

«УТВЕРЖДАЮ»
Начальник Отдела
по расследованию авиационных
происшествий и инцидентов


Ахмедов А.А.
«19» 03 2026г.

О Т Ч Е Т № 03-02.26
по результатам расследования авиационного события
с ВС A321 UK32110 ООО «Qanot Sharq» произошедшего 28.02.2026г.

г. Ташкент

«19» 03. 2026г.

Комиссия в составе:

Председатель:

Дехконов Б. - главный специалист Отдела по расследованию авиационных происшествий и инцидентов Минтранса (далее Отдел).

Члены комиссии:

Абдурахманов Р. - главный специалист Отдела;

Хошимов. М.П. - ведущий специалист Отдела;

Адилов Ж.Ж. - заместитель КЛО ЗЛО ДЛС АО «Uzbekistan Airways»;

Рустамов Ж.Р. - начальник ИБП и К ООО «Qanot Sharq»

назначенная протоколом №09 от 28.02.2026г. постоянно действующей комиссии по расследованию авиационных происшествий и инцидентов Министерства транспорта Республики Узбекистан, провела расследование авиационного события с ВС A321 UK 32110 ООО «Qanot Sharq», произошедшего 28.02.2026г. при выполнении пассажирского рейса HH821 по маршруту Ташкент-Сеул.

1. ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

28.02.2026г. ВС A321 UK32110 ООО «Qanot Sharq» при выполнении рейса HH821 по маршруту Ташкент-Сеул, в районе ответственности УВД Алматы, экипажем было определено повышенный расхода топлива и принято решение о возврате на аэродром вылета «Ташкент». Посадка ВС в аэропорту «Ташкент» в 00:40 благополучно. На борту находились 9 члена экипажа и 197 пассажира. Пострадавших нет.

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.

Отдел по расследованию АП и АИ

Список сокращений

АИ (INCID) – Авиационный инцидент (aviation incident).

АТИС (ATIS) - служба автоматической передачи информации в районе аэродрома. (Automatic Terminal Information Service).

ВС (Aircraft) - Воздушное судно (Aircraft).

ВПП (RWY) - Взлетно-посадочная полоса (Runway).

КВС (CPT) - Командир воздушного судна (Captain).

ОВД (ATC) – Управление воздушного движения (Air Traffic Control).

СОК (FDR) - Средство объективного контроля (Flight Digital Recorder).

ОРАПИ (AAIID) – Отдел по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Aviation Accident and Incident Investigation Department).

РЛЭ (FCOM) - Руководство по лётной эксплуатации (Flight Crew Operating Manual).

CRM – Crew Resource Management/Управление ресурсами экипажа.

ЕСАМ – Electronic Centralized Aircraft Monitoring/Электронный централизованный мониторинг воздушного судна.

QRH - Quick reference handbook/Справочное руководство экипажа.

ND – Navigation Display/Навигационный дисплей.

FMS – Flight Management System/Система управления полетом.

SOP - Standard operating procedures/Стандартные эксплуатационные процедуры.

SID – Standard Instrument Departure/Стандартная схема вылета по приборам.

STAR – Standard Terminal Arrival Route/Стандартный маршрут прибытия в терминал.

ТЕМ - Threat and Error Management/Управление угрозами и ошибками.

UTC - Coordinated Universal Time /Скоординированное всемирное время.

фут (ft)– футы (feet)

уз (kn) – узлы (knot(s))

км (km) – километр (kilometer(s))

м (m) – метр (metre(s))

2. ФАКТИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

2.1. Данные об экипаже

Командир ВС – мужской пол

Возраст – 1979г.р.

Образование – Высшее, Краснодарский военный авиационный институт - 2002г.

Метеоминимум - CAT IIIa ICAO

Общий налет - 11200 ч

Налет на ВС А320 - 7415 ч

Налет в качестве КВС А320 - 5446 ч

Свидетельство пилота – ATPPL №0179473, срок действия до 08.11.2027г.

Валидация - №964 от 06.10.2025г., выдано агентством «Узавиация»

Владение английским языком по шкале ICAO – 4 уровень, сертификат №279-2574/П-0167-24 срок действия до 08.11.2027г.

SIM CHECK (LPC) А320 - срок действия до 01.10.2026г.

LINE CHECK А320 - срок действия до 07.05.2026г.

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

Второй пилот – мужской пол

Возраст – 1971г.

