अजित दादा
विमान अपघात ?

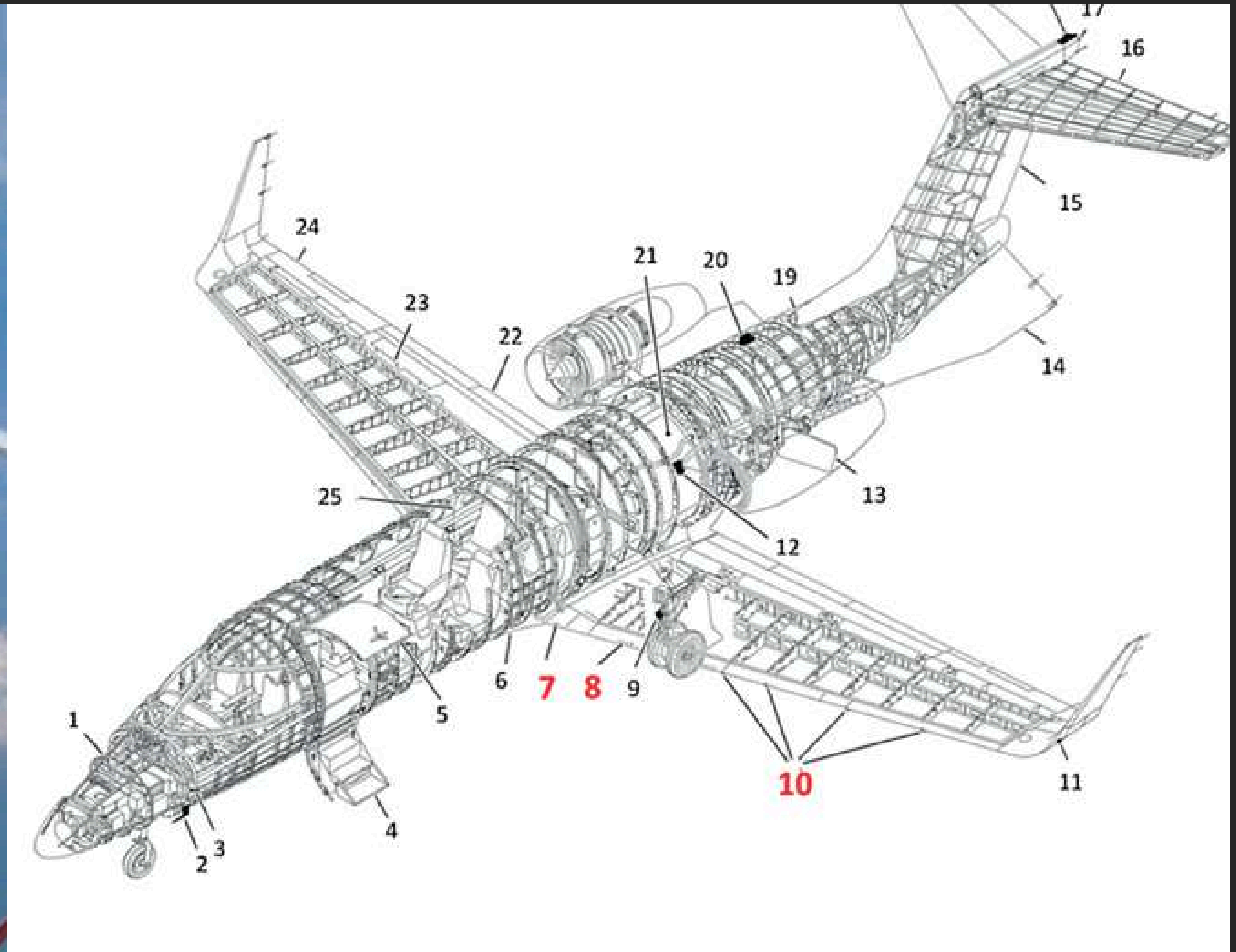
28.01.2026

दादांचा मुंबई ते बारामती विमान प्रवास :

अंतर	वेळ	वाहन
अंदाजे 130 miles (210 km)	जवळपास 27 मिनिटे	VSR कंपनीचे Learjet-45 विमान

विमानाची संक्षिप्त माहिती :

- हे विमान कॅनडाच्या Bombardier Aerospace ने 2010 साली बनवलेले होते.
- हे विमान Learjet-45 प्रकारचे होते.
- हे विमान सामान्य विमानापेक्षा फास्ट असतात व आकाशात साधारण 51000 फुट ऊंचीवर उडतात.
- सामान्य विमान 41000 फुटपर्यंत उडतात.



1 Nose Avionics Comp.
2 Pitot Static Probe
3 Stall Warning Vane
4 Lower Cabin Door
5 Upper Cabin Door
6 Landing Light
7 Stall Strip
8 Leading Edge Triangles
9 Taxi Light
10 Vortilons
11 Wing Pos/Navi Light
12 Fuel Air Scoop
13 Baggage Door
14 Delta Fin
15 Rudder
16 Elevator
17 Tail Navigation Light
18 Tail Strobe Light/Beac.
19 Ram Air Inlet
20 Pack Inlet Scoop
21 Fuselage Fuel Ce
22 Flap
23 Spoiler/Spoileron
24 Aileron

VSR कंपनी माहिती :

GROUP

कंपनीचे मुख्य कार्यालय दिल्ली मधे आहे.

Three shareholders -
1) विजय कुमार सिंग , 2) सिमी सिंग, 3) Vista Sales Private Limited.

Two Director- 1) विजय कुमार सिंग , 2) रोहित सिंग

Vista Sales Private Limited कंपनीमध्ये 27 shareholder कंपन्या आहेत.
उदा. AMBUJA VINCOM

VSR कडे 2028 पर्यंतचा Air Operator Permit आहे.

कंपनीच्या ताफ्यात 7 'Learjet 45' विमाने आहेत.

VSR
VENTURES PRIVATE LIMITED

LIST OF SHAREHOLDERS
AS ON 31ST MARCH, 2024

Folio No.	Name, Father's Name/ Husband's Name	Address	Type of Shares	Number of Shares	Face Value (Rs.)
1.	Vijay Kumar Singh	7349, Sector-B, Pocket – 10, Vasant Kunj, New Delhi - 110070	Equity	79,50,000	10/-
2.	Simi Singh	7349, Sector-B, Pocket-10, Vasant Kunj, Delhi – 110070	Equity	1,26,923	10/-
3.	Vista Sales Private Limited	Gala No. 216, Building No. 3b, Rahul Mittal Industrial Estate, Kurla Road Andheri Mumbai, Maharashtra - 400059	Preference	90,00,000	10/-
			Total	1,70,76,923	

VISTA SALES PRIVATE LIMITED
CIN - U51909MH2011PTC302634
Regd. Office: Gala No. 216, Building No. 3B, Rahul Mittal Industrial Estate, Kurla Road Andheri, Mumbai City (MH) - 400059
Email ID - vistasalescg@gmail.com Contact No. 70009-61102

LIST OF EQUITY SHARE HOLDERS AS ON 31ST MARCH, 2022

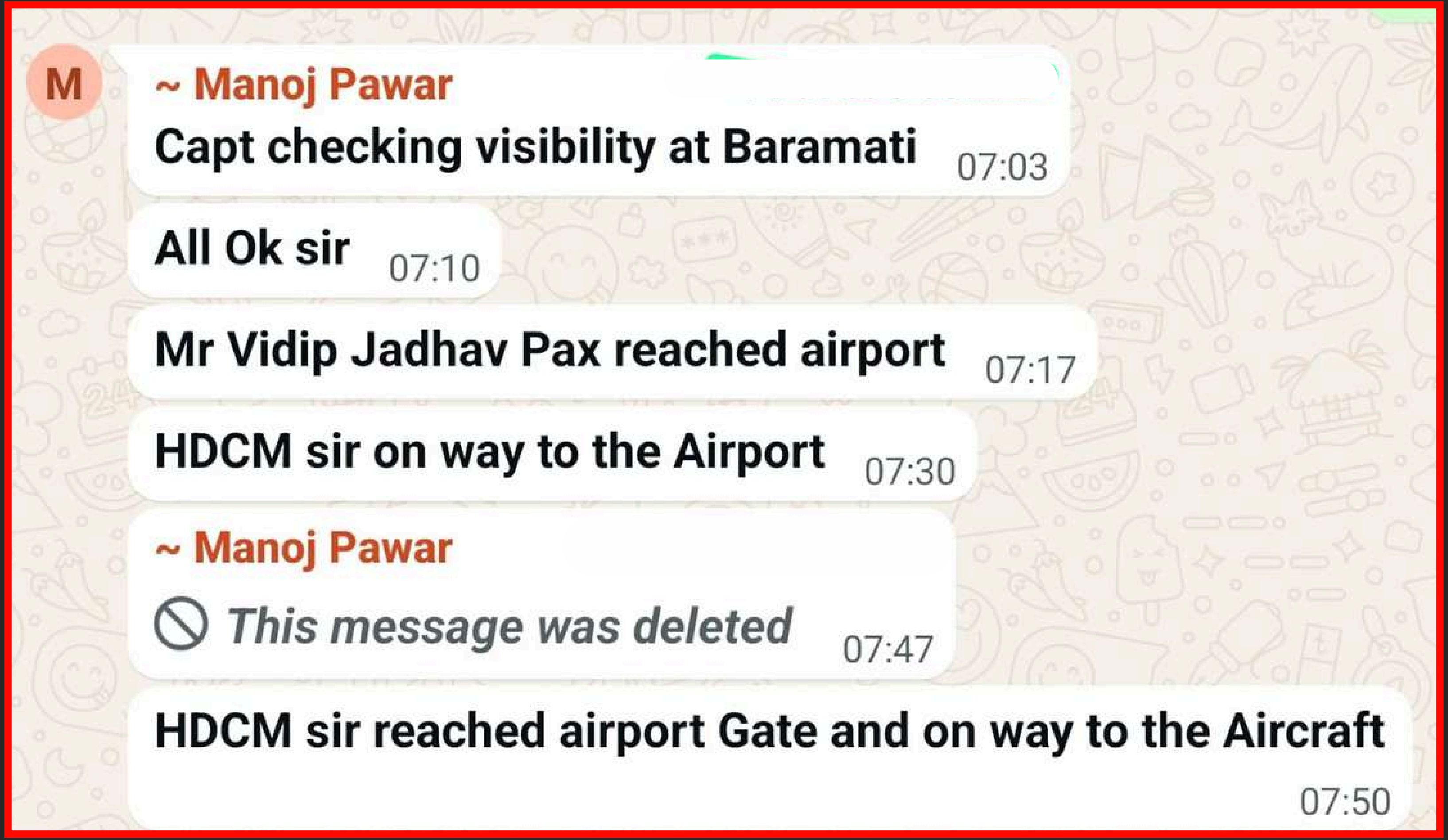
S No.	Share Holder's Name	No. of Shares	Amount Per Share
1	Ambuja Vincom Pvt. Ltd.	19,50,000	1
2	Lamboder Vanijya Pvt. Ltd.	19,50,000	1
3	Asian Dealer Pvt. Ltd.	16,960	1
4	Jessica Distributors Pvt. Ltd.	14,880	1
5	Anish Dealers Pvt. Ltd.	14,570	1
6	Isha Tradelink Pvt. Ltd.	13,880	1
7	Astra Dealers Pvt. Ltd.	12,580	1
8	Agro Commosales Pvt. Ltd.	12,378	1
9	BlueBell Barter Pvt. Ltd.	10,240	1
10	Penguin Infranirman Pvt. Ltd.	8,360	1
11	Robert Sales Pvt. Ltd.	7,370	1
12	Panchshree Technologies Pvt. Ltd.	6,362	1
13	Aaradhak Vanijya Pvt. Ltd.	1,600	1
14	Altona Mercantile Pvt. Ltd.	2,700	1
15	Ambuja Marketing Pvt. Ltd.	4,460	1
16	Antra Vinimay Pvt. Ltd.	1,500	1
17	Ashmit Vinimay Pvt. Ltd.	1,500	1
18	Avaneesh Trading Pvt. Ltd.	2,200	1
19	Subhvani Properties Pvt. Ltd.	6,360	1
20	Vincent Dealer Pvt. Ltd.	900	1
21	Corus Properties Pvt. Ltd.	1,700	1
22	Eiffel Tower Realtors Pvt. Ltd.	2,786	1
23	Express Mercantile Pvt. Ltd.	2,800	1
24	Growing Merchants Pvt. Ltd.	100	1
25	Impression Trading Pvt. Ltd.	3,340	1
26	Pritha Vincom Pvt. Ltd.	1,600	1
27	Realsunrise Stockiest Pvt. Ltd.	6,220	1
	Total	40,57,346	

