



## Sistemi i radio komunikimit

Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror - ASHNA për komunikim tokë ajër ka të instaluar një sistem radio komunikimi (VHF dhe UHF ) i cili është i vendosur në dy lokacione.

Aktualisht Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, operon me shërbime APP (Approach-Radar) dhe „Tower-GND“. Për t'i mbuluar këto dy zona të fluturimeve dhe për të komunikuar me fluturake që gjinden në këto dy zona ajrore, kontrollorët e trafikut ajror përdorin sistemin e radio komunikimit tokë –ajër në frekuencë të caktuar. Aktualisht ekzistojnë dy lloje të frekuencave për këto dy zona.

Frekuencat VHF janë frekuenca që i takojnë brezit civil (autoritet për caktimin e këtyre frekuencave është ARKEP/KFOR – ICAO, dhe frekuencat tokë -ajër UHF që i takojnë brezit military, autoritet për caktimin e tyre është vetëm KFOR-i)

Duke pas parasysh nevojat operative që kemi aktualisht, siç janë marrja e përgjegjësisë së hapësirës së mbi fluturimeve mbi Kosovë, dhe hapja e korridoreve të reja ajrore me fqinjët përreth, nevojitet një aranzhim i ri i hapësirës ajrore dhe kërkesave të reja të mbulueshmërisë me sinjal të radio komunikimit në Republikën e Kosovës.

Ky aranzhim nënkupton hapjen e zonave të reja të fluturimeve në nivele të caktuara, dhe me këtë rast përpos shërbimeve APP dhe TWR që janë të ndara në disa zona ajrore, duhet të ofrohet edhe shërbimi ACC i cili po ashtu do të ndahet në zona të veçanta ajrore, konform kërkesave dhe dizajnit të ri të hapësirës ajrore.

Komunikimi zanor në mes kontrollorit të trafikut ajror dhe pilotit në fluturake në një zonë të caktuar bëhet me radio në frekuencë të caktuar, çka nënkupton se me hapjen e zonave të reja nënkupton frekuenca të reja dhe sistem të ri të radio komunikimit për të mbuluar këto zona dhe ato aktuale(TWR,APP,ACC).

Gjithashtu për të pasur një koordinim sa më të sigurt në mes kontrollorit të trafikut ajror dhe pilotit, dhe për të realizuar një siguri mjaft të lartë të komunikimit me standarde të aviacionit, duhet që secila frekuencë që shërben për komunikim në një zonë të caktuar të jetë e duplikuar në sistem (të mund të operohet së paku nga dy lokacione të pavarura)

Qëllimi i këtij projekti është që gjithashtu të implementojm një sistem të radio komunikimit tokë ajër i cili do të bazohet në standardet më të larta ndërkombëtare të aviacionit konform organizatës për aviacion EUROCONTROL” dhe ANEX-ve të organizatës ndërkombëtare të aviacionit ICAO.



Në të njëjtën kohë me implementimin e këtij projekti do të zotoni se hapësira jonë ajrore e Republikës së Kosovës, është një hapësirë e sigurt për operim, sa i përket radio-mbulueshmërisë dhe radio-komunikimit .

Për të pasur një siguri më të lartë të fluturimeve, duhet që rrugët ajrore të publikuara, si dhe zonat e kontrolluara me interes të veçantë, konform niveleve të ndryshme të fluturimeve, patjetër të ketë një radio mbulueshmëri solide. Meqenëse në dizajnin aktual zonat e publikuara si (GND,TWR,APP) në nivele të caktuara të fluturimeve mbulojnë me sistemin e radio komunikimit nga këto lokacione.

Duke u bazuar në dizajnin aktual për kontrollimin apo koordinimin zanor në mes kontrollorëve të trafikut ajror dhe pilotit, për zonat e publikuara kemi mbulueshmëri vetëm nga një lokacion, që njëherit e bënë të mangët sistemin ekzistues. Për zonën e APP kemi mbulueshmëri vetëm nga lokacioni i GOLESH-it, kurse për zonat TWR dhe GND kemi radio mbulueshmëri vetëm nga lokacioni i ASHNA-së.

Përdorimi i mbulueshmërisë së dyfishtë e zgjidhë problemin nëse në një zonë të caktuar për shkak të relievit nuk mund të mbulohet me sinjal të radios, kështu që duke u bazuar në studime softwerike, lokacioni i dytë vendoset në atë vend ku zgjidhet ky problem i jo-mbulueshmërisë vetëm nga një lokacion.

Pra secila frekuencë operative e cila në lokacionin e vet përbëhet nga dy radio në konfiguracionin „MAIN BACKUP“ bazuar në standardet ndërkombëtare të aviacionit, duhet të vendoset së paku në dy lokacione të pavarura nga njëra tjetra. Me këtë konfiguracion zgjidhet pa-mbulueshmëria që mund të ketë njëri apo tjetri lokacion, si dhe mund të shërbejnë si rezervë e njëra tjetrës. Nga pikëpamja operative kontrollorët e trafikut ajror mund të zgjedhin prej cilit lokacion dëshirojnë të transmetojnë, kurse pranimi i sinjalit nga piloti në sistem zgjidhet në mënyrë automatike nga sistemi, bazuar në kualitetin e sinjalit të pranuar (BBS-Best Signal Selection)

Neve kemi mbajtur disa takime me shërbimet përkatëse të Cilësisë dhe Kualitetit (QSD), shërbimin e kontrollit të trafikut ajror (ATC) dhe shërbimin teknik (CNS), në lidhje me nevojat operative/teknike, dhe nga këto takime kemi prodhuar një dokument të përbashkët “PSF18-004-SAA Safety Assessment” në të cilin janë të përfshirë të gjitha nevojat operative /teknike, si dhe hazardet dhe mitigimet që duhet të zbatohen me këtë rast. Konform këtyre nevojave që janë potencuar në këtë dokument, është përpiluar edhe specifikimi teknik, që i ka marr parasysh të gjitha këto nevoja operative/teknike, si nga aspekti i sigurisë po ashtu edhe nga aspekti operativo-teknik.



ASHNA

Vrellë, Lypjan, 10070, Republika e Kosovës

<http://www.ashna-ks.org>