

«УТВЕРЖДАЮ»

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

Ахмедов А.А.

« 02 » 04 2026г.

О Т Ч Ё Т № 04-03.26

**по результатам расследования авиационного события с ВС А320 UK32026
АО «Uzbekistan Airways», произошедшего 13.03.2026г., при выполнении
пассажирского рейса НУ9628 по маршруту Внуково-Фергана.**

г. Ташкент

02.04. 2026г.

Комиссия в составе:

Председателя комиссии:

Хошимова М.П – ведущего специалиста Отдела по расследованию
авиационных происшествий и инцидентов
(далее Отдел) Министерства транспорта Республики
Узбекистан.

Члены комиссии:

Абдурахманова Р.К. - главного специалиста Отдела;
Дехконова Б. - главного специалиста Отдела;
Межинского В.В. - начальник управления основным производством
ООО «UAT»;

Эксперт:

Куйбышева Р.Ш. - начальника управления вспомогательного
производства ООО «UAT».

назначенная протоколом №13 от 13.03.2026г., постоянно действующей комиссии
отдел по расследованию авиационных происшествий и инцидентов Министерства
транспорта провела расследование авиационного события с ВС А320 UK32026
АО «Uzbekistan Airways», произошедшего в 13.03.2026г., при выполнении
пассажирского рейса НУ9628 по маршруту Внуково-Фергана.

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, используемых в настоящем отчёте АИ:

АИ – Авиационный инцидент;
АО – Акционерное общество;
ВС – Воздушное судно;
ИТС – Инженерно-технический состав;
КВС – Командир воздушного судна;
ООО «UAT» – Общество с ограниченной ответственностью «Uzbekistan Airways Technics»;
ОВД – Организация воздушного движения;
РЛЭ – Руководство по лётной эксплуатации;
РУД – Рычаг управления двигателем;
СОК – Средство объективного контроля;
ТОиР – Техническое Обслуживания и Ремонт;
АММ – Aircraft Maintenance Manual (Руководство по техническому обслуживанию воздушного судна);
CFDS – Centralized Fault Display System (Централизованная система отображения неисправностей);
CVR – Cockpit voice recorder (Звуковой самописец кабины пилотов);
DFDR – Digital Flight Data Recorder (Цифровой регистратор полетных данных);
ЕСАМ – Electronic Centralized Aircraft Monitor (Электронная централизованная мониторинг воздушного судно);
FCOM – Flight Crew Operating Manual (Руководство по лётной эксплуатации);
FR – Frame (Шпангоут)
FDIMU – Flight Data Interface and Management Unit (Блок управления и взаимосвязи полётных данных);
FL – Flight Level (Эшелон полета);
g – Обозначения перегрузки;
L/H – Left Hand (Левая сторона);
MPD - Maintenance Planning Data (Регламент технического обслуживания разработанный производителем ВС, включающий данные для всех возможных моделей/модификаций данного типа ВС);
MP – Maintenance Program (Программа обслуживания эксплуатанта);
PCMCIA – Personal Computer Memory Card International Association (Международная ассоциация по картам памяти для персональных компьютеров);
PFR – Post Flight Report (послеполетный отчет);
P/M – Pilot Monitoring (контролирующий пилот);
P/F – Pilot flying (пилотирующий пилот);
PPCD – Production Planning and Control Department (Отдел планирования и контроля производства);
R/H – Right Hand (Правая сторона);
QRH – Quick reference handbook (справочное руководство экипажа);
SB – Service Bulletin (Сервисный бюллетень);
SRM – Structure Repair Manul (Руководство по ремонту конструкции);

STR – Stringer (Стрингер);

TSM – Trouble Shooting Manual (Руководства по поиску и устранению неисправности);

TLB – Technical log book (технический бортовой журнал ВС);

UTC – Universal Time Coordinated (скоординированное всемирное время);

WO – Work Order (Рабочая карта).

1. ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

13.03.2026г. ВС А320 UK32026 АО «Uzbekistan Airways» при выполнении пассажирского рейса НУ9628 по маршруту Внуково-Фергана, в аэропорту «Фергана» 02:52 UTC на послеполетном осмотре ВС обнаружено разрушение протектора шины правого колеса носовой стойки шасси, а также повреждения в передней нижней части фюзеляжа и отсутствия истираемого уплотнения правого двигателя. На борту находились 6 члена экипажа и 123 пассажира. Пострадавших нет.

2. ФАКТИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

2.1. Данные об экипаже

КВС:	Пол мужской.
Год рождения:	1973г.
Класс:	I класс ГА
Образование:	Высшее Бугурусланское лётное училище – 1993г.
Метеоминимум:	CAT II-IIIb ICAO Landing: DH-30ft, RVR-75m., AH-100ft. Take-off: RVR-125m.
Общий налёт:	13720 час
Общий налёт на ВС А320/321:	6130
Налёт в качестве КВС А320/321:	1725 часов.
Тренажерная проверка:	16.03.2026г.
Проверка техники пилотирования:	19.02.2026г.
Срок действия свидетельство:	14.07.2027г.

Подобных авиационных событий ранее не имел.

Второй пилот	Пол мужской.
Год рождения:	1982г.
Класс:	II класс ГА
Образование:	Высшее Джизакское, ВВАУ 2003г.
Метеоминимум:	CAT II- IIIb ICAO Landing: DH-30ft, RVR-75m., AH-100ft. Take-off: RVR-125m.
Общий налёт на ВС А320/321:	4355 часов.
Тренажерная проверка	05.01.2026г.
Проверка техники пилотирования	31.01.2026г.
Срок действия свидетельство	28.04.2027г.

