

BULETINI I KONTROLLIT AJROR



Republika e Kosovës
Republika Kosovo
Republic of Kosovo

ASHNA

Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror
Agencija za Vazdušno Navigacijske Usluge
Air Navigation Services Agency

NUMËR 5

25.10.2017

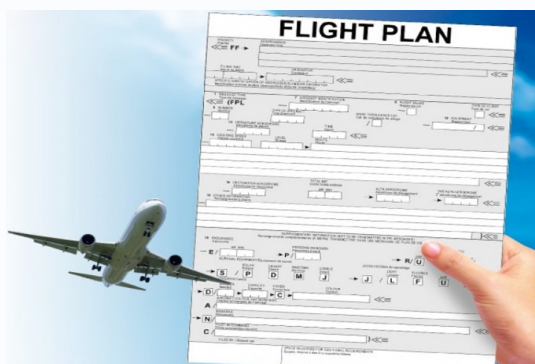
AGJENCIA E SHËRBIMEVE TË NAVIGACIONIT AJROR

Autorial nga
Sabit Gashi



faqe 6

Moti hapësinor dhe aviacioni



Menaxhimi i Informacionit Aeronautike

faqe 5



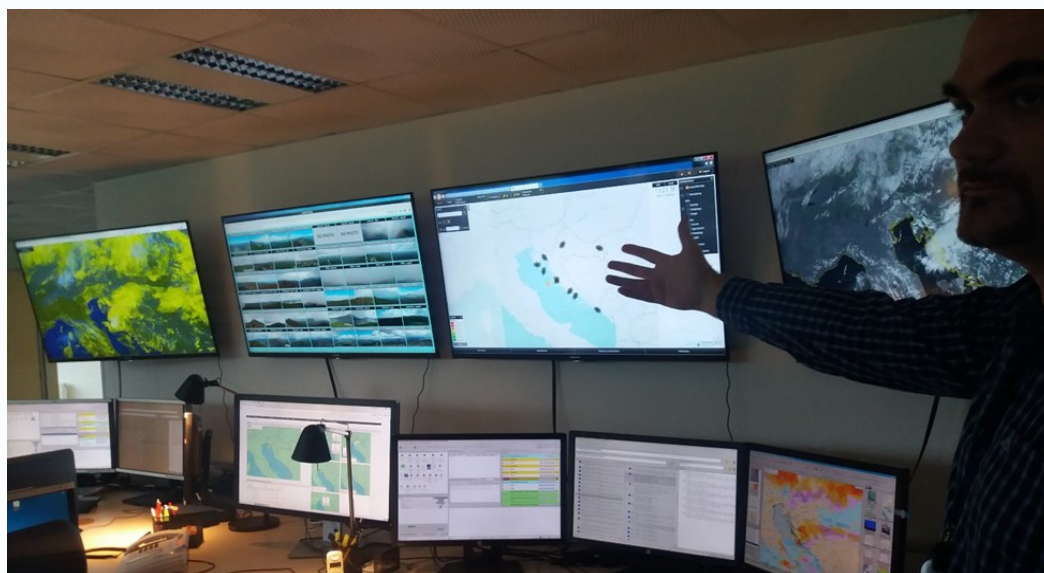
Shoqata Sindikale (SINKON) anëtarësohet në IFATCA

faqe 4



Menaxhmenti i HungaroControl në vizitë pune në ASHNA

faqe 1



Punonjës nga ASHNA marrin pjesë në seminarin për parashikimin e mjegullës që u mbajt në Kroaci

faqe 3

Operimet e menaxhuara, tremujori III 2017



Për tre muaj u realizuan mbi 4 mijë operime në ASHNA

faqe 2

Menaxhmenti i HungaroControl në vizitë pune në ASHNA



Foto nga vizita e menaxhmentit të lartë të HungaroControl

Drejtori i Agjencisë së Shërbimeve të Navigacionit Ajror (ASHNA), Bahri Nuredini, priti në një takim pune Menaxhmentin e Shërbimeve të Navigacionit Ajror të Hungarisë, HungroControl, te cilët po qëndrojnë për një vizitë dy ditore në Kosovë.

