



EASYJET VJEN NË SHQIPËRI!

Një tjetër kompani Evropiane, vjen me linja të tjera fluturimesh duke ofruar çmime më konkurruese në treg. Bëhet fjalë për prestigjiozen botërore "easyJet", e cila ...

faqe 4



ZHVILLOHET SEMINARI PËR PLANIFIKIMIN DHE MONITORIMIN E PERFORMANCËS:

Në datat 14-15 Nëntor, në ambientet e Autoritetit të Aviacionit Civil, u organizua Workshop...

faqe 5

DHJETOR 2019 - Botimi XVIII

posta ajrore



Buletini mujor i Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar

www.aac.gov.al | info@acaa.gov.al

Tel: +355 4 22 51 220



JOHN HURLEY CTO RYANAIR

INTELIGJENCA
ARTIFICIALE: NUK
NEVOJITET PËR
TË ZËVENDËSUAR
NJERIUN, POR PËR TA
BËRË ATË MË EFIKAS

faqe 6-7

STATISTIKA

TË DHËNAT PËR NUMRIN E PASAGJERËVE GJATË MUAJIT TETOR 2019

Referuar të dhënave zyrtare të ardhura në Autoritetin e Aviacionit Civil nga Aeroporti Ndërkombëtar "Nënë Tereza", shifrat tregojnë një numër prej 271,589 pasagjerë, të cilët kanë udhëtuar gjatë muajit Tetor...

faqe 9

RISI & KURIOZITETE

JO VETËM NJË MAKINË. PO, DHE NJË AVION...

Në tre minuta, "AeroMobile" transferohet vet nga makinë udhëtimi në mjet fluturues...

faqe 14



NË RAST TËRMETI: JA SI MENAXHOHET NJË EMERGJENCË NATYRORE NË AEROPORT

faqe 2-3

NË RAST TËRMETI: JA SI MENAXHOHET NJË EMERGJENCË NATYRORE NË AEROPORT?

Autoriteti i Aviacionit Civil, Albcontrol, Aeroportet si dhe kompanitë ajrore gjatë veprimtarisë së tyre, përballen me ngjarje të ndryshme të cilat në ato raste kur nuk mund të eliminohen krijojnë mundësi për incidente të renda dhe aksidente ajrore. Aksidentet ajrore shkaktojnë dëme njerëzore dhe materiale me ndikim të madh në opinionin publik. Një seri tërmetesh goditën Shqipërinë gjatë fundit të muajit Nëntor. Tërmetet nuk kanë asnjë efekt tek aeroplanët gjatë fluturimit, por transporti tokësor dhe infrastruktura është shumë më e ndjeshme ndaj dëmtimeve, gjë që në fund të fundit mund të nënkuptojë vonesa apo anulime të fluturimeve.

Udhëtarët të cilët planifikojnë të vizitojnë zona të goditura nga tërmeti nuk kanë nevojë të shqetësohen, por duhet të mbajnë në mend disa masa të thjeshta sigurie në mënyrë që të mos kapen nga paniku nëse toka fillon të tronditet. Pavarësisht nëse jeni në një aeroport apo kudo tjetër në udhëtimet tuaja, është e rëndësishme të zbrisni në tokë dhe të paktën të mbulonit kokën dhe qafën për të mbrojtur ato pjesë të cënueshme të trupit tuaj nga rënia e mbetjeve të pjesëve të dëmtuara. Nëse ju ndodh të jeni në një aeroplan në tokë, kur bie një tërmet, mund të merrni të njëjtin pozicion të përkulur të cilin do ta bënit gjatë një

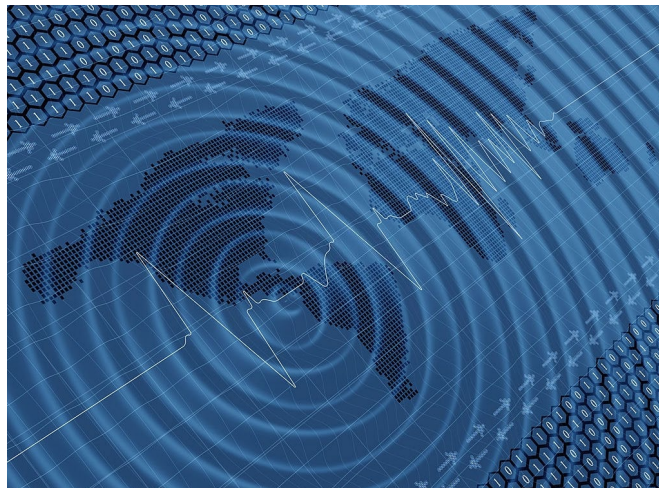


Foto ilustruese

edhe kur janë të parkuar në tokë.

Operatori i avionit/Shoqëria ajrore/Departamenti i shërbimeve në tokë gjatë një emergjence natyrore:

- njofton kontrollin e trafikut ajrorë/menaxherin në detyrë ODM
- dërgon personelin dhe pajisjet kryesore në fasilitete të siguruar të kompanisë
- përgatit evakuimin e fasiliteteve të kompanisë në rast se kjo është e nevojshme

Një nga shqetësimet kur jeni në terminalin e një aeroporti janë pjesët e ndërtesës që mund të shemben, gjë e cila nuk përbën një shqetësim kur jeni në pistën e aeroportit.

Me synimin e harmonizimit të të gjithë burimeve njerëzore dhe materialeve për përballimin e emergjencave natyrore në aviacionin civil, aeroportet kanë një plan emergjence ku i gjithë personeli i aeroportit dhe të gjithë qiramarrësit, marrin masat e nevojshme për të mbrojtur jetën dhe pronën gjatë katastrofave natyrore. Aeroporti ka procedurat e caktuara për të rikuperuar operimet sa më shpejt të jetë e mundur, në mënyrë që dhe siguria teknike të garantohet pas një goditjeje. Pasi kanë përfunduar lëkundjet e tërmetit, prioriteti i parë duhet t'i jepet verifikimit të plasaritjeve në pistë, si edhe mbetjeve që mund të paraqesin rrezik për aeroplanët. Një inspektim i tillë në mënyrë të vazhdueshme gjatë ditës, gjithsesi pas tërmetit ky veprim përbën një përparësi kryesore, pasi garantohet siguria teknike për fillimin e operimeve të aeroportit. Gjatë një katastrofe të shkaktuar nga natyra si tërmeti,

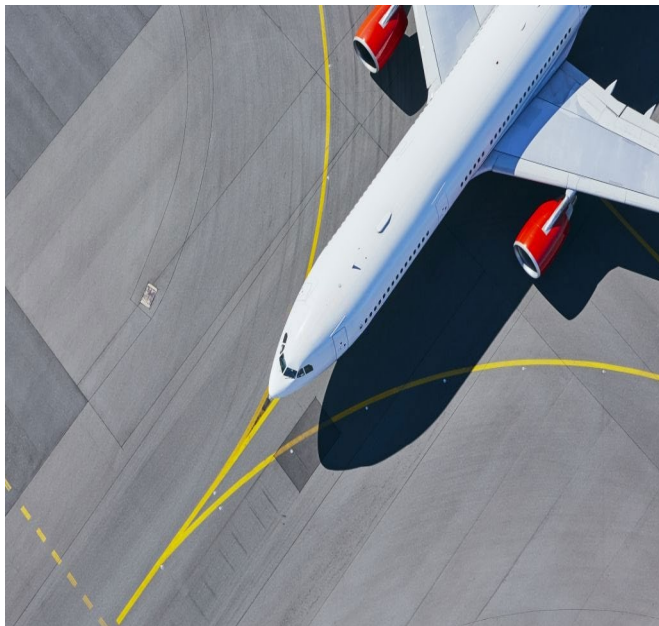


Foto ilustruese

uljeje emergjente. Aeroplanët janë një vend mjaft i sigurt për t'u ndodhur gjatë një tërmeti, madje

NË RAST TËRMETI: JA SI MËNAXHOHET NJË EMERGJENCË NATYRORE NË AEROPORT?

