



Република Северна Македонија
Влада на Република Северна Македонија
Republika e Maqedonisë së Veriut
Qeveria e Republikës së Maqedonisë së Veriut



Комитет за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти
Komiteti i Hetimit të Aksidenteve Ajrore dhe të Incidenteve të Rënda



Комитет за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти
Aircraft Accident and Incident Investigation Committee

**RAPORT PËRFUNDIMTAR
PËR AKSIDENT
ACCID 006/2025**

humbje e kontrollit të paragliderit në fazën e ngritjes
në vendin e quajtur Meçkin Kamen në afërsi të Krushevës
që ndodhi më 13.8.2025
në orën 12:02 KL

Shkup, 25.12.2025



Република Северна Македонија

Влада на Република Северна Македонија

Republika e Maqedonisë së Veriut

Qeveria e Republikës së Maqedonisë së Veriut



Комитет за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни
инциденти

Komiteti i Hetimit të Aksidenteve Ajrore dhe të Incidenteve të Rënda



Република Северна Македонија
Влада на Република Северна Македонија
Republika e Maqedonisë së Veriut
Qeveria e Republikës së Maqedonisë së Veriut



Комитет за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни
инциденти
Komiteti i Hetimit të Aksidenteve Ajrore dhe të Incidenteve të Rënda

Qëllmisht e lënë zbrazur!

Комитети i Hetimit të Aksidenteve Ajrore dhe të Incidenteve të Rënda (në tekstin më tutje: Komitet i Hetimit) është i formuar me Vendim të Qeverisë së Republikës së Maqedonisë së Veriut për formimin e një Komiteti të Hetimit të Aksidenteve Ajrore dhe të Incidenteve të Rënda (“Gazeta Zyrtare e RM-së” nr. 49 të datës 11.04.2012 dhe “Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë së Veriut” nr. 73, datë 23.4.2018), në bazë të nenit 5 të Ligjit të Komunikacionit Ajror (“Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë së Veriut” nr.14, datë 22.1.2024).

Çdo ngjarje e cila e rrezikon sigurinë ajrore duhet të hetohet në mënyrë të detajuar, të analizohet dhe të klasifikohet sipas seriozitetit të saj, me qëllim përcaktimin e shkaqeve, fakteve dhe rrethanave nën të cilave u ndodh ajo ngjarje dhe duke ndërmarrë masa përkatëse për parandalimin e ngjarjeve të reja që e rrezikojnë sigurinë e aviacionit civil.

Qëllimi i hetimit të sigurtë të aksidenteve, incidenteve serioze ose incidenteve është përmirësimi i sigurisë së aviacionit përmes mbledhjes së informatave të sigurisë dhe përcaktimit të shkaqeve të atyre aksidenteve, incidenteve serioze dhe incidenteve dhe marrjes së masave përkatëse për parandalimin e ndodhjes së tyre të serishme.

Rekomandimet e sigurisë nuk kanë për qëllim të krijojnë dyshim të fajësisë ose përgjegjëse për aksidentin ajror, incidentin serioz ose incidentin.

Komiteti i heton aksidentet dhe incidentet e rënda në të cilët kanë marrë pjesë mjete ajrore civile ose parashuta në territorin e Republikës së Maqedonisë së Veriut ose ku kanë marrë pjesë mjete ajrore civile ose parashuta të regjistruara në Republikën e Maqedonisë së Veriut.

Komitetin e përbëjnë tre hetues të cilët i emëron Qeveria e Republikës së Maqedonisë së Veriut, prej të cilëve njëri emërohet për kryetar.

Ministria e Punëve të Brendshme, gjykatat kompetente, Prokuroria Publike dhe subjekte të tjera në hetimin e aksidentit ose aksidentit të rëndë, duhet t’ua mundësojnë hetuesve qasje të papenguar dhe kontroll tek informatat e nevojshme operative, teknike dhe ligjore, dëshmime dhe dokumente për hetim.

Në bazë të Vendimit të hapjes së hetimit për incidentin serioz numër 06-105/1, datë 13.8.2025 dhe Vendimit për formimin e komisionit për hetimin e incidentit të rëndë numër 06-105/2 datë 13.8.2025, është përpiluar ky Raport përfundimtar nga ana e Komisionit të Hetimit të Aksidenteve Ajrore dhe Incidenteve të Rënda (KHAIR).

Ky raport është në pajtim me Ligjin e Aviacionit ("Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë së Veriut" nr.14 datë 22.1.2024), Urdhëresë për parimet me të cilët kryhet hetimi i aksidenteve, incidenteve të rënda, incidenteve dhe ngjarjeve të mjeteve ajrore civile dhe shtetërore, mënyrës së paraqitjes së tyre, si dhe formës, përmbajtjes, mënyrës së mbajtjes së evidencës dhe mënyrës së lëshimit dhe marrjes së legjitimacion zyrtar të hetuesve ("Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë së Veriut" nr.67 datë 27.3.2023) dhe Aneksi 13 i Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO).

Qëllimi i hetimeve të sigurisë në asnjë rast nuk është të përcaktojë faj ose përgjegjësi. Hetimet janë të pavarura dhe të veçuara nga procedurat gjyqësore ose administrative dhe janë në kundërshtim me përcaktimin e fajit ose përgjegjësisë të individëve. Raporti përfundimtar nuk mund të përdoret si provë në procedurën gjyqësore të drejtuar drejt përcaktimit të përgjegjësisë civile ose kundërvajtëse të individit.

