



RAPORTI PËRFUNDIMTAR

PËR INCIDENT TË RËNDË

PIPISTREL ALPHA TRAINER

Z3-UA-011

Aeroporti Sportiv i Shkupit - LWSN

4.1.2025

SINCID 001/2025

12.10.2025, Shkup



Bazuar në Vendimin për hapjen e hetimit për incident të rëndë nr. 06-02/1 dhe Vendimin për formimin e komisionit për hetimin e incidentit të rëndë nr. 06-02/2, është përgatitur Raporti përfundimtar nga Komiteti i Hetimit të Aksidenteve Ajrore dhe Incidenteve të Rënda (KHIA).

Ky raport është në pajtim me dispozitat e Ligjit të Aviacionit ("Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë së Veriut", nr. 14/2024, datë 22.01.2024 – tekst i konsoliduar), dhe me Rregulloren për parimet mbi të cilat zhvillohet hetimi i aksidenteve, incidenteve serioze, incidenteve dhe ngjarjeve të mjeteve ajrore civile dhe shtetërore, mënyrën e raportimit të tyre, si dhe formën, përmbajtjen, mënyrën e mbajtjes së evidencës dhe mënyrën e lëshimit dhe tërheqjes së legjitimacionit zyrtar të hetuesve ("Gazeta Zyrtare e Republikës së Maqedonisë së Veriut" nr. 67/23, datë 27.03.2023), dhe Aneksit 13 të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO).

Qëllimi i hetimeve të sigurisë në asnjë rast nuk është të përcaktohet faj apo përgjegjësi.

Hetimet janë të pavarura dhe të ndara nga procedurat gjyqësore ose administrative dhe nuk kanë për qëllim përcaktimin e fajit apo përgjegjësisë së individëve.

Raporti përfundimtar nuk mund të përdoret si provë në procedura gjyqësore që synojnë përcaktimin e përgjegjësisë civile ose penale të një individi.

Kontakt:

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

Bul. "Mitropolit Teodosi Gologanov", nr. 44/1-4,
1000 Shkup, Republika e Maqedonisë së Veriut

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



Përmbajtja	Faqe
Informacione të përgjithshme	4
Përshkrimi i aksidentit / incidentit të rëndë	4
Informacione faktike	4
- Historia e fluturimit	4
- Të lënduar	5
- Dëmtime të mjetit ajror	5
- Dëm tjetër i shkaktuar	5
- Të dhëna meteorologjike	5
- Të dhëna për pilotin instruktor	6
- Të dhëna për pilotin nxënës	6
- Të dhëna për mjetin ajror	6
Analiza	7
Përfundime	9
Shkaqet dhe faktorët ndikues	9
Rekomandime të sigurisë	9
Shtojca	10



RAPORTI PËRFUNDIMTAR

A. INFORMACIONE TË PËRGJITHSHME

Data e ngjarjes:	04.01.2025
Koha e ngjarjes:	13:31 UTC
Vendndodhja e ngjarjes:	LWSN
i mjetit ajror:	Pipistrel Alpha Trainer ICAO: PIAT
Shenja e regjistrimit:	Z3-UA-011
Operatori i aeroplanit:	Vendredo ShPK Shkup
Pronari i aeroplanit:	Vendredo ShPK Shkup
Personat në aeroplan:	2

B. PËRSHKRIMI I AKSIDENTIT/ INCIDENTIT TË RËNDË

Më 4.1.2025, në Aeroportin Sportiv të Shkupit (LWSN), gjatë fazës së trajnimit për marrjen e licencës për aeroplan ultralehtë me mjetin ajror Pipistrel Alpha Trainer, me shenjë regjistrimi Z3-UA-011, është kryer një fluturim për ushtrime në zonë të ulët, me qëllim që nxënësi të kuptojë lartësinë e nivelimit të mjetit ajror gjatë fazës së uljes. Mjeti ajror u përfshi në qarkullimin ajror dhe instruktori filloi të punojë në zonën e ulët në drejtimin 12. Pas fluturimit mbi gjysmën e PNU-së, instruktori vendosi të ulë mjetin ajror. Për shkak të lagështisë së PNU-së dhe vendimit për t'u ulur në fund të saj, mjeti ajror doli jashtë PNU-së dhe goditi me hundën një shtyllë betoni të rrethojës së aeroportit, duke ndaluar plotësisht. Mjeti ajror ka dëmtime në spinner, në krahun e djathtë të helikës, dhe në krahun e djathtë nga skaji i përparmë pranë tubit Pitot, ku ka dëmtime totale nga shtylla betoni fqinje e rrethojës, e cila ka çarë shtresën e poshtme të krahut të djathtë. Nuk ka persona të lënduar.