Aeroporti Ndërkombëtar i Tiranës, merr të gjitha masat sa më shpejt të jetë e mundur pas tronditjeve, që të gjitha departamentet e aeroportit të jenë të përfshira në gjendje emergjence dhe të njoftojnë sipas skemës të miratuar të planit të tyre të emergjencës (për incidentet në aeroport).

Veprimet e para janë:

- të kontrollojë trafikun ajror dhe tokësor nga zona e prekur;
- të vendosë personelin dhe pajisjet në gjendje gatishmërie;
- të sigurojë pajisjet dhe fasilitetet sa më mirë të jetë e mundur;
- të koordinojë operimin e aeroportit, të dërgojë personelin dhe pasagjerët në fasilitetet e siguruar të aeroportit;
- të organizojë që makinat dhe pajisjet të jenë të disponueshme;
- të sigurojë që fasilitetet e nevojshme të aeroportit të jenë të siguruar për të përballuar një fatkeqësi natyrore të mundshme;
- të instalojë ndriçimin e emergjencës kur ajo kërkohet apo në rast ndërprerjeje të energjisë. Në asnjë rrethanë, shtypi apo ndonjë person tjetër i paautorizuar nuk do të lejohet brenda vijës së sigurisë deri në momentin e autorizimit nga drejtuesi i emergjencës në VENDNGJARJE. Në asnjë moment, punonjësit e Shoqërive dhe Organizatave të vendosura në aeroportin ndërkombëtar "Nënë Tereza" dhe/ose nga aeroporti ndërkombëtar "Nënë Tereza", nuk do të lejohen të flasin (apo spekulojnë) në media në rast se nuk janë të autorizuar për këtë.

"Si pasojë e lëkundjeve të forta të tërmetit gjatë



Foto ilustruese

mëngjesit të datës 26 Nëntor, përkatësisht në orën 03:54 minuta, në Aeroportin Ndërkombëtar "Nënë Tereza", u bë evakuimi i menjëhershëm drejt pikave të grumbullimit, si në zonë tokësore po ashtu dhe në zonë ajrore.

Menjëherë u kontrollua terminali, pista dhe zonat e manovrimit, i gjithë perimetri dhe stacionet e karburantit. Nga kontrollat e bëra nuk rezultoi të kishte dëme nga tërmeti. Në orën 04:28 minuta, situata u normalizua dhe operimet filluan normalisht."



EASYJET VJEN NË SHQIPËRI!



Një tjetër kompani Evropiane, vjen me linja të tjera fluturimesh duke ofruar çmime më konkurruese në treg. Bëhet fjalë për prestigjiozen botërore “easyJet”, e cila disa ditë më parë preku tokën shqiptare, duke çelur kështu linjën e re të operateve të kësaj kompanie në destinacionet Milano dhe Gjenevë.

“easyJet” është kompania e dytë më e madhe e fluturimeve low-cost në Europë, me qendër në Londër, e cila në flotën e saj përbëhet nga mbi 200 avionë, që operojnë drejt mbi 600 destinacioneve në 133 aeroporte të botës dhe transporton mbi 59 milion pasagjerë në vit.



Avioni i kompanisë easyJet i sapoulur në Aeroportin Ndërkombëtar “Nënë Tereza”

ICAO: ZGJIDHET PRESIDENTI I KËSHILLIT

Përmes Buletinit Elektronik, Sekretariati i ICAO-s ka njoftuar më datë 25 Nëntor 2019, në takimin e pestë të Sesionit të 218^{të}, Këshilli i Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO), zgjedhjen e Z. Salvatore Sciacchitano (Itali) si President të Këshillit. Z. Salvatore Sciacchitano do të qëndrojë në këtë detyrë nga 1 Janar 2020 deri më 31 Dhjetor 2022.



Z. Salvatore Sciacchitano (në mes) i zgjedhur si President i Këshillit të ICAO-s.

TIRANË: WORKSHOP ME TEMË "MONITORIMI I ZBATIMIT TË PLANIT TË PERFORMANCËS (PPIM) DHE ZHVILLIMI I PLANIT TË BIZNESIT"

Në datat 14-15 Nëntor, në ambientet e Autoritetit të Aviacionit Civil, u organizua workshop-i me temë "Monitorimi i Zbatimit të Planit të Performancës (PPIM) dhe Zhvillimi i Planit të Biznesit". Mjeti i përdorur për planifikimin dhe monitorimin e performancës dhe planit të biznesit është "Plan2Match", një aplikacion inteligjent i zhvilluar nga Marrëveshjet dhe Njësia Mbështetëse e Mbështetësve të EUROCONTROL. Ky aplikacion ndihmon Ofruesit e Shërbimit të Lundrimit Ajror (ANSP) dhe Autoritetet Kombëtare të Mbikëqyrjes (NSA) të planifikojnë, vlerësojnë dhe menaxhojnë punën e tyre dhe aktivitetet e raportimit. Mjeti siguron një mjedis digjital të thjeshtë, intuitiv dhe miqësor për përdoruesit që standardizon komunikimin midis NSA-ve dhe ANSP-ve.

Ky mjet është plotësisht i azhurnuar dhe përputhet me kornizën aktuale legjislative dhe evolucionin e tij:

- Mjeti Plan2Match është zhvilluar me qëllim për të mbështetur zbatimin e kërkesave të kuadrit aktual të rregullimit të skemës së performancës, d.m.th. RREGULLIMI I KOMISIONIT (BE) Nr. 390/2013 i 3 Majit 2013, për krijimin e një skeme të performancës për shërbimet e navigimit ajror dhe funksionet e rrjetit dhe në bazë të kërkesave të përdoruesve;
- Mjeti gjithashtu ka fleksibilitet të integruar që do të mundësojë zgjerimin e ardhshëm në kërkesa të tjera të monitorimit të performancës, ndërsa ato shfaqen në përputhje të plotë me kornizën rregullatore;
- Plan2Match do të harmonizohet vazhdimisht me evolucionin e azhurnimeve të rregullimit të skemës së performancës.

Plan2Match është një mjet mbështetës për vendimmarrjen që lehtëson hartimin dhe monitorimin e Planit të Performancës së një rregullatori të caktuar të Aviacionit. Në të njëjtën kohë, mjeti i m

undëson ANSP-ve dhe potencialisht NSA-ve të hartojnë dhe modifikojnë Planet e tyre të Biznesit. Plan2Match është krijuar për të vlerësuar një numër të parametrave dhe evolucionin e Treguesve kryesorë të performancës (PK) në lidhje me Planin e Performancës.

Funksionalitetet kryesore të Plan2Match janë:



Pjesëmarrësit nga drejtoritë dhe sektorët e AAC, gjatë workshop-it që u zhvillua në Tiranë pranë zyrave qendrore të AAC.