Образование – Высшее УБАУГА в 1999г.

Метеоминимум - CAT IIIa ICAO

Общий налет - 9950 ч

Налет на ВС А320 - 1496 ч

Свидетельство пилота – ATPPL №0161335 срок действия до 31.05.2027г.

Валидация - №63 от 23.01.2026г., выдано агентством “Узавиация”

Владение английским языком по шкале ICAO – 4 уровень, сертификат №P23.28.12.03653/8 срок действия до 31.05.2026г.

SIM CHECK (LPC) А320 - срок действия до 09.02.2027г.

LINE CHECK А320 - срок действия до 14.02.2027г.

Уровень профессиональной подготовки второго пилота 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

Самолет A321-253NX UK 32110, заводской номер 10942, выпущен компанией «Airbus Industrie» 30.09.2022г.

Наработал с начала эксплуатации 13056 часов, 2507 цикла.

Линейное ТО по форме: Daily-Check, выполнено 27.02.2026 ООО «Qanot Sharq».

Базовое ТО по форме: 14A-Check, выполнено 10.01.2026 ООО «Uzbekistan Airways Technics».

Замечаний по работе материальной части перед вылетом у экипажа и инженерно-технического состава не было.

2.4. Метеорологическая информация по аэродрому «Ташкент» 27-28 февраля 2026 года

METAR 272030Z Ветер 340° – 6 узлов, вариации ветра от 310° до 30°, видимость более 10 км, облачность сплошная, 8 октантов с нижней границей облаков 2700 футов, температура воздуха плюс 3°, температура точки росы минус 2°, давление, приведенное к уровню моря 1020 гПа, полоса 08 правая, чистая, коэффициент сцепления 0,7. Прогноз на посадку – ближайшие два часа погода без изменения.

METAR UZTT 272030Z 34006KT 310V030 9999 OVC027 03/M02 Q1020 R08R/CLRD70 NOSIG=

METAR 272100Z Ветер 310° – 6 узлов, вариации ветра от 280° до 360°, видимость более 10 км, облачность сплошная, 8 октантов с нижней границей облаков 2500 футов, температура воздуха плюс 2°, температура точки росы минус 2°, давление, приведенное к уровню моря 1020 гПа, полоса 08 правая, чистая, коэффициент сцепления 0,7. Прогноз на посадку – ближайшие два часа погода без изменения.

METAR UZTT 272100Z 31006KT 280V360 9999 OVC025 02/M02 Q1020 R08R/CLRD70 NOSIG=

METAR 280000Z Ветер 260° – 6 узлов, видимость более 10 км, облачность сплошная, 8 октантов с нижней границей облаков 2000 футов, температура воздуха плюс 2°, температура точки росы минус 1°, давление, приведенное к уровню моря 1021 гПа, полоса 08 правая, чистая, коэффициент сцепления 0,7. Прогноз на посадку – ближайшие два часа погода без изменения.

METAR UZTT 280000Z 26006KT 9999 OVC020 02/M01 Q1021 R08R/CLRD70 NOSIG=

METAR 280030Z Ветер 270° – 4 узла, видимость более 10 км, облачность сплошная, 8 октантов с нижней границей облаков 2000 футов, температура воздуха плюс 2°, температура точки росы минус 1°, давление, приведенное к уровню моря 1021 гПа, полоса 08 правая, чистая, коэффициент сцепления 0,7. Прогноз на посадку – ближайшие два часа погода без изменения.

METAR UZTT 280030Z 27004KT 9999 OVC020 02/M01 Q1021 R08R/CLRD70 NOSIG=

Прогноз погоды по аэродрому Ташкент, подготовленный 27 февраля 2026 года в 17:00 UTC, со сроком действия с 18:00 UTC 27 февраля до 18:00 UTC 28 февраля.

Ветер 80°-10 узлов, видимость 7000 м, без существенной облачности. ВРЕМЕНАМИ 2718/2803 ветер 320° - 15 узлов, видимость 2100 м, дымка, облачность рассеянная, 3-4 октанта с высотой нижней границы 2000 футов.

TAF UZTT 271700Z 2718/2818 08010KT 7000 NSC TEMPO 2718/2803 32015KT 2100 BR SCT020=

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

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, проведенные комиссией

2.9.1. Изучен бортовой журнал ВС A321 UK 32110. За 27.02.2026г. имеется запись экипажа в TLB №T00357: «Information from DFDR pls saved» (Информацию от DFDR сохранить) (Копия TLB прилагается к материалам расследования).

