

PRISHTINA INTERNATIONAL AIRPORT ADEM JASHARI KONTROLLI AJROR

BULETINI I KONTROLLIT AJROR

NUMËR 3

21.08.2014

ANP– KONTROLLI AJROR INVESTON NË KAPACITETE NJERËZORE



**DREJTIMI I DRITËS LAZER NË KABINËN
E PILOTIT RREZIKON FLUTURIMIN**

**AVIACIONI, AMBIENTI DHE
NDRYSHIMET KLIMATIKE**

**RRITET TRAFIKU AJROR NË
EVROPË, GJITHASHTU EDHE
VONESAT NË TRAFIK**

**REALIZOHEN MBI NËNTË MIJË
OPERIME PËR GJASHTË MUAJ
NË ANP–KONTROLLI AJROR**



ANP– KONTROLLI AJROR INVESTON NË KAPACITETE NJERËZORE

Gjatë tremujorit të fundit, Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës – Kontrolli Ajror “Adem Jashari”, në kuadër të planit të trajnimeve dhe në mënyrë që të rritet cilësia e ofrimit të shërbimeve, ka vazhduar me investimin në kapacitetet njerëzore duke organizuar një sërë trajnimesh individuale dhe grupore për stafin e tij.

Në fillim të muajit maj, është organizuar Trajnimi Induktiv (Trajnimi Familjarizues), trajnim ky i cili është zhvilluar në nëntë module:

- 1.Divizioni i Kontrollit të Trafikut Ajror;
- 2.Divizioni Meteorologjik;
- 3.Divizioni i Informacionit Aeronautik;
- 4.Departmenti Teknik;

5.Kabineti i Kryeshefit Ekzekutiv;

6. Departmenti i Shërbimeve të Perbashketa;

7. Departmenti i Financave;

8. Departmenti për Cilesi, Siguri dhe Sigurim;

9. Departmenti për Trajnim dhe Zhvillim.

Ky trajnim përpos këtyre moduleve, ka përfshi edhe trajnimin e dizajnuar për KFOR-in J3.



[Pamje nga Trajnimi Induktiv](#)



Pamje nga trajnimi "Hetimi i ndodhive të sigurisë në menaxhimin e Trafikut Ajror"

Poashtu, në mënyrë që të arrijmë nivelin e sigurisë në ofrimin e shërbimeve dhe në vazhdimin e implementimit të Ligjit mbi Aviacionin Civil dhe Rregullativave të Autoritetit të Aviacionit Civil të Kosovës, Kontrolli Ajror ka bërë edhe trajnimin një javorë në programin "Hetimi i ndodhive të sigurisë në menaxhimin e Trafikut Ajror", trajnim ky i cili është mbajtur nga Eurocontrol-i, ku janë certifikuar si Hetues të Sigurisë 16 zyrtarë të ANP- Kontrolli Ajror "Adem Jashari".

Vlenë të ceket se, trajnimi është mbajtur në Prishtinë, mënyrë kjo e cila është shumë më e favorshme si nga ana financiare edhe nga numri i zyrtarëve që marrin pjesë në trajnim.

Ky Trajnim i ofron njohuri teorike dhe shkathtësi praktike për të mundësuar hetuesve të ANP-së që të kryejnë hetime të brendshme të ndodhi

ve që ndikojnë në menaxhimin e trafikut Ajror

Ndërkaq nga data 30 qershor e deri më 4 korrik, është mbajtur trajnimi një javorë në programin "Menaxhimi I Sistemeve të Sigurisë", trajnim ky i cili poashtu është mbajtur nga Eurocontrol-i në Prishtinë. Ky ka qenë trajnimi i dytë deri më tani për këtë vit, ku janë certifikuar 16