- Krijimin e Planit të Performancës;
- Import i automatizuar i planeve ekzistuese të performancës (CAPEX, KPI, etj);
- Vlerësimin e kostos së organizatës dhe tarifave të njësive për tarifat gjatë rrugës dhe terminalit;
- Raportim i përshtatur me kërkesat rregullatore të BE-së;
- Gjenerim automatik i planeve vjetore;
- Ndjekja e lidhjeve ndërmjet planeve të biznesit të projekteve të ndryshme dhe objektivave të lidhura me ESSIP, Përmirësimet Operacionale të SESAR, objektivat strategjike të Menaxherit të Rrjetit, planet dhe objektivat kombëtare, etj.;
- Prodhimin e raporteve për monitorimin e zbatimit të planit të biznesit dhe të performancës (me krahasimin e të dhënave të planifikuara dhe aktuale). Plan2Match mbështet gjithashtu krijimin e Planeve të Biznesit, monitorimin e zbatimit të Planit të Biznesit dhe kur është e nevojshme, zbatimin e veprimeve korrigjuese të planeve origjinale të biznesit. Ky workshop u organizua nga AAC, në bashkëpunim dhe me mbështetjen e EUROCONTROL.



AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL

INTELIGJENCA ARTIFICIALE: NUK NEVOJITET PËR TË ZËVENDËSUAR NJERIUN, POR PËR TA BËRË ATË MË EFIKAS

*John Hurley, Zyrtari Kryesori Teknologjisë, "RyanAir"

Për ne, "makina që mëson" është e ardhmja. Makina që mëson si pjesë e inteligjencës artificiale, është koncept i programit kompjuterik që mund të mësojë dhe adaptojë të dhëna të reja pa ndikimin e njeriut. Ryanair është unik në kuptimin kur kemi sfida unike për klientin, një model unik të shitjeve dhe po ashtu model unik operativ - një transportues i vërtetë me kosto të ulët që operon mbi 2.100 rrugë ajrore, mbi 236 aeroporte, mbi 40 vende, të gjitha shërbyer nga i njëjti tip avioni. Për ta bërë këtë punë duhet të jemi në një gjendje të vazhdueshëm inovacioni dhe në shkallën tonë, "makina që mëson" është jetësore. Për shembull, ne duhet të njohim klientët tanë, udhëtimet e tyre, nevojat e tyre dhe si t'i angazhojmë ata më mirë. Ne duhet të dimë se si t'i frymëzojmë ata, si të arrijmë personalizimin në kohë reale dhe t'i ofrojmë secilit klient produktin e duhur duke përdorur kanalin e saktë me mesazhin e duhur në kohën e duhur. "Makina që mëson" po na ndihmon ta bëjmë atë. Kjo ka ndihmuar kolegët e marketingut që të bëjnë ofertat e synuara me një buxhet më të vogël, ndërkohë që përmirësojnë përvojën e klientit. Këto teknologji nuk janë ekskluzive për Ryanair; Unë pres që gjatë viteve të ardhshme, këto lloj sistemesh të inteligjencës artificiale (AI), do të bëhen standarde në të gjithë sektorin e linjave ajrore, duke i rritur ato bashkë me përmirësimin e cilësisë. Pritjet e përdoruesit përfundimtar, do të rriten në përputhje me këto përmirësime dhe ato linja ajrore që nuk pranojnë inteligjencën artificiale, do të ngelen pas. Inteligjenca artificiale nuk ka të bëjë vetëm me përvojën e klientit, por gjithashtu ndihmon në mbështetjen e punonjësve tanë, duke përmirësuar efikasitetin dhe në këtë mënyrë përmirëson cilësinë e përgjithshme të produktit. Ne e kemi ditur prej disa kohësh, se mund të përmirësojmë ofertën tonë për shërbimin ndaj klientit. Shumë nga klientët tanë bëjnë pyetje të njëjta me volume të mëdha në baza ditore dhe ne tani jemi duke përdorur inteligjencën artificiale për të interpretuar këto pyetje, duke na mundësuar të ofrojmë përgjigje të sakta në kohë reale në gjuhën përkatëse. Ne kishim shpenzuar sasi të madhe të kohës duke iu përgjigjur manualisht këtyre pyetjeve, por tani agjentët tanë po monitorojnë bisedat botërore dhe kontribuojnë vetëm kur mendojnë se është e nevojshme. Kjo lejon që



Foto ilustruese

agjentët tanë të përqendrohen në kërkesa më komplekse, nga ana tjetër, duke siguruar një shërbim shumë më të mirë për klientët tanë dhe kënaqësi më të madhe për punë për agjentët. Tani ne po përgjigjemi më shumë se 25000 biseda në ditë (një bisedë për të përfunduar mund të përmbajë pyetje të shumta dhe kërkesa) në gjashtë gjuhë (anglisht, gjermanisht, frëngjisht, italisht, spanjisht dhe polonisht). Inteligjenca e mbledhur në këtë mënyrë, tregon se shumica e pyetjeve të klientëve janë të ngjashme dhe tani si rezultat mund të japim përgjigje të automatizuara të vazhdueshme për një gamë të gjerë pyetjesh. Menaxherët tanë për shërbimet operative të klientit tashmë mund të shohin panoramën e madhe më shpejt se çfarë po ndodh në kontekstin e klientit, ata gjithashtu mund të shohin prirje të ndryshme dhe të reagojnë ndaj tyre atje dhe atëherë. Këto të dhëna pastaj mund të sigurohen për të drejtat e autorëve tanë në një rezultat reagimesh më të shkurtër që çojnë në përgjigjet e pyetjeve të shpeshta (FAQ) të përmirësuara për detajet e produktit dhe heqjen e konfuzionit fillestar. Robotët kanë qenë atje për nëntë muaj dhe i gjithë mësimi i makinerisë sonë është i kohëve të fundit. Ne jemi duke përdorur strukturën e Lex's Amazon për të kuptuar pyetjet dhe prodhuesit e mënyrave për të kthyer rekomandimet. Përdoren produkte të inteligjencës artificiale të disponueshme tregtare por ne kemi personalizuar përgjigjet. Gjashtë muajt e ardhshëm do të shihen përvojat më të përparuara të përdoruesit final në faqen tonë të internetit, aplikacionin celular dhe kanalet e postës elektronike.

