



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

**ФИНАЛЕН ИЗВЕШТАЈ
ЗА НЕСРЕЌА
ACCID 006/2025**

губење на контрола на параглајдер во фаза на полетување
на место викано Мечкин Камен во близина на Крушево
која се случи на ден 13.08.2025 година во 12:02 LT

Скопје, 25.12.2025 година



Намерно оставено празно!

Комитетот за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти (во понатамошниот текст: Комитетот за истражување) е формиран со Одлука на Владата на Република Северна Македонија за формирање на Комитет за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти („Службен весник на РМ“ бр.49 од 11.04.2012 година и „Службен весник на Република Северна Македонија“ бр.73 од 23.04.2018 година), врз основа на член 5 од Законот за воздухопловство („Службен весник на Република Северна Македонија“ бр.14 од 22.01.2024 година).

Секој настан кој ја загрозува воздухопловната безбедност мора да биде детално истражен, анализиран и класифициран според сериозноста, со цел утврдување на причините, фактите и околностите под кои се случил и преземање соодветни мерки за спречување нови настани на загрозување на безбедноста на цивилното воздухопловство.

Цел на безбедносното истражување на несреќи, сериозни инциденти или инциденти е подобрување на воздухопловната безбедност преку собирање безбедносни информации и утврдување на причините за тие несреќи, сериозни инциденти или инциденти и преземање соодветни мерки за спречување на нивно повторно настанување.

Безбедносните препораки немаат за цел да создадат сомнеж на вина или одговорност за воздухопловната несреќа, сериозниот инцидент или инцидентот.

Комитетот за истражување ги истражува несреќите и сериозните инциденти во кои учествувале цивилни воздухоплови или падобрани на територијата на Република Северна Македонија или во кои учествувале цивилни воздухоплови или падобрани регистрирани во Република Северна Македонија.

Комитетот за истражување се состои од тројца истражители кои ги именува Владата на Република Северна Македонија, од кои еден се именува за претседател.

Министерството за внатрешни работи, надлежните судови, Јавното обвинителство и другите субјекти во истражувањето на несреќата или сериозниот инцидент мора да им овозможат на истражителите непречен пристап и контрола на неопходните оперативни, технички и правни информации, докази и документи за истражувањето.



Врз основа на Одлуката за отворање на истрага за сериозен инцидент број 06-105/1 од 13.08.2025 и Одлуката за формирање на комисија за истрага на сериозен инцидент број 06-105/2 од 13.08.2025 година изготвен е овој Финален извештај од страна на Комитетот за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти (КИНСИВ).

Овој извештај е во согласност со одредбите од Законот за воздухопловство („Службен весник на Република Северна Македонија“ бр.14 од 22.01.2024 година), Уредба за принципите по кои се води истражувањето на несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани на цивилни и државни воздухоплови, начинот на нивното пријавување, како и формата, содржината, начинот на водење на евиденцијата и начинот на издавањето и одземањето на службената легитимација на истражителите („Службен весник на Република Северна Македонија“ бр.67 од 27.03.2023 година) и Анекс 13 на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO).

Целта на безбедносните истраги во никој случај не е да се утврди вина или одговорност. Истрагите се независни и одделени од судски или административни постапки и се во спротивност со утврдувањето на вина или одговорност на поединците. Финалниот извештај не може да се користи како доказ во судска постапка насочена кон утврдување на граѓанска или кривична одговорност на поединец.

Контакт:	
Комитет за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти (КИНСИВ) Бул. „Митрополит Теодосиј Гологанов“, бр.44/1-4, 1000 Скопје, Република Северна Македонија	+389 2 6091090 info@kinsiv.mk

Овој извештај не смее да се репродуцира, менува, дополнува, пренесува во било која форма, делови или во целост без да се добие писмено одобрение од Комитетот за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти на Република Северна Македонија.

Овој извештај може да се користи исклучиво за едукативни дејности.

За сите додатни прашања контактирајте го КИНСИВ.