Подобных авиационных событий ранее не имел.

Уровень профессиональной подготовки экипажа соответствует требованиям нормативных документов гражданской авиации Республики Узбекистан, регламентирующих летную деятельность.

2.2. Данные о персонале наземных служб

Персонал наземных служб к данному авиационному событию отношения не имеет.

2.3. Сведения о воздушном судне

2.3.1. ВС А320-214 UK32026, заводской номер 11677, принадлежащий АО «Uzbekistan Airways», выпущен компанией Airbus в 14.12.2023г., наработка с начала эксплуатации 8844 часа 55 минут, 3074 циклов.

2.3.2. Сведения по двигателям:

- двигатель №1: CFM LEAP-1A26, заводской №59B962, наработка с начала эксплуатации 8844 часа 55 минут, 3074 циклов;

- двигатель №2: CFM LEAP-1A26, заводской №59B965, наработка с начала эксплуатации 8847 часа 20 минут, 3074 циклов;

- носовое колесо левой позиции партийный номер: 3-1531-3 серийный номер: A6838 в составе с шиной партийный номер: 309Q62- 1 серийный номер: 51371164 июнь 2025 года выпуска, (марки «GoodYear»);

- носовое колесо правой позиции, партийный номер: 3-1531-3 серийный номер: C0807 в составе с шиной партийный номер: 309Q62-1 серийный номер: 51651197 июль 2025 года выпуска, (марки «GoodYear»).

2.3.3. Последнее базовое техническое обслуживание по форме A1+A2-Check выполнялся согласно WO:AC26014 от 07.02.2026г. в ООО «UAT» г. Ташкент.

2.3.4. Последнее оперативное техническое обслуживание по форме «Daily Check» согласно WO:A262316 от 12.03.2026г. выполнено в аэропорту «Фергана».

Техническое обслуживание ВС выполнялось в соответствии с установленными требованиями. Замечаний экипажа по работе материальной части перед вылетом не было.

2.4. Метеорологическая информация

METAR 130200Z Ветер 110° – 2 узла, видимость 2600 м, дымка, без существенной облачности, температура воздуха минус 1°, температура точки росы минус 3°, давление, приведенное к уровню моря 1031 гПа, полоса 18, чистая, коэффициент сцепления 0,7.

METAR UZFF 130200Z 11002KT 2600 BR NSC M01/M03 Q1031 18/CLRD70=

METAR 130230Z Ветер 130° – 2 узла, видимость 2500 м, дымка, без существенной облачности, температура воздуха минус 0°, температура точки росы минус 2°, давление, приведенное к уровню моря 1031 гПа, полоса 18, чистая, коэффициент сцепления 0,7.

METAR UZFF 130230Z 13002KT 2500 BR NSC M00/M02 Q1031 18/CLRD70=

METAR 130300Z Ветер 120° – 4 узла, видимость 5000 м, дымка, без существенной облачности, температура воздуха плюс 0°, температура точки росы минус 2°, давление, приведенное к уровню моря 1031 гПа, полоса 18, чистая, коэффициент сцепления 0,7.

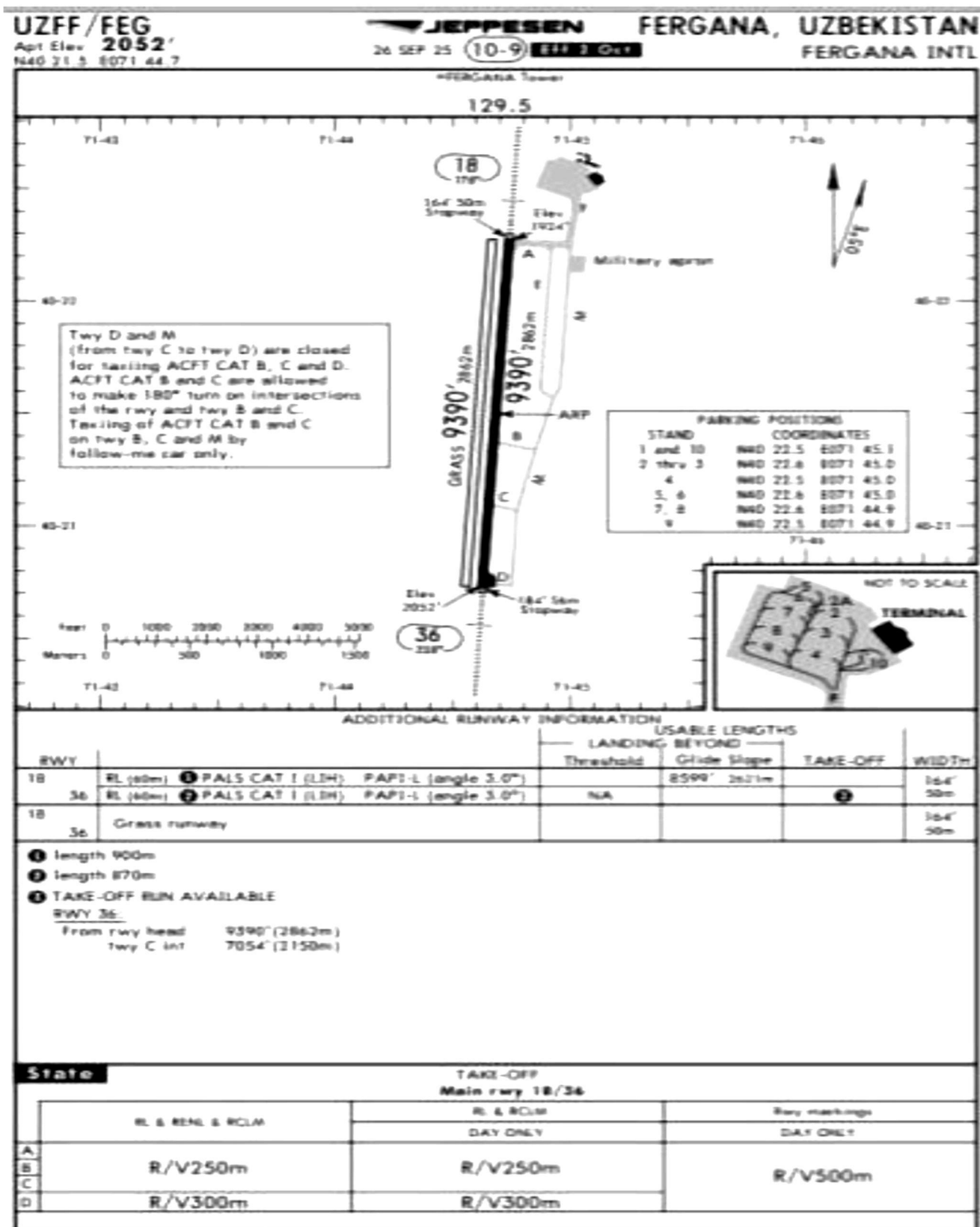
METAR UZFF 130300Z 12004KT 5000 BR NSC 00/M02 Q1031 R18/CLRD70=