INTELIGJENCA ARTIFICIALE: NUK NEVOJITET PËR TË ZËVENDESUAR NJERIUN, POR PËR TA BËRË ATË MË EFIKAS

Si një kompani ajrore me kosto të ulët, nuk do të habisë që Ryanair ka një numër projektesh kryesore të përqendruara në efikasitetin operacional. Inteligjenca artificiale na lejon metoda të reja, jo vetëm që të shikojmë sasi të mëdha të dhënash, por të gjejmë modele brenda saj dhe të japim rekomandime bazuar në rezultatin e informacionit të mbledhur. Kur keni mbi 475 avionë në flotë, një ndryshim i vogël ka potencialin për fitime të mëdha në performancën operationale dhe përmirësime të linjës sonë të ulët. Për këtë qëllim, ne planifikojmë të përdorim inteligjencën artificiale për të përmirësuar orët tona të kthesës për optimizimin e planeve të fluturimit dhe për të zvogëluar më tej kostot e operimit. Unë besoj se ka ndoshta modele që ne nuk kemi filluar akoma as t'i zbulojmë që do të përmirësonin më tej efikasitetin në të ardhmen. Inteligjenca artificiale ka të bëjë me shfrytëzimin e të dhënave në dispozicion dhe ne kemi sasi të madhe të dhënash operationale në Ryanair. Duke përdorur të dhënat ne mund të identifikojmë kursimet e kostos që bëhen dhe të përmirësojmë vendimmarrjen e ardhshme. Për shembull kemi njëmbëdhjetë konfigurime të ndryshme të motorit; ndërsa njerëzit janë shumë efikas në vendosjen se cili lloj konfigurimi i avionit duhet të përdoret në një rrugë ajrore të veçantë të vetme, është e pamundur për këdo që të shikojë modelin e fluturimeve për tërë ditën dhe të shohë nëse një aeroplan është i optimizuar për të gjitha fluturimet e tij gjatë gjithë ditës. Mjetet tona të inteligjencës artificiale të zhvilluara mund ta bëjnë këtë. Ata mund të bëjnë rekomandime për stafin tonë të operimeve ajrore, të cilët më pas vendosin nëse do ta pranojnë ose jo rekomandimin. Përdorimi i mjeteve të inteligjencës artificiale për të optimizuar alokimin e avionëve kursen miliona çdo vit. Mirëmbajtja parashikuese do të jetë zona tjetër operative që do të synojmë, duke rekomanduar aeroportet ku duhet të mbajmë një stok të pjesëve rezervë dhe të zgjedhim vendndodhjen e të dyja pjesëve dhe inxhinierëve për të parë nëse ne mund të prezantojmë më shumë parashikime në operimet tona të mirëmbajtjes. Ne duam t'i ndajmë këto të dhëna në të gjithë organizatën



Në të djathtë, John Hurley, CTO i RyanAir

dhe të ushqejmë grupe të tjera të të dhënave në të - siç është protokoli i sistemit të menaxhimit të gjerë të informacionit (SWIM), të cilin ne e shohim si një hap në drejtimin e duhur drejt përmirësimit të integritetit të operimeve dhe natyrisht, misioni i vetëm i Ryanair - parrezikshmëria.

Të gjitha mjetet tona të "learning machine" janë të bazuara në "cloud". Pritja në "cloud" jep shkallën dhe besueshmërinë që na nevojiten - duke siguruar në të njëjtën kohë siguri më të madhe për të mbrojtur të dhënat tona. Për ne inteligjenca artificiale është për të mbështetur përmirësime të vogla, të shpeshta, të vazhdueshme. Ekipet tona të inteligjencës artificiale janë të përqendruara në gjetjen e zgjidhjeve të vogla dhe heqjen e telave. Një avantazh që kemi me tërheqjen e talentit është se projektet tona janë shumë interesante. Ju punoni në diçka interesante shumë, shumë shpejt dhe kjo i tërheq njerëzit në modelin tonë unik të biznesit. Si çdo biznes tjetër evropian, ne duhet të gjejmë talentin më të mirë kudo që të jetë e mundur për të ndihmuar në transformimin e të dhënave të kompanisë sonë. Ne kemi zyra të përhapura në të gjithë Evropën në Irlandë, Spanjë dhe Poloni duke bashkëpunuar me universitete të shkëlqyera në rajon, të cilët mund të na ndihmojnë të mirëmbajmë një furnizim të mirë të shkencëtarëve të talentuar për të shtyrë më tej ambiciet e Ryanair.

RAPORTI I PERFORMANCËS: PERFOMANCA E KOMPANIVE AJRORE PËR PERIUDHËN NËNTOR 2019

Në bazë të të dhënave të regjistruara nga Sektori i të Drejtave të Pasagjerëve në Autoritetin e Aviacionit Civil, për periudhën Nëntor 2019 rezultojnë se performanca e disa kompanive ajrore për sa i përket vonesave, anulimeve ka qenë si më poshtë:

Krahasuar me muajin paraardhës (Tetor 2019) ka rënie të numrit të vonesave nga kompania Fly Ernest, vonesa të shkaktuara për shkak të "birdstrike" të avionit të ndodhur në VRN aeroport, ose arsye operationale (vonesa në ardhje nga fluturimet e tjera).

Vlen të përmendet fakti se kryesisht vonesat dhe anulimet e fluturimeve gjatë muajit Nëntor, janë shkaktuar edhe për arsye të grevës së Transportit Ajror në Itali, kohës së keqe në Stamboll, AOG të avionit të Air Serbia, dhe rënies së tërmetit në Shqipëri (datë 26/11/2019) ku kompania ajrore gjermane Lufthansa u detyrua të anulojë fluturimet e mëngjesit nga TIA-FRA, për shkak të kësaj situate.

➔ **ERNEST SPA** gjatë muajit Nëntor 2019 ka pësuar 4 vonesa në mbi 2 orë dhe 1 anulim. Vlen për tu theksuar fakti, se kompania Ernest Airlines rezultojnë se këto vonesa për muajin Nëntor 2019, i ka për shkak të defekteve teknike të ndodhura (AOG) të avionit dhe për arsye operationale (vonesa në ardhje nga fluturimet e tjera). Gjithashtu anulimet e fluturimeve gjatë muajit Nëntor, janë shkaktuar edhe për arsye të grevës së Transportit Ajror në Itali.

➔ **BLUE PANORAMA** për muajin Nëntor 2019 ka 4 vonesa në mbi 2 orë kryesisht për arsye operationale.

AAC i bën thirrje të gjithë pasagjerëve që kanë plotësuar formularët e ankimit dhe ka kaluar afati prej 6 javësh, që të rikontaktojnë përsëri kompanitë ajrore që kanë patur fluturimin për tu njohur me statusin e fluturimit të tyre. Në rast se kompania nuk i kthen asnjë përgjigje, atëherë të kontaktojnë me sektorin e të Drejtave të Pasagjerit të AAC-së në numrat e telefonit: **+355 42 381 959 / +355 44 539 959** ose me email tek: **pax@acaa.gov.al** dhe do të marrin asistencën e nevojshme. Për më shumë informacion vizitoni gjithashtu dhe linkun e mëposhtëm:



www.aac.gov.al/te-drejtat-e-pasagjerit



➔ **AIR SERBIA** gjatë muajit Nëntor 2019 rezultojnë me 2 vonesa në mbi 2 orë.

➔ **LUFTHANSA** gjatë muajit Nëntor 2019 rezultojnë me 3 anulime, të ardhura si shkak i situatës së krijuar nga rënia e tërmetit në Shqipëri.

➔ **ALITALIA** përgjatë muajit Nëntor 2019 rezultojnë me 1 anulim për arsye të grevës së Transportit Ajror në Itali.

➔ Numri i kompensimeve deri në muajin Nëntor 2019 rezultojnë në total si më poshtë:

Open Case	1384
Closed Case	2064

*Open Case – rastet kur Operatori Ajror ka filluar trajtimin e ankesës së pasagjerëve në rast vonese mbi 3 orë ose anulim fluturimi.

*Closed Case – rastet kur pasagjerët janë kompensuar nga Operatori Ajror në formë cash ose voucher-i.

