

انتشار دومین گزارش مقدماتی بررسی سانحه هواپیمای اوکراینی و جدیدترین یافته‌ها

تهران (پانا) - سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری از انتشار دومین گزارش مقدماتی بررسی سانحه پرواز ۷۵۲ خبر داد.

در دومین گزارش مقدماتی بررسی سانحه پرواز ۷۵۲ که توسط سازمان هواپیمایی منتشر شده، به اطلاعاتی شامل تاریخچه پرواز که به جزئیات چگونگی آماده‌شدن پرواز، وزن هواپیما، آغاز هماهنگی‌ها تا تیک‌آف و زمان ارتباط خلبان با کنترلر رادار مهرآباد، زمان قطع ارتباط خلبان و همچنین اطلاعات پرسنلی خدمه پرواز، اطلاعات هواپیما، شواهد عینی بررسی لاشه هواپیما، مشخصات دستگاه‌های ثبت پروازی و نمایندگان کشورهای معرفی‌شده برای شرکت در بررسی سانحه اشاره شده است.

ساعت ۱۸:۰۶ دقیقه صبح روز چهارشنبه ۱۸ دی ماه امسال هواپیمای اوکراینی در حوالی فرودگاه امام خمینی (ره) سقوط کرد و منجر به جان باختن همه ۱۷۶ نفر مسافران و خدمه پروازی این هواپیما شد. البته پس از سه روز با اطلاعیه ستاد کل نیروهای مسلح، مشخص شد که این سقوط ناشی از شلیک اشتباه پدافند ایران به سمت این هواپیمای بوئینگ مدل ۸۰۰ - ۷۳۷ بوده است.

رضا جعفرزاده سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری از انتشار دومین گزارش مقدماتی بررسی سانحه پرواز ۷۵۲ خبر داد و گفت: بررسی‌های ذیل به‌منزله نتیجه نهایی بررسی سانحه نبوده و بررسی‌ها تا نتیجه نهایی ادامه خواهد داشت و پس از استخراج تمامی ابعاد سانحه توسط کارگروه‌های بررسی سانحه، اطلاع‌رسانی خواهد شد.

مشروح گزارش منتشر شده سازمان هواپیمایی کشوری را در ادامه می‌خوانید:

بسمه تعالی

گزارش مقدماتی دوم بررسی سانحه

با احترام؛ پیرو گزارش اولیه وقوع سانحه مورخه ۱۰/۱۸/۹۸ هواپیمای ۸۰۰ - ۷۳۷

شرکت هواپیمایی اوکراینی به علامت ثبت UR - PSR بعد از پرواز از فرودگاه امام خمینی (ره) تهران، بدین‌وسیله اقدامات و بررسی‌های بعدی در این خصوص به شرح ذیل ایفاد می‌گردد:
الف) جمع‌آوری اطلاعات:

۱- تاریخچه پرواز:

پرواز ورودی (AUI ۷۵۱) Ukraine International (AUI) هواپیمای بوئینگ ۸۰۰-۷۳۷ با علامت ثبت UR-PSR متعلق به شرکت هواپیمایی اوکراین اینترنشنال از کیف به فرودگاه حضرت امام (ره) تهران در ساعت ۰۵:۵۳ بامداد بوقت محلی (۲۱:۲۳ UTC) روز چهارشنبه ۱۰/۱۸/۱۳۹۸ مجوز فرود را دریافت نموده و چهار دقیقه بعد روی باند فرودگاه امام خمینی (ره) فرود می‌آید. پس از تخلیه ۵۸ نفر مسافر و سوختگیری هواپیما، خدمه پروازی به هتل Novotel فرودگاه مراجعه نموده تا استراحت نمایند.

در ساعت ۰۱:۲۰ تا ۰۱:۴۰ دقیقه به وقت محلی هواپیما سوختگیری نموده و به میزان ۹۵۱۰ کیلوگرم معادل ۱۱۸۰۰ لیتر سوخت دریافت نموده و متعاقباً پس از مشخص شدن مقدار بار دریافت شده از مسافران (۳۱۰ بسته به وزن ۶۷۹۴ کیلوگرم) به دلیل اضافه بودن وزن هواپیما از وزن مجاز اعلام شده، ۸۲ بسته از بار مسافران به وزن ۲۰۹۴ کیلوگرم متعلق به مسافران به مقصد کانادا توسط شرکت خدمات فرودگاهی سامان جداسازی شده و بارگیری نشده است.