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

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

2.6. Данные об аэродроме

Аэропорт	«Фергана»
Город	Фергана
Страна	Республика Узбекистан
Широта	N 40° 21' 30.17"
Долгота	E 71° 44' 40.81"
Высота над уровнем моря	2052'
Взлетно-посадочная полоса	9300'
Магнитное склонение	E 5.0°
Тип топлива	JET A-1
Кислород	Кислородное оборудование отсутствует
Ремонтные службы	Ремонтные службы отсутствуют
Сбор за посадку	Взимается сбор за посадку
Установка воздушного запуска	УВЗ отсутствует
Точный заход на посадку	Несколько схем поддерживают
Аэродромный маяк	Аэродромный маяк отсутствует
Таможенные службы	Таможенные службы доступны
Тип использования	Для общественного пользования
Разница со временем UTC	-5:00=UTC
Летнее время	Аэропорт не переходит на летнее время.



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 Выполнен осмотр ВС по маршруту, выявлены следующие повреждения на ВС:

- разрушения и частичное отсутствие протектора правого колеса носовой стойки шасси;
- излом кронштейна крепления поворотной фары (support turn off light);
- вмятина в передней нижней части фюзеляжа между FR21 и FR22; STR 43 и STR RH44;
- вмятина в нижней части фюзеляжа между FR21 и FR22; STR RH42 и STR RH44;
- вмятина в нижней части фюзеляжа между FR23 и FR24; STR43 и STR44;
- вмятина в нижней части фюзеляжа между FR24 и FR25; STR41 и STR42;
- вмятина в нижней части фюзеляжа между FR24 и FR25; STR43 и STR44;
- повреждение в виде отсутствия на двигателе №2 участка истираемого уплотнения (abradable shroud) размером 205x200мм в районе «3 часов».

2.9.2. Выполнен осмотр и составлен АКТ осмотра ВПП, маршрут руления и место стоянки ВС на аэродроме «Фергана» от 13.03.2026 года, на наличие посторонних предметов (копия АКТ осмотра к материалам расследования прилагается).

2.9.3 Выполнен осмотр и составлен АКТ осмотра ВПП, маршрут руления и место стоянки ВС на аэродроме «Внуково» от 13.03.2026 года, на наличие посторонних предметов (копия АКТ осмотра к материалам расследования прилагается).

2.9.4.1 Изучен бортовой журнал ВС TLBN№T038587 за 13.03.2026г., имеется запись экипажа (копия TLB к материалам расследования прилагается).

В графе DESCRIPTION: (AFTER LANDING STRONG VIBRATION NOSE LANDING GEAR. SUSPECT BURST TIRE. ALL PARAMETERS OF ENGINES ARE NORMAL. PLEASE SAVE ALL DATA INFORMATION) «После посадки ощущалась сильная вибрация носовой стойки шасси. Подозрение на разрыв пневматика. Сохраните всю полётную информацию».

В графе ACTION: (GENERAL VISUAL INSPECTION HAS BEEN PFMD ACC TO AMM 32-21-00-200-002-A REV№57 FEB01/2026 ON THE TIRE R/H NLG WAS FOUND THREAD THROW INSPECTION AFTER TIRE BURST OR THREAD THROW OR WHEEL FAILURE HAS BEEN PERFORMED ACCORDING TO AMM 05-51-15-200-001-A REV№57 FEB01/2026) «Выполнен общий

визуальный осмотр в соответствии с АММ 32-21-00-200-002-а, рев. №57 от 01.02.2026. на правой шине передней стойки шасси обнаружено разрушение протектора. выполнена проверка после разрыва шины, разрушения протектора или разрушения колеса в соответствии с АММ 05-51-15-200-001-а, рев. №57 от 01.02.2026».

2.9.4.2 Изучен бортовой журнал ВС TLB№T038588 за 13.03.2026г., имеется запись (копия TLB к материалам расследования прилагается).

В графе DESCRIPTION: (CONTINUED FROM TLB №T038587) «Продолжено из TLB№T038587».