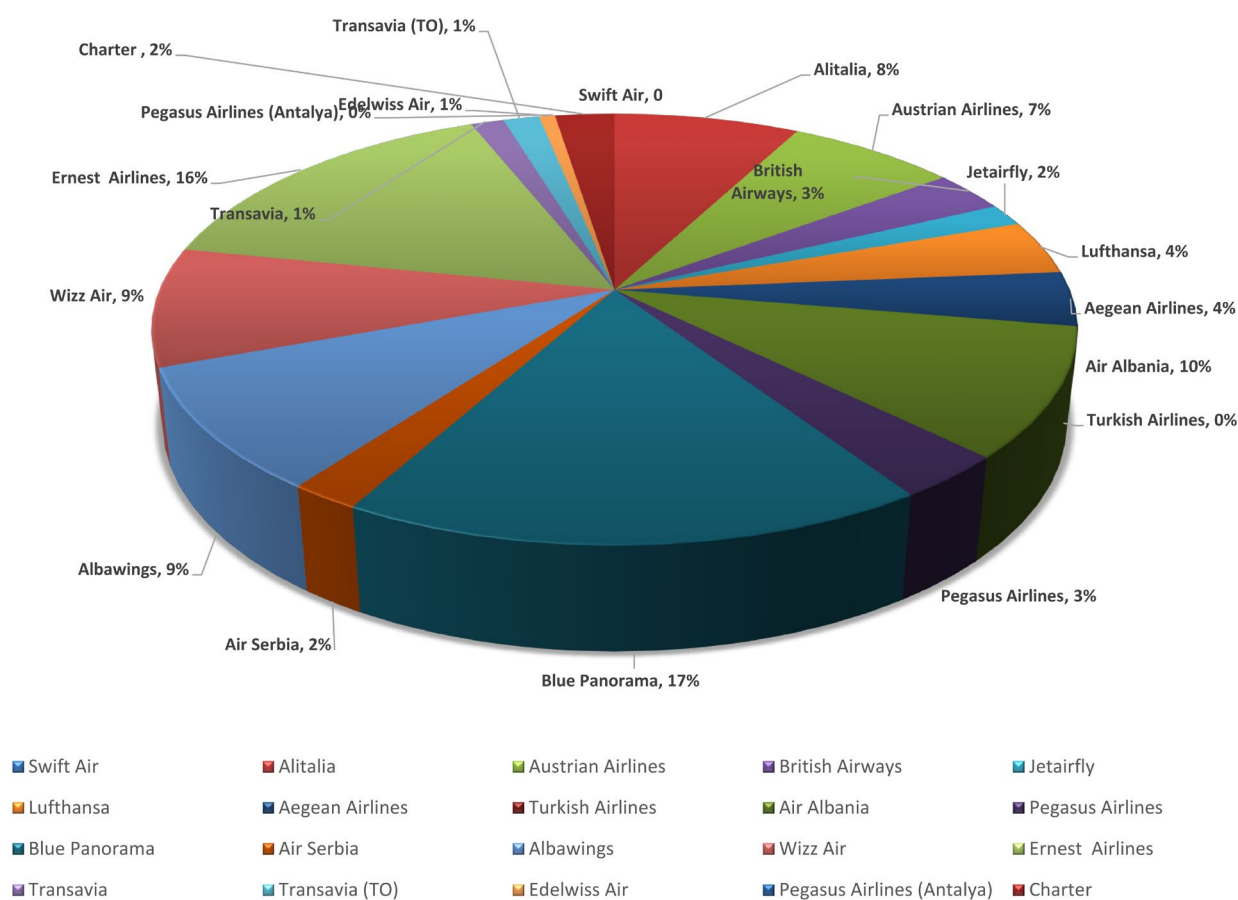




ANALIZA STATISTIKORE

TË DHËNAT PËR NUMRIN E PASAGJERËVE GJATË MUAJIT TETOR

■ **TETOR 2019:** Referuar të dhënave zyrtare të ardhura në Autoritetin e Aviacionit Civil nga Aeroporti Ndërkombëtar “Nënë Tereza”, shifrat tregojnë një numër prej 271,589 pasagjerë të cilët kanë udhëtuar gjatë muajit Tetor për/ nga TIA, nga të cilët 6,724 janë pasagjerë të fluturimeve Charter. Grafiku i mëposhtëm pasqyron më qartë fluksin e pasagjerëve që kanë udhëtuar përgjatë muajit Tetor 2019, të ndarë sipas kompanive ajrore në përqindje.

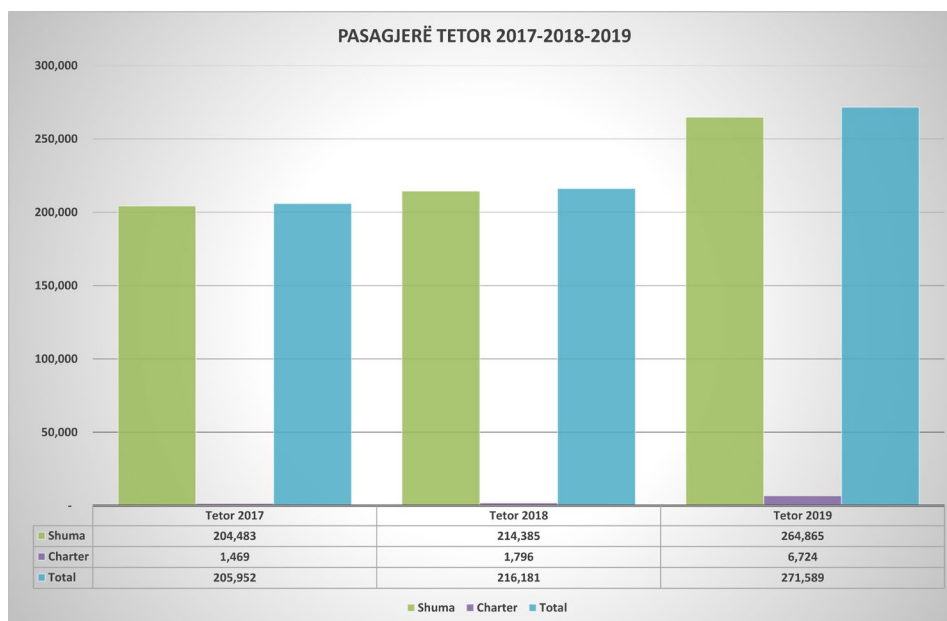


Grafiku 1: zotërimi i tregut të numrit të pasagjerëve në %, sipas kompanive ajrore që kanë udhëtuar për/nga TIA gjatë muajit Tetor 2019