Kontakt:

Komiteti i Hetimit të Aksidenteve Ajrore dhe i Incidenteve të Rënda (KHAIS)

bul. "Mitropolit Teodosij Golloganov", nr.44/1-4,
1000 Shkup, Republika e Maqedonisë së Veriut

+389 2 6091090
info@kinsiv.mk

Ky raport nuk duhet të riprodhohet, plotësohet, transferohet në cilëndo formë, pjesë ose në tërësi pa pëlqimin e marrë në formë të shkruar nga ana e Komitetit të Hetimit të Aksidenteve Ajrore dhe të Incidenteve të Rënda të Republikës së Maqedonisë së Veriut.

Ky raport mund të përdoret ekskluzivisht vetëm për veprimtari edukative.

Për të gjitha pyetjet shtesë kontaktoni KHAIS-in.

Përmbajtje

1.	Informata të përgjithshme	Error! Bookmark not defined.
1.1.	Historia e fluturimit	Error! Bookmark not defined.
1.1.1.	Renditja e ngjarjeve (sipas tracklog nga GPS)	13
1.2.	Lëndime trupore	Error! Bookmark not defined.
1.3.	Dëmtime në mjetet ajrore	Error! Bookmark not defined.
1.4.	Dëmtime të tjera	Error! Bookmark not defined.
1.5.	Informata për ekuipazhin fluturues – piloti i paragliderit	15
1.6.	Informata për paragliderin.....	Error! Bookmark not defined.
1.6.1.	Informata për paragliderin dhe pajisjen	Error! Bookmark not defined.
1.7.	Informata për gjendjen meteorologjike	Error! Bookmark not defined.
1.7.1.	Gjendja meteorologjike në terren për paragliderë Meçkin Kamen.....	Error! Bookmark not defined.
1.8.	Pajisje radio-naviguese	Error! Bookmark not defined.
1.9.	Radio-komunikimi.....	Error! Bookmark not defined.
1.10.	Informata për terrenin e paragliderëve	Error! Bookmark not defined.
1.11.	Regjistrime nga incizuesit e fluturimit / GPS.....	18
1.11.1.	Trajektorja e fluturimit.....	Error! Bookmark not defined.
1.11.2.	Regjistrimet e radarit	Error! Bookmark not defined.
1.11.3.	Hapësirë ajrore	Error! Bookmark not defined.
1.12.	Vendi i aksidentit.....	Error! Bookmark not defined.
1.13.	Informata mjekësore	Error! Bookmark not defined.
1.14.	Zjarri.....	22
1.15.	Aspektet e mbijetesës	Error! Bookmark not defined.
1.16.	Testimet dhe hulumtimet.....	Error! Bookmark not defined.
1.17.	Të dhënat për organizacionin dhe menaxhimin e garës .	Error! Bookmark not defined.
1.18.	Intervista me dëshmitarët dhe dëshmitarët okularë	Error! Bookmark not defined.
2.	Analiza	Error! Bookmark not defined.
3.	Përfundime	Error! Bookmark not defined.

- 3.1. Gjetje **Error! Bookmark not defined.**
 - 3.1.1. Faktori njerëzor si shkak i mundshëm për aksidentin **Error! Bookmark not defined.**
- 3.2. Shkaku i drejtpërdrejtë për ngjarjen 27
- 3.3. Shkaku indirekt për ngjarjen..... **Error! Bookmark not defined.**
- 4. Rekomandimet e sigurisë **Error! Bookmark not defined.**



Република Северна Македонија
Влада на Република Северна Македонија
Republika e Maqedonisë së Veriut
Qeveria e Republikës së Maqedonisë së Veriut



Комитет за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни
инциденти
Komiteti i Hetimit të Aksidenteve Ajrore dhe të Incidenteve të Rënda

Qëllimisht e lënë zbrazur!

Lista e shkurtesave të përdorura

Shkurtesat	Domethënie në gjuhën angleze	Domethënie në gjuhën maqedonase
LT	Local Time	Koha lokale
UTC	Coordinated Universal Time	Koha universale e koordinuar
TO33	Number in the registry	Numri në regjistër
CC	Cross Country	Itinerar
m	Meter	Metër
s	Second	Sekondë
h	Hour	Orë
FT	Feet	Këmbë
kn	Knots	Nyje
kg	Kilogram	Kilogram
EN-C	European Class for paragliders	Klasa europiane për paragliderët
ПМВ	Passenger Motor Vehicle	Mjet motorik për pasagjerë
РОН	Pilots Operating Handbook	Udhëzimi i pilotit
IIC	Investigator in charge	Hetuesi kryesor
ACCID	Accident	Aksident
NOTAM	Notice to airman	Raport për pilotët

Komitet për Hetimin e Aksidenteve Ajrore dhe të Incidenteve të Rënda

PROJEKT-Raport për hetimin:	ACCID 006/2025
Klasifikimi i ngjarjes:	Aksident
Data e ngjarjes:	13.08.2025 12:02 LT / 10:02 UTC
Vendndodhje:	Terren i paragliderëve “Meçkin Kamen”
Tipi i mjetit ajror:	Tipi i paragliderit: Ozone, Model: Photon
Persona të përfshira në ngjarje:	1 person, Piloti i paragliderit
Burimi i informatave:	Komitet i Hetimit të Aksidenteve Ajrore dhe të Incidenteve të Rënda i Republikës së Maqedonisë së Veriut



Република Северна Македонија
Влада на Република Северна Македонија
Republika e Maqedonisë së Veriut
Qeveria e Republikës së Maqedonisë së Veriut



Комитет за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни
инциденти
Komiteti i Hetimit të Aksidenteve Ajrore dhe të Incidenteve të Rënda

Qëllimisht e lënë zbrazur!