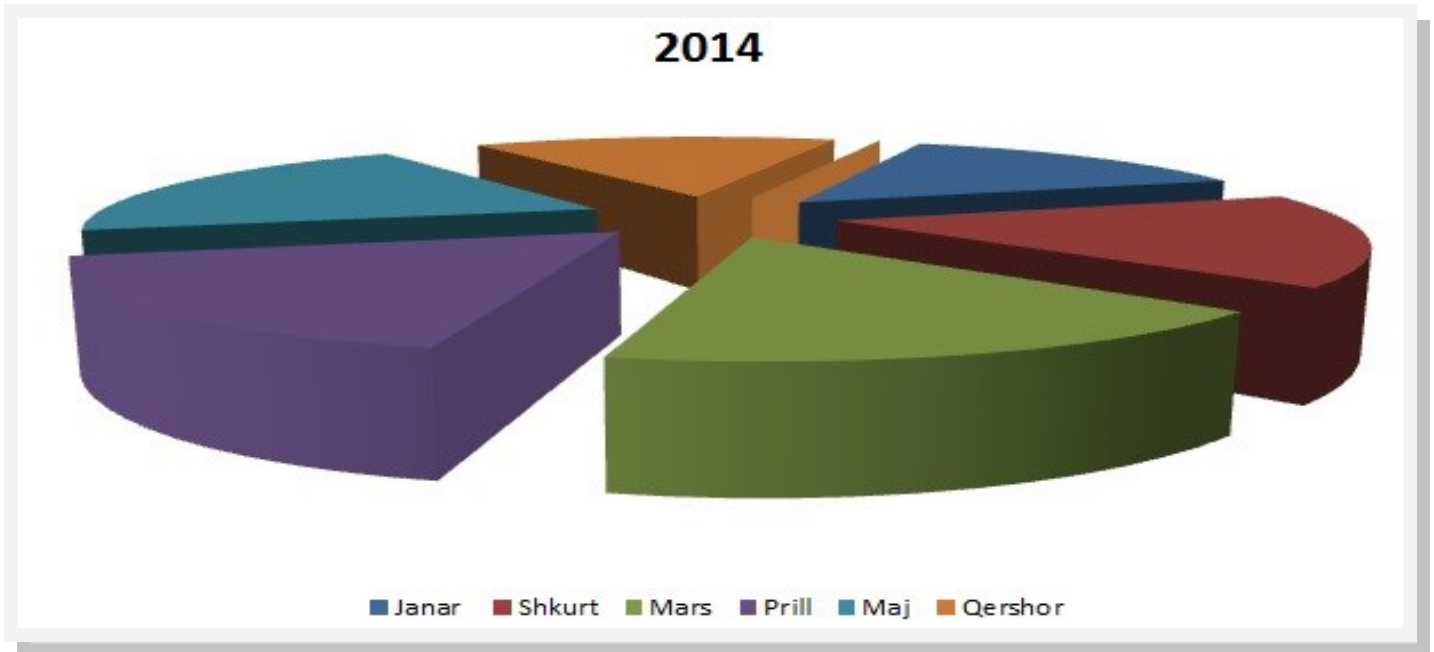
zyrtar në këtë fushë. Përdallim nga trajnimet tjera, në këtë trajnim kanë marrë pjesë zyrtarë nga departamente të ndryshme (jo vetëm nga departamentet operative) me qëllim të familjarizimit të tyre me fushën e sigurisë.

Poashtu përveç trajnimeve grupore të organizuara, janë mbajtur edhe trajnime individuale dhe atë fusha

të ndryshme si në burime njerëzore, financiare, marrëdhënies me publikun, zyrës ligjore si dhe departamenteve tjera. I gjithë ky investim në burime njerëzore me të vetmin qëllim, ofrimin e shërbimeve sa më të sigurta dhe cilësore nga ANP-Kontrolli Ajror "Adem Jashari".



