

**ORGANI KOMBËTAR I INVESTIGIMIT TË AKSIDENTEVE DHE
INCIDENTEVE AJRORE NE AVIACIONIN CIVIL**

Raporti paraprak – OKIIA/20160915
Aircraft PA-32R-301T, Saratoga II TC
regjistrimi I-ESSE
15 Shtator 2016, pranë grykëderdhjes së Lumit Ishëm



20150915 - Aksidenti dhe veprimet e OKIIA

Në datën 15 shtator 2016, pranë grykëderdhjes së lumbit Ishëm, rrëzohet një avion i vogël, tip Piper.

OKIIA e mori informacionin fillimisht nga lajmet në kanalet televizive, rreth orës 11:15. Në 11:30, me urdhër të Drejtorisë të Përgjithshëm z.Arben Xhiku, IND (inspektori në detyrë) Taulant Seferi, si edhe inspektorët e OKIIA Ylli Gjuzi & Anastas Kriqi, u nisën për të parë në vendngjarje aksidentin e ndodhur. (koordinatat e ngjarjes: 41,575°N-19.563°E).

Pas mbërritjes në vendngjarje vumë re që avioni ishte i tipit PIPERPA-32R-301T Saratoga II TC (**specifikimet ne shtojcen A**).

Zona e vendngjarjes ishte e rrethuar nga policia e Shtetit, e cila nuk na lejoi të hynim në vendngjarje menjëherë. Pas kontaktit me prokurorin e çështjes, z.Përparim Kulluri, i cili pasi mori të dhënat e inspektorëve të OKIIA, na lejoi të bënim foto të vendngjarjes dhe pamjes së jashtëme të avionit.

Nga ana e OKIIA u kërkua që:

1. të lejohej bërja e fotografive të ambienteve të brendëshme të avionit – sipas z. Kulluri mundësia do të na krijohej menjëherë pasi ekspertët e policië dhe prokurorisë të mbaronin me procedurat e tyre, por jo brenda datës 15.09.2016 (ditës së sotme kur ka ndodhur ngjarja) – fotografimi dhe kqyrja e ambienteve të brendëshme të avionit u bë më dt. 17.10.2016
2. Intervistimi me pilotin– u krye me dt. 16.10.2016 ne ambjentet e Prokurorisë së Krimeve të Rënda (**transkriptimi në shtojcën B**)
3. Një kopje të tjetër gjithë dokumentacionit të avionit dhe të pilotit- na u vunë në dispozicion nga Prokuroria e Krimeve të Rënda.

Nga komunikimi paraprak telefonik me Albcontrol, specifisht me z.Sokol Reveli, nuk rezulton që avioni i rrëzuar pranë grykëderdhjes sëlumit Ishëm të ketë patur leje dhe/ose plan fluturimi dhe as të ketë kontaktuar me Albcontrol (Albcontrol ka sjellë me email edhe raportin për ngjarjen, **shtojca C**). Gjithashtu, sipas komukimit që kemi patur me AAC, na konfirmojne qe AAC nuk ka dhene leje fluturimi per rastin ne fjalë.

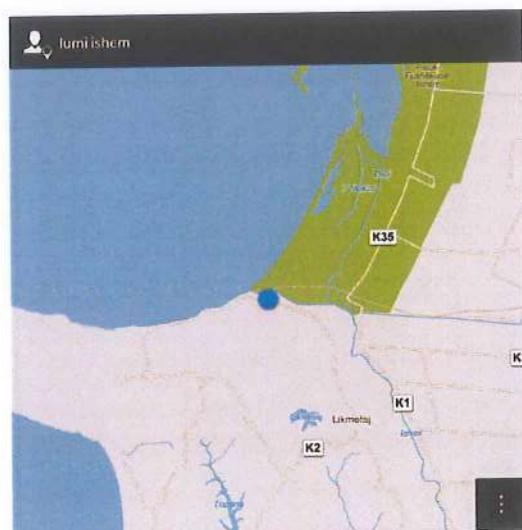
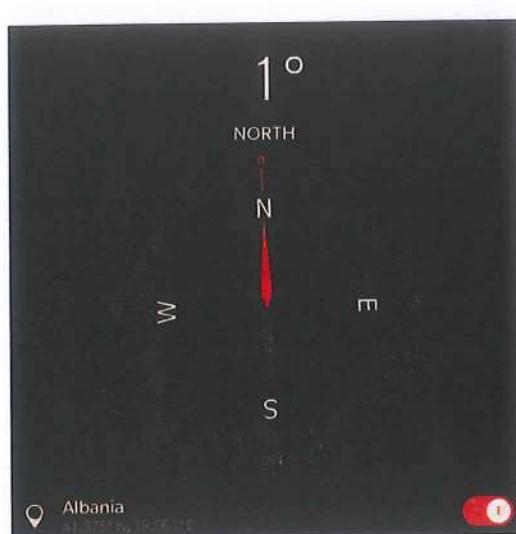
Ekipi i OKIIA bëri fotografim të avionit dhe të zonës përreth; zona përreth ngjarjes është një terren me shkurre, pemë të vogla & mesatare dhe gropë të madhësive të ndryshme. Rreth 250 hapa nga avioni u gjet rrota e majtë e këputur nëboshtin e karrelit, gjithashtu rreth 30 metra në veriperëndim të rrotës ishte një copë llamarine rreth 50 cm e gjatë qëi përket pjesëve të krahëvetë avoinit.



Avioni kishte ndaluar në një shkurre të madhe me kërcej të trashë, me drejtim nga perëndimi; gjatë rrëshqitjes avioni përvecse kishte thyer karrelin e rrotës së majtë ishte dëmtuar pothuaj në të gjithë sipërfaqen e jashtëme: bishti, krahët, trupi dhe helika.

Gjatë kqyrjes së vendngjarjes nuk u konstatua aromë karburanti; nga sapamë nga jashtë dhe brenda avionit, ambientet e brendëshme nuk rezultonin me dëmtime.

Bashkëlidhur këtij raporti janë fotot (**shtojca D**) e bëra më datë 15/09/2016 dhe 17/09/2016 si edhe ATM Occurrence Report nga Albcontrol (**shtojca C**).



1.1 Landing (ulja), përpjekja për Take-off (ngritje) dhe aksidenti.

Piloti konfirmon që eshtë ulur normalisht në atë që e quan landing strip (vend per ulje). Është përpjekur te` ngrihet (take-off), por rrota e majtë hasi në gropë dhe u thye.

Për këte arsyen avioni humbi balancën, hunda e avonit shkon drejt tokës dhe fletët e helikës deformohen, avioni më tej përplaset me shkurret duke u zvarritur nga inercia deri sa ndalon rreth 200 m nga vendi ku u gjet rrota e këputur. Gjatë zvarritjes dhe perplasjes me shkurret e dendura qe ndodhen ne zone, pëson dëme të tjera strukturore: krahët dhe bishti thyhen në disa vende si edhe trupi i avionit pëson deformime të mëdha. Këto dëmtime janë thelbësore dhe në atë masë sa avioni nuk mund të operojë më. Koha ekzakte e uljes nuk mund të përcaktohet. Vendi ekzakt i uljes nuk mund të përcaktohet pasi terreni nuk ka fortësinë e duhur që të mbeten gjurmë por është me shumë gropë dhe brazda, kjo edhe nga shirat e rënë në ditët e mëparshme.

1.2 Dëme të tjera.

Nuk ka dëme të tjera në njerëz apo ndërtesa.

1.3 Info mbi personelin në avion.

Vetëm piloti ka qënë në bord.

1.4 Të dhëna teknike të avionit (shtojca A)

1.5 Ngarkesa

Nuk ka ndonjë document që të tregojë llojin dhe sasinë e ngarkesës/ngarkesave në avion gjatë uljes, përpjekjes për ngritje, gjatë dhe pas momentit të aksidentit. IND dhe Inspektorët e OKIIA nuk gjetën gjë gjatë inspektimit të avionit në vendngjarje.

1.6 Informacion për të dhënat meteorologjike.

Bazuar në të dhënat meteorologjike të marra nga MeteoAlb, por edhe nga konfirmimi i vetë pilotit Guidi, gjatë gjithë kohës së fluturimit që nga një deri në momentin e aksidentit moti ka qënë në kushte të mira; pra kushtet atmosferike përashtohen shkak për aksidenti (shtojca E).

