

EDITORIAL



Bahri Nuredini
Kryeshef Ekzekutiv i
ANP-Kontrolli Ajror
“Adem Jashari”

SUKSESET DHE SFIDAT 2013

Viti 2013 në Aeroportin Ndërkombëtar i Prishtinës – Kontrolli Ajror “Adem Jashari”, u karakterizuar me shumë suksese dhe sfida nga të ndryshme të cilat me shumë punë dhe vullnet edhe u tejkaluan. Viti që lamë pas, për stafin e ANP-Kontrolli Ajror nuk ishte edhe aq i lehtë, kjo duke pas parasysh koncesionimin e shërbimeve terminale nga ana e konsorciumit Limak de Lion, ku ANP-Kontrolli Ajror është edhe trashëgimtare si kompani publike e ANP “Adem Jashari”, me q`rast kemi trashëguar një mori problemesh, procese të gjyqësore të

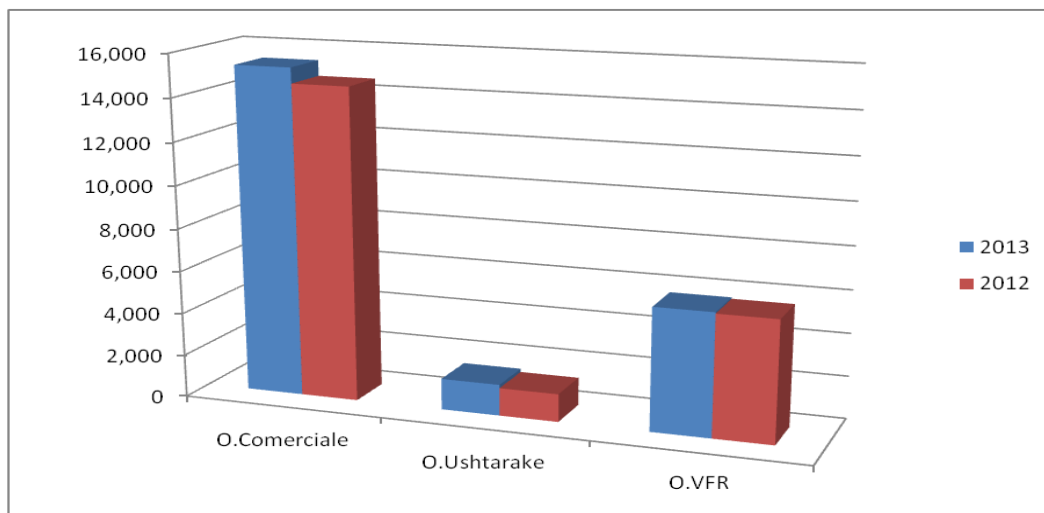
BULETINI I KONTROLLIT AJROR



PRISHTINA INTERNATIONAL AIRPORT
ADEM JASHARI
KONTROLLI AJROR

NUMËR 2

2 4 . 0 2 . 2 0 1 4



OPERIMET NË ANP-KONTROLLI AJROR SHËNUAN RRRITJE TË NDJESHME GJATË VITIT 2013

HISTORIKU I AEROPORTIT
NDËRKOMBËTAR TË
PRISHTINËS “ADEM JASHARI”

ANP-KONTROLLI AJROR
NDRYSHON RREGULLORET
E BRENDËSHME

THEMELOHET KOMITETI
PË TARIFA

**DIVIZIONI I METEO
-së KA PUBLIKUAR
KLIMATOLOGJINE
E AEROPORTIT TË
PRISHTINËS PËR
PERIUdhËN 10
VJEQARE**



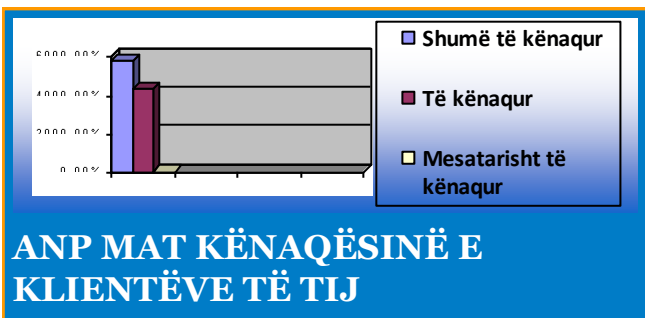
PRISHTINA INTERNATIONAL AIRPORT
ADEM JASHARI
KONTROLLI AJROR

DIVIZIONI METEOROLOGJIK
METEOROLOGJIK

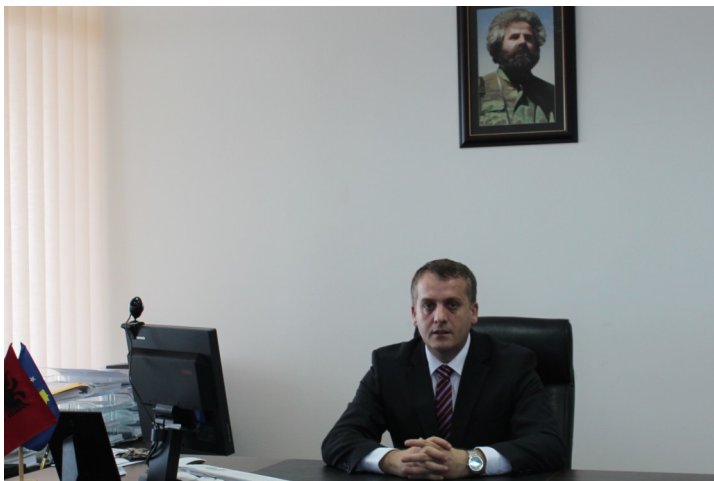
KLIMATOLOGJIA E AEROPORTIT TË PRISHTINËS
PËR PERIUdhËN DHJETËVJEQARE
2003-2012

PRISHTINA AIRPORT CLIMATOGRAPHY
FOR TEN-YEAR PERIOD
2003-2012

Prishtinë, Prishtina
May / March, 2013



**ANP MAT KËNAQËSINË E
KLIENTËVE TË TIJ**



(vijon nga ballina)

