

Ўзбекистон Республикаси фуқаро авиацияси ҳаво кемалари билан содир бўлган авиация инцидентларининг қисқача таърифи

1. 2025 йил 15-январь куни “Uzbekistan Airways” АЖ А320 UK32014 ҳаво кемасида, Бухоро-Москва (Внуково) йўналиши бўйича НУ-9607 рейси бажарилаётганда, “Внуково” манзил аэропортига қўниш учун кираётганда, 4000 фут (1200м) баландликда ҳаво кемаси ўнг двигателининг носозлиги содир бўлди. Ҳаво кемаси 04:42да (UTC) “Внуково” аэропортига муваффақиятли бориб қўнди. Ҳодиса авиация инциденти деб таснифланди.

Сабаби: “Uzbekistan Airways” АЖнинг А320 UK 32014 ҳаво кемаси билан парвоз вақтида 2-двигателнинг ўз-ўзидан ўчиб қолишига, ёнилғи насосининг ҳажмий самарадорлиги пасайиши сабаб бўлган.

Бу юқори босимли секция (шестерня типдаги) сирпаниш подшипникларининг ейилиши ва бузилиши натижасида содир бўлган бўлиб, ёқилғи таъминотининг бузилишига олиб келган ва FMV ёқилғини дозалаш клапанининг автоматик равишда ёпилишига, шунингдек, НМУ, BCB АСТ, VBV АСТ, НРТСС VLV, ЛРТСС VLV гидроагрегатларнинг кетма-кет ишдан чиқишига ва юқори босим ёқилғи магистралидаги НР FUEL SOV ёқилғини тўсиш клапанининг ёпилишига сабаб бўлган. Буларнинг барчаси форсункаларга ёнилғи етказиб беришнинг тўхташига ва 2-двигателнинг ўз-ўзидан тўхтаб қолишига олиб келиб, двигателни қайта ишга тушириш имконсиз бўлиб қолган.

Текширув натижаси асосида кўрсатмалар ишлаб чиқиш учун “Ўзавиация” агентлигига 2025-йил 6-ноябрдаги 1-7/11393-сонли хат билан юборилди.

Ушбу авиация ҳодисаси авиация инциденти деб таснифланди.

2. 2025 йил 1-февраль куни “My Freighter” МЧЖ А320 UK32130 ҳаво кемасида, Мадина-Фарғона йўналиши бўйича С6-3336-сонли парвоз бажарилаётганда, Туркменистон ҳаводаги ҳаракатни бошқариш ҳудудида, ҳаво кемасининг ўнг двигатели мой тизимида носозлик сабабли (мой миқдорининг камайиб кетиши), ҳаво кемаси 09:37да (маҳаллий вақт) “Мары” аэропортига фавқулодда қўнди. Ҳаво кемаси саҳнида 212 йўловчи бўлган. Жароҳатланганлар йўқ.

Бўлим доимий комиссиясининг 2025-йил 2-февралдаги 4-сонли баённомаси асосида текширув ўтказилди ва текширув натижаси бўйича 2025-йил 21-февраль санасидаги 04-02.25-сонли Якуний Ҳисобот тайёрланиб, “Ўзавиация” агентлигига кўрсатма ишлаб чиқиш учун 2025-йил 27-февралдаги 1-6/2316-сонли хат билан юборилди.

Сабаби: “My Freighter” МЧЖ А321 UK32130 ҳаво кемаси билан содир бўлган авиация инцидентининг сабаби, ҳаво кемаси 2-двигателининг мой тизими қайтиш линиясида ва узатмалар кутиси (коробка приводов – Accessory Gearbox) фильтрида пластик бўлаклари, мой линиясини тўсиб қўйганлиги ва мойнинг тизим бакига керакли миқдорда қайтмаганлиги натижасида, ЕСАМ мониторида мой миқдорининг кам кўрсатишига олиб келган.

3. 2025 йил 3-февраль куни “Uzbekistan Helicopters” МЧЖ АTR-72 UK72604 ҳаво кемасида Тошкент-Термиз йўналиши бўйича USA-751 рейси бажарилаётганда, “Термиз” аэропортига қўниш жараёнида, 08:20да (махаллий вақт) экипаж, “Термиз” аэродромида қўниш учун ўрнатилган давлат горизонтал минимумидан паст бўлган қўринишда ҳаво кемасининг қўнишини амалга оширди. Жароҳатланганлар йўқ.

Бўлим доимий комиссиясининг 2025-йил 5-февралдаги 5-сонли баённомаси асосида текширув ўтказилди ва текширув натижаси бўйича 2025-йил 13-февраль санасидаги 05-02.25-сонли Якуний Ҳисобот тайёрланиб “Узавиация” агентлигига кўрсатма ишлаб чиқиш учун 2025-йил 13-февралдаги 1-6/E226-сонли хат билан юборилди.

Сабаби: “Uzbekistan Helicopters” МЧЖ АTR-72 UK 72604 ҳаво кемаси билан содир бўлган авиация инцидентига, экипажнинг “Ўзбекистон Республикаси самовий ҳудудида фуқаро ва экспериментал авиациясининг парвоз қилиш авиация қоидалари” (ЎЗР АҚ-91) 522-бандини бузган ҳолда, “Термиз” аэродромининг учиш-қўниш йўлагига ўрнатилган давлат минимумидан (RVR) паст бўлган қўринишда, қўнишни амалга оширганлиги сабаб бўлган.