Содржина

1.	Општи информации	12
1.1.	Историја на летот.....	12
1.1.1.	Редослед на настани (според tracklog од GPS).....	12
1.2.	Телесни повреди.....	12
1.3.	Оштетувања на воздухопловите.....	13
1.4.	Други оштетувања	13
1.5.	Информации за летачката посада – пилот на параглајдер.....	14
1.6.	Информација за параглајдерот	15
1.6.1.	Информација за параглајдерот и опремата	15
1.7.	Информација за метеоролошката состојба.....	15
1.7.1.	Метеоролошка состојба на терен за параглајдери Мечкин Камен.....	15
1.8.	Радио-навигациски средства	16
1.9.	Радио комуникација	16
1.10.	Информација за теренот за параглајдери	16
1.11.	Записи од снимачи на лет / GPS	17
1.11.1.	Траекторија на лет	17
1.11.2.	Радарски записи	19
1.11.3.	Воздушен простор.....	19
1.12.	Место на несреќата	21
1.13.	Медицински информации	21
1.14.	Пожар.....	22
1.15.	Аспекти на преживување	22
1.16.	Тестови и истражувања	22
1.17.	Податоци за организацијата и менаџирањето на натпреварот	22
1.18.	Интервјуа на сведоци и очевидци.....	22
2.	Анализа	23
3.	Заклучоци.....	25
3.1.	Наоди	26
3.1.1.	Човечки фактор како можна причина за несреќата.....	26
3.2.	Директна причина за настанот	27



3.3.	Индиректни причини за настанот	27
4.	Безбедносни препораки	29



Намерно оставено празно!



Список на користени кратенки

Кратенка	Значење на англиски јазик	Значење на македонски јазик
LT	Local Time	Локално време
UTC	Coordinated Universal Time	Координирано Универзално Време
TO33	Number in the registry	Број во регистарот
CC	Cross Country	Маршрута
m	Meter	Метар
s	Second	Секунда
h	Hour	Час
FT	Feet	Стапки
kn	Knots	Јазли
kg	Kilogram	Килограм
EN-C	European Class for paragliders	Европска класа за параглајдери
ПМВ	Passenger Motor Vehicle	Патничко Моторно Возило
РОН	Pilots Operating Handbook	Пилотско упатство
IIC	Investigator in charge	Главен истражител
ACCID	Accident	Несреќа
NOTAM	Notice to airman	Извештај за пилоти

Комитет за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти

НАЦРТ Извештај за истрага:	ACCID 006/2025
Класификација на настан:	Несреќа
Датум на настан:	13.08.2025 12:02 LT / 10:02 UTC
Локација:	Терен за параглајдери “Мечкин Камен”
Тип на воздухоплов:	Параглајдер тип: Ozone, Модел: Photon
Лица вклучени во настанот:	1 лице, Пилот на параглајдер
Извор на информации:	Комитет за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти на Република Северна Македонија



Намерно оставено празно!



Резиме

Од 10.08.2025 до 16.08.2025 година во Крушево, Република Северна Македонија се одржа параглајдерски натпревар “Ozone Krushevo Open 2025”. На натпреварот може да учествуваат само пилоти со А, В и С класа на крила. Натпреварот се одвивал нормално се до 13.08.2025 година во пладневните часови кога пилот на параглајдер со романско државјанство се спрема да полета од источниот старт на Мечкин Камен. Пилотот во фаза на полетување изгубил контрола над параглајдерот и истиот беше исфрлен до блискиот паркинг за возила каде што удрил во ПМВ кое било паркирано и се здобил со тешки телесни повреди. На лицето веднаш му била укажана Прва Помош и било транспортирано до приватна клиника со хеликоптер на Министерството за внатрешни работи. Настанот беше уредно пријавен од страна на организаторот на натпреварот.



Намерно оставено празно!



1. Општи информации

1.1. Историја на летот

На ден 13.08.2025 година, во 12:00:LT во фаза на припрема за полетување од источниот старт на теренот за параглајдери “Мечкин Камен”, романскиот државјанин имаше несреќа каде се здоби со тешки телесни повреди. Според исказите на присутните во фаза на полетување пилотот изгубил контрола над параглајдерот и бил однесен према локалниот паркинг за возила каде удрил во возило кое веќе било паркирано.