papërfunduara, borxhe të mëparshme, mungesën e investimeve në infrastrukturën e nevojshme etj. Mirëpo përkundër këtyre, falë punës së menaxhmentit dhe stafit të ANP-së ia kemi arrit që ti kapërcejmë dhe të kemi suksese, si në ngritjen e kapaciteteve njerëzore, investime kapitale të nevojshme, ndryshimin dhe rregullimin e politikave dhe rregulloreve të brendshme, të gjitha këto konform standardeve ndërkombëtare të aviacionit civil.

Gjatë vitit 2013 ANP-Kontrolli Ajror ka filluar me modernizimin e Hapësirës Ajrore të Republikës së Kosovës, ku deri më tani është instaluar RADAR-i MSSR Mode S në Golesh dhe është bërë pranimiti teknik si dhe të gjitha testet si në lokacion ashtu edhe testet nga ajri, gjithashtu është instaluar edhe Sistemi i DVOR/DME është bërë pranimiti teknik dhe janë kryer të gjitha testet me sukses, po ashtu është blerë Sistemi i komunikimit të folurit VCSS Garex dhe sistemi i

Incizimit të Zërit VCR ku të dy këto sisteme janë të gatshme për instalim dhe së fundmi është bërë edhe dizajnimi i Procedurave STAR dhe SID ku pritet vetëm validimi nga ana e Autoritetit të Aviacionit Civil të Kosovës.

Edhe në ngritjen e kapaciteteve njerëzore janë bërë mjaft investime duke përfshi këtu shkollimin dhe licencimin e kontrollorëve të rinj dhe mbajtjen e trajnimeve për stafin e ANP-së. Në vitin 2013 ANP-Kontrolli Ajror, ka trajnuar rreth tridhjetë punëtorë operativ, me qëllim ngritjen e cilësisë së shërbimeve të navigimit ajror. Trajnimet janë mbajtur në fushën e Metodologjisë së kryerjes së Vlerësimeve të Sigurisë – Vlerësimi i Hazardeve Funktionale (FHA), trajnimi mbi Metodologjinë e kryerjes së Vlerësimeve të Sigurisë – Vlerësimi Preliminar i Sigurisë së Sistemit (PSSA), trajnimi mbi

Metodologjinë e kryerjes së Vlerësimeve të Sigurisë – Vlerësimi i Sigurisë së Sistemit (SSA) dhe trajnimi lidhur me ATSEP. E veçanta e këtyre trajnimeve është që këto trajnime janë mbajtur në Kosovë dhe në Shqipëri nga instruktor të Eurocontrol-it, metodë kjo shumë më efikase dhe shumë më pakë e kushtueshme për kompaninë.

Në aspektin statistikor, si në fushën e operimeve edhe në anën financiare, ANP-Kontrolli Ajror gjat vitit 2013 ka shënuar një ngritje të lehtë në krahasim me vitin 2012. Edhe pse në numrin e përgjithshëm të statistikave ka ndikuar muaji nëntor dhe dhjetorë të cilët në krahasim me periudhën e njëjtë të vitit paraprak kanë shënuar rënie. E gjithë kjo për shkak të falimentimit të njëres prej kompanive më të mëdha operuese në Kosovë pra kompanisë Belleair Europe si dhe problemi me mjegullën ku kemi pas një numër të konsiderueshëm të anulimit të fluturimeve për këtë shkak.

Sfidat gjatë vitit që lamë pas, kanë qenë ato të vazhdimësi që nga koha e koncesionimit, ku ne kemi trashëguar të gjitha obligimet gjyqësore e financiare të kohës së para koncesionimit të aeroportit, me një fjalë

kemi trashëguar shume obligime e pak buxhet. Ndër sfidat më të mëdha ishte ajo e kompensimit të pronave të ekspropriuara, kompensimi i të cilave mbart në vete një kosto të lartë financiare, barrë kjo që për ANP-në është e papërballueshme.

Viti 2013 mund të konsiderohet si tregim suksesi për ANP-Kontrolli Ajror “Adem jashari”, pasi që gjatë këtij viti janë kryer shumë punë, niveli i sigurisë ka qenë maksimal, gjatë gjithë vitit nuk është shënuar asnjë incident serioz gjatë operimeve. Po ashtu është punuar shumë në përgatitjen për hapjen e Hapësirës së Lartë Ajrore të Kosovës e cila pritet të realizohet në gjysmën e parë të këtij viti, me të cilën do të menaxhoj Hungarcontrola, së cilës i është besuar kjo punë nga ana e NATO-së. Një punë e madhe është kryer edhe për procesin e certifikimit, ku në tërësi janë harmonizuar kërkesat nga ana e AACK-së.