Gjatë këtij takimi, u diskutua për tema të interesit dypalësh, me

theks të veçantë për hapësirën e lartë ajrore, pasi që HungaroControl menaxhon Hapësirën e Lartë Ajrore të Republikës së Kosovës.

Menaxhmenti i ASHNA-së shprehi shqetësimin për mënyrën e menaxhimit të deritanishëm të hapësirës së lartë ajrore nga ana e HungaroControl, për faktin se, Koso-

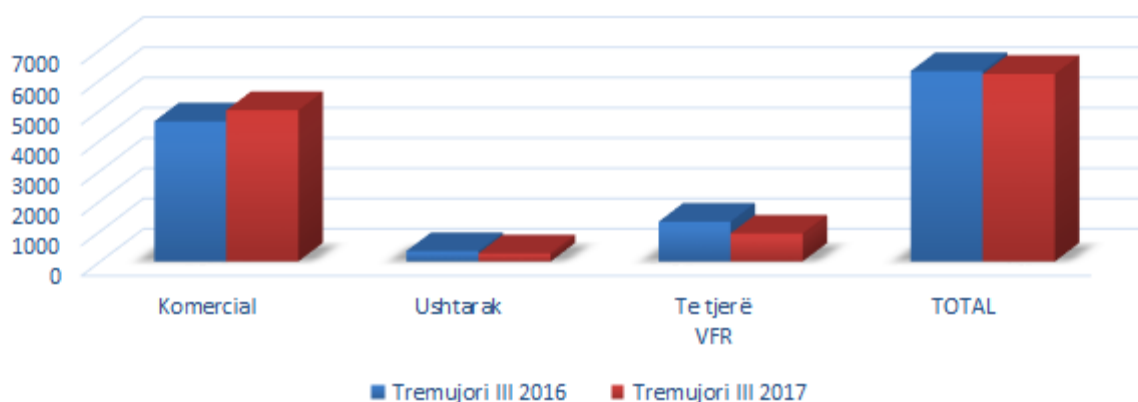
va përfiton pothuajse asgjë edhe pse Hapësira e Lartë Ajrore është pjesë e Republikës së Kosovës.

Palët u dakorduan për intensifikimin e mëtejme të bashkëpunimit, për ngritjen e efikasitetit dhe sigurisë në ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror të të dyja vendeve. Pjesë e delegacionit nga HungaroCon-

trol ishte menxhmenti i lartë i kësaj kompanie i prirë nga Kryeshefi Ekzekutiv Kornel Szepessy.

HungaroControl menaxhon me Hapësirën e Lartë Ajrore të Kosovës, kompetencë kjo e cila i është deleguar HungaroControl-ës nga ana e NATO-së, që nga data 03 prill 2014, për një periudhë pesë vjeqare.



Tremujori III -
2016 - 2017


Korrik— Shtator, u realizuan 6195 operime

Gjatë tremujorit të tretë të vitit 2017 saktësisht në periudhën Korrik—Shtator, në Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror (ASHNA), janë realizuar gjithsejtë 6195 operime në total.

Këtë shifër të operimeve nëse e krahasojmë me numrin 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 rreth -2%. Ndërkaq nga totali i

operimeve prej 6195, Komerciale kanë qenë 5000 Operime, ku në krahasim me periudhën e njëjtë të vitit paraprak vërehet një rritje prej rreth 8%, pastaj operime ushtarake kanë qenë gjithsej 270 apo rreth 22% më pak se në periudhën e vitit 2016 si dhe operimet tjera apo VFR, përbëjnë shifrën e 925 operimeve, ku në krahasim me tremujorin e tretë të vitit të kaluar, vërehet një ndryshim për rreth 30% operime më pakë.

