



Испитивање задовољства корисника АТМ услуга за 2025. годину

Питање

Напомена 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)?

Уколико постоји алоциран ваздушни простор унутар ATZ аеродрома, о томе мора бити обавештен оператер аеродрома пре него што се објави у AUP или NOTAM (барем дан пре).

Не постоји регулаторни захтев за такво поступање. Након доношења одлуке о алокацији ваздушног простора, јединица за управљање ваздушним простором обавештава све ваздухопловне субјекте објављивањем AUP и/или NOTAM-а. Имајући у виду да се одлука о алокацији доноси непосредно пре објављивања NOTAM-а, није могуће извршити раније обавештавање о алокацији ваздушног простора.

<p>Како сте задовољни квалитетом пружене услуге контроле летења (АТС)?</p>	<p>Контрола летења мора да пружи услугу коришћења ваздушног простора, а не да буде институција која потпуно забрањује летење због 1 авиона у ваздуху. Координација мора да буде на вишем нивоу са ефикаснијим уклапањем између ваздухоплова. Low visibility и turboprop ops.</p>	<p>Када сматрате да SMATSA доо није поступала ефикасно, молимо да о томе одмах обавестите надлежне цивилне ваздухопловне власти, уз достављање прецизних података о конкретном случају (датум и време, локација, поднети план лета). То можете учинити путем интернет странице Директората цивилног ваздухопловства, пријављивање догађаја.</p> <p>Потребно је да то учините у року краћем од 30 дана од дана настанка догађаја, имајући у виду рок чувања електронских записа, како би могла да се спроведе одговарајућа анализа саобраћајне ситуације.</p> <p>Без прецизних података може само да се нагађа да ли је реч о беспилотном ваздухоплову, војном или полицијском ваздухоплову који обавља посебан задатак и не лети по правилима летења која омогућавају безбедно раздвајање, или о некој другој врсти активности.</p> <p>Уколико је ваздушни простор алоциран за ексклузивну употребу одређеног корисника, тај корисник има право да га тако и користи у складу са одобреном алокацијом.</p> <p>Уколико имате примедбе на конкретан случај или сматрате да ваздухопловни субјект злоупотребљава право ексклузивног коришћења ваздушног простора, препоручујемо да се обратите надлежним цивилним ваздухопловним властима у року краћем од 30 дана од дана настанка догађаја.</p>
--	--	--

Како сте задовољни квалитетом пружене услуге контроле летења (АТЦ)?

Недовољно флексибилно управљање ниским VFR летовима унутар CTR зона:

У околностима где SERA јасно дозвољава лет на 500 ft изнад ненасељених површина (Скадарско језеро, Бококорски залив), АТЦ повремено инсистира на 1000 ft без стварне оперативне потребе, упркос очигледној вертикалној сепарацији између ниских VFR и високих IFR летова, као и јасном раздвајању њихових путања. У пракси је могуће знатно флексибилније „провлачење” VFR летова кроз CTR, без укрштања са долазним IFR процедурама — и по висини и по хоризонтали. У сарадњи са реалним VFR оператерима, попут нас, могу се успоставити стабилни и безбедни VFR коридори који би омогућили једноставнији, ефикаснији и предвидљивији проток саобраћаја, без непотребних ограничења и дуготрајног задржавања у зонама чекања „док сви IFR летови не слете”, што је за малу авијацију додатно оптерећујуће и оперативно неоптимално.

Недостатак разумевања перформанси малих авиона:

Потребно је више разумевања реалних перформанси GA авиона како би се избегле ситуације које доводе посаду у ограничен оперативни простор у ризичним метеоролошким и термичким зонама: додељивање чекања рецимо изнад с. Његуши на екстремно високим температурама (нпр. 40°C и више) и на високом планинском терену, уместо коришћења ниског обалног коридора преко RISE VRP, представља додатни ризик за посаду и погонску групу авиона. Треба разумети интензитет могућности мале авијације у режиму пењања у планинским условима.

Онемогућавање транзита кроз CTR:

Забележени су случајеви да групни VFR летови нису пуштени кроз CTR по претходно координисаној и одобреној рути, иако је постојала потпуна сепарација од IFR саобраћаја и без икаквог утицаја на комерцијалне операције.