Përmbledhje

Nga 10.8.2025 deri më 16.8.2025 në Krushevë, Republika e Maqedonisë së Veriut, u mbajt gara e paragliderëve “Ozone Krushevo Open 2025”. Në garë morën pjesë vetëm pilotë me klasën A, B dhe C të krahëve. Gara u zhvillua normalisht deri më 13.8.2025 në orët e mesditës kur një piloti paraglider me shtetësi rumune përgatitej për fluturim nga fillimi i lindjes të Meçkin Kamenit. Piloti në fazën ngritjes ka humbur kontroll mbi paragliderin dhe u përplas drejt parkingut më të afërt të automjeteve ku goditi në një automjet që ka qenë i parkuar dhe u pësua me lëndime të rënda trupore. Personit menjëherë iu dha ndihmë e parë mjekësore dhe ka qenë transportuar në një klinikë private me helikopter të Ministrisë së Punëve të Brendshme. Ngjarja ishte e regjistruar rregullisht nga ana e organizatorit të garës.



Република Северна Македонија
Влада на Република Северна Македонија
Republika e Maqedonisë së Veriut
Qeveria e Republikës së Maqedonisë së Veriut



Комитет за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни
инциденти
Komiteti i Hetimit të Aksidenteve Ajrore dhe të Incidenteve të Rënda

Qëllimisht e lënë zbrazur!

1. Informata të përgjithshme

1.1. Historia e fluturimit

Më 13.8.2025, në orën 12:00:KL në fazën e përgatitjes për ngritje (fluturim) nga fillimi i lindjes i terrenit të paragliderëve “Meçkin Kamen”, shtetësi rumun kishte fatkeqësi ku pësoi lëndime të rënda trupore. Sipas deklaratave të të pranishmeve në fazën e ngritjes piloti e ka humbur kontrollin mbi paragliderin dhe u përplas drejt parkingut lokal të automjeteve ku u godit në një automjet të parkuar.

1.1.1. Renditja e ngjarjeve (sipas tracklog nga GPS)

Në orët e paradites në datë 13.8.2025 pjesëmarrësit e garës arrijnë në Meçkin Kamen në afërsi të Krushevës.

Pak para orës 12 në mesditë piloti pozicionohet në start dhe përgatitet për ngritje.

Në orën 12:00:12 piloti niset në drejtimin e lindjes por i kthyer në drejtim të kundërt me lidhjet e sistemit të kryqëzuara.

Në orën 12:00:28 piloti përplasat në automjetin pasagjerësh që është i parkuar në parkingun në afërsi të vetë vendit të ngritjes.

1.2. Lëndime trupore

Sipas dokumentacionit mjekësor i cili KHAAIS e siguroi dhe deklaratat e personave mjekësorë që ishin të parët në vendin e ngjarjes, ndërsa edhe nga personat mjekësorë që e kanë pranuar pilotin në klinikën private në Shkup, piloti u pësua me lëndime trupore të rënda dhe serioze.

TË LËNDUAR				
	Raste vdekjeje	Lëndime serioze	Lëndime të lehta	Pa lëndime
Ekuipazhi	0	<u>1</u>	0	0
Pasagjerë	N/A	N/A	N/A	N/A

Persona të treta	0	0	0	0
Të përgjithshme	0	<u>1</u>	0	0

1.3. Dëmtimi i mjeteve ajrore

Nuk ka dëmtime të paragliderit dhe të sistemeve përveç gjatë fazës së nxjerrjes së personit nga sistemi i lidhjeve të shkaktuara nga ana e personave që e kanë përgatitur pilotin për transport.

1.4. Dëmtime të tjera

Është dëmtuar një automjet pasagjerësh Renault Traffic me targa të huaja në anën e pasme të djathtë.



Fotografia nr. 1 – Dëmtimi i PMV-së dhe ndalimi përfundimtar i paragliderit në raport me PMV-në

1.5. Informata për ekuipazhin fluturues – piloti i paragliderit

Piloti është 57 vjeç shtetas rumun. Sipas të dhënave të disponueshme në internet ku pilotët i vërejnë fluturimet e tyre mund të vëreni se bëhet fjalë për një pilot paraglideri me përvojë dhe është në stërvitje. Gjithashtu edhe nëpër bisedat me personat e tjera që merren me këtë sport është konstatuar se piloti është me përvojë dhe e njeh mirë terrenin. Ngritja e fundit para ditës kritike u zhvillua në Krushevë në datë 12.8.2025 dhe u zgjat 2:21 min. Gjithashtu mund të vërehen shumica prej fluturimeve të pilotit në Krushevë gjatë këtyre viteve me çfarë KHA AIS, mund të përfundojë se piloti e njeh mirë terrenin. Posedon edhe leje “Ultralight Gliders Pilot Licence” me numër 2064/08.010.2020 me vlefshmëri deri më 3.10.2025. Piloti posedon dokumentacion të rregullt për pjesëmarrje në këtë garë.

1.6. Informacion për paraglajderin

Në këtë ngjarje ishte i përfshirë një paraglajder me pajisje

1.5.1. Informacion për paraglajderin dhe pajisjet

Prodhuesi:	Ozone Gliders Ltd
Modeli:	Ozone Photon
Klasa:	Sport Class 2 - Liner
Kategoria / Certifikimi:	EN-C
Parashuta rezervë:	E posedon, nuk është aktivizuar
Pajisje të tjera:	GPS Flymaster M
Pronari:	Personi fizik
Operatori:	Personi fizik

1.6. Informacion për gjendjen meteorologjike

Më 13.8.2025 në rajonin e Pellagonisë, Krusheva ishte nën ndikimin e periferisë së një fushe me presion të lartë ajror në sipërfaqe, në lartësitë më të ulëta me rrjedhje të dobët me drejtim të ndryshueshëm, ndërsa në lartësitë më të mëdha me rrjedhje jugperëndimore.

