

Окончательный отчёт о расследовании авиационного инцидента с ОсОО «Авиакомпания «АероСтан» выразившееся в превышение общего рабочего времени при выполнении рейса BSC-751 10-11 февраля 2021 года.

АГЕНТСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
ПРИ
МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА, АРХИТЕКТУРЫ,
СТРОИТЕЛЬСТВА И КОММУНИКАЦИЙ
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЁТ
ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАССЛЕДОВАНИЯ
АВИАЦИОННОГО ИНЦИДЕНТА

В соответствии со Стандартами Международной организации гражданской авиации (Приложение – 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов»), а также статьи 115, главы 18, Воздушного Кодекса Кыргызской Республики (ВК КР) и пункта 8, параграфа 1 Авиационных Правил Кыргызской Республики (АПКР-13), данный отчёт выпущен с единственной целью предотвращения авиационных происшествий и инцидентов в будущем.

Расследование, проведённое в рамках настоящего отчёта, не предполагает установления доли чьей-либо вины или ответственности.

Окончательный отчёт о расследовании авиационного инцидента с ОсОО «Авиакомпания «АероСтан» выразившееся в превышение общего рабочего времени при выполнении рейса BSC-751 10-11 февраля 2021 года.

1. Обстоятельства.

24.03.2021 г. на имя директора Агентства гражданской авиации при Министерстве транспорта, архитектуры, строительства и коммуникаций Кыргызской Республики (АГА КР) поступила служебная записка старшего инспектора Управления лётной эксплуатации (УЛЭ) АГА КР Алимова Н.К. сигнализирующая о том, что в рамках надзора за деятельностью эксплуатанта ОсОО «Авиакомпания «АэроСтан», при ознакомлении с отчётами о рейсе при выполнении полётов по маршруту Карачи (ОРКС) – Каир (HECC) – Касабланка (GMMN) – Сал (GVAC), Кабо Верде, на воздушном судне Boeing 747-222В, регистрационный номер EX – 47001 были выявлены следующие замечания:

- экипаж нарушил нормы рабочего времени (FDP – Flight Data Period);
- остаток топлива после посадки на RBA составил 5292 кг, но при вылете из RBA до заправки остаток топлива указан 4100 кг. Неизвестно, как появилась разница в 1192 кг. В «LOG BOOK» (бортовой журнал ВС) это не зафиксировано.

Старшим инспектором, выявившим эти нарушения, служебной запиской на имя директора АГА, было предложено провести расследование, т.к. нарушение норм рабочего времени согласно п. 5 Приложения 4 АПКР – 13 (Авиационные Правила Кыргызской Республики) «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» является авиационным инцидентом.

2. Фактическая информация

2.1. Данные об экипаже

2.1.1. КВС

Должность	КВС B747-200
Пол	мужской
Год рождения	20.02.1961
Класс	N/A
Свидетельство пилота ГА	Пакистан ATPL 875
Дата выдачи свидетельства	Выдано Пакистан 24.08.2012
Срок действия свидетельства	Валидация до 31.05.2021
Образование	Окончил -Fort Worth, Texas USA-28.08.1980
Минимум погоды	Допущен к полётам по минимуму погоды: I категории ICAO
Общий налет	13851 часов
Налет на ВС B-747-200	5178 часов

Окончательный отчёт о расследовании авиационного инцидента с ОсОО «Авиакомпания «АероСтан» выразившееся в превышение общего рабочего времени при выполнении рейса BSC-751 10-11 февраля 2021 года.

Налет в качестве КВС	1441 часов
Налет за последний месяц	35 часов
Налет в день инцидента	часов
Общее рабочее время	21 час 12 мин
Рабочее время на момент инцидента	21 час 12 мин
Перерыв в полетах в течении последнего года	Нет
Дата последней проверки:	21.08.2020 г.
Тренировка на тренажере	27.10.2020 г.
Подготовка по CRM	02.02.2019 г.
АСП-суша	До 24.08.2021 г.
АСП-вода	До 01.03.202 г.
Перевозка опасных грузов	До 09.12.22 г.
Авиационная безопасность	До 11.12.2022 г.
Прохождение ВЛЭК	Пакистан 31.05.2021г.
КПК по специальности	27.10.2020 г.
Допуск к ВЛП	25.03.2021 г.
Авиационные происшествия и инциденты	Не имел

