



RAPORTI PËRFUNDIMTAR

I AKSIDENTIT ME PARAGLAJDER

Në rajonin e Prilepit

më 5.7.2025 ACCID

003/2025

Shkup,
Korrik 2025



Hetimi është zhvilluar dhe raporti është përgatitur nga Komiteti i Hetimit të Aksidenteve dhe të Incidenteve të Rënda të Aviacionit (KHAISA), në përputhje me Ligjin e Aviacionit (“Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë së Veriut” nr. 14/2024), si dhe me Rregulloren për parimet sipas të cilave zhvillohet hetimi i aksidenteve, incidenteve të rënda, incidenteve dhe ngjarjeve të avionëve civilë dhe shtetërorë, si dhe mënyrën e raportimit të tyre, formën, përmbajtjen, mënyrën e mbajtjes së evidencës dhe mënyrën e lëshimit dhe heqjes së legjitimacionit zyrtar të hetuesve (“Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë së Veriut” nr. 67/23)

Përbërja e komisionit:

- | | |
|----------------------|----------------------|
| 1. Zoran Vellkovski | Hetues kryesor (IIC) |
| 2. Nikolla Davidov | Hetues |
| 3. Marjan Prpovski | Hetues |
| 4. Martin Jovanovski | Hetues i jashtëm |

Qëllimi i hetimeve të sigorisë në asnjë rast nuk është të përcaktojë faj ose përgjegjësi. Hetimet janë të pavarura dhe të ndara nga procedurat gjyqësore ose administrative dhe nuk janë në kundërshtim me përcaktimin e fajit ose përgjegjësisë së individëve. Raporti përfundimtar nuk mund të përdoret si provë në procedurë gjyqësore të drejtuar për përcaktimin e përgjegjësisë civile ose penale të individit.

Kontakti:

KHAISA
bul. “Mitropolit Teodosij Golloganov”, Nr. 44/1-4,
1000 Shkup,
Republika e Maqedonisë së Veriut

Tel.: +389 2 6091090
E-posta: info@kinsiv.mk



Përmbajtja

Të dhëna për ngjarjen:	4
Hetimi:	4
Analizë e shkurtër dhe përfundimi	4
1.2 Persona e lënduar	Error! Bookmark not defined.
1.4 Dëme të tjera të shkaktuara	Error! Bookmark not defined.
1.6 Përvoja	Error! Bookmark not defined.
1.7 Informacione për paragjajderin	Error! Bookmark not defined.
1.7.2 Pajisja e regjistrimit të fluturimit	8
1.8 Informacione mjekësore	Error! Bookmark not defined.
2. ANALIZA	Error! Bookmark not defined.
2.2 Faktori njeri	Error! Bookmark not defined.
2.3 Mënyra e fluturimit të paragjajderëve në rajon	9
2.4 Analiza e rënies sipas tracklog-ut	Error! Bookmark not defined.
2.5 Të dhëna për goditjen dhe vendin e rënies	10
3. PËRFUNDIMI	Error! Bookmark not defined.
Shkaqet:	11
Faktorët që kanë kontribuar në shkakun e drejtpërdrejtë të këtij aksidenti janë:	13
4. REKOMANDIME TË SIGURISË	Error! Bookmark not defined.

Shkurtesa dhe terme që janë përdorur në hetim

FAI	World Air Sport Federation
GPS	Global Positioning System
CCC	Civil Competition Class



Të dhënat e ngjarjes:

Lloji i ngjarjes:	aksident
data:	5.7.2025.
koha:	rreth orës 15:10
vendi:	në afërsi të Prilepit
lloji i mjetit fluturues:	paraglajder
prodhuesi / modeli:	Ozone Enzo 3
operator:	person fizik
numri i personave në mjetin fluturues:	1 (pilot)

Hetimi:

Me informacionet e para të aksidentit, KHAISA u njoftua nga prokurori publik me vonesë 4 ditore, më 9.7.2025.

Analizë e shkurtër dhe përfundimi:

Më 5.7.2025, rreth orës 15, në afërsi të Prilepit, ndodhi aksident me paraglajder, gjatë së cilit piloti i paraglajderit vdiq në vendin e ngjarjes. Nuk ka dëme të personave të tretë.