Ndërkaq në vitin 2014, ndër objektivat kryesore të Kontrollit Ajror janë hapja Hapësirës së Lartë Ajrore të Kosovës, e cila do të shënoj një epokë të re në Aviacionin Civil të Kosovës që nga pas lufta, si dhe synojmë që në këtë vit të jemi Ofrues i certifikuar i Shërbimeve të Navigimit Ajror.

HISTORIKU I AEROPORTIT TË PRISHTINËS

Aeroporti i Prishtinës zyrtarisht është hapur në vitin 1965, dhe në këtë kohë ka shërbyer vetëm për fluturime Brenda vendit, ndërkaq në vitin 1985, Njësia e Teknologjisë Informative është pajisur me teknologji sipas standardeve të ICAO-së. Pas përfundimit të luftës në Kosovë, me riaktivizimin dhe avancimin që është bërë, me datën 15 tetor 1999, Aeroporti është shndërruar në Aeroport Ndërkombëtarë duke ofruar shërbimet e transportit ajror në disa qytete të Evropës, vetëm për fluturime humanitare deri në vitin 2000.

Gjatë kësaj periudhe forcat e KFOR-it Rus së bashku me forcat tjera të NATO-s dhe aleatët e saj ishin përgjegjës për sigurinë e Aeroportit.

Aeroporti i Prishtinës në fillim ka nisur me operimet dhe çështjet tjera të aeroportit me gjithsej 45 punonjës, ku në vitin 2002, platforma dhe terminali i udhëtarëve kanë filluar të rinovohen dhe kanë zgjeruar punën për t'u kompletuar në muajt e ardhshëm (në fund të verës); përdorimi dhe furnizimi i energjisë elektrike ishin rritur dhe ishin ndërtuar ndërtesat e reja për cargo.

Nga vitit 2002 e deri në vitin 2005, aeroporti vlerësoi se ishin pranuar dhe përcjellë diku prej tetëqind mijë deri në një milion udhëtarë. Udhëtarë komercial dhe ushtarakë në vit. Gjatë kësaj kohe, aeroporti ka rindërtuar objektet dhe ka instaluar



teknikat e reja në mënyrë që të ndihmojë në ofrimin e një diapazoni të gjerë të shërbimeve cilësore për udhëtarët dhe vizitorët e saj. Kërkesat e Aeroportit pas periudhës së pasluftës ishin të orientuara drejt renovimit, ku gjatë tri viteve të fundit kompania ka rinovuar dhe riorganizuar aeroportin në tërësi. Si rezultat i punës dhe investimeve të bëra, në vitin 2006, Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës fitoi çmimin 'Aeroporti më i mirë në kategorinë e më pak se 1 milion udhëtarë'.

Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës në vitin 2008 u certifikua nga Autoriteti i Aviacionit Civil Islandez pas plotësimit të standardeve të sigurisë dhe sigurimit si rezultat i investimeve në projekte të ndryshme si rishitësimi i pistës, ndriçimi i pistës, rruga dhe rrethoja perimetrike si dhe disa investimeve tjera, ndërkaq një vit më vonë filloj të operojë edhe me shërbim 24 orësh.

Në gusht të vitit 2010, Aeroporti u dha me koncesion pas një marrëveshjeje në mes të Qeverisë së Kosovës – Partneritetit Publiko Privat dhe konsorciumit Turko-Francez 'Limak & Airports de Lyon'. Qeveria e

Kosovës nënshkroi një kontratë me koncesionarin e aeroportit 'Limak & Airports de Lyon' për menaxhimin e Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës për 20 vitet e ardhshme.

Në tetor të vitit 2010, Aeroporti zyrtarisht merr emrin e Komandantit Legjendar Adem Jashari, ku nga ajo kohë quhet Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës "Adem Jashari".

Ndërkaq në prill të vitit 2011, konsorciumi Turko-Francez, Limak dhe Aeroport de Lyon, morën zyrtarisht në menaxhim të plotë Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës. Partneriteti publiko-privat parashihet të dhënie me koncesion të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës për 20 vitet e ardhshme, ku parashihet që i vetmi aeroport në vendin tonë të modernizohet dhe të zgjerohet në 25 mijë metra katrorë, nga investimet prej mbi 100 milionë euro që do të kryejë kompania Limak - Aeroport De Lyon.

Pas nënshkrimit të marrëveshjes për Partneritet Publiko Privat, mes Qeverisë së Republikës së Kosovës dhe konsorciumit Turko-Francez Limak de Lyon, këtë të fundit në prill të

vitet 2011, i jepën me koncesionin Pas koncesionimit të shërbimeve terminale të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës "Adem Jashari" për një periudhë 20 vjeçare njësia e Kontrollit të Trafikut Ajror e cila deri me rastin e koncesionimit ka qenë pjesë e ANP "Adem Jashari", bëhet trashëguese si kompani publike, ku më vonë edhe rrimëtohet si Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës - Kontrolli Ajror "Adem Jashari" Sh.A. me qëllim që të pasqyrojë punën e këtij institucioni. Pra, që nga koncesionimi e këtej, ANP-Kontrolli Ajror "Adem Jashari", ofron shërbime të navigimit ajror për Hapësirën e Ulët Ajrore të Republikës së Kosovës, pasi që Hapësira e Lartë Ajrore për mbifluturime është e mbyllur që nga viti 1999. Shërbimi i Trafikut Ajror nënkupton parandalimin e përplasjeve midis avionëve dhe mbajtjen e rrjedhës së rregullt të trafikut ajror; Menaxhimin Efektiv të Trafikut Ajror, që kërkohet për të siguruar lëvizjen e sigurt dhe eficiente të avionëve gjatë të gjitha fazave të operimit, ofrimin e shërbimeve kualitative të trafikut ajror, siç janë: shërbimi i zonës së kontrollit, shërbimi i kontrollit gjatë afrimit dhe shërbimi i aerodromit, si dhe shërbimet tjera të navigimit ajror, ku përfshihen komunikimet, sistemet e survejimit dhe navigimit, shërbimet meteorologjike për navigim ajror, kërkim shpëtim dhe shërbimet informative aeronautike