Када сматрате да SMATSA доо није поступала ефикасно, молимо да о томе одмах обавестите надлежне цивилне ваздухопловне власти, уз достављање прецизних података о конкретном случају (датум и време, локација, поднети план лета). То можете учинити путем интернет странице [Агенције за цивилно ваздухопловство, пријава догађаја](#). Потребно је да то учините у року краћем од тридесет дана, имајући у виду рок чувања електронских записа, како би могла да се спроведе одговарајућа анализа саобраћајне ситуације.

Број ваздухоплова којима SMATSA доо пружа услуге је веома велики и није могуће очекивати да контролор летења познаје перформансе свих типова ваздухоплова. Из тог разлога, сасвим је могуће да контролор летења изда инструкција која није прихватљива за пилота. У таквим случајевима, препоручујемо да пилот употребом фразеологије „**unable to comply due ...**“ обавести контролора летења да није у могућности да поступи по издатој инструкцији.

АКЛ Тиват и АКЛ Подгорица су упознати са вашим примедбама.

Скрећемо пажњу да рута никако не може бити претходно координисана и одобрена. Ви можете да поднесете план лета, а сама инструкција за одређени маневар ваздухоплова се издаје током лета и најчешће важи одмах по издавању.

Жао нам је што чујемо да корисници нису задовољни нашим услугама. Размотрите да активности као што су регате обављате даље од међународних аеродрома за IFR саобраћај.

Пилот може захтевати измену плана лета из ваздуха, а одлука о томе да ли ће измена бити прихваћена је на контролору летења. Не видимо разлог зашто би посада морала да „убеђује“ АТЦ као и шта представља „техничко спровођење промене FPL у лету“ (у питању је лака манипулација у систему).

	<p>Перцепција међународних пилота о дискриминацији летова GA у Црној Гори: Учесници наше регате из више европских земаља који су паралелно и искусни капетани у линијској авијацији (WizzAir, Condor, Air Atlanta, American Airlines) исказали су перцепцију да се GA третира као сметња и претња, а не као део система — посебно због дуготрајних чекања у неприступачним и термички оптерећеним подручјима, где се директно угрожава рад мотора и сигурност посада. Овакв приступ је у супротности са принципима пропорционалности и флексибилности.</p> <p>Додатни изазов представља промена FPL-а током лета, посебно у динамичним метеоролошким ситуацијама које су у Црној Гори честе (нагла појава магле у зони слетања, изненадни удари ветра у зонама слетања, одлука посаде да прекине прилаз и врати се на полазни аеродром или алтернативну локацију). Такве ситуације већ саме по себи носе додатно оптерећење и стрес за посаде, па би процес измене FPL-а морао бити једноставан и брз. У пракси се, међутим, често дешава да посаде морају „убеђивати“ АТС да одобри и технички спроведе промену FPL-а у лету, иако је таква флексибилност стандардизована и препоручена правилима за VFR операције.</p>	
<p>Да ли сматрате да SMATSA доо омогућава експедитивно одвијање саобраћаја?</p>	<p>Сматрамо да може ефикасније да се користи ваздушни простор када има више ваздухоплова.</p>	<p>Када сматрате да SMATSA доо није поступала ефикасно, молимо да о томе одмах обавестите надлежне цивилне ваздухопловне власти, уз достављање прецизних података о конкретном случају (датум и време, локација, поднети план лета).</p> <p>То можете учинити путем интернет странице Директората цивилног ваздухопловства, пријављивање догађаја или путем интернет странице Агенције за цивилно ваздухопловство, пријава догађаја.</p> <p>Потребно је да то учините у року краћем од тридесет дана, имајући у виду рок чувања електронских записа, како би могла да се спроведе одговарајућа анализа саобраћајне ситуације.</p>

SMATSA doo у већини случајева омогућава основно одвијање саобраћаја, али постоје ситуације у којима ефикасност није на нивоу који би био очекиван, посебно из перспективе мале, спортске и амфибијске авијације. Дуготрајна задржавања VFR летова, недовољно флексибилно „провлачење” VFR летова кроз CTR зоне.