В графе ACTION: (DURING INSPECTION WAS FOUND SUPPORT OF THE RWY TURN OFF LIGHT IS BROKEN, WERE FOUND DENTS ON THE LOWER PART FUSELAGE:

1) BETWEEN FRAME 21 AND 22; STRINGER R/H 42 AND 44 WITH SIZES LENGTH=120MM, WIDTH=100MM, DEPTH=3.2MM SIZE OUT OF LIMIT ACCORDING SRM 53-11-11-283-012 Rev.47 Feb01/26;

2) BETWEEN FRAME 21 AND 22; STRINGER R/H 43 AND 44 WITH SIZES LENGTH=105MM, WIDTH=45MM, DEPTH=0.2MM SIZE OUT OF LIMIT ACCORDING SRM 53-11-11-283-012 Rev.47 Feb01/26;

3) BETWEEN FRAME 23 AND 24; STRINGER 43 AND 44 WITH SIZES LENGTH=65MM, WIDTH=60MM, DEPTH=0.2MM SIZE OUT OF LIMIT ACCORDING SRM 53-11-11-283-012 Rev.47 Feb01/26;

4) BETWEEN FRAME 24 AND 25; STRINGER 41 AND 42 WITH SIZES LENGTH=90MM WIDTH=65MM DEPTH=0.2 SIZE IN LIMIT ACCORDING SRM 53-11-11-283-012 Rev.47 Feb01/26;

5) BETWEEN FRAME 24 AND 25; STRINGER 43 AND 44 WITH SIZES LENGTH=90MM WIDTH=85MM DEPTH=0.2MM SIZE OUT OF LIMIT ACCORDING SRM 53-11-11-283-012 Rev.47 Feb01/26).

«Во время проведения исследования была обнаружена повреждения крепления поворотной фары. На нижней части фюзеляжа были обнаружены вмятины:

1) между шпангоутом 21 и 22; стрингер R/H 42 и 44, размеры: длина=120 мм, ширина=100 мм, глубина=3,2 мм; размер превышает допустимые значения эксплуатации согласно Руководство по ремонту конструкции (SRM) рев. №47 от 01.02.2026»;

2) между шпангоутом 21 и 22; стрингер R/H 43 и 44, размеры: длина=105 мм, ширина=45 мм, глубина=0,2 мм; размер превышает допустимые значения эксплуатации согласно Руководство по ремонту конструкции (SRM) рев. №47 от 01.02.2026»;

3) между рамой 23 и 24; стрингер 43 и 44, размеры длина=65мм, ширина=60мм, глубина=0,2мм. размер превышает допустимые значения эксплуатации согласно Руководство по ремонту конструкции SRM рев. №47 от 01.02.2026»;

4) между рамой 24 и 25; стрингер 41 и 42, размеры длина=90мм, ширина=60мм, глубина=0,2мм размер не превышает допустимые значения эксплуатации согласно Руководство по ремонту конструкции SRM рев. №47 от 01.02.2026»;

5) между рамой 24 и 25; стрингер 43 и 44 размеры длина=90мм, шириной=85мм, глубиной=0,2 мм размер превышает допустимые значения эксплуатации согласно Руководство по ремонту конструкции SRM рев. №47 от 01.02.2026».

2.9.4.3 Изучен бортовой журнал ВС TLB №T038589 за 13.03.2026г., имеется запись (копия TLB к материалам расследования прилагается).

В графе DESCRIPTION: (CONTINUED FROM TLB №T038588) «Продолжено из TLB№T038588».

В графе ACTION: (ALSO WAS FOUND ABRADABLE MATERIAL (PANEL) OF THE ENGNº2 PULL-OUT WITH SIZE LENGTH=205MM WIDTH=200MM (LOCATION 3 O'CLOCK VIEW FROM AFT TO FORWARD) R/H NLG WHEEL ASSY HAS BEEN REPLACED ACCORDING TO AMM 32-41-12-04 CONF 00 REV№57 FEB01/2026 P/N OFF: 3-1531, P/N ON: 3-1531; S/N OFF: C0807, S/N ON: 8344P). «Также было обнаружено повреждение в виде отсутствия на двигателе №2 участка истираемого уплотнения (abradable shroud) размером 205x200мм в районе 3 часов, размеры длины=205 мм, ширины=200 мм). Правое колесо передней стойки шасси заменено согласно AMM 32-41-12-04 CONF 00 рев. №57 от 01.02.2026 партийный номер снятый: 3-1531, партийный номер установленный 3-1531; серийный номер снятый: C0807, серийный номер установленный: 8344P».

2.9.4.4 Изучен бортовой журнал ВС TLB №T038590 за 13.03.2026г., имеется запись (копия TLB к материалам расследования прилагается).

В графе DESCRIPTION: (CONTINUED FROM TLB №T038589) «Продолжено из TLB№T038589».

В графе ACTION: (L/H WHEEL ASSY HAS BEEN REPLACED ACCORDING TO AMM 32-41-12-04 CONF 00 REV№57 FEB01/2026 P/N OFF: 3-1531, P/N ON: 3-1531; S/N OFF: A6838, S/N ON:E7145). «Левое колесо передней стойки шасси заменено согласно AMM 32-41-12-04 CONF 00 рев. №57 от 01.02.2026 партийный номер снятый: 3-1531, партийный номер установленный 3-1531; серийный номер снятый: A6838, серийный номер установленный: E7145».

(SUPPORT OF THE RWY TURN OFF LIGHT HAS BEEN REPLACED ACCORDING TO AMM 32-21-11-04 CONF 00 REV№57 FEB01/2026 P/N 30-3753001-00) «Крепление поворотной фары заменено согласно AMM 32-21-11-04 CONF 00 рев. №57 от 01.02.2026 P/N 30-3753001-00».

2.9.4.5 Изучен бортовой журнал ВС TLB №T038591 за 13.03.2026г., имеется запись (копия TLB к материалам расследования прилагается).

