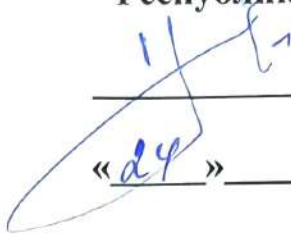


«УТВЕРЖДАЮ»

**Начальник Отдела по расследованию
авиационных происшествий и инцидентов
Министерства транспорта
Республики Узбекистан**


Ахмедов А.А.

«24» 07 2026г.

О Т Ч Ё Т

**по результатам расследования авиационного события с ВС А320 UK32014
АО «Uzbekistan Airways» при выполнении пассажирского рейса НУ9607
по маршруту Бухара-Москва (Внуково) произошедшего 08.03.2026 года**

г. Ташкент

«__» июля 2026г.

Комиссия в составе:

Председатель:

Котовский Д.С.

-главный специалист Отдела по расследованию
авиационных происшествий и инцидентов
Министерства транспорта.

Члены комиссии:

Рахимов З.Т.

-заместитель начальника Отдела;

Хошимов. М.П.

-ведущий специалист Отдела;

Абдукадиров А.А.

-начальник службы тренинга TRI/TRE
А320/321/330 ООО «Qanot Sharq»;

Матчанов Б.Е.

- ООО «O'zaeronavigatsiya markazi»
Департамент СУБП и СМК РП-инспектор;

Кадыров А.

- заместитель начальника УБПиОК.

назначенная протоколом №26 от 07.07.2026г. постоянно действующей комиссии по
расследованию авиационных происшествий и инцидентов Министерства транспорта
Республики Узбекистан, провела расследование авиационного события с воздушным
судном ВС А320 UK32014 АО «Uzbekistan Airways»

*В соответствии со стандартами и рекомендациями Международной
организации гражданской авиации (ИКАО) данный Отчет выпущен с
единственной целью предотвращения авиационных
происшествий/инцидентов в будущем. Расследование, проведенное в рамках
настоящего Отчета, не предполагает установления доли чьей-либо вины или
ответственности.*

Список сокращений и определений используемых в настоящем отчёте

АИ — авиационный инцидент;

АС — авиационное событие;

Базовый аэропорт (база) — аэропорт постоянного места работы членов экипажа;

ВС — Воздушное судно;

Время отдыха — непрерывный и определенный период времени после периода исполнения служебных обязанностей и/или до него, в течение которого члены экипажа освобождены от исполнения служебных обязанностей;

Время дежурства в резерве — время, в течение которого члены экипажа находятся в постоянной готовности к выполнению полетного задания;

Дежурство в резерве — дежурство члена экипажа в профилактории, гостинице, помещении со специальными принадлежностями, а также по разрешению эксплуатанта в домашних условиях, в целях постоянной готовности к выполнению полетного задания;

КВС — Командир воздушного судна;

км — километр;

ОВД — Организация воздушного движения (Air Traffic Control);

ООО — Общество с ограниченной ответственностью;

Основной экипаж — состав экипажа, назначенный для выполнения полетного задания без дополнительных членов экипажа, а также без тренируемых членов экипажа, если полетное задание предусматривает аэродромную тренировку или учебные полеты;

РПП — Руководство по производству полетов;

СОК — Средство объективного контроля;

Служебные обязанности — любые задачи, которые члены экипажа должны выполнять по указанию эксплуатанта, включая служебные полетные обязанности, административную работу, подготовку, перемещение к месту исполнения служебных обязанностей и нахождения в резерве, если они способны вызывать утомление;

ОРАПИ — Отдел по расследованию авиационных происшествий и инцидентов;

РЛЭ (FCOM) — Руководство по лётной эксплуатации (Flight Crew Operating Manual);

РПП — Руководство по производству полета;

Утомление — физиологическое состояние пониженной умственной или физической работоспособности в результате бессонницы или длительного бодрствования и/или физической деятельности, которое может ухудшить активность и способность члена экипажа безопасно управлять ВС или исполнять служебные обязанности;

Фут (ft) — футы (feet);

AAИД Aviation Accident and Incident Investigation Department;
CPT — Captain;
CL — Climb (Набор высоты);
CRM - Crew Resource Management (управление ресурсами экипажа)
FL — Flight Level (Эшелон полета);
FO — First Officer (Второй пилот воздушного судно);
kt — knot(s));
м (m) — метр(ы) (meter(s));
PIC —Pilot-in-Command командир воздушного судна;
PF — Pilot Flying (Пилотирующий пилот);
PFR — Post Flight Report (Отчёт после полёта);
PM — Pilot Monitoring (Контролирующий пилот);
UTC — Universal Time Coordinated (скоординированное всемирное время).

1. ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

08.03.2026г. ВС А320 UK32014 АО «Uzbekistan Airways» при выполнении пассажирского рейса НУ-9607 по маршруту Бухара – Внуково, после набора заданного эшелона полета FL320, с точки AKALI до MILSO, в течении 23 минут экипаж не выходил на связь с диспетчером «Шымкент-Контроль».

2. ФАКТИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

2.1. Данные об экипаже

Командир ВС А320/321	-мужской пол
Год рождения	-1987г.
Образование	-высшее, Краснодарское авиационное училище 2010г.
Метеоминимум	-CAT II-IIIb ICAO -Landing: DH-30ft, RVR-75m., AH-100ft. -Take OFF: RVR-125m
Место работы	-3 ЛО ДЛС АО
Общий налёт	-9 041 часа
Общий налёт на ВС А320/321	-9 041 часов
Налёт в качестве КВС А320/321	-5 764 часов
Тренажёрная проверка	-06.12.2025г
Проверка техники пилотирования	-15.09.2025г
Срок действия свидетельства	-26.01.2028г
ВЛЭК (годовая комиссия)	-07.08.2026г
Налет за последний три дня	-07 часов 44 минуты

Предполетный отдых **46 часов и 10 минут.**

Второй пилот ВС А320/321	-мужской пол
Год рождения	-1998г.
Образование	-высшее, Ульяновский ИГА – 2021г.
Метеоминимум	-CAT II-IIIb ICAO -Landing: DH-30ft, RVR-75m., AH-100ft -Take-off: RVR-125m
Место работы	-3 ЛО ДЛС АО
Общий налёт	-2 658 часа
Общий налёт на ВС А320/321	-2 658 часов
Тренажёрная проверка	-12.11.2025г
Проверка техники пилотирования	-16.11.2025г

Срок действия свидетельства	-26.12.2027г
ВЛЭК (годовая комиссия)	-16.07.2026г.
Налет за последний три дня	-04 часов 41 минуты

Предполетный отдых **49 часов.**

Уровень профессиональной подготовки членов экипажа соответствует требованиям нормативных документов ГА Республики Узбекистан, регламентирующих лётную деятельность.

2.2. Данные о персонале наземных служб

Персонал наземных служб к данному авиационному событию отношения не имеет.

2.3. Данные о воздушном судне

2.2.1. ВС А320-214 UK32014, заводской серийный номер (MSN) 4417, произведен компанией «Airbus» в 22.12.2010г. С начала эксплуатации ВС имеет наработку 40016:25 часов, 16496 циклов.

2.2.2. Последнее периодическое техническое обслуживание по форме 1А-Check выполнено в ООО «UAT» согласно WO#AC26022 от 23.02.2026г.

2.2.3. Последнее оперативное техническое обслуживание по форме Weekly check выполнено в аэропорту «Ташкент-Южный» согласно WO#A26246 от 07.03.2026г.

2.4. Метеорологическая информация

METAR 080030Z Ветер 40° – 2 узла, видимость 800 м, видимость на ВПП01 по огням более 2000м, туман, без существенной облачности, температура воздуха плюс 7°С, температура точки росы плюс 7°С, давление, приведенное к уровню моря 1020 гПа, полоса 01, чистая, коэффициент сцепления 0,7. Прогноз на посадку – ближайшие два часа погода без изменения.

METAR UZSB 080030Z 04002KT 0800 R01/P2000 FG NSC 07/07 Q1020 R01/CLRD70 NOSIG=

METAR 080100Z Ветер 20° – 2 узла, видимость 800 м, видимость на ВПП01 по огням более 2000 м, туман, без существенной облачности, температура воздуха плюс 7°С, температура точки росы плюс 7°С, давление, приведенное к уровню

Отчет по авиационному событию с ВС A320 UK32014 произошедшему 08.03.2026г.

моря 1020 гПа, полоса 01, чистая, коэффициент сцепления 0,7. Прогноз на посадку – ближайшие два часа погода без изменения.

*METAR UZSB 080100Z 02002KT 0800 R01/P2000 FG NSC 07/07 Q1020
R01/CLRD70 NOSIG=*

2.5. Данные о средствах связи, навигации, посадки и УВД

Средства связи УВД, навигации, посадки к данному авиационному событию отношения не имеют.

2.6. Данные об аэродроме

Данные об аэродроме, к данному авиационному событию отношения не имеют.

2.7. Действия аварийно-спасательных и пожарных команд

Аварийно-спасательные и пожарные команды не использовались.

2.8. Данные о травмированных пассажирах и членах экипажа

Пассажиры и члены экипажа не пострадали.

2.9. Работы, проведённые комиссией

2.9.1. Получены и изучены объяснительные записки летного экипажа и обслуживающего персонала выполнявшего 08.03.2026г. рейс НУ9607 по маршруту Бухара-Внуково (Москва);

2.9.2. Изучены данные FDM (СОК) рейса НУ-9607, с целью определения временных значений и параметрических данных ВС;

2.9.3. Изучен маршрут выполнения полета Бухара (ВНК/UZSB) – Внуково (VKO/UUWW) согласно действующего Company Route for НУ2, НУ4, НУ6 с целью определения границ РПИ;

2.9.4. Изучены данные, находящиеся в открытом доступе программного обеспечения «FlightRadar24», по рейсу НУ-9607 от 08.03.2026г;

2.9.5. Изучена выписка из средств объективного контроля взаимодействия диспетчера РДЦ сектора АЗВ с РДЦ «Шымкент» и экипажем рейса НУ-9607, а также диспетчера сектора А2I с экипажем рейса НУ-9607;

2.9.6. Проанализирована Метеорологическая информация по аэродрому Бухара;

2.9.7. Выполнена оценка риска авиационного события;

2.9.8. Изучен руководящий документ АО «Uzbekistan Airways» (РПП Часть А);

2.9.9. Прослушена запись переговоров Диспетчер-Экипаж.