4. 2025 йил 14-февраль куни “Uzbekistan Helicopters” МЧЖ L410UVP UK 41003 ҳаво кемасида Тошкент-Қўқон йўналиши бўйича USA-451 рейси бажарилаётганда, “Тошкент” аэропортидан учгандан сўнг, кўтарилиш жараёнида, автопилот тизими белгиланмаган тартибда ишлаши туфайли уч марта ёқилди ва ўчирилди. Автопилот учинчи марта ёқилганда, автопилотнинг белгиланган тартибда ишлашига эришилди. Парвознинг қолган қисми одатий тарзда давом этди. Автопилот тизимини ёқиш ва ўчириш вақтида, экипаж ҳаво кемасини бошқараётган вақтда, парвоз тезлиги 191 узелга чиқди (максимал рухсат этилган парвоз тезлиги 181 узел). Ҳаво кемаси “Қўқон” аэропортига муваффақиятли келиб қўнди.

Бўлим доимий комиссиясининг 2025-йил 15-февралдаги 7-сонли баённомаси асосида текширув ўтказилди ва текширув натижаси бўйича 2025-йил 23-март санасидаги 06-02.25-сонли Якуний Ҳисобот тайёрланиб, “Узавиация” агентлигига кўрсатма ишлаб чиқиш учун 2025-йил 25-март санасида 1-7/E412-сонли хат билан юборилди.

Сабаби: “Uzbekistan Helicopters” МЧЖ L410UVP UK 41003 ҳаво кемаси билан содир бўлган авиация ҳодисасининг сабаби, ҳаво кемаси экипаж томонидан бошқарилаётган вақтда, парвоз тезлигини етарли даражада назорат қилинмаганлиги туфайли, парвоз тезлиги 191 узелга қадар оширилган (максимал рухсат этилган парвоз тезлиги 181 узел).

Ушбу авиация ҳодисаси авиация инциденти деб таснифланади.

5. 2025 йил 19-март куни “Uzbekistan Airways” АЖ Boeing-767 UK67001 ҳаво кемасида Тошкент-Шеньчжень йўналиши бўйича НҲ-151 рейси бажарилаётганда, FL370 баландликка кўтарилгандан сўнг, экипаж ҳаво кемаси

сахнида босимнинг пастлиги ҳақида хабар берди ва “Тошкент” аэропортига қайтишга қарор қилди. Ҳаво кемаси 05:10да (UTC вақти) “Тошкент” аэропортига муваффақиятли келиб қўнди. Борт сахнида 6 нафар экипаж аъзоси бўлган. Жароҳатланганлар йўқ.

Бўлим доимий комиссиясининг 2025-йил 19-март санасидаги 13-сонли баённомаси асосида текширув ўтказилди ва текширув натижаси бўйича 2025-йил 14-апрель санасидаги 08-03.25-сонли Якуний Ҳисобот тайёрланиб, “Узавиация” агентлигига кўрсатма ишлаб чиқиш учун 2025-йил 23-апрель санасида 1-7/E568-сонли хат билан юборилди.

Сабаби: Кабина босими тизимидаги, босимни ташлаш клапанининг, (Positive pressure relief valve) P/N 103642-3; S/N 17-A0115, носозлиги туфайли, ҳаво кемаси босимини автоматик бошқариш тизимининг кабина босимини тўлдира олмагани, аста-секин (босқичма-босқич) 10000фт кабина баландлигига мос келадиган босимга тушишига олиб келгани, EICAS дисплейида «CABIN ALTITUDE» хабарининг берилиши ва авиация инциденти содир бўлишига сабаб бўлди.

Ушбу авиация ҳодисаси авиация инциденти деб таснифланди.

6. 2025 йил 24-март куни “Uzbekistan Helicopters” МЧЖ АТР72-600 UK72602 ҳаво кемасида Термиз-Тошкент йўналиши бўйича USA-758 рейси бажарилаётганда, “Тошкент” аэропортига қўниш вақтида ҳаво кемасининг дум қисми учиш-қўниш йўлагига тегиши содир бўлди. Жароҳатланганлар йўқ.

Бўлим доимий комиссиясининг 2025-йил 24-март санасидаги 14-сонли баённомаси асосида текширув ўтказилди ва текширув натижаси бўйича 2025-йил 14-апрель санасидаги 09-03.25-сонли Якуний Ҳисобот тайёрланиб, “Узавиация” агентлигига кўрсатма ишлаб чиқиш учун 2025-йил 15-апрель санасида 1-7/4127-сонли хат билан юборилди.

