

J2 8243

Creation date 25 Dec, 2024

Azal-a aid təyyarə Bakıdan Qroznıya uçarkən Aktau hava limanı yaxınlığında qəza edib.

Qəzaya aid ilkin görüntülər:







Təyyarə yerə toqquşmadan saniyələr əvvəl horizontal stabilizer-un(üfüqi stabilizatorun) aşağıya doğru hərəkət etməsi, təyyarənin idarəetməsinin qismən itirildiyini subut edir.





Təyyarədə üzərində olan qəlpə izləri:





Təyyarənin daxili hissəsindən əldə edilən görüntülər





Geriyə qalanlar...



Bakı-Qroznı reysini yerinə yetirən təyyarənin qəzaya uğramasının yeni təfərrüatları məlum olub. Artıq əminliklə demək olar ki o, Çeçenistanın Naurski rayonu üzrində eyni yerdə və eyni zamanda ~~iKİ PUA-YA ATƏŞ AÇAN HAVA HÜCUMUNDAN MÜDAFİƏ SİSTEMLƏRİ İLE VURULUB~~. Hadisədən iki həftə əvvəl Qroznı hava limanının ərazisində iki Pantsir quraşdırılıb. Görünən odur ki, Moskva höküməti nə baş verdiyini dərhal anlayıb, çünkü təyyarə vurulandan bir neçə dəqiqə sonra(max 5-6dəq) "Kobəp" əməliyyatı elan edilib. Təyyarə dəfələrlə təyinat hava limanına enməyə cəhd etsə də, naviqasiya sistemlərində problem yaranıb(jammer-dan istifadə edildiyi ehtimal edilir). Bu anda PUA hücuma məruz qaldığından elektron döyüş texnikası işləyirdi. Təyyarə Bakıya istiqamətdə hərəkət edən zaman Çeçenistan səmasında təyyarə vuruldu.

Həmin səhər respublikanın səmasında ümumilikdə üç pilotsuz təyyarə vurulub. Biri Visaitovski rayonundan uçurdu, digər ikisi şimalda, Naurski rayonunun yaxınlığlarında uçurdu. Daha doğrusu, Nikolaevskaya kənd qəsəbəsi üzrində. Təyyarə məhz orada vurulub. Vurulmadan sonra təyyarənin ekipajı əvvəlcə hadisəni quşlara görə baş verdiyi düşündü.

Təyyarənin ekipajı ilə dispetçer arasındaki danışqlara əsasən quş zərbəsi" saat 08.16-də baş verib. bütün mülki təyyarələrin təhlükə zonasını tərk etməli olduğu "Kobəp" planı fövqəladə vəziyyətdən bir dəqiqə sonra, saat 08.17-də tətbiq edilib.

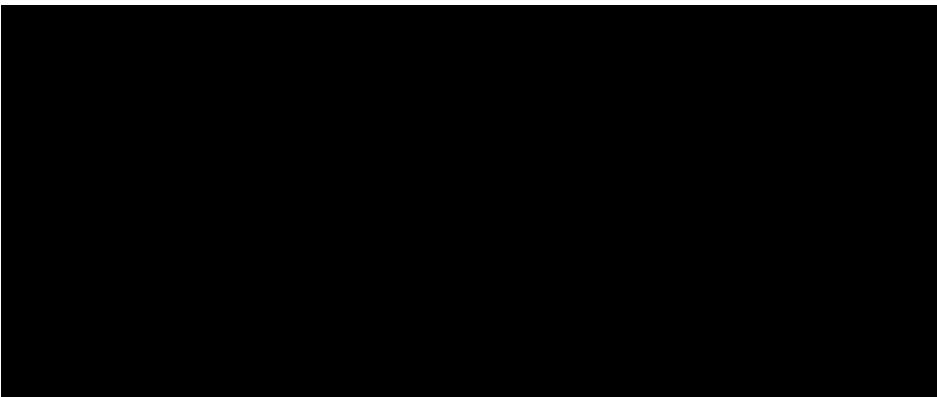
Lakin təyyarə heç bir xəbərdarlıq almayıb. Qaydalara əsasən, dispetçer tezlikdə "Kobəp" haqqında uçuş heyətinə məlumat verməlidir, lakin danışqlardan belə görünür ki, heç bir xəbərdarlıq olmayıb.

Uçuş direktoru iddia edir ki, o, "Kobəp" planının tətbiqi barədə yalnız səhər saat 08.21-də məlumat alıb. Həmin vaxt Bakı-Qroznı reysini həyata keçirən təyyarənin ekipajı artıq "quş vurmasından" sonra yaranan problemlər barədə dispetçerə məlumat vermiş və alternativ aerodrom haqqında məlumat tələb etmişdi.

Hava hücumundan müdafiə qüvvələrinin düzülüşünə gəlincə, çox güman ki, Bakıdan gələn təyyarə atəşə tutulub. Dekabrın 10-da Qroznı hava limanında iki Pantsir kompleksi quraşdırılıb. Bu hissələrdə hava hücumundan müdafiə sistemləri ilə bağlı heç bir məlumat olmayıb və onların meydana çıxmamasına səbəb Çeçenistan Respublikasının paytaxtındaki hərbi obyektlərə PUA-ların son uçuşları olub.



Grozny Tower ilə J28243 pilotları arasındaki danışqlar:[↓](#)



РН. старший диспетчер, диспетчер - инструктор, диспетчер

Время (UTC)		Фактический радиообмен
04:36:57	Э	Grozny Tower AXY8243 good morning FL120, we lost GPS request vectoring for NDB approach.
04:37:12	Д	AXY8243 Grozny Tower good morning identified, expect NDB V approach RW26, via RemkalX decent to height 1100 m, QFE1005 hPa
04:37:34	Э	NDB approach RW26, via RemkalX QFE1005 AXY8243
	Д	AXY8243 confirm decent to height 1100 m
	Э	Decent to height 1100 AXY8243
	Д	AXY8243 and monitor information Golf.
	Э	Information Golf on board AXY8243.
04:38:20	Д	AXY8243 for information new RW under construction north of RW26
	Э	Copied AXY8243
	Д	Приняли спасибо Аэрофлот 1498
04:40:03	Э	AXY8243 could you repeat please , would you like (нераэборчно) NDB approach?
04:40:17	Д	AXY8243 confirm you need QNH?
	Э	We need vectoring for NDB approach if possible.
04:40:33	Д	AXY8243 vectoring for NDB V approach RW26, continue present heading until advice
	Э	Continue present heading until advice AXY8243
04:42:17	Э	AXY8243(нераэборчно) present heading
04:42:24	Д	AXY8243 continue present heading until advice
	Э	(нераэборчно)
04:42:45	Д	AXY8243 turn right heading 360, decent to height 900m
	Э	turn right heading 360, decent to height 900m AXY8243
04:44:19	Д	AXY8243 turn right heading 090
	Э	Turn right heading 090 AXY8243-ОГПУ
	Д	AXY8243 and maintain 900m
	Э	Maintain 900m AXY8243
04:47:50	Д	AXY8243 turn right heading 180
	Э	Turn right heading 180 AXY8243
04:48:05	Д	AXY8243 decent to height 700m
	Э	Decent to height 700m AXY8243
04:49:19	Д	AXY8243 azimuth 071 distance 14 km Turn right heading 250, cleared NDB V approach RW26
	Э	AXY8243 say again please.
	Д	AXY8243 Turn right heading 250, cleared RNAV, correction NDB V approach RW26
	Э	Right heading 2 (нераэборчно) 0, cleared NDB V approach RW26 AXY8243
04:50:09	Э	AXY8243 What our distance?
04:50:17	Д	AXY8243 say again please.
	Э	Advice our distance from NDB please for vectoring approach
	Д	AXY8243 distance 14km
	Э	Copied AXY8243
04:50:57	Д	AXY8243 distance 1(нераэборчно)km approaching glide path, wind calm RW 26 cleared to land.
	Э	Cleared to land, copied AXY8243
04:51:53	Д	AXY8243 RW lights switch on



04:53:26	Э	Copied AXY8243
	Э	AXY8243 going around (неразборчиво)
	Д	AXY8243 go around as published
	Э	Request vectoring for go around AXY8243. Lost GPS
	Д	AXY8243 continue present heading and climb height 900m
	Э	Continue present heading, climb height 900m AXY8243
	Д	AXY8243 and turn right heading 360
	Э	Turn right heading 360 AXY8243
04:54:42	Д	AXY8243 report present heading
	Э	Present heading360 AXY8243
04:55:31	Э	AXY8243 could you provide vectoring for RNAV approach
04:55:45	Д	AXY8243 turn right heading 080
	Э	Turn right heading 080 AXY8243
04:55:57	Д	AXY8243 confirm you need RNAV GNSS approach?
	Э	Confirm we need approach. GNSS approach. Lost of GPS.
	Д	AXY8243 roger, expect RNAV GNSS approach RW26.
	Э	No. We lost of GPS. We can not RNAV approach. Request vectoring for NDB V approach
	АХҮ8243	
	Д	roger, expect NDB V approach RW26.
	Э	Expect NDB V approach RW26
04:58:06	Э	AXY8243 could you advice please we need maintain 900m
	Д	AXY8243 maintain height 900m
	Э	Maintain height 900m AXY8243
05:00:07	Э	AXY8243 advice please how long to maintain present heading?
05:00:21	Д	AXY8243 1 min.
	Э	Copied AXY8243
05:01:38	Д	AXY8243 for information radar contact lost, continue present heading. Report you distance.
05:01:52	Э	Present heading 080, distance (неразборчиво) airport 30 ml. (неразборчиво)
05:02:21	Э	Грозный АХҮ8243
	Д	АХҮ8243 Грозный Вышка
	Э	Вы векторите да, нас?
	Д	АХҮ8243 да, подтверждаю. Но сию по диспетчерскому вас не наблюдаю
	Э	Мы находимся 80гр высота 900м.
	Д	АХҮ8243 вас понял, выполните левую орбиту, набирайте 1500м
	Э	Левая орбита, набираем 1500м
05:03:48		АХҮ8243 выполняем левую орбиту, в наборе 150м
	Д	АХҮ8243 набирайте 1500м
	Э	Набираем 1500м левую орбиту выполняем.
05:04:48	Д	АХҮ8243 опознаны, влево курс 180
	Э	Курс 180?
05:05:00	Э	Грозный 8243 какой курс держать?
	Д	АХҮ8243 за 4 мин метеорологическая видимость 3300м, облачность сплошная
	Э	нижний край 240м, дымка.
05:05:41	Э	Еще раз видимость повторите
	Д	АХҮ8243 видимость 3300м.
	Э	3300, нижний край 240?
	Д	АХҮ8243 подтверждаю, 240м облачность сплошная, дымка.
	Э	Понял. У нас по NDB проходит же ваш минимум?
	Д	АХҮ8243 подтверждаю.
	Э	Прошу векторение дальнейшее, на курсе 180 следуем.
	Д	АХҮ8243 сохраняйте текущий курс.
	Э	Сохраняем курс 180.
05:06:20	Д	АХҮ8243 спажайтесь 900м.
	Э	Снижаемся 900м
05:06:35	Э	Щас будем заходить, я просто спрашиваю, что шасси все это все мне выпускать , готовиться.
05:06:46	Э	Как приняли Грозный?
	Д	АХҮ8243 вас понял.
	Э	Понял, готовь механизацию
05:07:08	Д	АХҮ8243 азимут 072 удаление 26 км, вправо курс 240 заход NDB V разрешено, полоса 26.
05:07:23	Э	Вправо курс 240, разрешили заход NDB, полоса 26, АХҮ8243