3. АНАЛИЗ

08.03.2026г. экипаж АО «Uzbekistan Airways» выполнял регулярный пассажирский рейс НУ-9607 по маршруту Бухара - Внуково на ВС A320 UK32014. Предполетная подготовка проведена экипажем в полном объеме. Решение на вылет, на основании анализа метеорологической и аэронавигационной обстановки по маршруту, принято в соответствии с требованиями РПП АО «Uzbekistan Airways». Замечаний по техническому состоянию воздушного судна и работоспособности его систем у экипажа перед выполнением данного полета не было. КВС выполнял функции PF, второй пилот PM. Полет выполнялся в утреннее время в простых метеорологических условиях.

Согласно данным FDM (СОК), взлет был произведен в 01:05UTC со взлетной массой 75,2т. Дальнейший набор высоты и занятие заданного эшелона полета FL320 проходили без замечаний и отклонений. ВС достиг заданного эшелона полета в 01:23UTC, что примерно соответствует участку маршрута между точками **KERIV** и **BABIR** (Рис.1). Экипаж выполнил необходимый объем работы согласно SOP A320 Family. До достижения точки **AKALI** ввиду того, что первая часть полета выполнялась в пределах территории Республики Узбекистан, экипаж не сталкивался с повышенной рабочей нагрузкой в кабине. КВС уточнил у второго пилота с учетом усталости возможность применения пункта 8.3.18.4 РПП АО «Uzbekistan Airways».

«Контролируемый отдых на рабочем месте членов летного состава экипажа в полете».

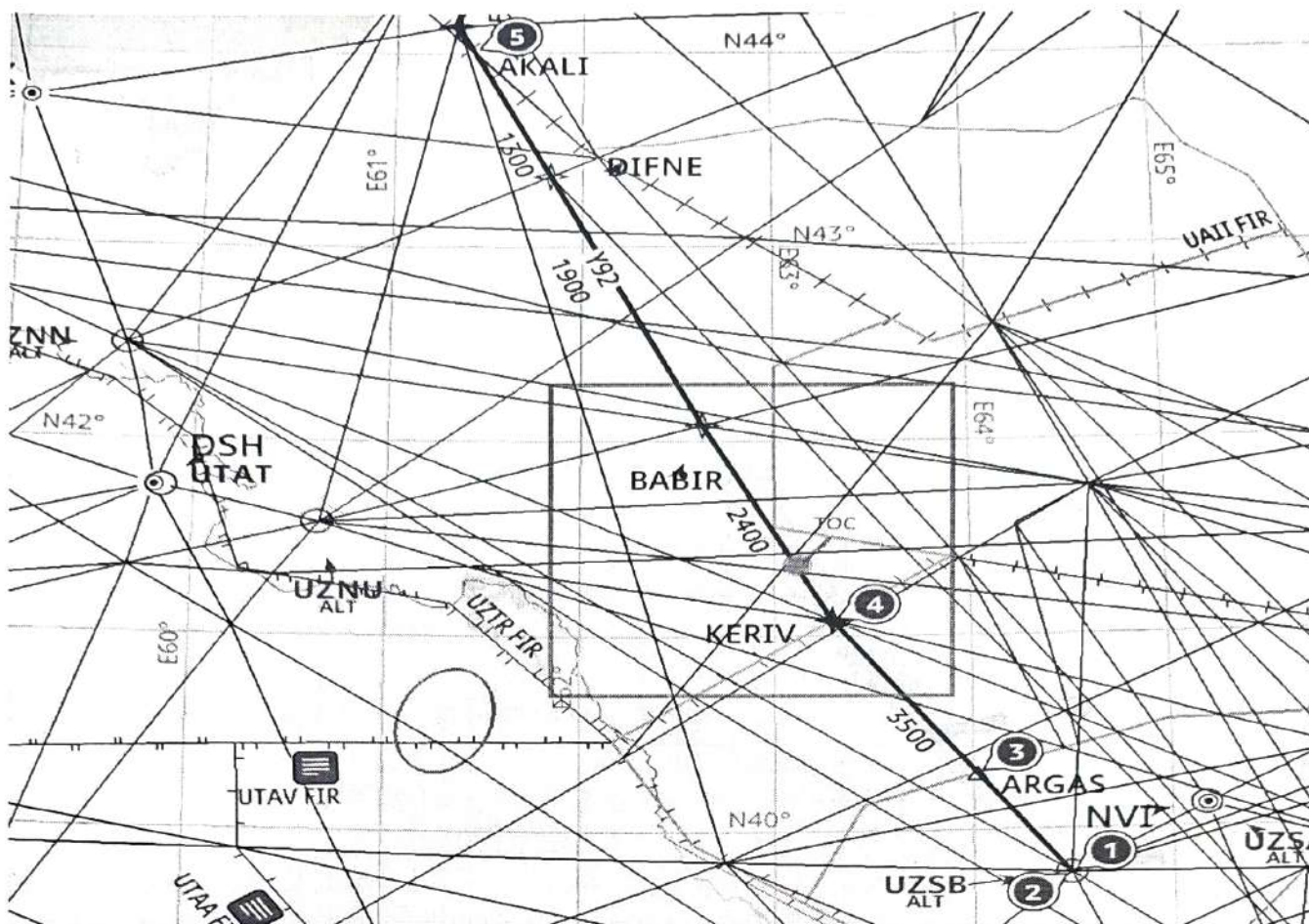


Рис.1.

