

Szczegóły katastrofy MiG-29UB w Kazachstanie

#Lotnictwo wojskowe 13 lutego 2008

Znane są już szczegóły wtorkowej kraksy myśliwca MiG-29UB lotnictwa Kazachstanu (patrz - [Katastrofa MiG-29 w Kazachstanie](#)).

Według informacji ministerstwa obrony Kazachstanu, do tragedii doszło 12 lutego 2008 o 11.17 czasu lokalnego na lotnisku Żietigen w Obwodzie Ałmatyńskim, w Rejonie Ulijskim, na południowym wschodzie kraju.

Źródła rosyjskie twierdzą, że obaj lotnicy wystartowali do standardowego lotu treningowego. Podczas wznoszenia po starcie odmówił posłuszeństwa lewy silnik samolotu. Wykorzystując siłę ciągu prawego silnika piloci podchodzili do awaryjnego lądowania. Ten jednak również przestał pracować, kiedy maszyna była już bardzo nisko, tuż przed pasem. Piloci katapultowali się na wysokości 100-150 m, co dla fotela K-36 typu zero-zero nie jest wysokością ryzykowną. Świadkowie twierdzą jednak, że Kowiazin zrobił to w sposób nieudany, w rezultacie czego zginął. Jedna z osób obecnych na lotnisku utrzymuje, że ofierze zabrakło wysokości na wypełnienie spadochronu fotela.

A. Kowiazin urodził się w 1973. Był absolwentem wyższej szkoły lotniczej w Barnaule. Pozostawił żonę i osierocił córkę. Legitymował się 237 godzinami za sterami samolotów. W. Dilmuchamiedow urodził się w 1972. Jest absolwentem wyższej szkoły lotniczej w Stawropolu. Jest pilotem z 890 godzinami w powietrzu, z czego 356 spędził w kabinach MiG-29. Żonaty ma syna.

Na czele komisji badającej przyczyny kraksy stanął gen. Aleksander Sorokin. W dniu katastrofy w godzinach popołudniowych odnaleziono rejestrator parametrów lotu, tzw. *czarną skrzynkę*.

Rosyjskie źródła podają, że feralny dwumiejscowy MiG-29 został wyprodukowany w 1987, zaś jego silniki przechodziły remont w 2007 na Ukrainie.

Według informacji ministerstwa obrony Kazachstanu, do tragedii doszło 12 lutego 2008 o 11.17 czasu lokalnego na lotnisku Żietigen w Obwodzie Ałmatyńskim, w Rejonie Ulijskim, na południowym wschodzie kraju.

Źródła rosyjskie twierdzą, że obaj lotnicy wystartowali do standardowego lotu treningowego. Podczas wznoszenia po starcie odmówił posłuszeństwa lewy silnik samolotu. Wykorzystując siłę ciągu prawego silnika piloci podchodzili do awaryjnego lądowania. Ten jednak również przestał pracować, kiedy maszyna była już bardzo nisko, tuż przed pasem. Piloci katapultowali się na wysokości 100-150 m, co dla fotela

K-36 typu zero-zero nie jest wysokością ryzykowną. Świadkowie twierdzą jednak, że Kowiazin zrobił to w sposób nieudany, w rezultacie czego zginął. Jedna z osób obecnych na lotnisku utrzymuje, że ofierze zabrakło wysokości na wypełnienie spadochronu fotela.

A. Kowiazin urodził się w 1973. Był absolwentem wyższej szkoły lotniczej w Barnaule. Pozostawił żonę i osierocił córkę. Legitymował się 237 godzinami za sterami samolotów. W. Dilmuchamiedow urodził się w 1972. Jest absolwentem wyższej szkoły lotniczej w Stawropolu. Jest pilotem z 890 godzinami w powietrzu, z czego 356 spędził w kabinach MiG-29. Żonaty ma syna.

Na czele komisji badającej przyczyny kraksy stanął gen. Aleksander Sorokin. W dniu katastrofy w godzinach popołudniowych odnaleziono rejestrator parametrów lotu, tzw. *czarną skrzynkę*.

Rosyjskie źródła podają, że feralny dwumiejscowy MiG-29 został wyprodukowany w 1987, zaś jego silniki przechodziły remont w 2007 na Ukrainie.

Powiązane wiadomości

[Szczegóły katastrofy MiG-29UB w Kazachstanie \(2008-02-13\)](#)

[Katastrofa MiG-29 w Kazachstanie \(2008-02-12\)](#)

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2025 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o