1.7 Rregjimi i Fluturimit

Pilotipo fluturonte me Visual Flight Rules (VFR).

1.8 Komunikimi.

Komunikimi nga ana e pilotit me sallën/kullën e kontrollit, si në nisje, në fluturim, ashtu edhe gjatë momentit të uljes, përpjekjes për t'u ngritur dhe pas ndodhjes së aksidentit, ka qënë inekzistent. Piloti edhe vetë, gjatë pyetjes nga IND, e konfirmon që nuk ka patur komunikim por as nuk është përpjekur të komunikojë, përkundrazi, po e citojmë "u mundova të ngrihesha menjëherë dhe do komunikojë pasi të isha në fluturim".

1.9 Aeroporti dhe operimet në tokë.

Aeroporti dhe operimet në tokë nuk janë faktorë kontribues në aksident.

1.10 Rregjistruesit e fluturimit

I-ESSEnuk ka qënë i pajisur me FDR/VCR (rregjistruesi i te dhenave të fluturimit/rregjistrusi zanor ne kabine). Piloti po fluturonte me Visual Flight Rules (VFR), rregullat pamore të fluturimit.

1.11 Gjendja shëndetsore e pilotit.

Sipas intervistës me pilotin, ai nuk paraqiti ndonjë shqetësim shëndetsor.

1.12 Zjarri.

Ekzaminimi në vendngjarje, si edhe konfirmimi i pilotit, zjarr në bord nuk ka patur (tym ne kabine dhe/ose sinjalizime te ndryshime nga sesnsoret e avionit).

1.13 Aspekte të mbijetesës.

Sipas pilotit, por edhe pas kqyrjes së kabinës së avionit, piloti ka dalë vetë nga avioni apo avioni ndaloi. Në kabinë nuk kishte ndonjë dëmtim thelbësor që do të përbente rezik për pilotin.

1.14 Informacione të tjera.

Kqyrja e vendngjarjes, pozicioni i avionit, si edhe dëshmia e pilotit, tregon që nuk kemi të bëjmë me një ulje për shkaqe teknike, por ka bërë një procedure normale uljeje, procedurë normale për ngritje; aksidenti, për mendimin tonë ndodhi si pasojë e:

1. Gabime të pilotit gjatë fluturimit për mosndezjen e transponderit dhe radios (konfirmimuar nga vete piloti)
2. Gabime të pilotit për moskomunikim me shërbimet e navigimit ajror si në ngritje, fluturim edhe gjatë përpjekjes për ngritje (konfirmimuar nga vete piloti)
3. Terreni jo i përshtatshem per tu ulur
4. Mosnjohja e terrenit nga ana e pilotit

OKIIA është e mendimit që faktorët më sipër kontribuan kumulativisht në ndodhjen e aksidentit.

Mbas mbylljes së Raportit Përfundimtar do të nxirren edhe rekomandimet përkatëse për të rritur sigurinë dhe parrezikshmërinë në fluturim.

Shtojca A: specifikimet e avionit

Shtojca B: intervista

Shtojca C: albcontrol occurrence report

Shtojca D: pics

Shtojca E: raporti meteorologjik

SHTOJCA A

Specifikimet teknike të avionit

LIDHJA - A

Engine Manufacturer	Lycoming	Model	TIO-540-AH1A
Housepower	300 Hp	Cylinders	6
Propeller Manufacturer	Hartzell	No. of Blades	3
Type	Constant Speed		
Weights			
Max T/O	3,600lbs/1,633kg	Standard Empty	2,473/1,112kg
Standard Usefull load	1,142lbs/518kg		
Dimensions			
Wing Span	36.2 ft / 11.0 m	Length	27.9 ft/8.5
Height	8.5 ft/2.6 m	Cabin Length	124.25 in/315.6 cm
Cabin Width	48.75 in/123.8 cm	Cabin Height	42 in/106.7 cm
Fuel and Oil Capacity			
Useable fuel	102 gal/386 liters	Oil Capacity	12 qts/11.4 liters
Maximum Speed TAS			
Mid-Cruise-Weight	187 knots/347 km/h		
Cruising Speeds TAS			
High Performance	8000 ft	172 knots / 318 km/h	
Cruise Speed	10,000 ft	175 knots / 324 km/h	
	15,000 ft	185 knots / 342 km/h	
Crusing Range			
Long Range	8000 ft	950 nm / 1,759 km	
Cruise Power	10,000 ft	948 nm / 1,755 km	
	15,000 ft	945 nm / 1,750 km	
Maximum Operating Altitude	20,000 ft / 6.096 m		
Stall speed IAS Full Flaps	63 kts / 117 km/h		
Baggage Volume and Capacity			
Forward	7 ft ³ / 0.2 m ³	-	100 lbs / 45.4 kg
Aft	17.3 ft ³ / 0.49 m ³	-	100 lbs / 45.4 kg
Take-Off and Landing Distance			
Ground Roll	1,110 ft / 338 m - Total over 50ft Obstacle	1,810 ft / 552 m	
Landing Distance	880 ft / 268 m - Total over 50ft Obstacle	1,700 ft / 518 m	

Powerplant and Propeller

Engine-Lycoming TIO-540-AH1A 300 HP at 2500 RPM,
Turbocharged, Direct Drive, 6 Cylinder, Fuel Injection,
Dual Magnetos/Ignition with Shielding
Dynafoal Engine Mounts with Internal Dampers
Light Weight Geared Starter, 28 Volt
Air Filter
Full Flow Oil Coolers (Two) with Thermostatic Control
Muffler and Exhaust System Alternate Induction Air with Manual Control
Oil Quick Drain
Engine Driven Vacuum Pump
Propeller - Hartzell, 3 Blade, Constant Speed
Polished Propeller Spinner

FLIGHT INSTRUMENTS AND INDICATORS

Piper Truespeed Indicator
Magnetic Compass (Illuminated)
Attitude Directional Indicator
Horizontal Situation Indicator
Rate of Turn Indicator
Rate of Climb Indicator
AN Heated Pitot Head and Dual Flush Static Ports
Alternate Instrument Static Source
Electric Standby Vacuum Pump
Engine Instrument Indicators
• Manifold Pressure Indicator
• RPM Indicator
• Turbine Inlet Temperature and Fuel Flow Indicator
• Oil Temperature and Oil Pressure Indicator
• Cylinder Head Temperature and Vacuum Indicator
• Fuel Quantity L/R Indicator

Digital Display Monitoring Panel with:

- Engine Performance Parameters
- Percent Power
- Fuel Management including GPS Interface
- Temperature Reading including OAT
- Electrical System Performance
- Exceedence Monitoring and Recording

Engine Hour Recorder

DVR 300I-XT Electric Clock with Voice Recorder

Annunciator Panel with Push-to-Test and Day/Night Switch

- Starter Engage
- Low Bus Voltage
- Alternator Inoperative
- Oil Pressure Low
- Gyro Vacuum Inoperative
- Nose Baggage Door Ajar
- Gear Warning
- Pitot Heat Inoperative/Off
- Flaps In Transit

COCKPIT, FLIGHT AND GROUND CONTROLS

**Primary Flight Controls, Dual Hydrel Control Wheels
with Mic Buttons, Pilot's side Elevator Trim, A/P Disconnect,
and CWS Buttons**

Engine Controls-Pedestal with Friction Lock

- Throttle
- Propeller
- Mixture (with Lock)

Alternate Induction Air

Flight Trim Controls

- Rudder with Indicator
- Stabilator with Indicator

Electric Elevator Trim Switch – Pilot Control Wheel

Stall Warning Horn

Steerable Nosewheel

Heavy Duty Brake System

- Pilot's Toe Brakes
- Co-Pilot's Toe Brakes
- Parking Brake

Landing Gear, Retractable-Electro Hydraulic

with Emergency Extension Capability

Landing Gear Warning Horn and Position Lights

Main Wheels, 6.00 X 6 Tires and Tubes, 8 Ply

Nose Wheel, 5.00 X 5 Tire and Tube, 6 Ply

**Wing Flaps, electrically operated with four pre-selected
positions (0, 10, 25 & 40 Degrees)**

Fuel Control Selector with off/right/left guarded OFF position

Overhead Switch Panel:

- Bar Guarded Push to Start
- Battery Master
- Alternator
- Bar Guarded Electric Fuel Pump
- Bar Guarded Magneto Switches
- Taxi/Landing/Recognition Lights
- Navigation Lights
- Strobe Lights

ELECTRICAL SYSTEMS

24 Volt, 10 Amp Hour Battery

28 Volt, Alternator-90 Amp

External Power Receptacle

Master Switch Relay

Alternator Control Unit

Resettable-Type Circuit Breakers

**Back Lighted Rocker Switches, conveniently grouped on
pilot's instrument panel and overhead panel**

Static Discharge Wicks

FUEL SYSTEM

Two Interconnected Fuel Tanks per Wing with 107 Gallons

Total Capacity, 102 Gallons Usable

Flush Lockable Fuel Caps

Engine Driven Fuel Pump

Electric Emergency Fuel Pump

Fuel Quantity Gauge, Inboard Tanks, Two

Fuel Tank Quick Drains, Two

Fuel System Central Drain

Fuel Sampling Bottle

LIGHTING SYSTEMS

External Lighting

- Taxi/Landing Light on Nose Landing Gear
- Landing/Pulsating Recognition Lights in Wing Tips
- Navigation Lights
- Wing Tip Comet Strobe Lights
- Low Profile Red Tail Strobe Light

Cockpit Lighting

- Instrument Panel Lighting
- Avionics Dimming
- Overhead Map Lights
- Cockpit Entry Light

Cabin Lighting

- Cabin Reading Lights, Four
- Forward Baggage Compartment Light
- Cabin Entry Light

CABIN COMFORT SYSTEM

Heater Muff, provides heat to cabin area, regulated by control on panel with six floor heat outlets

Windshield Defrosters and Control

Cabin Air Exhaust Vents, Two

Cabin Fresh Air Vents, six-individually controlled overhead and four individually controlled floor mounted

Ventilation fan with 2 speed settings

EXTERNAL FEATURES

Polyurethane Exterior Finish

Full Chemical Corrosion Protection

Cabin Doors, Two-Cockpit (Right Forward) and Cabin (Left Rear)

Tie Down Rings, Three (Retractable On Wings)

Jack Pads

Locks and Keys with Piper Logo

Fore and Aft Cabin and Nose Baggage Doors, Lockable

Utility Door for Rear Baggage Access and Cargo Loading

Stowable Towbar

Cockpit Entrance Step

AVIONICS PACKAGE

Comm/Nav/GS/GPS/ Multifunction Display #1	GNS-530
Comm/Nav/GS/GPS/ Multifunction Display #2	GNS-430
HSI with Slaved Compass	
#2 Indicator (GPS/VOR/LOC & GS)	
Transponder with Mode Altitude Encoder	GTX-327
Audio Panel with Marker Beacon and Intercom	GMA-340
Dual Axis Autopilot with automatic electric trim and turn indicator	S-TEC System 55
Flight Director Bars ADI	
Altitude Encoder	
Control Wheel Mic Button	
Avionics Master Switch	
Microphone	
Headset	
Speaker with Mic/Phone Jacks	
Static Discharge Wicks	
Bose Pilot and Co-Pilot headsets	
DME	
ADF	

SHTOQICAB

Dëshmia e pilotit

Dëshmia e pilotit Ishëm

Pyetje (IND): Nga ku dhe në çfarë ore jeni nisur?

Përgjigje (Piloti): Unë u nisa në orën 6:45 nga një pistë në Bari (Castel del Monte), e cila nuk është aeroport. Në Itali ka shumë fusha avionësh. Kjo është pronë e një agroturizmi dhe kur nisesh nga kjo fushë avionësh për të shkruar në një pistë tjetër, fluturimi bëhet vizual. Doja të bëja pak të zgjuarin, u ngrita dhe thashë nuk po flas me asnjë njëri. Doja të shkoja në kanalin e Otrantos, kur isha në gjysmë te rrugës duhet të flisja me Brindizin sepse gjithë zona është në varësi të Brindizit, por bëra gjysmë ore pa folur me asnjë njëri.

Pyetje (IND) : Pse nuk komunikuat me njeri ?

Pergjigje (Piloti) : Sepse unë jam një budalla. Kur isha rrëth 25 milje të themi nga bregu juaj dhe isha 40 milje nga nga bregu italian pata në avion një mikser që e përdorja keq dhe nga ky përdorim u nxeh gjëja (motori). Ishte nxehur mikseri shumë dhe motori ndërkohë bënte zhurmën kështu (krak krak). Zhurmat e motorit ishin pak të çuditshme, ne këtë moment nga sipër unë pashë këtë sipërfaqen si pistë që ishte afér detit. Ky është që është një gabim tjetër i imi, duhet të kisha vënë në punë transponderin e emergjencës deri në atë moment nuk e kisha bërë dhe u ula në pistë. Pastaj unë fillova të lëviz levat lart poshtë dhe motori u rindez. E dija që isha në gabim sepse e dija që në fillim që nuk duhet të isha këtu pa njoftuar asnjë njëri. Thashë me vete po i jap motorit gaz, po ngrihem po iki nga ktu dhe pastaj do njoftoj Brindizin dhe do tu them që isha atje.

Pyetje (IND): Po atëherë pse vepruat kështu dhe vendosët të uleshit në këtë fushë avionësh ?

Përgjigje (Piloti): Por unë duhet të shkoja në Milano, pastaj në Kremona, dhe kam bërë një udhëtim me no flight plan.

Duke i dhënë motorit fort dhe duke qënë se ky terren ishte shumë i butë nga shirat që keni pasur, hyra brenda në pistë me gjysmë gome dhe nuk po merrja me shpejtësi, levizja arriti në 6 nyje dhe s'po arija të ngrihesha lart. Tashmë ishte vonë, doja ta ngrija avionin dhe s'mundesha, u prish rrrota nga terreni dhe përfundova në pyll të shkurret.

Unë kam 25.000 orë fluturimi , jam komandant, jam instruktor dhe budalla. Unë e di se gabimi im i pari ishte që duhet të lajmëroja Barin por mendova "kujt po i plas unë po dal dhe po bëj një xhiro". Gabimi i dytë i imi që nuk dhashë emergjencë kur isha aty afér jush, pastaj shpresova që po të nisesh do lajmëroja Brindizin që jam me no flight plan. Të njëjtat gjëra unë ja deklarova dhe kryetarit të aeroclubit tek i cili bëj pjesë. I thashë, faji është i imi, por shpresoj që siguracioni të paguaj dëmin sepse ato paguajnë dhe dëmet e rënda. Dhashë dorëheqjen si instruktor sepse nuk bëra siç duhet.

Pyetje (IND): Çfarë ndjeve në avion momentin që vendose të uleshe tek kjo pista?

Përgjigje (Piloti): Motori bënte rup rup. Ishte problem fluksi karburanti. Duke qënë se ky aeroplan është turbo po të duash të bësh rrugë të gjatë duhet të ulësh xhirot e motorit. Le të themi që harxhimi i karburantit duhet të qëndroj 18 gallon dhe në këtë moment cilindrat trinë brenda temperaturës me 18 gallon. Unë për të bërë më shumë rrugë e tërhoqa levën pas për ta çuar konsumin në 16 gallon. Dhe kështu temperatura filloj të rritej dhe atëherë unë doja ta çoja lart prap leven që ul kosumin e karburantit, por duke qënë se e shtyva fort e preva, sepse kam shumë manovrime të forta dhe e këputa leven. Në atë moment u gjeta pa pulsin e karburantit.

Pyetje (IND): Po kur the që u nisa përsëri pas uljes tek kjo pista si ka mundësi u rregullua vet ajo (fluksi)?

Përgjigje (Piloti): Unë rashë.

IND: Jo jo, kur ishe në pistë.

Piloti: Aha, unë ndalova, fillova të bëj një lëvizje të avionit, ndezjen e motorit ashtu sic ishte i ngrohtë dhe lëvizjen e tij me anë të levave u mundova ta bëja që të ftohej. Pastaj i ke të gjitha në vend. E rimori veten motori dhe u ndez. Aty fillova lëvizjen.

Pyetje (IND): Kur është shërbimi i fundit që i është bërë këtij avioni?