1.1.1. Редослед на настани (според tracklog од GPS)

Во предпладневните часови на 13.08.2025 година учесниците на натпреварот пристигнуваат на Мечкин Камен во близина на Крушево.

Нешто пред 12 часот на пладне пилотот се поставува на стартот и се припрема за полетување.

Во 12:00:12 пилотот полетува во правец исток но свртен обратно со вкрстени систем врски.

Во 12:00:28 пилотот удира во патничко моторно возило кое е паркирано на паркинг во близина на самото полетувалиште .

1.2. Телесни повреди

Согласно медицинската документација која КИНСИВ ја обезбеди и исказите на медицинските лица кои биле први на местото на настанот, а и од медицинските лица кои го примиле пилотот во приватна клиника во Скопје, пилотот се здобил со сериозни тешки телесни повреди.

ПОВРЕДЕНИ				
	Смртни случаи	Сериозни повреди	Лесни повреди	Без повреди
Посада	0	1	0	0
Патници	N/A	N/A	N/A	N/A
Трети лица	0	0	0	0

Вкупно	0	1	0	0
--------	---	---	---	---

1.3. Оштетувања на воздухопловите

Нема оштетувања на параглајдерот и системите освен при фаза на вадење на лицето од системот на врски кои се настанати од страна на лицата кои го припремиле пилотот за транспорт.

1.4. Други оштетувања

Оштетено е патничко моторно возило Renault Traffic со странски регистарски ознаки во задна десна страна.



Слика бр. 1 – Оштетување на ПМВ и крајното застанување на параглајдерот во однос на ПМВ



1.5. Информации за летачката посада – пилот на параглајдер

Пилотот е 57 годишен романски државјанин. Согласно податоците достапни на интернет каде што пилотите ги забележуваат нивните летови може да се забележи дека е искусен пилот на параглајдер и е во тренажа. Исто така и во разговор со останати лица кои се бават со овој спорт беше потврдено дека пилотот е искусен и го познава теренот. Последниот лет пред критичниот ден се одвивал во Крушево на 12.08.2025 година и истиот траел 2:21 часа. Исто така може да се забележат многу летови на пилотот во Крушево во текот на годините со што КИНСИВ може да донесе заклучок дека пилотот добро го познава теренот. Поседува дозвола “Ultralight Gliders Pilot Licence” со број 2064/08.010.2020 со важност до 03.10.2025 година. Пилотот поседувал уредна документација за учество на натпреварот.

1.6. Информација за параглајдерот

Во овој настан беше вклучен еден параглајдер со опрема

1.6.1. Информација за параглајдерот и опремата

Производител:	Ozone Gliders Ltd
Модел:	Ozone Photon
Класа:	Sport Class 2 - Liner
Категорија / Сертификација:	EN-C
Резервен падобран:	Поседува, не е активиран
Друга опрема:	GPS Flymaster M
Сопственик:	Физичко лице
Оператор:	Физичко лице

1.7. Информација за метеоролошката состојба

На ден 13.08.2025 година во пелагонискиот регион, Крушево има влијание на периферија на поле на висок воздушен притисок во приземје, на помалите висини со слабо струење со променлив правец, а на поголемите аи југозападно струење.