2.1.2. Второй пилот

Должность	ВП-стажер В747-200
Пол	Мужской
Дата рождения	28.12.1981г.
Класс	III класс
Свидетельство пилота ГА	LP 0541, АГА КР
Дата выдачи свидетельства	19.05.2017г.
Срок действия свидетельства	21.10.2021г.
Образование	Кыргызский Авиационный Колледж, пилот, 2006г.
Минимум погоды	Допущен к полётам по минимуму погоды: I категории ICAO
Общий налёт	4091
Налёт на самолёте В747-200	94ч.
Налёт в качестве КВС	Нет
Налёт за последний месяц	58ч. 22м.
Налёт в день инцидента	15ч. 57м.
Общее рабочее время	21ч. 12ч.
Рабочее время на момент инцидента	21ч. 12ч.
Перерыв в полётах в течении последнего года	Нет
Дата последней проверки	25.11.2020г.
Тренировка на тренажёре	25.11.2020г.
Подготовка по CRM	30.10.2020г.
АСП – суша	До 09.11.2021г.
АСП – вода	До 10.12.2022г.
Перевозка опасных грузов	До 09.12.2022г.

Окончательный отчёт о расследовании авиационного инцидента с ОсОО «Авиакомпания «АeroStan» выразившееся в превышение общего рабочего времени при выполнении рейса BSC-751 10-11 февраля 2021 года.

Авиационная безопасность	До 11.12.2022г.
Прохождение ВЛЭК	До 21.10.2021г.
КПК по специальности	27.10.2020г.
Допуск к ВЛП	25.03.2021г.
Авиационные происшествия и инциденты	Не имел

2.1.3 Второй пилот

Должность	ВП B747-200
Пол	мужской
Дата рождения	25.12.1956
Класс	N/A
Свидетельство пилота ГА	Pakistan ATPL 1004
Дата выдачи свидетельства	Выдано Pakistan 23.11.2020
Срок действия свидетельства	Валидация 31.10.2025
Образование	Окончил Raji Aviation, пилот 1989г.
Минимум погоды	Допущен к полётам по минимуму погоды: I категории ICAO
Общий налёт	9902ч.
Налёт на самолёте B747-200	2624ч.
Налёт в качестве КВС	Нет
Налёт за последний месяц	98
Налёт в день инцидента	15ч. 57м.
Общее рабочее время	21ч. 12ч.
Рабочее время на момент инцидента	21ч. 12ч.
Перерыв в полётах в течении последнего года	Нет
Дата последней проверки	04.11.2020г.
Тренировка на тренажёре	12.08.2020г.
Подготовка по CRM	27.11.2020г.
АСП – суша	До 11.08.2021
АСП – вода	До 10.12.2022г.
Перевозка опасных грузов	До 09.12.2022г.
Авиационная безопасность	До 11.12.2022г.
Прохождение ВЛЭК	Пакистан 31.03.2021
КПК по специальности	12.08.2020г.
Допуск к ОЗН	18.12.2020г.
Авиационные происшествия и инциденты	Не имел

2.1.4. Бортинженер

Должность	Бортинженер B747-200
Пол	мужской
Дата рождения	22.11.1957
Свидетельство пилота ГА	Индонезия FEL 325
Дата выдачи свидетельства	18.08.1982

Окончательный отчёт о расследовании авиационного инцидента с ОсОО «Авиакомпания «АeroStan» выразившееся в превышение общего рабочего времени при выполнении рейса BSC-751 10-11 февраля 2021 года.