DIVIZIONI I METEO-së KA PUBLIKUAR KLIMATOLOGJINE E AEROPORTIT TË PRISHTINËS PËR PERIUJDHËN 10 VJEQARE



Në vitin 2013 Divizioni Meteorologjik i ANP - Kontrolli Ajror "Adem Jashari" ka përgatitur përmbledhjen e Klimatografisë për periudhën 10 vjeçare 2003-2012. Ky publikim nuk është menduar për ndonjë përdorim tjetër komercial përveç aviacionit. Parametrat meteorologjik për përpunimin e statistikave burojnë nga raportet METAR/SPECI për periudhën 2003-2012.

Klimatografia aeronautike për aeroporte bazohet në dokumente të ICAO-s si Annex 3, dhe 14, si dhe WMO-No.100, e 49. Përmbledhjet të përtërihen çdo 5, 10 vjet apo sipas nevojave të konsumatorëve. Kjo e bënë klimatologjinë shkencë të derivuar nga nevojat e reja që i kërkon biznesi, transporti e sidomos aviacioni komercial. Arsyeja e krijimit të klimatografisë sot është më e madhe sepse ndryshimi i klimës po e sfidon supozimin bazë që historikisht ka qenë referencë për qasje menaxhimit të furnizimit

me ujë, me transportit, ambient, aviacionit, etj. Kjo shkencë sot bazohet në paradigmën e re "Nuk ka default në klimë", e cila ka kuptimin se klima çdoherë ndryshon dhe se s'duhet vendosur kondita kufitare të përhershme në ciklin e saj. Para disa dekadave klimatologët operonin nën supozimin e stacionaritetit të klimës: nga ideja se klima luhetet pothuaj periodikisht brenda një kufiri të ndryshueshmërisë të përcaktuar më parë, kufirit 30, 10, 5 apo 1 vjeçare. Pra, sipas asaj se të gjitha element meteorologjik: temperatura, lagështia, era, apo sistemet sinoptike vjetore, janë invariante në kohë e hapësirë. Sipas stacionaritetit, elementet që maten ndryshojnë periodikisht nga matjet e ciklit të radhës në disa vlera kufitare që nuk e kalojnë "shumë" kufirin e përcaktuar nga vlerat mesatare të atij cikli në gjerësinë, gjatësinë dhe lartësinë mbidetare për regjionin ku monitorohen. Këto koncepte të vjetra i sfidoi ideja e re në shkencën e klimatologjisë apo *paradigma e re klimatike* sipas së cilës klima ka sjellje vektoriale e jo skalare.

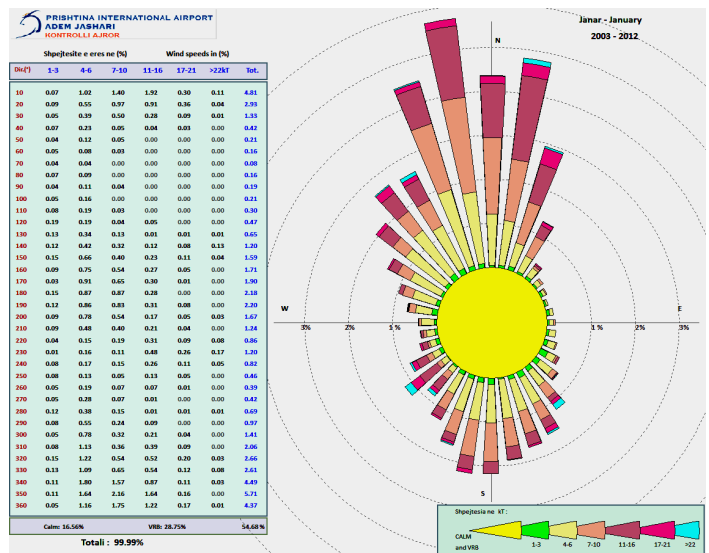
Në rend të parë, krijimi i përmbledhjeve klimatologjike e klimatografike për aeroporte bëhet për ta asistuar industrinë e aviacionit për planifikime strategjike dhe operacionale. Planifikimet

operacionale i hyjnë në punë çdo ditë parashikuesit me informacione specifike të nevojshme për parashikime optimale të motit dhe për paralajmërime (warnings) për nevojat e ngritjes/rënies së fluturakeve. Prandaj rekomandohet që çdo lokacion, çdo stacion meteorologjik i çdo aeroporti të përgatisë përmbledhjet klimatologjike.