Согласно протоколу опроса экипажа, перед тем как приступить к контролируемому отдыху, все члены экипажа были ознакомлены с процедурой контролируемого отдыха.

При этом предполетный отдых КВС перед рейсом НУ23/9607 составлял **46 часов 10 минут**, предполетный отдых второго пилота перед рейсом НУ23/9607 составлял **49 часов**.

Примечание: РПП АО – 8.3.18.4 Условия применения процедуры контролируемого отдыха на рабочем месте членов экипажа.

Процедуру контролируемого отдыха на рабочем месте членов экипажа разрешается применять при соблюдении следующих условий:

- а) выполнение полета с продолжительностью полетного времени не менее 3 часов;
- б) этап полета с пониженным уровнем рабочей нагрузки на экипаж (горизонтальный полет после набора крейсерского эшелона при наличии благоприятных аэронавигационных и метеорологических условий);
- с) контролируемый отдых не применяется на участках маршрута в высокогорной местности в зоне действия «escape routes»;

d) завершены все технологические операции и заполнена вся необходимая документация после вылета;

e) бодрствующий пилот имеет допуск к самостоятельным полетам на данном типе ВС (процедура не применяется при полете со стажером в пилотском кресле) и, при необходимости, допуск к определенному виду работ (например допуск NAT HLA при полете в регионе Северной Атлантики);

f) психофизическое состояние и уровень утомления бодрствующего члена летного состава экипажа дает уверенность в его адекватном поведении и состоянии бодрствования в период применения процедуры контролируемого отдыха;

g) автопилот и автомат тяги исправны и используются в штатном режиме;

h) метеолокатор, TCAS исправны и используются в штатном режиме;

i) предприняты все необходимые меры, исключаящие непреднамеренное воздействие отдыхающего члена экипажа на органы управления ВС.

Примечание: Процедура контролируемого отдыха на рабочем месте применяется **только** при отсутствии возможности использовать дополнительного члена летного экипажа (при его наличии) для подмены отдыхающего члена экипажа на его рабочем месте. В противном случае кратковременный отдых члена экипажа может выполняться на дополнительном кресле в пилотской кабинах (Observer's seat).

Примечание: РПП АО – 8.3.18.5 Процедура организации контролируемого отдыха на рабочем месте членов экипажа (приведены необходимые подпункты):

b) использовать контролируемый отдых разрешается только после набора крейсерского эшелона полета в период, начинающийся спустя 20 минут после завершения набора высоты, после завершения всех технологических операций и заполнения всей необходимой документации после вылета, и заканчивающийся за 30 мин до планового начала снижения, при благоприятной метеорологической и аэронавигационной обстановке;

c) продолжительность контролируемого отдыха не должна превышать 40 мин для того, чтобы свести к минимуму риск сонной инерции при пробуждении. На это время необходимо установить таймер будильника персонального мобильного устройства, таймер напоминания системы ACARS (при наличии), других имеющихся средств;

d) использовать контролируемый отдых разрешается только в том случае, если члены экипажа ознакомлены с порядком его применения. Подготовка к контролируемому отдыху включает в себя брифинг, завершение выполнения текущих задач, а также удовлетворение всех физиологических потребностей всех членов экипажа.

Второй пилот подтвердил, что процедура кратковременного отдыха летного состава может быть применена. Оценив ответ второго пилота, командир связался с бригадиром бортпроводников и провел беседу об особенностях и обязанностях каждого члена экипажа в кабине пилотов.

Предположительно в **01:45UTC** КВС согласно РПП АО пункта 8.3.18.5 подпункта **b)** приступил к процессу контролируемого отдыха (Рис.2) после пролета точки DIFNE (пролет AKALI в **01:50 UTC**). При этом бригадир бортпроводников продолжала находиться в пассажирском салоне, выполняя свои функциональные обязанности по обслуживанию пассажиров на борту самолета.

Примечание: РПП АО – 8.3.18.5 Процедура организации контролируемого отдыха на рабочем месте членов экипажа (приведены необходимые подпункты):

j) бригадир бортпроводников должен быть предупрежден о решении экипажа на использование права контролируемого отдыха на рабочем месте, времени начала и окончания отдыха. Бригадир бортпроводников должен установить таймер будильника персонального мобильного устройства или других имеющихся средств на время окончания отдыха и проконтролировать пробуждение;

к) по возможности, для дополнительного контроля, рекомендуется на весь период отдыха пригласить в кабину одного из бортпроводников, имеющего допуск в кабину пилотов (бортпроводник-бригадир, бортпроводник-инструктор при условии его относительной свободы от исполнения своих служебных обязанностей, отдыхающего члена летного экипажа, при условии его бодрствования и устного согласия);

l) при отсутствии возможности нахождения в пилотской кабине на время отдыха бортпроводника-бригадира, бодрствующий пилот обязан выполнить контрольный звонок бригадире через 20 минут от начала отдыха и в назначенное время его окончания. При отсутствии контрольного звонка в заданное время, бортпроводник-бригадир, в соответствии с технологией взаимодействия, сам выполняет контрольный звонок в кабину пилотов.