Када сматрате да SMATSA доо није поступала ефикасно, молимо да о томе одмах обавестите надлежне цивилне ваздухопловне власти, уз достављање прецизних података о конкретном случају (датум и време, локација, поднети план лета).

То можете учинити путем интернет странице [Директората цивилног ваздухопловства, пријављивање догађаја](#) или путем интернет странице [Агенције за цивилно ваздухопловство, пријава догађаја](#).

Потребно је да то учините у року краћем од тридесет дана, имајући у виду рок чувања електронских записа, како би могла да се спроведе одговарајућа анализа саобраћајне ситуације.

<p>Како сте задовољни димензијама контролисане зоне (CTR), завршне контролисане области (ТМА), аеродромске саобраћајне зоне (АТЗ), као и зонама обавезне употребе радио-станице (RМZ)?</p>	<p>Цијенимо напоре SMATSA doo и веома позитивно оцјењујемо скоро спроведено смањење дијела CTR зоне АРТ Тиват, посебно у сегменту око Котора, као и прилагођавање дијела зоне од VESLO VRP према Луштици. То је значајно допринијело флексибилнијем и ефикаснијем коришћењу ваздушног простора за VFR авијацију.</p> <p>Имајући у виду будући развој амфибијских и спортских операција у Црној Гори, желимо да предложимо додатна унапређења:</p> <p>CTR АРТ Tivat – предлог за прецизније „урезивање” зоне на Луштици:</p> <p>Предлажемо да се линија CTR-а, умјесто постојећег сегмента, повуче од KUPAN VRP директно преко највишег врха Луштице (1896 ft) до тачке Кумбор. Овај дио CTR зоне је практично неупотребљив за IFR процедуре због компликоване конфигурације терена, док би његово смањење отворило драгоцјен простор за безбједне VFR операције амфибијских авиона и спортских летјелица.</p> <p>CTR АРТ Podgorica – приједлог за корекцију ради VFR операција на Скадарском језеру:</p> <p>Предлажемо да се CTR „урезивањем” повуче од VIRPA VRP до врха острва Врањина, па даље директно до RETRA VRP. Овиме би се растеретио јужни дио Скадарског језера и омогућио већи простор за амфибијске и GA операције, без утицаја на IFR саобраћај АРТ Podgorica и без нарушавања безбједности прилазних процедура.</p> <p>Сматрамо да би овакве технички једноставне корекције допринијеле бољој интеграцији GA и будуће амфибијске авијације, уз потпуно очување сигурносних стандарда и без негативног утицаја на IFR саобраћај.</p>	<p>Национални одбор за управљање ваздушним простором је институција надлежна за обликовање структура ваздушног простора у Црној Гори.</p> <p>Саветујемо да им се обратите попуњавањем одговарајућег обрасца, у складу са „Правилником о начину управљања и структурама ваздушног простора“.</p> <p>Такође, препоручујемо да то учините у што краћем року, имајући у виду да је у току пројекат реорганизације ваздушног простора Црне Горе.</p>
--	---	---

Да ли сматрате да је негде потребно увести или укинути зону обавезне употребе транспондера (TMZ)?

Мишљења смо да се TMZ примјењује само тамо гдје постоји директна интеракција VFR–IFR у истом вертикалном профилу. У ниским амфибијским операцијама на 500–700 ft TMZ практично нема сигурносни ефекат, јер IFR летови у тим секторима оперишу изнад 3000 ft.

Умјесто проширивања TMZ, далеко већи ефекат би донијело:

- Дефинисање стабилних VFR коридора,
- Јасније вертикалне сегрегације,
- Боља координација са АТС.

Тачно је да су TMZ (Transponder Mandatory Zone) успостављене ради заштите IFR летова који лете по процедурама инструменталног летења. Приликом дизајна процедура инструменталног летења води се рачуна о минималним висинама (које у неким сегментима иду и на 75 метара изнад терена), а не о висинама на којима ваздухоплови са јачим моторима заиста и лете. TMZ се дефинишу у односу на такве минималне висине. Пројектом реорганизације ваздушног простора Црне Горе, већи број TMZ (ако не и све) биће укинут.