		Д АХҮ8243 вправо курс 240
	Э	Вправо курс 240 АХҮ8243
	Д	АХҮ8243 снижайтесь 600м.
	Э	Снижаюсь 600м АХҮ8243

05:21:20	Э	Дай нам Махачкалу.
	Э	И Махачкалу.
	Д	АХҮ8243 решили следовать на Махачкалу?
	Э	Так точно, на Махачкалу дайте погоду.
	Д	АХҮ8243 ожидайте.
05:22:12	Д	АХҮ8243 вправо курс 110.
	Д	АХҮ8243 Гроздный Вышка.
	Э	На приеме
	Д	АХҮ8243 вправо курс 140.
05:22:57	Э	Теперь гидравлика отказалась
05:23:03	Д	АХҮ8243 Гроздный Вышка.
	Э	На приеме, у нас отказалась гидравлика.
	Д	АХҮ8243 понял. Можете выполнять курсы?
	Э	Да не можем выполнять. Дайте конкретный курс, мы пойдем на Махачкалу.
	Д	АХҮ8243 влево курс 100, поправка вправо курс 100.
	Э	Вправо курс 100. Погоду Махачкалы.
05:23:42	Д	АХҮ8243 погода Махачкалы: ветер 310 гр 2 м/с, видимость 3300, нижний край 750м, дымка QNH1026гПа, полоса в работе 32
	Э	Понял.
05:24:26	Д	АХҮ8243 подтвердите, объявили бедствие?
	Э	(Неразборчиво) не понял (неразборчиво)
05:24:43	Э	АХҮ8243 повторите.
	Д	АХҮ8243 борт порядок?
	Э	Борт порядок.
05:24:55	Э	Разрешите нам (неразборчиво)
	Д	АХҮ8243 повторите
	Э	(неразборчиво)
05:25:09	Д	АХҮ8243 вас слышно неразборчиво, повторите ваше сообщение.
	Э	(неразборчиво)
05:25:30	Э	АХҮ8243 как приняли? На приеме
	Д	АХҮ8243 Гроздный Вышка на приеме, вас слышно очень плохо.
	Э	(неразборчиво)
05:25:47	Э	АХҮ8243 разрешите следовать на данной высоте.
	Д	АХҮ8243 сию по диспетчерскому вас не наблюдаю, подскажите вашу высоту.
05:26:10	Э	Наша высота 80
	Д	АХҮ8243 постараитесь набрать FL100
	Э	Если сможем.
05:27:00	Д	АХҮ8243 Гроздный Вышка
	Э	На приеме АХҮ8243
	Д	АХҮ8243 работайте Ростов Контроль 134,1
	Э	Ростов Контроль 134,1 АХҮ8243



Flightradar24 və digər bəzi mənbələrdən əldə edilən məlumatlar:[↓](#)

J28243 reysi Bakıdan Qroznıya uçmalı idi. Təyyarə UTC vaxtı ilə saat 03:55-də yola düşüb. Saat UTC 04:25-ə qədər təyyarədən ADS-B (avtomatik olaraq təyyarənin yerini

bildirən texnologiya) məlumatları alınıb. Lakin, həmin vaxtdan sonra təyyarə şiddətli dərəcədə GPS siqnal müdaxiləsinə (Jammer) məruz qalıb. Təyyarə saat 04:25-dən 04:37-dək yer məlumatlarını göndərməyib. 04:37 ilə 04:40 arasında isə təyyarə ehtimal olunur ki yanlış məlumatları göndərib.

Flightradar24 saat 04:40-05:03(UTC) arası və 05:04-05:13(UTC) arası təyyarədən heç bir məlumat əldə edəbilməyib. 05:13-dən 06:07-ə qədər təyyarədən alınan bütün məlumatlar yer məlumatlarını əhatə **etməyib**. 06:07 UTC-dən isə uçuşun sonuna qədər (06:28) isə təyyarədən yer məlumatları alınmağa başlanıb.

Təyyarənin niyə Aktau-a yönləndirildiyi hələlik dəqiqləşdirilməyib. Qroznı üçün o vaxtkı hava hesabatları zolağda görüş 3600 metr olduğunu, az buludlu olduğunu göstərmişdi, lakin bunun bir amil olub-olmadığı hələ məlum deyil. *Bulud hündürlüyü isə 120-210m arası dəyişib.*

URMG 250800Z 32002MPS 3800 BR OVC012 04/03 Q1025 R26/190060 NOSIG
RMK QFE754/1006

URMG 250730Z VRB01MPS 3600 BR OVC014 03/03 Q1025 R26/190060 NOSIG
RMK QFE754/1006

URMG 250700Z 00000MPS 3700 BR OVC004 03/03 Q1026 R26/190060 NOSIG
RMK MT OBSC OBST OBSC QFE754/1006

URMG 250630Z VRB01MPS 2600 BR OVC005 03/02 Q1026 R26/190060 NOSIG
RMK MT OBSC OBST OBSC QFE754/1006

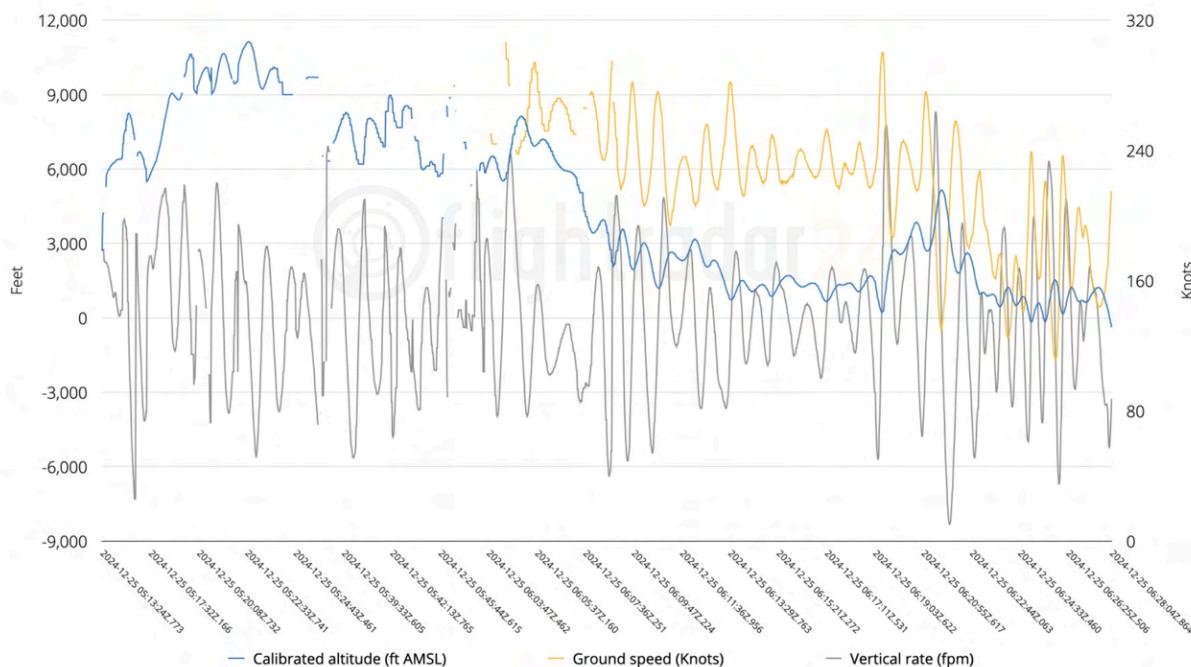
URMG 250600Z 18001MPS 2900 BR OVC004 03/02 Q1025 R26/290250 NOSIG
RMK MT OBSC OBST OBSC QFE754/1006

URMG 250530Z 16001MPS 3500 BR OVC012 03/02 Q1025 R26/290250 NOSIG
RMK OBST OBSC QFE754/1005

URMG 250430Z 26001MPS 3600 BR OVC007 03/02 Q1025 R26/290250 NOSIG
RMK MT OBSC OBST OBSC QFE754/1005

URMG 250400Z 25002MPS 3600 BR OVC006 03/02 Q1025 R26/290250 NOSIG
RMK MT OBSC OBST OBSC QFE753/1005

Bütün uçuşla bağlı məlumatlar tam alınmasa da,, UTC saat 05:13-dən etibarən mövcud olan ADS-B məlumatları dəyişən hündürlüyü havadəyəkən ± 8000 feet(~2400m) qədər dalğalanmalar və sürət dəyişiklikləri göstərir. Pilotlar ən azı 75 dəqiqə ərzində hündürlük və sürəti sabitləşdirməkdə çətinlik çəkiplər.



[Flightradar24_Granular_Data_J28243.csv](#) 1.24MB

J28243 reysi Qroznıya uçduqdan təxminən 1,5 saat sonra qüvvəyə minməli olan (0600 UTC) bağlı NOTAM hava məkanını keçib. Hündürlü: 450m

Qroznının şimalındakı U formalı hava məkanının da eyni vaxtda bağlanması planlaşdırılırdı. Mavi üçbucaqlarla təsvir edilmiş uçuş yolunu və vaxtı görmək münkündür.

ADSB məlumatları.

NOTAM FOR URRV [name: ROSTOV FIR, source: UUUUYNYX]

350M AMSL-450M AMSL.

2. WI CIRCLE RADIUS 1KM CENTRE 441153N0453234E

SFC-450M AMSL.