Pamje nga trajnimi Menaxhimi I Sistemeve të Sigurisë



OPERIMET E MENAXHUARA JANAR—QERSHOR 2014

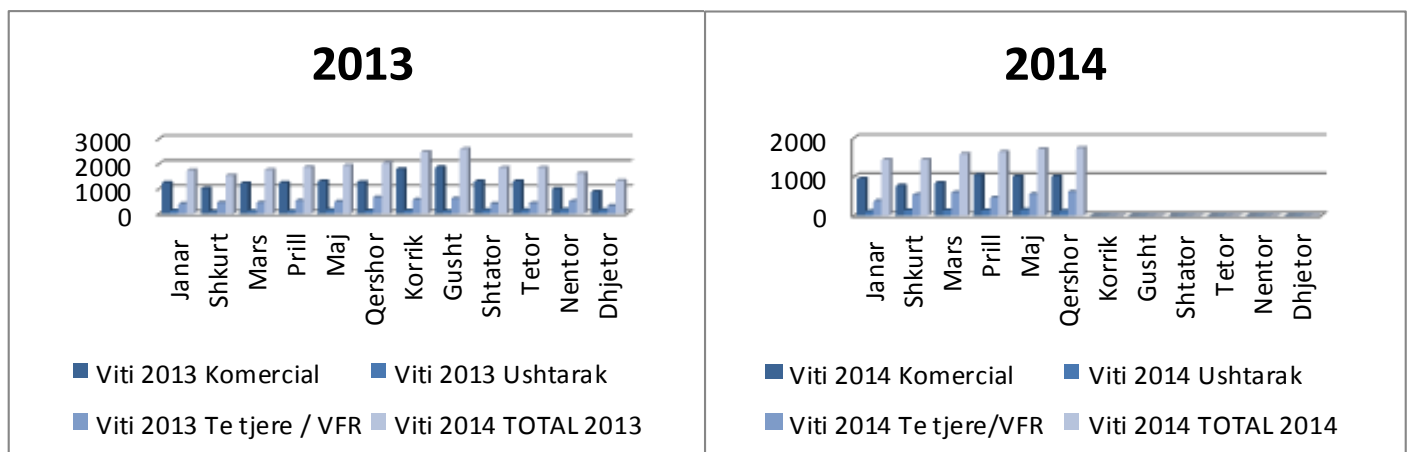
MBI NËNTË MIJË OPERIME PËR GJASHTË MUAJ NË ANP— KONTROLLI AJROR

Gjat gjashtëmuorit të parë të vitit 2014, në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës – Kontrolli Ajror “Adem Jashari”, janë realizuar gjithsejt 9553 operime në total. Këtë shifër të operimeve nëse e krahasojmë me shifrat e

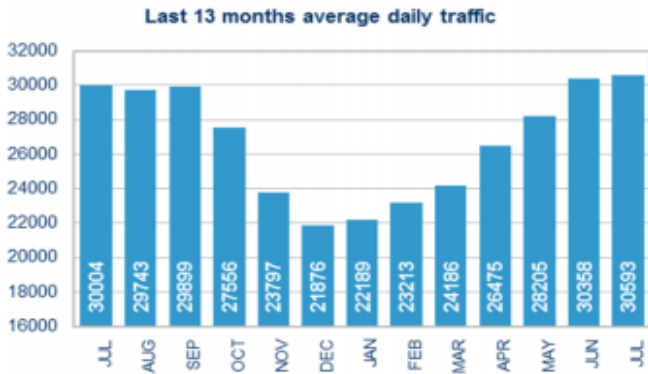
operimeve të realizuara gjatë periudhës së njëjtë të vitit të kaluar, del se kemi një rënie të lehtë të operimeve me një ndryshim prej 1276 operime më pakë. Ndërkaq nga totali i operimeve prej 9553, Komer-

ciale kan qenë 5621 operime komerciale ku në krahasim me periudhën e njëjtë të vitit paraprak janë realizuar 7229 operime komerciale, pastaj operime ushtarake kanë qenë gjithsej 786 apo pesë fluturime më shumë se në

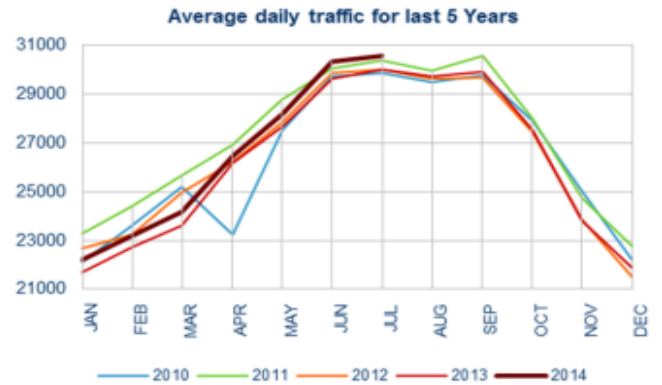
periudhën e vitit 2013, si dhe operimet ushtarake përbëjnë shifrën e 3146 operimeve, ku në krahasim me gjashtëmuorin e parë të vitit të kaluar vërehet një ndryshim për 361 operime më pakë.