C. INFORMACIONE FAKTIKE

HISTORIA E FLUTURIMIT

Lloji i operacionit:	Trajnim
Lloji i operatorit:	Qendra shkollore për trajnimin e pilotëve të aeroplanëve UL
Vendi i fundit i ngritjes:	LWSN
Destinacioni i planifikuar:	LWSN



TË LËNDUAR				
	Raste vdekjeje	Lëndime të rënda	Lëndime të lehta	Pa lëndime
Ekuipazhi:	0	0	0	2
Pasagjerët:	0	0	0	0
Persona të tretë	0	0	0	0
Gjithsej:	0	0	0	2

DËMTIM I MJETIT AJROR				
I shkatërruar	Dëmtim i konsiderueshëm	Dëmtim i vogël	Pa dëmtime	E panjohur
☐	☐	☒	☐	☐
Përshkrim: Spineri ka pësuar dëmtim total. Një krah i helikës është goditur në skajin e përparmë, si dhe është çarë shtresa e poshtme e krahut të djathtë pranë tubit Pitot.				

DËMTIM TJETËR I SHKAKTUAR
Është dëmtuar një shtyllë e një gardhi të vjetër betoni në fund të PNU-së.

TË DHËNA METEOROLOGJIKE			
Kushtet meteorologjike	VMC ☒	IMC ☐	E panjohur ☐
Të dhëna për parashikimin e motit para fluturimit	PO ☐	JO ☒	E panjohur ☐
Koha e ditës	Pasdite		



TË DHËNA PËR PILOTIN - INSTRUKTOR

Gjinia:	Mashkull
Mosha:	43
Shtetësia:	Maqedonas
Leje drejtimi:	121/1257
Tipi i lejes së drejtimit:	UPL
Data e lëshimit:	09.09.2015
Vlefshmëria e lejes së drejtimit:	09.09.2025
Vazhdimi i lejes së drejtimit:	
Certifikata mjekësore:	Klasa 2 me vlefshmëri 13.03.2025 pa kufizime
Gjuha angleze (niveli):	Niveli 4 me vlefshmëri deri më 30.06.2028

TË DHËNA PËR PILOTIN - NXËNËS

Gjinia:	Mashkull
Mosha:	49
Shtetësia:	Maqedonas
Leje drejtimi:	Gjatë fazës së trajnimit për marrjen e lejes së drejtimit UPL
Tipi i lejes së drejtimit:	PPL(A), GPL
Data e lëshimit:	Jo relevante
Vlefshmëria e lejes së drejtimit:	Jo relevante
Vazhdimi i lejes së drejtimit:	
Certifikata mjekësore:	Klasa 2 me vlefshmëri 18.09.2025 pa kufizime
Gjuha angleze (niveli):	Niveli 6

TË DHËNA PËR MJETIN AJROR

TË DHËNA TË PËRGJITHSHME	
Prodhuesi:	PIPISTREL d.o.o Ajdovschina, Slovenia
Lloji:	Alpha Trainer ICAO: PIAT
Numri serik:	603AT912
Data e prodhimit:	12/2013
Regjistrimi sipas emrit:	Z3-UA-011
Numri total i orëve të fluturimit ("ARC"):	766:11
Pronësia:	"Vendredo" ShPKNJ P Shkup
Motori:	Rotax 912 UL (80Hp)
Helika:	FP02-80



Numri i certifikatës së vlefshmërisë ajrore:	Leje përdorimi për UL Nr. 009
Ekuipazhi:	2
Kapaciteti:	2
Gjatësia:	6,5 m
Gjerësia e krahëve:	10,5 m
Lartësia:	2,05 m
Pesha e mjetit ajror të zbrazët:	279 kg
Kapaciteti i karburantit:	48 l (Usable)
Masa maksimale për ngritje (MTOW):	475,2 kg
PERFORMACA E MJETIT AJROR	
Shpejtësia maksimale:	222 km/h
Shpejtësia në fluturim:	201 km/h
Shpejtësia e humbjes së ngritjes:	64 km/h
Rrezja maksimale:	702 km/h
Shpejtësia në ngritje:	140 km/h
Gjatësia e ngritjes:	140 m
Gjatësia e uljes nga lartësia 50 ft (15 m):	460 m
HISTORIA E MJETIT AJROR	
Mjeti ajror Pipistrel Alpha Trainer është prodhuar në dhjetor të vitit 2013 nga kompania Pipistrel d.o.o. Ajdovshqina, Slloveni, me Certifikatë Tipi: TC 13/001-AT/ULN15. Mjeti ajror ka marrë Leje drejtimi përdorimi nga Agjencia e Aviacionit Civil me numër 009, e vlefshme deri më 3.6.2026. Pronari dhe përdoruesi i mjetit ajror është "Vendredo" ShPKNJ P Shkup. Fluturimi i përgjithshëm i realizuar nga mjeti ajror deri në ditën e ngjarjes është 766 orë e 11 minuta. Sipas dokumentacionit të disponueshëm, mjeti ajror është mirëmbajtur rregullisht dhe në mënyrë të rregullt.	