Сабаби: “Uzbekistan Helicopters” МЧЖ АТР-72-600 UK-72602 ҳаво кемаси билан содир бўлган авиация ҳодисасига, қўниш жараёнида, ҳаво кемаси дум қисми ҳимоя товонининг учиш-қўниш йўлагига тегиши қуйидаги омилларнинг комбинацияси сабаб бўлган:

- қўниш жараёнида парвоз тезлигини, шунингдек ҳаво кемасини текислаш пайтида баландлик устидан назоратни йўқотиш;
- текислаш пайтида бўйлама канал бўйича, штурвал устунининг кучли ўзгарувчан ҳаракатларида ифодаланган PF учувчилик техникасининг хусусиятлари, бу эса сезиларли тангаж бурчаклари ўзгаришига олиб келган;
- қўниш жараёнида шамолнинг йўналиш бўйича таъсири.

Ушбу авиация ҳодисаси авиация инциденти деб таснифланди.

7. 2025 йил 26-март куни “Uzbekistan Airways” АЖ А-320 UK32024 ҳаво кемасида Тошкент-Нукус йўналиши бўйича НУ-15 рейси бажарилаётганда, “Нукус” аэропортига 03:35да (UTC вақт) қўниш жараёнида, қушлар тўдаси сабабли, ҳаво кемаси иккинчи айланага кетди ва 03:43да “Нукус” аэропортига муваффақиятли келиб қўнди.

Парвоздан кейинги кўрикда, ҳаво кемаси ўнг ва чап қанот олд қисмларида, чап двигателида, шасси ва фюзеляж қисмларида куш билан тўқнашганлик изи аниқланди. Ҳаво кемаси чап двигатели олд қисмида шикастланиш аниқланди, шикастланиш рухсат этилмаган ўлчамда.

Бўлим доимий комиссиясининг 2025-йил 26-март санасидаги 15-сонли баённомаси асосида текширув ўтказилди ва текширув натижаси бўйича 2025-йил 16-апрель санасидаги 10-03.25-сонли Якуний Ҳисобот тайёрланиб, “Узавиация” агентлигига кўрсатма ишлаб чиқиш учун 2025-йил 25-апрель санасида 1-7/E586-сонли хат билан юборилди.

Сабаби: “Uzbekistan Airways” АЖ А320 UK 32024 ҳаво кемаси билан содир бўлган авиация инцидентига, ҳаво кемасининг “Нукус” аэропортига қўниш жараёнида 33-учиш-қўниш йўлаги, «А» ҳаракатланиш йўлаги ҳудудида, ҳаво кемасининг қушлар галаси билан тўқнашиб кетиши натижасида, чап двигательнинг ҳаво кириш қисмидаги овоз ютувчи панелларининг шикастланиши сабаб бўлди.

8. 2025 йил 14-апрель куни “My Freghter” МЧЖ Boeing B757 UK75001 юк ташиш ҳаво кемаси Тошкент-Олмаота йўналиши бўйича MFX7503-сонли парвоз билан 12:37да (махаллий вақт) “Тошкент” аэропортидан учгандан сўнг, 12:58да экипаж ҳаво кемасида (“Cabin Altitude” EICAS MESSAGE) кабина босимининг пасайиши носозлик хабарини берди ва “Тошкент” аэропортига қайтаришга қарор қилди. Ҳаво кемаси 13:23да “Тошкент” аэропортига муваффақиятли келиб қўнди.

Бўлим доимий комиссиясининг 2025-йил 14-апрель санасидаги 17-сонли баённомаси асосида текширув ўтказилди ва текширув натижаси бўйича 2025-йил 30-апрель санасидаги 11-04.25-сонли Якуний Ҳисобот тайёрланиб, “Узавиация” агентлигига кўрсатма ишлаб чиқиш учун 2025-йил 2-май санасидаги 1-7/E625-сонли хат билан юборилди.

Сабаби: Кабина босими тизимидаги, босимни ташлаш клапанининг, (Positive pressure relief valve) P/N 103642-3; S/N 33-483, носозлиги туфайли, ҳаво кемаси босимини автоматик бошқариш тизимининг кабина босимини тўлдира олмагани, аста-секин (босқичма-босқич) 10000фт кабина баландлигига мос келадиган босимга тушишига олиб келгани, EICAS дисплейида «CABIN ALTITUDE» хабарининг берилиши ва авиация инциденти содир бўлишига сабаб бўлди.

9. 2025 йил 25-апрель куни “My Freighter” МЧЖ Airbus A321 UK32130 ҳаво кемасида Термез-Жидда йўналиши бўйича MFX327-сонли парвозни бажараётганда, 16:35да (махаллий вақт) “Туркманобод” ҳаво ҳудудида, экипаж ҳаво кемаси гидравлика тизимида носозлик борлиги хабарини берди ва захира “Тошкент” аэропортига қайтишга қарор қилди.

Ҳаво кемаси 17:08да “Тошкент” аэропортига муваффақиятли келиб қўнди.

Бўлим доимий комиссиясининг 2025-йил 26-апрель санасидаги 18-сонли баённомаси асосида текширув ўтказилди ва текширув натижаси бўйича 2025-

йил 19-май санасидаги 12-04.25-сонли Якуний Ҳисобот тайёрланиб, “Узавиация” агентлигига кўрсатма ишлаб чиқиш учун 2025-йил 27-май санасидаги 1-7/5852-сонли хат билан юборилди.

