

AZAL-a məxsus təyyarənin Aktauda qəzaya uğraması ilə əlaqədar aparılan araşdırmanın ilkin hesabatı barədə məlumat açıqlanıb

Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyi "Azərbaycan Hava Yolları" QSC-yə (AZAL) məxsus "Embraer 190" tipli sərnişin təyyarəsinin Aktau hava limanı yaxınlığında qəzaya uğraması ilə bağlı Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatının (BMAT) 1944-cü il Beynəlxalq Mülki Aviasiya haqqında Çikaqo Konvensiyasının 13 sayılı Əlavəsinin tələblərinə uyğun aparılan araşdırmanın ilkin hesabatı barədə məlumat yayıb.

AZƏRTAC məlumatı təqdim edir:

"2024-cü il dekabrın 25-də Azərbaycan Respublikasının Bakı şəhərindən Rusiya Federasiyasının Qroznı şəhərinə J2-8243 reysi üzrə müntəzəm uçuş həyata keçirən AZAL-a məxsus və dövlət reyestrində 4K-AZ65 nömrəsi ilə qeydiyyatda alınmış "Embraer 190-100 IGW" tipli sərnişin hava gəmisi Qazaxıstan Respublikası ərazisində Aktau hava limanı yaxınlığında qəzaya uğrayıb. Qəza nəticəsində iki uçuş heyəti üzvü (kapitan və ikinci pilot), böyük təyyarə bələdçisi və 35 sərnişin həlak olub. İnsan tələfatına və xəsarət alanların olmasına baxmayaraq, pilotların, bələdçilərin yüksək peşəkarlığı, şücaəti və cəsurluğu sayəsində təyyarə qəza eniş həyata keçirib və 29 nəfərin həyatını xilas etmək mümkün olub. Qazaxıstan Respublikasında gözlənilən qəza eniş barədə məlumat daxil olduqdan dərhal sonra zəruri qəza-xilasetmə tədbirləri həyata keçirilib, sağ qalanlar təxliyə edilərək tibbi yardım göstərilib.

Azərbaycan və Qazaxıstanın tərəfdar olduğu 1944-cü il Çikaqo Konvensiyasının 13 sayılı Əlavəsinə əsasən, ərazisində hadisənin baş verdiyi dövlət kimi Qazaxıstan araşdırmaya başlayıb. Bu araşdırmanın məqsədi uçuşların və aviasiya təhlükəsizliyinin təmin edilməsi olub, təqsirli şəxslərin müəyyən edilməsi ilə bağlı deyildir. Araşdırmanın nəticələri beynəlxalq aviasiya normalarına uyğun olaraq qəzanın obyektiv səbəblərini müəyyənləşdirmək və gələcəkdə oxşar hadisələrin qarşısını almaq üçün BMAT və maraqlı tərəflərə tövsiyələr verməkdir. Azərbaycan Respublikası hava gəmisinin istismarçısı, habelə mülkiyyətçisi olan ölkə statusu ilə araşdırmada iştirak edib. Azərbaycan nümayəndələri araşdırmanın bütün mərhələlərində, o cümlədən hadisə yerinə baxışın həyata keçirilməsi və faktların qeydiyyatı məqsədilə foto və videogörüntülərin təmin edilməsi, hava gəmisinin "qara qutu"larında (CVFDR avadanlıqların-



da) olan məlumatların Braziliyanın Aviasiya Qəzalarının Araşdırılması və Qarşısının Alınması Mərkəzində (CENIPA) oxunması prosesində iştirak ediblər, əlavə məlumat və sübutların toplanmasını da həyata keçiriblər.

Məlumat üçün bildiririk ki, CVR (Cockpit Voice Recorder --kabinə diktofonu) radio ötürmələrini və kabinadakı səsləri, məsələn, pilotların səslərini və kənar səsləri yazır, FDR (Flight Data Recorder - uçuş məlumatları qeydiyyatçısı) isə vaxt, hündürlük, uçuş sürəti, kurs və təyyarənin mövqeyi kimi uçuş əməliyyatları ilə bağlı vacib parametrləri izləməlidir. "Embraer 190-100 IGW" təyyarəsində hər iki funksiyaları birləşdirən iki CVFDR cihazı mövcud olub.