Në territorin e të gjithë shtetit ishte parashikuar mot i qëndrueshëm, i kthjellët dhe i ngrohtë me shfaqje të erës juglindore.

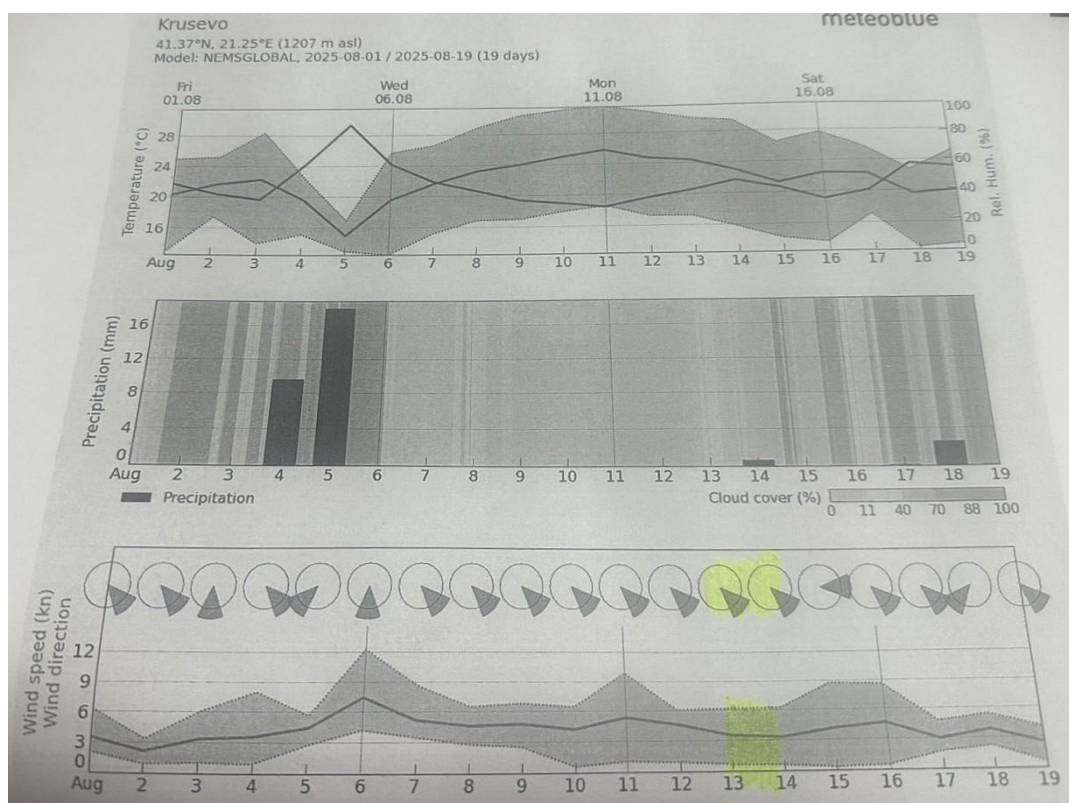
Nga raportet e stacioneve meteorologjike në Prilep dhe Topolçani vërehet se moti ka qenë i qëndrueshëm. Në Prilep me shfaqje të vranësirave ditore të moderuara

kumulus dhe stratokumulus prej 2-3 të tetat dhe erë e moderuar me drejtim nga 030-180 dhe forcë nga 4 deri në 12 nyje.

Nga emigramet numerike parashikuese për zonën rreth Krushevës vërehet se deri në FL100 pritej erë e dobët lindore me drejtim nga 090 me forcë deri në 10 nyje, ndërsa mbi këtë nivel erë e dobët jugore me drejtim nga 180 dhe forcë nga 5 deri në 10 nyje.

1.5.1. Gjendja meteorologjike në terren për paraglajderë Meçkin Kamen

Vetë terreni Meçkin Kamen nuk ka stacion meteorologjik të certifikuar që mund të japë menjëherë të dhëna meteorologjike për pilotët. Ekziston një stacion meteorologjik që është vetëm me karakter informativ. Pilotët dhe Organizatori vendosin vetë nëse kushtet meteorologjike janë të favorshme për zhvillimin e garës. Sipas deklaratave të Organizatorëve të garës, ka pasur kushte meteorologjike të favorshme për mbajtjen e garës.



Fotografia nr. 2 – Pasqyrë e parashikimit të erës për Krushevë më 13.8.2025

1.6. Mjete radio-naviguese

Nuk është relevante



1.6. Radio komunikimi

Nuk është relevante

1.6 Informacion për terrenin e paraglajderëve

Terreni për ngritje të paraglajderëve është miratuar nga Agjencia e Aviacionit Civil me numër T033 MEÇKIN KAMEN (Lindje) pranë Krushevës.

GPS koordinatat : N 41° 20' 37,42" и E 21° 15' 24,47"

Lartësi mbidetare: 1420 metra

Dimensionet e terrenit janë: 50 x 100 metra kurse drejtimi i fluturimit është 090°.

Është evidentuar në Evidencën e TERENEVE për paraglajderë në Republikën e Maqedonisë së Veriut më 29.3.2017 dhe është miratuar për përdorim nga paraglajderët dhe dronët.

Burimi: Faqja zyrtare e Agjencisë për Aviacion Civil – Ekstrakt nga Evidenca e Terreneve për paraglajderë në Republikën e Maqedonisë – gjendja më 31.3.2023.