Сабаби: “My Freighter” МЧЖ A321 UK32130 ҳаво кемасидаги авиация ҳодисасининг сабаби чап двигатель пилонидаги юқори босимли гидравлика қувур тизимининг ўтказгичида (“Hydraulic HP Pipe Elbow p/n D2902083800000”) металлнинг чарчаши натижасида пайдо бўлган ёриқлар орқали гидравлик суюқликнинг сизиб чиқиши бўлди. Бу ҳолат яшил гидравлик тизим бакидаги гидравлик суюқлик миқдори ва босимининг пасайишига олиб келди, оқибатда яшил гидравлик тизимидан таъминланадиган қурилмаларнинг ишлаш қобилияти йўқолишига олиб келган.

Ушбу авиация ҳодисаси авиация инциденти деб таснифланди.

10. 2025 йил 13-май куни “Sky Guard” МЧЖ Boeing-757 UK75057 ҳаво кемасида Тошкент-Масқат йўналиши бўйича SGA2500 сонли парвоз бажарилаётганда, FL380 (11600 м) баландликда экипаж “CABIN ALTITUDE” огоҳлантириш сигнали ишга тушганлиги ҳақида хабар берди ва Тошкент аэропортига қайтишга қарор қилди. Ҳаво кемаси Тошкент аэропортига 14:26да (махаллий вақт) муваффақиятли келиб қўнди. Бортда 6 нафар экипаж аъзоси бўлган. Жабрланганлар йўқ.

Бўлим доимий комиссиясининг 2025-йил 13-май санасидаги 19-сонли баённомаси асосида текширув ўтказилди ва текширув натижаси бўйича 2025-йил 29-май санасидаги 13-05.25-сонли Якуний Ҳисобот тайёрланиб, “Узавиация” агентлигига кўрсатма ишлаб чиқиш учун 2025-йил 30-май санасидаги 1-7/E748-сонли хат билан юборилди.

Сабаби: “Sky Guard” МЧЖ Boeing-757 UK75057 ҳаво кемасининг ҳаво кемаси саҳнида босимнинг тушиб кетишига ва EICAS дисплейида хавфли баландлик сигнализацияси “CABIN ALTITUDE” хабари чиқишига, ҳаво кемаси рециркуляцияси чап вентиляторининг (LEFT RECIR FAN) носозлиги сабаб бўлган. Натижада, асосий электр бўлинмасидаги OVERBOARD EXHAUST VALVE ҳаво чиқариш клапани SMOKE ҳолатига ўтган ва ҳаво кемаси кабинасидан ҳаво чиқариши натижасида, ҳаво кемаси саҳнида босим пасайишига олиб келган.

11. 2025 йил 31-май куни “Wizz Air” авиакомпанияси A-321 A6WAB ҳаво кемасида Абу-Даби-Тошкент йўналиши бўйича WA37235 рейси (“Тошкент” аэропортига 12:47да қўнган, маҳаллий вақт) ва “Uzbekistan Helicopters” МЧЖ ATR-72 UK72601 ҳаво кемасида Самарқанд-Тошкент йўналиши бўйича USA304 рейси (“Тошкент” аэропортига 12:50да қўнган) бажарилаётганда, Тошкент ҳаводаги ҳаракатни бошқарув (Тошкент маркази) ҳудудида, иккала ҳаво кемасида TCAS тизими, Traffic Advisory (ҳаво кемаларининг бир бирига яқинлашиш) режими ишга тушган. Жароҳатланганлар йўқ.

Бўлим доимий комиссиясининг 2025-йил 31-май санасидаги 20-сонли баённомаси асосида текширув ўтказилди ва текширув натижаси бўйича 2025-йил 03-июль санасидаги 14-05.25-сонли Якуний Ҳисобот тайёрланиб, “Ўзавиация” агентлигига кўрсатма ишлаб чиқиш учун 2025-йил 04-июль санасидаги 1-7/E899-сонли хат билан юборилди.

Сабаби: Авиация инцидентининг сабаби “TOWER” ва “APPROACH” диспетчерлик пунктлари ўзаро мувофиқлашмаганлиги, ушбу ҳолат “TOWER” диспетчери WAZ-7235 рейси экипажига 08 ўнг учиш-қўниш йўлагидан иккинчи айланага кетишнинг стандарт тартибини бажариш ҳақидаги кўрсатмани “APPROACH” диспетчери билан келишмаган ҳолда бергани билан намоён бўлган. Айти вақтда USA-304 рейсининг ҳаво кемаси “APPROACH” диспетчери бошқарувида эди. Натижада, “APPROACH” диспетчери, зарурий ён ва вертикал оралиқларни таъминламаганлиги сабабли, ҳаво кемалари бир-бирига белгиланган оралиқ масофаларининг яримидан камига яқинлашиши содир бўлди.

Ушбу вазият, Ўзбекистон Республикаси Авиация Қоидаларининг (ЎЗР АҚ-91) 366 ва 380-бандлари, (ЎЗР АҚ-96) 77-банди ҳамда APPROACH диспетчерининг иш технологияси бўйича йўриқноманинг 1.19 ва 4.2-бандлари талаблари бажарилмаганлиги оқибатида юзага келган.