Nga analiza e të gjitha të dhënave të disponueshme të mbledhura gjatë hetimit, konstatohet se shkaku i drejtpërdrejtë i aksidentit të ndodhur është humbja e kontrollit mbi paraglajderin, e cila rezultoi me rënie dhe përplasje me tokën me shpejtësi të lartë vertikale



1. SITUATA FAKTIKE

1.1 Historia e fluturimit

Më 5.7.2025, piloti i paragjajderit fluturonte së bashku me disa pilotë të tjerë, të cilët kishin disa ditë që fluturonin në Maqedoni.

Vendi i ngritjes ishte pika e nisjes Meçkin Kamen – Krushevë, në lartësi prej 1410 m, ndërsa koha e ngritjes ishte ora 13:04. Kohëzgjatja e fluturimit ishte 2:05 (dy orë e pesë minuta), ndërsa koha e ndodhjes së aksidentit ishte ora 15:09.

Deri në vendin e aksidentit ishin përshkuar rreth 47 km dhe ishte arritur lartësia maksimale prej 2776 m. Gjatë fluturimit, piloti kishte shfrytëzuar disa shtylla termike me intensitet deri në 5 m/s.

Flight	Route	Start	Land
airtime : 2:05:50 h			
max. altitude : 2776 m			
max. alt. gain : 1355 m			
max. climb : 4.0 m/s			
max. sink : 12.7 m/s			
tracklog length : 84.872 km			
free distance : 25.56 km / 47.79 km			

Flight	Route	Start	Land
Start point			
time : 13:04:09 +02:00			
altitude : 1421 m			
GPS lat : 41.34342 N			
GPS lon : 21.25687 E			

Flight	Route	Start	Land
End point			
time : 15:09:59 +02:00			
altitude : 593 m			
GPS lat : 41.34998 N			
GPS lon : 21.5051 E			



Lëndime	Piloti	Udhëtarët	Të tjerat	Gjithsej
Fatale	1	0	0	1
Të rënda	0	0	0	0
Të vogla	0	0	0	0
Pa	0	0	0	0
Gjithsej	1	0	0	1

1.3 Dëmtimi i Pajisjes

Gjendja e gjithë pajisjes është e mirë; paraglajderi është relativisht i ri, i prodhuar më 20.9.2024.

Dëmet që janë gjetur në pajisjen janë të shkaktuara nga rënia.





1.4 Dëme të tjera të shkaktuara

Nuk ka.

1.5 Të dhënat e pilotit.

Mashkull, shtetas i Indisë, lindur më 31 gusht 1972.

Posedon leje të vlefshme FAI me numër 438523.

1.6 Përvoja

Piloti ka përvojë shumëvjeçare në fluturim me paraglajder dhe fluturon rregullisht dhe pa pauza të gjata.



1.7 Informacione të paragjajderit

1.7.1 Të dhënat e përgjithshme

Prodhuksi:	OZONE
Lloji:	ENZO 3
Kategoria:	CCC
Data e prodhimit:	20.09.2024
Ulëse:	GIN GENIE RACE 5

1.7.2 Pajisja e regjistrimit të fluturimit

- GPS, Air 3

1.8 Informacione mjekësore

Si pasojë e aksidentit, piloti pësoi lëndime nga të cilat ndërroi jetë në vendin e rënies.



2. ANALIZA

2.1. Kushtet meteorologjike

Në ditën e aksidentit, kushtet meteorologjike ishin të favorshme për fluturim me paraglajder dhe karakteristike për këtë periudhë të vitit dhe të ditës.

Era ishte kryesisht nga drejtimi verior dhe verilindor, me intensitet të ndryshueshëm ndërmjet 5 dhe 15 km/orë.

Aktiviteti termik ishte ndërmjet 2 dhe 5 metra në sekondë, duke arritur lartësi deri rreth 3000 m mbi nivelin e detit.

2.2 Faktori njeri

Piloti kishte përvojë të madhe, kishte fluturuar për më shumë se 20 vjet, ishte instruktor me shkollën e tij dhe garues, i cili kishte marrë pjesë në gara dhe kishte fluturuar në shumë vende. Në Maqedoni kishte qenë rreth 10 herë.

