без одобрења или непоштовања издатог одобрења). По питању повећања "неконтролисаног ваздушног простора" слажемо се да Уредба о класама ваздушног простора Републике Србије и условима за њихово коришћење дозвољава ове измене и да оне изгледају једноставно спроводљиве. SMATSA доо је само један од учесника у процесу измена структура ваздушног простора и као таква константно покушава да пронађе равнотежу у захтевима свих корисника и регулаторним захтевима. Наша тежња је да се неконтролисани простор повећа где год је то могуће. У односу на Уредбом успостављене класе и правила летења прописана одговарајућим подзаконским актима Републике Србије, SMATSA доо пружа услуге онако како је одређено ICAO Анексом 11. Достављамо вам и линк на ком се у сваком тренутку можете упознати са алоцираним ваздушним простором који може ограничавати летење без обзира на класификацију SMATSA доо и дневну листу важећих NOTAM-а. Препоручујемо да се обратите и Директорату цивилног ваздухопловства Републике Србије, телу које је најближе упознато са прописима у области ваздухопловства, како бисте им изнели своје сугестије за измену класификације и побољшање услова за коришћење ваздушног простора.
--	--	--