Përgjigje (Piloti): Ne kemi kamo, lejen e fluturimit të KTV. kemi zyrën tonë teknike dhe një ditë më para unë kisha deliverin (dorrëzimin e avionit) që ishte çdo gjë në rregull. Kishte 50 orë që ishin bërë për pak, por dokumentacioni i servisit është aty, ta jap.

Pyetje (IND): Po një plan fluturimi aktual, ku do shkonte, sa karburant duhesin dhe sa karburant kishte në avion?

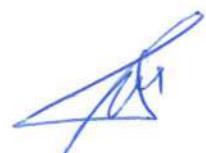
Përgjigje (Piloti): Kisha fiks 100 gallon dhe fluturimi do të shkonte jo më shumë se 80 gallon.

Pyetje (IND): Po atëherë pse e ule turbon dhe shpejtësinë e motorit që të harxhonte më pak kur kisha sasinë e duhur të karburantit në serbator ?

Përgjigje (Piloti): Sepse turbo harxon shumë dhe unë nuk mbërrija në Milano.

Pyetje (IND): Po a ishte e llogaritur që avionit i duhesin 80 gallon deri në Milano?

Përgjigje (Piloti): Kalkulimin e bën thjesht, fluturimi nga bari-milano ishte 3.30 orë plus milano-kremona 30 minuta bëjnë 4 orë. Po të vije konsumin 18 gallonë në orë shkojnë në 72 gallonë, por unë do të shkoja edhe në Olbengo që është dhe 45 minuta dhe doja të mbërrija me pak rezervë. Atëherë e zvogëlova shumë. Bëra në mënyrë që të konsumonte 16 gallon dhe aty u nxeh temperatura e motorit.



SHTOJCA C

ATC Ocurrence Report

National reference number

ATC Occurrence Reporting Form

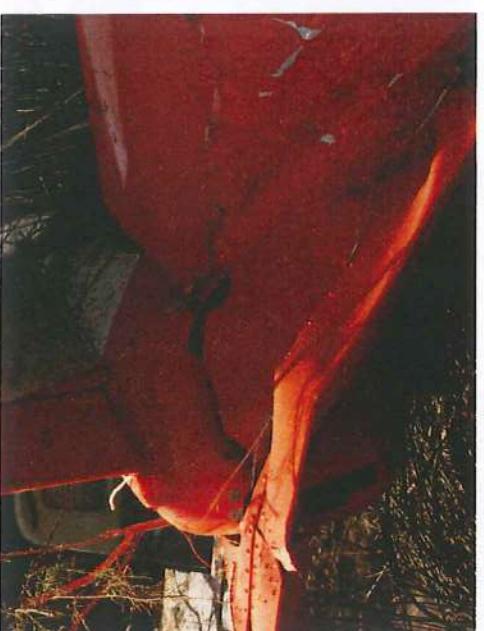
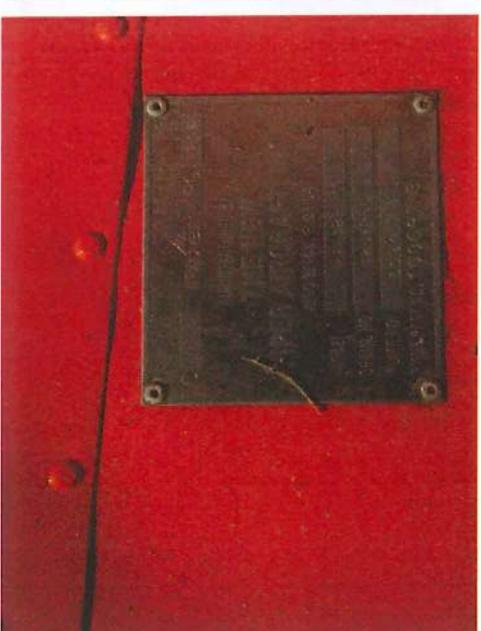
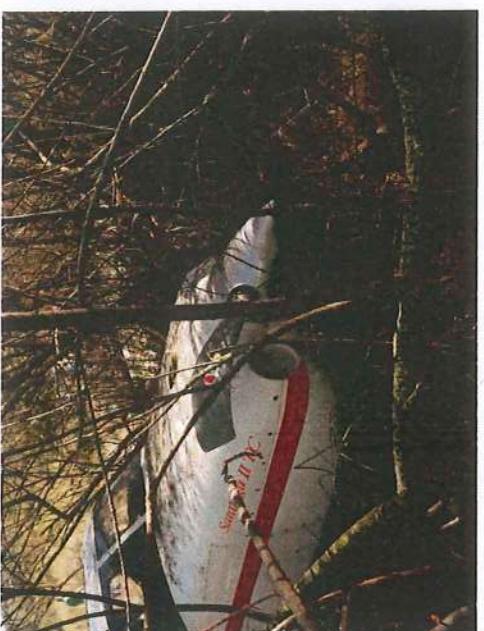
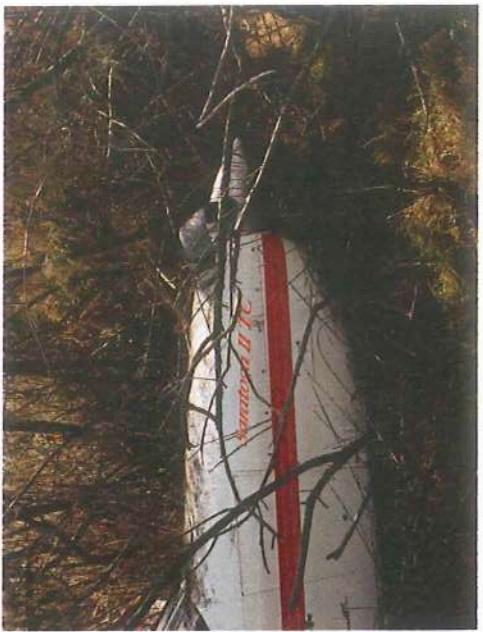
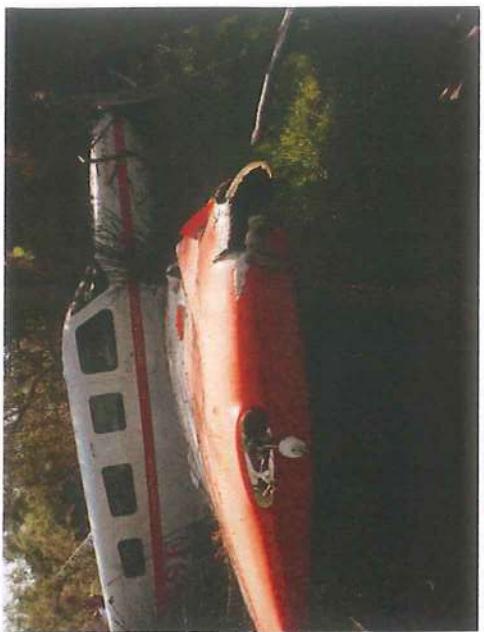
CATEGORIES OF OCCURRENCE											
<input type="checkbox"/> ACCIDENT	<input type="checkbox"/> AIRPROX	<input checked="" type="checkbox"/> INCIDENT	<input type="checkbox"/> AIRSPACE INFRINGEMENT	<input type="checkbox"/> ATM OCCURRENCE							
NB A signal shall be sent to the Head of ATM Oversight for ACCIDENT or AIRPROX											
1 Date / Time (in UTC) of Occurrence		2 Day or Night		3 Geographical Location of Occurrence							
15.06.2016		10.00		<input checked="" type="checkbox"/> Day	<input type="checkbox"/> Night	Ishem, Durres					
4 Aircraft Involved											
Operator	Callsign and/or Registration	Type	ADEP	ADES	FL, Altitude or Height		SSR Code	Mode C displayed	Relevant Route Segment	Flt Rules	
					Actual	Cleared					
N/A	I-ESSE	N/A	N/A	N/A	-		No	N/A	N/A	<input type="checkbox"/> IFR <input checked="" type="checkbox"/> VFR <input type="checkbox"/> SPEC	
								N/A	N/A	<input type="checkbox"/> IFR <input type="checkbox"/> VFR <input type="checkbox"/> SPEC	
5 RTF Frequencies/Communications Equipment and Surveillance Equipment used					6 Class of ATS Airspace		7 Type of Air Traffic Services				
No					<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	N/A			
					<input type="checkbox"/> D	<input type="checkbox"/> E					
8 Estimated Vertical Distance (ft/metres)					9 Automated Warning Systems						
Estimated Horizontal Distance (NM/km/minutes)					<input type="checkbox"/> Ground-based <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> Airborne						
N/A											
10 Traffic Information given					11 Have you reviewed relevant RTF and/or surveillance recordings?						
<input type="checkbox"/> YES		<input type="checkbox"/> NO			<input checked="" type="checkbox"/> YES		<input type="checkbox"/> NO				
12 Was Weather considered relevant? (If YES, include details in Box 13)											
Description of Occurrence – RRETH ORES 1000Z MARR NJOFTIM NGA QENDRA OPERATIVE E POLICISE PER NJE AVION TE VOGEL TE ULLUR NE AFERSI TE ISHEM, DURRES. SEKTORI I APP DHE TWR NUK KANE ASNJE INFORMACION. NUK KEMI PATUR ASNJE PLAN FLUTURIMI APO INFORMACION PER KETE FLUTURIM DHE NUK KA QENE NE KONTAKT ASNJEHERE ME SEKTORIN APP APO MF TWR MEGJITHATE PER SIGHTINGU PYETEN DHE RRNDISI PORGORICA DHE KORRIZI NSEF KISHIN PATUR											
14 Assessment of Workload					15 Time since last break		16 Start Time of Shift		17 Name of your ATS Unit and Sector Safety Directory		
<input type="checkbox"/> Very Heavy		<input checked="" type="checkbox"/> Medium				<input type="checkbox"/> UTC	<input type="checkbox"/> Local	Sektori i APP			
<input type="checkbox"/> Heavy		<input type="checkbox"/> Light				05.00					
18 On Duty as		19 Your Name, Signature and Date		For ATM Oversight use ONLY							
<input type="checkbox"/> ATCO <input checked="" type="checkbox"/> Shift Supervisor											