F) SFC G) 450M AMSLN2482/24 NOTAMN

Q) URRV/QRTCA/IV/BO/W/000/020/4409N04544E027

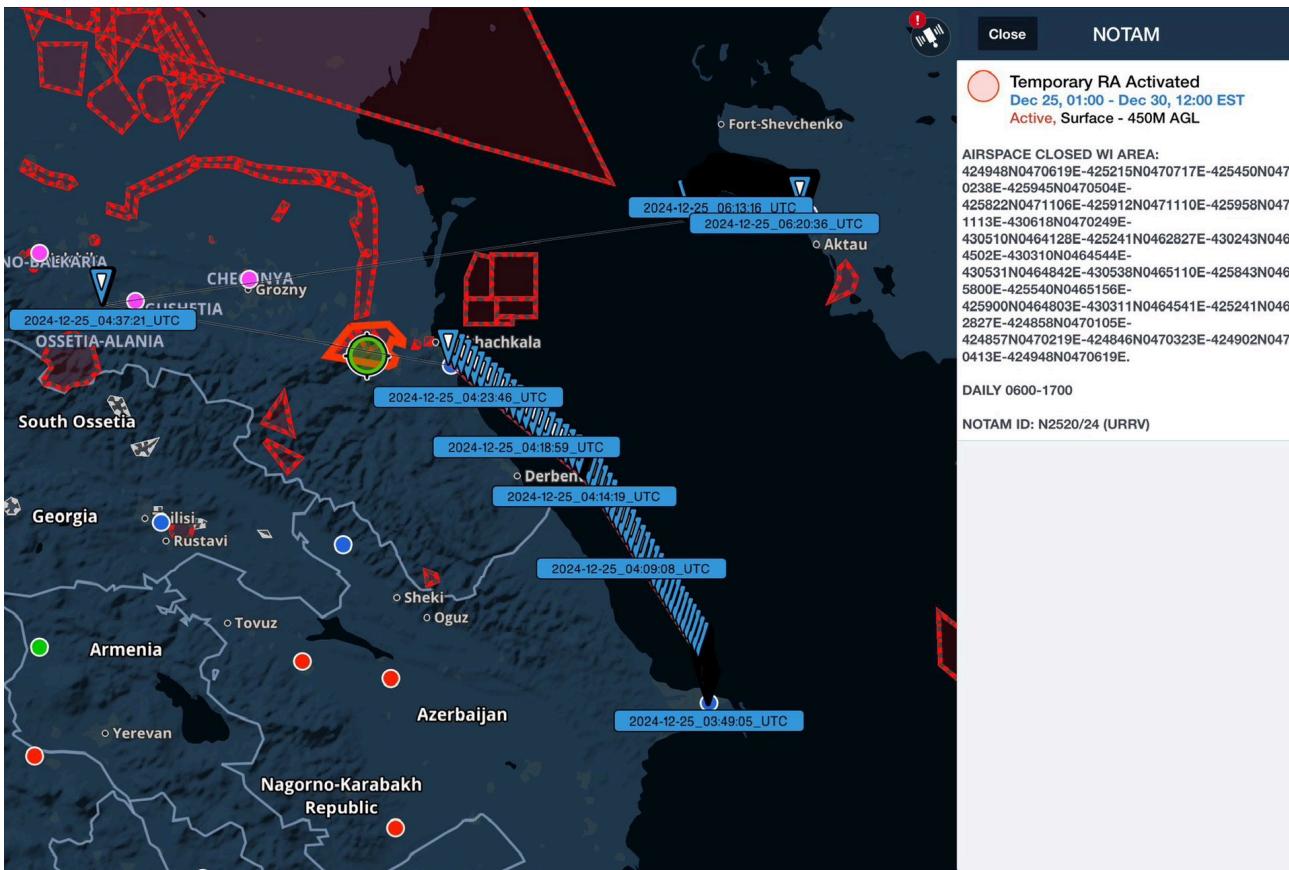
A) URRV B) 2412250600 C) 2412291500

D) 25-29 0600-1500

E) AIRSPACE CLSD AS FLW:

1. AREA:441136N0450625E-441246N0450702E-441308N0451121E-441405N0452904E-441107N0454400E-440927N0461709E-440533N0462104E-440557N0455823E-440750N0454524E-441126N0452849E-441132N0450848E-441136N0450740E-441136N0450625E

Xəritədə NOTAM əlan edilmiş bölgələr.



🕒 29 Dec, 2024

AZAL-a məxsus təyyarənin qəzaya uğramasının təfərrüatları, əvvəlcə elektron döyüş texnikasından istifade edilərək teyyarəni "kör" edilib, sonra isə Çeçenistan səmasında hava hücumundan müdafiə vasitəsi ilə vurulub. Məlum olub ki, faciə zamanı təyyarəni idarə edən dispetçer keçmiş futbolçusu **Əli İdrisovdur**. O, bugün axşam dindirilib. İdrisov əmin edir ki, o, təyyarə yerə enmək istəyən zaman HHM sisteminin işindən xəbəri olmayıb və "Kobəp" planı barədə hadisədn beş dəqiqə sonra məlumat alıb.

İdrisov PUA-nın hücumu və hava hücumundan müdafiə sisteminin fəaliyyəti barədə heç bir məlumatı olmadığını iddia edir. İddialara görə, o, təyyarə heyətinin dediklərinə

əsaslanaraq, hadisənin səbəbinin quşlar olduğu düşündüb.

Əli İdrisovun sözlərinə görə, o, "Kobəp" əməliyyatından 22-ci dəqiqədə (saat 08.21 radələrində), yəni təyyarənin heyəti səhvən "quş vurması" barədə məlumat verdikdən beş-altı dəqiqə sonra xəbər tutub.

Axşam saatlarında təyyarənin qəzaya uğraması ilə bağlı aparılan araşdırmaclar çərçivəsində dispetçer Əli İdrisovla yanaşı, Qrozni aerodromunun uçuş direktoru Camlail Bakanayev də dindirilib.

Camlail Bakanaev iddia edir ki, bütün sistemlər işlək vəziyyətdə idi və vəzifələri çərçivəsində onun tərəfindən yoxlanılıb. Uçuş direktoru kimi o, həmin vaxt Bakı-Qrozni reysinin enməsi üçün heç bir maneə görməyib.

Lakin, hava limanına yaxınlaşarkən təyyarə GPS-nə müdaxilə olub və pilotlar təyyarəni demək olar ki, kör-koranə idarə etməli olublar.



30 Dec, 2024

Pilotlar və dispetçer arasında olan danışqlara əsasən, **Əli İdrisov** PUA-nın hücumu və "Kobəp" əməliyyatı barədə xəbər tutandan sonra da təyyarənin ekipajına məlumat verməyib.

HHM qüvvələrinin təyyarəni vurmasından cəmi 5 dəqiqə sonra hava limanına məlumat gəlib. Təxminən 08.21.

Qeyd etmek lazımdı ki, İdrisov saat 08.27-dək təyyarə ilə əlaqə saxlamğı bacarıb. ~~Və təyyarə bundan sonra toxminən bir saat havada qaldı.~~ Dispetçerin susqunluğunu **araşdırılmalıdır**, çünkü kritik bir anda təyyarənin ekipajının hücum haqqında məlumatı olsayıb və zərbəni quşlara görə baş verdiyini yox məhz HHM-ə görə baş verdiyi bilseydilər başqa qərarlar qəbul edə bilərdilər.

Dispetçer isə bunu "təyyarə artıq alternativ aerodrom üçün yola düşmək qərarına gəlib" və "bağlılıq qeyri-sabitdir" deməsi ilə izah edib.

Pantsirdən iki raketin atıldığı artıq tam əminliklə demək olar. Səbəbləri işi tam bir qarışqlıqdır. Pantsir ekipajlarından biri onun mülki gəmi olduğunu görüb atəş açmadı, lakin elektron müharibə səbəbindən iki raket atmış ikinci ekipajı xəbərdar edə bilmədilər. Lakin elektron müharibəni kim işə saldı ki, təkcə mülki təyyarələrin deyil həm də HHM sistemlərinin özlərini 'kör' etdi, hələ də tapa bilinmiş deyil.

Dispetçeri və uçuş rəhbərini dindirilib. Hələlik hər ikisi dindirildikdən sonra sərbəst buraxılıb və şahid statusunda evə göndərilib.

İndi getdikcə daha aydın olur ki, HHM sistemləri səhvən PUA-ya deyil, məhz təyyarənin özünə atəş açıb. Lakin, hərbçilər onlar üçün daha sərfəli versiyani iddia etməyə çalışırlar. İddialara görə, "Pantsir"dən raketlər pilotsuz uçan aparata atılıb, onlar hədəfə çata bilməyib və AZAL-ın təyyarəsi yaxınlığında uğursuz şəkildə özünü məhv ediblər.

Məlum olub ki, hadisə zamanı Qroznıda bir neçə HHM sistemləri olub: iki Pantsir, bir S-300 (bu yaxınlarda Suriyadan gətirilib) və bir BUK HHM sistemi. Raket isə yalnız bir sistemnen atılıb(Pantsir).

Hava hədəfinə atəş, Ukraynana aid PUA-nın Axmat xüsusi təyinatlı bölməsinin damını vurmasından sonra Visaitovski rayonunda (2020-ci ilin dekabrına qədər - Staropromyslovski) yerləşdirilən Pantsir ekipajı tərəfindən açılıb.

Hər üç heyət (komandir, operator və sürücü) dindirilib.

Pantsir komandirinin sözlərinə görə, onların hava hücumundan müdafiə sistemi iki raket atıb: **08:13:30** və **08:13:40**.

Raketlər **8:13:50** və **8:14:30**-da partlayıb.

Sonuncu partlayış işi təyyarəni zədələyib.

Üstəlik, hərbçinin sözlərinə görə, hər iki atışı həyata keçirmək əmrini Rostovdan **Borisov** adlı komandir verib.

Hədəflər barədə soruşduqda, döyüş maşını komandiri izah etdi ki, o qədər güclü elektron müharibə sistemi işləyir ki, o, təkcə mülki deyil, həm də hərbi texnikanı "kör" edib. Bu da HHM raket sisteminin işinə təsir edib.

Nədənsə təyyarə 3PK radarında "yaşıl" rəngdə göstərilməyib. Yəni qarşısında naməlum bir hədəfin olduğuna inanındı.

Təyyarə PUA üçün xarakterik olmayan və PUA-dan fərqli parametrlərə malik yüksəklikdə uçdurdu lakin HHM uçan nəsnənin mülki təyyarə olduğunu başa düşüb-düşmədiyi sualı verildi

Komandir aydın cavab vermədi, izah etdi ki, hər bir "raketin atılması" üçün əmr verildi və təyyarə mülki təyyarə kimi HHM-də görünmürdü.