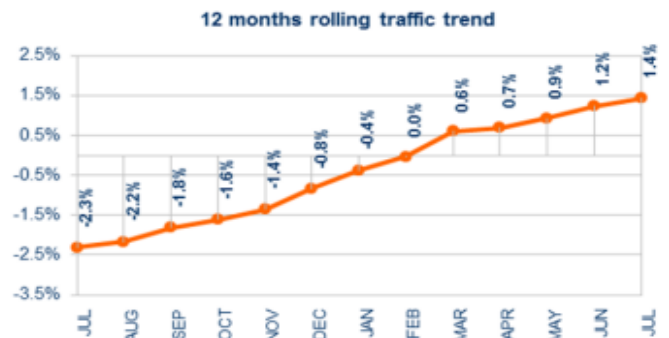
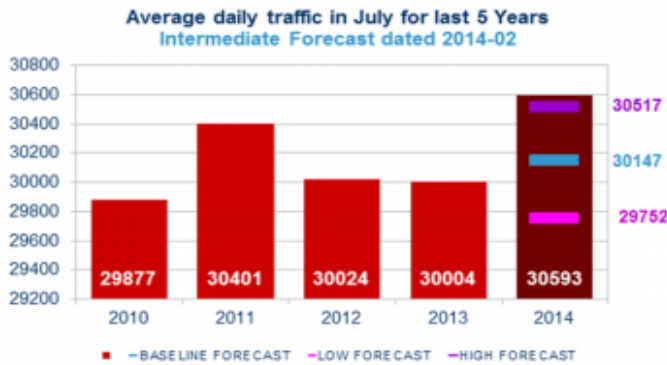
1. TOTAL TRAFFIC



Traffic increased by 2% in July 2014 compared to July 2013.



Like in June, July 2014 saw the highest July traffic level for the last five years.



RRITET TRAFIKU AJROR NË EVROPË, GJITHASHTU EDHE VONESAT NË TRAFIK

Gjatë muajit korrik, trafiku ajror në nivel evropian sipas statistikave të Euro-control-it, ka shënuar rritje por sa i përket vonesave në trafik nuk ka qëndruar edhe aq mirë në këtë muaj.

Në fakt, trafiku ka arritur nivelin më të lartë për pesë vitet e fundit, me një rritje prej 2%, në krahasim

me muajin korrik të vitit 2013.

Ndërkaq vonesat janë shkaktuar nga moti i keq, mungesa e stafit dhe çështjet e mungesës së kapaciteteve tjera. Gjithsej trafikut ajror në rrjedhën e menaxhimit të vonesave u rrit me 54.3%, në krahasim me muajin korrik të vitit paraprak, kurse

vonesat në aeroport pothuajse janë dyfishuar deri në masën e 93.8%.

Greçia ishte kontribuesi më i madhë i ndjekur nga Turqia shtet ky i cili ishte edhe kontribuesi më i madhë evropian që nga gushti i vitit 2012, pastaj vjen Spanja për nga numri i fluturimeve për këtë muaj pasuar nga Britania

e Madhe.

Një rënie e trafikut për shkak të situatës është në Ukrainë, ku ka pasë një rënie prej 43% në krahasim me korrikun e vitit të kaluar. Si rezultat i kësaj situatë në Ukrainë, çoi në rritje të mëtejshme të fluturimeve për Bullgariinë me + 28% dhe Turqia + 19%.

AVIACIONI, AMBIENTI DHE NDRYSHIMET KLIMATIKE



Sabit Gashi,
Zyrtar për Klimat/
Stat. Meteorologjike

**„Qëllimi ynë
përfundimtar në këtë
drejtim mbetet një e
ardhme e
qëndrueshme për
aviacionin
ndërkombëtar.,
(Roberto K. González,
ICAO President)**

Viti 2013 në fushën e aviacionit civil dhe në fushën e meteorologjisë shënon botimin e përmbledhjes „ICAO ENVIRONMENTAL REPORT 2013., dhe editimit preliminar të raportit të pestë të IPCC-së AR5. Në këto botime jubilarë punuan qindra ekspertë.