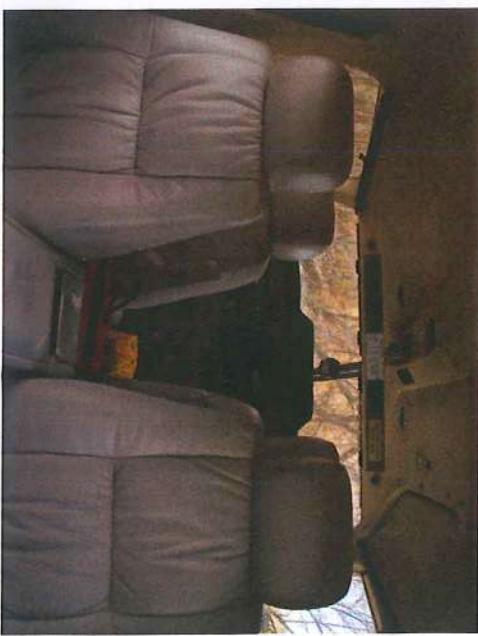
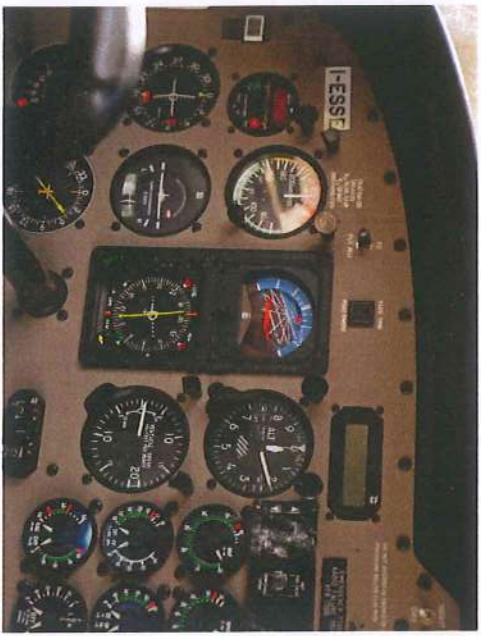
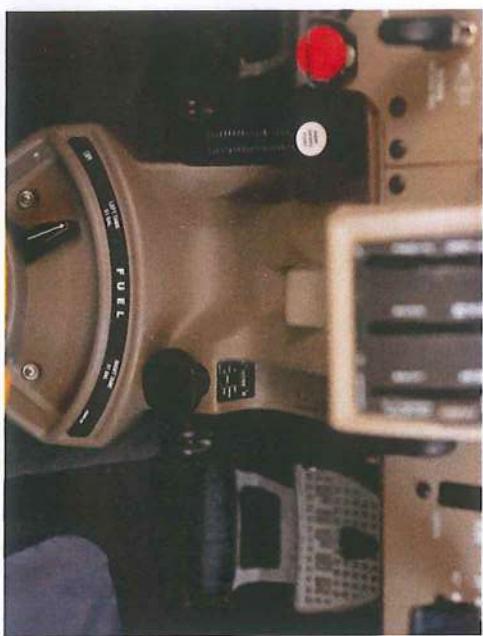
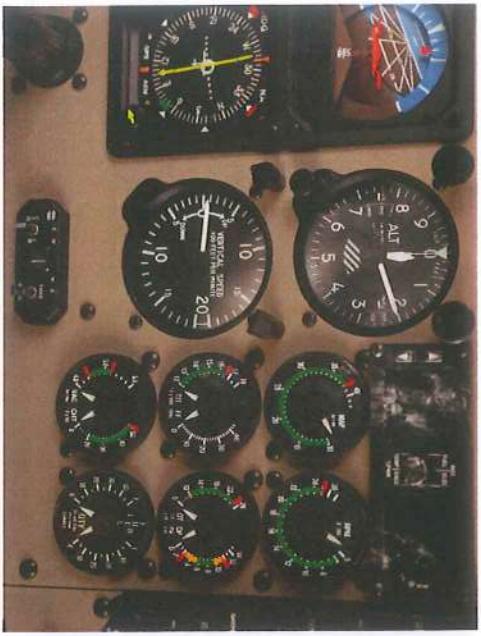