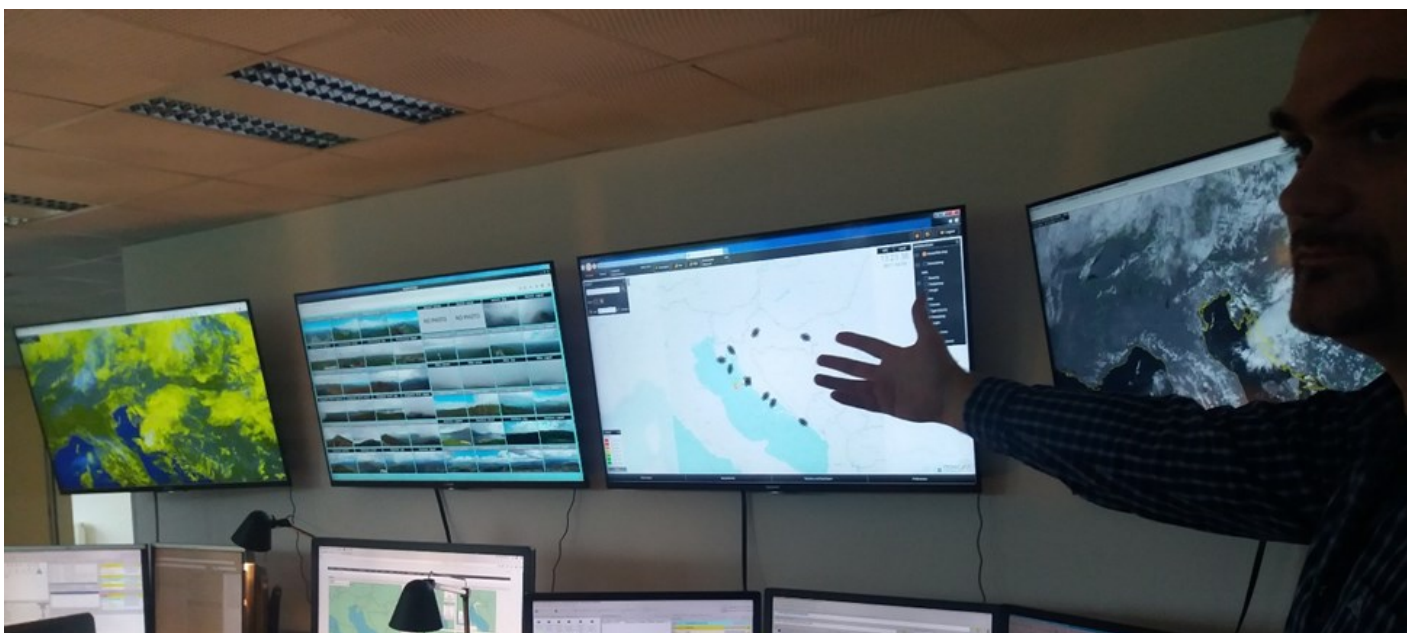
Në tabelën e paraqitur më poshtë për operimet e menaxhuara 2016 / 2017, në përdurha mujore, në muajin korrik vërehet një ngritje e lehtë prej 1%, ku ngritje ka pas vetëm në operimet komerciale ndërkaq në ato ushtarake dhe VFR, ka pas rënie të numrit të operimeve.

Në muajin gusht në operimet në total vërehet një rënie prej -5%, në total, mirëpo në operimet komerciale kemi rritje të numrit të operimeve, kurse rënia është e theksuar tek operimet

ushtarake dhe VFR. Ndërkaq në muajin shtator, në operimet në total, nuk ka dallimi të theksuar, kurse sa i përket operimeve komerciale, ka një rritje të theksuar në krahasim me shtatorin e vitit të kaluar. Mirëpo e njëjta situatë nuk është edhe tek operimet ushtarake dhe operimet VFR, pasi që në tabelë vërehet një rënie e theksuar e numrit të operimeve, krahasuar me numrin e operimeve të muajit shtator të vitit 2016.

OPERIMET E MENAXHUARA 2016 / 2017											
Viti 2016					Viti 2017					Dallimi	Dallimi ne %
Muaji	Komercial	Ushtarak	Te tjere /	TOTAL 2016	Muaji	Komercial	Ushtarak	Te tjere/ VFR	TOTAL 2017		
Korrik	1653	86	386	2125	Korrik	1749	68	320	2137	12	1%
Gusht	1715	141	490	2346	Gusht	1844	106	279	2229	-117	-5%
Shtator	1262	118	441	1821	Shtator	1407	96	326	1829	8	0%
Totali	4630	345	1317	6292	Totali	5000	270	925	6195	-97	-2%