Ç. ANALIZË
Sipas deklaratës së pilotit – instruktor dhe nxënësit, e cila u mor menjëherë pas ngjarjes, ishte planifikuar një fluturim që përfshinte rrethe fluturuese shkollore, imitimin e dështimeve gjatë rretheve shkollore dhe fluturimin në zonë të ulët, me qëllim që nxënësi të vëzhgonte fazën e zbritjes së mjetit ajror (fazën e nivelimit), për të përmirësuar aftësinë e tij në ulje. Mjeti ajror ka qenë plotësisht i rregullt dhe nuk ka pasur asnjë vërejtje nga përdoruesit e mëparshëm. Sipas dokumentacionit të mjetit ajror, ai kishte kaluar kontrollin e ajrosjes në kuadër të servisit 100-orësh më datë 26.5.2024. Nga ai moment deri në datën e incidentit të rëndë, mjeti ajror ka fluturuar për 37 orë e 44 minuta. Fluturimi i përgjithshëm i realizuar deri në ditën e incidentit është 766 orë e 11 minuta. Mjeti ajror është mirëmbajtur rregullisht sipas programit të miratuar për mirëmbajtje. Gjatë inspektimit në vendngjarje, në rezervuarin e mjetit ajror kishte



45% karburant.

Aeroporti sportiv LWSN nuk posedon stacion zyrtar meteorologjik dhe informacionet për parashikimin e motit përdoruesit i marrin nga Aeroporti Ndërkombëtar i Shkupit – LWSK. Në LWSN ekziston një stacion meteorologjik amator, i cili ka vetëm karakter informativ dhe nuk posedon bazë të dhënash historike. Sipas të dhënave historike nga raporti METAR/TAF i aeroportit LWSK, lartësia e bazës së poshtme të reve ka lëvizur ndërmjet 5000 dhe 6000 këmbëve, me mbulim OVC (8/8). Era ka qenë e ndryshueshme, duke lëvizur ndërmjet 240 dhe 010 gradë, me intensitet prej 3 deri në 8 nyje. Pamja (vizibiliteti) ka qenë më e madhe se 10 km, temperatura ka qenë 6°C, ndërsa temperatura e pikës së vesës ka qenë -3°C. Sipas bisedave me përdoruesit e tjerë të aeroportit, era në LWSN në momentin e ngjarjes ka qenë lindore, dhe pista në përdorim ka qenë 12. Gjatë inspektimit në vendngjarje nga hetuesit, u konstatua se barishtja në të gjithë aeroportin ishte e lagur dhe e rrëshqitshme për shkak të reshjeve të mëparshme.

Piloti – instruktor, sipas dokumentacionit të dorëzuar, posedon licencë PPL(A) me rreth 330 orë fluturimi, prej të cilave rreth 50 orë në fluturim akrobatik. Gjithashtu, ai posedon edhe licencë për pilot të mjetit ajror ultralehtë, me autorizim si instruktor. Fluturimi i përgjithshëm në mjete ajrore ultralehta është rreth 460 orë, prej të cilave 240 orë si instruktor.

Piloti – nxënës, posedon Leje drejtimi për pilot të planerit dhe licencë PPL(A). Ai ka filluar trajnimin për pilot të aeroplanit ultralehtë më datë 7.8.2024 dhe është regjistruar në regjistrin e trajnimeve me numër 048. Fluturimi i përgjithshëm i realizuar me aeroplan ultralehtë deri në ditën e ngjarjes është 4 orë e 14 minuta.

