

Riyakarlığa qarşı ədalət nümayişi

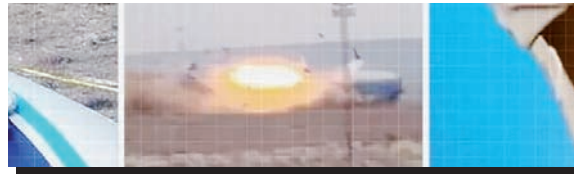
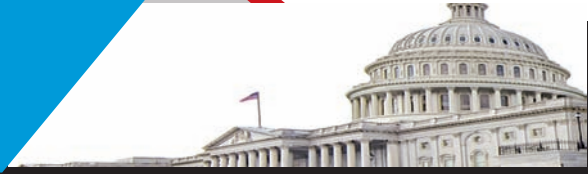
Ötən il dekabrın 25-də Azərbaycan Hava Yollarına (AZAL) məxsus "Embraer 190" tipli sərnişin təyyarəsinin Aktau hava limanı yaxınlığında qəzaya uğraması həm ölkəmizdə, həm də beynəlxalq aviasiya ictimaiyyətində dərin sarsıntıya səbəb oldu.



Bakıdan Qroznıya müntəzəm J2-8243 reysi ilə hərəkət edən təyyarə qəzası zamanı 35 sərnişin, iki uçuş heyəti üzvü və böyük təyyarə bələdçisi həlak oldu. Qəhrəman pilotlar və heyət üzvlərinin misilsiz şücaəti nəticəsində 29 nəfərin həyatı xilas edildi.

(davamı 8-ci səhifədə)

GÜNÜN SİYASİ NƏBZİ



(əvvəli 1-ci səhifədə)

Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatının (BMAT) Çıxaqo Konvensiyasına uyğun apardığı araşdırmanın ilkin faciənin təkcə texniki qəza olmadığını göstərir. İlkin hesabat onu deməyə əsas verir ki, təyyarə uçuşun Bakıdan Qroznıya qədər olan hissəsində tam uçuşa yararlı vəziyyətdə olub. Hər iki mühərrikin qəza anı

aşkarlanan çoxsaylı dəlib-keçən və kor zədələrdir. Foto və video sübutlara əsasən bu zədələrin quşlarla toqquşma nəticəsində yaranmadığı bildirilib. Əksinə, naməlum xarici obyektlərin təyyarəyə çırpıldığı ehtimal edilir. Ekspertlər təyyarə qalıqlarında hava gəmisinə məxsus olmayan xarici obyektlərin tapıldığını və onların mənşəyinin müəyyənləş-

baxmayaraq, qəhrəman pilotlar maksimum sayda sərnəşinin həyatını xilas edə biliblər. Qəza haqqında ilk məlumat Qazaxıstanın "Kazaeronaviqasiya" müəssisəsinin Hava Hərəkəti İdarəetmə Mərkəzindən 25 dekabr 2024-cü il saat 06:28-də Aviasiya Hadisələrinin Araşdırılması İdarəsinə daxil olub. Hadisənin araşdırılması Qazaxıstan Respublikasının

bu faciəyə səbəb olan bütün amillər tam şəkildə üzə çıxarılaçaq və təqsirkarlar layiqli cəzalarını alacaqlar. Azərbaycan Respublikasının Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyi habelə AZAL məsələni beynəlxalq səviyyədə diqqət mərkəzində saxlayacaq. Prezident İlham Əliyevin sərəncamı ilə təyyarə qəzasının səbəblərinin araşdırılması üçün

li olmaması səbəbindən Qroznı üzərində ikinci eniş yerinə yetirə bilmədikdən sonra kapitan Bakıya qayıtmaq barəsində qərar verib. Bu qərarın qəbul edilməsindən sonra Qroznı üzərində CVR-da 24 saniyə aralıqla iki dəfə kənar səs gəlmə faktı qeydiyyatda alınıb.

CVR və FDR məlumatlarının tutuşdurulması nəticəsində

Bütün bunlar belə deməyə əsas verir ki, Rusiya tərəfi məsələni ört-basdır etmək, məsuliyyəti təyyarə heyətinin üzərinə atmaq istəyir. Bunu rəsmi qurumların, ayrı-ayrı şəxslərin açıqlamalarından, eləcə də Rusiya mətbuatında gedən materiallardan aydın görmək mümkündür.