(Выдержка из MFB – Nav Log Report)

Estimated				Actual	
<u>DIFNE</u>	85	08-03-2026 <u>01:43</u>	13126	08-03-2026 <u>01:43</u>	13191

Estimated				Actual	
<u>AKALI</u>	9	08-03-2026 <u>01:50</u>	12796	08-03-2026 <u>01:50</u>	12901

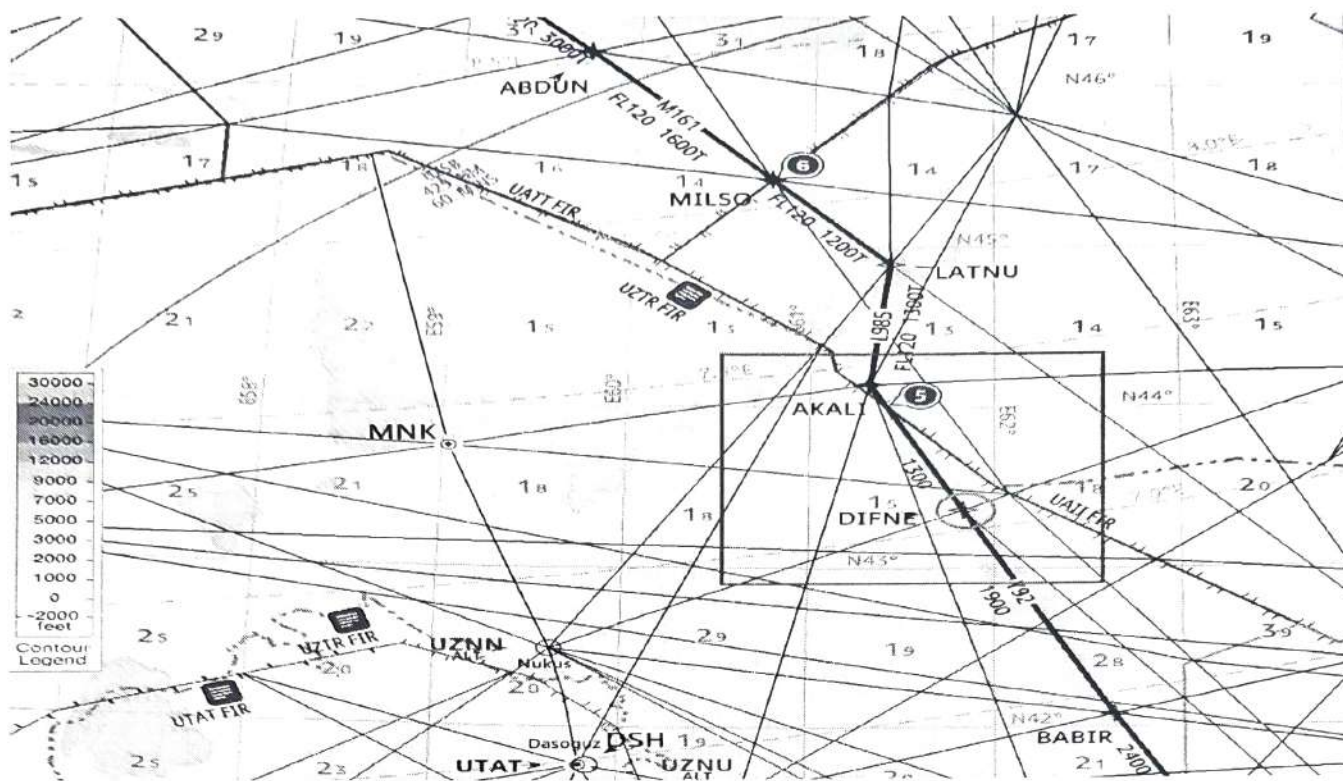


Рис.2.

Для информации «Шымкент-Контроль», который имеет два сектора - A11 и A21 с соответствующими частотами 132.7 МГц и 127.3 МГц.