BMAT tələblərinə əsasən, qəzanı araşdıran dövlət 30 gün ərzində ilkin faktiki məlumatları əks etdirən hesabatı BMAT və maraqlı tərəflərə təqdim etməlidir. Qazaxıstanda yaradılmış araşdırma komissiyası bu hesabatın hazırlanmasına Azərbaycan nümayəndələrini də cəlb edib. İlkin hesabat aşağıdakı faktları təsdiqləyir:

1. 2024-cü il dekabrın 25-də Azərbaycan Respublikasının Bakı şəhərindən Rusiya Federasiyasının Qroznı şəhərinə J2-8243 reysi üzrə müntəzəm uçuş həyata keçirən "Azərbaycan Hava Yolları" QSC-yə məxsus və dövlət reyestrində 4K-AZ65 nömrəsi ilə qeydiyyatda alınmış "Embraer 190-100 IGW" tipli sərnişin hava gəmisi uçuşa başladığında və Qroznıya qədər olan uçuş hissəsində tam uçuşa yararlı vəziyyətdə olub. Hava gəmisinin, o cümlədən onun idarəetmə sisteminin uçuşa yararlılığı ilə əlaqədar bu məlumatlar FDR vasitəsilə öz təsdiqini tapıb.

2. Hava gəmisinin mühərriklərinin hər ikisi qəza anına qədər hər hansı texniki problem olmadan çalışıb. Bu məlumat FDR vasitəsilə təsdiq olunub.

3. Hava gəmisi Rusiya Federasiyasının hava məkanında, o cümlədən Qroznı hava limanı üzərində uçuş əməliyyatları həyata keçirərkən GPS signallarının itməsi halı ilə üzləşib.

4. Hava gəmisi hava şəraitinin əlverişli olmaması səbəbindən Qroznı üzərində ikinci eniş yerinə yetirə bilmədikdən sonra kapitan Bakıya qayıtmaq barəsində qərar verib. Bu qərarın qəbul edilməsindən sonra Qroznı üzərində CVR-də 24 saniyə aralıqla iki dəfə kənar səs gəlmə faktı qeydiyyata alınıb.

5. CVR və FDR məlumatlarının tutuşdurulması nəticəsində müəyyən edilib ki, birinci kənar səsdən 4 saniyə sonra 3-cü hidravlik sistem, 6 saniyə sonra 1-ci hidravlik sistem, 21 saniyə sonra 2-ci hidravlik sistem funksionallığını itirməklə sıradan çıxıb.

6. Hava gəmisinin füzelyajında çoxsaylı dəlil keçən və kor zədələrin olması faktı aşkar olunub və foto, habelə video qeydiyyata alınıb. Həmin zədələr hava gəmisinin füzelyajının arxa hissəsində, xüsusilə şaquli və üfüqi stabilizatorlarında çox sayda, habelə sol qanadda və sol mühərrikdə aşkar olunub.

7. Hava gəmisinin füzelyajında aşkar olunan zədələrin kənar obyektlərin təsiri nəticəsində formalaşması barəsində məlumat təqdim edilib. İlkin hesabatda hava gəmisinin quşlarla toqquşmasına işarə edən hər hansı fakt barəsində məlumat təqdim edilməyib.

8. Hava gəmisi qalıqlarının kor zədələrinə olan hava gəmisinə məxsus olmayan kənar obyektlər aşkarlanaraq götürülüb və həmin kənar obyektlərin fotosəkilləri ilkin hesabat mətnində ictimaiyyətə təqdim edilib. Gələcəkdə aşkar olunmuş kənar obyektlərin dəqiq mənsubiyyətinin müəyyənləşdirilməsi məqsədilə əlavə ekspertizaların keçirilməsi planlaşdırılıb.

9. 05:13:32-də hava gəmisinin əsas idarəetmə sistemləri itirilir, 05:21:42-də əlaqələndirici dispetçer "Kover" əməliyyatı barədə Qroznıya məlumat verir.

10. Oksigen balonunun partlaması ilə bağlı faktı ehtiva edən hər hansı bir məlumat qeyd olunmayıb.

Burada sadalanan faktların təsdiqi ilə bağlı olan foto, habelə audio və rəqəmsal qeydiyyat vasitələrindən çıxarışlar ilkin hesabatın mətnində verilib.

BMAT-ın Çikaqo Konvensiyasına əsasən ilkin hesabat hazırlandıqdan sonra qəzanın səbəbləri ilə bağlı qəza tarixindən 1 il ərzində yekun hesabat hazırlanmalıdır. Həmin yekun hesabatın hazırlanması ilə bağlı artıq Qazaxıstan Respublikası və araşdırmada iştirak edən digər dövlətlər tərəfindən işlərə başlanılıb".