VFR коридори или VFR руте формално не постоје ([Правилником о начину управљања и структурама ваздушног простора](#) их не препознаје), а постојеће структуре су рецидив из прошлих времена које Национални одбор за управљање ваздушним простором још није укинуо. SMATSA доо сматра да су VFR руте потребне и корисне и подржаће њихово успостављање и одржавање када буду регулаторно дефинисане.

Препоручујемо да се обратите Националном одбору за управљање ваздушним простором или Агенцији за цивилно ваздухопловство са тачним цртежом захтеваних VFR рута.

Није нам најјасније шта мислите под термином вертикалне сегрегације. Вертикално раздвајање које SMATSA доо примењује износи 1000 ft, а може бити смањено само у одређеним околностима (SERA.8005 под б).

Када год сматрате да SMATSA доо не ради безбедно или ефикасно (у шта спада и координација), молимо да одмах о томе обавестите надлежне цивилне ваздухопловне власти достављањем прецизних података када SMATSA доо није радила ефикасно (датум и време, поднети план лета).

То можете учинити путем интернет странице [Агенције за цивилно ваздухопловство, пријава догађаја](#). Потребно је да то учините у року краћем од тридесет дана, имајући у виду рок чувања електронских записа, како би могла да се спроведе одговарајућа анализа саобраћајне ситуације.

<p>Да ли има нешто што Вас нисмо питали, а желели бисте да буде Ваш коментар или бисте Ви желели нас да питате?</p>	<p>Изузетно нам је важно, у оквиру даљег развоја и интеграције амфибијске авијације у транспортни систем Црне Горе, да се јасно дефинишу услови за извођење слетања и полијетања на водене површине унутар CTR зона, у координацији са ATC Tivat и Podgorica. Наш циљ је да се операције на води — које су већ дефинисане као дозвољене према Правилнику о VASP и Закону о сигурности пловидбе — обављају тако да се максимално релаксира одговорност контролора, а одлука о избору тачке и оперативног мјеста остаје искључиво у надлежности PIC-а амфибијског авиона, у складу са SOP-овима и стандардним процедурама.</p> <p>Такође, желели бисмо да се размотри могућност дефинисања сталне оперативне зоне на води унутар CTR-а, са јасно одређеним центром зоне и минималним радијусом који омогућава безбједно извођење свих фаза амфибијских операција на води.</p> <p>Оваква зона би била успостављена у сарадњи са Одјељењем за управљање ваздушним простором (АМС), као дио редовне алокације ваздушног простора, и значајно би допринијела предвидљивости, безбједности и ефикасности будућих операција амфибијске авијације.</p> <p>Вјерујемо да овакво рјешење растерећује АТС, повећава безбједност и отвара простор за развој нових видова спортског, туристичког и транспортног авио-саобраћаја у Црној Гори.</p>	<p>SMATSA доо не би требало да има проблем са слетањима или полетањима са водених површина унутар CTR зона, већ би такве активности требало третирати на исти начин као слетање на копнени аеродром на коме се не пружа услуга аеродромске контроле летења (нпр. Porto Montenegro). Контролор летења не сноси одговорност за раздвајање ваздухоплова од пловних објеката.</p> <p>SMATSA доо сматра да је логичније решење да се успостави аеродром него да се формира зона, а „оперативна зона“ какву помињете није препозната у регулативи Црне Горе. Одељење за управљање ваздушним простором (АМС) није надлежно за креирање структура ваздушног простора.</p> <p>Такође, алокација ваздушног простора није примерено решење за кориснике који намеравају да лете по правилима која важе за општи ваздушни саобраћај (GAT). SMATSA доо сматра да ваздушни простор треба алоцирати искључиво уколико се ради о non-GAT операцијама (војска, дроници, лансирање ракета, ласерски шоу и слично).</p> <p>Изузетак од горе наведеног принципа може се применити уколико је природа активности таква да би летење неког другог субјекта угрозило природу саме активности (нпр. такмичење у прецизном слетању падобранаца) или уколико се ради о ваздухопловној манифестацији, о чему одлуку доносе надлежне ваздухопловне власти приликом одобравања таквог захтева.</p>
---	--	---