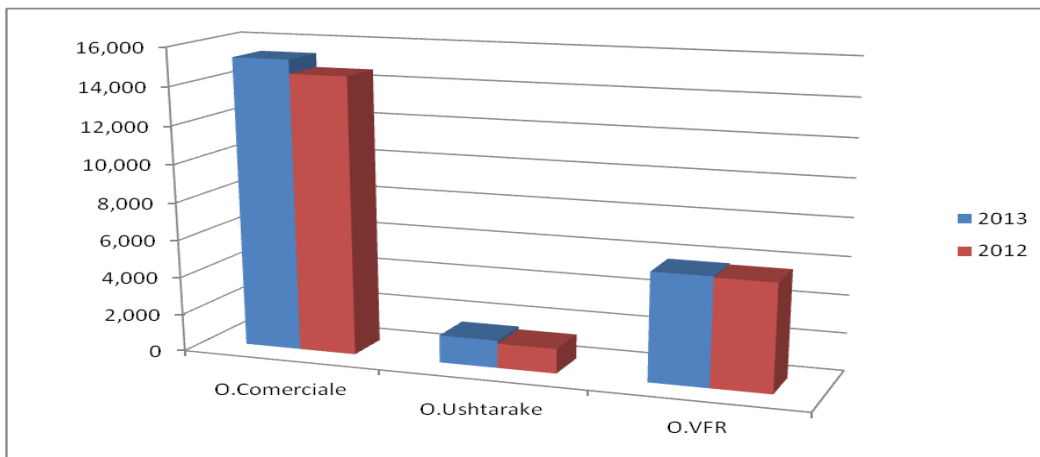
Gjatë punës së përditshme, parashikuesi, duke u përballur me model të parashikimit të motit, çdoherë do të vërejë sjellje jo stacionare sepse ka kufizime nga elementet mjedisore lokale, rezolucion deri diku të ndryshëm, prandaj intervenimi i parashikuesit në model kërkon të dhëna të reja. Aeroporti, me pozitën në drejtimin veri-jug shtrihet në një korridor ajror që orienton erërat veri-jug dhe jug-veri. Ky konfigurim e bënë më specifik klimën e fushës që favorizon fenomenet

hazard ndaj trafikut ajror, siç janë mjegullat, mugëtirat, erërat e kanalizuar, erërat tërthore (cross winds) etj.

Nga qershori 1999, Divizioni Meteorologjik së bashku me KFOR-in dhe Met Office-in, e deri në vitet 2000, 2001 dhe 2002 grumbulloi vëzhgime meteorologjike jo të plota 24 orësh, ndërsa nga viti 2003 grumbulloi vëzhgime 24 orësh të matura çdo 30 minuta apo çdo orë. Vëzhgimet tona grumbullohen, kontrollohen, përpunohen dhe ruhen në formë të përshtatshme, kopje elektronike dhe fizike. Si e tillë kjo përmbledhje 10-vjeçare nga Divizioni Meteorologjik është një e arritur komplementare e një rëndësie të veçantë në historinë e pasluftës së kësaj kompanie



OPERIMET NË ANP-KONTROLLI AJROR SHËNUAN RRIJTE TË NDJESHME GJATË VITIT 2013



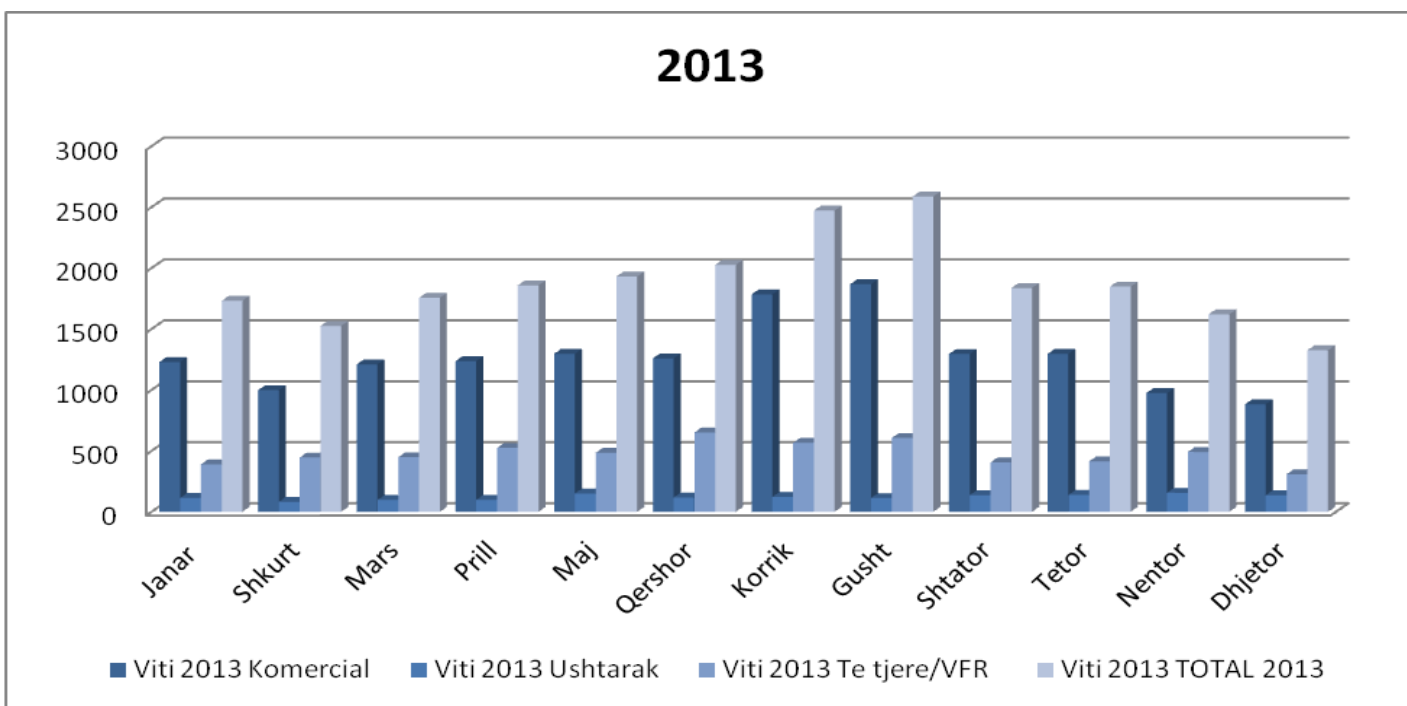
Statistikat e operimeve gjatë vitit 2013 dhe krahasueshmëria me vitin 2012