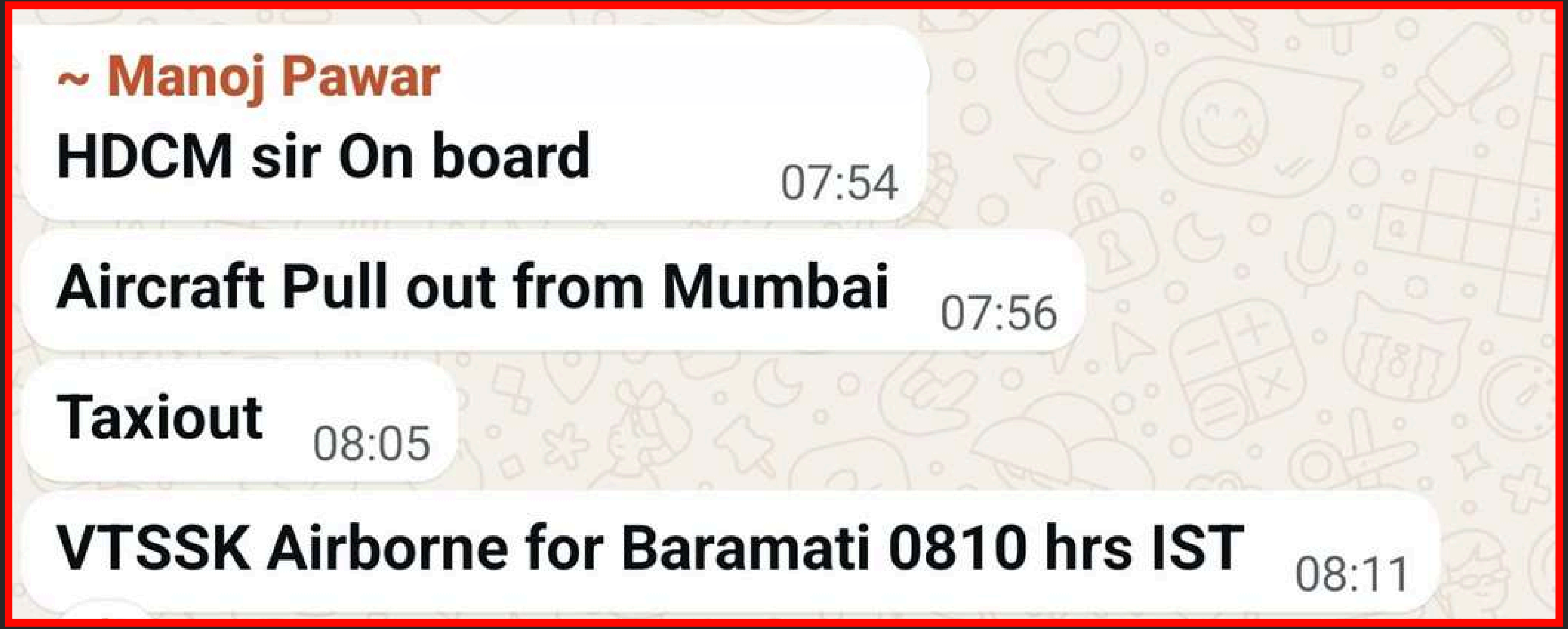
For VISTA SALES PRIVATE LIMITED

(PRABHASH SHARMA)
DIRECTOR
DIN: 02282310

अपघाताच्या दिवसाची टाइमलाईन :

07 : 02 AM	All crew reported at airport.
07 : 03 AM	Captain checked Baramati Airport visibility.
07 : 10 AM	All OK
07 : 17 AM	विदीप जाधव विमानतळावर पोहोचले.
07 : 50 AM	दादा विमानतळावर पोहोचले.
07 : 56 AM	विमान मुंबई विमानतळ रडारच्या संपर्कात.
08 : 10 : 51 AM	Takeoff

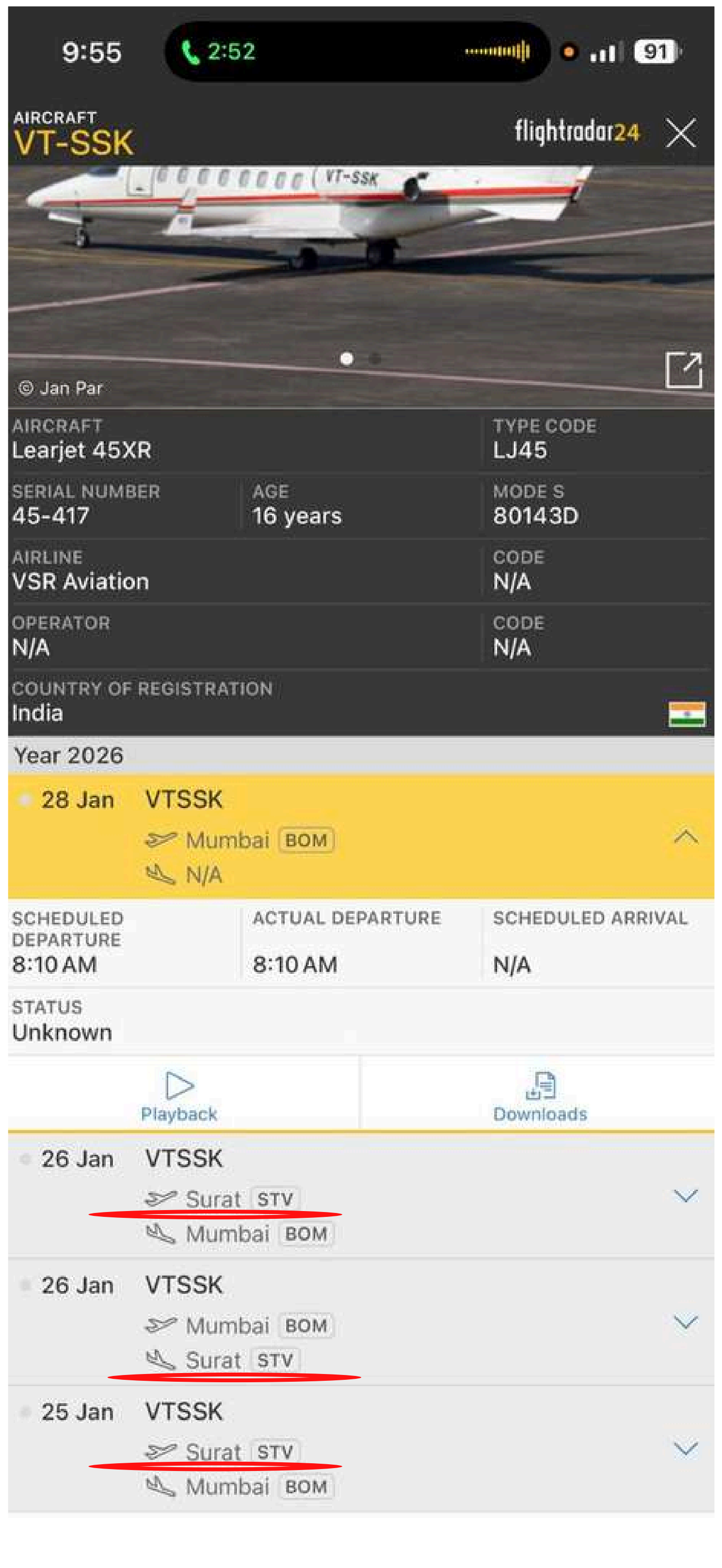




अपघाताच्या दिवसाची टाइमलाईन :

08 : 22 AM	विमान लोणावळा जवळ.
08 : 25 AM	विमान पुणे जवळ.
08 : 30 AM	विमान यवत जवळ.
08 : 32 AM	विमान सुपे जवळ.
08 : 43 ते 08 : 45 AM	दरम्यान अपघात.
09 : 00 AM	दादा गंभीर जखमी असल्याच्या बातम्या.
09 : 45 AM	दादांचे निधन झाल्याच्या बातम्या – महाराष्ट्र शोकसागरात.

आदले २ दिवशी विमान - सुरत गेले होते



अपघातानंतर, VSRकंपनीचे मालक विजय कुमार सिंग यांची प्रतिक्रिया :

विमान चांगल्या स्थितीत होते आणि Maintained होते, वैमानिक अनुभवी होते. अपघात Visibility Issue मुळे झाल्याची शक्यता आहे .

कंपनीच्या मालकाने नेहमी प्रमाणे हवामानावर विषय नेऊन हात झटकण्याचा प्रयत्न केला. परंतू वस्तुस्थिती मात्र वेगळी.

स्थानिकांच्या प्रतिक्रिया – “विमानाचा आवाज नेहमीपेक्षा वेगळा”

कंपनीच्या मालकाने नेहमी प्रमाणे हवामानावर विषय नेऊन हात झटकण्याचा प्रयत्न केला. परंतू वस्तुस्थिती मात्र वेगळी.

समोर आलेले CCTV फुटेज – विमान हवेतच तिरकस होऊन पडले होते.

स्थानिकांच्या प्रतिक्रिया तसेच समोर आलेले CCTV फुटेज बघता कंपनीच्या मालकाचा दावा पूर्णपणे खोटा ठरत असून यांत्रिक बिघाड झाला असावा हे स्पष्ट होते ...

१) विमानात काय बिघाड झाला होता ? Mechanical failure झाले असेल का ?

२) टेक-ऑफ पूर्वी विमान चेक करण्यात आले नव्हते का ? चेक करणारे कर्मचारी कोण ?

३) विमानाचा Techlog कुठे आहे / विमानाचा Airworthy Report कुठे आहे ?

४) विमानाचा Routine (line) Maintance झाला नव्हता का ? कोणी केला होता ?

Hanger CCTV ?

५) विमानाचा Heavy (Base) Maintanance कधी झाला होता ? त्याचा रिपोर्ट ?

कंपनीचा इतिहास - मुंबई 2023 चा अपघात :

- अपघाताची तारीख – 14 सप्टेंबर 2023
- विमान - Learjet 45XR , सर्व सहा प्रवाशी गंभीर जखमी झाले होते.

अपघाताचे सांगितले गेलेले कारण ?

मुसळधार पाऊस आणि कमी visibility मुंबई विमानतळाच्या रनवेवरुन घसरले होते.

मुंबई विमानतळावर तर ILS system आहे ,तरी का घसरले ?

या अपघाताची चौकशी होऊन अपघाताचा अहवाल समोर येणे अपेक्षित असताना कोणताही संपूर्ण अहवाल समोर आला नाही तसेच कंपनीवर कोणतीही कारवाई झाली नाही.

2023 अपघाता नंतर भारतात VSR वर कारवाई नाहीच!

- AAIB (Aircraft Accident Investigation Bureau) कडून अपघाताची पुढील चौकशी अजूनही सुरू आहे.
- इतका मोठा अपघात होऊन देखील २ वर्ष आपल्या यंत्रणांनी अहवाल दिला नाही.
- दादांचा अपघात झाल्यानंतर आपल्या यंत्रणा सांगत आहेत की २०२३ च्या अपघाताचा अहवाल लवकर देऊ...

Final report soon in Sep 2023 Mum Learjet crash

The Aircraft Accident Investigation Bureau is in the final stages of probing the Sep 14, 2023 accident of a VSR Ventures-operated Learjet 45 at Mumbai airport, the civil aviation ministry said on Monday; all evidence and documents have been analysed. The Learjet that crashed killing Dy CM Ajit Pawar too was operate by VSR.

Meanwhile, **DGCA has taken note of TOI's report** on the suspension and subsequent revocation of VSR's Third Country Operator (TCO) authorisation by the European Union's aviation safety agency (EASA), said a source, adding that the action stemmed from VSR's failure to furnish safety-related documents after the 2023 accident, and not from enforcement action by the Indian regulator.

TCO authorisation is a mandatory safety certification issued by EASA for non-EU operators conducting commercial flights into, within or out of the EU and associated jurisdictions. EASA sought information in 2024 as part of its continuous monitoring programme, but the operator did not respond despite repeated reminders. It led to a Level 1 finding citing denial of access to requested documents, preventing EASA from assessing continued compliance with safety requirements. EASA suspended the TCO authorisation in Dec 2024 and revoked it a year later after the non-compliance remained unresolved. TNN

File pic

The site of the Sep 14, 2023 Learjet accident

03. 02. 2026

EASA ने केलेली कारवाई :

- VSR चा २०२३ चा अपघात झाल्यानंतर आपल्या देशात काही कारवाई झाली नसली तरी EASA ने गंभीर दखल घेतली.
- EASA ने VSR कडून अपघात संबंधित माहिती आणि कागदपत्रे मागवली ,अनेकदा मागवूनही
- VSR ने कागदपत्रे दिली नाहीत .
- EASA कडून VSR चा TCO (Third Country Operator) परवाना स्थगित करण्यात आला.
- युरोपात बाहेरील कंपनीला विमान उडवायचे असेल तर EASA कडून TCO परवाना घ्यावा लागतो.
- 'level -1' त्रुटी असल्याचे कारण देत EASA कडून VSR चा परवाना रद्द करण्यात आला.
- 'level -1' is Most serious category of non-compliance .
- सुरक्षेचा गंभीर प्रश्न निर्माण होतो तेव्हाच 'level -1' चा शेरा दिला जातो .

Level 1 finding is issued when

- There is a major non-compliance with aviation safety regulations.
- It creates a direct and serious risk to flight safety.
- Immediate corrective action is required.

EASA Actions :

- Suspend operations
- Ground aircraft
- Withdraw approvals or certificates
- Stop maintenance or flight activities
- The suspension took place one year ago in 2024. Furthermore, the DGCA was notified of this information.