در ساعت ۰۴:۳۵ به وقت محلی خدمه پروازی مجدداً وارد هواپیما شدند. پس از چک هواپیما و کابین توسط خدمه پرواز،

در ساعت ۰۴:۴۵ دستور مسافر گیری صادر شده و مسافران سوار هواپیما می شوند. بر اساس مدارک موجود ۱۶۷ نفر مسافر به گیشه شرکت خدمات فرودگاهی سامان در ترمینال (کانترا) مراجعه کرده و تمامی آنها سرنشین هواپیما شده اند. فقط یکی از مسافران که به بصورت اینترنتی از شب قبل کارت پرواز را رزرو کرده بوده، به فرودگاه مراجعه نکرده و لذا از لیست اعلامی توسط شرکت هواپیمایی اوکراین حذف می شود.

در ساعت ۰۵:۱۳ به وقت محلی خلبان اولین تماس خود را با واحد زمینی برج مراقبت پرواز فرودگاه حضرت امام (ره) برقرار و درخواست مجوز اولیه جهت پرواز را نموده که توسط کنترلر صادر می شود.

در ساعت ۰۵:۴۸ تمام اسناد هواپیما جهت انجام پرواز تکمیل و در ساعت ۰۵:۴۹ کلیه درب های هواپیما بسته می شود. در ساعت ۰۵:۵۱ خلبان ضمن اعلام موقعیت خود در پارکینگ اعلام می دارد که بطور کامل آماده خروج از پارکینگ و روشن نمودن موتورها بوده و کنترلر نیز به منظور هماهنگی با سایر واحدهای مرتبط از خلبان می&ZWNJخواهد که منتظر دریافت مجوزها باشد.

در ساعت ۰۵:۵۲ کنترلر فرودگاه حضرت امام (ره) با کنترلر رادار فرودگاه مهرآباد هماهنگی های لازم را بعمل آورده و پس از آن در ساعت ۰۵:۵۵ مجوز خروج از پارکینگ و روشن نمودن موتور را برای پرواز AU1752 صادر کرده و خلبان نیز آن را بازخوانی می نماید. در ساعت ۰۵:۵۴ به وقت محلی کنترلر رادار مهر آباد، ضمن تماس با کنترلر مرکز کنترل مجوز FL260 برای پرواز AU1 752 دریافت می نماید.

پرواز از Jetway A 1 جدا شده و حدود ساعت ۰۵:۵۰ دقیقه از محل پارک خود در STAND 116R شروع به خروج از پارکینگ (PUSH BACK) نموده است.

هواپیما در ساعت ۰۶:۱۲ از باند پروازی ۲۹ راست فرودگاه امام خمینی (ره) به پرواز در آمده و تحویل واحد رادار تقرب فرودگاه مهرآباد می گردد. پس از آن خلبان پرواز با واحد رادار تقرب تماس گرفته و ضمن معرفی خود، طرح پرواز را نیز اعلام می نماید در ادامه کنترلر رادار مهر آباد ضمن شناسایی راداری از خلبان می خواهد تا به سطح پروازی FL260 اوجگیری نماید. کنترلر از خلبان می خواهد پس از عبور از ارتفاع ۶۰۰۰ پایی ضمن گردش به راست، مستقیم به سمت نقطه PAROT که در ۷۰ مایلی شمال&ZWNJغرب فرودگاه مهرآباد ادامه مسیر داده و خلبان نیز آن را بازخوانی نموده است.