Transporti ajror luan një rol tepër të madh në aktivitetin ekonomik botëror ku shoqëria ka mjaft përfitime. Industria e aviacionit përfshinë furnizuesit dhe operatorët e aeroplanëve, prodhuesit e komponenteve, furnizuesit me karburant, aeroportet,

ofruesit të shërbimeve të navigacionit ajror, etj.

Sektori komercial i kësaj industrie është shumë konkurrues. Në vitin 1994, më shumë se 1,25 miliardë udhëtarë kanë përdorur linjat ajrore për biznes dhe pushime dhe mbi 1/3 e vlerës së eksporteve të prodhuara në botë janë transportuar me rrugë ajrore. Deri në vitin 2010, ndikimi global i aviacionit tejkaloi 1800 miliardë \$ dhe më shumë se 33 milionë vende pune. Në vitin 1977, ICAO ka vendosur standardet e emetimeve të gazrave dhe zhurmës (ICAO, 1993a, b) për aeroplanët dhe motorët e tyre. Komitetit i saj mjedisor për aviacionin (CAEP) garanton dhe zhvillon politika dhe procedura për të zbutë (mitigation) ndikimet mjedisore të aviacionit civil, ka zhvilluar dhe udhëzuar politika për tatimet e karburantit dhe parimet që kanë rëndësi në kontekstin e emisioneve. Përveç harmonizimit të arritur përmes ICAO-s, fluturimet ndërkombëtare nënshtrohen marrëveshjeve bilaterale për shërbime ajrore midis vendeve të veçanta. CAEP përbëhet nga tetë grupe punuese të formuara nga shtete të ndryshme dhe vëzhguese.

Aeroplanët dhe Ndryshimet Klimatike.

Emetimet e avionëve modifikojë buxhetin radiativ të tokës dhe ndryshimin e klimës si rezultat i disa proceseve. Ndryshimet Klimatike me

këto efekte janë më të komplikuar për shkak se aeroplani me emetimet e tij ka një forcim radiativ të vogël antropogjenik. Por, aeroplani ka ndikim në atmosferë në një mënyrë të veçantë për shkak se emisionet ndodhin në troposferën e lirë dhe stratosferë të ulët duke shkaktuar gjurmët kondenzuese. Prandaj Ndryshimet Klimatike (NK) do të duhet të ishin më ndryshe nga ato në nivele tjera atmosferike.

Ndikimi klimatike të emisioneve bazohen në njohuritë e ndikimit të gazrave antropogjene në klimë. Vlerësimet bëhen në skenarë si shtesë/të përtërira në raportet e mëparshme të vlerësimit të IPCC-së. Çdo skenar i bërë deri tani nuk përfshinë gazra e sasi të njëjta, por sasi të projektuar, e as ndonjë nga implikimet e Protokollit të Kiotos.

Forcimi radiativ maksimal në atmosferë vie nga rritja e CO₂, kryesisht nga djegia e karburanteve fosile. Ndryshimi i CO₂ është sinjifikues; përqëndrimi nga 280 ppmv në vitin 1850 kalon në 360 ppmv në vitin 1990, e tani këtë vit 2014 e ka kaluar vlerën 400 ppmv (matur observatoriumi Mauna Loa nga NOAA).

Indeksi alternativ i Indeksit të Aviacionit të klimës (RFI).

Një indeks i ri alternativ për të matur rolin e aviacionit në NK-ke është definuar si raport i totalit të rrezues forcues/dhe të

emetimit të CO₂ si antropogjenik i vetëm. Rr. total forcues shkaktuar nga aeroplanët është shuma e të gjitha forcimeve duke përfshirë emisionet indirekte të CO₂ me blozë, CH₄, O₃, sulfateve, kontraileve, etj. RFI sillet prej 2,2 - 3,4 për skenarë të ndryshëm (E dhe F për aviacionin subsonic). Kështu NK-ke me index RFI>1 shtrojnë nevojën për një vlerësim të plotë të klimës dhe të këtij sektori. Për krahasim, në skenarin IS92a, RFI për të gjitha aktivitetet njerëzore është rreth 1, për gaze serë vetëm rreth 1,5, e më e lartë për sektorët që lëshojnë CH₄ dhe N₂O pa përdorim sinjifikues të karburantit fosil.

Si ndodhin Ndryshimet Klimatike nga emetimet e aeroplanëve?