VSR च्या बाबतीतल्या पुढे आलेल्या गंभीर बाबी :

१) Flight Duty Time Limitation (FDTL) नियमांचे उल्लंघन --कागदपत्रांवर वैमानिकांच्या उड्डाणाच्या तासांमध्ये फेरफार केला जातो.

२) Cockpit Voice Recorders (CVR) - सर्व संभाषणे आणि आवाज रेकॉर्ड करणारे विमानाचे CVR वारंवार बंद असतात.

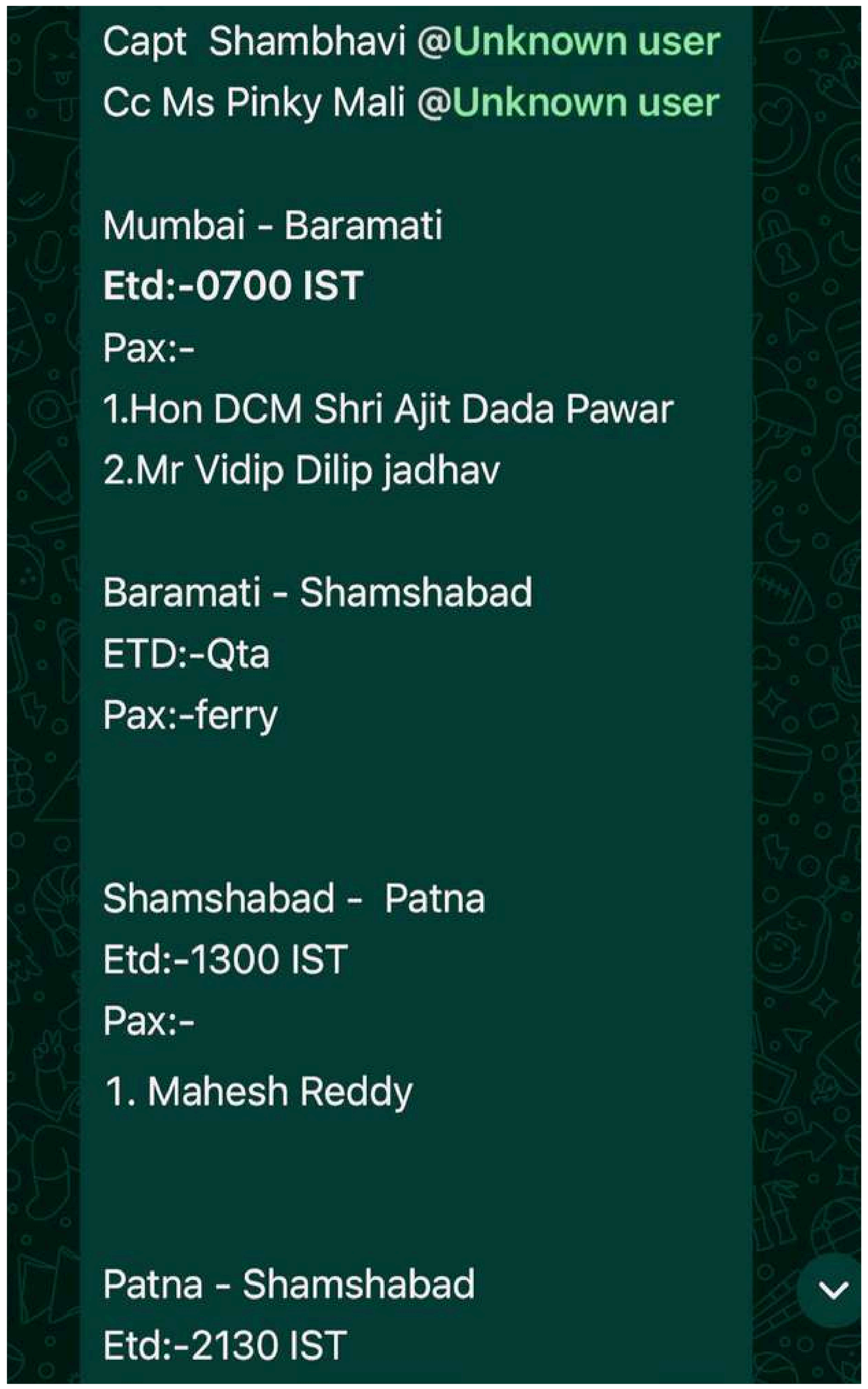
३)Checklist/Techlog विमान आणि दरम्यान पाळली जाणारी Checklist वापरण्याची पद्धत कंपनी मध्ये नसल्याची माहिती .

४)Standard Operating Procedure (SOP) - स्वतःची SOP नाही ,उत्पादक कंपनीच्या SOP चे पालन केले जात नाही.

५) VSR कडून Cost cutting वर भर असल्याने विमानांची देखभाल आणि Maintenance कडे दुर्लक्ष केले जाते.

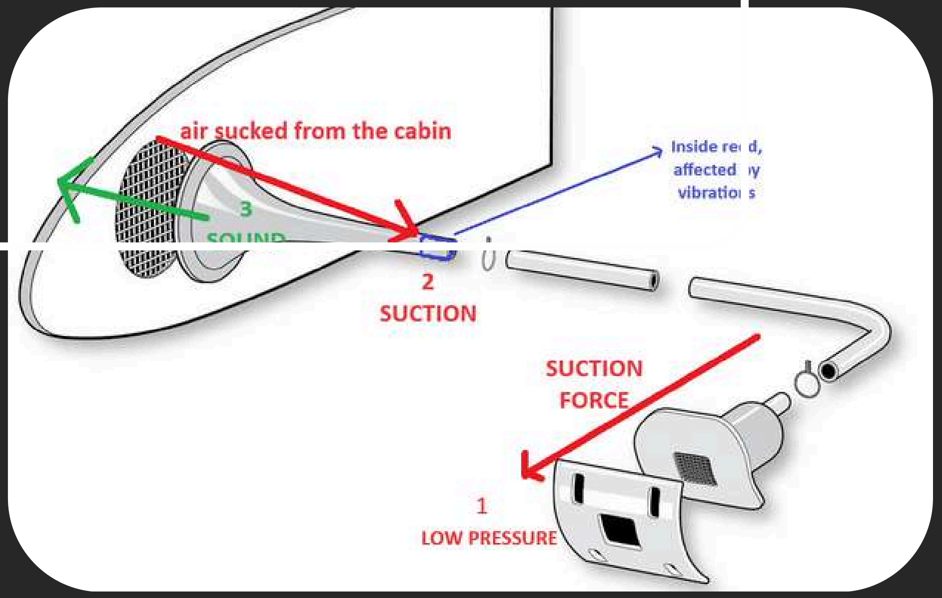
VSR संदर्भातल्या गंभीर बाबी आणि बारामती अपघातासंदर्भात उपस्थित होणारे प्रश्न :

- Go around- दादांच्या विमानाने दुसरा Go around का घेतला नाही ? कंपनीने Pilot ला इंधन वाचवण्याचे आदेश दिले होते का? कोणाच्या जिवापेक्षा इंधन वाचवणे हे महत्वाचे आहे का?
- दुसऱ्या विमानतळाचा पर्याय होता पण तो पर्याय का घेतला नाही ?
- दुसऱ्या विमानतळावर लँडिंग करण्यासाठी गेले असते तर विमानाचे दुसरीकडे बुक केलेले <u>10 लाख रुपये भाडे</u> बुडाले असते म्हणून इथेच visibility नसताना विमान उतरण्याचा प्रयत्न केला गेला का?



VSR संदर्भातल्या गंभीर बाबी आणि बारामती अपघातासंदर्भात उपस्थित होणारे प्रश्न :

- Stall warning system –
- दादा प्रवास करत असलेल्या विमानात Stall warning system नव्हती याची पक्की माहिती आहे.
- Stall warning system शिवाय विमान उडवलेच कसे जात होती ? Stall warning system नव्हती ही बाब Heavy (base) Maintanace मध्ये समोर आली नव्हती का ?
- (PTT) Push To Talk बटन चालू, त्यामध्ये Stall Warning System चा कोणताही आवाज का Record झाला नाही.
- Stall Warning System नसल्याचे TECH LOG मध्ये आले होते का?



VSR संदर्भातल्या गंभीर बाबी आणि बारामती अपघातासंदर्भात उपस्थित होणारे प्रश्न :

EGPWS (Enhanced Ground Proximity Warning System)

विमान अत्यंत खाली उडत होते (मंदिराच्या कळसाला धडकणार) मग तिथे

EGPWS इशारा दिला होता कि नाही ?

<u>PUSH TO TALK(PTT)</u> सुरु होते

संपूर्ण संभाषण ATC मध्ये ऐकलं जात होते ,

<u>STALL Warning</u> किंवा <u>EGPWS</u> चा कुठलाही अलर्ट चा आवाज

आलेला नव्हता.

VSR संदर्भातल्या गंभीर बाबी आणि बारामती अपघात संदर्भात उपस्थित होणारे प्रश्न :

- Heavy (Base) Maintanace योग्य पद्धतीने केला जात नाही.
- MRO (Maintenance, Repair, and Overhaul) कडे न पाठवता Inhouse केला जातो.
- कंपनीला स्वताच Heavy (Base) maintanace करता येते का ? त्यांच्याकडे तसे अधिकार आहेत का ?
- Heavy (Base) maintanace करणारे कर्मचारी कोण ? आधी कुठल्या कंपनीत काम करत होते ?
- त्यांची चौकशी केली आहे का?

- DGCA मधील काही माजी अधिकारी MRO मध्ये काम करतात त्यामुळे अधिक वेळ घालवल्यास कागदपत्रांसोबत छेडछाड होवू शकतो ?

VSR संदर्भातल्या गंभीर बाबी आणि बारामती अपघात संदर्भात उपस्थित होणारे प्रश्न :

विमानासोबत Fuel Tank नेले जातात ?

- खर्च वाचावा म्हणून VSR बऱ्याचदा विमानासोबत अतिरिक्त fuel tank नेते अशी खात्रीलायक माहिती आहे ..(त्यांचे CCTV चेक करावेत)
- बारामती अपघातात चार ते पाच ठिकाणी स्फोट झाला (स्थानिकांची प्रतिक्रिया) ?
- कदाचित त्या दिवशी विमानात अतिरिक्त fuel tank असाव्यात त्यामुळे नंतर स्फोट झाले.
- त्या विमानात अतिरिक्त fuel tank होत्या का ? दादा बसले होते त्याच्या मागच्या बाजूला Fuel Tank होत्या का ?
- अतिरिक्त Fuel tank = Bomb ?

VSR संदर्भात समोर आलेल्या गंभीर बाबी बघता..

Maintanace आणि checking मध्ये कसूर झाल्याची दाट शक्यता आहे.

१)Clearance engineer

2) Quality engineer

3)Maintanace engineer

या तिघांना तसेच संबंधिताना तत्काळ ताब्यात घेऊन उच्चस्तरीय चौकशी करावी .

२) सर्व नियमांचे उल्लघन करून विमाने चालवणाऱ्या या कंपनीच्या मालकावर तसेच संचालकांवर सदोष मनुष्यवधाचा गुन्हा दाखल करून या कंपनीवर तत्काळ बंदी घालावी.

३)EASA ने या कंपनीचे TCO परवाना सुरक्षेच्या कारणास्तव रद्द केला असताना याबाबत आपल्या भारतातील यंत्रणांनी दखल का घेतली नाही ??

४) EASA ने या कंपनीवर कारवाई केली असताना देखील राज्य सरकारने या कंपनीची सेवा का घेतली ? याची चौकशी होणे गरजेचे आहे.