Ушбу авиация ҳодисаси юзасидан текширув ўтказилиб текширув ҳулосасига кўра авиация инциденти деб таснифланди ва 04.07.2025 йил 20-сонли комиссия баённомасига асосан, тегишли кўрсатмалар ишлаб чиқиш учун 1-7/E899-сонли хат билан комиссия тавсиялари “Ўзавиация” Агентлигига юборилди.

12. 2025-йил 19-июнь куни “My Freighter” МЧЖ А320 UK32073 ҳаво кемасида Тбилиси-Тошкент йўналиши бўйича С6-222 рейси бажарилаётганда, ҳавога кўтарилгандан сўнг, баландликка кўтарилиш жараёнида, экипаж ҳаво кемасининг чап двигателидаги носозлик туфайли “Тбилиси” аэропортига қайтиб қўнишга қарор қилди. Бортда 8 нафар экипаж аъзоси ва 125 нафар йўловчи бўлган. Жароҳатланганлар йўқ.

Бўлим доимий комиссиясининг 2025-йил 19-июнь санасидаги 21-сонли баённомаси асосида текширув ўтказилди ва текширув натижаси бўйича 2025-йил 05-август санасидаги 14-06.25-сонли Якуний Ҳисобот тайёрланиб, “Ўзавиация” агентлигига кўрсатма ишлаб чиқиш учун 2025-йил 06-август санасидаги 1-7/E1063-сонли хат билан юборилди.

Сабаби: “MY FRIGHTER/CENTRUM” МЧЖнинг А320 UK 32073 ҳаво кемаси билан содир бўлган авиация инцидентига, ҳаво кемаси 1-дигателида помпаж юз бериши бўлиб, бу қуйидаги НМУ (гидромеханик қурилма), вентилятор ортидаги ҳаво ҳарорати датчиги (Т25 сенсор), ўрта босим поғанасидан ҳаво олиш клапани (IP Check Valve) агрегатларнинг бир меъёрга ишламаганлиги оқибатида, 1-дигателнинг юқори босимли компрессори йўлида ҳаво оқимининг қисқа муддатли аэродинамик беқарорлигига олиб келган ва бу ҳолат дигател тортиш кучининг кескин пасайиши, ёнилғи узатиш параметрларининг ўзгариб туриши ва чиқаётган газлар ҳароратининг

кўтарилиши билан кузатилган. Кўрсатилган омилларнинг мажмуи қисқа вақт оралиғида двигателда ҳавонинг сиқилиш даражаси пасайишига, тебранишлар пайдо бўлишига ва юқори босимли компрессорнинг ҳаддан ташқари юкланишига сабаб бўлган.

13. 2025-йил 26-июнь куни “Uzbekistan Airways” АЖ Airbus-320 UK32020 ҳаво кемасида Самарқанд-Санкт Петербург йўналиши бўйича НҲ-639 сонли парвози бажарилаётганда, 09:13да (UTC) ҳаво кемаси кабинасининг олд саҳнида, экипаж тутун ҳидини сезганлиги хабарини берди ва захира аэропортига қўнишга қарор қилди, ҳаво кемаси “Внуково” (Москва) аэропортига муваффақиятли бориб қўнди. Жароҳатланганлар йўқ.

Сабаби: ЕСАМ дисплейида “VENT EXTRACT FAULT” хабарининг пайдо бўлиши ва учувчилар кабинасида куйган ҳид ва шовқиннинг пайдо бўлишига, ҳаво кемаси борт тизимлари жиҳозларини совитиш вентилаторининг (Extract Fan P/N:EVT3454HC, S/N:164900325) ишдан чиқиши сабаб бўлган.

Ушбу авиация ҳодисаси юзасидан текширув ўтказилиб текширув ҳулосасига кўра авиация инциденти деб таснифланди ва 10.07.2025 йил 21-сонли комиссия баённомасига асосан, тегишли кўрсатмалар ишлаб чиқиш учун 1-7-E919-сонли хат билан комиссия тавсиялари “Ўзавиация” Агентлигига юборилди.

14. 2025 йил 26 июнь куни “Uzbekistan Airways” АЖ Boeing-767 UK67002 ҳаво кемасида Истанбул-Тошкент йўналиши бўйича НҲ-3134 сонли парвози бажарилгандан сўнг, 11:54да (UTC) “Тошкент” аэропортида, парвоздан кейинги кўрикда, ҳаво кемасининг дум қисмини ҳимоя қилувчи товони, учиш-қўниш йўлагига тегиши излари аниқланди. Жароҳатланганлар йўқ.

Бўлим доимий комиссиясининг 2025-йил 26-июнь санасидаги 23-сонли баённомаси асосида текширув ўтказилди ва текширув натижаси бўйича 2025-йил 07-июль санасидаги 17-06.25-сонли Якуний Ҳисобот тайёрланиб, “Ўзавиация” агентлигига кўрсатма ишлаб чиқиш учун 2025-йил 10-июль санасидаги 1-7/E919-сонли хат билан юборилди.

Сабаби: Ушбу авиация ҳодисасига, Boeing-767 UK67002 ҳаво кемасининг дум қисми учиш-қўниш йўлагига тегиши сабаб бўлган.