Yeni məlumatlara görə, saat 08.14-də təyyarə hava limanından 16 kilometr uzaqda, lakin yenə də Naurski rayonu üzərində idi.

HHM komandirinin ifadəsinə əsasən məlum oldu ki, HHM ekipajlarına mülki gəmilərin uçuş cədvəli ümumiyyətlə verilməyib.

Raketləri atəşləmək üçün komandir iki dəfə stasionar telefonla Rostova zəng edib.

Eyni zamanda, ekipajın duman səbəbindən hədəfi vizual olaraq müşahidə edə bilmədiyi iddia edildi, bunu HHM sisteminə xidmət edən növbə komandiri xəbər verdi.

Lakin, hava limanında yerləşən ikinci Pantsır komandiri mülki təyyarəni öz gözləri ilə müşahidə edib və ona atəş açmadığını iddia edib.

Bu, idarəetmə otağının qeydinə qulaq asdıqdan sonra məlum olub. HHM komandiri dispetçerə radio ilə bildirdi ki, o, təyyarəni vizual məsafədə müşahidə edir.

Müstəntiqlər ekipaj komandirindən niyə digər döyüş maşınının komandiri ilə əlaqə saxlamadığını soruşublar. Və cavab verdi ki, onların stasionar rabitə ilə bağlı "problemləri" var. Elektron müharibə səbəbindən mobil rabitə işləmədi.

HHM komandanlığı onlar üçün daha əlverişli bir versiya irəli sürdü: guya "Pantsır" PUA-nı uğursuz "nişan aldı", raketlər hədəfə dəymədən "təhlükəsiz" yuxarı trayektoriyaya keçdi və partladı. , və təyyarə sadəcə olaraq yanlış zamanda yanlış yerdə idi.

İstintaq Komitəsinin rəhbəri Aleksandr Bastrıkin Pantsır-in atəş açdığı PUA-nın hissələrini tapmaq üçün göstərişlər verdi. Amma bununla bağlı böyük problemlər var idi.

Rusiya Qvardiyasının şəxsi heyəti ikinci gündür ki, pilotsuz təyyarənin hissələrinin axtarışı üçün ümumi sahəsi təxminən 40 kvadrat kilometr olan meydanı darayır. Və tapa bilmir.

Son olaraq, mütəxəssislər hələ də müəyyən edə bilməyiblər ki, hansı bölmənin və ya təşkilatın elektron döyüş texnikası o qədər güclü "jammer" istifadə ki, həm təyyarələrdə, həm də HHM sistemlərində heç nə işləməyib.



04 Feb, 2025

İllkin istintaq nəticələri

04:25:59	Э	Azerbaijan eight two four three ready for descent	
04:26:13	Э	Ready for descent and for information we lost both GPS, request REPKA one V arrival	
04:26:50	Ростов Контроль 127,9	Azerbaijan eight two four three, expect REMKA one X-ray	
04:36:50	Э	Grozny Tower Azerbaijan eight two four three good morning, reaching flight level one three zero, lost both GPS, request vectoring for NDB approach	
04:37:04	Грозный Вышка	Azerbaijan eight two four three Grozny Tower good morning, identified, expect NDB Victor approach RW two six via REMKA one X-ray descent to height one thousand one hundred meters, QFE one zero zero five hpa	
04:37:04	РИ	TERRAIN TERRAIN, PULL UP, PULL UP, PULL UP	
04:39:56	Э	Azerbaijan eight two four three could your repeat please, will	

		you vector us for NDB approach	
04:40:25	Грозный Вышка	Azerbaijan eight two four three vectoring for NDB VICTOR approach Runway two six, continue present heading until advise	
04:49:12	Грозный Вышка	Azerbaijan eight two four three azimuth zero seven one, distance one eight km? Turn right heading two five zero, Cleared NDB VICTOR approach Runway two six	
04:49:13	РИ	TERRAIN TERRAIN PULL UP PULL UP	
04:50:12	Э	Advise our distance from NDB please Azerbaijan eight two four three	
04:50:18	Грозный Вышка	Azerbaijan eight two four three distance one four kilometers	
04:50:51	Грозный Вышка	Azerbaijan eight two four three distance one two km approaching glide path, wind calm, runway two six, cleared to land	
04:51:46	Грозный Вышка	Azerbaijan eight two four three for	

		information. Runway lights are switched on	
04:53:19	Э	Azerbaijan eight two four three going around, non stabilized approach.... lost LNAV heading? (внутрикабинные переговоры)	
04:53:24	Грозный Вышка	Azerbaijan eight two four three Go around as published	
04:53:28	Э	Request vectoring for go around Azerbaijan eight two four three, lost GPS	
04:53:35	Грозный Вышка	Azerbaijan eight two four three continue present heading climb height nine hundred meter	
04:54:34	Грозный Вышка	Azerbaijan eight two four three report present heading	
04:55:23	Э	Azerbaijan eight two four three could you provide vectoring for another hand approach?	
04:55:37	Э	Azerbaijan eight two four three turn right heading zero eight zero	
04:55:49	Грозный Вышка	Azerbaijan eight two four three confirm	

		you need RNAV GNSS approach	
04:55:54	Э	Confirm we need NO GNSS approach , lost both GPS	
04:56:02	Грозный Вышка	Azerbaijan eight two four three roger, expect RNAV GNSS approach Runway two six	
04:56:08	Э	No, we lost both GPS, we cannot perform RNAV approach, request vectoring for NDB VICTOR approach Azerbaijan eight two four three	
04:56:18	Грозный Вышка	Azerbaijan eight two four three roger, expect NDB VICTOR approach runway two six	
04:58:07	Грозный Вышка	Azerbaijan eight two four three maintain aaa height nine hundred meters	
05:00:00	Э	Azerbaijan eight two four three aaa advise please how long will maintain present heading?	
05:00:13	Грозный Вышка	Azerbaijan eight two four three one minute	
05:01:30	Грозный Вышка	Azerbaijan eight two four three for your	

		information radio contact lost, continue present heading, aaaa and report your distance	
05:01:45	Э	Present heading zero eight zero, distance from airport...	
05:01:54	Э	...30 miles, but lost GPS, this information may be inaccurate	
05:02:13	Э	Грозный, Азербайджан восемьдесят два сорок три...	
05:02:24	Грозный Вышка	Азербайджан восемьдесят два сорок три да подтверждаю, но сию по диспетчерскому vas не наблюдаю	
05:02:30	Э	Мы значит идем на курсе восемьдесят градусов, высота девятьсот метров.	
05:02:37	Грозный Вышка	Азербайджан восемьдесят два сорок три Вас понял, выполняйте левую орбиту, набирайте тысячи пят.. Пятьсот метров.	
05:04:53	Э	Грозный, восемьдесят два сорок три. Какой курс держать?	

05:04:58	Грозный Вышка	Азербайджан восемьдесят два сорок три за четвертую минуту, метеорологическая видимость три тысячу триста(3300) метров, облачность сплошная, нижний край двести сорок (240) метров, дымка
05:06:00	Э	Прошу векторение дальнейшее, на курсе сто восемьдесят следуем
05:06:03	Грозный Вышка	Азербайджан восемьдесят два сорок три, Сохраняйте текущий курс
05:06:27	Э	А сейчас будем заходить да, я просто спрашиваю что шасси мне там это все выпускать по всем готовиться?
05:06:37	Э	Как приняли Грозный?
05:06:39	Грозный Вышка	Восемьдесят два сорок три вас понял
05:07:01	Грозный Вышка	Азербайджан восемьдесят два сорок три Азимут ноль семьдесят два удаление двадцать

		шесть км, вправо курс два четыре ноль, заход NDB VICTOR разрешаю, полоса двадцать шесть	
05:07:22	Грозный Вышка	Азербайджан восемьдесят два сорок три вправо курс два четыре ноль	
05:07:29	Грозный Вышка	Азербайджан восемьдесят два сорок три снижайтесь шестьсот метров(600)	
05:08:04	Грозный Вышка	Азербайджан восемьдесят два сорок три возобновите собственную навигацию, снижайтесь пятьсот метров(500)	
05:09:16	Э	Азербайджан восемьдесят два сорок три заняли пятьсот(500) метров, посмотрите пожалуйста по удалению, когда продолжить снижение	
05:09:36	Грозный Вышка	Азербайджан восемьдесят два сорок три, по им, по моим данным у вас высота триста ----- (300) -----	

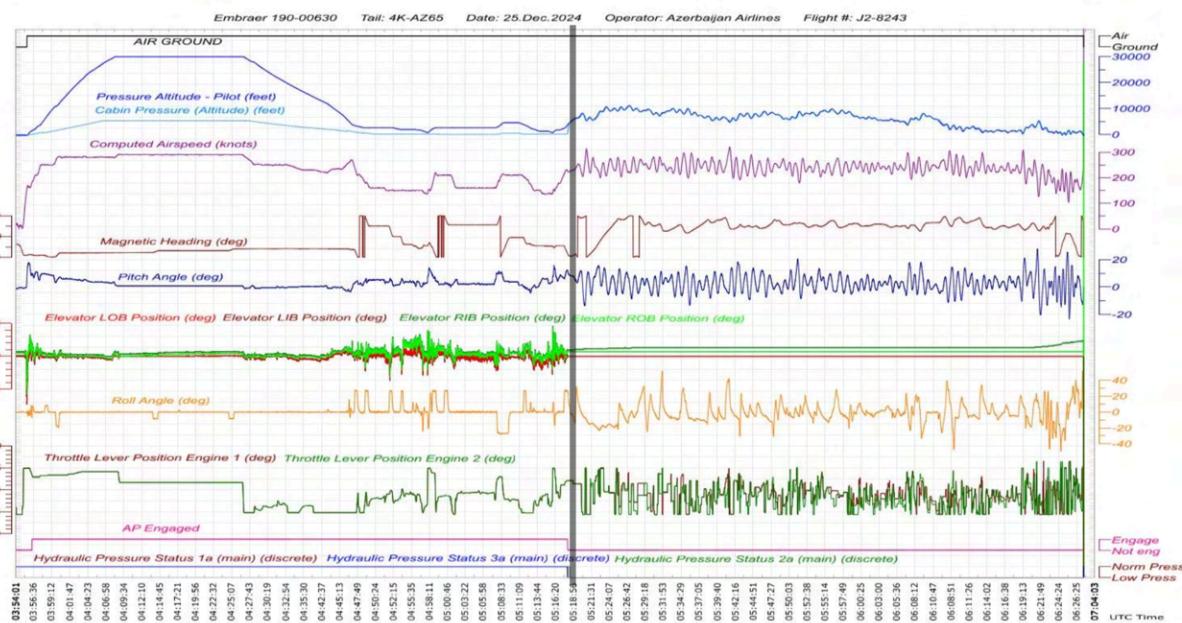
		тридцать (30) метров	
05:09:45	Э	По нашим высота пятьсот метров, Азербайджан восемьдесят два сорок три	
05:09:58	Грозный Вышка	Азербайджан восемьдесят два сорок три, удаление двенадцать километров(12), подходите к глиссаде, ветер тихо, полоса двадцать шесть посадку разрешаю. Огни ВПП включены	
05:11:42	Э	Азербайджан восемьдесят два сорок три следуем Баку	
05:11:50	Грозный Вышка	Азербайджан восемьдесят два сорок три с курсом, с текущим курсом набирайте девятьсот метров(900)	
05:12:21	Грозный Вышка	Азербайджан восемьдесят два сорок три, первоначально набирайте эшелон восемь ноль, и подскажите, сможете следовать прямо на точку PINTA?	