Срок действия свидетельства	Валидация до 22.04.2021
Образование	Гаруда Тренинг центр
Минимум погоды	Допущен к полётам по минимуму погоды: I категории ICAO
Общий налёт	12000 ч
Налёт на самолёте B747-200	4000 ч
Налёт в качестве КВС	N/A
Налёт за последний месяц	83ч39
Налёт в день инцидента	0 ч 59 м
Общее рабочее время	02ч 25м
Рабочее время на момент инцидента	02ч 25м
Перерыв в полётах в течении последнего года	нет
Дата последней проверки	25.11.2020
Тренировка на тренажёре	25.11.2020г.
Подготовка по CRM	02.02.2019г.
АСП – суша	До 09.11.2020
АСП – вода	До 10.12.2022.
Перевозка опасных грузов	До 09.12.2022.
Авиационная безопасность	До 11.12.2022г.
Прохождение ВЛЭК	Индонезия До 22.04.2022
КПК по специальности	09.11.2020г.
Допуск к ОЗП	18.12.2020
Авиационные происшествия и инциденты	Не имел

2.1.5. КВС

Должность	Второй пилот B747-200
Пол	Мужской
Дата рождения	17.02.1960
Класс	N/A
Свидетельство пилота ГА	ATPL 834 Pakistan
Дата выдачи свидетельства	25.02.2010
Срок действия свидетельства	Валидация 30.09.2021
Образование	Federal Government Degree College 1978
Минимум погоды	Допущен к полётам по минимуму погоды: I категории ICAO
Общий налёт	21138 ч.
Налёт на самолёте B747-200	4106ч.
Налёт в качестве КВС	1700ч.
Налёт за последний месяц	8ч.
Налёт в день инцидента	15ч. 57м.
Общее рабочее время	21ч. 12ч.
Рабочее время на момент инцидента	21ч. 12ч.
Перерыв в полётах в течении последнего года	Нет
Дата последней проверки	09.01.2021г.

Окончательный отчёт о расследовании авиационного инцидента с ОсОО «Авиакомпания «АероСтан» выразившееся в превышение общего рабочего времени при выполнении рейса BSC-751 10-11 февраля 2021 года.

Тренировка на тренажёре	26.11.2020г.
Подготовка по CRM	До 18.11.2021
АСП – суша	До 09.11.2021
АСП – вода	До 10.12.2022
Перевозка опасных грузов	До 09.12.2022г.
Авиационная безопасность	До 11.12.2022г.
Прохождение ВЛЭК	Пакистан 31.03.2021
КПК по специальности	09.11.2020
Допуск к ОЗП	25.03.2021
Авиационные происшествия и инциденты	Не имел

2.1.5 КВС

Должность	КВС B747-200
Пол	мужской
Дата рождения	07.03.1956 г.
Класс	N/A
Свидетельство пилота ГА	Pakistan ATPL 1046
Дата выдачи свидетельства	Выдано Pakistan 01.06.1999 г.
Срок действия свидетельства	Валидация 07.03.2021 г.
Образование	Окончил – PAF Academy Pisalpur, Pakistan – 1977 г.
Минимум погоды	Допущен к полётам по минимуму погоды: I категории ICAO
Общий налёт	16696 часов
Налёт на самолёте B747-200	5504 часов
Налёт в качестве КВС	2500 часов
Налёт за последний месяц	70 часов
Налёт в день инцидента	15ч. 01м.
Перерыв в полётах в течении последнего года	Нет
Дата последней проверки	04.11.2020 г.
Тренировка на тренажёре	12.08.2020 г.
Подготовка по CRM	02.02.2019 г.
АСП – суша	До 24.08.2021г.
АСП – вода	До 01.03.2022 г.
Перевозка опасных грузов	До 09.12.2022 г.
Авиационная безопасность	До 11.12.2022 г.
Прохождение ВЛЭК	Пакистан 31.07.2021 г.
КПК по специальности	27.10.2020 г.
Допуск к ОЗП	18.12.2020 г.
Авиационные происшествия и инциденты	Не имел

2.2. Данные о персонале наземных служб.

Окончательный отчёт о расследовании авиационного инцидента с ОсОО «Авиакомпания «AeroStan» выразившееся в превышение общего рабочего времени при выполнении рейса BSC-751 10-11 февраля 2021 года.

Персонал наземных служб аэропорта «Манас» не повлиял на развитие события.

2.3. Данные о воздушном судне

Все случаи нарушения норм рабочего времени зафиксированы при полётах на ВС BOEING 747-222B, регистрационный номер EX – 47001.