Në vitin që lamë pas përkatësisht gjatë vitit 2013 Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës-Kontrolli Ajror “Adem Jashari”, ka pasur një ngritje të ndjeshme të trafikut ajror në krahasim me vitin 2012. Gjatë vitit 2013 në ANP – Kontrolli Ajror janë

realizuar gjithsejtë 22,519 operime, ku në krahasim me periudhën e vitit 2012 vërehet një ngritje e ndjeshme e numrit të operimeve, me që në periudhën e vitit 2012 janë realizuar gjithsejtë 21,585 operime, ku në përqindje i bie që të kemi një rritje prej

0.05 % në krahasim me periudhën dymbëdhjetë mujore të vitit 2012. Nga gjithsejtë 22,519 operime gjatë kësaj periudhe dymbëdhjetë mujore të vitit që lamë pas , 15,328 kanë qenë Operime të Menaxhuara Komerciale, ndërkaq Operimet e

Menaxhuara Ushtarake e përbëjnë shifrën prej 1,460 operimeve, kurse Operime tjera (VFR) gjatë kësaj periudhe kanë qenë 5,731 operime. Ndërkaq sa i përket numrit të fluturimeve për kompani gjatë vitit 2013, më tutje po iu paraqesim dhjetë kompanitë të cilat realizuan më së shumti fluturime gjatë kësaj periudhe. Prinë kompania Belleair Europe me gjithsejtë 1067 fluturime, e pasuar na kompania Adria Airëays me 1030 fluturime, ku pas sajë vjen Darëin Airlines me 707 fluturime, Turkish Airlines 698, Germanëings 609, Austrian Airlines 575, Germania 473, Edelweiss 415, EasyJet 398 dhe kompania Pegasus me 316 fluturime gjatë vitit 2013.



Statistikat e operimeve në baza mujore për vitin 2013

ANP NDRYSHON RREGULLORET E BRENDEME DHE STRUKTURËN ORGANIZATIVE



Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës – Kontrolli Ajror “Adem Jashari”, gjatë vitit 2013 ka bërë ndryshime esenciale sa i përket organizimit të brendshëm strukturor dhe funksional. Në vitin që lamë pas, ANP-Kontrolli Ajror, në pajtim me rregullat dhe ligjet e aplikueshme në Republikën e Kosovës, ka miratuar Rregulloren mbi Veprimtarinë dhe Organizimin e Brendshëm, e cila e shfuqizon

Rregulloren e Brendshme e cila është përdorur më parë. Gjithashtu është ndryshuar dhe miratuar edhe Rregullorja mbi Politikën e Stafit si dhe është miratuar Kodi i Mirësjelljes së Punonjësve dhe Procedurat Disiplinore. Në kontekst të kësaj, ANP-Kontrolli Ajror, ka bërë edhe riorganizimin e brendshëm përkatësisht ristrukturimin e Strukturës Organizative në nivel të departamenteve, në

mënyrë që të ngrihet efikasiteti i përgjegjësisë dhe llogaridhënies si dhe delegimi i detyrave të jetë sa më efikas.

Gjithashtu janë hartuar edhe Manuale në nivel të departamenteve dhe sektorëve të ANP-Kontrolli Ajror, në mënyrë që detyrat dhe përgjegjësitë të jenë në pajtueshmëri me standardet e përcaktuara nga organizatat ndërkombëtare.

THEMELOHET KOMITETI KUNSULTATIV PËR TARIFA

Në nëntor të vitit 2013 Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës – Kontrolli Ajror “Adem Jashari”, ka themeluar Komitetin Konsultativ të ANP-së, komitet ky i cili është themeluar duke u mbështetur në Rregulloren Nr. 2/2011 të Autoritetit të Aviacionit Civil të Kosovës (AACK) mbi Tarifën e Navigimit të Terminalit, e cila e obligon themelimin e Komitetit Konsultues të ANP-së dhe ngritjen e

Termave të Referencës. Komiteti Konsultativ, ka për qëllim forcimin e bashkëpunimit mes ANP-Kontrolli Ajror dhe klientëve në funksion të ngritjes së kapaciteteve, performancës dhe sigurisë së shërbimeve të navigimit ajror. Gjatë muajit Nëntor 2013 është mbajtur takimi inauguroes i këtij komiteti, ku kanë marr pjesë kompanitë ajrore dhe palë tjera të interesit dhe me ç’rast edhe janë prezantuar dhe miratuar

Termat e Referencës. Këto terma, sipas procedurave janë proceduar te AACK për miratim, në të cilat ka pasur komente të cilat janë integruar dhe adresuar edhe njëherë të të gjitha palët e interesit për pajtueshmëri dhe miratim, ku pas shqyrtimit dhe pajtimit nga ana e palëve të interesit, në janar të këtij viti këto terma janë aprovuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, ku më pas dhe janë përcjellë te

anëtarët e komitetit.