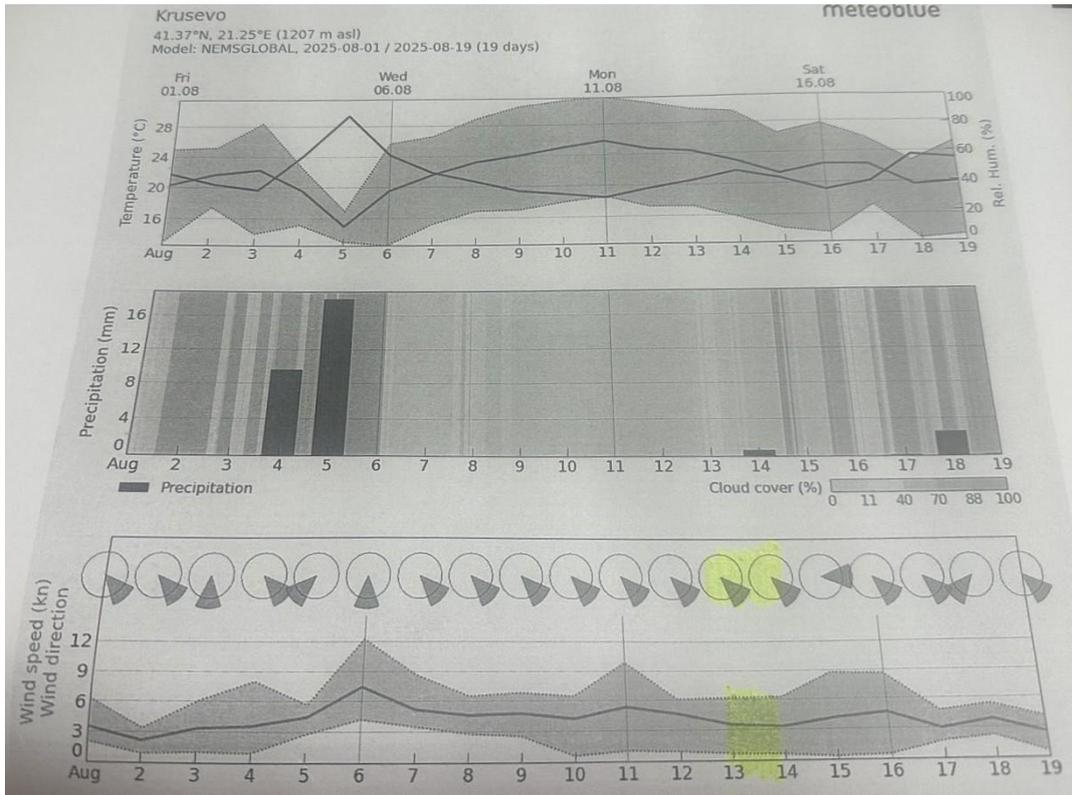
На територијата на целата држава се прогнозираше стабилно, ведро и топло време со појава на југоисточен ветер.

Од извештаите на метеоролошките станици во Прилеп и Тополчани се воочува дека времето било стабилно. Во Прилеп со појава на дневна умерена кумулусна и стратокумулусна облачност од 2-3 осмини и умерен ветер со правец од 030-180 и јачина од 4 до 12 јазли.

Од нумеричките прогностички емиграми за областа околу Крушево се забележува дека до FL100 се очекувал слаб источен ветер со правец од 090 со јачина до 10 јазли, а над ова ниво слаб јужен ветер со правец од 180 и јачина од 5 до 10 јазли.

1.7.1. Метеоролошка состојба на терен за параглајдери Мечкин Камен

Самиот терен Мечкин Камен нема сертифицирана метеоролошка станица која може да даде веднаш метеоролошки податоци на пилотите. Постои метеоролошка станица која е само од информативен карактер. Пилотите и Организаторот сами одлучуваат дали се пополни метеоролошките услови за изведување на натпревар. Согласно изјавите на Организаторите на натпреварот имало пополни метеоролошки услови за одржување на натпреварот.



Слика бр. 2 – Преглед на прогноза на ветер за Крушево на 13.08.2025

1.8. Радионавигацијски средства

Не е релевантно

1.9. Радио комуникација

Не е релевантно

1.10. Информација за теренот за параглајдери

Теренот за полетување на параглајдери е одобрен од страна на Агенцијата за цивилно воздухопловство под број T033 МЕЧКИН КАМЕН (Исток) во близина на Крушево.

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

Надморска височина: 1420 метри

Димензиите на теренот се: 50 x 100 метри, а правец на полетување е 090°.

Евидентиран е во Евиденција на ТЕРЕНИ за параглајдери во Република Северна Македонија на 29.03.2017 година и одобрен е за користење на параглајдери и змаеви.

Извор: Веб страна на Агенцијата за цивилно воздухопловство – Извод од Евиденција на Терени за параглајдери во Република Македонија – состојба 31.03.2023 година.