В графе DESCRIPTION: (CONTINUED FROM TLB №T038590) «Продолжено из TLB №T038590».

В графе ACTION: (FUNCTIONAL TEST OF THE NOSE WHEEL STEERING HAS BEEN PERFORMED ACCORDING TO AMM 32-51-00-720-003A REV№57 FEB01/2026 TEST IS OK). «Функциональный тест системы поворота носовой стойки шасси выполнено согласно AMM 32-51-00-720-003A рев. №57 от 01.02.2026 тест положительный» замечаний нет.

2.9.4.6 Изучен бортовой журнал ВС TLB №T038592 за 13.03.2026г., имеется запись (копия TLB к материалам расследования прилагается).

В графе DESCRIPTION: (PLEASE REMOVE FDIMU PCMCIA CARD FOR

READOUT) «Пожалуйста извлеките карту памяти из блока управления и взаимосвязи полётных данных для считывания».

В графе ACTION: (FDIMU PCMCIA CARD HAS BEEN REPLACED ACCORDING TO AMM 31-36-34-04 CONF 00 REV№57 FEB01/2026) «Карта памяти блока управления и взаимосвязи полётных данных была заменена согласно AMM 31-36-34-04 CONF 00 рев. №57 от 01.02.2026 извлечена карта памяти №216, установлена карта памяти №206».

2.9.5 Изучен послеполетный отчет (PFR POST FLIGHT REPORT) технического состояния ВС, (копия прилагается к материалам расследования).

2.9.6 Изучены и проанализированы данные средств объективного контроля параметрической информации ВС А320 UK32026 (данные прилагаются к материалам расследования).

2.9.7 Взяты и изучены данные на экипаж и задание на полет (копии прилагаются к материалам расследования).

2.9.8 Проведено собеседование с членами экипажа. Взяты и изучены объяснительные записки членов экипажа ВС А320 UK32026 (объяснительные записки к материалам расследования прилагаются).

2.9.9 Проведено собеседование с ИТС ООО «UAT». Взяты и изучены объяснительные записки (объяснительные записки к материалам расследования прилагаются).

2.9.10 Выполнена бороскопия двигателя №2 в соответствии с ЕО А320N 72-006 замечаний нет.

2.9.11 Выполнен запуск двигателя №2 на малом газу в соответствии AMM 71-00-00-710-815-A (Idle Leak Check) рев. №57 от 01.02.2026 замечаний нет.

2.9.12 На основании технического задания, шина правого колеса носовой стойки шасси ВС А320 UK32026 направлено на исследование производителю (техническое задание к материалам расследования прилагается).

2.9.13 После выполнения комплекса работ, на основании технического акта комиссии и ответа полученного от компании Airbus RDAF Ref & Issue: 81761475/005/2026#A, от 14.03.2026г., на основании письма Агентства «Узавиация» №01-39/16-1144 от 19.03.2026 года разрешено перелет ВС А-320 UK32026 АО «Uzbekistan airways» по маршруту Фергана-Ташкент без пассажиров на борту (технический акт, копия Repair and Design Approval Form от компании Airbus и копии письма к материалам расследования прилагаются).

2.9.14 26.03.2026г., на участке технического обслуживания и ремонта колёс и тормозов ООО «UAT» составлен Акт технического состояния №317 (к материалам расследования прилагается).

3. АНАЛИЗ

12.03.2026г. экипаж лётного отряда А320 АО «Uzbekistan Airways» выполнял пассажирский рейс НУ9628 по маршруту Внуково-Фергана на ВС А320 UK32026 ночью в простых метеорологических условиях.

Предполетная подготовка выполнена экипажем в полном объеме согласно нормативным документам, регламентирующим летную деятельность гражданской

авиации в Республике Узбекистан. Решение на вылет, на основании анализа метеорологической и воздушной обстановки по маршруту, принято в соответствии с требованиями РПП авиакомпании. Перед вылетом у экипажа и ИТС замечаний по работе материальной части ВС, не было.

Взлетная масса ВС 73964 кг и центровка 30.53 САХ не выходили за установленные ограничения.

КВС выполнял функции – «Pilot flying» (PF) (пилотирующий пилот), второй пилот – «Pilot monitoring» (PM) (контролирующий пилот). Запуск двигателей экипажем в аэропорту Внуково выполнен без отклонений.

Механизация крыла была установлена в положение 2 (15/22°).

В 22:59 (здесь и далее UTC) начало руления ВС в аэропорту «Внуково».

С началом руления по данным СОК отмечена повышенная боковая перегрузка (вибрация) до 0,08 единиц.

В 23:05 начало разбега ВС для взлета с ВПП24. На разбеге вибрация усилилась и на скорости 120 узлов достигала 0.09 единицы, согласно FCOM SOP Airbus 320 это не требовало прерывание взлета. После взлета экипаж проследовал по заданному маршруту на «Фергану» с набором заданного диспетчером УВД эшелона FL350.

В 02:26 зафиксировано начало снижение ВС. Заход на посадку выполнялся по установленной схеме аэропорта «Фергана» на ВПП18. При заходе на посадку замечаний по работе систем и двигателей не было.

Погода на момент посадки на аэродроме «Фергана»:

METAR UZFF 130230Z 13002KT 2500 BR NSC M00/M02 Q1031 18/CLRD70=

Фактическая погода Фергана за 02:30 Ветер 130° – 2 узла, видимость 2500 м, дымка, без существенной облачности, температура воздуха минус 0°, температура точки росы минус 2°, давление, приведенное к уровню моря 1031 гПа, полоса 18, чистая, коэффициент сцепления 0,7.