Punonjës nga ASHNA marrin pjesë në seminarin për parashikimin e mjegullës që u mbajt në Kroaci



Në seminarin për parashikues që u mbajt në Zagreb, nga data 10-12.10.2017, morën pjesë dy punëtorë nga ASHNA: Bahri Prebreza - Mbikëqyrës i Divizionit të Parashikimit dhe Fetah Krasniqi - Parashikues Meteorologjik. Në këtë seminar përveç pjesëmarrësve nga Kosova kishte edhe parashikues meteorologjik nga Kroacia, Sllovenia, Bosnja dhe Hercegovina, Mali i Zi, Maqedonia dhe Serbia. Seminari u mbajt nga instruktorët nga Kontrolli Kroat i Trafikut Ajrorë - Sektori i Meteorologjisë Aeronautike. Tema kryesore e këtij seminari ishte mjegulla, gjegjësisht parashikimi i mjegullës. Gjatë seminarit u shtjell-

uan shumë tema: fizika e reve dhe tokës gjatë ditëve me mjegull; përvojat e parashikimit të mjegullës; mjegulla dhe proceset e saj dhe ndikimi në aviacion (Programi COMET); problemet dhe specifikat në vrojtimin e reve të ulëta dhe mjegullës; ndikimi i difuzionit horizontal, radiacionit dhe parametrizimi i vranësirave në parashikimin e mjegullës në lugina; hulumtimet e deritanishme të mjegullës në Kroaci; verifikimi i dukshmërisë në parashikimet TAF; shpërndarja e probabilitetit të paraqitjes së mjegullës; rastet e inverzioneve të dobëta që mundësojnë përzierjen dhe sjellja e modelit ALADIN në rastet e til-

la. U tregua se ndryshimet e vogla në dukshmëri dhe në retë e ulëta dukshëm ndikojnë tek shfrytëzuesit. Gjatë këtij seminari është prezantuar edhe platforma për parashikim CLIPER: mjet statistikorë për parashikimin afatshkurtër të dukshmërisë si dhe reshjet gjatë dimrit dhe ndikimi i tyre në zvogëlimin e dukshmërisë. Gjithashtu janë shqyrtuar edhe disa raste të veçanta në lidhje me zvogëlimin e dukshmërisë dhe janë mbajtur ushtrime në lidhje me parashikimin e mjegullës. Në fund janë paraqitur punimet shkencore nga konferenca: European Conference for Applied Meteorology and Climatology - ECAMC 2017, që or-

ganizohet çdo vit nga Shoqëria Meteorologjike Evropiane dhe punimet nga Punëtorja e shtatë ndërkombëtare për metodat e verifikimit, që organizohet nga Organizata Botërore e Meteorologjisë - WMO. Seminari i mbajtur në Kroaci ka shtjelluar tema të rëndësishme të cilat janë me interes edhe për ASHNA-në, gjegjësisht Departamentin e Meteorologjisë, duke pasur parasysh se në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës "Adem Jashari", sidomos gjatë vjeshtës dhe dimrit numri i ditëve me mjegull dhe me dukshmëri të zvogëluar është i konsiderueshëm dhe ndikimi i tyre në realizimin e operimeve në aeroport është i theksuar.

Shoqata Sindikale (SINKON) anëtarësohet në IFATCA



Shoqata Sindikale e Kontrollorëve të Trafikut Ajror të Kosovës - SINKON në takimin vjetor të Federatës Ndërkombëtare të Shoqatave të Kontrollorëve të Trafikut Ajror IFATCA, të mbajtur në Toronto, Kanada me datë 13-19 Maj 2017, ka arritur pas shumë përpjekjesh dhe kundërshtimeve nga shoqata e kontrollorëve të trafikut ajror të Sërbisë të anëtarësohet me të drejta të plota.