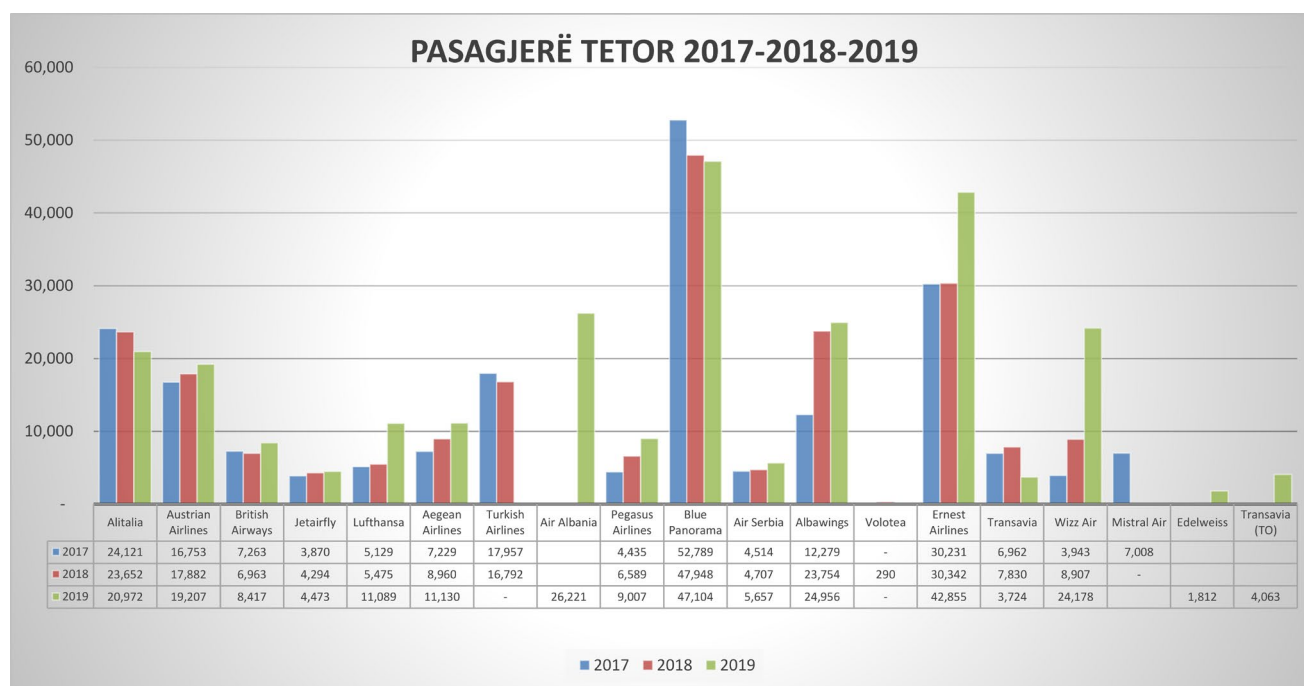
■ **PËRQINDJET:** Bazuar në të dhënat e mësipërme, në muajin Tetor 2019 kompania Italiane “Blue Panorama” zotëron tregun me 17% të totalit dhe një numër prej 47,104 pasagjerë, pasuar ky numër nga Ernest Airlines me 16% të tregut dhe 49,504 pasagjerë. Air Albania zotëron tregun me 10% të totalit të pasagjerëve dhe një numër total prej 26,221 pasagjerë si dhe Albawings dhe Wizz Air secila kompania me 9%. Sikurse mund të shihet edhe në grafik, kompanitë që fluturojnë drejt Italisë, si Air Albania, Albawings, Blue Panorama, Ernest S.p.A, Alitalia, zotërojnë përqindjen më të madhe në tregun e transportit ajror për muajin Tetor 2019, duke zënë përafërsisht 60% të totalit. Krahasimisht me muajin Tetor të një viti më parë ku numrat konsistojnë në 51%, shifrat janë rritur pasi kompania shqiptare “Air Albania” ka hyrë në treg me tre destinacione të reja drejt Italisë.

■ **TETOR 2018** Nëse do të bënim krahasimin e tre viteve të fundit, trafiku ajror dhe fluksi i pasagjerëve këtë vit, gjatë Tetorit ka një rritje prej 20% krahasuar me vitin e kaluar.

Grafiku 2:
Numri i pasagjerëve për muajin Tetor
përgjatë viteve 2017, 2018, 2019



Përsa i përket rritjes/rënies së fluksit të lëvizjes së pasagjerëve për muajin Tetor 2017-2018-2019, vëmë re se kompania Wizz Air, ka një trend në rritje të vazhdueshme nga viti në vit. Krahasimisht me të njëjtën periudhë të vitit të kaluar numri i pasagjerëve është rritur me 171%. Duke u pasuar nga Lufthansa e cila shënon rritje prej 103% të numrit të pasagjerëve krahasimisht me një vit më parë. Disa prej kompanive sikurse duket në tabelë kanë ngritje më të vogla, e disa prej kompanive kanë ulje të numrit të pasagjerëve krahasimisht me të njëjtin muaji një vit më parë. Bie në sy, se përveçse kompanisë Wizz Air, shifrat e të cilës nga viti në vit ka ardhur duke u rritur edhe kompania Ernest S.p.A gjithashtu ka pasur rritje të dukshme nga viti në vit. Kompania Blue Panorama ka një trend në rënie nga viti 2017 në vitin 2019.



Grafiku 3:
Numri i pasagjerëve për muajin Tetor përkatësisht sipas viteve 2017, 2018, 2019 sipas operatorëve ajrorë.

AKTIVITETE TË DREJTORIVE TË AUTORITETIT TË AVIACIONIT CIVIL GJATË MUAJIT NËNTOR

Në datat 20 dhe 21 Nëntor, pranë Albcontrol Sh.a., u zhvillua një workshop në lidhje me Rregulloren Europiane 2017/373, e cila trajton kërkesat e përbashkëta të Menaxhimit të Trafikut Ajror. Ky takim pune u zhvillua në kuadër të marrëveshjes ndërmjet AAC dhe Eurocontrol për suport ndaj shtetit Shqiptar. Takime të këtij niveli me mbështetjen e organizatave ndërkombëtare-evropiane, siç është Eurocontrol, bëjnë të mundur përafrimin dhe implementimin e rregulloreve të BE në legjislacionin tonë kombëtar.

Në këtë takim gjithëpërfshirës kishte pjesëmarrës nga AAC, Albcontrol dhe Forcat Ajrore, ku ndanë mendime dhe u diskutuan mbi mënyrat më efektive për implementimin e kësaj rregullore.

Eksperti i Eurocontrol gjatë këtyre ditëve trajtoi ndryshimet që do të sillte kjo rregullore në fushën e aviacionit pas implementimit të saj. Këto ndryshime konsistojnë kryesisht në fushën e meteorologjisë, ATSEP (inxhinierë elektronike të përfshirë në krijimin dhe mbështetjen e pajisjeve elektronike dhe të programeve elektronike “ground-based”, të përdorura për të mbështetur navigimin ajror dhe Menaxhimin e Trafikut Ajror), etj.

Në përfundim pjesëmarrësit krijuan një qasje se si AAC, Albcontrol dhe Forcat Ajrore duhet të bashkëpunojnë për implementimin e kësaj rregulloreje në të ardhmen e afërt.



Pjesëmarrësit nga AAC, Albcontrol, Forcat Ajrore dhe eksperti i Eurocontrol pranë zyrave të Albcontrol Sh.a, ku u zhvillua workshop-i në lidhje me Rregulloren Europiane 2017/373.



AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL

JO VETËM NJË MAKINË. PO, DHE NJË AVION...

Në tre minuta, "AeroMobile" transferohet vet nga makinë udhëtimi në mjet fluturues. Gazetari Henry Foy i "Financial Times", bisedon me krijuesit Sllovak të mjetit dhe bëhet i pari gazetar që e sheh atë në fluturim (25 Prill 2015).