از ساعت ۰۶:۱۸ به بعد کنترلر رادار با توجه به از دست رفتن اطلاعات پرواز اوکراینی به دفعات خلبان را صدا کرده که پاسخی دریافت نمی نماید. طبق اطلاعات استخراج شده از رادار، هواپیما تا ارتفاع ۸۱۰۰ پایی صعود کرده و پس از آن اطلاعات شناسایی و ارتفاع هواپیما از صفحه رادار حذف و هیچ پیام رادیویی از خلبان در خصوص شرایط غیر معمول دریافت نشده است. مشاهدات راداری (SSR, PSR) نشان می دهد که در حدود ساعت ۰۶:۱۵ پرواز از رادار نظارتی ثانویه (SSR) محو شده ولی بر اساس اطلاعات رادار اولیه نظارتی فرودگاه مهرآباد (PSR) هواپیما به سمت راست منحرف و احتمالاً به سمت فرودگاه در حال ادامه مسیر بوده و پس از حدود سه دقیقه پرواز، در حدود ساعت ۰۶:۱۸ دقیقه از رادار اولیه محو شده است.

۲- خسارت به هواپیما:

در این سانحه هواپیما بطور کلی از بین رفته است. (Destroyed)

۳- خسارات جانی:

هواپیما دارای ۱۶۷ مسافر و ۹ نفر خدمه پروازی بوده که تمامی افراد در این سانحه جان خود را از دست داده اند. بر اساس گزارش پلیس گذرنامه فرودگاه امام خمینی (ره)، ۱۴۶ نفر از مسافران با گذرنامه ایرانی، ۱۰ نفر با گذرنامه افغانستانی، ۵ نفر با گذرنامه کانادایی، ۴ نفر با گذرنامه سوئدی و ۲ نفر با گذرنامه اوکراینی از مرز هوایی رد شده و همچنین هر ۹ نفر خدمه پرواز، تبعه کشور اوکراین بوده اند.

توضیح: ممکن است تعدادی از مسافران دارای تابعیت چندگانه باشند و در سایر گزارش&ZWNJها با ملیتی دیگر معرفی شده یا با گذرنامه دیگر خود بلیط پرواز را دریافت کرده باشند. فهرست فوق، مربوط به گذرنامه ای است که با آن از مرز هوایی جمهوری اسلامی ایران خارج شده اند.

۴- سایر خسارات وارده:

هواییما پس از کاهش ارتفاع از یک منطقه مسکونی رد شده و اولین برخورد آن با موانع در یک پارک تفریحی بوده است. سپس بدنه هواییما با زمین برخورد کرده و پس از عبور از یک زمین بازی فوتبال، بطور کامل از هم گسیخته و به مزارع و باغات کشاورزی اطراف صدمه زده است. پس از برخورد اولیه، در طول خط سیر آن برخوردهای دیگری مشاهده شده و بدنه هواییما متلاشی گردیده و در طول خط سیر پخش شده است.

۵- اطلاعات پرسنلی خدمه پروازی:

این پرواز دارای سه خلبان به ZWNJ& عنوان (معلم خلبان، خلبان و کمک خلبان) و ۶ مهماندار بوده است. همچنین دو خدمه کابین مرد و ۴ خدمه کابین زن در پرواز حضور داشته ZWNJ& اند. بر اساس گزارش شرکت اوکراینی اطلاعات خلبانان به شرح ذیل بوده است.

۶- اطلاعات هواییما:

نوع هواییما : Boeing B.۷۳۷-۸KV

تاریخ ساخت هواییما: ۲۱.۰۶.۲۰۱۶

شماره سریال هواییما: ۳۸۱۲۴

مدل موتور: CFM۵۶-۷B۲۴E

بر اساس اطلاعات دریافتی از خلبان پرواز (Trip Info) شامل: مقدار سوخت، حداکثر وزن موقع برخاستن، حداکثر وزن موقع نشستن مقدار سوخت مورد نیاز برای پرواز، زمان پرواز همچنین مابقی اطلاعات این هواییما که در سیستم صدور Load sheet شرکت خدمات فرودگاهی سامان تعریف شده است اقدام به آماده نمودن پرواز، مسافرگیری و بارگیری هواییما می نماید.