Hapësira ajrore ku është zhvilluar gara ka qenë e rregullt e rezervuar me të lëshuar NOTAM:

- A0471/25 NOTAMN (LWSK A0471/25)
Q)LWSS/QWPLW/IV/M/W/000/110/4114N02121E023
A)LWSS B) 2508100900 C) 2508161600
D) DAILY 0900-1600
E) INTERNATIONAL AND STATE PARAGLIDING COMPETITION WILL TAKE
PLACE
AREA BOUNDED BY:
405603N 0210404E - 405852N 0213524E - 411010N 0214527E - 413110N
0213823E - 413102N 0210833E - 411721N 0210316E - 411228N 0210533E -
405603N 0210404E
INFORMATION ABOUT ACT AVBL ON TEL. 071 261 398 AND
FREQ.123.50MHZ.
F) GND G) 11000FT AMSL

NOTE: Briefing does not include any obsolete NOTAM older than 95 days.
END OF SINGLE NOTAM RETRIEVAL

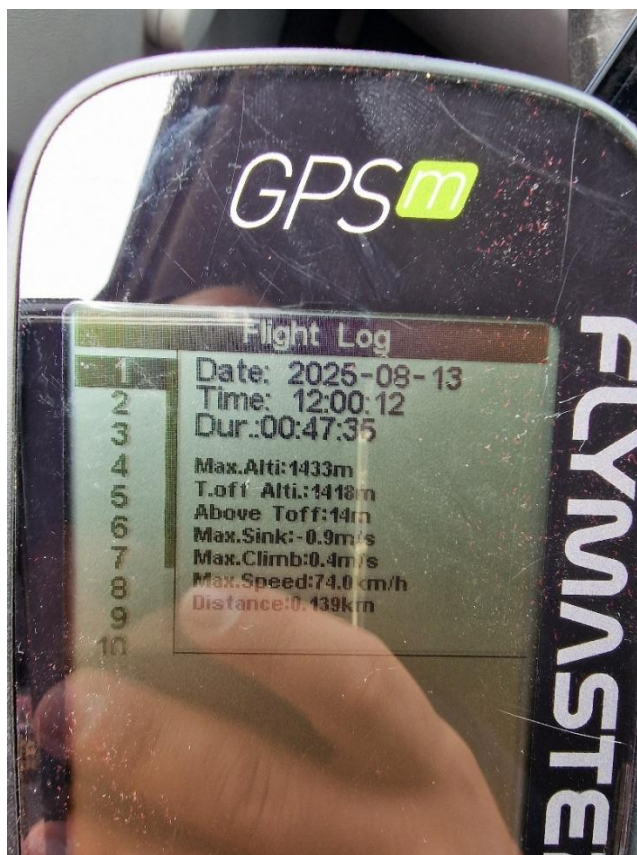
1.6. Regjistrime nga pajisjet e fluturimit / GPS

1.5.1. Trajektorja e fluturimit

Gjatë procesit të hetimit, nga KINSIV u lidh pajisja GPS e pilotit, marka **Flymaster M**, e cila u gjet në vendin e aksidentit në gjendje të rregullt. Nga i njëjti mund të nxirreshin të gjitha të dhënat dhe informacionet për fluturimin kritik dhe të paraqiteshin vizualisht në hartë.

Nga regjistrimi i pajisjes mund të vërehen të dhënat e mëposhtme:

Data e fluturimit:	13.08.2025
Koha e fluturimit:	12:00:02 LT
Kohëzgjatja e fluturimit:	00:47:35*
Lartësia maksimale e arritur:	1433 m
Lartësia e vendit të fluturimit:	1418 m
Lartësia e arritur nga vendi i fluturimit:	14 m
Rënia maksimale (sinkronizimi):	-0,9 m
Ngjitja maksimale (rritja e lartësisë):	0,5 m/s
Shpejtësia maksimale:	74 m/h
Distanca e përshkuar (fluturuar):	0,139 km



Fotografia nr. 3 – Pamje nga regjistruesi i fluturimit (GPS)

Gjithashtu KINSIV arriti të nxjerrë edhe trajektoren e fluturimit kritik:



Fotografia nr. 4 – Trajektorja e fluturimit kritik

Shënim: Pajisja GPS fillon regjistrimin e të dhënave kur detekton fluturim me shpejtësi prej 8 km/orë!!!

1.6.1. Regjistrimet e radarit

Nuk është relevant

1.6.2. Hapësira ajrore

Gjatë hetimit mund të vërehet se gara ishte rregullisht e lajmëruar në MNAV, nga ku u lëshua një NOTAM për hapësirën ajrore në të cilën zhvillohej gara.

- A0471/25 NOTAMN (LWSK A0471/25)

Q) LWSS/QWPLW/IV/M/W/000/110/4114N02121E023

A) LWSS B) 2508100900 C) 2508161600

D) DAILY 0900-1600

E) INTERNATIONAL AND STATE PARAGLIDING COMPETITION WILL TAKE PLACE

AREA BOUNDED BY:

405603N 0210404E - 405852N 0213524E - 411010N 0214527E - 413110N
0213823E - 413102N 0210833E - 411721N 0210316E - 411228N 0210533E -
405603N 0210404E

INFORMATION ABOUT ACT AVBL ON TEL. 071 261 398 AND



FREQ.123.50MHZ.
F) GND G) 11000FT AMSL

NOTE: Briefing does not include any obsolete NOTAM older than 95 days.
END OF SINGLE NOTAM RETRIEVAL

Sipas NOTAM mund të vërehet se hapësira ajrore është rezervuar për mbajtjen e garës nga 10 gusht 2025 deri më 16 gusht 2025, me kufij të përcaktuar hapësinorë dhe vertikalë, pra nga toka deri në 11 000 këmbë.