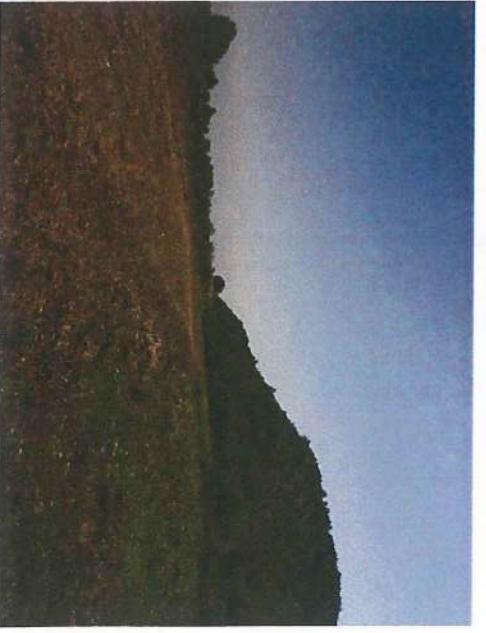
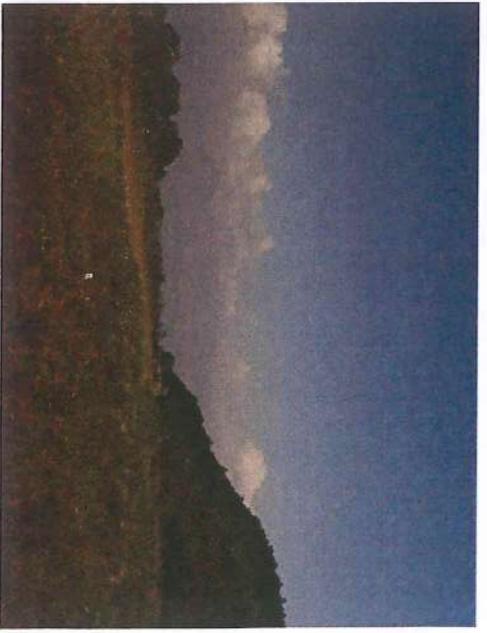
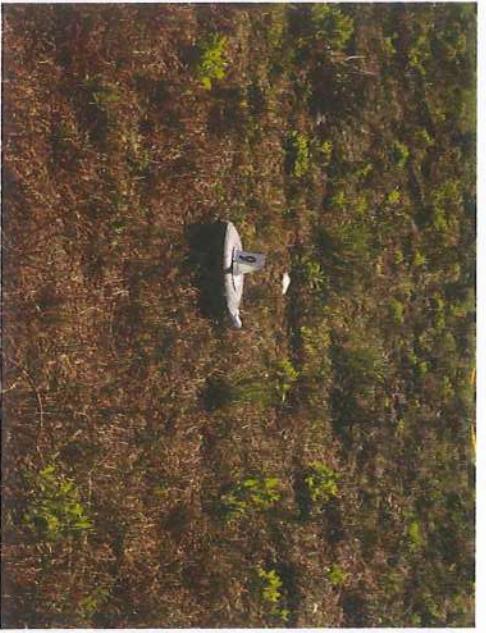
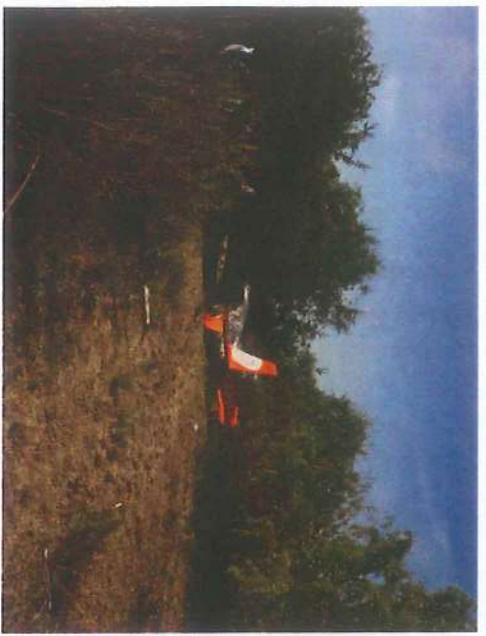
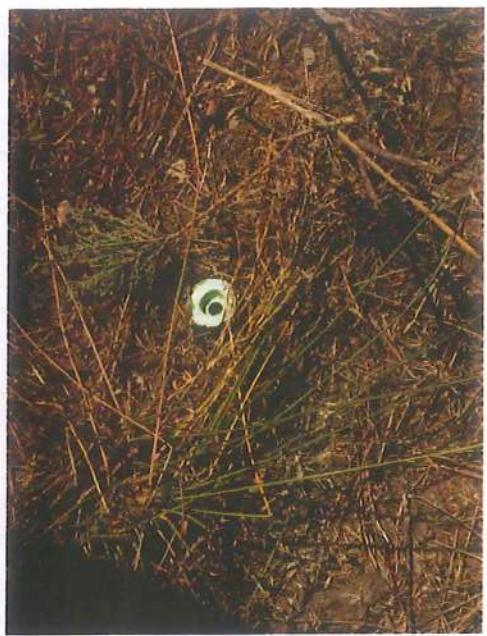
SHTOICA D

Foto









SHTOJCA E

Raporti Meterologjik

Kushtet Meteorologjike në zonën Ishëm – Durrës për datën 15 Shtator 2016

(Raport Teknik)

Përbajtja e këtij Raporti është përgjegjësi e

Dr. Tanja Porja (ekspert meteorologje)

(angazhuar njëkohësisht pranë Meteoalb shpk, OKIIA, UPT)

20 Shtator, 2016

Person kontakti

Dr. Tanja Porja

(ekspert meteorologje)



Adresa: Rr. Asim Vokshi, P. 33, Shtesa1,

Tel/Fax.: +35542238422/+35542272728

Mobile: +355692061012

Tiranë

PERMBAJTJA E RAPORTIT

- Pëmbledhje
- Qëllimi dhe objektivat e synuara
- Analizë e situatës sinoptike për zonën Ishëm, datë 15 Shtator 2016
- Investigimi meteorologjik
- Rezultate dhe konluzione
- Referenca

▪ PERMBLEDHJE

Ky raport paraqet analizën e kushteve atmosferike të datës 15 Shtator 2016, në zonën Ishëm, bazuar në vlerësimin e parametrave atmosferikë për këtë zonë.

Konkretisht, janë vlerësuar fushat e re-analizave të modeleve numerike meteorologjike me qëllim rindërtimin e tablosë sinoptike si dhe janë krahasuar rezultatet me të dhëna reale, të matura nga stacione të afërta meteorologjike (Durrës, Tiranë). Tabloja sinoptike ndërtohet mbi bazën e fushave të modele numerike meteorologjike që operojnë pranë qendrave MetOffice-UK; ECMWF-EU dhe ARPEGE-Francë. Rezultatet e tablosë sinoptike verifikohen me të dhënat e matura realisht nga stacione të afërta të zonës me interes dhe arrihet në konklusionet e situatës meteorologjike të datës 15/09/2016 për Ishmin.

Në përfundim të raportit diskutohet mbi mangësitë apo pengesat për një vlerësim më objektiv, të kushteve atmosferike në situate të ngjashme, për zona të caktuara të Shqipërisë.

(Raportit i janë bashkëngjitur hartat mbi të cilat bazohet analiza e meteorologjike)

- **Qëllimi dhe objektivat e synuara**

Analiza e hartave sinoptike dhe vlerësimi i të dhënave të matura realisht në pika të afërta me zonën e Ishmit (në këtë zonë nuk ka stacion meteorologjik të instaluar por në distancë të afërt, janë stacionet e Durrësit dhe Tiranës) bëhet me qëllim që:

- të ri-ndërtohet tabloja meteorologjike e datës 15 Shtator 2016
- të evindentojen anomalitë apo aktivitet i atmosferës.

Për këtë qëllim, janë analizuar elementët kryesorë atmosferikë në nivelin e sipërfaqes së tokës dhe në nivele të ndryshme të atmosferës. Po ashtu, janë analizuar ecuritë ditore të disa parametrave atmosferikë të matura në stacionet më të afërta më zonën e Ishmit. Modelet numerike të konsideruara gjatë analizës janë UKMET-G, ECMWF/HRES dhe ARPEGE ndërsa të dhënat reale të analizuara i takojnë dhe matjeve reale në pikat më ét afërta.

Modeli UKMET-G:

- fusha barike dhe termike e sipërfaqes
- fusha e erës në 10 m nga sipërfaqja e tokës
- fusha termike, gjeopotenciale dhe era në 1500 m nga sipërfaqja e tokës
- fusha gjeopotenciale dhe era në nivelin 5 km nga sipërfaqja e tokës

Modeli ECMWF/HRES

- fusha barike e sipërfaqes
- fusha gjeopotenciale në nivelin 5 km nga sipërfaqja e tokës

Modeli ARPEGE

- fusha barike dhe termike e sipërfaqes
- fusha e erës në 10 m nga sipërfaqja e tokës
- fusha termike, gjeopotenciale dhe era në 1500 m nga sipërfaqja e tokës
- fusha gjeopotenciale në nivelin 5 km nga sipërfaqja e tokës

Matjet reale Durrës dhe Tiranë

- ecuria ditore e parametrave atmosferikë në Durrës, Tiranë

Rezultatet e analizës së fushave prej modeleve të ndryshme meteorologjike dhe analiza e të dhënave kryesore meteorologjike të matura nga stacione të afërta, paraqiten në paragraphët vijues.

▪ **Analizë e situatës sinoptike për zonën Ishëm, datë 15 Shtator 2016**

Bazuar në hartat e analizës së tre modele numerike meteorologjik të cilat janë fushat e ri-analizuara të gjeneruar nga tre modele meteorologjike, për zonën e Ishmit në datë 15 Shtator 2016, konvergjojnë në një situatë të vetme sinoptike. Kjo situate, paraqet për datën 15 Shtator 2016, qëndrueshmëri të kushteve atmosferike në pjesën më të madhe të territorit shqiptar, përjashtuar ekstremin juglindor ku ka patur zhvillime vranësirash lokale por aktiviteti dinamik dhe turbulencat vertikale paraqiten të dobëta.