Согласно параметрических данных СОК в 02:52:11 зафиксировано приземление ВС в ручном режиме на скорости 128 узлов с вертикальной перегрузкой $N_y=1.18$ единицы на ВПП18 в аэропорту «Фергана».

После приземления ВС зафиксирован выпуск спойлеров и включение реверса двигателей. Торможение от педалей экипаж применил на скорости пробега 82 узлов. В процессе пробега зафиксирована повышенная боковая перегрузка (вибрация) от +0.08 до -0.16 единиц, у экипажа ВС возникло подозрения на повреждения колес шасси, вследствие этого ВС было остановлено на ВПП. После остановки ВС на ВПП двигатели были выключены экипажем и был вызван инженерно-технический состав ООО «UAT» для осмотра шасси ВС.

В ходе осмотра было выявлено, разрушения и частичное отсутствие протектора правого колеса носовой стойки шасси, излом кронштейна крепления поворотной фары (support turn off light) вмятины в передней нижней части фюзеляжа, повреждение в виде отсутствия участка истираемого уплотнения (abradable shroud) на правом двигателе ВС в районе «3 часов» (Рис. 1). Далее после осмотра инженерно-техническим составом ООО «UAT» ВС отбуксировано на стоянку.

На стоянке экипаж, выполнил все действия согласно п.2.1. Инструкции по действиям должностных лиц АО «Uzbekistan Airways» при авиационном событии.



(Рис. 1)

Выполнен осмотр и составлен АКТ осмотра ВПП года, маршрут руления и место стоянки ВС на аэродроме «Фергана» от 13.03.2026 с 03:47 по 03:59 комиссией в составе:

- инспектора ИБП и КК аэропорта «Фергана»;
- начальника аэродромной службы аэропорта «Фергана»;
- специалиста аэродромной службы аэропорта «Фергана»;

- КВС ВС UK32026 АО «Uzbekistan Airways»;
- представителя АО «Uzbekistan Airways».

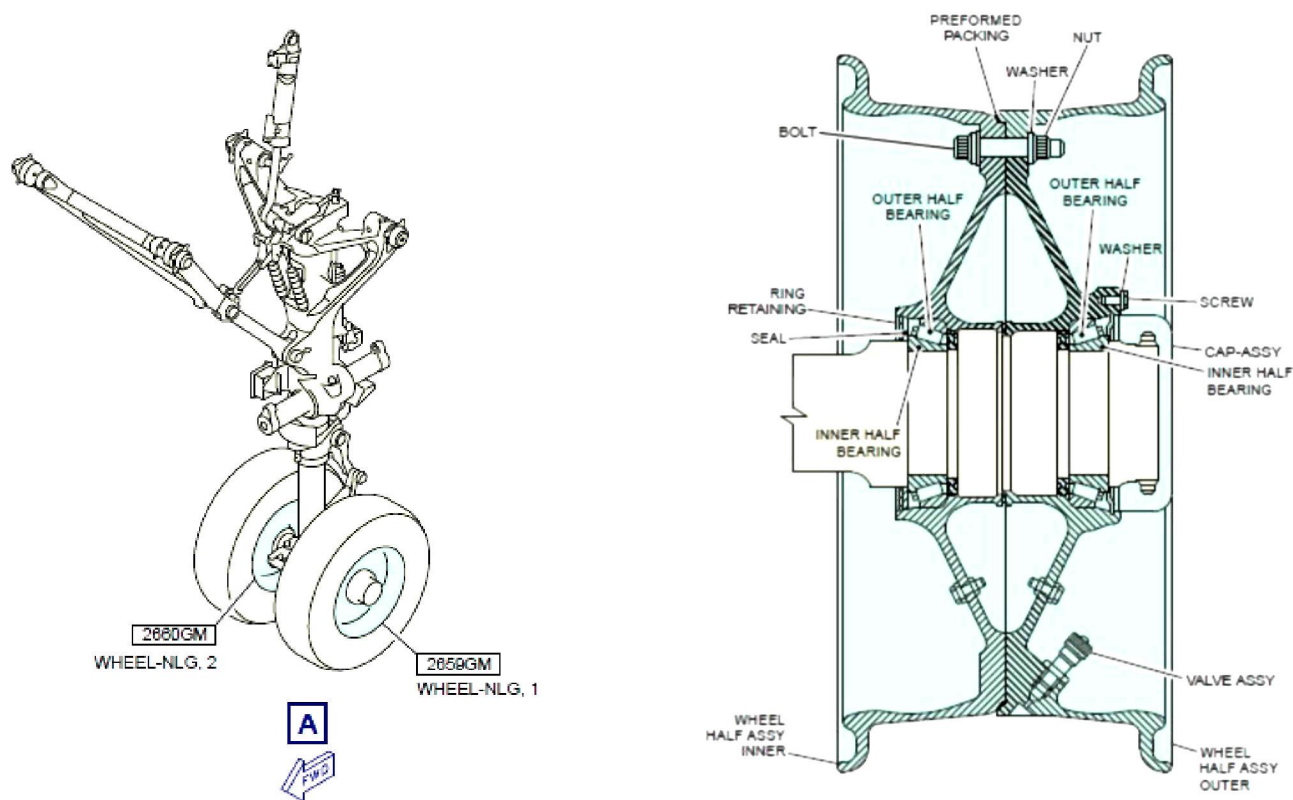
При осмотре ВПП, маршрута руления и место стоянки ВС на аэродроме «Фергана» посторонних предметов не обнаружено.