1.7. Vendndodhja e aksidentit Vendndodhja e aksidentit është një parking i asfaltuar për automjete, i cili ndodhet në veri të pikës së nisjes për paraglajderë në Meçkin Kamen. Nga inspektimi në vendngjarje mund të vërehet goditja fillestare në një automjet pasagjerësh, në pjesën e pasme të djathtë, ku shihet dëmtim i strukturës së shasisë së automjetit si dhe thyerja e dritares së pasme të djathtë të tij. Pas kësaj mund të konstatohet se goditja ka qenë e fortë. Paraglajderi dhe piloti kanë ndaluar plotësisht në një distancë prej 6 metrash nga automjeti. Paraglajderi dhe pajisjet, si dhe piloti, kanë ndaluar në një vend dhe gjatë goditjes paraglajderi dhe pajisjet nuk janë dëmtuar. Në fazën e dhënies së ndihmës së parë dhe nxjerrjes së pilotit për t'u përgatitur për transport, janë prerë fijet dhe lidhjet e pajisjeve.



Fotografia nr. 5 – Paraglajderi dhe pajisjet në vendin e aksidentit

1.7. Informacione mjekësore

Ndihma e parë mjekësore u ofrua nga IMP Prilep, e cila ishte angazhuar nga organizatori i garës, dhe menjëherë mbërriti për ndihmë edhe IMP Krushevo. Për shkak të seriozitetit të lëndimeve dhe gjendjes pa vetëdije të pilotit, KINSIV nuk mundi të kryejë intervistë me të dhe nuk ka prova për faktorë psikologjikë ose gjendje shëndetësore që mund të kenë ndikuar në performancën e pilotit gjatë fluturimit.

1.7. Zjarr

Nuk është relevante

1.8. Aspektet e mbijetesës

Organizatori i garës kishte angazhuar rregullisht Ndhmën e Parë, e cila menjëherë ndërhyri për sanimin e lëndimeve të pilotit. Gjithashtu, organizatori kishte angazhuar edhe shërbimin e shpëtimit nga Manastiri, i cili ishte i pranishëm që nga fillimi i garës deri në uljen e pilotit të fundit të paraglajderit. Të gjithë pilotët e paraglajderëve janë të pajisur me një pajisje gjurmimi (Tracker), e cila gjithmonë jep pozicionin e pilotëve gjatë fluturimeve të tyre.

1.8. Teste dhe hulumtime

Gjatë kësaj hetimi, KINSIV nuk kreu asnjë test apo hulumtim.

1.9. Të dhëna për organizimin dhe menaxhimin e garës

Organizatori i garës është një organizator me përvojë i shumë garave në Republikën e Maqedonisë gjatë viteve. Gara është përfshirë në programin e Federatës Aeronautike të Maqedonisë për vitin 2025.

Organizatori e kishte siguruar rregullisht hapësirën ajrore dhe gjithashtu kishte siguruar një ekip të gatshëm të Ndhmës së Shpejtë Mjekësore, si dhe Shërbimin e Shpëtimit dhe pjesëtarë të Ministrisë së Punëve të Brendshme.

Sipas organizatorit të garës, të gjithë pjesëmarrësit duhet të kenë licencë kombëtare, aplikacion të nënshkruar për pjesëmarrje në garë, dokument identifikimi, deklaratë për përgjegjësi personale dhe sigurim.

Organizatori u ka siguruar të gjithë garuesve pajisje GPS gjurmimi (trackers), të cilat mundësojnë të dhëna të shpejta dhe të disponueshme për vendndodhjen e pilotëve. Gjithashtu, organizatori i ka njoftuar menjëherë të gjitha shërbimet, duke përfshirë edhe KINSIV, për ngjarjen.

1.10. Intervista me dëshmitarë dhe të pranishëm

Janë marrë intervista nga disa persona që kanë qenë drejtpërdrejt ose tërthorazi të lidhur me ngjarjen, si pilotë paraglajderësh, organizatorët dhe shërbimet profesionale për dhënien e ndihmës. Deklaratat e të gjithë dëshmitarëve përputhen në dëshmitë e tyre të shkruara. Duhet marrë parasysh fakti se deklaratat e dhëna nga persona që merren me paraglajder tregojnë për një gabim pilotimi në këtë rast. Sipas deklaratave, piloti ka bërë një gabim në fazën e ngritjes. Piloti vendosi të ngrihej me start nga mbrapa (sistem lidhjesh të kryqëzuara), ngriti krahun, krahun u mbush normalisht, por piloti gjatë kthimit u kthye në anën e gabuar, me ç'rast në atë moment u ngrit në ajër me lidhjet e kryqëzuara. Mund të vërehej se ai përpiqej t'i zhbllokonte lidhjet dhe ia doli, por në atë moment i mbetën të varura dy dorezat e B-

gurtneve (B-Raiser Toggles), të cilat shërbejnë për kontrollin e krahut përmes B-gurtneve gjatë përdorimit të sistemit të shpejtësisë (Speed System). Gjatë gjithë këtij periudhe nuk kishte kontroll mbi paraglajderin dhe nuk mbante komandat në duar. Ndërsa piloti përpiquej t'i lironte edhe ato, krahun e kishte të mbushur dhe fluturonte pa kontroll, duke devijuar në anën e majtë, duke u rrotulluar 180 gradë nga drejtimi i ngritjes, drejt shpatit, dhe tashmë me erën nga mbrapa shkonte drejt parkingut, ku piloti u përplas me një automjet.