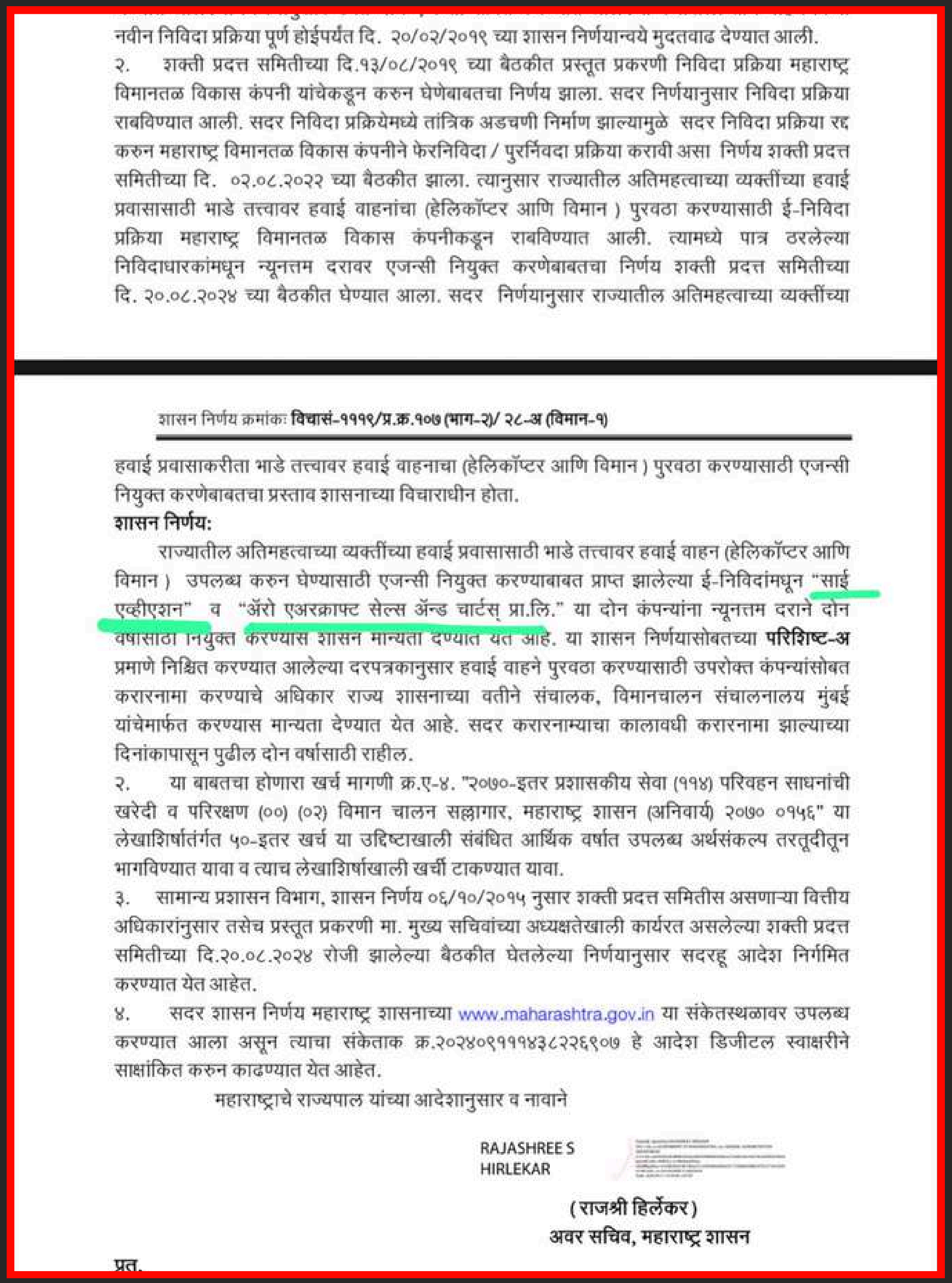
विमान बुक कसे केले गेले जाते -

- शासकीय VVIP व्यक्तींचे विमान बुक करण्यासाठी दोन कंपन्या आहेत
१) SAI Aviation   २) Arrow

• १ ते १५ तारखेपर्यंत साई तर १६ ते ३० तारखेपर्यंत AAROW

• बुकिंग साठी दोन whatsapp ग्रुप असतात
• साईचा एक ग्रुप , AAROW चा एक ग्रुप
• या ग्रुप मध्ये दोन्ही कंपनीचे HANDLER .
कंपनीचे मालक व VVIP व्यक्तींचे PA देखील असतात

या ग्रुप मधे विमान संचनालय महाराष्ट्र चे Director देखील असतात



नवीन निविदा प्रक्रिया पूर्ण होईपर्यंत दि. २०/०२/२०१९ च्या शासन निर्णयान्वये मुदतवाढ देण्यात आली.

२. शक्ती प्रदत्त समितीच्या दि.१३/०८/२०१९ च्या बैठकीत प्रस्तूत प्रकरणी निविदा प्रक्रिया महाराष्ट्र विमानतळ विकास कंपनी यांचेकडून करुन घेणेबाबतचा निर्णय झाला. सदर निर्णयानुसार निविदा प्रक्रिया राबविण्यात आली. सदर निविदा प्रक्रियेमध्ये तांत्रिक अडचणी निर्माण झाल्यामुळे सदर निविदा प्रक्रिया रद्द करुन महाराष्ट्र विमानतळ विकास कंपनीने फेरनिविदा / पुरर्निवदा प्रक्रिया करावी असा निर्णय शक्ती प्रदत्त समितीच्या दि. ०२.०८.२०२२ च्या बैठकीत झाला. त्यानुसार राज्यातील अतिमहत्वाच्या व्यक्तींच्या हवाई प्रवासासाठी भाडे तत्त्वावर हवाई वाहनांचा (हेलिकॉप्टर आणि विमान) पुरवठा करण्यासाठी ई-निविदा प्रक्रिया महाराष्ट्र विमानतळ विकास कंपनीकडून राबविण्यात आली. त्यामध्ये पात्र ठरलेल्या निविदाधारकांमधून न्यूनत्तम दरावर एजन्सी नियुक्त करणेबाबतचा निर्णय शक्ती प्रदत्त समितीच्या दि. २०.०८.२०२४ च्या बैठकीत घेण्यात आला. सदर निर्णयानुसार राज्यातील अतिमहत्वाच्या व्यक्तींच्या

शासन निर्णय क्रमांकः **विचासं-१११९/प्र.क्र.१०७ (भाग-२)/ २८-अ (विमान-१)**

हवाई प्रवासाकरीता भाडे तत्त्वावर हवाई वाहनाचा (हेलिकॉप्टर आणि विमान) पुरवठा करण्यासाठी एजन्सी नियुक्त करणेबाबतचा प्रस्ताव शासनाच्या विचाराधीन होता.

शासन निर्णयः

राज्यातील अतिमहत्वाच्या व्यक्तींच्या हवाई प्रवासासाठी भाडे तत्त्वावर हवाई वाहन (हेलिकॉप्टर आणि विमान) उपलब्ध करुन घेण्यासाठी एजन्सी नियुक्त करण्याबाबत प्राप्त झालेल्या ई-निविदांमधून "साई एव्हीएशन" व "ॲरो एअरक्राफ्ट सेल्स ॲन्ड चार्टस् प्रा.लि." या दोन कंपन्यांना न्यूनत्तम दराने दोन वर्षासाठी नियुक्त करण्यास शासन मान्यता देण्यात येत आहे. या शासन निर्णयासोबतच्या **परिशिष्ट-अ** प्रमाणे निश्चित करण्यात आलेल्या दरपत्रकानुसार हवाई वाहने पुरवठा करण्यासाठी उपरोक्त कंपन्यांसोबत करारनामा करण्याचे अधिकार राज्य शासनाच्या वतीने संचालक, विमानचालन संचालनालय मुंबई यांचेमार्फत करण्यास मान्यता देण्यात येत आहे. सदर करारनाम्याचा कालावधी करारनामा झाल्याच्या दिनांकापासून पुढील दोन वर्षासाठी राहील.

२. या बाबतचा होणारा खर्च मागणी क्र.ए-४. "२०७०-इतर प्रशासकीय सेवा (११४) परिवहन साधनांची खरेदी व परिरक्षण (००) (०२) विमान चालन सल्लागार, महाराष्ट्र शासन (अनिवार्य) २०७० ०१५६" या लेखाशिर्षातंर्गत ५०-इतर खर्च या उद्दिष्टाखाली संबंधित आर्थिक वर्षात उपलब्ध अर्थसंकल्प तरतूदीतून भागविण्यात यावा व त्याच लेखाशिर्षाखाली खर्ची टाकण्यात यावा.

३. सामान्य प्रशासन विभाग, शासन निर्णय ०६/१०/२०१५ नुसार शक्ती प्रदत्त समितीस असणाऱ्या वित्तीय अधिकारांनुसार तसेच प्रस्तूत प्रकरणी मा. मुख्य सचिवांच्या अध्यक्षतेखाली कार्यरत असलेल्या शक्ती प्रदत्त समितीच्या दि.२०.०८.२०२४ रोजी झालेल्या बैठकीत घेतलेल्या निर्णयानुसार सदरहू आदेश निर्गमित करण्यात येत आहेत.

४. सदर शासन निर्णय महाराष्ट्र शासनाच्या www.maharashtra.gov.in या संकेतस्थळावर उपलब्ध करण्यात आला असून त्याचा संकेताक क्र.२०२४०९१११४३८२२६९०७ हे आदेश डिजीटल स्वाक्षरीने साक्षांकित करुन काढण्यात येत आहेत.

महाराष्ट्राचे राज्यपाल यांच्या आदेशानुसार व नावाने

RAJASHREE S
HIRLEKAR

(राजश्री हिर्लेकर)
अवर सचिव, महाराष्ट्र शासन

प्रत,

VSR संदर्भात समोर आलेल्या गंभीर बाबी बघता..

Arrow कंपनी –

सरकारची विमाने बुक करण्याचे काम करणारी कंपनी या कंपनीच्या लोकांना विमानतळावर फेवर दिले जाते.

एका HANDLER ला सर्व VIP प्रवाशांची इत्यंभूत माहिती असायची तो HANDLER कोण होता ?

या कंपनीचे डायरेक्टर पतंजली कंपनीत डायरेक्टर असल्याची माहिती समोर येत आहे.

घातपात?

RISE AND KILL FIRST या पुस्तकातील मजकूर :

On the other hand, Dagan added with a smile, returning to his favorite modus operandi , ‘sometimes it’s most effective to kill the driver ,and that’s that’ .

“दुसऱ्या बाजूला, डागनने हसत आपल्या आवडत्या कार्यपद्धतीबाबत म्हटले,
‘कधी कधी सर्वात प्रभावी उपाय म्हणजे चालकाला ठार करणे — आणि तेवढेच पुरेसे असते.’

घातपात? – राज्यभरात चर्चा

१) 27 तारखेचे शेड्युल का बदलले?

- आदल्या दिवशी २७ जानेवारी रोजीच्या वेळापत्रकानुसार दादा संध्याकाळी मुंबईहून गाडीने पुण्याला येणार होते .
- ताफा देखील लागला होता ,पण दादा का निघाले नाहीत ?
- दादा एका मोठ्या नेत्याला भेटणार होते.त्या नेत्याला यायला उशीर झाला का ?
- पूर्व विदर्भातील एका नेत्याच्या फाईलवर सही करायची होती ,त्यामुळे दादा थांबले होते का ?
- संध्याकाळी Consultant बाबत चर्चा.
- उशीर झाल्याने दुसऱ्या दिवशी विमानाने जाण्याचे ठरले का ? PLAN का बदलला ?

कंपनी कडून आलेला E Mail :

CREW DETAILS:-

SL. No.	NAME	NATIONALITY	REMARKS
1	CAPT SAHIL MADAN	INDIAN	PIC
2	CAPT YASH	INDIAN	SIC

FLIGHT DETAILS: -

DATE	FROM	TO	ETD (IST)	ETA (IST)	PASSENGERS
28.01.2026	MUMBAI	BARAMATI	0700	0740	PAX
28.01.2026	BARAMATI	MUMBAI	0930	1010	FERRY

PAX DETAILS – MUMBAI – BARAMATI
HON AJIT DADA PAWAR +TBN

Dear Sir/Madam,

This is to intimate that we are operating a flight as per the details given below, and in this regard, we request you to kindly Provide permission do the needful. We will be thankful to you.

a) OPERATOR : VSR VENTURES PVT.LTD
b) A/C TYPE AND REGN. NO. : LJ45/VT-SSK
c) All of weight : 9752 Kg
d) Wingspan : 47 ft

CREW DETAILS:-

SL. No.	NAME	NATIONALITY	REMARKS
1	CAPT SAHIL MADAN	INDIAN	PIC
2	CAPT YASH	INDIAN	SIC

FLIGHT DETAILS: -

DATE	FROM	TO	ETD (IST)	ETA (IST)	PASSENGERS
28.01.2026	MUMBAI	BARAMATI	0700	0740	PAX
28.01.2026	BARAMATI	MUMBAI	0930	1010	FERRY

PAX DETAILS – MUMBAI – BARAMATI
HON AJIT DADA PAWAR +TBN

२) 28 तारखेला Take off Timing मधे झालेला बदल :

- विमानाची नियोजित वेळ ७ वाजेची होती.
- विमान ८.१० ला का निघाले ?
- दादा कायम वेळच्या आधी पोह्चायचे , कधीच उशीर करत नव्हते तर मग विमानाची वेळ का बदलण्यात आली ? कोणामुळे उशीर झाला ?

३) ऐनवेळी पायलट का बदलले ?

आधीचे पायलट –

1. मुख्य पायलट साहिल मदान
2. को.पायलट यश

नंतर चे पायलट –

1. मुख्य पायलट सुमित कपूर
2. को.पायलट शांभवी पाठक

पायलट बदलण्याचे कारण पायलट ट्राफिकमध्ये असल्याचे समोर आले,

- टेकऑफ पूर्वी मुख्य पायलट किमान २० मिनिटे तर को-पायलट किमान ३५ मिनिटे आधी पोहोचणे अपेक्षित असते.
- टेकऑफ ८.१० चा होता तर मुख्य पायलट किमान ७.५० पर्यंत तर तर को-पायलट आधी पोहोचणे अपेक्षित होते.

Pilot जर वेळेत पोहचले होते तर पायलट ट्राफिकमध्ये अडकल्याचे का सांगण्यात आले ?