Instruktori dhe nxënësi, në ditën e ngjarjes, po kryenin trajnim sipas një programi të shkurtuar për pilotë të aeroplanëve ultralehtë, të dedikuar për kandidatët që tashmë posedojnë licencë PPL, CPL ose ATPL për aeroplan, ku në këtë rast nxënësi posedon një licencë valide PPL(A). Sipas dokumentacionit, nxënësi e kishte përfunduar me sukses pjesën teorike të trajnimit dhe në ditën e incidentit të rëndë po kryenin ushtrimin për kontroll para fluturimit të pavarur. Sipas deklaratave të pilotëve, ata kishin realizuar rreth 3 fluturues shkollor, e më pas 3 imitime të dështimit të motorit gjatë rrethit shkollor, ku instruktori kishte vërejtur se nxënësi kishte vështirësi në nivelimin e mjetit ajror gjatë fazës së uljes. Në fluturimin e fundit, instruktori i kishte marrë komandat nxënësit dhe i kishte thënë se do t'i tregonte zonën e ulët, ku nxënësi duhej të vëzhgonte nivelimin e parë dhe të dytë, me qëllim që të lehtësohej ulja e mjetit ajror në PNU.

Pas fluturimit mbi gjysmën e PNU-së në drejtimin 12, instruktori kishte vonuar përgatitjen për ngritje të re dhe kishte vendosur të ulte mjetin ajror. Pas kontaktit fillestar me pistën, instruktori kishte filluar të frenonte fort, por mjeti ajror kishte vazhduar të lëvizte për shkak të inercisë, duke kaluar prapun e pistës dhe duke goditur fillimisht me spinnerin një shtyllë betoni të rrethojës së aeroportit, ku më pas kishte ndaluar plotësisht. Gjurmë frenimi në gjatësi prej rreth 110 metrash ishin të dukshme në vetë PNU-në.



D. PËRFUNDIME

- Piloti – nxënës e ka përfunduar me sukses përgatitjen teorike përpara se të fillonte trajnimin praktik sipas procedurës së shkurtuar për marrjen e Lejes së drejtimit për pilot të aeroplanit ultralehtë.
- Piloti – instruktor posedon Leje drejtimi të vlefshëm për pilot të aeroplanit ultralehtë, si dhe autorizim të vlefshëm si instruktor.
- Kushtet meteorologjike nuk kanë ndikuar drejtpërdrejt në fluturim dhe nuk kanë qenë shkak i incidentit të rëndë.
- Mjeti ajror ka qenë teknikisht i rregullt deri në momentin e incidentit të rëndë.
- Mjeti ajror është mirëmbajtur rregullisht dhe ka qenë i aftë për fluturim, në pajtim me standardet e Agjencisë së Aviacionit Civil.

DH. SHKAQET DHE FAKTORËT NDIKUES

- Shkaku i drejtpërdrejtë i incidentit të rëndë është dalja jashtë pistës në drejtimin 12 dhe përplasje me gardhin e sigurisë.
- Shkaku indirekt i incidentit të rëndë ka qenë mosrespektimi i udhëzimit të pilotimit të mjetit ajror nga ana e pilotit – instruktor, lidhur me distancën minimale të nevojshme për ulje të sigurt, si dhe vendimi për të ulur mjetin ajror pas kalimit të më shumë se gjysmës së PNU-së.
- Faktorët që kanë ndikuar në incidentin e rëndë kanë qenë planifikimi jo i duhur i gjatësisë së nevojshme nga momenti i prekjes së tokës me trenin kryesor të uljes deri në ndalimin e plotë të mjetit ajror gjatë fazës së uljes.

E. REKOMANDIME TË SIGURISË

Komiteti i Hetimit të Aksidenteve Ajrore dhe Incidenteve të Rënda, si rekomandim për sigurinë, propozon pikat e mëposhtme:

MK.KINSIV 01/2025/01

Para fillimit të sezonit të fluturimeve, të organizohet një seminar i brendshëm për të gjithë përdoruesit/operatorët, ku do të diskutohen dhe analizohen Udhëzuesi për përdorim të sigurt të aeroportit, si dhe Udhëzuesit e pilotimit për mjetet ajrore me të cilat ata operojnë në të njëjtat aeroporte.

Afati: 180 ditë



MK/KINSIV 01/2025/02

KINSIV të organizojë një prezantim të shkurtër/seminar, ku operatorët dhe përdoruesit e mjeteve ajrore dhe aeroporteve do të njoftohen mbi punën e Komitetit dhe mbi procedurën e raportimit të ngjarjeve, incidenteve, incidenteve të rënda dhe aksidenteve.
Afati: 180 ditë

Ë. SHTOJCA

- 1. Fotografi nga vendi i ngjarjes**
- 2. Skica e gjurmëve të frenimit të PNU-së dhe pozicioni përfundimtar i ndalimit**
- 3. Skica e pozicionit real të mjetit ajror në momentin e mbërritjes së hetuesve të KINSIV-it**

Hetuesi kryesor (IIC)

НИКОЛА ДАВИДОВ