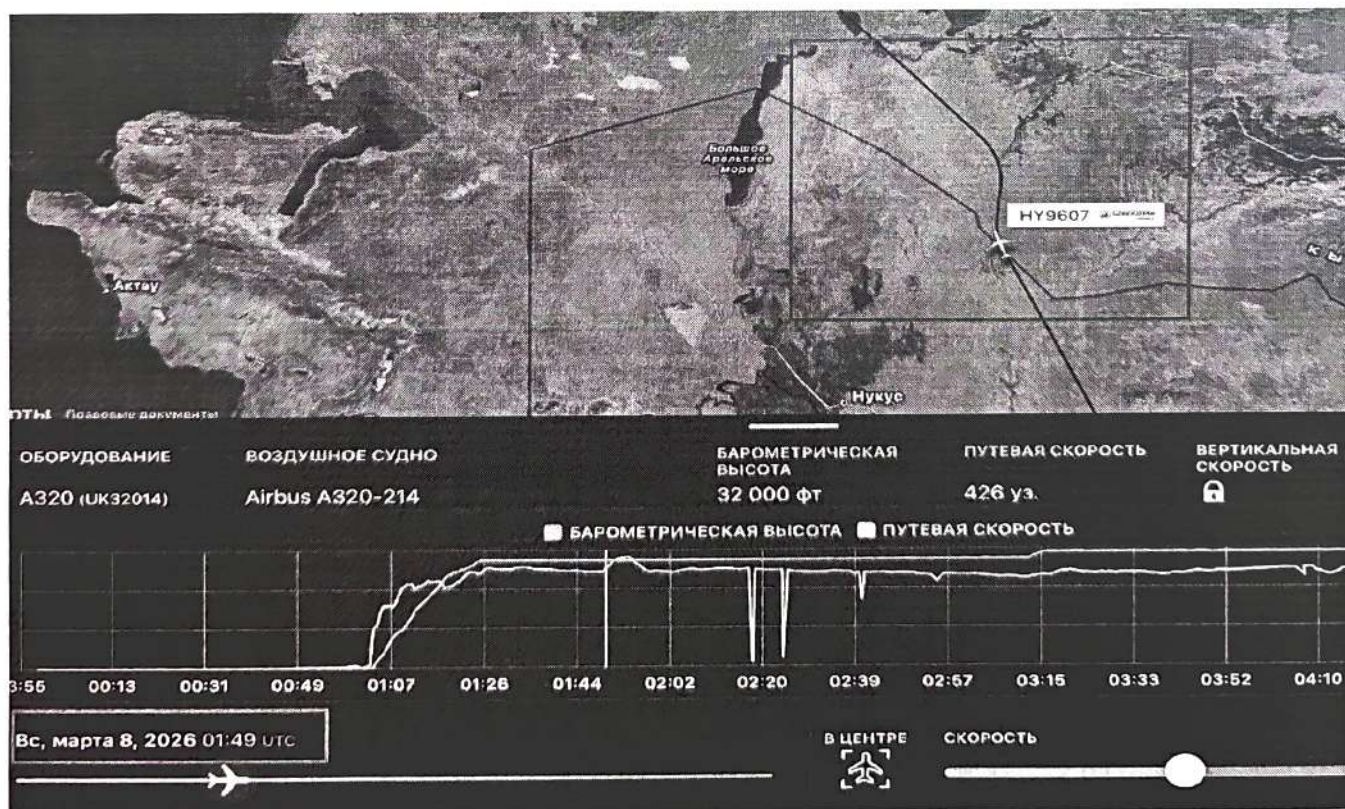


Рис.3.

Со стороны диспетчера РПИ «Ташкент-Контроль» экипаж получил команду перейти на частоту «Шымкент-Контроль» 127.3 МГц, (согласно записи переговоров, экипаж подтвердил что переходит на частоту «Шымкент-Контроль» 127.3 МГц), но при этом установил частоту 132.7 МГц, являющуюся частотой другого сектора ОВД. Далее у второго пилота не возникало сомнений в корректности установленной частоты связи, и в результате полет продолжался без подозрений.

Согласно выписке из средств объективного контроля взаимодействия диспетчеров района полетной информации сектора «Шымкент-Контроль» (A2I и A3B), можно сделать вывод, что диспетчера соответствующих зон ответственности несколько раз пытались установить связь с экипажем рейса НУ-9607, привлекая другие ВС (НУ9613, AZV2601 и SDM6979) **как на основных частотах связи, так и на аварийной частоте связи 121.5 МГц.**

Согласно объяснительной записке от бригадира бортпроводников, со стороны бригадира бортпроводников должен был поступить звонок в кабину пилотов с целью проверки состояния членов экипажа. К моменту достижения точки MILSO (Рис.4) поступил звонок бригадира в кабину пилотов, который пробудил командира ВС и вероятно второго пилота. КВС ответил бригадиру бортпроводников сказал, что у них все хорошо. После пробужения КВС, произвел оценку обстановки и по докладу второго пилота КВС определил, что имело место быть потери радиосвязи с диспетчером «Шымкент-Контроль». При подлете к точке MILSO, экипаж знал, что частота следующего сектора «Актобе-Контроль» 119.0 МГц. Ввиду минимальной дистанции до точки MILSO экипаж принял решение сразу перейти на частоту 119.0 МГц без установления связи с «Шымкент-Контроль» на частоте 127.3 МГц (согласно проведенной беседе с экипажем).

Продолжительность не выхода на связь составила **23 минуты** согласно СОК.