Бунга қуйидаги омилларнинг таъсир этган:

- 1) Қўниш жараёнининг барқарор эмаслиги.
- 2) Учиш-қўниш йўлаги бошланиш қисмини тавсия этилган баландликдан юқори учиш ўтиши (50 фут ўрнига 110 фут баландликда).
- 3) Учиш-қўниш йўлагига қўниш вақтида бошқарув штурвалини ўзига тортиб олиниши.

Ушбу авиация ҳодисаси юзасидан текширув ўтказилиб текширув ҳулосасига кўра авиация инциденти деб таснифланди ва 23.07.2025 йил 22-сонли комиссия баённомасига асосан, тегишли кўрсатмалар ишлаб чиқиш учун 1-7-E978-сонли хат билан комиссия тавсиялари “Ўзавиация”

Агентлигига юборилди.

15. 2025йил 28 июль куни “Uzbekistan Airways” АЖ Boeing-767 UK67003 ҳаво кемасида Истанбул-Тошкент йўналиши бўйича НҲ-272 рейси бажарилаётганда, “Истанбул” аэропортидан учгандан сўнг, баландликка кўтарилиш жараёнида, экипаж ҳаво кемаси саҳнида босим пасайиши ҳақида хабар берди ва “Истанбул” аэропортига қайтишга қарор қилди. 12:43да (UTC вақти) “Истанбул” аэропортига муваффақиятли қайтиб кўнди. Жароҳатланганлар йўқ.

Бўлим доимий комиссиясининг 2025-йил 28-июль санасидаги 24-сонли баённомаси асосида текширув ўтказилди ва текширув натижаси бўйича 2025-йил 15-август санасидаги 18-07.25-сонли Якуний Ҳисобот тайёрланиб, “Узавиация” агентлигига кўрсатма ишлаб чиқиш учун 2025-йил 15-август санасидаги 1-7/E1103-сонли хат билан юборилди.

Сабаби: Авиация ҳодисаси ва “EICAS” дисплейида “CABIN ALTITUDE” хабари пайдо бўлишининг сабаби қуйидагича: электрон ускунанинг совитиш тизими иш режими селектори “OVRD” ҳолатига ўтказилгандан сўнг, тутунни тозалаш клапани (“SMOKE CLEARANCE/OVERRIDE VALVE”) орқали ҳаво сизиб чиқиши натижасида кабина босими аста-секин пасайиб, 10000 фут баландликка мос келадиган даражага тушди. Бу ҳолат чап двигателдан ҳаво олиш тизимининг носозлиги билан биргаликда юз берди, натижада кабинага бериладиган умумий ҳаво босими пасайди.

Ускунани совитиш/шамоллатиш тизимининг ишдан чиқиши ва MEL “FWD EQUIPMENT EXHAUST FAN” процедураси шартларининг бажарилмаслиги, яъни ускунани совитиш тизимининг режим селекторини “AUTO” ҳолатидан “STBY” ҳолатига ўтказилмаганлиги, электрон ускуна бўлинмасида ҳаво айланишининг бузилишига олиб келди ва “EICAS” тизимида “FWD EQPT OVHT” хабарининг пайдо бўлишига сабаб бўлди. Ускунанинг совутиш тизими селектори “AUTO” ҳолатидан “OVRD” ҳолатига ўтказилгандан сўнг, очиқ тутун чиқариш клапани (“SMOKE CLEARANCE/OVERRIDE VALVE”) орқали ҳаво сизиб чиқди ва ҳаво кемасининг саломидаги босим пасайди. Бу эса салоннинг декомпрессиясига ва “CABIN ALTITUDE” хабарининг пайдо бўлишига олиб келди.

16. 29.07.2025й. “Uzbekistan Airways” АЖ Boeing-767 UK67004 ҳаво кемасида Тошкент-Тель-Авив йўналиши бўйича НҲ-303 сонли парвози бажарилаётганда, «Бен-Гурион» (Тель-Авив) аэропортига қўнгандан сўнг, парвоздан кейинги кўрикда, ҳаво кемасининг дум қисмини химоя қилувчи товони, учиш-қўниш йўлагига тегиши излари аниқланди. Жароҳатланганлар йўқ.

Бўлим доимий комиссиясининг 2025-йил 30-июль санасидаги 25-сонли баённомаси асосида текширув ўтказилди ва текширув натижаси бўйича 2025-йил 07-август санасидаги 19-07.25-сонли Якуний Ҳисобот тайёрланиб,

“Узавиация” агентлигига кўрсатма ишлаб чиқиш учун 2025-йил 8-август санасидаги 1-7/E1070-сонли хат билан юборилди.

Сабаби: Boeing-767 UK-67004 ҳаво кемасининг учиш-қўниш йўлаги юзасига ҳаво кемаси думнинг тегишига, кўтарилиш босқичида экипаж томонидан учиш техникасининг бузилиши сабаб бўлган.

17.06.08.2025 йил “Uzbekistan Airways” АЖ А320 UK32019 ҳаво кемасида Олмата-Тошкент йўналиши бўйича НУ-762 сонли парвози бажарилаётганда, экипаж “Тошкент” аэропортининг 26-чап учиш-қўниш йўлагига қўнишга кириш жараёнида, белгиланмаган 26-ўнг учиш-қўниш йўлагига қўнишни амалга оширди. Ҳаво кемаси, 07:15да (UTC) муваффақиятли қўнди. Жароҳатланганлар йўқ.