2.9.2. Изучен бортовой журнал ВС A321 UK 32110. За 28.02.2026г. имеется запись экипажа в TLB №T00359: «Fight HH821 was performed with gear extended during 3h 28 min to altitude up to FL210 please perform maintenance action» (Рейс HH821 выполнен полет с выпущенными шасси в течении 3 ч. 28 мин на эшелоне FL210. Необходимо выполнить действия по техническому обслуживанию) (Копия TLB прилагается к материалам расследования).

2.9.3. Взяты и изучены объяснительные записки членов экипажа. (Объяснительные записки прилагаются к материалам расследования).

2.9.4. В базовом аэропорту «Ташкент» произведен внешний осмотр ВС по маршруту. Замечаний не выявлено.

2.9.5. Сняты, расшифрованы и проанализированы данные средств

объективного контроля ВС. (Результаты анализа прилагаются).

2.9.6. Изучена и проанализирована выписки из магнитофонной записи радиообмена между экипажем ВС и диспетчерскими пунктами УВД за 27-28.02.2026г. (Выписки прилагаются).

2.9.7. Изучена летная документация. (Копии задания на полет, сводно-загрузочной ведомости прилагаются).

2.9.8. Изучены соответствующие разделы «Технологии работы экипажа ВС А321» (SOP А321), Руководства по летной эксплуатации ВС А321 (FCOM А321).

2.9.9. Выполнен Анализ действий членов экипажа. (Анализ прилагается).

2.9.10. Изучены Отчеты по результатам расследований авиационных событий с ВС А320 UK32032 от 26.08.24г. и А321 UK32111 от 05.12.24г.

2.9.11. В летном подразделении ООО «Qanot Sharq» проверены летные дела экипажа рейса HH821 по маршруту Ташкент-Сеул от 27.02.2026г.

3. АНАЛИЗ

27.02.2026г. экипаж ВС А321 UK32110 ООО «Qanot Sharq» в составе КВС и второго пилота выполнял пассажирский рейс HH821 по маршруту Ташкент-Сеул.

Предполетная подготовка проведена в полном объеме согласно нормативным документам, регламентирующих 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 авиакомпания ООО «Qanot Sharq».

Предполетный осмотр ВС, проверка оборудования и систем самолета проведена экипажем в полном объеме. Замечаний по работе материальной части перед вылетом у экипажа и инженерно-технического состава не было.

Фактические взлетные данные составляли: взлетный вес 94,1 т, центровка 26,4% САХ, скорости V1-162 узлов, VR-162 узлов, V2-162 узлов и не выходили за установленные ограничения.

После завершения предполетной подготовки экипаж приступил к выполнению процедур буксировки воздушного судна для запуска двигателей.

Примечание (время UTC):

20:52:07 QNT821: - Tashkent-Ground, assalom aleykum, добрый вечер, QNT 821, стоянка «H49», информация «Kilo», прошу разрешение на буксировку и запуск.

20:52:18 GND: - QNT 821, доброй ночи, Ташкент-Руление, буксировку разрешаю на точку запуска № 11, РД «Н».

20:52:28 QNT821: - Буксировку разрешили на точку запуска № 1, QNT 821, с «Н».

Команда диспетчера принята экипажем не правильно в части номера точки запуска, а диспетчером не была исправлена. Так же не было дано разрешение на запуск двигателей.

В 20:53:19 экипажем уточняется номер точки запуска:

20:53:19 QNT821: - А QNT 821, подтвердите 11-я точка запуска будет.

20:53:23 GND: - Да, буксируйтесь влево РД «Н», точка запуска № 11.

20:53:27 QNT821: - Влево по «Н» на 11-ую точку QNT 821.

В процессе буксировки второй пилот выразил сомнение в наличии разрешения диспетчера на выполнение запуска и намеревался уточнить полученное указание по радиосвязи, однако командир воздушного судна сообщил, что **разрешение получено**, после чего было принято решение приступить к запуску двигателей без дополнительного запроса диспетчеру.

После запуска экипаж запросил разрешение на руление

21:01:08 QNT821: - Ташкент-Руление, QNT 821 к рулению готов.

(из выписки радиообмена Экипаж-Диспетчер).