بر اساس برگه توزین هواییما (Load Sheet)، بیشترین وزن مجاز برای پرواز هواییما به مقدار ۷۲۵۰۰ کیلو گرم در نظر گرفته شده و شرکت سامان بدلیل محدودیت حداکثر وزن مجاز برای برخاستن هواییما نسبت به عدم بارگیری ۸۲ بسته برابر ۲۰۹۴ کیلو گرم از بار مسافرین نموده که موجب تاخیر در پرواز می شود و در نهایت مقدار وزن هواییما برای پرواز به مقدار ۷۲۴۶۸Kg تعیین می گردد که به میزان ۳۲Kg کمتر از حداکثر وزن مجاز برای برخاستن هواییما می ZWNJ& گردد و پس از پایان مسافرگیری و بارگیری Load sheet به تایید خلبان پرواز می ZWNJ& رسد.

۷- شواهد عینی و مستندات سایت سانحه:

- مطابق گزارش های شاهدان عینی (افرادی بر روی زمین و خدمه پرواز عبوری در ارتفاع بالا که رویداد را مشاهده و گزارش کرده اند) آتش سوزی در هواییما مشاهده و بر دامنه آن افزوده شده و پس از برخورد هواییما با زمین، انفجار ناشی از برخورد به وقوع می پیوندد.

- مسیر برخورد هواییما نشاندهنده این است که هواییما ابتدا به سمت شمال غرب در حال خروج از محدوده فرودگاه بوده و پس از بروز یک مشکل در هواییما (اعم از قطع ارتباط راداری، مکالمه ای و شروع آتش سوزی به سمت راست گردش کرده و در زمان سقوط دارای خط سیری در مسیر بازگشت به فرودگاه بوده است.

- پس از برخورد هواییما به زمین، یکی از فرستنده های اضطراری هواییما (ELT) فعال شده، لیکن آنتن فرستنده آن در جریان سانحه از دستگاه آن جدا شده است.

- جعبه های سیاه هواپیما شامل دستگاههای ثبت اطلاعات پروازی (SSFDR) و دستگاه ضبط صدای کابین خلبان (SSCVR) توسط عوامل تجسس و نجات پیدا شده و در اختیار تیم بررسی قرار گرفته است. هر دو دستگاه در اثر سانحه و آتش سوزی آسیب دیده اند. بخش حافظه اصلی هر دو دستگاه موجود بوده ولیکن آسیب فیزیکی بر روی قطعات اصلی قابل مشاهده است.

- با درخواست مسئول بررسی سانحه و هماهنگی مراجع ذیربط؛ گروه تخصصی ویژه ای تشکیل شده تا موارد غیر متعارف هوانوردی را بررسی نمایند. پس از نمونه گیری و آزمایش در محل، احتمال برخورد پرتوهای آسیب زنده شامل پرتوهای لیزری و الکترو مغناطیس (راديو اکتیو) منتفی اعلام گردید و در روز وقوع سانحه نمونه برداری برای تشخیص مواد منفجره انجام گردید تا اثرات سلاح های منفجره داخل یا خارج هواپیما در آزمایشگاه معتبر انجام شود.

- بررسی و ZWNJ؛ های بعدی از لاشه هواپیما این شبهه را تقویت می کند که لازم است وجود مواد منفجره بر روی بدنه هواپیما مورد بررسی قرار گیرد.

- مشخصات لوازم داخل کابین و بار مسافران نشان از عدم سرایت آتش به داخل کابین مسافران و احتمالاً قسمت بار هواپیما می باشد.

۸- مشخصات دستگاه ZWNJ؛ های ثبت و ضبط اطلاعات پروازی:

این هواپیما مجهز به دستگاه های ثبت اطلاعات پروازی (SSFDR) با مشخصه P/N ۹۸۰-۴۷۵۰۰۰۰۳ با قابلیت ثبت بیش از ۳۰۰۰ پارامتر دیجیتال و آنالوگ و ضبط صدای کابین خلبان (SSCVR) با مشخصه P/N ۹۸۰-۶۰۳۲-۰۰۰۳ با قابلیت ضبط دو ساعت آخرین مکالمات پرواز و همچنین یک QAR می باشد که فقط (SSFDR, SSCVR) آن در سایت سانحه پیدا شده است. صدمه به دستگاه ضبط صدای کابین بیشتر بوده و بر اثر ضربه حافظه اصلی آن (CSMU) جدا شده است. وضعیت این قطعه نشان می دهد که SSCVR در معرض آتش و ZWNJ؛ سوزی در پرواز نبوده و بر اثر شدت برخورد به زمین از دستگاه اصلی جدا شده است.