Konkretisht, zona Ishëm – Durrës gjatë datës 15 Shtator 2016, paraqitet në kushtet e motit të qëndrueshëm si pasojë e pozicionit të Shqipërisë nën një kodrinë gjeopotenciale (niveli 5 km nga sipërfaqja e tokës) si dhe nën ndikimin e periferisë së një qendre me presion të lartë atmosferik (e vendosur në Verilindje të Europës). Po ashtu, në nivelin e sipërfaqes së tokës presioni atmosferik varion në vlerat 1008 – 1010 mbar ndërsa në lartësinë 10 m nga sipërfaqja, era paraqitet mesatare (20 - 25 km/h) me drejtim veriperëndimor deri në orët e mesditës.

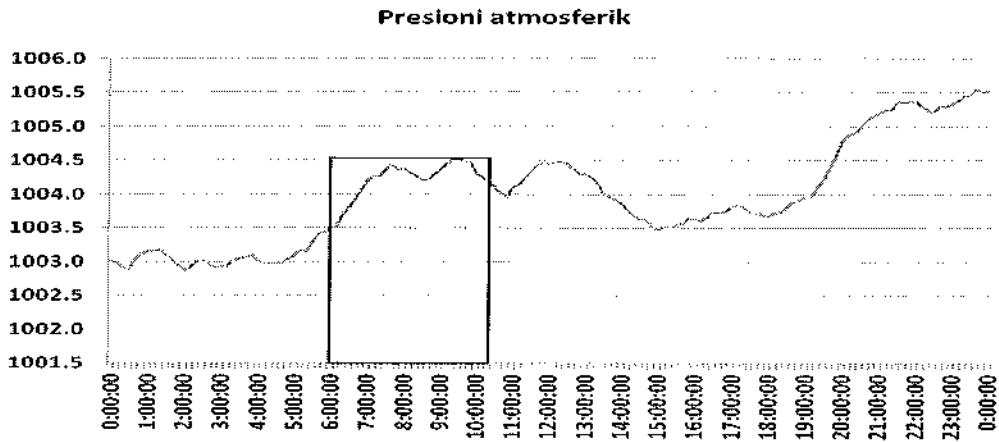
Edhe nivelet atmosferike 1.5 km dhe 5 km nga sipërfaqja e tokës, për të gjithë territorin shqiptar paraqiten në kushte stabiliteti atmosferik si pasojë e qëndrueshmërisë së strukturës kodrinë gjeopotenciale në nivelet e sipërme dhe të presionit atmosferik të lartë, në nivelin e sipërfaqes së tokës.

▪ **Investigimi meteorologjik**

Për të faktuar tablonë e mësipërme, të prezantuara nga fushat e modeleve meteorologjike, analizohen vlerat e parametrave atmosferike për zonën me interes. Për zonën e Ishmit nuk disponohen të dhëna të matura realisht por i referohemi matjeve të realizuara në pikat e afërta Durrës – Tiranë.

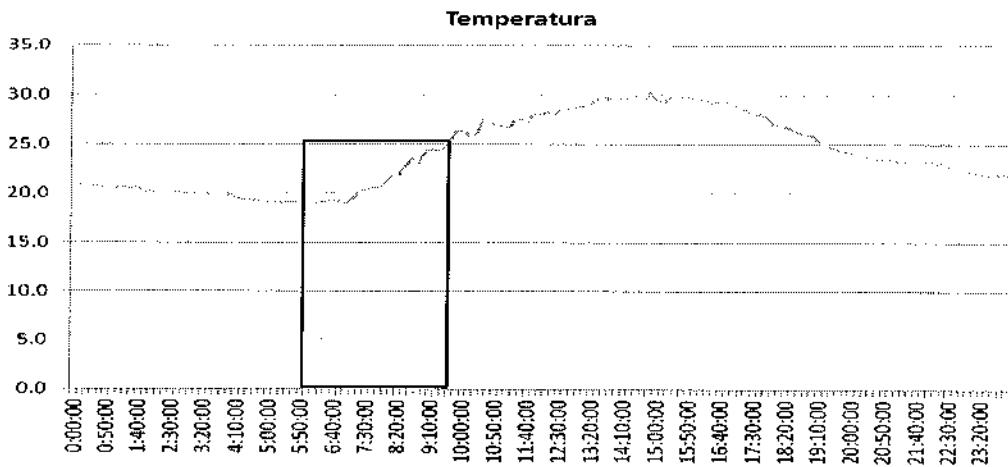
Konkretisht, janë analizuar ecuritë ditore të presionit atmosferik, temperaturës së ajrit, shpejtësisë dhe drejtimit të erës të matura në Durrës, në distancë ajrore të shkurtër nga Ishmi.

- Ecuria ditore e presionit atmosferik në Durrës, datë 15 Shtator 2016



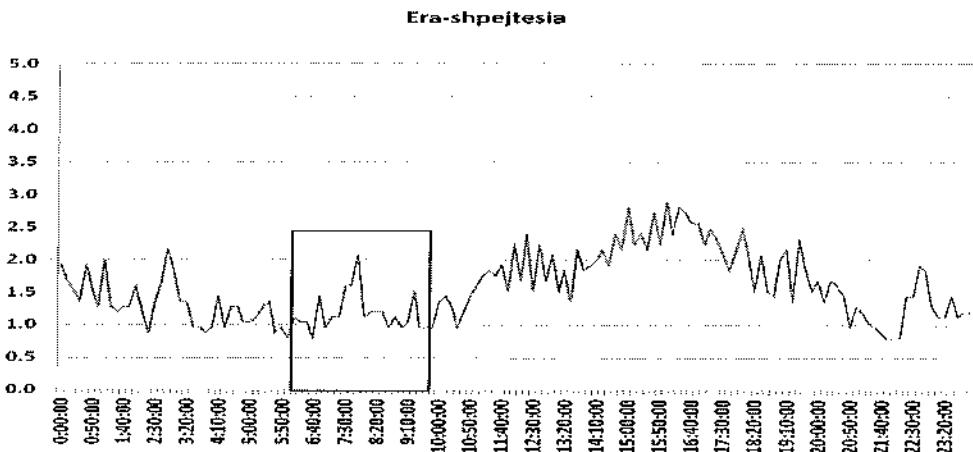
Në ecurinë ditore të presionit atmosferik, dallohet një rritje e vlerave barike nga orët e para të mëngjesit deri në mesditë si dhe dy luhatje të vogla të vlerave barike në intervalet kohore 08:00 – 09:00 dhe 10:00 – 11:00 (ora lokale). Këto luhatje të rendit 0.2 mbar në vlerat e presionit atmosferik janë të pafuqishme për të gjeneruar aktivitet dinamik apo paqëndrueshmëri atmosferike.

- Ecuria ditore e temperaturave të ajrit në Durrës, datë 15 Shtator 2016



Nga tabloja ditore e temperaturave prezantohet një ecuri normale termike ku ka rritje graduale nga mëngjesi në orët e mesditës dhe sërisht një rënje graduale, në orët e mbrëmjes. Rrjedhimisht, nuk ka anomali të fushës termike.

- Ecuria ditore e shpejtësisë së erës në Durrës, datë 15 Shtator 2016



Në ecurinë ditore të shpejtësisë së erës (matur në 10 m nga sipërfaqja) dallohen fluktuacione të lehta dhe të shpeshta të shpejtësisë së erës ku gjatë intervalit kohor 24-orësh, shpejtësia e erës në zonën e Durrësit varion nga 0.8 m/s në 2.9 m/s (mesatarisht 3 km/h – 10.5 km/h), vlera të cilat janë normale.