Kryetare e Komitetit është zgjedhë Merita Makolli, Drejtoreshë e Departamentit për Trajnim dhe Zhvillim në ANP-Kontrolli Ajror, ndërsa anëtarësia e komitetit do të jetë e përbërë nga zyrtar të: ANP-Kontrolli Ajror “Adem Jashari”, përfaqësuesit e kompanive ajrore, përfaqësuesit e AACK-së si dhe nga Operatori i Aeroportit.

ANP MAT KËNAQËSINË E KLIENTËVE TË TIJ

Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës – Kontrolli Ajror “Adem Jashari”, në bazë të Ligjit për Ndërmarrjet Publik përkatësisht neni 29 i këtij ligji, i cili parasheh realizimin e testit për nivelin e kënaqësisë së konsumatorit me shërbimet e ofruara nga Ndërmarrjet Publike, ka realizuar testin e kënaqësisë së konsumatorit me shërbimet e ofruara nga ANP-ja, ku në bazë të të dhënave të responentëve rezultojnë që, klientët e ANP-Kontrolli Ajror janë mjaft të kënaqur me shërbimet e ofruara.

Përzgjedhja e klientëve për realizimin e pyetësorit është bërë në bazë të performancës së tyre, përkatësisht në bazë numrit të operimeve që janë realizuar nga klientët gjatë vitit 2013. Gjatë këtij viti në ANP-Kontrolli Ajror “Adem Jashari” janë kryer 22,519 operime, operime këto të

68%, pastaj Operimet Tjera (VFR) 025% si dhe ato Ushtarake me 0.7%.

Në bazë të kësaj performance operative është bërë edhe realizimi i pyetësorit, ku gjatë realizimit të testit për kënaqësinë e konsumatorit janë intervistuar klientët të cilët kanë pas më së shumti

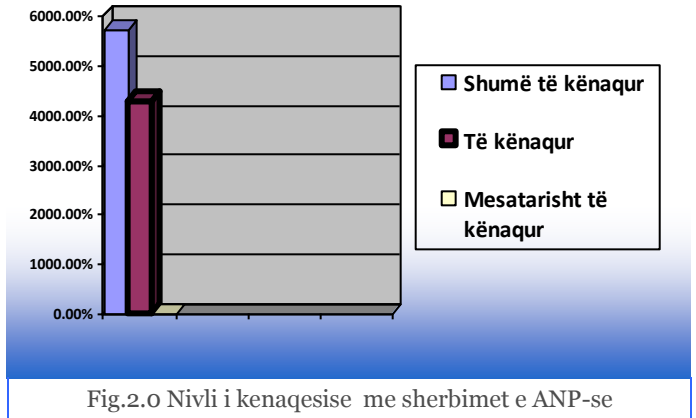


Fig.2.0 Niveli i kënaqësisë me shërbimet e ANP-se

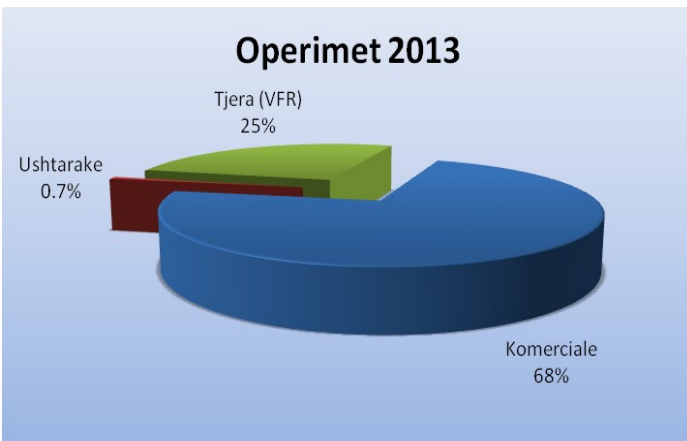
operimeve.

Në figurën Nr.2.0 janë paraqitur rezultatet e pyetësorit për nivelin e kënaqësisë së konsumatorit me shërbimet e përgjithshme të ANP-së, ku në bazë të të dhënave shihet një nivel i lartë i kënaqësisë, meqë ka rezultuar që shumë të kënaqur janë përgjigjur 57%, kurse të kënaqur 43%.

Gjithashtu edhe me

departamentet operative që janë paraqitur në tabelën 3.0 vërehet qartë niveli i lartë i kënaqësisë së klientëve me shërbimet operative të ANP-së.