Далее экипаж, получив разрешение выполнил руление для вылета с ВПП 08L аэропорта «Ташкент».

При занятии ВПП и выполнении руления для взлета на ECAM появилось сообщение: **«F/CTL PITCH TRIM MCDU CG DISAGREE»**. В связи с появлением предупреждения командир воздушного судна уменьшил скорость руления, после чего экипаж приступил к проверке параметров, введенных при предполетной подготовке.

В ходе проверки было установлено, что при вводе расчетных данных были некорректно введены значения центровки относительно ZFW. После введения корректирующих данных в FMS сообщение исчезло, и экипаж продолжил подготовку к вылету. Появление предупреждения ECAM на данном этапе свидетельствует о том, что процедура введения данных при предполетной подготовке была выполнена не в полном объеме.

Взлет в аэропорту «Ташкент» выполнялся в 21:11 27.02.2026г., в темное время суток, в простых метеорологических условиях с ВПП 08L с механизацией CONF 2 (14°/22°), что соответствует рекомендациям Руководства по летной эксплуатации ВС A321 (FCOM). Активное управление (PF) выполнял КВС, контролирующее (PM) и ведение радиосвязи осуществлял второй пилот.

В процессе разбега второй пилот, согласно SOP ВС A-321, на соответствующих скоростях анонсировал: **«Thrust set»**, **«100»**, **«V one»**, **«Rotate»**.

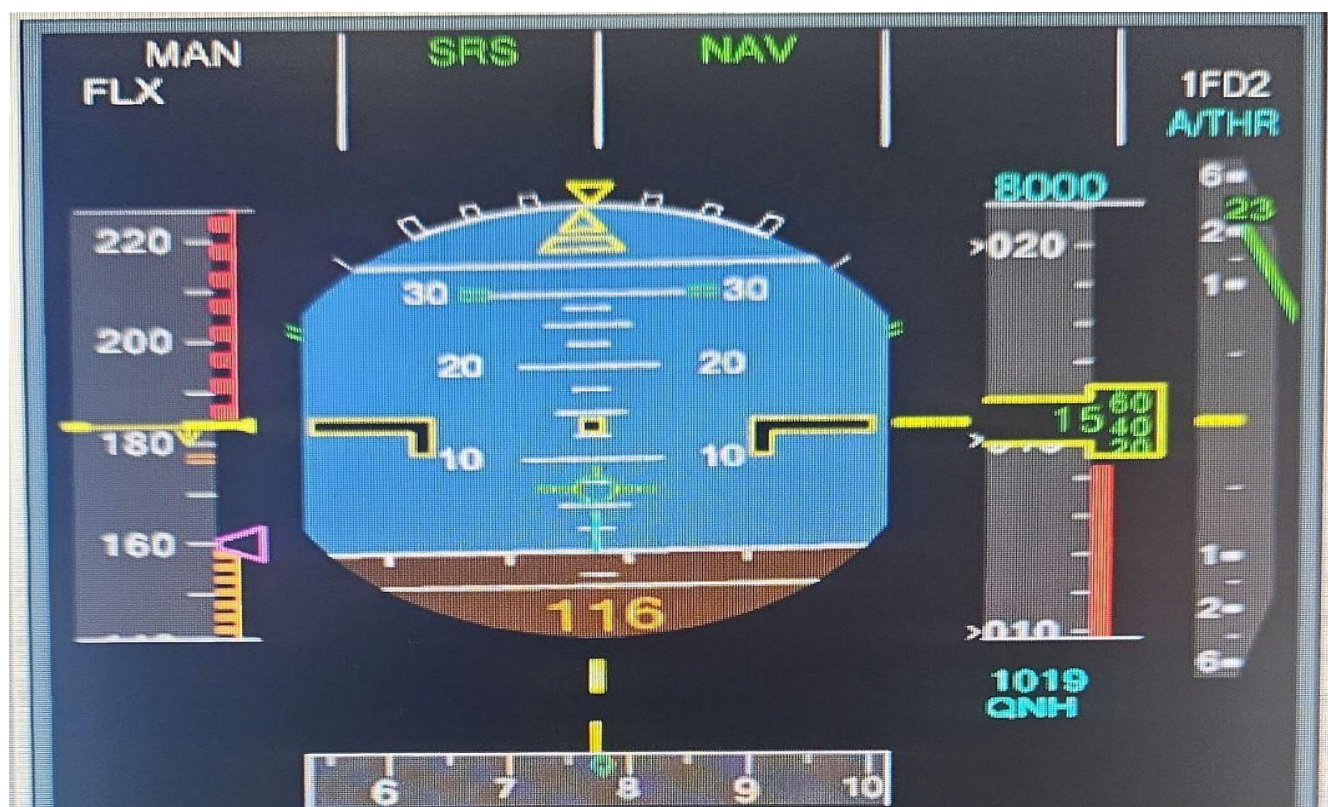
После отрыва воздушного судна и появления положительной вертикальной скорости контролирующий пилот доложил **«Positive climb»**, после чего активно пилотирующим пилотом была подана команда **«Gear up»**.

