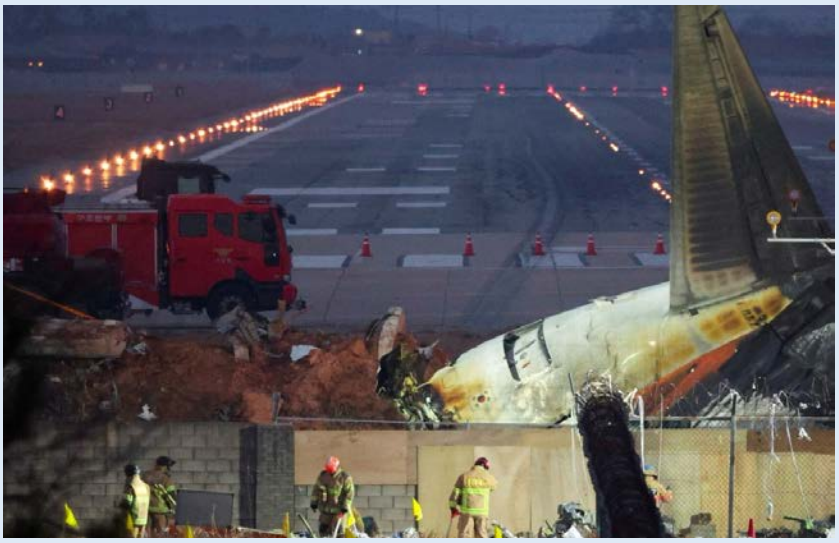
DÖVLƏT MÜLKİ AVİASİYA AGENTLİYİNİN TƏHLÜKƏSİZLİK BÜLLETENİ

Geridə qoyduğumuz 2024-cü ilin son həftəsi iki faciəvi aviasiya hadisəsi ilə yadda qaldı. 25 dekabr 2024-cü il tarixində “Azərbaycan Hava Yolları” aviaşirkətinin J2–8243 nömrəli Bakı–Qroznı reysini yerinə yetirən “Embraer E190AR” təyyarəsi Qazaxıstanın Aktau Beynəlxalq Aeroportundan 3 mil məsafədə qəza enişi etdi. Təyyarənin göyərtəsində 62 sərnişin və 5 ekipaj üzvü olmaqla, ümumilikdə 67 nəfərdən 38-i bu qəzanın qurbanı oldu. Bununla yanaşı, Qazaxıstan yanğınsöndürmə və xilasetmə xidməti qəzaya uğramış hava gəmisinə vaxtında müdaxilə edərək, yaralıları xilas etdi və daha çox insanın həlak olmasının qarşısını aldı.

İkinci faciəvi qəza “Jeju (Ceycu) Air” aviaşirkətinə məxsus “Boeing” 737-800 təyyarəsinin Cənubi Koreyanın Muan Beynəlxalq Hava Limanına gövdə üzərinə endikdən sonra sürüşərək uçuş-enmə zolağının (UEZ) sonundakı beton bloklara yüksək sürətlə çırpılması nəticəsində baş verdi. Təyyarədə olan 175 sərnişin və 6 ekipaj üzvü olmaqla, ümumilikdə 181 nəfərdən 179-u dünyasını dəyişdi.



Hər iki qəza üzrə araşdırmalar aparılır və sual yaradan bir sıra məqamlara qısa zaman ərzində aydınlıq gətiriləcək.

Eyni zamanda aerodrom təminatı baxımından, xüsusilə Cənubi Koreya hava gəmisinin qəzası ilə bağlı uyğunsuzluqlar qabarıq şəkildə özünü büruzə verir və UEZ-in sonundakı beton divarın hansı məsafədə olması və yaxud bu cür sərt konstruksiyaların UEZ-in təhlükəsizlik məsafələrində yerləşməsinin hansı dərəcədə doğru olması ilə bağlı sual yaranır.

Gələcəkdə baş verə biləcək bu cür hadisələr zamanı ölüm riskinin maksimum azaldılması üçün beynəlxalq və milli tələblərin təmin edilməsi olduqca böyük əhəmiyyət kəsb edir. Hər hansı standart və ya tövsiyənin təmin edilməməsi aşkar edilən zaman onun riskinin qiymətləndirilməsi və yumşaldıcı tədbirlərin görülməsi çox önəmlidir. Aerodromlarda UEZ-in sonundakı təhlükəsizlik sahələri (RESA), uçuş zolaqları (Runway Strip) və maneələrin məhdudlaşdırıcı səthlərinə (OLS – Obstacle Limitation Surfaces) dair standartlara ciddi qaydada riayət olunmalıdır. Həmin zonalarda yalnız kövrək konstruksiyalar üzərində və kövrək materiallardan hazırlanmış aeronaviqasiya qurğuları yerləşdirilə bilər.

Həmçinin təhlükəsizlik tədbirlərini daha da təkmilləşdirmək məqsədilə UEZ-in sonunda hava gəmisinin sürətini azaldacaq qəza tormozlama sisteminin quraşdırılması məqsədəuyğun hesab edilir.



Hava limanlarında və ətraf ərazilərdə qəza baş verdiyi anda xilasetmə və yanğınsöndürmə xidmətlərinin (RFF – Rescue and Fire Fighting) daha sürətli müdaxilə etməsi üçün lazım olan texnoloji avadanlıqların mövcudluğu, təlimlərin düzgün planlaşdırılması və mütəmadi keçirilməsi görüləcək vacib tədbirlərdəndir.

Bu cür qabaqlayıcı, effektiv tədbirlərin zamanında həyata keçirilməsi gələcəkdə belə faciələrin qarşısını almağa və uçuşların təhlükəsizliyini daha da artırmağa xidmət edəcəkdir.

AERODROM İSTİSMARÇILARINA NƏZARƏT VƏ YERÜSTÜ İDARƏETMƏ İDARƏSİ