Направлено письмо начальнику управления инспекции по безопасности полетов «Росавиация» для проведения осмотра ВПП аэропорта «Внуково» на наличие посторонних предметов от 13.03.2026 года №1-7/2213, получено от Федерального агентства воздушного транспорта «Росавиация» ответное письмо №Исх-9108/02.2 от 18.03.2026 года и копия Акта обследования аэродромных покрытий аэропорта «Внуково» от 13.03.2026 года, при осмотре ВПП, маршрута руления и место стоянки ВС на аэродроме «Внуково» посторонних предметов не обнаружено.

12.03.2026 года при подготовке ВС к рейсу НУ9628 во «Внуково», в аэропорту «Фергана» на ВС UK32026 инженерами ООО «UAT» выполнено техническое обслуживание по форме «Daily Check» WO: A262316 в рамках технического обслуживания выполнен осмотр и замер давления колес передней стойки шасси согласно АММ TASK 32-41-00-210-003 давления составляло в обоих пневматиках $p=187$ psi которое соответствует требованиям эксплуатационных документов, порезы и повреждения пневматики не выявлено. По данным экипажа полет до аэропорта «Внуково» выполнен без замечания. Перед вылетом ВС по маршруту Внуково-Фергана на предполетной подготовке специалистами наземной службы аэропорта «Внуково» замечаний по колесам шасси не выявлено.

Носовая стойка шасси имеет два колеса размером 30 X 8.8 R15.

Колеса состоят из двух кованых полуколес из легкого сплава. Они скреплены между собой болтами из высокопрочной стали и самоконтрящимися гайками. Между двумя полуколесами установлено уплотнительное кольцо. Колеса оснащены коническими роликовыми подшипниками с защитными уплотнениями, одним стандартным клапаном накачивания (Рис. 2).



(Рис. 2)

Носовое колесо левой позиции партийный номер: 3-1531-3 серийный номер: A6838, апрель 2010 года выпуска, наработало после последнего ремонта 437 циклов.

Носовое колесо правой позиции партийный номер: 3-1531-3 серийный номер: C0807, декабрь 2017 года выпуска, наработало после последнего ремонта 437 циклов.

24.03.2026 года на участок ТОиР колёс и тормозов ООО «UAT» поступило два носовых колеса:

- Партийный номер носового колеса левой позиции: 3-1531-3 серийный номер: A6838 в составе с шиной партийный номер: 309Q62-1 серийный номер: 51371164 июнь 2025 года выпуска, (новый, марки «GoodYear») снятое с ВС А320 UK32026;
- Партийный номер носового колеса правой позиции: 3-1531-3 серийный номер: C0807 в составе с шиной партийный номер: 309Q62-1 серийный номер: 51651197 июль 2025 года выпуска, (новый, марки «GoodYear») снятое с ВС А320 UK32026, по дефекту «Отрыв протектора».

Специалистами участка ТОиР колёс и тормозов ООО «UAT» выполнены следующие работы:

➤ Произведен визуальный осмотр колеса партийный номер: 3-1531-3 серийный номер: A6838. Партийный номер шины: 309Q62-1 серийный номер: 51371164 (новый, марки «GoodYear») имеет равномерный износ протектора с множественными не большими порезами (порезы в допуске в

соответствии с АММ 32-41-00-210-002-А). Подшипники и обоймы колеса повреждений не имеют. Полуколеса (Half Assy) повреждений не имеют.

Остаточное давление 105 PSI. Травление азота не обнаружено;

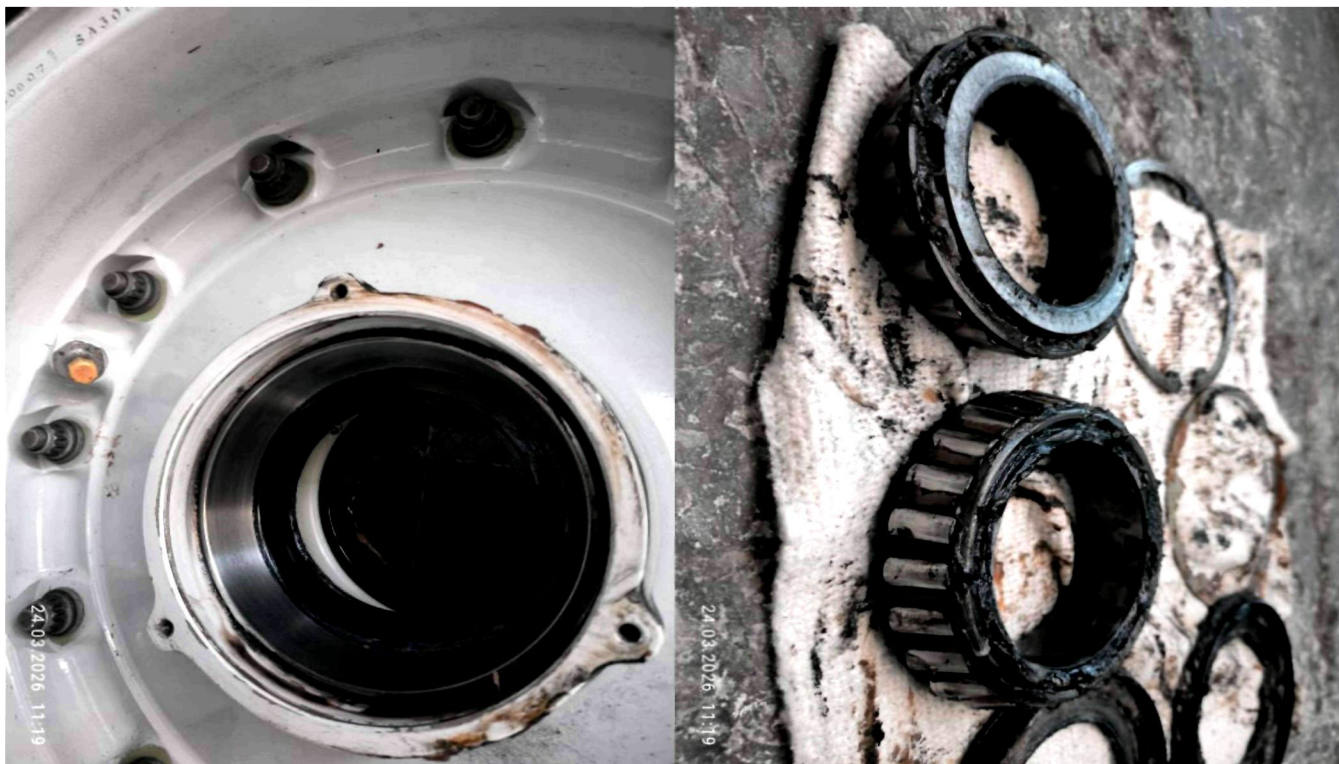
➤ Произведен визуальный осмотр колеса партийный номер: 3-1531-3 серийный номер: C0807. Партийный номер шины: 309Q62-1 серийный номер шины: 51651197 (новый, марки «GoodYear») имеет круговой отрыв приблизительно до 50% по центральной и боковой части протектора (Рис. 3).