Примечание: 11.3.6. SOP A321:

•When positive climb:

L/G UPORDER
APAS RQRD

POSITIVE CLIMBANNOUNCE
L/G leverSELECT UP



Фактическая уборка шасси выполнена не была, при этом контроль положения шасси после выполнения команды экипажем не осуществлялся.

Данная процедура предусматривает:

- установка рукоятки «выпуск и уборка шасси» (L/G LEVER (400VU)), на центральной панели в положение «уборка»;
- контроль уборки шасси на панели (LANDING GEAR PANEL (402VU)) индикации положения шасси;
- определение убранного положения шасси (три индикации LDG GEAR на 402VU погашены);
- доклад (ANNOUNCE) об убранном положении шасси.

На высоте 240ф(по РВ) КВС анонсировал включение системы навигации.

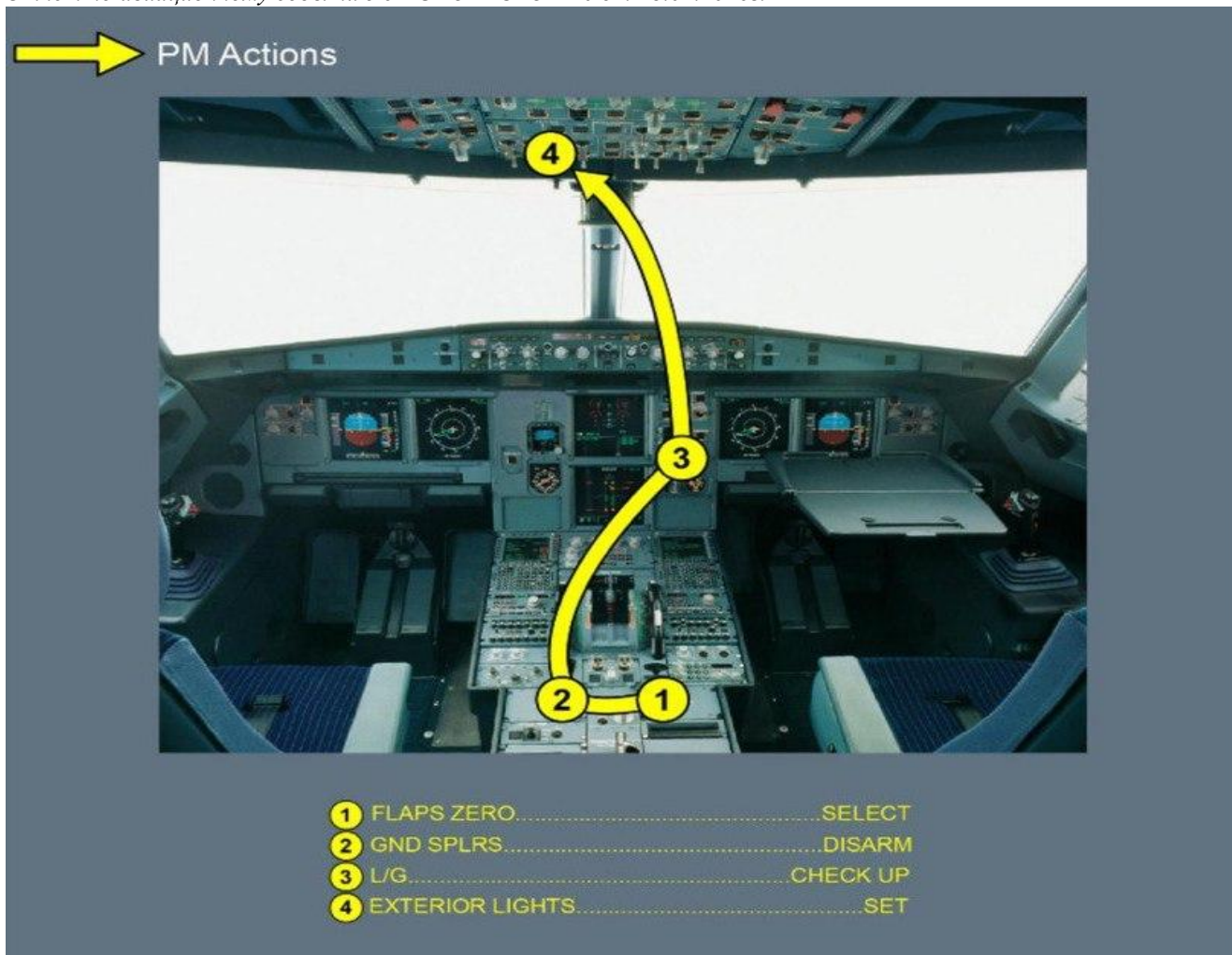
На высоте 400ф (по РВ) был подключен АП1.