Zyrtarisht SINKON – UNICON është bërë anëtarja e 127-të e IFATCA-së e votuar me shumicë votash! Për herë të parë, përfaqësuesi i SINKON, i është drejtuar anëtarëve të IFATCA-së në cilësinë e anëtarit të barabartë me shoqatat simotra. Në këtë konferencë

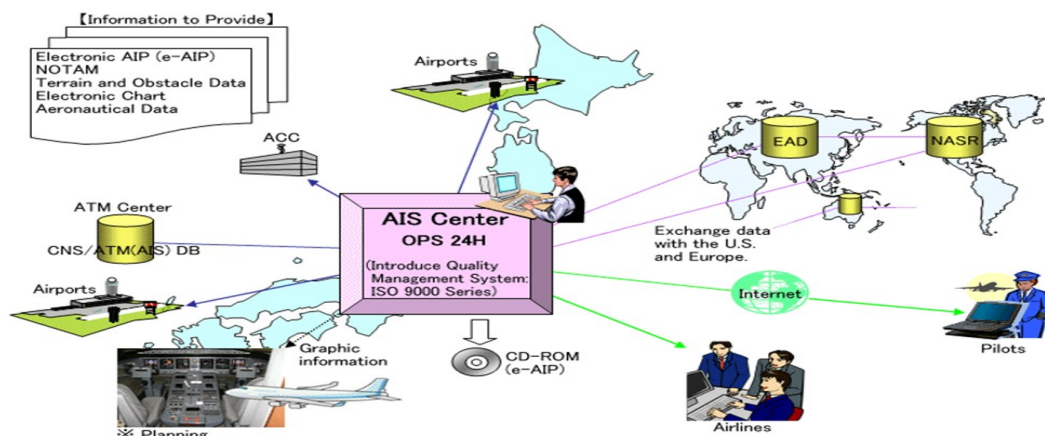
SINKON Kosova ka qenë e përfaqësuar nga kontrollorët e trafikut ajror (Anetare të Kryesise se SINKON), Gëzim Krasniqi dhe IFATCA është një organizatë ndërkombëtare që përfaqëson më shumë se pesëdhjetë mijë kontrollorë të trafikut ajror nga 127 vende të botës. Ajo është e ndarë në 5 regjione: Evropë, Amerikë, Azi, Afrikë dhe Australi me Oqeani. Qëllimet e Federatës janë: Të nxisë sigurinë, efikasitetin dhe rregullsinë në navigimit ajror ndërkombëtar. IFATCA është partner shumë i rëndësishëm i ICAO – në nivel botëror dhe EUROCONTROL, KE-së – në nivel Evropian, me ndikim shumë të madh në fushën e aviacionit. Mu për këtë, ne menjëherë dojmë që ky anëtarësim

mund të i sjellë Kosovës dobi tjera, sa i përket anëtarësimit të saj në institucionet ndërkombëtare. Menjëherë pas këtij anëtarësimi, ka pësuar vizita e kryetarit të regjionit Evropë apo Zv. kryetarit të IFATCA, Z. Tom Laursen, në Prishtinë. Ai u njoftua me gjendjen e trafikut ajrorë në Kosovë, problemet dhe pritjet tona. Ai në anën tjetër, premtoj angazhim maksimal për të ngritur këtë çështje në nivelet më të larta vendimarrëse. Pas takimit vjetor botëror që u mbajt në Toronto, u mbajt takimi regional Evropian në datat 25-29 Shtator 2017, në Loipersdorf - Austri. Në këtë takim përveq tjerash, u diskutua edhe situata në Kosovë, me kërkesë të SINKON, përmes një prezantimi të bërë nga ne.

Aty u paraqit situata reale, problemet me të cilat përballemi ne si Kosovë dhe zgjidhjet që i parashohim sipas neve. Prezantimi u prit shumë mirë nga të pranishmit, sa që kryetari i IFATCA-s për Evropë, Tom Laursen deklaroi: kur shoh çfarë problemesh ka Kosova, këto problemet tona më dukën shumë të vogla. Në fjalën përmbyllëse të kryetarit, ai premtoj që situatën tonë do e paraqesë në cdo takim të nivelit të lartë me zyrtarët e ICAO-s dhe Komisionit Evropian. Ky takim ishte një mundësi e mirë, që ne si sindikatë të kontribuojmë që Kosova sadopak të afrohet më shumë institucioneve relevante të aviacionit.