पायलट च्या अदलाबदली मुळे उध्दभवणारे प्रश्न :

- विमान प्रवासाची पूर्वीची नियोजित वेळ 7 वाजता होती तर पायलटने 6.30 वाजता येणे अपेक्षित होते मग एवढ्या सकाळी कुठे ट्रॅफिक होते?
- जे पायलट आले नाहीत त्यांचे CDR काढण्यात यावेत.
- तसेच पायलट ट्राफिकच्या कारणाने आले नसतील तर ट्रॅफिक कॅमेरा प्रमाणे CCTV फुटेज देण्यात यावे ?
- एवढ्या सकाळी ट्राफिक होती का ? दोन्ही पायलट राहायला कुठे होते ? कोणत्या मार्गाने येत होते ? त्या मार्गावर ट्राफिक होती का ?
- आधीचे दोन्ही पायलट ट्राफिकमध्ये अडकले होते का ? कि एक पायलट ट्राफिकमध्ये अडकला होता ?
- ट्रॅफिकमध्ये अडकले होते त्याचे CCTV फुटेज सार्वजनिक का केला नाही?
- एकच पायलट ट्राफिकमध्ये अडकला असेल तर दोन्ही पायलट का बदलले गेले ?
- नव्या पायलटला केव्हा कळवण्यात आले ? कळवण्यात आले तेव्हा नवे पायलट त्याच ठिकाणी होते कि घरी होते ? घरी होते तर त्यांचे घर कुठे होते त्यांना किती वेळ लागला ? ट्राफिक नव्हती का ?
- त्याच ठिकाणी होते तर मग त्याधी ते कुठल्या फ्लाईट करून आले होते ? त्यांचा FDTL किती होता ?
- दोन्ही पायलटला ऐनवेळी बदलले तेव्हा त्यांच्या सर्व टेस्ट केल्या होत्या का ? त्याचे CCTV footage कुठे आहेत?
- मुख्य पायलट INTERNATIONAL FLIGHT वरून आले होते ,हे खरे आहे का ? कुठल्या देशातून आले होते ?

मुख्य Pilot सुमित कपूर यांचा Track Record :

- 13 मार्च 2010 ला दिल्ली- बेंगळुरू विमान उड्डुणापूर्वी Preflight Alcohol Test मध्ये Positive आले होते. पुन्हा 7 एप्रिल 2017 ला दिल्ली- गुवाहाटी उड्डाणापूर्वी केलेल्या चाचणीत पुन्हा Positive आढळले.

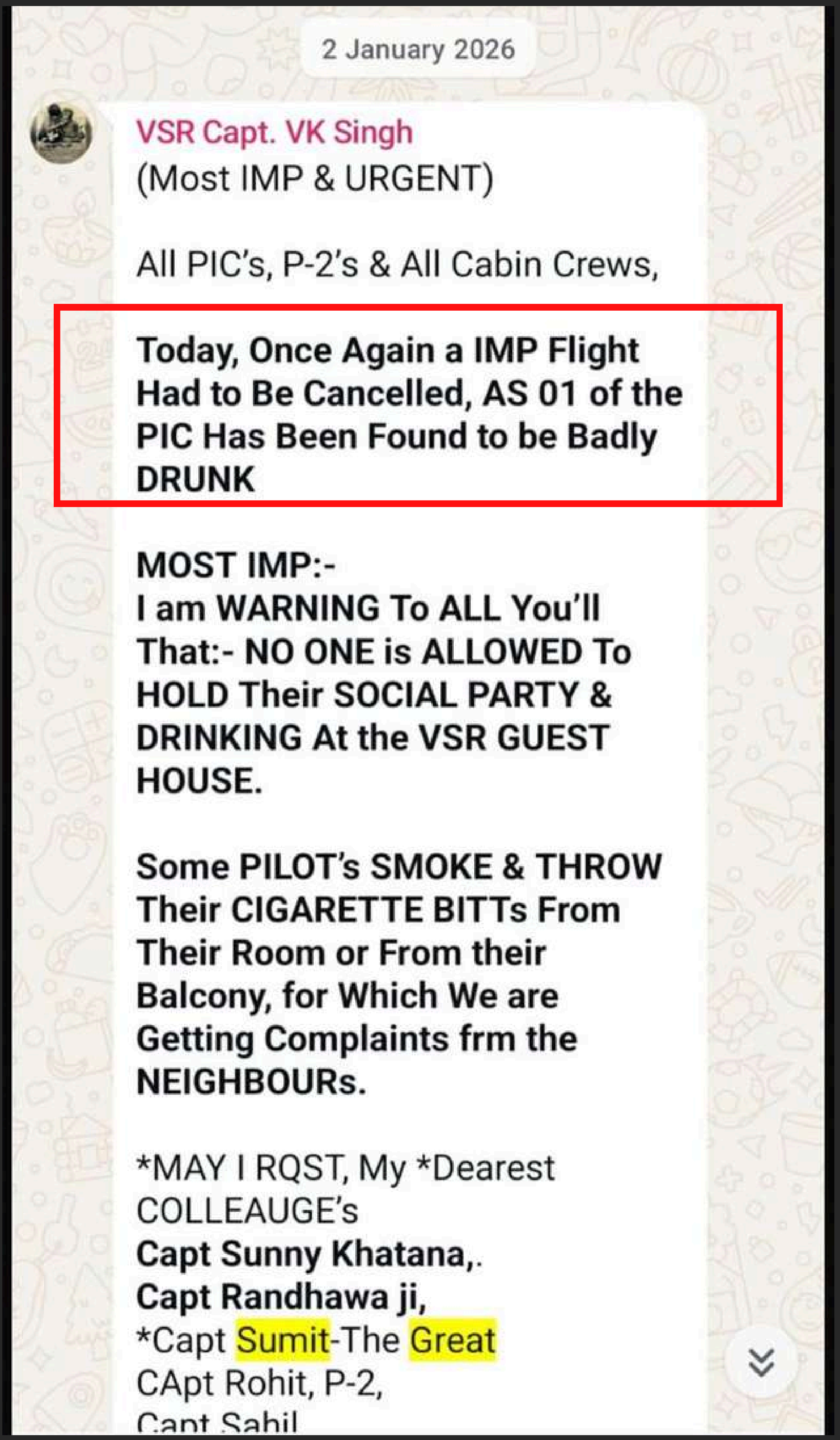
- दुसऱ्यांदा हा गुन्हा केल्याने DGCA ने 3 वर्ष निलंबनाची कारवाई केली होती.

- इतर Pilot's नी दिलेल्या माहितीनुसार lear jet च्या प्रशिक्षणासाठी अमेरिकेला गेले असताना दारूचे अतिसेवन केल्याने त्याचे प्रशिक्षण अर्धवट सोडावे लागले होते.

- एक बडा नेत्याला (मंत्र्याला) नांदेडला घेऊन जात असताना VSR कंपनीच्या याचपायलटने कशा प्रकारच्या हरकती केल्या होत्या हे VSR कंपनी जनतेला सांगणार का?

- सुमित कपूर यांचा ट्रॅक रेकॉर्ड वाईट असताना देखील त्यांना अजित दादा सारख्या VVIP व्यक्तीच्या विमान उड्डाणासाठी कसे बोलवण्यात आले?
- CB Circuit Breaker switch ?

पायलटने रात्री दारू पिल्याने पुढच्या दिवसाच्या फ्लाईट रद्द होण्याच्या घटना

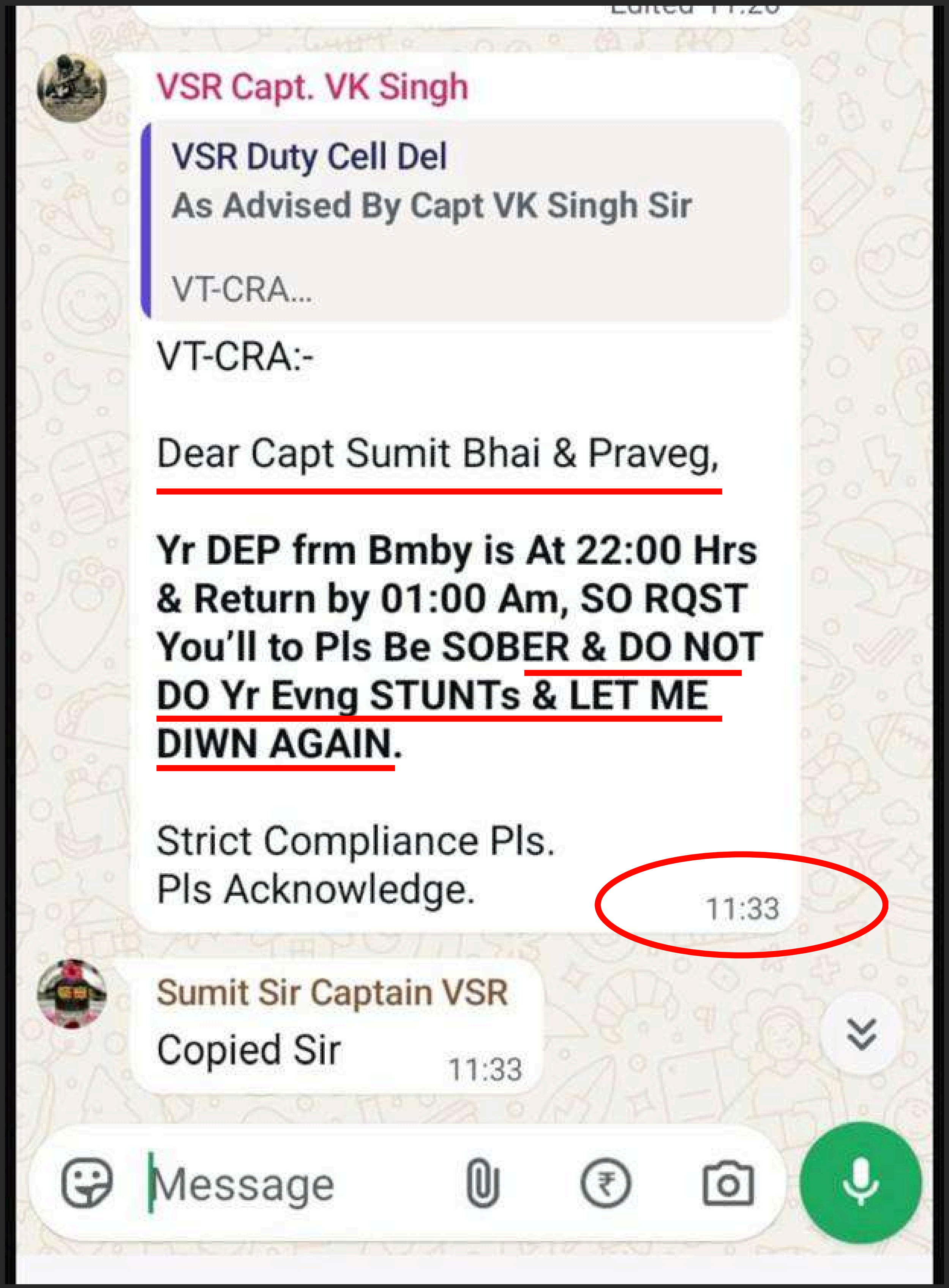


हा कंपनीच्या मालकाचा मॅसेज २ जानेवारीचा २०२६ आहे.....

VSR कंपनीच्या पायलटसाठी असलेल्या <u>गेस्ट हाऊसचे CCTV फुटेज देण्यात यावेत.</u>

<u>कॅप्टन रोहित म्हणजे कंपनीचा डायरेक्टर का?</u>

कंपनी मालकाचा अपघातग्रस्त विमानाचे मुख्य Pilot Sumit यांना आलेला मॅसेज



Pilots चे

Breath Test चे CCTV फुटेज देण्यात यावे.

४) वेगवेगळ्या सरकारी अहवालातील वेळेची विसंगती :

केंद्रीय विमान मंत्रालयाचा अहवाल आणि ATC Transscript मधील विसंगती

विमान संपर्कात आल्याचे टायमिंग :

- केंद्राचा अहवालानुसार 8.18 Min. ला विमान बारामती ATC च्या संपर्कात आले
- बारामती ATC नुसार 8.19 Min. ला संपर्क झालेला दिसतो .
- एक मिनिटाची विसंगती दिसत असली तरी एक मिनिट म्हणजे खूप मोठी गोष्ट आहे, विमानप्रवासात सेकंदाला किमत असते (चार पाच सेकंदात विमान कोसळते)

- Learjet 45 विमान 1 तासात 860 km तर एका मिनीटात जवळपास 15 km अंतर कापते..