Бўлим доимий комиссиясининг 2025-йил 06-август санасидаги 26-сонли баённомаси асосида текширув ўтказилди ва текширув натижаси бўйича 2025-йил 21-август санасидаги 20-08.25-сонли Якуний Ҳисобот тайёрланиб, “Узавиация” агентлигига кўрсатма ишлаб чиқиш учун 2025-йил 22-август санасидаги 1-7/E8540-сонли хат билан юборилди.

Сабаби: Ҳаво кемасининг белгиланмаган учиш-қўниш йўлагига қўниши, экипажнинг етарли даражада эътиборли бўлмаганлиги ва беихтиёр хатоси натижасида содир бўлган. Экипажга “Олмаота” аэропортида парвоздан олдин нота “Тошкент” аэропортида 08L/26R учиш-қўниш йўлагининг ёпилиши ҳақида хабар берилмаганлиги қўшимча омил бўлган.

18.06.08.2025 йил “My Freighter” МЧЖ Boeing-767 UK67019 ҳаво кемасида Тошкент-Тел-Авив йўналиши бўйича С6-673 рейси бажарилаётганда, парвоз жараёнида FL300 эшелон баландликда ҳаво кемаси 2-двигателида вибрация даражаси кучайганлиги ва двигатель мой тизимида босим тушиб кетганлиги кузатилди. Экипаж FL240 эшелон баландликга тушти ва 2-двигатель ўчирилди. Ҳаво кемаси GYD/UBBB (Баку) захира аэродромига 07.08.2025й. соат 00:04да (UTC) муваффақиятли қўнди. Жароҳатланганлар йўқ.

Бўлим доимий комиссиясининг 2025-йил 07-август санасидаги 27-сонли баённомаси асосида текширув ўтказилди ва текширув натижаси бўйича 2025-йил 03-октябрь санасидаги 21-08.25-сонли Якуний Ҳисобот тайёрланиб, “Узавиация” агентлигига кўрсатма ишлаб чиқиш учун 2025-йил 6-октябрдаги 1-5/E1403-сонли хат билан юборилди.

Сабаби: Boeing-767 UK67019 ҳаво кемаси ўнг двигатели парвозда ўчирилишига, ўнг двигателидаги мой босимининг тушиб кетиши сабаб бўлган.

Мой босимининг тушиб кетишига, 3-подшипникнинг орқа углеродли зичлагичи (CARBON SEAL) нинг бузилиши туфайли содир бўлган, бу эса

3-подшипникнинг бузилишига олиб келган, натижада тебраниш кучайган. Мой босими рухсат этилган даражадан пастга тушгандан сўнг, ўнг двигателининг ишлаш режимини ошириш бўйича экипажнинг ҳаракатлари,

3-подшипникнинг носозлиги оқибатларини янада кучайтирган.

19. 17.08.2025 йил “Uzbekistan Airways” АЖ А320 UK32020 ҳаво кемасида Тошкент-Тбилиси йўналиши бўйича НҲ745 рейси бажарилаётганда, “Тбилиси” аэропортига қўнишга кириш жараёнида, ҳаво кемаси ўнг двигателининг ўчиши содир бўлди. Ҳаво кемаси 11:35да (маҳаллий вақт) “Тбилиси” аэропортига муваффақиятли қўнди. Ҳаво кемаси саҳнида 7 нафар экипаж аъзоси ва 117 йўловчи бўлган. Жароҳатланганлар йўқ.

Бўлим доимий комиссиясининг 2025-йил 18-август санасидаги 28-сонли баённомаси асосида текширув ўтказилди ва текширув натижаси бўйича 2025-йил 26-сентябрь санасидаги 22-08.25-сонли Якуний Ҳисобот тайёрланиб, “Узавиация” агентлигига кўрсатма ишлаб чиқиш учун 2025-йил 16-октябридаги 1-5/Е1476-сонли хат билан юборилди.

Сабаби: “Uzbekistan Airways” АЖ А320 UK32020 ҳаво кемаси билан содир бўлган авиация инцидентга, ҳаво кемаси 2-двигатели, ёнилғи насосининг ҳажмий самарадорлиги пасайиши туфайли, ўз-ўзидан тўхташи сабаб бўлган.

2-двигатель ёнилғи насосининг ҳажмий самарадорлиги пасайишининг эҳтимолий сабаби, ёнилғи насоси юқори босимли қисми (шестерняли) сирпаниш подшипникларининг емирилиши ва бузилиши бўлган. Бунинг оқибатида FMV ёнилғини дозалаш клапани автоматик тарзда ёпилиб, гидроагрегатлар HMU, VSV ACT, VBV ACT, HPTC VLV ва LPTC VLV кетма-кет ишламай қолган. HP FUEL SOV юқори босим магистралидаги ажратиш клапанининг ёпилиши, форсункаларга ёнилғи етказиб берилишини тўхтатган ва 2-двигателнинг ўз-ўзидан тўхташига олиб келган, кейинчалик эса 2-двигателни қайта ишга тушириш имконсиз бўлиб қолган.