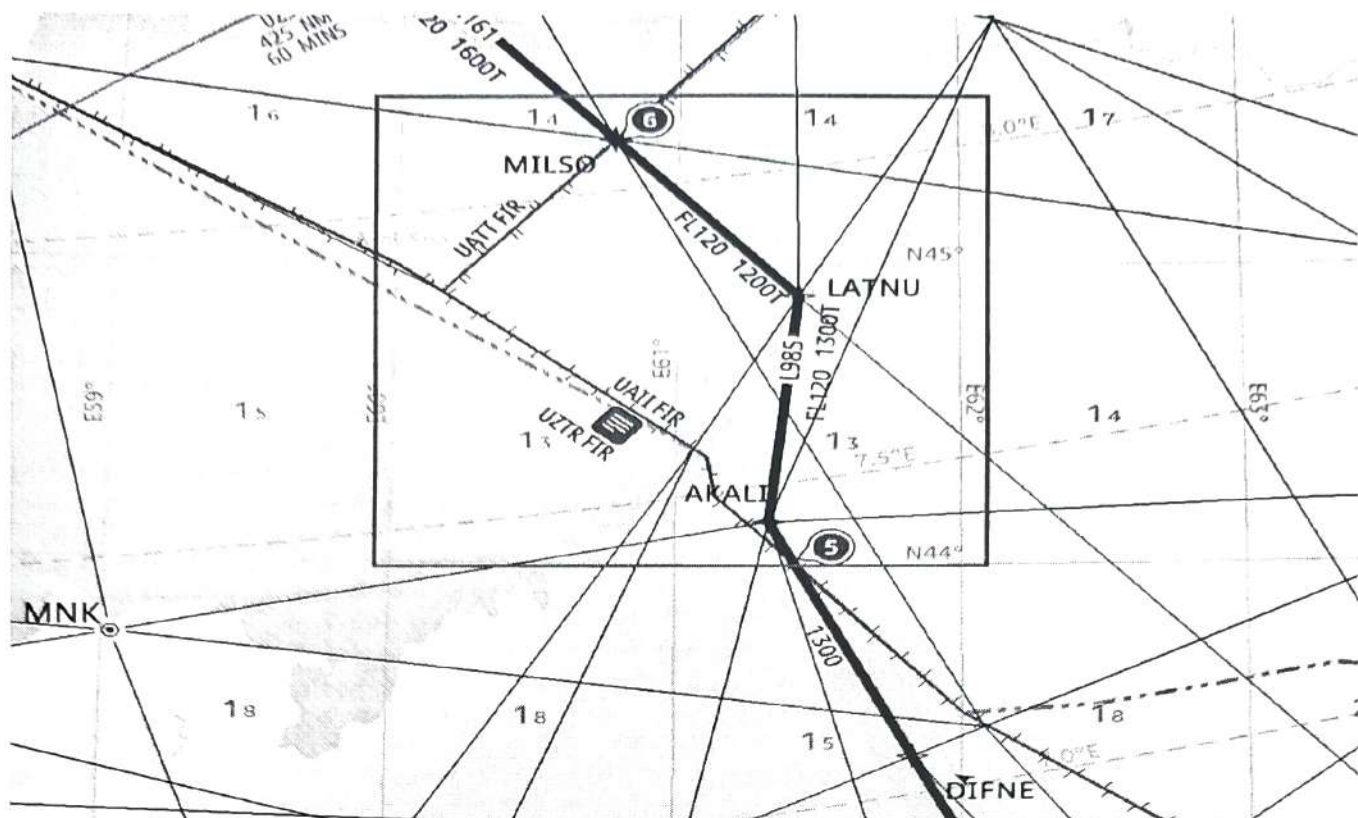


Рис.4.

Согласно выписке из средств объективного контроля, экипаж вышел на связь с диспетчером РПИ «Актобе-Контроль» при этом сказал, что РПИ «Ташкент-Контроль» не переводил его на частоту «Шымкент-Контроль». При этом как упомянуто выше, экипаж подтвердил, что переходит на частоту «Шымкент-Контроль» 127.3 МГц, также диспетчер подтвердил поступившую информацию экипажа и сообщил, что случай невыхода на связь экипажем рейса НУ9607 был зарегистрирован органами ОВД «Шымкент-Контроль» и «Ташкент-Контроль».

Экипаж продолжил полет до аэропорта назначения Внуково без отклонений. Посадка произведена в **04:59UTC** благополучно с посадочной массой 64.3т. На борту ВС находились 6 членов экипажа и 176 пассажиров.

После завершения рейса экипаж ВС составил добровольное сообщение о произошедшем событии, а также произведен доклад по телефону командиру летного отряда A320 АО «Uzbekistan Airways».

ОЦЕНКА РИСКОВ АВИАЦИОННОГО СОБЫТИЯ

Потеря радиосвязи в полете в течении более пяти минут

Возможные последствия

- Потеря диспетчерского контроля за воздушным судном;
- Снижение ситуационной осведомленности экипажа и диспетчера;

- Несанкционированное пересечение границ секторов ОВД;
- Возникновение конфликтной воздушной обстановки;
- Срабатывание систем предупреждения столкновений TCAS;
- Опасное сближение воздушных судов;
- Серьезный инцидент или авиационное происшествие.

Оценка тяжести последствий (Severity)

Категория: В – Hazardous (Опасная)

Потеря радиосвязи более пяти минут существенно снижает возможности диспетчерского обслуживания и контроля за воздушным движением. В условиях интенсивного воздушного движения данное событие может привести к возникновению непосредственной угрозы столкновения воздушных судов.

Оценка вероятности (Likelihood)

Категория: 3 – Remote (Маловероятно)

Современные воздушные суда оснащены резервными средствами связи, однако случаи длительной потери радиосвязи периодически происходят вследствие технических отказов, ошибок экипажа или факторов организации воздушного движения.

Индекс риска: 3В

Человеческий фактор (Human Factors Analysis)

Факторы экипажа:

- Неправильная установка рабочей частоты связи;
- Ошибки при переключении радиостанций;
- Неправильный ввод данных в систему управления полетом (FMS);
- Несвоевременное обнаружение потери связи;
- Недостаточный контроль работы средств связи;
- Отвлечение внимания экипажа на выполнение других задач;
- Недостаточное знание процедур радиосвязи при отказе связи.

Анализ по HFACS

Небезопасные действия

Ошибки:

- Установка неправильной частоты.
- Несвоевременное выполнение процедур отказа связи.
- Ошибки восприятия и подтверждения диспетчерских указаний.
- Отсутствие взаимного контроля настройки радиостанций.