2. Analiza

Bazuar në të gjitha të dhënat faktike dhe provat, KINSIV kreu analizën e ngjarjes: Bazuar në intervistat e kryera me dëshmitarë që janë pilotë paraglajderësh dhe që ishin dëshmitarë të drejtpërdrejtë të ngjarjes, KINSIV u informua se piloti kishte vendosur të ngrihej me start nga mbrapa (sistem lidhjesh të kryqëzuara). Ai ngriti krahun, krahun u mbush normalisht, por piloti gjatë kthimit u kthye në anën e gabuar, me ç'rast në atë moment u ngrit në ajër me lidhjet e kryqëzuara. Mund të vërehej se ai përpiquej t'i zhbllokonte lidhjet dhe ia doli, por në atë moment i mbetën të varura dy dorezat e B-gurtneve (B-Raiser Toggles), të cilat shërbejnë për kontrollin e krahut përmes B-gurtneve gjatë përdorimit të sistemit të shpejtësisë (Speed System).

Ndërkohë që piloti përpiquej t'i lironte edhe ato, krahun e kishte të mbushur dhe fluturonte pa kontroll, duke devijuar në anën e majtë, duke u rrotulluar 180 gradë nga drejtimi i ngritjes, drejt shpatit, dhe tashmë me erën nga mbrapa shkonte drejt parkingut, ku piloti u përplas me një automjet dhe përfundoi në tokë në një distancë prej 6 metrash nga goditja fillestare.

Bazuar në sa më sipër, KINSIV arriti në një hipotezë që mund të japë shpjegim pse ndodhi aksidenti. Fakti që piloti ishte shumë me përvojë mund të ketë ndikuar në gjendjen e tij psikologjike. Më saktësisht, me përvojën, një pjesë e madhe e lëvizjeve që bën trupi bëhen "automatike". Kjo e ul kontrollin kognitiv, por nëse ndodh diçka e papritur, veprimet automatike të trupit mund të kthehen në problem gjatë fluturimit.

Gjithashtu është e mundur të shfaqet edhe "vëmendja selektive". Kjo ndodh kur truri fokusohet vetëm te "rreziqet e mëdha", ndërsa detajet e vogla mund të mbeten në sfond dhe të çojnë në gabime. Nga faktorët emocionalë, është e mundur që para fluturimit piloti të ketë ndier lodhje, të ketë pasur probleme personale, madje edhe një nervozizëm i vogël mund të çojë në gabime gjatë përgatitjes për ngritje dhe në uljen e përqendrimit.

Një tjetër faktor që mund të shkaktojë gabime të pilotit është "fluturimi garues". Gjatë garës mund të shfaqet eksitim i shtuar dhe adrenalinë. Para ngritjes, piloti është nën tension fiziologjik. Adrenalina mund të rrisë energjinë, por e ul saktësinë e lëvizjeve.

“Fokusimi te rezultati në vend të procedurës”: mendja garuese shpesh e zhvendos qëllimin kryesor te ngritja e shpejtë dhe fillimi i mirë, e jo te plani i detajuar i ngritjes dhe kontrolli para fluturimit. Kjo e ul ndërgjegjësimin për hapat që duhet të ndërmerren para ngritjes dhe gjatë fluturimit.

3. Përfundimi

Në Pellagoni, konkretisht në vendin e quajtur Meçkin Kamen pranë Krushevës, po zhvillohet një garë ndërkombëtare e paraglajdit “Ozone Krushevo Open 2025”. Gara zgjat nga 10.8.2025 deri më 16.8.2025.

Më 13.8.2025 ka mbërritur një njoftim në KINSIV për një ngjarje ku është lënduar një pilot paraglajdi dhe është kërkuar urgjentisht transport me helikopter drejt një klinike private në Shkup.

Sipas informacioneve të disponueshme dhe deklaratave të dëshmitarëve, piloti ka fluturuar nga nisja lindore me sistem lidhjesh të kryqëzuara, me ç’rast për shkak të komandave të ngatërruara ka humbur menjëherë kontrollin mbi paraglajdin dhe është përplasur në një automjet pasagjerësh që ishte parkuar pranë vendit të ngritjes.

Sipas dokumentacionit mjekësor nga ndihma e shpejtë dhe dokumentacionit që KINSIV ka marrë nga klinika private në Shkup, bëhet fjalë për lëndime të rënda trupore të pilotit, të cilat janë kërcënuese për jetën.

Paraglajdi dhe pajisjet nuk kishin pësuar dëmtime deri në momentin e përplasjes me automjetin, ndërsa dëmtime shtesë janë shkaktuar gjatë fazës së nxjerrjes së pilotit për qëllime transporti.

Një tjetër dëmtim ka ndodhur ndaj një pale të tretë, pra është dëmtuar një automjet pasagjerësh Renault Traffic me targa slovene.

Piloti është një mashkull 57-vjeçar, pilot me përvojë në paraglajdi dhe shtetas rumun. Ai kishte dokumentacion të rregullt për pjesëmarrje në garë dhe ishte tashmë i njohur me terrenin ku zhvillohej gara.

Paraglajdi dhe pajisjet ishin në përputhje me standardet e përcaktuara nga prodhuesit dhe të certifikuara prej tyre. Nuk është konstatuar asnjë mosrespektim i udhëzimeve të fluturimit të paraglajdit, si dhe nuk janë konstatuar devijime të tjera në kuptimin e kufizimeve të performancës.

Kushtet meteorologjike në ditën e ngjarjes ishin të favorshme dhe në këtë rast nuk kanë pasur ndikim mbi ngjarjen.