05:12:40	Ә	Азербайджан восемьдесят два сорок три, оба GPS потеряны, нужен векторинг
05:12:49	Грозный Вышка	Азербайджан восемьдесят два сорок три вас понял, вправо курс три шесть ноль

05:13:31 AP Engaged, Throttle, зәrbə səsi

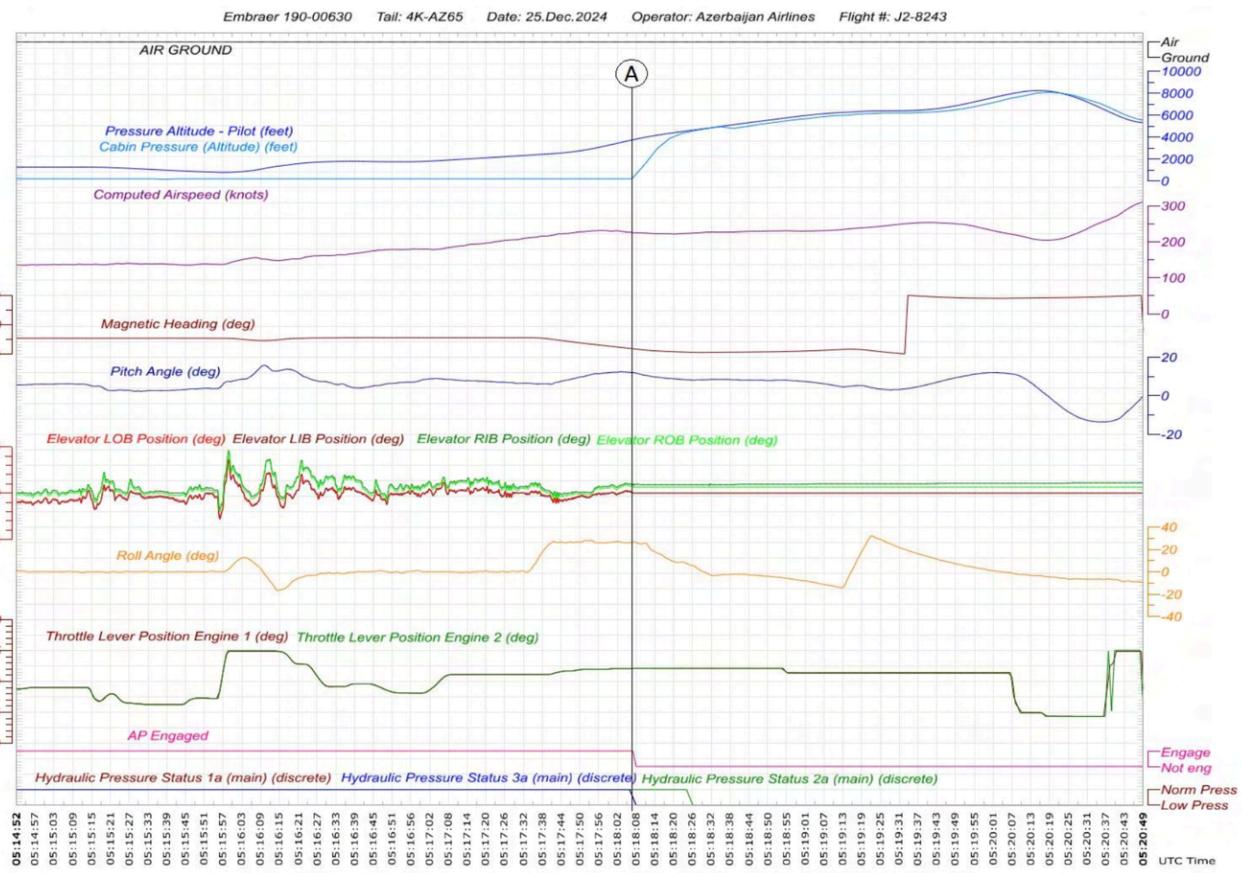
05:13:34 3 nömrəli hidravlik sistem təzyiq 0

05:13:36 trim (pilotların iş yükünü azaldır) sistemində nasazlıq (AP PITCH TRIM NOT ENGAGED, MACH TRIM NOT CAPABLE)



05:14:07	Грозный Вышка	Азербайджан восемьдесят два сорок три набирайте эшелон один пять ноль
05:14:17	Грозный Вышка	Азербайджан восемьдесят два сорок три иии ускорьте наборр
05:14:23	Э	Ускоряем набор Азербайджан восемьдесят два сорок три

05:13:47 HYD 2 LOW PRESS həyəcan siqnalı 1 nömrəli hidravlik sistem təzyiq 0



05:13:54 2 nömrəli hidravlik sistem təzyiq 4



05:13:56 ikinci dəfə xaricdən zərbə səsi

05:14:58 ekipajdan stuarda : "Alo, nə baş verir" stuard : "2 oturacaq partladı, mən qalxa bilmirəm, çünki sərnişinlər ayağa qalxıb, mən onları otuzdururam"

05:15:57	Э	Грозный отказалось управление, удар птиц в кабине. Аа удар птиц и в кабине 2 кресла взорвались
05:16:08	Грозный Вышка	Азербайджан восемьдесят два сорок три вас понял, аа какая помошь вам нужна?
05:16:14	Э	Аа нам надо, нам надо значит ближайший аэродром, где погода нормальная
05:16:32	Э	Какая в Минводах погода? Окажите пожалуйста помошь.
05:16:36	Грозный Вышка	Азербайджан восемьдесят два сорок три, в 16-ую минуту
05:16:40	Э	Не понял? Не понял?
05:16:44	Грозный Вышка	Азербайджан восемьдесят два сорок три, в 16-ую минуту
05:16:48	Э	Что в 16-ую минуту?
05:16:52	Грозный Вышка	Азербайджан восемьдесят два сорок три повторите пожалуйста ваше сообщение, вас плохо слышно.
05:16:54	Э	Значит, а, был удар сильный, задние кресла там говорит взорвались, бортпроводница доложила. Мы следуем на Минводы, дайте нам пожалуйста погоду Минводы

05:17:07	Грозный Вышка	Азербайджан восемьдесят два сорок три борт порядок?
05:17:07	Э	Борт порядок, следуем на Минводы»

05:18:58 FDR(Flight Data Recorder)-a əsasən EICAS həyəcan siqnalı çalışıb CABIN ALT HIGH. Uçuş boyu 8(səkkiz) dəfə çalışıb

05:19:04	Э	Я не могу сохранять сто пятидесятый, у нас давление повышенное в кабине
05:20:20	Грозный Вышка	Азербайджан восемьдесят два сорок три влево курс три шесть ноль
05:20:24	Э	Влево три шесть ноль и я, у меня, самолет теряет управление
05:20:48	Грозный Вышка	Азербайджан восемьдесят два сорок три для информации погода Минвод: ветер сто двадцать градусов шесть метров в секунду, видимость более десяти километров, облачность сплошная, нижний край сто восемьдесят метров. QNH 10...
05:22:59	Э	На приеме, у нас отказалася гидравлика
05:23:03	Грозный Вышка	Азербайджан восемьдесят два сорок три, понял, ааа можете выполнять курсы?
05:23:11	Э	Мы не можем выполнять, дайте конкретный курс, мы пойдем на Махачкалу
05:23:34	Грозный Вышка	Азербайджан восемьдесят два сорок три, аа погода Махачкалы: ветер триста десять градусов, два метра в секунду, видимость три тысячи триста метров, нижний

		краи семьсот пятьдесят метров, дымка
?	?	?
05:24:17	Грозный Вышка	Азербайджан восемьдесят два сорок три, подтвердите, объявили бедствие?
05:24:24	Э	Не понял?
05:24:37	Грозный Вышка	Азербайджан восемьдесят два сорок три, борт порядок?
05:24:41	Э	Борт, порядок
05:25:45	Грозный Вышка	(нрзб) Азербайджан восемьдесят два сорок три, сию по диспетчерскому вас не наблюдаю, можете под...? Подскажите вашу высоту
05:26:58	Грозный Вышка	Азербайджан восемьдесят два сорок три, работайте Ростов Контроль, сто тридцать четыре запятая один
05:28:01	Э	Далее следуем на Баку, на этой высоте, пожалуйста векторите
05:28:05	Ростов Контроль 134,1	...Контроль, подтвердите следуете на эшелоне девяносто
05:28:59	Ростов Контроль 134,1	Азербайджан восемьдесят два сорок три, сообщите текущий курс
05:30:47	Ростов Контроль 134,1	Азербайджан восемьдесят два сорок три, подтвердите,

		выдерживаете эшелон девяноста
05:34:04	Ростов Контроль 127,9	Азал восемь десять два сорок три, рекомендация, юго-восточнее от вас сто шестьдесят километров Махачкала располагается, технически годен, готовы принять. Ваше решение?
05:34:16	Э	Погоду Баку дайте пожалуйста
05:34:35	Ростов Контроль 127,9	Азал восемь десять два сорок три, Баку, фактическая погода за тридцать минут: ветер триста двадцать градусов четырнадцать узлов, видимость более десяти километров, облачность значительная на шестьсот шестьде..., поправка девятьсот шестьдесят метров, температура девять, точка росы пять, QNH один ноль два семь гектопаскалей, без значительных изменений на два часа
05:34:57	Э	Понял, а погоду Махачкалы?
05:35:35	Ростов Контроль 127,9	Азал восемь десять два сорок три, фактическая погода Махачкалы за тридцать минут, ветер триста двадцать градусов два метра в секунду, видимость четыре тысячи