Aeroplani perturbon atmosferën duke ndryshuar nivelet e gazrave dhe grimcave gjurmë duke formuar gjurmët kondenzuese (contrails). Emetimet veprojnë si kurthë tokësore edhe bashkë me gazrat kimikisht aktive. Grimcat mund të bashkëveprojnë direkt me bilancin rr. të tokës, apo e ndikojnë në ndërtimin e vetive radiative të reve. Një zinxhir shkakor përcjellat pas emisioneve direkte të aeroplanëve në atmosferë që ndryshojnë kiminë dhe mikrofizikën dhe i rrisin vetitë radiative të substancave aktive në atmosferë. Për skenarin e 1992 aviacionit (NASA-1992), RFI ekuivalent

vlerësohet të jetë $+0,05W/m^2$, e që është vetëm 3,5% e totalit të radiacionit nga antropogjenet paraindustriale të $+1,4E/m^2$ për gaze serë të kombinuara dhe aerosole.

Për vitin 2050, nga një skenar që përputhet me rritjen ekonomike IS92a, forcimi arrinë vlerën $0,19E/m^2$. Nga viti 1990-

2050, temperatura mesatare globale sipërfaqesore pritet të rritet nga $0,9^{\circ}C$ në $+2,5^{\circ}C$ për skenarin e dyfishuar të gazit serë CO_2 . Emetimet e aeroplanëve nga skenari subsonik Fa1 vlerësohet se do ta rrisin temperaturën globale për rreth $0,05^{\circ}K$ në këtë rritje prej $+2,5^{\circ}C$. Bashkimi European-ja ka caktuar limitet e emetimit

për të mos ndodhë NK-ik për $2^{\circ}C$. Seksionet e posaqme të raporteve të IPCC-së paraqesin në detaje NK-ke për një sërë skenarësh të parashikuar dhe për mundësitë teknologjike në aviacionin e ardhshëm. Viti 2014 paraqet edhe vitin kur do të kompletohet edhe raport i ri i IPCC-së AR5. Rezultatet e matjeve konformojnë në

shkallë të lartë raportet e mëhershme nga viti 1992 e 2007 se NK-ke paraqesin sfidën e radhës së shekullit. Moti ekstrem në Ballkanin Perëndimor është vetëm një konsekuencë e rëndësisë së botimit të këtyre raporteve të IPCC-së e të ICAO-s në të cilat sugjerohen politikëbërësit për ngjarjet të cilat tani po na ndodhin.

DREJTIMI I DRITËS LAZER NË KABINËN E PILOTIT RREZIKON FLUTURIMIN



[Pamje nga drejtimi i dritës lazer gjat fluturimit të avionit](#)

Kohëve të fundit drejtimi i dritës lazer në drejtim të fluturakeve është bërë problem permanent në vendin tonë, ku po paraqet një nivel të lartë të rrezikshmërisë në operimin e fluturimeve.

Në kushte të caktuara, drita lazer ose drita të tjera ndriqese të drejtuara në një avion mund të paraqesin një rrezik. Skenari më i mundshëm është kur një dritë e dukshme e ndritshme lazeri e drejtuar në kabinën e pilotit i

shkakton shpërqendrim apo verbëri të përkohshme një piloti, gjatë një fazë kritike të fluturimit siq mund të jetë aterimi apo ngritja në ajër. Drejtimi i një drite lazer në një avion mund të jetë i rrezikshëm dhe mund të qoj edhe deri

në aksident.

Shqetësimet kryesore të ekspertëve të sigurisë janë fokusuar ekskluzivisht në dritat lazer dhe efekte tjera të ndritshme drejtuar tek pilotët, sidomos kur ata janë në një fazë kritike të

fluturimit: ngritjet, qasjet, uljet, dhe manovrat e emergjencës.

Rreziku i saktë në një situatë të veçantë varët nga një numër faktorësh.

Fuqia e lazerit ose dritës së ndritshme: Sa më shumë dritë e emetuar, aq më e ndritshme dhe më e rrezikshme do të jetë.

Dukshmëria e rrezës: Një lazer me rreze infra të kuqe ose ultravjollcë nuk paraqet ndonjë rrezik vizual tek pilotët, pasi ata nuk mund t'a shohin atë. Megjithatë, ajo mund të

paraqesë një rrezik për dëmtim syri. Në disa raste, ky rrezik mund të jetë më i madh pasi që pilotet nuk do të dinë se atyre u janë drejtur rreze lazer.