Terreni ku mbahen garat në Meçkin Kamen pranë Krushevës, është një terren i miratuar (vend ngritjeje) për paraglajdi nga Agjencia e Aviacionit Civil e Republikës

së Maqedonisë së Veriut dhe është i regjistruar në regjistrin e terreneve të miratuara me numrin T033.

Piloti i paraglajdit ishte i pajisur me GPS, i cili nuk pësoi dëmtime dhe KINSIV, arriti ta sigurojë për të nxjerrë të dhënat e fluturimit nga memoria e pajisjes.

Vendndodhja e aksidentit është një parking i asfaltuar për automjete, i cili ndodhet në veri të pikës së nisjes për paraglajdi në Meçkin Kamen. Nga inspektimi në vendngjarje mund të vërehet goditja fillestare në një automjet pasagjerësh në pjesën e pasme të djathtë, ku shihet dëmtim i strukturës së shasisë së automjetit si dhe thyerja e dritares së pasme të djathtë. Pas kësaj mund të konstatohet se goditja ka qenë e fortë. Paraglajdi dhe piloti kanë ndaluar plotësisht në një distancë prej 6 metrash nga automjeti.

Ndihma e parë mjekësore u ofrua nga IMP Prilep, e cila ishte angazhuar nga organizatori i garës, dhe menjëherë mbërri për ndihmë edhe IMP Krushevo. Për shkak të seriozitetit të lëndimeve dhe gjendjes pa vetëdije të pilotit, KINSIV nuk ishte në gjendje të kryente intervistë me pilotin me qëllim që të merrte më shumë informacione rreth gjendjes psiko-fizike para fluturimit, mënyrës së marrjes së vendimeve, lodhjes, ankthit dhe shkaqeve të tjera.

Sipas provave mund të konstatohet se organizatori i garës kishte ndërmarrë të gjitha masat e nevojshme për angazhimin e të gjitha shërbimeve profesionale që mund të kontribuojnë në raste të tilla të padëshiruara.

Bazuar në intervistat e kryera me dëshmitarë që janë pilotë paraglajderësh dhe që ishin dëshmitarë të drejtpërdrejtë të ngjarjes, KINSIV u informua se piloti kishte vendosur të ngrihej me start nga mbrapa (sistem lidhjesh të kryqëzuara). Ai ngriti krahun, krahun u mbush normalisht, por piloti gjatë kthimit u kthye në anën e gabuar, me ç'rast në atë moment u ngrit në ajër me lidhjet e kryqëzuara. Mund të vërehej se ai përpiquej t'i zhbllokonte lidhjet dhe ia doli, por në atë moment i mbetën të varura dy dorezat e B-gurtneve (B-Raiser Toggles), të cilat shërbejnë për kontrollin e krahut përmes B-gurtneve gjatë përdorimit të sistemit të shpejtësisë (Speed System).

Ndërkohë që piloti përpiquej t'i lironte edhe ato, krahun e kishte të mbushur dhe fluturonte pa kontroll, duke devijuar në anën e majtë, duke u rotulluar 180 gradë nga drejtimi i ngritjes, drejt shpatit, dhe tashmë me erën nga mbrapa shkonte drejt parkingut, ku piloti u përplas me një automjet dhe përfundoi në tokë në një distancë prej 6 metrash nga goditja fillestare.

3.1. Gjetjet

Bazuar në analizën e materialeve të disponueshme, KINSIV gjatë hetimit arriti në gjetje lidhur me këtë ngjarje.

3.1.1. Faktori njerëzor si një shkak i mundshëm për aksidentin

3.2. Duke marrë parasysh të gjitha provat, faktet, informacionet dhe intervistat, KINSIV mund të konkludojë se një shkak i mundshëm i aksidentit është faktori njerëzor, pra vendimi i gabuar i pilotit për t'u pozicionuar në anën e duhur me qëllim që të zhblokohen lidhjet e sistemit gjatë ngritjes.

3.3. Shkaku i drejtpërdrejtë i ngjarjes

Piloti zgjodhi anën e gabuar me qëllim që të zhblokoheshin lidhjet e sistemit në fazën e ngritjes.

3.4. Shkaqe indirekte të ngjarjes

Prania e publikut, konkurrencës dhe gjyqtarëve, që krijon ngarkesë psikologjike dhe nxitim.

Faktori njerëzor (stresi, rutina, lodhja, vetëbesimi)



Република Северна Македонија

Влада на Република Северна Македонија

Republika e Maqedonisë së Veriut

Qeveria e Republikës së Maqedonisë së Veriut



Комитет за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни
инциденти

Komiteti i Hetimit të Aksidenteve Ajrore dhe të Incidenteve të Rënda

-

Qëllimisht e lënë zbrazur!



4. Rekomandime për siguri

Duke marrë parasysh shkaqet direkte dhe indirekte të kësaj ngjarjeje, si dhe gjetjet dhe njohuritë e fituara bazuar në analizën e materialeve të disponueshme gjatë procesit të hetimit, KINSIV nuk ka rekomandime për siguri.

Komiteti i Hetimit të Aksidenteve Ajrore dhe të Incidenteve të Rënda u kujton të gjitha organizatave të cilat janë dërguar këto rekomandime të sigurisë se, bazuar në nenin 7, pika 3 të rregullores së përmendur, ato janë të detyruara ta njoftojnë me shkrim Komitetin e Hetimit të Aksidenteve Ajrore dhe të Incidenteve të Rënda për statusin e realizimit të rekomandimeve të sigurisë.

Numri arkivor:	06-105/5	Nënshkrimi:	Nikolla DAVIDOV Kryehetues (IIC)
Data:	25.12.2025		