➤ Характер повреждения шины партийный номер: 309Q62-1 серийный номер: 51651197, установленной на колесе серийный номер: C0807, представляет собой разрушения протектора с последующим его отрывом по окружности шины.



(Рис. 3)

➤ Подшипники и обоймы колеса повреждений не имеют (Рис. 4). Полуколеса повреждений не имеют. Остаточное давление 130 PSI, травление азота не обнаружено.



(Рис. 4)

На основании визуального осмотра однозначно установить причину отслоения протектора с последующим его отрывом по окружности не представляется возможным. При этом выявленные признаки могут соответствовать следующим возможным сценариям возникновения дефекта:

- локальное внешнее воздействие (FOD, контакт с острыми неровностями, кромками покрытия);
- развитие повреждения после начального надреза/задир с последующим разрушением на пробеге;
- внутреннее разрушение конструкции шины (в т.ч. нарушение адгезии слоёв, дефект изготовления либо эксплуатационные факторы).

Признаков разрушения колесного узла, перегрева, потери давления - не выявлено.

После выполнения комплекса работ, на основании технического акта комиссии и ответа, полученного от компании Airbus RDAF Ref & Issue: 81761475/005/2026#A, от 14.03.2026г., ВС допущен к эксплуатации на 200 полетных циклов.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Причиной авиационного события с ВС А320 UK32026 АО «Uzbekistan Airways» явилось разрушение конструкции шины правого колеса носовой стойки шасси, вероятно обусловленное внутренними факторами (в том числе нарушением адгезии слоёв), производственным дефектом либо эксплуатационными воздействиями.

Разрушение шины с последующим отделением элементов протектора привело к повреждениям нижней части фюзеляжа, излому кронштейна крепления рулѐжной фары (runway turn-off light) и повреждению истираемого уплотнения (abradable shroud) двигателя №2.

Данное авиационное событие классифицируется как авиационный инцидент.

Обстоятельства/причины/факторы, обусловившие событие:

Этап полета:

072 – Пробег при посадке.

Описательные факторы:

Объекты:

3220 01 – Носовое шасси;
3241 00 – Колеса пневматики – в целом;
3241 04 – Колеса носового шасси;
3241 06 – Пневматик носового шасси.

Модификаторы:

686 – Низкого качества;
878 – Протектор пневматика;
132 – Расслоенный.

5. РЕКОМЕНДАЦИИ

5.1. Отчет по результатам расследования авиационного инцидента с ВС А320 UK32026 АО «Uzbekistan Airways» от 02.04.2025г. изучить со всем летным и инженерно-техническим составом авиакомпаний гражданской авиации Республики Узбекистан.

5.2. Поврежденную шину партийный номер: 309Q62-1 серийный номер: 51651197 июль 2025 года выпуска, АО «Uzbekistan Airways» направить на завод-изготовитель «GOODYEAR & TIRE RUBBER CO.» для проведения исследования.

5.3. Выполнить плановый ремонт носового колеса левой позиции партийный номер: 3-1531-3 серийный номер: A6838 снятого с ВС UK32026.

5.4 Рассмотреть вопрос о проверке наличия у АО «Uzbekistan Airways» шин из той же партии, предназначенных для установки на носовые колеса воздушных

судов. При подтверждении факта их наличия (на складе либо установленных на воздушных судах) провести внеочередного контроля их технического состояния.

5.5 В целях выработки обоснованных превентивных мер, представляется целесообразным рассмотреть вопрос о проведении АО «Uzbekistan Airways» анализа фактической наработки шин данного производителя, применяемых на носовых колесах воздушных судов семейства А320/321, с определением ориентировочных значений минимальной и средней наработки. По результатам указанного анализа рассмотреть вопрос о целесообразности досрочного снятия (замены) шин из рассматриваемой партии достигших минимальной наработки, установленных на носовых колесах.

Председатель комиссии:



Хошимов М.П.

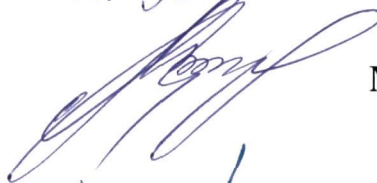
Члены комиссии:



Абдурахманов Р.К.



Дехконов Б.



Межинский В.В.

Эксперт:



Куйбышев Р.Ш.