



АЗЕРБАЙДЖАН СОБИРАЕТ ДОКАЗАТЕЛЬНУЮ БАЗУ ДЛЯ ОБРАЩЕНИЯ В МЕЖДУНАРОДНЫЙ СУД В СВЯЗИ С КРУШЕНИЕМ САМОЛЕТА AZAL

Даже после обнародования предварительного отчёта Министерства транспорта Казахстана касательно крушения 25 декабря прошлого года самолёта, принадлежащего «Азербайджанским авиалиниям», российская сторона всё ещё не прекращает предвзятого отношения к инциденту. Как сообщил Trend 5 февраля, из предварительного отчёта становится ясно, что пассажирский самолёт типа 190-100 IGW, принадлежащий ЗАО «Азербайджанские авиалинии» и зарегистрированный в государственном реестре под номером 4K-AZ65, выполнявший регулярный рейс J2-8243 из Баку в Грозный, столкнулся с потерей сигнала GPS во время нахождения в воздушном пространстве России, над аэропортом в Грозном.

В отчёте отмечается, что после того, как воздушное судно не смогло совершить вторую посадку над Грозным из-за неблагоприятных погодных условий, капитан принял решение вернуться в Баку. После этого бортовой самописец (CVR) зафиксировал два посторонних звука с разницей в 24 секунды. В результате сопоставления данных CVR и FDR было установлено, что через 4 секунды после первого постороннего звука отказала 3-я гидравлическая система, через 6 секунд – 1-я гидравлическая система, а через 21 секунду – 2-я гидравлическая система.

На фюзеляже воздушного судна были обнаружены многочисленные пробоины и слепые повреждения, зафиксированные на фото, а также видео. Эти повреждения были обнаружены в большом количестве в задней части фюзеляжа самолёта, особенно в его вертикальном и горизонтальном стабилизаторах, а также на левом крыле и левом двигателе. Была представлена информация о том, что обнаруженные повреждения в фюзеляже

самолёта образовались в результате воздействия сторонних предметов. В отчёте нет данных о каких-либо фактах, указывающих на столкновение воздушного судна с птицами. Были обнаружены и изъяты сторонние объекты, не принадлежавшие воздушному судну, и фотографии этих сторонних объектов представлены общественности в первоначальном отчёте.

В отчёте говорится, что в 05:13:32 отказали основные системы управления воздушным судном, а в 05:21:42 диспетчер-координатор сообщил Грозному об операции «Ковёр». В отчёте не упоминается никакая-либо информация, указывающая на взрыв кислородного баллона. В отчёте приводятся фото, данные аудио- и цифровых записывающих устройств, подтверждающие изложенные здесь факты.

Цель при предоставлении этих документов из отчёта – ещё раз напомнить российской стороне о её ответственности. Так, после вчерашнего опубликования отчёта соответствующие



российские структуры, в частности «Росавиация», выступили с необоснованными заявлениями для уклонения от ответственности. Не отстает в этом вопросе и российская пресса. Видимо, российская сторона хочет замаять этот вопрос, перекинуть ответственность на экипаж самолёта. Это хорошо видно по заявлениям официальных лиц, а также по материалам в российской прессе.

Как следует из отчёта, азербайджанский самолёт подвергся обстрелу над Грозным, последовательно было произведено несколько ударов, основные системы управления воздушным судном были выведены из строя в 05:13:32, а диспетчер-координатор доложил об операции «Ковёр» в Грозном через 8 минут – в 05:21:42. Из этого следует, что азербайджан-

ская сторона и экипаж самолёта не могли знать об операции «Ковёр». Это также говорит о том, что российская сторона хотела замаять данный вопрос.

Говоря о воздействии сторонних предметов, стоит подчеркнуть, что в настоящее время расследование инцидента продолжается в воинской части, расположенной в посёлке Ханкала в столице Чечни, Грозном. Есть сведения, что огонь по азербайджанскому самолёту был открыт именно с территории этой воинской части. Азербайджанской стороне известны личности тех, кто отдавал приказы и открывал огонь. Также известно, из какого оружия был открыт огонь по азербайджанскому самолёту. Источник в правительстве Азербайджана сообщил агентству Reuters 4 февраля, что самолёт

был сбит российской системой ПВО «Панцирь-С».

«Азербайджанской стороны есть фрагмент ракеты «Панцирь-С», который был извлечен из самолёта и идентифицирован в результате международной экспертизы», – сказал источник.

При наличии стольких фактов и доказательств намерение России перевести вопрос в другое русло, попытки возложить вину на экипаж вызывают горькое сожаление. В разбирательствах, наряду с Казахстаном, участвуют специалисты из Азербайджана, России и страны-производителя самолёта – Бразилии. Иными словами, российской стороне известны те моменты, которые нашли отражение в предварительном отчёте.

Требования Азербайджана известны, и они были объявлены на высшем уровне. Как уже отмечалось, у Азербайджана имеются части ракет «Панцирь-С», которыми был сбит самолёт. Формируется доказательная база, собираются факты, ведётся подготовительная работа для обращения в международный суд. Однако, наряду со всем этим, двери для диалога с Россией открыты. Москва должна публично признать свою вину и взять на себя ответственность. В противном случае Баку готов к очередным шагам.

Напомним, что 25 декабря 2024 года пассажирский самолёт AZAL потерпел крушение недалеко от казахстанского аэропорта Актау. В результате аварии 38 человек погибли, 29 получили ранения.