Воздушниот простор каде што се одржувал натпреварот бил уредно резервиран со издаден 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**

1.11. Записи од снимачи на лет / GPS

1.11.1. Траекторија на лет

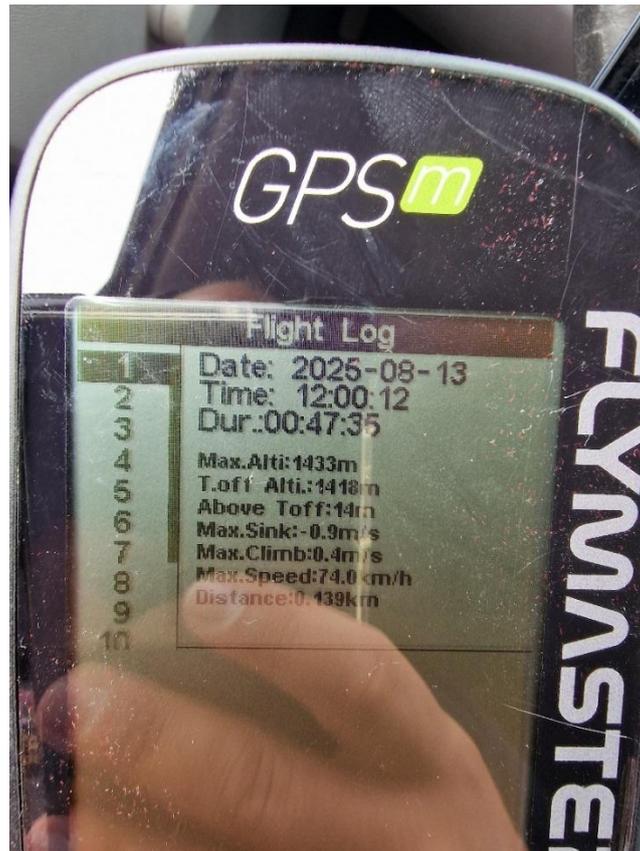
Во текот на процесот на истрага, од страна на КИНСИВ беше поврзан GPS уредот на пилотот марка **Flymaster M** кој беше пронајден на местото на несреќата во исправна состојба. Од истиот можеше да се извадат сите податоци и информации за критичниот лет и прикажан визуелно на мапа.

Од записот на уредот може да се забележат следните податоци:

Дата на летот:	13.08.2025
Време на полетување:	12:00:02 LT
Времетраење на летот:	00:47:35*
Максимална достигната висина:	1433 m
Висина на местото на полетување:	1418 m



Достигната висина од местото на полетување:	14 m
Максимално пропаѓање:	-0,9 m
Максимално качување:	0,5 m/s
Максимална брзина:	74 m/h
Прелетана дистанца:	0,139 km



Слика бр. 3 – Слика од снимачот на летот (GPS)

Исто така КИНСИВ успеа да ја извади и траекторијата на критичниот лет:



Слика бр. 4 – Траекторија од критичниот лет

Напомена: GPS уредот почнува со снимање (запис) на податоци при детекција на лет со брзина од 8 км/ч!!!

1.11.2. Радарски записи

Не е релевантно

1.11.3. Воздушен простор

Во текот на истрагата може да се забележи дека натпреварот е уредно најавен во МНАВ од каде што е издаден NOTAM за воздушниот простор во кој се одвивал натпреварот.

- 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

Согласно NOTAM може да се забележи дека е резервиран воздушниот простор за одржување на натпревар од 10 Август 2025 до 16 Август 2025 со дефинирани просторни граници и висински т.е. од земја до 11 000 стапки.

1.12. Место на несреќата

Местото на несреќата е асфалтиран паркинг за моторни возила кој се наоѓа северно од стартот за параглајдери на Мечкин Камен. Од увидот на лице место може да се забележи иницијален удар во патничко моторно возило во заден десен дел каде што се забележува нагмечување на структурата од шасијата на возилото како и скршен заден десен прозор од истото. По ова може да се забележи дека ударот бил силен. Параглајдерот и пилотот имале целосно застанување на 6 метри од возилото. Параглајдерот и опремата, како и пилотот застанале на едно место и при ударот не е оштетен параглајдерот и опремата. Во фаза на пружање прва помош и извлекување на пилотот како би се припремил за транспорт исечени се конци и врски од опремата.