Në fund të viteve 1980, si student të Bratislavës së kontrolluar nga sovjetikët, Stefan Klein dhe Juraj Vaculik, uleshin në anën lindore të Danubit dhe vështronin gjatë Austrinë, perëndimin dhe lirinë. Vaculik, një student i dramaturgjisë, gjeti shpëtim në teatrin e absurdit. Kurse Klein, një inxhinier, i cili gjatë kohës studionte për dizajn, ëndërronte për një zgjidhje më praktike. "Gjatë viteve tona si student, pyesnim veten nëse do të mund të udhëtonim ndonjëherë për atje. Ide të ndryshme kishin lindur. Dhe një lindi në kokën e Stefanit: Pse të mos kemi një makinë fluturuese?" - kujton Vaculik, tani 48 vjeç. Brenda dy viteve Muri i Berlinit ra dhe Danubi do të dukej më pak i gjerë për studentët e sapo diplomuar të Çekosllovakisë së atëhershme. Por e struktur në kutitë të cilat Klein po i dërgonte në shtëpi, ishte një projekt lidhur me një makinë fluturuese. Dy dekada e gjysëm me vonë, ideja e tij do të ndryshonte të ardhmen e transportit privat. Pas 1989, unë kisha diplomën si dizanjer, dhe ne kishim lirinë", thotë Klein, tani më 55 vjeç. "Kjo ishte mënyra perfekte për të fluturuar drejt perëndimit, mendova. Modeli i parë ishte gjeneza e revolucionit." Nga një pistë e vogël me bar, dhe një hangar i ndryshkur në Sllovakinë rurale, të dy burrat dhe ekipi i vogël me inxhinierë e entuziastë, i kthyen ato ëndrra për lirinë, në një produkt i cili po zgjon interesin e industrive automobilistike dhe të aviacionit. Krijimi i tyre është lënda e ëndrrave fantastiko-shkencore si dhe e dëshirave të transportit modern e elitar: mendoni filmin "Blade Runner", por në skenën e Davosit. Aeromobili është makina e parë fluturuese plotësisht e transformueshme në botë. Ajo ecën në rrugë si një kabriolet hapësinore. Ajo fluturon përmes qiejve si një avion xhet privat. Dhe nëse gjithçka ecën sipas planeve, ajo mund të jetë në garazhet e klientëve brenda dy viteve. Jo më e gjatë apo e gjerë së një Bentley me pesë dyer, Aeromobili dy vendesh, ka dy krahë të cilët palosen prapa kabinës, dhe një helikë të montuar e cila struket në mes të krahëve të mbledhur, kur makina ecën në rrugë tokësore. Në një paradite Shkurti, mbi pistën e Nitra-s, 100 km në lindje të Bratislavës, makina doli furishëm nga hangari, ndaloi për të shpalosur krahët e saj, eci disa metra drejt pistës me bar, u kthye dhe u ngrit për fluturim.

"Nga hapësira e parkimit deri në disa metra në ajër, iu deshën vetëm tre minuta"

"Xhejms Bond!" klithi Vaculik, ndërsa Klein, dizajneri kryesor i makinës, bashkëpronar dhe i vetmi njeri i siguruar për ta fluturuar atë, fluturon mbi turmën e



Stefan Klein dhe Juraj Vaculik, dy krijuesit sllovakë të mjetit "AeroMobil"

vogël e mbledhur për demonstrimin. Gëzimi i tij është i plot kuptueshëm. Në epokën e Airbus 380-ëve me 850 vende, udhëtimeve 17-orëshe pa ndalim dhe pritjeve të paevitueshme të radhët e kontrolleve të sigurisë, ka një vërshim të pamohueshëm të lirisë në vështrimin e një makine të punuar me dorë, teksa fluturon në qiejt, vetëm disa minuta para se të linte garazhin. "Nga pista, unë mund ta fluturoj makinën në çdo vend të Europës, vetëm nga disa metra bar", thotë Klein pas fluturimit, i pari i ndjekur dhe nga gazetarët. Klein e ka aviacionin në gjak. Gjyshi dhe stërgjyshi i tij, ishin të dy pilotë të denjë. Kushëriri i tij i dytë fluturonte për Forca Ajrore Mbretërore. I trajnuar si pilot nga Forcat e Armatosura Çeke, ai akoma fluturon me familjen e tij çdo vit për pushime në një avion të vogël L40 Meta Sokol të 1959-ës. Ai dhe Vaculik nuk janë të vetmit në ëndrrën për një makinë fluturuese. Në 1917, Curtiss Autoplane u ngrit nga toka për disa sekonda, duke siguruar vendin në librat e historisë si makina e parë fluturuese. Dhjetëra projekte të tjerë janë lëshuar drejt qiejve dhe rrugëve që nga ai moment. AeroMobil ka një sfidues modern në projektin Terrafugia, i cili filloi në Institutin Teknologjik të Masaçusetit dhe tashmë e shndërruar në një kompani private në konkurrencë me fillestarët sllovakë, në luftën për të futur produktin në treg. Si AeroMobil, edhe Terrafugia e ka prototipin e saj në qiell dhe demonstroi aftësitë e saj në ecjen në rrugë. Por ndërsa produkti i Terrafugia-s është i dizenuar për të qënë një aeroplan me krahë që palosen për distanca të vogla ecje në rrugë, krijuesit e AeroMobil thonë se përparësia e tyre qëndron në dizajn si një makinë plotësisht e transformueshme e përshtatshme si për t'u ngarë dhe për t'u fluturuar, ashtu si rivalët e tyre me një përdorim. "Ne donim të krijonim diçka vetëm me një ndënjëse, jo një ndënjëse makine apo një ndënjëse avioni të ndara.

JO VETËM NJË MAKINË. PO, DHE NJË AVION...

Unë nuk bëj kompromise", thotë Klein, i cili vesh akoma xhaketen e tij të lëkurës që përdorte për fluturim. "Është ndjenja më e bukur e lirisë të jesh duke ngarë në qytet dhe pesë minuta më vonë të jesh në ajër, duke fluturuar larg." Qëllimi fluturimit, thotë ai, nuk është i ndryshëm nga çdo qëllim që ndjek çdo avion i vogël. Nuk ka një kabinë me presion të rregulluar apo një maskë oksigjeni, kështu që lartësia është e limituar deri në 3.000 m, por mjeti vjen i pajisur me një sistem autopilot dhe parashuta të instaluar. AeroMobil thotë me mburrje, se mjeti i tyre ka kolonën e parë në botë të sistemit të drejtimit, që përfshin një timon makine gjithashtu edhe një panel drejtimi për fluturim, duke mundësuar kontrollin e mjetit si në rrugë, si gjatë ngritjes ashtu edhe gjatë fluturimit, me një panel të vetëm kontrolli. Klein bën shaka, duke thënë se është më e lehtë të ulesh sesa me një aeroplan, sepse katër rrota amortizojnë edhe goditjen më të fortë të uljes. Nga njëra anë, Klein dhe Vaculik janë shokë universiteti qetësisht të pasur, në moshë mesatare, duke jetuar një ëndërr femijënore. Në të vërtetë, dy prototipet e parë u ndërtuan me dorë, në lagjen e varfër të Notra Castle, qytezë e shekullit të 11 ku Klein jeton, duke lëmuar kredencialet e tij si një shpikës i çmëndur me një pasion për fluturimin. Por rreth tavolinës së bordit në qëndrën e shoqërisë në Bratislavë, ka një plan për të bërë para të mençur. Deri tani, i gjithë fondi themelues prej 300.000 euro, ka dalë nga xhepat e Vaculik, me burim nga karriera e tij e suksesshme si një shef marketingu. Tani ai është në kërkim të fondit prej 10 milionë euro, i cili do ta çojë kompaninë drejt prodhimit dhe hedhjes në treg të produktit, fazë e cila mund të vijë brenda 2016. "Filloi



Modeli i mjetit "AeroMobil" dyvendësh.

si një ëndërr, por nuk është më e tillë" thotë Vaculik, i cili është lideri i studentëve gjatë Revolucionit të Purpurtë, i cili rrëzoi regjimin komunist në Sllovaki. AeroMobil ka marrë shumë oferta nga kompani automobilistike, ajrore dhe të internetit, për të investuar dhe për të nënshkruar kontrata furnizimi me kompaninë, thotë Vaculik. Ai tani do të gjejë një investitor pioner, i cili do të financojë kalimin nga prototip tek prodhimi i plotë.