Rusiya rəsmilərinin, ekspertlərinin və mətbuatının AZAL-ın təy-

disənin füzelyajında, eyni zamanda sərnəşin bədənində tapılan "Pantsir" hava hücumundan müdafiə sistemi qəlpələrini izah etmək daha vacib idi. Amma nə şəffaf yanaşma, nə də obyektiv analiz Rusiyanın tək tərəfli məlumat siyasətinin ön planda olduğunu göstərir.

Təəssüf ki, Rusiya tərəfi yalnız manipulyasiya ilə deyil, eyni za-

Riyakarlığa qarşı ədalət nümayişi



na qədər texniki cəhətdən problemsiz çalışdığı və bu məlumatın FDR (uçuş məlumatları qeydiyyataçısı) vasitəsilə təsdiqləndiyi bildirilib.

Lakin təyyarə Qroznı üzərində ikinci eniş yerinə yetirə bilməyərək geri qayıtmaq qərarı verdikdən sonra kabinədə kənar səslərin qeydə alınması diqqət çəkir. İlkin analizlərə əsasən, bu səslərdən bir neçə saniyə sonra təyyarənin hidravlik sistemləri ardıcıl olaraq sıradan çıxıb. Bu kritik anlarda kapitanın qətiyyətli qərarı nəticəsində təyyarə Qazaxıstanın Aktau hava limanı yaxınlığında qəza eniş etməyə çalışıb.

Araşdırmanın ən diqqətçəkən hissəsi təyyarənin füzelyajında

dirilməsi üçün əlavə ekspertizaların planlaşdırıldığını vurğulayıblar. Bu tapıntılar təxribat ehtimalını gücləndirir.

Təyyarənin Rusiya Federasiyası ərazisində uçuş zamanı GPS siqnallarını itirməsi faktı xüsusi diqqət çəkir. Beynəlxalq aviasiyada belə hallar bəzən kibernetik müdaxilə və ya digər texniki sabotajlarla əlaqələndirilir. GPS siqnallarının itməsi uçuş əməliyyatlarının təhlükəsizliyinə ciddi təsir göstərir və bu məsələnin dərinəndən araşdırılması vacibdir. Qəzadan sonra ilkin məlumatlar göstərdi ki, təyyarə heyətinin yüksək peşəkarlığı daha böyük faciənin miqyasını azaldıb. Təyyarə idarəetməni tam itirməsinə

nəqliyyat naziri tərəfindən dekabrın 26-da imzalanmış №433 sayılı əmrilə təyin olunmuş komissiya tərəfindən aparılır.

Azərbaycan nümayəndələri araşdırmanın bütün mərhələlərində iştirak ediblər. Hadisə yerində faktların və əlavə sübutların toplanması, "qara qutu"ların təhlili prosesi intensiv şəkildə həyata keçirilib. Braziliyanın Aviasiya Qəzalarının Araşdırılması və Qarşısının Alınması Mərkəzində (CENIPA) aparılan təhlillər də araşdırmanın obyektivliyinə xidmət edir. Yekun hesabatın 1 il ərzində hazırlanıb təqdim ediləcəyi bildirilib.

Azərbaycan dövlətinin qətiyyətli mövqeyi ondan ibarətdir ki,

Baş nazir Əli Əsədovun rəhbərlik etdiyi dövlət komissiyası yaradılıb. İlkin təhlillər ciddi faktlara əsaslanır. Mövcud məlumatlar təyyarənin xarici müdaxilə nəticəsində zədələnməsi və idarəetmə qabiliyyətini itirməsi faktını artıq təsdiqləyib. Hadisənin baş verdiyi gün müstəqil araşdırma materialları ictimaiyyətə təqdim olunub və füzelyajın ciddi zədələr aldığı sübuta yetirilib.

Bir sıra mütəxəssislərin fikrincə, təyyarənin dənizə düşməsi halında qəzanın səbəblərinin araşdırılması daha da mürəkkəbləşərdi. Azərbaycan tərəfi ilk gündən hadisənin hərtərəfli araşdırılması üçün dərhal müstəqil araşdırma qrupu formalaşdırıb.

Rusiya bu araşdırmanı Dövlətlərarası Aviasiya Komitəsinə həvalə etməyi təklif etsə də, Azərbaycan bu təklifi rədd edib. Hadisənin araşdırılması və mövcud sualların cavablandırılması, təkcə Azərbaycan və Rusiya arasındakı əlaqələr deyil, eyni zamanda regionun siyasi balansını baxımından da çox vacibdir.