Слика бр. 5 – Параглајдер и опрема на место на несреќата

1.13. Медицински информации

Иницијална Медицинска Помош била пружена од страна на ИМП Прилеп кој била ангажирана од страна на Организаторот на натпреварот, а веднаш пристигнала на испомош и ИМП Крушево.

Поради сериозноста на повредите и бесознание на пилотот, КИНСИВ не можеше да се спроведе интервју со истиот и КИНСИВ нема докази за психолошките фактори или здравствената состојба која може да влијае на перформансите на пилотот за време на летот.



1.14. Пожар

Не е релевантно

1.15. Аспекти на преживување

Организаторот на натпреварот уредно ангажирал Иницијална Прва Помош и истите веднаш пристапиле кон санирање на настанатите повреди на пилотот. Исто така Организаторот имал ангажирано и спасителна служба од Битола која била присутна од почетокот на натпреварот до слетувањето на последниот пилот на параглајдер. Сите пилоти на параглајдери се опремени со уред за следење (Tracker) кој секогаш ја дава позицијата на пилотите за време на нивните летови.

1.16. Тестови и истражувања

При оваа истрага КИНСИВ не спроведе никакви тестови и истражувања

1.17. Податоци за организацијата и менаџирањето на натпреварот

Организаторот на натпреварот е искусен организатор на многу натпревари во Република Македонија низ годините. Натпреварот е влезен во програмата на Воздухопловната Федерација на Македонија за 2025 година.

Организаторот го има уредно обезбедено воздушниот простор и исто така обезбедил дежурна екипа на Итна Медицинска Помош како и Спасителна служба и припадници на Министерството за внатрешни работи.

Согласно Организаторот на натпреварот сите учесници мораат да имаат национална лиценца, потпишана апликација за учество на натпревар, документ за идентификација, изјава за сопствена одговорност и осигурување.

Организаторот обезбедил на сите натпреварувачи GPS следачи (trackers) кој овозможуваат брзо достапни податоци за локацијата на пилотите.

Исто така организаторот веднаш ги известил сите служби вклучувајќи го и КИНСИВ за настанот.

Од страна на КИНСИВ не е утврдена неправилност околу организацијата на натпреварот.

1.18. Интервјуа на сведоци и очевидци

Земени се интервјуа од повеќе лица кои биле директно или индиректно поврзани со настанот, како што се пилоти на параглајдери, организаторите, стручни служби за укажување на помош. Изјавите на сите очевидците се поклопуваат во нивните писмени искази. Мора да се земе фактот на изјавите кои ги дадоа лица кои се бават со параглајдерство укажува на пилотска грешка во овој настан. Согласно изјавите пилотот направил пилотска грешка во фаза на полетување.

Пилотот одлучил да полета со заден старт (вкрстени систем врски) го крева крилото, крилото се полни најнормално, но пилотот при негово вртење се врти на погрешна страна, со што во истиот момент бил дигнат (полетан) во воздух со вкрстени гуртни и можело да се забележи дека пробувал да ги одмота гуртните

и истиот успева, но во тој момент му остануваат закачени двете рачки Б-гуртни (B-Raiser Toggles) кои служат за контрола на крилото преку Б-гуртните при употреба на Speed System. За целиот овој период нема контрола врз параглајдерот и не ги држи командите во своите раце. Додека пилотот пробува и нив да ги ослободи крилото е полно и неконтролирано лета, но привлекува на лева страна, ротира за 180 степени од правецот на полетување право во падината и веќе со ветер во грб оди директно спрема паркингот при што пилотот удира во моторно возило.