Шунингдек, 2-двигатель ёнилғи насоси подшипникларининг емирилган заррачалари билан ёнилғи фильтрини тўлиши, ёнилғи таъминотининг бузилишига сабаб бўлган. Бу заррачаларнинг ўлчамлари босимлар фарқининг индикацияси учун масъул бўлган электр датчикни ишга тушириш чегарасига етмагани, учувчилар кабинаси “ЕСАМ” мониторида визуал ва овозли сигнализацияни ишламаганига олиб келган.

20. 2025 йил 21-ноябрь куни “Uzbekistan Airways” АЖ Airbus 320 UK32023 ҳаво кемасида Тошкент-Лондон йўналиши бўйича НҲ201 сонли парвози бажарилаётганда, 20:56да (маҳаллий вақт) экипаж ҳаво кемасининг ёқилғи тизими баклардаги кўрсаткичларда катта тафовут аниқлангани хабарини берди ва захира “Франкфурт” аэропортига қўнишга қарор қилди. Ҳаво кемаси саҳнида 82 йўловчи бўлган. Жароҳатланганлар йўқ.

Бўлим доимий комиссиясининг 2025-йил 24-ноябрь санасидаги 31-сонли баённомаси асосида текширув ўтказилди ва текширув натижаси бўйича 2025-йил 13-декабрь санасидаги 24-11.25-сонли Якуний Ҳисобот тайёрланиб, “Узавиация” агентлигига кўрсатма ишлаб чиқиш учун 2025-йил 16-декабридаги 1-5/Е1476-сонли хат билан юборилди.

Сабаби: Парвоз чоғида ёнилғи сизиб чиқишининг эҳтимолий сабаби ёнилғи насосининг ички қисмлари ишдан чиқиши бўлиб, бу ҳолат насоснинг

герметиклигини бузилишига ва натижада ёнилгининг двигатель дренаж тизими орқали оқиб кетишига олиб келган.

Ушбу авиация ҳодисаси авиация инциденти деб таснифланади.

21. 2025 йил 27-ноябрь куни “Uzbekistan Airways” АЖ Airbus-320 UK32025 ҳаво кемасида Нукус-Тошкент йўналиши бўйича НҮ12 сонли парвози бажарилаётганда, 13:41да (маҳаллий вақт) “Тошкент” ҳаводаги ҳаракатни бошқариш ҳудудида, ҳаво кемаси экипажи ҳаводаги ҳаракатни бошқариш диспетчери билан 13:33 дан 13:43 га қадар алоқага чиқмаган.

Бўлим доимий комиссиясининг 2025-йил 28-ноябрь санасидаги 32-сонли баённомаси асосида текширув ўтказилди ва текширув натижаси бўйича 2025-йил 17-декабрь санасидаги 24-11.25-сонли Якуний Ҳисобот тайёрланиб, “Узавиация” агентлигига кўрсатма ишлаб чиқиш учун 2025-йил 18-декабрь санасида 1-7/12638-сонли хат билан юборилди.

Сабаби: “Uzbekistan Airways” АЖ А320 UK32020 ҳаво кемаси билан содир бўлган авиация инцидентга, экипаж йўловчиларга маълумот бериб бўлгандан сўнг, ҳаво кемаси командири ва иккинчи учувчи гарнитурани ечгани ва ҳаво кемаси кабинасидаги радиокарнайларнинг овоз баландлигини солаш дастакларини (Loudspeaker volume knob) минимал ҳолатда қолдиргани сабаб бўлган, натижада экипаж ҳаводаги ҳаракатни бошқариш диспетчерларининг қақирувларини эшитиш имкониятига эга бўлмаган.

Ушбу авиация ҳодисаси авиация инциденти деб таснифланади.

22. 2025 йил 28-ноябрь куни “SHARK AVIA” МЧЖ TECNAM P2006T UK20061 ҳаво кемасида ўқув-машғулот парвози бажарилаётганда 10:18да (маҳаллий вақт) “Қарши” аэропортида экипаж ҳаво кемасини шассилар йиғилган ҳолатда қўнишни амалга оширган. Ҳаво кемасида 2 нафар экипаж аъзоси бўлган. Жароҳатланганлар йўқ.

Транспорт вазирининг 2025-йил 05-декабрь санасидаги 210-сонли буйруғи асосида текширув ўтказилди ва текширув натижаси бўйича 2025-йил 26-сентябрь санасидаги 25-11.25-сонли Якуний Ҳисобот тайёрланиб, “Узавиация” агентлигига кўрсатма ишлаб чиқиш учун 2025-йил 29-декабрь санасида 1-7/13022-сонли хат билан юборилди.

Сабаби: “SHARK AVIA” МЧЖ TECNAM P2006T UK20061 ҳаво кемаси учиш-қўниш йўлагига шассилар йиғилган ҳолатда қўнишига учувчи инструктор томонидан бошқарувчи кўрсатма ҳужжатларнинг ҳамда парвозда бажарилиши лозим бўлган йўриқнома талаблари бузилиши сабаб бўлган.

Ушбу авиация ҳодисаси жиддий авиация инциденти сифатида таснифланади.