Недостатки CRM способны существенно увеличить вероятность развития конфликтной ситуации в воздушном пространстве.

Рекомендуемые мероприятия по снижению риска

- Регулярная тренажерная подготовка по процедурам потери связи.
- Усиление контроля соблюдения стандартных процедур радиообмена.
- Повышение качества подготовки по CRM.
- Совершенствование процедур взаимодействия между секторами ОВД.
- Регулярный контроль технического состояния средств связи.
- Анализ всех случаев потери радиосвязи в рамках системы управления безопасностью полетов.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Причиной авиационного события с ВС A320 UK32014 АО «Uzbekistan Airways» явилось засыпание экипажа ВС с временной потерей радиосвязи в течение 23 минут между экипажем и диспетчером в зоне ответственности УВД «Шымкент-Контроль»;

Сопутствующим факторами явились усталость экипажа, недостаточный взаимо-контроль, потеря ситуационной осведомлённости и неэффективного применения процедуры контролируемого отдыха которое привлекло к некорректной установке экипажем ВС на пульте управления RMP1 частоты связи с диспетчером УВД «Шымкент-Контроль» 132.7 МГц вместо 127.3 МГц., а также ошибочному восприятию ответа диспетчера УВД «Шымкент-Контроль», как ответ на стандартный доклад о своём местоположении ВС;

Согласно Приложению №1 п.51 данное авиационное событие классифицируется как авиационный инцидент.

5. НЕДОСТАТКИ ВЫЯВЛЕННЫЕ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ

5.1. По завершении рейса НУ-9607 по маршруту Бухара - Внуково на ВС АО A320 UK32014 экипаж, согласно «Инструкции по действиям должностных лиц АО «Uzbekistan Airways» при авиационном событии», не заполнил и не направил форму «Сообщение об авиационном инциденте».

5.2. КВС не в полном объеме провел брифинг и определения критерий согласно РПП АО «Uzbekistan Airways» пункта 8.3.18.5 подпунктов:

- *ф) брифинг перед началом контролируемого отдыха должен включать обсуждение, как минимум следующих элементов:*

- *кто, когда и в течении какого времени применяет процедуру контролируемого отдыха;*

- *условия и критерии, при которых контролируемый отдых должен быть прерван.*

- **i) KBC (PIC)** должен определить критерии, при которых его собственный контролируемый отдых должен быть прерван. В обстоятельствах, которые по мнению бодрствующего пилота, могут потенциально снизить уровень безопасности полета, процедура контролируемого отдыха должна быть приостановлена.

5.3. Второй пилот не проконтролировал соответствие установленной частоты полученному указанию:

- не распознал отсутствие устойчивой двусторонней связи;
- не предпринял своевременных попыток установление связи на предыдущей частоте, через другое ВС или на частоте 121,5 МГц.

5.4. Второй пилот выполняя функции бодрствующего пилота не выполнил требования РПП АО пункта 8.3.18.5 подпунктов:

- **g)** во время контролируемого отдыха бодрствующий пилот должен выполнять обязанности как пилотирующего (PF) так и контролируемого пилота (PM), осуществлять непрерывный контроль ситуации и быть в состоянии полной готовности при необходимости пилотировать воздушное судно, имея свободный доступ к органам управления. Бодрствующий пилот не может покидать свое рабочее место ни при каких условиях, включая удовлетворенность физических потребностей;

- **h)** Контролируемый отдых может быть прерван в любое время по инициативе бодрствующего пилота.

Данные действия также являются недостатками CRM Crew Resource Management (управление ресурсами экипажа) способны существенно увеличить вероятность развития конфликтной ситуации с ВС в воздушном пространстве.

5.5. АО «Uzbekistan Airways» не проинформировало ОРАПИ по авиационному инциденту согласно ПРАС Глава 3 §1 п.168.

6. РЕКОМЕНДАЦИИ

6.1. Отчет по результатам расследования авиационного инцидента с ВС A320 UK32014 АО «Uzbekistan Airways», произошедшего 08.03.2026г. при выполнении рейса НУ9607 по маршруту Бухара – Внуково, изучить со всем летным и диспетчерским составом.

6.2. Всем авиакомпаниям ГА согласно «Правила расследования авиационных событий с гражданскими воздушными судами в Республике Узбекистан», Глава 3 §1 п.168 незамедлительно направить первичное сообщение полномочному органу по расследованию авиационных событий.

6.3. Всему летному составу повторно изучить документ Агентства «Узавиация» AR-ANS-016 «Радиотелефонная связь в ГА»:

- §9 «Установления и ведение радиотелефонной связи»;
- §10 «Передача ОВД и смена канала (частоты) радиотелефонной связи»;

Отчет по авиационному событию с ВС A320 UK32014 произошедшему 08.03.2026г.

– §11 «Выдача диспетчерских разрешений и требования в отношении их повторения».

6.4. Всему летному составу повторно изучить документ Агентства «Узавиация» AR-OPS-005 «Правила по нормированию рабочего времени отдыха членов экипажей».

Председатель комиссии:



Котовский Д.С.

Члены комиссии:



Рахимов З.Т.



Хошимов. М.П.



Абдукадиров А.А.



Матчанов Б.Е.



Кадыров А.