TRANSCRIPT

PIB

Sequence of event leading to accident:

Baramati is an uncontrolled airfield and traffic information is provided by the instructors/Pilot from the Flying training Organisations at Baramati. As per the statement of the person manning the ATC following are the sequence of events:

https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2219536&reg=3&lang=2

07/02/2026, 11:33 Press Release:Press Information Bureau

- On 28th January 2026 the aircraft VI-SSK first came in contact with Baramati at 0818 IST.
- The aircraft's next call was at 30 NM inbound to Baramati and they were released by Pune approach. They were advised to descend in Visual Meteorological conditions at pilot's discretion.
- The crew enquired about the winds and visibility and they were informed that the winds were calm and visibility was around 3000 mts.
- Next the aircraft reported on the final approach of Runway 11 and the runway was not in sight to

TIME	AIRCRAFT	BARAMATI : ATC
08.19	BARAMATI TOWER VT-SSK	
		VT-SSK BARAMATI TOWER
	MUMBAI TO YOU FL 190, SQUAWK 3307, EST ARRIVAL - 03.03	

वेगवेगळ्या सरकारी अहवालातील वेळेची विसंगती :

आगीचे लोट दिसण्याचे टायमिंग :

- केंद्राच्या विमान मंत्रालयाच्या अहवालात आगीचे लोट 8.44 वाजता दिसल्याचे म्हटले आहे ATC transscript मध्ये पायलटचा शेवटचा आवाज 8.44.13 sec चा आहे.
- म्हणजे विमान कोसळून आगीच्या लोट यायला पुढचे दहा सेकंद गेले असावेत.
- Learjet 45 विमान 1 तासात 860 km तर एका मिनीटात जवळपास 15 km अंतर कापते..

08.43.55	FIELD IN SIGHT VSK	
08.43.59		VSK WINDS CALM RUNWAY 11 CLEARED TO LAND
08.44.13	OH SHIT OH SHIT	

Press Release:Press Information Bureau

- On 28th January 2026 the aircraft VI-SSK first came in contact with Baramati at 0818 IST.
- The aircraft's next call was at 30 NM inbound to Baramati and they were released by Pune approach. They were advised to descend in Visual Meteorological conditions at pilot's discretion.
- The crew enquired about the winds and visibility and they were informed that the winds were calm and visibility was around 3000 mts.
- Next the aircraft reported on the final approach of Runway 11 and the runway was not in sight to them. They initiated a go-around in the first approach.
- After Go Around, the aircraft was asked about its position and crew reported on final approach of runway 11.
- They were asked to report runway in sight. They replied "runway is currently not in sight, will call when runway is in sight". After a few seconds they reported that the runway is in sight.
- The aircraft was cleared to land on runway 11 at 0843IST, however, they did not give a readback of the landing clearance.
- Next, the ATC saw the flames around the threshold of runway 11 at 0844 IST. The emergency services then rushed to the crash site.
- The wreckage of the aircraft is located on the left side of the runway abeam threshold R/W 11.

PIB

TRANSCRIPT

वेगवेगळ्या अहवालातील वेळेची विसंगती :

Flight Radar चा सिग्नल 08 : 43 : 18 तुटला आहे,
हा सिग्नल एक मिनिट आधी का तुटला ?

			18.288792,74.450851	2800	174	187
1769569949	2026-01-28T03:12:29Z	VTSSK	18.287209,74.450851	2800	169	178
1769569951	2026-01-28T03:12:31Z	VTSSK	18.285187,74.451057	2775	167	174
1769569954	2026-01-28T03:12:34Z	VTSSK	18.28381,74.451347	2750	165	167
1769569956	2026-01-28T03:12:36Z	VTSSK	18.281662,74.452087	2725	163	162
1769569958	2026-01-28T03:12:38Z	VTSSK	18.280132,74.452698	2725	160	156
1769569965	2026-01-28T03:12:45Z	VTSSK	18.275574,74.45533	2725	158	149
1769569976	2026-01-28T03:12:56Z	VTSSK	18.269426,74.459892	2750	159	140
1769569981	2026-01-28T03:13:01Z	VTSSK	18.266556,74.46273	2750	157	138
1769569983	2026-01-28T03:13:03Z	VTSSK	18.265594,74.46386	2725	157	131
1769569987	2026-01-28T03:13:07Z	VTSSK	18.26358,74.466507	2700	156	126
1769569989	2026-01-28T03:13:09Z	VTSSK	18.263443,74.466751	2675	156	126
1769569993	2026-01-28T03:13:13Z	VTSSK	18.261187,74.470474	2650	155	122
1769569996	2026-01-28T03:13:16Z	VTSSK	18.260347,74.472076	2625	155	118
1769569998	2026-01-28T03:13:18Z	VTSSK	18.259789,74.473473	2600	153	114

विमानाचा transponders एक मिनिट आधी मुद्दामहून बंद केला होता ?

Flight रडार चा शेवटचा सिग्नल - UTC time 03.13.18 Z = IST time 8.43.18
(UTC आणि IST मध्ये साडे पाच तासाचे अंतर)

Flight Radar Data :

flightradar24

Flight Radar 24 या App वरील डेटा

1769568157	2026-01-28T02:42:37Z	VTSSK	19.073914,72.72287	4125	265	218
1769568159	2026-01-28T02:42:39Z	VTSSK	19.071287,72.720901	4200	266	214
1769568162	2026-01-28T02:42:42Z	VTSSK	19.069382,72.719734	4275	266	212
1769568164	2026-01-28T02:42:44Z	VTSSK	19.066959,72.718452	4350	266	206
1769568166	2026-01-28T02:42:46Z	VTSSK	19.064678,72.717407	4425	267	202
1769568168	2026-01-28T02:42:48Z	VTSSK	19.062304,72.71656	4475	267	199
1769568170	2026-01-28T02:42:50Z	VTSSK	19.060135,72.715904	4550	268	196
1769568172	2026-01-28T02:42:52Z	VTSSK	19.057508,72.71521	4625	269	192
1769568174	2026-01-28T02:42:54Z	VTSSK	19.054779,72.71463	4700	270	190
1769568176	2026-01-28T02:42:56Z	VTSSK	19.05155,72.714165	4775	270	187
1769568178	2026-01-28T02:42:58Z	VTSSK	19.048782,72.713844	4850	272	185
1769568181	2026-01-28T02:43:01Z	VTSSK	19.04631,72.7136	4925	271	184
1769568183	2026-01-28T02:43:03Z	VTSSK	19.043747,72.713501	5000	272	182
1769568185	2026-01-28T02:43:05Z	VTSSK	19.041229,72.713402	5050	273	181
1769568187	2026-01-28T02:43:07Z	VTSSK	19.038935,72.713409	5125	274	180
1769568189	2026-01-28T02:43:09Z	VTSSK	19.036652,72.713402	5175	274	179
1769568191	2026-01-28T02:43:11Z	VTSSK	19.033302,72.713509	5275	275	178
1769568193	2026-01-28T02:43:13Z	VTSSK	19.031254,72.713615	5325	276	177
1769568195	2026-01-28T02:43:15Z	VTSSK	19.028458,72.713799	5400	276	176
1769568197	2026-01-28T02:43:17Z	VTSSK	19.025894,72.713997	5475	276	175
1769568199	2026-01-28T02:43:19Z	VTSSK	19.02306,72.714264	5550	276	175
1769568201	2026-01-28T02:43:21Z	VTSSK	19.020767,72.714485	5600	278	174
1769568203	2026-01-28T02:43:23Z	VTSSK	19.017654,72.714775	5700	278	174
1769568205	2026-01-28T02:43:25Z	VTSSK	19.015091,72.715073	5750	278	173
1769568207	2026-01-28T02:43:27Z	VTSSK	19.012527,72.715416	5825	278	173
1769568209	2026-01-28T02:43:29Z	VTSSK	19.009918,72.715714	5900	280	173
1769568211	2026-01-28T02:43:31Z	VTSSK	19.007093,72.71611	5975	280	172
1769568226	2026-01-28T02:43:46Z	VTSSK	18.988632,72.71875	6450	283	171
1769568238	2026-01-28T02:43:58Z	VTSSK	18.972336,72.721252	6875	286	171
1769568253	2026-01-28T02:44:13Z	VTSSK	18.952951,72.723999	7375	290	172
1769568265	2026-01-28T02:44:25Z	VTSSK	18.935944,72.726013	7800	294	174
1769568280	2026-01-28T02:44:40Z	VTSSK	18.91571,72.728073	8325	298	174
1769568295	2026-01-28T02:44:55Z	VTSSK	18.894855,72.730141	8825	302	174
1769568307	2026-01-28T02:45:07Z	VTSSK	18.878515,72.731888	9225	306	174
1769568320	2026-01-28T02:45:20Z	VTSSK	18.858498,72.734039	9700	311	173
1769568333	2026-01-28T02:45:33Z	VTSSK	18.840179,72.736061	10125	316	173
1769568347	2026-01-28T02:45:47Z	VTSSK	18.820372,72.739082	10575	325	166
1769568349	2026-01-28T02:45:49Z	VTSSK	18.817486,72.739983	10650	327	160
1769568351	2026-01-28T02:45:51Z	VTSSK	18.813766,72.741463	10725	329	157
1769568353	2026-01-28T02:45:53Z	VTSSK	18.810736,72.742928	10800	329	154
1769568356	2026-01-28T02:45:56Z	VTSSK	18.807476,72.744774	10900	330	150
1769568358	2026-01-28T02:45:58Z	VTSSK	18.804869,72.746468	10950	332	147

Timestamp	UTC	Callsign	Position	Altitude	Speed	Direction
1769567201	2026-01-28T02:26:41Z	VTSSK	19.087185,72.862427	0	1	8
1769568051	2026-01-28T02:40:51Z	VTSSK	19.088047,72.841057	450	183	267
1769568059	2026-01-28T02:40:59Z	VTSSK	19.087875,72.833374	675	195	269
1769568068	2026-01-28T02:41:08Z	VTSSK	19.08783,72.825233	975	203	269
1769568074	2026-01-28T02:41:14Z	VTSSK	19.08783,72.819145	1175	210	270
1769568082	2026-01-28T02:41:22Z	VTSSK	19.08786,72.810539	1450	218	270
1769568088	2026-01-28T02:41:28Z	VTSSK	19.08786,72.803596	1700	225	270
1769568097	2026-01-28T02:41:37Z	VTSSK	19.087784,72.793991	2000	232	269
1769568105	2026-01-28T02:41:45Z	VTSSK	19.087721,72.78492	2275	240	269
1769568111	2026-01-28T02:41:51Z	VTSSK	19.087627,72.777779	2475	245	269
1769568118	2026-01-28T02:41:58Z	VTSSK	19.087509,72.768677	2750	251	269
1769568126	2026-01-28T02:42:06Z	VTSSK	19.087395,72.758003	3050	259	269
1769568135	2026-01-28T02:42:15Z	VTSSK	19.087006,72.747543	3350	264	264
1769568137	2026-01-28T02:42:17Z	VTSSK	19.086639,72.744942	3425	264	261
1769568139	2026-01-28T02:42:19Z	VTSSK	19.086185,72.742676	3475	264	257
1769568141	2026-01-28T02:42:21Z	VTSSK	19.085487,72.740181	3550	265	253
1769568143	2026-01-28T02:42:23Z	VTSSK	19.084648,72.737785	3625	265	249
1769568145	2026-01-28T02:42:25Z	VTSSK	19.083527,72.735184	3675	264	244
1769568147	2026-01-28T02:42:27Z	VTSSK	19.08246,72.733139	3750	265	240
1769568149	2026-01-28T02:42:29Z	VTSSK	19.080877,72.730537	3850	265	236
1769568151	2026-01-28T02:42:31Z	VTSSK	19.079388,72.728447	3900	265	230
1769568153	2026-01-28T02:42:33Z	VTSSK	19.077576,72.726357	3975	265	226
1769568155	2026-01-28T02:42:35Z	VTSSK	19.07579,72.724541	4050	265	222
1769568157	2026-01-28T02:42:37Z	VTSSK	19.073914,72.72287	4125	265	218
1769568159	2026-01-28T02:42:39Z	VTSSK	19.071287,72.720901	4200	266	214
1769568162	2026-01-28T02:42:42Z	VTSSK	19.069382,72.719734	4275	266	212
1769568164	2026-01-28T02:42:44Z	VTSSK	19.066959,72.718452	4350	266	206
1769568166	2026-01-28T02:42:46Z	VTSSK	19.064678,72.717407	4425	267	202
1769568168	2026-01-28T02:42:48Z	VTSSK	19.062304,72.71656	4475	267	199
1769568170	2026-01-28T02:42:50Z	VTSSK	19.060135,72.715904	4550	268	196
1769568172	2026-01-28T02:42:52Z	VTSSK	19.057508,72.71521	4625	269	192
1769568174	2026-01-28T02:42:54Z	VTSSK	19.054779,72.71463	4700	270	190
1769568176	2026-01-28T02:42:56Z	VTSSK	19.05155,72.714165	4775	270	187
1769568178	2026-01-28T02:42:58Z	VTSSK	19.048782,72.713844	4850	272	185
1769568181	2026-01-28T02:43:01Z	VTSSK	19.04631,72.7136	4925	271	184
1769568183	2026-01-28T02:43:03Z	VTSSK	19.043747,72.713501	5000	272	182
1769568185	2026-01-28T02:43:05Z	VTSSK	19.041229,72.713402	5050	273	181
1769568187	2026-01-28T02:43:07Z	VTSSK	19.038935,72.713409	5125	274	180
1769568189	2026-01-28T02:43:09Z	VTSSK	19.036652,72.713402	5175	274	179
1769568191	2026-01-28T02:43:11Z	VTSSK	19.033302,72.713509	5275	275	178
1769568193	2026-01-28T02:43:13Z	VTSSK	19.031254,72.713615	5325	276	177