		восемьсот метров, дымка, облачность незначительная, сто восемьдесят метров, сплошная облачность семьсот двадцать метров, температура семь, точка росы пять QNH один ноль два шесть гектопаскалей, в работе полоса тридцать два, эффективность торможения хорошая, без значительных изменений на два часа и QVB сто восемьдесят метров.
05:36:01	Э	Нет, следуем в Баку
05:37:24	Ростов Контроль 127,9	Азал восемь десять два сорок три, будет возможность, сообщите остаток топлива и в какие двигатели попала птица?
05:39:01	Э	А Ростов, Азербайджанский восемь десять три сорок три, восемь десять два сорок три, топлива на борту три восемьсот тридцать, двигатели работают, отказала система управления элеронами и рулем высоты
05:39:53	Э	Я вас прошу, пока некогда. Актау как погода?
05:41:30	Ростов Контроль 127,9	Азал восемь десять два сорок три, фактическая погода Актау, uniform alfa tango echo, за тридцать минут, ветер ноль сорок градусов, шесть метров в секунду, видимость более десяти

		километров, облачность значительная на тысячу восемьдесят метров, температура четыре, точка росы минус один, QNH один ноль два семь гектопаскалей, без значительных изменений на два часа
05:42:40	Э	А тогда Ростов, тогда идем на Актау
05:45:33	Ростов Контроль 127,9	Азал восемь десять два сорок три, ии по возможности сообщите, какая помошь будет необходима по прибытию
05:45:49	Э	Пожарные, эвакуационные, э, врача, Азербайджан восемь десять два сорок три
05:51:10	Ростов Контроль 127,9	Азербайджан восемь десять два сорок три, повторите количество пассажиров и наличие опасных грузов
05:51:18	Э	Шестьдесят два пассажира, опасных грузов нет Азербайджан восемь десять два сорок три
05:52:39	Э	Так, у нас ситуация такая, кислород заканчивается в кабине пассажирской, значит там взорвался кислородный, по-моему, баллон, ааа, значит запах топлива идет, пассажирам некоторым значит теряют сознание. разрешите мы

		пойдем на меньшей высоте
05:52:58	Ростов Контроль 127,9	Азербайджан восемь десять два сорок три, какой необходимый эшелон, сообщите и информацию принял, взорвался кислородный баллон, кончается кислород, теряют сознание пассажиры
06:02:47	Э	Сто двадцать запятая семь, спасибо, Азербайджан восемь десять два сорок три. MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY Азербайджан во, восемь десять два сорок три, Актау вышка, аа добрый день, рули управления отказали, а управляем секторами газа, запрашиваем аварийную посадку на полосу одиннадцать.
06:03:06	Актау Вышка	АНУ 8243, Актау-Вышка, добрый день, опознаны, информацию приняли, управляете только рулями управления, код бедствия 7700, продолжайте снижение 1800 футов, QNH 1025, и сообщите вам как будет удобнее зайти, визуально скорее всего, да?
06:03:25	Э	Снижаемся на высоту тысячу восемьсот футов, будем заходить визуально, Азербайджанский восемь

		десять два сорок три, управляем секторами газа
06.03.39	Актау Вышка	Азербайджанский восемьдесят два сорок три, векторение обеспечить для захода?
06:03:44	Э	Да, отвекторите пожалуйста Азербайджан восемьдесят два сорок три

06:19:13 FDR-a əsasən TERRAIN TERRAIN PULL UP həyəcan siqnalı işə düşüb

06:22:20 ekipaj mexanizasiyanı birinci mövqeyə buraxmağa başladı(FLAPS 1)

06:22:24 ekipaj şassini açmağa başladı.

06:22:40 ekipaj mexanizasiyanı birinci mövqeyə buraxmağa başladı(FLAPS 2)

06:23:30 ekipaj mexanizasiyanı birinci mövqeyə buraxmağa başladı(FLAPS 3)

06:24:52 FDR-a əsasən TERRAIN TERRAIN PULL UP həyəcan siqnalı işə düşüb

06:25:25 FDR-a əsasən TERRAIN TERRAIN PULL UP həyəcan siqnalı işə düşüb

06:27:58

təyyarə 35 dərəcə sağ hissə ilə, "-5,8" dərəcə meydança ilə yerə toqquşub,
konfiqurasiya:

- 3-cü mövqeyə uzadılmış flap(FLAPS 3);
- Şassi buraxıldı, qapılar açıqdır;
- Stabilizator 1.76 UP

nəticədə 38 ölü(3 ekipaj 35 sərnişin)

16 ağır xəsarət

Yanığının baş verdiyi əsas hissə. Sağ qana, burun və mərkəzi hissələr, mərkəzi hissə və sol qanad



Kabina və idarəetmə paneli



Sağ mühərrik ön hissə



Sol



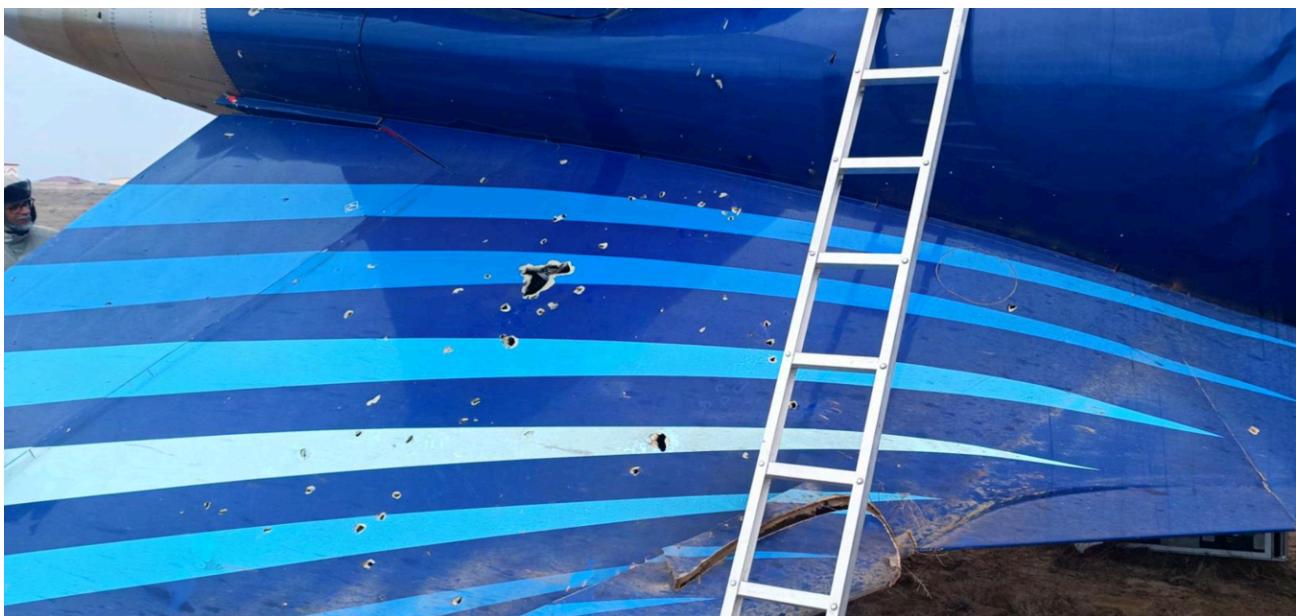
Arxa hissə



Arxa Qanad(Şaquli Stabilizator Sol Hissə)



Üfuqi Stabilizatro Sol Hissə



Hidravlik sistemlər 1, 2 və 3 yerə təsir etməzdən əvvəl silahlı qüvvələrin txarici obyektlərin səbəb oldu.

Nəticədə hidravlik maye itkisi oldu.

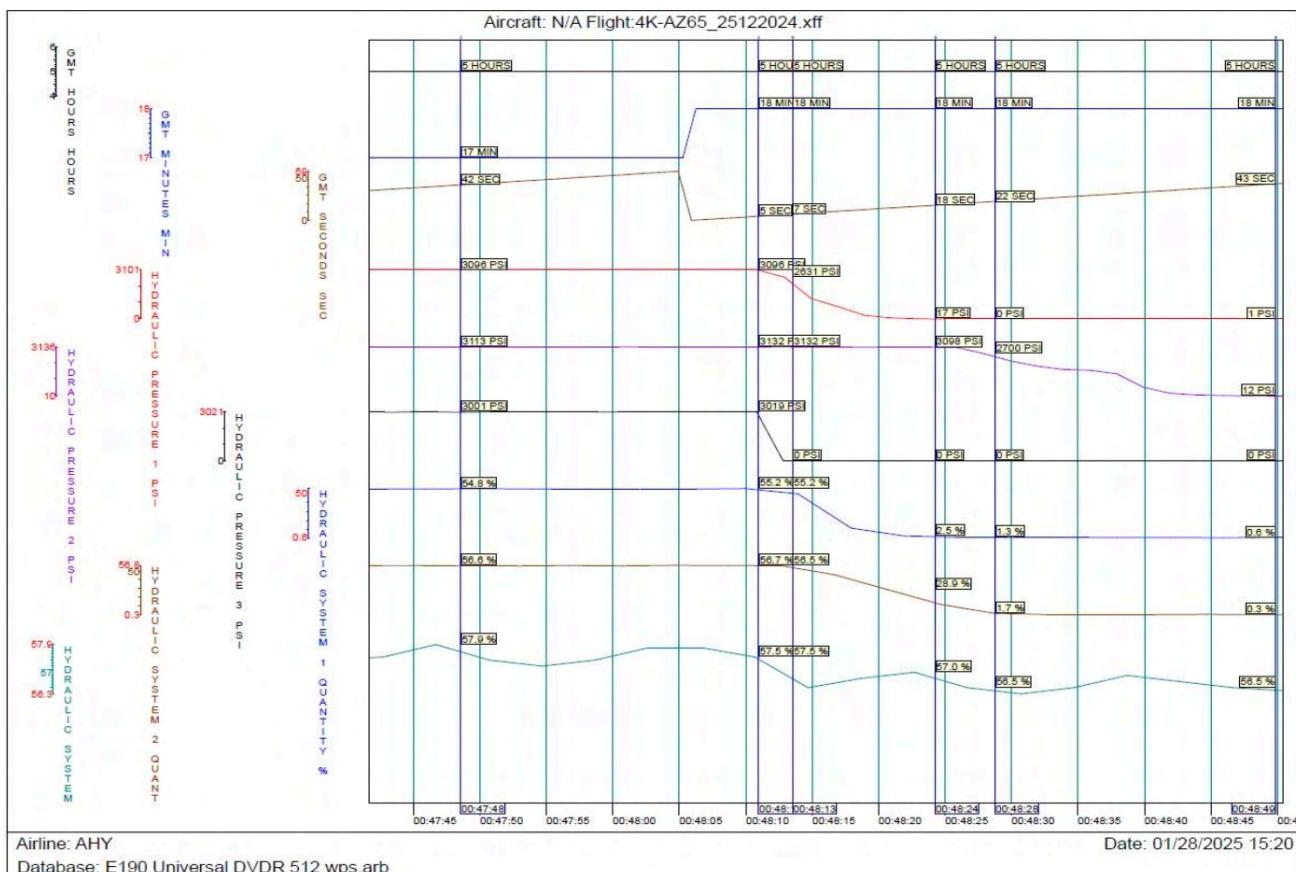
1ci hidravlik "boru"