Тип ВС	BOEING 747-222B (SF)			
Государственный и регистрационный опознавательные знаки	EX – 47001			
Серийный номер (MSN)	23737			
Собственник / Оператор	Авиакомпания «AeroStan»			
Завод-изготовитель и дата выпуска	«BOEING» Co, USA 02.04.1987			
Наработка СНЭ	83.362 час; 11.732 посадок			
Наработка ППР	190 часов; 39 посадок			
Межремонтный ресурс	3.600 часов			
Остаток ресурса до ремонта (C- Check)	3.410 часов			
Назначенный ресурс и назначенный срок службы	135.000 часов, 35.000 посадок			
Свидетельство о государственной регистрации	№ 0599 от 21.10.2020 г.			
Удостоверение о годности к полётам	№ 0599 от 28.10.2020 г. Лётная годность ВС до 28.10.2021 г.			
Последнее периодическое техническое обслуживание (C- Check)	C- check выполнен 29.01.2020, Pulsar AVIATION SERVICES INC., wo #1375 Karachi, Pakistan			
Последнее оперативное техническое обслуживание	Daily Check & Preflight Inspection, а/п Манас, Кыргызстан, 17 марта 2021года TLB № B100078			
Двигатели				
	№1	№2	№3	№4
Тип СУ	JT9D-7Q	JT9D-7Q	JT9D-7Q	JT9D-7Q
Заводской номер	P702274	P702368	P702219	P702393
Дата выпуска	NIL	NIL	NIL	NIL
Ресурсы и сроки службы	N/A	N/A	N/A	N/A
Наработка СНЭ, часы/циклы	71568 час. 6509цикл.	77560 час. 17285цикл	75279 час. 17513цикл	65182час. 12418цикл

Окончательный отчёт о расследовании авиационного инцидента с ОсОО «Авиакомпания «АэроСтан» выразившееся в превышение общего рабочего времени при выполнении рейса BSC-751 10-11 февраля 2021 года.

Остаток ресурса до очередного ремонта (LLP)	2258цикл.	1909цикл.	1551цикл.	1973цикл.
Дата последнего ремонта	28.12.2010г	24.07.2019г	30.07.2019г	24.07.2019г

2.4. Метеорологическая информация

Данные о метеорологической информации не приводятся, поскольку погода к возникновению и развитию ситуации отношения не имеет.

2.5. Данные о средствах связи, навигации и наблюдения

Данные о средствах навигации, посадки и УВД не приводятся, поскольку работа указанных средств, к возникновению и развитию ситуации отношения не имеет.

2.6. Данные об аэродроме

Данные об аэродроме не приводятся, поскольку к возникновению и развитию ситуации отношения не имеют.

2.7. Действия аварийно-спасательных и пожарных команд

Данные об действиях аварийно-спасательных и пожарных команд не приводятся, поскольку к возникновению и развитию ситуации отношения не имеют.

2.8. Данные о травмированных пассажирах и членах экипажа

Данные о травмированных пассажирах и членах экипажа не приводятся, поскольку к возникновению и развитию ситуации отношения не имеют.

2.9. Работы, проведённые комиссией

1. Изучены копии Полётных заданий и отчётов о выполнении рейса. Копии полётных журналов и «Отчёта о полёте» (JOURNEY LOG Book) за 09.01.2021 г., 15.01.2021г., 10-11.02.2021г. - прилагаются.

2. Изучены пояснительные записки лётного персонала - прилагаются.

3. Дополнительно изучены другие полётные задания данного экипажа на предмет превышения ограничений по рабочему времени.

4. 20.04.2021 г. организовано посещение офиса ОсОО «Авиакомпания «Аэростан», департамента лётной службы АК, знакомство с организацией

Окончательный отчёт о расследовании авиационного инцидента с ОсОО «Авиакомпания «AeroStan» выразившееся в превышение общего рабочего времени при выполнении рейса BSC-751 10-11 февраля 2021 года.

лётной работы и сотрудниками. Члены комиссии ознакомились с организационной структурой, ведением лётно-штабной документацией, ведением и хранением полётных заданий, отчётов о рейсе, лётных дел, графиками подготовки лётного состава, графиками работы и отдыха, графиком отпусков, электронные базы, фактическим состоянием по укомплектованности должностных вакансий по лётному департаменту.

5. Проведены беседы с работниками лётного департамента, находившимися на рабочем месте.

6. Согласно приложению 2 к главе 6 «Окончательный отчёт» Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (РРАПиИ) АГА КР составлен отчёт о расследовании инцидента.