1769568419	2026-01-28T02:46:59Z	VTSSK	18.776146,72.843048	13075	371	88
1769568422	2026-01-28T02:47:02Z	VTSSK	18.776239,72.846695	13150	373	88
1769568452	2026-01-28T02:47:32Z	VTSSK	18.778976,72.903801	14200	393	86
1769568484	2026-01-28T02:48:04Z	VTSSK	18.782291,72.967049	15400	407	87
1769568516	2026-01-28T02:48:36Z	VTSSK	18.786438,73.030342	16575	412	85
1769568548	2026-01-28T02:49:08Z	VTSSK	18.791136,73.09549	17675	420	86
1769568580	2026-01-28T02:49:40Z	VTSSK	18.794586,73.161247	18500	434	87
1769568612	2026-01-28T02:50:12Z	VTSSK	18.798538,73.230621	18975	451	86
1769568645	2026-01-28T02:50:45Z	VTSSK	18.802734,73.303482	19000	461	86
1769568676	2026-01-28T02:51:16Z	VTSSK	18.806732,73.373993	19000	460	86
1769568689	2026-01-28T02:51:29Z	VTSSK	18.806351,73.403191	19000	462	97
1769568692	2026-01-28T02:51:32Z	VTSSK	18.805521,73.408997	19000	462	99
1769568694	2026-01-28T02:51:34Z	VTSSK	18.804794,73.413002	19000	462	101
1769568696	2026-01-28T02:51:36Z	VTSSK	18.803753,73.417839	19000	462	102
1769568698	2026-01-28T02:51:38Z	VTSSK	18.802826,73.421776	19000	462	104
1769568700	2026-01-28T02:51:40Z	VTSSK	18.801453,73.426979	19000	462	105
1769568702	2026-01-28T02:51:42Z	VTSSK	18.800076,73.431717	19000	461	107
1769568704	2026-01-28T02:51:44Z	VTSSK	18.798771,73.436012	19000	462	107
1769568706	2026-01-28T02:51:46Z	VTSSK	18.797375,73.440254	19000	461	109
1769568709	2026-01-28T02:51:49Z	VTSSK	18.795502,73.445808	19000	461	110
1769568711	2026-01-28T02:51:51Z	VTSSK	18.793991,73.450027	19000	462	111
1769568713	2026-01-28T02:51:53Z	VTSSK	18.792253,73.454643	19000	462	111
1769568715	2026-01-28T02:51:55Z	VTSSK	18.790146,73.460037	19000	461	112
1769568717	2026-01-28T02:51:57Z	VTSSK	18.788498,73.464203	19000	461	112
1769568719	2026-01-28T02:51:59Z	VTSSK	18.786947,73.467926	19000	462	113
1769568722	2026-01-28T02:52:02Z	VTSSK	18.785225,73.472015	19000	461	113
1769568724	2026-01-28T02:52:04Z	VTSSK	18.783129,73.476959	19000	461	114
1769568726	2026-01-28T02:52:06Z	VTSSK	18.781315,73.481056	19000	461	114
1769568728	2026-01-28T02:52:08Z	VTSSK	18.779545,73.4851	19000	461	114
1769568730	2026-01-28T02:52:10Z	VTSSK	18.777311,73.489998	19000	461	115
1769568761	2026-01-28T02:52:41Z	VTSSK	18.747843,73.551971	19000	460	116
1769568794	2026-01-28T02:53:14Z	VTSSK	18.717224,73.618355	19000	454	114
1769568824	2026-01-28T02:53:44Z	VTSSK	18.690857,73.677948	18200	457	115
1769568856	2026-01-28T02:54:16Z	VTSSK	18.661606,73.742249	17100	445	115
1769568889	2026-01-28T02:54:49Z	VTSSK	18.632858,73.805664	15675	428	115
1769568921	2026-01-28T02:55:21Z	VTSSK	18.606836,73.863281	14350	405	115
1769568953	2026-01-28T02:55:53Z	VTSSK	18.581839,73.91851	13275	372	115
1769568983	2026-01-28T02:56:23Z	VTSSK	18.561541,73.966354	12300	336	113
1769569015	2026-01-28T02:56:55Z	VTSSK	18.542921,74.009949	11850	284	116
1769569030	2026-01-28T02:57:10Z	VTSSK	18.534073,74.028671	11475	287	116
1769569043	2026-01-28T02:57:23Z	VTSSK	18.526115,74.044205	11175	285	119
1769569056	2026-01-28T02:57:36Z	VTSSK	18.51741,74.060211	10925	279	120

1769568265	2026-01-28T02:44:25Z	VTSSK	18.935944,72.726013	7800	294	174
1769568280	2026-01-28T02:44:40Z	VTSSK	18.91571,72.728073	8325	298	174
1769568295	2026-01-28T02:44:55Z	VTSSK	18.894855,72.730141	8825	302	174
1769568307	2026-01-28T02:45:07Z	VTSSK	18.878515,72.731888	9225	306	174
1769568320	2026-01-28T02:45:20Z	VTSSK	18.858498,72.734039	9700	311	173
1769568333	2026-01-28T02:45:33Z	VTSSK	18.840179,72.736061	10125	316	173
1769568347	2026-01-28T02:45:47Z	VTSSK	18.820372,72.739082	10575	325	166
1769568349	2026-01-28T02:45:49Z	VTSSK	18.817486,72.739983	10650	327	160
1769568351	2026-01-28T02:45:51Z	VTSSK	18.813766,72.741463	10725	329	157
1769568353	2026-01-28T02:45:53Z	VTSSK	18.810736,72.742928	10800	329	154
1769568356	2026-01-28T02:45:56Z	VTSSK	18.807476,72.744774	10900	330	150
1769568358	2026-01-28T02:45:58Z	VTSSK	18.804869,72.746468	10950	332	147
1769568360	2026-01-28T02:46:00Z	VTSSK	18.80159,72.748962	11050	334	142
1769568363	2026-01-28T02:46:03Z	VTSSK	18.799423,72.750862	11125	336	139
1769568365	2026-01-28T02:46:05Z	VTSSK	18.796463,72.753769	11200	337	136
1769568367	2026-01-28T02:46:07Z	VTSSK	18.794069,72.756409	11275	338	133
1769568369	2026-01-28T02:46:09Z	VTSSK	18.792021,72.758957	11350	340	128
1769568371	2026-01-28T02:46:11Z	VTSSK	18.789963,72.761909	11400	342	125
1769568374	2026-01-28T02:46:14Z	VTSSK	18.788065,72.764999	11475	343	122
1769568376	2026-01-28T02:46:16Z	VTSSK	18.78598,72.768776	11575	345	118
1769568378	2026-01-28T02:46:18Z	VTSSK	18.784378,72.772453	11675	346	115
1769568380	2026-01-28T02:46:20Z	VTSSK	18.783142,72.775543	11725	347	111
1769568383	2026-01-28T02:46:23Z	VTSSK	18.78186,72.779419	11825	348	109
1769568385	2026-01-28T02:46:25Z	VTSSK	18.780899,72.782661	11900	348	106
1769568387	2026-01-28T02:46:27Z	VTSSK	18.779964,72.78627	11975	351	103
1769568389	2026-01-28T02:46:29Z	VTSSK	18.779266,72.789619	12050	351	101
1769568391	2026-01-28T02:46:31Z	VTSSK	18.778521,72.793709	12125	353	100
1769568393	2026-01-28T02:46:33Z	VTSSK	18.777962,72.797112	12200	354	98
1769568395	2026-01-28T02:46:35Z	VTSSK	18.777544,72.800552	12250	355	97
1769568397	2026-01-28T02:46:37Z	VTSSK	18.777124,72.804001	12325	357	96
1769568400	2026-01-28T02:46:40Z	VTSSK	18.776752,72.808144	12400	358	95
1769568402	2026-01-28T02:46:42Z	VTSSK	18.77652,72.811638	12475	359	94
1769568404	2026-01-28T02:46:44Z	VTSSK	18.776333,72.815186	12550	360	93
1769568406	2026-01-28T02:46:46Z	VTSSK	18.776194,72.818733	12625	363	92
1769568408	2026-01-28T02:46:48Z	VTSSK	18.776047,72.823318	12700	364	91
1769568410	2026-01-28T02:46:50Z	VTSSK	18.776001,72.826897	12775	365	90
1769568413	2026-01-28T02:46:53Z	VTSSK	18.776007,72.831512	12850	367	90
1769568415	2026-01-28T02:46:55Z	VTSSK	18.776007,72.835114	12925	368	89
1769568417	2026-01-28T02:46:57Z	VTSSK	18.776054,72.839455	13025	369	89
1769568419	2026-01-28T02:46:59Z	VTSSK	18.776146,72.843048	13075	371	88
1769568422	2026-01-28T02:47:02Z	VTSSK	18.776239,72.846695	13150	373	88
1769568452	2026-01-28T02:47:32Z	VTSSK	18.778976,72.903801	14200	393	86

५) बारामती विमानतळ धावपट्टी : रनवे ११ चा आग्रह का?

बारामती विमानतळावर Runway 11 आणि Runway 29 धावपट्टीच्या दोन्ही बाजूने विमान उतरवता येते.

- Runway 29 – Table Top नाही,
- Runway 11 – Table Top आहे.

बारामती विमानतळ धावपट्टीच्या दोन बाजू :

Runway No. 29

Runway No. 11

Tabletop बाजू

Pilot कडून RUNWAY NO 11 चा आग्रह का?

TIME	AIRCRAFT	BARAMATI : ATC
08.19	BARAMATI TOWER VT-SSK	
		VT-SSK BARAMATI TOWER
	MUMBAI TO YOU FL 190, SQUAWK 3307, EST ARRIVAL - 03.03	
		VT-SSK MONITORED CALL WHEN RELEASED BY PUNE
	ROGER VSSK	
08.27	BARAMATI TOWER VT-SSK RELEASED BY PUNE ON HAND OVER WITH YOU DESCENDING 100 FOR 6000	
		VT-SSK KINDLY DISTANCE INBOUND BARAMATI
	SAY AGAIN	
		DISTANCE INBOUND BARAMATI
	30 MILES INBOUND BARAMATI	
		NEXT REPORT 10 MILES ON FINAL APPROCH COURSE FOR RUNWAY 11 LOCAL QNH IS 1020
	QNH 1020 CONFIRM RUNWAY 11 IN USE	
		AFFIRM RUNWAY 11 WINDS CALM
	REQUESTING RUNWAY 29 SSK	
		ROGER RUNWAY 29 APPROVED CALL ON FINAL APPROCH COURSE RUNWAY 29/ COARSE WILL BE 287
	287 COPIED VSK	

8.27 – AIRCRAFT कडून RUNWAY 29 ची परवानगी मागण्यात आली.

ATC कडून परवानगी RUNWAY 29 साठी देण्यात आली.

8.29 - AIRCRAFT कडून RUNWAY 11 ची परवानगी मागण्यात आली.

ATC कडून परवानगी RUNWAY 11 साठी देण्यात आली.

(ATC कडून 8.27 ला RUNWAY 29 परवानगी दिली असताना देखील, विमानाकडून RUNWAY 11 मागितला गेला)

Pilot कडून RUNWAY NO 11 चा आग्रह का?

- 8.36.38" Aircraft ने Go Around करत असल्याचे सांगत RUNWAY 29 च्या LEFT base JOIN करत असल्याचे सांगितले ..... (RUNWAY 29 वर जर विमान उतरवले असते तर 08 : 37 ला दादा सुखरूप पोहचले असते).
- परंतु पुन्हा एकदा विमान RUNWAY 29 वर न उतरता RUNWAY 11 ची परवानगी मागितली
- दोनदा RUNWAY 29 ची परवानगी मिळाली असताना RUNWAY 11 चा आग्रह विमानाने का केला ?
- वास्तविक RUNWAY 29 ला TABLE TOP नव्हत , विमानाचा ANGLE चुकला असता तरी विमान CRASH होण्याची शक्यता नव्हती.

08.36.38	GOING AROUND VSK WILL JOIN LEFT BASE RUNWAY 29	
		VSK VISUAL WITH YOU, CALL LEFT ABEAM
08.40.22	REQUEST FINAL APPROACH COURSE FOR RUNWAY 11	
		ROGER MAM, APPROVED CALL FINALSS FOR RUNWAY 11
	MAM, REQUESTING FINAL APPROACH COURSE CONFIRM	

बारामती विमानतळावरील Visibility :

6) 5 Km पेक्षा कमी Visiblity असताना देखील Land का केले गेले :

६) 5 Km पेक्षा कमी Visiblity असताना देखील Land का केले गेले :

TIME	AIRCRAFT	BARAMATI ATC
08.31.11	REQUESTING CURRENT VISIBILITY VSK	
		VISIBILITY IS 3KM AS OF NOW

CIVIL AVIATION REQUIREMENTS
SERIES 'C' PART I

SECTION 9
29 NOVEMBER 2024

4 VISUAL FLIGHT RULES

4.1 Except when operating as a special VFR flight, VFR flights shall be conducted so that the aircraft is flown in conditions of visibility and distance from clouds equal to or greater than those specified in Table 3-1.