3cü "boru"

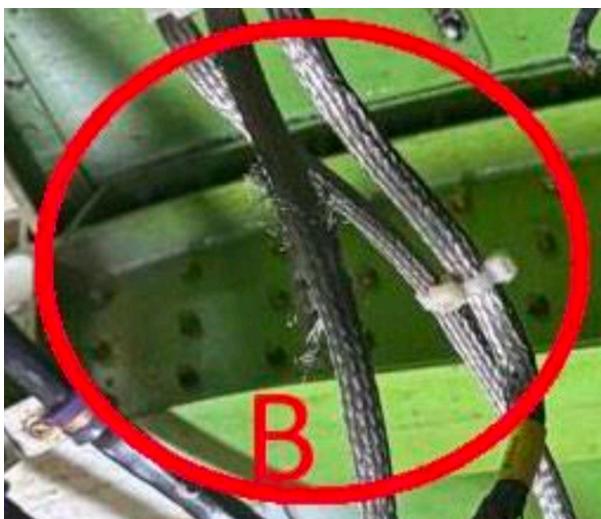
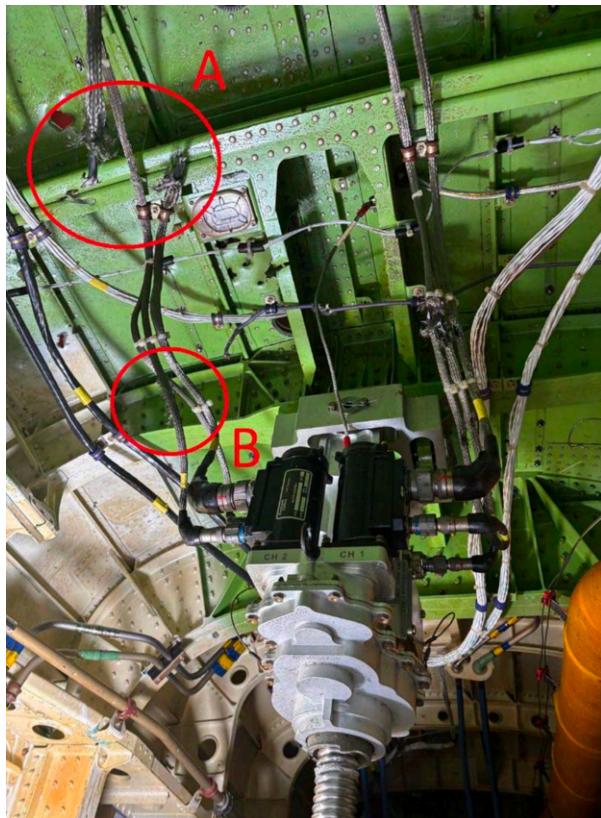
3cü "boru"



Təzyiq qrafiki



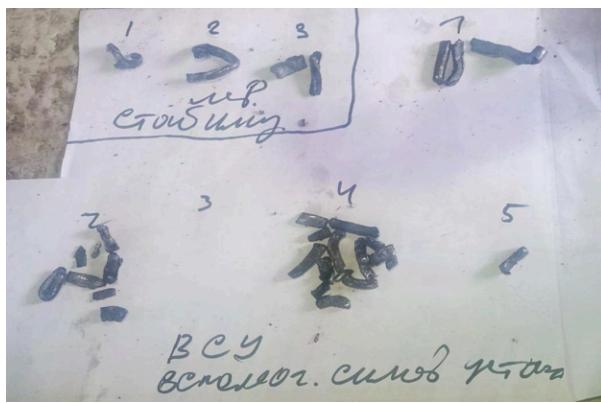
Aşağıda elektrik zədələnməsinin sübutunu göstərən fotosu var.
yerə təsir etməzdən əvvəl stabilizatorun idarəedici naqilləri (pitch trim) xarici obyektlərin
səbəb olduğu bilinir.
Bu zərərlərin nəticəsi trimmerlərin birinci və ikinci kanalların işləməməsi olacaq.



Təyyarənin zədələnməsi xarici obyektlərin təyyarəyə daxil olmasına göstərir.

Araştırmalar nəticəsində təyyarənin içində xarici obyektlər tapılıb.





Ekipaj haqqında məlumat:

Pilot:

Vəzifə	Pilot
Cinsiyyət	Kişi
Yaş	62
Təhsil	Sasovski İttifaqının Qəhrəmanı Taran G.A adına Sasovskoye. Mülki Aviasiya Uçuş Məktəbi. (1982) İxtisas – "təyyarə uçuşu", ixtisas – "pilot" 1992-ci ildə Leninqrad Hidrometeorologiya İnstitutu, ixtisası – "meteorologiya", ixtisas – "mühəndis - meteoroloq".
Aviasiya Personal Sertifikatı	Hava xəttinin pilotu sertifikatı mülki aviasiya, AZE.FCL.00217.A.ATPL, buraxılmışdır Dövlət mülki qurumu Azərbaycan Respublikasının aviasiyası 29.01.2021 - 19.05.2027, sıralama işarələr: "IR-EMB170" 28.04.2025-ci il tarixinə qədər, "PIC-EMB170" 28.04.2025 tarixinə qədər.
Tibbi müayinə	09.11.2024, tibbi arayış 1 sinif AZ No 008384, 14.03.2025-ci il tarixinədək etibarlıdır
Minimum	CAT II, Takeoff-150 m, Landing-100 ft x 300 (RVR)
Uçuş saatı	15139 s. 10 d. Aн-2: 2237 s. 50 d. Як-40: 2933 s. 36 d. Ty-134: 48 s. 03 d Aн-140: 37 s. 29 d. ATR 42/72: 2872 s. 46 d. E-170/190: 7009 s. 26 d.
Uçurucu pilot rolunda	7009 s. 26 d.
Son 1ay ərzində uçuş saatı	46s. 57d.
Son 3 gün ərzində uçuş saatı	N/A
Gün ərzində uçuş	2s. 39d.
Gün ərzində ümumi uçuş	3s. 50d.

Avadanlığın pilotlaşdırılması və naviqasiyasının sonuncu yoxlanışı	12.07.2024, uçuş imtahançısı-pilot- "Azərbaycan Hava" QSC-nin təlimatçısı, ümumi reyting - "SATISFACTORY"
Simulyatorda məşq	Son Simulyator: Recurrent - 26.10.2024; LPC - 27.10.2024
Uçuşqabağı hazırlıq	1s. 30d.
Uçuşqabağı istirahət	N/A
Uçuşdan əvvəl tibbi müayinə	25.12.24, H. Əliyev adına hava limanının tibbi heyəti
Daha önce baş vermiş qəza	N/A

Köməkçi Pilot

Vəzifə	Köməkçi Pilot
Cinsiyyət	Kişi
Yaş	29
Təhsil	2015-ci ildə Bakı Milli Aviasiya Akademiyası, "uçuş mühəndisliyi" ixtisası
Aviasiya personalı sertifikatı	Kommersiya Pilot Lisenziyası, AZE.FCL.00203.A.CPL, Azərbaycan Respublikasının Mülki Aviasiya üzrə Dövlət Agentliyi tərəfindən 14.02.2024-14.02.2034- cü il tarixlərində verilmişdir, ixtisas nişanları: "CP-EMB170" 26.07.2025-ci il tarixə qədər, 2025-ci il tarixə qədər, xüsusi olaraq. "MIN- EMB170-CAT II" 26.07.2025-ci il tarixinədək.
Tibbi müayinə	22.02.2024-cü il, tibbi arayış 1 sinif AZ No 007844, 21.02.2025-ci il tarixinədək etibarlıdır.
Uçuş saatı	828s. 50d. E-170/190: 670 s. 6 d. Cessna-172S: 158 s. 44 d.
Son 30gün	10s. 4d.
Son 3 gün	N/A
Gün ərzində uçuş	2s. 39d.
Gün ərzində ümumi uçuş	3s. 50d.
Avadanlığın pilotlaşdırılması və naviqasiyاسının sonuncu yoxlanışı	08.10.2024, uçuş imtahançısı – pilot- "Azərbaycan Hava" QSC-nin təlimatçısı, ümumi reytinq – "SATISFACTORY"
Simulyatorda məşq	Recurrent Simulator Training-03.11.2024; Recurrent Proficiency Check-16.11.2024;
Uçuşqabağı hazırlıq	1s. 30d.
Uçuşqabağı istirahət	51s. 49d.