2.10. Другая информация

Бортовые самописцы

Данные о бортовых самописцах не приводятся, поскольку к возникновению и развитию ситуации отношения не имеют.

3. Анализ

По записям, отражённым в бортовом журнале ВС В-747-222В регистрационный номер EX-47001, с 10.02 по 11.02.2021 года выполнялся нерегулярный грузовой рейс по маршруту Карачи (ОРКС) – Каир (HECC) – Касабланка (GMMN) – Сал (GVAC), Кабо Верде.

По причине ухудшения погоды в Касабланке ниже минимума посадка была произведена на запасном аэродроме в г. Рабат (RBA). После дозаправки, через 2 часа 15 минут, полёт был продолжен до аэродрома назначения Сал (GVAC), республика Кабо Верде.

Из пояснительной записки КВС следует, что со ссылкой на COVID-19 экипажу было отказано в выходе в город для организации отдыха экипажа.

Рейс BSC 752 начался в 17 часов 00 минут 10.02.2021 года и закончился в 14 часов 00 минут 11.02.2021 года. Общее рабочее время составило 21 час 12 минут.

Согласно Приложению 22 «Положение о нормах рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов ГА КР» к Авиационным Правилам Кыргызской Республики (АПКР) – 6 Часть I «Коммерческий воздушный транспорт. Самолёты. Эксплуатация воздушных судов» (далее АПКР-6 Ч I) и части А Главы 7 Руководства по производству полётов (РПП) ОсОО «Авиакомпания «AeroStan», допустимое рабочее время экипажа, в

Окончательный отчёт о расследовании авиационного инцидента с ОсОО «Авиакомпания «АeroStan» выразившееся в превышение общего рабочего времени при выполнении рейса BSC-751 10-11 февраля 2021 года.

случае доукомплектования экипажа одним дополнительным членом экипажа (КВС) не должно превышать 16 часов и может быть увеличено на 1 час для FDP, который включает один сектор более 9 часов непрерывного полёта и максимум 2 сектора.

В ходе расследования установлено, что рабочее время экипажа при полёте по маршруту Карачи – Каир – Рабат составило 14 час. 05 мин. Согласно п.п. 2, (с) и (d), п.7.1, главы 7 «Ограничение полётного времени», РПП ОсОО «Авиакомпания «АeroStan» усиленному экипажу обычно планируется выполнение не более 2-х посадок за один период рабочего времени.

После полётов с продолжительностью полётного рабочего времени 12 часов и более (п. 7.1 (f) п.4) отдых перед следующей явкой на вылет должен составлять не менее полётного времени, т.е. 14 часов 05 минут.

Согласно п.66 §5 «Продление FDP из-за отдыха в полёте», Приложения 22, АПКР – 6 Часть I – Ограничения, указанные в пункте 64, могут быть увеличены на 1 час для FDP, которые включают один сектор более 9-ти часов непрерывного полёта и максимум 2 сектора.

А также п. 68 – Минимальный отдых в пункте назначения не меньше, чем в предыдущее рабочее время, или 14 часов, в зависимости от того, что больше.

В соответствии с вышеизложенными требованиями экипажу после посадки на аэродроме Рабат (RBA) необходимо было осуществить отдых не менее 14 часов 05 минут, но экипаж через 2 часа 15 минут выполнил полёт с аэродрома Рабат (RBA) до аэродрома Кабо Верде (SID) превышая рабочее время на 7 часов 05 минут.

Дополнительно изучены другие полётные задания данного экипажа на предмет превышения ограничений по рабочему времени.

Согласно Приложению 22 к АПКР-6 и Главы 7 Части А РПП ОсОО «Авиакомпания «АeroStan» допустимое рабочее время экипажей, в случае комплектации с двумя дополнительными членами лётного экипажа не должно превышать 17 часов и может быть увеличено на 1 час для FDP, которые включают один сектор более 9 часов непрерывного полёта и максимум 2 сектора.