Menaxhimi i Informacionit Aeronautike



Para nisjes, piloti dhe ekuipazhi kanë nevojë për informacion të shpejtë, për çdo gjë që mund të ndikojë në fluturimin e tyre dhe në funksionimin e pajisjeve dhe shërbimeve të navigimit ajror. Sigurisht, piloti duhet ta dijë se cilat aeroporte, pajisje të navigimit, komunikimit, meteorologjisë apo shërbimeve të trafikut ajror, i ka në dispozicion apo mund ti shfrytëzoj. Gjithashtu duhet të jetë i familjarizuar me procedurat dhe rregullat që janë të lidhura me përdorimin e këtyre pajisjeve dhe shërbimeve.

Mirëpo, ata gjithashtu duhet të jenë të informuar, shpeshherë në kohë shumë të shkurtër, me ndryshimet e procedurave apo funksionalitetin e pajisjeve.

Ata duhet të jenë në dijeni për çfarëdo kufizimi të hapësirës ajrore apo faktorë tjerë që mund ta afektojnë fluturimin e

tyre.

Ky lloj i informacionit prodhohet nga Shërbimi i Informacionit Aeronautik – AIS.

Zyrtarët e AIS-it sistemojnë të gjitha të dhënat aeronautike, të domosdoshme për sigurinë, efikasitetin dhe përpikërinë kohore të transportit ajror dhe i shpërndajnë ato për shfrytëzuesit e hapësirës ajrore. Kjo bëhet përmes Publikimit të Informacionit Aeronautik (AIP) dhe Njoftimeve për pilot (NOTAM).

Kohët e fundit, koncepti i AIS-it po zgjerohet në atë që quhet Menaxhimi i Informacionit Aeronautik (Aeronautical Information Management – AIM) dhe shumica e komunikimit është në formë digjitale.

Të dhënat aeronautike të gjitha shteteve janë të centralizuara në Data bazën Evropiane të të dhënave aeronautike - EAD (European AIS Da-

tabase). Kjo “depo” e informacionit aeronautik është në dispozicion të shfrytëzuesve të hapësirës ajrore në të gjithë botën në mënyrë që ata të finalizojnë përgatitjet për fluturime.

EAD është shërbim që ofrohet dhe është pronë e EUROCONTROL-it, në emër të shteteve anëtare. Departamenti AIS i ASHNA-së ka qasje në EAD vetëm si përdorues e jo edhe si ofrues i të dhënave. Megjithatë, informacioni aeronautik i Republikës së Kosovës është në dispozicion për përdoruesit e EAD-it. Publikimi i Informacionit Aeronautik – AIP e Republikës së Kosovës është i qasshëm në EAD përmes vegëzës për në Web-faqen e AACK-së, ndërsa të gjithë NOTAM-ët e serisë A dhe B, si edhe SNOWTAM-ët, që dërgohen nga Departamenti AIS, mund të gjenden në aplikacionin INO (International NO-

TAM Operations) të EAD-it.

Rëndësia e informacionit aeronautik ka ndryshuar në mënyrë të konsiderueshme me zbatimin e navigacionit të zonës (RNAV), navigacion bazë të performancës (PBN), sistemeve të navigimit me bazë në ajër dhe sistemeve të lidhjes së të dhënave. Informacioni / të dhënat e korruptuara ose të gabuara aeronautike mund të ndikojnë potencialisht në sigurinë e navigacionit ajror.

Informacioni aeronautik tradicional nuk mund të plotësojë më kërkesat e sistemeve të integruara dhe interoperabile të ATM-ve dhe për këtë arsye AIS kërkohet të evoluojë nga shërbimin e informacionit me bazë letre në shërbim të dhënave aeronautike – AIM.

Tranzicioni në AIM nuk do të përfshijë shumë ndryshime në aspektin e fushës së informacionit që do të shpërndahet. Ndryshimi më i madh do të jetë shpërndarja e të dhënave dhe jo informacionit gjë që do ta vendosë AIM-in e së ardhmes në një pozitë më të mirë, për t'i shërbyer përdoruesve të hapësirës ajrore.