2.3 Mënyra e fluturimit e paraglajderit në rajon

Ky lloj fluturimi është karakteristik për pilotë të avancuar në këtë rajon. Pilotët nisen nga pika e ngritjes Meçkin Kamen pranë Krushevës dhe, duke shfrytëzuar erërat verilindore dhe rrymat termike, fluturojnë përgjatë shpatit në drejtim verior drejt majës Musica, e më pas drejt Sollunska Glava, për të shfrytëzuar në pjesën e dytë të fluturimit rrymat termike që shfaqen në orët e pasdites në fushë, duke fluturuar më pas në drejtim jugor përmes Pellagonisë drejt Prilepit dhe Manastirit, ose duke u kthyer sërish drejt Krushevës.



2.4 Analiza e rënies sipas tracklog-ut

Piloti mbërrin në afërsi të vendit të rënies disa minuta më herët (15:06), në lartësi prej 863 m dhe fillon të ngjitet në një shtyllë termike, duke arritur lartësinë maksimale prej 1068 m përpara se të fillojë rënien. Rënia, sipas të dhënave të tracklog-ut, përputhet me deklaratën e dëshmitarit okular që e ka raportuar ngjarjen, sipas së cilës paraglajderi ka rënë me shpejtësi të lartë prej 10–18 m/s dhe në rrotullim, ku paraglajderi dhe piloti ndodheshin në të njëjtin plan. (Kjo është një mënyrë tipike e rënies së paraglajderit, me të cilën mund të arrihen shpejtësi kaq të larta zbritjeje.)



2.5 Të dhëna për goditjen dhe vendin e rënies

Vendi i aksidentit ndodhet në perëndim të qytetit të Prilepit, rreth 1,2 km nga kombinati i mermerit dhe rreth 700 m në veri të rrugës rajonale Prilep–Krushevë. Vendi përbëhet nga një përzierje parcelash bujqësore me kultura të ndryshme.

Vendi i vetë i përplasjes është një arë e papunuar, e mbuluar me barëra të larta.



3. PËRFUNDIMI

3.1. Gjetjet

Kushtet meteorologjike ishin të favorshme për fluturim me paraglajder

- Piloti ka shumë vite përvojë në fluturim me paraglajderë.
- Piloti pësoi lëndime nga të cilat ndërroi jetë në vendin e përplasjes.

Arsyet:

- Shkaku i drejtpërdrejtë

Shkaku më i mundshëm i aksidentit është humbja e kontrollit mbi paraglajderin brenda shtyllës termike, gjatë së cilës paraglajderi ka shumë gjasa të ketë humbur formën dhe ka pësuar mbyllje, të cilat kanë çuar në fundosje spiralore të pjerrët, të ashtuquajtur autorotacion, të cilin piloti nuk ka arritur ta kontrollojë, duke rënë në këtë konfigurim deri në tokë.





Faktorët që kanë çuar në shkakun e drejtpërdrejtë të këtij aksidenti janë:

- Klasa e avancuar CCC e krahut

4. REKOMANDIME PËR SIGURINË

Me qëllim të shmangies së incidenteve të rënda të njëjta ose të ngjashme në të ardhmen, rekomandohet si vijon:

Krusheva dhe Pellagonia përbëjnë një zonë relativisht të thjeshtë për fluturim, me kushte meteorologjike të parashikueshme dhe terren lehtësisht të kuptueshëm, çka shpeshherë çon në ulje të vëmendjes dhe në një shkallë më të lartë relaksimi të pilotët, duke i ekspozuar ata ndaj situatave potencialisht të rrezikshme.

Pavarësisht nivelit të lartë të përvojës në fluturim, nuk duhet nënvlerësuar favorshmëria e terrenit dhe kushtet e mira meteorologjike, pasi pikërisht në kushte të tilla pilotët, duke menduar se janë të përgatitur dhe të sigurt, mund të bëjnë gabime fatale.

Veprime parandaluese:

Agjencia e Aviacionit Civil dhe Federata e Aviacionit e Maqedonisë të përcjellin informacione në nivel ndërkombëtar lidhur me fluturimin e sigurt në rajonin e Krushevës dhe Pellagonisë.

Hetues kryesor (IIC)

Zoran Vellkovski