Si investitorë privatë dhe publikë, i kanë rënë derës dhe investimet kapitale janë të mundura, thotë ai, duke mos përmendur emra për motive konfidencialiteti. Kompania kishte një ofertë në fillim të 2015-ës për t'u shitur tek një lojtar industrial, të cilën e refuzoi. Të dy themeluesit janë kundër shitjes së plotë tek një person i pasur, i cili kërkon të drejta për t'u mburrur. "Ne mund të marrim para idiote, sigurisht. Shumë të pasur duan të investojnë, për ta kthyer në një projekt foshnjarak, në një lodër", shpjegon Klein. "Por unë jam strikt në lidhje me këtë. Unë dua para të mençur." Ajo "para e mençur" ka shumë mundësi të vijë nga një aktor i stabilizuar industrial apo teknologjik, sugjerojnë bashkëthemeluesit. Ata janë të prirur të sjellin eksperiencën e tyre në menaxhimin e prototipëve dhe në menaxhimin e kërkimeve komplekse dhe projekteve zhvillimore. "Ne duhet të shndërrohemi në një kompani të re, e cila duhet të jetë profesionale dhe të sjellë një strukturë e cila do të organizojë teknologjinë e re dhe prodhimin", thotë Klein. Ata kanë sjellë një drejtues të mëparshëm të McLaren, prodhuesi i makinës së Formula 1, në bordin e tyre dhe po punojnë me rregullatorët britanikë dhe Komisionin Europian për të siguruar që produkti përputhet me rregullat e rrugës dhe ajrit. "Ne po marrim hapat që dikur ka marrë Ford-i apo Boeing," thotë ai. "Ne na duhen më shumë hapa, më shumë investime, përmirësime. Ne po krijojmë një segment të ri." Vaculik qesh kur kujton drejtorët e kompanive automobilistike teksa i thonin, kur prototipi ishte në fazën e tretë të realizimit të tij, se do të ishte e pamundur të kënaqeshin edhe pilotët, edhe drejtuesit rrugorë, edhe pse mjeti dukej i mrekullueshëm. Tani disa prej këtyre personave janë duke mbajtur radhën për të bindur AeroMobil të përdorin motorët e tyre. Por sigurimi i kapitalit të freskët nga burimi i duhur është vetëm një pengesë. Njësoj e rëndësishme si dhe prodhimi i versionit final të produktit. Ekipi vazhdimisht thekson se mjeti është akoma prototip. Në të vërtetë, atij i mungon hapi i rafinuar drejt një produkti të tregtueshëm, dhe në disa vende lidhjet bëhen me ngjitet, të vendosur bukur e me ngjyrë argjendi. Por kjo nuk ka asgjë të krahasuar me gjeneratat e mëparshme të cilat ekipi i mban në garazh për t'i kujtuar, sesa larg kanë shkuar. E ndërtuar nga një skelet i thjeshtë hekuri, mbuluar nga një velë e tërhequr, pothuajse nuk duket si një mjet i përshtatshëm rrugor, jo më si një mjet ajror. I arnuar nga Klein dhe xhaxhai i tij, ai ka një motor të vogël i zhvendosur nga një motorçikletë Honda dhe kolona e drejtimit përdorë pjesë të shpëputura dhunshëm nga një Fiat. "Ai është një njeri i çmëndur", thotë Vaculik, duke tundur kokën. "Por ai është gjithashtu një gjeni". "Është një objekt shumë primitiv", pranon Klein. Por konfirmoi idenë tonë. Vetëm pas fluturimit të këtij mjeti, unë e kuptova se ky projekt është plotësisht i tregtueshëm."

JO VETËM NJË MAKINË. PO, DHE NJË AVION...

Që nga ai moment në 2013, të dy burrat ishin të bindur. Vaculik filloi të drejtonte kompaninë me kohë të plotë dhe Klein punësoi një ekip prej 10 vetash për të nxjerrë skeletin nga ambjentet e jashtme të kalasë drejt hangarit të pistës. Aty, në një punishte të mbushur me pjesë këmbimi elementë karboni dhe mjete mekanike, ekipi realizoi prototipin që fluturon sot. Motori është blerë nga jashtë, por Klein siguron se 90% e pjesëve të tjera janë siguruar brenda vendit. Kur nuk gjejnë një furnizues të përshtatshëm, xhaxhai i tij thjeshtë zhduket në punishtën e tij private dhe e ndërton pjesën nga zero. Ekipi është programuar të rritet në rreth 60 vetë brenda vitit dhe të arrijë deri në 200 kur mjeti të kalojë në prodhim të plotë. Tjetra, dhe me shumë mundësi hapi final, prototipi do të ketë një helikë të re, një motor më të fuqishëm dhe do të përfshijë një kabinë, e cila i përshtatet kërkesave të tregut. Klein dhe Vaculik synojnë drejt një rrezeje fluturimi prej 1000 km, një shpëjtësi rrugore prej 200 km/orë dhe një total peshe, përfshirë pasagjerët, më pak se 650 kg. Ekipi planifikon të ndërtojë rreth 250 mjete në vit për tregëtim drejt klientëve të përzgjedhur, me shumë mundësi drejt kompanive të supermakinave si Ferrari ose McLaren. Dhe blerës potencial janë tashmë të siguruar. Çmimi, i cili do të jetë përgjithësisht larg çmimeve të tregjeve të synuar, do të jetë rreth disa qindra euro, sipas Vaculik, apo 1/10 e çmimit të një helikopteri privat. Kompania shpreson se do të ndjek një lëvizje drejt tregut mesatar, në përpjekje të ndjekjes së rrugës së hapur nga Tesla, kompania e makinave elektrike, e cila filloi me një kabrioletë ekskluzive dhe tani synon ndërtimin e një makine për publikun. Por, ndërsa

një lëvizje drejt Silicon Valley (ku ndodhet qendra e Tesla-s), sipas Vaculik, Sllovakia është vendi perfekt për qendrën e kompanisë. Ky vend është prodhuesi më i madh i makinave për banorë, një bazë prodhuese me çmim të lirë, thonë Vaculik dhe Klein, shtëpia e pesë prodhuesve privatë të avionëve. "Të gjithë furnizuesit e mi kryesorë janë në një rreze prej 200 km. Të qenit në Silicon Valley do të më jepte akses në shumë teknologji, por gjithçka do të ishte më e shtrenjtë," thotë Vaculik. AeroMobili ulet ndërsa dielli fillon të perëndojë mbi pistën e uljes dhe më pas bashkëthemeluesit e kompanisë relaksohen duke pirë në një lokal të vogël aviatorësh. Edhe këtu, ku Klein është një legjendë, anëtarët zbehën potencialin e prototipit. Në ditën e fluturimit të parë, ata u mbytën në kanat e tyre të birrës. "Disa njëherë mund ta shohin si të vështirë që fluturimi i makinave do të jetë një realitet i përditshëm," thotë Vaculik, i cili është duke u trajnuar për licencën e pilotit dhe synon fluturimin e makinës së parë nga linja e prodhimit. "Por shikoni telefonat. Disa analistë thanë fillimisht, se kishte përdorime të kufizuara dhe nuk do të bëhej kurrë një prodhim për masat," qesh ai. "Tani është koha!"

Marrë nga gazeta "Financial Times"

Përshtati në shqip për AAC: Rexhinald Hazizaj

Shënim i përkthyesit: AeroMobil tashmë është një realitet komercial.

Shih: <https://www.aeromobil.com/evolution/>