На высоте 3080ф. (QNH) экипаж РУДом установил режим работы двигателей в положение «Climb»

Н высоте 3260ф (QNH) была начата процедура уборки механизации крыла

После уборки механизации крыла предусмотрена следующая процедура контроля согласно SOP авиакомпании ООО «Qanot Sharq»:

- установка рычага уборки механизации в положение «0»,
- дезармирование спойлеров,
- проверка положения шасси (в убранном положении),
- выключение фар.



После проведения экипажем выше указанной процедуры положение выпущенных шасси также не было выявлено.

Дальнейший набор высоты продолжался с выпущенными шасси. Первоначально заданный эшелон полета был указан службой УВД FL310.

На начальном этапе набора отклонений в работе систем воздушного судна экипажем не отмечалось, полет выполнялся по SID «TISIB 2A». По достижению FL100 поступательная скорость полета достигла 250уз. Далее в наборе высоты экипаж отметил уменьшение вертикальной скорости набора до 800-900ф/мин и отсутствие роста поступательной скорости. При этом двигатели работали в штатном режиме, однако воздушное судно не обеспечивало расчетные характеристики набора высоты.

Примечание:

Кинетическая энергия (скорость) ВС перестала расти, прирост потенциальной энергии ВС начал уменьшаться и эффективность перевода химической энергии в другие виды энергии (создание запаса в виде высоты и скорости) падала. Энергетическое состояние ВС постепенно двигалось к «энергетической яме».

Понятие «энергетическая яма» (энергетический дефицит) — это состояние, при котором самолет обладает недостаточной общей энергией для выполнения текущей задачи.

Суть «Энергетической ямы» сопротивление воздуха стало выше, чем доступная тяга двигателей при текущей конфигурации.

Обычно это происходит из-за сочетания трех факторов:

Низкая скорость: Самолет летит слишком медленно, приближаясь к сваливанию.

Высокое сопротивление: Выпущены шасси, закрылки или спойлеры.

Низкий режим работы двигателей: Двигателям требуется время (приемистость), чтобы выйти на полную мощность и «вытащить» самолет из этого состояния («Aircraft Energy Management» концепция «Airbus»).

Экипаж приступил к анализу возможных причин ухудшения параметров полета, при этом рассматривалась версия, связанная с возможной ошибкой в расчетах массы и центровки, с учетом ранее возникшего предупреждения «F/CTL PITCH TRIM MCDU CG DISAGREE» при рулении перед вылетом.

Из-за лобового сопротивления создаваемое выпущенными шасси вертикальная скорость набора V_y не превышало 600-800 ф/мин и продолжало уменьшаться с набором высоты. Скорость полета сохранялась в пределах 250-255уз. Режим работы двигателей по N1 составлял 91.5 - 91.7%-максимальный режим работы двигателя в положении РУД «Climb» Суммарный расход топлива составлял около 5 тонн в час.

В 21:25:16 в наборе на эшелоне FL160 экипаж запросил и получил согласие диспетчера УВД занимать эшелон 290, мотивируя большим весом ВС. Так как вертикальная скорость набора V_y продолжала уменьшаться экипаж периодически переходил с режима АП «open climb» на режим АП – «V/S» и режим АП - «open climb», а также рукояткой «Speed Sel» пытался увеличить скорость полета. В наборе эшелона, при подходе ВС к FL 210, вертикальная скорость набора уменьшилась менее 100ф/мин.