Uçuşdan əvvəl tibbi müayinə	25.12.24, H. Əliyev adına hava limanının tibbi heyəti
Daha öncə baş vermiş qəza	N/A

Hava Gəmisinin Təfərrüatları

1	Model	Embraer ERJ 190-100 IGW
2	Istehsal Olunma Tarixi və İstehsal edən şirkət	25.06.2013, Embraer S.A.
3	Registrasiya Nömrəsi	4K-AZ65
4	Dövlət Qeydiyyatı Haqqında Şəhadətnamə	28.08.2015-ci il tarixli, №393, Azərbaycan Respublikasının Dövlət Mülki Aviasiyası
5	Uçuşa Yararlılıq Sertifikatı	16.07.2013-cü il tarixli, №AR-336, Azərbaycan Respublikasının Dövlət Mülki Aviasiyasına verilmişdir, 18.10.2024-cü il tarixli CAMO/010/2022 sayılı Uçuşa yararlılığının yoxlanılması Sertifikatı ilə uzadılmışdır.
6	Təyin Edilmiş İstismar Müddəti	Şərtə Görə
7	İş Vaxtı	15257 uçuş s. 22d. 9949 eniş
8	Texniki Baxış İntervalı	7500 u.s.
9	Texniki Baxış Sayı	2
10	Sonuncu Texniki Baxışın Yeri Və Zamanı	18.10.2024 Azerbaijan, Baku «Silk Way Technics branch of Silk Way West Airlines»
11	Texniki Baxışdan Sonra Uçuş Saati	471 u.s.
12	Qalıq Saat	7029 u.s.
13	Son Operativ Baxış	48 FH check 24.12.2024 Departure Check 25.12.2024

Mühərriklər

1	Model	CF34-10E6G07	CF34-10E6G07
2	Zavod Nömrəsi	424554 (sol)	424560 (sağ)
3	Istehsal Tarixi, Şirkətin Adı	29.04.2013, General Electric	10.05.2013, General Electric
4	Təyin Edilmiş Xidmət Müddəti	Şərtə Görə	Şərtə Görə
5	İstismar Müddəti	15257 s. 22d, 9949 dövrə	15257 s. 22d, 9949 dövrə
6	Təmir Xidmətləri Arasındakı Müddət	25000 dövrə	25000 dövrə
7	Ümumi Təmir Sayı	Təmir Olunmayıb	Təmir Olunmayıb
8	Son Təmir Tarixi	Təmir Olunmayıb	Təmir Olunmayıb
9	Təmirə Qalıb	15051 dövrə	15051 dövrə

Radio-Əlaqə

E-190 4K-AZ65 təyyarəsi aşağıdakılardır təchiz edilmişdir:

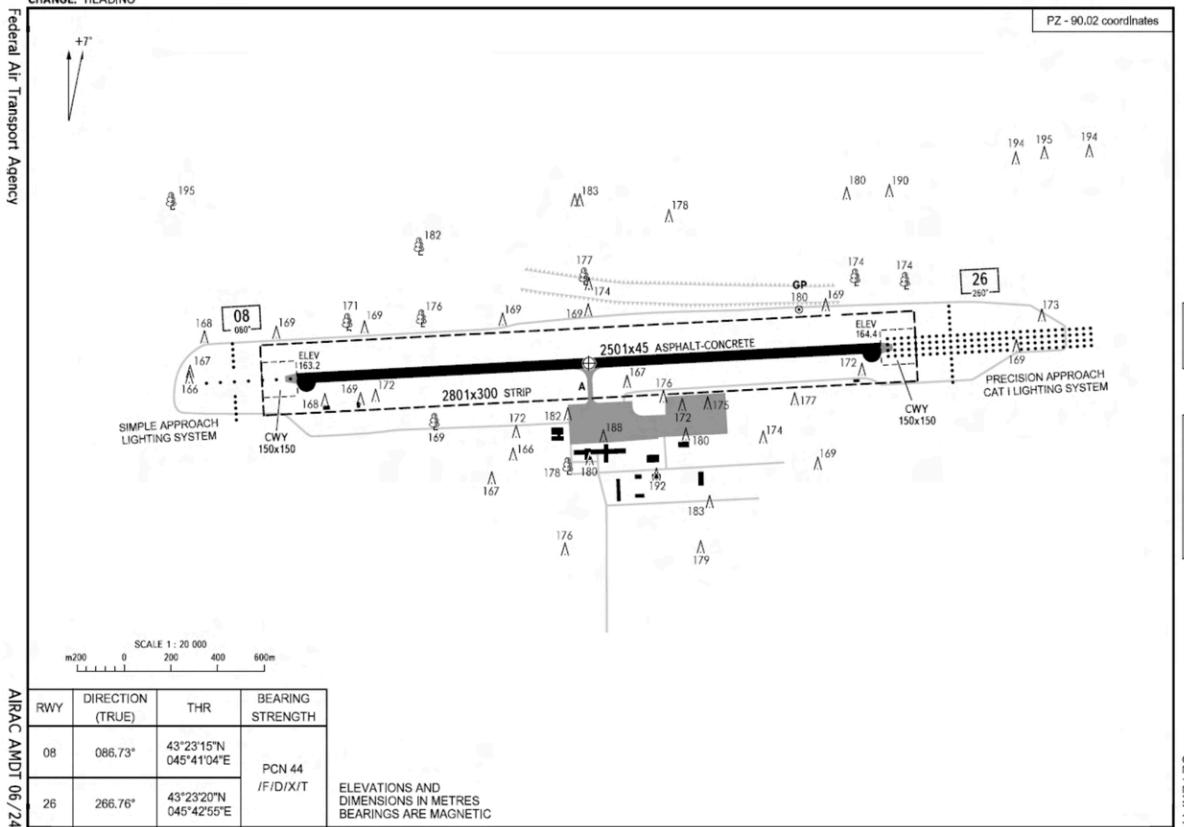
- VHF COM (118/000-136/975 MHz)
- ATC Mode S Transponder (ADSB-OUT) (1090+/- 1 MHz transmit, 1030 +/- MHZ receive)
- DME Interrogator (1025,0-1150,0 MHz, 962,0-1213,0 MHz)
- TCAS COMPUTER (Change 7.1) (Transmit on 1030.0 MHz, Receive 1090.0 MHz)
- Weather Radar (9345.0 MHz)
- Radio Altimeter (4200.0-4400.0 MHz)
- ELT (Portable) (406 MHz, 121.5 MHz, 243.0 MHz)
- ELT (Fixed) (406 MHz, 121.5 MHz, 243.0 MHz)

Vaxt	XXXXXXX	Xidmət Təminatçısı; Radio Tezliyi.
-dən	-dək	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX XXXXXXX
03:47:40	03:53:15	Dispetçer Baku Ground Hava Hərəkətini İdarəetmə Vahid Sisteminin Yerüstü Baş Mərkəzi, tezlik: 121,7 MHz.
03:53:24	03:56:07	Dispetçer Baku Tower Hava Hərəkətini İdarəetmə Vahid Sisteminin Baş Mərkəzi, tezlik: 119,2 MHz.
03:56:07	03:59:22	Dispetçer Baku Departure Hava Hərəkətini İdarəetmə Vahid Sisteminin Bakı Gedış Baş Mərkəzi, tezlik: 120,8 MHz.
03:59:30	04:12:33	Dispetçer Baku Control Hava Hərəkətini İdarəetmə Vahid Sisteminin Baş İdarəetmə Mərkəzi, tezlik: 133,1 MHz.
04:12:50	04:36:43	Vahid Sistem Hava Hərəkətini İdarəetmə Regional Mərkəzinin (Rostov-na-Donu) M1 rayon sektorunun idarəetmə mərkəzinin radar nəzarətinin dispetçeri, "Ростов-Контроль" çağırış nişanı; tezlik 127,9 MHz.
04:36:56	05:27:15	Qroznı aerodromunun (Şimal) komanda idarəetmə mərkəzinin dispetçeri, "Грозный – Вышка" çağırış nişanı; tezlik 120,2 MHz.
05:27:31	05:31:34	Vahid Sistem Hava Hərəkətini İdarəetmə Regional Mərkəzinin (Rostov-na-Donu)

		B5 rayon idarəetmə mərkəzi sektorunun radar idarəetmə dispetçeri, "Ростов-Контроль" çağırış nişanı; tezlik 134,1 MHz.
05:31:37	06:02:45	Vahid Sistem Hava Hərəkətini idarəetmə Regional Mərkəzinin (Rostov-na-Donu) M1 rayon sektoru dispetçer mərkəzinin radar nəzarətinin dispetçeri, "Ростов-Контроль" çağırış nişanı; tezlik 127,9 MHz.
06:02:55	06:28:08	"Казаэронавигация" -nin Aktau hava hərəkətinə xidmət filialının "«Вышка»" hava hərəkətini idarəetmə mərkəzini birbaşa idarə edən dispetçer, tezlik 120,7 MHz

Hava Limanı Xəritəsi.

CHANGE: HEADING



N/A	Доброе утро.
D	На запасной уходит метеоусловиями Грозного в Баку АХЫ18243 (он от нас уходит?) с подхода уходит
N/A	8243, хорошо
D	Мх, ну только это маршрутку
D	Мх, Владикавказ ДВЗ
Vladiqafqaz	Да, слушаю
D	В 15 минут Грозный «Ковер» радиусом 50
Vladiqafqaz	Грозный «Ковер» радиус 50 принял
N/A	Ростов (eşidilmir)
D	15 минут Грозный «Ковер» радиусом 50
N/A	15 минут Грозный «Ковер» радиусом 50
Nalçık	Нальчик-подход
D	Грозный 15 минут «Ковер» радиусом 50
Nalçık	Нальчик Понял, Грозный «Ковер» радиусом 50, это кто звонит?
D	В 15 минут ДВЗ Ростов
Nalçık	Понял, спасибо
D	Да
N/A	Да, что хотел, РП?
D	Грозный 15 минут радиусом 50«Ковер»
N/A	Да, да. Мы уже знаем доводим в установленном порядке
D	Еще что-то?

N/A	Нет, ничего именно это...
D	Нет, нет я у РП нашего спрашиваю
N/A	Ааа
D	Он вызовет вас
N/A	Хорошо
D	Да
N/A	Грозный есть да информация
D	Да, ковер на экран, уже есть
N/A	Мхм
D	Махачкала - ДВЗ
Mahaçqala	Отвечаю
D	Грозный «Ковер» в 15 минут радиусом 50
Mahaçqala	Грозный «Ковер» в 15 минут
D	Да, есть
Mahaçqala	Ростов (eşidilmir)
D	У вас есть по АХЫ8243 информация, да? К вам на запасной метеоусловиями Грозного и закрытием
Mahaçqala	Да, да. Есть, технически годны принимаем, запасным обеспечим
D	Embraer...Хорошо
05:21:42 Qrozni	На приёме Грозный
D	В 15 минут «Ковер» у вас радиусом 50 и для информации АХЫ8243 на Минводы уходит на запасной

Qrozni	Сию решил на Махачкалу у него от столкновения с птицей, у него очень неустойчивая ситуация на борту
D	На Махачкалу? Хорошо, есть На Махачкалу было столкно....
Mahaçqala	Отвечаю
D	Так, запишите, к вам на запасной идет АХЫ18243 Ембраер 190 закрытием и метеоусловиями Грозного, к вам на запасной, еще дополнительная информация у него было столкновение с птицами, там при заходе, в общем особое внимание

Təhlükəsizliyin yaxşılaşdırılması üçün tövsiyələr

Qeydiyyatın aparıldığı bölgələrə uçuşlar üçün risk qiymətləndirməsi aparın

SON.