2. Анализа

Врз основа на сите фактички податоци и докази, КИНСИВ изврши анализа на настанот:

Врз основа на спроведени интервјуа на сведоци кои се пилоти на параглајдери, а истите се директни очевидци на настанот, на КИНСИВ му беше укажано дека пилотот одлучил да полета со заден старт (вкрстени систем врски) го крева крилото, крилото се полни најнормално, но пилотот при негово вртење се врти на погрешна страна, со што во истиот момент бил дигнат (полетан) во воздух со вкрстени гуртни и можело да се забележи дека пробувал да ги одмота гуртните и истиот успеал, но во тој момент му останале закачени двете рачки Б-гуртни (B-Raiser Toggles) кои служат за контрола на крилото преку Б-гуртните при употреба на Speed System. Додека пилотот пробува и нив да ги ослободи крилото е полно и неконтролирано лета, но привлекува на лева страна, ротира за 180 степени од правецот на полетување право во падината и веќе со ветер во грб оди директно спрема паркингот при што пилотот удира во моторно возило и завршува на земја на 6 метри од иницијалниот удар.

Согласно горенаведеното КИНСИВ дојде до хипотеза која може да даде објаснување зошто се случила несреќата.

Фактот дека пилотот бил многу искусен може да влијае на неговата психолошка состојба. Поточно со искуството, голем дел од движењата кои ги прави телото стануваат “автоматски”. Тоа ја намалува когнитивната контрола, но доколку дојде нешто неочекувано, махиналните (автоматските) постапки на телото може да станат проблем во летањето.

Исто така можно е да се јави и “селективна внимателност”. Тоа е кога мозокот се фокусира само на “големи ризици”, додека малите детали може да останат во позадина и да дојде до грешка. Од емоционалните фактори можно е пред летот пилотот да чувствувал замор, да има лични проблеми, дури и мала



нервоза може да доведе до грешки во припремата за полетување и намалувањето на концентрацијата.

Друг фактор кој може да предизвика пилотски грешки е **“натпреварувачки лет”**. За време на натпревар може да се јави зголемена возбуда и адреналин. Пред полетување пилотот е под физиолошка напнатост. Адреналинот може да ја зголеми енергијата, но ја намалува прецизноста на движењата.

“Фокус на резултатот наместо на процедура”: натпреварувачкиот ум често ја префрла приоритетната цел на брзо полетување и добар почеток, а не на детален план за полетување и проверка пред полетување. Тоа ја намалува свесноста на чекорите кои треба да се превземат пред полетувањето и за време на летот.

3. Заклучоци

Во Пелагонија поточно на место викано Мечкин Камен во близина на Крушево се одржува параглајдерски меѓународен натпревар “Ozone Krushevo Open 2025”. Натпреварот трае од 10.08.2025 до 16.08.2025 година.

На 13.08.2025 година пристигнува пријава до КИНСИВ за настан во кој е повреден пилот на параглајдер и итно е потребен транспорт со хеликоптер до приватна клиника во Скопје.

Согласно достапните информации и изјавите на очевидците, пилотот полетал од источниот старт со вкрстени систем врски со што поради заплеткани команди изгубил веднаш контрола над параглајдерот и удрил во патничко моторно возило кое било паркирано во близина на полетувалиштето.

Пилотот согласно медицинската документација од итната медицинска помош и документацијата која КИНСИВ ја доби од приватна клиника во Скопје се работи за тешки телесни повреди на пилотот кој се животозагрозувачки.

Параглајдерот и опремата немале оштетувања се до моментот на ударот во моторното возило, а додатни оштетувања се настанати при фаза на извлекување на пилотот со цел транспорт.

Друга настаната штета има спрема трето лице т.е. оштетено е патничко моторно возило Renault Traffic со Словенски регистарски ознаки.

Пилотот е 57 годишно машко лице кое е искусен пилот на параглајдери и е романски државјанин. Има уредна документација за учество на натпреварот и истиот е веќе искусен во смисла на теренот каде што се одвива натпреварот.

Параглајдерот и опремата е согласно стандардите пропишани од страна на производителите и сертифицирани од стана на самите производители. Не е утврдено никакво непочитување на пилотското упатство за летање на параглајдерот, а исто така не се утврдени никакви други отстапки во смисла на лимитации по перформанси.

Метеоролошката состојба на денот на настанот е поволна метеоролошка состојба која во овој случај нема влијание врз настанот.