В связи с невозможностью продолжения нормального набора заданного эшелона FL290 экипаж принял решение прекратить набор и запросил у диспетчера разрешение на занятие эшелона FL210 с целью попытки увеличения скорости и оценки дальнейших возможностей продолжения полета.

В 21:41:23 после занятия эшелона FL210 экипаж установил на FCU значение скорости 280 узлов с целью разгона воздушного судна. При этом разгон скорости ВС не был достигнут, так как режим «Climb» 91.5-91.7 процентов, не изменялся, и фактическая приборная скорость сохранялась на уровне около 250 узлов. В дальнейшем установка большего значения скорости по «Speed Sel» не привела к увеличению заданной скорости, и полет продолжался на прежней скорости.

Ограничения скорости полета с выпущенными шасси -280уз MAX-0.67



Далее полет выполнялся по установленному маршруту, проходящему над горной местностью с повышенными минимальными безопасными высотами. Экипаж сохранял эшелон FL210.

В ходе дальнейшего полета воздушное судно последовательно прошло районы ответственности УВД Ош, Бишкек и продолжило полет в направлении зоны ответственности УВД Алматы. Выполнение полета в условиях горной местности при сниженных характеристиках воздушного судна требовало повышенного внимания к параметрам полета и дополнительно увеличивало рабочую нагрузку на экипаж, усложняя оценку текущей ситуации.

Далее в процессе полета экипаж обратил внимание на повышенный расход топлива и несоответствие расчетного остатка данным, отображаемым в FMS. После выполнения дополнительного расчета в районе зоны Алматы было установлено, что имеющегося запас топлива недостаточен для безопасного продолжения полета до аэродрома назначения Сеул, в связи с этим было принято обоснованное решение о возврате на аэродром вылета «Ташкент».

Примечание:

Запас потенциальной энергии ВС не была создана из-за повышенного лобового сопротивления связанными выпущенными положениями шасси, ВС находилось в «энергетической яме» («Aircraft Energy Management»).

После принятия решения экипажем о возврате на аэродром вылета «Ташкент» был продолжен анализ причин ухудшения летных характеристик воздушного судна. Для уточнения ситуации к обсуждению был привлечен другой командир воздушного судна, находившийся на борту. В ходе совместного анализа точная причина отклонений в параметрах полета и не убранное положение шасси, установлено не было.

При полете на обратном маршруте до «Ташкента», в какой-то момент экипажем было выявлено не убранное положение шасси. На момент обнаружения полет продолжался над горной местностью, что ограничивало возможность снижения до высоты, необходимой для выполнения уборки шасси с соблюдением ограничений по скорости.

С учетом сложившейся обстановки экипаж принял решение продолжить полет с выпущенными шасси на текущем эшелоне.

Полет до аэродрома «Ташкент» с выпущенными шасси, вплоть до посадки, по согласованию с диспетчером УВД выполнялся на эшелоне 210.

После входа в зону ответственности Ташкент-Контроль экипаж запросил зону ожидания для выработки топлива до допустимой посадочной массы. В зоне ожидания был выполнен полет с выпущенными шасси до достижения расчетного посадочного веса, после чего экипаж приступил к выполнению захода на посадку.

Снижение, заход на посадку и посадка выполнены в штатном режиме на ВПП08R, без превышения эксплуатационных ограничений воздушного судна.

В 00:39:40 зафиксирована благополучная посадка ВС на скорости 138 уз. с $Ny=1,38$ ед. Посадочный вес составил 78.6тонны. Остаток топлива на ВС составил 3422кг.

В ходе расследования данного авиационного события, при проведении собеседования с экипажем, на вопрос «Причины не уборки шасси?», конкретный ответ не получен.

Комиссией установлено, что инцидент произошел вследствие отклонений от требований стандартных эксплуатационных процедур, недостаточного взаимного контроля и снижения ситуационной осведомленности экипажа в процессе выполнения полета.

На различных этапах подготовки и выполнения рейса имели место нарушения SOP, выразившиеся в неполном контроле введенных данных, отсутствии должного контроля конфигурации воздушного судна после взлета, а также несвоевременном выявлении изменения летных характеристик.