در تاریخ ۱۹ / ۱۰ / ۹۸ با حضور اعضای گروه بررسی سانحه دستگاه ZWNJ؛ های ثبت و ضبط اطلاعات پروازی هواپیما مطابق دستورالعمل های سازمان هواپیمایی کشوری جمهوری اسلامی ایران با شماره های ۶۷۱۳ و ۴۹۱۳ به شرح زیر اقدام شد:

در تاریخ ۱۹ / ۱۰ / ۹۸ با حضور نمایندگان اعزامی از کشور اوکراین در دفتر بررسی سوانح سازمان هواپیمایی کشوری ایران، نسبت به بررسی وضعیت ظاهری دو دستگاه ثبت و ضبط اطلاعات پروازی (SSFDR, SSCVR) اقدام و عکس برداری توسط نمایندگان اوکراینی صورت پذیرفت و نیز حسب دستورالعمل سازمان هواپیمایی کشوری با شماره ۴۹۱۳، قبل از ارسال دستگاه های SSCVR و SSFDR به لابراتوار تخصصی بازخوانی؛ مشخصات فنی دستگاه های ثبت و ضبط پروازی مربوط به سانحه مطابق بند شماره ۳/۴ مندرج در صفحه ۸ سند FS- CAD -۴۹۱۳-۰۳ متعلق به سازمان هواپیمایی کشوری ایران، از نماینده بررسی سوانح کشور اوکراین، درخواست گردید. بررسی جهت بازسازی و دریافت محتویات دستگاه ها با استفاده از توان داخلی کشور با حضور نمایندگان محترم قضائی و متخصصین داخلی انجام پذیرفت و همگی توافق داشتند که این نوع دستگاهها از بروز ترین دستگاههای موجود دنیا بوده و امکانات بازخوانی آن در کشور موجود نیست. اگر لوازم و تجهیزات جانبی فراهم شود، با صرف مدت زمانی کوتاه می توان بازسازی و تخلیه اطلاعات را انجام نمود. براین اساس لیست لوازم مورد نیاز از لابراتوارهای بررسی سوانح کشورهای فرانسه (BEA) و آمریکا (NTSB) و امکان انتقال به کشور استعلام گردید و این کشورها نسبت به انتقال تجهیزات به کشور تاکنون پاسخ مثبتی نداده اند، ولی لیست مورد نیاز را ارائه داده که در اختیار مقامات جهت تلاش بمنظور خریداری ارسال گردید.

۹- بررسی اثرات عملیات تدافعی موشکی بر سانحه:

- پس از درخواست تیم بررسی سانحه برای انجام بعضی آزمایشات خاص روی قطعات هواپیما در سایت سانحه، این فرآیند در شاهدشهر شهریار انجام گردید. با توجه به ضرورت تفکیک دقیق و بررسی علائم بریدگی ها در بدنه هواپیما حاصل از

برخورد هر گونه شیء خارجی (FOD) کلیه قطعات جمع آوری و به محل امنی در فرودگاه حضرت امام خمینی (ره) انتقال داده شده تا پس از چینش روی زمین، براساس رویه های متعارف بررسی سوانح هوایی، تحلیل لازم بدست آید.

تیم اعزامی کشور اوکراین شامل یک کارگروه ویژه برای این تحقیق بوده و مقرر شد که بانظارت تیم تحقیق ایرانی بطور همزمان این مسئله بر روی قطعات هواپیما مورد بررسی قرار گیرد. تیم تحقیق ایرانی شامل متخصصین از نهادهای نهاجا، واجا، پلیس و ستاد کل نیروهای مسلح بودند. پس از انجام جلسه توجیهی مورخه ۲۰/۱۰/۹۸ در سازمان هواپیمایی کشوری، فرآیند تحقیق بر روی قطعات لاشه هواپیما انجام پذیرفت.