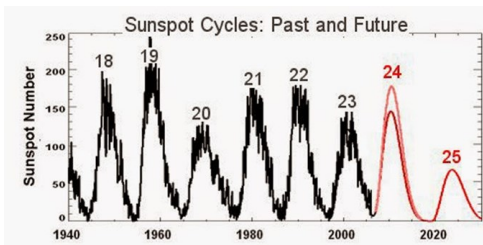
Sabit Gashi

Me rritjen e trafikut nder polar, industria e aviacionit po bëhet më e vetëdijshme për ndikimet që moti hapësinor SWx (jo moti konvencional meteorologjik!) në operationet e aeroplanëve në këto gjerësi duke ndikuar në performancën dhe besueshmërinë e sistemeve teknologjike të vendosura në platformat në hapësirë dhe në Tokë. Industria e aviacionit është e shqetësuar për hazardet e mundshme përtej gjerësive gjeografike mbi 50°N dhe polare mbi 78°N. Efektet e motit hapësinor përfshijnë ndërprerjet në komunikimet me frekuenca HF, VHF dhe gabimet në sistemin e navigimit satelitor, si edhe efekte e rreziqet nga rrezatimi ndaj njerëzve. Për kompletimin e informacionit të motit hapësinor nevojitet stand-ardizimi i informacionit dhe rregulloreve.

Informacioni mandator për SWx i ICAO-s përfshihet në amd.77 të Anex 3, por ende mungojnë politikat në nivel kombëtar dhe ndërkombëtar për SWx. Nga krejt këto angazhime rekomandohet që ICAO, WMO dhe organizatat tjera duhet të harmonizojnë standardet e tyre të veçanta për informacionin, produktet dhe shërbimet e motit hapësinor bazuar në një sërë kërkesash. FAA duhet të përcaktojë një grup minimal të kërkesave për përfshirjen e motit të hapësirës në trajnimin operacional: për pilotët dhe ekuipazhin e kabinës, për dispeçerët, për ATC, për meteorologët dhe inxhinierët. Edukimi dhe trajnimi: në përgjithësi, sot industria e aviacionit nuk e kupton motin hapësinor dhe ndikimet e tij në operatione. Kjo pengon ndërgjegjësimin për rreziqet e mundshme dhe e vështirëson marrjen e vendimeve nga aktorët kyç të industrisë të interesuar në edukim dhe trajnim të nevojshme në

të gjitha nivelet. Rekomandohet që shoqëritë profesionale, siç është AMS, duhet të punojnë me FAA, NOAA etj, për të zhvilluar kurrikulat e trajnimit për motin hapësinor për operatorët e aviacionit dhe meteorologët. Pos motit konvencional meteorologjik, Toka i nënshtrohet ndikimit të shtuar gjatë periudhave të aktivitetit të lartë diellor, kur një numër i madh i shpërthimeve diellore mund të ndodhin në formën e shkëputjeve të masës së kurorës diellore (në krahasim me periudhat e Diellit të qetë). Ngjarjet ekstreme me ndikime të mëdha mund të ndodhin në çdo kohë gjatë ciklit diellor 11 vjeçar. Shpërthimet e masës koronale vështirë parashikohen ndërsa energjia mund të detektohet në atmosferën e Tokës pas 8.5 minutave. Masat koronale e sasive të mëdha me shpejtësi 500

km/s arrijnë në Tokë për disa ditë duke bartë fushën magnetike lokale nga Dielli dhe duke bashkëvepruar me fushën magnetike të Tokës. Koha e tyre e mbërritjes në Tokë dhe dobësimi i kësaj mase është detyrë e parashikimit të motit hapësinor. Fizika e motit hapësinor përfshinë edhe hulumtimin e pandërprerë të variabiliteti diellor, rrezet kozmike galaktike, rikonstruktimi e të kaluarës së rrezatimit diellor dhe relacionin mot konvencional-mot hapësinor. Performanca dhe besueshmëria e sistemeve teknologjike dhe komunikimi në aviacionin e ardhmërisë do të varen nga siguria e platformave në hapësirë dhe në Tokë si dhe nga moti hapësinor jo konvencional.



IMPRESSUM

Redaktor: Driton Ujkani

Kontribuan: Jashar Mehmeti, Sabit Gashi, Bahri Prebreza, Artan Hasani

*Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror
Vrellë, Lypjan, 10070,
Republika e Kosovës
Tel: +381 (0) 38 59 58 641
E-mail: info.ashna@rks-gov.net
Web: www.ashna-ks.org*