Nëse rrezja e lazerit bën levizje sikurse një shfaqje lazeri, atëherë ajo mbulon një sipërfaqe më të madhe të qiellit dhe kështu ka një shans më të madh për të ndriquar një avion.

Rrezet e lazerit duhet shmangur hapësirën ajrore rreth aeroporteve dhe rrugeve të ngarkuara ajrore.

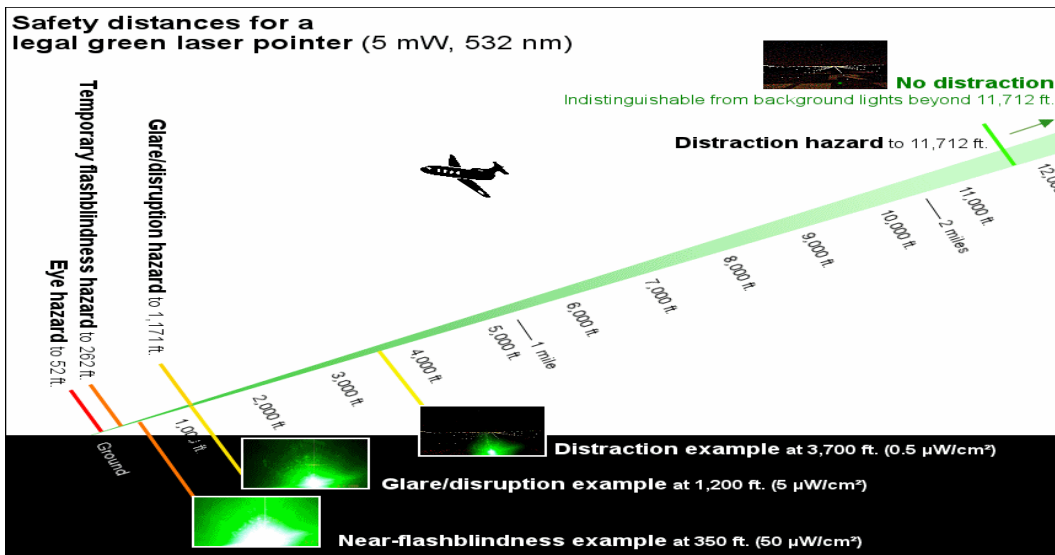
Pothuajse i tërë shqetësimi

është rreth ndriqimit gjatë natës. Efektet vizuale të përmendura më sipër (shpërqendrim, verbërim i përkohshëm) mund të minimizohen gjatë ditës pasi që syri nuk është përshtatur më errësire, dhe pasi që lazeret zakonisht nuk përdoren shpesh gjatë ditës.

Një avion me shpejtësi të ngadalshme është në rrezik më të madh se një me shpejtësi më të madhe. Helikopterët janë në rrezik më të madh sepse ata mund të rrinë pezull dhe për shkak të afërsisë se

tyre tokësore, duke paraqitur një objektiv relativisht stacionues. Pastaj një avion që fluturon ulët është në rrezik më të madh se sa një që fluturon më lart.

Andaj duke para rrezikshmërinë e këtyre veprimave Aeroporti Ndërkombëtar I Prishtinës – Kontrolli Ajror “Adem Jashari” në bashkëpunim me Autoritetin e Aviacionit Civil të Kosovës dhe Policinë e Kosovës, kanë ngritur nivelin e gatishmërisë për ndriqimin e rasteve të drejtimit të dritës lazer drejt avionit. Kështu që në raste kur drejtohet drita lazer drejt një avionit, piloti raporton tek Kontrolla e Trafikut Ajror, ku më pasë Kontrolla e Trafikut Ajror raporton te AAC-ja dhe tek Policia e Kosovës. Drejtimi i dritës lazer është e sanksionuar edhe me Kodin Penal të Kosovës, kun ë bazë të këtij kodi kohëve të fundit ka pasë edhe arrestime falë bashkëpunimit mes ANP-ka, AAC-së dhe Policisë.



IMPRESSUM

Redaktor: Driton Ujkani

Kontribuan: Sabit Gashi, Arben Koci, Driton Ujkani

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