▪ **Rezultate dhe konkluzione**

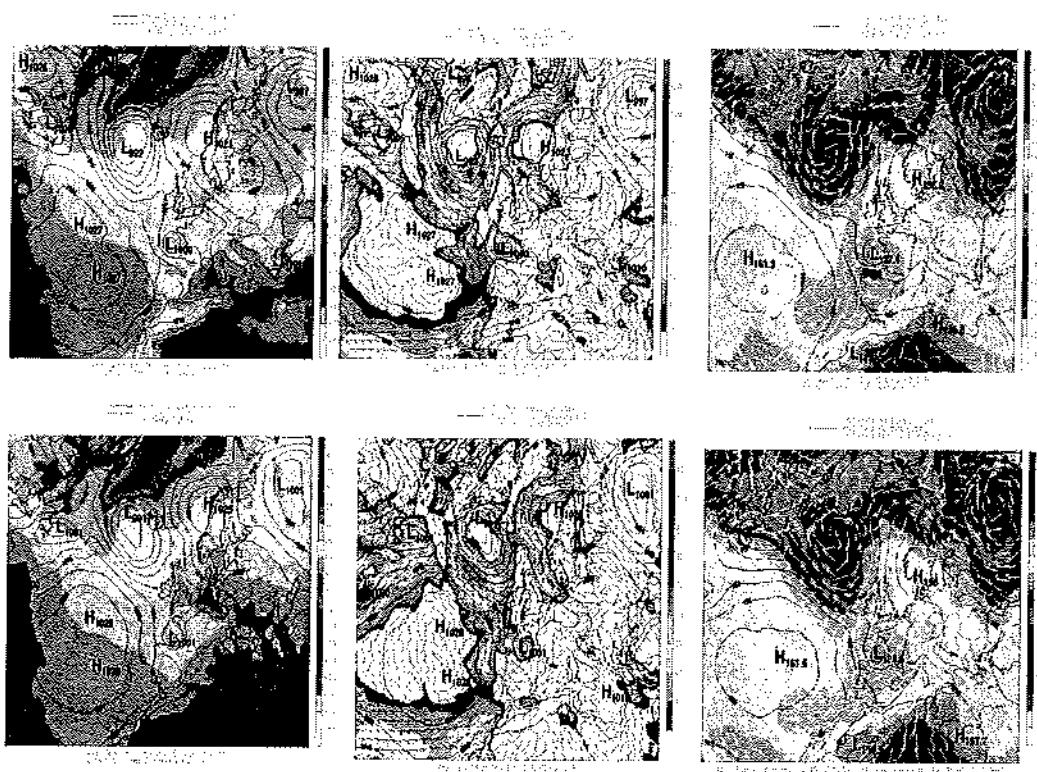
Nga analiza e fushave të modeleve numerike meteorologjike (tre modele të ndryshme) rezulton se gjatë orëve të mëngjesit dhe deri në mesditë, nuk ka anomali të fushës barike në territorin shqiptar, përjashtuar një anomali të lehtë në ekstremin juglindor (zona e Koroës). Po ashtu, fusha gjeopotenciale dhe fusha termike në lartësinë 1.5 dhe 5 km nga sipërfaqja e tokës, paraqesin stabilitet termo-dinamik të atmosferës.

Vlen të diskutohet mungesa e të dhënave nga stacioni Radar Meteorologjik, instaluar në Bishtpallë – Durrës (informacion i detajuar në lidhje me matjet e këtij radari mund të gjendet pranë Drejtorisë së Emergjencia Civile). Kjo paisje, mund të sigurojë informacion meteorologjik të detajuar për zonën e Ishmit por ky radar është në gjendje të japë edhe informacion mbi shënjestra të lëvizshme në fushëpamjen e tij. Përfundimisht, konkludohet në:

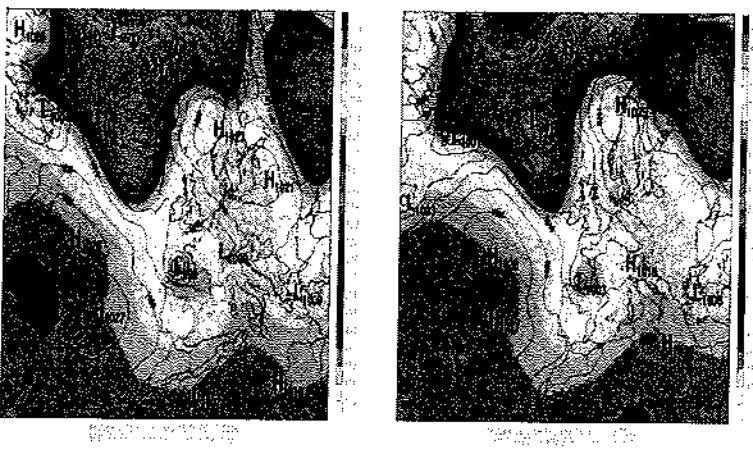
- ✓ Gjatë intervalit kohor 06:00 – 11:00 (ora lokale) nuk rezulton të ketë anomali të aktivitetit atmosferik, në zonën Ishëm – Durrës.
- ✓ Në këtë zonë, por përgjithësisht në të gjithë territorin shqiptar, kushtet atmosferike paraqiten të qëndrueshme pa aktivitet vertikal të atmosferës.

Referencia

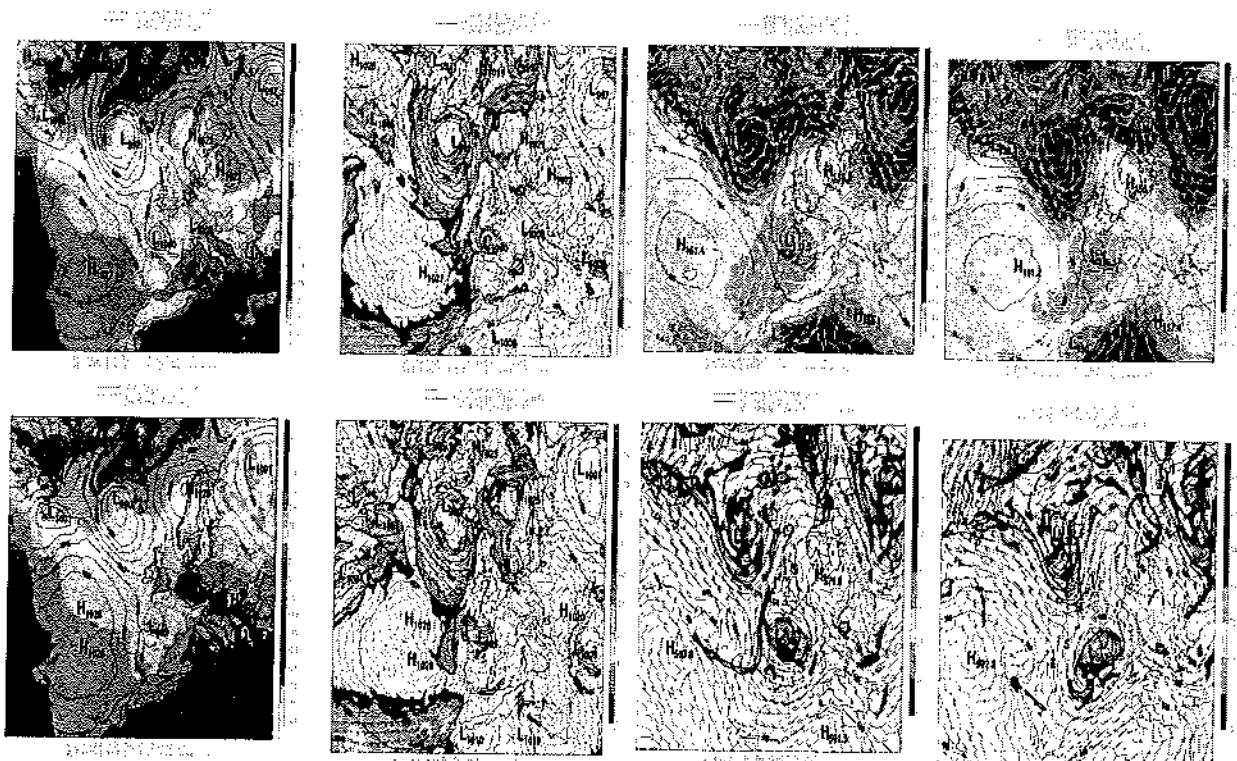
- › Campins, Jn, Aran, M., Genoves, A., Jansa, An: High impact weather and cyclones simultaneity in Catalonia, *Adv. Geosci.* 12, 115–120, September 2007.
- › INM/WMO – International Symposium on Cyclones and Hazardous Weather in the Mediterranean, Spain 1997
- › Radinovic, Djuro.: The Basic Concept of the Methodologies of Mediterranean Cyclones and Adverse Weather Phenomena Studies, INM/WMO – International Symposium on Cyclones and Hazardous Weather in the Mediterranean, Spain 1997
- › WMO: Guidelines on Analysis of extremes in a changing climate in support of informed decisions for adaptation, 2009
- › WMO: Guide to Meteorological Instruments & Methods of Observation, 2008



UKMET – G: numerical model fields of surface and high levels



ECMWF: numerical model fields of surface and high levels



APRPEGE: numerical model fields of surface and high levels