"Azərbaycan Hava Yolları"na məxsus təyyarənin ötən il dekabrın 25-də qəzaya uğraması ilə bağlı Qazaxıstan Nəqliyyat Nazirliyinin ilkin hesabatı açıqlamasından sonra da Rusiya tərəfi hadisəyə qərəzli yanaşmasını da yındırmır.

Hesabatda qeyd olunur ki, hava gəmisi hava şəraitinin əlveriş-

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

Təyyarənin 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. Təyyarənin qalıqlarının kor zədələrində olan, hava gəmisinə məxsus olmayan kənar obyektlər aşkarlanaraq götürülüb və həmin kənar obyektlərin foto şəkilləri ilkin hesabat mətnində ictimaiyyətə təqdim edilib. Bildirilir ki, 05:13:32-də hava gəmisinin əsas idarəetmə sistemləri itirilir, 05:21:42-də əlaqələndirici dispetçer "Kover" əməliyyatı barədə Qozniya məlumat verir. Hesabatda oksigen balonunun partlaması ilə bağlı faktı ehtiva edən hər hansı bir məlumat qeyd olunmayıb.

yarəsi ilə bağlı addımları onların eyni taktikanı seçdiyini söyləməyə əsas verir. Lakin araşdırmaların nəticələri, qəzanın ardıcılığı, faktlar və dəlillər başqa şey deyir.

Göründüyü kimi, Azərbaycan təyyarəsi Qroznı üzərində atəşə məruz qalıb, ardıcıl bir neçə atəş açılıb, hava gəmisinin əsas idarəetmə sistemləri 05:13:32-də sıradan çıxıb, əlaqələndirici dispetçer isə "Kover" əməliyyatı barədə Qozniya 8 dəqiqə sonra - 05:21:42-də məlumat verib. Burdan aydın olur ki, Azərbaycan tərəfinin və təyyarə ekipajının "Kover" əməliyyatından xəbəri ola bilməzdi. Bu da onu göstərir ki, Rusiya tərəfi məsələni gizlətmək istəyib.

Açıq-aydın, faktlar və sübutlarla yazılmış hesabatın ardından Rusiya tərəfinin öz israrından dönmək istəməməsinə anlamaq mümkün deyil. Hazırda Çexenistanın paytaxtı Qroznının Xankala qəsəbəsində yerləşən hərbi hissədə hadisə ilə bağlı istintaq davam edir. Azərbaycan təyyarəsinə atəşin məhz bu hərbi hissənin ərazisindən açıldığına dair məlumatlar var.

Rusiya tərəfi səmimi olmaqdan, ötən həftələrdə rəzil addımlar ataraq pilot danışıqlarını yaymaqla məsələni başqa istiqamətə yönəltməyə çalışırdı. Halbuki pilot danışıqlarından çox, təyyarənin vurulması faktı və bu ha-

manda etik qaydaları pozan məlumat kampaniyaları aparmaqla da məşğuldur. Bütün bunlar həqiqəti danmaq və ya diqqəti yayındırmaq cəhdidir. Lakin Azərbaycanın mətbu orqanları, sosial şəbəkələr və ictimaiyyəti bu məsələdə sözün həqiqi mənasında nümunəvi davrandı. Təhqirlərə yol vermədən, etik prinsipləri qorumaqla hadisələrə təmkinlə yanaşdı.

Rusiya mətbuatının yaydığı manipulyativ məlumatlar və dezinformasiyalar isə onların əsl niyyətlərini ortaya qoyur. Kremlin açıqlamaları Rusiyanın özünü-müdafiə ssenarilərinə işarə edir. Amma faktlar danılmazdır və təyyarənin vurulması və bunun texniki detalları artıq üstü örtülə bilməyəcək dərəcədə aydındır.

Azərbaycanın şərtləri, nə istədiyi bəllidir və bunlar ali səviyyədə də elan edilib. Artıq qeyd olunduğu kimi, Azərbaycanın əlində təyyarənin vurulduğu "Pantsir-S" raketlərinin hissələri də var. Sübut bazası formalaşır, faktlar, dəlillər toplanır və beynəlxalq məhkəməyə müraciət etmək istiqamətində hazırlıq işlər aparılır. Bununla belə, Rusiya ilə dialoq üçün qapı açıqdır. Moskva öz günahını açıq şəkildə etiraf edib məsuliyyəti üzərinə götürməlidir. Əks halda Bakı növbəti addımlar atacaq.