- با توجه به اعلام عمومی مورخه ۲۱/۱۰/۹۸ مبنی بر پذیرش یکی از نهادهای داخلی در خصوص عملیات دفاعی موشکی در زمان پرواز این هواپیما، دسترسی مسئول بررسی سانحه به اطلاعات آن نهاد فراهم گردید و مشخص گردید که دو موشک مجاورتی از نوع TOR-M1 از سمت شمال به سمت هواپیما شلیک شده است. نحوه تاثیر این موشک ها بر وقوع سانحه و همچنین تحلیل این اقدام تحت بررسی می باشد.

ب) اهم اقدامات انجام شده برای بررسی سانحه:

- جمع آوری اطلاعات اولیه، تشکیل تیم مدیریت بحران در منطقه، اعزام نیروهای امدادی به سایت سانحه برای موضوع تجسس و نجات، دریافت اطلاعات مسافران از شرکت هواپیمایی اوکراینی و سایر مراجع مانند پلیس مهاجرت، تعیین مسئول بررسی سانحه و اعزام اولیه تیم بررسی سانحه بدفعات به محل سانحه، فرودگاه امام خمینی (ره) و فرودگاه مهرآباد از جمله اقدامات اولیه بوده است.

- اطلاع&ZWNJ;رسانی عمومی در خصوص سانحه صورت پذیرفته است.

- مطابق آیین نامه بررسی سوانح و حوادث هوایی غیر نظامی مصوب هیئت دولت، گروه های ۱۱ گانه بررسی سانحه تشکیل شده و با توجه به ضرورت بررسی دلیل آتش سوزی مشاهده شده، یک گروه خاص برای بررسی مسائل مرتبط با مواد منفجره و پرتو زا به کار گروههای ۱۱ گانه اضافه شد.

- اجساد و بقایای پیکر سرنشینان مشخص و جمع آوری شده و جهت انجام تشریفات شناسایی و انتقال، تحت نظارت مراجع قضایی به پزشکی قانونی منتقل شدند. در خصوص عملکرد پزشکی قانونی، آن نهاد اطلاع رسانی می نماید.

- اطلاعیه اولیه برای کشورهای اوکراین به عنوان کشور محل ثبت و بهره بردار هواپیما، ایالات متحده آمریکا به عنوان کشور سازنده هواپیما و فرانسه بعنوان سازنده موتور سوئد، کانادا و افغانستان به عنوان کشورهایی که اتباع آنها در این هواپیما بودند صادر شده است و کشورهای اوکراین و کانادا ضمن درخواست حضور در فرآیند بررسی سانحه، نسبت به معرفی گروهی برای حضور در فرآیند بررسی سانحه، شناسایی و سایر وظایفی که در این شرایط بر عهده کشور خود می باشد، اقدام نمودند. در این سانحه نمایندگان از کشورهای اوکراین، آمریکا، فرانسه، سوئد، انگلستان، کانادا برای دسترسی به اطلاعات بررسی سانحه معرفی شده اند و تاکنون کشور افغانستان نماینده&ZWNJ;ای معرفی نکرده است.

تیم بررسی سانحه سازمان هواپیمایی کشوری جمهوری اسلامی ایران، مطابق با استانداردهای ضمیمه شماره ۱۳ پیمان شیکاگو نسبت به ادامه بررسی این سانحه اقدام نموده و با توجه به درخواست مکرر ملت عزیز در خصوص پیشرفت بررسیها، این گزارش را بمنظور آگاهی عمومی منتشر می نماید و با توجه به استانداردهای بین المللی، هدف آن پیشگیری از تکرار چنین سوانح دردناکی می باشد. هماهنگی و پاسخگویی با مراجع قانونی و قضایی کشور مدنظر تیم بررسی سانحه بوده و دسترسی کلیه مراجع قضایی به مدارک و مستندات سانحه فراهم میباشد.

شایان ذکر است، تمامی بررسی&ZWNJ;های صورت گرفته فوق، اقدامات اولیه بوده و نتیجه نهایی بررسی سانحه محسوب نمی&ZWNJ;شود و مراحل جمع&ZWNJ;آوری و بررسی اطلاعات به&ZWNJ;منظور تحلیل و نتیجه&ZWNJ;گیری سانحه، کماکان ادامه خواهد داشت.