Рейс BSC 751- 752 по маршруту Бишкек (UFCM) – Хошимин (SGN) – Шарджа (OMSJ) также выполнялся на ВС B-747-222В регистрационный номер EX-47001 и начался в 18 часов 03 минуты 15.01.2021 года, а закончился в 14.24 16.01.2021 года. Учитывая, что рабочее время экипажа начинается в

Окончательный отчёт о расследовании авиационного инцидента с ОсОО «Авиакомпания «AeroStan» выразившееся в превышение общего рабочего времени при выполнении рейса BSC-751 10-11 февраля 2021 года.

среднем за 1 час до полёта, а послеполётное время обычно составляет 20 минут, то общее рабочее время составило 22 часа 32 минуты. Превышение рабочего времени составило 5 часов 32 минуты.

Рейс 752 по маршруту Шарджа (OMSJ) - Каир (HECC) – Касабланка (GMMN) – Сал (GVAC), Кабо - Верде также выполнялся на ВС B-747-222В регистрационный номер EX-47001 и начался в 22 часа 29 минут 17.01.2021 года, а закончился в 21 час 03 минуты 18.01.2021 года. Превышение рабочего времени составило 5 часов 32 минуты.

4. Заключение

Причиной авиационного инцидента, произошедшего 09.01.2021 г., 15-22.01.2021 г., и 10-11.02.2021 года с самолётом BOEING B-747-222В, регистрационный номер EX-47001, принадлежащего ОсОО «Авиакомпания «AeroStan», стало систематическое грубое нарушение экипажем требований Приложения 22 «Положение о нормах рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Кыргызской Республики, Часть I, АПКР-6, а так же полное отсутствие контроля со стороны заместителя генерального директора ОсОО «Авиакомпания «AeroStan», курирующего ВС BOEING B-747-222В, директора лётного департамента (ЛД), менеджера по безопасности полётов и качеству, менеджера по подготовке лётного состава, специалиста лётной службы. Формально специалисты числились, а работа была пущена на самотёк. Фактически офисом лётного департамента руководит не директор ЛД, а специалист ЛД.

В лётном департаменте отсутствовал менеджер по планированию и сопровождению полётов (Flight dispatcher). На бумаге такой специалист числится, а фактически руководит полётами человек из г. Шарджа (ОАЭ).

В штате ЛД встречаются работники, которых никто из присутствовавших в ЛД специалистов в глаза не видел. По данным специалиста по подготовке лётного состава в авиакомпании на данный момент времени числится 25 лётных специалистов. Из них только 5 имеют гражданство Кыргызской Республики (3 вторых пилота на B -747 и 2 бортоператора). Отсутствуют график проверок и тренировок лётного состава, график работы и отдыха, график отпусков. Не организовано хранение выполненных полётных заданий. Полётные задания заполнены как попало. В АК нет единых требований по заполнению полётной документации.

5. Рекомендации по обеспечению безопасности полётов

Окончательный отчёт о расследовании авиационного инцидента с ОсОО «Авиакомпания «AeroStan» выразившееся в превышение общего рабочего времени при выполнении рейса BSC-751 10-11 февраля 2021 года.

5.1. Авиакомпания «AeroStan» рекомендовано принять на работу в ЛД специалистов для работы с лётным персоналом и в офисе;

5.2. Провести занятия с лётным составом по знанию Приложения 22, АПКР-6 Ч.1;

5.3. Строго контролировать соответствие количества застрахованных и фактически находящихся на борту людей. **Замечание повторяющееся.**

5.4. Управлению лётной эксплуатации Агентства гражданской авиации при Министерстве транспорта, архитектуры, строительства и коммуникаций Кыргызской Республики провести внеплановую проверку по организации лётной работы ОсОО «Авиакомпания «AeroStan» на предмет:

- соответствия структуры лётной службы;
- наличия сертифицированных специалистов, согласно штатному расписанию, проведения предварительной подготовки, разборов и техучёбы;
- ведения лётно-штабной документации, наличие и хранение лётных книжек и лётных дел, соблюдения норм лётного и рабочего времени.

Рекомендуется провести проверку знаний Приложения 22 Части I АПКР-6;

5.5. Руководству ОсОО «Авиакомпания «AeroStan» рассмотреть вопрос переподготовки специалистов КР на тип ВС BOEING 747-200.

5.6. ОсОО «Авиакомпания «AeroStan» о результатах исполнения рекомендаций комиссии письменно доложить в АГА КР.