В целом действия экипажа свидетельствуют о недостаточном уровне профессиональной подготовки и недостаточной компетенции в части соблюдения требований SOP, а также в области **ECAM handling, situational awareness, problem solving, decision making, monitoring, aircraft energy management** и применения принципов **CRM** и **TEM** при выполнении полета.

4. Заключение

Причинами авиационного события с ВС A321 UK32110 ООО «Qanot Sharq» происшедшего 27.02.2026г., при выполнении рейса HH821 по маршруту Ташкент-Сеул, явились не уборка шасси ВС контролирующим пилотом после взлета, по команде пилотирующего пилота: «L/G up» и дальнейший не достаточный контроль убранного положения «L/G» согласно SOP.

Данное авиационное событие классифицируется как авиационный инцидент.

Причины/факторы, обусловившие событие:

Описательные факторы: 3200 00 – шасси в целом;
8810 40 – скорость полета

Модификаторы: 672 – превышение скорости

Пояснительные факторы:

Персонал: 001 – командир ВС;
002 – второй пилот

Объекты: 9940 30 – взаимодействие;
9940 33 – контроль

Модификаторы: 396 – недостаточное взаимодействие и контроль

5. НЕДОСТАТКИ, ВЫЯВЛЕННЫЕ В ХОДЕ РАССЛЕДОВАНИЯ

Низкий уровень профессиональной подготовки и недостаточная компетенция летного состава в части соблюдения требований SOP.

6. РЕКОМЕНДАЦИИ

6.1. Отчет по результатам расследования авиационного инцидента с ВС A321 UK 32110 ООО «Qanot Sharq» от 28.02.2026г. изучить со всем летным составом авиакомпаний эксплуатирующим ВС.

6.2. Руководству авиакомпаний гражданской авиации Республики Узбекистан эксплуатирующим ВС:

6.2.1. В SOP авиакомпаний рассмотреть внедрению процедуры голосового подтверждения действий, касательно контроля уборки шасси:

- после отрыва ВС от ВПП, РМ докладывает «POSITIVE CLIMB».
- PF оценив положительной набор высоты, подает команду «L/G UP».
- РМ переводит рычаг положения шасси в убранное положение с докладом «L/G UP»
- после уборки шасси, РМ докладывает «L/G UP LOCKED».

•When positive climb:

L/G UP	ORDER	POSITIVE CLIMB	ANNOUNCE
AP	AS RQRD	L/G lever	SELECT UP

L/G UP	ANNOUNCE
AFTER L/G UP	
L/G UP LOCKED	ANNOUNCE

После уборки механизации крыла в положение «0».

Все действия РМ подтверждать голосовым сообщением: «FLAPS- 0»; «GND SPLRS-DISARM»; «L/G-GHECK UP»; «LIGHTS-OFF».

After flaps zero:

FLAPS ZERO	ANNOUNCE
GND SPLRS DISARM	ANNOUNCE
L/G UP	ANNOUNCE
EXTERIOR LIGHTS SET	ANNOUNCE

6.2.2. Рассмотреть вопрос внесение дополнения в SOP A321 «After take-off Check-list».

6.2.3. В целях повышения уровня безопасности полетов целесообразно провести дополнительную подготовку экипажа с акцентом на развитие навыков взаимного контроля и мониторинга параметров полета, а также своевременного контроля конфигурации воздушного судна после взлета.

6.2.4. Уделить дополнительное внимание поддержанию situational awareness и своевременному выявлению несоответствия между заданными и фактическими параметрами полета, включая контроль энергетического состояния воздушного судна (aircraft energy management) на всех этапах полета.

6.2.5. Уделить внимание эффективному взаимодействию между членами экипажа, включая своевременное уточнение полученных указаний при возникновении сомнений и поддержание необходимого уровня рабочей координации.

Председатель комиссии:

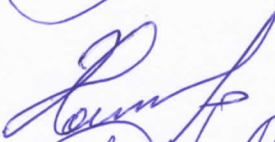


Дехконов Б.

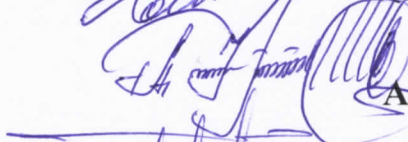
Члены комиссии:



Абдурахманов Р.К



Хошимов М.П.



Адилов Ж.Ж.



Рустамов Ж.Р.