Теренот на кој се одржуваат натпреварите на Мечкин Камен во близина на Крушево е одобрен терен (полетувалиште) за параглајдери од страна на Агенцијата за цивилно воздухопловство на Република Северна Македонија и е впишан во регистарот на одобрени терени под број T033.

Пилотот на параглајдер бил опремен со GPS кој не претрпел оштетувања и КИНСИВ истиот успеа да го обезбеди за да ги извади записите од летот од меморијата на самиот уред.



Местото на несреќата е асфалтиран паркинг за моторни возила кој се наоѓа северно од стартот за параглајдери на Мечкин Камен. Од увидот на лице место може да се забележи иницијален удар во патничко моторно возило во заден десен дел каде што се забележува нагмечување на структурата од шасијата на возилото како и скршен заден десен прозор од истото. По ова може да се забележи дека ударот бил силен. Параглајдерот и пилотот имале целосно застанување на 6 метри од возилото.

Иницијална Медицинска Помош била пружена од страна на ИМП Прилеп кој била ангажирана од страна на Организаторот на натпреварот, а веднаш пристигнала на испомош и ИМП Крушево. Поради сериозноста на повредите и бесознанието на пилотот КИНСИВ не беше во можност да спроведе интервју со пилотот со цел да добие повеќе информации околу психофизичката состојба пред летот, начинот на носење на одлуки, умор, анксиозност и други причини.

Согласно доказите може да се забележи дека Организаторот на натпреварот ги превземал сите потребни мерки за ангажирање на сите стручни служби кои можат да допринесат при вакви несакани настани.

Врз основа на спроведени интервјуа на сведоци кои се пилоти на параглајдери, а истите се директни очевидци на настанот, на КИНСИВ му беше укажано дека пилотот одлучил да полета со заден старт (вкрстени систем врски) го крева крилото, крилото се полни најнормално, но пилотот при негово вртење се врти на погрешна страна, со што во истиот момент бил дигнат (полетан) во воздух со вкрстени гуртни и можело да се забележи дека пробувал да ги одмота гуртните и истиот успеал, но во тој момент му останале закачени двете рачки Б-гуртни (B-Raiser Toggles) кои служат за контрола на крилото преку Б-гуртните при употреба на Speed System. Додека пилотот пробувал и нив да ги ослободи крилото е полно и неконтролирано лета, Додека пилотот пробува и нив да ги ослободи крилото е полно и неконтролирано лета, но привлекува на лева страна, ротира за 180 степени од правецот на полетување право во падината и веќе со ветер во грб оди директно спрема паркингот при што пилотот удира во моторно возило и завршува на земја на 6 метри од иницијалниот удар.

3.1. Наоди

Врз основа на анализата на расположливите материјали, КИНСИВ во текот на истрагата дојде до наоди во врска со овој настан.

3.1.1. Човечки фактор како можна причина за несреќата

Со земање во предвид на сите докази, факти, информации, интервјуа, КИНСИВ може да заклучи дека можна причина за несреќата е човечки фактор т.е. погрешно донесена одлука пилотот да се постави во правилна страна како би се откриле систем врските при полетувањето.

3.2. Директна причина за настанот

Пилотот одбрал погрешна страна како би се откриле систем врските во фаза на полетување.

3.3. Индиректни причини за настанот

- присуство на публика, конкуренција и судии, што создава психолошки товар и брзање
- Човечки фактор (стрес, рутина, замор, самодоверба)



Намерно оставено празно!

4. Безбедносни препораки

Имајќи ги предвид директните и индиректните причини за овој настан, како и наодите и сознанијата добиени врз основа на анализата на расположливите материјали во текот на процесот на истрага, КИНСИВ нема безбедносни препораки.

Комитетот за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти ги потсетува сите организации до кои се доставени овие безбедносни препораки дека врз основа на член 7, точка 3 од споменатата Уредба се задолжени писмено да го известат Комитетот за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти за статусот на реализација на безбедносните препораки.

Архивски број:	06-105/5	Потпис:	Никола ДАВИДОВ Главен истражител (ИС)
Датум:	25.12.2025		