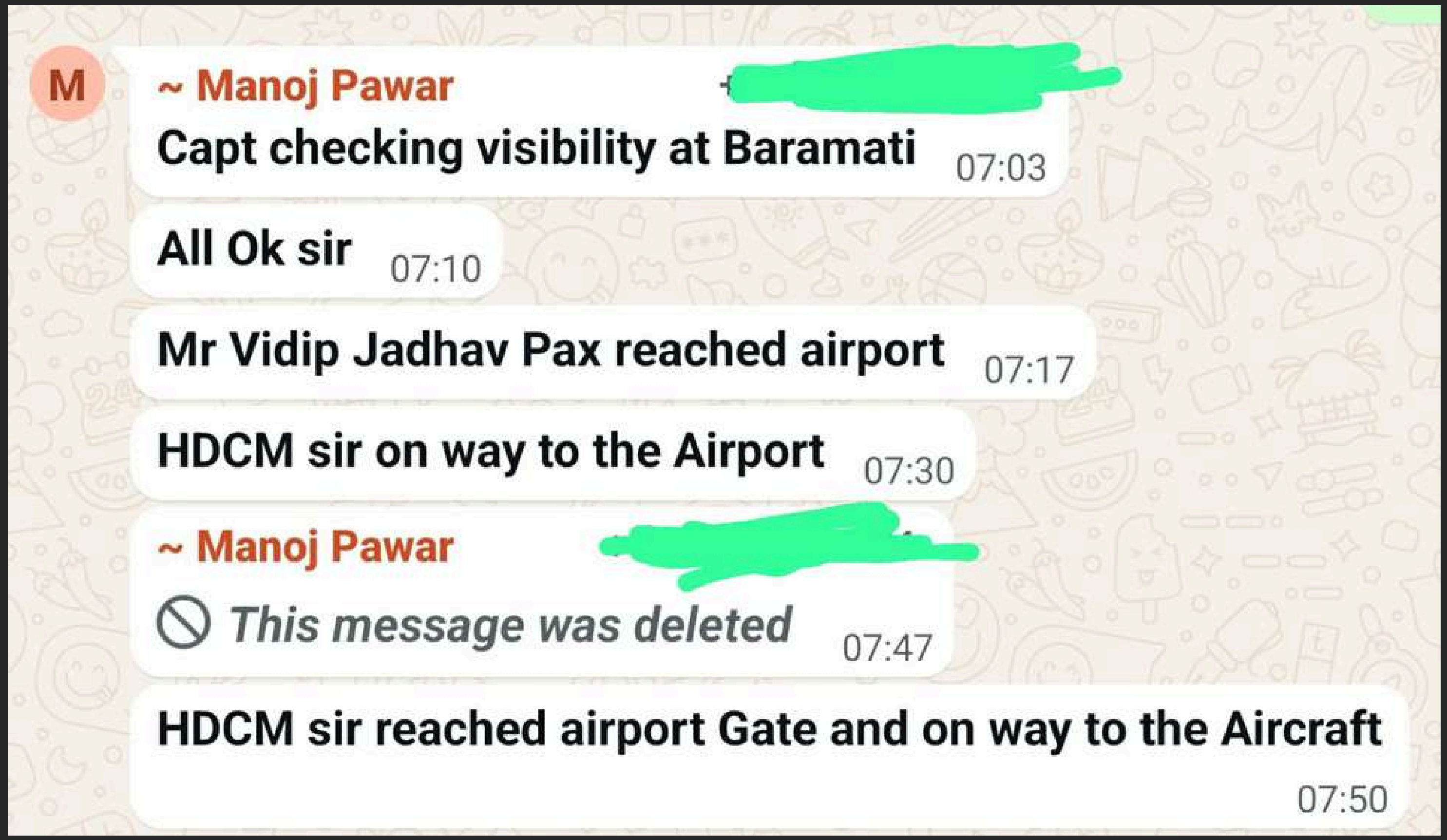
4.2 Except when a clearance is obtained from an air traffic control unit, VFR flights shall not take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic zone or traffic pattern:

a) when the ceiling is less than 450 m (1 500 ft); or

b) when the ground visibility is less than 5 km.

4.3 VFR flights shall be operated during the period from 20 minutes before sunrise

- विमान उतरवण्यासाठी Visibility किमान 5 km असणे गरजेचे आहे.
- Transcript नुसार 8 .31 .11 sec पायलट ने Visibility विचारली असता ATC कडून 3 Km असल्याचे स्पष्ट सांगितले होते.
- तरी देखील Landing साठी
- विमान बारामतीकडे का नेण्यात आले ?
- 8 .31 ला विमान यवतच्या पुढे असावे तिथून परत पुण्याकडे जाण्याचा निर्णय का घेण्यात का आला नाही ?



मनोजने टेक ऑफ पूर्वीच चुकीची माहिती दिली होती का?

७) Landing करताना विमानाची उंची?

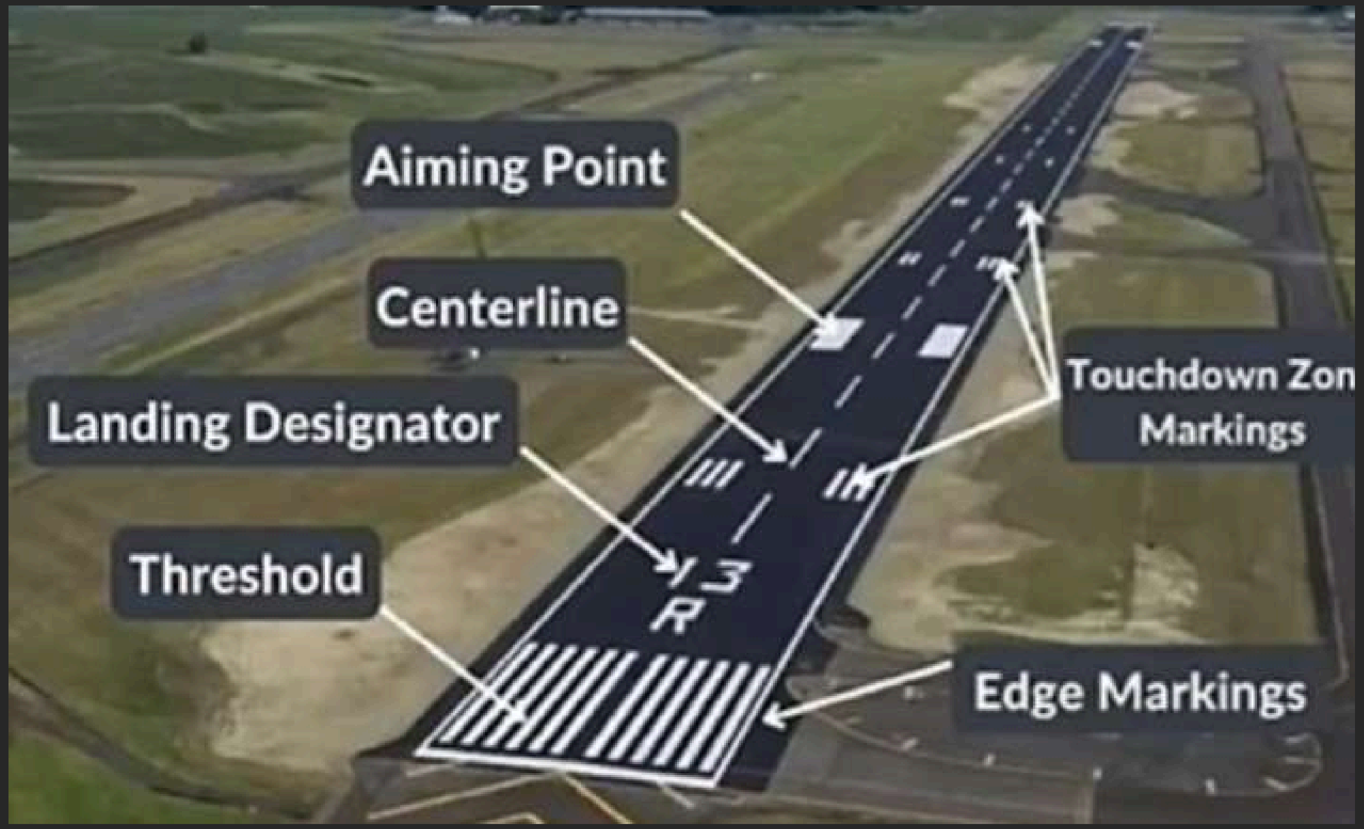
स्थानिकांची प्रतिक्रिया –

“विमानाचा आवाज वेगळा येत होता”

“विमान मंदिराच्या कळसाला टच होईल कि काय”

७) Landing करताना विमानाची उंची?

उंचीबाबत तज्ञांकडून माहिती घेतली असता,



- “योग्य <u>Aiming Point</u> येण्यासाठी ज्या योग्य अंतरावर विमानाची उंची खाली घेण्यास सुरवात करायची होती,त्या योग्य अंतराच्या पूर्वीच विमान खाली घेण्यात आले होते.

- त्यामुळे विमान stall होऊन खाली कोसळले नसते तरी सुधा विमान Threshold च्या आधीच म्हणजे धावपट्टीच्या भिंतीलच Crash झाले असते’

याचा अर्थ काय घ्यायचा ?

विमान कोणत्या कारणास्तव आधीच खाली घेण्यात आले होते कि जाणीवपूर्वक आधीच खाली घेण्यात आले होते का ?

८) PTT मधून विमानाच्या COCKPIT मधील शेवटचे संभाषण :

- 8.44.13 sec – को-पायलट शांभवी पाठकचा शेवटचा आवाज “OH SHIT OH SHIT”

- त्यानंतर काही सेकंदात विमान कोसळले.

- पण मुख्य पायलट मात्र एक शब्द हि बोलत नव्हते .....
- विशेष म्हणजे अपघात होण्याच्या शेवटच्या 3-4 मिनिटात मुख्य पायलट एक शब्द देखील बोललेले नव्हते..

- मृत्य समोर असताना देखील मुख्य पायलट गप्प असणे ,शेवटची काही मिनिटे गप्प असणे ...याचा अर्थ काय घ्यायचा ?

TIME	AIRCRAFT	BARAMATI ATC
08.43.55	FIELD IN SIGHT VSK	
08.43.59		VSK WINDS CALM RUNWAY 11 CLEARED TO LAND
08.44.13	OH SHIT OH SHIT	

घातपाताची शक्यता असलेली करणं :

- दादांचा दौरा बदलणे , विमानाची वेळ बदलणे , पायलट बदलणे.
- केंद्रीय विमान मंत्रालय अहवाल , ATC Transcript , मधील वेळेच्या विसंगती
- फ्लाइट रडार चा एक मिनिट आधीच बंद पडलेला डेटा.
- Visibility कमी असताना land करणे.
- Runway 11 वर उतरण्याचा आग्रह
- आधीच विमान कमी उंचीवर आणले जाणे
- शेवटच्या काही मिनिटे पायलट एकही शब्द बोलला नसणे.

? या बाबी एकमेकांशी संबंधित वाटत नाहीत का ?

सरकारी यंत्रणांकडून असलेली महाराष्ट्राची अपेक्षा :

- आज राज्यभर या संदर्भात चर्चा असून नेमके काय झालं याचे कोडे राज्याला पडलेले आहे . हे कोड सोडवण्याचं काम यंत्रणा करतील का? सरकार पारदर्शकपणे या सर्व बाबींचा तपास समोर आणेल ही जनतची अपेक्षा ?
- परंतु भूतकाळातील विमान अपघातांचे समोर न आलेले अहवाल आणि सरकारधार्जिण्या तपास यंत्रणा बघता सत्य समोर येईल कि नाही अशी शंका जनतेच्या मनात आहे..(अपघाताच्या दिवशी FORENSIC टीम वेळेवर पोहचल्या नाहीत) (दादांची बॉडी अधिकची swell झालेली असणे.)
- तसेच VSR कंपनीच्या मागील अपघातांनंतरही कंपनीवर कारवाई झालेली नाही. अशा परिस्थितीत, कुठल्याही शंकांना जागा राहू नये ,जनतेची खात्री पटावी ,संभ्रम दूर व्हावा यासाठी त्रयस्थ संस्थेकडून याची विशेष चौकशी करण्यात यावी...
- Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB) हि एजन्सी DGCA च्या अखत्यारीत आहे , AAIB द्वारे तपास केला तर लोकांच्या मनात शंका राहू शकते. त्यामुळे AAIB सोबतच इतर आंतरराष्ट्रीय संस्थेकडून देखील तपास करावा..

सरकारी यंत्रणांकडून असलेली महाराष्ट्राची अपेक्षा :

- CID तपासाने काय साध्य होणार ?
- NTSB - National transportation safety board हि अमेरिकेची संस्था आहे ,परंतु विमान बनवणारी कंपनी अमेरीकेजवळची असल्याने तपास पारदर्शक होऊ शकत नाही.
- BEA Bureau of enquiry and analysis for civil aviation safety, (FRANCE) आणि AAIB, (UK) यासारख्या संस्थांकडून चौकशी करता येईल का ? याचा विचार करून सरकारने त्रयस्त संस्थांकडून देखील चौकशी करावी ....

Miss u काका
सत्यमेव जयते!