Ndërkaq në pyetjet se nëse gjatë vitit 2013 është drejtuar ndonjë ankesë nga ana e responentëve në drejtim të ANP-së për shërbimet e marra, të gjithë responentët janë përgjigjur negativisht.



cilat janë të ndara në tri kategori, atë të operimeve komerciale, ushtarake dhe operimeve tjera (VFR).

operime gjatë vitit 2013 përkatësisht klientët të cilët kanë përbërë rreth 30 përqind të të gjitha

Komerciale - 15,328

Ushtarake - 1,460

Tjera (VFR) -5,731

Sipas të dhënave të paraqitura në figurën Nr.1, vërehet se përqindjen më të madhe të operimeve në ANP “Adem Jashari” gjatë vitit 2013 e kanë zënë Operimet Komerciale me

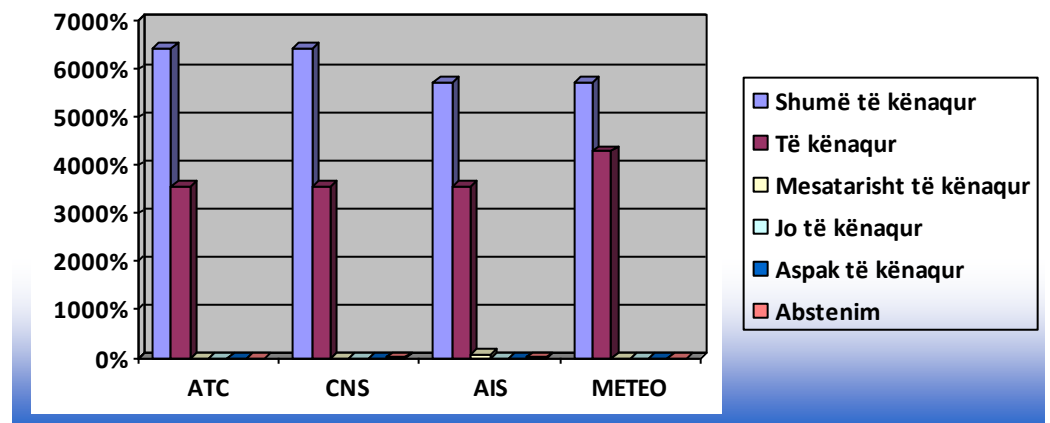
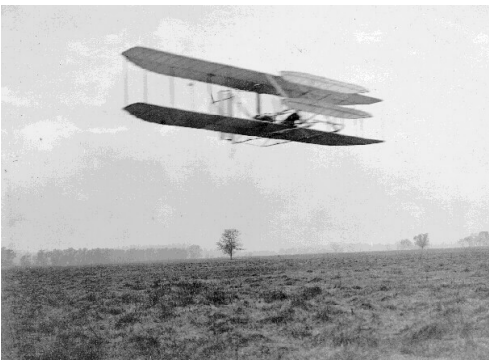


Fig.3.0. Niveli i kënaqësisë me shërbimet operative te ANP-se

FLUTURIMI I AEROPLANIT TË PARË

Në mëngjesin e 17 tetorit 1903 do të realizohej fluturimi i parë i një avioni që punonte me dy elika, të cilat viheshin në punë nga energjia e brendshme e një motori me benzinë. Ky avion ishte përgatitur nga vëllezërit Uillbur dhe Orvil Rajt. Ngjarja e rëndësishme ndodhi në Karolinën e Veriut, në plazhin Kiti Houk.



Në këtë fluturim Orvil Rajt përdori avionin e quajtur 'Flier-1', i cili u zhvendos nga toka me shpejtësinë 6,8 km në orë dhe fluturoi në një lartësi të vogël për 12 sekonda. Në këtë mënyrë lindi avioni. Ndryshimi i tij nga makinat e mëparshme të fluturimit ishte ngritja e tij në ajër pa përpjekjen për t'u bërë më i lehtë se ajri, si në rastin e mongolfierave dhe zepelinave që mbusheshin me hidrogjen apo gaze të tjera të lehta.

Dëshmitarët e parë të këtij fluturimi qenë vëllezërit Rajt, katër burra dhe një fëmijë. Avioni 'Flier-1' ruhet sot në Muzeun e Hapësirës dhe Aeronautikës në Institutin Kombëtar 'Smithsonian' të Shteteve të Bashkuara të Amerikës. Në vitin 1904 vëllezërit Rajt arritën të ndërtojnë avionin 'Flier-2', nëpërmjet të cilit realizuan një rrotullim prej 360 gradash në ajër, ndërsa në vitin 1904 ata fluturuan në lartësinë prej 38,4 kilometrash për 38 minuta të tërë. Viti 1907 shënoi rritjen e lartësisë në 65 km dhe të kohës së qëndrimit në ajër në 1 orë e 31 minuta. Me pas, çdo gjë do të vinte drejt përmirësimit të vazhdueshëm.

Me 25 korrik 1909 Lui Blerio do të kalonte La Manshin me shpejtësinë 77 km në orë ndërsa viti 1911 do të shënonte rekordin e shpejtësisë për kohën me 136 km në orë. Sot, në shumëllojshmërinë e avionëve e mjeteve të fluturimit, njeriu nuk e sheh më si një ëndërr, por si një realitet të përditshëm 'prekjen' e qiellit dhe të vëzhguarit e botës nga lartësitë dikur të pa imagjinuara. Megjithatë, në çdo rast që do të ndodhemi në lartësi, duke parë retë e përhapura si copëza pambuku mbi pemët e ndërtesat si kutiza shkrepësh, do të ishte mirë të kujtojmë Xhevherin nga Farabi, që u vetëflijua i pari në përpjekjen për të realizuar një ëndërr të bukur.



IMPRESSUM

Redaktor: Driton Ujkani

Kontribuan: Merita Makolli, Sabit Gashi, Driton Ujkani

ANP-Kontrolli Ajror
"Adem Jashari"
Vrellë, Lypjan, 10070,
Republika e Kosovës
<http://www.anp-ka.org>